



شهرداری تهران

حوزه معاونت حمل و نقل و ترافیک

دستورالعمل خط کشی گذرگاه عابر پیاده در معابر
شهر تهران



زمستان ۱۳۹۳

اداره کل مهندسی و ایمنی ترافیک

دستورالعمل خط‌کشی گذرگاه عابر پیاده در معابر شهر تهران

۱- ضرورت و هدف

روش پیشین خط‌کشی عابر پیاده در معابر شهر تهران نارضایتی‌های فراوانی را به دنبال دارد. دستورالعمل حاضر با هدف سامان‌دهی خط‌کشی تقاطعات به خصوص تأکید بر موقعیت فعلی خط ایست در تقاطعات چراغ‌دار جهت استفاده در معابر بیست و دو گانه شهر تهران تنظیم شده است.

۲- کاربرد

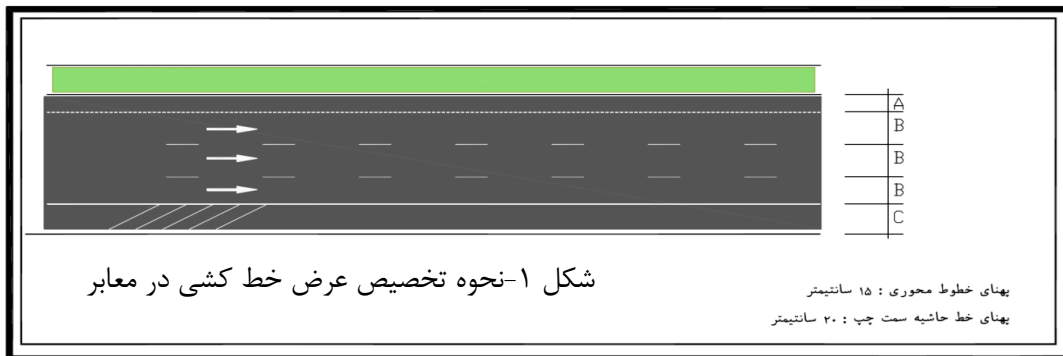
این دستورالعمل، ناظر بر خط‌کشی گذرگاه‌های عابر پیاده در تقاطعات (شامل تقاطعات مجهز به چراغ راهنمایی زمان‌دار، چشمک‌زن و بدون چراغ)، خط‌کشی‌های طولی انواع معابرو همچنین گذرگاه‌های میان‌تقاطع^۱ است. لازم به ذکر است در شرایطی که خط‌کشی‌های دارای بلوک عابر پیاده درصد قابل توجهی ماندگاری و رؤیت دارند، نیازی به زدودن خط‌کشی نیست و صرفاً اجرای کانال و خط ایست کفایت می‌کند (خط وسط به مرور زمان محو خواهد شد).

۳- ضوابط خط‌کشی گذرگاه‌های عابر پیاده

تصاویر ۱ تا ۱۱ انواع حالات خط‌کشی تقاطعات را نشان می‌دهد.

۴- الزام

حسن اجرای مفاد این دستورالعمل برعهده معاون حمل و نقل و ترافیک منطقه است. در صورت هرگونه ابهام با اداره کل مهندسی و ایمنی ترافیک تماس بگیرید.



جدول ۱. عرض خطوط عبوری در انواع معابر شهری (متر)

رده عملکردی معبر				متغیر
محل دسترسی	جمع کننده و پخش کننده	شریانی	بزرگراه	
-	-	۰/۲۵ - ۰/۵۰	۰/۵۰ - ۱/۰	A
۲/۷۵ متر	۲/۹۰ (±۵٪)*	۳/۱۵ (±۵٪)*	۳/۳۰ (±۵٪)*	B
-	۲/۲۰ (±۵٪)*	۲/۲۰ (±۵٪)*	۲/۲۰ (±۵٪)*	C**

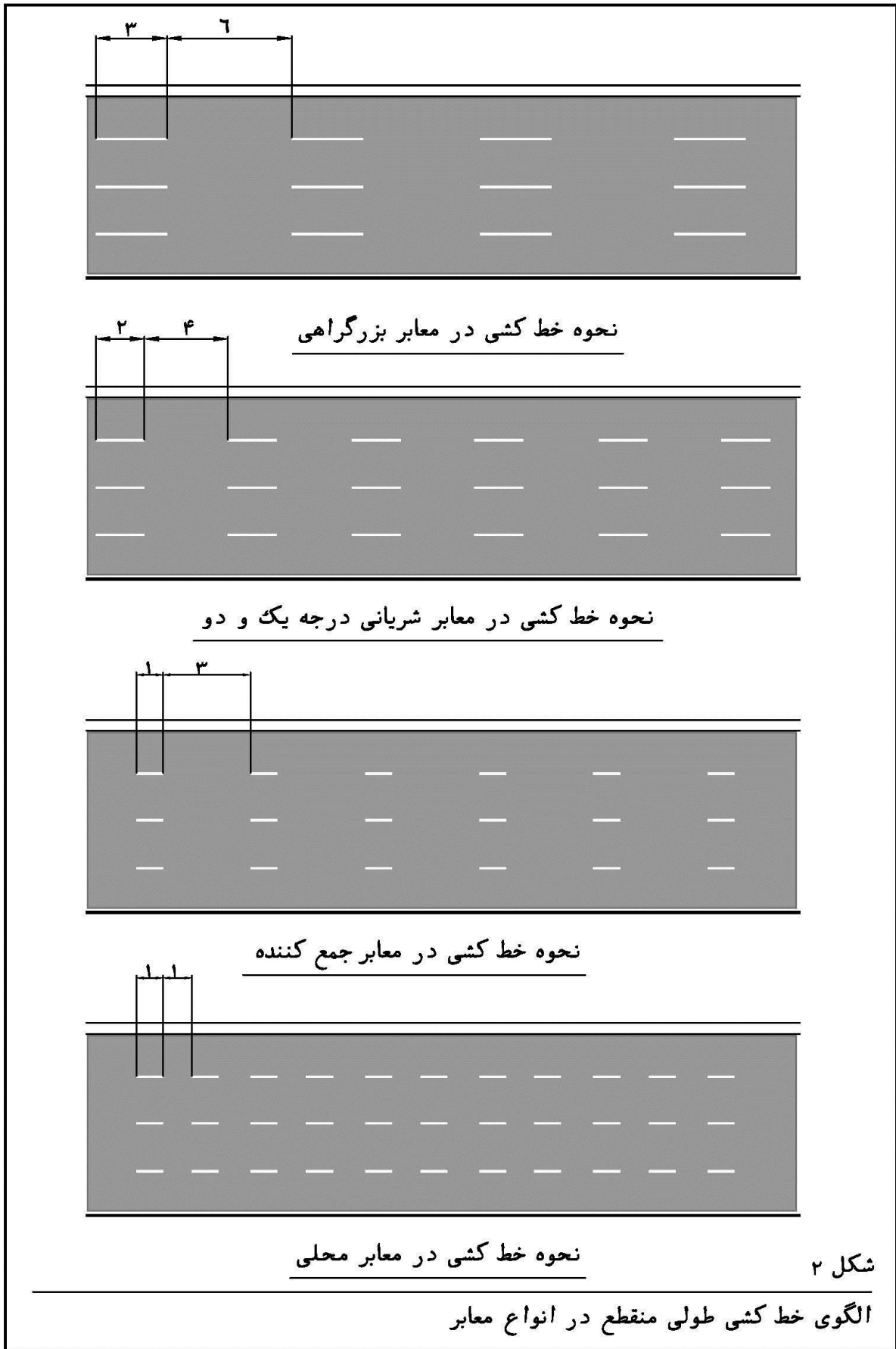
* تغییرات متناسب با شرایط هندسی و فیزیکی معبر.
 ** عرض C در معابر بزرگراهی به صورت محدوده توقف اضطرار و در معابر شریانی و جمع کننده و پخش کننده به صورت فضای پارک حاشیه‌ای در نظر گرفته می‌شود. تأمین این فضا در معابر محلی دسترسی بسته به موقعیت فیزیکی و کاربری‌ها ممکن است تأمین گردد.

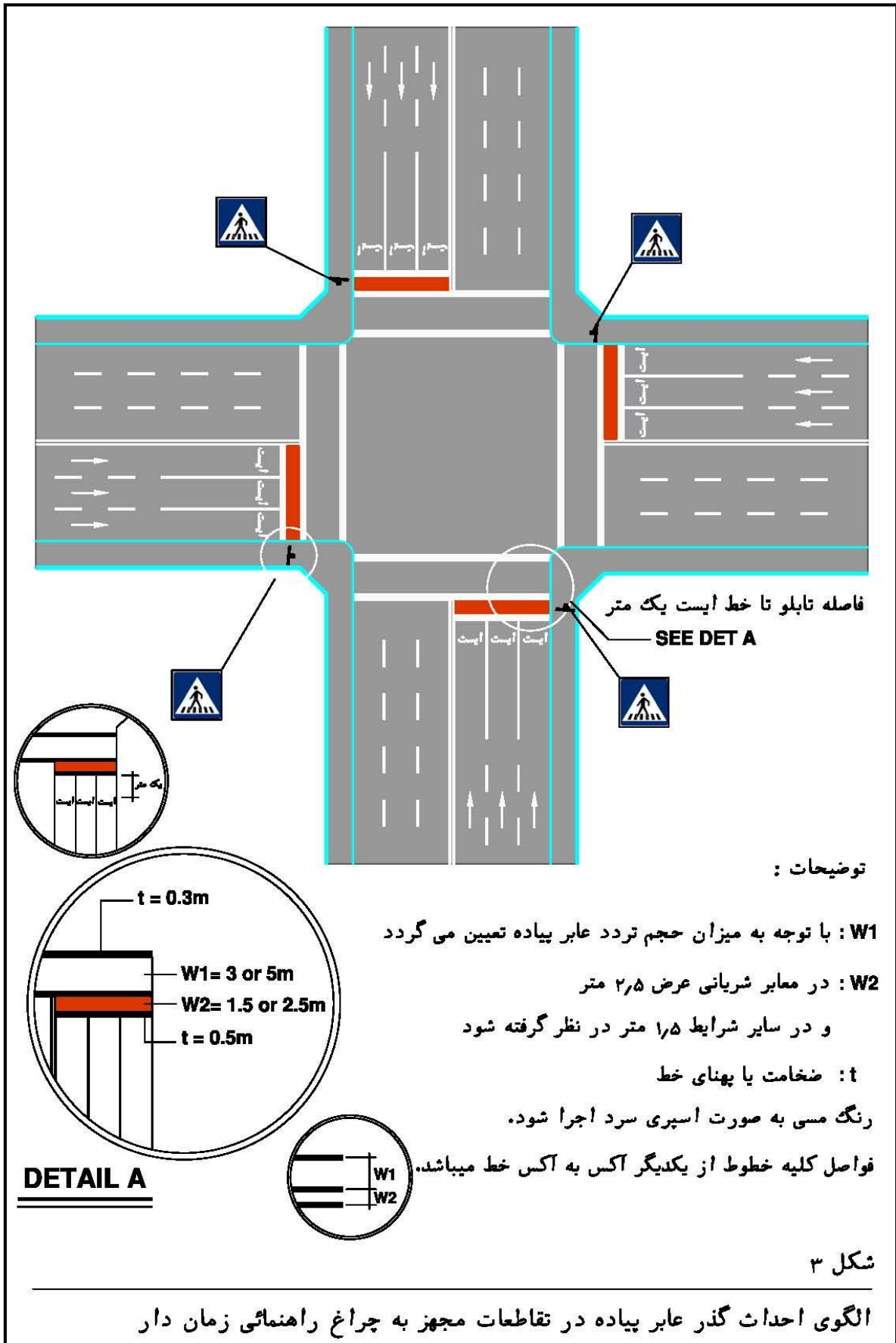
جدول ۲. حداکثر سرعت مجاز در انواع معابر شهری (کیلومتر بر ساعت)

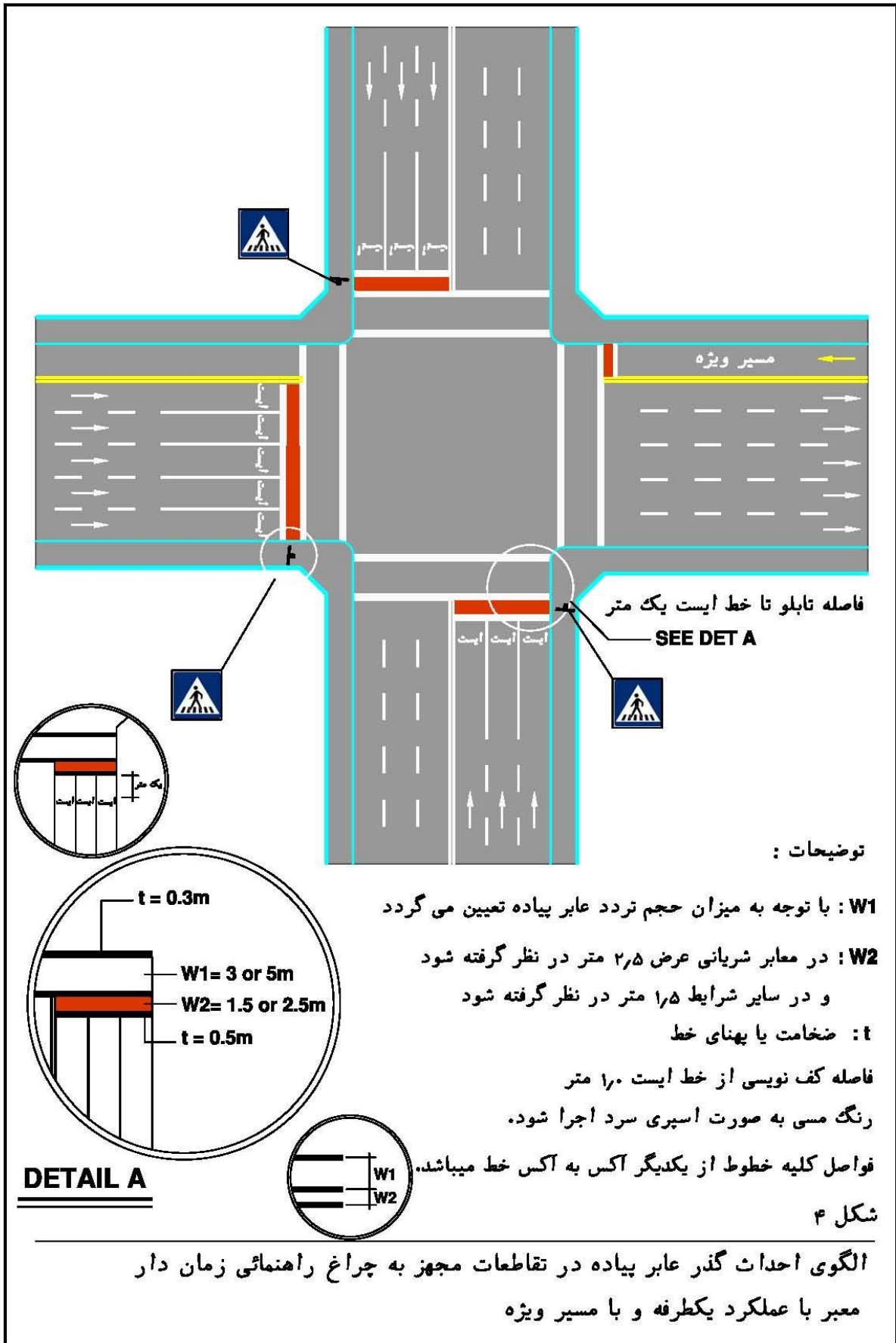
ملاحظات	رده عملکردی معبر			
	محل دسترسی	جمع کننده و پخش کننده	شریانی	بزرگراه
- میزان حداکثر سرعت مجاز در بزرگراه‌ها توسط حوزه معاونت حمل و نقل و ترافیک تعیین و ابلاغ گردیده است. - رعایت سرعت حداقل مجاز در کلیه معابر مطابق ضوابط الزامی است.	۳۰	۴۰	۶۰	۱۰۰

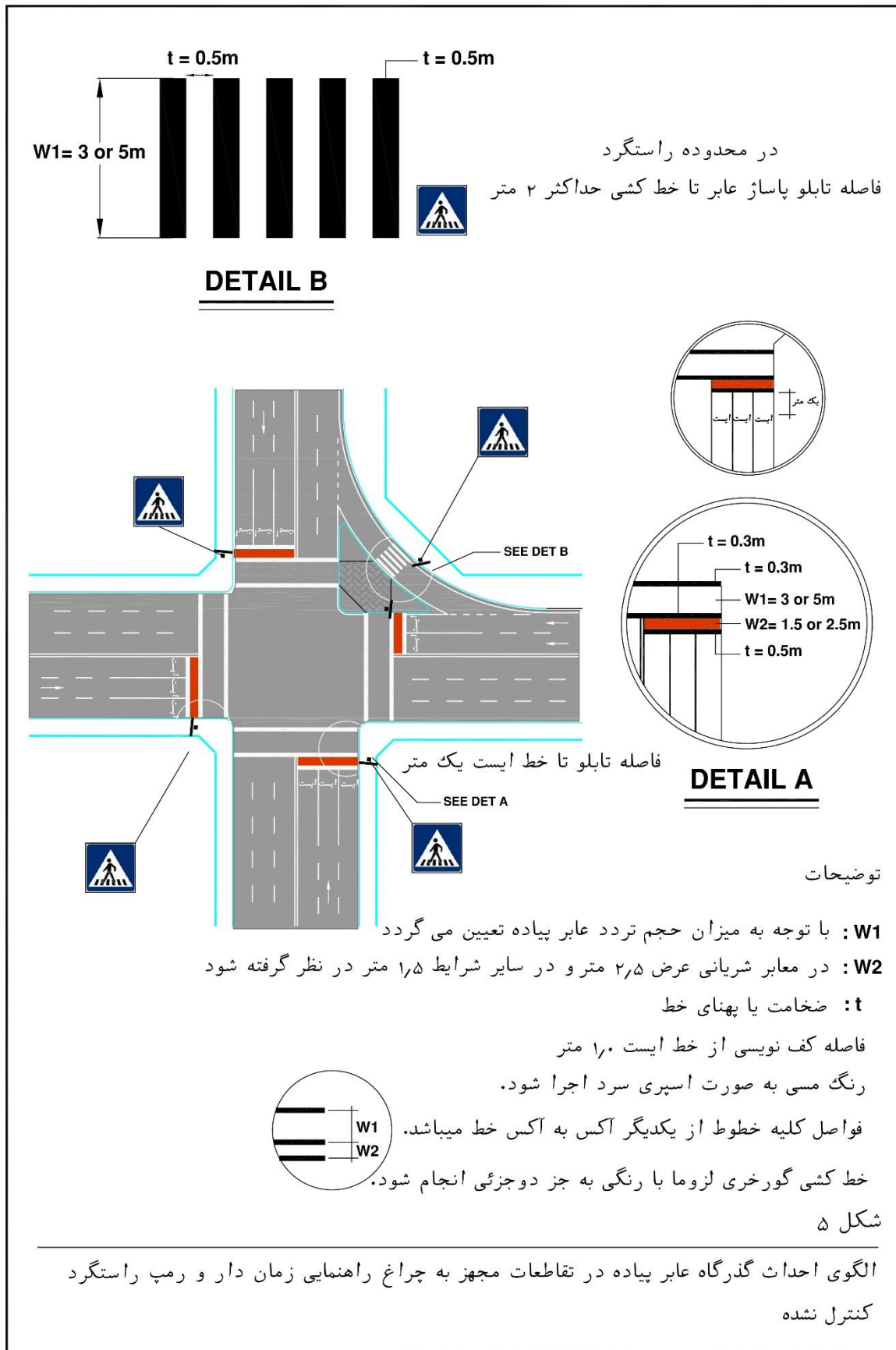
توضیحات:

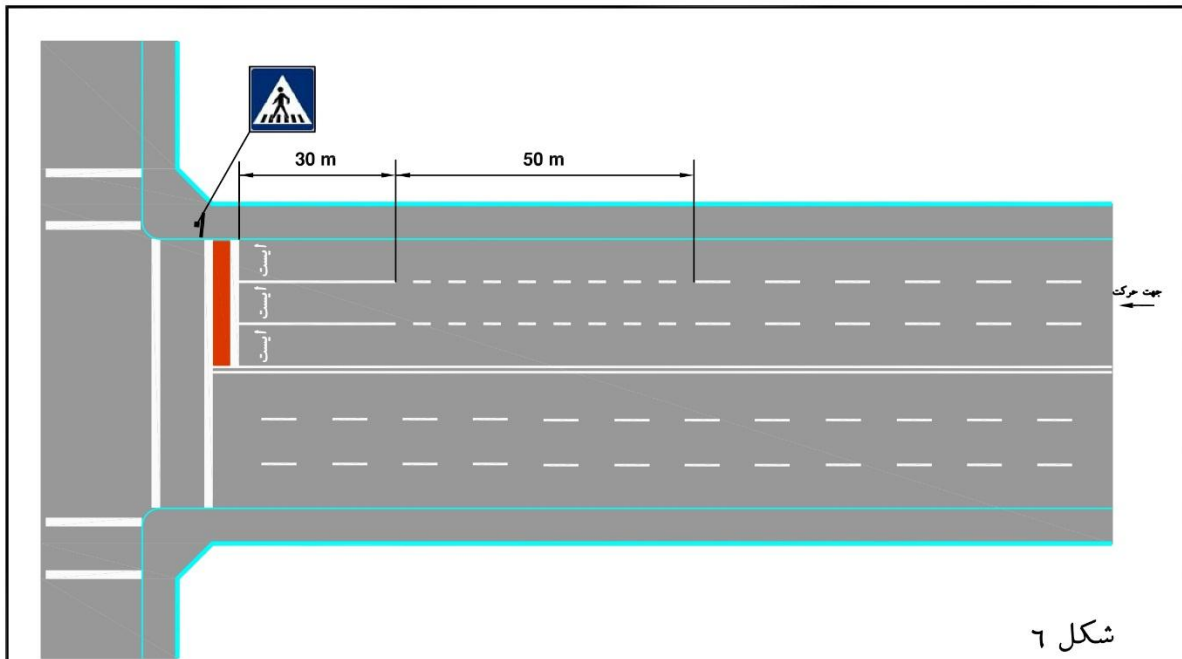
- در معابر بزرگراهی و شریانی (با عملکرد دوطرفه)، عرض خطوط سمت چپ مسیر (خط سبقت) ۱۵ تا ۲۰ سانتیمتر از سایر خطوط بیشتر در نظر گرفته شود.
- در هنگام تخصیص عرض خط کشی در معابر بزرگراهی، عرض اضافه به حاشیه سمت راست معبر اختصاص یابد.
- ایجاد خط توقف اضطرار در معابر بزرگراهی در حالتی توصیه می‌گردد که اضافه عرضی کمتر از ۲/۷۵ متر در حاشیه سمت راست تأمین شده باشد. (در صورتی که فضای مازاد بیش از ۲/۷۵ متر باشد، این فضا به یک خط عبوری اختصاص یابد).
- در معابر شریانی دارای رفیوژ میانی سطح اضافه فقط به حاشیه سمت راست تخصیص یابد.
- در معابر شریانی بدون رفیوژ میانی سطح اضافه به فضای میانی راه (رفیوژ مجازی) تخصیص یابد.
- بیشترین عرض جهت تأمین فضای پارک حاشیه‌ای در کلیه معابر شریانی، جمع کننده و محلی دسترسی، ۲/۳۰ متر می‌باشد.



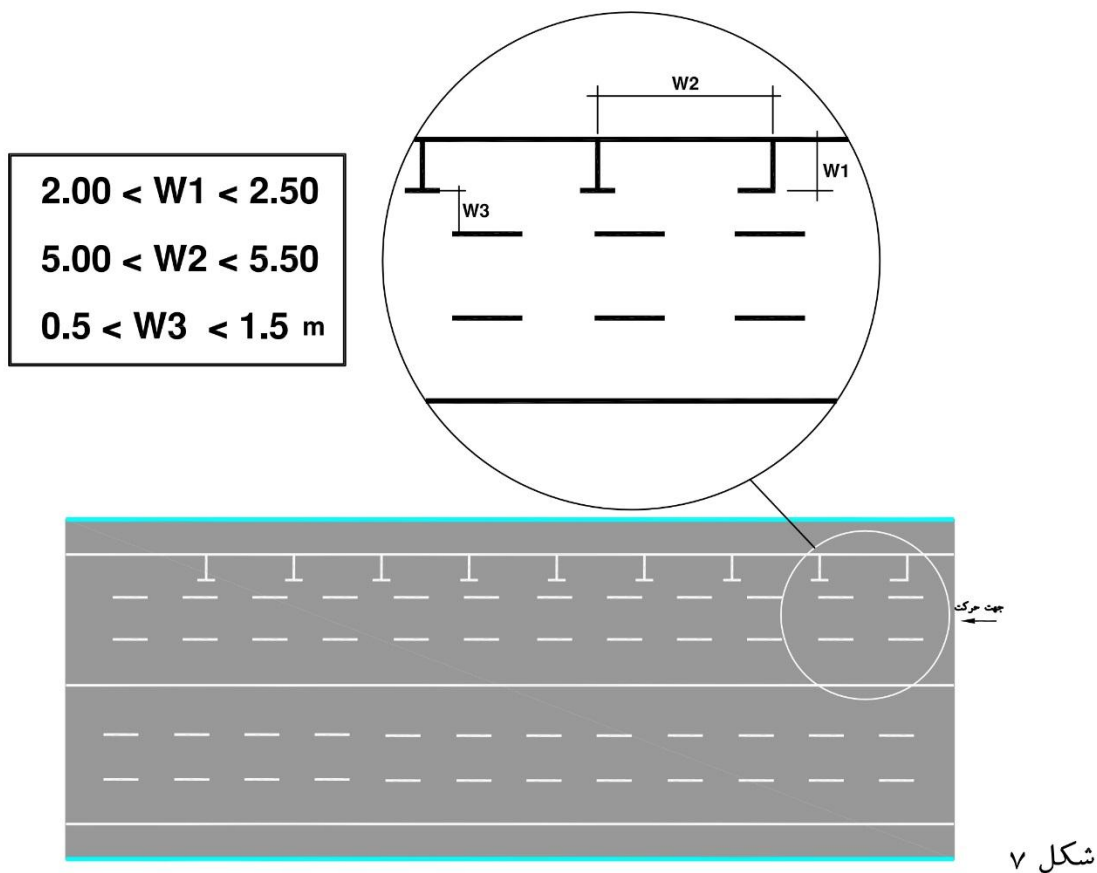




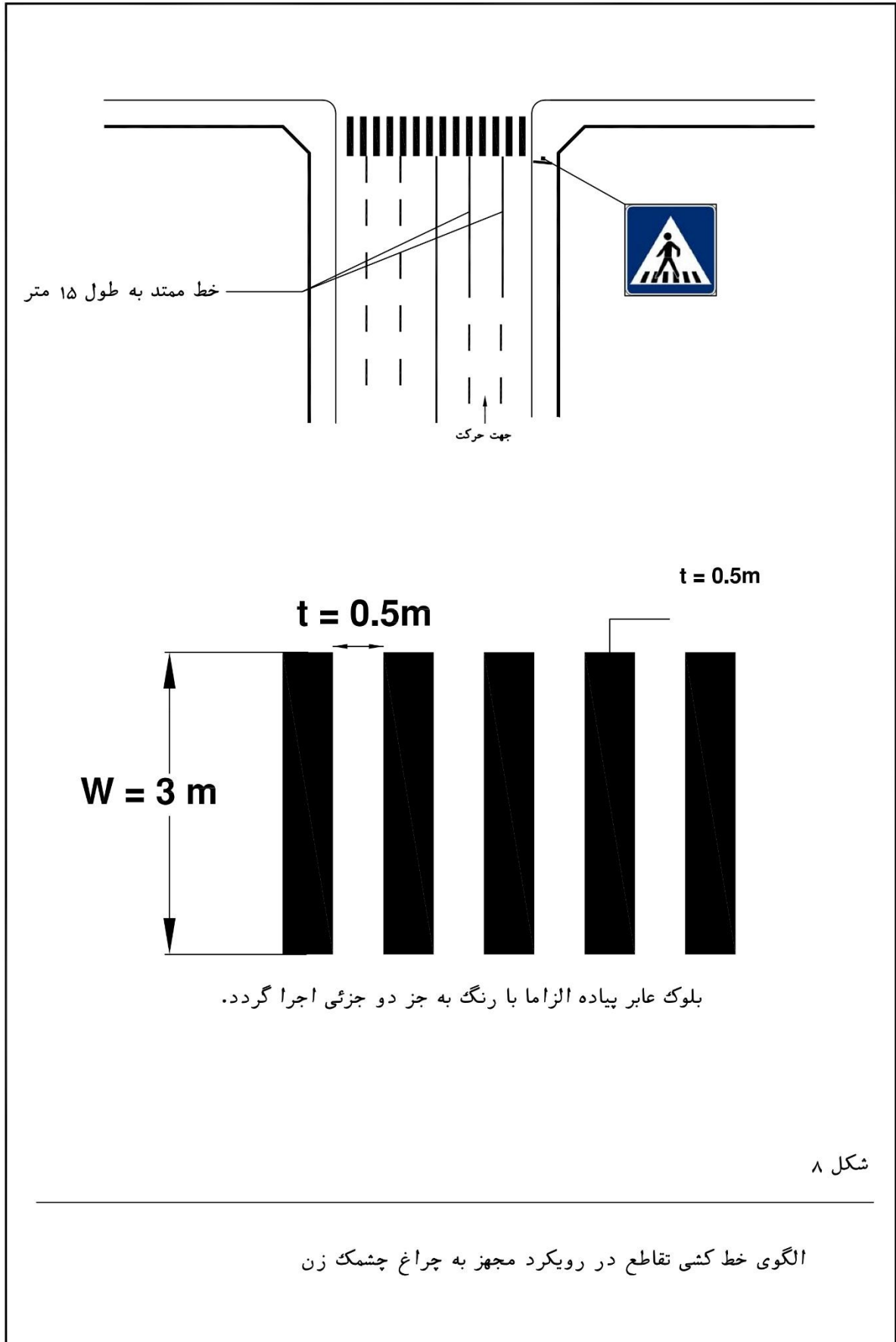




الگوی خط کشی طولی منتهی به تقاطع های زماندار



الگوی خط کشی پارک حاشیه ای در سطح معابر



** لازم به ذکر است تقاطع‌هایی که در وضع موجود توسط تابلوهای حق تقدم عبور و یا چراغ چشمکزن کنترل می‌گردد و احتمال تغییر عملکرد و کنترل چراغ راهنمایی زماندار را دارند (حتی به صورت بازه زمانی و مقطعی)؛ می‌بایست به صورت الگوی شکل‌های ۳، ۴، ۵ و ۶ خط‌کشی گردند.

** با توجه به تخصیص میزان عرض نوارهای عبوری از سمت چپ مسیر عبوری، توصیه می‌گردد فاصله بین خط پارک حاشیه‌ای تا اولین خط‌کشی نوار مسیر بین ۰/۵ تا ۱/۵ متر در نظر گرفته شده و در صورت وجود فضای مازاد، این فضا به عرض نوارهای عبوری اختصاص می‌یابد. (شکل شماره ۷)

در مورد اشکال ۹ و ۱۰، توجه به موارد زیر الزامی است:

۱- این الگوها صرفاً ویژه معابری است که مجهز به تابلوی ایست یا تابلوی رعایت حق تقدم عبور است. همچنین الزام نصب تابلوی ایست در معابر و تقاطع‌ها، منوط به استعلام و هماهنگی با پلیس راهور است.

۲- با توجه به دلایل توجیهی کاربرد تابلوی ایست به علت توقف اجباری و نارضایتی رانندگان، باید در حد امکان این تابلو فقط در محل‌های به کار برده شود که به دلایل زیر نصب آنها الزامی است:

- تقاطع راه فرعی به اصلی، که تابلوی حق تقدم عبور معمولی احتمالاً موجب خطراتی خواهد شد.
- ورود راهی که به وسیله چراغ راهنمایی کنترل نمی‌شود، به یک تقاطع که بقیه انشعابات آن به وسیله چراغ راهنما کنترل می‌شود.
- راه فرعی در یک تقاطع که شرایط نصب چراغ راهنمایی جداگانه‌ای را نداشته و فقط به وسیله تابلو ایست عمل می‌کند.

- تقاطع‌هایی که دید کم، سرعت زیاد و همچنین آمار تصادفات وجود تابلو ایست را در آنها الزامی می‌کند.

۳- در موارد زیر استفاده از تابلوی ایست مجاز نیست:

- بزرگراه‌ها، معابر شریانی درجه یک و دو
- تقاطع‌هایی که به وسیله چراغ راهنمایی کنترل می‌شود (چون فرمان‌های صادره از آنها گاهی متناقض خواهند بود)
- باید از نصب تابلو ایست موقت بجز در موارد استثنایی و اضطراری، جداً خودداری نمود.
- نصب تابلو ایست، بمنظور کنترل سرعت

۴- تابلوی رعایت تقدم عبور در تقاطع‌ها، حق تقدم عبور را برای بعضی از راه‌ها منتهی به تقاطع معین می‌کند. در محل‌ها و تقاطع‌هایی که این تابلو نصب شده، راننده مجبور به توقف کامل نیست، مگر مواقعی که احتمال تصادف با وسایل نقلیه که از انشعایات دیگر به تقاطع نزدیک می‌شود وجود داشته باشد.

۵- دلایل توجیهی کاربرد تابلو رعایت تقدم عبور:

- تقاطع راه فرعی و اصلی که لازم است تقدم عبور به راه اصلی داده شود، ولی وسایل نقلیه در راه فرعی در تمام اوقات مجبور نیستند توقف کامل داشته باشند.
- گذرگاه‌های ورودی به بزرگراه و آزادراه
- در تقاطعی که جهت گردش به راست توسط جزیره یا خط‌کشی گذرگاه مخصوص ایجاد شده باشد.
- در تقاطعی که اشکالات خاصی وجود دارد و مطالعات مهندسی ترافیک حل آن را با نصب تابلو رعایت تقدم عبور پیشنهاد می‌کند.

