

جمهوری اسلامی ایران
سازمان برنامه و بودجه کشور

آیین نامه راه های ایران (آرا)

آیین نامه طرح هندسی راه های برون شهری

ضابطه شماره ۱-۸۰۰

تجدید نظر اول

آخرین ویرایش: ۱۴۰۳-۰۷-۲۲

معاونت تولیدی، فنی و زیربنایی

امور نظام فنی و اجرایی

Nezamfanni.ir

۱۴۰۳

omoorepeyman.ir

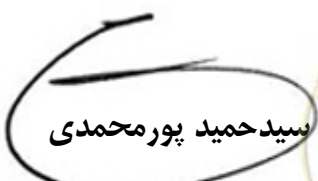
شماره : ۱۴۰۳/۳۶۷۵۸۹		بخشنامه به دستگاه های اجرایی، مهندسان مشاور و پیمانکاران
تاریخ : ۱۴۰۳/۰۷/۲۵		
موضوع: آیین نامه طرح هندسی راه های برون شهری (تجدید نظر اول)		

به استناد ماده (۳۴) قانون احکام دائمی برنامه های توسعه کشور، ماده (۲۳) قانون برنامه و بودجه و تبصره (۲) ماده (۴) «نظام فنی و اجرایی یکپارچه کشور» موضوع مصوبه شماره ۲۵۲۵۴/ت/۵۷۶۹۷-هـ مورخ ۱۴۰۰/۰۳/۰۸ هیئت محترم وزیران، به پیوست «آیین نامه طرح هندسی راه های برون شهری (تجدید نظر اول)» با شماره ضابطه ۸۰۰-۱، به صورت لازم الاجرا ابلاغ می شود.

از تاریخ ۱۴۰۴/۰۱/۰۱ برای همه قراردادهایی که از محل وجوه عمومی و یا به صورت مشارکت عمومی و خصوصی منعقد می شوند اجرای مفاد این دستورالعمل الزامی است.

برای قراردادهایی که بعد از تاریخ ۱۴۰۴/۰۱/۰۱ منعقد می شوند، فصول یک تا شش ضابطه شماره ۴۱۵، موضوع بخشنامه شماره ۱۰۰/۶۵۴۶۶ مورخ ۱۳۹۱/۰۸/۱۰ همچنین بخشنامه شماره ۱۴۰۰/۱۸۶۰۳۱ مورخ ۱۴۰۰/۰۴/۲۳ فاقد اعتبار است.

امور نظام فنی و اجرایی، دریافت کننده نظرات و پیشنهادهای اصلاحی در مورد مفاد این ضابطه بوده و اصلاحات لازم را اعلام خواهد کرد.


 سیدحمید پورمحمدی


 omoorepeyman.ir

اصلاح مدارک فنی

خواننده گرامی:

امور نظام فنی و اجرایی معاونت تولیدی، فنی و زیربنایی سازمان برنامه و بودجه کشور، با استفاده از نظر کارشناسان برجسته مبادرت به تهیه این ضابطه کرده و آن را برای استفاده به جامعه مهندسی کشور عرضه نموده است. با وجود تلاش فراوان، این اثر مصون از ایرادهایی نظیر غلطهای مفهومی، فنی، ابهام، ابهام و اشکالات موضوعی نیست.

از این رو، از شما خواننده گرامی صمیمانه تقاضا دارد در صورت مشاهده هرگونه ایراد و اشکال فنی مراتب را به صورت زیر گزارش فرمایید:

۱- در سامانه مدیریت دانش اسناد فنی و اجرایی (سما) ثبت نام فرمایید: sama.nezamfanni.ir

۲- پس از ورود به سامانه سما و برای تماس احتمالی، نشانی خود را در بخش پروفایل کاربری تکمیل فرمایید.

۳- به بخش نظرخواهی این ضابطه مراجعه فرمایید.

۴- شماره بند و صفحه موضوع مورد نظر را مشخص کنید.

۵- ایراد مورد نظر را به صورت خلاصه بیان دارید.

۶- در صورت امکان متن اصلاح شده را برای جایگزینی ارسال نمایید.

کارشناسان این امور نظرهای دریافتی را به دقت مطالعه نموده و اقدام مقتضی را معمول خواهند داشت.

پیشاپیش از همکاری و دقت نظر جنابعالی قدردانی می شود.



نشانی برای مکاتبه: تهران، میدان بهارستان، خیابان صفی علی شاه - مرکز تلفن ۳۳۲۷۱ سازمان

برنامه و بودجه کشور، امور نظام فنی و اجرایی، مشاورین و پیمانکاران

Email: nezamfanni@chmail.ir

web: nezamfanni.ir

پیشگفتار تجدیدنظر اول

سازمان برنامه و بودجه کشور به عنوان متولی توسعه پایدار کشور و نظام فنی و اجرایی یکپارچه، به استناد ماده (۲۳) قانون برنامه و بودجه و ماده (۳۴) قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه و آیین‌نامه و سند اجرایی آن، با کمک دستگاه‌های اجرایی و توان متخصصان دانشگاهی و حرفه‌ای کشور، به تهیه و ابلاغ ضوابط و مقررات و مستندات لازم در این حوزه می‌پردازد.

استفاده از ضوابط و معیارها در مراحل پیدایش، مطالعه (مطالعات امکانسنجی)، طراحی (پایه و تفصیلی)، اجرا، راه‌اندازی و تحویل و بهره‌برداری طرح‌های عمرانی به لحاظ فنی و اقتصادی، کیفیت طراحی و اجرا (عمر مفید) و هزینه‌های بهره‌برداری از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. تدوین این ضوابط و معیارها مستلزم انجام پژوهش‌های علمی و تخصصی به دست نیروی انسانی متخصص و کارآمد و در راستای سیاست‌ها و برنامه‌های بالا دستی و اولویت‌دار است.

آیین‌نامه راه‌های ایران (آرا) به منظور تکمیل و یکپارچه سازی ضوابط فنی حوزه راه، مشتمل بر تدوین و بازنگری تمام ضوابط مورد نیاز مطالعات توجیهی، تهیه طرح، احداث، بهره‌برداری و نگهداری و بهسازی، با همکاری جامعه فنی و مهندسی کشور در دست تهیه بوده و به مرور نهایی و ابلاغ می‌شود.

مجموعه حاضر تجدید نظر اول جلد اول از «آیین‌نامه راه‌های ایران» با عنوان «آیین‌نامه طرح هندسی راه‌های برون‌شهری» و شماره ضابطه ۱-۸۰۰ است که در دو بخش «مقررات طرح هندسی راه‌های برون‌شهری» و «ضوابط و معیارهای فنی طرح هندسی راه‌های برون‌شهری» تدوین شده است.

با وجود تلاش، دقت و وقت فراوانی که برای تهیه این آیین‌نامه صرف شده است، این مجموعه مصون از وجود اشکال و ابهام نیست. بنابراین در راستای تکمیل و پربار شدن این آیین‌نامه، از کاربران محترم درخواست می‌شود موارد اصلاحی را به امور نظام فنی اجرایی، مشاورین و پیمانکاران سازمان ارسال کنند. پیشنهادهای دریافت شده بررسی و در صورت نیاز، با همفکری نمایندگان جامعه فنی کشور و کارشناسان مجرب این حوزه، نسبت به تهیه متن اصلاحی، اقدام و از طریق نشانی Nezamfanni.ir برای بهره‌برداری عموم، اعلام خواهد شد. به همین منظور و برای تسهیل در پیدا کردن آخرین ضوابط ابلاغی معتبر، در بالای صفحات، تاریخ تدوین مطالب آن صفحه درج شده است که در صورت هرگونه تغییر در مطالب هر یک از صفحات، تاریخ آن نیز اصلاح خواهد شد. از این‌رو همواره مطالب صفحات، دارای تاریخ جدید و معتبر خواهد بود. بدین وسیله از تمام اساتید، کارشناسان و دست‌اندرکاران تهیه این آیین‌نامه به خصوص جامعه مهندسان مشاور ایران، شرکت مهندسين مشاور کاوش راه (مشاور) و شرکت مهندسين مشاور راه‌یاب ملل (مدیریت طرح) تقدیر و تشکر بعمل می‌آید.

حمید امانی همدانی

omoorepeyman.ir

سرپرست معاونت تولیدی، فنی و زیربنایی

پاییز ۱۴۰۳

تهیه و کنترل «آیین‌نامه راه‌های ایران (آرا) - طراحی هندسی راه‌های برون شهری»

[ضابطه شماره ۱-۸۰۰] - ویرایش اول

مدیر طرح: مهندسین مشاور راه‌یاب ملل

مهندس عمران (مدیر طرح)	برهان رستمی
مهندس عمران	مظفر بیگلر
مهندس عمران	ربابه قدیری

مشاور پروژه: مهندسین مشاور کاوش راه

کارشناس ارشد عمران - سازه	کریم جولایی ویجویه
دکترای عمران - راه‌وترابری و استاد دانشگاه بین‌المللی امام خمینی (ره)	علی عبدی کردانی
کارشناس معماری	الناز معین پور مراغی

اعضای گروه هدایت و راهبری:

معاون امور نظام فنی و اجرایی سازمان برنامه و بودجه کشور	علیرضا توتونچی
رئیس گروه امور نظام فنی و اجرایی سازمان برنامه و بودجه کشور	طاهر فتح‌اللهی مرنی
رئیس هیئت مدیره مهندسین مشاور راه‌یاب ملل	برهان رستمی
کارشناس امور نظام فنی و اجرایی سازمان برنامه و بودجه	سجاد حیدری حسنکلو



omoorepeyman.ir

استفاده از ضوابط، معیارها و استانداردها در مراحل مطالعه و طراحی، اجرا، بهره‌برداری و نگهداری طرح‌های توسعه‌ای کشور به لحاظ توجیه فنی و اقتصادی طرح‌ها، کیفیت طراحی و اجرا، عمر مفید و هزینه‌های نگهداری و بهره‌برداری، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار می‌باشد. نظام فنی و اجرایی کشور، به کارگیری معیارها، استانداردها و ضوابط فنی در مراحل تهیه و اجرای طرح و نیز توجه لازم به هزینه‌های نگهداری از طرح‌ها را مورد تأکید جدی قرار داده است.

در اجرای ماده ۳۴ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه و آیین‌نامه اجرایی آن با موضوع نظام فنی و اجرایی یکپارچه، سازمان برنامه و بودجه کشور موظف به تهیه و ابلاغ ضوابط، مشخصات فنی، آیین‌نامه‌ها و استانداردهای اجرایی مورد نیاز طرح‌های توسعه‌ای کشور می‌باشد. با توجه به تنوع و گستردگی طرح‌ها، طی سال‌های اخیر سعی شده است در تهیه و تدوین این گونه مدارک علمی از مراکز تحقیقاتی و توان فنی دستگاه‌های اجرایی ذیربط و تشکلهای خصوصی استفاده شود.

آیین‌نامه راه‌های ایران (آرا) به منظور تکمیل و یکپارچه سازی ضوابط فنی حوزه راه، مشتمل بر تدوین و بازنگری تمام ضوابط مورد نیاز مطالعات توجیهی، تهیه طرح، احداث، بهره‌برداری و نگهداری و بهسازی، با همکاری جامعه فنی و مهندسی کشور در دست تهیه بوده و به مرور نهایی و ابلاغ می‌شود.

مجموعه حاضر جلد اول از «آیین‌نامه راه‌های ایران» با عنوان «آیین‌نامه طرح هندسی راه‌های برون‌شهری» و شماره ضابطه ۱-۸۰۰ است که در دو بخش «مقررات طرح هندسی راه‌های برون‌شهری» و «ضوابط و معیارهای فنی طرح هندسی راه‌های برون‌شهری» تدوین شده است.

با وجود تلاش، دقت و وقت فراوانی که برای تهیه این آیین‌نامه صرف شده است، این مجموعه مصون از وجود اشکال و ابهام نیست. بنابراین در راستای تکمیل و پربار شدن این آیین‌نامه، از کاربران محترم درخواست می‌شود موارد اصلاحی را به امور نظام فنی اجرایی، مشاورین و پیمانکاران سازمان ارسال کنند. پیشنهادهای دریافت شده بررسی و در صورت نیاز، با همفکری نمایندگان جامعه فنی کشور و کارشناسان مجرب این حوزه، نسبت به تهیه متن اصلاحی، اقدام و از طریق نشانی Nezamfanni.ir برای بهره‌برداری عموم، اعلام خواهد شد. به همین منظور و برای تسهیل در پیدا کردن آخرین ضوابط ابلاغی معتبر، در بالای صفحات، تاریخ تدوین مطالب آن صفحه درج شده است که در صورت هرگونه تغییر در مطالب هر یک از صفحات، تاریخ آن نیز اصلاح خواهد شد. از این‌رو همواره مطالب صفحات، دارای تاریخ جدید و معتبر خواهد بود.

بدین وسیله از تمام اساتید، کارشناسان و دست‌اندرکاران تهیه این آیین‌نامه به خصوص جامعه مهندسان مشاور ایران، شرکت مهندسین مشاور کاوش راه (مشاور) و شرکت مهندسین مشاور راه‌یاب ملل (مدیریت طرح) تقدیر و تشکر بعمل می‌آید.

حمید رضا عدل

معاون فنی، امور زیربنایی و تولیدی

تابستان ۱۴۰۰



omoorepeyman.ir

تهیه و کنترل «آیین نامه راه های ایران (آرا) - طراحی هندسی راه های برون شهری»

[ضابطه شماره ۱-۸۰۰]

مدیر طرح : مهندسین مشاور راه یاب ملل

برهان رستمی	مهندس عمران
ربابه قدیری	مهندس عمران
مظفر بیگلر	مهندس عمران
سمیه ستاری	کارشناس ارشد عمران- راه و ترابری
عدنان رستمی	کارشناس ارشد عمران - GIS

مشاور پروژه: مهندسین مشاور کاوش راه

کریم جولایی ویجویه	کارشناس ارشد عمران- سازه
علی عبدی کردانی	دکترای عمران- راه و ترابری
مهدی محمودی	کارشناس ارشد عمران- زلزله

اعضای گروه هدایت و راهبری:

علیرضا توتونچی	معاون امور نظام فنی اجرایی، مشاورین و پیمانکاران سازمان برنامه و بودجه کشور
طاهر فتح اللهی مرنی	رئیس گروه امور نظام فنی اجرایی، مشاورین و پیمانکاران سازمان برنامه و بودجه کشور
فاطمه بابالو	کارشناس امور نظام فنی اجرایی، مشاورین و پیمانکاران سازمان برنامه و بودجه کشور
برهان رستمی	رئیس هیئت مدیره مهندسین مشاور راه یاب ملل
محمدرضا برزگر بفرویی	کارشناس خبره راه و ترابری
اسماعیل علی خانی	کارشناس خبره راه و ترابری
امین میرزا بروجردیان	رئیس مرکز تحقیقات مهندسی راه و ترابری و عضو هیئت علمی دانشگاه تربیت مدرس
سروش ستارپور	کارشناس امور راه و ترابری و مدیریت عمران شهری و روستایی سازمان برنامه و بودجه کشور
سهیل آل رسول	نائب رئیس جامعه مهندسان مشاور ایران

یداله محرفی زاده دبیر شورای فنی شرکت مادر تخصصی ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور

با همکاری:

جامعه مهندسان مشاور ایران

دانشگاه تربیت مدرس

شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل

سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای

امور راه و ترابری و مدیریت امور شهری و روستایی

مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی

کارشناسان حقیقی در حوزه راه و ترابری



omoorepeyman.ir

دستورالعمل کاربرد

به منظور تکمیل و یکپارچه سازی ضوابط فنی حوزه راه (مطالعات توجیهی، تهیه طرح، احداث، بهره‌برداری و نگهداری و بهسازی) تدوین آیین‌نامه راه‌های ایران (آرا) با همکاری جامعه فنی و مهندسی کشور در دست تهیه بوده و به مرور نهایی و ابلاغ می‌شود. آیین‌نامه، در دو بخش «مقررات» و «ضوابط و معیارهای فنی» تدوین می‌شود.

مفاد مندرج در بخش مقررات، متناسب با شرایط کشور و به منظور همسان‌سازی کلیت طرح‌ها و تسریع و تسهیل در امور و جلوگیری از تغییرات تدریجی طرح در طول اجرای آن، تدوین شده است و عدول از آن نیز مجاز نیست. مشاور، مقررات را با طرح مورد نظر تطبیق داده و به کارفرما ارائه می‌کند. کارفرما هرگونه نظر مدیریتی دارد را می‌تواند در چارچوب مقررات این بخش اعمال و نظر مصوب خود را برای ادامه مطالعات و طراحی، اجرا و بهره‌برداری طرح به مشاور ارائه کند.

بر اساس مصوبه کارفرما و مقررات اعمال شده در طرح مورد نظر، تشخیص استفاده و کاربرد ضوابط و معیارهای فنی در طرح، کاملاً بر عهده مشاور بوده و کارفرما حق دخل و تصرف در نظرات مشاور را ندارد و پیشنهادهای کارشناسی مشاور در این بخش، مصوب تلقی می‌شود.

تبصره ۱) چنانچه مشاور طرح در چارچوب ضوابط و معیارهای فنی مندرج در آیین‌نامه، طرحی را ارائه دهد که از نظر اقتصادی با منظور داشتن تمام هزینه‌ها (ساخت، بهره‌برداری و نگهداری) به صرفه و دارای ایمنی و کیفیت و دوام لازم باشد، طرح تهیه شده ملاک اقدام بوده و عدول از ضوابط و معیارهای فنی، با استدلال و مسئولیت مشاور مجاز خواهد بود. با این وجود، تحت هیچ شرایطی عدول از مقررات مجاز نخواهد بود.

تبصره ۲) سایر «مقررات» و «ضوابط و معیارهای فنی» آیین‌نامه راه‌های ایران که در آینده ابلاغ می‌شوند (هیدرولوژی، خاکبرداری و ترانشه و غیره) مباحث مکمل این ضابطه می‌باشند و رعایت آنها الزامی است.

سازمان برنامه و بودجه کشور، تنها مرجع رسیدگی به نظرات و پیشنهادهای اصلاحی برای آیین‌نامه و به ویژه بخش مقررات آن می‌باشد.

در این راستا آیین‌نامه حاضر در دو بخش به شرح زیر تهیه شده است:

- بخش اول: مقررات طرح هندسی راه‌های برون شهری

- بخش دوم: ضوابط و معیارهای فنی طرح هندسی راه‌های برون شهری

چنانچه میان مفاد آیین‌نامه حاضر با دیگر ضوابط ابلاغی این سازمان مغایرتی وجود داشته باشد، مفاد این ضابطه ملاک عمل بوده و باید رعایت شود.



جمهوری اسلامی ایران
سازمان برنامه و بودجه کشور

آیین نامه راه های ایران (آرا) آیین نامه طرح هندسی راه های برون شهری

بخش اول:

مقررات طرح هندسی راه های برون شهری

تجدید نظر اول



جمهوری اسلامی ایران
سازمان برنامه و بودجه کشور

مقررات طرح هندسی راه‌های برون‌شهری

معاونت تولیدی، فنی و زیربنایی

امور نظام فنی و اجرایی

Nezamfanni.ir

۱۴۰۳

omoorepeyman.ir

معیارهای فنی طرح هندسی راهها: براساس طبقه‌بندی عملکردی راهها، مشخصات فنی هندسی جهت طرح راهها به شرح زیر ارائه شده است:

جدول ۱- معیارهای طرح هندسی آزادراهها

خط بزرگترین شیب زمین در طراحی دالان	شیب سرعت طرح (کیلومتر بر ساعت)	حداکثر شیب طولی (درصد)	سطح سرویس طرح برای سال ۲۰م	شیب عرضی سواره‌رو (درصد)		ارتفاع آزاد (متر)	حرم (متر)	قطعات با سرعت حداقل طول ثابت (کیلومتر)	حداکثر تغییرات سرعت طرح بین قطعات (کیلومتر بر ساعت)	حداقل فاصله بین دسترسی‌ها (متر)
				شرایط عادی	بارندگی شدید					
۵-۰	۱۴۰-۹۰	۳	B	۱/۵ تا ۲	۱/۵ تا ۲/۵	۶ تا ۱۰	۶ و ۸ *	۵/۲	۲۰	۱۰
۳۳-۵	۱۳۰-۹۰	۴	B							
۷۰-۳۳	۱۲۰-۸۰	۵	C							
۱۱۰-۷۰	۱۰۰-۸۰	۶	C							
۱۱۰≤	۹۰-۸۰	۶	C							

جدول ۲- مشخصات نیم‌رخ عرضی آزادراه‌های با دو کف راه (با یک میانه) و با سه کف راه (با دو میانه)

نوع آزادراه	حجم ساعت طرح جهتی وسایل نقلیه سنگین	اجزا مقطع عرضی (متر)										اضافه عرض بعد از شانه رویه دار		تیمار		
		شانه راست رویه‌دار	سواره‌رو	شانه چپ رویه- ***دار	فقط در سه کف راه				میان‌ه بدون احتساب شانه چپ- ***	شانه چپ رویه- ***دار	سواره‌رو	شانه راست رویه‌دار	جمع عرض کف راه (بدون احتساب عرض حفاظ) (متر)		اضافه عرض بعد از شانه رویه دار	
					شانه چپ	شانه راست/چپ	سواره‌رو	شانه راست/چپ							شانه چپ بدون میان‌ه	
																بدون حفاظ
۴ خطه	۲۵۰<	۳/۰۰	۷/۲۰	۱/۲۰	۰/۷	-	-	-	-	-	-	۲۲/۸۰	۳/۰۰	F۱		
	۲۵۰≤	۳/۶۰	۷/۲۰	۱/۸۰	۰/۷	-	-	-	-	-	-	۲۵/۲۰	۳/۶۰	F۲		
۶ خطه ***	۲۵۰<	۳/۰۰	۱۰/۸۰	۳/۰۰	۰/۷	-	-	-	-	-	-	۳۳/۶۰	۳/۰۰	F۳		
	۲۵۰≤	۳/۶۰	۱۰/۸۰	۳/۶۰	۰/۷	-	-	-	-	-	-	۳۶/۰۰	۳/۶۰	F۴		
حالت خاص: آزادراه با سه کف راه (جریان برگشت‌پذیر)	۲۵۰<	۳/۰۰	۷/۲۰	۱/۲۰	۰/۷	۰/۷	۳/۰۰	۷/۲۰	۳/۰۰	۰/۷	۰/۷	۳۶/۰۰	۳/۰۰	F۵		
	۲۵۰≤	۳/۶۰	۷/۲۰	۱/۸۰	۰/۷	۰/۷	۳/۰۰	۷/۲۰	۳/۰۰	۰/۷	۰/۷	۳۸/۴۰	۳/۶۰	F۶		

※: در صورت تراکم ترافیک: ۶

※: استفاده از میانه‌های متوسط و عریض (مستقل) در صورتی مجاز است که مفاد تبصره ۱ دستورالعمل کاربرد و این مقررات رعایت شود.

※※: در آزادراه ۸ خطه مقادیر عرض هر خط عبوری و شانه عینا مشابه آزادراه ۶ خطه است. در آزادراه‌های ۶ و ۸ خطه، شانه‌های چپ رویه‌دار با خط کشی لرزاننده و نوع رویه متفاوت باید به گونه‌ای انتخاب گردد که راننده

را از حرکت در شانه چپ رویه‌دار باز دارد. ضخامت و نوع رویه شانه چپ بهتر است متفاوت با سواره‌رو و نفوذناپذیر باشد.

تذکر: در آزادراه‌ها، جانمایی راه جانبی پیش بینی شود و در آزادراه‌های بیش از ۸ خط از ۴ کف راه استفاده شود.

جدول ۳- معیارهای طرح هندسی راه‌های شریانی

[illegible]

جدول ۴- مشخصات نیمرخ عرضی راه‌های شریانی چندخطه - حالت میانه باریک

نوع شریانی چندخطه		اجزا مقطع عرضی (متر)										جمع عرض کف راه (بدون احتساب عرض حفاظ) (متر)	اضافه عرض بعد از شانه خاکی برای حفاظ جانبی	تیپ
		شانه راست خاکی قابل استفاده	شانه راست رویهدار	سواره‌رو	شانه چپ رویهدار	میان‌ه بدون احتساب شانه چپ*	سواره‌رو	شانه چپ رویهدار	شانه راست رویهدار	سواره‌رو	شانه راست خاکی قابل استفاده			
چند خطه	۴ خطه	۰/۷	۱/۸۰	۱/۸۰	۷/۲۰	۱/۲۰	۰/۷	۱/۲۰	۷/۲۰	۱/۸۰	۲۱/۸۰	عرض کاری	A۱	
	۶ خطه	۰/۷	۱/۸۰	۱۰/۸۰	**۱/۸۰	۰/۷	۱/۸۰	**۱/۸۰	۱۰/۸۰	۱/۸۰	۳۰/۲۰		A۲	

جدول ۵- مشخصات نیمرخ عرضی راه‌های شریانی دوخطه

نوع شربانی دوخطه	مقطع عرضی (متر)						جمع عرض کف راه	اضافه عرض بعد از شانه خاکی برای حفاظ	تیپ
	شانه خاکی قابل استفاده	شانه رویه‌دار	سواره‌رو	شانه رویه‌دار	شانه خاکی قابل استفاده	شانه رویه‌دار			
دوخطه	ADT سال طرح ۲۰۰۰ و کمتر	۰/۷۰	۱/۲۵	۷/۲۰	۱/۲۵	۰/۷۰	۱۱/۱۰	عرض کاری	A۳
	ADT سال طرح بیش از ۲۰۰۰	۰/۷۰	۱/۸۰	۷/۲۰	۱/۸۰	۰/۷۰	۱۲/۲۰		A۴

*: استفاده از میانه‌های متوسط و عریض (مستقل) در صورتی مجاز است که مفاد تبصره ۱ دستورالعمل کاربرد و این مقررات رعایت شود. البته در محل دوربرگردان از میانه‌های متوسط و عریض حسب نیاز استفاده می‌شود.

*** در صورت ایجاد محدودیت وسایل نقلیه سنگین از خط سوم شانه چپ ۱/۸ متر است. در غیر این صورت، مشابه آزادراه‌های ۶ خطه، شانه چپ با عرض کامل طرح می‌شود.

***: در راههای جداشده، برای هر مسیر حریم ۴۵ متر هم می‌توان لحاظ نمود.

جدول ۶- معیارهای طرح هندسی راه‌های جمع‌کننده / توزیع کننده

خط بزرگترین شیب زمین در دالان طراحی (درصد)	سرعت طرح (کیلومتر بر ساعت)	سرعت طرح (کیلومتر بر ساعت) بر اساس ADT سال طرح			حداکثر شیب طولی (درصد)	سطح سرویس طرح برای سال ۲۰ ام	شیب عرضی سواره‌رو (درصد)		حداکثر بریلندی (درصد)		ناحیه انتقال سرعت در ورودی شهرهای برون-شهری	ارتفاع آزاد (متر)	حریم (متر)	حداقل طول قطعات با سرعت ثابت (کیلومتر)	حداکثر تغییرات سرعت طرح بین قطعات (کیلومتر بر ساعت)	حداقل فاصله بین دسترسی‌ها (متر)								
		کمتر از ۴۰۰	۴۰۰ تا ۲۰۰۰	۲۰۰۰ و بیشتر			بدون رویه	رویه‌دار	غیر یخبندان	یخبندان و برف						جمع‌کننده/ توزیع کننده درجه ۱			جمع‌کننده/ توزیع کننده درجه ۲					
																تقاطع با تقاطع و تبادل	تقاطع با دسترسی	دسترسی اختصاصی با دسترسی اختصاصی	تقاطع با تقاطع و تبادل	تقاطع با دسترسی	دسترسی اختصاصی با دسترسی اختصاصی	تقاطع با تقاطع و تبادل	تقاطع با دسترسی	دسترسی اختصاصی با دسترسی اختصاصی
۵-۰	۷۱-۸۰	۶۰	۷۰	۸۰	۱/۵ تا ۲	۴ تا ۶	۱۲	۸	دارد	۵/۲	درجه یک: ۴۵ و درجه دو: ۳۵	۱۰	۱۰	۸۰۰	۶۰۰	۴۰۰	۶۰۰	۴۰۰	۶۰۰	۱۵۰				
																					۶۰-۷۰			
	۳۳-۵	۷۱-۸۰	۶۰	۶۰																	۸۰	۷	C	
		۶۰-۷۰	۵۰-۶۰	۵۰																	۵۰	۶۰	۱۰	D
		۵۰-۶۰	۵۰-۶۰	۵۰																	۵۰	۶۰	۱۰	D
۷۰-۳۳	۵۰-۶۰	۵۰	۵۰	۶۰	۱۱	D																		

جدول ۷- مشخصات نیم‌رخ عرضی راه‌های جمع‌کننده / توزیع کننده

نوع جمع‌کننده	مقطع عرضی (متر)			جمع عرض کف راه (متر)	اضافه عرض بعد از شانه خاکی برای حفاظ	تیپ
	شانه	سواره‌رو	شانه			
ADT سال طرح کمتر از ۲۵۰	۰/۶۰	۵/۴۰	۰/۶۰	۶/۶۰	عرض کاری	C۱
ADT سال طرح بین ۲۵۰ تا ۴۰۰	۰/۶۰	۶/۰۰	۰/۶۰	۷/۲۰		C۲
ADT سال طرح بین ۴۰۰ تا ۲۰۰۰	۱/۵۰	۶/۶۰	۱/۵۰	۹/۶۰		C۳
ADT سال طرح بیش از ۲۰۰۰	۲/۴۰	۶/۶۰	۲/۴۰	۱۱/۴۰		C۴

جدول ۸- معیارهای طرح هندسی راه‌های محلی - روستایی

خط بزرگترین شیب زمین در دالان طراحی (درصد)	محدوده سرعت طرح (کیلومتر بر ساعت)	سرعت طرح (کیلومتر بر ساعت) براساس ADT سال طرح					حداکثر شیب طولی(درصد)	سطح سرویس طرح برای سال طرح	شیب عرضی سواره‌رو (درصد)		حداکثر بریلندی (درصد)		ناحیه انتقال سرعت در ورودی شهرک-های برون‌شهری	ارتفاع آزاد (متر)	حریم (متر)	حداکثر تغییرات سرعت طرح بین قطعات (کیلومتر بر ساعت)	حداقل طول قطعات با سرعت ثابت (کیلومتر)	حداقل فاصله بین دسترسی‌ها (متر)	حداقل فاصله بین دسترسی‌ها (متر)															
		کمتر از ۵۰	۲۵۰ تا ۵۰	۴۰۰ تا ۴۰۰	۲۰۰۰ و بیشتر	بدون رویه			رویه دار	غیربخیندان	بخیندان و برف	تقاطع با دسترسی							تقاطع با دسترسی	تقاطع با دسترسی														
۵-۰	۴۰-۶۰	۴۰	۵۰	۶۰	۶۰	۶۰	D	۱/۵ تا ۲	۲ تا ۶	۱۲ تا ۲	۸ تا ۱۲	دارد	۵/۲	۲۵ و در داخل روستاها: ۱۵	۱۰	۴۰۰	۲۰۰	۱۰۰	دسترسی اختصاصی	دسترسی اختصاصی	دسترسی اختصاصی													
	۳۹-۳۰	۳۰	۵۰	۶۰	۶۰	۷																۸												
۲۳-۵	۴۰-۶۰	۴۰	۵۰	۶۰	۶۰	D	۱۰															۱۱	۱۴	۱۵	۱۵	۱۶	D	D	D	D	D	D	D	D
	۳۹-۳۰	۳۰	۵۰	۶۰	۶۰		۱۰															۱۱												
۷۰-۳۳	۴۱-۵۰	۴۰	۳۰	۳۰	۵۰	D	۱۴															۱۵	۱۴	۱۵	۱۵	۱۶	D	D	D	D	D	D	D	D
	۴۰-۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۵۰		۵۰															۶۰												
۱۱۰-۷۰	۳۰-۵۰	۳۰	۳۰	۳۰	۵۰	D	۱۵															۱۶	۱۵	۱۶	۱۶	۱۷	D	D	D	D	D	D	D	D
	۴۰-۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۵۰		۵۰															۶۰												
۱۱۰≤	۳۰-۵۰	۳۰	۳۰	۳۰	۵۰	D	۱۶															۱۷	۱۶	۱۷	۱۷	۱۸	D	D	D	D	D	D	D	D

جدول ۹- مشخصات نیم‌رخ عرضی راه‌های محلی - روستایی

نوع محلی - روستایی	مقطع عرضی (متر)			جمع عرض کف راه (متر)	ارتفاع آزاد (متر)	اضافه عرض بعد از شانه خاکی برای حفاظ	تیپ
	شانه	سواره‌رو	شانه				
ADT سال طرح کمتر از ۴۰۰	۰/۶۰	۵/۴۰	۰/۶۰	۶/۶۰	۳/۰*	عرض کاری	L۱
ADT سال طرح بین ۴۰۰ تا ۶۰۰	۱/۰۰	۵/۴۰	۱/۰۰	۷/۴۰	۵/۲		L۲
ADT سال طرح بین ۶۰۰ تا ۲۰۰۰	۱/۰۰	۶/۰۰	۱/۰۰	۸/۰۰			L۳
ADT سال طرح بیش از ۲۰۰۰	۱/۸۰	۶/۶۰	۱/۸۰	۱۰/۲۰			L۴

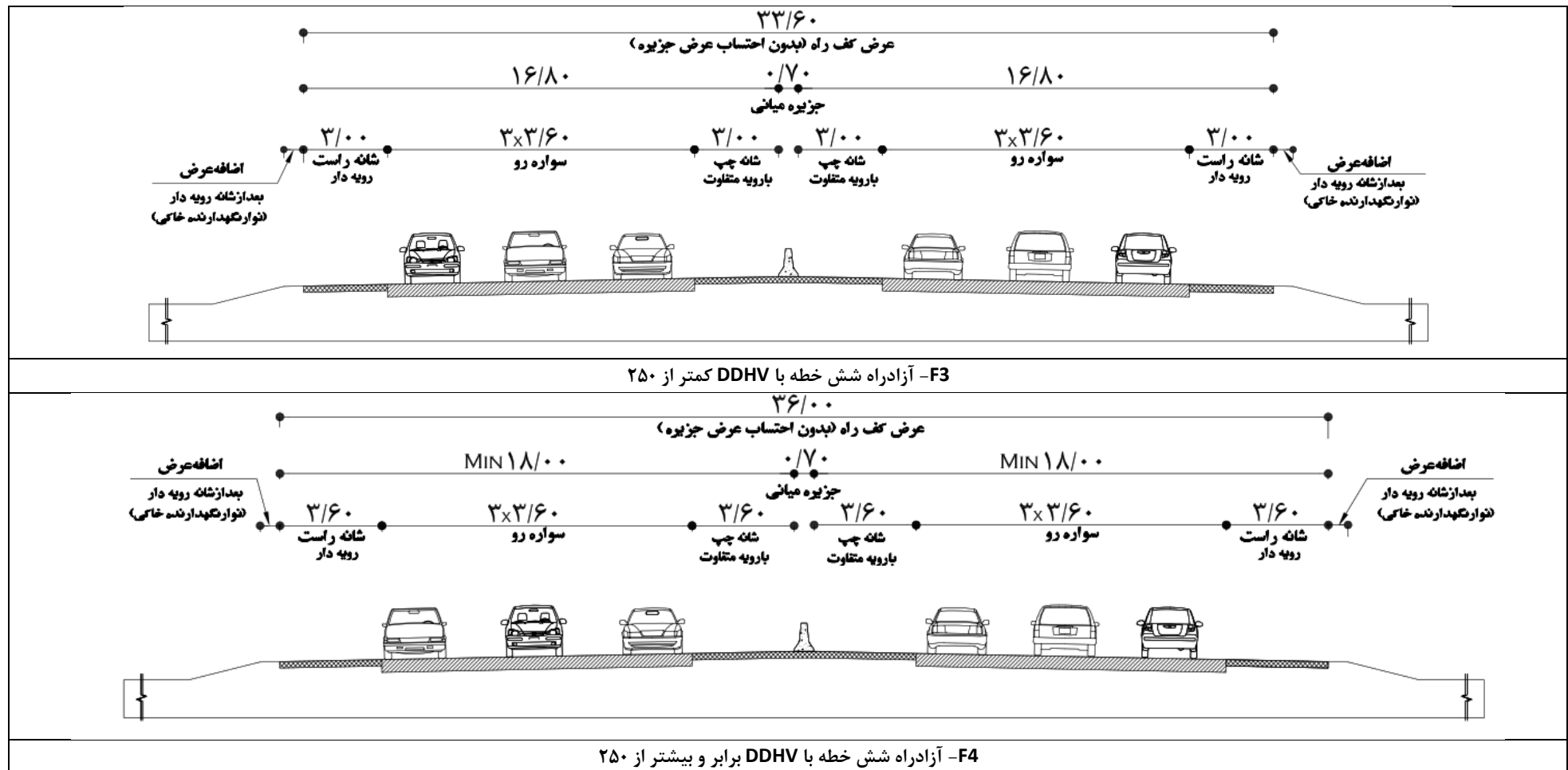
* راه دسترسی مزارع و محلی (عدم عبور وسایل سنگین)

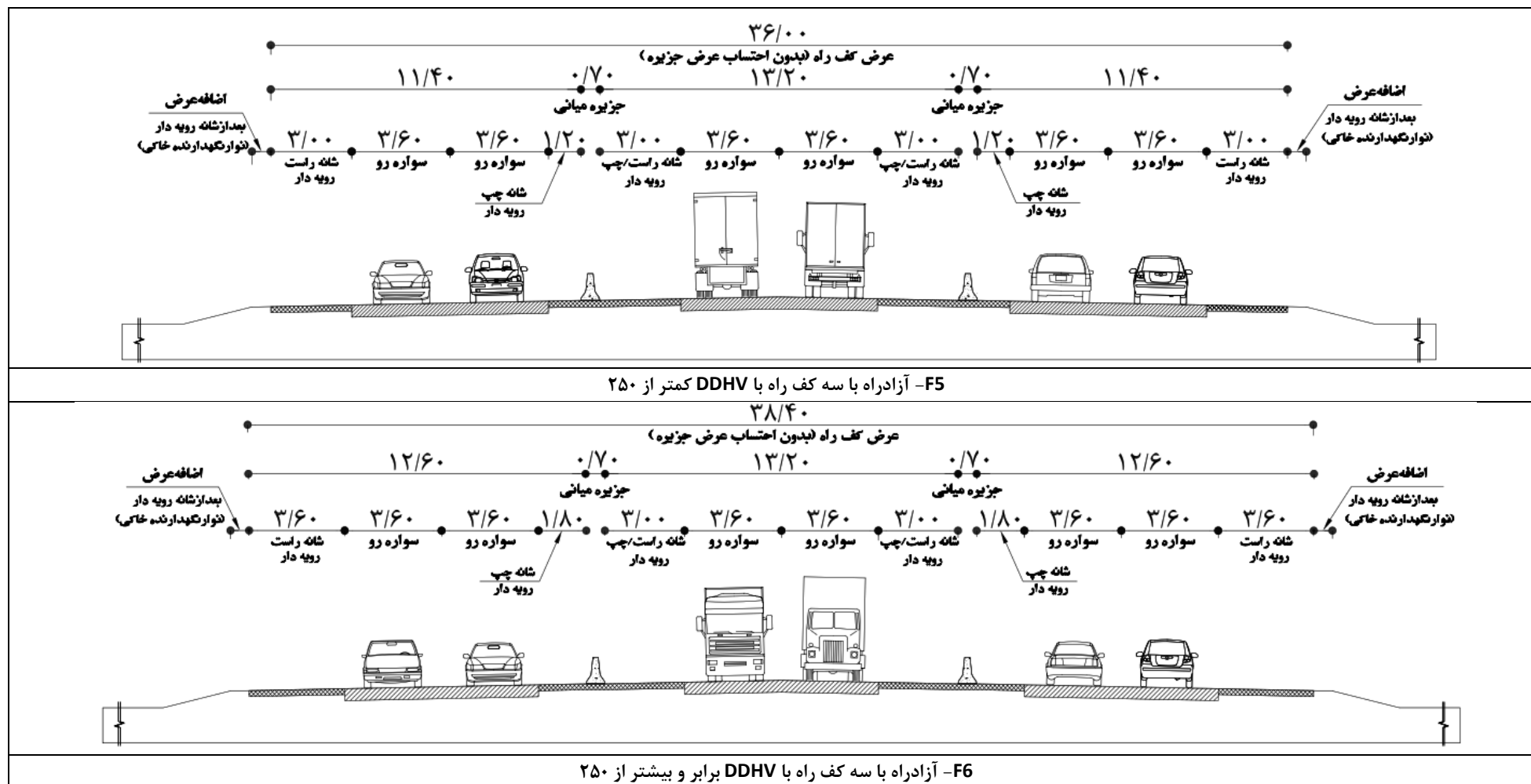
- برای کلیه مقاطع عرضی ارائه شده، گردش‌دگی بر اساس شیب شیروانی پس از عرض شانه خاکی یا نوار نگهدارنده خاکی برای شانه رویه دار لحاظ می‌گردد.
- در سازه‌های راه اعم از آبرو، پل، تونل، گالری، و ... عرض سواره‌رو و شانه‌ها برابر با عرض راه منتهی به آن سازه می‌باشد.
- در سازه تونل‌ها الزامات تاسیسات ایمنی شرایط بهره‌برداری تهویه و روشنایی، ملاک تعیین پارامترهای هندسی خواهد بود.

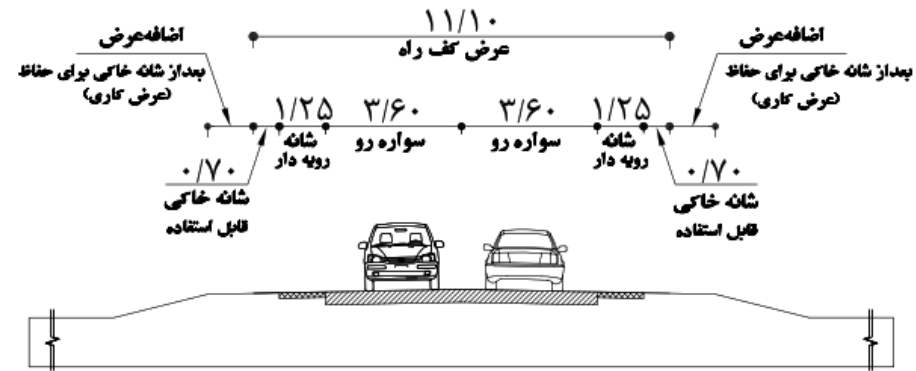
- تبصره ۱) مشاور طرح می‌تواند در چهارچوب ضوابط و معیارهای فنی طرح هندسی راه‌های برون شهری، پیشنهاد اصلاحی خود را برای تغییر میانه تیپ ارائه شده در مقررات با منظور نمودن تمام هزینه‌ها (استملاک، ساخت، بهره‌برداری و نگهداری کاربر راه)، جهت تصویب به کارفرما ارائه دهد.
- تبصره ۲) ارتفاع خط پروژه غالب مسیر، حداکثر باید به میزان مجموع ضخامت لایه‌های بستر روسازی راه (ساب‌گرید) و روسازی، از زمین طبیعی بالاتر باشد و زهکشی به صورت غیر متمرکز انجام شود؛ با این وجود با ارائه مطالعات توجیهی فنی، مالی و محیط‌زیستی و مسئولیت مشاور طرح و تصویب کارفرما، با لحاظ شرایط خاص از قبیل هیدرولوژی، زمین‌شناسی، تبادل‌ها، پل‌ها، تونل‌ها، دره‌ها، این ارتفاع قابل افزایش خواهد بود.

جدول ۱۰- مبانی و محدودیت‌های طرح هندسی

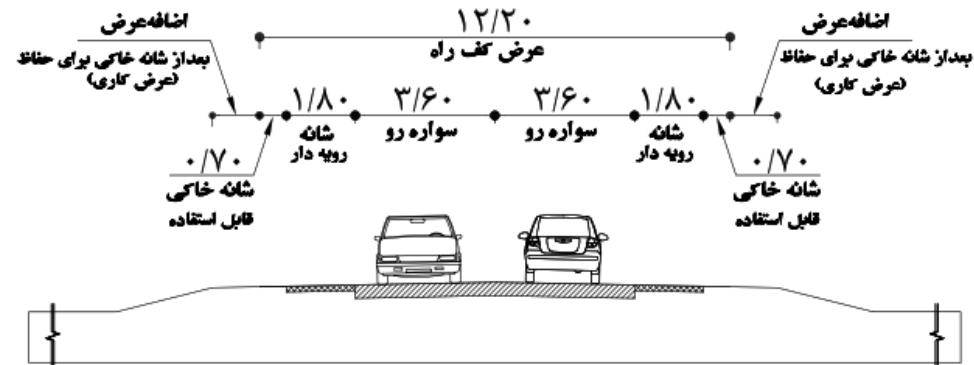
سرعت طرح (کیلومتر بر ساعت)	R_{min} (متر)				حداکثر شعاع استفاده از حلقه‌ی (متر)	حداکثر طول مطلوب حلقه‌ی (متر)	مسافت دید توقف (متر)	نرخ انحنای قائم، K (متر بر درصد)		مسافت دید انتخاب (متر) برای مانور			مسافت دید سبقت طرح (متر)	نرخ انحنای قائم K گنبدی (متر درصد)
	$e_{max}=6\%$	$e_{max}=8\%$	$e_{max}=10\%$	$e_{max}=12\%$				گنبدی	کاسه‌ای	I	II	III		
۲۰	۸	۷	۷	۷	۲۴	۱۱	۲۰	۱	۳	-	-	-	-	-
۳۰	۲۱	۲۰	۱۹	۱۸	۵۴	۱۷	۳۵	۲	۶	-	-	-	۱۲۰	۱۷
۴۰	۴۳	۴۱	۳۸	۳۶	۹۵	۲۲	۵۰	۴	۹	-	-	-	۱۴۰	۲۳
۵۰	۷۹	۷۳	۶۸	۶۴	۱۴۸	۲۸	۶۵	۷	۱۳	۷۰	۱۴۵	۱۹۵	۱۶۰	۳۰
۶۰	۱۲۳	۱۱۳	۱۰۵	۹۸	۲۱۳	۳۳	۸۵	۱۱	۱۸	۹۵	۱۷۰	۲۳۵	۱۸۰	۳۸
۷۰	۱۸۴	۱۶۸	۱۵۴	۱۴۳	۲۹۰	۳۹	۱۰۵	۱۷	۲۳	۱۱۵	۲۰۰	۲۷۵	۲۱۰	۵۱
۸۰	۲۵۲	۲۲۹	۲۱۰	۱۹۴	۳۷۹	۴۴	۱۳۰	۲۶	۳۰	۱۴۰	۲۳۰	۳۱۵	۲۴۵	۶۹
۹۰	۳۳۶	۳۰۴	۲۷۷	۲۵۵	۴۸۰	۵۰	۱۶۰	۳۹	۳۸	۱۷۰	۲۷۰	۳۶۰	۲۸۰	۹۱
۱۰۰	۴۳۷	۳۹۴	۳۵۸	۳۲۸	۵۹۲	۵۶	۱۸۵	۵۲	۴۵	۲۰۰	۳۱۵	۴۰۰	۳۲۰	۱۱۹
۱۱۰	۵۶۰	۵۰۱	۴۵۴	۴۱۴	۷۱۶	۶۱	۲۲۰	۷۴	۵۵	۲۳۵	۳۳۰	۴۳۰	۳۵۵	۱۴۶
۱۲۰	۷۵۶	۶۶۷	۵۹۷	۵۴۰	۸۵۲	۶۷	۲۵۰	۹۵	۶۳	۲۶۵	۳۶۰	۴۷۰	۳۹۵	۱۸۱
۱۳۰	۹۵۱	۸۳۲	۷۳۹	۶۶۵	۱۰۰۰	۷۲	۲۸۵	۱۲۴	۷۳	۳۰۵	۳۹۰	۵۱۰	۴۴۰	۲۲۴







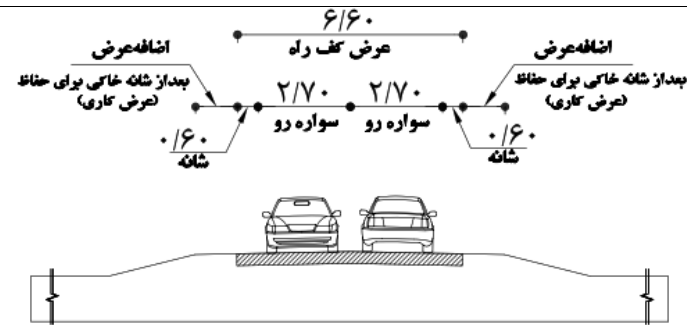
A3- راه شریانی دو خطه با ADT کمتر و برابر ۲۰۰۰



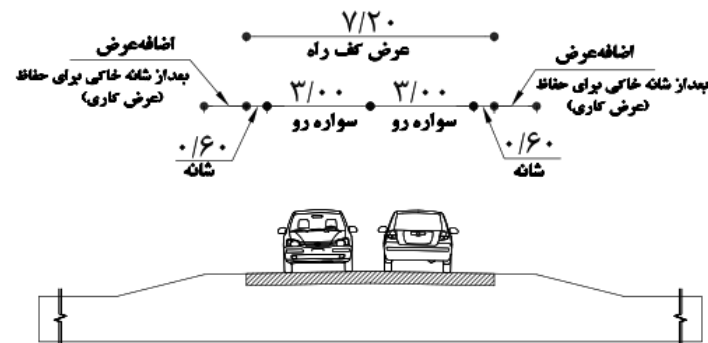
A4- راه شریانی دو خطه با ADT بیشتر از ۲۰۰۰



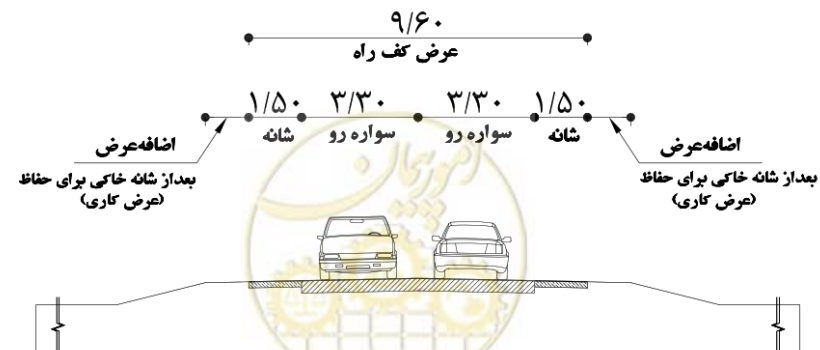
مقاطع نمونه راه جمع‌کننده



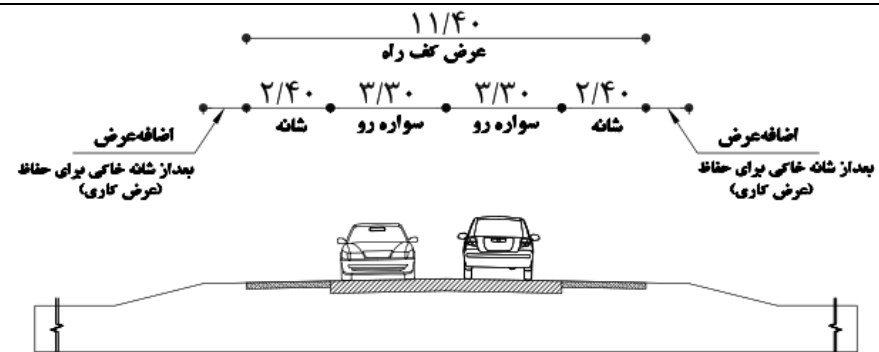
C1- راه جمع‌کننده دو خطه با ADT کمتر از ۲۵۰



C2- راه جمع‌کننده دو خطه با ADT بین ۲۵۰ تا ۴۰۰

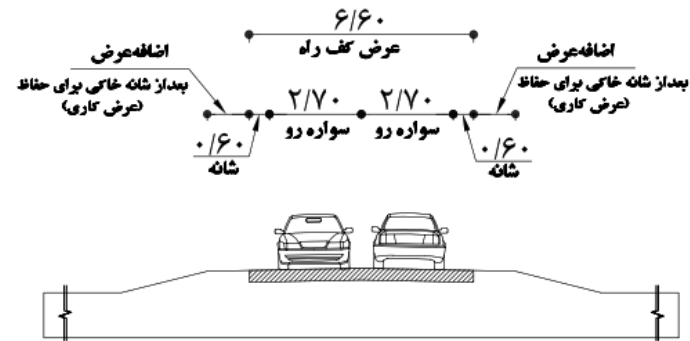


C3- راه جمع‌کننده دو خطه با ADT بین ۴۰۰ تا ۲۰۰۰

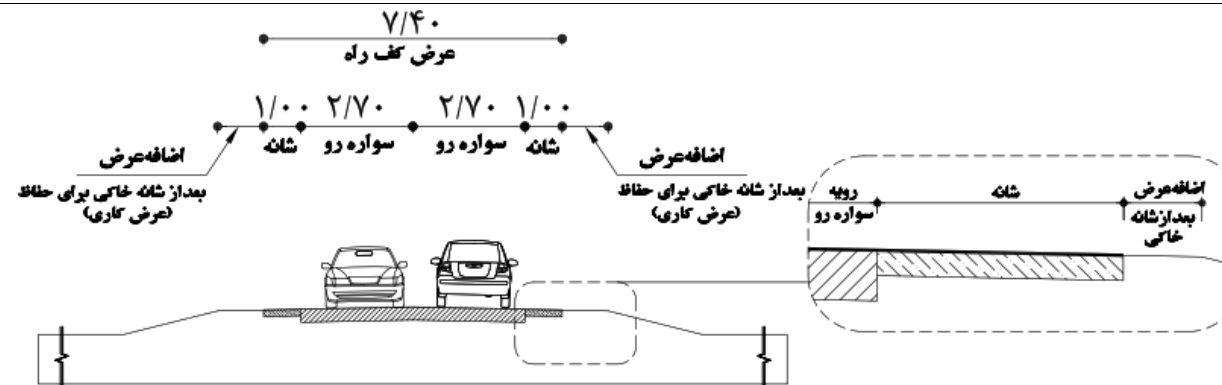


C4- راه جمع کننده دو خطه با ADT بیشتر از ۲۰۰۰

مقاطع نمونه راه محلی-روستائی



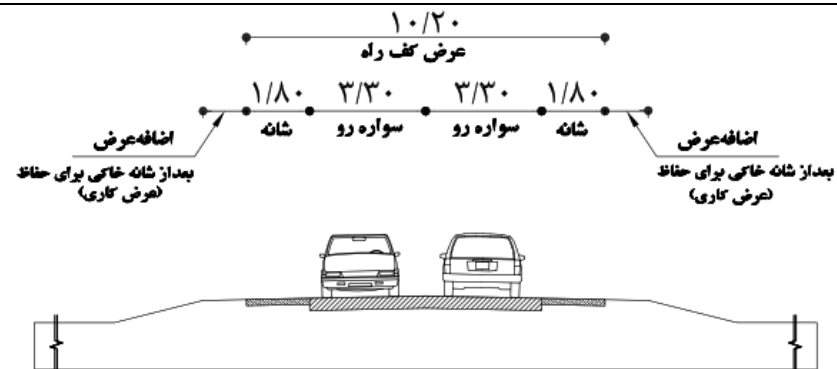
L1- راه محلی دو خطه با ADT کمتر از ۴۰۰



L2- راه محلی دو خطه با ADT بین ۴۰۰ تا ۶۰۰



L3- راه محلی دو خطه با ADT بین ۶۰۰ تا ۲۰۰۰



L4- راه محلی دو خطه با ADT بیشتر از ۲۰۰۰



جمهوری اسلامی ایران
سازمان برنامه و بودجه کشور

آیین نامه راه های ایران (آرا) آیین نامه طرح هندسی راه های برون شهری

بخش دوم:

ضوابط و معیارهای فنی طرح هندسی راه های

برون شهری

تجدید نظر اول



معاونت تولیدی، فنی و زیربنایی

امور نظام فنی و اجرایی

Nezamfanni.ir

فهرست مطالب

۳	۱- فصل اول: کلیات
۳	۱-۱- مقدمه
۴	۲-۱- سابقه وزارت راه و شهرسازی
۴	۳-۱- سابقه آئین نامه
۴	۱-۳-۱- وزارت راه و شهرسازی
۴	۲-۳-۱- سازمان برنامه و بودجه (سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور، معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی رئیس جمهور، وزارت برنامه و بودجه)
۵	۴-۱- هدف از آئیننامه طرح هندسی راه و بازنگری آن
۵	۵-۱- کاربرد آئیننامه
۶	۱-۵-۱- معیارهای اجباری
۶	۲-۵-۱- معیارهای توصیه شده
۷	۳-۵-۱- معیارهای کنترل کننده
۷	۴-۵-۱- معیار چند شیوهای سفر
۷	۵-۵-۱- سایر معیارها
۹	۲- فصل دوم: تعریف‌ها و اختصارها
۲۹	۳- فصل سوم: طبقه بندی راهها
۲۹	۱-۳- مقدمه
۲۹	۲-۳- طبقه‌بندی عملکردی
۳۲	۴-۳- طبقه‌بندی راه بر اساس عوارض زمین طبیعی
۳۷	۴- فصل چهارم: معیارها و عوامل کنترل کننده طرح
۳۷	۱-۴- مقدمه
۳۷	۲-۴- عوامل انسانی و عملکردی رانندگان

۳۹.....	۳-۴- ویژگیهای ترافیک
۴۰.....	۱-۳-۴- سرعت طرح
۴۰.....	۱-۱-۳-۴- انتخاب سرعت طرح
۴۲.....	۲-۱-۳-۴- کنترل طرح راه در یک قطعه
۴۲.....	۳-۱-۳-۴- سرعت طرح در تونل ها
۴۳.....	۴-۴- ظرفیت و سطح سرویس راه
۴۳.....	۴-۵- خودروی طرح
۴۴.....	۴-۵-۱- انواع خودروی طرح
۴۴.....	۴-۵-۲- حداقل مسیر گردش برای خودروهای طرح
۴۵.....	۴-۵-۳- سایر ویژگی های خودرو
۵۵.....	۴-۶- کنترل و مدیریت دسترسی
۵۵.....	۴-۶-۱- مدیریت دسترسی
۵۶.....	۴-۶-۲- کنترل دسترسی
۵۶.....	۴-۶-۳- انواع دسترسی
۵۷.....	۴-۶-۴- محل و تعداد دسترسی های اختصاصی
۵۸.....	۴-۷- ملاحظات عابران پیاده و افراد ناتوان
۵۹.....	۴-۸- دوچرخه سواران
۵۹.....	۴-۹- ایمنی
۵۹.....	۴-۱۰- محیط زیست
۶۰.....	۴-۱۱- تحلیل اقتصادی

۵- فصل پنجم: اجزای طرح هندسی راه ها ۶۳

۶۳.....	۵-۱- مقدمه
۶۳.....	۵-۲- فاصله دید
۶۳.....	۵-۲-۱- انواع فواصل دید
۶۳.....	۱-۱-۲-۵- فاصله دید توقف
۶۶.....	۲-۱-۲-۵- فاصله دید انتخاب



- ۶۷..... ۳-۱-۵- فاصله دید سبقت
- ۶۸..... ۵-۲-۲- مشخص کردن فاصله دید در نقشه‌ها
- ۷۰..... ۵-۳- امتداد افقی (پلان مسیر)
- ۷۰..... ۵-۳-۱- قوس افقی (پیچ)
- ۷۳..... ۵-۳-۲- برابندی طرح
- ۷۳..... ۱-۵-۳-۲- جداول برابندی طرح
- ۷۸..... ۲-۵-۳-۲- محدودیت نرخ برابندی با توجه به سرعت طرح
- ۷۸..... ۳-۵-۳-۲- طول تأمین برابندی
- ۸۳..... ۴-۵-۳-۲- محل اعمال برابندی
- ۸۳..... ۵-۳-۳- قوس اتصال تدریجی
- ۸۶..... ۵-۴-۳- محدودیت نرخ برابندی با توجه به شیب نسبی زیاد
- ۸۶..... ۵-۵-۳- نحوه اعمال برابندی
- ۹۰..... ۵-۶-۳- ملاحظات زهکشی ناحیه اعمال برابندی
- ۹۰..... ۵-۷-۳- تعریض در قوس افقی
- ۹۵..... ۵-۸-۳- فاصله دید در قوسهای افقی
- ۹۸..... ۵-۹-۳- سایر ترکیبات قوسهای افقی
- ۹۸..... ۱-۵-۳-۹- قوس افقی دایره‌ای مرکب
- ۹۹..... ۲-۵-۳-۹- قوس افقی معکوس
- ۹۹..... ۳-۵-۳-۹- قوس افقی تخت پشت
- ۱۰۰..... ۵-۱۰-۳- سایر نکات اعمال برابندی
- ۱۰۰..... ۵-۱۱-۳- نحوه اعمال برابندی در قوسهای افقی مرکب
- ۱۰۱..... ۵-۱۲-۳- پل در قوس افقی
- ۱۰۱..... ۵-۱۳-۳- امتداد افقی (پلان) راه در محل تونل
- ۱۰۱..... ۱-۵-۳-۱۳- فاصله دید توقف
- ۱۰۲..... ۲-۵-۳-۱۳- راه در بخش‌های ابتدایی و انتهایی داخل تونل
- ۱۰۲..... ۳-۵-۳-۱۳- تقاطع‌ها و دسترسی‌ها در نزدیکی ورودی و خروجی تونل



۱۰۲.....	۴-۱۳-۵- راه در حوالی ورودی تونل.....
۱۰۲.....	۵-۳-۱۴- ضوابط کلی امتداد افقی مسیر (پلان).....
۱۰۴.....	۵-۴- امتداد قائم مسیر.....
۱۰۴.....	۵-۴-۱- شیب طولی.....
۱۰۶.....	۵-۴-۲- ویژگی‌های عملیاتی وسایل نقلیه در شیب‌های طولی.....
۱۰۹.....	۵-۴-۳- طول بحرانی شیب طولی.....
۱۱۰.....	۵-۴-۴- خط‌های عبور کمکی.....
۱۱۱.....	۱-۴-۴-۵- خط کمکی در سربالایی.....
۱۱۴.....	۲-۴-۴-۵- خط کمکی سبقت.....
۱۱۵.....	۵-۴-۵- رمپ فرار اضطراری.....
۱۱۶.....	۱-۴-۵-۵- ضرورت و محل رمپ فرار اضطراری.....
۱۱۷.....	۲-۴-۵-۵- انواع رمپ‌های فرار اضطراری.....
۱۱۸.....	۳-۴-۵-۵- ملاحظات طراحی.....
۱۲۲.....	۵-۴-۴-۵- محوطه‌های کنترل ترمز.....
۱۲۲.....	۵-۴-۶- قوس قائم.....
۱۲۳.....	۱-۴-۶-۵- قوس قائم گنبدی.....
۱۲۵.....	۲-۴-۶-۵- قوس قائم کاسه‌ای.....
۱۲۶.....	۳-۴-۶-۵- ضوابط کنترل کننده قوسهای قائم.....
۱۲۶.....	۴-۴-۶-۵- فاصله دید در زیر گذر.....
۱۲۷.....	۵-۴-۷- پروفیل طولی (خط پروژه) در تونل ها.....
۱۲۷.....	۵-۴-۸- نقش پل در پروفیل طولی.....
۱۲۸.....	۵-۴-۹- معیارهای کلی پروفیل طولی مسیر.....
۱۲۹.....	۵-۵- هماهنگی پلان و پروفیل طولی مسیر.....
۱۳۰.....	۵-۶- سایر عناصر مؤثر در طرح هندسی.....
۱۳۰.....	۵-۶-۱- توسعه منظر آرایی.....
۱۳۱.....	۱-۶-۵- اهمیت انتخاب سرعت طرح بر اساس منظر آرایی.....

۱۳۱.....	۲-۱-۶-۵- نکته‌های مرتبط با منظر آرایی راه.....
۱۳۲.....	۵-۶-۲- روشنایی راه.....
۱۳۳.....	۱-۲-۶-۵- طراحی و نصب واحدهای روشنایی.....
۱۳۷.....	۶- فصل ششم: مقاطع عرضی.....
۱۳۷.....	۶-۱- کلیات.....
۱۳۷.....	۶-۲- سواره‌رو.....
۱۳۷.....	۶-۲-۱- عرض سواره‌رو.....
۱۴۱.....	۶-۲-۲- شیب عرضی سواره‌رو.....
۱۴۳.....	۶-۳- شانه.....
۱۴۶.....	۶-۳-۱- شیب عرضی شانه.....
۱۴۸.....	۶-۳-۲- رویه‌سازی و متمایز نمودن شانه.....
۱۴۸.....	۶-۴- ناحیه عاری از مانع.....
۱۴۸.....	۶-۵- جداول.....
۱۴۹.....	۶-۵-۱- انواع جدول.....
۱۵۲.....	۶-۵-۲- آماس (جدول آسفالتی).....
۱۵۲.....	۶-۶- زهکشی سطحی و شیروانی.....
۱۵۲.....	۶-۶-۱- نهر جانبی.....
۱۵۳.....	۶-۶-۲- شیروانی‌ها.....
۱۵۴.....	۱-۲-۶-۶- اندازه شیب شیروانی.....
۱۵۶.....	۲-۲-۶-۶- فاصله آزاد شیروانی تا حد حریم.....
۱۵۶.....	۳-۲-۶-۶- پلکانی کردن شیروانی خاکبرداری.....
۱۵۷.....	۴-۲-۶-۶- گرد کردن لبه شیروانی.....
۱۵۷.....	۶-۷- حفاظهای ترافیک.....
۱۵۸.....	۶-۷-۱- انواع حفاظهای ترافیکی.....
۱۵۸.....	۱-۱-۶-۷- طبقه‌بندی براساس سختی.....
۱۵۸.....	۲-۱-۶-۷- طبقه‌بندی بر اساس جنس.....



۱۶۰.....	۶-۷-۲- کاربرد حفاظ
۱۶۱.....	۶-۸- میانه
۱۶۳.....	۶-۸-۱- عرض میانه
۱۶۵.....	۶-۸-۲- جدول و حفاظ در میانه
۱۶۵.....	۶-۸-۳- توسعه نهائی راه شریانی دوخطه به راه شریانی چندخطه جداشده
۱۶۶.....	۶-۹- راه‌های جانبی
۱۶۷.....	۶-۱۰- جداکننده کناری
۱۶۹.....	۶-۱۱- نواحی انتقال سرعت ورود به شهرک‌های برون‌شهری
۱۷۱.....	۶-۱۲- حریم راه
۱۷۳.....	۶-۱۳- سازه‌های راه
۱۷۳.....	۶-۱۳-۱- پل
۱۷۳.....	۶-۱۳-۱-۱- عرض و دهانه پل
۱۷۴.....	۶-۱۳-۱-۲- شیب عرضی
۱۷۵.....	۶-۱۳-۱-۳- میانه
۱۷۵.....	۶-۱۳-۱-۴- کوله پل‌ها
۱۷۵.....	۶-۱۳-۱-۵- روگذر و زیرگذر غیرهمسطح ویژه عابرپیاده
۱۷۵.....	۶-۱۳-۱-۶- زیرگذر مال‌رو
۱۷۵.....	۶-۱۳-۱-۷- زیرگذر و روگذر راه‌آهن
۱۷۶.....	۶-۱۳-۱-۸- نرده پل
۱۷۶.....	۶-۱۳-۱-۹- ارتفاع آزاد پل
۱۷۷.....	۶-۱۳-۲- دیوارهای حائل
۱۷۷.....	۶-۱۳-۲-۱- انواع دیوارهای حائل
۱۸۰.....	۶-۱۳-۲-۲- منظرآرایی دیوارهای حائل
۱۸۰.....	۶-۱۳-۲-۳- استفاده از حفاظ در دیوار حائل
۱۸۰.....	۶-۱۳-۲-۴- زهکشی دیوار حائل



- ۱۸۰..... ۵-۲-۱۳-۶- فاصله جانبی دیوار از راه.....
- ۱۸۰..... ۶-۱۳-۳- تونل‌ها.....
- ۱۸۱..... ۱-۳-۱۳-۶- گروه‌بندی تونل‌ها.....
- ۱۸۱..... ۲-۳-۱۳-۶- گروه‌بندی تونل‌ها برحسب نوع مسیر راه.....
- ۱۸۱..... ۳-۳-۱۳-۶- گروه‌بندی تونل‌ها برحسب شکل مقطع تونل.....
- ۱۸۱..... ۴-۳-۱۳-۶- مقطع عرضی تونل‌ها.....
- ۱۸۲..... ۵-۳-۱۳-۶- سواره‌رو.....
- ۱۸۲..... ۶-۳-۱۳-۶- شانه‌ها.....
- ۱۸۳..... ۷-۳-۱۳-۶- توقفگاه اضطراری.....
- ۱۸۳..... ۸-۳-۱۳-۶- پیاده‌روها.....
- ۱۸۵..... ۹-۳-۱۳-۶- ارتفاع.....
- ۱۸۵..... ۱۰-۳-۱۳-۶- شیب عرضی.....
- ۱۸۵..... ۶-۱۴- مقاطع عرضی نمونه.....



فصل اول

کلیات



omoorepeyman.ir

۱- فصل اول: کلیات

۱-۱- مقدمه

ضابطه شماره ۸۰۰-۱ تحت عنوان "آئین‌نامه طرح هندسی راههای برون‌شهری" به عنوان یکی از دستورالعمل‌های بسیار مهم سازمان برنامه و بودجه، و اصلی‌ترین مرجع طراحی راه در کشور، قدمتی طولانی داشته است. در ابتدا مهندسان خارجی بر اساس ضوابط کشور خودشان برای راه‌های ایران طراحی راه می‌نمودند و لذا دستورالعمل مدونی در خصوص طراحی مسیر وجود نداشت و هر شرکت بر اساس آن که چه ملیتی داشته است ضوابط و حتی واژگان خود را استفاده می‌نمود. پیشتر ابلاغیه‌های فنی ۱۶ گانه سالهای ۱۳۳۴ تا ۱۳۳۸ وزارت برنامه و بودجه سابق برای طرح راه در کنار دستورالعمل‌های خارجی مورد استفاده قرار می‌گرفت. تا اینکه در سال ۱۳۵۲ به دلیل رشد سریع بودجه‌های عمرانی و عدم وجود مشخصات و معیارهای مختلف در زمینه طراحی مسیر و راهداری "وزارت راه" وقت، تصمیم به انجام این مهم با استفاده از خدمات هیات فنی موسسه فرانسوی BCEOM گرفت و این موسسه با تحقیقاتی ۲ ساله (۱۳۵۴ تا ۱۳۵۶) مجموعه‌هایی ارزشمند تحت عناوین گزارش موقت "دستورالعمل معیارهای طرح هندسی آزادراه‌ها" و "دستورالعمل معیارهای طرح هندسی راه‌های اصلی و فرعی" در سال ۱۳۵۷ ارائه نمود. اما همین مجموعه‌ها در سالهای پس از انقلاب، تحت عنوان "رهنمودهای فنی درباره اصول طرح هندسی راه‌های اصلی و فرعی" ارائه شدند که مهندسان خبره ایرانی آن را به فارسی برگرداندند و در نهایت چاپ اول آن در سال ۱۳۷۰ انجام شد. در نهایت، دفتر تحقیقات و معیارهای فنی "وزارت برنامه بودجه" وقت نیز اقدام به ارائه دستورالعمل‌هایی همچون ضابطه ۸۵ (معیارهای طرح هندسی راههای اصلی و فرعی)، ضابطه ۸۶ (معیارهای طرح هندسی راههای روستایی)، ضابطه ۸۷ (معیارهای طرح هندسی تقاطع‌ها)، ضابطه ۸۸ (چکیده‌ای از معیارهای طرح هندسی راه‌ها و تقاطع‌ها) به اتفاق مهندسان خبره و اساتید باتجربه نمود که تقریباً اولین گام اساسی و پایه‌ای در این زمینه محسوب می‌شد و پایه همه آنها از استاندارد قدرتمند آشتو و یا آشو اقتباس و اخذ شده بود. این ضابطه برای راههای برون‌شهری استخراج گردید و با تغییرات شگرف مرجع آشتو در سالیان اخیر، تغییرات آن امری ضروری به نظر می‌رسد. لذا این مهم در بازنگری ضابطه ۸۰۰-۱ و تحت عنوان "آئین‌نامه طرح هندسی راههای برون‌شهری" مورد توجه اصلی قرار گرفته است.

از آنجائی که در طراحی سیستم راه پارامترهای زیادی دخالت دارند، همه این پارامترها با محوریت طراحی هندسی تغییر نموده و یک سیستم را جهت خدمت‌رسانی به ترافیک ایجاد می‌نمایند. از طرف دیگر وظیفه خدمت‌رسانی هندسه مسیر به ترافیک باید با تأمین ایمنی کاربران به عنوان شرط اساسی انجام گیرد. لذا ارائه ضوابط طرح هندسی راه از اهمیت والایی برخوردار است. در اینجا سعی شده است که این ضوابط به روز رسانی و بر اساس آخرین استانداردهای بین‌المللی جهت یکسان‌سازی طرح‌های کشور ارائه گردد.

۱-۲- سابقه وزارت راه و شهرسازی

سابقه وزارت راه و شهرسازی کنونی به عنوان متولی ساخت و نگهداری سیستم های حمل و نقل کشور به شرح ذیل بوده است:

- ❖ سال ۱۲۹۸ "وزارت فوائد عامه" تاسیس شد. بعدها نام "وزارت فلاح و تجارت و فوائد عامه" را از آن خود کرد که امور راهسازی در آن انجام می گرفت.
- ❖ از سال ۱۳۰۱ اداره ای به نام "اداره کل طرق و شوارع" در وزارت فلاح و تجارت و فوائد عامه جهت ساخت، نگهداری و بهره برداری راه ها تشکیل گردید که کشور را به چند ناحیه دسته بندی می نمود.
- ❖ در سال ۱۳۰۸ "اداره کل طرق و شوارع" به جهت توسعه راهسازی در کشور به "وزارت طرق و شوارع" تبدیل شد.
- ❖ در سال ۱۳۱۵ "وزارت طرق و شوارع" با تصویب شورای ملی به "وزارت راه" تغییر یافت.
- ❖ در سال ۱۳۵۳ "وزارت راه" در راستای اعمال سیاست جامع و هماهنگ برای ترابری کشور و توسعه و تجهیز، گسترش، نگهداری و ایجاد تأسیسات زیربنایی آن، به "وزارت راه و ترابری" تغییر یافت.
- ❖ در نهایت در سال ۱۳۹۰ در راستای کوچک سازی دولت و ادغام چندین وزارت خانه، وزارت راه و ترابری و وزارت مسکن و شهرسازی ادغام شدند و "وزارت راه و شهرسازی" ایجاد شد.

۱-۳- سابقه آئین نامه

سابقه تهیه و ابلاغ دستورالعمل ها و معیارهای طرح هندسی راه ها بر اساس نهاد مسئول به شرح بندهای ذیل است:

۱-۳-۱- وزارت راه و شهرسازی

- ابلاغیه فنی شماره ۸ - سال ۱۳۳۶؛ و

- دستورالعمل های فنی طرح هندسی راه، آزادراه و تونل، موسسه ب ت ا ا م - سال ۱۳۵۸.

۱-۳-۲- سازمان برنامه و بودجه (سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور، معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی رئیس جمهور، وزارت برنامه و بودجه)

- معیارهای طرح هندسی راه روستایی - ضابطه شماره ۸۶ - سال ۱۳۶۴؛

- چکیده ای از معیارهای طرح هندسی راه ها و تقاطع ها - ضابطه شماره ۸۸ - سال ۱۳۶۴؛

- معیارهای طرح هندسی راه های اصلی و فرعی - ضابطه شماره ۸۵ - سال ۱۳۶۵؛

- معیارهای طرح هندسی تقاطع ها - ضابطه شماره ۸۷ - سال ۱۳۶۷؛

- آئین نامه طرح هندسی راه ها - ضابطه ۱۶۱ - سال ۱۳۷۵؛

- آئین نامه طرح هندسی راه روستایی - ضابطه ۱۹۶ - سال ۱۳۷۸؛

- آئین‌نامه طرح هندسی راه‌های ایران- نشریه ۴۱۵- سال ۱۳۹۱؛ و
- آئین‌نامه طرح هندسی راه‌های برون‌شهری- نشریه ۸۰۰-۱- سال ۱۴۰۰.

۴-۱- هدف از آئین‌نامه طرح هندسی راه و بازنگری آن

پروژه‌های راه‌سازی به منظور ایجاد شرایط ایمن و راحت برای استفاده‌کنندگان از راه‌های کشور انجام می‌شود، به نحوی که در آن، نیازهای اجتماعی، اقتصادی و محیط زیستی به شرح زیر به طور کامل رعایت شده باشد.

الف- نیاز به حمل و نقل ایمن، راحت، سریع و ارزان؛

ب- حصول نیازها و هدف‌های استفاده‌کنندگان؛

پ- توجه بیشتر به تأمین نیازهای استفاده‌کنندگان آسیب‌پذیر؛

ت- در نظر گرفتن هزینه‌ها و ارزش‌های حفظ محیط زیست و منظرآرایی؛

ث- برنامه‌ریزی بر اساس شرایط مالی، بودجه و اعتبارات قابل دسترسی واقعی؛ و

ج- توجه بیشتر به هزینه نگهداری و تعمیرات در دوران بهره‌برداری.

باید در طرح راه‌ها به این مسأله که ایجاد ارتباط مورد نظر، چه هزینه‌هایی از سرمایه‌گذاری را به خود اختصاص می‌دهد و بازده آن در کل سیستم ارتباطات به چه میزان است، توجه کافی مبذول داشت تا اولویت راه مورد نظر در کل سیستم راه‌سازی کشور از نظر منافع، اهداف و ارزش‌های اجتماعی و ملی معین شود.

در مطالعات راه باید هماهنگی طرح هندسی با نیازمندی‌های حجم ترافیک در ساعت طرح، با توجه به طبقه‌بندی عملکردی و بافت منطقه‌ای، شرایط محیطی راه و برای انواع وسایل حمل و نقل جهت حصول هدف غایی مورد نظر باشد که همان ایجاد امکان جابه‌جایی و دسترسی با تأمین ایمنی بهره‌برداری از راه است.

هدف از دستورالعمل ضوابط طرح هندسی راه، تدوین ضوابطی واحد برای ایجاد هماهنگی در طراحی پروژه‌های راه‌سازی کشور است و هدف از بازنگری آن، به روز رسانی و اعمال اصلاحاتی است که در طول سال‌های گذشته (از تاریخ ابلاغ آئین‌نامه) مورد توجه قرار گرفته است. نتیجه بازنگری، این ضابطه است که جایگزین ضابطه ۴۱۵- آئین‌نامه طرح هندسی راه‌های ایران شده است.

۵-۱- کاربرد آئین‌نامه

در دستورالعمل ضوابط طرح هندسی راه‌ها، حداقل یا حداکثر معیارهای طراحی ارائه می‌شود. در طراحی‌ها، معمولاً مقادیر بالاتر از حداقل‌ها یا پایین‌تر از حداکثرهای مورد اشاره در آئین‌نامه با لحاظ ایمنی راه، درجه اهمیت، تحلیل منفعت به هزینه و حجم ترافیک در نظر گرفته می‌شود. در دستورالعمل ضوابط طرح هندسی راه‌ها، معیارهای طراحی برای عناصر

راه به صورت جداگانه ارائه می شود. در نتیجه قرار گرفتن عناصر طرح شده در کنار یکدیگر، همیشه نمی تواند ارائه دهنده یک طرح ایمن باشد، لذا لازم است تا طراح، موارد ایمنی به ویژه موارد ذیل را در طراحی لحاظ کند^۱:

- قابلیت دید مناسب در طرح؛
- قابلیت خود معرف بودن راه (ارائه اطلاعات لازم و به موقع به استفاده کنندگان)؛
- قابلیت بخشندگی راه (ایمن سازی حاشیه و حریم راه)؛
- سازگاری عناصر راه با یکدیگر و اجتناب از اعمال تغییرات ناگهانی در مشخصات راه؛
- تأمین نیازهای ایمنی استفاده کنندگان راه به ویژه استفاده کنندگان آسیب پذیر؛
- تأمین ایمنی نیازهای کاربری های اطراف راه؛
- تناسب مشخصات راه با نوع و عملکرد راه؛
- تناسب مشخصات راه با سرعت عملکردی وسایل نقلیه؛ و
- اجتناب از ایجاد موقعیت ها یا عوامل تحمیل کننده رفتار پر خطر به استفاده کنندگان.

از آنجا که بعضی از راه ها قبل از نشر این آیین نامه ساخته شده است، ممکن است در بخش هایی از مسیر، معیارهای این دستورالعمل رعایت نشده باشد. بدیهی است تغییر معیارها برای راه های موجود می تواند مستلزم هزینه های غیرضروری شود. در چنین مواردی به ویژه در محل تلاقی این راه ها با راه جدید، با بررسی های فنی، اقتصادی و تحلیل تصادف ها می توان نسبت به اصلاح طرح هندسی راه های موجود، نصب حفاظ ها، تأمین روشنایی، اصلاح قوس های افقی و قائم، تأمین برابندی، خط کشی و نصب علائم و امثال آن اقدام کرد.

در این دستورالعمل، معیارهای طرح هندسی راه ها برحسب اهمیت آنها از نظر توسعه راه های کشور و اینکه چه نوع خدمتی را تحت شرایط ترافیکی پیش بینی شده برای آینده تأمین می کند، به شرح زیر طبقه بندی شده است:

۱-۵-۱- معیارهای اجباری

معیارهای اجباری، برای تأمین هدف های طراحی مورد نیاز است. در چنین معیارهایی از واژه «باید» و «نباید» استفاده شده است.

۱-۵-۲- معیارهای توصیه شده

معیارهای توصیه شده، مانند این بند با حروف معمولی چاپ و در آنها از واژه «بهرتر است»، «می تواند» و یا «پیشنهاد می شود» استفاده شده است.



۱. برای اطمینان از ملاحظه ایمنی طرح، می توان از فرآیند بازرسی ایمنی راه استفاده کرد. بازرسی ایمنی راه، فرآیندی نظام مند برای تجزیه و تحلیل یک پروژه طرح هندسی است تا مشکلات ایمنی احتمالی را شناسایی کند. این فرآیند در ارتقاء ایمنی طرح های هندسی راه بسیار مؤثر است.

۱-۵-۳- معیارهای کنترل کننده

برای تأمین ایمنی راه‌ها باید به معیارهای کنترل کننده توجه کرد که برخی از آنها به شرح ذیل‌اند:

- | | |
|---------------------------|--------------------------|
| ۱- سرعت طرح، | ۲- عرض خط عبور، |
| ۳- عرض شانه، | ۴- عرض راه در ابنیه فنی، |
| ۵- قوس‌های افقی (پیچ‌ها)، | ۶- قوس‌های قائم، |
| ۷- شیب‌های طولی، | ۸- حداقل فواصل دید، |
| ۹- شیب‌های عرضی، | ۱۰- برابندی، |
| ۱۱- عرض آزاد، و | ۱۲- ارتفاع آزاد. |

کلیه معیارهای فوق از نوع معیارهای اجباری است.

۱-۵-۴- معیار چند شیوه‌ای سفر

جهت رعایت عدالت برای تمام کاربران راه، رویکرد اصلی این آئین‌نامه در نظر گرفتن همه کاربران عابرپیاده، دوچرخه، وسایل سواری، وسایل نقلیه عمومی مسافری، و وسایل نقلیه باری می‌باشد. این مورد به خصوص برای بهسازی در زمان بهره‌برداری باید برای همه کاربران در نظر گرفته شود. به عنوان مثال می‌توان به تأمین پیاده‌رو جانبی ایمن در مقطع عرضی در حین عملیات مرمت داخل حریم یا اثرات بیرونی موقت بر روی حریم اشاره نمود.

۱-۵-۵- سایر معیارها

در صورت عدم وجود معیاری در این پیوست و سایر پیوست‌های مجموعه آئین‌نامه راه‌های ایران، می‌توان به دستورالعمل‌ها و سایر استانداردهای بین‌المللی همچون آشتو مراجعه نمود. در صورت مشاهده مغایرت بین این دستورالعمل با سایر منابع به ویژه منابع غیررسمی، این دستورالعمل معتبر است.



فصل دوم

تعريفها و اختصارها



omoorepeyman.ir

ردیف	عنوان به فارسی	عنوان به لاتین	تعریف/تعاریف	توضیحات
۱	عملکرد راه	Highway Functions	عملکرد راه ها بر اساس دو معیار جابه جایی و دسترسی در نظر گرفته می شود که سبب ایجاد طیف گسترده ای از طبقات راه می شود. معیار جابه جایی می تواند نماینده جریان و سرعت ترافیک باشد.	
۲	جابه جایی	Mobility	معیاری که تابعی از حرکت روان و سریع وسایل نقلیه است و با افزایش دسترسی ها افت می کند. هر چقدر جریان بیشتر باشد باید تسهیلات راه با قابلیت جابه جایی بیشتری تأمین گردد.	
۳	قابلیت دسترسی	Accessibility	معیاری که تابعی از مسیرهای اتصالی و تأمین نقاط دسترسی به منازل و محل های کاری و... است. این معیار با معیار جابه جایی در تعارض است.	
۴	طبقه بندی راه	Highway Classification	دسته بندی مختلف راه براساس معیارهای عملکردی، انواع راه ها را ایجاد می نماید که بر حسب اینکه کدام نوع معیار بیشتر غالب باشد، سه دسته مختلف ایجاد می گردد. راه های شریانی، راه های جمع کننده- توزیع کننده (به اختصار جمع کننده یا ج/ت) و راه های محلی.	
۵	آزادراه	Freeway	نوعی راه شریانی اصلی جدا شده با حداقل دو خط عبور در هر طرف می باشد که کنترل دسترسی ها در آن به صورت کامل می باشد تا جریان بدون وقفه در آن برقرار باشد، لذا دسترسی همسطح در آن مجاز نیست. هدف از احداث آزادراه، تردد حجم زیادی از وسائل نقلیه با سرعتی بالا و به صورت کاملاً ایمن و کارآمد می باشد.	
۶	راه شریانی درجه ۱	Principal Arterial Highway	راهی است مانند آزادراه ولی امکان ایجاد تبادل و تقاطع همسطح در آن وجود دارد. کنترل دسترسی ها در آن به صورت دسترسی جزئی می باشد. این راه ها می تواند از دو خطه تا چند خطه (جدا شده یا جدا نشده) باشد. ارتباط بین مراکز استان ها و یا مراکز استان ها با شهرهای بزرگ داخل استان را می تواند تأمین نماید.	این راه تقریباً معادل بزرگراه در تعاریف قبلی طبقه بندی راه است.

ردیف	عنوان به فارسی	عنوان به لاتین	تعریف/تعاریف	توضیحات
۷	راه شریانی درجه ۲	Minor Arterial Highway	یک راه شریانی است که ارتباط بین شهرهای داخل استان را تامین می نماید. ارتباط بین راه های شریانی اصلی و راه های جمع کننده را تامین می کند.	این راه تقریباً معادل راه اصلی درجه ۱ در تعاریف قبلی طبقه بندی راه است.
۸	راه جمع کننده	Collector Highway	راه های جمع کننده ترافیک را از راه های محلی جمع و به راه های شریانی می رسانند و یا برعکس، ترافیک راه های شریانی را بین راه های محلی توزیع می کنند. این راه ها به دو دسته اصلی و فرعی طبقه بندی می شوند. راه های جمع کننده اصلی به راهی که ترافیک راه های با طبقه پایین تر را جمع و ارتباط مناطق عمده فعالیت در داخل شهرستان را مانند شهرک های صنعتی به راه شریانی را ایجاد می نماید. راه های جمع کننده فرعی راهی است که ارتباط بین روستاها یا یکدیگر یا با راه های طبقه بالاتر را، ایجاد می نماید. این راه ها ارتباط بین راه های محلی و شریانی یا جمع کننده اصلی را فراهم می کنند.	این راه تقریباً معادل راه اصلی درجه ۲، برای جمع کننده درجه ۱، و راه فرعی درجه ۱، برای جمع کننده درجه ۲ در تعاریف قبلی طبقه بندی راه است.
۹	راه محلی	Local Road	راهی که جهت دسترسی یا ارتباط بین مناطق مولد سفر یا زمین های مجاور و اتصال به راه های جمع کننده می باشد.	این راه تقریباً معادل راه فرعی درجه ۲ و ۳ در تعاریف قبلی طبقه بندی راه است.
۱۰	طبقه بندی بافتی	Context Classification	نوعی از طبقه بندی راه که با توجه به محیط و ناحیه قرارگیری راه در آن در نظر گرفته می شود.	
۱۱	بافت برون شهری	Rural Context	بافتی که در ناحیه برون شهری قرار دارد و کاربری های شهری در اطراف آن نیست.	

ردیف	عنوان به فارسی	عنوان به لاتین	تعریف/تعاریف	توضیحات
۱۲	کمربندی	Ring Road	مسیری است که هسته یا هسته‌های مرکزی شهر را دور زده و از داخل محدوده ۲۵ ساله عبور می‌کند. کمربندی نقش مهمی در کاهش تراکم شبکه خیابان‌های شهری داشته و ضرورت ندارد به صورت یک مدار بسته باشد.	
۱۳	کنارگذر	Bypass Road	آن بخش از مسیر راه که به جای عبور از شهر، از خارج محدوده ۲۵ ساله شهر عبور کند.	
۱۴	راه عوارضی	Toll Road	راهی که برای استفاده از آن باید عوارض (حق عبور) پرداخت نمود.	
۱۵	راه جداشده	Divided Highway	راهی که مسیرهای رفت و برگشت به‌وسیله میانه، از هم جدا شده باشد.	
۱۶	راه جدانشده	Undivided Highway	راهی که مسیرهای رفت و برگشت به هم چسبیده‌اند و میانه‌ای ندارد.	
۱۷	راه چند خطه	Multi-lane Road	راه‌هایی که دارای بیش از دو خط عبور می‌باشند.	
۱۸	راه ملی	National Highway	مسیرهایی هستند که کریدور سفرهای زیادی از کشور را تحت پوشش قرار داده و اتصال دو یا چند مرکز استان را انجام می‌دهند. این مسیرها، راه ترانزیت کامیون‌های تحت کنوانسیون T.I.R. نیز می‌باشند و برای نگهداری آنها بودجه مصوب وجود دارد.	
۱۹	بافت شهرک برون شهری	Rural Town Context	شهرهایی که جمعیت آنها معمولاً کمتر از ۵۰۰۰ نفر بوده و شهرداری ندارند و در حیطه بخش در نظر گرفته می‌شوند.	
۲۰	سبزینه راه (پارکوی)	Green Road or Parkway	راهی که معمولاً از داخل مناطق جنگلی یا درختکاری شده عبور می‌کند و مخصوص ترافیک غیرتجاری است.	
۲۱	دسترسی	Access	مفهوم عامی برای امکان اتصال و استفاده از نوعی از تسهیلات جاده‌ای است.	

ردیف	عنوان به فارسی	عنوان به لاتین	تعریف/تعاریف	توضیحات
۲۲	راه اتصالی	Driveway	هر ورودی، خروجی، شاخه و اتصالی که کاربری های اطراف راه را به آن متصل کند.	
۲۳	راه خود معرف	Self-explain Road	راهی که با حفظ انسجام و یکپارچگی، شرایط قابل انتظار و قابل پیش بینی را فراهم سازد.	
۲۴	راه بخشنده	Forgiving Road	راهی که در خطاهای انسانی به دلیل ایمن بودن حاشیه و حریم راه، حداقل خسارت به استفاده کنندگان وارد شود.	
۲۵	پیاده رو	Walkway	به محل مجاز عبور پیاده ها گفته می شود.	
۲۶	خودروی طرح	Design Vehicle	خودرویی که طراحی راه بر اساس نیازمندی های حرکت و گردش راحت و بدون اشکال آن انجام می شود.	
۲۷	سرعت	Speed	سرعت عبور وسیله نقلیه به صورت منفرد و یا در جریان ترافیک است.	
۲۸	سرعت طرح	Design Speed	سرعتی است که برای تعیین مشخصات اجزا هندسی راه انتخاب می شود.	
۲۹	سرعت عملکردی	Operating Speed	سرعتی است که ۸۵ درصد وسایل نقلیه با سرعتی برابر و یا کمتر از آن حرکت می کنند.	
۳۰	سرعت مجاز	Posted Speed	سرعتی است که وسایل نقلیه، مجاز به حرکت با سرعتی برابر و یا کمتر از آن هستند. سرعت مجاز بهتر است برابر با سرعت عملکردی باشد.	
۳۱	فاصله دید توقف	Stopping Sight Distance (SSD)	حداقل فاصله مورد نیاز که راننده پس از مشاهده شی تصمیم به توقف می گیرد و وسیله نقلیه را به طور ایمن قبل از برخورد به آن متوقف می کند.	
۳۲	فاصله دید انتخاب	Decision Sight Distance (DSD)	حداقل فاصله مورد نیاز که راننده پس از تشخیص شرایط راه و تشخیص خطرات نسبت به انتخاب سرعت و مسیر مناسب، مانوری را به صورت ایمن آغاز و تکمیل نماید.	

ردیف	عنوان به فارسی	عنوان به لاتین	تعریف/تعاریف	توضیحات
۳۳	فاصله دید سبقت	Passing Sight Distance (PSD)	حداقل فاصله موردنیاز که راننده با سرعت بیشتر جهت انجام مانور سبقت نسبت به وسیله کندتر خط مقابل را قطع می‌نماید و به‌طور ایمن و بدون برخورد با وسیله نقلیه مقابل به خط خود باز می‌گردد. فاصله دید سبقت، فقط برای راه‌های دو خطه دو طرفه، مد نظر است.	
۳۴	خط ترافیکی	Traffic Lane	هر خط از مسیر سواره‌رو برای عبور وسایل نقلیه تعریف می‌شود.	
۳۵	کرانه راه	Border	قسمتی از راه که از هر کف راه عبوری یا هر کف راه جانبی تا انتهای حریم در هر طرف در نظر گرفته می‌شود.	
۳۶	حریم راه	Right-Of-Way (ROW)	زمینی که در تصرف راه بوده و در اختیار ارگان صاحب آن می‌باشد. زمین‌های بین حد نهایی بدنه راه تا خطی به فاصله مشخص از محور راه، بایستی مصوب شود. حریم برای بهره‌برداری و عملیات نگهداری و تعمیر و توسعه آتی مورد استفاده قرار می‌گیرد.	
۳۷	ناحیه عاری از مانع	Clear Zone	ناحیه‌ای بدون مانع و قابل عبور در کنار راه که از لبه سواره‌رو شروع و در جهت عمود بر راه تا عرض مشخصی ادامه می‌یابد. این فاصله افقی از کناره سواره‌رو اندازه‌گیری می‌شود و بر اساس سرعت طرح، ترافیک روزانه و نوع و شیب شیروانی تعیین می‌شود.	
۳۸	عقب‌نشینی جانبی	Lateral Offset	در نواحی شهری یا مشرف به شهر که از جدول نیز استفاده می‌شود و تامین ناحیه عاری از مانع به‌دلیل محدودیت‌های حریم راه و تاسیسات مجاور کف راه امکان‌پذیر نیست، این فضا که معمولاً کمتر از ناحیه عاری از مانع است باید از هر سواره‌رو تامین شود.	
۳۹	شیب شیروانی بازبایی	Recoverable Slope	شیب شیروانی بازبایی قسمتی از حاشیه راه در محدوده عاری از مانع است که در آن راننده خارج شده از راه کنترل وسیله نقلیه را، بدون واژگونی دوباره به‌دست می‌آورد تا امکان مانور لازم جهت برگشتن به مسیر اصلی و یا توقف را داشته باشد.	
۴۰	حاشیه راه (کناره راه)	Roadside	بخش بیرون از سواره‌رو و کف راه که بهره‌برداری نمی‌شوند ولی باید ایمن باشند.	

ردیف	عنوان به فارسی	عنوان به لاتین	تعریف/تعاریف	توضیحات
۴۱	بستر روسازی راه	Subgrade	سطح تمام شده عملیات خاکی راه (زیرسازی) که لایه‌های روسازی روی آن قرار می‌گیرد.	
۴۲	کف‌راه	Roadway	آن بخش از سطح راه که برای عبور و توقف وسایل نقلیه اختصاص داده شده است. به مجموع سواره‌رو و شانه‌ها کف راه اطلاق می‌شود.	
۴۳	سواره‌رو	Traveled-way	آن بخش از سطح راه که برای عبور وسایل نقلیه اختصاص داده شده است.	
۴۴	شانه	Shoulder	بخشی از کف راه و نوار کنار سواره‌رو (عمدتاً در سمت راست آن) که برای توقف وسایل نقلیه، استفاده اضطراری و تکیه‌گاه روسازی به‌کار می‌رود.	
۴۵	شانه تسطیح شده	Graded Shoulder	عرض کامل شانه که از بر سواره‌رو تا تقاطع شیروانی جلویی می‌باشد.	
۴۶	شانه قابل استفاده	Usable Shoulder	عرض بخشی از شانه که از بر سواره‌رو تا آستانه گردش‌دگی تقاطع شیروانی جلویی اندازه‌گیری می‌شود. ممکن است کوچکتر یا برابر با عرض شانه ساخته شده باشد.	
۴۷	میانه	Median	بخشی از راه جداشده که مسیرهای رفت و برگشت را از هم جدا می‌کند و بین لبه داخلی سواره‌رو مسیرهای رفت و برگشت قرار گرفته و شانه‌های چپ نیز جز میانه محسوب می‌شود.	
۴۸	بربلندی (دور)	Super-elevation	شیب عرضی یک‌طرفه سطح راه در محل قوس افقی که جهت جلوگیری یا کاهش نیروی گریز از مرکز استفاده می‌شود.	
۴۹	ناحیه انتقال سرعت	Speed Transition Zone Area	ناحیه انتقال سرعت بین بافت برون شهری و بافت شهر کوچک.	
۵۰	جداکننده کناری	Outer Separation	آن بخش از عرض راه که بین لبه سواره‌روهای راه جانبی و مسیر عبوری قرار گرفته است.	
۵۱	خط تغییر سرعت	Speed Change Lane	آن بخش از سواره‌رو که برای افزایش یا کاهش سرعت وسایل نقلیه گردش اختصاص داده می‌شود.	

ردیف	عنوان به فارسی	عنوان به لاتین	تعریف/ تعاریف	توضیحات
۵۲	خط افزایش سرعت	Acceleration Lane	خط تغییر سرعت برای افزایش شتاب تا حد سرعت مسیر عبوری است.	
۵۳	خط کاهش سرعت	Deceleration Lane	خط تغییر سرعت برای کاهش شتاب تا حد سرعت مسیر رابط است.	
۵۴	خط عبور کمکی	Auxiliary Lane	بخشی از سواره‌رو که به طور اضافی برای کمک به ظرفیت، ترافیک تداخلی (به هم بافته) یا تغییر سرعت اختصاص می‌یابد.	
۵۵	خط عبور سربالایی	Climbing Lane	خطی که در مناطق کوهستانی و سربالایی‌های طولانی برای استفاده وسایل نقلیه کندرو و جهت جلوگیری از افت سطح سرویس‌دهی ترافیکی و ظرفیت راه احداث می‌شود.	
۵۶	خط عبور سبقت	Passing Lane	خطی که در مناطق دشتی و تپه ماهور در راه‌های دو خطه برای سبقت و جلوگیری از افت سطح سرویس‌دهی ترافیک و ظرفیت راه احداث می‌شود.	
۵۷	خط عبور میانه	Median Lane	آن بخش از میانه که به عبور وسایل نقلیه (معمولا برای گردش به چپ) اختصاص می‌یابد و یا خطوط سواره‌روی مجاور میانه را نامند.	
۵۸	مسیر گردشی	Turning Roadway	مسیری که جهت ارتباط ترافیک گردش به چپ یا راست در تقاطع‌های همسطح یا تبادل‌ها اختصاص داده می‌شود.	
۵۹	شماره خط عبور	Lane Number	در راه‌های چند خطه برای تعیین خطوط هر طرف از شماره‌گذاری استفاده می‌شود و خط عبور شماره یک در سمت راست و کنار شانه راست راه قرار دارد.	
۶۰	بازشوی اضطراری	Emergency Crossover	نوعی گذرگاه که در میانه آزادراه برای استفاده وسایل نقلیه اضطراری یا پلیس می‌باشد.	
۶۱	بازشوی نگهداری	Maintenance Crossover	نوعی گذرگاه که در میانه آزادراه برای استفاده وسایل نقلیه نگهداری به خصوص در شرایط بارش برف می‌باشد.	
۶۲	پل	Bridge	سازه فلزی، بتنی یا مصالح ساختمانی با دهانه بیش از ۶ متر (در راستای محور مرکزی راه) برای عبور از روی آب یا مسیری دیگر است.	

ردیف	عنوان به فارسی	عنوان به لاتین	تعریف/تعاریف	توضیحات
۶۳	آبرو	Culvert	سازه فلزی، بتنی یا با مصالح بنایی با دهانه کمتر از ۶ متر که به صورت تیپ می باشند و معمولاً برای عبور از روی مسیل ها و رود است.	
۶۴	روگذر	Over Crossing	عبور مسیر از روی پل واقع بر روی راهی دیگر بدون هیچ گونه ارتباط بین دو مسیر	
۶۵	زیرگذر	Under Crossing	عبور مسیر از زیر پل راه دیگر بدون هیچ گونه ارتباط بین دو مسیر	
۶۶	بالاگذر	Overpass	عبور مسیر از روی نوعی دیگر از سیستم حمل و نقل مانند مسیر عبور از بالای راه آهن	
۶۷	پایین گذر	Underpass	عبور مسیر از زیر نوع دیگری از سیستم حمل و نقل مانند مسیر عبور از زیر پل راه آهن	
۶۸	تقاطع غیر همسطح	Grade Separation	عبور مسیر از رو یا زیر مسیر هم نوع متقاطع بدون ارتباط ترافیکی.	
۶۹	سال طرح	Design Year	سالی که راه برای تامین نیازهای حجم ترافیک آن طراحی می شود (معمولاً بیست سال بعد).	
۷۰	ساعت طرح	Design hour	ساعتی از سال طرح که شرایط ترافیک آن انجام می شود.	
۷۱	وسیله نقلیه سبک	Light Vehicle	وسیله نقلیه با حداکثر چهار چرخ شامل سواری، وانت بار، ون، پیکاپ و کامیون های کوچک	
۷۲	وسیله نقلیه سنگین	Heavy Vehicle	وسیله نقلیه با بیش از چهار چرخ شامل کامیون، مینی بوس، اتوبوس و وسیله نقلیه تفریحی	
۷۳	ساعت اوج	Peak Hour	ساعتی از روز که حجم ترافیک، حداکثر است.	

ردیف	عنوان به فارسی	عنوان به لاتین	تعریف/تعاریف	توضیحات
۷۴	متوسط سالیانه حجم ترافیک روزانه	Average Annual Daily Traffic (AADT)	متوسط حجم کل ترافیک عبوری از قطعه یا نقطه معین یک راه در یکسال تقسیم بر ۳۶۵ روز	
۷۵	متوسط حجم ترافیک روزانه	Average Daily Traffic (ADT)	متوسط حجم کل ترافیک عبوری از قطعه یا نقطه معین یک راه تقسیم بر تعداد روزهای آمارگیری (کمتر از یکسال)	
۷۶	حجم ترافیک روزانه	Daily Traffic Volume	تعداد کل وسایل نقلیه‌ای که طی یک شبانه‌روز از قطعه یا نقطه معین یک راه عبور می‌کند.	
۷۷	حجم ترافیک ساعت طرح	Design Hourly Volume	تعداد وسیله نقلیه عبوری در ساعت طرح که برای طراحی راه مورد استفاده قرار می‌گیرد (معمولاً درصدی از ترافیک متوسط روزانه سال طرح).	
۷۸	ترافیک ساعت اوج	Peak Hour Traffic	تعداد وسیله نقلیه‌ای که در ساعت اوج از قطعه یا نقطه معین راه عبور می‌کند.	
۷۹	حجم سی‌امین ساعت اوج سال	Thirtieth Highest Hourly Volume of the Year (30HV)	حداکثر حجم ترافیک ساعتی که فقط ۲۹ ساعت در سال، حجم ترافیک بیشتر از آن است.	
۸۰	نسبت ترافیک ساعت اوج	Peak hourly traffic ratio	نسبت حجم ترافیک ساعت اوج به حجم متوسط ترافیک روزانه است.	
۸۱	ضریب ساعت اوج	Peak Hour Factor (PHF)	نسبت حجم ترافیک ساعت اوج، به چهار برابر حداکثر حجم ترافیک در بازه زمانی ۱۵ دقیقه از ساعت اوج.	
۸۲	ضریب توزیع جهتی	Directional Distribution Factor	درصد حجم ترافیک یک جهت راه نسبت به مجموع حجم ترافیک هر دو جهت راه.	

ردیف	عنوان به فارسی	عنوان به لاتین	تعریف/تعاریف	توضیحات
۸۳	سطح کیفیت ترافیک (سطح سرویس)	Level-Of-Service (LOS)	توصیف کیفی شرایط عملکردی جریان ترافیک، که به طور معمول با معیارهایی مانند چگالی، سرعت، زمان سفر، زمان تاخیر، آزادی حرکت، ایمنی و راحتی سنجیده می‌شود.	
۸۴	جریان ترافیک	Traffic Flow	تعداد وسیله نقلیه عبورکننده از قطعه یا نقطه معین یک راه در یک بازه زمانی کوتاه‌تر از یک ساعت که بر حسب وسیله نقلیه در ساعت یا معادل وسیله نقلیه سبک در ساعت بیان می‌شود.	
۸۵	حداکثر نرخ جریان سرویس	Maximum Service Flow Rate	تعداد وسایل نقلیه که از یک نقطه یا قطع‌های یکنواخت از طول یک خط عبور یا تمام خطوط عبور راه در مدت زمان معین تحت شرایط ایده آل محیطی و هندسی در سطح کیفیت مورد نظر در بازه زمانی کوتاه‌تر از یک ساعت عبور کند که بر حسب وسیله نقلیه در ساعت یا معادل وسیله نقلیه سبک در ساعت بیان می‌شود.	
۸۶	ظرفیت راه	Highway Capacity	حداکثر شدت جریان پایدار که می‌توان به‌صورت منطقی انتظار داشت تا وسایل نقلیه از یک نقطه یا قطع‌های یکنواخت از طول یک خط عبور یا تمام خطوط راه در مدت زمان معین تحت شرایط موجود محیطی و هندسی و در سطح کیفیت ترافیک مد نظر عبور کند که بر حسب وسیله نقلیه در ساعت یا معادل وسیله نقلیه سبک در ساعت بیان می‌شود.	
۸۷	حداکثر ظرفیت راه	Maximum Capacity	حداکثر شدت جریان پایدار که می‌توان به‌صورت منطقی انتظار داشت تا وسایل نقلیه از یک نقطه یا قطع‌های یکنواخت از طول یک خط عبور یا تمام خطوط راه در مدت زمان معین تحت شرایط ایده آل محیطی و هندسی و در سطح کیفیت ترافیک (۵) از آن عبور کند که بر حسب وسیله نقلیه در ساعت یا معادل وسیله نقلیه سبک در ساعت بیان می‌شود.	
۸۸	تأخیر	Delay	تفاوت زمانی استفاده از یک سیستم یا شرایط در مقایسه با سیستم یا شرایط ایده آل است که به‌دلیل تقاضای بیشتر تسهیلات ایجاد می‌شود و برای کاربران مطلوب نیست.	
۸۹	چگالی	Density	تعداد وسیله نقلیه در طول یک کیلومتر از یک خط عبور است که معیاری از شلوغی و سنگینی راه محسوب می‌شود.	

ردیف	عنوان به فارسی	عنوان به لاتین	تعریف/ تعاریف	توضیحات
۹۰	واگرایی	Divergence	تبدیل یک مسیر به دو مسیر جداگانه با زاویه کم است.	
۹۱	همگرایی	Merge	تبدیل دو مسیر جداگانه به یکدیگر با زاویه کم است.	
۹۲	سرفاصله زمانی	Headway	فاصله زمانی بین جفت خودروی عبوری، معمولاً بین سپر جلوی دو خودروی پشت سر هم از محل معین راه (بر حسب ثانیه)	
۹۳	سرفاصله مکانی	Spacing	فاصله طولی بین جفت خودروی عبوری، معمولاً بین سپر عقب خودرو جلویی با سپر جلوی خودروی عقبی در همان خط عبور (بر حسب متر)	
۹۴	سرعت حرکت	Running Speed	سرعتی که یک وسیله نقلیه در بخشی از راه سفر می‌کند که عملاً طول آن بخش بر زمان حرکت را نشان می‌دهد.	
۹۵	مدت حرکت	Running Time	مدت زمان مسافرت از یک نقطه به نقطه‌ای دیگر بدون در نظر گرفتن زمان توقف	
۹۶	وسایل کنترل ترافیک	Traffic Control Devices	شامل کلیه علائم، چراغ‌های راهنمایی و لوازم و تجهیزات مربوط به آن است.	
۹۷	خط‌کشی	Road Marking	خط‌های طولی و عرضی، پیوسته و ناپیوسته که با رنگ بر روی کف راه ایجاد می‌شود.	
۹۸	علائم ترافیک	Traffic Sign	کلیه علائمی که برای دادن اطلاعات، جلب توجه به وضع راه و یا مقررات نصب می‌شود.	
۹۹	ترافیک تداخلی	Weaving Traffic	عبور دو یا چند جریان ترافیک هم جهت به صورت ضربدری در طول یک مسیر مشترک است که برای انتخاب مسیر تغییر خط می‌دهند.	
۱۰۰	کنترل ترافیک رابط	Ramp Metering	کنترل ترافیک رابط ورودی به آزادراه از طریق نصب چراغ راهنمایی یا روش‌های دیگر برای افزایش توان عبور ترافیک در آزادراه‌ها و کاهش تاخیر در کل تسهیلات است.	

ردیف	عنوان به فارسی	عنوان به لاتین	تعریف/تعاریف	توضیحات
۱۰۱	کنترل دسترسی	Access Control	قوانین و ضوابط اتصال ها و شرایط ورود به راه یا خروج از آن، کنترل دسترسی نامیده می شود.	
۱۰۲	تقاطع همسطح	Intersection	محل تلاقی همسطح دو یا چند راه است.	
۱۰۳	جریان بندی	Channelization	مشخص کردن مرز مسیرهای عبور در تقاطع با خط کشی، علامت گذاری یا جدول سازی است.	
۱۰۴	جزیره	Traffic Island	محوطه ای از راه که به وسیله حاشیه روسازی، خط کشی، جدول و هدایت کننده های برجسته، جریان های ترافیک را مجزا می کند.	
۱۰۵	لچکی اتصال	Taper	بخش انتهایی خط افزایش سرعت و یا ابتدایی خط کاهش سرعت جهت ایجاد خطوط تغییر سرعت در مسیر عبوری.	
۱۰۶	مسافت دید تقاطع	Intersection Sight Distance	در تقاطع ها به مثلی گفته می شود که وتر آن در محل اتصال فرضی چشم راننده مسیر اصلی و مسیر متقاطع بوده و اضلاع قائم آن به موازات امتداد دو مسیر عبوری می باشد.	
۱۰۷	تبادل	Interchange	مجموعه مسیرهای اصلی که به صورت غیرهمسطح عبور نموده و مسیرهای گردشی برای ارتباط بین دو مسیر با انواع رابطها قابل تبدیل است.	
۱۰۸	تبادل جهتی	Directional Interchange	تبادلی که در آن از اتصالات و رابطهای جهتی استفاده می شود. تمامی رابطها ممکن است جهتی باشند که آنگاه تمام جهتی نامیده می شود و یا ممکن است در آن از اتصالات نیمه جهتی و لوپها نیز استفاده شود.	
۱۰۹	تبادل شبدری	Cloverleaf Interchange	تبادلی که کلیه گردش به چپهای آن با استفاده از لوپ انجام می شود.	
۱۱۰	تبادل کامل	Full Interchange	تبادلی که کلیه عبورها و گردشها در آن امکان پذیر باشد.	
۱۱۱	تبادل لوزوی	Diamond Interchange	تبادلی با چهار رابط که گردش به چپها از طریق تقاطع همسطح انجام می شود.	

ردیف	عنوان به فارسی	عنوان به لاتین	تعریف/تعاریف	توضیحات
۱۱۲	تبادل نیمه شبدری	Semi Cloverleaf Interchange	تبادلی شبدری که بخشی از گردش‌ها، حذف یا به‌وسیله تقاطع همسطح در روی مسیر فرعی انجام می‌شود.	
۱۱۳	تبادل چهار راهی	Four-Leg Interchange	تبادلی که در محل تلاقی دو مسیر متقاطع چهارراهی احداث می‌شود.	
۱۱۴	تبادل سه-راهی	Three-Leg Interchange	تبادلی که در محل تلاقی دو مسیر متقاطع سه‌راهی احداث می‌شود.	
۱۱۵	تبادل شیپوری	Trumpet Interchange	تبادل سه‌راهی با یک گردش به چپ گردراه و یک گردش به چپ نیمه جهتی و دو گردش به راست جهتی است.	
۱۱۶	شاخه تبادل یا تقاطع	Leg of Interchange or Intersection	بخشی از مسیر راه که در یک طرف تقاطع یا تبادل قرار دارد.	
۱۱۷	شاخه ارتباطی	Connection Leg	راهی یک طرفه برای ایجاد ارتباط اصلی بین دو آزادراه است.	
۱۱۸	رابط	Ramp	راهی معمولاً یک طرفه برای ایجاد ارتباط بین شاخه‌های تبادل و یا بین مسیر اصلی و راه جانبی است.	
۱۱۹	رابط جهتی	Directional Ramp	رابطی که برای گردش (مثلاً به چپ) از همان طرف از مسیر اصلی جدا و از همان طرف به مسیر متلاقی می‌پیوندد.	
۱۲۰	رابط نیمه جهتی	Semi Directional Ramp	رابطی که برای گردش از طرف راست مسیر خارج ولی از طرف چپ وارد یا اینکه از طرف چپ مسیر خارج و از طرف راست وارد مسیر متلاقی می‌شود.	
۱۲۱	پایانه رابط	Ramp Terminals	محلی است که در آن ترافیک رابط به جریان اصلی ترافیک می‌پیوندد (پایانه ورودی) یا از جریان اصلی ترافیک جدا می‌شود (پایانه خروجی)، بدون آنکه ناچار به توقف شود.	
۱۲۲	بخش ترافیک	Weaving Section	بخشی از راه که در طول آن، دو یا چند جریان ترافیک هم جهت با تغییر خط با هم تداخل پیدا می‌کنند.	

ردیف	عنوان به فارسی	عنوان به لاتین	تعریف/تعاریف	توضیحات
	تداخلی (بهم بافته)			
۱۲۳	رابط گردراه (لوپ)	Loop Ramp	رابطی که در پلان تبادل تقریباً به شکل حلقه و عموماً مخصوص گردش به چپ است.	
۱۲۴	ارتفاع آزاد	Vertical Clearance	فاصله بی مانع قائم در سازه‌ها که از کف راه تا پایین‌ترین اجزا پل یا تونل و یا ادوات تابلوهای بالاسری و هر شی دیگر در راه سنجیده می‌شود و باید کاملاً عاری از مانع باشد.	
۱۲۵	عوارض زمین طبیعی	Terrain	میزان پستی و بلندی طبیعی زمین که بر اساس خط بزرگترین شیب منطقه به سه تیپ تا ۵ درصد، ۵ تا ۳۳ درصد و بیش از ۳۳ درصد طبقه بندی می‌شود. عوارض بر اساس خط بزرگترین شیب برای طول قطعه ۱۰ کیلومتری در عرض باند مشخص شده بر مبنای مطالعات تعیین می‌شود. سهم غالب به دست آمده نوع عوارض را تعیین می‌کند.	
۱۲۶	خط بزرگترین شیب زمین منطقه	Line of Greatest Slope	شیبی که در محدوده کریدور مطالعه یا طراحی، شیب غالب (معمولاً بیش از دو سوم) بوده و در یکی از بازه های ۰ تا ۵٪، ۵ تا ۳۳٪، ۳۳ تا ۷۰٪، ۷۰ تا ۱۱۰٪، و بیش از ۱۱۰٪ می باشد. شیب خط در سطح راه، برآیند شیب عرضی و طولی است و در نقشه‌های توپوگرافی شیب خط، عمود بر منحنیهای میزان است.	
۱۲۷	نوع مطالعات	Study Phase	عبارتند از مرحله مطالعات که شامل توجیه اولیه (FS) و توجیه نهایی (CD) و طراحی پایه (BD) و طراحی تفصیلی (DD) است.	
۱۲۸	عرض دالان مطالعات	Study Corridor Width	عرضی از دالان محیط بر راه که پهنای بیشتری را جهت مطالعات راه در نظر می‌گیرد که در آن می‌توان گزینه‌های مسیر را لحاظ نمود.	
۱۲۹	رمپ فرار اضطراری	Emergency Escape Ramp	مسیری به صورت خروجی از جاده که در سرازیری جاده‌ها برای وسایل نقلیه سنگین غیر قابل کنترل احداث می‌شود و بر اساس مقاومت غلتشی و شیب طولی این مسیر وسیله نقلیه متوقف می‌شود و ایمنی آن و سایر وسایل نقلیه حفظ می‌گردد.	

ردیف	عنوان به فارسی	عنوان به لاتین	تعریف/تعاریف	توضیحات
۱۳۰	خط انباره صف	Queue Storage Lane	خطی در مجاور میانه که برای تغییر سرعت و تامین صف وسایل نقلیه‌ای که قصد گردش به چپ یا دور زدن دارند جهت تامین ایمنی آن‌ها ایجاد می‌شود.	
۱۳۱	شیروانی جلویی	Foreslope	نوعی از شیروانی راه که ممکن است در خاکریزی یا خاکبرداری باشد و در مجاورت شانه قرار دارد و متصل به شانه است.	
۱۳۲	شیروانی عقبی	Backslope	نوعی از شیروانی خاکبرداری که معمولاً به شیروانی جلویی یا نهر طولی زهکشی آب متصل است. در موارد نادری که توصیه نمی‌شود ممکن است به لبه شانه متصل شود.	
۱۳۳	رمپ کناری	Slip Ramp	نوعی اتصال عرضی که امکان ورود و خروج مسیر اصلی را با راه جانبی فراهم می‌کند.	
۱۳۴	شیوه حمل و نقل	Transportation Mode	عبارتند از تمام شیوه‌های جابه‌جائی مسافر اعم از جاده‌ای، ریلی، هوایی و که در شیوه حمل و نقل جاده‌ای عبارتند از شیوه‌های اتومبیل، دوچرخه، عابر پیاده، وسایل حمل و نقل عمومی و کامیون.	



فصل سوم

طبقه‌بندی راه‌ها



omoorepeyman.ir

۳- فصل سوم: طبقه‌بندی راه‌ها

۳-۱- مقدمه

طبقه‌بندی راه‌ها برای تأمین نیازهای طراحی مهندسان، تصمیم‌گیری مدیران، برنامه‌ریزی متولیان بهره‌برداری و استفاده‌کنندگان- از نقطه نظرهای مختلف و برای کاربردهای گوناگون- امری ضروری است. طبقه‌بندی عملکردی، طبقه‌بندی بافتی، طبقه‌بندی بر اساس عوارض طبیعی منطقه، تقسیم‌بندی کشوری (ملی و استانی) و شماره‌گذاری راه‌ها از انواع مختلف طبقه‌بندی راه‌ها محسوب می‌شوند. در این دستورالعمل ترکیب طبقه‌بندی عملکردی و بافتی، چارچوب جدیدی جهت طراحی هندسی ایجاد کرده است. در اینجا طبقه‌بندی عملکردی بر اساس برنامه ریزی حمل و نقل ملاک عمل است. به طور کلی طراحی شبکه راه‌ها براساس عملکرد و با توجه به بافت منطقه‌ای انجام می‌گیرد که راه در آن واقع شده است. با توجه به اینکه در منطقه برون شهری دو نوع بافت وجود دارد و چهار نوع طبقه‌بندی عملکردی وجود دارد هفت نوع راه در نظر گرفته می‌شود (عبور آزادراه در بافت شهرک برون‌شهری اتفاق نمی‌افتد). با مشخص شدن طبقه‌بندی عملکردی در منطقه‌ای با بافت مشخص و عوارض (پستی و بلندی) منطقه، تیم طراحی می‌توانند نسبت به تعیین مسیر و مشخصات هندسی اقدام نمایند. مدیران و مسئولان ساخت و بهره‌برداری می‌توانند برای تأمین اعتبار، تخصیص منابع مالی لازم، برنامه ریزی و تعیین اولویت‌ها از این طبقه‌بندی عملکردی استفاده کنند. استفاده‌کنندگان راه نیز می‌توانند بر مبنای این طبقه‌بندی، مسیر مورد نظر خود را برای سفرهای طولانی و کوتاه انتخاب کنند. در این دستورالعمل، راه‌ها بر اساس عملکرد و بافت منطقه راه به شرح زیر طبقه‌بندی می‌شوند:

۳-۲- طبقه‌بندی عملکردی

این طبقه‌بندی برای سیستم راه‌های عمومی برون‌شهری و شهری متفاوت است. راه‌های برون‌شهری تسهیلاتی هستند که در بیرون از نواحی و محدوده‌های شهری قرار دارند، گرچه ممکن است از مناطق دارای ساخت و ساز و شهرهای کوچک و روستاها عبور نمایند. در کل نواحی برون‌شهری دارای جمعیت زیر ۱۰۰۰۰ نفر است و گرچه ناحیه شهری محسوب می‌شود و باید طرح راه و شبکه شهری برای آن انجام گیرد. در حیطه برون شهری سه نوع سیستم راه وجود دارد:

❖ سیستم راه‌های شریانی،

❖ سیستم جمع‌کننده و توزیع‌کننده (ج/ت)، و

❖ سیستم محلی و روستایی.

این بازه‌ها خود می‌توانند از تنوع بالایی برخوردار باشند و به عنوان مثال می‌توان انواع راه‌های شریانی را معرفی نمود. سیستم راه‌های شریانی خود به دو دسته سیستم راه‌های شریانی درجه ۱ و درجه ۲ تفکیک می‌شوند. در این بین با توجه به اینکه آزادراه‌ها به عنوان بالاترین درجه عملکردی سیستم راه‌های شریانی درجه ۱ محسوب می‌شوند، ضوابط جداگانه‌ای برای آنها در نظر گرفته می‌شود. همچنین سیستم راه‌های ج/ت نیز می‌توانند به دو دسته سیستم درجه ۱ و ۲ تفکیک

شوند. در این بین با توجه به اینکه شش گام مشخص در سفر شامل حرکت اصلی، انتقال به مسیر شریانی، شریانی، ج/ت (یا گاهی اوقات به اختصار جمع‌کننده)، دسترسی محلی، و توقفگاه در خاتمه سفر وجود دارد، باید سلسله مراتب جابه‌جایی در طراحی پیاده شود.

شایان ذکر است که در طبقه‌بندی عملکردی دو معیار جابه‌جائی و دسترسی برای شروع و خاتمه سفر نقش اساسی را ایفا می‌کنند. بر حسب اینکه نقش کدام معیار در راه بارزتر می‌شود این طبقه‌بندی می‌تواند تغییر نماید. در شکل (۳-۱) این طبقه‌بندی نمایش داده شده است.

شکل ۳-۱- ارتباط سیستم‌های طبقه‌بندی عملکردی که با به‌کارگیری جابه‌جائی ترافیک و دسترسی زمین‌ها برای ترافیک وسایل نقلیه
موتوری خدمت‌رسانی می‌کند

مشخصات این سیستم راه‌ها به شرح جدول (۳-۱) است. به دلیل اینکه در این دستورالعمل تغییر نوع طبقه‌بندی راه وجود دارد، جهت تطابق راه‌های موجود با سیستم طبقه‌بندی جدید، در ستون آخر جدول، راه معادل از دستورالعمل قبلی نیز درج شده است. در برخی مواقع ممکن است بر اساس حجم ترافیک زیاد، نیاز به تعداد خطوط عبوری بیشتری باشد، اما اینکه کارایی مسیر برای تعداد خطوط بیش از ۴ خط در هر جهت افت می‌کند به طور معمول پذیرفته شده است. لذا در این حالت از طرح آزادراه‌های خاص استفاده می‌شود که یکی از آنها آزادراه‌های با سه کف راه (جریان برگشت‌پذیر) است که جزو مطالب جدید این ویرایش است.

شایان ذکر است که طبقه‌بندی ذکر شده برای جامعه تخصصی و دست‌اندرکاران حرفه راهسازی می‌باشد و در اجتماع مردم واژگان مختلفی را ممکن است به صورت عامیانه استعمال نمایند.
دسترسی‌ها و راه‌های اتصالی در تقسیم‌بندی راه‌های عمومی قرار نمی‌گیرند.

۳-۳- طبقه‌بندی بافتی

قبلاً طرح هندسی فقط بر اساس ناحیه برون‌شهری یا شهری که راه در آن واقع شده بود در نظر گرفته می‌شد؛ ولی در این ویرایش هر ناحیه به بافت‌هایی نیز دسته‌بندی می‌شود. در ناحیه برون‌شهری دو نوع بافت وجود دارد:

❖ بافت برون‌شهری، و

❖ بافت شهرک برون‌شهری.

این طبقه‌بندی بر اساس توسعه تراکم (نوع و میزان تراکم سازه‌ها)، کاربری زمین (مسکونی، تجاری، صنعتی، و یا کشاورزی)، و عقب‌نشینی ساختمان‌ها (فاصله سازه‌ها تا راه مجاور) تعریف می‌شود. لازم است طراح برای هر بافت بتواند طراحی متمایزی از بافت‌های متفاوت در نظر بگیرد.

جدول ۳-۱- طبقه‌بندی عملکردی سیستم راه‌ها

طبقه عملکردی سیستم راه	زیر طبقه	ویژگی‌های سیستم	عملکرد سیستم
شهری	آزادراه	الف- جزئی از شبکه راه‌های ملی ب- کریدور سفرهای داخلی و عبوری از کشور پ- برقرارکننده ارتباط بین مراکز استان‌ها و کلان‌شهرها و یا شهرهای بزرگ داخل کشور (بین استانی و حتی در سطح استان)	بالاترین درجه جابه‌جایی و کمترین میزان دسترسی برای ترافیک عبوری (دسترسی‌ها کاملاً کنترل شده هستند). راه شریانی درجه ۱ جدا شده است.
	درجه ۱ (شریانی اصلی)		
	درجه ۲ (شریانی فرعی)	الف- جزئی از شبکه راه‌های ملی ب- کریدور سفرهای داخلی کشور و بین استانی پ- برقرار کننده ارتباط بین مراکز استان‌ها و یا مراکز استان‌ها با شهرهای بزرگ داخل استان ت- یکپارچه‌کننده سیستم بین استان و شهرستان	راه شریانی درجه دو، می‌تواند دو خطه، چند خطه جداشده یا جداشده باشد. تفاوت مهم راه شریانی درجه دو با درجه یک و آزادراه در نحوه تامین و کنترل دسترسی‌ها است.
ج/ت	درجه ۱ (ج/ت اصلی)	الف- برقرارکننده ارتباط بین شهرهای داخل شهرستان ب- برقرارکننده ارتباط بین مولدهای ترافیکی مهم در یک استان مانند پالایشگاه‌ها، نیروگاه‌ها، مراکز و شهرک‌های صنعتی، مراکز کشاورزی، مراکز آموزشی به شهرها و معادن مهم پ- کریدور سفرهای مهم داخل شهرستان	میزان جابه‌جایی و دسترسی به یک مقدار مورد توجه قرار می‌گیرد. طول سفرها کوتاه‌تر از شریانی است. راه جمع‌کننده درجه ۱، معمولاً دو خطه است ولی در برخی موارد می‌تواند بر اساس ترافیک عبوری تعداد خطوط آن افزایش یابد.
	درجه ۲ (ج/ت فرعی)	الف- تامین‌کننده دسترسی به شبکه راه شهرستان ب- برقرارکننده ارتباط بین یک بخش یا چندین روستا به راه با طبقه‌بندی بالاتر یا به شهر پ- جمع‌کننده ترافیک راه‌های با طبقه‌بندی پایین و انتقال دهنده به راه‌های با طبقه‌بندی بالاتر	ارتباط بین راه‌های جمع‌کننده/توزیع‌کننده اصلی و راه‌های محلی را برقرار می‌کنند.
محلی	محلی و روستایی	الف- برقرارکننده ارتباط بین روستاها با یکدیگر ب- برقرارکننده ارتباط بین روستاها و یا زمین‌های مجاور با راه‌های با طبقه بالاتر	بالاترین سطح دسترسی و کمترین میزان جابه‌جایی
	محلی ویژه	جاده‌های دسترسی به مناطق تفریحی و یا جاده‌های معادن، راه‌های جنگلی جاده‌های سرویس محلی و جاده‌های دفن زباله را شامل می‌شود.	به دلیل ماهیت خاص این راه‌ها و وسایل نقلیه آنها طبقه جداگانه‌ای از راه محلی می‌باشند. این نوع راه محلی، دو خطه یا یک خطه است.

راه های بافت برون شهری شامل نواحی با کمترین تراکم، خانه ها یا سازه های کمتر، کاربری های غیر مسکونی، غیر تجاری و غیر صنعتی و یا بسیار کم و معمولاً فواصل عقب نشینی ساختمان ها زیاد است. بافت های برون شهری ممکن است شامل زمین های توسعه نیافته، مزارع، مناطق تفریحی روباز، و یا سایر نواحی توسعه یافته با تراکم کمتر است. اغلب جاده ها در مناطق برون شهری از نوع بافت های برون شهری هستند.

راه های بافت شهرک برون شهری شامل راه هایی است که در ناحیه برون شهری اند و دارای اجتماعی توسعه یافته اند. شهرک های برون شهری عموماً تراکم توسعه کمی با کاربری های متنوع، پارک های حاشیه ای، و پیاده روهای حاشیه ای در برخی از خیابان ها و عقب نشینی کم سازه ها دارند. شهرک های برون شهری ممکن است شامل محله های مسکونی، مدارس، تسهیلات صنعتی و نواحی تجاری کنار خیابانی اصلی باشد که هر یک از آنها چالش های طراحی متفاوتی دارند و سطوح متفاوتی از اقدامات مربوط به عابر پیاده و دوچرخه را ارائه می دهند. در عبور راه برون شهری از بافت شهرک، راه برون شهری در ورود به شهر یا سایر اجتماع های برون شهری، آن چنان تغییر رفتار می دهد که طراحی در چنین مکانی نه تنها باید نیازهای سفرهای عبوری را تأمین نماید، بلکه باید متناسب با نیازهای ساکنان این نواحی باشد. انتظارات مربوط به سرعت در رانندگان عبوری در زمان ورود به شهرک های برون شهری تغییر می کند. جزئیات طرح راه در بافت شهرک برون شهری در بخش مربوط به راه های محلی، ج/ت، و شریانی اشاره شده است.

در حقیقت چارچوب طراحی راه بر مبنای طبقه بندی عملکردی و بافت راه به شرح جدول (۲-۳) است. شایان ذکر است که چون طبقه آزادراه در بافت شهرک برون شهری اغلب به ندرت رخ می دهد، هفت نوع راه متصور است.

جدول ۲-۳- چارچوب طرح راه بر اساس طبقه بندی عملکردی و بافت راه

طبقه بندی بافت راه		طبقه بندی عملکردی
شهرک برون شهری	برون شهری	
✓	✓	راه محلی
✓	✓	راه ج/ت
✓	✓	راه شریانی
-	✓	آزادراه

علی رغم اینکه طبقه عملکردی و بافتی اطلاعات کلی در خصوص رفتار راه ارائه می دهند، شرایط راه می تواند تغییرات شگرفی در همین طبقه بندی ها داشته باشد. لذا لازم است به جنبه های تنوع کاربران راه، نوع پروژه اعم از احداث یا بهسازی، انعطاف پذیری در طرح، و طراحی عملکرد- مبنا به عنوان سایر متغیرهای اثرگذار در طراحی توجه نمود.

۳-۴- طبقه بندی راه بر اساس عوارض زمین طبیعی

در این آئین نامه عوارض زمین طبیعی بر اساس شیب آنها طبقه بندی می شود. با توجه به مرحله مطالعات، عرض دالان مشخص می شود (مثلاً ± 1 کیلومتر برای مرحله اول) و طول قطعات حداقل ۱۰ کیلومتر می باشد. در این صورت با در نظر گرفتن عوارض طبیعی برای کلیه مناطق به شش دسته طبقه بندی می شوند که عبارتند از: ۵٪ و ملایم تر، ۵٪ تا ۳۳٪، ۳۳٪

تا ۷۰٪، ۷۰٪ تا ۱۱۰٪ و بیش از ۱۱۰ درصد. خط بزرگترین شیب منطقه محیط بر دالان راه جهت تعیین عوارض لحاظ می‌شود. سهم غالب به دست آمده نوع عوارض زمین طبیعی را تعیین می‌کند.



فصل چهارم

معیارها و عوامل کنترل کننده طرح



omoorepeyman.ir

۴- فصل چهارم: معیارها و عوامل کنترل کننده طرح

۴-۱- مقدمه

طراح هندسه مسیر باید شناخت کافی از عوامل مؤثر بر طرح مسیر مانند محیط، کاربران، خودروها و غیره داشته باشد. همچنین باید نکات مربوط به اجرا مانند ساخت مرحله‌ای مسیر و یا محل‌های تامین و یا انبار کردن مصالح را مورد توجه قرار دهد. مجموعه این عوامل تحت عنوان معیارها و کنترل‌های طراحی لحاظ شده است.

انتخاب معیارها و کنترل‌های طراحی پایه در فرآیند انجام پروژه ملاحظه می‌شود و باید نیازهای همه روش‌های حمل و نقل را برای جامعه و بافتی در نظر بگیرد که پروژه در آن قرار دارد. با پیشرفت پروژه از مرحله مقدماتی تا مرحله نهایی، فرضیات اولیه با جزئی شدن اطلاعات بازنگری می‌شوند. طراح باید با به‌کارگیری مبانی طراحی این فصل و سایر معیارهایی که در فصول بعدی به آنها پرداخته شده است، معیارهای طراحی را انتخاب کرده و طرح راه را برای همه کاربران راه و با توجه به محدودیت‌های پروژه ارائه نماید. ایجاد تعادل برای همه کاربران تسهیلات حمل و نقل بر حسب محل پروژه و نوع پروژه (نوسازی و بهسازی) تغییر می‌کند.

۴-۲- عوامل انسانی و عملکردی رانندگان

طراحی راه باید با توان و محدودیت‌های رانندگان سازگار باشد، در غیر این صورت امکان خطای رانندگان بالا رفته و منجر به تصادفات و ناکارآمدی در بهره‌برداری از راه می‌شود. مهمترین نکاتی که در این خصوص مورد توجه قرار می‌گیرند، عبارتند از:

* ویژگی‌های رانندگان مسن؛

* عمل و وظیفه رانندگی؛

* سیستم اطلاع رسانی به رانندگان؛

* نحوه دریافت و پردازش اطلاعات توسط رانندگان؛ و

* خطای راننده.

جمعیت رانندگان مسن متناسب با جمعیت کشور در حال افزایش است. افزایش سن سبب کاهش قدرت بینایی در شب و افزایش زمان درک و عکس‌العمل می‌شوند. عمل رانندگی بستگی به کارگیری صحیح اطلاعات دریافتی دارد. رانندگان اطلاعات دریافتی را با اطلاعاتی که از قبل دارند مقایسه می‌کنند و بر آن اساس تصمیم‌گیری می‌کنند. عمل رانندگی سه سطح دارد: کنترل وسیله نقلیه (شامل کنترل فرمان و سرعت)، هدایت وسیله نقلیه (بر اساس پیمایش مسیر یا هم‌پیمایی با سایر وسایل نقلیه) و ناوبری (برنامه ریزی سفر). رانندگان اطلاعات دریافتی را یا از منابع رسمی مانند ابزارهای کنترل



ترافیک دریافت می‌کنند یا از طریق منابع غیررسمی مانند مشخصات راه و ویژگی‌های طرح حاشیه راه اعم از درزه‌های روسازی، خطوط درختان، ترافیک، حفاظ‌های ترافیکی و پایه‌های تابلوها و پایه‌های پل و ... رانندگان برای جمع‌آوری اطلاعات از تمام حواس خود استفاده می‌کنند. اکثر اطلاعات به صورت بصری از طریق مشاهده مسیر، خط کشی و تابلوها دریافت می‌شود و لذا رانندگان در حین رانندگی چند عمل را همزمان انجام می‌دهند. اطلاعات دریافتی برای پردازش نیاز به زمان دارند. این زمان که همان زمان عکس‌العمل راننده است در صورت افزایش پیچیدگی و حجم اطلاعات دریافتی، افزایش می‌یابد و بنابراین احتمال خطا بالا می‌رود. این شرایط زمانی که راننده با وضعیت غیرقابل انتظار مواجه می‌شود بغرنج‌تر نیز می‌گردد. در شکل (۴-۱) زمان عکس‌العمل رانندگان بر اساس انتظارات آنها و حجم اطلاعات دریافتی آنها نمایش داده شده است. یکی از مهمترین روش‌ها در کمک به عملکرد صحیح رانندگان، طراحی مسیر مطابق با انتظارات متداول آنان است. به عنوان مثال رانندگان انتظار دارند، خروجی تبادل در سمت راست آزادراه‌ها باشد. وجود چنین حالتی به عکس‌العمل‌های صحیح و سریع کمک می‌کند. هنگامی که راننده اطلاعات مورد انتظار را از علائم به دست می‌آورد، عملکردش به سمت صحیح است. ولی چنانچه راننده آنچه را که انتظار دارد، دریافت نکند و یا اطلاعات غیرمنتظره‌ای را دریافت کند، ممکن است دچار سردرگمی شود. این سردرگمی می‌تواند منجر به بروز رفتارهای پرخطر شود.

البته اطلاعات دریافتی رانندگان بر مبنای اهمیت آنها برای راننده تقدم دارند. خطاهای راننده همچنین ممکن است ناشی از کهنولت سن و فزونی اطلاعات دریافتی نسبت به ظرفیت پردازش راننده رخ دهند. اثر سرعت نیز برای دریافت و پردازش اطلاعات با توجه به کاهش میدان دید، محدود کردن دید پیرامونی و زمان لازم جهت دریافت اطلاعات بسیار حائز اهمیت است.

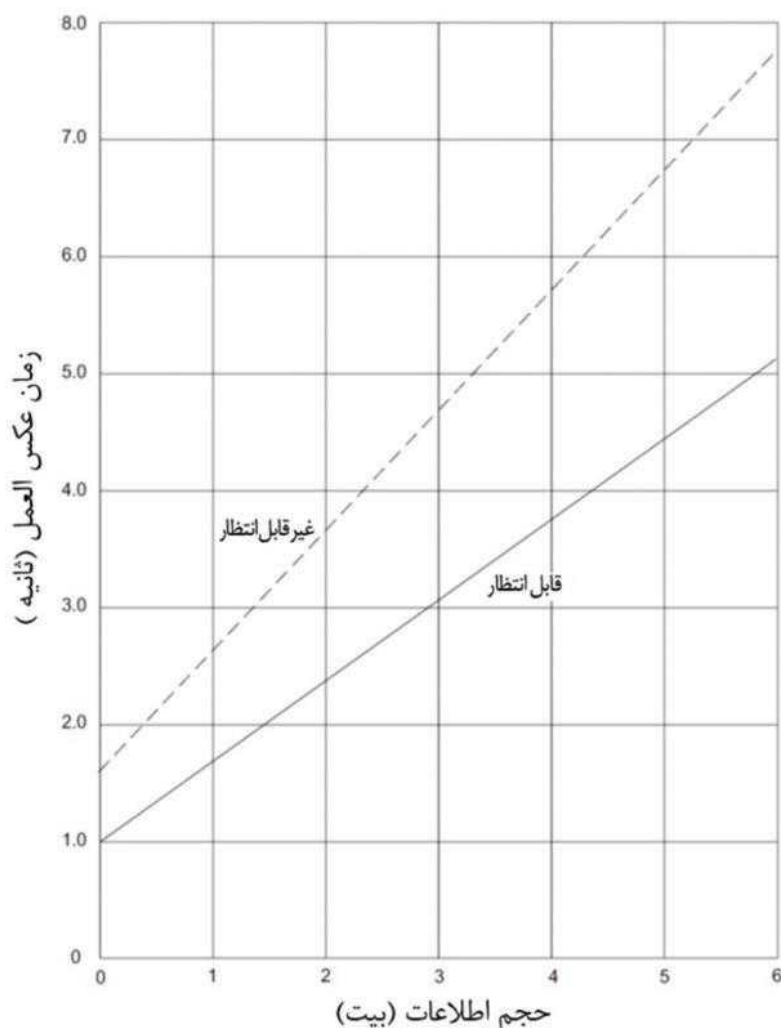
تبصره ۱. طرح مسیر باید به اندازه‌ای بخشنده باشد که خطای احتمالی راننده سبب حداقل خسارات و تصادفات شود.

تبصره ۲. باید دقت شود که یکنواختی طراحی در قطعه‌های راه (به ویژه قطعه‌های مجاور) حفظ شود.

تبصره ۳. عملی‌ترین روش در طراحی متناسب با شرایط رانندگان مسن، افزایش فاصله دید است که می‌توان با استفاده

از فاصله دید انتخاب، آن را اعمال کرد. اگر تأمین فاصله دید انتخاب عملی نباشد، افزایش علائم پیش‌آگاهی می‌تواند مؤثر باشد.





شکل ۴-۱- هشتاد و پنجمین صدک زمان عکس العمل رانندگان با توجه به اطلاعات دریافتی قابل انتظار و غیرقابل انتظار

۴-۳- ویژگی های ترافیک

طرح کف راه و مشخصات آن باید به وضوح حجم ترافیک، عملکرد عملیاتی، و ویژگی های کاربران همه شیوه های حمل و نقل را در نظر بگیرد. همه اطلاعات باید با هم در نظر گرفته شوند. در این بین اطلاعات ترافیکی اعم از حجم ترافیک (شامل ترافیک روزانه، ساعتی و موارد مرتبط با آنها)، ترکیب ترافیک، چگالی و انواع سرعت در عناصر طرح هندسی اثرگذارند.

همچنین سرعت نیز انواع مختلفی از سرعت عملیاتی، سرعت حرکت، سرعت طرح، سرعت سفر، و غیره دارد که طراح باید متناسب با آن تسهیلات راه را با اعمال جنبه های ایمنی در نظر بگیرد. در نهایت روابط جریان ترافیک جهت تحلیل خصوصیات ترافیکی عناصر هندسی راه نیاز است.

۴-۳-۱- سرعت طرح

سرعت طرح، سرعتی است که برای تعیین حداقل مشخصات مربوط به طرح هندسی (قوس افقی، قوس قائم، شیب طولی و...) قطعه مورد نظر راه انتخاب می‌شود. علاوه بر سرعت طرح، می‌توان به سرعت عملکردی و سرعت حرکت اشاره کرد.

سرعت عملکردی، سرعتی است که در شرایط آزاد جریان ترافیکی، رانندگان وسیله نقلیه این سرعت را انتخاب می‌کنند و برای هر یک از اجزای مسیر در شرایط آزاد جریان ترافیکی، برابر سرعتی است که ۸۵ درصد از رانندگان، سرعت معادل با آن و یا کمتر را انتخاب می‌کنند.

سرعت حرکت، حاصل تقسیم طول قطعه راه بر زمان مورد نیاز وسیله نقلیه برای پیمودن این قطعه می‌باشد. متوسط سرعت حرکت، مجموع فاصله طی شده توسط وسایل نقلیه در قطعه‌ای از راه تقسیم بر مجموع زمان‌های حرکت آنها، در طی یک دوره زمانی مشخص می‌باشد. متوسط سرعت حرکت، مناسب‌ترین معیار سرعت برای تعیین سطح کیفیت ترافیک (سطح سرویس) و هزینه‌های کاربران است.

۱-۳-۴- انتخاب سرعت طرح

انتخاب سرعت طرح یکی از مهمترین معیارهای طراحی است. عوامل و معیارهای مؤثر در انتخاب سرعت طرح عبارتند از:

- * وضعیت پستی و بلندی منطقه طرح،
- * طبقه بندی عملکردی راه،
- * کاربری زمین‌های مجاور،
- * شرایط اقتصادی،
- * انتظار و تمایلات رانندگان،
- * نوع و حجم ترافیک،
- * منظرآرایی مسیر، و
- * کاربران مسیر.

بسته به این عوامل، سرعت طرح می‌تواند از ۲۰ تا ۱۴۰ کیلومتر در ساعت و به صورت مضربی از ۱۰ باشد. از سرعت‌های طرح پایین‌تر برای مناطق با شیب‌های تند زمین و راه‌هایی با اهمیت عملکردی پایین‌تر و از سرعت‌های طرح بالاتر برای مناطق با شیب‌های ملایم زمین با اهمیت عملکردی بالاتر استفاده می‌شود.

با در نظر گرفتن عوامل فوق، بیشترین سرعت ممکن به عنوان سرعت طرح انتخاب می‌شود، مگر آنکه موقعیت خاص راه مقادیر کمتری را ایجاب کند.

تبصره ۱. سرعت طرح انتخابی، در طرح همه اجزای راه و ویژگی‌های آن باید مورد توجه قرار گیرد. این توجه به ویژه برای ویژگی‌هایی که به طور مستقیم با سرعت طرح ارتباط ندارد مانند عرض خطوط عبور، شانه‌ها و فاصله آزاد جانبی، از اهمیت بیشتری برخوردار است.

تبصره ۲. سرعت طرح انتخابی نباید با سرعت عملکردی (که در مرحله بهره‌برداری راه قابل اندازه‌گیری است)، تفاوت قابل ملاحظه‌ای داشته باشد.

تبصره ۳. در راهایی با طول زیاد، تغییر سرعت‌های طرح انتخابی برای قطعات مختلف راه نباید به صورت ناگهانی انجام شود. این تغییر باید به تدریج و در طول کافی باشد تا امکان تغییر تدریجی سرعت برای رانندگان، قبل از رسیدن به قطعه با سرعت طرح کمتر فراهم شود (جدول ۴-۶). اختلاف سرعت طرح دو قطعه متوالی از یک مسیر نباید بیشتر از ۲۰ کیلومتر در ساعت باشد. در هر حال در صورت تغییر سرعت بیش از ۱۰ کیلومتر در ساعت در دو قطعه مجاور باید با استفاده از تابلو، علائم و تجهیزات ایمنی مناسب در طول معین، برای کاهش سرعت برنامه‌ریزی شود.

تبصره ۴. سرعت طرح انتخابی بیشتر از سرعت مجاز می‌باشد.

سرعت طرح برای انواع راه‌ها در جداول (۴-۱) تا (۴-۴) ارائه شده است.

جدول ۴-۱- سرعت طرح آزادراه‌ها

شیب خط بزرگترین شیب زمین در دالان طراحی (%)	سرعت طرح (km/h)
۵-۰	۱۴۰-۹۰
۳۳-۵	۱۳۰-۹۰
۷۰-۳۳	۱۲۰-۸۰
۱۱۰-۷۰	۱۰۰-۸۰
۱۱۰≤	۹۰-۸۰

جدول ۴-۲- سرعت طرح راه‌های شریانی

شیب خط بزرگترین شیب زمین در دالان طراحی (%)	سرعت طرح (km/h)
۵-۰	۱۲۰-۸۰
۳۳-۵	۱۰۰-۸۰
۳۳≤	۸۰-۷۰

جدول ۴-۳- سرعت طرح راه‌های جمع‌کننده/توزیع کننده

شیب خط بزرگترین شیب زمین در دالان طراحی (%)	سرعت طرح (km/h)	سرعت طرح (km/h) بر اساس ADT		
		کمتر از ۴۰۰	۴۰۰ تا ۲۰۰۰	۲۰۰۰ و بیشتر
۵-۰	۸۰-۶۰	۶۰	۷۰	۸۰
۳۳-۵	۸۰-۶۰	۶۰	۶۰	۸۰
۳۳≤	۶۰-۵۰	۵۰	۵۰	۶۰

جدول ۴-۴- سرعت طرح راه های محلی و روستایی

شیب خط بزرگترین شیب زمین در دالان طراحی (%)	سرعت طرح (km/h)	سرعت طرح (km/h) بر اساس ADT			
		کمتر از ۵۰	۵۰ تا ۲۵۰	۲۵۰ تا ۴۰۰	۴۰۰ تا ۲۰۰۰ و بیشتر
۵-۰	۶۰-۳۰	۳۰	۵۰	۶۰	۶۰
۳۳-۵	۶۰-۳۰	۳۰	۵۰	۵۰	۶۰
۳۳≤	۵۰-۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۵۰

۲-۱-۳-۴- کنترل طرح راه در یک قطعه

سرعت طرح در هر قطعه از راه ترجیحاً بهتر است ثابت باشد. جهت بررسی انسجام اجزای مختلف هندسی طرح، در طراحی باید دیاگرام تغییرات سرعت عملکردی در طول مسیر ترسیم شود و مقادیر تغییرات سرعت عملکردی در هر قطعه راه با مقادیر مجاز به شرح جدول (۴-۵) کنترل شود. همچنین طول قطعات با سرعت طرح ثابت نیز در جدول (۴-۶) نشان داده شده است.

جدول ۴-۵- مقادیر مجاز تغییر سرعت عملکردی راه در داخل قطعه

تغییرات سرعت عملکردی (km/h)	ریسک ایمنی
≤ ۱۰	کم
۱۰-۲۰	متوسط
۲۰ <	زیاد

جدول ۴-۶- طول قطعات و تغییرات سرعت بین قطعات مجاور

طبقه عملکردی راه	حداقل طول قطعات با سرعت ثابت* (کیلومتر)	حداکثر تغییرات سرعت طرح بین قطعات مجاور (کیلومتر بر ساعت)
آزادراه	۲۰	۱۰
راه شریانی	۱۵	۱۵
راه جمع کننده	۱۰	۱۰
راه محلی	۱۰	۵

*: در صورتی که طول قطعه کمتر از اعداد جدول باشد، طول قطعه ملاک عمل قرار می گیرد.

۳-۱-۳-۴- سرعت طرح در تونل ها

به دلایل اقتصادی، عموماً تعیین ابعاد کافی برای مقطع عرضی و تجهیزات تونل به منظور حذف معایب ناشی از تغییر محیط ناگهانی هنگام ورود راننده، غیرممکن است. لذا سرعت طرح برای تونل، اغلب از سرعت طرح راهی که تونل در آن قرار گرفته، کمتر است. مقدار انتخاب شده سرعت طرح نه تنها در تعیین مشخصات هندسی تونل دخالت می کند، بلکه در موارد زیر نیز مؤثر است.

۱- طول مربوط به روشنایی اضافی ورودی.

۲- آغاز روشنایی کمتر در جایی که فاصله دید از فاصله دید توقف بیشتر باشد.

۳- عمل فشرده شدن هوای تونل به وسیله وسایل نقلیه (اثر پیستونی وسایل نقلیه در امر تهویه).

۴- آلودگی هوای تونل.

سرعت طرح تونل‌ها در آزادراه‌ها، و راه‌های شریانی جداشده، حداقل ۸۰ کیلومتر در ساعت، در سایر راه‌ها حداقل ۶۰ کیلومتر بر ساعت است. البته سرعت مجاز در عمل با توجه به جنبه‌های ترافیکی و محیطی راه می‌تواند اعمال گردد.

۴-۴- ظرفیت و سطح سرویس راه

اصطلاح ظرفیت راه عبارت است از حداکثر نرخ ساعتی که انتظار می‌رود اشخاص یا وسایل نقلیه به طور منطقی از یک نقطه (مثلاً مقطع یکنواختی از یک خط عبور یا مسیر) در بازه زمانی معین تحت شرایط حاکم ترافیکی و راه عبور نماید. در این بین تحلیل ظرفیت راه کاربردهای مختلفی از جمله مطالعات برنامه‌ریزی حمل و نقل، طرح کف راه، و تحلیل عملیاتی ترافیک می‌تواند داشته باشد. همچنین تعیین مشخصات راه بر مبنای معیارهای تراکم و درجه قابل قبولی از تراکم باید انجام گیرد. مهمترین معیار تراکم سطح سرویس‌دهی ترافیک است که برای افق طرح بهره‌برداری به شرح جدول (۴-۷) باید در نظر گرفته شود. البته طبق فصل ۳، تسهیلات آزادراهی در بافت شهرک برون‌شهری اغلب به ندرت احداث می‌شود.

جدول ۴-۷- انتخاب سطح سرویس طرح

سطح سرویس برای ترکیب مشخص نوع بافت و نوع زمین						طبقه عملکردی راه
بافت شهرک برون شهری	بافت برون شهری بر اساس شیب خط بزرگترین شیب زمین در دالان طراحی (%)					
	۱۱۰≤	۱۱۰-۷۰	۷۰-۳۳	۳۳-۵	۵-۰	
C یا D	C	C	C	B	B	آزادراه
C یا D	C	C	C	B	B	راه شریانی
D	D	D	D	C	C	راه جمع کننده/توزیع کننده
D	D	D	D	D	D	راه محلی

۴-۵- خودروی طرح

ویژگیهای فیزیکی و سهم انواع وسایل نقلیه که از راه استفاده می‌کنند، بر طرح هندسی راه مؤثر است. بنابراین انتخاب خودروی طرح، یکی از مهمترین گام‌ها در مطالعات طرح هندسی راه است. برای طرح هندسی راه‌ها و تعیین اجزای هندسی آن (مانند شعاع حداقل گردش افقی، فواصل دید، حداقل عرض و ارتفاع آزاد) از خودروی طرحی استفاده می‌شود که در بین خودروهای استفاده کننده از راه، بیشترین تأثیر را بر طرح هندسی دارد. به هر حال در طرح هندسی، هر وسیله طرح دارای ابعاد فیزیکی بزرگتر و شعاع گردش حداقل بزرگتری از اکثر وسایل نقلیه طبقه‌بندی خودش است. لذا انتخاب ابعاد خودروی طرح، کمی محافظه‌کارانه است. در طرح آزادراه‌ها معمولاً بزرگترین خودروی عبوری برای طرح در نظر گرفته می‌شود.

۴-۵-۱- انواع خودروی طرح

برای تعیین برخی از اجزای هندسی راه، لازم است به طور دقیق به مشخصات فیزیکی وسایل نقلیه، توجه شود. در این دستورالعمل، برای طرح راه از چهار گروه خودرو استفاده شده است:

- ❖ سواری و کامیون (تک کابین)،
- ❖ اتوبوس،
- ❖ تریلی، و
- ❖ وسایل نقلیه تفریحی.

شایان ذکر است که در هر گروه بزرگترین وسیله آن گروه به عنوان وسیله طرح در نظر گرفته می شود. گروه سواری و کامیون شامل سه دسته هستند: سواری و کامیون نوع ۱ (دو محور) و ۲ (سه محور). گروه اتوبوس خود به دو دسته نوع ۱ و نوع ۲ دسته بندی می شود که هر دو سه محور هستند. گروه تریلی دارای سه دسته نوع ۱ (چهار محور)، نوع ۲ و نوع ۳ (هر دو پنج محور) می باشد. برای وسایل نقلیه تفریحی با توجه به شرایط کشور فقط یک نوع سواری با قایق یدک کش در مناطق ساحلی وجود دارد. لذا در کل ۹ خودرو طرح در نظر گرفته شده است. طراح باید متناسب با ترکیب ترافیکی مورد نظر، یک یا چند خودرو را به عنوان وسیله طرح در نظر بگیرد. اگر در محلی وسیله نقلیه ای مکرراً عبور نماید، طراح می تواند بر اساس مشخصات ابعاد و گردشی آن را به عنوان وسیله طرح را در نظر گیرد.

۴-۵-۲- حداقل مسیر گردش برای خودروهای طرح

حداقل شعاع گردش، برای ۹ نوع خودرو طرح در شکل های (۴-۲) تا (۴-۱۰) نشان داده شده است. ابعاد اصلی که در طرح هندسی تأثیر می گذارد، عبارت است از: حداقل شعاع گردش مرکز محور جلو، فاصله بیرون-تا-بیرون عرض خودرو، فاصله محور جلو تا عقب، و مسیر گردش تایر عقب داخلی قوس افقی. مشخصات ابعادی و کوچکترین شعاع گردش در جدول (۴-۸) ارائه شده است. تأثیر ویژگی های راننده اعم از سرعت گردش و زاویه لغزش چرخ^۲ زمانی که سرعت خودرو در شعاع حداقل گردش کمتر از ۱۵ کیلومتر بر ساعت است کمینه می گردد. عرض مسیر گردشی نیز در تندترین شعاع گردش با مسیر پیش آمدگی جلوی بیرونی و مسیر چرخ عقبی داخلی ایجاد می شود. در جدول (۴-۸) مقادیر حداقل شعاع گردش بیرونی، داخلی و مرکز محور جلویی نیز ارائه شده است. کامیون و اتوبوس نسبت به سواری طرح، عرض بیشتری دارند و فاصله محور جلو و عقب و همچنین حداقل شعاع گردش آنها نیز بیشتر است. کامیونها، در موقع گردش، به خط عبور پهن تری نسبت به اتوبوس ها نیاز دارند. شعاع های گردش حداقل مندرج در جدول (۴-۸) برای سرعت های تا ۱۵ کیلومتر بر ساعت (سرعت طرح حداقل مسیر گردشی)، ارائه شده اند. برخی از شعاع دیگر عبارتند از شعاع گردش جدول-تا-جدول (شعاع گردش تایر بیرونی)، شعاع گردش دیوار-تا-دیوار (شعاع گردش مسیر لبه پیش آمدگی جلویی بیرونی) و عرض مسیر جاروب شده (عرض کل اشغال شده خودرو در گردش). در بیشتر راه هایی که محل عبور کامیون است، به ویژه

^۲ Slip Angle of Wheels

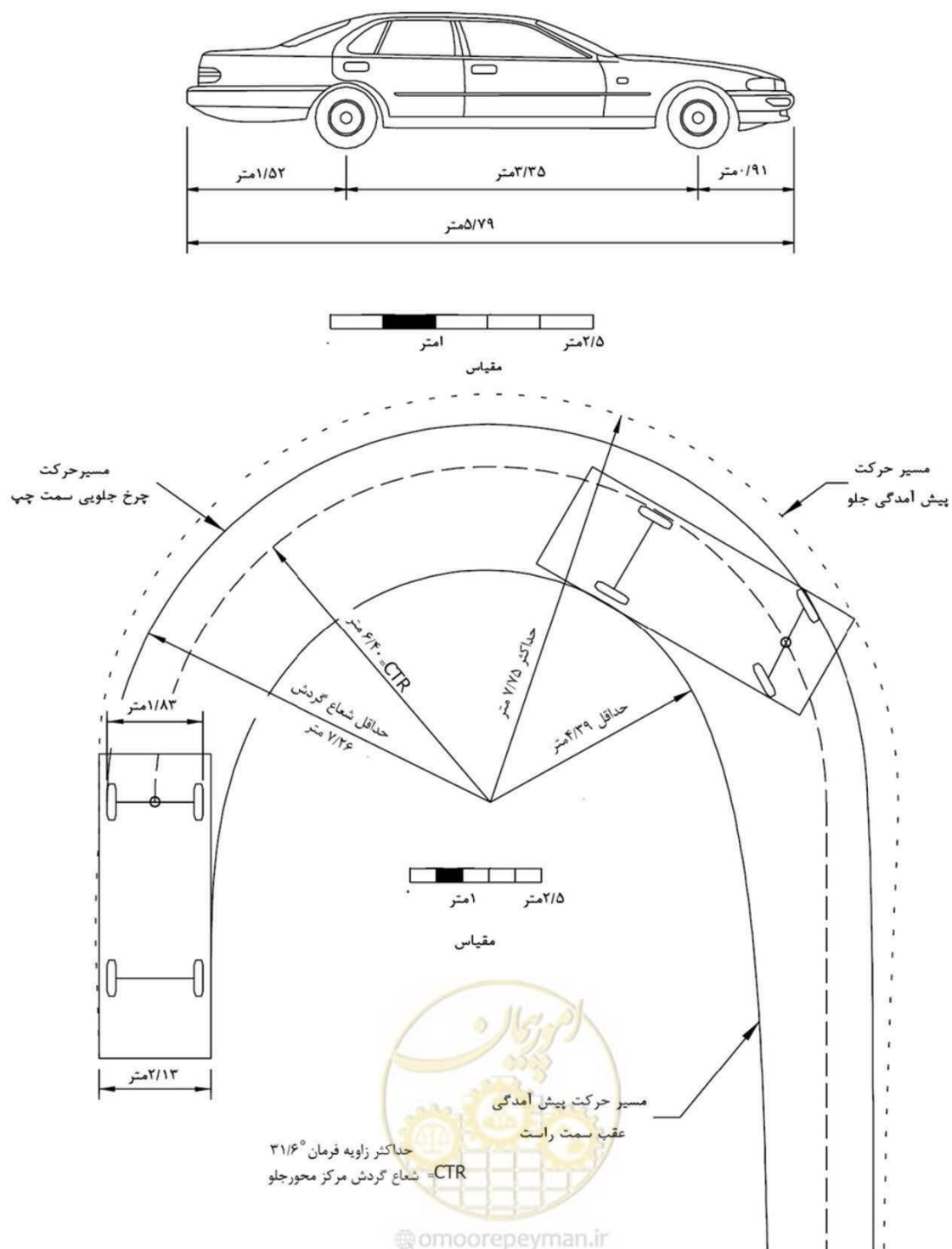
در محل‌هایی که گردش‌ها با استفاده از جریان‌بندی به کمک جزیره و جدول انجام می‌شود، این شعاع‌ها مورد استفاده قرار می‌گیرد. در معابری که تریلی به ندرت از آنها عبور می‌کند، عرض روسازی بهتر به اندازه کافی در نظر گرفته شود که خودرو مذکور بتواند از آن عبور کند. اگرچه طرح راه بر مبنای وسیله نقلیه‌ای انجام می‌شود که استفاده‌کننده اصلی راه است، اما راه بهتر است برای بزرگترین خودرویی که ممکن است از آن عبور کند، کنترل شود تا خودروی مذکور، هرچند با تجاوز به شانه یا خطوط عبور مجاور، ولی با ایمنی و بدون خطر، قادر به عبور از آن باشد. در کل در طرح محورها باید تمهیدات لازم جهت خدمات‌رسانی وسایل نقلیه اضطراری اعم از خودروهای آتشنشانی، آمبولانس، نیروی انتظامی و ... دیده شود.

جدول ۴-۸- مشخصات ابعاد و شعاع گردش وسیله طرح (متر)

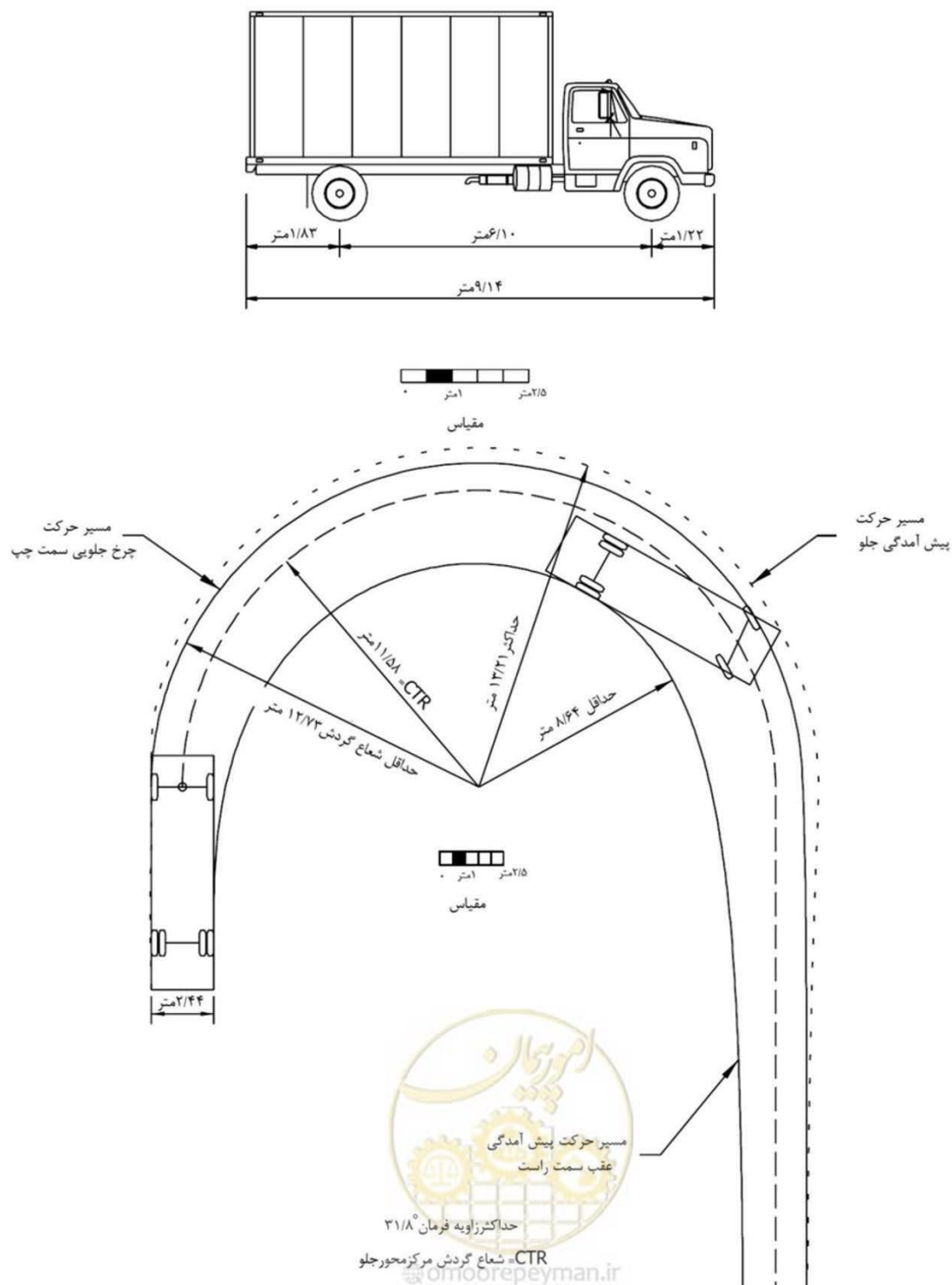
ردیف	گروه خودرو	نوع وسیله طرح	ارتفاع	عرض	طول کلی	پیش آمدگی جلو	پیش آمدگی عقب	فاصله محور جلو تا عقب	فاصله محور جلو تا عقب (در تریلیر)	حداقل شعاع گردش داخلی	شعاع گردش مرکز محور جلویی	حداقل شعاع گردش خارجی	شعاع مسیر لبه پیش آمدگی جلویی	شعاع مسیر لبه پیش آمدگی جلویی بیرونی با جا دوچرخه‌ای
۱	الف	سواری	۱/۳۰	۲/۱۳	۵/۷۹	۰/۹۱	۱/۵۲	۳/۳۵	-	۴/۳۹	۶/۴۰	۷/۲۶	۷/۷۵	-
۲		کامیون نوع ۱	۴/۱۱-۳/۳۵	۲/۴۴	۹/۱۴	۱/۲۲	۱/۸۳	۶/۱۰	-	۸/۶۴	۱۱/۵۸	۱۲/۷۳	۱۳/۲۱	-
۳		کامیون نوع ۲	۴/۱۱-۳/۳۵	۲/۴۴	۱۲/۰۴	۱/۲۲	۳/۲۰	۷/۶۲	-	۱۱/۰۹	۱۴/۴۶	۱۵/۶۰	۱۶/۰۸	-
۴	ب	اتوبوس نوع ۱	۳/۶۶	۲/۵۹	۱۲/۳۶	۱/۹۳	۲/۷۳	۷/۷۰	-	۷/۴۱	۱۱/۵۳	۱۲/۷۰	۱۳/۶۲	۱۴/۱۸
۵		اتوبوس نوع ۲	۳/۶۶	۲/۵۹	۱۳/۸۶	۱/۸۹	۲/۷۳	۸/۶۹	-	۷/۵۴	۱۲/۲۵	۱۳/۴۰	۱۴/۳۳	۱۴/۹۱
۶	ج	تریلی نوع ۱	۴/۱۱	۲/۴۴	۱۳/۸۷	۰/۹۱	۱/۳۷	۳/۸۱	۷/۷۷	۵/۸۸	۱۰/۹۷	۱۲/۱۶	۱۲/۴۲	-
۷		تریلی نوع ۲	۴/۱۱	۲/۵۹	۲۱/۰۳	۱/۲۲	۱/۳۷	۵/۹۴	۱۲/۵۰	۲/۲۵	۱۲/۵۰	۱۳/۶۶	۱۴/۱۱	-
۸		تریلی نوع ۳	۴/۱۱	۲/۵۹	۲۲/۴۰	۱/۲۲	۱/۳۷	۵/۹۴	۱۳/۸۷	۰/۵۹	۱۲/۵۰	۱۳/۶۶	۱۴/۱۱	-
۹	د	سواری با یدک قایق	-	۲/۴۴	۱۲/۸۰	۰/۹۱	۲/۴۴	۳/۳۵	-	۲/۴۴	۶/۴۰	۷/۲۶	۷/۷۵	-

۴-۵-۳- سایر ویژگی‌های خودرو

توجه به ویژگی‌های دینامیکی خودرو اعم از افزایش یا کاهش شتاب در طرح راه به خصوص در تقاطع‌ها، رابط‌های آزادراه‌ها، خطوط سبقت و سربالایی و ... مورد نیاز است. همچنین با توجه به اینکه کاربران اطراف راه تحت تاثیر آلودگی‌های هوا و صوتی وسایل نقلیه قرار می‌گیرند، به جنبه‌های این آلودگی‌ها بر حسب نوع وسیله نقلیه باید توجه شود.



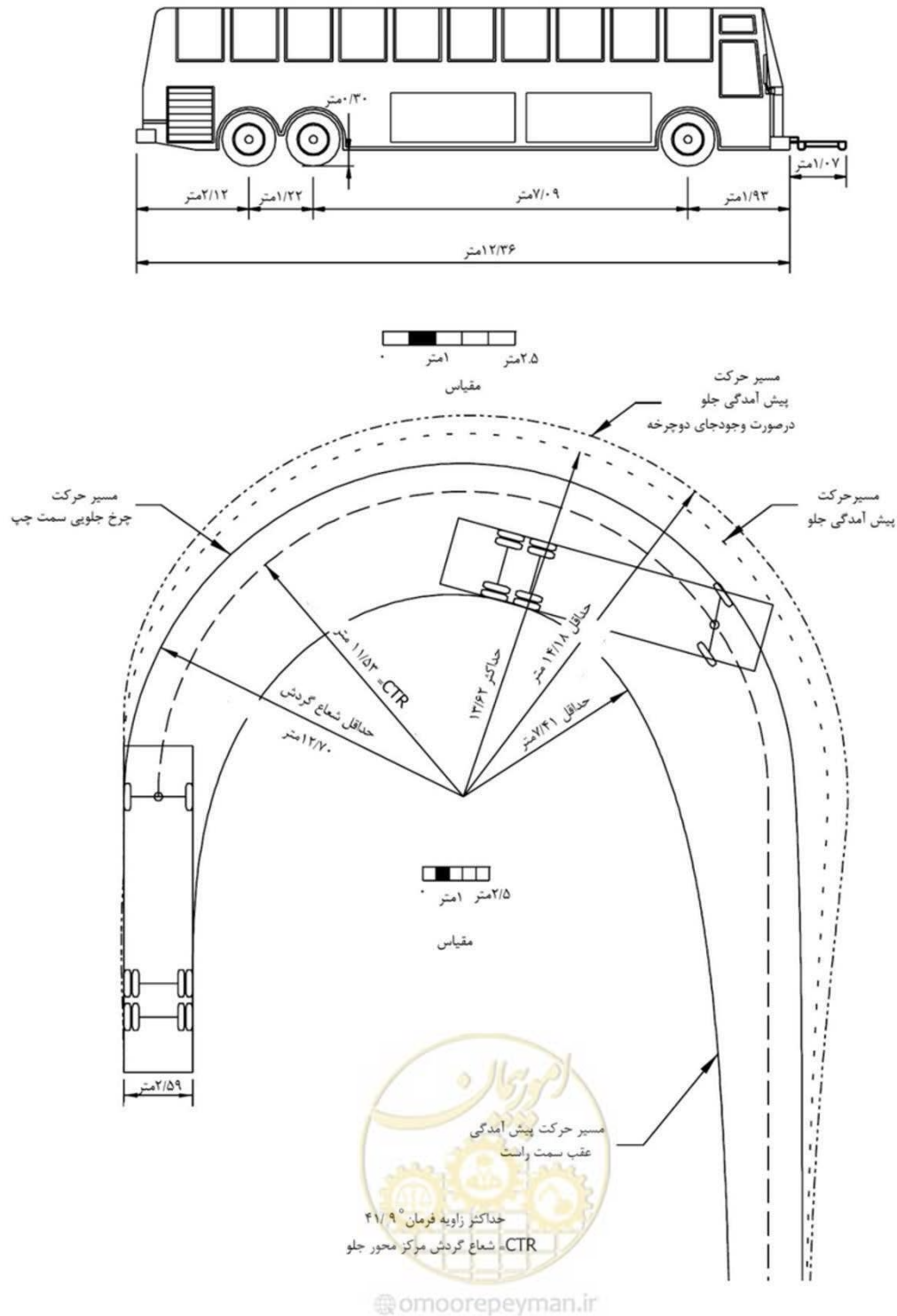
شکل ۴-۲- حداقل مسیر گردش برای وسیله طرح سواری



شکل ۴-۳- حداقل مسیر گردشی برای وسیله طرح کامیون نوع ۱



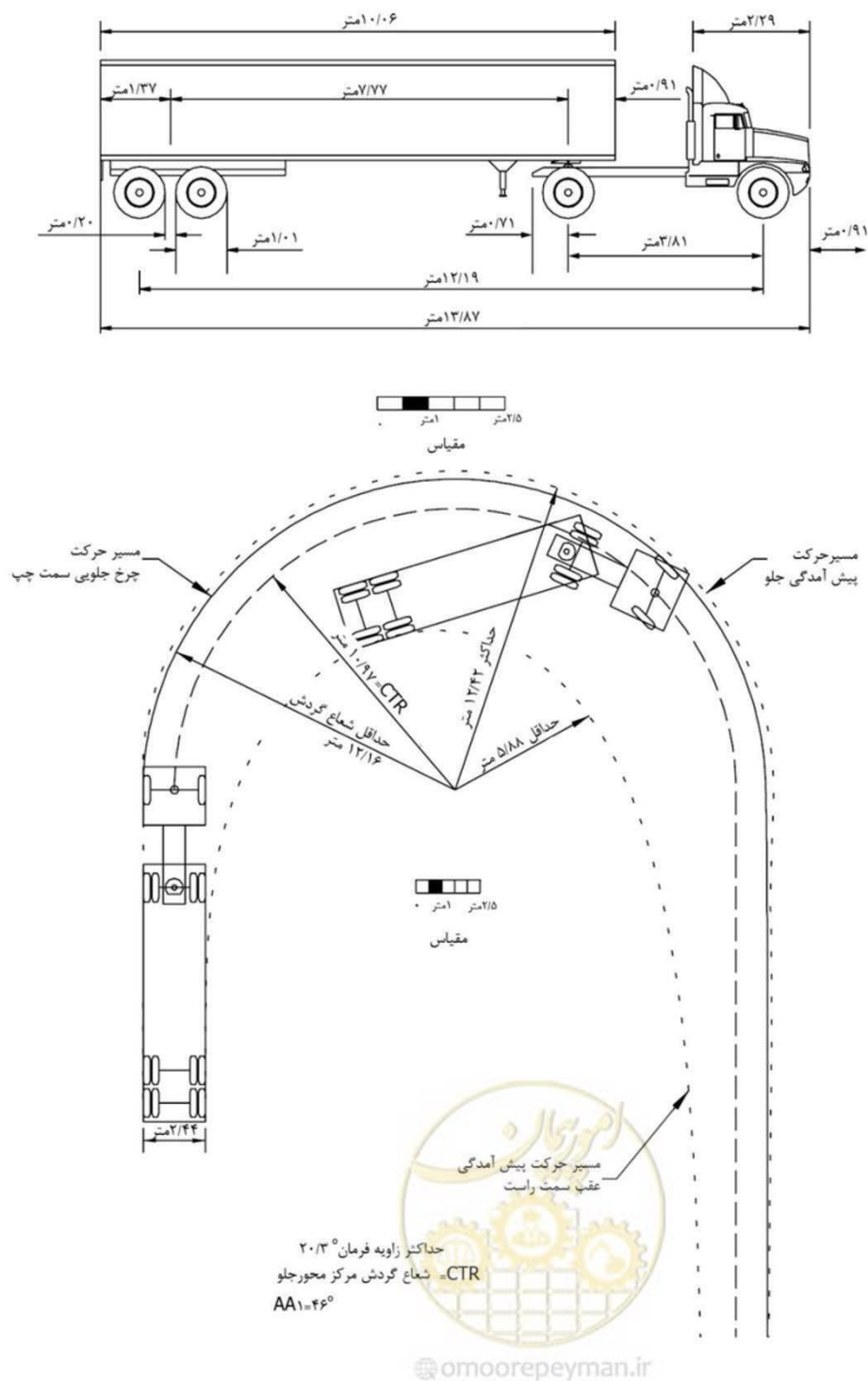
شکل ۴-۴- حداقل مسیر گردش برای وسیله طرح کامیون نوع ۲



شکل ۴-۵- حداقل مسیر گردش برای وسیله طرح اتوبوس نوع ۱



شکل ۴-۶- حداقل مسیر گردش برای وسیله طرح اتوبوس نوع ۲



شکل ۴-۷- حداقل مسیر گردشی برای وسیله طرح تریلی نوع ۱





۴-۶- کنترل و مدیریت دسترسی

نظم بخشیدن و تنظیم دسترسی‌ها، کنترل دسترسی نامیده می‌شوند. این کنترل از طریق اعمال ضوابط برای حق داشتن دسترسی املاک مجاور به راه‌های عمومی و بالعکس انجام می‌شود. اعمال مقرارت به سه دسته تقسیم بندی می‌شود:

- ❖ کنترل کامل دسترسی،
- ❖ کنترل محدود دسترسی، و
- ❖ اعمال مقررات راه اتصالی و ورود به راه.

مزیت اصلی کنترل دسترسی، در بهبود خدمات رسانی راه و کاهش تعداد و شدت تصادف است. مزیت عملکردی کنترل دسترسی در راه یا خیابان در حقیقت مدیریت ترافیک عبوری از دخالت جریان‌های متقاطع است. این دخالت توسط وسایل نقلیه یا عابران پیاده ایجاد می‌شود که به راه وارد می‌شوند، یا از آن خارج می‌شوند و یا آن را قطع می‌کنند.

زمانی که دسترسی به یک راه مدیریت می‌شود، ورودی‌ها و خروجی‌ها در بهترین نقاطی قرار دارند که با نیازهای ترافیک و کاربری‌های اطراف تطابق دارند و به گونه‌ای طراحی شده‌اند که وسایل نقلیه با حداقل دخالت در جریان ترافیک عبوری به راه وارد می‌شوند و یا آن را ترک می‌کنند.

به عنوان جمع‌بندی باید درجه‌ای از کنترل یا مدیریت دسترسی در توسعه راه در نظر گرفته شود، بالاخص اگر احتمال توسعه تجاری در تسهیلات وجود داشته باشد.

۴-۶-۱- مدیریت دسترسی

مدیریت دسترسی شامل تامین یا مدیریت کردن دسترسی به کاربری‌های مجاور به گونه‌ای است که جریان ترافیک در شبکه راه‌های اطراف به طور همزمان از نظر ظرفیت، سرعت، و بهبود شرایط ایمنی حفظ شود. مدیریت دسترسی در همه انواع راه‌ها کاربرد دارد. لذا مدیریت دسترسی، سیاستگذاری، تعریف محدودیت دسترسی‌ها و نظارت در امور مربوط به دسترسی‌ها است به نحوی که باعث تأمین ایمنی مسیر اصلی و فرعی شده و حداقل تأثیر را بر ظرفیت، سرعت و ایمنی راه داشته باشد.

طراحان راه با به کارگیری اصول مدیریت دسترسی باید راه و فعالیت‌های اطراف آن به عنوان یک سیستم واحد ببینند. فنون مدیریت دسترسی از طریق دو قدرت قانونی پیاده‌سازی می‌شود:

- ❖ قدرت پلیس، و
- ❖ قانون اختیار تصرف زمین توسط دولت.

اصول اساسی مدیریت دسترسی عبارتند از:

- طبقه بندی سیستم راه بر مبنای عملکرد اصلی هر راه؛
- محدود کردن دسترسی مستقیم به راه‌های با طبقه عملکردی بالاتر؛
- انتخاب هندسه تقاطع همسطح و کنترل ترافیک جهت تسهیل ترافیک کریدور؛

- تعیین محل راه‌های اتصالی و ورودی‌های اصلی جهت حداقل نمودن مزاحمت جریان ترافیک؛ و
- استفاده از میانه جدولدار و تعیین محل بریدگی‌های میانه جهت مدیریت حرکات دسترسی و کاهش برخوردها.

۴-۶-۲- کنترل دسترسی

به مقررات، شرایط و محدودیت‌های فیزیکی و غیرفیزیکی دسترسی به راه، کنترل دسترسی گفته می‌شود. کنترل دسترسی، تعداد، تکرار و تنوع واکنش رانندگان را کاهش می‌دهد. این موضوع در افزایش ایمنی بسیار اثرگذار است. کنترل دسترسی به طبقه‌های زیر تقسیم می‌شود:

الف- کنترل کامل دسترسی

در کنترل کامل دسترسی، اولویت به ترافیک عبوری داده می‌شود و ورود و خروج فقط به وسیله رابط، بدون هیچ گونه اختلال در جریان ترافیک عبوری انجام شود. در کنترل کامل دسترسی، تقاطع همسطح و ارتباط اختصاصی مستقیم وجود ندارد.

ب- کنترل نسبی دسترسی

در دسترسی نسبی، تا حدی به ترافیک عبوری اولویت داده می‌شود. اتصالات دسترسی که به صورت همسطح یا غیرهمسطح می‌باشند، ارتباط راه‌های عمومی و راه‌های اتصالی اختصاصی را تأمین می‌کنند. می‌توان برای هر راهی با توجه به ایمنی، شرایط محیطی و ترافیک عبوری، میزان محدودیت دسترسی مشخصی، تعریف کرد. طراح باید محل دسترسی- های راه مورد مطالعه را مشخص و بررسی نماید و سپس برای آنها طرح‌های ایمن متناسب با عملکرد راه در نظر بگیرد.

ج- اعمال مقررات راه اتصالی و ورود به راه

تنظیم ضوابط راه‌های اتصالی را می‌توان حتی در مواقعی به کار برد که کنترل دسترسی وجود ندارد. در این حالت هر ملک بلافاصله راه مجاز است که به راه دسترسی داشته باشد ولی محل آن، تعداد دسترسی‌ها و هندسه طرح نقاط دسترسی تابع ضوابط می‌باشد.

روش‌های کنترل و مدیریت دسترسی با استفاده از قوانین و توسط ادارات راه و ترابری، ضوابط کاربری زمین، دستورالعمل طراحی هندسی، و مقررات راه‌های اتصالی انجام گیرد.

۴-۶-۳- انواع دسترسی

در مفهوم عام به هر ورودی و خروجی در راه، دسترسی و به نقطه اتصال دسترسی به راه، محل دسترسی گفته می‌شود. به محل دسترسی‌ها بسته به نوع راه عمومی، رابط تبادل و شاخه تقاطع همسطح و بسته به نوع راه اتصالی خصوصی، دسترسی اختصاصی گفته می‌شود.

در صورتی که در راه دسترسی اختصاصی، متوسط ترافیک روزانه سال طرح بیشتر از ۴۰۰ وسیله نقلیه و عرض دسترسی بیشتر از ۸/۵ متر یا محل دسترسی دو کاربری در اطراف راه، در کنار یکدیگر قرار داشته و یا کاملاً روبروی هم باشند، محل دسترسی‌ها، یک تقاطع محسوب شده و از ضوابط مربوط به تقاطع پیروی می‌کند.

۴-۶-۴- محل و تعداد دسترسی‌های اختصاصی

محل و تعداد دسترسی‌های اختصاصی را می‌توان بر اساس معیارهای ایمنی، طرح هندسی و اقتصادی تعیین کرد. در مورد مناطق مسکونی، تجاری و غیره که توسعه اقتصادی آن در آینده قابل پیش‌بینی است، باید با توجه به معیارهای مذکور، محل‌های دسترسی مناسب در نظر گرفت.

تعداد دسترسی‌های اختصاصی در راه (به غیر از آزادراه با کنترل کامل دسترسی و شریانی با دسترسی محدود که امکان اتصال دسترسی اختصاصی به آنها نیست)، بهتر است حداقل باشد. اگر دسترسی ایمن به راهی از طبقه عملکردی پایین‌تر قابل تأمین باشد، باید دسترسی مستقیم به راه با طبقه عملکردی بالاتر حذف یا محدود شود. این نوع دسترسی‌ها باید فاصله کافی از سایر تقاطع‌های همسطح و از یکدیگر را داشته باشند تا دخالت ترافیکی کمتر و طول انباشت برای گردش وسایل نقلیه به طور ایمن تأمین شود. حداقل فواصل پیشنهادی در جدول (۴-۹) ارائه شده است. در شرایطی که فاصله این نوع دسترسی‌ها، در یک طرف راه از حداقل مقادیر پیشنهادی، کمتر بوده و امکان کاهش تعداد دسترسی‌ها وجود نداشته باشد، بهتر است از راه جانبی استفاده شود. در صورت تعریف محدودیت دسترسی مشخص برای یک راه معین، این فواصل می‌تواند تغییر کند.

در طراحی محل اتصال دسترسی‌ها به مسیر عمومی، باید ضوابط مسیر افقی و قائم راه از جمله قابلیت دید در راستای افقی و قائم، تأمین فضای ایمن برای ترافیک عبوری و گردشی و تأمین مثلث دید مد نظر قرار گیرد. توصیه می‌شود مشخصات حداقل طرح هندسی محل دسترسی مطابق ضوابط طرح تقاطع‌های همسطح باشد.

جدول ۴-۹- حداقل فاصله محل دسترسی‌ها در انواع راه‌ها (متر)

نوع راه						نوع دسترسی‌ها	
راه محلی-روستائی	جمع کننده / توزیع کننده		راه شریانی				
			درجه ۱	درجه ۲			
	درجه ۲	درجه ۱		چندخطه	دو خطه		آزادراه
—	—	—	—	—	۳۰۰۰	۳۰۰۰	تبادل (پایانه رابط) با تبادل (پایانه رابط)
۴۰۰	۶۰۰	۸۰۰	۱۰۰۰	۱۶۰۰	۲۰۰۰	—	تبادل (پایه رابط) با تقاطع همسطح
۴۰۰	۶۰۰	۸۰۰	۱۰۰۰	۱۶۰۰	۲۰۰۰	—	تقاطع همسطح با تقاطع همسطح
—	—	—	—	۱۰۰۰	۱۰۰۰	—	تقاطع همسطح (سه‌راهی) با دوربرگردان
۲۰۰	۴۰۰	۶۰۰	۶۰۰	۱۰۰۰	—	—	تقاطع همسطح با دسترسی اختصاصی
—	—	—	—	۸۰۰	—	—	دوربرگردان با دسترسی اختصاصی
۱۰۰	۱۵۰	۴۰۰	۴۰۰	۸۰۰	—	—	دسترسی اختصاصی با دسترسی اختصاصی

۴-۷- ملاحظات عابران پیاده و افراد ناتوان

تطابق مناسب سفر عابران پیاده یکی از ملاحظات اصلی در برنامه‌ریزی و طراحی راه است. عابران پیاده بخشی از محیط هر راهی هستند که به حضور آنها در مناطق برون شهری مانند مناطق شهری باید توجه شود. در این خصوص شناخت رفتارهای عمومی عابران پیاده حائز اهمیت است. عابران پیاده جهت رسیدن به محل کار عموماً بیش از ۱/۵ کیلومتر پیاده‌روی نمی‌کنند و جهت دسترسی به ایستگاه اتوبوس بیش از ۱/۰ کیلومتر راه نمی‌روند. در حدود ۸۰٪ فواصل پیموده شده توسط عابران پیاده کمتر از ۱/۰ کیلومتر است. حجم عابران پیاده تحت تاثیر شرایط گذرایی همچون آب و هوا و ... تغییر می‌کند. رفتار عابران پیاده خیلی کمتر از رفتار وسایل نقلیه موتوری قابل پیش‌بینی است. سن عابران پیاده عامل مهمی در برخوردهای بین وسایل نقلیه موتوری و عابران است.

سرعت عابران پیاده معمولاً بین ۰/۹ تا ۱/۲ متر بر ثانیه است که تحت تأثیر دمای هوا، زمان پیاده‌روی، هدف سفر، سن، جنس، توانایی، شیب طولی، و حضور یخ و برف تغییر می‌کند.

طرح تسهیلات عابر پیاده باید متناسب با افراد کم‌توان و ناتوان نیز باشد. ناتوانی‌ها عبارتند از ناتوانی‌های حرکتی که در آن افراد معلول بدون ابزار کمکی ولی با کندی و سختی حرکت می‌کنند و یا برخی دیگر ممکن است از عصا، ویلچر و ... استفاده نمایند. ناتوانی‌های بینایی نیاز بریدگی جدول و استفاده از رویه قابل ردیابی هشداردهنده به عرض ۶۰۰ میلی‌متر دارند. ناتوانی‌های شناختی و شنوایی نیز در صورت نیاز باید در طرح لحاظ شود. طراح باید نسبت به جامعیت طرح برای همه کاربران و وجود افراد ناتوان در بین آنها آگاه باشد. برای اطلاعات بیشتر می‌توان به ضابطه شماره ۲۴۶ رجوع نمود.

راه‌هایی که سرعت زیاد وسایل نقلیه و ترافیک زیاد عابران پیاده، استفاده از آن را خطرناک می‌کند، باید پیاده‌رو در نظر گرفته شود. بیشترین نیاز به پیاده‌رو در نقاط حاشیه‌ای و خارج شهرها در مناطقی مانند جایگاه فعالیت‌های تجاری محلی، مدارس، کارخانه‌های صنعتی و غیره احساس می‌شود. توجه لزوم وجود پیاده‌رو در این گونه محل‌ها به نوع راه و میزان خطرناک بودن عبور پیاده‌ها بستگی دارد. به طور کلی در صورتی که توسعه زمین‌های اطراف، موجب ازدیاد عابران پیاده از راه شود، باید پیاده‌رو در نظر گرفته شود. همچنین در کلیه تقاطع‌هایی که عبور عابران از عرض راه به صورت هم‌سطح باشد، پیش‌بینی پیاده‌گذر لازم برای تأمین ایمنی و راحتی ضروری است.

در نواحی مسکونی حاشیه راه‌ها و محل‌های با حجم زیاد پیاده، لازم است به تعداد کافی محل عبور از عرض راه تأمین شود. احتمال برخورد وسایل نقلیه با عابر پیاده را می‌توان با تأمین روگذر یا زیرگذر عابر پیاده منتفی کرد.

از کنار پل‌های مسیر راه‌ها می‌توان با صرف هزینه کمی برای ساختن پله، به منظور عبور پیاده‌ها از یک طرف راه به طرف دیگر بدون عبور هم‌سطح استفاده کرد. این پله‌ها باید در محل پل‌هایی که تأمین عبور پیاده مورد نیاز باشد (حومه شهرها) طرح و ساخته شود.

مبانی و معیارهای فنی پیاده‌رو کنار راه و پیاده‌رو عرض راه (پیاده‌گذر) باید منطبق بر ضابطه ۱۴۴ معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی رئیس جمهور-تسهیلات پیاده‌روی- باشد.

۴-۸- دوچرخه سواران

در نظر گرفتن دوچرخه سواران به عنوان یکی از روش‌های حمل و نقل در طرح از اهمیت والایی برخوردار است. به خصوص که امروزه با توجه به هزینه‌های گزاف سوخت‌های فسیلی برای خودروهای موتوری و جنبه‌های آلودگی محیط-زیستی آنها، توجه و تشویق به این روش سفر باید بیشتر مدنظر طراحان قرار گیرد. این شیوه سفر بر اساس کنترل دسترسی تسهیلات راه می‌تواند ملاحظه شود. البته جهت کاهش برخوردهای بین دوچرخه سواران و وسایل نقلیه موتوری، بر اساس هزینه پروژه می‌توان از فضای عملیاتی مختص دوچرخه همچون خطوط دوچرخه استفاده نمود. همچنین شیوه‌های ذیل در بهبود تردد دوچرخه مناسب است:

- ❖ شانه‌های روسازی شده،
- ❖ خطوط دوچرخه‌رو،
- ❖ استفاده از دریچه‌های شبکه زهکشی مناسب برای عبور دوچرخه،
- ❖ تنظیم دریچه‌های آدم‌رو فاضلاب با شیب طولی راه، و
- ❖ تأمین سطح یکنواخت و تمیز برای دوچرخه سواری.

پیشنهاد می‌شود که مسیر وسایل نقلیه موتوری و مسیر دوچرخه به صورت فیزیکی جدا شوند.

۴-۹- ایمنی

تصادف به ندرت از یک عامل ناشی می‌شود و معمولاً چندین عامل مؤثر در هر زمان مشخص در وقوع تصادف اثرگذار است. راه، وسیله نقلیه و عامل انسانی، از مهمترین عوامل مؤثر بر وقوع تصادف هستند. طرح هندسی یکی از موارد مهم در تأثیرگذاری عامل راه بر وقوع تصادفات است. طراحی راه باید به گونه‌ای باشد که تعداد تصمیم‌های راننده را به حداقل رسانده و موقعیت‌های غیرمنتظره را کاهش دهد، چرا که تعداد تصادفات با افزایش تعداد تصمیمات مورد نیازی که توسط راننده باید گرفته شود افزایش می‌یابد. انتخاب مبانی و معیارهای صحیح طراحی، سازگاری عناصر راه با یکدیگر، شیب‌های ملایم، خط‌های تغییرسرعت، تقاطع غیرهم‌سطح، توجه به نیاز استفاده‌کنندگان به ویژه رانندگان، توجه به کاربری‌های اطراف، مقطع عرضی مناسب با فضای بدون مانع کافی، فواصل دید مناسب، کاهش نقاط برخورد، حرکات گردش ایمن و انتخاب و نصب صحیح علائم و تجهیزات ایمنی راه از عوامل تأثیرگذار بر ایمنی راه می‌باشند. ایمنی راه از دو بخش ایمنی کف راه و ایمنی کناره راه تشکیل شده است. البته اثر ابزار کنترل ترافیک نیز در برقراری ارتباط راننده با راه بسیار چشمگیر است. برای ارتقاء ایمنی، آیین‌نامه ایمنی راه‌ها - نشریه ۲۶۷ باید در نظر گرفته شود.

۴-۱۰- محیط زیست

یک راه تأثیر گسترده‌ای علاوه بر خدمات‌رسانی ترافیکی به کاربران آن دارد. لازم است که راه نیز به عنوان یکی از اجزای محیط زیست در نظر گرفته شود. اصطلاح محیط زیست به مجموعه شرایط پیرامونی حیات انسانی از جمله اجتماعی،

فیزیکی، طبیعی، و مصنوعی اشاره دارد. این اصطلاح شامل اجتماع انسانی، حیوانی و نباتی و موارد حاکم بر هر سه مورد است. لذا ضروریست که در طراحی، اثرات محیط‌زیستی راه در نظر گرفته شود. تأثیر راه بر محیط اطراف آن و بالعکس به ویژه بر توسعه مناطق مجاور و محیط‌زیست، می‌تواند ماندگار باشد. لذا باید دقت لازم به عمل آید تا از رعایت ضوابط محیط‌زیستی اطمینان حاصل شود.

۴-۱۱- تحلیل اقتصادی

ملاحظات اقتصادی یکی از عوامل مؤثر در طرح‌های مهندسی راه و انتخاب گزینه نهائی است. انتخاب گزینه مناسب طراحی از نظر اقتصادی با لحاظ هزینه پروژه و سودهای حاصل از آن و انجام تحلیل اقتصادی با روش مناسب، میسر است.



فصل پنجم

اجزای طرح هندسی راه‌ها



omoorepeyman.ir

۵- فصل پنجم: اجزای طرح هندسی راه‌ها

۵-۱- مقدمه

مسیر راه تأثیر شگرفی بر محیط‌زیست، ساختار اجتماع مجاور راه و استفاده‌کنندگان راه دارد. امتداد افقی و قائم مسیر شامل انواع اجزای طراحی متنوعی است که با هم ترکیب می‌شوند تا تسهیلاتی را ایجاد کنند که به طور ایمن و کارا خدمت‌رسانی کند و با عملکرد در نظر گرفته شده تسهیلات سازگار باشد. هر یک از اجزای طرح باید آن چنان مکمل اجزای دیگر باشد که طرحی منسجم، ایمن و کارا ایجاد گردد. این اجزا در این فصل بررسی می‌شوند.

۵-۲- فاصله دید

تأمین فاصله دید کافی برای کنترل سرعت خودرو و اجتناب از برخورد با موانع غیرمنتظره و تصادف هنگام سبقت‌گیری، از اهمیت بسیاری برخوردار است. در این بخش انواع فاصله دید ارائه می‌شود که در موقعیت‌های مختلف باید تأمین شوند. در تمام طول مسیر، متناسب با سرعت طرح باید دید کافی، برای رانندگان تأمین شود.

۵-۲-۱- انواع فواصل دید

فواصل دید در راه به سه دسته زیر تقسیم می‌شود:

الف - فاصله دید توقف؛

ب - فاصله دید سبقت؛ و

پ - فاصله دید انتخاب.

۵-۲-۱-۱- فاصله دید توقف

فاصله دید توقف مسافتی است که خودرو در حال حرکت با سرعت طرح یا نزدیک به آن، پس از مشاهده شیء توسط راننده و عمل ترمز، در مسیر خود، طی می‌کند تا قبل از برخورد با شیء ساکن به طور ایمن متوقف شود. در واقع فاصله دید توقف، طول قابل رؤیت مورد نیاز برای راننده در امتداد طول مسیر است تا با شیء برخورد نکند. این فاصله مجموع دو مسافت است: مسافت طی شده در مدت مشاهده، تصمیم‌گیری و واکنش (فاصله عکس‌العمل ترمز) و مسافت طی شده پس از شروع ترمز (فاصله ترمزگیری).

الف- فاصله مشاهده، تصمیم‌گیری و واکنش، مسافتی است که خودرو در مدت مشاهده، تصمیم‌گیری و واکنش راننده برای ترمزکردن، طی می‌کند. این مدت به عوامل متعددی مانند مهارت، هوشیاری راننده، سرعت خودرو، نوع و رنگ و شرایط مانع، فاصله از مانع، نوع و شرایط راه و شرایط دید از لحاظ جوی بستگی دارد. این فاصله از رابطه (۵-۱) به دست می‌آید.

$$d_1 = 0.278Vt$$

(۵-۱)

که در آن:

d_1 = فاصله عکس العمل ترمز (متر)،

V = سرعت طرح (کیلومتر بر ساعت)، و

t = زمان عکس العمل ترمز (ثانیه). مقدار این زمان در طراحی، ۲/۵ ثانیه پیشنهاد می شود.

ب - فاصله ترمز گیری، مسافتی است که خودرو در سرعت مورد نظر پس از شروع ترمز تا توقف طی می کند.

این فاصله از رابطه (۲-۵) به دست می آید.

$$d_2 = \frac{V^2}{254 \left(\frac{a}{9.81} \pm G \right)} \quad (2-5)$$

که در آن:

d_2 = فاصله ترمز (متر)،

V = سرعت طرح (کیلومتر بر ساعت)، و

a = نرخ کاهش شتاب تا توقف در امتداد حرکت در روسازی مرطوب (متر بر مجذور ثانیه)، (برای طراحی، ۳/۴ متر بر

مجذور ثانیه پیشنهاد می شود)، و

G = قدر مطلق شیب طولی راه (عدد).

در رابطه (۲-۵) علامت مثبت برای سربالایی و علامت منفی در سرپائینی در نظر گرفته می شود.

در نهایت مسافت دید توقف از رابطه (۳-۵) به دست می آید:

$$SSD = d_1 + d_2 \quad (3-5)$$

برای محاسبه فاصله دید توقف با در نظر گرفتن مجموع دو فاصله ذکر شده برای سطح هموار ($G=0$)، از رابطه (۴-۵)

استفاده می شود.

$$SSD = 0.278Vt + 0.039 \frac{V^2}{a} \quad (4-5)$$

که در آن:

SSD فاصله دید توقف در امتداد طول مسیر مورد نظر و پارامترهای a ، V و t مطابق روابط (۱-۵) و (۲-۵) می باشد.

فواصل ترمز و فاصله دید توقف برای سرعت های مختلف در سطح افقی ($G=0$) در جدول (۱-۵) و در جاده با شیب

طولی در جدول (۲-۵) آورده شده است.

در محاسبه و اندازه گیری فاصله دید توقف، ارتفاع چشم راننده ۱۰۸۰ میلی متر و ارتفاع مانع ۶۰۰ میلی متر در نظر

گرفته می شود.

جدول ۵-۱- فاصله دید توقف در سطح افقی

فاصله دید توقف (برای طرح (متر)	فاصله ترمزگیری در سطح افقی (متر)	فاصله عکس العمل ترمز (متر)	سرعت طرح (کیلومتر بر ساعت)
۲۰	۴/۶	۱۳/۹	۲۰
۳۵	۱۰/۳	۲۰/۹	۳۰
۵۰	۱۸/۴	۲۷/۸	۴۰
۶۵	۲۸/۷	۳۴/۸	۵۰
۸۵	۴۱/۳	۴۱/۷	۶۰
۱۰۵	۵۶/۲	۴۸/۷	۷۰
۱۳۰	۷۳/۴	۵۵/۶	۸۰
۱۶۰	۹۲/۹	۶۲/۶	۹۰
۱۸۵	۱۱۴/۷	۶۹/۵	۱۰۰
۲۲۰	۱۳۸/۸	۷۶/۵	۱۱۰
۲۵۰	۱۶۵/۲	۸۳/۴	۱۲۰
۲۸۵	۱۹۳/۸	۹۰/۴	۱۳۰
۳۲۵	۲۲۴/۸	۹۷/۳	۱۴۰
برای تعیین فاصله دید توقف، زمان مشاهده، تصمیم‌گیری و واکنش، ۲/۵ ثانیه و شتاب کاهنده، ۳/۴ متر بر مجذور ثانیه در نظر گرفته شده است.			

جدول ۵-۲- فاصله دید توقف در شیب طولی

فاصله دید توقف (متر)						سرعت طرح (کیلومتر بر ساعت)
مقدار شیب طولی سربالایی (درصد)			مقدار شیب طولی سربالایی (درصد)			
۹	۶	۳	۹	۶	۳	
۲۰	۲۰	۲۰	۱۸	۱۸	۱۹	۲۰
۳۵	۳۵	۳۲	۲۹	۳۰	۳۱	۳۰
۵۳	۵۰	۵۰	۴۳	۴۴	۴۵	۴۰
۷۴	۷۰	۶۶	۵۸	۵۹	۶۱	۵۰
۹۷	۹۲	۸۷	۷۵	۷۷	۸۰	۶۰
۱۲۴	۱۱۶	۱۱۰	۹۳	۹۷	۱۰۰	۷۰
۱۵۴	۱۴۴	۱۳۶	۱۱۴	۱۱۸	۱۲۳	۸۰
۱۸۷	۱۷۴	۱۶۴	۱۳۶	۱۴۱	۱۴۸	۹۰
۲۲۳	۲۰۷	۱۹۴	۱۶۰	۱۶۷	۱۷۴	۱۰۰
۲۶۲	۲۴۳	۲۲۷	۱۸۶	۱۹۴	۲۰۳	۱۱۰
۳۰۴	۲۸۱	۲۶۳	۲۱۴	۲۲۳	۲۳۴	۱۲۰
۳۵۰	۳۲۳	۳۰۲	۲۴۳	۲۵۴	۲۶۷	۱۳۰
۳۹۸	۳۶۷	۳۴۱	۲۷۴	۲۸۷	۳۰۲	۱۴۰

۲-۱-۲-۵- فاصله دید انتخاب

فاصله دید انتخاب حداقل فاصله ای است که راننده نیاز به دیدن دارد تا بتواند در تصمیم های پیچیده یا لحظه ای، جایی که درک اطلاعات دشوار است یا زمانی که مانورهای غیرمنتظره و غیرعادی نیاز است با سرعت مناسب و در شرایط ایمن، مانور خود را انتخاب کند. در محل های خاص مانند حوالی تقاطع های نیازمند مانورهای غیرمنتظره یا غیرعادی، تبادلهای محل های استراحت و توقف گاه های کنار مسیر، ایستگاه های اخذ عوارض، رابط ها، محل های کاهش خط عبور به منظور اجتناب از واکنش های آنی توأم با خطای راننده (به ویژه در راه های با سرعت طرح بالا)، بهتر است فاصله دیدی بزرگتر از فاصله دید توقف پیش بینی کرد. این فاصله را، فاصله دید انتخاب می نامند که در جدول (۵-۳) برای سه نوع مانور مشخص شده است. برای این محل های خاص باید فواصل دید انتخاب را تأمین نمود یا این محل ها را به قسمت هایی از راه انتقال داد که فواصل دید انتخاب قابل تأمین است. در غیر این صورت، باید با استفاده از علائم هشداردهنده و یا کنترل ترافیک تمهیدات لازم در نظر گرفته شود.

جدول ۵-۳- فاصله دید انتخاب (متر)

نوع مانور راننده			سرعت طرح (کیلومتر بر ساعت)
III	II	I	
۱۹۵	۱۴۵	۷۰	۵۰
۲۳۵	۱۷۰	۹۵	۶۰
۲۷۵	۲۰۰	۱۱۵	۷۰
۳۱۵	۲۳۰	۱۴۰	۸۰
۳۶۰	۲۷۰	۱۷۰	۹۰
۴۰۰	۳۱۵	۲۰۰	۱۰۰
۴۳۰	۳۳۰	۲۳۵	۱۱۰
۴۷۰	۳۶۰	۲۶۵	۱۲۰
۵۱۰	۳۹۰	۳۰۵	۱۳۰
۵۵۵	۴۲۰	۳۴۰	۱۴۰

انواع مانورهای بحرانی در مسافت دید انتخاب عبارتند از:

نوع I: توقف در راه در منطقه برون شهری: t (زمان پیش مانور): $3/0$ ثانیه،

نوع II: تغییر سرعت یا مسیر یا جهت در راه برون شهری: t (زمان پیش مانور و مانور): $10/2$ تا $11/2$ ثانیه، و

نوع III: تغییر سرعت یا مسیر یا جهت در راه شهرک برون شهری: t (زمان پیش مانور و مانور): $14/0$ تا $14/5$ ثانیه.

رابطه محاسبه مسافت دید انتخاب برای مانور نوع I عبارتند از:

$$DSD = 0/278Vt + 0/039 \frac{V^2}{a} \quad (5-5)$$

که در این رابطه:

$t =$ زمان پیش مانور نوع I (ثانیه)،

$V =$ سرعت طرح (کیلومتر بر ساعت)، و

$a =$ نرخ کاهش شتاب (متر بر مجذور ثانیه).

رابطه محاسبه مسافت دید انتخاب برای مانور نوع II و III عبارتند از:

$$DSD=0/278Vt \quad (۵-۶)$$

که در این رابطه:

$t =$ زمان پیش مانور و مانور نوع II و III (ثانیه)، و

$V =$ سرعت طرح (کیلومتر بر ساعت).

در طراحی‌ها اغلب مانور نوع II به کار می‌رود.

۳-۱-۲-۵- فاصله دید سبقت

فاصله دید سبقت، فقط برای راه‌های دو خطه دو طرفه، مد نظر است. البته در برخی از محل‌های بحرانی راه‌های دو خطه، تبدیل راه به سه یا چهار خط عبور با تأمین یک یا دو خط سبقت برای راه دو خطه، از تأمین فاصله دید سبقت اقتصادی‌تر است.

فاصله دید سبقت، کمترین فاصله‌ای است که رانندگان می‌توانند با سرعت مناسب و در شرایط ایمن و بدون تلاقی با خودرو مقابل از خودرو جلوتر سبقت بگیرند. فاصله دید سبقت در راه‌های دو خطه دو طرفه، با در نظر گرفتن فواصل طی شده خودروی در حال سبقت و خودروی در حالت حرکت در جهت مقابل به دست می‌آید. این فاصله در جدول (۵-۴) آورده شده است. همچنین مناطق سبقت باید دارای فاصله دید برابر یا بزرگتر از فاصله دید سبقت باشند. این فواصل در جدول (۵-۵) ارائه شده است.

در تعیین فاصله دید سبقت، ارتفاع چشم راننده (سبقت گیرنده) از سطح راه ۱۰۸۰ میلی‌متر و ارتفاع مانع (ارتفاع مربوط به تشخیص خودرو مقابل) نیز ۱۰۸۰ میلی‌متر است. در سربالایی‌ها، فاصله دید سبقت بیشتری نیاز است که مقدار افزایش آن به نظر طراح بستگی دارد.

جدول ۵-۴- فاصله دید سبقت در راه دو خطه

سرعت طرح (کیلومتر در ساعت)	سرعت‌های فرض شده (کیلومتر بر ساعت)		فاصله دید سبقت (متر)
	خودرو سبقت گیرنده	خودرو مورد سبقت	
۳۰	۳۰	۱۱	۱۲۰
۴۰	۴۰	۲۱	۱۴۰
۵۰	۵۰	۳۱	۱۶۰
۶۰	۶۰	۴۱	۱۸۰
۷۰	۷۰	۵۱	۲۱۰
۸۰	۸۰	۶۱	۲۴۵

۲۸۰	۷۱	۹۰	۹۰
۳۲۰	۸۱	۱۰۰	۱۰۰
۳۵۵	۹۱	۱۱۰	۱۱۰
۳۹۵	۱۰۱	۱۲۰	۱۲۰
۴۴۰	۱۱۱	۱۳۰	۱۳۰

جدول ۵-۵- حداقل طول مناطق سبقت گیری در راه دوخطه (متر)

حداقل طول منطقه سبقت	سرعت عملکردی یا مجاز (کیلومتر بر ساعت)
۱۴۰	۴۰
۱۸۰	۵۰
۲۱۰	۶۰
۲۴۰	۷۰
۲۴۰	۸۰
۲۴۰	۹۰
۲۴۰	۱۰۰
۲۴۰	۱۱۰
۲۴۰	۱۲۰

۵-۲-۲- مشخص کردن فاصله دید در نقشه ها

بهتر است فاصله های دید توقف و سبقت را مطابق شکل (۵-۱) به طور ترسیمی از نقشه های پلان و پروفیل طولی استخراج کرده و در طرح راه برای تعیین حداقل طول قوس های قائم (خم ها) و انحنای قوس های افقی و عقب نشینی موانع جانبی (که در ردیف های بعدی به آن پرداخته می شود) مورد استفاده قرار داد. در عین حال بهتر است، طول هایی از مسیر راه را که امکان سبقت در آن وجود ندارد یا فاصله کافی تأمین نیست، در نقشه ها مشخص کرد. استفاده از نرم افزارهای کامپیوتری به تشخیص دقیق و سریع فاصله دید توقف و سبقت کمک می کند. همان گونه که در شکل (۵-۱) مشاهده می شود، فاصله دید توقف و فاصله دید سبقت هم از پلان و هم از پروفیل طولی مسیر به تفکیک جهت حرکت تعیین شده و کمترین آن در کیلومتر از تحت بررسی نوشته شده است. برای مثال در حرکت از کیلومتر کمتر، در کیلومتر ۲+۶۰۰، فاصله دید توقف در پلان کمتر از نیمرخ طولی بوده و برابر با ۱۲۰ متر است ولی در کیلومتر ۲+۷۲۰، فاصله دید توقف در نیمرخ طولی کمتر از پلان بوده و برابر با ۱۰۵ متر است و آن مقدار درج شده است. همین مورد برای فاصله دید سبقت به صورت دو طرفه بررسی و در ردیف زیرین مسافت دید توقف ثبت می شود.

چپ
راست
چپ
راست
چپ
راست
چپ
راست



omoorepeyman.ir

شکل ۵-۱- نمونه‌ای از اندازه‌گیری و ثبت فواصل دید در نقشه‌ها

۵-۳- امتداد افقی (پلان مسیر)

تأمین ایمنی و جریان پیوسته ترافیک برای سرعت طرح معین، دو اصل اساسی طرح هندسی راه است. بنابراین در طرح هندسی ضرورت دارد که کلیه عوامل محدودکننده این دو اصل حذف شود یا در صورت عدم امکان حذف، اثر آنها کاهش داده شود.

در مسیر افقی همه عامل ها باید به گونه ای مد نظر قرار گیرد تا مشخصات هندسی پلان، نیمرخ طولی و مقطع عرضی راه، ایمن، اقتصادی، هماهنگ با طبیعت منطقه و گنجایش راه و متناسب با طبقه بندی عملکردی و بافت منطقه باشد. امتداد افقی از مسیرهای مستقیم و قوس های افقی تشکیل شده است.

۵-۳-۱- قوس افقی (پیچ)

برای ارتباط دو خط مستقیم متوالی در پلان از پیچ یا قوس افقی استفاده می شود که معمولاً کمانی از یک دایره ساده یا ترکیبی از آنها است. هر خودرو در حال عبور از قوس افقی، تحت تأثیر نیروی گریز از مرکز قرار می گیرد. برای تأمین ایمنی و راحتی حرکت خودرو، بهتر است شیب عرضی راه با توجه به سرعت طرح و شعاع قوس افقی تغییر یابد. با استفاده از شیب عرضی یکسره (بربلندی) در مقطع عرضی راه، می توان بین نیروی اصطکاک جانبی چرخ و رویه، مؤلفه وزن خودرو در امتداد بربلندی و نیروی گریز از مرکز، تعادل ایجاد کرد.

ارتباط شعاع قوس افقی و ضریب اصطکاک جانبی (تقاضا) و بربلندی بر اساس سرعت عبوری بر مبنای مدل جرم نقطه ای و برای مکانیسم سرخوردگی (نه واژگونی) از رابطه (۵-۷) به دست می آید:

$$R = \frac{V^2}{127(0.01e + f)} \quad (5-7)$$

در طرح قوس افقی راه، رابطه بین سرعت طرح، حداقل شعاع قوس افقی، حداکثر نرخ بربلندی و حداکثر ضریب اصطکاک جانبی بین لاستیک چرخ و سطح راه، به شرح رابطه (۵-۸) است. در طرح قوس های افقی تا حد امکان باید از شعاع های بزرگتر از شعاع حداقل استفاده نمود.

$$R_{\min} = \frac{V^2}{127(0.01e_{\max} + f_{\max})} \quad (5-8)$$

که در آنها:

$R_{\min}$ = حداقل شعاع قوس افقی (متر)،

V = سرعت طرح (کیلومتر بر ساعت)،

$e_{\max}$ = حداکثر بربلندی (درصد)،

e = بربلندی (درصد)،

f = ضریب اصطکاک جانبی، و

$f_{\max}$ = حداکثر ضریب اصطکاک جانبی.



مقدار ضریب اصطکاک جانبی به عوامل زیر بستگی دارد.

- وضعیت لاستیک چرخ‌های خودرو؛

- نوع رویه و عمر آن؛

- خشک یا تر یا یخ‌زده بودن سطح راه؛ و

- سرعت خودرو.

در جدول (۵-۶)، مقادیر حداقل شعاع قوس افقی برای مقادیر مختلف سرعت طرح، حداکثر ضریب اصطکاک جانبی و حداکثر برابندی داده شده است. مقدار حداکثر برابندی تابع چهار فاکتور زیر است:

الف- شرایط آب و هوایی (میزان بارش، برف و یخبندان)،

ب- نوع عوارض زمین (هموار، تپه ماهور و کوهستانی)،

ج- نوع منطقه راه (برون‌شهری و شهری)، و

د- تعداد وسایل نقلیه بسیار کندرو که می‌تواند نرخ‌های برابندی بالا را تحت تأثیر قرار دهد.

در اینجا چهار مقدار ۰/۶٪، ۰/۸٪، ۱۰٪ و ۱۲٪ برای آن در نظر گرفته شده است.

بهتر است از به‌کارگیری شعاع قوس افقی حداقل خودداری شود، مگر آن که محدودیت‌های شدیدی در انتخاب شعاع بزرگتر وجود داشته باشد. انتخاب شعاع‌های کوچکتر، موجب ازدیاد طول راه و ضرورت تعریض بیشتر راه در قوس افقی می‌شوند.

توجه شود که یک قطعه از مسیر باید یک سرعت طرح و در نتیجه یک مقدار برای شعاع حداقل داشته باشد. در صورتی که به علت شرایط خاص، اجباری و محدود کننده طرح، لازم باشد که قوس افقی با شعاع کمتر از شعاع حداقل طرح شود، استفاده از کاهش سرعت پیشنهاد نمی‌گردد و در هر حالت تغییرات سرعت بین دو قوس افقی متوالی نباید بیشتر از ۱۰ کیلومتر بر ساعت باشد. از قرار دادن قوس افقی با شعاع کوچک در انتهای مسیرهای مستقیم طولانی، سرازیری‌ها و یا هر محلی که ورود خودروها با سرعت بالا انتظار می‌رود، باید اجتناب شود.

در شیبهای طولی سرازیری ۴ درصد یا تندتر باید از قوسهای افقی تیز (یا نزدیک به شعاع حداقل) اجتناب نمود. این مورد زمانی حادث می‌شود که راننده رفتار ترمزگیری و تغییر خط توأم در قوس افقی را داشته باشد. لذا بهتر است از تابلو، خط‌کشی و علائم عدم تغییر خط قوس‌های افقی تیز قبل از سرازیری تند در راههای چندخطه استفاده شود. در شیبهای طولی سربالایی ۴ درصد یا تندتر برای قوسهای با شعاع حداقل در سرعت‌های طرح ۹۰ کیلومتر در ساعت و بیشتر، حداکثر برابندی به ۹ درصد محدود می‌شود.

جدول ۵-۶- حداقل شعاع قوس افقی

سرعت طرح (کیلومتر بر ساعت)	حداکثر بریلندی e_{max}	حداکثر ضریب اصطکاک f_{max}	حداقل شعاع (متر) (مقادیر گرد شده)
۱۵	۶ %	۰/۴۰	۴
۲۰		۰/۳۵	۸
۳۰		۰/۲۸	۲۱
۴۰		۰/۲۳	۴۳
۵۰		۰/۱۹	۷۹
۶۰		۰/۱۷	۱۲۳
۷۰		۰/۱۵	۱۸۴
۸۰		۰/۱۴	۲۵۲
۹۰		۰/۱۳	۳۳۶
۱۰۰		۰/۱۲	۴۳۷
۱۱۰		۰/۱۱	۵۶۰
۱۲۰		۰/۰۹	۷۵۶
۱۳۰		۰/۰۸	۹۵۱
۱۵	۸ %	۰/۴۰	۴
۲۰		۰/۳۵	۷
۳۰		۰/۲۸	۲۰
۴۰		۰/۲۳	۴۱
۵۰		۰/۱۹	۷۳
۶۰		۰/۱۷	۱۱۳
۷۰		۰/۱۵	۱۶۸
۸۰		۰/۱۴	۲۲۹
۹۰		۰/۱۳	۳۰۴
۱۰۰		۰/۱۲	۳۹۴
۱۱۰		۰/۱۱	۵۰۱
۱۲۰		۰/۰۹	۶۶۷
۱۳۰		۰/۰۸	۸۳۲
۱۵	۱۰ %	۰/۴۰	۴
۲۰		۰/۳۵	۷
۳۰		۰/۲۸	۱۹
۴۰		۰/۲۳	۳۸
۵۰		۰/۱۹	۶۸
۶۰		۰/۱۷	۱۰۵
۷۰		۰/۱۵	۱۵۴
۸۰		۰/۱۴	۲۱۰
۹۰		۰/۱۳	۲۷۷
۱۰۰		۰/۱۲	۳۵۸
۱۱۰		۰/۱۱	۴۵۴
۱۲۰		۰/۰۹	۵۹۷
۱۳۰		۰/۰۸	۷۳۹
۱۵	۱۲ %	۰/۴۰	۳
۲۰		۰/۳۵	۷
۳۰		۰/۲۸	۱۸
۴۰		۰/۲۳	۳۶
۵۰		۰/۱۹	۶۴
۶۰		۰/۱۷	۹۸
۷۰		۰/۱۵	۱۴۳
۸۰		۰/۱۴	۱۹۴
۹۰		۰/۱۳	۲۵۵
۱۰۰		۰/۱۲	۳۲۸
۱۱۰		۰/۱۱	۴۱۴
۱۲۰		۰/۰۹	۵۴۰
۱۳۰		۰/۰۸	۶۶۵

۵-۳-۲- بریلندی طرح

در قوس‌های افقی معمولاً برای اینکه بتوان نیروی گریز از مرکز را کنترل نمود از بریلندی استفاده می‌شود که همراه با نیروی اصطکاک جانبی، آن را خنثی می‌کند و به طور مصطلح آن را دور می‌گویند.

۱-۵-۳-۲- جداول بریلندی طرح

مقادیر مختلف بریلندی برای سرعت طرح و شعاع‌های مختلف با در نظر گرفتن حداکثر بریلندی مجاز در جدول‌های (۷-۵) تا (۱۰-۵) منعکس شده است.

در جداول ۷-۵ تا ۱۰-۵ علامت NC در ردیف اول نمایانگر شیب عرضی در مسیر مستقیم است که می‌توان بریلندی اعمال ننمود. این علامت نشان می‌دهد نیازی به تغییر مقطع معمولی در قوس نیست. علامت RC یعنی شیب عرضی حداقل ۲٪ بریلندی که به اندازه شیب عرضی مسیر مستقیم است و مقدار شیب عرضی منفی در آن وجود ندارد. این علامت نشان می‌دهد که شیب مخالف حذف و مقطع عرضی با شیب عرضی یکسره‌ای ساخته می‌شود که برای هدایت آب‌های سطحی ضروری است.



جدول ۵-۷- حداقل شعاع قوس افقی برای نرخ‌های بریلندی طرح و سرعت طراحی (حداکثر بریلندی ۶ درصد)

سرعت طرح (km/h)												e (%)
۱۳۰	۱۲۰	۱۱۰	۱۰۰	۹۰	۸۰	۷۰	۶۰	۵۰	۴۰	۳۰	۲۰	
شعاع قوس افقی (متر)												
۵۲۴۰	۴۷۷۰	۴۰۶۰	۳۵۱۰	۲۸۸۰	۲۳۶۰	۱۹۱۰	۱۴۴۰	۱۰۵۰	۷۳۸	۴۲۱	۱۹۴	NC
۳۸۸۰	۳۵۱۰	۲۹۷۰	۲۵۶۰	۲۰۹۰	۱۷۱۰	۱۳۸۰	۱۰۳۰	۷۵۰	۵۲۵	۲۹۹	۱۳۸	RC
۳۵۰۰	۳۱۶۰	۲۶۷۰	۲۳۰۰	۱۸۸۰	۱۵۳۰	۱۲۳۰	۹۱۹	۶۶۸	۴۶۵	۲۶۵	۱۲۲	۲/۲
۳۱۹۰	۲۸۷۰	۲۴۲۰	۲۰۸۰	۱۷۰۰	۱۳۸۰	۱۱۱۰	۸۲۵	۵۹۹	۴۱۵	۲۳۶	۱۰۹	۲/۴
۲۹۳۰	۲۶۳۰	۲۲۱۰	۱۸۹۰	۱۵۴۰	۱۲۶۰	۱۰۰۰	۷۴۶	۵۴۰	۳۷۲	۲۱۲	۹۷	۲/۶
۲۷۰۰	۲۴۲۰	۲۰۲۰	۱۷۳۰	۱۴۱۰	۱۱۵۰	۹۱۰	۶۷۶	۴۸۸	۳۳۴	۱۹۰	۸۷	۲/۸
۲۵۱۰	۲۲۴۰	۱۸۷۰	۱۵۹۰	۱۲۹۰	۱۰۵۰	۸۳۱	۶۱۵	۴۴۳	۳۰۰	۱۷۰	۷۸	۳/۰
۲۳۳۰	۲۰۸۰	۱۷۳۰	۱۴۷۰	۱۱۹۰	۹۵۹	۷۶۱	۵۶۱	۴۰۲	۲۶۹	۱۵۲	۷۰	۳/۲
۲۱۸۰	۱۹۴۰	۱۶۰۰	۱۳۶۰	۱۱۰۰	۸۸۲	۶۹۷	۵۱۱	۳۶۴	۲۳۹	۱۳۳	۶۱	۳/۴
۲۰۵۰	۱۸۱۰	۱۴۹۰	۱۲۶۰	۱۰۲۰	۸۱۳	۶۴۰	۴۶۵	۳۲۹	۲۰۶	۱۱۳	۵۱	۳/۶
۱۹۳۰	۱۷۰۰	۱۳۹۰	۱۱۷۰	۹۳۹	۷۴۹	۵۸۶	۴۲۲	۲۹۴	۱۷۷	۹۶	۴۲	۳/۸
۱۸۲۰	۱۵۹۰	۱۳۰۰	۱۰۹۰	۸۷۰	۶۹۰	۵۳۵	۳۸۰	۲۶۱	۱۵۵	۸۲	۳۶	۴/۰
۱۷۲۰	۱۵۰۰	۱۲۲۰	۱۰۱۰	۸۰۶	۶۳۵	۴۸۸	۳۴۳	۲۳۴	۱۳۶	۷۲	۳۱	۴/۲
۱۶۳۰	۱۴۱۰	۱۱۴۰	۹۳۸	۷۴۶	۵۸۴	۴۴۶	۳۱۱	۲۱۰	۱۲۱	۶۳	۲۷	۴/۴
۱۵۴۰	۱۳۳۰	۱۰۷۰	۸۷۳	۶۹۲	۵۳۸	۴۰۸	۲۸۳	۱۹۰	۱۰۸	۵۶	۲۴	۴/۶
۱۴۷۰	۱۲۶۰	۹۹۷	۸۱۲	۶۴۱	۴۹۶	۳۷۴	۲۵۸	۱۷۲	۹۷	۵۰	۲۱	۴/۸
۱۴۰۰	۱۱۹۰	۹۳۳	۷۵۵	۵۹۴	۴۵۷	۳۴۳	۲۳۵	۱۵۶	۸۸	۴۵	۱۹	۵/۰
۱۳۳۰	۱۱۲۰	۸۷۱	۷۰۱	۵۴۹	۴۲۱	۳۱۵	۲۱۴	۱۴۲	۷۹	۴۰	۱۷	۵/۲
۱۲۶۰	۱۰۶۰	۸۱۰	۶۴۸	۵۰۶	۳۸۶	۲۸۷	۱۹۵	۱۲۸	۷۱	۳۶	۱۵	۵/۴
۱۱۹۰	۹۸۰	۷۴۷	۵۹۴	۴۶۳	۳۵۱	۲۶۰	۱۷۶	۱۱۵	۶۳	۳۲	۱۳	۵/۶
۱۱۱۰	۹۰۰	۶۷۹	۵۳۷	۴۱۶	۳۱۵	۲۳۲	۱۵۶	۱۰۲	۵۶	۲۸	۱۱	۵/۸
۹۵۱	۷۵۶	۵۶۰	۴۳۷	۳۳۶	۲۵۲	۱۸۴	۱۲۳	۷۹	۴۳	۲۱	۸	۶/۰



جدول ۵-۸- حداقل شعاع قوس افقی برای نرخ‌های بریلندی طرح و سرعت طراحی (حداکثر بریلندی ۸ درصد)

سرعت طرح (km/h)												e (%)
۱۳۰	۱۲۰	۱۱۰	۱۰۰	۹۰	۸۰	۷۰	۶۰	۵۰	۴۰	۳۰	۲۰	
شعاع قوس افقی (متر)												
۵۳۶۰	۴۹۰۰	۴۱۸۰	۳۶۳۰	۲۹۷۰	۲۴۴۰	۱۹۷۰	۱۴۹۰	۱۰۹۰	۷۸۴	۴۴۳	۱۸۴	NC
۴۰۰۰	۳۶۴۰	۳۰۹۰	۲۶۸۰	۲۱۹۰	۱۷۹۰	۱۴۵۰	۱۰۹۰	۷۹۱	۵۷۱	۳۲۲	۱۳۳	RC
۳۶۲۰	۳۲۹۰	۲۷۹۰	۲۴۲۰	۱۹۸۰	۱۶۲۰	۱۳۰۰	۹۷۶	۷۱۱	۵۱۲	۲۸۸	۱۱۹	۲/۲
۳۳۱۰	۳۰۱۰	۲۵۵۰	۲۲۰۰	۱۸۰۰	۱۴۷۰	۱۱۹۰	۸۸۵	۶۴۴	۴۶۳	۲۶۱	۱۰۷	۲/۴
۳۰۵۰	۲۷۶۰	۲۳۴۰	۲۰۲۰	۱۶۸۰	۱۳۵۰	۱۰۸۰	۸۰۸	۵۸۷	۴۲۱	۲۳۷	۹۷	۲/۶
۲۸۳۰	۲۵۵۰	۲۱۶۰	۱۸۶۰	۱۵۲۰	۱۲۴۰	۹۹۲	۷۴۲	۵۳۹	۳۸۵	۲۱۶	۸۸	۲/۸
۲۶۳۰	۲۳۷۰	۲۰۰۰	۱۷۳۰	۱۴۱۰	۱۱۵۰	۹۱۶	۶۸۴	۴۹۶	۳۵۴	۱۹۹	۸۱	۳/۰
۲۴۶۰	۲۲۲۰	۱۸۷۰	۱۶۱۰	۱۳۱۰	۱۰۶۰	۸۴۹	۶۳۳	۴۵۸	۳۲۶	۱۸۳	۷۴	۳/۲
۲۳۱۰	۲۰۸۰	۱۷۴۰	۱۵۰۰	۱۲۲۰	۹۸۸	۷۹۰	۵۸۸	۴۲۵	۳۰۲	۱۶۹	۶۸	۳/۴
۲۱۸۰	۱۹۵۰	۱۶۴۰	۱۴۱۰	۱۱۴۰	۹۲۴	۷۳۸	۵۴۸	۳۹۵	۲۷۹	۱۵۶	۶۲	۳/۶
۲۰۶۰	۱۸۴۰	۱۵۴۰	۱۳۲۰	۱۰۷۰	۸۶۶	۶۹۰	۵۱۲	۳۶۸	۲۵۹	۱۴۴	۵۷	۳/۸
۱۹۵۰	۱۷۴۰	۱۴۵۰	۱۲۴۰	۱۰۱۰	۸۱۳	۶۴۸	۴۷۹	۳۴۴	۲۴۱	۱۳۴	۵۲	۴/۰
۱۸۵۰	۱۶۵۰	۱۳۸۰	۱۱۸۰	۹۴۸	۷۶۶	۶۰۸	۴۴۹	۳۲۱	۲۲۴	۱۲۴	۴۸	۴/۲
۱۷۶۰	۱۵۷۰	۱۳۰۰	۱۱۱۰	۸۹۵	۷۲۲	۵۷۳	۴۲۱	۳۰۱	۲۰۸	۱۱۵	۴۳	۴/۴
۱۶۸۰	۱۴۹۰	۱۲۴۰	۱۰۵۰	۸۴۷	۶۸۲	۵۴۰	۳۹۵	۲۸۱	۱۹۲	۱۰۶	۳۸	۴/۶
۱۶۱۰	۱۴۲۰	۱۱۸۰	۹۹۶	۸۰۳	۶۴۵	۵۰۹	۳۷۱	۲۶۳	۱۷۸	۹۶	۳۳	۴/۸
۱۵۴۰	۱۳۶۰	۱۱۲۰	۹۴۷	۷۶۲	۶۱۱	۴۸۰	۳۴۹	۲۴۶	۱۶۳	۸۷	۳۰	۵/۰
۱۴۸۰	۱۳۰۰	۱۰۷۰	۹۰۱	۷۲۴	۵۷۹	۴۵۴	۳۲۸	۲۲۹	۱۴۸	۷۸	۲۷	۵/۲
۱۴۲۰	۱۲۵۰	۱۰۲۰	۸۵۹	۶۸۹	۵۴۹	۴۲۹	۳۰۷	۲۱۳	۱۳۶	۷۱	۲۴	۵/۴
۱۳۶۰	۱۲۰۰	۹۷۵	۸۱۹	۶۵۶	۵۲۱	۴۰۵	۲۸۸	۱۹۸	۱۲۵	۶۵	۲۲	۵/۶
۱۳۱۰	۱۱۵۰	۹۳۳	۷۸۱	۶۲۵	۴۹۴	۳۸۲	۲۷۰	۱۸۵	۱۱۵	۵۹	۲۰	۵/۸
۱۲۶۰	۱۱۰۰	۸۹۴	۷۴۶	۵۹۵	۴۶۹	۳۶۰	۲۵۳	۱۷۲	۱۰۶	۵۵	۱۹	۶/۰
۱۲۲۰	۱۰۶۰	۸۷۵	۷۱۳	۵۶۷	۴۴۵	۳۴۰	۲۳۸	۱۶۱	۹۸	۵۰	۱۷	۶/۲
۱۱۸۰	۱۰۲۰	۸۲۳	۶۸۱	۵۴۰	۴۲۲	۳۲۲	۲۲۴	۱۵۱	۹۱	۴۶	۱۶	۶/۴
۱۱۴۰	۹۸۲	۷۸۹	۶۵۱	۵۱۴	۴۰۰	۳۰۴	۲۱۰	۱۴۱	۸۵	۴۳	۱۵	۶/۶
۱۱۰۰	۹۴۸	۷۵۷	۶۲۰	۴۸۹	۳۷۹	۲۸۷	۱۹۸	۱۳۲	۷۹	۴۰	۱۴	۶/۸
۱۰۷۰	۹۱۴	۷۲۴	۵۹۱	۴۶۴	۳۵۸	۲۷۰	۱۸۵	۱۲۳	۷۳	۳۷	۱۳	۷/۰
۱۰۴۰	۸۷۹	۶۹۱	۵۶۱	۴۴۰	۳۳۸	۲۵۴	۱۷۴	۱۱۵	۶۸	۳۴	۱۲	۷/۲
۹۹۸	۸۴۲	۶۵۷	۵۳۱	۴۱۵	۳۱۸	۲۳۷	۱۶۲	۱۰۷	۶۲	۳۱	۱۱	۷/۴
۹۶۲	۸۰۳	۶۲۱	۴۹۹	۳۸۹	۲۹۶	۲۲۱	۱۵۰	۹۹	۵۷	۲۹	۱۰	۷/۶
۹۱۹	۷۵۷	۵۷۹	۴۶۲	۳۵۹	۲۷۳	۲۰۲	۱۳۷	۹۰	۵۲	۲۶	۹	۷/۸
۸۲۲	۶۶۷	۵۰۱	۳۹۴	۳۰۴	۲۲۹	۱۶۸	۱۱۳	۷۳	۴۱	۲۰	۷	۸/۰



جدول ۵-۹- حداقل شعاع قوس افقی برای نرخ‌های بریلندی طرح و سرعت طراحی (حداکثر بریلندی ۱۰ درصد)

سرعت طرح (km/h)												e (%)
۱۳۰	۱۲۰	۱۱۰	۱۰۰	۹۰	۸۰	۷۰	۶۰	۵۰	۴۰	۳۰	۲۰	
شعاع قوس افقی (متر)												
۵۴۱۰	۴۹۶۰	۴۲۵۰	۳۶۹۰	۳۰۱۰	۲۴۸۰	۲۰۰۰	۱۵۲۰	۱۱۱۰	۷۹۰	۴۵۴	۱۹۷	NC
۴۰۵۰	۳۷۰۰	۳۱۶۰	۲۷۴۰	۲۲۳۰	۱۸۴۰	۱۴۸۰	۱۱۲۰	۸۱۵	۵۸۰	۳۳۳	۱۴۵	RC
۳۶۸۰	۳۳۶۰	۲۸۶۰	۲۴۸۰	۲۰۲۰	۱۶۶۰	۱۳۴۰	۱۰۲۰	۷۳۵	۵۲۲	۳۰۰	۱۳۰	۲/۲
۳۳۷۰	۳۰۷۰	۲۶۲۰	۲۲۶۰	۱۸۴۰	۱۵۲۰	۱۲۲۰	۹۲۰	۶۶۹	۴۷۴	۲۷۲	۱۱۸	۲/۴
۳۱۱۰	۲۸۳۰	۲۴۱۰	۲۰۸۰	۱۷۰۰	۱۳۹۰	۱۱۲۰	۸۴۴	۶۱۲	۴۳۴	۲۴۹	۱۰۸	۲/۶
۲۸۸۰	۲۶۲۰	۲۲۳۰	۱۹۲۰	۱۵۷۰	۱۲۹۰	۱۰۳۰	۷۷۸	۵۶۴	۳۹۹	۲۲۹	۹۹	۲/۸
۲۶۹۰	۲۴۴۰	۲۰۷۰	۱۷۹۰	۱۴۶۰	۱۱۹۰	۹۵۲	۷۲۰	۵۲۲	۳۶۸	۲۱۱	۹۱	۳/۰
۲۵۲۰	۲۲۸۰	۱۹۴۰	۱۶۷۰	۱۳۶۰	۱۱۱۰	۸۸۷	۶۷۰	۴۸۵	۳۴۲	۱۹۶	۸۵	۳/۲
۲۳۷۰	۲۱۴۰	۱۸۲۰	۱۵۶۰	۱۲۷۰	۱۰۴۰	۸۲۹	۶۲۶	۴۵۳	۳۱۸	۱۸۲	۷۹	۳/۴
۲۲۳۰	۲۰۲۰	۱۷۱۰	۱۴۷۰	۱۲۰۰	۹۷۴	۷۷۷	۵۸۶	۴۲۴	۲۹۷	۱۷۰	۷۳	۳/۶
۲۱۲۰	۱۹۱۰	۱۶۱۰	۱۳۹۰	۱۱۳۰	۹۱۷	۷۳۱	۵۵۱	۳۹۸	۲۷۸	۱۵۹	۶۸	۳/۸
۲۰۱۰	۱۸۱۰	۱۵۳۰	۱۳۱۰	۱۰۶۰	۸۶۶	۶۹۰	۵۱۹	۳۷۴	۲۶۱	۱۴۹	۶۴	۴/۰
۱۹۱۰	۱۷۲۰	۱۴۵۰	۱۲۴۰	۱۰۱۰	۸۲۰	۶۵۲	۴۹۰	۳۵۳	۲۴۵	۱۴۰	۶۰	۴/۲
۱۸۲۰	۱۶۴۰	۱۳۸۰	۱۱۸۰	۹۵۳	۷۷۷	۶۱۷	۴۶۴	۳۳۳	۲۳۱	۱۳۲	۵۶	۴/۴
۱۷۴۰	۱۵۶۰	۱۳۱۰	۱۱۲۰	۹۰۷	۷۳۸	۵۸۶	۴۳۹	۳۱۵	۲۱۸	۱۲۴	۵۳	۴/۶
۱۶۷۰	۱۴۹۰	۱۲۵۰	۱۰۷۰	۸۶۴	۷۰۳	۵۵۷	۴۱۷	۲۹۹	۲۰۶	۱۱۷	۵۰	۴/۸
۱۶۰۰	۱۴۳۰	۱۲۰۰	۱۰۲۰	۸۲۴	۶۷۰	۵۳۰	۳۹۶	۲۸۳	۱۹۴	۱۱۱	۴۷	۵/۰
۱۵۴۰	۱۳۷۰	۱۱۵۰	۹۷۵	۷۸۸	۶۴۰	۵۰۵	۳۷۷	۲۶۹	۱۸۴	۱۰۴	۴۴	۵/۲
۱۴۸۰	۱۳۲۰	۱۱۰۰	۹۳۴	۷۵۴	۶۱۱	۴۸۲	۳۵۹	۲۵۶	۱۷۴	۹۸	۴۱	۵/۴
۱۴۲۰	۱۲۷۰	۱۰۶۰	۸۹۶	۷۲۳	۵۸۵	۴۶۱	۳۴۳	۲۴۳	۱۶۴	۹۳	۳۹	۵/۶
۱۳۷۰	۱۲۲۰	۱۰۲۰	۸۶۰	۶۹۳	۵۶۱	۴۴۱	۳۲۷	۲۳۲	۱۵۵	۸۸	۳۶	۵/۸
۱۳۳۰	۱۱۸۰	۹۷۶	۸۲۷	۶۶۶	۵۳۸	۴۲۲	۳۱۲	۲۲۱	۱۴۶	۸۲	۳۳	۶/۰
۱۲۸۰	۱۱۴۰	۹۴۱	۷۹۵	۶۴۰	۵۱۶	۴۰۴	۲۹۸	۲۱۰	۱۳۸	۷۷	۳۱	۶/۲
۱۲۴۰	۱۱۰۰	۹۰۷	۷۶۶	۶۱۶	۴۹۶	۳۸۷	۲۸۵	۲۰۰	۱۳۰	۷۲	۲۸	۶/۴
۱۲۰۰	۱۰۶۰	۸۷۶	۷۳۸	۵۹۳	۴۷۶	۳۷۲	۲۷۳	۱۹۱	۱۲۱	۶۷	۲۶	۶/۶
۱۱۷۰	۱۰۳۰	۸۴۶	۷۱۲	۵۷۱	۴۵۸	۳۵۷	۲۶۱	۱۸۱	۱۱۴	۶۲	۲۴	۶/۸
۱۱۳۰	۹۹۳	۸۱۹	۶۸۸	۵۵۱	۴۴۱	۳۴۲	۲۴۹	۱۷۲	۱۰۷	۵۸	۲۲	۷/۰
۱۱۰۰	۹۶۳	۷۹۲	۶۶۴	۵۳۲	۴۲۵	۳۲۹	۲۳۸	۱۶۴	۱۰۱	۵۵	۲۱	۷/۲
۱۰۷۰	۹۳۴	۷۶۷	۶۴۲	۵۱۳	۴۰۹	۳۱۵	۲۲۸	۱۵۶	۹۵	۵۱	۲۰	۷/۴
۱۰۴۰	۹۰۷	۷۴۳	۶۲۱	۴۹۶	۳۹۴	۳۰۳	۲۱۸	۱۴۸	۹۰	۴۸	۱۸	۷/۶
۱۰۱۰	۸۸۲	۷۲۱	۶۰۱	۴۷۹	۳۸۰	۲۹۱	۲۰۸	۱۴۱	۸۵	۴۵	۱۷	۷/۸
۹۸۱	۸۵۷	۶۹۹	۵۸۲	۴۶۳	۳۶۶	۲۷۹	۱۹۹	۱۳۵	۸۰	۴۳	۱۶	۸/۰
۹۵۶	۸۳۴	۶۷۹	۵۶۴	۴۴۸	۳۵۳	۲۶۸	۱۹۰	۱۲۸	۷۶	۴۰	۱۵	۸/۲
۹۳۲	۸۱۲	۶۶۰	۵۴۶	۴۳۲	۳۳۹	۲۵۷	۱۸۲	۱۲۲	۷۲	۳۸	۱۴	۸/۴
۹۱۰	۷۹۰	۶۴۱	۵۲۸	۴۱۷	۳۲۶	۲۴۶	۱۷۴	۱۱۶	۶۸	۳۶	۱۴	۸/۶
۸۸۸	۷۷۰	۶۲۱	۵۰۹	۴۰۲	۳۱۳	۲۳۶	۱۶۶	۱۱۰	۶۴	۳۴	۱۳	۸/۸
۸۶۷	۷۵۱	۶۰۲	۴۹۱	۳۸۶	۳۰۰	۲۲۵	۱۵۸	۱۰۵	۶۱	۳۲	۱۲	۹/۰
۸۴۷	۷۳۱	۵۸۲	۴۷۲	۳۷۱	۲۸۷	۲۱۵	۱۵۰	۹۹	۵۷	۳۰	۱۱	۹/۲
۸۲۸	۷۰۹	۵۶۰	۴۵۳	۳۵۴	۲۷۴	۲۰۴	۱۴۲	۹۴	۵۴	۲۸	۱۱	۹/۴
۸۰۹	۶۸۵	۵۳۷	۴۳۲	۳۳۷	۲۵۹	۱۹۲	۱۳۳	۸۸	۵۰	۲۶	۱۰	۹/۶
۷۸۶	۶۵۶	۵۰۹	۴۰۷	۳۱۶	۲۴۲	۱۷۹	۱۲۴	۸۱	۴۶	۲۴	۹	۹/۸
۷۳۹	۵۹۷	۴۵۴	۳۵۸	۲۷۷	۲۱۰	۱۵۴	۱۰۵	۶۸	۳۸	۱۹	۷	۱۰/۰

جدول ۵-۱۰- حداقل شعاع قوس افقی برای نرخ‌های بریلندی طرح و سرعت طراحی (حداکثر بریلندی ۱۲ درصد)

سرعت طرح (km/h)												e (%)
۱۳۰	۱۲۰	۱۱۰	۱۰۰	۹۰	۸۰	۷۰	۶۰	۵۰	۴۰	۳۰	۲۰	
شعاع قوس افقی (متر)												
۵۴۴۰	۴۹۹۰	۴۲۸۰	۳۷۲۰	۳۰۴۰	۲۵۱۰	۲۰۳۰	۱۵۴۰	۱۱۳۰	۸۰۴	۴۵۹	۲۱۰	NC
۴۰۸۰	۳۷۴۰	۳۱۹۰	۲۷۷۰	۲۲۷۰	۱۸۷۰	۱۵۱۰	۱۱۵۰	۸۳۵	۵۹۴	۳۳۸	۱۵۵	RC
۳۷۱۰	۳۳۹۰	۲۹۰۰	۲۵۱۰	۲۰۵۰	۱۶۹۰	۱۳۶۰	۱۰۴۰	۷۵۵	۵۳۶	۳۰۶	۱۳۹	۲/۲
۳۴۰۰	۳۱۱۰	۲۶۵۰	۲۳۰۰	۱۸۸۰	۱۵۵۰	۱۲۵۰	۹۴۲	۶۸۸	۴۸۸	۲۷۸	۱۲۷	۲/۴
۳۱۴۰	۲۸۶۰	۲۴۴۰	۲۱۱۰	۱۷۳۰	۱۴۲۰	۱۱۴۰	۸۶۵	۶۳۱	۴۴۸	۲۵۵	۱۱۶	۲/۶
۲۹۱۰	۲۶۶۰	۲۲۶۰	۱۹۶۰	۱۶۰۰	۱۳۲۰	۱۰۶۰	۷۹۹	۵۸۳	۴۱۳	۲۳۵	۱۰۷	۲/۸
۲۷۲۰	۲۴۸۰	۲۱۱۰	۱۸۲۰	۱۴۹۰	۱۲۲۰	۹۸۰	۷۴۲	۵۴۱	۳۸۲	۲۱۸	۹۹	۳/۰
۲۵۵۰	۲۳۲۰	۱۹۷۰	۱۷۰۰	۱۳۹۰	۱۱۴۰	۹۱۴	۶۹۲	۵۰۴	۳۵۶	۲۰۲	۹۲	۳/۲
۲۴۰۰	۲۱۸۰	۱۸۵۰	۱۶۰۰	۱۳۰۰	۱۰۷۰	۸۵۶	۶۴۸	۴۷۲	۳۳۲	۱۸۹	۸۶	۳/۴
۲۲۷۰	۲۰۶۰	۱۷۵۰	۱۵۱۰	۱۲۳۰	۱۰۱۰	۸۰۵	۶۰۹	۴۴۳	۳۱۲	۱۷۷	۸۱	۳/۶
۲۱۵۰	۱۹۵۰	۱۶۵۰	۱۴۲۰	۱۱۶۰	۹۴۷	۷۵۹	۵۷۳	۴۱۷	۲۹۳	۱۶۶	۷۶	۳/۸
۲۰۴۰	۱۸۵۰	۱۵۶۰	۱۳۵۰	۱۱۰۰	۸۹۶	۷۱۸	۵۴۲	۳۹۳	۲۷۶	۱۵۷	۷۱	۴/۰
۱۹۴۰	۱۷۶۰	۱۴۹۰	۱۲۸۰	۱۰۴۰	۸۵۰	۶۸۰	۵۱۳	۳۷۲	۲۶۱	۱۴۸	۶۷	۴/۲
۱۸۵۰	۱۶۸۰	۱۴۲۰	۱۲۲۰	۹۸۸	۸۰۸	۶۴۶	۴۸۷	۳۵۳	۲۴۷	۱۴۰	۶۴	۴/۴
۱۷۷۰	۱۶۰۰	۱۳۵۰	۱۱۶۰	۹۴۱	۷۷۰	۶۱۵	۴۳۶	۳۳۵	۲۳۴	۱۳۲	۶۰	۴/۶
۱۷۰۰	۱۵۳۰	۱۲۹۰	۱۱۱۰	۸۹۹	۷۳۴	۵۸۶	۴۴۱	۳۱۹	۲۲۲	۱۲۶	۵۷	۴/۸
۱۶۳۰	۱۴۷۰	۱۲۴۰	۱۰۶۰	۸۶۰	۷۰۲	۵۶۰	۴۲۱	۳۰۴	۲۱۱	۱۱۹	۵۴	۵/۰
۱۵۷۰	۱۴۱۰	۱۱۹۰	۱۰۲۰	۸۲۴	۶۷۲	۵۳۵	۴۰۲	۲۹۰	۲۰۱	۱۱۴	۵۲	۵/۲
۱۵۱۰	۱۳۶۰	۱۱۴۰	۹۷۳	۷۹۰	۶۴۴	۵۱۳	۳۸۴	۲۷۷	۱۹۲	۱۰۸	۴۹	۵/۴
۱۴۶۰	۱۳۱۰	۱۱۰۰	۹۳۶	۷۵۹	۶۱۸	۴۹۲	۳۶۸	۲۶۵	۱۸۳	۱۰۳	۴۷	۵/۶
۱۴۱۰	۱۲۶۰	۱۰۶۰	۹۰۰	۷۳۰	۵۹۴	۴۷۲	۳۵۳	۲۵۴	۱۷۵	۹۸	۴۵	۵/۸
۱۳۶۰	۱۲۲۰	۱۰۲۰	۸۶۷	۷۰۳	۵۷۲	۴۵۴	۳۳۹	۲۴۴	۱۶۷	۹۴	۴۳	۶/۰
۱۳۱۰	۱۱۸۰	۹۸۱	۸۳۷	۶۷۸	۵۵۱	۴۳۶	۳۲۶	۲۳۴	۱۵۹	۹۰	۴۱	۶/۲
۱۲۷۰	۱۱۴۰	۹۴۸	۸۰۸	۶۵۴	۵۳۱	۴۲۰	۳۱۳	۲۲۵	۱۵۳	۸۶	۳۹	۶/۴
۱۲۳۰	۱۱۰۰	۹۱۷	۷۸۱	۶۳۲	۵۱۲	۴۰۵	۳۰۲	۲۱۶	۱۴۶	۸۲	۳۷	۶/۶
۱۲۰۰	۱۰۷۰	۸۸۸	۷۵۵	۶۱۱	۴۹۴	۳۹۱	۲۹۰	۲۰۸	۱۴۰	۷۸	۳۵	۶/۸
۱۱۶۰	۱۰۴۰	۸۶۰	۷۳۱	۵۹۱	۴۷۸	۳۷۷	۲۸۰	۲۰۰	۱۳۴	۷۵	۳۴	۷/۰
۱۱۳۰	۱۰۱۰	۸۳۴	۷۰۸	۵۷۲	۴۶۲	۳۶۴	۲۷۰	۱۹۲	۱۲۸	۷۱	۳۲	۷/۲
۱۱۰۰	۹۷۴	۸۱۰	۶۸۶	۵۵۴	۴۴۷	۳۵۲	۲۶۰	۱۸۵	۱۲۲	۶۸	۳۰	۷/۴
۱۰۷۰	۹۴۷	۷۸۶	۶۶۶	۵۳۷	۴۳۳	۳۴۰	۲۵۱	۱۷۸	۱۱۷	۶۵	۲۹	۷/۶
۱۰۴۰	۹۲۱	۷۶۴	۶۴۶	۵۲۱	۴۲۰	۳۲۹	۲۴۳	۱۷۲	۱۱۲	۶۱	۲۷	۷/۸
۱۰۲۰	۸۹۷	۷۴۳	۶۲۸	۵۰۶	۴۰۷	۳۱۹	۲۳۵	۱۶۵	۱۰۷	۵۸	۲۶	۸/۰
۹۸۹	۸۷۴	۷۲۳	۶۱۰	۴۹۱	۳۹۵	۳۰۹	۲۲۷	۱۵۹	۱۰۲	۵۵	۲۴	۸/۲
۹۶۵	۸۵۲	۷۰۴	۵۹۳	۴۷۷	۳۸۳	۲۹۹	۲۱۹	۱۵۴	۹۷	۵۲	۲۳	۸/۴
۹۴۲	۸۳۱	۶۸۶	۵۷۷	۴۶۴	۳۷۲	۲۹۰	۲۱۲	۱۴۸	۹۳	۵۰	۲۲	۸/۶
۹۲۱	۸۱۱	۶۶۸	۵۶۲	۴۵۱	۳۶۱	۲۸۱	۲۰۵	۱۴۲	۸۸	۴۷	۲۰	۸/۸
۹۰۰	۷۹۲	۶۵۲	۵۴۷	۴۳۹	۳۵۱	۲۷۳	۱۹۸	۱۳۷	۸۵	۴۵	۱۹	۹/۰
۸۸۰	۷۷۴	۶۳۶	۵۳۳	۴۲۸	۳۴۱	۲۶۴	۱۹۱	۱۳۲	۸۱	۴۳	۱۸	۹/۲
۸۶۱	۷۵۶	۶۲۱	۵۲۰	۴۱۶	۳۳۲	۲۵۶	۱۸۵	۱۲۷	۷۷	۴۱	۱۸	۹/۴
۸۴۳	۷۳۹	۶۰۶	۵۰۷	۴۰۶	۳۲۳	۲۴۹	۱۷۹	۱۲۳	۷۴	۳۹	۱۷	۹/۶
۸۲۶	۷۲۳	۵۹۲	۴۹۴	۳۹۵	۳۱۴	۲۴۱	۱۷۳	۱۱۸	۷۱	۳۷	۱۶	۹/۸
۸۰۹	۷۰۸	۵۷۹	۴۸۲	۳۸۵	۳۰۵	۲۳۴	۱۶۷	۱۱۴	۶۸	۳۶	۱۵	۱۰/۰
۷۹۳	۶۹۳	۵۶۶	۴۷۱	۳۷۵	۲۹۶	۲۲۶	۱۶۱	۱۱۰	۶۵	۳۴	۱۴	۱۰/۲
۷۷۸	۶۷۹	۵۵۳	۴۵۹	۳۶۵	۲۸۸	۲۱۹	۱۵۵	۱۰۵	۶۲	۳۳	۱۴	۱۰/۴
۷۶۳	۶۶۵	۵۴۱	۴۴۸	۳۵۵	۲۷۹	۲۱۲	۱۵۰	۱۰۱	۵۹	۳۱	۱۳	۱۰/۶
۷۴۹	۶۵۲	۵۲۹	۴۳۶	۳۴۵	۲۷۰	۲۰۴	۱۴۴	۹۷	۵۷	۳۰	۱۲	۱۰/۸
۷۳۵	۶۳۹	۵۱۶	۴۲۳	۳۳۵	۲۶۱	۱۹۷	۱۳۹	۹۳	۵۴	۲۸	۱۲	۱۱/۰
۷۲۲	۶۲۶	۵۰۳	۴۱۱	۳۲۶	۲۵۲	۱۸۹	۱۳۳	۸۹	۵۱	۲۷	۱۱	۱۱/۲
۷۰۹	۶۰۳	۴۸۸	۳۹۷	۳۱۲	۲۴۲	۱۸۲	۱۲۷	۸۵	۴۹	۲۵	۱۱	۱۱/۴
۶۹۷	۵۹۸	۴۷۲	۳۸۲	۳۰۰	۲۳۲	۱۷۳	۱۲۰	۸۰	۴۶	۲۴	۱۰	۱۱/۶
۶۸۵	۵۷۹	۴۵۳	۳۶۴	۲۸۵	۲۱۹	۱۶۳	۱۱۳	۷۵	۴۳	۲۲	۹	۱۱/۸
۶۶۵	۵۴۰	۴۱۴	۳۲۸	۲۵۵	۱۹۴	۱۴۳	۹۸	۶۴	۳۶	۱۸	۷	۱۲/۰

۲-۳-۵- محدودیت نرخ برابندی با توجه به سرعت طرح

زمانی که خودرو از مسیر مستقیم وارد قوس می شود، در نرخ های برابندی زیاد، جابه جایی جانبی رخ می دهد. در هر صورت برای کاهش جابه جایی جانبی وسایل نقلیه در سرعت های کم، نرخ برابندی انتخابی در سرعت طرح های کمتر باید به مقادیر جدول (۵-۱۱) محدود شود. در غیر این صورت اضافه عرض لازم برای کاهش امکان تجاوز وسیله نقلیه به خط مجاور، در نظر گرفته شود.

جدول ۵-۱۱- مقدار برابندی در سرعت های کم

سرعت طرح (کیلومتر بر ساعت)	نرخ برابندی (درصد)
۲۰	۸
۳۰	۸
۴۰	۱۰
۵۰	۱۱
۶۰	۱۱
۷۰	۱۲

۳-۳-۵- طول تأمین برابندی

از نظر تأمین ایمنی خودرو و همچنین حفظ زیبایی مسیر و اجتناب از واکنش های آنی در مسیر، تغییرات لازم در شیب عرضی راه، بهتر است به صورت تدریجی و ملایم و در طولی از راه، قبل و بعد از قوس های افقی انجام شود که طول تأمین برابندی نامیده می شود.

طول تأمین برابندی (L_r) از مجموع دو قسمت تشکیل شده است:

الف- حداقل طول شیب برابندی (L_r): طولی است که شیب عرضی از مقدار صفر به شیب برابندی طرح شده (و بالعکس) می رسد. معمولاً برای قوس های دایره ای ساده، بخشی از طول شیب برابندی در قبل از قوس افقی دایره ای و بخشی از آن در قوس افقی دایره ای اعمال می شود.

طول شیب برابندی، بر اساس حداکثر شیب طولی نسبی لبه سواره رو (اختلاف قابل قبول شیب طولی میان محور چرخش و لبه سواره رو) بر اساس رابطه (۵-۹) تعیین می شود.

$$L_r = \frac{(wn_1)e_d}{\Delta} (b_w) \quad (5-9)$$

که در آن:

L_r : حداقل طول شیب برابندی (متر)،

Δ : حداکثر تغییر شیب طولی نسبی [لبه سواره رو] (جدول (۵-۱۲))،

n_1 : تعداد خط های دوران یافته،

W : عرض هر خط عبور (متر)،

e_d : نرخ برابندی طرح (درصد)، و

b_w : ضریب اصلاحی تعداد خط‌های چرخش یافته (مطابق جدول (۵-۱۳)).

رابطه (۵-۹) برای راه‌های جدانشده به راحتی می‌توان استفاده نمود که چرخش حول خط میانی انجام می‌شود. در این حالت تعداد خط‌های چرخش یافته (n_1) برابر با نصف تعداد خط‌ها در مقطع عرضی می‌باشد. در صورتی که چرخش حول خط مبنای دیگری انجام شود (wn_1) برابر با عرضی خواهد بود که در یک صفحه به اندازه شیب برابندی طرح چرخش یافته است. در جاده‌های جداشده طول برابندی برای هر کف راه به طور مجزا محاسبه و لحاظ می‌گردد.

جدول ۵-۱۲- حداکثر تغییر شیب طولی نسبی برای سرعت‌های مختلف

سرعت طرح (کیلومتر بر ساعت)	حداکثر تغییر شیب نسبی (درصد)
۲۰	۰/۸۰
۳۰	۰/۷۵
۴۰	۰/۷۰
۵۰	۰/۶۵
۶۰	۰/۶۰
۷۰	۰/۵۵
۸۰	۰/۵۰
۹۰	۰/۴۷
۱۰۰	۰/۴۴
۱۱۰	۰/۴۱
۱۲۰	۰/۳۸
۱۳۰	۰/۳۵



جدول ۵-۱۳- ضریب تعدیل تعداد خط‌های چرخش یافته

تعداد خط‌های دوران یافته (n_1)	ضریب اصلاحی (b_w) *
۱	۱/۰۰
۱/۵	۰/۸۳
۲	۰/۷۵
۲/۵	۰/۷۰
۳	۰/۶۷
۳/۵	۰/۶۴
$*b_w = [1 + 0.5(n_1 - 1)] / n_1$	

بر اساس رابطه (۵-۹) و مطالب بیان شده، طول شیب برابندی برای راه‌های دو خطه و چهار خطه جداشده، مطابق جدول (۵-۱۴)، است. در این جدول L_r^1 طول شیب برابندی برای راه‌های دو خطه با چرخش حول محور میانی و L_r^2 طول شیب برابندی برای راه‌های چهار خطه با چرخش حول محور میانی می‌باشد. مقادیر این جدول برای هر خط به عرض ۳/۶۰ متر می‌باشد. برای عرض خط کمتر یا بیشتر به نسبت عرض‌ها، این مقادیر به ترتیب کاهش یا افزایش می‌یابند.



جدول ۵-۱۴- حداقل طول شیب بریلندی برای راههای دو خطه و چهار خطه جدانشده (L_R)

۷۰		۶۰		۵۰		۴۰		۳۰		۲۰		سرعت طرح (کیلومتر بر ساعت)
۲	۱	۲	۱	۲	۱	۲	۱	۲	۱	۲	۱	تعداد خطهای دوران
L_R^2	L_R^1	L_R^2	L_R^1	L_R^2	L_R^1	L_R^2	L_R^1	L_R^2	L_R^1	L_R^2	L_R^1	بریلندی (درصد)
۱۵	۱۰	۱۴	۹	۱۳	۸	۱۲	۸	۱۱	۷	۱۰	۷	۱/۵
۲۰	۱۳	۱۸	۱۲	۱۷	۱۱	۱۵	۱۰	۱۴	۱۰	۱۴	۹	۲/۰
۲۲	۱۴	۲۰	۱۳	۱۸	۱۲	۱۷	۱۱	۱۶	۱۱	۱۵	۱۰	۲/۲
۲۴	۱۶	۲۲	۱۴	۲۰	۱۳	۱۹	۱۲	۱۷	۱۲	۱۶	۱۱	۲/۴
۲۵	۱۷	۲۳	۱۶	۲۲	۱۴	۲۰	۱۳	۱۹	۱۲	۱۸	۱۲	۲/۶
۲۷	۱۸	۲۵	۱۷	۲۳	۱۶	۲۲	۱۴	۲۰	۱۳	۱۹	۱۳	۲/۸
۲۹	۲۰	۲۷	۱۸	۲۵	۱۷	۲۳	۱۵	۲۲	۱۴	۲۰	۱۴	۳/۰
۳۱	۲۱	۲۹	۱۹	۲۷	۱۸	۲۵	۱۶	۲۳	۱۵	۲۲	۱۴	۳/۲
۳۳	۲۲	۳۱	۲۰	۲۸	۱۹	۲۶	۱۷	۲۴	۱۶	۲۳	۱۵	۳/۴
۳۵	۲۴	۳۲	۲۲	۳۰	۲۰	۲۸	۱۹	۲۶	۱۷	۲۴	۱۶	۳/۶
۳۷	۲۵	۳۴	۲۳	۳۲	۲۱	۲۹	۲۰	۲۷	۱۸	۲۶	۱۷	۳/۸
۳۹	۲۶	۳۶	۲۴	۳۳	۲۲	۳۱	۲۱	۲۹	۱۹	۲۷	۱۸	۴/۰
۴۱	۲۷	۳۸	۲۵	۳۵	۲۳	۳۲	۲۲	۳۰	۲۰	۲۸	۱۹	۴/۲
۴۳	۲۹	۴۰	۲۶	۳۷	۲۴	۳۴	۲۳	۳۲	۲۱	۳۰	۲۰	۴/۴
۴۵	۳۰	۴۱	۲۸	۳۸	۲۵	۳۵	۲۴	۳۳	۲۲	۳۱	۲۱	۴/۶
۴۷	۳۱	۴۳	۲۹	۴۰	۲۷	۳۷	۲۵	۳۵	۲۳	۳۲	۲۲	۴/۸
۴۹	۳۳	۴۵	۳۰	۴۲	۲۸	۳۹	۲۶	۳۶	۲۴	۳۴	۲۳	۵/۰
۵۱	۳۴	۴۷	۳۱	۴۳	۲۹	۴۰	۲۷	۳۷	۲۵	۳۵	۲۳	۵/۲
۵۳	۳۵	۴۹	۳۲	۴۵	۳۰	۴۲	۲۸	۳۹	۲۶	۳۶	۲۴	۵/۴
۵۵	۳۷	۵۰	۳۴	۴۷	۳۱	۴۳	۲۹	۴۰	۲۷	۳۸	۲۵	۵/۶
۵۷	۳۸	۵۲	۳۵	۴۸	۳۲	۴۵	۳۰	۴۲	۲۸	۳۹	۲۶	۵/۸
۵۹	۳۹	۵۴	۳۶	۵۰	۳۳	۴۸	۳۱	۴۳	۲۹	۴۱	۲۷	۶/۰
۶۱	۴۱	۵۶	۳۷	۵۲	۳۴	۴۸	۳۲	۴۵	۳۰	۴۲	۲۸	۶/۲
۶۳	۴۲	۵۸	۳۸	۵۳	۳۵	۴۹	۳۳	۴۶	۳۱	۴۳	۲۹	۶/۴
۶۵	۴۳	۵۹	۴۰	۵۵	۳۷	۵۱	۳۴	۴۸	۳۲	۴۵	۳۰	۶/۶
۶۷	۴۵	۶۱	۴۱	۵۶	۳۸	۵۲	۳۵	۴۹	۳۳	۴۶	۳۱	۶/۸
۶۹	۴۶	۶۳	۴۲	۵۸	۳۹	۵۴	۳۶	۵۰	۳۴	۴۷	۳۱	۷/۰
۷۱	۴۷	۶۵	۴۳	۶۰	۴۰	۵۶	۳۷	۵۲	۳۵	۴۹	۳۲	۷/۲
۷۳	۴۸	۶۷	۴۴	۶۱	۴۱	۵۷	۳۸	۵۳	۳۶	۵۰	۳۳	۷/۴
۷۵	۵۰	۶۸	۴۶	۶۳	۴۲	۵۹	۳۹	۵۵	۳۶	۶۱	۳۴	۷/۶
۷۷	۵۱	۷۰	۴۷	۶۵	۴۳	۶۰	۴۰	۵۶	۳۷	۵۳	۳۵	۷/۸
۷۹	۵۲	۷۲	۴۸	۶۶	۴۴	۶۲	۴۱	۵۸	۳۸	۵۴	۳۶	۸/۰
۸۱	۵۴	۷۴	۴۹	۶۸	۴۵	۶۳	۴۲	۵۹	۳۹	۵۵	۳۷	۸/۲
۸۲	۵۵	۷۶	۵۰	۷۰	۴۷	۶۵	۴۳	۶۰	۴۰	۵۷	۳۸	۸/۴
۸۴	۵۶	۷۷	۵۲	۷۱	۴۸	۶۶	۴۴	۶۲	۴۱	۵۸	۳۹	۸/۶
۸۶	۵۸	۷۹	۵۳	۷۳	۴۹	۶۸	۴۵	۶۳	۴۲	۵۹	۴۰	۸/۸
۸۹	۵۹	۸۱	۵۴	۷۵	۵۰	۶۹	۴۶	۶۵	۴۳	۶۱	۴۰	۹/۰
۹۰	۶۰	۸۳	۵۵	۷۶	۵۱	۷۱	۴۷	۶۶	۴۴	۶۲	۴۱	۹/۲
۹۲	۶۲	۸۵	۵۶	۷۸	۵۲	۷۳	۴۸	۶۸	۴۵	۶۳	۴۲	۹/۴
۹۴	۶۳	۸۶	۵۸	۸۰	۵۳	۷۴	۴۹	۶۹	۴۸	۶۵	۴۳	۹/۶
۹۶	۶۴	۸۸	۵۹	۸۱	۵۴	۷۶	۵۰	۷۱	۴۷	۶۶	۴۴	۹/۸
۹۸	۶۵	۹۰	۶۰	۸۳	۵۵	۷۷	۵۱	۷۲	۴۰	۶۸	۴۵	۱۰/۰
۱۰۰	۶۷	۹۲	۶۱	۸۵	۵۶	۷۹	۵۲	۷۳	۴۹	۸۹	۴۶	۱۰/۲
۱۰۲	۶۸	۹۴	۶۲	۸۶	۵۸	۸۰	۵۳	۷۵	۵۰	۷۰	۴۷	۱۰/۴
۱۰۴	۶۹	۹۵	۶۴	۸۸	۵۹	۸۲	۵۵	۷۶	۵۱	۷۲	۴۸	۱۰/۶
۱۰۶	۷۱	۹۷	۶۵	۹۰	۶۰	۸۳	۵۶	۷۸	۵۲	۷۳	۴۹	۱۰/۸
۱۰۸	۷۲	۹۹	۶۶	۹۱	۶۱	۸۵	۵۷	۷۹	۵۳	۷۴	۵۰	۱۱/۰
۱۱۰	۷۳	۱۰۱	۶۷	۹۳	۶۲	۸۶	۵۸	۸۱	۵۴	۷۶	۵۰	۱۱/۲
۱۱۲	۷۵	۱۰۳	۶۹	۹۵	۶۳	۸۸	۵۹	۸۲	۵۵	۷۷	۵۱	۱۱/۴
۱۱۴	۷۶	۱۰۴	۷۰	۹۶	۶۴	۸۹	۶۰	۸۴	۵۶	۷۸	۵۲	۱۱/۶
۱۱۶	۷۷	۱۰۶	۷۱	۹۹	۶۵	۹۱	۶۱	۸۵	۵۷	۸۰	۵۳	۱۱/۸
۱۱۸	۷۹	۱۰۹	۷۲	۱۰۰	۶۶	۹۳	۶۲	۸۸	۵۸	۸۱	۵۴	۱۲/۰

ادامه جدول ۵-۱۴- حداقل طول شیب برابندی برای راه‌های دو خطه و چهار خطه جدانشده (L_r)

۱۳۰		۱۲۰		۱۱۰		۱۰۰		۹۰		۸۰		سرعت طرح (کیلومتر بر ساعت)
۲	۱	۲	۱	۲	۱	۲	۱	۲	۱	۲	۱	تعداد خط‌های دوران
L_r^2	L_r^1	L_r^2	L_r^1	L_r^2	L_r^1	L_r^2	L_r^1	L_r^2	L_r^1	L_r^2	L_r^1	برابندی (درصد)
۲۳	۱۵	۲۱	۱۴	۲۰	۱۳	۱۸	۱۲	۱۷	۱۲	۱۶	۱۱	۱/۵
۳۱	۲۱	۲۸	۱۹	۲۵	۱۸	۲۵	۱۶	۲۳	۱۶	۲۲	۱۴	۲/۰
۳۴	۲۳	۳۱	۲۱	۲۹	۱۹	۲۷	۱۸	۲۵	۱۷	۲۴	۱۶	۲/۲
۳۷	۲۵	۳۴	۲۳	۳۲	۲۱	۲۹	۲۰	۲۶	۱۸	۲۶	۱۷	۲/۴
۴۰	۲۷	۳۷	۲۵	۳۴	۲۳	۳۲	۲۱	۳۰	۲۰	۲۸	۱۹	۲/۶
۴۳	۲۹	۴۰	۲۷	۳۷	۲۵	۳۴	۲۳	۳۲	۲۱	۳۰	۲۰	۲/۸
۴۸	۳۱	۴۳	۲۸	۴۰	۲۶	۳۷	۲۵	۳۴	۲۳	۳۲	۲۲	۳/۰
۴۹	۳۳	۴۵	۳۰	۴۲	۲۸	۳۹	۲۶	۳۷	۲۵	۳۵	۲۳	۳/۲
۵۲	۳۶	۴۸	۳۲	۴۵	۳۰	۴۲	۲۸	۳۹	۲۶	۳۷	۲۴	۳/۴
۵۶	۳۷	۵۱	۳۴	۴۷	۳۲	۴۴	۲۹	۴۱	۲۸	۳۹	۲۶	۳/۶
۵۹	۳۹	۵۴	۳۶	۵۰	۳۳	۴۷	۳۱	۴۴	۲۹	۴۱	۲۷	۳/۸
۶۲	۴۱	۵۷	۳۸	۵۳	۳۵	۴۹	۳۳	۴۶	۳۱	۴۳	۲۹	۴/۰
۶۶	۴۳	۶۰	۴۰	۵۵	۳۷	۵۲	۳۴	۴۸	۳۲	۴۵	۳۰	۴/۲
۶۸	۴۵	۶۳	۴۲	۵۸	۳۹	۵۴	۳۶	۶۱	۳۴	۴۸	۳۲	۴/۴
۷۱	۴۷	۶۵	۴۴	۶۱	۴۰	۶۶	۳۸	۵۳	۳۵	۵۰	۳۳	۴/۶
۷۴	۴۹	۶۸	۴۵	۶۳	۴۲	۵۹	۳۹	۶۶	۳۷	۵۲	۳۵	۴/۸
۷۷	۵۱	۷۱	۴۷	۶۶	۴۴	۶۱	۴۱	۵۷	۳۸	۵۴	۳۶	۵/۰
۸۰	۵۳	۷۴	۴۹	۶۸	۴۶	۶۴	۴۳	۶۰	۴۰	۵۶	۳۷	۵/۲
۸۳	۵۶	۷۷	۵۱	۷۱	۴۷	۶۵	۴۴	۶۲	۴۱	۵۸	۳۹	۵/۴
۸۵	۵۸	۸۰	۵۳	۷۴	۴۹	۶۹	۴۶	۶۴	۴۳	۶۰	۴۰	۵/۶
۸۹	۶۰	۸۲	۵۵	۷۸	۵۱	۷۱	۴۷	۶۷	۴۴	۶۳	۴۲	۵/۸
۹۳	۶۲	۸۵	۵۷	۷۹	۵۳	۷۴	۴۹	۶۹	۴۵	۶۵	۴۳	۶/۰
۹۸	۶۴	۸۹	۵۹	۸۲	۵۴	۷۶	۵۱	۷۱	۴۷	۶۷	۴۵	۶/۲
۹۹	۶۶	۹۱	۶۱	۸۴	۵۶	۷۹	۵۲	۷۴	۴۹	۶۹	۴۶	۶/۴
۱۰۲	۶۸	۹۴	۶۳	۸۷	۵۸	۸۱	۵۴	۷۶	۵۱	۷۱	۴۸	۶/۶
۱۰۵	۷۰	۹۷	۶۴	۹۰	۶۰	۸۳	۵۶	۷۸	۵۲	۷۳	۴۹	۶/۸
۱۰۸	۷۲	۹۹	۶۶	۹۲	۶۱	۸۶	۵۷	۸۰	۵۴	۷۶	۵۰	۷/۰
۱۱۱	۷۴	۱۰۲	۶۸	۹۵	۶۳	۸۸	۵۹	۸۳	۵۵	۷۸	۵۲	۷/۲
۱۱۴	۷۶	۱۰۵	۷۰	۹۷	۶۵	۹۱	۶۱	۸۵	۵۷	۸۰	۵۳	۷/۴
۱۱۷	۷۸	۱۰۸	۷۲	۱۰۰	۶۷	۹۳	۶۲	۸۷	۵۸	۸۲	۵۵	۷/۶
۱۲۰	۸۰	۱۱۱	۷۴	۱۰۳	۶۸	۹۶	۶۴	۹۰	۶۰	۸۴	۵۶	۷/۸
۱۲۳	۸۲	۱۱۴	۷۶	۱۰۵	۷۰	۹۸	۶۵	۹۲	۶۱	۸۶	۵۸	۸/۰
۱۲۷	۸۴	۱۱۷	۷۸	۱۰۶	۷۲	۱۰۱	۶۷	۹۴	۶۳	۸۹	۵۹	۸/۲
۱۳۰	۸۸	۱۱۹	۸۰	۱۱۱	۷۴	۱۰۳	۶۹	۹۷	۶۴	۹۱	۶۰	۸/۴
۱۳۳	۸۹	۱۲۲	۸۱	۱۱۳	۷۶	۱۰۶	۷۰	۹۹	۶۶	۹۳	۶۲	۸/۶
۱۳۶	۹۱	۱۲۵	۸۳	۱۱۶	۷۷	۱۰۸	۷۲	۱۰۱	۶۷	۹۵	۶۳	۸/۸
۱۳۹	۹۳	۱۲۹	۸۵	۱۱۹	۷۹	۱۱۰	۷۴	۱۰۳	۶۹	۹۷	۶۵	۹/۰
۱۴۲	۹۵	۱۳۱	۸۷	۱۲۱	۸۱	۱۱۳	۷۵	۱۰۶	۷۰	۹۹	۶۶	۹/۲
۱۴۵	۹۷	۱۳۴	۸۹	۱۲۴	۸۳	۱۱۶	۷۷	۱۰۸	۷۲	۱۰۲	۶۸	۹/۴
۱۴۸	۹۹	۱۳۶	۹۱	۱۲۸	۸۴	۱۱۸	۷۹	۱۱۰	۷۴	۱۰۴	۶۹	۹/۶
۱۶۱	۱۰۱	۱۳۹	۹۳	۱۲۹	۸۶	۱۲۰	۸۰	۱۱۳	۷۵	۱۰۶	۷۱	۹/۸
۱۵۴	۱۰۳	۱۴۲	۹۵	۱۳۲	۸۸	۱۲۳	۸۲	۱۱۶	۷۷	۱۰۸	۷۲	۱۰/۰
۱۵۷	۱۰۶	۱۴۵	۹۷	۱۳۴	۹۰	۱۲۵	۸۳	۱۱۷	۷۸	۱۱۰	۷۳	۱۰/۲
۱۶۰	۱۰۷	۱۴۸	۹۹	۱۳۷	۹۱	۱۲۸	۸۵	۱۱۹	۸۰	۱۱۲	۷۵	۱۰/۴
۱۶۴	۱۰۹	۱۵۱	۱۰۰	۱۴۰	۹۳	۱۳۰	۸۷	۱۲۲	۸۱	۱۱۴	۷۶	۱۰/۶
۱۶۷	۱۱۱	۱۵۳	۱۰۲	۱۴۲	۹۵	۱۳۳	۸۸	۱۲۴	۸۳	۱۱۷	۷۸	۱۰/۸
۱۷۰	۱۱۳	۱۵۸	۱۰۴	۱۴۵	۹۷	۱۳۵	۹۰	۱۲۶	۸۴	۱۱۹	۷۹	۱۱/۰
۱۷۳	۱۱۵	۱۵۹	۱۰۶	۱۴۸	۹۸	۱۳۷	۹۲	۱۲۹	۸۵	۱۲۱	۸۱	۱۱/۲
۱۷۶	۱۱۷	۱۶۲	۱۰۸	۱۵۰	۱۰۰	۱۴۰	۹۳	۱۳۱	۸۷	۱۲۳	۸۲	۱۱/۴
۱۷۹	۱۱۹	۱۶۵	۱۱۰	۱۵۳	۱۰۲	۱۴۲	۹۵	۱۳۳	۸۸	۱۲۵	۸۴	۱۱/۶
۱۸۲	۱۲۱	۱۶۸	۱۱۲	۱۵۵	۱۰۴	۱۴۵	۹۷	۱۳۶	۹۰	۱۲۷	۸۵	۱۱/۸
۱۸۵	۱۲۳	۱۷۱	۱۱۴	۱۵۸	۱۰۵	۱۴۷	۹۹	۱۳۸	۹۲	۱۳۰	۸۸	۱۲/۰

ب- حداقل طول حذف شیب مخالف (L_t): طولی است که شیب عرضی مخالف شیب برابندی طرح حذف شده و به شیب عرضی صفر می‌رسد. طول حذف شیب مخالف قبل از قوس افقی دایره‌ای ساده یا اتصال تدریجی و در بخش تانژانت مستقیم اعمال می‌شود. طول حذف شیب مخالف، از رابطه (۵-۱۰) به دست می‌آید.

$$L_t = \frac{e_{NC}}{e_d} L_r \quad (5-10)$$

که در آن:

L_t = حداقل طول حذف شیب مخالف (متر)،

L_r = حداقل طول شیب برابندی (متر)،

e_d = نرخ برابندی طرح (درصد)، و

e_{NC} = نرخ شیب عرضی راه در مسیر تانژانت (درصد).

چنانچه جهت اعمال طول شیب برابندی، منحنی اتصال تدریجی به کار رود، در رابطه (۵-۱۰)، به جای L_r ، از L_s (طول منحنی اتصال تدریجی حلزونی) استفاده می‌شود.

۴-۳-۵- محل اعمال برابندی

اکیداً توصیه می‌شود که در کلیه قوس‌های افقی جهت اعمال برابندی از قوس اتصال تدریجی حلزونی استفاده شود. در صورتی که برای اتصال بخش مستقیم مسیر به قوس افقی، از قوس اتصال تدریجی استفاده شود، تغییر شیب عرضی از شیب صفر به شیب برابندی در طول قوس اتصال تدریجی اعمال شود. بنابراین حداقل طول قوس اتصال تدریجی، برابر با طول شیب برابندی خواهد بود. در صورتی که قوس دایره‌ای ساده به کار رود باید درصدی از برابندی در مسیر مستقیم و باقی آن در قوس افقی اجرا گردد. در این خصوص لازم است جدول (۵-۱۵) لحاظ شود. برای قوس‌های افقی با مقادیر نزدیک به حداکثر نرخ برابندی و حداقل شعاع این رابطه برای درصدهای ۷۰ تا ۹۰ اقناع می‌شود.

جدول ۵-۱۵- محل طول شیب برابندی جهت کاهش حرکت جانبی خودروها در قوس دایره‌ای ساده

تعیین سهم طول شیب بر بلندی قبل از قوس افقی				سرعت طرح (کیلومتر بر ساعت)
تعداد خطوط دوران کننده				
۳/۵-۳/۰	۲/۵-۲/۰	۱/۵	۱/۰	
۰/۹۰	۰/۹۰	۰/۸۵	۰/۸۰	۷۰ تا ۲۰
۰/۸۵	۰/۸۰	۰/۷۵	۰/۷۰	۱۳۰ تا ۸۰

omoorepeyman.ir

۵-۳-۳- قوس اتصال تدریجی

این قوس‌ها که به نام قوس‌های پیوندی، کلوتوئید یا حلزونی هم مشهورند؛ به منظور تأمین ایمنی و راحتی کافی در طرح راه مورد استفاده قرار می‌گیرند. بهتر است برای اتصال دو قوس افقی با اختلاف شعاع نسبتاً زیاد و یا اتصال یک تانژانت به یک قوس افقی دایره‌ای با شعاع کوچکتر از مقادیر داده شده در جدول (۵-۱۶)، از قوس اتصال تدریجی (کلوتوئید

یا مشابه آن) استفاده شود. البته توصیه می‌شود که در تمام طرح‌ها در امتداد افقی برای تغییرات انحنای قوس اتصال تدریجی حلزونی استفاده شود.

جدول ۵-۱۶- شعاع حداکثر قوس افقی برای استفاده از قوس اتصال تدریجی

سرعت طرح (کیلومتر بر ساعت)	شعاع حداکثر (متر)
۲۰	۲۴
۳۰	۵۴
۴۰	۹۵
۵۰	۱۴۸
۶۰	۲۱۳
۷۰	۲۹۰
۸۰	۳۷۹
۹۰	۴۸۰
۱۰۰	۵۹۲
۱۱۰	۷۱۶
۱۲۰	۸۵۲
۱۳۰	۱۰۰۰
نکته: مزایای ایمنی استفاده از قوس اتصال تدریجی برای شعاع‌های بزرگتر، ناچیز است.	

استفاده از قوس اتصال تدریجی برای راه‌هایی با قوس‌های افقی با شعاع بزرگ به ندرت ضرورت پیدا می‌کند. قوس اتصال تدریجی دارای مزایای زیر است:

الف) قوس اتصال تدریجی مسیری را ایجاد می‌کند که با طبیعت رانندگی سازگاری دارد و به آسانی قابل پیمایش است به طوری که نیروی گریز از مرکز به تدریج تغییر می‌کند.

ب) اعمال برابندی از مقدار صفر تا مقدار حداکثر آن می‌تواند در طول قوس اتصال تدریجی (طول لازم برای تغییر شیب عرضی مسیر از شیب صفر به شیب برابندی) انجام شود.

پ) اعمال اضافه عرض سواره‌رو در قوس افقی، می‌تواند در طول قوس اتصال تدریجی انجام شود.

ت) به کاربردن قوس اتصال تدریجی سبب می‌شود که شکستگی ظاهری طرح در نقطه شروع و خاتمه قوس افقی دایره‌ای شکل رفع شود و در نتیجه، راه، ظاهری خوش منظر داشته باشد.

معمولاً برای قوس اتصال تدریجی از منحنی کلوئوئید استفاده می‌شود. طول مطلوب قوس اتصال تدریجی بر اساس حداقل زمان پیمایش قوس اتصال تدریجی برابر ۲ ثانیه که میزان سرعت جانبی و در نتیجه جابه‌جایی جانبی وسیله نقلیه به خط مجاور را در حد مطلوب نگه می‌دارد، طبق جدول (۵-۱۷) توصیه می‌شود.

جدول ۵-۱۷- طول مطلوب برای قوس اتصال تدریجی

سرعت طرح (کیلومتر بر ساعت)	طول اتصال تدریجی (متر)
۲۰	۱۱
۳۰	۱۷
۴۰	۲۲
۵۰	۲۸
۶۰	۳۳
۷۰	۳۹
۸۰	۴۴
۹۰	۵۰
۱۰۰	۵۶
۱۱۰	۶۱
۱۲۰	۶۷
۱۳۰	۷۲

حداقل طول قوس اتصال تدریجی بر اساس راحتی راننده و سرنشین $(\frac{V^3}{RC} = 0.214)$ که $L_{s,min}$ ، حداکثر نرخ تغییرات شتاب جانبی برابر $1/2$ متر بر مکعب ثانیه است) و جابه‌جایی جانبی بین مسیر تانژانت و قوس افقی دایره‌ای $L_{s,min} = \sqrt{24P_{min}R}$ که P_{min} حداقل جابه‌جایی جانبی بین تانژانت و قوس افقی دایره‌ای برابر 0.2 متر است) از روابط (۵-۱۱) و (۵-۱۲) (هر کدام که بزرگتر است) به دست می‌آید:

$$L_{s,min} = 2/19 \sqrt{R} \quad (۵-۱۱)$$

$$L_{s,min} = 0.018 \frac{V^3}{R} \quad (۵-۱۲)$$

که در آن:

$L_{s,min}$ = حداقل طول منحنی اتصال تدریجی (متر)،

V = سرعت طرح (کیلومتر بر ساعت)، و

R = شعاع قوس دایره‌ای (متر).

در مورد مسیرهای گردشی در تقاطع‌های همسطح و تبادل‌ها حداقل طول قوس اتصال تدریجی را می‌توان برای ضابطه

آخر از جدول ۵-۱۸ به دست آورد:

جدول ۵-۱۸- حداقل طول قوس کلوتوئید برای مسیرهای گردشی

سرعت طرح (km/h)	حداقل شعاع (m)	C مفروض (m/s^3)	طول محاسباتی (m)	طول حداقل طراحی (m)
۳۰	۲۵	$1/2$	۱۹	۲۰
۴۰	۵۰	$1/1$	۲۵	۲۵
۵۰	۸۰	$1/0$	۳۳	۳۵
۶۰	۱۲۵	$0/9$	۴۱	۴۵
۷۰	۱۶۰	$0/8$	۵۷	۶۰

طول قوس اتصال تدریجی نباید از طول به دست آمده از رابطه (۵-۱۳) بیشتر باشد $L_{s,max} = \sqrt{24P_{max}R}$ که P_{max} حداکثر جابه‌جایی جانبی بین تانژانت و قوس افقی دایره‌ای برابر ۱ متر است):

$$L_{s,max} = 4/90 \sqrt{R} \quad (۵-۱۳)$$

که در آن:

$L_{s,max}$ = حداکثر طول منحنی اتصال تدریجی (متر)، و

R = شعاع قوس دایره‌ای (متر).

روش عملی‌تر برای تعیین حداقل طول قوس اتصال تدریجی، به کار بردن طول شیب بربلندی (L_r) است. در این حالت کل بربلندی باید در طول قوس اتصال تدریجی اعمال شده و در شروع قوس افقی (PC) بربلندی کامل وجود دارد.

۵-۳-۴- محدودیت نرخ بربلندی با توجه به شیب نسبی زیاد

با توجه به اینکه استفاده از بربلندی در محل قوس اتصال تدریجی ممکن است سبب افزایش حداکثر شیب نسبی شود، بهتر است محاسبات به گونه‌ای انجام گیرد که مقادیر نرخ بربلندی از مقادیر جدول (۵-۱۹) تجاوز نکند:

جدول ۵-۱۹- محدودیت نرخ بربلندی بر اساس شیب نسبی زیاد

تعداد خطوط دوران یافته			سرعت طرح (کیلومتر بر ساعت)
۳	۲	۱	
۱/۳	۱/۹	۳/۷	۲۰
۱/۷	۲/۶	۵/۲	۳۰
۲/۲	۳/۲	۶/۵	۴۰
۲/۵	۳/۸	۷/۵	۵۰
۲/۸	۴/۲	۸/۳	۶۰
۳/۰	۴/۵	۸/۹	۷۰
۳/۱	۴/۶	۹/۳	۸۰
۳/۳	۴/۹	۹/۸	۹۰
۳/۴	۵/۱	۱۰/۲	۱۰۰
۳/۵	۵/۲	۱۰/۴	۱۱۰
۳/۵	۵/۳	۱۰/۶	۱۲۰
۳/۵	۵/۳	۱۰/۶	۱۳۰

۵-۳-۵- نحوه اعمال بربلندی

برای اعمال بربلندی معمولاً از سه روش زیر برای مقاطع تاجدار استفاده می‌شود:

الف - دوران مقطع عرضی حول محور طولی راه؛

ب - دوران مقطع عرضی حول لبه داخلی؛ و

ج - دوران مقطع عرضی حول لبه خارجی.

موارد یاد شده در شکل (۵-۲) نشان داده شده است. روش اول، به دلیل کمترین مقدار تغییر مکان در لبه‌های روسازی، از متداول‌ترین روش‌ها برای راه‌های دو طرفه بدون میانه یا با میانه کم عرض است.

در انتخاب نوع روش بهتر است به نحوه تخلیه آب‌های سطحی، زیبایی، اجتناب از شیب‌های بحرانی و متناسب بودن قرارگیری روسازی نسبت به زمین طبیعی اطراف توجه شود. در مواردی که محل لبه داخلی روسازی برای کانال تخلیه آب‌های سطحی در نظر گرفته شده، روش دوم و در مواردی که تأکید بر ظاهر راه است، از روش سوم استفاده می‌شود. برای جلوگیری از نمودار شدن شکستگی محل‌های تغییر شیب بهتر است از یک قوس قائم کوتاه مطابق شکل (۵-۳)، برای گرد کردن استفاده شود. حداقل طول این قوس قائم (بر حسب متر) برابر $0/2$ سرعت طرح (کیلومتر بر ساعت) خواهد بود. در مقاطع با شیب عرضی یکطرفه، دوران مقطع عرضی حول لبه خارجی یا داخلی به شرح شکل (۵-۳) انجام می‌گیرد. در رابط‌ها می‌توان از این حالت استفاده نمود.

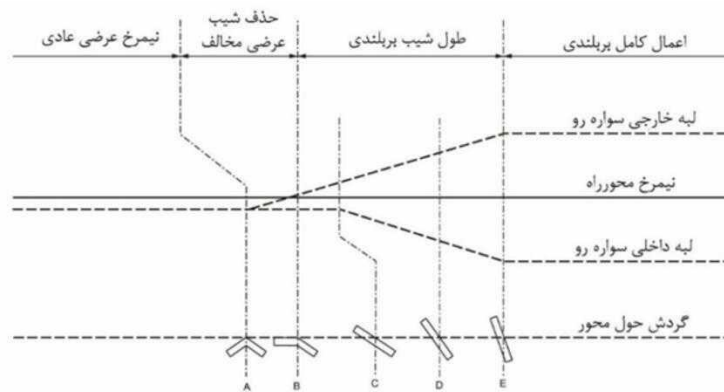
در مسیرهای جدا شده و دارای میانه، بسته به عرض و مقطع عرضی میانه، سه حالت زیر طبق شکل (۵-۴) در اعمال برابندی قابل استفاده است:

الف) حالت اول: اعمال برابندی در تمام عرض راه (شامل میانه) (شکل (۵-۴) الف))، که برای میانه‌های کم عرض با برابندی متوسط مناسب است. توصیه می‌شود این حالت برای میانه‌هایی با عرض ۴ متر و کمتر به کار گرفته شود.

ب) حالت دوم: میانه به صورت افقی باقی می‌ماند و روسازی‌های طرفین، حول هریک از لبه‌های خط میانه دوران داده می‌شود (شکل (۵-۴) ب)). از این حالت می‌توان برای هر عرضی از میانه استفاده کرد، اما توصیه می‌شود برای میانه‌هایی با عرض ۴ تا ۱۸ متر به کار گرفته شود. طول اعمال برابندی در این حالت برای هر یک از جهت‌های رفت و برگشت به صورت مجزا محاسبه می‌شود.

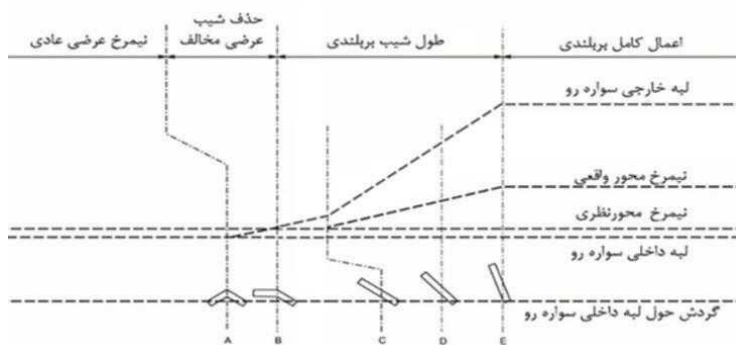
ج) حالت سوم: هریک از دو روسازی به طور جداگانه دوران داده می‌شود. در نتیجه، اختلاف ارتفاعی در محل تلاقی هر یک از روسازی‌ها با میانه به وجود می‌آید (شکل (۵-۴) ج)) که برای میانه‌های عریض با عرض بیشتر از ۱۸ متر مناسب است. طول اعمال برابندی در این حالت برای هر یک از جهت‌های رفت و برگشت به صورت مجزا محاسبه می‌شود.



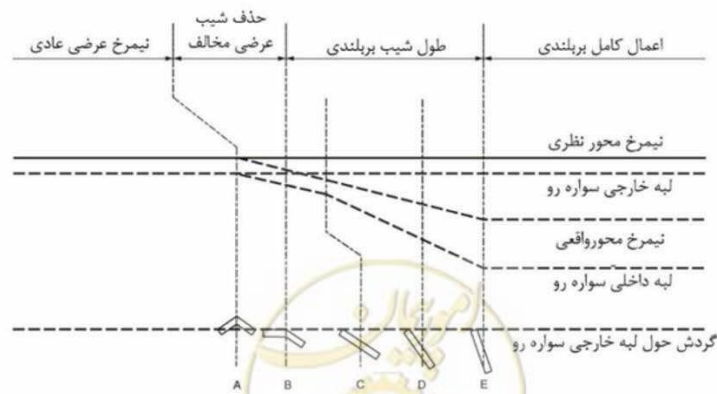


سواره رو با نیمرخ عادی حول خط محور راه گردش می‌کند.

روش اول



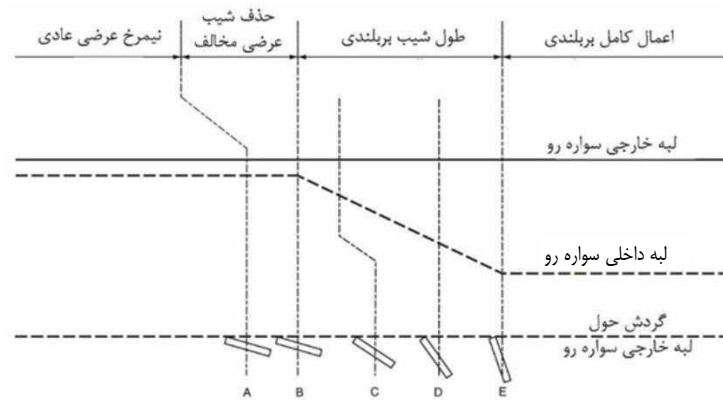
روش دوم



سواره رو با نیمرخ عادی حول لبه خارجی گردش می‌کند.

روش سوم

شکل ۵-۲- روش‌های اعمال بریلندی در راه‌ها



اعمال بریلندی در سواره روی با شیب عرضی یک طرفه

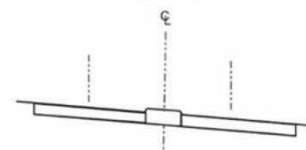


گردش‌دگی گوشه‌های سواره رو در محل اعمال بریلندی

شکل ۵-۳- دوران بریلندی حول لبه خارجی در سواره‌روهای با شیب عرضی یک طرفه



حالت میانه عریض



حالت میانه باریک

(الف)



حالت میانه عریض



حالت میانه باریک

(ب)



حالت میانه عریض



حالت میانه باریک

(پ)

شکل ۵-۴- اعمال بریلندی در راه‌های مجزا

در حالت دوم و سوم می‌توان محور وسط هر کف راه رفت و برگشت را همسطح خط پروژه نگه داشت و بر بلندی را حول هر محور وسط جدا شده اعمال نمود. در همه حالت‌های فوق خط پروژه را نیز می‌توان همان محور دوران بر بلندی در نظر گرفت.

۵-۳-۶- ملاحظات زهکشی ناحیه اعمال بر بلندی

اساساً در ناحیه اعمال بر بلندی دو مشکل زهکشی وجود دارد که با دو معیار برای حداقل مقدار شیب طولی خط پروژه و حداقل شیب طولی لبه روسازی بهبود می‌یابد:

الف- حداقل شیب طولی خط پروژه در ناحیه اعمال بر بلندی برابر ۰/۵ درصد است.

ب- حداقل شیب طولی لبه روسازی برابر ۰/۲ درصد (در مقاطع جدولدار برابر ۰/۵ درصد) در ناحیه اعمال بر بلندی است.

معیار دوم را می‌توان بر اساس شیب طولی نسبی به شرح معادلات زیر و رابطه (۵-۱۴) بازنویسی نمود:

شرایط لبه روسازی	
بدون جدول	جدولدار
$G \leq -\Delta^* - 0.2$	$G \leq -\Delta^* - 0.5$
$G \geq -\Delta^* + 0.2$	$G \geq -\Delta^* + 0.5$
$G \leq \Delta^* - 0.2$	$G \leq \Delta^* - 0.5$
$G \geq \Delta^* + 0.2$	$G \geq \Delta^* + 0.5$

$$\Delta^* = \frac{(wn_1)e_d}{L_r}$$

(۵-۱۴)

در این رابطه:

G = شیب طولی خط پروژه (درصد)،

Δ^* = تغییر شیب طولی نسبی حداکثر موثر (درصد)،

w = عرض خط عبوری (متر) که معمولاً ۳/۶۰ متر است،

n_1 = تعداد خطوط دوران یافته،

e_d = نرخ بر بلندی طرح (درصد)، و

L_r = طول شیب بر بلندی (متر).



omoorepeyman.ir

۵-۳-۷- تعریض در قوس افقی

در حین پیمایش قوس افقی، با توجه به ماهیت فیزیکی وسیله نقلیه، چرخ‌های عقب لزوماً به طول دقیق از مسیر عبوری چرخ‌های جلویی تبعیت نمی‌کند. این مورد به دلیل زاویه لغزش تایر نسبت به راستای حرکت است که ناشی از زاویه اصطکاک جانبی بین روسازی و تایر چرخش‌کننده رخ می‌دهد. لذا این عدم تطابق محورهای جلویی و عقبی وسیله نقلیه سبب می‌شود وسیله نقلیه در قوس افقی عرض بیشتری را اشغال نماید. از طرف دیگر کنترل نمودن وسیله نقلیه در

قوس افقی به خصوص برای وسایل نقلیه سنگین مهارت زیادی می‌طلبد و به نوعی راننده به سختی می‌تواند در قوس افقی از محور خطی پیروی کند که در آن حرکت می‌کند. لذا لازم است عرض سواره‌رو در قوس افقی افزایش داده شود. مقدار اضافه عرض سواره‌رو در قوس افقی برای کف راه چندخطه (یک طرفه یا دو طرفه) از رابطه‌های (۵-۱۵) و (۵-۱۶) به دست می‌آید (شکل (۵-۴)).

$$w = W_c - W_n \quad (۵-۱۵)$$

$$W_c = N(U + C) + (N-1)F_A + Z \quad (۵-۱۶)$$

که در آن:

w = اضافه عرض سواره‌رو در قوس افقی برای راه‌های چندخطه (متر)،

W_c = عرض سواره‌رو راه چندخطه در قوس افقی (متر)،

W_n = عرض سواره‌رو راه چندخطه در قسمت تانژانت (متر)،

N = تعداد خطوط،

U = عرض اشغال شده وسیله نقلیه (بیرون تا بیرون چرخ‌ها) در قوس (متر)،

C = فاصله آزاد جانبی هر وسیله نقلیه (متر) (برای سواره‌روها با عرض ۶/۰، ۶/۵ و ۷/۲ متر این مقدار به ترتیب برابر با

۰/۶، ۰/۷ و ۰/۹ متر فرض می‌شود)،

F_A = عرض پیش‌آمدگی جلو وسیله نقلیه در قوس (متر)، و

Z = عرض اضافی مجاز به دلیل دشواری رانندگی در قوس (متر).

مقادیر U و F_A و Z از رابطه‌های (۵-۱۷)، (۵-۱۸) و (۵-۱۹) به دست می‌آید.

$$U = U_o + R - \sqrt{R^2 - \sum L_i^2} \quad (۵-۱۷)$$

$$F_A = \sqrt{R^2 + A(2L + A)} - R \quad (۵-۱۸)$$

$$Z = \frac{V}{10\sqrt{R}} \quad (۵-۱۹)$$

که در آن:

U_o = عرض اشغال شده وسیله نقلیه (فاصله خارجی چرخ‌ها) در مسیر تانژانت (متر)،

R = شعاع محور راه در قوس افقی یا شعاع گردش وسیله نقلیه (متر)،

L_i = فاصله بین محورهای متوالی (یا مجموعه محورهای تاندوم) و نقاط مفصل (متر)،

L = فاصله بین محورهای جلو و عقب "در وسیله نقلیه تک‌کابین یا وسیله کشنده در وسایل نقلیه مفصل‌دار" (متر)،

A = فاصله بین پیش‌آمدگی جلو وسیله نقلیه در تانژانت (متر) برای وسیله نقلیه خط داخلی، و

V = سرعت طرح (کیلومتر بر ساعت).

برای تعیین مقدار اضافه عرض روسازی در قوس افقی، لازم است که وسیله نقلیه مناسبی که نماینده نوع وسایل نقلیه

در راه مورد نظر است، انتخاب شده و مبنای طرح قرار گیرد.

میزان اضافه عرض برای روسازی راه‌های دو خطه (یک طرفه یا دوطرفه)، برای خودروی طرح کامیون نوع ۲ در جدول (۲۰-۵) ارائه شده است و برای سایر خودروهای طرح، این مقدار بر اساس جدول (۵-۲۱) کم یا زیاد می‌شود. لازم به ذکر است که خودروهای طرح معمولاً از نوع خودروهای کامیون یا تریلی در نظر گرفته می‌شوند. در راه‌های جداشده مقدار اضافه عرض برای هر کف سواره رو جداگانه محاسبه و اعمال می‌شود. میزان اضافه عرض، حداقل ۰/۶ متر منظور شده و از مقادیر کمتر از ۰/۶ متر به دلیل تأثیر ناچیز، می‌توان صرف‌نظر نمود. برای استفاده از جداول (۲۰-۵) و (۲۱-۵)، اضافه عرض سواره‌رو راه‌های دو خطه یک طرفه، مانند راه‌های دو خطه دو طرفه در نظر گرفته می‌شود و این مقدار برای راه‌های سه خطه، ۱/۵ برابر و برای چهار خطه جداشده، دو برابر مقدار نظیر برای راه‌های دو خطه خواهد بود.

شایان ذکر است که در مسیرهای گردشی تقاطع‌ها و رابط‌های تبادل‌ها، که شعاع قوس افقی معمولاً خیلی کمتر است، مقدار اضافه عرض با معیار متفاوتی تعیین می‌شود.

نحوه اعمال اضافه عرض روسازی در قوس‌های افقی بر اصول زیر استوار است:

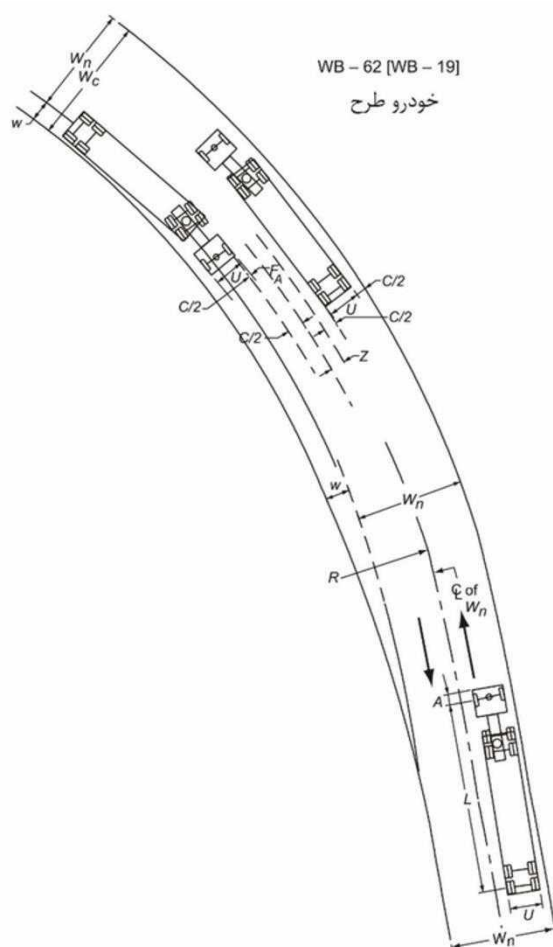
الف) در قوس افقی دایره‌ای ساده (بدون قوس اتصال تدریجی)، تعریض در امتداد لبه داخلی سواره‌رو انجام می‌شود. در قوس افقی با قوس اتصال تدریجی، یا تعریض در امتداد لبه داخلی سواره‌رو انجام می‌شود و یا نیمی از تعریض در امتداد لبه داخلی و نیمی دیگر در امتداد لبه خارجی انجام می‌شود.

ب) طول تعریض قوس افقی عموماً به طور تدریجی انجام می‌شود. بهتر است تعریض در طول شیب برابندی (طول لازم برای تغییر شیب عرضی مسیر از شیب صفر به شیب برابندی) انجام شود. در قوس با اتصال تدریجی، تأمین اضافه عرض در طول قوس اتصال تدریجی انجام می‌شود.

ج) بهتر است طول اعمال تعریض به جای خط مستقیم به صورت یک قوس ملایم و هماهنگ انجام شود.

د) محدوده مربوط به تعریض قوس افقی با جزئیات کامل در نقشه‌های اجرایی مشخص می‌شود.





شکل ۵-۵- تعریف راه در قوس افقی



جدول ۵-۲۰- میزان اضافه عرض سواره‌رو راه‌های دو خطه یک طرفه یا دو طرفه (برای تریلی نوع ۲)

عرض سواره‌رو = ۶/۰۰ متر سرعت طرح (کیلومتر بر ساعت)							عرض سواره‌رو = ۶/۶۰ متر سرعت طرح (کیلومتر بر ساعت)							عرض سواره‌رو = ۷/۲۰ متر سرعت طرح (کیلومتر بر ساعت)							شعاع قوس (متر)
۱۰۰	۹۰	۸۰	۷۰	۶۰	۵۰		۱۰۰	۹۰	۸۰	۷۰	۶۰	۵۰		۱۰۰	۹۰	۸۰	۷۰	۶۰	۵۰		
۰/۶	۰/۶	۰/۶	۰/۶	۰/۶	۰/۵		۰/۳	۰/۳	۰/۳	۰/۳	۰/۳	۰/۲		۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰		۳۰۰۰
۰/۷	۰/۶	۰/۶	۰/۶	۰/۶	۰/۶		۰/۴	۰/۳	۰/۳	۰/۳	۰/۳	۰/۳		۰/۱	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰		۲۵۰۰
۰/۷	۰/۷	۰/۷	۰/۶	۰/۶	۰/۶		۰/۴	۰/۴	۰/۳	۰/۳	۰/۳	۰/۳		۰/۱	۰/۱	۰/۱	۰/۰	۰/۰	۰/۰		۲۰۰۰
۰/۸	۰/۷	۰/۷	۰/۷	۰/۷	۰/۶		۰/۵	۰/۴	۰/۴	۰/۴	۰/۴	۰/۳		۰/۲	۰/۱	۰/۱	۰/۱	۰/۱	۰/۰		۱۵۰۰
۰/۹	۰/۹	۰/۸	۰/۸	۰/۸	۰/۷		۰/۶	۰/۶	۰/۵	۰/۵	۰/۵	۰/۴		۰/۳	۰/۳	۰/۲	۰/۲	۰/۲	۰/۱		۱۰۰۰
۰/۹	۰/۹	۰/۸	۰/۸	۰/۸	۰/۷		۰/۶	۰/۶	۰/۶	۰/۵	۰/۵	۰/۵		۰/۳	۰/۳	۰/۳	۰/۲	۰/۲	۰/۲		۹۰۰
۱/۰	۰/۹	۰/۹	۰/۹	۰/۸	۰/۸		۰/۷	۰/۶	۰/۶	۰/۶	۰/۵	۰/۵		۰/۴	۰/۳	۰/۳	۰/۳	۰/۲	۰/۲		۸۰۰
۱/۰	۱/۰	۱/۰	۰/۹	۰/۹	۰/۹		۰/۷	۰/۷	۰/۷	۰/۶	۰/۶	۰/۶		۰/۴	۰/۴	۰/۴	۰/۳	۰/۳	۰/۳		۷۰۰
۱/۱	۱/۱	۱/۰	۱/۰	۱/۰	۰/۹		۰/۸	۰/۸	۰/۷	۰/۷	۰/۷	۰/۶		۰/۵	۰/۵	۰/۴	۰/۴	۰/۴	۰/۳		۶۰۰
۱/۲	۱/۲	۱/۱	۱/۱	۱/۰	۱/۰		۰/۹	۰/۹	۰/۸	۰/۸	۰/۷	۰/۷		۰/۶	۰/۶	۰/۵	۰/۵	۰/۴	۰/۴		۵۰۰
۱/۴	۱/۳	۱/۳	۱/۲	۱/۲	۱/۱		۱/۱	۱/۰	۱/۰	۰/۹	۰/۹	۰/۸		۰/۸	۰/۷	۰/۷	۰/۶	۰/۶	۰/۵		۴۰۰
۱/۶	۱/۶	۱/۵	۱/۴	۱/۴	۱/۳		۱/۳	۱/۳	۱/۲	۱/۱	۱/۱	۱/۰		۱/۰	۱/۰	۰/۹	۰/۸	۰/۸	۰/۷		۳۰۰
	۱/۷	۱/۷	۱/۶	۱/۶	۱/۵			۱/۴	۱/۴	۱/۳	۱/۳	۱/۲			۱/۱	۱/۱	۱/۰	۱/۰	۰/۹		۲۵۰
		۱/۹	۱/۹	۱/۸	۱/۷				۱/۶	۱/۶	۱/۵	۱/۴				۱/۳	۱/۳	۱/۲	۱/۰		۲۰۰
		۲/۴	۲/۳	۲/۲	۲/۱				۲/۱	۲/۰	۱/۹	۱/۸				۱/۸	۱/۷	۱/۶	۱/۵		۱۵۰
				۲/۳	۲/۲						۲/۰	۱/۹					۱/۷	۱/۶	۱/۵		۱۴۰
				۲/۴	۲/۴						۲/۱	۲/۱					۱/۸	۱/۸	۱/۵		۱۳۰
				۲/۶	۲/۵						۲/۳	۲/۲					۲/۰	۱/۹	۱/۵		۱۲۰
				۲/۸	۲/۷						۲/۵	۲/۴					۲/۲	۲/۱	۱/۵		۱۱۰
				۳/۰	۲/۹						۲/۷	۲/۶					۲/۴	۲/۳	۱/۵		۱۰۰
					۳/۱							۲/۸						۲/۵	۱/۵		۹۰
					۳/۴							۳/۱						۲/۸	۱/۵		۸۰
					۳/۸							۳/۵						۳/۲	۱/۵		۷۰



جدول ۵-۲۱- ضرایب اصلاحی برای میزان اضافه عرض سواره‌رو راه‌های دو خطه یک طرفه یا دو طرفه (برای خودروهای طرح)

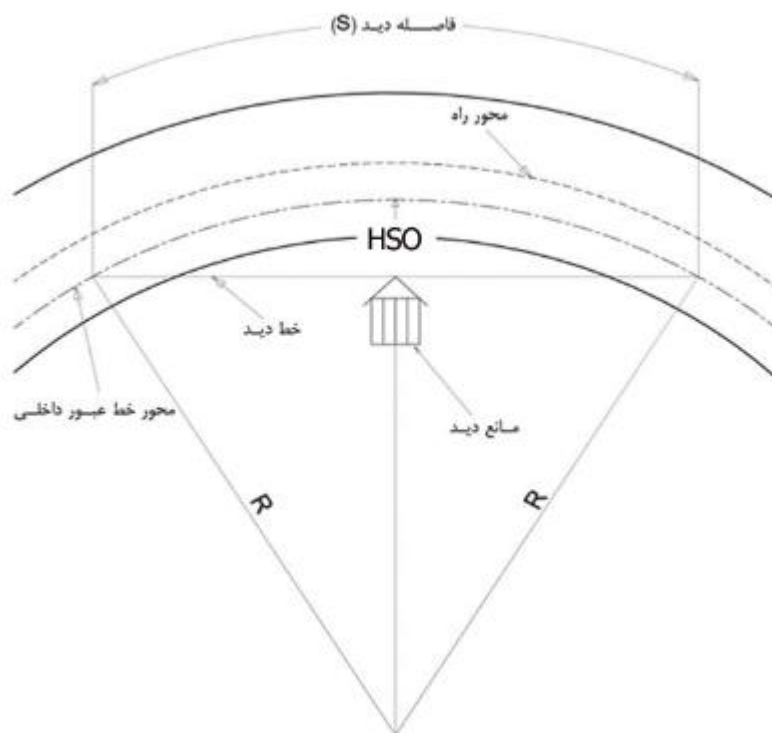
شعاع قوس (متر)	وسیله نقلیه طرح			
	کامیون نوع ۱	کامیون نوع ۲	تریلی نوع ۱	تریلی نوع ۳
۳۰۰۰	-۰/۴	-۰/۳	-۰/۳	۰/۰
۲۵۰۰	-۰/۴	-۰/۴	-۰/۳	۰/۰
۲۰۰۰	-۰/۴	-۰/۴	-۰/۴	۰/۰
۱۵۰۰	-۰/۴	-۰/۴	-۰/۴	۰/۰
۱۰۰۰	-۰/۵	-۰/۴	-۰/۴	۰/۰
۹۰۰	-۰/۵	-۰/۴	-۰/۴	۰/۰
۸۰۰	-۰/۵	-۰/۵	-۰/۴	۰/۰
۷۰۰	-۰/۵	-۰/۵	-۰/۵	۰/۱
۶۰۰	-۰/۶	-۰/۵	-۰/۵	۰/۱
۵۰۰	-۰/۶	-۰/۶	-۰/۵	۰/۱
۴۰۰	-۰/۷	-۰/۶	-۰/۶	۰/۱
۳۰۰	-۰/۸	-۰/۷	-۰/۷	۰/۱
۲۵۰	-۰/۹	-۰/۸	-۰/۸	۰/۱
۲۰۰	-۱/۱	-۱/۰	-۰/۹	۰/۲
۱۵۰	-۱/۳	-۱/۲	-۱/۱	۰/۲
۱۴۰	-۱/۴	-۱/۲	-۱/۲	۰/۳
۱۳۰	-۱/۵	-۱/۳	-۱/۲	۰/۳
۱۲۰	-۱/۶	-۱/۴	-۱/۳	۰/۳
۱۱۰	-۱/۷	-۱/۵	-۱/۴	۰/۳
۱۰۰	-۱/۸	-۱/۶	-۱/۵	۰/۴
۹۰	-۲/۰	-۱/۸	-۱/۶	۰/۴
۸۰	-۲/۲	-۱/۹	-۱/۸	۰/۵
۷۰	-۲/۵	-۲/۲	-۲/۰	۰/۵

۵-۳-۸- فاصله دید در قوس‌های افقی

فاصله دید در قوس‌های افقی ممکن است به وسیله موانع مختلف، مانند ابنیه فنی، ساختمان‌ها، درختان، ترانشه‌ها و عوارض طبیعی محدود شده باشد. هنگام طراحی مسیر، برای فاصله دید کافی در قوس‌های افقی در طول خط دید (وتر منحنی محور میانی خط عبور داخلی)، باید ضوابط این ردیف مورد استفاده قرار گیرد. در این ارتباط، دو حالت به شرح زیر، هنگام طراحی در نظر گرفته می‌شود:

الف - حالتی که $S < L$ باشد،

در این حالت فاصله دید (S) کوچکتر از طول قوس (L) افقی است و خط دید در ارتفاع ۰/۸۴ متری (میانگین ارتفاع چشم ۱/۰۸ متر و ارتفاع شی ۰/۶۰ متر برای فاصله دید توقف) در امتداد محور میانی خط عبور داخلی یا خط میانه در راه‌های جدا شده در نظر گرفته می‌شود (شکل (۵-۶)).



شکل ۵-۶- فاصله دید در قوس افقی برای حالت $S < L$

مطابق شکل، فاصله مانع از محور طولی از رابطه (۵-۲۰) به دست می‌آید:

$$HSO = R \left(1 - \cos \left(\frac{28.65 S}{R} \right) \right) \quad (۵-۲۰)$$

که در آن:

HSO = فاصله خط دید افقی (بر مانع) تا محور طولی خط عبور داخلی (متر)،

R = شعاع قوس افقی (متر)، و

S = فاصله دید (متر).

مقدار زاویه بر حسب درجه است.

در اینجا در محاسبات می‌توان از جدول‌های (۵-۱) و (۵-۲) برای فواصل دید توقف استفاده کرد.

ب - حالتی که $S > L$ باشد.

در این حالت فاصله دید بزرگتر از طول قوس افقی است. برای محاسبه HSO از رابطه (۵-۲۱) استفاده می‌شود.

$$HSO = \frac{L(2S - L)}{8R} \quad (۵-۲۱)$$

که پارامترهای S ، HSO و R مطابق رابطه (۵-۲۰) است.

فاصله HSO در حقیقت فاصله مانع تا محور طولی خط عبور داخلی و تا خط میانه در راه‌های جدا شده است. در این

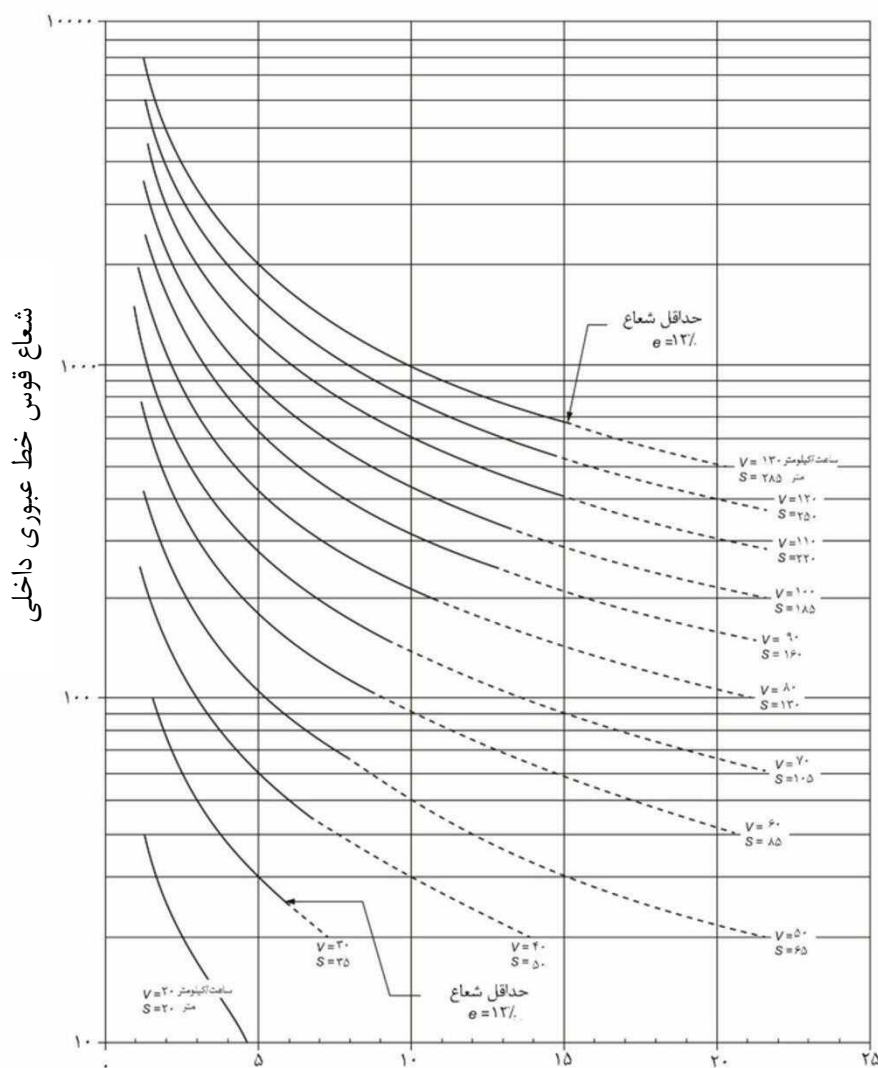
روابط S می‌تواند فاصله دید توقف، انتخاب و یا سبقت باشد. پیشنهاد می‌شود که طول قوس افقی از فاصله دید بیشتر باشد

تا از حالت الف استفاده شود.

برای فاصله دید توقف خط دید در ارتفاع $0/84$ متری در امتداد محور میانی خط عبور کناری در نظر گرفته می‌شود. چنانچه فاصله مانع از محور طولی برای فاصله دید سبقت محاسبه شود، خط دید در ارتفاع $1/08$ متر (میانگین ارتفاع چشم $1/08$ متر و ارتفاع مانع $1/08$ متر برای فاصله دید سبقت) در امتداد محور میانی خط عبور کناری در نظر گرفته می‌شود. برای بی‌مانع نمودن محوطه شامل درختان یا زمین طبیعی می‌توان با در نظر گرفتن فاصله دید، مطابق شکل (۵-۷) عمل کرد. همچنین می‌توان برای محاسبه HSO از شکل (۵-۸) برای فاصله دید توقف استفاده نمود.

شکل ۵-۷- نحوه تعیین میزان بی‌مانع نمودن محوطه در قوس افقی





HSO (متر)

فاصله خط دید افقی (مرکز خط داخل تا مانع) (متر)

شکل ۵-۸- تعیین HSO در قوس افقی برای فاصله دید توقف

۵-۳-۹- سایر ترکیبات قوس‌های افقی

۱-۳-۵- قوس افقی دایره‌ای مرکب

قوس افقی مرکب، از دو یا تعداد بیشتری قوس دایره‌ای هم جهت با شعاع‌های مختلف تشکیل شده که بر یکدیگر مماس است. با ترکیب قوس‌های مختلف دایره‌ای به شعاع‌های گوناگون می‌توان قوس افقی مرکب مناسبی برای وضعیت‌های مختلف طراحی کرد و مسیر را با موقعیت‌های عوارض فیزیکی تطبیق داد. با این حال اگر با صرف هزینه نسبتاً کم، بتوان از قوس افقی ساده استفاده کرد، بهتر است از به کارگیری قوس افقی مرکب خودداری شود. همچنین در قوس‌های متوالی،

شعاع قوس بزرگتر نباید بیش از $1/5$ برابر شعاع قوس کوچکتر باشد. طول قوس افقی مرکب از جدول ۵-۲۲ به دست می‌آید:

جدول ۵-۲۲ - طول حداقل و مطلوب قوس‌های افقی مرکب

طول حداقل قوس (متر)	طول حداقل قوس (متر)		شعاع (متر)
	مطلوب	قابل قبول	
۲۰	۲۰	۱۲	۳۰
۲۰	۲۰	۱۵	۵۰
۳۰	۳۰	۲۰	۶۰
۳۵	۳۵	۲۵	۷۵
۴۵	۴۵	۳۰	۱۰۰
۵۵	۵۵	۳۵	۱۲۵
۶۰	۶۰	۴۵	۱۵۰ یا بیشتر

۹-۳-۵ - قوس افقی معکوس

در قوس افقی معکوس به دلیل تغییر جهت قوس، به منظور تأمین برابندی قطعه مستقیمی بین دو قوس تعبیه می‌شود تا تعدیلی بین خارج شدن از یک برابندی و داخل شدن به برابندی دیگر انجام شود. حداقل فاصله بین دو قوس افقی معکوس باید به حدی باشد که بتوان طول تأمین برابندی هر دو قوس افقی یا قوس اتصال تدریجی معادل آنها را اعمال نمود. در هر حالت باید طول تانژانت مستقیم بین دو قوس افقی (با یا بدون وجود قوس اتصال تدریجی) برای تأمین برابندی در نظر گرفته شود. در مسیرهای غیرآزادراهی می‌توان از اتصال طول شیب برابندی دو قوس متوالی استفاده نمود.

۹-۳-۵ - قوس افقی تخت پشت

قوس افقی تخت پشت، از دو منحنی هم‌جهت تشکیل شده است که بهتر است در طرح راه از آن اجتناب شود، مگر اینکه شرایط توپوگرافی و حریم راه آن چنان غیرمعمول باشند که استفاده از گزینه‌های دیگر غیرعملی باشد. طول قطعه مستقیم، نباید کمتر از اعداد داده شده در جدول (۵-۲۳) باشد.

جدول ۵-۲۳ - حداقل طول بخش مستقیم واقع بین دو قوس افقی هم‌جهت (تخت پشت) راه اصلی

سرعت طرح (کیلومتر بر ساعت)	۷۰	۸۰	۹۰	۱۰۰	۱۱۰	۱۲۰
حداقل طول مستقیم بین دو قوس افقی هم‌جهت (متر)	۲۰۰	۳۰۰	۴۰۰	۵۰۰	۶۰۰	۷۵۰

۵-۳-۱۰- سایر نکات اعمال بربلندی

- الف- در مواردی که به دلیل محدودیت، نظیر راه‌های دو خطه در مناطق کوهستانی، محل رابط‌ها و راه‌های جانبی، تأمین شعاع کافی برای قوس افقی و تأمین میزان بربلندی و طول لازم برای آن امکان‌پذیر نباشد، می‌توان از بیشترین مقدار ممکن بربلندی و کمترین طول تأمین بربلندی استفاده کرد.
- ب - بهتر است از قرار دادن طول تأمین بربلندی در روی پل‌های بزرگ اجتناب شود.
- پ - تأمین تدریجی بربلندی در شانه‌های راه با تغییرهای تدریجی رویه سواره‌روی مجاور متناسب است.

۵-۳-۱۱- نحوه اعمال بربلندی در قوس‌های افقی مرکب

- نحوه اعمال بربلندی در قوس‌های افقی مرکب که قوس با شعاع بزرگتر در حد فاصل خط مستقیم و قوس با شعاع کوچکتر قرار گرفته، به شرح زیر است:
- حالت الف- طول قوس با شعاع بزرگتر، برابر یا کوچکتر از ۱۰۵ متر است.
- حالت ب- طول قوس با شعاع بزرگتر، از ۱۰۵ متر بیشتر است.
- نحوه اعمال بربلندی در هریک از موارد بالا در شکل (۵-۹) مشخص شده است.



شکل ۵-۹- نحوه تأمین برابندی در قوس‌های افقی مرکب

۵-۳-۱۲- پل در قوس افقی

اجرای برابندی و همچنین اجرای قوس افقی در روی پل همیشه مشکل‌آفرین است. آب جمع شده در سطح پل زودتر از نقاط دیگر راه یخ می‌زند و رانندگان که انتظار یخ‌زدگی سطح راه را ندارند، و باید هنگام عبور از سطح پل با احتیاط عبور کنند و لذا در صورت کم دقتی راننده، وسیله نقلیه ممکن است دچار لغزندگی شود. بنابراین بهتر است در حد امکان از قرار دادن پل بزرگ در قوس افقی و به ویژه در محل تغییر برابندی اجتناب کرد.

۵-۳-۱۳- امتداد افقی (پلان) راه در محل تونل

۱-۱۳-۳-۵- فاصله دید توقف

در تعیین فاصله دید توقف در تونل‌ها، چند نکته زیر مد نظر قرار می‌گیرد:

۱- دود وسایل نقلیه، که باعث کاهش دید می شود.

۲- چرب تر بودن سطح راه، که باعث کاهش قدرت ترمز می شود.

۳- شعاع های خیلی کم، مسائل ساختمانی و اجرایی دشواری را از نظر هدایت دستگاه های حفاری یا انطباق قالب های طاقی شکل اعمال می کند که لازم است جهت انتخاب شعاع قوس افقی به آنها توجه شود. به این دلیل، پیش بینی شعاع های بالاتر از ۵۰۰ متر توصیه می شود.

با توجه به عامل بالا، حداقل فاصله دید در تونل های واقع در آزادراه ها، و راه شریانی جدا شده، ۱۲۰ متر باید رعایت گردد. در قوس های افقی، باید دیوار تونل را به عنوان مانع دید در نظر گرفت و فاصله آزاد جانبی جهت تأمین فاصله دید توقف را با توجه به آن محاسبه کرد.

۲-۱۳-۵- راه در بخش های ابتدایی و انتهایی داخل تونل

در بخش ابتدایی تونل یک طرفه بهتر است که از پیش بینی قوس افقی تا صد متر قبل از محل شروع آن اجتناب شود. در بخش انتهایی نیز، در صورت امکان، پیش بینی قوس با شعاع بزرگ به منظور اجتناب از هدایت محور خروجی تونل در جهت طلوع و یا غروب آفتاب، جهت ممانعت از خیرگی چشم توصیه می شود. البته در مورد تونل های دو طرفه سعی می شود، در صورت امکان، هر دهانه تونل واجد شرایط بالا باشد.

۳-۱۳-۵- تقاطع ها و دسترسی ها در نزدیکی ورودی و خروجی تونل

در این مواقع باید فاصله دید انتخاب رعایت گردد. برای ممانعت از کاهش سرعت، باید از پیش بینی تقاطع یا دسترسی بلافاصله در نزدیکی دهانه های تونل اجتناب شود. حداقل فاصله ۳۰۰ متری بین ورودی ها و خروجی ها و دهانه های تونل رعایت شود.

۴-۱۳-۵- راه در حوالی ورودی تونل

در نواحی نزدیک به ورودی تونل دره های آزاد، نباید هیچ نوع مانع مزاحم از نظر قابلیت دید وجود داشته باشد و دهانه تونل باید حداقل ۱۵ ثانیه قبل از ورود به آن قابل رویت باشد. این فاصله، برای سرعت ۶۰ و ۸۰ کیلومتر بر ساعت به ترتیب برابر حداقل ۲۵۰ و ۳۳۰ متر است.

۵-۱۴-۳- ضوابط کلی امتداد افقی مسیر (پلان)

علاوه بر معیارهای کنترل کننده ای که در ردیف های قبل در مورد امتداد افقی مسیر راه ذکر شد، عوامل دیگری نیز در طراحی باید مد نظر قرار گیرد. در زیر چند رهنمود کلی برای طراحی مطلوب امتداد افقی مسیر راه آمده است.

الف) امتداد افقی مسیر، بهتر است تا حد امکان در راستای مقصد باشد و با پستی و بلندی و عوارض طبیعی زمین هماهنگ باشد. مسیری که به طور یکنواخت و هماهنگ با خط های تراز، طرح می شود، برتر است از مسیری که از بخش های

مستقیم طولانی تشکیل شده است و به طور ناگهانی به سربالایی و سرپایینی می‌رسد. البته در مورد راه دو خطه دو طرفه، ممکن است جهت تأمین فاصله دید سبقت، احداث تانژانت‌های طولانی ضروری شود.

ب) تا حد امکان قوس افقی با شعاع زیاد (درجه انحنای کم) به کار رود و از به کاربردن قوس افقی با شعاع حداقل، جز در شرایط استثنایی، اجتناب شود. زاویه مرکزی قوس افقی باید از حدود مجاز کمتر نباشد.

پ) پیوستگی امتداد افقی مسیر در بخش‌های مختلف راه باید حفظ شود و از به کار بردن قوس افقی تند در انتهای یک امتداد مستقیم طولانی یا تغییر ناگهانی از یک قوس افقی با شعاع بزرگ به یک قوس افقی با شعاع کوچک اجتناب شود. از تغییر ناگهانی انحناء از محدوده شعاع بزرگ به محدوده شعاع کوچک اجتناب شود. جایی که قرار است از قوس تند استفاده شود بهتر است از یک سری قوس‌هایی که شعاع آنها بزرگتر است استفاده شود.

ت) بهتر است طول قوس افقی به اندازه کافی زیاد باشد تا از به وجود آمدن قوس به ظاهر تند پرهیز شود. حداقل طول قوس افقی برای زاویه مرکزی (زاویه انحراف) برابر ۵ درجه، ۱۵۰ متر است و به ازای هر یک درجه کاهش زاویه مرکزی، طول قوس، حداقل ۳۰ متر افزایش می‌یابد. حداقل طول قوس‌های افقی در راه اصلی (بر حسب متر) سه برابر سرعت طرح (بر حسب کیلومتر بر ساعت) است که با در نظر گرفتن مسائل زیبایی برای راه‌های با سرعت بالاتر و با دسترسی کنترل‌شده، بهتر است این حداقل طول در راه‌های با سرعت بالا و کنترل کامل دسترسی، شش برابر سرعت طرح باشد.

ث) در خاکریزهای بلند و طولانی بهتر است قوس افقی با شعاع زیاد انتخاب شود. در صورت عدم وجود خاکبرداری‌ها، بوته‌ها و درخت‌های کنار راه درک انحناء مسیر و در نتیجه اصلاح رفتار رانندگی متناسب با آن برای رانندگان دشوار است. ج) در استفاده از قوس‌های افقی مرکب باید توجه کافی مبذول شود. قوس افقی مرکب با اختلاف شعاع‌های زیاد، همان مشکلی را به وجود می‌آورد که در مورد اتصال یک مسیر مستقیم به یک قوس افقی با شعاع کم پدید می‌آید. در قوس افقی مرکب، نباید شعاع قوس افقی بزرگتر از یک و نیم برابر شعاع قوس افقی کوچکتر بیشتر باشد. در این خصوص می‌توان از ضوابط بند ۵-۳-۹-۱ استفاده نمود. در مواردی که تأمین شرایط بالا امکان‌پذیر نباشد، مشکل به کمک یک قوس اتصال تدریجی بین قوس با شعاع زیاد و کم رفع می‌شود.

چ) از تغییر جهت ناگهانی قوس در امتداد افقی مسیر باید احتراز شود. به این منظور باید بین دو قوس افقی، خط مستقیم کافی با لحاظ نمودن طول شیب‌های برابندی و حذف طول‌های شیب مخالف یا قوس اتصال تدریجی (کلوتوئید) معادل به کار رود. در صورتی که نتوان این طول را اعمال نمود می‌توان از اتصال طول‌های شیب برابندی استفاده نمود.

ح) از کاربرد قوس‌های پشت تخت یا پشت شکسته (قسمت کوتاه مستقیم بین دو قوس هم جهت) تا حد امکان خودداری شود، مگر در مواردی که وضعیت پستی و بلندی یا شرایط حریم، استفاده از گزینه‌های دیگر را در عمل غیرممکن نماید. رانندگان عمدتاً انتظار مسیر با قوس‌های افقی هم جهت را ندارند. در این حالت استفاده از قوس‌های مرکب یا اتصال تدریجی به دلیل برابندی پیوسته مطلوب‌تر است.

خ) برای جلوگیری از ظاهر ناپیوسته و بد شکل، پلان راه باید با پروفیل طولی (خط پروژه) آن هماهنگ باشد.

(د) از ایجاد تقاطع یا دسترسی در قوس افقی باید اجتناب شود مگر آنکه فواصل دید کافی تأمین شده باشد.

۵-۴- امتداد قائم مسیر

امتداد قائم از شیب‌های طولی تشکیل شده است که در محل‌های شکستگی و برخورد آنها از قوس‌های قائم استفاده شده است.

۵-۴-۱- شیب طولی

شیب طولی به شیب سطح تمام شده راه در امتداد مسیر گفته می‌شود. این شیب همان شیب طولی خط پروژه است و به طور عمده به وسیله پستی و بلندی، طبقه‌بندی عملکردی راه، قوس افقی، قدرت وسایل نقلیه سنگین، هزینه تملک حریم راه، ایمنی، فواصل دید، هزینه‌های ساخت راه و زهکشی، فرهنگ رانندگی و منظرآرایی کنترل می‌شود. تخلیه آب‌های سطحی بر تعیین شیب طولی راه اثر می‌گذارد. در مناطق هموار، شرایط عبور آب‌های سطحی از یک سمت راه به سمت دیگر، غالباً تعیین‌کننده ارتفاع خط پروژه است. در نواحی تپه ماهور، شیب طولی متغیر و هماهنگ با پستی و بلندی زمین، هزینه ساخت را کم می‌کند، ولی در عین حال کاربرد آن، همیشه مطلوب نیست. در نواحی کوهستانی نیز موقعیت مسیر راه، تعیین‌کننده شیب طولی آن است. به هر حال، مقایسه فنی و اقتصادی شیب‌های طولی مختلف برای تعیین گزینه بهینه، ضروری است.

از دیداد شیب طولی راه، معمولاً مشکلات زیر را به همراه دارد:

الف) کاهش سرعت حرکت وسایل نقلیه، به ویژه وسایل نقلیه سنگین در سربالایی،

ب) کاهش گنجایش راه در سربالایی،

پ) افزایش آلودگی (صدا و هوا) در سربالایی،

ت) امکان لغزش حرکت وسیله نقلیه در شیب در شرایط برف و یخبندان،

ث) کاهش ایمنی تقاطع‌های واقع در شیب طولی، و

ج) افزایش احتمال تصادف.

باتوجه به موارد بالا، باید از اعمال شیب طولی تند و طویل خودداری شود. حداکثر شیب طولی بسته به شرایط پستی و بلندی منطقه و سرعت طرح، برای هر یک از انواع راه‌ها در جداول (۵-۲۴) الی (۵-۲۷) ارائه شده است. همچنین حداقل مطلق و مطلوب شیب طولی با توجه به ضرورت تخلیه سطح روسازی، جدول و آبرو کناری از آب بارندگی در جدول (۵-۲۸) آمده است.

جدول ۵-۲۴- حداکثر شیب طولی آزادراه‌ها

شیب خط بزرگترین شیب زمین در دالان طراحی (%)	سرعت طرح (km/h)	حداکثر شیب طولی (%)
۵-۰	۱۴۰-۹۰	۳
۳۳-۵	۱۳۰-۹۰	۴
۷۰-۳۳	۱۲۰-۸۰	۵

۶	۱۰۰-۸۰	۱۱۰-۷۰
۶	۹۰-۸۰	۱۱۰≤

جدول ۵-۲۵- حداکثر شیب طولی راه‌های شریانی

شیب خط بزرگترین شیب زمین در دالان طراحی (%)	سرعت طرح (km/h)	حداکثر شیب طولی (%)
۵-۰	۱۲۰-۱۰۱	۳
	۱۰۰-۸۰	۴
۳۳-۵	۱۰۰	۴
	۹۹-۸۰	۵
۷۰-۳۳	۸۰-۷۰	۶
۱۱۰-۷۰	۸۰-۷۰	۶
۱۱۰≤	۸۰-۷۰	۷

جدول ۵-۲۶- حداکثر شیب طولی راه‌های جمع‌کننده/توزیع‌کننده

شیب خط بزرگترین شیب زمین در دالان طراحی (%)	سرعت طرح (km/h)	حداکثر شیب طولی (%)
۵-۰	۸۰-۷۱	۶
	۷۰-۶۰	۷
۳۳-۵	۸۰-۷۱	۷
	۷۰-۶۰	۸
۷۰-۳۳	۶۰-۵۰	۱۰
۱۱۰-۷۰	۶۰-۵۰	۱۰
۱۱۰≤	۶۰-۵۰	۱۱

جدول ۵-۲۷- حداکثر شیب طولی راه‌های محلی و روستایی

شیب خط بزرگترین شیب زمین در دالان طراحی (%)	سرعت طرح (km/h)	حداکثر شیب طولی (%)
۵-۰	۶۰-۴۰	۷
	۳۹-۳۰	۸
۳۳-۵	۶۰-۴۰	۱۰
	۳۹-۳۰	۱۱
۷۰-۳۳	۵۰-۴۱	۱۴
	۴۰-۳۰	۱۵
۱۱۰-۷۰	۵۰-۳۰	۱۵
۱۱۰≤	۵۰-۳۰	۱۶

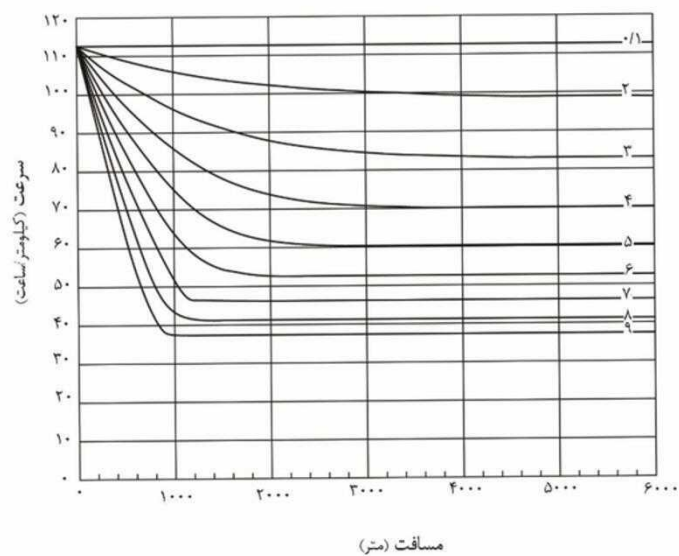
جدول ۵-۲۸- حداقل شیب طولی در انواع راه

وضعیت	حداقل شیب طولی (درصد)	
	مطلوب	مطلق
وجود جدول در کنار راه	۰/۵	۰/۳
عدم وجود جدول در کنار راه	در صورت وجود زهکشی سطحی مناسب برای تخلیه جانبی و عرضی سطح روسازی، می‌توان از شیب‌های طولی کم استفاده نمود.	

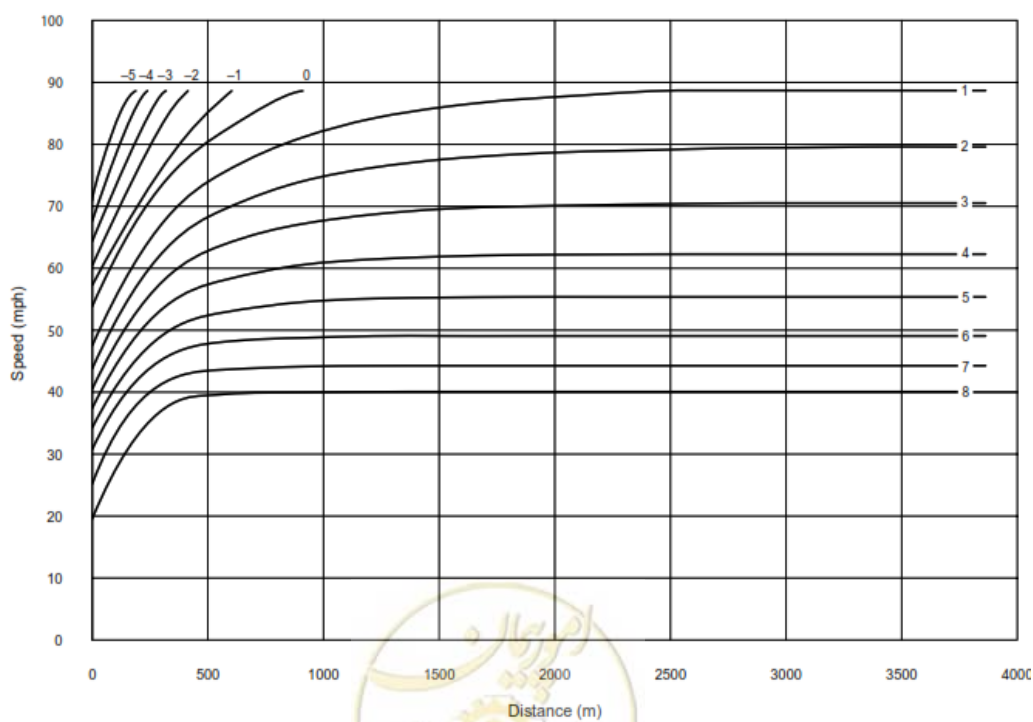
۵-۴-۲- ویژگی‌های عملیاتی وسایل نقلیه در شیب‌های طولی

لازم به ذکر است که مقدار شیب طولی حداکثر لزوماً معیار کنترل‌کننده رفتار وسایل نقلیه در مولفه قائم نیستند و طول شیب طولی نیز بر عملکرد وسیله نقلیه اثرگذار است. وسایل نقلیه سنگین تحت شیب‌های طولی دچار افت سرعت می‌شوند و لذا سرعت و سطح سرویس دهی ترافیک عبوری را تحت تاثیر قرار می‌دهند. در این ویرایش از دستورالعمل، نسبت به ویرایش قبل دو نوع وسیله سنگین با توجه به پیشرفت‌های سازندگان خودرو سنگین در خصوص بهبود قدرت آنها در نظر گرفته شده است. همچنین یک نوع وسیله تفریحی نیز با توجه به نوع ترافیک معرفی شده است. در شکل (۵-۱۰)، (۵-۱۱) و (۵-۱۲) نمودار سرعت-مسافت آنها در حالات سربالایی و سرپائینی به ترتیب برای خودروهای تریلی متوسط (کلیه تریلی‌های معرفی شده در این دستورالعمل)، تریلی سنگین و وسیله تفریحی نمایش داده شده است. در این نمودارها می‌توان تعیین کرد که خودروی سنگینی که حرکت در سربالایی را با سرعت معین شروع کرده، چه فاصله‌ای را روی شیب طولی مورد نظر باید طی کند تا به سرعت مشخصی برسد.





الف- کاهش سرعت در سربالایی

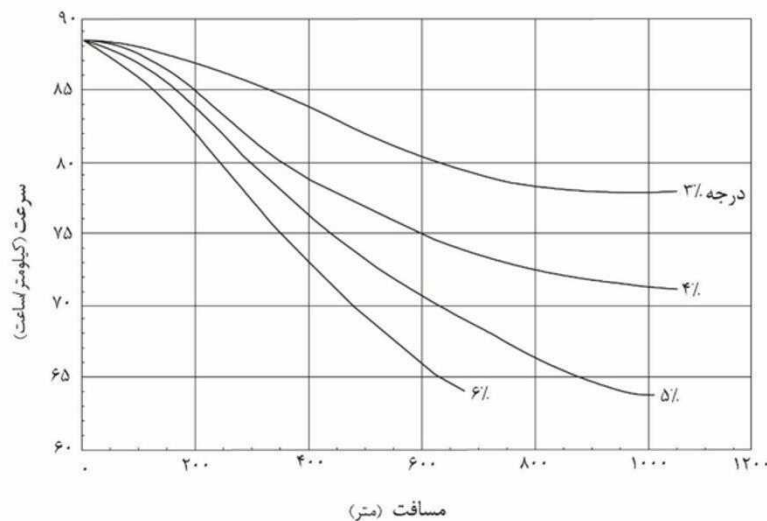


ب- افزایش سرعت در سربالایی و سرازیری

شکل ۵-۱۰- منحنی سرعت- مسافت تریلی تیپ سنگین ۱۴۰ پوند بر اسب بخار (۸۵ کیلوگرم بر کیلووات)



شکل ۵-۱۱- منحنی سرعت-مسافت تریلی تیپ سنگین ۲۰۰ پوند بر اسب بخار (۱۲۰ کیلوگرم بر کیلووات)

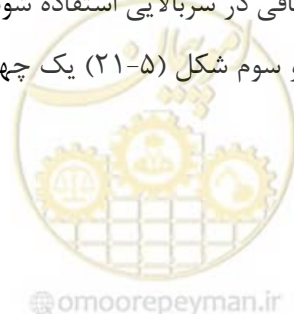


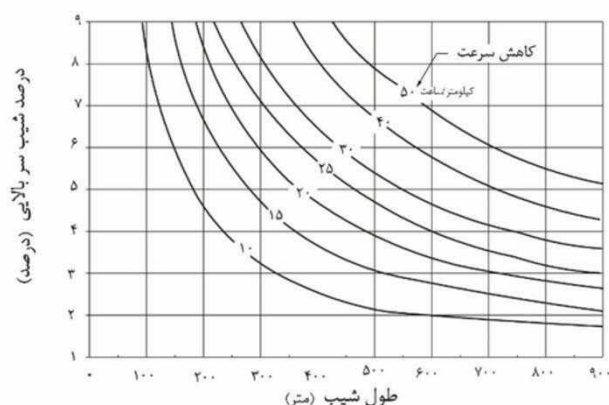
شکل ۵-۱۲- منحنی سرعت- مسافت وسیله نقلیه تیپ تفریحی

۵-۴-۳- طول بحرانی شیب طولی

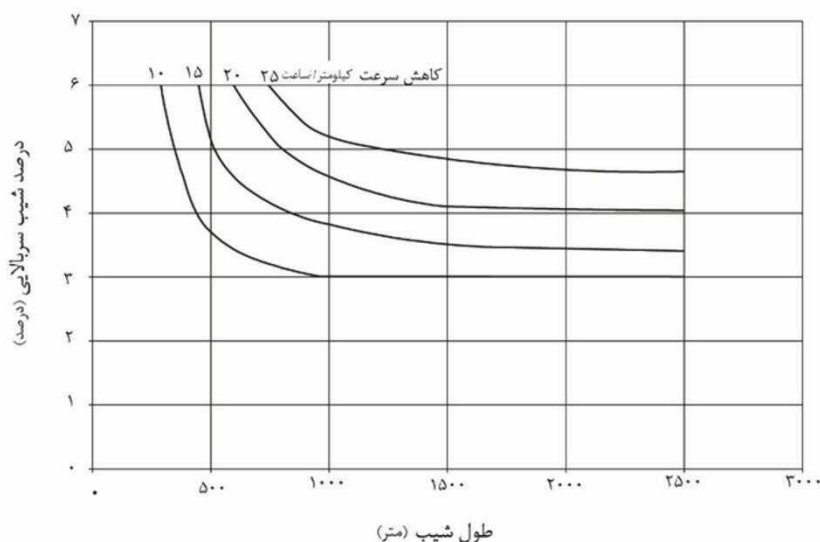
مقدار شیب طولی راه، به تنهایی عامل کنترل‌کننده طرح نیست، بلکه لازم است که علاوه بر مقدار شیب طولی، طول آن نیز در نظر گرفته شود. طول شیب طولی بر ظرفیت، سطح سرویس (کیفیت خدمت‌دهی) و سرعت حرکت اثر می‌گذارد. انتخاب این طول به نحوی است که افت سرعت خودروهای سنگین، از حد معینی تجاوز نکند. مقدار مجاز کاهش سرعت، برابر ۱۵ کیلومتر بر ساعت نسبت به سرعت متوسط ترافیک در نظر گرفته می‌شود.

در شکل‌های (۵-۱۳) و (۵-۱۴)، رابطه بین مقدار و طول بحرانی شیب برای مقادیر مختلف کاهش سرعت برای وسایل نقلیه تریلی و تفریحی نشان داده شده است. در راه شریانی دو خطه دو طرفه که ترافیک وسیله نقلیه سنگین زیاد باشد و نتوان طول شیب طولی را کمتر از طول بحرانی اختیار کرد باید بر اساس اقناع شرایط لازم از خط کمکی در سربالایی (خط سربالایی) استفاده شود. همچنین در مورد آزادراه‌ها و راه‌های شریانی جداشده که حجم ترافیک در سربالایی، لزوم پیش‌بینی یک خط اضافی را ایجاد کند، باید از یک خط اضافی در سربالایی استفاده شود. در قوس قائم نوع دوم و چهارم شکل (۵-۲۱) نصفی از قوس قائم و در قوس قائم نوع اول و سوم شکل (۵-۲۱) یک چهارم از طول قوس قائم در تعیین طول شیب طولی در نظر گرفته می‌شود.





شکل ۵-۱۳- طول بحرانی شیب طولی برای تریلی سنگین (سرعت اولیه ۱۱۰ کیلومتر بر ساعت)



شکل ۵-۱۴- طول بحرانی شیب طولی برای وسیله تفریحی تیپ (سرعت اولیه ۹۰ کیلومتر بر ساعت)

۵-۴-۴- خط‌های عبور کمکی

در بخش‌هایی از راه از خط‌های عبور کمکی به منظور تغییر سرعت، حرکت گردشی، تشکیل صف حرکت‌های گردشی، سبقت، ترافیک تداخلی، خط‌های کمکی سربالایی و دیگر مقاصد مورد نظر استفاده می‌شود. خط‌های تغییر سرعت (کاهش سرعت و افزایش سرعت)، خط کمکی سربالایی و خط کمکی سبقت از انواع این خط‌ها محسوب می‌شوند. طراحی خط کمکی منجر به ارتقاء طبقه عملکردی راه نمی‌شود. در این خصوص به ویژه در زمینه عدم افزایش سرعت، باید تمهیدات لازم انجام و به استفاده‌کنندگان اطلاع‌رسانی شود تا از بروز رفتارهای پرخطر اجتناب شود. خط‌های تغییر سرعت معمولاً در محل تقاطع‌ها و تبادلهای استفاده می‌شود و برای طراحی آن لازم است به ضابطه ۸۰۰-۲ مراجعه شود.

۱-۴-۵- خط کمکی در سربالایی

آزادی و ایمنی حرکت در راه‌ها علاوه بر آن که تابعی از تعداد و طول قطعه‌های سبقت مجاز است، به طور معکوس تحت تأثیر حرکت کامیون در شیب طولی با طول زیاد قرار دارد. این عامل سبب کاهش سرعت خودروهای پشت سر می‌شود. به علت افزایش تعداد تصادف‌ها در شیب‌های طولانی، باید براساس نیاز ترافیک، ساخت خط کمکی سربالایی در طرح راه‌های جدید و همچنین برای راه‌های موجود در نظر گرفته شود. هنگامی که ترکیب شیب طولی، حجم کل ترافیک و حجم ترافیک وسایل نقلیه سنگین، به گونه‌ای است که کیفیت حرکت ترافیک در شیب طولی نسبت به مسیر قبل از آن کاهش می‌یابد، ساخت خط کمکی سربالایی مفید و مطلوب است.

خط کمکی سربالایی ضرورتاً به طور قابل ملاحظه‌ای مورد استفاده وسایل نقلیه کندرو قرار می‌گیرد. در راه‌های با ترافیک کم، اگرچه استفاده از خط کمکی سربالایی مطلوب است لیکن استفاده از آن قابل توجیه (اقتصادی) نیست. حتی در محل‌هایی که طول شیب طولی در سربالایی از مقدار بحرانی در سربالایی تجاوز کند. در این موارد تعریض قطعه‌های کوچکی از خط سربالایی برای استفاده وسایل نقلیه کندرو (مشابه پهلوگیرها) به منظور تأمین سبقت وسایل نقلیه تندرو پشت سر پیش‌بینی می‌شود.

خط کمکی در سربالایی، معمولاً برای راه‌های دو خطه در نظر گرفته می‌شود، اما در صورت نیاز ترافیکی می‌توان برای راه‌های چندخطه نیز در نظر گرفت. راه دو خطه با خط کمکی سربالایی، راه سه خطه و در مواقع همپوشانی به صورت چهارخطه محسوب نمی‌شود، بلکه بخشی از یک راه دو خطه با یک خط اضافی است که برای حرکت خودروهای تعبیه شده است که در سربالایی حرکت می‌کنند و بار آنها زیاد و سرعت آنها کم است. این خط اضافی امکان استفاده از خط اصلی را به سایر خودروها می‌دهد.

طرح‌های مربوط به راه‌های دو خطه با خط کمکی در بخش‌های (الف) و (ب) در شکل (۵-۱۵) نشان داده شده است. خط‌های کمکی، هر یک به طور مجزا و مستقل از دیگری برای هر جهت راه طرح می‌شود. بسته به وضعیت امتداد و نیمرخ طولی راه، ممکن است خط‌های کمکی دو جهت دارای هم پوشانی (فصل مشترک) باشد (شکل (۵-۱۵) مورد (ب)).

هر سه معیار زیر که دربرگیرنده جنبه‌های اقتصادی می‌باشد، نیاز به وجود خط کمکی سربالایی را توجیه می‌کند:

۱- نرخ جریان ترافیک در سربالایی، بیش از ۲۰۰ وسیله نقلیه در ساعت باشد.

۲- نرخ جریان ترافیک کامیون در سربالایی، بیش از ۲۰ وسیله نقلیه در ساعت باشد.

۳- وجود یکی از شرایط زیر:

الف - افت سرعت خودروی سنگین کامیون طرح به میزان ۱۵ کیلومتر بر ساعت یا بیشتر؛

ب - وجود کیفیت ترافیکی E یا F در سربالایی؛ و

ج - افت کیفیت ترافیک دو رده یا بیشتر (نسبت به قطعه پیش از سربالایی) وقتی که حرکت در شیب طولی انجام

می‌شود.

نرخ جریان در سربالایی عبارت است از: حاصل ضرب حجم ترافیک ساعت طرح در ضریب توزیع جهت‌ی جریان رو به بالا تقسیم بر ضریب ساعت اوج (PHF).

شکل ۵-۱۵- خط‌های کمکی سربالایی در راه‌های دو خطه دو طرفه

طول بحرانی شیب که سبب افت سرعت کامیون طرح به میزان ۱۵ کیلومتر بر ساعت یا بیشتر می‌شود، از شکل‌های (۵-۱۳) برای وسایل نقلیه سنگین و (۵-۱۴) برای وسایل نقلیه تفریحی به دست می‌آید. اگر طول شیبی که بررسی می‌شود، بیشتر از طول بحرانی باشد، شرط الف ردیف ۳ برآورده شده است. چنانچه طول شیب طولی، بحرانی نباشد و کاهش سرعت کامیون بیش از ۱۵ کیلومتر بر ساعت نشود (طول شیب از طول بحرانی تجاوز نکند)، وجود کیفیت ترافیک کمتر از D در شیب طولی بررسی می‌شود. این کار را می‌توان با به دست آوردن نرخ جریان حداکثر (ظرفیت) در کیفیت ترافیک D و مقایسه آن با نرخ جریان در سربالایی انجام داد. اگر شرط دوم ردیف ۳ نیز تحقق نیابد، شرط سوم ردیف ۳، یعنی تعیین کیفیت قطعه پیش از سربالایی، بررسی می‌شود.

طول خط کمکی سربالایی با تعیین نقطه شروع و نقطه انتهایی آن تعیین می‌شود. محل شروع خط کمکی سربالایی در فاصله‌ای از نقطه شروع سربالایی است که یکی از موارد شرط سوم برقرار شود. مثلاً سرعت کامیون به میزان ۱۵ کیلومتر بر ساعت نسبت به متوسط سرعت حرکت ترافیک کاهش یابد. این طول از شکل (۵-۱۳) و (۵-۱۴) تعیین می‌شود. نحوه استفاده از آن با ارائه مثال مشخص شده است. قبل از شروع خط کمکی سربالایی، باید از یک قطعه لچکی با نسبت عرض به طول ۱:۲۵ و به طول حداقل ۹۰ متر استفاده شود.

در صورت وجود محدودیت دید یا سایر شرایطی که سبب کاهش سرعت در ابتدای سربالایی می‌شود، خط کمکی سربالایی در فاصله‌ای نزدیکتر به محل شروع سربالایی در نظر گرفته شود. همچنین در صورت کم بودن سرعت حرکت کامیون‌ها به علت برخی محدودیت‌ها و شرایط راه، خط کمکی به نقطه شروع سربالایی، نزدیکتر اختیار می‌شود.

انتهای خط کمکی سربالایی باید در نقطه‌ای انتخاب شود که سرعت کامیون‌ها حداکثر ۱۵ کیلومتر بر ساعت کمتر از سرعت خودروهای دیگر و دارای حداقل سرعت مطلوب ۶۰ کیلومتر بر ساعت باشد. این نقطه باید بعد از قله قرار گیرد. نقطه عملی برای انتهای خط سربالایی نقطه‌ای است که در آن کامیون می‌تواند در محلی که فاصله دید کافی برای سبقت ایمن خودروها وجود دارد، بدون خطر به خط اصلی بازگردد. بهتر است حداقل ۶۰ متر بعد از این نقطه به عنوان انتهای خط سربالایی انتخاب شود. برای تعیین این نقطه می‌توان از شکل (۵-۱۳) و (۵-۱۴) استفاده کرد.

علاوه بر آن، باید از یک طول لچکی به منظور اجازه دادن جهت بازگشت کامیون به خط عادی با نسبت عرض به طول ۱:۵۰ و به طول حداقل ۱۸۰ متر استفاده شود. به عنوان مثال، در راهی که انتهای خط سربالایی به طول ۹۰ متر (۳۰ متر بعلاوه ۶۰ متر) است، طول لچکی برابر با حداقل ۱۸۰ متر با نسبت عرض به طول ۱:۵۰ امتداد می‌یابد (شکل (۵-۱۶)). عرض خط کمکی سربالایی بهتر است به اندازه خط اصلی سواره‌رو باشد و طوری ساخته و خط‌کشی شود که به عنوان یک خط اضافی در یک جهت، قابل تشخیص باشد. خط‌کشی برای محور راه همانند راه دو خطه انجام می‌شود. باید قبل از شروع خط کمکی سربالایی، همچنین قبل از انتهای آن، از علائم مناسبی برای اطلاع کامیون‌ها و خودروهای کندرو و هدایت آنها به این خط استفاده شود.

شیب عرضی در خط سربالایی همانند شیب خط اضافی در راه چند خطه خواهد بود که ممکن است ادامه شیب عرضی خط اصلی مجاور باشد و یا با شیب عرضی بیشتری نسبت به خط اصلی قرار گیرد. در محل‌هایی که راه دارای بریلندی است، معمولاً شیب عرضی خط سربالایی، ادامه شیب عرضی خط اصلی است. در راه‌های دو خطه برای شانه واقع در سمت راست خط سربالایی، حداقل عرض ۱/۲ متر مورد نیاز است و عرض بیشتر با توجه به امکان‌ها و توجیه مهندسی انتخاب می‌شود.

شکل ۵-۱۶- خط کمکی سربالایی برای وسایل نقلیه سنگین

۲-۴-۴-۵- خط کمکی سبقت

در راه‌های دو خطه که علی‌رغم وجود فاصله دید سبقت کافی، به دلیل حجم ترافیک جهت مقابل، امکان سبقت وجود ندارد یا به دلیل وجود وسایل نقلیه با سرعت حرکت کم، امکان ایجاد صف وجود دارد، خط عبور کمکی سبقت استفاده می‌شود. فاصله بین خط‌های کمکی سبقت، ۱۰ الی ۱۰۰ کیلومتر توصیه می‌شود. طول مطلوب خط عبور کمکی سبقت شامل طول لچکی‌ها متناسب با سرعت طرح و بین ۸۰۰ متر تا ۳۲۰۰ متر می‌باشد. مقدار دقیق آن بر اساس جدول (۵-۲۹) تعیین می‌شود. برای تعیین طول لچکی انتقال کاهش خط خروجی از خط سبقت از روابط ۵-۲۲ و ۵-۲۳ استفاده شود. برای لچکی‌های افزایش خط، لازم است نصف تا دو سوم طول‌های مندرج در روابط ۵-۲۲ و ۵-۲۳ را در نظر گرفت. در حقیقت این لچکی‌ها برای تغییرات و کاهش عرض به کار می‌رود که در راه‌های با سرعت بالاتر مانند آزادراه، استفاده از لچکی با نسبت عرض به طول ۱:۵۰ تا ۱:۷۰ توصیه می‌شود.

نمونه‌ای از طرح‌های خط سبقت در شکل (۵-۱۷) آورده شده است. توصیه می‌شود در صورت امکان، نواحی سبقت به صورت چهار خطه جداشده طراحی شود.

$$S \geq 70 \text{ kph} \quad L = 0.62WS \quad (۵-۲۲)$$

$$L = \frac{WS^2}{155} \quad S < 70 \text{ kph} \quad (۵-۲۳)$$

در این روابط:

L = طول لچکی انتقال کاهش خط (خروج از خط سبقت) بر حسب متر،

W = عرض خط سبقت (متر)، و

S = سرعت مجاز (کیلومتر بر ساعت).

جدول ۵-۲۹- طول خط سبقت بهینه برای کارایی عملیاتی ترافیک

طول خط سبقت (کیلومتر)	نرخ جریان یک طرفه (وسیله نقلیه بر ساعت)
۰/۸	۱۰۰ تا ۲۰۰
۱/۲ - ۰/۸	۲۰۱ تا ۴۰۰
۱/۶ - ۱/۲	۴۰۱ تا ۷۰۰
۳/۲ - ۱/۶	۷۰۱ تا ۱۲۰۰

شکل ۵-۱۷- نمونه‌هایی از طرح‌های خط سبقت

۵-۴-۵- رمپ فرار اضطراری

در سرازیری طولانی با شیب زیاد (شکل (۵-۱۸))، خطر عدم کنترل وسایل نقلیه سنگین به علت از دست دادن ترمز یا عدم توانایی راننده در کاهش دنده، زیاد می‌شود. در چنین شرایطی، احداث رمپ فرار اضطراری، می‌تواند به کنترل وسیله نقلیه و تأمین ایمنی استفاده‌کنندگان از راه، کمک مؤثری کند. رمپ فرار اضطراری که طبق معیارهای این دستورالعمل، در محل‌های مناسب، پیش‌بینی و ساخته می‌شود، می‌تواند سرعت وسیله نقلیه را در مسیری بیرون از مسیر اصلی راه، کاهش داده و آن را متوقف سازد.

شکل ۵-۱۸- نیروهای وارده بر وسیله در حال حرکت در سرازیری

۱-۵-۴-۵- ضرورت و محل رمپ فرار اضطراری

محل احداث رمپ فرار اضطراری، بستگی به وضع خاص هر سرازیری از نظر طول، شیب طولی، سرعت و موقعیت مسیر دارد. استفاده از رمپ‌های فرار اضطراری در نواحی با شیب طولی بیشتر از حداکثر شیب طولی مجاز راه یا سرازیری‌های طولانی با شیبی برابر یا نزدیک به حداکثر شیب طولی مجاز باید بررسی شود. در مورد راه‌های ساخته شده، علاوه بر شیب طولی، سرعت عملکردی وسایل نقلیه سنگین، آمار یا گزارش‌های پلیس، رانندگان کامیون‌ها و مردم محلی در خصوص تصادف‌های وسایل نقلیه سنگین، آمار تصادف‌ها با حفاظ‌ها، ریختن روغن ترمز و یا روغن موتور وسایل نقلیه سنگین بر سطح روسازی می‌تواند معیار تعیین ضرورت و محل احداث رمپ فرار اضطراری در سرازیری باشد.

رمپ فرار اضطراری، باید در محلی قرارگیرد که برای وسیله نقلیه بی‌ترمز، امکان استفاده از آن وجود داشته باشد. مثلاً پیش‌بینی رمپ فرار اضطراری بعد از یک قوس افقی تند نمی‌تواند راه‌حل قابل قبولی تلقی شود. تعیین محل خروجی اضطراری، با توجه به عوامل زیر انجام می‌شود:



- ۱- وضع پستی و بلندی،
- ۲- طول سرازیری،
- ۳- شیب سرازیری،
- ۴- سرعت وسیله نقلیه،
- ۵- آمار تصادف‌ها،
- ۶- اثر محیط زیستی، و
- ۷- هزینه.

رمپ فرار اضطراری، در محلی ساخته می‌شود که مورد استفاده بیشترین وسایل نقلیه بی‌ترمز قرار گیرد. این رمپ‌ها را باید در محل‌های ممکن در سرازیری مسیرهای مستقیم احداث نمود. رمپ فرار اضطراری را باید قبل از شروع قوس‌های افقی احداث نمود، چرا که وسیله نقلیه سنگین نمی‌تواند به طور ایمن و بدون واژگونی از آن قوس افقی عبور کند.

رمپ فرار اضطراری معمولاً در سمت راست مسیر قرار می‌گیرد، ولی در مورد راه‌های مجزا، در صورت نبودن محل مناسب در سمت راست و وجود آن در سمت چپ، می‌توان رمپ فرار اضطراری را در سمت چپ مسیر پیش‌بینی کرد. یکی از روش‌های تعیین بهترین محل برای ساخت رمپ فرار اضطراری، استفاده از روش تعیین درجه حرارت ترمز چرخ‌های وسیله نقلیه سنگین است. با این روش، میزان حرارت ترمز در هر هشتصد متر، اندازه‌گیری می‌شود. آن بخش از مسیر که درجه حرارت ترمز کمتر از ۲۶۰ درجه سانتی‌گراد باشد، می‌تواند ایمن تلقی شود. بنابراین شروع رمپ فرار اضطراری با توجه به سایر شرایط، می‌تواند بعد از محلی باشد که درجه حرارت ترمز از ۲۶۰ درجه سانتی‌گراد تجاوز می‌کند. یکی از موارد ارزیابی طرح رمپ فرار اضطراری، تعیین سرعت وسیله نقلیه برای ورود به رمپ اضطراری است. حداکثر سرعت برای ورود به خروجی اضطراری، ۱۳۰ تا ۱۴۰ کیلومتر بر ساعت می‌باشد. البته بهتر است که محل خروجی اضطراری با توجه به وضعیت پستی و بلندی، طوری انتخاب شود که سرعت وسیله نقلیه در موقع ورود، به حداکثر تعیین شده فوق نرسیده باشد و در صورت امکان کمتر از آن باشد.

۲-۵-۴-۵- انواع رمپ‌های فرار اضطراری

رمپ فرار اضطراری به سه نوع عمده زیر تقسیم‌بندی می‌شود:

۱- وزنی (سربالایی)، ۲- تپه ماسه‌ای، و ۳- بستر توقف.

نوع وزنی (استفاده از سربالایی‌ها) می‌تواند دارای روسازی (آسفالتی یا بتنی) باشد. در این نوع خروجی اضطراری، برای توقف وسیله نقلیه از نیروی جاذبه استفاده می‌شود. طول و هزینه ساخت این نوع خروجی نسبتاً زیاد است. این نوع خروجی اضطراری نمی‌تواند مانع برگشت وسیله نقلیه به عقب شود. لذا اگر راننده نتواند وسیله نقلیه را متوقف کند، ممکن است دچار قیچی شدن شود.

نوع تپه ماسه‌ای (شکل ۵-۱۹-الف)، شامل ماسه نرم (غیرمتراکم) و خشک است که در مسیر راه به صورت کپه قرار گرفته و حداکثر طول آن، ۱۲۰ متر می‌باشد. وسیله نقلیه با رسیدن به ماسه، در آن فرو رفته و متوقف می‌شود. عیب این نوع خروجی اضطراری در توقف سریع وسیله نقلیه و امکان صدمه زدن به راننده و یا وسیله نقلیه در اثر پرتاب شدن بار و سرنشین وجود دارد. با این حال، در محل‌های با فضای کم به دلیل ابعاد کوچک آنها می‌تواند مورد استفاده قرار گیرد ولی توصیه بر نوع بستر توقف است.

نوع بستر توقف دارای مقاومت غلتشی و شیب طولی مناسب است که در طول بستر به وسیله نقلیه به تدریج وارد می‌شود و سبب کاهش سرعت و توقف آن می‌گردد. با توجه به نوع شیب طولی لذا سه نوع بستر توقف وجود دارد (شکل‌های ۵-۱۹-ب، ج و د). بهتر است مسیر برگشت به راه به خوبی مشخص شده باشد تا راننده بعد از توقف و رفع مشکل وسیله نقلیه، بتواند به راه خود ادامه دهد.

الف- تپه ماسه‌ای

ب- بستر توقف در سربالایی

ج- بستر توقف افقی

د- بستر توقف در سرازیری

شکل ۵-۱۹- انواع رمپ‌های فرار اضطراری

رمپ فرار اضطراری نوع بستر توقف سربالایی (شکل ۵-۱۹-ب)) برای احداث توصیه می‌شود. شیب سربالایی رمپ فرار اضطراری سبب می‌شود که علاوه بر کمتر شدن طول، بتوان راحت‌تر از آن خارج شد. استفاده از هر یک از انواع رمپ فرار اضطراری، بستگی به شرایط و موقعیت خاص محل آن دارد.

۳-۵-۴-۵- ملاحظات طراحی

در طرح رمپ فرار اضطراری، به موارد زیر توجه می‌شود:

۱- برای توقف ایمن وسیله نقلیه، طول رمپ فرار اضطراری باید به حد کافی باشد تا انرژی جنبشی وسیله نقلیه متحرک غیر قابل کنترل را تلف کند.

۲- مسیر رمپ فرار اضطراری، معمولاً مستقیم و یا با انحنای خیلی کم (شعاع زیاد) می‌باشد که راننده بتواند وسیله نقلیه را با کمترین دشواری کنترل کند.

۳- عرض رمپ فرار اضطراری، باید برای بیش از یک وسیله نقلیه در نظر گرفته شود. حداقل عرض ۸ متر و عرض مطلوب ۹ تا ۱۲ متر، برای بیش از دو وسیله نقلیه غیر قابل کنترل در نظر گرفته می‌شود. در مواقعی که عرض‌های زیاد ضرورتی نداشته باشد می‌توان از عرض‌های کمتر از مقادیر فوق هم استفاده نمود. به هر حال نباید از ۳/۶۰ متر کمتر باشد.

۴- مصالح سنگی مورد استفاده، بهتر است تمیز و با قابلیت تراکم پائین و از نوع سنگ گردگوشه، غیرشکسته و یک اندازه و عاری از مصالح ریزدانه باشد. این مصالح قابلیت زهکشی خوبی داشته و قفل و بست را نیز به حداقل می‌رساند. شن نخودی مصالح مناسبی است. شن غیرمتراکم و ماسه نیز زیاد استفاده می‌شود. حداکثر بعد دانه درشت ۴۰ میلی‌متر تجربه موافقی داشته است. مصالح مطابق با دانه‌بندی: مم ۳۷/۵ (۰/۱۰۰) - ۲۵/۰ (۰/۹۵) - ۱۹/۰ (-) - ۱۲/۵ (۰/۲۵) - ۹/۵ (-) - ۴/۷۵ (۰/۱۰) - ۲/۳۶ (۰/۵) به شرط حذف ریزدانه، موثر خواهد بود.

۵- حداقل ضخامت بستر توقف ۱ متر است. آلودگی مصالح بستر سبب می‌شود که اثربخشی آن به دلیل تشکیل یک لایه ۳۰ سانتی‌متری در پایین بستر افت نماید. در چنین مواردی بهتر است ضخامت لایه ۱۱۰ سانتی‌متر در نظر گرفته شود. برای کمک به کاهش سرعت مناسب، بهتر است که عمق لایه، به تدریج اضافه شود. عمق لایه بستر، در شروع خروجی اضطراری، برابر ۷۵ میلی‌متر است و بعد از ۳۰ تا ۶۰ متر طول، به عمق نهایی می‌رسد.

۶- زهکشی و تخلیه آب‌های خروجی اضطراری، برای جلوگیری از یخ‌زدن آب و آلودگی مصالح بستر بهتر است به اندازه کافی تامین شود. برای این منظور، می‌توان شیب عرضی و طولی مناسبی برای کف بستر رمپ فرار اضطراری و محلی برای تخلیه آب‌های نفوذی پیش‌بینی کرد. علاوه بر آن، می‌توان با اتخاذ روش‌های فنی از ورود آب‌های سطحی به آن جلوگیری و آب‌های سطحی را به خارج هدایت کرد. می‌توان از لایه‌های ژئوتکستایل برای جلوگیری از نفوذ ریزدانه‌ها بین لایه زیراساس و بستر استفاده نمود. در جاهایی که نفوذ آب یا آلوده شدن مصالح با مواد سمی و گازوییل محتمل باشد، بهتر است که کف بستر رمپ فرار اضطراری با یک لایه بتنی پوشاند و برای جلوگیری از آلوده شدن خاک به مواد نفتی، مایعات به یک مخزن هدایت شود.

۷- محل ورود وسیله نقلیه به رمپ فرار اضطراری، طوری طراحی می‌شود که ورود وسیله به آن، بی‌خطر باشد. برای این منظور، بهتر است در طرح، فاصله دید کافی برای راننده وسیله نقلیه تأمین شود. تمام طول رمپ فرار اضطراری بهتر است برای راننده وسیله نقلیه، قابل رؤیت باشد. زاویه انحراف به طرف خروجی، باید برابر ۵ درجه و یا کمتر باشد. برای ورود به رمپ فرار اضطراری، بهتر است یک خط عبور کمکی پیش‌بینی شود. طرح این نوع خروجی، باید طوری باشد که هر دو چرخ محور جلو با هم وارد قسمت بستر متوقف‌کننده شود. بهتر است فاصله جانبی رمپ از خطوط عبوری اصلی به اندازه‌ای باشد که از پرتاب مصالح سست در اثر ورود وسیله نقلیه به آن، به مسیر اصلی پیشگیری شود.

۸- دسترسی به رمپ فرار اضطراری، باید طوری با تابلو خروج مشخص شده باشد که راننده وسیله نقلیه غیر قابل کنترل بتواند فرصت کافی برای عکس‌العمل داشته و امکان استفاده از آن را از دست ندهد. بنابراین نصب علائم پیش‌آگاهی کافی برای جلب توجه راننده به منظور آمادگی و استفاده از رمپ فرار اضطراری ضروری است. علاوه بر آن، تابلوهای

انتظامی برای ممانعت از ورود، توقف و پارک کردن سایر وسایل نقلیه به رمپ فرار اضطراری نصب می شود. لبه های رمپ باید به درستی آشکارسازی شوند. استفاده از روشنایی برای بهتر مشخص کردن محل رمپ فرار اضطراری در شب بسیار مفید است.

۹- بیرون آوردن وسیله نقلیه گیرافتاده در رمپ فرار اضطراری مشکل است. پیش بینی یک راه سرویس به عرض ۳ متر در کنار رمپ فرار اضطراری، می تواند کمک مؤثری به یدک کش ها و بیرون آوردن وسیله نقلیه گرفتار در بستر کند. راه سرویس روسازی دارد و باید طوری طراحی شود که راننده وسیله نقلیه بی ترمز، آن را با بستر توقف اشتباه نکند.

۱۰- پایه های مهاری در زمین برای ایمنی جرثقیل و یدک کش ها، به منظور خارج کردن وسیله نقلیه گرفتار از بستر در فواصل ۵۰ تا ۱۰۰ متری ضروری است. اولین پایه در فاصله ۳۰ متر قبل از شروع بستر جهت بازگرداندن وسیله گیرافتاده به سطح راه قرار داده می شود.

برای محاسبه طول خروجی اضطراری، می توان از رابطه (۲۴-۵) استفاده کرد:

$$L = \frac{V^2}{254(R \pm G)} \quad (24-5)$$

که در آن:

L = طول بستر توقف (متر)،

V = سرعت ورود وسیله نقلیه (کیلومتر بر ساعت)،

G = شیب طولی بستر توقف رمپ فرار اضطراری (متر بر متر) که برای سربالایی مثبت و برای سرپایینی منفی است، و

R = ضریب مقاومت مصالح بخش متوقف کننده خروجی اضطراری بر حسب شیب طولی معادل (متر بر متر)، که از

جدول (۳۰-۵) به دست می آید.

جدول ۳۰-۵- ضریب مقاومت غلتشی مصالح کف رمپ در مقابل حرکت وسیله نقلیه

مقاومت غلتشی بر حسب شیب طولی معادل (%)	مصالح سطح بستر توقف
۱/۰	روسازی بتنی
۱/۲	روسازی آسفالتی
۱/۵	روسازی شنی (متراکم)
۳/۷	روسازی خاکی (غیرمتراکم)
۵/۰	سنگ شکسته (غیرمتراکم)
۱۰/۰	شن رودخانه ای (غیرمتراکم)
۱۵/۰	ماسه نرم خشک
۲۵/۰	شن نخودی

زمانی که در طول رمپ فرار اضطراری، شیب طولی یا نوع مصالح بستر توقف متفاوت باشد (مانند شکل (۲۰-۵))، برای

محاسبه کاهش سرعت در طول هر یک از شیب ها می توان از رابطه (۲۵-۵) استفاده کرد:

$$V_f^2 = V_i^2 - 254 L(R \pm G) \quad (25-5)$$

که در آن:

V_f = سرعت وسیله نقلیه هنگام خروج از رمپ فرار (کیلومتر بر ساعت)،

V_i = سرعت وسیله نقلیه هنگام ورود به رمپ فرار (کیلومتر بر ساعت)، و

L = طول رمپ فرار (متر).

سایر متغیرها مشابه قبل هستند.

چنانچه به علت سرعت بیش از حد و یا به هر دلیل دیگر، وسیله نقلیه در طول و انتهای رمپ فرار اضطراری متوقف نشود، پیش‌بینی ابزار لازم به عنوان فرصت آخر یا ایمن‌سازی انتهای رمپ برای توقف کامل وسیله نقلیه به نحوی ضروری است که سبب آسیب بار و راننده نشود. یکی از روش‌ها، پیش‌بینی یک شیب تند ۳:۲ (۲ قائم و ۳ افقی) در انتهای خروجی و به ارتفاع ۰/۶ تا ۱/۵ متر از مصالح بستر است. حداقل یکی از خروجی‌های اضطراری باید از یک ردیف ضربه‌گیر یا یک ردیف بشکه‌های ایمنی پر شده با مصالح بستر برای جلوگیری از خارج شدن وسیله نقلیه بدون کنترل از انتهای رمپ ساخته شود. در رمپ‌های فرار وزنی با رویه متراکم برای جلوگیری از حرکت رو به عقب یا قیچی شدن خودروی ترمز بریده، می‌توان از بستر شنی یا ضربه‌گیر در انتهای رمپ استفاده نمود. در صورت استفاده از بشکه ایمنی باید با مصالح بستر توقف پر شوند تا مصالح ریزدانه سبب آلودگی بستر و کاهش مقاومت غلتشی آن نشود.

روش دیگر ایمن‌سازی انتهای رمپ، استفاده از حفاظ‌های ضربه‌گیر مربوط به رمپ فرار است که در جهت عمود بر راستای حرکت وسایل نقلیه قرار می‌گیرند. یکی از مهمترین انواع آنها، حفاظ توری مهاری است. این حفاظ یک نوع سیستم مهارکننده است که ایمنی وسایل نقلیه را با حداقل کردن خسارت وارده به وسایل نقلیه تا متوقف کردن آنها فراهم می‌کند. حفاظ توری بر اساس ابعاد و سرعت وسایل نقلیه طراحی و اجرا می‌شود ولی سطح بازدارندگی خیلی بالایی ندارد.



شکل ۵-۲۰- نمونه رمپ فرار اضطراری

۵-۴-۴- محوطه های کنترل ترمز

از پهلوییها یا بیرون رفتگی ها در بالای سربالائی ها و قبل از شروع سرازیری ها می توان به عنوان محوطه های کنترل ترمز یا محوطه های ایست اجباری جهت فراهم کردن فرصتی برای راننده به منظور بازرسی تجهیزات خودرو و اطمینان از داغ نبودن بیش از حد ترمزها در شروع سرازیری استفاده کرد. به علاوه اطلاعات مربوط به شیب پیشرو و محل رمپ فرار اضطراری را می توان به وسیله تابلوها و بروشورها اطلاع رسانی کرد. محوطه کنترل ترمز می تواند از یک خط روسازی شده و جدا از شانه باشد و یا شانه تعریض شده که حداقل امکان عبور یک خودروی سنگین را از سمت چپ خودروی دیگر در محوطه کنترل ترمز فراهم سازد. تابلوهای مناسبی نیز برای جلوگیری از توقف وسایل نقلیه عادی در این ناحیه باید به کار رود.

۵-۴-۶- قوس قائم

تغییر شیب طولی، به صورت تدریجی و به وسیله قوس قائم یا خم انجام می شود. این قوس قائم، تأمین کننده مسافت دید کافی، تخلیه مناسب آب سطحی، ایمنی، راحتی راننده و زیبایی ظاهر راه خواهد بود. در جاده ها در محل تلاقی دو شیب طولی باید قوس قائم طرح شود. بر اساس سربالایی و سرپایینی بودن دو شیب طولی در محل تلاقی حالت هایی پیش می آید که یا به صورت گنبدی (قوس های برآمده یا محدب) هستند و یا به صورت کاسه ای (قوس های فرورفته یا مقعر). انواع قوس های قائم سهمی در شکل (۵-۲۱) نشان داده شده است. در این شکل:

$$G_1 = \text{شیب طولی اول (درصد)},$$

$$G_2 = \text{شیب طولی دوم (درصد)},$$

L = طول قوس قائم (متر)، و

A = قدرمطلق تفاضل جبری دو شیب طولی (درصد).

الف - انواع قوس‌های قائم گنبدی

ب- انواع قوس‌های قائم کاسه‌ای

شکل ۵-۲۱- انواع قوس‌های قائم

۱-۴-۵- قوس قائم گنبدی

طول قوس قائم گنبدی باید به اندازه‌ای باشد که حداقل فاصله دید برای راننده وسیله‌نقلیه فراهم شود (شکل ۵-۲۲).

فاصله دید در قوس قائم گنبدی از رابطه $L \geq KA$ تأمین می‌شود، که در آن،

L = طول قوس قائم گنبدی (متر).

K = میزان انحنای قائم که تابع فاصله دید (S) و سرعت طرح است که برای فاصله دید توقف از جدول (۵-۳۱) و برای

فاصله دید سبقت از جدول (۵-۳۲) به دست می‌آید. این ضریب بر حسب متر بر درصد بوده و معنای فیزیکی آن، طول

لازم قوس قائم برای یک درصد تغییر شیب طولی راه است. ضریب K ، با فرض ارتفاع چشم راننده از سطح راه، ۱۰۸

سانتی‌متر (h_1) و ارتفاع شیء از سطح راه، ۶۰ سانتی‌متر برای فاصله دید توقف (h_2) و ۱۰۸ سانتی‌متر برای فاصله دید

سبقت به دست آمده است.

omoorepeyman.ir

A = قدرمطلق تفاضل جبری دو شیب طولی (%).

شکل ۵-۲۲- محدودیت دید در قوس قائم گنبدی

جدول ۵-۳۱- مقادیر حداقل K برای قوس قائم گنبدی برای فاصله دید توقف ($K = \frac{(S)^2}{658}$)

سرعت طرح (کیلومتر بر ساعت)	فاصله دید توقف (متر)	نرخ انحنای قائم طرح (متر بر درصد)
۲۰	۲۰	۱
۳۰	۳۵	۲
۴۰	۵۰	۴
۵۰	۶۵	۷
۶۰	۸۵	۱۱
۷۰	۱۰۵	۱۷
۸۰	۱۳۰	۲۶
۹۰	۱۶۰	۳۹
۱۰۰	۱۸۵	۵۲
۱۱۰	۲۲۰	۷۴
۱۲۰	۲۵۰	۹۵
۱۳۰	۲۸۵	۱۲۴

جدول ۵-۳۲- مقادیر حداقل K برای قوس قائم گنبدی برای فاصله دید سبقت ($K = \frac{(S)^2}{864}$)

سرعت طرح (کیلومتر بر ساعت)	فاصله دید سبقت (متر)	نرخ انحنای قائم طرح (متر بر درصد)
۳۰	۱۲۰	۱۷
۴۰	۱۴۰	۲۳
۵۰	۱۶۰	۳۰
۶۰	۱۸۰	۳۸
۷۰	۲۱۰	۵۱
۸۰	۲۴۵	۶۹
۹۰	۲۸۰	۹۱
۱۰۰	۳۲۰	۱۱۹
۱۱۰	۳۵۵	۱۴۶
۱۲۰	۳۹۵	۱۸۱
۱۳۰	۴۴۰	۲۲۴

نکته: در محل هایی که نیاز به تصمیم گیری است مثلاً دماغه های رابط خروجی می توان فاصله دید را افزایش داد و از فاصله دید انتخاب استفاده نمود.

۲-۶-۴-۵- قوس قائم کاسه‌ای

قوس قائم کاسه‌ای در روز به علت وجود روشنایی کافی، دید راننده را محدود نمی‌کند. اما در تاریکی، فاصله‌ای که توسط نور چراغ‌های وسایل نقلیه در این قوس قائم روشن می‌شود، محدود است (شکل (۵-۲۳)). حداقل طول قوس قائم کاسه‌ای از رابطه (۵-۲۶) به دست می‌آید:

$$L \geq KA \quad (5-26)$$

که در آن:

L = طول قوس قائم کاسه‌ای (متر).

K = میزان انحنای قائم، تابع فاصله دید (یا سرعت طرح) و وضعیت روشنایی راه است که از جدول (۵-۳۳) به دست

می‌آید. ارتفاع چراغ‌های جلو از سطح راه، ۶۰ سانتی‌متر و زاویه پخش نور اتومبیل، یک درجه فرض می‌شود.

A = قدر مطلق تفاضل جبری دو شیب طولی (درصد).

شکل ۵-۲۳- محدودیت دید در قوس قائم کاسه‌ای و در تاریکی شب

جدول ۵-۳۳- مقادیر حداقل K برای قوس قائم کاسه‌ای ($K = \frac{(S)^2}{120+3.5(S)}$)

سرعت طرح (کیلومتر بر ساعت)	فاصله دید توقف (متر)	نرخ انحنای قائم طرح (متر بر درصد)
۲۰	۲۰	۳
۳۰	۳۵	۶
۴۰	۵۰	۹
۵۰	۶۵	۱۳
۶۰	۸۵	۱۸
۷۰	۱۰۵	۲۳
۸۰	۱۳۰	۳۰
۹۰	۱۶۰	۳۸
۱۰۰		۴۵
۱۱۰	۲۲۰	۵۵
۱۲۰	۲۵۰	۶۳
۱۳۰	۲۸۵	۷۳

۳-۶-۴-۵- ضوابط کنترل کننده قوس‌های قائم

تبصره ۱. اگرچه طول قوس قائم گنبدی و کاسه‌ای به قدرمطلق تفاضل جبری دو شیب طولی بستگی دارد ولی در هر صورت از $V/6 \cdot V$ (سرعت طرح بر حسب کیلومتر بر ساعت) نباید کمتر باشد.

تبصره ۲. برای کنترل قوس قائم کاسه‌ای مقدار نرخ انحنای ۳۰ متر بر درصد برای ظاهر آن در نظر گرفته می‌شود. شرط راحتی مسافر نیز از رابطه (۵-۲۷) به دست می‌آید:

$$L = \frac{A \cdot V^2}{395} \quad (۵-۲۷)$$

تبصره ۳. برای کنترل ظاهر قوس قائم گنبدی بهتر است طول آن بین ۳۰ تا ۱۰۰ متر اختیار شود.

تبصره ۴. هنگام طرح قوس‌های قائم گنبدی و کاسه‌ای نوع ۱ و ۳، نرخ تخلیه آب سطحی در آنها باید بررسی شود. به ویژه موقعی که قوس‌های قائم و افقی با یکدیگر ترکیب می‌شوند، در بخش‌هایی که لبه راه دارای جدول است و یا شیب عرضی تغییر جهت می‌دهد، اگر ضریب K بزرگتر از ۵۱ باشد باید در طرح زهکشی راه دقت کافی شود.

تبصره ۵. قرار دادن قوس قائم گنبدی در پل و تونل بلامانع است اما بهتر است از قرار دادن قوس قائم کاسه‌ای نوع ۳ در تونل پرهیز شود. در مورد پل بهتر است در صورت امکان، قوس قائم کاسه‌ای در یک طرف پل قرار گیرد، به طوری که پل در خط القعر نباشد. در مناطق با احتمال یخبندان نیز پل در قوس قائم گنبدی مناسب نیست.

۴-۶-۴-۵- فاصله دید در زیرگذر

برای کنترل طول قوس قائم کاسه‌ای در زیرگذر فاصله دید مورد نیاز طرح، مبنا قرار می‌گیرد که حداقل آن برابر با فاصله دید توقف می‌باشد. خط دید و عوامل مؤثر بر آن در شکل (۵-۲۴) نشان داده شده است.



شکل ۵-۲۴- خط دید در خم کاسه‌ای

در طراحی، برای کنترل کفایت مقدار C، از روابط (۵-۲۸) و (۵-۲۹) استفاده می‌کنند.

الف- اگر فاصله دید بزرگتر از طول قوس قائم باشد ($S > L$):

$$L = 2S - \left(\frac{800(C - 1/5)}{A} \right) \quad (28-5)$$

ب- اگر فاصله دید کمتر از طول قوس قائم باشد ($S < L$):

$$L = \frac{AS^2}{800(C - 1/5)} \quad (29-5)$$

که در این روابط C ، فاصله قوس قائم تا زیر سازه پل (ارتفاع آزاد) بر حسب متر است. معیار طراحی در این روابط کامیون می‌باشد که ارتفاع چشم راننده کامیون ۲۴۰ سانتی‌متر و ارتفاع شیء ۶۰ سانتی‌متر در نظر گرفته شده است.

۵-۴-۷- پروفیل طولی (خط پروژه) در تونل‌ها

در تونل الزامات تاسیسات ایمنی حاکم خواهد بود. شیب طولی تونل‌ها بر اساس الزامات طرح سیستم تهویه انتخابی پیشنهاد می‌گردد. معمولاً بر اساس الزامات طرح، ممکن است شیب‌های طولی ملایم‌تر شوند. دلایل انتخاب شیب طولی کم در تونل‌ها عبارت است از:

- ۱- ممانعت از کاهش سرعت وسایل نقلیه سنگین برای جلوگیری از تراکم ترافیک در داخل تونل،
 - ۲- تأثیر سربالایی‌های واقع در ارتفاعات، در تعداد وسایل نقلیه‌ای که دچار خرابی می‌شود،
 - ۳- تأثیر سربالایی‌ها در افزایش مقدار آلودگی هوا، و
 - ۴- خطرناک بودن سرازیری‌های تند در تونل‌های یک طرفه به علت احتمال سرعت‌های فوق‌العاده زیاد.
- البته در تونل‌های یک طرفه، شیب طولی سرازیری، منجر به کاهش نیازهای مربوط به تهویه می‌شود. حداقل شیب طولی نیز بهتر است ۰/۳٪ برای دفع آبهای سطحی باشد.

۵-۴-۸- نقش پل در پروفیل طولی

ارتفاع و ضخامت دال پل، نقش بسیار مهمی در پروفیل طولی دارد. نسبت ضخامت به دهانه سازه تابع عوامل متعددی چون طول دهانه، نوع سازه، جنبه‌های زیبایی، هزینه، محدودیت قالب‌بندی و محدودیت ارتفاع آزاد است. با این وجود می‌توان با استفاده از اطلاعات کلی زیر، نسبت ضخامت به طول دهانه را برای طراحی اولیه پروفیل طولی و طرح هندسی استفاده نمود. البته طرح نهایی توسط طراحان سازه ارائه می‌شود.

الف) ابنیه فنی که خط آهن را از خود عبور می‌دهد:

- ۱- در پل‌های با تیرهای اصلی باربر جانبی که دارای یک خط عبور راه‌آهن است، ضخامت سازه از بالای ریل تا لبه پایین سازه ۱/۵ متر در نظر گرفته می‌شود.

۲- در پل‌های تیر تاوه‌ای، نسبت ضخامت تیر به طول دهانه، برای دهانه‌های ساده برابر $0/08$ و برای پل‌های پیوسته چند دهانه برابر $0/07$ در نظر گرفته می‌شود. به مقادیر بالا معادل 60 سانتی‌متر بالای کف پل، جهت مصالح بالاست و ارتفاع ریل اضافه می‌شود.

ب) پل‌های راه:

نسبت ضخامت تیر تاوه به طول دهانه، به شرح زیر در نظر گرفته می‌شود:

۱- برای دهانه‌های ساده به طول 30 متر یا کمتر برابر $0/06$ ،

۲- برای دهانه‌های ساده به طول 30 تا 55 متر برابر $0/045$ ،

۳- برای پل‌های چند دهانه پیوسته به طول 30 تا 30 متر (هر دهانه) برابر $0/055$ ،

۴- برای پل‌های چند دهانه پیوسته به طول بزرگتر از 30 متر (هر دهانه) برابر $0/04$ ،

هنگامی که پروفیل طولی مسیر از روی یک راه یا رودخانه در قوس قائم کاسه‌ای قرار می‌گیرد، بهتر است که در طرح پروفیل طولی پل در خط القعر قرار نگیرد.

۵-۴-۹- معیارهای کلی پروفیل طولی مسیر

علاوه بر معیارهای کنترل‌کننده‌ای که در ردیف‌های قبل در مورد شیب طولی مسیر راه ذکر شد، عوامل دیگری نیز در طراحی باید مد نظر باشد. در زیر چند رهنمود کلی برای طراحی مطلوب پروفیل طولی مسیر راه آمده است.

الف) یک خط پروژه یکنواخت با تغییرهای تدریجی شیب طولی، هماهنگ با نوع راه و پستی و بلندی طول مسیر، بر خطوط شکسته متشکل از قطعه‌های کوچک با شیب‌های متفاوت برتری دارد.

ب) باید به جای تغییرشیب طولی ناگهانی همراه با قوس‌های قائم گنبدی و کاسه‌ای پی در پی و یا افت خط پروژه غیرمنتظره، از شیب‌های تدریجی استفاده شود.

ج) باید از ایجاد سرپایینی موج‌دار با طول زیاد احتراز شود که سبب افزایش سرعت خودرو سنگین در سرپایینی می‌شود.

د) بهتر است از ایجاد قوس‌های قائم پشت تخت به ویژه در اشکال کاسه‌ای اجتناب شود که ظاهر نامناسبی دارد. این مورد در جاده‌های جداشده با بریدگی میانه قابل توجه است.

ه) در شرایطی که یک تقاطع یا محل دسترسی در یک قطعه شیب‌دار راهی با شیب متوسط یا زیاد قرار دارد، بهتر است از شیب طولی قطعه در محل تقاطع و حوالی آن کاسته شود که برای وسایل نقلیه گردشی مفید بوده و کاهش احتمال تصادف را به همراه دارد.

ز) از به کار بردن قوس قائم کاسه‌ای در ترانشه‌ها (خاکبرداری‌ها) اجتناب می‌شود، مگر آنکه تخلیه مناسب آب‌های سطحی راه امکان‌پذیر باشد.

۵-۵- هماهنگی پلان و پروفیل طولی مسیر

امتدادهای افقی و قائم مسیر راه، مکمل یکدیگر بوده و نمی‌تواند مستقل از یکدیگر طراحی شود. یک ترکیب بد می‌تواند نکته‌های خوب هر یک را از بین ببرد و معایب را تشدید کند. هرگاه طرح امتدادهای افقی و قائم به طور توأم انجام شود، کنترل وسیله نقلیه بیشتر، سرعت یکنواخت‌تر و ظاهر راه خوش منظرتر می‌شود و تقریباً هزینه‌های اضافی تحمیل نمی‌شود.

دست‌یابی به ترکیب مناسب امتداد افقی و قائم، با مطالعه فنی و در نظر گرفتن کنترل‌های کلی زیر امکان‌پذیر است.
الف) بهتر است که تعادل مناسبی بین قوس افقی و پروفیل طولی راه موجود باشد. قوس افقی با شعاع کم با نیمرخ طولی با شیب ملایم و همچنین قوس افقی با شعاع زیاد با نیمرخ طولی با شیب تند، متعادل نیست و طرح ضعیف است.
ب) در صورت انطباق انحناء قائم بر انحناء افقی یا برعکس طرح مناسب است. عدم انطباق چندین تغییر در خط پروژه که با انحناء افقی هماهنگ نیست، شرایط نامطلوبی را ایجاد می‌کند.

پ) انحناء افقی تند در بالای قوس قائم گنبدی نباید قرار داده شود. البته معایب این طرح با افزایش طول قوس افقی از بین می‌رود و طرح بالاتر از مقادیر حداقل مربوط به سرعت طرح، مطلوب است.

ت) انحناء افقی تند در انتهای شیب تند یا در نزدیکی کف قوس کاسه‌ای نباید قرار داده شود. این مورد به خصوص برای وسایل نقلیه سنگین که سرعت بیشتری در پایین شیب طولی دارند در شب نامناسب است.

ث) در راه دو خطه دو طرفه، لزوم تأمین مناطق سبقت خودرو به طور کاملاً ایمن، معمولاً ایجاب می‌کند که از ترکیب قوس افقی و قائم در قطعه‌های قابل ملاحظه‌ای از طول راه، صرف‌نظر شود. در این حالت استفاده از قطعات تانژانت طولانی جهت تأمین مسافت دید سبقت مناسب است.

ج) هر دوی قوس افقی و پروفیل طولی راه باید تا حد امکان در تقاطع و حوالی آن به صورت ملایم باشد.

چ) در راه‌های جداشده به ویژه در پروژه‌های بهسازی تبدیل راه دو خطه به چهار خطه جداشده، تغییر در عرض میانه و راستای افقی و قائم مستقل برای کف راه یک طرفه مجزا گاهی اوقات مطلوب است.

ح) در مناطق مسکونی، طرح راه باید با حداقل ایجاد مزاحمت برای همسایگان راه باشد. به طور کلی تسهیلات با خط پروژه پایین‌تر از زمین موجود به لحاظ آلودگی صوتی و بصری مناسب‌تر است. گاهی اوقات تغییرات ناچیز در امتداد افقی می‌تواند به ناحیه مناسب بین راه و منازل مسکونی منجر شود.

خ) مسیر راه باید طوری طراحی شود که جذابیت مناظر طبیعی و مصنوعی اطراف از قبیل، رودخانه‌ها، صخره‌ها، پارک‌ها و سازه‌های مهم افزایش یابد. راه باید به سمت و در راستای مناظر چشمگیر و با چشم‌انداز زیباتر طرح شود.

د) طرح راه باید قابل دسترس و استفاده برای عابران پیاده و افراد ناتوان باشد.

هماهنگ کردن امتدادهای افقی و قائم مسیر راه باید همزمان با طراحی مقدماتی راه که اصلاحات آسان‌تر انجام می‌شود، مد نظر قرار گیرد. نمونه‌هایی از نحوه هماهنگی پلان راه (امتداد افقی مسیر) و پروفیل طولی راه (امتداد قائم مسیر) در شکل (۵-۲۵) آورده شده است.

شکل ۵-۲۵- نمونه‌هایی از نحوه هماهنگی پلان و پروفیل طولی راه

۵-۶- سایر عناصر مؤثر در طرح هندسی

۵-۶-۱- توسعه منظر آرایی

عبور از مسیری با چشم‌اندازهای زیبا نیز مهم است، لذا منظرآرایی در کنار عوامل دیگر طراحی راه، حائز اهمیت است. بهتر است موقعیت قرارگیری راه و مسیر قائم و افقی آن، برای تأمین زیبایی مسیر در هماهنگی با محیط اطراف، مد نظر قرار گیرد. لذا علی‌رغم ضرورت بهینه‌سازی اقتصادی طرح، صرف هزینه برای تأمین زیبایی و منظرآرایی مسیر می‌تواند منطقی باشد.

۱-۶-۵- اهمیت انتخاب سرعت طرح بر اساس منظرآرایی

سرعت طرح از عوامل تعیین کننده ضوابط طرح هندسی مسیر، مانند موقعیت افقی و پروفیل طولی راه است. انتخاب سرعت طرح در مناطقی که دارای زیبایی و چشم‌اندازهای طبیعی است، به علت تأثیر ترکیب هماهنگ و موزون راه با محیط پیرامون، از اهمیت خاصی برخوردار است. لذا همان‌گونه که قبلاً در بخش سرعت طرح نیز اشاره شد، در انتخاب سرعت طرح مناطقی که دارای زیبایی‌های طبیعی می‌باشد، بهتر است نکته‌های مربوط به منظرآرایی مسیر نیز مد نظر قرار گیرد. چنانچه جلب توجه رانندگان به مناظر اطراف حادثه‌آفرین باشد، بهتر است تمهیدات لازم برای جلوگیری از دید رانندگان در محدوده زاویه دید، به کار گرفته شود.

۲-۶-۵- نکته‌های مرتبط با منظرآرایی راه

- در طراحی مسیر راه، به منظور منظرآرایی آن، بهتر است نکات زیر مد نظر قرار گیرد:
- استقرار مسیر راه به گونه‌ای باشد که احداث راه جدید، در صورت امکان، محیط طبیعی اطراف راه را حفظ و سبب بروز و وضوح چشم‌اندازهای پیرامون شود.
 - پروفیل طولی و مسیر کلی راه با طبیعت پیرامون سازگار باشد و خاکریزی‌ها و خاکبرداری‌های بدمنظر و نامتجانس با محیط اطراف، به حداقل برسد.
 - برای درهم‌آمیزی مناسب راه با محیط پیرامون، بهتر است نحوه پاکسازی مسیر از درختان و گیاهان موجود و ترمیم و توسعه فضاهای سبز در محل‌های لازم، به موازات طرح هندسی، به وسیله کارشناسان ذیربط بررسی شود. در این ارتباط باید تخریب گیاهان و درختان با ارزش پیرامون (نظیر درختان کهنسال، گیاهان بومی و کمیاب) در حداقل ممکن، انجام شود. در مناطق ویژه‌ای که راه از داخل جنگل عبور می‌کند، باید قبل از تصمیم‌گیری نهایی درباره امتداد مسیر، وضعیت تخریب جنگل از دیدگاه محیط زیست به‌طور کامل مورد بررسی کارشناسی قرار گیرد و در صورت لزوم، طرح ترمیم و جایگزین لازم، پیشاپیش بررسی شود و راه‌های حفظ درخت و گیاه و نحوه نگهداری فضاهای سبز، پس از استقرار راه و تأثیر احتمالی آن در طرح هندسی مورد توجه قرار گیرد.
 - گزینه‌ای که ضمن حفظ اصول فنی و اقتصادی لازم، سبب به وجود آمدن چشم‌اندازها و دورنماهای زیبا می‌شود، بر گزینه‌های دیگر برتری دارد.
 - در مناطق زیبای طبیعی، در صورت امکان، تعبیه میانه‌های غریض و مسیرهای مستقل از هم، از یکنواختی مسیر می‌کاهد و چشم‌اندازهای بهتری ایجاد می‌کند.
 - پل‌ها، تونل‌ها و دیوارهای حائل، مادامی‌که هزینه‌های گزافی را به پروژه تحمیل نکنند، در مقایسه با خاکبرداری‌ها و خاکریزی‌های پر حجم، از دیدگاه زیبایی و جلوه مسیر، گزینه مناسب‌تری خواهد بود. در این ارتباط، بهتر است تمام ابنیه به گونه‌ای طراحی شود که از نظر زیبایی با مسیر و محیط هماهنگی داشته باشد.

- در صورت امکان بهتر است از استفاده معادن قرصه در مناطق خوش منظر اجتناب شود. در صورت لزوم استفاده از این معادن، محل های مورد نظر باید پس از پایان بهره برداری، به روش مناسب شیب بندی و با پوشش مناسب گیاهی یا گزینه های مشابه دیگر مانند دریاچه مصنوعی با محیط اطراف هماهنگ شود.
- تخلیه آب های سطحی و زهکشی راه در مناطق خوش منظر باید به گونه ای باشد که موجب فرسایش، بدمنظری و تجمع هرز آب ها در محل های نامناسب نشود.
- در مناطقی که دو مسیر از روی یکدیگر عبور می کند، بهتر است فضای اطراف به شیوه مناسبی شیب بندی و با پوشش گیاهی پوشیده شود، به طوری که موجب خوشایندی دید راننده شود.

۵-۶-۲- روشنایی راه

روشنایی راه، با اینکه سبب افزایش دید در شب، کاهش خطر ها و دلپذیر شدن رانندگی می شود، به خاطر مسائل اقتصادی و هزینه فوق العاده، به ندرت مطرح می شود. با این حال روشن کردن بخش ها و محل های خاص و تعیین کننده ای به شرح زیر ضرورت دارد:

الف- تونل ها،

ب- تقاطع ها و تبادلهای، و تقاطع های ریلی،

پ- پل های طولانی یا باریک،

ت- نزدیک شهر ها و مرکز های جمعیتی، صنعتی، کشاورزی و آموزشی،

ث- محوطه های پارکینگ، استراحت و تأسیسات جانبی، ایستگاه های اخذ عوارض،

ج- علائم راهنمایی دروازه ای،

چ- قوس های افقی تند،

ح- نقاط مه گیر، و

خ- نقاط پرتصادف.

روشن کردن بقیه راه، به ویژه با توجه به آن که انتخاب پروفیل های طولی و عرضی با استاندارد بالا، امکان استفاده هر چه مؤثرتر از نور چراغ خودرو را فراهم می کند، عملاً لزومی ندارد.

روشن کردن تونل ها (در روز و شب) همواره لازم است مگر در حالتی که تونل بسیار کوتاه و مستقیم باشد. تنظیم روشنایی ورودی و خروجی، مستلزم رعایت دقت های خاص است.

ضرورت روشن کردن تقاطع ها تابع طرح تقاطع و حجم ترافیک است. در تقاطع هایی که فاقد مسیر جریان بندی است، معمولاً روشنایی منظور نمی شود. برعکس، تقاطع های مسیر جریان بندی شده، به ویژه تقاطع های چندراهه، نیازمند روشنایی است، زیرا نور چراغ خودرو، قادر به مشخص کردن جزیره ها و راه های گردشی از حداقل فاصله لازم نیست. روشن کردن تقاطع با راه آهن از اهمیت ویژه ای برخوردار است.

روشن کردن تبادل نیز مطلوب و گاهی لازم است. این کار موجب می‌شود که راننده نه تنها خود راه، بلکه مجموعه تبادل را مشاهده و مسیر مورد نظر خود را به دقت تشخیص دهد. مشاهده به موقع و واضح سایر خودروهایی که به نحوی بر رفتار راننده اثرگذار است، مزیت دیگری است. روشن نکردن تبادل، موجب می‌شود که کارایی آن در شب، نسبت به روز، به میزان قابل ملاحظه‌ای تنزل کند. در هر صورت بخش‌های خطرآفرین باید با روشنایی یا حداقل نصب شب‌نما، از فاصله لازم به وضوح دیده شود. هر چه حجم ترافیک سراسری و ورودی و خروجی بیشتر باشد، ضرورت روشن کردن تبادل، بیشتر و نتایج آن چشمگیرتر است.

۱-۲-۶-۵- طراحی و نصب واحدهای روشنایی

روشن کردن تونل‌ها و محل‌های خاص راه، از طریق نصب واحدهای روشنایی در دیوار یا طاق تونل، کنار و میانه راه و پل انجام می‌شود.

تعداد واحدهای روشنایی به میزان روشنایی مورد نیاز، نوع واحد نورده (لامپ)، فاصله واحدها و عوامل دیگر بستگی دارد. واحدهای روشنایی کنار راه و پل، بر روی پایه‌های فلزی یا بتنی نصب می‌شود. از آنجا که این پایه‌ها، خود مانع خطرناکی است، لذا هر چه تعداد آنها کمتر اختیار شود، بهتر است.

درباره واحدهای روشنایی و محل نصب آن، باید نکته‌های زیر را مورد توجه قرار داد (در طراحی برای مطالعات بیشتر به آئین‌نامه روشنایی رجوع شود):

الف- طرح واحدهای روشنایی باید با رعایت حداکثر کارایی، زیبایی و ایمنی، انجام شود. طراحی نباید به گونه‌ای باشد که توجه راننده را از رانندگی به سوی تأسیسات روشنایی منحرف و جلب کند. پایه‌ها نباید مانع دید علائم و چراغ‌های راهنمایی باشد.

ب- هماهنگ کردن طرح روشنایی و چراغ‌ها و علائم راهنمایی ضرورت دارد. آثار این تأسیسات بر محیط اطراف، باید به دقت بررسی شود.

پ- بهتر است پایه‌های روشنایی در خارج از ناحیه عاری از مانع نصب شوند، چنانچه پایه‌های روشنایی در داخل ناحیه مذکور نصب شده باشند (مانند میانه)، باید پشت حفاظ ایمنی قرار گیرند. در مورد حفاظ بتنی میانه بهتر است یا از دو حفاظ یک طرفه با نصب پایه در بین آنها (با لحاظ نمودن تغییر شکل حفاظ) استفاده شود و یا پایه‌های روشنایی به جای میانه در کناره راه قرار گیرند. در صورت استفاده از حفاظ‌های فلزی، در محاسبه فاصله سطح حفاظ ایمنی تا پایه‌ها، باید تغییر شکل حفاظ در نظر گرفته شود. با توجه به فاصله متعارف پایه‌ها از لبه سواره‌رو، باید همواره در امتداد آن حفاظ در نظر گرفته شود، پایه روشنایی را در صورت امکان نباید در دماغه رابط نصب کرد؛ در غیر این صورت باید پایه را به وسیله ضربه گیر، بی‌خطر کرد.

تذکر: در صورت استفاده از حفاظ بتنی دوطرفه میانه، پایه‌های روشنایی را با شرط عبور ناچیز وسیله نقلیه سنگین و اتوبوس و عاری از مانع بودن ناحیه دخالت برای سطح بازدارندگی تعیین شده، می‌توان در بالای آن نصب کرد (البته

مراجعی مثل آشتو آن را پیشنهاد ننموده‌اند). در این صورت باید تمهیدات لازم از جمله افزایش ضخامت حفاظ بتنی جهت استقرار ایمن پایه و کاهش احتمال واژگونی وسایل نقلیه (به‌دلیل حذف شیب دیواره حفاظ صلب به‌دلیل افزایش ضخامت) در نظر گرفته شود. به‌دلیل اقتصادی، ضخامت حفاظ می‌تواند به تدریج در طول حفاظ افزایش و سپس کاهش داده شود. استفاده از پایه روشنایی در بین حفاظ بتنی میانه و انفصال این حفاظ، با توجه به تجربیات تصادفات جاده‌های پرسرعت اصلاً پیشنهاد نمی‌گردد.

ت- در محل‌هایی که روشنایی منظور می‌شود، معمولاً رانندگان از چراغ کم نور یا نور پایین استفاده می‌کنند. به این جهت، برای علائم راهنمایی دروازه‌ای در صورت امکان، روشنایی در نظر گرفته می‌شود، زیرا این علائم به وسیله نور پایین خودرو، از فاصله لازم قابل رؤیت نیست.

ث- جهت به حداقل رساندن تاثیر خیرگی و تأمین کمترین هزینه نصب روشنایی، لامپ‌ها در ارتفاع حداقل ۹ متر نصب می‌شود. با انتخاب پایه‌های با ارتفاع بیشتر (۱۰ تا ۱۵ متر) روشنایی یکنواخت‌تر، حاصل می‌شود. برای روشن کردن محوطه‌های بزرگ، گاهی از دکل‌هایی به ارتفاع ۳۰ متر نیز استفاده می‌شود.

ج- پایه‌های روشنایی را باید در داخل قوس‌های افقی تند رابط‌ها و گردراه‌ها نصب کرد (احتمال برخورد وسایل نقلیه با پایه‌های نصب شده در خارج قوس‌های افقی بیشتر است).



فصل ششم

مقاطع عرضی



omoorepeyman.ir

۶- فصل ششم: مقاطع عرضی

۶-۱- کلیات

مقاطع عرضی، نشان‌دهنده ابعاد عرضی و شیب عرضی سواره‌رو، شانه‌ها و میانه راه (در صورت وجود میانه)، شیب شیروانی خاکبرداری یا خاکریزی و موقعیت نهرهای جانبی است. اجزاء مقطع عرضی در شکل‌های (۶-۱) و (۶-۲) نمایش داده شده است.

مقاطع عرضی، بسته به عملکرد راه، پستی و بلندی منطقه و موقعیت قرارگرفتن در مسیر (مستقیم یا قوس افقی یا بریلندی) یا در سازه‌های راه متفاوت است. طبقه‌بندی راه در تعیین تعداد و عرض خط‌های عبور، عرض شانه، شیب شیروانی، وجود یا عدم وجود میانه تأثیر دارد و همچنین قوس افقی در تعیین میزان تعریض خط عبور و بریلندی اثر می‌گذارد. به مجموع شانه و سواره‌رو، کف راه اطلاق می‌شود و فاصله بین بر کف راه تا بر حریم، کرانه نامیده می‌شود.

۶-۲- سواره‌رو

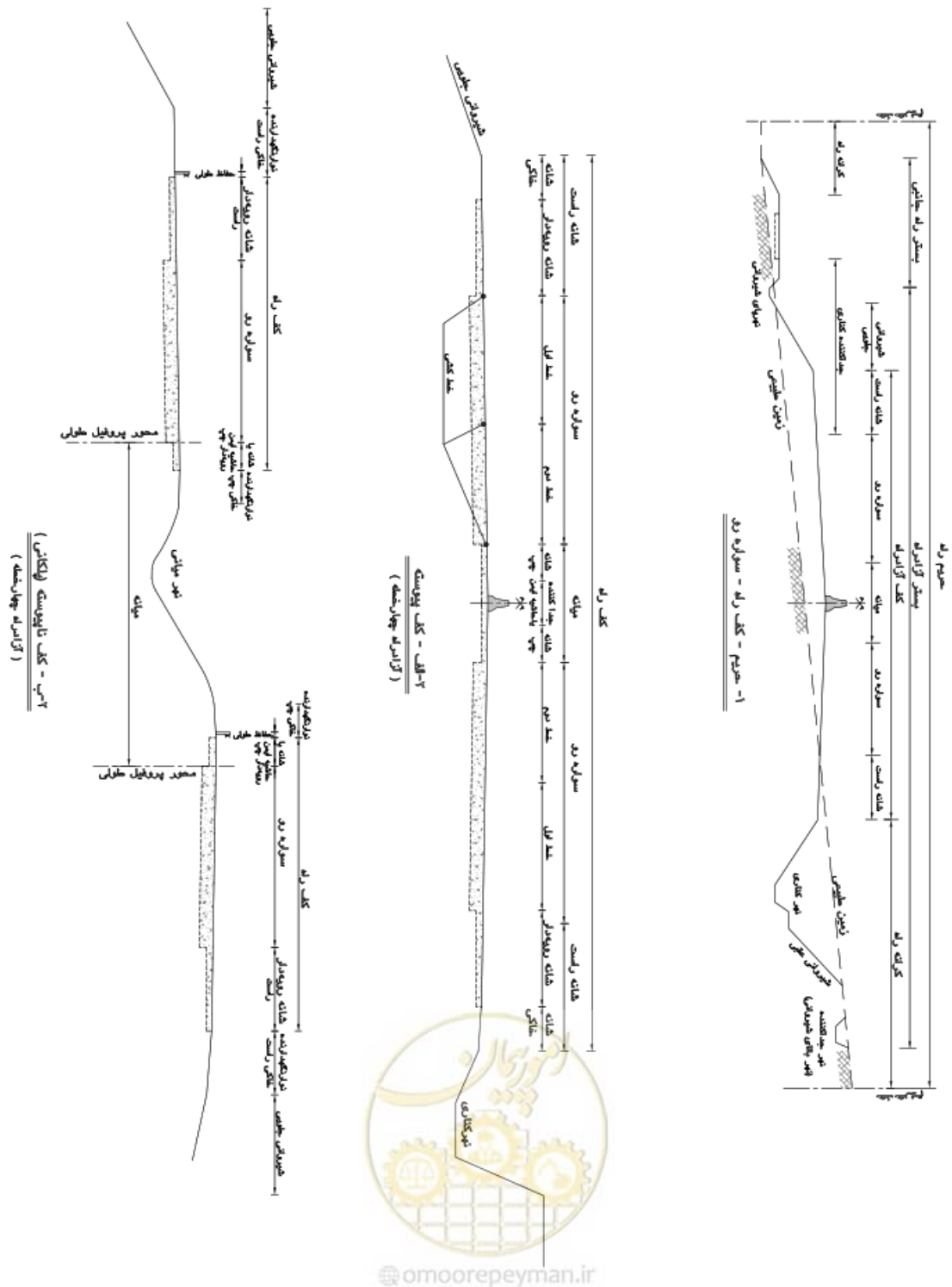
سواره‌رو، قسمتی از سطح نهایی روسازی راه (شنی، آسفالتی یا بتنی) است که برای حرکت و عبور وسایل نقلیه به کار می‌رود. این قسمت از کف راه، از شانه متمایز است چرا که معمولاً به توقف یا عبور اضطراری خودروها اختصاص دارد. در راه‌هایی که سواره‌رو آسفالتی یا بتنی دارد، شانه، اعم از آنکه رویه‌دار یا بدون رویه باشد، به صورت نواری در کنار سواره‌رو قرار دارد و از آن متمایز است، ولی در رویه‌های شنی، سراسر کف راه (شانه و سواره‌رو) یکپارچه است و نوار واحدی را تشکیل می‌دهد. پیشنهاد می‌شود که شانه از سواره‌رو متمایز گردد.

۶-۲-۱- عرض سواره‌رو

تعداد خطوط ترافیکی راه به نوع راه و حجم ترافیک عبوری از آن بستگی دارد. سواره‌رو، برحسب مورد، دارای یک یا چند خط عبور بوده و عرض هر خط عبور بسته به طبقه‌بندی عملکردی راه و موقعیت قرارگرفتن در مسیر (مستقیم یا قوس افقی) بین ۲/۷۰ تا ۳/۶۰ متر متفاوت است. عرض خطوط سواره‌رو تأثیر زیادی بر ایمنی و راحتی استفاده‌کنندگان دارد و در سطح خدمت‌دهی و ظرفیت راه نیز مؤثر است. خطوط ترافیکی باریک سبب می‌شوند که رانندگان خودروهایشان را در فاصله‌ای کمتر از میزان مطلوب از کنار یکدیگر حرکت دهند. در قسمت‌های مستقیم راه‌ها، تعداد خطوط با عرض‌های ذیل برای سواره‌رو باید در نظر گرفته شود:

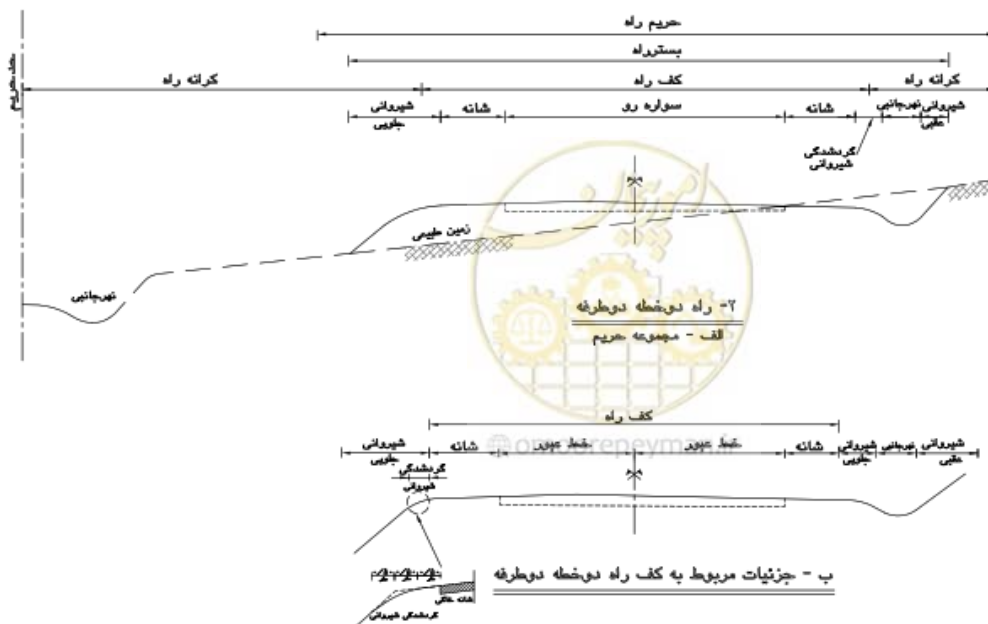
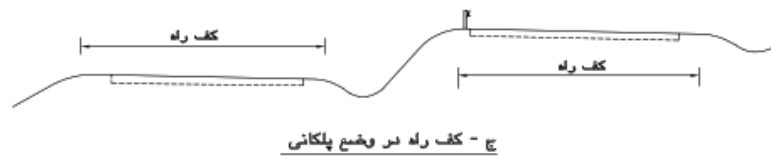
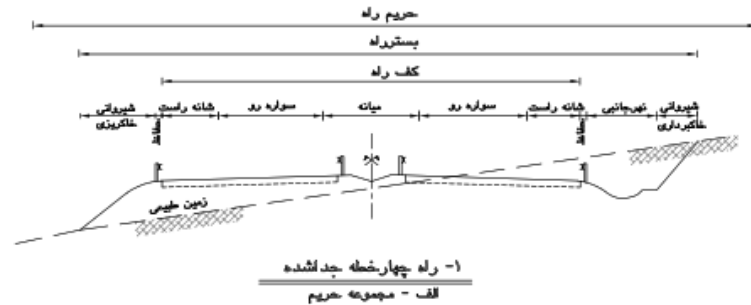
- آزادراه‌ها و راه‌های شریانی چندخطه باید حداقل دو خط عبور و راه‌های شریانی دوخطه یک خط در هر جهت حرکت داشته باشند. عرض هر خط ترافیک عبوری برای آزادراه‌ها و شریانی‌ها، $3/60$ متر است.
- راه‌های جمع‌کننده در هر جهت حرکت، دارای یک خط ترافیک عبوری یا بیشتر می‌باشند. حداقل عرض یک خط، $3/00$ تا $3/30$ متر و عرض مطلوب سواره‌رو دو خطه مطابق جدول (۶-۱) است.
- راه‌های محلی - روستایی، دارای یک خط ترافیک عبوری یا بیشتر می‌باشند. عرض مطلوب سواره‌رو در راه‌های محلی - روستایی دو خطه، مطابق جدول (۶-۲) است. برای راه‌های محلی - روستایی، حداقل عرض هر خط، برابر $2/70$ تا $3/30$ متر است.
- عرض خط اضافی ویژه وسایل نقلیه سنگین (کندرو) در سربالایی، به اندازه خطوط اصلی است.





شکل ۶-۱- اجزای مقطع عرضی در آزادراه‌ها و راه شریانی جداشده

اجزای مقطع عرضی در آزادراه‌ها و راه شریانی جداشده



شکل ۶-۲- اجزای مقطع عرضی در راه‌های دو خطه و چهار خطه

تبصره ۱. عرض خط‌های ارائه شده در این آئین‌نامه، شامل پهنای نوار خط‌کشی‌های میانی است و شامل اضافه عرض در قوس‌های افقی و پهنای نوار خط‌کشی‌های کناری نیست. اضافه عرض قوس‌های افقی، به عرض‌های تعیین شده برای خط عبور، افزوده می‌شود.

تبصره ۲. پهنای نوار خط‌کشی‌های کناری (در راه‌های جدا شده خط‌کشی منتهی الیه سمت راست و خط‌کشی کناری مجاور میانه) جزو پهنای شانه می‌باشند و در صورتی که شانه خاکی باشد، باید به اندازه پهنای خط‌کشی یاد شده، شانه رویه‌دار شود.

تبصره ۳. مقادیر عرض خط‌ها در مسیر، در پل‌های بزرگ و تونل‌ها نیز باید رعایت شود.

تبصره ۴. هرگونه تغییر در عرض سواره‌رو (در موارد استثنایی) تدریجی است و با نصب علائم مشخص می‌شود.

تبصره ۵. در صورت نیاز به ۵ خط و بیشتر در هر جهت از راه جدا شده، از ۴ کف راه استفاده شود.

جدول ۶-۱- عرض مطلوب سواره‌رو در راه‌های جمع‌کننده دو خطه

ADT	کمتر از ۲۵۰	۲۵۰ تا ۴۰۰	بیش از ۴۰۰
عرض سواره رو دو خطه (متر)	۵/۴۰	۶/۰۰	۶/۶۰

جدول ۶-۲- عرض مطلوب سواره‌رو در راه‌های محلی - روستایی دو خطه

ADT	کمتر از ۶۰۰	۶۰۰ تا ۲۰۰۰	بیش از ۲۰۰۰
عرض سواره رو دو خطه (متر)	۵/۴۰	۶/۰۰	۶/۶۰

۶-۲-۲- شیب عرضی سواره‌رو

شیب عرضی برای تخلیه و هدایت آب از سطح رویه به خارج از مسیر است. در راه‌های دو خطه دو طرفه شیب عرضی معمولاً دو طرفه و در راه‌های جدا شده شیب عرضی هر کف راه معمولاً یک طرفه و رو به خارج مسیر است. البته در راه‌های جدا شده عریض می‌توان شیب عرضی دو طرفه برای هر کف راه تعبیه نمود. میزان شیب عرضی در قسمت‌های مستقیم و قوس‌های افقی با شعاع بزرگ که احتیاج به بریلندی نداشته باشد، به طبقه‌بندی عملکردی راه، نوع رویه، تعداد خط‌های عبور، شرایط جوی منطقه عبور راه و بالاخره سرعت طرح بستگی دارد. شیب عرضی برای رویه‌های آسفالتی و بتنی و روکش‌ها، ۱/۵ تا ۲/۰ درصد و برای رویه‌های شنی ۲ تا ۶ درصد است.

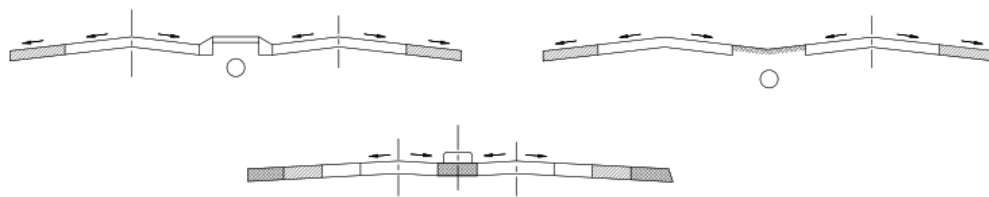
از نظر کنترل و هدایت خودرو، بهتر است شیب عرضی سواره‌رو کمتر از ۲ درصد باشد. شیب‌های عرضی تندتر از ۲ درصد از نظر تخلیه آب بارش، مطلوب‌تر است. در راه‌های دو خطه دو طرفه، شیب عرضی یاد شده، از محور راه به طرفین آن اعمال می‌شود. حداکثر اختلاف جبری شیب عرضی سواره‌رو تاجدار که برای عمل سبقت‌گیری تاج جاده قطع می‌شود، ۴ درصد است. در راه‌های چندخطه که در هر جهت سه خط یا بیشتر وجود دارد، می‌توان برای خط عبور طرف بالاتر مقطع عرضی، از شیب عرضی کمتر استفاده کرد و در خط یا خط‌های عبور طرف پایین‌تر، شیب عرضی را افزایش داد؛ لذا دو

خط مجاور تاج را با شیب عرضی پیشنهادی در نظر گرفت و سایر خطوط را تا حداکثر ۰/۵ تا ۱ درصد افزایش شیب داد. به هر حال، در هر جهت نباید شیب عرضی مطلق از ۳ درصد بیشتر در نظر گرفت. شیب عرضی سواره‌رو در قسمت‌های مستقیم تونل‌ها مشابه راه است و معمولاً ۱/۰ تا ۱/۵ درصد است.

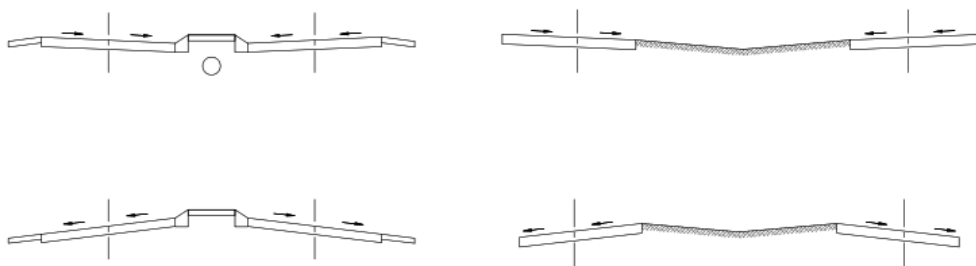
در مناطق با بارش شدید می‌توان شیب عرضی سواره‌رو رویه‌دار را تا ۲/۵ درصد افزایش داد. لذا در این مناطق در راه‌های تاجدار، حداکثر اختلاف جبری شیب عرضی سواره‌رو برابر ۵ درصد است. به هر حال در شرایط بارش شدید در راه‌های رویه‌دار جدا شده نباید شیب عرضی مطلق سواره‌رو را از ۴ درصد بیشتر در نظر گرفت. برای مناطقی مانند نواحی معتدل ساحلی که نزول باران‌های شدید و سیل‌آسا، حالت غالب دارد، بهتر است از حد بالای شیب عرضی، و برای مناطق خشک با بادهای شدید، از حد پایین شیب عرضی استفاده کرد. برای مناطق سردسیر با برف و یخبندان مکرر و برای سرعت طرح بیش از ۱۰۰ کیلومتر در ساعت نیز بهتر است از شیب عرضی کمتر استفاده شود.

در راه‌های جدا شده، برحسب مورد و با توجه به امکان، می‌توان سواره‌رو هر طرف عبور را در یک جهت یا دو جهت، شیب عرضی داد و آب سطح سواره‌رو را در میانه، طرفین راه یا هر دو تخلیه کرد. گزینه‌های مختلف در شکل (۳-۶) نشان داده شده است. استفاده از شیب عرضی دو جهته برای سواره‌روی هر طرف، در نقاط پر برف و یخ، برتری دارد و در نقاط پر باران نیز سبب تخلیه سریع آب می‌شود. در این روش، اختلاف ارتفاع در عرض سواره‌رو به حداقل می‌رسد ولی تخلیه آب در میانه راه مستلزم صرف هزینه‌های اضافی است. این هزینه‌ها برای حالتی نیز وجود دارد که تمامی خط‌های سواره‌رو به طرف میانه سرازیر باشد. عیب اصلی حالت اخیر این است که خط سمت چپ که برای سبقت و سرعت‌های بالاتر مورد استفاده قرار می‌گیرد، به صورت محل گذر و تخلیه آب تمامی خط‌های عبور در می‌آید و برای مناطق پر باران، نامطلوب و خطرناک است.





الف - شیب عرضی دوطرفه برای سواره روی هرجهت عبور



ب - شیب عرضی یک طرفه برای سواره روی هرجهت عبور

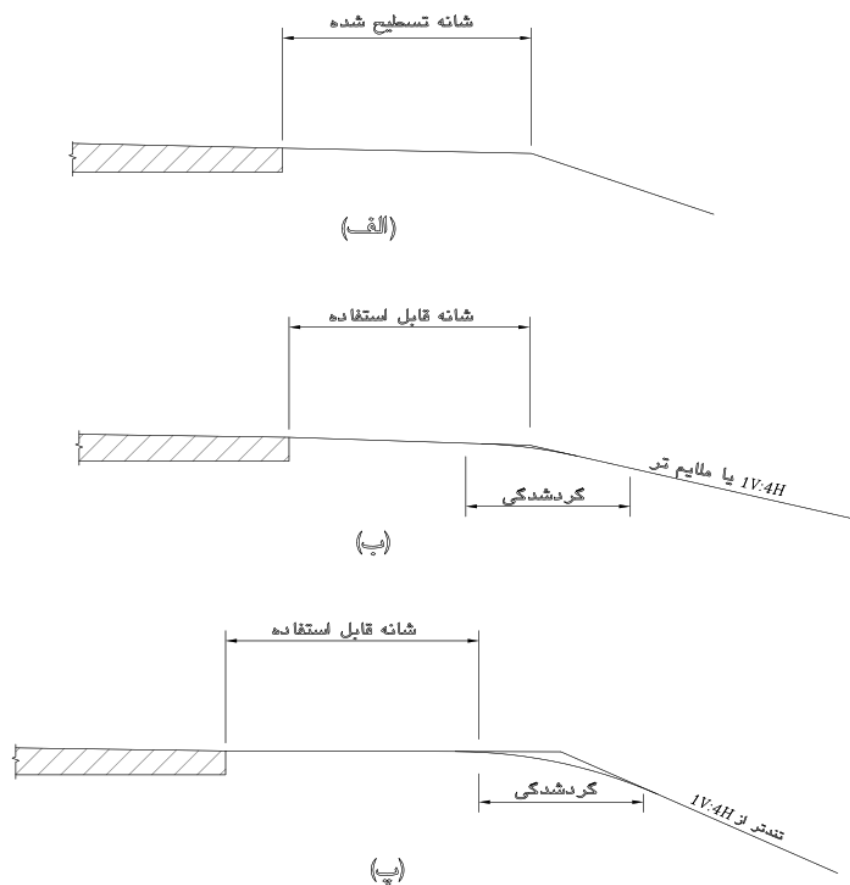
شکل ۶-۳- گزینه‌های مختلف شیب عرضی سواره‌رو

۶-۳- شانه

شانه، بخشی از کف راه است که در طرفین سواره‌رو قرار می‌گیرد و برای توقف خودروها، استفاده اضطراری خودروها، و تکیه‌گاه جانبی برای لایه‌های زیراساس، اساس، و رویه راه به کار می‌رود. در برخی مواقع شانه می‌تواند مورد استفاده دوچرخه سواران نیز قرار گیرد. حداقل عرض شانه برابر $0/6$ متر است. کلمه شانه با صفات مختلفی به کار می‌رود تا ویژگی‌های فیزیکی یا عملکردی معینی را بیان نماید. در اینجا دو مفهوم برای این کلمه به کار می‌رود:

الف- عرض تسطیح شده شانه، که از لبه سواره رو تا تلاقی شیب عرضی شانه و شیروانی جلویی اندازه‌گیری می‌شود (شکل ۶-۴-الف).

ب- عرض قابل استفاده شانه، که عرض واقعی شانه است که رانندگان در هنگام توقف اضطراری یا عادی (پارک کردن) می‌توانند از آن استفاده کنند. زمانی که شیب‌های شیروانی جانبی برابر ۱ قائم به ۴ افقی یا ملایم‌تر هستند، عرض قابل استفاده برابر تسطیح شده است، زیرا که گردش‌دگی رایج به عرض $1/2$ تا $1/8$ متر در محل انتهای شانه از عرض مفید شانه به طور چشمگیری نمی‌کاهد (شکل ۶-۴-ب و پ).



شکل ۶-۴- شانه های قابل استفاده و تسطیح شده

علاوه بر این، شانه راه دارای مزایای زیر است:

- ۱- تأمین فضایی در بیرون از سواره‌رو جهت توقف وسایل نقلیه به دلیل مشکلات مکانیکی، پنچری تایر، و یا شرایط اضطراری؛
- ۲- ایجاد نوعی فرصت و راه نجات و کاهش شدت تصادف برای خودرویی که به هر دلیل از سواره‌رو منحرف شده است؛
- ۳- افزایش فاصله دید در داخل قوس‌های افقی مقاطع خاکبرداری و در نتیجه افزایش ایمنی به دلیل کاهش فراوانی تصادف؛
- ۴- افزایش ظرفیت به دلیل تشویق به ایجاد سرعت یکنواخت؛
- ۵- تأمین فضایی جهت عملیات نگهداری از قبیل محل انباشتن برف حاصل از برف‌روبی؛
- ۶- فراهم کردن فاصله آزاد جانبی علائم و حفاظ ایمنی از لبه سواره‌رو؛
- ۷- هدایت و تخلیه آب بارش جاری شده از سواره‌رو در فاصله‌ای دورتر و در نتیجه کاهش تراوش به سواره‌رو؛

۸- فراهم کردن محل دوچرخه‌رو، توقفگاه اتوبوس، خروج از مسیر اتفاقی، و انحراف ترافیک حین اجرا؛

۹- برخی از انواع شانه می‌تواند سبب ارتقاء زیبایی مسیر شود؛ و

۱۰- تکیه‌گاه جانبی سازه ای برای روسازی سواره‌رو.

در مواقع استفاده از شانه رویه دار، منظورکردن نوار نگهدار شانه و یا حتی شانه خاکی از شسته شدن لبه خارجی شانه جلوگیری می‌کند و همچنین نوار نگهدار شانه محل مناسبی را برای نصب علائم فراهم می‌کند. عرض این نگهدار خاکی، حداقل ۷۰ سانتی‌متر است که بر حسب شیب شیروانی مجاور، پیوند قوسی (گردشدگی) دارد.

شانه باید همسطح سواره‌رو باشد یا حداکثر ۱/۵ سانتی‌متر (در راه‌های با سرعت پایین) از آن پایین‌تر باشد و در محل سازه‌ها نیز همانند سایر قسمت‌های راه به صورت همسطح و هم‌عرض ادامه یابد. در ابنیه فنی بزرگ و طویل (پل‌ها و تونل‌های با طول بیشتر از ۱۰۰ متر) در راه‌های با سرعت پائین، در موارد استثنائی به دلایل اقتصادی و با تصویب کارفرما، ممکن است بخشی از شانه به پیاده‌رو تبدیل شود. این گونه تغییر و تبدیل‌ها کاملاً تدریجی و همراه با نصب علائم و تجهیزات ایمنی کافی اعمال می‌شود.

استفاده از شانه، برای پیاده‌رو و دوچرخه‌رو، در حالت کلی خالی از اشکال نیست، چه این کار علاوه بر افزایش احتمال تصادف، شانه را از ایفای نقش اصلی خود باز می‌دارد. برای ترافیک کم پیاده، دوچرخه و راه‌های کم اهمیت، ایجاد مسیر جدا برای پیاده و دوچرخه ضرورت ندارد. در غیر این صورت، باید معابر ایمن پیش‌بینی شود. در مورد تسهیلات پیاده، به فصل چهارم مراجعه شود.

عرض شانه طرفین راه برای انواع مختلف راه‌ها در جدول (۶-۳) آورده شده است.

کلیه عرضهای اشاره شده شانه‌ها برای آزادراه‌ها و راه‌های شریانی از نوع قابل استفاده و برای راه‌های جمع‌کننده و محلی از نوع تسطیح‌شده است.



جدول ۶-۳- عرض شانه طرفین راه ها

عرض شانه (متر)		نوع ترافیک طرح	نوع راه	
چپ (حاشیه ایمن)	راست			
۱/۲۰	۳/۰۰	کامیون DDHV	کمتر از ۲۵۰	آزادراه ۴ خطه
۱/۸۰	۳/۶۰	کامیون DDHV	۲۵۰ و بیشتر	
۳/۰۰ ^۱	۳/۰۰	کامیون DDHV	کمتر از ۲۵۰	آزادراه ۶ خطه یا بیشتر ^۳
۳/۶۰ ^۱	۳/۶۰	کامیون DDHV	۲۵۰ و بیشتر	
۱/۲۰	۲/۵۰		راه شریانی جداشده ۴ خطه	
۱/۸۰ ^۲	۲/۵۰		راه شریانی جداشده ۶ خطه	
۱/۹۵		ADT	کمتر از ۲۰۰۰	راه شریانی ۲ خطه
۲/۵۰		ADT	بیش از ۲۰۰۰	
۰/۶۰		ADT	کمتر از ۴۰۰	راه جمع کننده ۲ خطه
۱/۵۰		ADT	بین ۴۰۰ تا ۲۰۰۰	
۲/۴۰		ADT	بیش از ۲۰۰۰	
۰/۶۰		ADT	کمتر از ۴۰۰	راه محلی - روستائی ۲خطه
۱/۰۰		ADT	بین ۴۰۰ تا ۲۰۰۰	
۱/۸۰		ADT	بیش از ۲۰۰۰	

۱- حاشیه ایمن چپ به عنوان شانه چپ (شانه میانه) با عرض کامل عمل می کند.

۲- در صورت ایجاد محدودیت وسایل نقلیه سنگین از خط سوم حاشیه ایمن چپ ۱/۸ متر است و در غیر این صورت، مشابه آزادراه های ۶ خطه، شانه چپ با عرض کامل طرح می شود.

۳- برای آزادراه های ۵ خطه یا بیشتر پیشنهاد می شود از چهار کف راه استفاده شود.

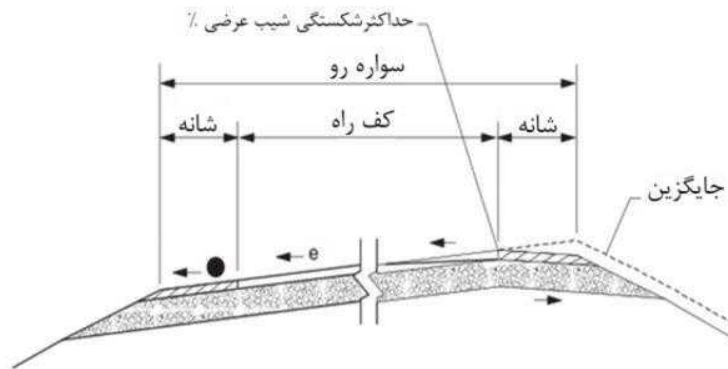
تبصره: در صورت رویه دار بودن قسمتی از عرض شانه ها و کفایت آن (عرض ذکر شده در این جدول)، بقیه عرض بخشی از شانه خاکی محسوب می شود.

۶-۳-۱- شیب عرضی شانه

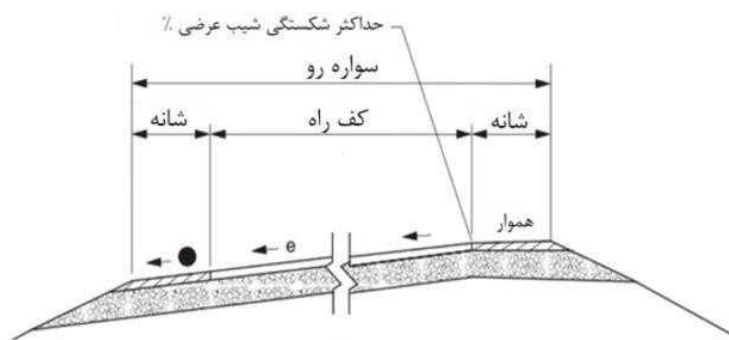
شیب عرضی شانه های رویه دار (آسفالتی یا بتنی) در قسمت های مستقیم و قوس های افقی باز، ۲ تا ۶ درصد و شانه های شنی، ۴ تا ۶ درصد، و شانه های چمنی ۶ تا ۸ درصد تعیین می شود. برای تخلیه سریعتر آب باران، بهتر است شیب عرضی شانه بیشتر از شیب سواره رو مجاور باشد. در مسیرهای مستقیم یا مسیر با قوس های افقی با شعاع زیاد، که سواره رو شیب عرضی یکسره دارد، مقدار و جهت شیب عرضی شانه را باید به نحوی تعیین کرد که اختلاف جبری شیب عرضی شانه و سواره رو از ۶ تا ۷ درصد بیشتر نشود. در مسیرهایی که سواره رو دارای برآمدگی باشد، مقدار و جهت شیب عرضی شانه را باید به نحوی تعیین کرد که اختلاف جبری شیب شانه قابل استفاده و سواره رو از ۸ درصد بیشتر نشود.

در شکل ۶-۵ جهت شیب برآمدگی و شیب عرضی شانه در سه حالت نمایش داده شده است. در حالت "الف" مختلف-الجهت هستند و البته حالت جایگزین هم به صورت خط چین نشان داده شده است که همان شیب برآمدگی است. حالت "ب" زمانی مناسب است که جنس خاک شانه آن قدر پایدار است که میزان نشست آب به داخل آن زیاد نباشد. در حالت

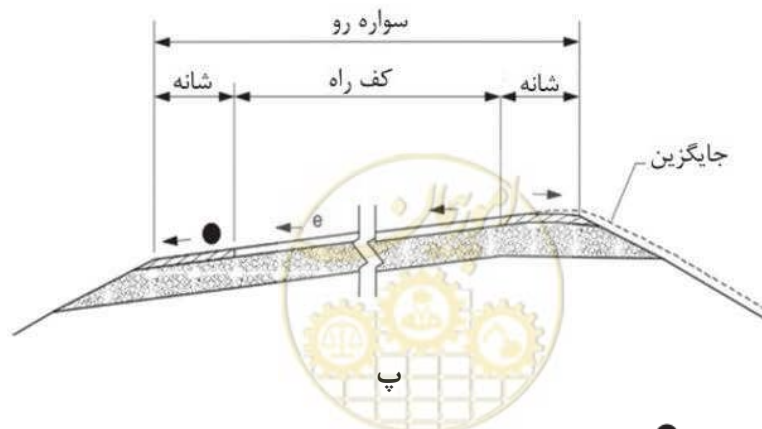
"پ" محل تغییر شیب در شانه است و آب روی شانه به قسمت روی سواره رو و نهر جانبی یا شیروانی خاکریزی تقسیم می شود.



الف



ب



نرخ بر بلندی، زمانی که از شیب عرضی عادی بیشتر باشد.

شکل ۶-۵- مقطع عرضی تیپ در بر بلندی

۶-۳-۲- رویه‌سازی و متمایز نمودن شانه

رویه‌سازی شانه موجب می‌شود که رانندگان با اطمینان خاطر بیشتری از شانه برای توقف و حتی عبور اضطراری استفاده کنند. به علاوه، رویه‌سازی شانه موجب افزایش عمر شانه و روسازی سواره‌رو می‌شود. در آزادراه‌ها، راه‌های شریانی درجه یک، تمام یا بخشی از شانه سمت راست باید رویه‌دار باشد. برای شانه سمت چپ به بخش عرض میانه (بند ۶-۸-۱) مراجعه شود. رویه مورد استفاده در شانه، طبعاً زیرباری به سنگینی سواره‌رو نیست و به لحاظ مشخصات و از جمله ضخامت، می‌تواند کمتر باشد. در رویه‌های شنی، شانه و سواره‌رو به صورت سطح واحد و یکپارچه است ولی در راه‌هایی که سواره‌رو رویه آسفالتی یا بتنی دارد، شانه (اعم از رویه‌دار یا بدون رویه)، به صورت نواری کاملاً متمایز از سواره‌رو می‌باشد. متمایز کردن رویه شانه با استفاده از مصالح و ترکیبی که با سواره‌رو متفاوت باشد، کاری مطلوب و مفید است و در راه‌های شریانی توصیه می‌شود. در حقیقت، شانه رویه‌های شنی (که مربوط به راه‌های محلی و کم ترافیک است)، تا اندازه‌ای باریکی سواره‌رو را جبران می‌کند و قسمتی از پهنای آن، گاه و بیگاه، برای عبور وسایل نقلیه نیز مورد استفاده قرار می‌گیرد. اگر رویه سواره‌رو از بتن آسفالتی است، کاربرد آسفالت سطحی که طبق اصول فنی اجرا شده و قیر سطح مصالح سنگی رویه را نپوشانده باشد و مصالح سنگی با رنگ روشن‌تر، برای ایجاد تمایز بین سواره‌رو و شانه، راه حل خوبی است. ایجاد شانه سبز (چمنی) در محل‌های مناسب نیز راه حل مفید دیگری است. استفاده از خط کشی لبه سواره‌رو (طبق ضابطه ۲۶۷) سبب کاهش نیاز به متمایز نمودن شانه می‌گردد. استفاده از نوارهای لرزاننده در شانه یا لبه سواره‌رو نیز در زمان شب و یا هوای نامساعد مؤثر است.

۶-۴- ناحیه عاری از مانع

ناحیه‌ای بدون مانع و قابل عبور در کنار راه که بلافاصله از لبه سواره‌رو شروع می‌شود که برای بازیابی خودروی منحرف شده تامین می‌شود. این فاصله در جهت عمود بر محور راه تا عرض مشخصی ادامه می‌یابد و بر اساس حجم ترافیک، سرعت عبور و مرور و شیب شیروانی تعیین می‌شود. این ناحیه باید عاری از هرگونه مانع باشد. شیب شیروانی موجود در این ناحیه نیز باید قابل عبور باشد تا وسیله نقلیه پس از انحراف و خروج از راه، با حرکت روی آن و کمترین خسارت، متوقف یا به مسیر اصلی بازگردد. اطلاعات لازم برای تعیین عرض ناحیه عاری از مانع عبارتند از: میزان شیب شیروانی حاشیه راه، سرعت طرح و ترافیک روزانه طرح محور بر حسب وسایل نقلیه. برای بحث‌های تکمیلی در این زمینه به "آئین‌نامه ایمنی راه‌ها- نشریه ۲۶۷" مراجعه شود.

۶-۵- جداول

نوع و محل قرارگیری جداول در راه‌ها می‌تواند رفتار راننده را تحت تاثیر قرار دهد که در ایمنی اثرگذار است. طبق تعریف جداول به عنوان اجزای برجسته یا قائم محسوب می‌شوند. جدول‌ها به دو دسته قائم (مانع عبور) یا غیر قابل عبور و شبیدار (قابل عبور) تقسیم می‌شود که هر دسته انواع متعدد و جزییات طرح مختلفی دارد (شکل ۶-۵). جدول، ممکن است طوری طرح شود که به زهکشی سطحی نیز کمک کند.

استفاده از جدول، در مناطق شهری متداول است، ولی در راه‌های برون شهری نیز پس از اثبات ضرورت آن بر اساس دلیل‌های محکم فنی می‌توان از جدول با در نظر گرفتن موارد ایمنی، استفاده کرد. در راه‌های برون شهری، جدول باید در لبه بیرونی شانه راه اجرا شود. برای تأمین ایمنی راه‌های با سرعت طرح بیش از ۷۵ کیلومتر بر ساعت، باید از جدول بلندتر از کف راه استفاده نشود. البته جدول نرده‌های پل از این قاعده مستثنی است ولی در خصوص ایمنی آنها باید تمهیدات لازم اندیشیده شود. یک جدول می‌تواند به طور جداگانه یا یکپارچه با روسازی طراحی شود. همچنین جداول قائم و شیب‌دار می‌توانند شامل قنو نیز باشند.

دلیل‌های احداث جدول به شرح زیر است:

الف- کنترل و تخلیه مناسب آب سطحی،

ب- مشخص کردن لبه کف راه،

پ- کاهش حریم راه شامل جریان‌بندی و کنترل دسترسی،

ت- افزایش زیبایی مسیر،

ث- مشخص کردن و ایمن ساختن محل پیاده‌رو،

ج- کاهش عملیات نگهداری راه به عنوان مثال جلوگیری از شسته شدن شانه، و

ح- کمک به توسعه با نظم و ترتیب کناره راه.

اصولاً استفاده از جدول در راه‌ها به موارد خاص (مثل تقاطع) محدود می‌شود.

۶-۵-۱- انواع جدول

به طوری که در شکل (۶-۵-الف) نشان داده شده است، جدول قائم، نسبتاً بلند و نمای رو به ترافیک آن تقریباً قائم بوده و به منظور منع کردن خودروها از ترک مسیر به کار می‌رود. ارتفاع این جدول، حدود ۱۵۰ تا ۲۰۰ میلی‌متر است. معمولاً ترجیح داده می‌شود که سطح داخلی جدول به صورت شیب‌دار ساخته شود. در آزادراه‌ها و سایر راه‌های با سرعت بالا نباید از جداول قائم استفاده نمود چرا که در صورت برخورد خودروی خارج از کنترل با این جدول سبب واژگونی یا پرت شدن آن می‌شود. از آنجایی که جداول نمی‌توانند از خروج وسیله نقلیه جلوگیری کنند، استفاده از "حفاظ ترافیکی مناسب" برای این منظور نیاز است. استفاده از این جداول در امتداد دیوارهای طولانی و تونل‌ها مطلوب است. این جداول سبب ممانعت وسیله نقلیه از نزدیکی به دیوار و در نتیجه پیاده‌رو می‌شود. در نتیجه ریسک عبور پیاده از برخورد به وسیله نقلیه خراب کاهش می‌یابد. در موردهایی که انتظار می‌رود خودرو موازی جدول توقف کند، به منظور جلوگیری از برخورد سپر و گلگیر این خودروها به جدول، ارتفاع جدول نباید از ۲۰۰ میلی‌متر تجاوز کند.

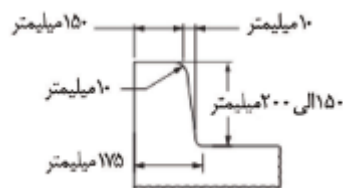
جدول قابل عبور طوری طرح می‌شود که خودرو در زمان‌های مورد نیاز بتواند از روی آن عبور کند. به طوری که در شکل ۶-۵ (موارد "ب" تا "ج") نشان داده شده است، این نوع جدول، کوتاه بوده و سطح داخلی آن شیبی ملایم دارد. هرگاه جدول قابل عبور با شیب سطحی تندتر از ۱:۱ مد نظر باشد، ارتفاع آن نباید از ۱۰ سانتی‌متر تجاوز کند تا خودروها

به آسانی از آن بالا روند. اگر مقدار شیب سطح جدول، (بین ۱:۱ تا ۱:۲) (۱ قائم و ۲ افقی)) باشد، ارتفاع جدول نباید از ۱۵۰ میلی‌متر تجاوز کند. جدول، به منظور تسهیل عبور، باید قابل عبور، گرد و پخ باشد (شکل (۶-۶) موارد "ب" تا "ج"). موارد "پ"، "ت"، و "ج" از جدول‌های شکل (۶-۶) که در بخش پایینی، سطحی قائم دارد، امکان روکش آبی روسازی را تأمین می‌کند.

از جدول قابل عبور، در لبه میانه، به منظور هدایت‌کننده جریان جزیره‌ها در محل تقاطع، یا در لبه بیرونی شانه می‌توان استفاده کرد. انواع جدول‌های شکل (۶-۵) در میانه‌ها قابل استفاده است. زمانی که جداول در جزایر هدایت‌کننده استفاده می‌شوند باید عقب‌نشینی برای آنها در نظر گرفت. مقادیر عقب‌نشینی در بخش تقاطع‌های همسطح بحث شده‌اند. جدول شانه‌ها که در لبه بیرونی شانه قرار داده می‌شوند، جهت کنترل زهکشی، افزایش مشخص شدن لبه‌های روسازی و کاهش فرسایش به کار می‌روند. این جدول اغلب با قنو به طور یکپارچه طرح می‌شود که بخشی از سیستم تخلیه آب سطحی طولی است.

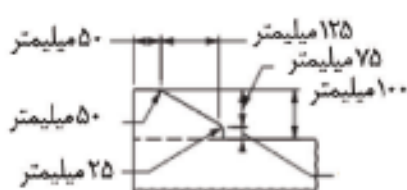
جداول به هر شکلی باشند، تا حدی روی فاصله جانبی رانندگان اثر می‌گذارند به گونه‌ای که آنها تمایل به فاصله گرفتن از جدول دارند که این خود سبب کاهش عرض موثر خط عبوری می‌شود. یک قنوی دارای درز طولی مشخص و شیب عرضی تندتر از خط مجاور، در مقایسه با قنوی یکپارچه با سواره رو، در حرکت خودروها و دوچرخه‌های خط ترافیکی مجاور درز، اختلال بیشتری ایجاد می‌کند. آبرویی که رنگ و بافت متفاوتی با سواره‌رو دارد، نباید به صورت بخشی از عرض خط عبور در نظر گرفته شود.



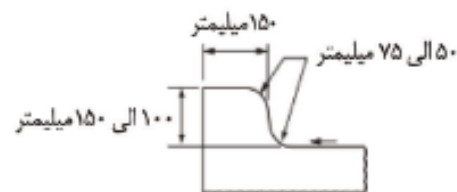


(الف)

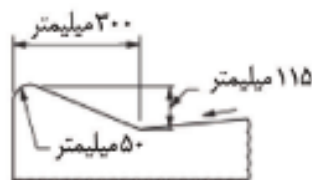
جداول قائم (غیرقابل عبور)



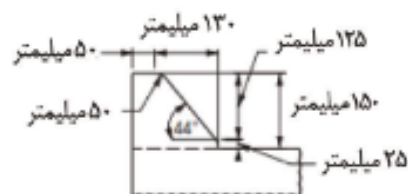
(پ)



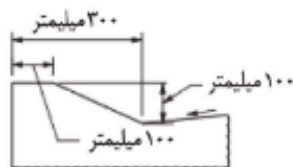
(ب)



(ث)



(ت)



(چ)



(ج)

جداول شیبدار (قابل عبور)

شکل ۶-۶- انواع جدول (ابعاد بر حسب میلی متر)

در حالی که عمدتاً از جداول بتنی استفاده می شود، در برخی مواقع در صورت توجیه اقتصادی و امکان تامین محلی، جداول سنگ گرانیتی می توان به کار برد. چرا که دوام آنها در برابر مواد شیمیایی یخ زدا که برای ذوب برف و یخ به کار می روند از بتن سیمانی بیشتر است. جداول متداول آسفالتی یا بتنی باید تا حدی متمایز از روسازی عادی باشد به خصوص در زمان مه یا در شب زمانی که سطح رویه مرطوب است. قابلیت رویت جزایر هدایت کننده جریان ترافیک توسط جداول پیوسته در لبه های سواره رو با به کار بردن علائم انعکاس نور بر روی سطح جداول افزایش می یابد. روش دیگر افزایش قابلیت دید بالا، استفاده از رنگ دارای خاصیت انعکاس نور یا سطوح انعکاس نور از قبیل ترموپلاستها است که سبب نمایان شدن بیشتر جداول می شود. لیکن در اثر گل و لای کثیف می شود و ضرورت دارد که به طور مداوم تمیز شود. این امر سبب افزایش هزینه نگهداری این گونه جدول ها می شود.

شایان ذکر است که جداول قائم نباید در آزادراه ها و سایر راه های شریانی با سرعت بالا استفاده شود ولی زمانی که استفاده از جدول مورد نیاز است، باید از نوع شیب دار و با ارتفاع کمتر از ۱۰۰ میلی متر استفاده شود و نباید از لبه بیرونی شانه به سواره رو نزدیکتر باشد.

۶-۵-۲- آماس (جدول آسفالتی)

آماس، برآمدگی هایی با مقطع دوزنقه از آسفالت است که در لبه خارجی شانه رویه دار ایجاد می شود. ارتفاع آماس ها، بر حسب میزان آب و فاصله محل های تخلیه متفاوت است. انواع سه گانه آن دارای ارتفاع های ۵۰، ۱۰۰ و ۱۵۰ میلی متر بوده و برای جلوگیری از شسته شدن شیروانی خاکریزی، علاوه بر نوار نگهدارنده یا شانه خاکی، ایجاد جدول آسفالتی در کنار شانه آسفالتی مفید است تا به این ترتیب، آبی که از کف راه به لبه شانه می رسد، بر شیروانی جاری نشود، بلکه در امتداد جدول آسفالتی به حرکت در آید و پس از رسیدن به نقاط مناسب در جویی تخلیه شود.

کاربرد این جدول می تواند در جای خود قابل توصیه باشد ولی در نقاط مرطوب و پرباران که هم سبزشدن طبیعی موجب تحکیم شیروانی ها می شود و هم جلوگیری از تخلیه هر چه سریع تر آب باران های سیل آسا از سطح راه، سبب تجمع آب در کف راه و کمک به ایجاد پدیده خطرناک آب پیمایی می شود، یا در نقاط خشک و بسیار کم باران استفاده از جدول آسفالتی (آماس) ضرورتی ندارد.

۶-۶- زهکشی سطحی و شیروانی

در مناطق برون شهری طرح زهکشی راه باید با کناره راه قابل عبور و قابل بازیابی، ظاهر خوب، کنترل آلاینده ها، و نگهداری کم هزینه آمیخته باشد. این مورد با شیروانی های ملایم، نهادهای زهکشی پهن، نهادهای آبگیر، و خمیدگی و گردشگری مطلوب قابل حصول است. یکی از مهمترین بخش های طرح راه، انسجام و ارتباط همه اجزای راه است که از گسستگی ها در محیط راه جلوگیری می کند. در این راستا، ارتباط بین شیب شیروانی جانبی و نهر جانبی مهم است، چرا که طرح مناسب کناره راه سبب کاهش شدت تصادفات ناشی از خروج خودروهای منحرف شده می گردد.

۶-۶-۱- نهر جانبی

تسهیلات زهکشی عبارتند از پل ها، آبروهای عرضی، نهرها، جداول و قنوها و انواع متنوع زهکش ها. در این بین نهرهای تخلیه آب شامل شیروانی جلویی، سطح کف جوی، و شیروانی عقبی، نقش حیاتی در جمع آوری و انتقال آب های سطحی حریم راه ایفا می کنند.

اگر آب باران در محل دورشدن از کف راه، به شیروانی خاکریزی برسد، ساده ترین شیوه تخلیه، جاری شدن آب بر شیروانی خاکریزی (شیروانی روسازی و خاکریزی) است تا به پای آن برسد و به جریانی بپیوندد که در سرازیری حریم به بیرون راه هدایت می شود. این شیوه، فرسایش شانه و شیروانی و به ویژه خط جدایی آن دو را تشدید می کند. برای پرهیز

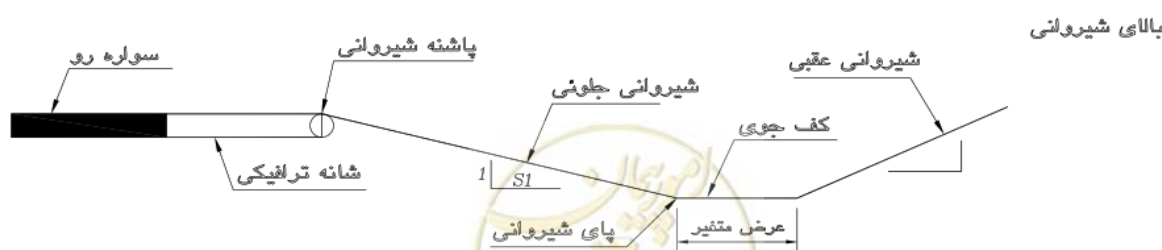
از آثار زیانبار آن، از شانه خاکی یا جدول آسفالتی (آماس) می‌توان استفاده کرد. به هر حال برای جلوگیری مؤثرتر از شسته شدن و فرسایش شیروانی، بهتر است از پوشش گیاهی یا پوشش ساخته شده با مصالح استفاده شود. چنانچه راه در خاکبرداری قرار گرفته باشد، آب از لبه به نهر جانبی هدایت می‌شود و در طول راه جریان می‌یابد تا به محل مناسبی مانند «آبرو عرضی» برسد و از آنجا تخلیه شود. این نهر، بسته به شرایط می‌تواند از نوع پوشش‌دار، خاکی، قنوه‌های مثلثی شکل و نهر سرپوشیده با مقطع چهارگوش باشد. همچنین انواع این نهرها عبارتند از:

- الف- نهرهای کناره راه در خاکبرداری‌ها جهت دور کردن آبهای سطح راه از مقطع عرضی،
- ب- نهرهای پای شیروانی جهت انتقال آبهای سطح خاکبرداری‌ها و شیب‌های جانبی به نهرهای طبیعی،
- پ- نهرهای جداکننده که در پشت بالای شیروانی خاکبرداری جهت جدا کردن آبهای سطحی می‌باشند، و
- ت- نهرهای ناودانی جهت هدایت آبهای جمع‌آوری شده شیروانی خاکبرداری یا خاکریزی با شیب تند است.

لازم است توجه شود که جهت تطابق پیوستگی محیط راه با انتظار پیشین راننده، از تغییرات ناگهانی مقطع عرضی راه که نهر جانبی دارد باید اجتناب شود.

۶-۶-۲- شیروانی‌ها

شیروانی‌ها باید به گونه‌ای طراحی شوند که پایداری کف راه را افزایش داده و فرصت کافی برای بازیابی خودروی منحرف شده تامین نمایند. سه ناحیه کناره راه طبق شکل ۶-۷ جهت کاهش پتانسیل از دست دادن کنترل خودروی خارج شده از راه مهم هستند و عبارتند از: پاشنه شیروانی (بالای شیب شیروانی جلوئی)، شیروانی جلوئی، و پای شیروانی (تلاقی شیروانی جلوئی با خط زمین یا با شیروانی عقبی که جوی را تشکیل می‌دهد).



شکل ۶-۷- تقسیم‌بندی نواحی کناره راه

در «شیروانی خاکریزی»، لبه خارجی شانه در مقطع عرضی با شیب به زمین طبیعی می‌پیوندد. چنانچه راه در خاکبرداری (برش) باشد، پس از جوی کناری، «شیروانی خاکبرداری» آغاز می‌شود که در نقطه انتهایی خود، دیگر بار به زمین طبیعی می‌رسد. هرچه شیروانی ملایم‌تر (کم شیب‌تر) باشد و آرام‌تر به زمین طبیعی برسد، راه برای راننده و سرنشین، دلپذیرتر و ایمن‌تر است. شیب شیروانی با توجه به هزینه آن می‌تواند تغییر کند. شیب شیروانی‌های طرفین کف راه، از طریق مطالعات ژئوتکنیک مربوط به جنس خاک‌ها (زمین‌ها)، وضع استقرار طبیعی خاک‌ها در محل (احیاناً با به حساب

آوردن سربار ناشی از وسایل نقلیه عبوری)، زیبایی، ایمنی، فرسایش و مطالعات اقتصادی و ایمنی راه تعیین می شود. در خاکبرداری ها یا خاکریزی های کم ارتفاع، استفاده از شیب ملایم تر (تا ۱:۱۰) می تواند با توجه به افزایش هزینه کمی که دارد از نظر ایمنی راه، ارزنده بوده و اعمال شود.

ترکیب مقدار شیب و ارتفاع شیروانی باید امکان بازیابی را برای وسیله نقلیه فراهم کند. در جایی که شرایط محدودکننده (مانند خاکریز بلند، محدودیت های حریم راه، وجود صخره ها، جریان های آب و یا سایر ویژگی های کناره راه)، امکان در نظر گرفتن فاصله بازیابی وسیله نقلیه را غیرممکن می کند، باید حفاظ کنار راه در نظر گرفت. در چنین حالتی مقدار شیب شیروانی خاکریز را می توان با توجه به جنس و پایداری خاک انتخاب کرد.

عوامل مؤثر بر شیب شیروانی عبارتند از:

شیبی که به شیروانی خاکریزی داده می شود، به عوامل زیر بستگی دارد:

الف- ایمنی حاشیه راه،

ب- خواص خاک هایی که مصرف می شود (تراکم پذیری، مقاومت به فرسایش)،

پ- ارتفاع خاکریزی،

ت- شیب بستر طبیعی خاکریزی (ضرورت کندن شیار و پلکانی کردن بستر، قبل از احداث خاکریزی)،

ث- حریم راه، و

ج- هزینه خاکریزی.

شیبی که برای شیروانی خاکبرداری در نظر گرفته می شود، به عوامل زیر بستگی دارد:

الف- ایمنی حاشیه راه،

ب- خواص خاک محل خاکبرداری و ملاحظات ژئوتکنیک،

پ- ارتفاع خاکبرداری،

ت- شیب زمین طبیعی،

ث- حریم راه، و

ج- هزینه خاکبرداری.



۱-۲-۶- اندازه شیب شیروانی

مقدار شیب شیروانی ها بر حسب نسبت ارتفاع به طول افقی نظیر در مقیاس یکسان، سنجیده می شود. ارتفاع خاکریزی یا خاکبرداری که ملاک تعیین شیب شیروانی قرار می گیرد، عبارت است از ارتفاع (فاصله قائم) جسم راه نسبت به زمین طبیعی، که در روی خط قائم گذرنده بر یکی از دو لبه (سمت چپ یا راست) کف راه، که به شیروانی مورد نظر نزدیکتر است، اندازه گیری می شود.

برای شیروانی‌های خاکریزی که از نظر ایمنی و تأثیر بر واژگونی وسایل نقلیه منحرف شده از راه بسیار مهم هستند، باید شیب‌های ملایم‌تر در نظر گرفت. در صورتی که از نظر اجرایی یا اقتصادی (با لحاظ هزینه افزایش شدت تصادفات) قابل توجیه نباشد، از شیب‌های تند با در نظر گرفتن حفاظ استفاده شود. طراح، همواره راه حل بهینه را انتخاب و پیشنهاد می‌کند که در عین حال پاسخگوی ایمنی، ضوابط هندسی و ژئوتکنیکی باشد. راه‌حل‌های پیشنهادی به ترتیب اولویت عبارتند از:

۱- شیب‌های ملایم و حذف حفاظ و ایمنی بیشتر راه

در این حالت از شیب‌های ۱:۴ (یک قائم و چهار افقی) و ملایم‌تر استفاده می‌شود. در این شیب‌ها وسیله نقلیه منحرف شده قابل بازیابی است. البته به شرط آن که عرض ناحیه عاری از مانع در کنار راه تامین شود، می‌توان از ترکیب این شیب‌ها و شیب‌های تندتر نیز استفاده کرد. در آزادراه‌ها، و راه‌های شریانی اصلی با ارتفاع خاکریزی کمتر از ۱/۵ متر، مطلوب آن است که شیب شیروانی‌ها ۱:۶ (یک قائم به شش افقی) اجرا شود. جهت مطالب تکمیلی در این خصوص به "آیین‌نامه ایمنی راه‌ها- نشریه ۲۶۷" مراجعه شود.

۲- شیب‌های تند و در نظر گرفتن حفاظ

در صورت عدم امکان اجرای راه‌حل اول و در نظر گرفتن شیب‌های تندتر از ۱:۴ (یک قائم و چهار افقی) تا مقدار ۱:۳ (یک قائم و سه افقی) شیب‌ها قابل عبور هستند ولیکن وسیله نقلیه منحرف شده نمی‌تواند بازیابی شود. همچنین اگر شیب شیروانی تندتر از ۱:۳ (یک قائم و سه افقی) باشد به دلیل احتمال زیاد واژگونی، بحرانی شناخته شده و باید از حفاظ مناسب استفاده شود. در صورت در نظر گرفتن حفاظ، شیب خاکریزی به خواص خاک‌هایی که مصرف می‌شود (تراکم پذیری، مقاومت فرسایش)، شیب بستر طبیعی خاکریزی (ضرورت کندن شیار و پلکانی کردن بستر، قبل از احداث خاکریزی)، حریم راه و هزینه خاکریزی بستگی دارد.

بهترین روش انتخاب بر اساس مقایسه اقتصادی هزینه نصب، نگهداری و خطرات احتمالی حفاظ و افزایش شدت و فراوانی تصادفات با هزینه افزایش حجم خاکریزی می‌باشد.

از نظر جایگیری تجهیزات نگهداری، شیروانی‌های خاکبرداری بهتر است شیبی برابر ۱:۳ (یک قائم و سه افقی) و یا ملایم‌تر داشته باشند. در صورت استفاده از شیب‌های تندتر، پایداری خاک و ایمنی ترافیک مورد بررسی قرار گیرد. در صورت لزوم در شیب‌های تندتر از ۱:۲ (یک قائم به دو افقی) جایی که محدودیت فضا وجود دارد، باید از دیوار حائل استفاده شود. در خصوص شیب کناره راه در محل برش‌ها، مطلوب آن است که نهر پای شیروانی برش‌ها، خارج از ناحیه عاری از مانع باشد. لذا برای انتخاب شیب ملایم شیروانی عقبی و یا انتخاب حفاظ، گزینه بهینه با مقایسه اقتصادی و ایمنی انتخاب می‌شود.

تبصره ۱. اگر میانه راه‌های مجزا، بسیار عریض و راه‌های رفت و برگشت، کاملاً دور از هم باشد، شیروانی سمت میانه، همانند شیروانی کناره مسیر خواهد بود و شیب شیروانی طرف میانه هم براساس ضوابطی تعیین خواهد شد که در بالا ذکر شد.

تبصره ۲. به لحاظ پایداری، در زمین‌های رسی و لای‌دار که در معرض فرسایش قرار دارند، بهتر است از شیب‌های ۱:۳ و ملایم‌تر استفاده شود.

۲-۲-۶-۶-۶-۲-۲-۲ فاصله آزاد شیروانی تا حد حریم

حداقل فاصله آزاد پای شیروانی خاکریزی یا لبه بالای شیروانی خاکبرداری طرفین راه از لبه حریم، ۳ متر و در صورت امکان، ۵ متر است. در برش‌های عمیق، مقادیر این حداقل، به شرح زیر تعیین می‌شود:

الف- برای عمق‌های ۱۰ تا ۱۵ متر، حداقل فاصله آزاد ۶ متر؛

ب- برای عمق‌های ۱۵ تا ۲۵ متر، حداقل فاصله آزاد ۷/۵ متر؛ و

پ- برای عمق‌های بیش از ۲۵ متر، یک سوم عمق و حداکثر ۱۵ متر.

بنابراین حریم راه‌ها در بعضی از قسمت‌ها با حریم اعلام شده می‌تواند متفاوت باشد. مطالعه‌کننده باید محل‌هایی که راه به دلیل فوق به حریم بیشتری نیاز دارد، معین و به کارفرما پیشنهاد کند.

۳-۲-۶-۶-۶-۲-۲-۳ پلکانی کردن شیروانی خاکبرداری

وقتی ارتفاع خاکبرداری (برش)، کمتر از ۶ و حتی تا ۱۰ متر باشد، معمولاً شیروانی برش، به صورت یکسره و یکنواخت بین نهر کناری و زمین طبیعی قرار می‌گیرد. در صورت لزوم، بعد از نهر کناری، پله‌ای منظور می‌شود تا مصالح حاصل از ریزش، روی آن انباشته و در فواصل معین تخلیه شود و از پرشدن نهر کناری و ایجاد مانع در برابر جریان یافتن و تخلیه آب جلوگیری شود. شیب شیروانی به جنس زمین، نوع لایه‌ها و طرز قرار گرفتن آنها بستگی دارد. در محدوده ارتفاعی ۶ تا ۱۰ متر گاهی ایجاد شیروانی شکسته و انتخاب شیب متناسب با جنس هر لایه، ضرورت پیدا می‌کند.

با افزایش ارتفاع برش و تجاوز آن از ۱۰ متر، بهتر است شیروانی به شکل پلکانی درآید. در حالت کلی عرض پله‌ها، ارتفاع بین پله‌ها و شیب شیروانی حد فاصل پله‌ها، بستگی به مشخصات لایه‌های زمین و ژئوتکنیک دارد و می‌تواند مقدار یکنواختی نباشد. در کل بهتر است به منظرآرایی توجه و شیب یکنواختی اختیار کرد. شیب طولی و عرضی پله‌ها، باید طوری باشد که تخلیه متناسب آب بارش را امکان‌پذیر کند. در صورت لزوم باید آب بارش بالای شیروانی را از طریق نهر جداکننده بالای شیروانی تخلیه کرد و شیروانی برش را محافظت نمود.

برای پرهیز از انباشتگی فوق‌العاده مصالح ریزشی در مجاورت نهر کناری، بهتر است ارتفاع پله اول را کمتر در نظر گرفت. عرض پله‌ها، به ویژه پله اول، به میزانی باشد که ریزش‌ها را بتوان به وسیله ماشین‌های راه‌سازی نگهداری و تخلیه کرد. به این منظور عرض ۴ تا ۶ متر توصیه می‌شود.

۴-۲-۶- گرد کردن لبه شیروانی

گرد کردن لبه شیروانی و به طور کلی تبدیل هر نوع تیزگوشگی نیمرخ عرضی و نقاط شروع و پایان برش‌ها به گردگوشگی، به زیبایی راه و طبیعی نشان دادن مسیر و کاهش فرسایش و افزایش پایداری مسیر کمک می‌کند.

۶-۷- حفاظ‌های ترافیک

حفاظ‌های ترافیکی یا ایمنی جهت جلوگیری از برخورد خودروی خارج شده از سواره‌رو با اشیایی است که برخورد با آنها شدت تصادف بیشتری را نسبت به حفاظ ایجاد می‌کند. از آنجایی که خود حفاظ‌ها به عنوان منبع تصادف به شمار می‌روند، باید در استفاده از آنها دقت کافی منظور نمود. حفاظ‌ها مانع سقوط وسایل نقلیه منحرف شده به خارج راه (حفاظ طولی کناری) و یا انتقال از یک جهت به جهت دیگر (حفاظ‌های میانه) و مانع برخورد آنها با موانع خطرآفرین حاشیه راه و یا وسایل نقلیه ترافیک مقابل می‌شود و می‌تواند وسایل نقلیه منحرف شده را با خسارت مالی و جانی کمتر، متوقف و یا به ادامه حرکت در مسیر اصلی بازگرداند. عوامل مهم در انتخاب سیستم حفاظ طولی شامل عملکرد حفاظ، ویژگی‌های تغییرشکل جانبی، و فضای موجود برای تغییرشکل حفاظ است. حفاظ‌ها می‌توانند دو طرفه (دو سطحی) یا یک طرفه (یک وجهی یا یک سطحی) باشند.

چنانچه اشاره شد، به‌کارگیری حفاظ‌های ترافیکی تنها زمانی کارا و توجیه‌پذیر هستند که صدمه برخورد با آنها از صدمه برخورد با موانع ثابت و یا سقوط به پرتگاه کمتر باشد. از این رو حفاظ‌های ترافیکی باید تنها در جایی نصب شوند که تا حد امکان از سایر روش‌های کاهش خطر موانع کناره راه، مقرون به صرفه‌تر باشد. گاهی اوقات به‌کارگیری نابجا و یا ناقص این حفاظ‌ها سبب افزایش شدت تصادفات و خسارات می‌شود. شش روش اصلاح موانع کناره راه عبارتند از:

۱- حذف مانع،

۲- طرح مجدد مانع به گونه‌ای که قابل عبور باشد،

۳- جابه‌جا کردن مانع به نقطه‌ای که احتمال برخورد آن کاهش یابد،

۴- کاهش شدت برخورد با استفاده از پایه‌های شکننده مناسب،

۵- بازگرداندن به مسیر خودرو با محافظت کردن مانع توسط حفاظ‌های طولی و یا استفاده از ضربه‌گیرها، و

۶- مشخص نمودن مانع در صورتی که گزینه‌های فوق مناسب نباشد.

مقطع عرضی کف راه تاثیر چشمگیری در عملکرد حفاظ ترافیکی دارد. جداول بتنی و آسفالتی، شانه‌های شیبدار، و میانه‌های پلکانی می‌توانند سبب پرش یا گیر کردن خودروی منحرف شده در زیر حفاظ شوند یا برخورد به حفاظ آن‌چنان انجام گیرد که خودرو واژگون شود.

۶-۷-۱- انواع حفاظ های ترافیکی

۱-۱-۶- طبقه بندی براساس سختی

حفاظ ها بر اساس سختی به سه گروه تقسیم می شوند:

۱- انعطاف پذیر،

۲- نیمه صلب، و

۳- صلب.

۲-۱-۶- طبقه بندی بر اساس جنس

حفاظ های ترافیکی را از لحاظ جنس می توان به چهار گروه دسته بندی کرد:

۱- فلزی (ورقه ای و کابلی)،

۲- بتنی،

۳- پلاستیکی، و

۴- مرکب.

که در این میان بیشترین کاربرد را انواع فلزی و بتنی دارند.

الف- حفاظ های فلزی

حفاظ های فلزی معمولاً از دو قسمت اصلی پایه و نرده تشکیل می شوند. پایه ها از جنس فولاد نرم و عموماً با مقطع ناودانی یا I ساخته می شوند. حفاظ های فلزی از نظر نوع نرده به دو گروه عمده تقسیم می شوند. پر استفاده ترین آنها نوع سپری است که شامل ورق فولادی خم خورده است. این حفاظ با توجه به مشخصات و فاصله پایه ها می تواند انعطاف پذیر یا نیمه صلب باشد. گروه دیگر، حفاظ هایی از جنس کابل فولادی و موسوم به حفاظ کابلی است که از گروه حفاظ های انعطاف پذیر می باشند.

ب- حفاظ های بتنی

حفاظ های بتنی، سیستمی صلب محسوب شده و در اثر ضربه تغییر شکل نمی دهند، بلکه انرژی برخورد در زوایای کم، توسط سیستم تعلیق وسیله نقلیه و در برخورد با زوایای بزرگتر توسط جابجا شدن و له شدن بدنه فلزی وسیله نقلیه، مستهلک می شود. نحوه اتصال حفاظ ها به یکدیگر جهت اطمینان از صلبیت آنها بسیار مهم است. این حفاظ هزینه نگهداری کمی داشته و نگهداری و تعمیر آن به گونه ای است که در هنگام انجام این فعالیت ها توسط کارکنان راهداری، تردد وسایل نقلیه مختل نمی شود.

از این نوع حفاظ برای تفکیک مسیرهای رفت و برگشت در راه‌های با ترافیک زیاد و در شرایطی که عرض کافی برای میانه وجود ندارد و همچنین برای جلوگیری از پرت شدن وسایل نقلیه به خارج راه در شرایط پرتگاهی استفاده می‌شود.

۶-۷-۱-۳- طبقه‌بندی بر اساس کاربرد

به طور کلی حفاظ‌ها را بر اساس موقعیت استفاده از آنها، می‌توان به سه نوع طبقه‌بندی کرد:

الف- حفاظ‌های طولی،

الف-۱- حفاظ‌های کناری.

الف-۲- حفاظ‌های میانه.

ب- نرده پل‌ها، و

پ- ضربه‌گیر تصادفات.

الف-۱- حفاظ کناری

این حفاظ‌ها در حاشیه راه و در راستای حرکت وسایل نقلیه برای محافظت از برخورد وسیله نقلیه منحرف شده با موانع ثابت کنار راه یا جلوگیری از سقوط وسیله نقلیه به پرتگاه یا ورود به شیب بحرانی مورد استفاده قرار می‌گیرند. هر جا استفاده از حفاظ‌های کناری ضروری باشد، باید در دورترین نقطه ممکن از لبه سواره‌رو نصب شوند تا احتمال برخورد وسایل نقلیه با آنها به حداقل برسد. موارد بسیار زیادی از طراحی و یا نگهداری نامناسب حفاظ‌ها وجود دارند که سبب بروز تصادفات مرگبار شده‌اند. همین امر نشان می‌دهد که هدف اصلی کاهش شدت تصادف است و باید توسط یک سیستم نظارتی قوی مواردی همچون طراحی و انتخاب مناسب، اجرای صحیح و نگهداری طبق برنامه و به موقع حفاظ‌ها را کنترل کرد.

الف-۲- حفاظ میانه

این حفاظ طولی در حاشیه میانه و در راستای حرکت وسایل نقلیه برای جدا کردن ترافیک رفت و برگشت در آزادراه‌ها و بعضی از راه‌های شریانی درجه یک و دو جدا شده استفاده می‌شود. این حفاظ‌ها برای جلوگیری از عبور وسیله نقلیه از میانه، رو به‌رو شدن آن با ترافیک جهت مقابل و بازگشت مجدد آن به مسیر اصلی نصب می‌شوند.

ب- نرده پل‌ها

نرده پل‌ها جهت بازگرداندن به مسیر خودرو و حداقل نمودن احتمال نفوذ خودرو به نرده است. همچنین جهت کاهش احتمال افتادن خودروها، عابران پیاده، و دوچرخه سواران از روی سازه می‌شوند. در حقیقت نرده پل‌ها نوعی از حفاظ‌های ترافیکی طولی هستند که عمدتاً از نظر فونداسیون متفاوت از سایر حفاظ‌های ترافیکی هستند. این نرده‌ها به عنوان بخشی

از سازه پل در نظر گرفته می‌شوند در حالی که حفاظ‌های دیگر معمولاً در داخل یا روی خاک نصب می‌شوند. در مسیرهای منتهی به پل، نرده پل باید در ادامه حفاظ‌های کناری دارای پایانه حفاظ مناسب باشد.

پ- ضربه‌گیرها

ضربه‌گیرها یا تجهیزات کاهنده شدت ضربه، تجهیزات حفاظتی هستند که از برخورد وسایل نقلیه منحرف شده با موانع ثابت جلوگیری می‌کنند. ضربه‌گیرها قادر به کاهش تدریجی سرعت وسیله نقلیه تا توقف برای برخوردهای رو به رو یا تغییر جهت وسیله نقلیه پیش از رسیدن به مانع در برخوردهای جانبی می‌باشند. به‌طور ایده‌آل از ضربه‌گیرها در مکان‌هایی استفاده می‌شود که امکان حذف، جابجایی، شکننده کردن و محافظت از موانع ثابت وجود ندارد. از کاربردهای متداول ضربه‌گیرها می‌توان به استفاده در دماغه رابط‌های خروجی، محافظت پایه پل‌ها، پایه علائم بالاسری، انتهای کوله‌ها و دیوارهای حائل، مهار انتهای نرده پل و مهار انتهای حفاظ‌های میانی اشاره کرد. در صورتی که طراح تشخیص دهد که ضربه‌گیر مقرون به صرفه‌تر از حفاظ است، می‌تواند از آن برای ایمن‌سازی موانع ثابت واقع در کنار یا میانه راه استفاده کند.

۶-۷-۲- کاربرد حفاظ

در کاربرد حفاظ به نکته‌های زیر توجه شود:

الف- در انتخاب نوع حفاظ، طراح باید از رده عملکردی حفاظ و میزان تغییرشکل جانبی بر اساس استاندارد EN1317 یا گزارش NCHRP350 آگاه باشد.

ب- در انتخاب نوع حفاظ، موقعیت و محل نصب، حجم و ترکیب ترافیک (سهم وسایل نقلیه سنگین)، سرعت، شرایط اقلیمی، الزامات و قابلیت نگهداری و هم‌خوانی با محیط و منظرآرایی را باید در نظر گرفت.

پ- در انتخاب نوع حفاظ باید فضای پشت حفاظ کنترل شود تا فضای کافی برای تغییرشکل جانبی داشته‌باشد. این موضوع به ویژه در حفاظ‌های میانه که احتمال تأثیر حفاظ تغییرشکل یافته بر جریان ترافیک مقابل وجود دارد، بسیار مهم است. بهتر است به اندازه یک و نیم برابر میزان تغییرشکل جانبی حفاظ، فضا در پشت حفاظ وجود داشته‌باشد.

ت- در قسمت‌هایی از راه که احتمال انحراف وسایل نقلیه افزایش می‌یابد مانند قوس‌های تند، باید در انتخاب نوع حفاظ و میزان صلبیت آن دقت بیشتری کرد.

ث- رعایت ارتفاع حفاظ‌ها بر اساس رده عملکردی و مشخصات فنی آنها، ضروری است. معمولاً لبه بالایی گاردریل با ریل دو موج در ۷۱ سانتی‌متری، ریل سه موج در ۸۶ سانتی‌متری و نیوجرسی در ۸۱ تا ۱۱۰ سانتی‌متری از سطح روسازی قرار دارد.

ج- در صورت استفاده از جدول، سپر حفاظ باید جلوتر از جدول باشد.

چ- انتهای حفاظ با استفاده از روش‌های ایمن‌سازی انتهای حفاظ‌ها، مهار و با استفاده از تجهیزات مناسب، آشکارسازی شود.

ح- انتهای حفاظ‌های طولی نباید در امتداد حرکت ترافیک جهت مقابل قرار گیرد. این مورد به ویژه در قوس‌های افقی بسیار مهم است. در این حالت، انتهای حفاظ طولی باید بعد از قوس افقی قرار گرفته و به سمت خارج قوس هدایت شود.

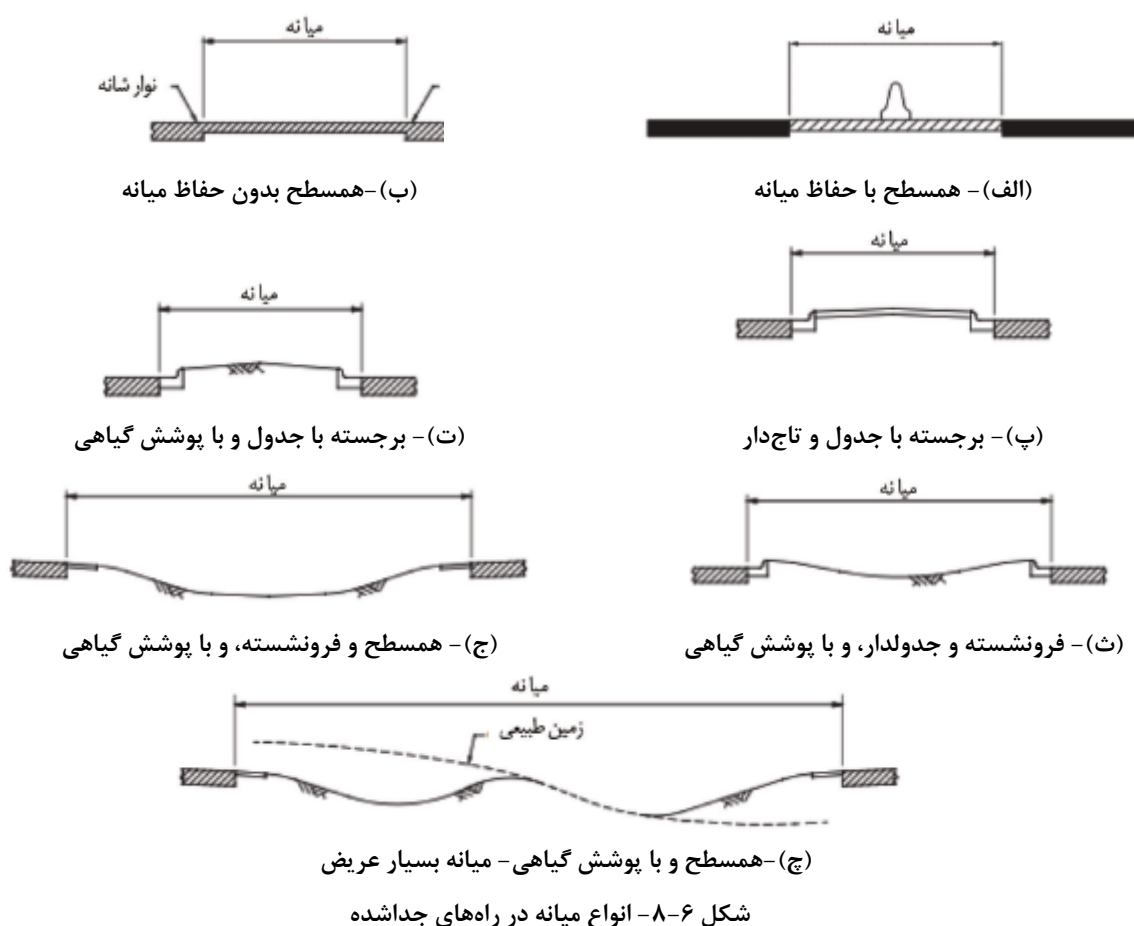
خ- اتصال مناسب حفاظ‌ها با رده عملکردی متفاوت مانند صلب به نیمه صلب (نواحی انتقالی) بسیار مهم است و باید دقت شود.

۶-۸- میانه

میانه بخشی از راه است که جهت‌های مخالف سواره‌رو را از هم جدا می‌کند. میانه‌ها در راه‌های ۴ خطه یا بیشتر خیلی مطلوب هستند. عرض میانه حد فاصل لبه‌های داخلی سواره‌روی جهت‌های رفت و برگشت یک راه جدا شده است که شامل شانه‌های چپ (شانه میانه) یا حاشیه ایمن چپ نیز می‌شود. از مزایای اصلی میانه در راه‌های پرسرعت می‌توان به ایجاد فضای بازیابی برای خودروهای منحرف شده، ناحیه توقف در مواقع اضطراری، فضایی برای خطوط کمکی (شامل خطوط تغییر سرعت و خطوط گردش به چپ یا خطوط دوربرگردان)، عرضی برای توسعه خطوط آتی، جدا کردن ترافیک مخالف، کاهش خیرگی نور چراغ جلو اشاره نمود.

عرض میانه می‌تواند طیف وسیعی از میانه‌های باریک تا میانه‌های عریض داشته باشد. از میانه‌های عریض برای توسعه راه و افزایش خط‌های عبور و یا اختصاص به سیستم حمل و نقل جمعی، می‌توان استفاده کرد. پایه میانی پل‌های روگذر یا پایه روشنایی در صورتی می‌تواند در میانه قرار گیرد که فاصله تغییرشکل جانبی و ناحیه دخالت حفاظ میانه برای پایه روشنایی یا پل حفظ شود. لذا پیشنهاد می‌شود ترجیحاً در میانه‌های متوسط و عریض از پایه پل و روشنایی استفاده شود. از فضای میانه در شرایط خاصی می‌توان برای انباشتن برف حاصل از برف‌روبی نیز استفاده کرد. میانه‌های پهن و دارای شیب ملایم، برای خودروهایی که به هر دلیل از خط عبور خارج می‌شود، فرصت و محل مناسبی جهت مهار کردن فراهم می‌کند و به این ترتیب، عامل افزایش ایمنی است. این موضوع به ویژه در آزادراه‌ها اهمیت دارد. جهت تأمین حداکثر کارایی، میانه باید در شب و روز به خوبی قابل رویت باشد و باید با سواره‌رو کاملاً متمایز باشد.

ارتفاع میانه، در حالت کلی پایین‌تر (فرونشسته) و گاهی بالاتر از کف راه (برجسته) و یا همسطح با سطح سواره‌رو است (شکل ۶-۸). البته شکل‌های (پ)، (ت)، و (ث) از شکل ۶-۸ بیشتر برای مقاطع درون‌شهری مناسبند. در آزادراه‌ها، میانه پیوسته است ولی میانه راه‌های شریانی جدا شده در برخی موارد، در محل تقاطع‌ها و محل‌های دورزدن، بریدگی دارد. در راه‌های جمع‌کننده و محلی برون‌شهری معمولاً میانه استفاده نمی‌شود.



میانه، به لحاظ جداسازی جریان‌های عبور مخالف، باید با توجه به مطالب زیر در صورت امکان عریض‌تر باشد.

- عرض میانه باید به اندازه‌ای باشد که ایمنی جریان‌های ترافیکی دو طرف را تأمین کند. مقدار عرض میانه برای ایجاد فضای کافی برای مهار خودروهای خارج شده و عدم ورود به مسیر مقابل و جلوگیری از برخورد نور چراغ خودروهای روبرو مهم و تأثیرگذار است.

- تصرف حریم بزرگتر در زمین‌های بیابانی و بایر، مستلزم صرف هزینه اندک است. لیکن در مورد زمین‌های دایر، مسائل و مشکلات اقتصادی و اجتماعی موجب کاهش عرض حریم می‌شود. وجود حریم باریک، طبعاً در نظر گرفتن میانه عریض را مشکل می‌کند ولی در صورت امکان بهتر است حریم با توجه به آینده دور تعیین شود.

- پاره‌ای از هزینه‌های احداث راه و نگهداری آن، با پهنای میانه، نسبت مستقیم دارد. هزینه احداث آبروها، پل‌های روگذر و تقاطع‌ها، از موردهایی است که میانه پهن موجب افزایش آن می‌شود.

- سبز کردن میانه با بوته‌ها و درختان پاکوتاه، سبب آرایش منظر و دلپذیر شدن آن برای استفاده‌کنندگان راه می‌شود. جلوگیری از برخورد نور چراغ خودروهای روبرو، به وسیله رستنی‌های پاکوتاه یا با استفاده از توری فلزی، تیغه پلی‌اتیلن و سایر مانع‌ها به عمل می‌آید. درختان با تنه مقاوم، در میانه‌های کم عرض و معمولی (و به طور کلی تا فاصله ۹ متر از لبه

هر سواره‌رو) ایجاد خطر می‌کنند و نباید کاشته شوند. در صورت وجود چنین درختانی باید آنها را قطع یا به طریق مقتضی محافظت کرد.

۶-۸-۱- عرض میانه

عرض میانه بهتر است به میزانی باشد که با توجه به توسعه‌های مورد نیاز آینده دور، بتواند وظیفه اصلی یعنی جدا کردن ایمن جریان عبور دو طرف را عملی کند. عرض اکثر میانه‌ها می‌تواند از ۱/۲ متر تا ۲۴/۰ متر باشد. حداقل عرض میانه در توسعه نهایی راه با فرض حفاظ میانه بتنی ۷۰ سانتی‌متری، برای آزادراه چهار خطه (دو خط در هر جهت)، ۳/۱۰ متر و برای آزادراه شش خطه (سه خط در هر جهت)، ۶/۷۰ متر است. چنانچه از حفاظ نیمه صلب مانند دو عدد سیستم گاردریل نوع نیمه صلب یک طرفه استفاده شود، در انتخاب عرض میانه، باید تغییر شکل مجاز این نوع حفاظ تا پایه‌های پل یا پایه روشنایی و عرض شانه‌های چپ (یا حاشیه‌های ایمن چپ) میانه در نظر گرفته شود. استفاده از سیستم گاردریل دوطرفه پیشنهاد نمی‌شود. در عرض میانه باریک، مساله دفع آبهای سطحی و زیرسطحی بالاخص در آزادراه‌ها که عرض کف راه زیاد است، بغرنج‌تر می‌شود و پیشنهاد می‌شود در کف راه با عرض زیاد، از میانه‌های عریض‌تر با کف‌های دور از هم استفاده شود به گونه‌ای که بتوان از زهکشی میانه استفاده نمود. در خصوص نصب پایه‌های روشنایی، به فصل پنجم رجوع شود.

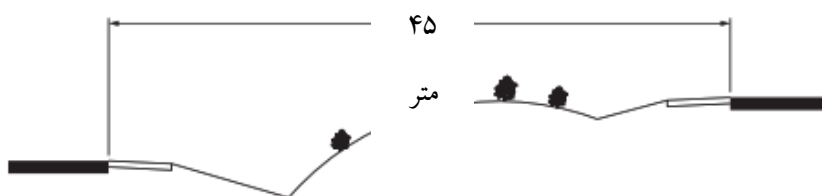
چنانچه فرض شود که راه در آینده، نیاز به تعریض یک خطه عبور در هر طرف دارد و تبدیل به راه شش خطه خواهد شد، عرض میانه راه، حداقل ۱۴/۰۰ متر منظور می‌شود. در این حالت، برای پیش‌بینی توسعه دو خط عبور در آینده دور، حداقل عرض میانه ۲۱/۳۰ متر در نظر گرفته می‌شود.

زمانی که عرض میانه ۱۲ متر و بیشتر باشد، رانندگان احساس جدایی از ترافیک مقابل را دارند و بنابراین آزادی و راحتی مطلوبی برای رانندگان ایجاد می‌شود، همچنین سر و صدا و فشار هوای ناشی از عبور ترافیک مقابل قابل توجه نیست و خیرگی ناشی از چراغ‌های جلوی خودروها در شب به طور قابل ملاحظه‌ای کاهش می‌یابد. در عرض‌های ۱۸ متر و بیشتر، میانه حالت پارک را دارد که به لحاظ منظرآرایی خوشایند است. در عرض‌های بالای ۱۵ متر، نیازی به استفاده از حفاظ میانه، به لحاظ فاصله بین دو سواره‌رو نیست (ممکن است با توجه به موانع موجود در میانه نیاز باشد). در عرض‌های زیر ۱۰ متر معمولاً باید از حفاظ میانه استفاده شود. البته میزان ترافیک روزانه عبوری نیز اثرگذار است. در عرض‌های بین ۱۰ تا ۱۵ متر باید استفاده از حفاظ میانه بررسی شود و انتخابی است.

در آزادراه‌های مناطق برون‌شهری میانه‌های ۱۵ تا ۳۰ متر رایج‌ترند. در میانه‌های با عرض ۴۵ متر و بیشتر می‌توان طبیعت را حفظ نمود (شکل ۶-۹). در حالت ۱۵ متر فضای بازیابی و زهکشی سطحی مناسبی وجود دارد و برای حفظ پایه‌های واقع در میانه ممکن است از حفاظ استفاده شود (شکل ۶-۱۰-الف). میانه‌های حدوداً ۳۰ متر دارای پروفیل طولی مستقل، کمک می‌کند که طراح بیشتر راه را با محیط اطراف تطابق دهد (شکل ۶-۱۰-ب). میانه‌های با عرض ۳/۱۰ تا ۹/۰ متر مطابق شکل ۶-۱۱ در مناطقی که محدودیت‌های حریم راه دیکته می‌کند یا در مناطق کوهستانی ممکن است استفاده

شود. این میانه ها معمولاً روسازی شده و جایی که مقطع کف راه تاجدار در وسط میانه است، باید سیستم زهکشی زیرسطحی تأمین شود.

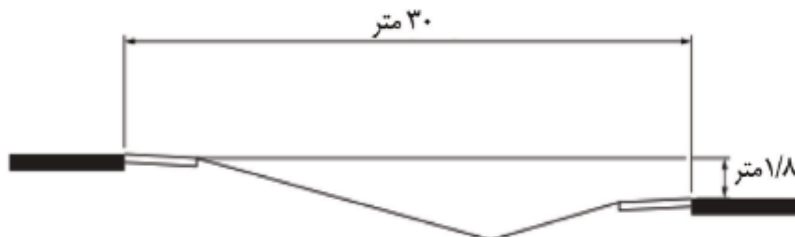
در شکل (۶-۱۲)، روش های مختلف ایجاد میانه عریض نشان داده شده است.



شکل ۶-۹- میانه طبیعی بسیار عریض و کاملاً مستقل



(الف) - فرونشسته و ارتفاع خط پروژه موازی



(ب) - فرونشسته با خط پروژه های مستقل

شکل ۶-۱۰- نمونه ای از میانه با ارتفاع پایین در آزادراه



شکل ۶-۱۱- میانه همسطح روسازی شده

انتخاب مسیرهای دور از هم برای آزادراه و بعضاً راه های شریانی، امری است که در شرایط خاص، از نظر فنی و اقتصادی توجیه پذیر است. در این حالت، میانه ممکن است عرض ثابتی نداشته و در مقطع های مختلف، متغیر باشد. در صورت نصب اضطراری موانعی همچون پایه پل و پایه روشنایی در میانه، باید آثار ناشی از آن به لحاظ ایمنی بررسی و روش های لازم (با نصب حفاظ و ضربه گیر) جهت ارتقا ایمنی میانه به عمل آید.

تخلیه آب‌هایی که به هر ترتیب، در میانه به جریان می‌افتد، باید مورد توجه قرارگیرد. این آب‌ها، مگر در شرایط خاص در طول میانه جریان می‌یابد و در محل‌های مناسب از طریق مجاری عرضی به خارج راه هدایت می‌شود.

۶-۸-۲- جدول و حفاظ در میانه

الف- جدول

کاربرد جدول در میانه عمومیت ندارد و مخصوص بخش‌هایی است که مسیر در مجاورت مناطق شهری و مراکز جمعیت قرار می‌گیرد. مشخصات ذکر شده در بند ۶-۵، درباره جدول میانه نیز صدق می‌کند.

ب- حفاظ

برای میانه و کنار راه، یکی از انواع حفاظ‌های متداول را می‌توان به کار برد. مشخصات ذکر شده در بند ۶-۷، درباره حفاظ میانه نیز صدق می‌کند.



شکل ۶-۱۲- روش‌های مختلف ایجاد میانه عریض

omoorepeyman.ir

۶-۸-۳- توسعه نهائی راه شریانی دوخطه به راه شریانی چندخطه جداشده

با اینکه بسیاری از راه‌های شریانی برون‌شهری ظرفیت کافی برای خدمت‌رسانی به تقاضای آتی ترافیک عبوری دارند، نمونه‌های متعددی، به خصوص در طرح‌های بهسازی افزایش ظرفیت ترافیک عبوری، وجود دارد که ضرورت توسعه به شریانی‌های درجه بالاتر را ایجاب می‌نماید. این مورد به خصوص در بافت شهرک برون‌شهری بیشتر مرسوم می‌باشد. در

راه های شریانی جدا شده بهتر است عرض میانه به حدی باشد که بتوان توسعه نهایی را از سمت میانه انجام داد. در راه های دو خطه شریانی نیز می توان توسعه نهایی را به گونه ای انجام داد که در نهایت یکی از کف های راه چهار خطه جدا شده باشد. به دلیل اینکه در هر حالت، میانه ایجاد می شود، بر حسب عرض میانه، کف راه جدید بهتر است فاصله بیشتری داشته باشد تا دفع آب های سطحی به صورت خود-زهکش عمل نماید. در این صورت کف راه جدید در فاصله ای مناسب از مسیر موجود احداث می شود. در میانه های باریکتر (نباید کمتر از ۱/۲ متر باشد)، می توان راه جدید را در یک طرف یا از دو طرف مقطع راه موجود اضافه نمود. ولی جهت اقتصادی نمودن سازه زهکش، بهتر است دفع آب های سطحی به سمت بیرون راه باشد.

۹-۶- راه های جانبی

راه های جانبی بسته به نوع راه شریانی که به آنها خدمت دهی می کنند و ویژگی های مناطق اطراف آنها، وظایف متعددی دارند. آنها می توانند جهت کنترل دسترسی کنار آزادراه ها و راه های شریانی احداث شوند، به عنوان یک خیابان وظیفه خدمت رسانی به املاک مجاور را انجام دهند، گردش ترافیک در هر سمت از راه شریانی را حفظ کنند. در حقیقت راه های جانبی، ترافیک محلی را از ترافیک عبوری پرسرعت جدا می کنند و راه های اتصالی مناطق مسکونی و تجاری احداث شده در امتداد راه را جدا می کنند. اتصالات عرضی که شامل "رابط های کناری" هستند دسترسی بین سواره رو و راه های جانبی را تأمین نموده و معمولاً در مجاورت راه های متقاطع قرار می گیرند.

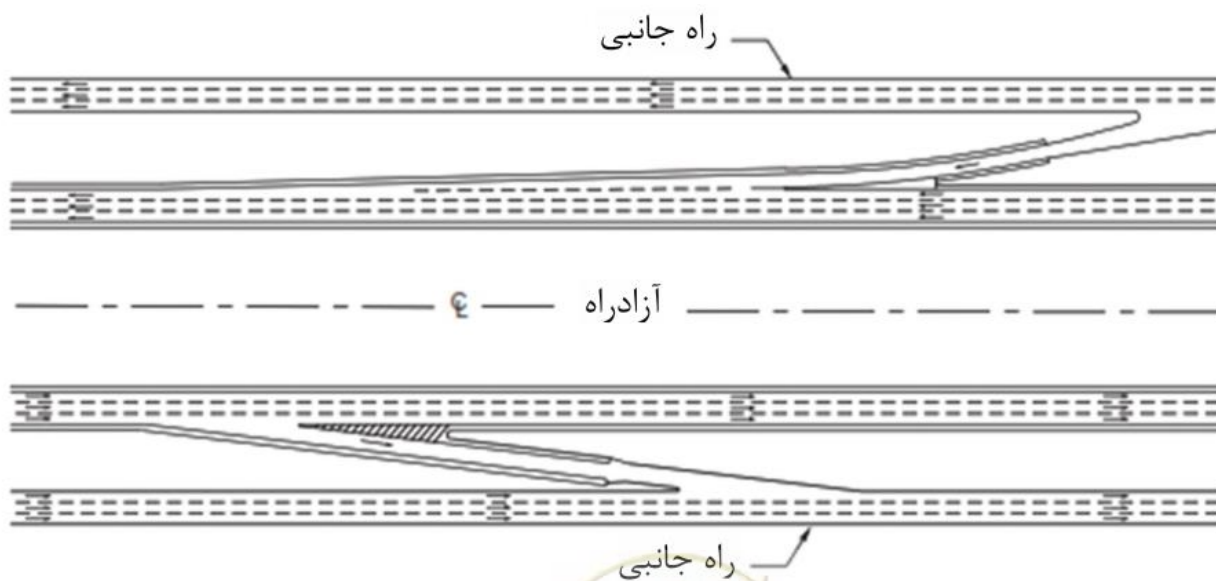
ورود و خروج به راه جانبی باید به صورت ایمن انجام شود. در محل های ورود و خروج به راه جانبی باید فاصله دید انتخاب تأمین شده باشد. طول راه جانبی و فاصله بین ورودی و خروجی به راه جانبی باید به حدی باشد که باعث کاهش سطح کیفیت ترافیک مسیر اصلی نشود. بهتر است ترافیک ورود و خروج به مسیر راه جانبی با خط های عبور کمکی کاهش و افزایش سرعت و لچکی های تغییر تدریجی عرض و انبار صف، هدایت شود. هر قدر راه مورد نظر با اهمیت تر و جریان ورودی یا خروجی بیشتر باشد، استفاده از راه جانبی ضروری تر خواهد بود. علاوه بر آزادراه، برای راه های شریانی اصلی و حتی راه فرعی پرترافیک به ویژه در نواحی مسکونی و میان گذرها می توان راه جانبی در نظر گرفت. راه های جانبی را می توان برای همه انواع راه ها به کار برد. به طور کلی احداث راه جانبی در نواحی با تراکم بالای تقاطع یا محل دسترسی اختصاصی یا راه های اتصالی، ضروری است. با آنکه امتداد راه جانبی در بسیاری از موارد، به موازی مسیر اصلی است ولی این قاعده عمومیت ندارد و در صورت نیاز می توان امتداد غیر موازی و متفاوتی در نظر گرفت.

با احداث راه جانبی در یک سمت یا هر دو سمت آزادراه ها و راه های شریانی، ارتباط با مسیر اصلی راه از طریق رابط های کناری امکان پذیر خواهد بود. پیش بینی راه جانبی در صورتی قابل قبول است که ساخت آن از سایر راه حل ها، برای دسترسی به مسیر اصلی آزادراه یا راه شریانی، ایمن تر و اقتصادی تر باشد. هنگامی که یک آزادراه یا راه شریانی در مجاورت یک راه موجود قرار دارد، گاهی از تمامی راه موجود یا بخشی از آن به عنوان راه جانبی استفاده می شود. در صورت نیاز به راه جانبی در محل هایی که نتوان از شبکه راه موجود به عنوان راه جانبی استفاده کرد، باید نسبت به احداث آن اقدام نمود.

در شکل‌های ۱۳-۶ و ۱۴-۶، دو نوع راه جانبی نشان داده شده است، که یکی به صورت یک طرفه و دیگری به صورت دو طرفه عمل می‌کند. تعداد خط‌های عبور، یک طرفه یا دو طرفه بودن راه جانبی، تابع نیاز ترافیکی است و با توجه به حجم و ترکیب ترافیک محاسبه می‌شود. سرعت حرکت وسایل نقلیه در راه جانبی، معمولاً از سرعت حرکت مسیر اصلی کمتر است.

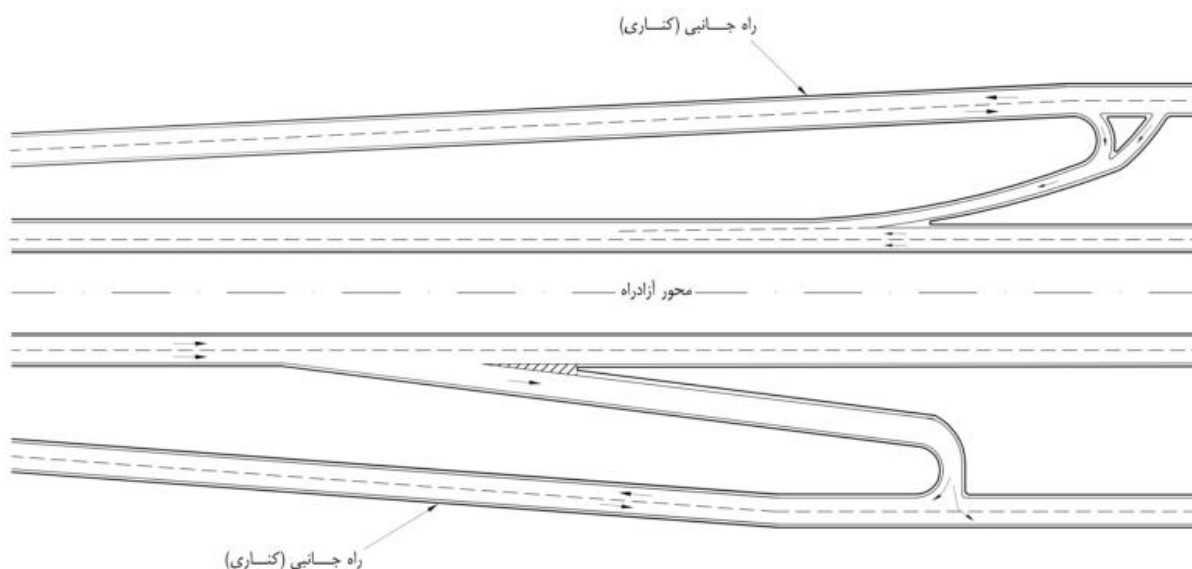
۱۰-۶- جداکننده کناری

حد فاصل لبه داخلی سواره‌روی راه جانبی و لبه خارجی سواره‌روی مسیر اصلی، «جداکننده کناری» نام دارد. حداقل عرض جداکننده کناری با توجه به محل پایانه‌های رابط‌های اتصالی تعیین می‌شود و در مناطق شهری حتی تا ۵۰ متر هم می‌رسد. اگر عرض جداکننده کناری در راه جانبی دوطرفه ۱۵ متر یا کمتر باشد، باید از حفاظ کناری در مسیر اصلی استفاده شود. هر چقدر این فاصله بیشتر باشد تأثیر ترافیک محلی بر روی جریان ترافیک عبوری کمتر خواهد بود. در شکل ۱۵-۶ انواع مختلف مقاطع عرضی جداکننده کناری نمایش داده شده است.



شکل ۱۳-۶- راه جانبی سه خطه یک طرفه در دو سمت آزادراه و رابط‌های کناری

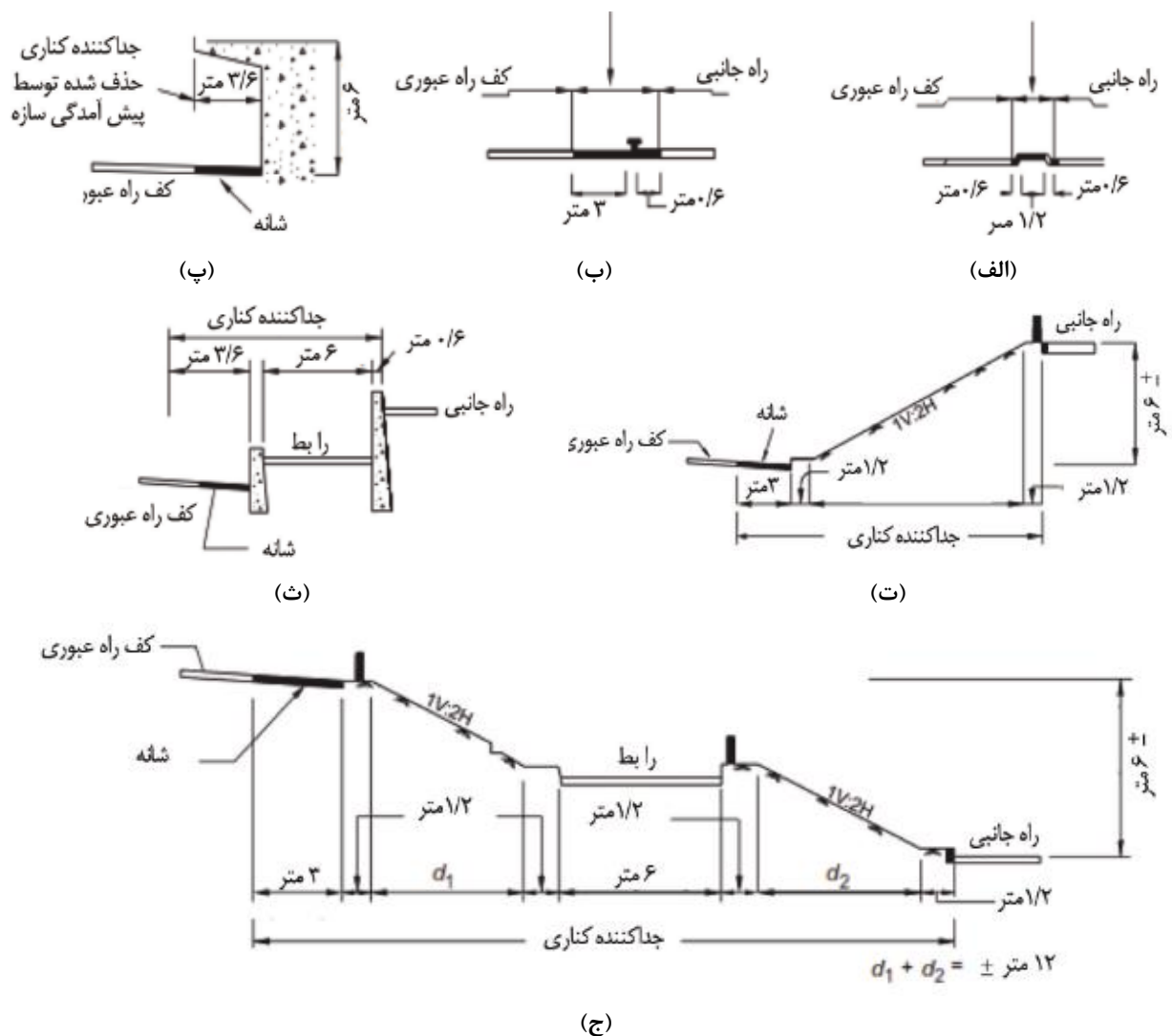




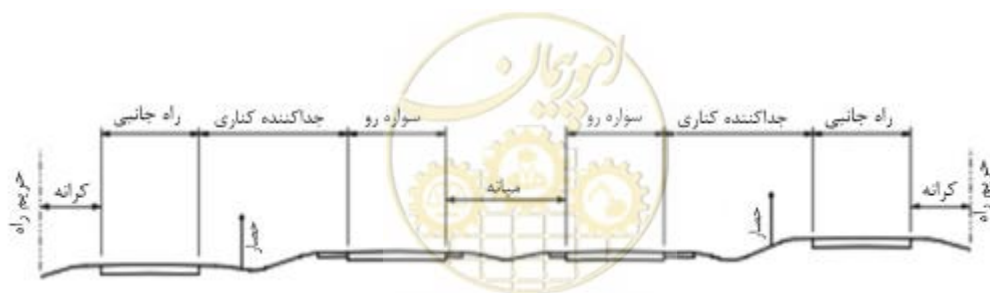
شکل ۶-۱۴- راه جانبی دوخطه دوطرفه در دو سمت آزادراه و پایانه رابط‌های کناری

مقطع عرضی شکل ۶-۱۵-الف، برای راه‌های شریانی کم سرعت در مناطق توسعه یافته متراکم مناسب است. شکل ۶-۱۵-ب حداقل مقدار جداکننده کناری را نشان می‌دهد که در آزادراه‌های همسطح زمین کاربرد دارد. این نوع جداکننده کناری حالت ساده‌ای است که شامل شانه‌های مسیر اصلی و راه جانبی و مشخصات حفاظ ترافیکی است. شکل ۶-۱۵-پ حالت یک راه شریانی پایین‌گذر با یک راه جانبی طره‌ای را نشان می‌دهد. در این حالت لبه داخلی راه جانبی دقیقاً بر روی لبه بیرونی مسیر عبوری قرار گرفته است. شکل ۶-۱۵-ت نوع متداولی از جداکننده کناری در امتداد یک مقطع آزادراه پایین‌گذر را نمایش می‌دهد. در شکل ۶-۱۵-ث یک مقطع دیواردار شریانی پایین‌گذر همراه با رابط را نشان می‌دهد، و در نهایت شکل ۶-۱۵-ج نمونه‌ای از جداکننده کناری آزادراه با رابط را نشان می‌دهد. در شکل ۶-۱۶ نمونه‌ای از مقطع عرضی راه شریانی جداشده با احتساب راه‌های جانبی لحاظ شده است.





شکل ۶-۱۵- جداکننده‌های کناری برای انواع مختلف راه‌های شریانی



شکل ۶-۱۶- نمونه‌ای از مقطع عرضی راه شریانی جدا شده با احتساب راه‌های جانبی

۶-۱۱- نواحی انتقال سرعت ورود به شهرک‌های برون شهری

راه‌های برون شهری، اتصالات مهمی با شهرک‌های برون شهری تامین می‌کنند. جایی که یک راه با سرعت بالای برون-شهری از بافت برون شهری خارج و وارد بافت شهرک برون شهری یا دیگر نواحی توسعه یافته می‌شود، لازم است که تبدیلی

از سرعت بالا به سرعت پایین به گونه ای ایجاد شود که راننده سرعت خود را متناسب با محیط شهرک برون شهری کاهش دهد. این بخش، منطقه انتقال نامیده می شود. منطقه انتقال باید به گونه ای موثر طراحی شود که راننده را تشویق به کاهش سرعت نماید؛ چرا که اگر رانندگان سرعتشان را به طور موثر کاهش ندهند، در این صورت ممکن است با سایر وسایل نقلیه، عابران پیاده و دوچرخه سواران برخورد داشته باشند و سبب ایجاد اثرات نامطلوب بر قابلیت زندگی آن ناحیه اجتماعی گردد. اقدامات ناحیه انتقال عبارتند از:

۱- **تغییرات طرح هندسی** از قبیل جزایر وسط، میانه های برجسته، میدان ها، باریک کردن مسیر، و کاهش تعداد خط

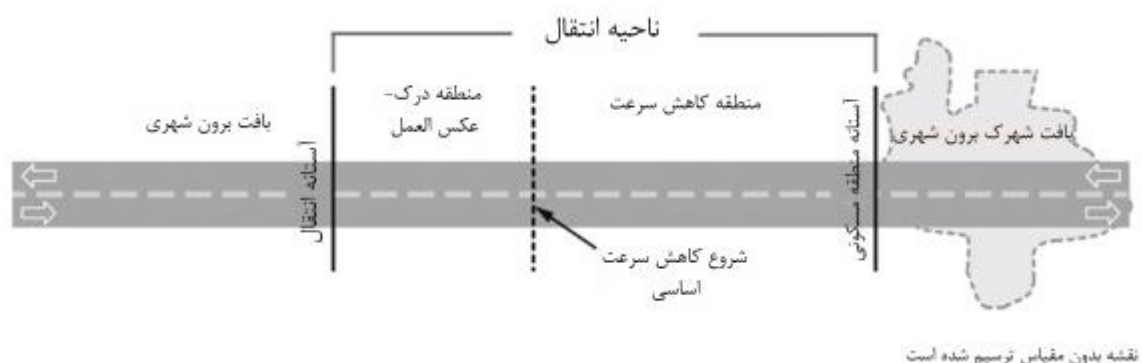
عبوری؛

۲- **وسایل کنترل ترافیک** از قبیل خط کشی های عرضی روسازی، و تابلوهای بازخورد سرعت- فعال شده؛

۳- **عناصر کناره راه** از قبیل تابلوهای خوش آمدگویی، و منظر آرایی دروازه ای؛ و

۴- **اقدامات مرتبط با سطح راه** از قبیل نوار لرزاننده عرضی، و روسازی رنگی.

یک منطقه انتقال مطابق شکل ۶-۱۷ شامل سه جزء است: بافت برون شهری، ناحیه انتقال سرعت، و بافت شهرک برون شهری. ناحیه انتقال خود از دو بخش منطقه درک-عکس العمل و یک منطقه کاهش سرعت تشکیل شده است.



شکل ۶-۱۷- مناطق نواحی انتقال

ناحیه انتقال باید چنان طراحی شود که با مشخصات مسیر و بافت محیط آن تطابق داشته باشد. اصول طراحی ناحیه انتقال عبارتند از:

۱- اقدامات اصلاحی خیلی زیاد و بیش از حد، می تواند سبب افت شدیدتر سرعت و در نتیجه افزایش احتمال رخداد سوانح نسبت به اقدامات کم اثر تر و کم تر باشد.

۲- لازم است که ارتباط مشخصی بین محدودیت سرعت شهرک برون شهری و تغییر مشخصات کف راه باشد. تاکید بر تغییرات محیطی سبب آگاهی بیشتر راننده می شود.

- ۳- تغییرات فیزیکی کف راه و کناره راه از اقدامات مطلوب هستند چرا که آنها اثرات درازمدت و ماندگار دارند. تأثیر برنامه‌های اعمال مقررات پلیس و آموزش گذراتر و از اثر کمتری برخوردار هستند.
 - ۴- هر ناحیه انتقال و شهرک برون‌شهری ویژگی‌های منحصر به فردی دارد. در نتیجه، هیچ اقدام خاصی، برای همه شرایط مناسب نیست. در هر ناحیه انتقال و شهرک برون‌شهری، باید قبل از انتخاب یک اقدام یا ترکیبی از اقدامات اصلاحی، با توجه به شرایط آن ناحیه یا آن شهرک، اقدامات مذکور بررسی شود.
 - ۵- قبل از انتخاب یک اقدام اصلاحی، باید توجه شود که دو بخش است که ناحیه انتقال را تشکیل می‌دهد. در ناحیه درک-عکس‌العمل، اقدام‌های روانشناختی و یا هشدار دهنده مناسب‌ترند، در حالی که در بخش کاهش سرعت اقدامات اصلاحی فیزیکی باید پیاده شوند.
 - ۶- ترکیب اقدامات اصلاحی در کاهش سرعت و تقلیل سوانح در ناحیه انتقال و در طول ناحیه شهرک برون‌شهری، نسبت به انتخاب تنها یک اقدام واحد، مؤثرترند.
 - ۷- جهت حفظ سرعت در پایین دست ناحیه انتقال، بهتر است اقدامات اضافه‌تری در طول ناحیه شهرک برون‌شهری ایجاد شود؛ وگرنه سرعت ممکن است در طول ناحیه شهرک برون‌شهری افزایش یابد.
 - ۸- استفاده مناسب از عناصر منظرآرایی از قبیل چمن، درختچه‌ها، و درختان که در ترکیب ساختار و درجه رسمیت طول ناحیه انتقال تغییر ایجاد می‌کند، می‌تواند سبب اثرگذاری ویژگی‌های محیط پیرامون شود.
 - ۹- باید توجه شود که از سبقت در طول ناحیه انتقال باید ممانعت شود.
- سرعت طرح در بافت شهرک برون‌شهری از ۳۰ تا ۷۰ کیلومتر بر ساعت است. کاهش سرعت طرح و مجاز می‌تواند به صورت مرحله‌ای اعمال شود. استفاده از پارکینگ حاشیه‌ای و تسهیلات عابرپیاده و دوچرخه می‌تواند نشان‌دهنده محیط شهرک برون‌شهری باشد.

۶-۱۲- حریم راه

حریم راه عبارت است از زمین‌های بین حد نهایی بدنه راه تا خطی به فاصله مشخص از محور راه. اگر A و B طبق شکل (۶-۱۸)، دو حد ساختمان راه و A_1 و B_1 دو حد حریم راه باشد، بنا به تعریف یاد شده، حریم راه، عبارت است از نوارهای AA_1 و BB_1 و نوار بین مرز A تا مرز B (به لحاظ زمین طبیعی، بستر راه و به لحاظ راهی که ساخته شده یا می‌شود، بدنه راه نام دارد). در جاده‌های جداشده یا جداشده بدون راه جانبی، از پاشنه شیروانی (محل تلاقی شیروانی جلویی و شانه راه) تا انتهای حریم در هر طرف کرانه راه نامیده می‌شود. در جاده‌های با راه جانبی (دو طرفه یا یک طرفه) این فاصله از بر راه جانبی تا انتهای حریم اندازه‌گیری می‌شود.

شایان ذکر است که در خصوص حریم راهها، قانون ایمنی راه و راه‌آهن و در نهایت مصوبه کمیسیون حریم تعیین‌کننده مقدار آن خواهد بود.

شکل ۶-۱۸- حریم راه

براساس مصوبه شماره ۱۶۷۲ مورخ ۱۳۴۶/۰۲/۰۴ هیئت وزیران، پنج نوع حریم تعریف شده که به شرح زیر است:

الف: حریم آزادراه

حریم آزادراه عبارت است از اراضی بین حد نهایی بدنه راه تا فاصله ۳۸ متر از محور راه در هر طرف به قسمی که مجموع عرضی بدنه راه و حریم طرفین آن ۷۶ متر شود.

ب: حریم درجه یک

حریم درجه یک عبارت است از زمین های واقع بین حد نهایی بدنه راه تا فاصله ۲۲/۵ متر از محور راه در هر طرف به قسمی که مجموع عرضی بدنه راه و حریم طرفین آن ۴۵ متر شود.

پ: حریم درجه دو

حریم درجه دو عبارت است از زمین های واقع بین حد نهایی بدنه راه تا فاصله ۱۷/۵ متر از محور راه در هر طرف به قسمی که مجموع عرضی بدنه راه و حریم طرفین آن ۳۵ متر شود.

ت: حریم درجه سه

حریم درجه سه عبارت است از زمین های واقع بین حد نهایی بدنه راه تا فاصله ۱۲/۵ متر از محور راه در هر طرف به قسمی که مجموع عرضی بدنه راه و حریم طرفین آن ۲۵ متر شود.

ث: حریم درجه چهار

حریم درجه چهار عبارت است از زمین های واقع بین حد نهایی بدنه راه تا فاصله ۷/۵ متر از محور راه در هر طرف به قسمی که مجموع عرضی بدنه راه و حریم طرفین آن ۱۵ متر شود.

توضیح اینکه مطابق آیین نامه اجرایی تبصره ۳ ماده ۱۷ اصلاحی قانون ایمنی راه ها و راه آهن مصوب مورخ ۱۳۸۱/۱۱/۱۶ هیات وزیران حریم آزادراه ها ۷۶ متر و ۱۲۰ متر می باشد که انتخاب حریم ۱۲۰ متری برای آزادراه ها ارجح است. همچنین مفاد آیین نامه اجرایی تبصره ۱ ماده ۱۷ اصلاحی قانون ایمنی راه ها و راه آهن در نظر گرفته می شود.

برای رابط‌ها، حریم درجه یک اعمال شود و برای رابط‌های گردراه در قسمت بیرونی، حریم درجه یک اعمال شده و کلیه قسمت‌های داخلی آن جزو حریم می‌باشد.

معمولاً کارفرما، نوع حریم مورد نیاز را مشخص می‌کند. همچنین حریم مربوط به حالت‌های خاص، از قبیل راه‌های رفت و برگشت دور از هم، مورد به مورد بررسی و برای آن، پیشنهاد مناسب ارائه می‌شود. در این حالت می‌توان بین حریم انتخابی از محور میانه مسیر و یا حریم انتخابی از هر کدام از محور مسیرهای رفت و برگشت، حالت بحرانی را انتخاب نمود. در راه‌هایی که مسیرهای رفت و برگشت از هم جدا هستند، در صورتی که عرض میانه کمتر از ۱۰ متر باشد، حریم از وسط میانه راه و در صورتی که ۱۰ متر یا بیشتر باشد، حریم هر مسیر به طور جداگانه از وسط همان مسیر به دو طرف لحاظ می‌شود. در خصوص نوع حریم مورد نیاز باید آخرین ابلاغیه‌ها و بخشنامه‌ها مورد استناد قرار گیرد. در هر صورت، حریم پیشنهادی بهتر است فضای مورد نیاز به هنگام ساختن راه و نیز نگهداری و توسعه و بهسازی بعدی آن را تأمین کند. برای بحث‌های تکمیلی در این زمینه به "آیین‌نامه ایمنی راه‌ها- نشریه ۲۶۷" رجوع شود.

۶-۱۳- سازه‌های راه

کلیه پل‌ها، آبروها، دیوارها، تونل‌ها، و سایر سازه‌های راه باید مطابق مقررات مربوطه طراحی شوند مگر اینکه در این آئین‌نامه راجع به آنها ضابطه ارائه شده باشد. به سازه‌های راه قبلاً ابنیه فنی راه اطلاق می‌شد.

۶-۱۳-۱- پل

پل، سازه‌ای با دهانه بیش از ۶ متر است که امکان عبور راه از روی آبراهه، دره، خط انتقال انرژی، راه‌آهن و یا راه دیگری را میسر می‌سازد. دهانه پل در طول محور راه و در فاصله بین دو تکیه‌گاه اندازه‌گیری می‌شود. در پل چند دهانه، طول هر دهانه، ۳ متر یا بیشتر است.

پل روگذر راه از روی ارتباط‌های زمینی، باید حداقل فاصله آزاد جانبی و حداقل ارتفاع آزاد مورد نیاز ارتباط‌های مزبور را در تمام عرض و طول پل تأمین کند. حداقل فاصله و ارتفاع در نقاط بحرانی، مبنای تعیین دهانه‌ها و ارتفاع پل روگذر خواهد بود. بهتر است در صورت امکان از ساختن پایه‌های غیرضروری برای پل‌های روگذر خودداری شود. وقتی راه از زیر خط‌های انتقال یا ارتباط زمینی دیگر می‌گذرد، دهانه (یا دهانه‌ها) و بلندی پل، طوری در نظر گرفته می‌شود که فضای لازم برای ساختن راه و همچنین حداقل ارتفاع آزاد مورد نیاز تأمین و بالاخره، امکان بهسازی و توسعه آتی فراهم شود.

omoorepeyman.ir

۱-۱۳-۶- عرض و دهانه پل

عرض سواره‌رو در روی پل‌های بزرگ و طویل مانند بقیه راه است، مگر در موارد بسیار استثنایی که کاهش عرض سواره‌رو مستلزم کسب مجوز مربوط است. کاهش پهنای شانه یا تبدیل آن به پیاده‌رو (که در هر شرایطی امکان‌پذیر نیست)

پیشنهاد نمی‌شود، در موارد استثنا و فقط برای پل‌های موجود باید به طور تدریجی همراه با نصب علائم و تجهیزات ایمنی کافی باشد (بند ۶-۳).

عرض سواره‌رو، شانه راست و چپ (شامل شانه خاکی) و راه جانبی باید در محل زیرگذر (دهانه پل) حفظ شود. ولی عرض میانه (به غیر از شانه‌های میانه)، جوی کناری و عرض جداکننده کناری می‌تواند تغییر کند. بدیهی است که این تغییرها باید بر اساس مطالعات فنی و اقتصادی، پیشنهاد و پس از تصویب کارفرما انجام شود. در صورت نصب حفاظ باید عرض حفاظ و میزان تغییرشکل مجاز آن در انتخاب دهانه پل در نظر گرفته شود. به طور کلی در مورد طول دهانه و موقعیت پایه‌های پل زیرگذر، باید وضعیت نهایی راه زیرگذر مد نظر قرار گیرد.

به طور کلی عرض پل، باید برابر با کل عرض سواره‌رو و شانه راه منتهی به آن باشد. جزئیات عرض پل در شکل (۶-۱۹) اعمال شده است که در آن:

A = فاصله لبه خارجی عرشه پل تا لبه داخلی حفاظ نرده پل (عرض نرده پل) - بر اساس نوع حفاظ ۳۰ تا ۵۰ سانتی‌متر در نظر گرفته شود. این فاصله در صورت استفاده از قرنیز برابر با عرض قرنیز است.

B = پهنای برجسته - در صورت لحاظ پیاده‌رو حداقل ۱۲۰ سانتی‌متر در نظر گرفته شود. این فاصله را در راه‌های جدا شده در سمت چپ می‌توان در نظر نگرفت. این پهنای باید به طور ایمن و با نصب علائم مناسب، آشکارسازی شود. در راه‌های شریانی در صورتی که حجم عابر پیاده زیاد باشد جهت جدا کردن کف راه از پیاده‌رو می‌توان با حفاظ جانبی در مرز این پهنای ایمنی عابران را تأمین نمود. البته به دلیل اینکه رفتار جدول از ایمنی عبور و مرور می‌کاهد توصیه می‌شود که از حفاظ مناسب در انتهای شانه استفاده شود.

C = عرض شانه - برابر با عرض شانه راه مجاور می‌باشد.



شکل ۶-۱۹- جزئیات عرض پل

omoorepeyman.ir

۲-۱-۱۳-۶- شیب عرضی

شیب عرضی پل در بخش مستقیم، همان شیب عرضی راه منتهی به آن و در قوس‌های افقی، بسته به موقعیت پل، مطابق بر بلندی مورد نیاز است.

۳-۱-۱۳-۶- میانه

میانه راه‌های مجزا، در روی پل‌ها نیز ادامه می‌یابد ولی در میانه‌های با عرض زیاد، نوار جداکننده وسط معمولاً در پل‌های بزرگ قطع می‌شود. در این حالت، پل‌های رفت و برگشت دارای عرشه (تابلیه)‌های مجزا و جدا از هم خواهد بود. در راه چندخطه مجزا، باید مسیرهای رفت و برگشت در روی پل نیز از هم جدا باشد. همچنین می‌توان راه را بر روی یک سازه واحد یا دو سازه مجزا قرار داد. ترجیحاً سازه مجزا از نظر عملکردی مناسب‌تر است.

۴-۱-۱۳-۶- کوله پل‌ها

کوله‌ها یا دهانه‌های انتهایی می‌توانند از نوع باز یا بسته باشند. با توجه به مزایای کوله باز، پیشنهاد می‌شود که در صورت عدم محدودیت به خصوص جهت تأمین ظرفیت ترافیکی آتی از آنها استفاده نمود. شیب انتهایی خاکریزی در پل کوله باز نباید تندتر از ۲:۳ (۲ عمودی به ۳ افقی) اختیار شود.

۵-۱-۱۳-۶- روگذر و زیرگذر غیرهمسطح ویژه عابرپیاده

عرض روگذر و زیرگذر پیاده باید حداقل ۲/۴۰ متر باشد. برای تعیین عرض و ارتفاع زیرگذر پیاده، در هر مورد، تحلیل جداگانه‌ای صورت می‌پذیرد تا از وجود دید کافی در راه و زیرگذر اطمینان حاصل شود.

۶-۱-۱۳-۶- زیرگذر مالرو

محل عبور تجهیزات کشاورزی، گله و حیوانات وحشی در صورت نیاز، باید در طرح هندسی مسیر در نظر گرفته شود. در بعضی مواقع وجود گذر ذکر شده، نه به لحاظ اقتصادی بلکه به لحاظ ایمنی و مسائل محیط‌زیستی، الزامی است. زیرگذر مالرو به طور معمول، دارای عرض و ارتفاعی به میزان سه متر است. از احداث زیرگذر با قوس افقی باید اجتناب شود تا تمام طول سازه از دو طرف دیده شود. برای این منظور، می‌توان با رعایت حداقل ابعاد بالا از بعضی آبروها استفاده کرد. در محیط‌هایی که در دو طرف راه، ارتباط اکوسیستم محیط‌زیستی وجود دارد، می‌توان عبور و مرور حیوانات را به صورت غیرهمسطح، زیرگذر یا روگذر، تأمین نمود. این گذرگاه‌ها از نظر طول، شیب طولی و گیاه‌کاری روی آن باید به گونه طبیعی به نظر برسند که حیات وحش تردد نمایند.

۷-۱-۱۳-۶- زیرگذر و روگذر راه‌آهن

در محل تلاقی راه با راه‌آهن، بهتر است از تقاطع‌های غیرهمسطح استفاده شود. به ویژه روگذر کردن راه، به جای زیرگذر کردن آن، در تقاطع راه با راه‌آهن برتری دارد. این مورد از نظر عدم تداخل در بهره‌برداری خطوط ریلی اهمیت ویژه‌ای دارد. راه‌آهن، فقط در موارد خاص از روی راه عبور داده می‌شود.

۸-۱-۱۳-۶- نرده پل

نرده پل نوعی حفاظ طولی مسیر است که برای جلوگیری از سقوط وسایل نقلیه از لبه پل یا آبرو، به کار گرفته می‌شود. معمولاً نرده پل‌ها از پایه و نرده فلزی یا پایه بتنی و نرده فلزی و یا مجموعه‌ای از فلز و بتن ساخته می‌شوند. نرده پل‌ها به لحاظ اینکه بخشی از سازه پل است با حفاظ‌های کناری راه‌ها فرق دارند و لذا باید با حفاظ انتقالی به طور ایمن به هم وصل شوند. نرده پل‌ها از نوع صلب طراحی می‌شوند و باید قابلیت بازگرداندن وسیله نقلیه منحرف شده را بدون انحنای جانبی تأمین کنند. مهار ایمن انتهای نرده پل یا اتصال آن توسط حفاظ انتقالی به حفاظ‌های حاشیه راه (قبل و بعد از پل) ضروری است. برای اطلاعات بیشتر به آئین‌نامه ایمنی راه‌ها - نشریه ۲۶۷، مراجعه شود.

معمولاً نرده پل‌ها از دو قسمت بتنی در پایین و فلزی در بالا تشکیل می‌شوند (شکل ۶-۲۰). پنج عامل مهم در انتخاب نرده پل عبارتند از: رده عملکردی، تطابق و سازگاری، هزینه، تجربیات میدانی و قابلیت نگهداری، و هم‌خوانی با محیط و منظر آرایبی.

شکل ۶-۲۰- مقطع عرضی محل نرده پل

۹-۱-۱۳-۶- ارتفاع آزاد پل

الف- حداقل ارتفاع آزاد پل از سطح راه باید ۵/۲۰ متر (۵/۱۰ متر ارتفاع آزاد نهایی و ۱۰ سانتی‌متر روکش آسفالت آتی) برای همه انواع راه‌ها باشد. تأمین این ارتفاع، در کلیه بخش‌های راه مثل خط اصلی سواره‌رو، شانه، تبادل، خط تغییر سرعت ضروری است. با ارائه توجیه فنی و اقتصادی، ارتفاع آزاد مطلوب پل، ۵/۶ متر توصیه می‌شود.

ب- حداقل ارتفاع آزاد پل عابر پیاده، و پل عبور دوچرخه از سطح راه، باید ۰/۳۰ متر بیشتر از حداقل اشاره شده در بند الف در نظر گرفته شود.

پ- حداقل ارتفاع آزاد علائم ترافیکی بالاسری راه از سطح راه، باید ۰/۵۰ متر بیشتر از حداقل اشاره شده در بند الف در نظر گرفته شود.

ت- در عبور راه از روی راه آهن، جهت تعیین حداقل ارتفاع آزاد بین بالاترین سطح ریل و پایین‌ترین نقطه سازه زیر راه (قواره ساختمان)، به آئین‌نامه طرح هندسی راه‌آهن- نشریه شماره ۲۸۸، مراجعه یا باید به طور رسمی استعلام شود.

۶-۱۳-۲- دیوارهای حائل

دیوارهای حائل برای نگهداری خاک و نیز سربار ناشی از راه یا تأسیسات مختلف روی آن در پای خاک برداری یا خاکریزی به کار می‌رود. بسته به ارتفاع خاک، محدودیت‌های اجرایی، نوع تأسیسات واقع بر روی خاک و شرایط اقلیمی می‌توان از دیوارهای حائل مختلف استفاده کرد. دیوارهای حائل می‌تواند در کنار مسیر راه و در مجاورت تأسیسات پیش‌بینی شود.

۱-۲-۱۳-۶- انواع دیوارهای حائل

دیوارهای حائل بسته به موقعیت شامل انواع زیر است:

الف - دیوار حائل وزنی

این نوع دیوار معمولاً از مصالح بنایی مانند آجر یا سنگ و یا بتن ساده ساخته می‌شود و به دلیل نوع مصالح مصرفی، جهت پایداری نیاز به ضخامت‌های زیاد دارد. کاربرد دیوار وزنی در ارتفاع زیاد غیراقتصادی است و در محل‌هایی با لرزه‌خیزی بالا که سربار زیادی را تحمل می‌کند، مناسب نیست. به لحاظ اقتصادی حداکثر ارتفاع مناسب برای چنین دیوارهایی ۴ تا ۵ متر است. ابعاد اولیه لازم برای طراحی هندسی برحسب ارتفاع دیوار مطابق شکل (۶-۲۱) توصیه می‌شود.

ب- دیوار حائل طره‌ای

این دیوار از نوع بتن مسلح و برای ارتفاع تا ۱۱ متر قابل استفاده است. استفاده از این دیوارها تا ارتفاع ۶ متر اقتصادی می‌باشد. ابعاد تقریبی دیوارها برای احتساب در طرح اجزای نیمرخ عرضی بر حسب ارتفاع دیوار مطابق شکل (۶-۲۲) توصیه می‌شود. بهتر آن است به این نکته توجه شود که در نقاط لرزه‌خیز، نیروهای زلزله موجب افزایش ابعاد دیوار می‌شود. در حالت‌هایی که نتوان از دیوارهای طره‌ای پاشنه‌دار استفاده کرد، می‌توان در صورت امکان از دیوارهای طره‌ای پنجه‌دار به صورت L استفاده کرد. باید تأثیر این نوع دیوار در مقطع عرضی مسیر پایین دیوار در نظر گرفته شود. بهتر است برای پایداری بیشتر این دیوارها از زبانه برشی استفاده شود.

پ- دیوار حائل با پشت‌بند

از این نوع دیوار (شکل (۶-۲۳)) معمولاً در مواردی استفاده می‌شود که حداقل حرکت جانبی دیوار مدنظر است و امکان خاکبرداری برای پاشنه دیوار میسر نیست و یا ارتفاع دیوار زیاد است. باید فضای کافی برای پشت‌بندهای دیوار در نیمرخ عرضی راه مد نظر قرارگیرد. حلت مشابه دیگری نیز وجود دارد که دیوار حائل با جلوپند نامیده می‌شود.

ت- دیوار حائل صندوقه‌ای

این نوع دیوار (شکل (۶-۲۴)) در ارتفاع زیاد قابل استفاده است و جهت نگهداری سربار ناشی از بار راه، مادامی مناسب است که بناها و تأسیسات سنگین در روی خاکریز قرار نگیرد. این دیوار شامل انواع بتنی، فولادی و چوبی می‌باشد. نوع بتنی آن تا ارتفاع ۱۶ متر و نوع فولادی تا ارتفاع ۱۰ متر و نوع چوبی می‌تواند تا ارتفاع ۶/۵ متری مورد استفاده قرار گیرد.

نوع چوبی آن به لحاظ ظاهر و جلوه طبیعی چوب در مناطق خاصی از راه بیشتر مناسب است که منظرآرایی مسیر مورد توجه می‌باشد.

ث- خاک مسلح

به جای دیوار حایل می‌توان از روش‌های مختلف مسلح‌سازی خاک، نظیر جوشن‌های فلزی (شکل ۶-۲۵) و ژئوگرید (شکل ۶-۲۶)، استفاده کرد. در خصوص جزئیات طراحی دیوارهای حائل به "راهنمای طراحی دیوارهای حائل- ضابطه ۳۰۸" مراجعه شود.

شکل ۶-۲۱- دیوار حائل وزنی



شکل ۶-۲۲- دیوار حائل طره‌ای

شکل ۶-۲۳- دیوار حائل با پشت بند

شکل ۶-۲۴- دیوار حائل صندوقه‌ای



شکل ۶-۲۶- خاک مسلح با ژئوگرید

۲-۱۳-۶- منظر آرای دیوارهای حائل

در طراحی دیوارهای حائل، باید جوانب منظر آرای مد نظر قرار گیرد. تغییر شیب در پروفیل طولی بالای دیوار، بهتر است توسط خم‌های مناسب و هموار، انجام و از شکستگی‌های ناگهانی در نیمرخ طولی، اجتناب شود. در صورت امکان با در نظر گرفتن محیط اطراف و امکان‌های فنی در انتخاب نوع مصالح و شکل ظاهری دیوار، هماهنگی لازم با مسیر انجام شود.

۳-۱۳-۶- استفاده از حفاظ در دیوار حائل

دیوار حائل کنار مسیر راه، در صورتی که در ناحیه عاری از مانع قرار گرفته باشد، باید به حفاظ مناسب مجهز شود. نحوه اتصال حفاظ به دیوار و نیز ابعاد هندسی دیوار در محل اتصال باید قبلاً بررسی و در طرح هندسی مسیرهای بالا و پایین دیوار مد نظر قرار گیرد. چنین ضرورتی به ویژه در تبادلهای بیشتر اهمیت دارد.

۴-۱۳-۶- زهکشی دیوار حائل

در طرح هندسی مسیرهایی که در بالای دیوار حایل قرار می‌گیرد، باید موقعیت آبروها کاملاً تعیین شود تا از آبشستگی دیوار، جلوگیری به عمل آید. باید تخلیه آب سطحی جمع‌آوری شده به پایین و خارج از محوطه دیوار در طرح هندسی در نظر گرفته شود. زهکشی خاک پشت دیوار و مسیر تخلیه آب حاصل از زهکشی در پایین دیوار باید مشخص و در مقطع عرضی نیز پیش‌بینی شود.

۵-۱۳-۶- فاصله جانبی دیوار از راه

بهتر است در طراحی مقطع عرضی راه، فاصله دیوار حایل از لبه خارجی شانه راه از ۱/۸۵ متر کمتر نباشد. همچنین در طراحی مسیر افقی در محل دیوار حایل، مسائل مربوط به فاصله دید مورد توجه قرار گیرد.

۶-۱۳-۳- تونل‌ها

توسعه راه‌ها در مقاطعی که در آن تونل احداث می‌شود یا به دلیل عبور راه از زیر یا میان موانع طبیعی است یا به دلیل حداقل نمودن اثر راه بر جامعه. انتخاب تونل می‌تواند به دلایل اقتصادی، کاهش طول مسیر، عبور بهتر راه در ارتفاع‌ها و حفاظت در دامنه‌های برف‌گیر، بهمن‌گیر و محل‌های با خطر لغزش و ریزش باشد.

تونل، سازه‌ای پرهزینه است و به همین علت در راه‌های کم اهمیت یا کم ترافیک (مثلاً راه‌های محلی)، از پیش‌بینی تونل پرهیز می‌شود و راه‌ها با افزایش طول و شیب‌های طولی (در حد مجاز) ساخته می‌شوند. تونل‌های راه، معمولاً دو خطه یا سه خطه است. در راه‌های مجزا، معمولاً هر یک از جهت‌های رفت و برگشت، دارای تونل مستقل است. این امر به لحاظ تهویه هوای داخلی تونل نیز مناسب‌تر است. تونل‌ها عموماً بر اساس روش اجراء به دو دسته بزرگ تقسیم می‌شوند: تونل‌های ساخته شده با روش‌های معدنی و روش‌های کند-و-پوش؛ که بر اساس نوع محل حفاری سنگ سخت و یا زمین نرم متفاوت

است. همچنین نکته حائز اهمیت از نظر خدمت‌رسانی ترافیکی، معیارهای طراحی تونل‌ها نباید متفاوت از سازه‌های تقاطع غیرهمسطح باشد. با این تفاوت که در تونل‌ها ممکن است به دلایل هزینه بالا و محدودیت‌های حریم از مقادیر حداقل استفاده شود.

۱-۳-۳-۶- گروه‌بندی تونل‌ها

تونل‌ها را می‌توان به دو صورت زیر گروه‌بندی کرد:

الف) برحسب نوع مسیر راه؛ و

ب) برحسب شکل مقطع تونل.

۲-۳-۳-۶- گروه‌بندی تونل‌ها برحسب نوع مسیر راه

۱- تونل‌های یک طرفه (که معمولاً در آزادراه‌ها و راه‌های شریانی جداشده ساخته می‌شود).

۲- تونل‌های دو طرفه (که معمولاً در راه‌های شریانی جداشده و جمع‌کننده ساخته می‌شود).

۳-۳-۳-۶- گروه‌بندی تونل‌ها برحسب شکل مقطع تونل

۱- تونل‌های طاقی شکل (با یک یا چند شعاع قوس مثل تونل‌های نعل اسبی، بیضی، و غیره)،

۲- تونل‌های با مقطع دایره‌ای کامل، و

۳- تونل‌های با مقطع مستطیلی.

در این آیین‌نامه، از گروه‌بندی بر اساس نوع مسیر راه استفاده شده است.

۴-۳-۳-۶- مقطع عرضی تونل‌ها

ابعاد مقطع عرضی تونل، تابع حجم و نوع ترافیک، تجهیزات تونل و وضع زمین‌شناسی مسیر تونل است. علاوه بر این، طول و محل قرارگرفتن تونل و تعداد تونل‌های پشت سر هم نیز از عامل‌های مؤثر است. اجزای مقطع عرضی در شکل (۶-۲۷) نشان داده شده است. با توجه به این که تونل، در مقایسه با راه‌های واقع در هوای آزاد، غیر قابل توسعه است، لذا بهتر است نکات ذیل مد نظر قرار گیرد:

۱- پیش‌بینی فضای لازم جهت تأمین نیاز ترافیک آینده (لااقل بیست سال پس از افتتاح تونل).

۲- در راه‌های دو طرفه با بیش از سه خط عبور، به جای یک تونل با مجرای بزرگ، احداث دو تونل با مجرای کوچک، به دلایل زیر توصیه می‌شود:

الف) با ساختن تونل اول می‌توان از آن به صورت دو طرفه استفاده کرد.

ب) با ساختن تونل دوم، از هر تونل می‌توان در یک جهت استفاده کرد.

پ) هزینه ساخت و نگهداری دو تونل با مجرای کوچک، از یک تونل با مجرای بزرگ کمتر است.

ت) در آینده دور می‌توان تونل سوم را ساخت و از یکی از تونل‌ها برای یک جهت و از تونل دیگر برای جهت مخالف ولی از تونل سوم (که معمولاً تونل وسط خواهد بود) برای جهت متراکم استفاده کرد. به این ترتیب جهت عبور از تونل وسط، بسته به جهت تراکم ترافیک، در ساعت‌های اوج تغییر می‌کند.

۳- پیش‌بینی فضای مناسب برای روشنایی و تهویه تونل‌ها در صورت نیاز.

شکل ۶-۲۷- اجزاء مقطع عرضی تونل

۵-۳-۱۳-۶- سواره‌رو

الف - تعداد خط‌های عبور

تعداد خط‌های عبور داخل تونل همانند قسمت‌های عمومی راه است. چنانچه در توسعه آتی راه، افزایش خط‌های عبور منظور شده باشد، وضع نهایی خط‌ها را ملاک عمل قرار داده و تونل را طبق وضع نهایی می‌سازند یا احداث تونل دیگری را برای تأمین توسعه آینده در نظر می‌گیرند.

ب - عرض خط‌های عبور

معمولاً عرض معمولی خط‌های اصلی در داخل تونل برابر با عرض خط‌های مسیر راه است. البته بهتر است پهنای هر خط عبور تونل در راه اصلی و راه فرعی با توجه به آینده دور، ۳/۶۰ متر در نظر گرفته شود.

۶-۳-۱۳-۶- شانه‌ها

شانه‌های راه در تونل بدون وجود اختلاف سطحی به سواره‌رو متصل می‌شود (شکل ۶-۲۸). کاهش عرض سواره‌رو و شانه‌ها در تونل پیشنهاد نمی‌شود و لازم است برابر با عرض راه منتهی به تونل باشد. در تونل‌های موجود، تبدیل عرض

شانه‌های راه در بیرون تونل به شانه‌های کاهش‌یافته داخل تونل، به طور تدریجی و قبل از ابتدا و پس از انتهای تونل اعمال می‌شود.

شانه راست و چپ در داخل تونل، از نوع رویه‌دار است. این شانه‌ها فاقد هرگونه مانعی است و برای جلوگیری از اثر دیوار کناری روی خط عبور در نظر گرفته شده است. در ضمن از شانه سمت راست برای توقف اضطراری نیز استفاده می‌شود.

شکل ۶-۲۸- مقطع تونل به همراه پیاده‌روها، شانه‌ها، زهکشی و فضای ویژه توقف‌گاه (پارکینگ) اضطراری

۷-۳-۱۳-۶- توقف‌گاه اضطراری

در تونل‌های با طول بیش از ۱۰۰۰ متر، باید در هر ۵۰۰ متر یک توقف‌گاه اضطراری با مشخصاتی احداث شود که در شکل‌های (۶-۲۸) و (۶-۲۹) نشان داده شده است. در تونل‌های دو طرفه بهتر است که توقف‌گاه‌های دوطرف در مقابل هم قرار نگیرد.

۸-۳-۱۳-۶- پیاده‌روها

معمولاً ورود عابران پیاده به داخل تونل‌های آزادراه‌ها مجاز نیست و پیاده‌روهای مرتفع در راه‌های غیرآزادراهی فقط برای استفاده مأموران بهره‌برداری و تخلیه اضطراری احداث می‌شود.

این پیاده‌روها باید دارای شرایط زیر باشند:

۱- در تونل با طول کوتاه‌تر از ۶۰ متر، حداقل عرض پیاده‌رو ۱/۱۰ متر باشد.

۲- در تونل با طول ۶۰ متر یا بیشتر، حداقل عرض پیاده‌رو ۱/۵۰ متر باشد.

۳- حداقل ارتفاع پیاده‌رو از لبه راه ۲۰ سانتی‌متر و حداکثر آن ۴۰ سانتی‌متر باشد. توضیح این که هر چه ارتفاع پیاده‌رو

بیشتر باشد، ایمنی عابر پیاده در مقابل تصادف، بیشتر و دسترسی به آن نیز مشکل‌تر است. برخورد به این پیاده‌روها که

مثل جداول عمل می‌کنند، از نظر ایمنی وسایل نقلیه نیاز به حفاظ کناری و میانه دارد و بهتر است از حفاظ ایمنی مناسب استفاده شود.



شکل ۶-۲۹- مشخصات هندسی توقف‌گاه اضطراری در تونل‌ها

۹-۳-۱۳-۶- ارتفاع

حداقل ارتفاع آزاد تونل از سطح سواره‌رو تا تأسیسات تونل مانند روشنایی و سیستم‌های تهویه، ۵/۲۰ متر (۵/۱۰ متر مجاز + ۱۰ سانتی‌متر روکش آسفالت آتی) است.

تبصره ۱. با توجه به ۱۰ سانتی‌متر ضخامت روکش آسفالت آتی، برای ضخامت بیشتر از ۱۰ سانتی‌متر، روکش قبلی تراشیده و روکش جدید جایگزین شود.

تبصره ۲. در صورتی که تونل نیاز به روشنایی یا تهویه داشته باشد و نتوان از فضاهای موجود در مقطع تونل برای تأمین نیازمندی‌های فوق استفاده کرد، ناچار فضای اضافی مناسب برای روشنایی و یا سیستم تهویه با توجه به رعایت معیارهای حداقل فضای آزاد در نظر گرفته می‌شود.

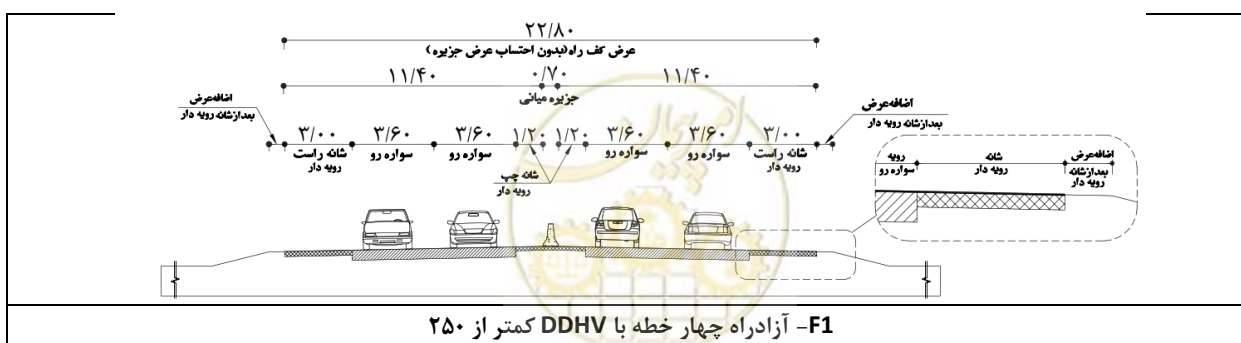
۱۰-۳-۱۳-۶- شیب عرضی

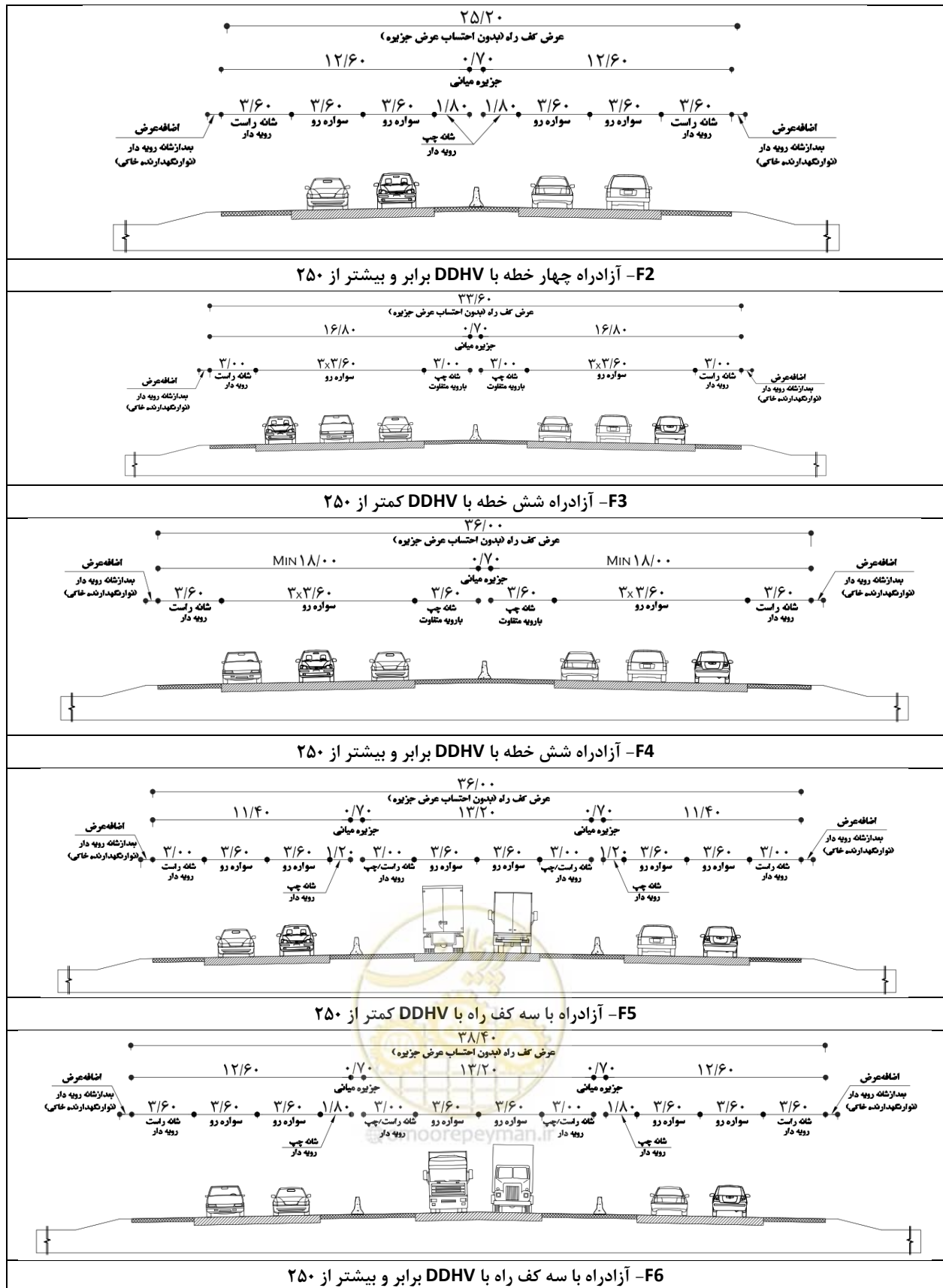
تخلیه آب بارش، در تونل مطرح نیست ولی برای تخلیه سریع آب‌هایی که به هر دلیل دیگر بر کف آن می‌ریزد، سواره‌رو و شانه باید دارای شیب عرضی و طولی مناسب باشد. شیب عرضی سواره‌رو و شانه در داخل تونل، برای قسمت‌های مستقیم و قوس‌های باز مشابه سایر قسمت‌های راه است و معمولاً ۱ تا ۱/۵ درصد است.

برای محاسبه بریلندی (شیب عرضی یکسره) در قوس‌های افقی در تونل، می‌توان ضوابط مربوط به قسمت‌های معمولی (خارج تونل) را ملاک عمل قرار داد.

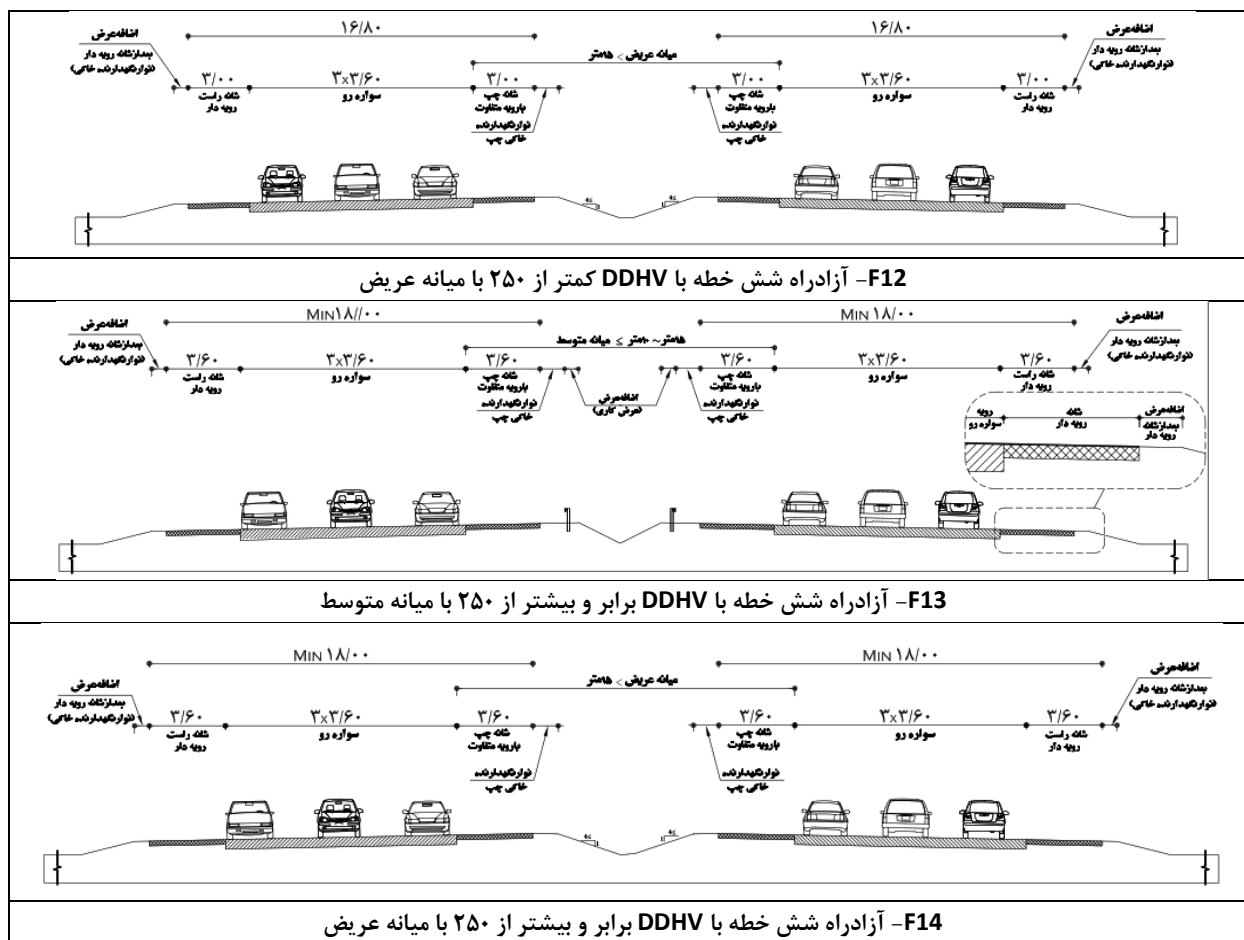
۶-۱۴- مقاطع عرضی نمونه

مقاطع عرضی نمونه برای انواع راه‌ها در شکل‌های (۶-۳۰) الی (۶-۳۳) نشان داده شده است.



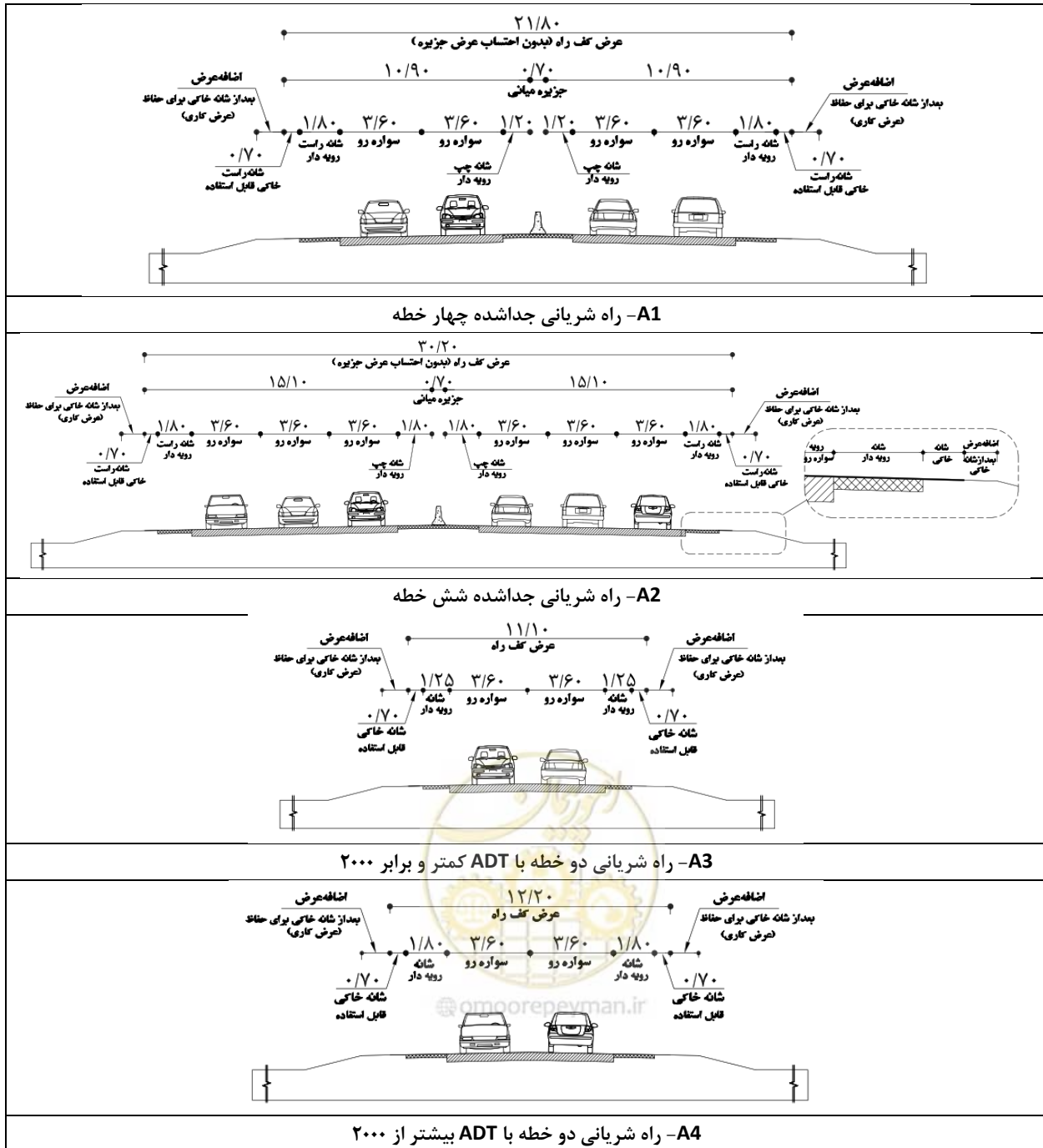


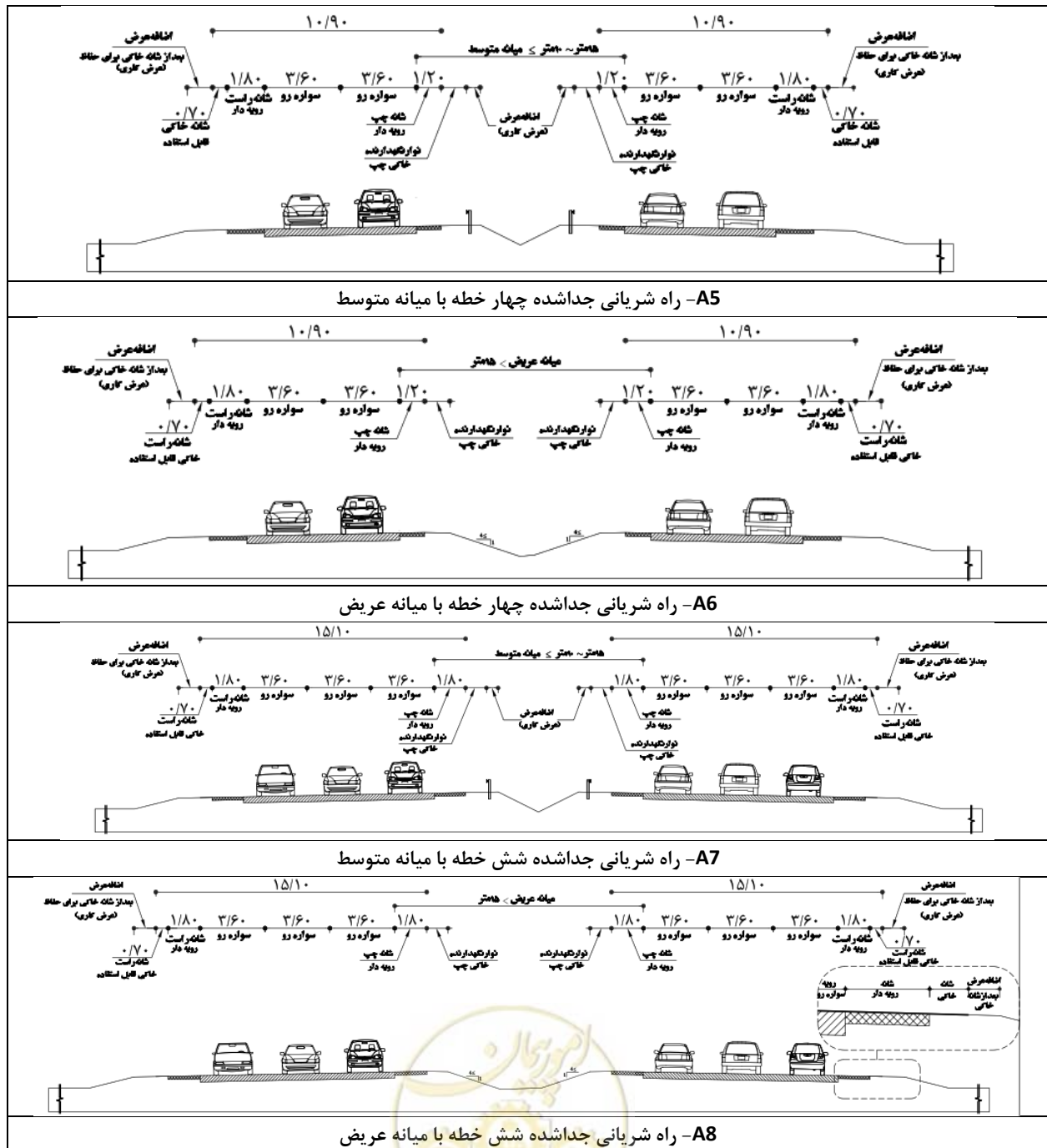




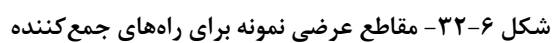
شکل ۶-۳- مقاطع عرضی نمونه برای آزادراه‌ها



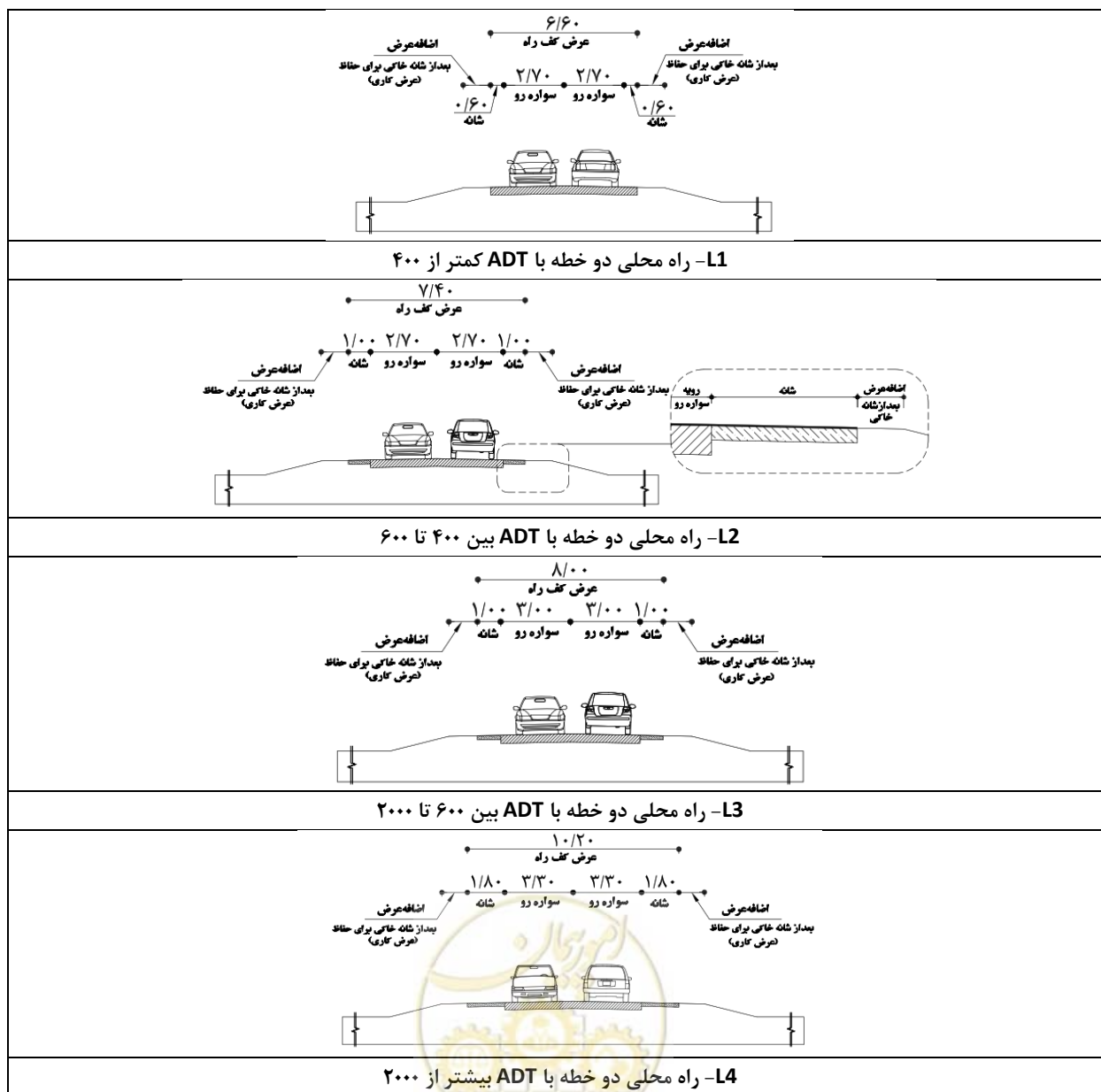




شکل ۶-۳۱- مقاطع عرضی نمونه برای راه‌های شریانی



شکل ۶-۳۲- مقاطع عرضی نمونه برای راه‌های جمع‌کننده



شکل ۶-۳۳- مقاطع عرضی نمونه برای راه های محلی - روستایی

- 1- American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO), A Policy on Geometric Design of Highways and Streets (The Green Book), 7th Edition, 2018.
- 2- American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO), Roadside Design Guide, 4th Edition, 2011.
- 3- American Association of State Highway Officials (AASHO), A Policy on Geometric Design of Rural Highways, 1965.
- ۴- سازمان برنامه و بودجه، آئین نامه طرح هندسی راههای ایران، ضابطه ۴۱۵، ۱۳۹۲.
- ۵- سازمان برنامه و بودجه، معیارهای طرح هندسی راههای اصلی و فرعی، ضابطه ۸۵، ۱۳۶۵.
- ۶- قانون ایمنی راهها و راه آهن مصوب ۷/۴/۱۳۴۹ و اصلاحات بعدی، ۱۳۴۹.
- 7- Federal Highway Administration (FHWA), Highway Design, 2012.
- 8- Federal Highway Administration (FHWA), Mitigation Strategies for Design Exceptions-Safety, 2019.
- 9- Federal Highway Administration (FHWA), Project Management and Highway Design, 2018.
- 10- United Nations Development Programme, ASIAN HIGHWAY CLASSIFICATION AND DESIGN STANDARDS, 2011.
- 11- Transportation Research board Annual Meeting, Overview of Cross Section Design Elements, 1998.



خواننده گرامی

امور نظام فنی و اجرایی سازمان برنامه و بودجه کشور، با گذشت بیش از پنجاه سال فعالیت تحقیقاتی و مطالعاتی خود، افزون بر هشتصد عنوان ضابطه تخصصی - فنی، در قالب آیین نامه، ضابطه، معیار، دستورالعمل، مشخصات فنی عمومی و مقاله، به صورت تألیف و ترجمه، تهیه و ابلاغ کرده است. ضابطه حاضر در راستای موارد یادشده تهیه شده، تا در راه نیل به توسعه و گسترش علوم در کشور و بهبود فعالیت های عمرانی به کار برده شود. فهرست نشریات منتشر شده در سال های اخیر در سایت اینترنتی nezamfanni.ir قابل دستیابی می باشد.



Geometric Design Reference Manual of Rural Highways

IR-Code 800-1

1st Revision

Project Manager: Rahyab Melal Consulting Engineers

Borhan Rostami	Civil Engineer (Project manager)
Mozaffar Biglar	Civil Engineer
Robabeh Ghadiri	Civil Engineer

Project Consultant and author: Kavosh Rah Consulting Engineers

Karim Jolayi Vijouyeh	Senior Civil Engineer - Structures Ph.D. in Civil Engineering – Highway and Transportation Engineering and professor at Imam Khomeini International University
Ali Abdi Kordani	
Elnaz Moein Pour Maraghei	Architecture Expert

Guidance and Steering Group Members:

Alireza Tootoonchi	Deputy of Technical and Executive Affairs at the Organization for Planning and Budget
Taher Fathollahi Marnani	Head of Technical and Executive Affairs at the Organization for Planning and Budget
Borhan Rostami	Chairman of the Board of Rahyab Melal Consulting Engineers
Sajjad Heidari Hasanaklou	Expert Engineering of Technical and Executive Affairs at the Organization for Planning and Budget



Abstract:

The Geometric Design Reference Manual of Rural Highways is a reference and design code for determining the rules and criteria of the geometric design of the highway, which also determines the limits and specifications of all types of roads. In this standard, for the first time, national regulations for roads are also presented. In the first edition, the latest information on world standards, including AASHTO's Green Book, has been used. Moreover, the functional classification of the highways changed according to the Green Book. Furthermore, typographical and writing errors have been corrected in this edition.



Islamic Republic of Iran
Planning and Budget Organization

Iranian Highways Manual (IHM)
Geometric Design Reference Manual of Rural Highways
IR-Code 800-1

1st Revision

Last Edition: 10-13-2024

Deputy of Technical, Infrastructure and Production affairs

Department of Technical and Executive Affairs



Nezamfanni.ir

omooorepeyman.ir

2024

این ضابطه با عنوان **آیین‌نامه طرح هندسی راه‌های برون شهری** از سلسله ضوابط آیین‌نامه راه‌های ایران (آرا) پس از بیان مقررات به تفکیک دربردارنده کلیات، تعریف‌ها و اختصارها، طبقه بندی راه‌ها، معیارها و عوامل کنترل کننده طرح، اجزای طرح هندسی راه‌ها و مقاطع عرضی است.

هدف از تدوین و بازنگری این ضابطه ایجاد هماهنگی در طرح‌های پروژه‌های راه‌سازی کشور است.

