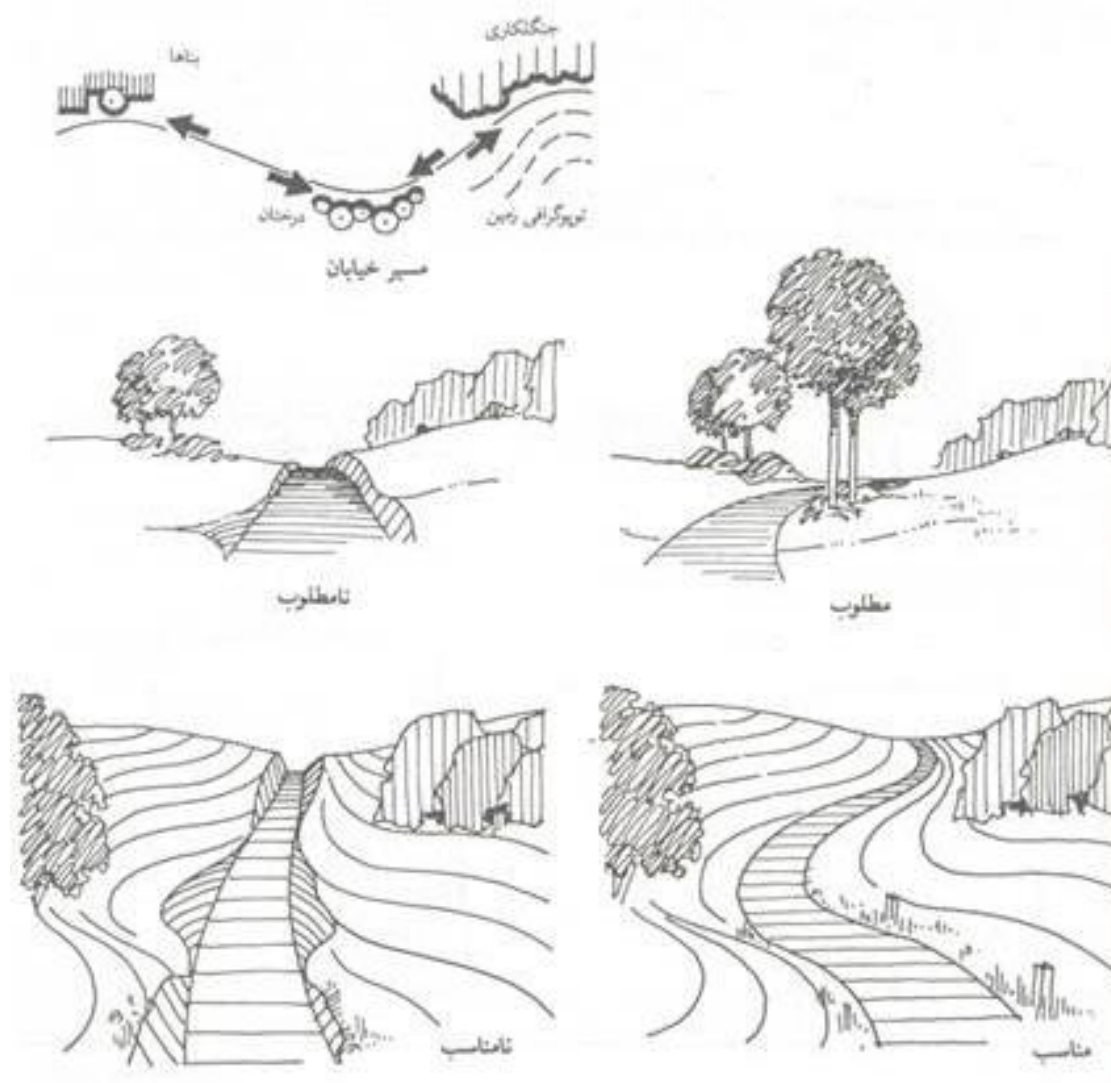
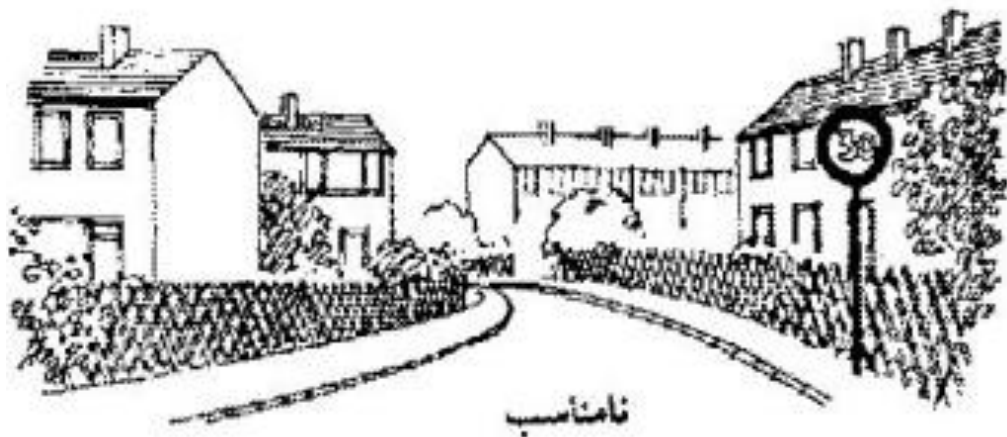


شبکه معابر در شهر

طراحی مسیر با توجه به توپوگرافی

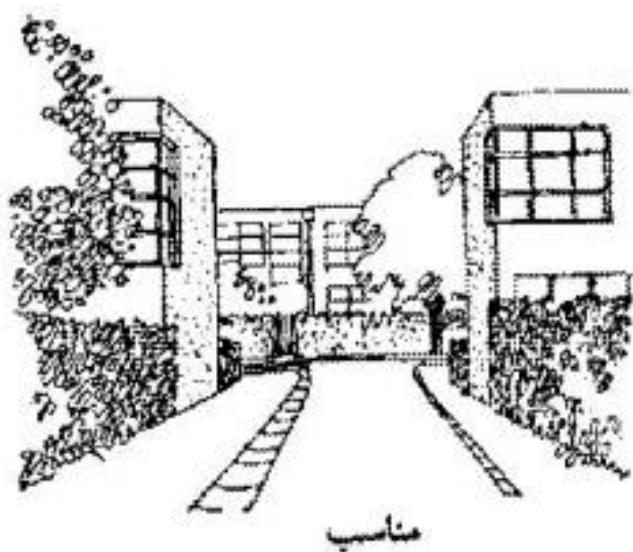


طراحی مسیر خیابان : ورودی یک منطقه مسکونی



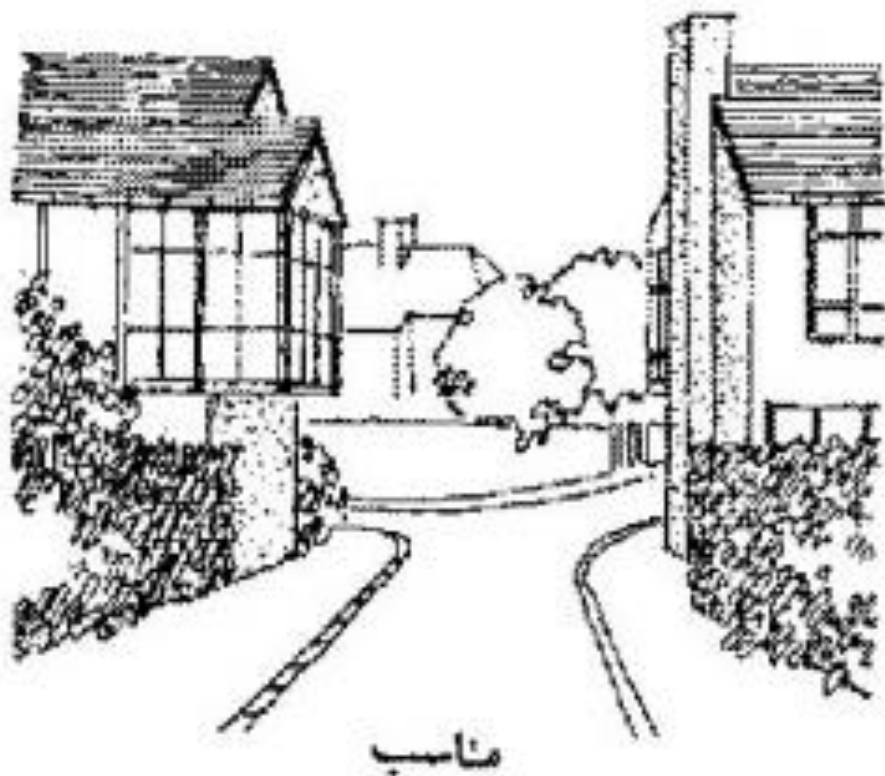
بدون آنکه اهمیت این معبر ورودی با طراحی ویژه‌ای برای بیننده مشخص شده باشد، چنین به نظر می‌رسد، که خیابان به طور ناگهانی و ضمنی به داخل منطقه مسکونی سقوط کرده است.

طراحی مسیر خیابان : ورودی یک منطقه مسکونی



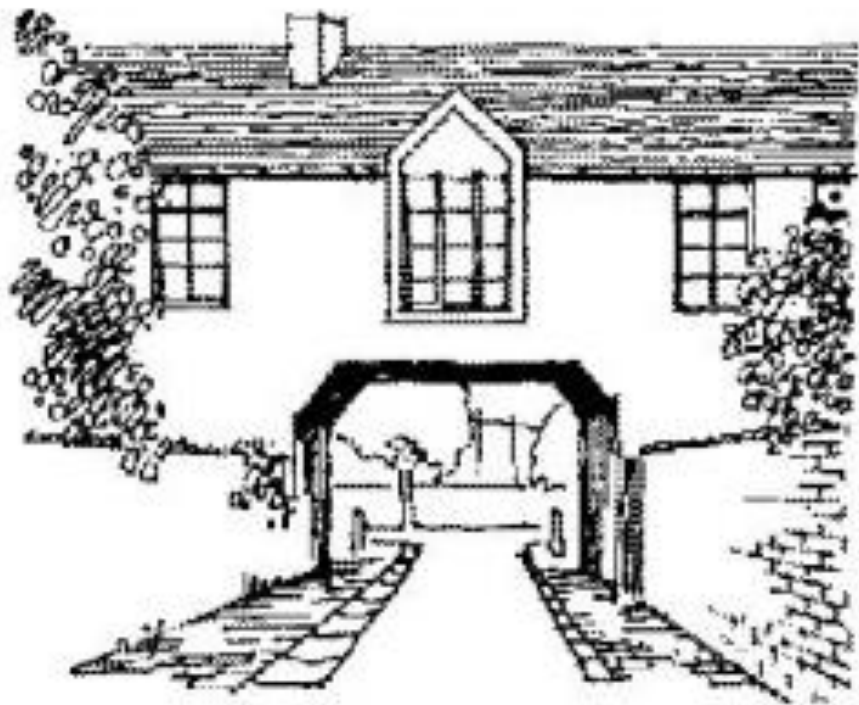
یا باریکتر شدن فضای خیابان (قرار گرفتن بناها در دو طرف معبر) معبر ورودی وضعیت دروازه‌مانندی را برای پیشنده آفتاب می‌نماید.

طراحی مسیر خیابان : ورودی یک منطقه مسکونی



باریکتر شدن فضای خیابان و طراحی دتایل ویژه،
برای به وجود آوردن وضعیت شروازمانندی برای ورودی.

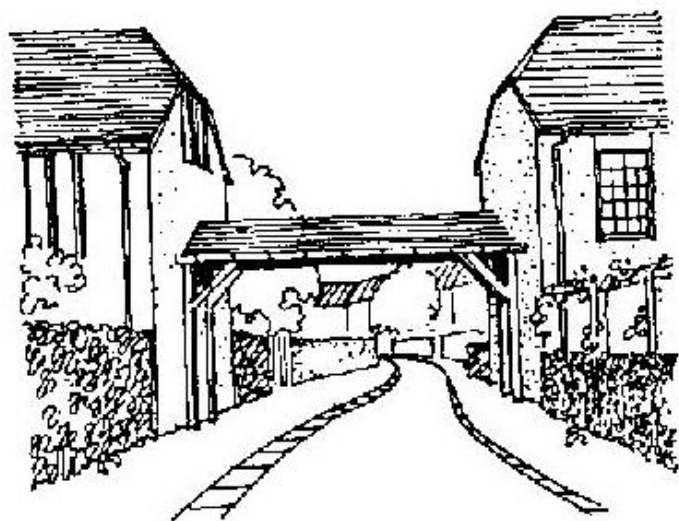
طراحی مسیر خیابان : ورودی یک منطقه مسکونی



طراحی حریم یک ورودی

روی ورودی توسط بنایی پوشیده شده است که آن را پر اهمیت تر جلوه گر می سازد.

طراحی مسیر خیابان : ورودی یک منطقه مسکونی



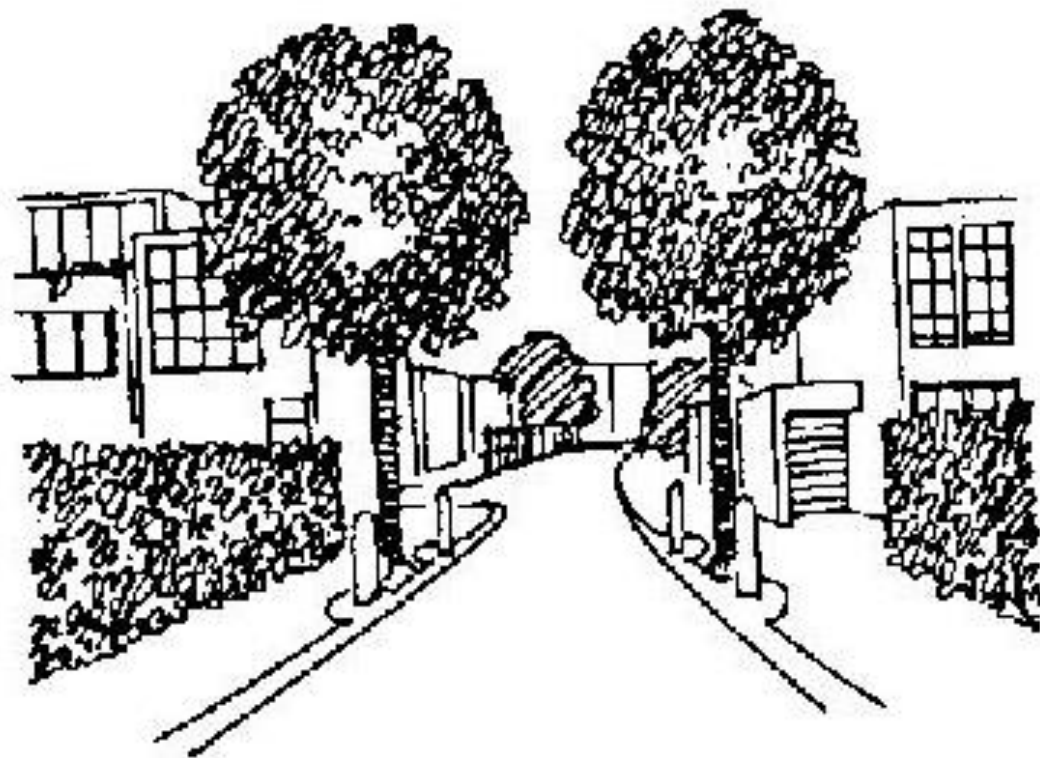
باریکتر شدن فضای خیابان توسط بناهای دو گوشه
خیابان و مرتبط نمودن آنها به هم، توسط سایبان.

طراحی مسیر خیابان : ورودی یک منطقه مسکونی



دروازه قوسی شکل ، ورودی منطقه مسکونی را تعریف کرده و باغچه‌های دو طرف منازل مسکونی را به هم مرتبط ساخته است .

طراحی مسیر خیابان : ورودی یک منطقه مسکونی



با قرار گرفتن دو درخت در طرفین حریم ورودی، مقطع عرضی خیابان باریکتر شده و در نتیجه وضعیت دروازه را القاء می نماید.

آزادراه (اتوبان) (سازمان ترافیک تهران)

اسم	آزادراه
اسمهای مترادف	بزرگراه بین شهری - اتوبان - AutoBahn/Freeway - Intra - City Highway
عملکرد خیابان	بزرگراهی ارتباط سریع بین شهرها*
سرعت طرح (سرعت پیش بینی شده)	طبق ضوابط فنی
حداکثر سرعت مجاز	۱۱۰ کیلومتر در ساعت
تعداد خطوط هر جهت حرکت	۴ - ۳ نوار عبوری
حداقل عرض سواره‌رو در هر جهت حرکت	۴ - ۳ نوار ۳/۷۵ متری به اضافه ۰/۷۵ متر حریم ایمن از هر طرف طرفین هر جهت حرکت
حداکثر شیب طولی	۴ درصد
عرض خیابان	طبق ضوابط وزارت راه
نوع کاربری زمینهای مجاور	فضای سبز و صرفاً کاربریهای مربوط به تسهیلات شبکه (بمب تنزین و استراحتگاه)
نحوه خروج از شبکه یا ورود به آن	از طریق رامپ کاهش و افزایش سرعت
امکان دسترسی به کاربریهای شهری پیرامونی	وجود ندارد
نوع تقاطعها	غیرهمسطح
فاصله تقاطعها از یکدیگر	حداقل ۲۰۰ متر یا بسته به شرایط
امکان دور زدن (تغییر جهت حرکت و برگشت)	به طور غیرهمسطح
سیستم های مجاز به استفاده از شبکه	وسایل نقلیه شخصی، بارکش شهری، اتوبوس، مینی بوس و کامیون
امکان ایجاد ایستگاه اتوبوس	وجود ندارد
امکان پارکینگ حاشیه‌ای و توقف	مطلقاً ممنوع است
چراغ راهنمایی	ندارد
عبور ترافیک پیاده از عرض شبکه	مطلقاً ممنوع
امکان عبور ترافیک پیاده در حریم شبکه	مطلقاً ممنوع
ورود موتور سیکلت	مطلقاً ممنوع
ورود دوچرخه	مطلقاً ممنوع
پارکینگ اضطراری	در شانه ۳/۵ متری پیش بینی شده در سرتاسر شبکه
عامل جداکننده (نوار میانی)	رفوژ محوری با حداقل ۴ متر عرض

* چنانچه آزادراه، شهرهای سر راه خود را دور بزنند «بزرگراه بین شهری کم‌رندی یا اتوبان کم‌رندی» نامیده می‌شود. واژه‌های معادل آن از این قرارند: By - Pass Motor Way, By - Pass Free Way

بزرگراه (سازمان ترافیک تهران)

اسم	بزرگراه درون شهری
اصحهای مترادف	Expressway - Highway/Staßtautobahn
عملکرد خیابان	برقراری ارتباط سریع بین نواحی عمده شهر*
سرعت طرح (سرعت پیش بینی شده)	طبق ضوابط فنی
حداکثر سرعت مجاز	۸۰ کیلومتر در ساعت
تعداد خطوط هر جهت حرکت	۳-۴ نوار عبوری
حداقل عرض سواره‌رو در هر جهت حرکت	۳-۴ نوار ۲/۵ متری به اضافه ۰/۷۵ متر حریم ایمن از هر طرف؛ طرفین هر جهت حرکت
حداکثر شیب طولی	۵ درصد
عرض خیابان	حداقل ۴۵ متر
نوع کاربری زمینهای مجاور	فضای سبز و صرفاً کاربریهای مربوط به تسهیلات شبکه (پمپ بنزین و استراحتگاه)
نحوه خروج از شبکه یا ورود به آن	از طریق رامپ کاهش و افزایش سرعت
امکان دسترسی به کاربریهای شهری پیرامونی	وجود ندارد
نوع تقاطع ها	غیرمسطح
فاصله تقاطع ها از یکدیگر	۲۰۰۰ - ۱۰۰۰ متر
امکان دور زدن (تغییر جهت حرکت رفت و برگشت)	به طور غیرمسطح
سیستم های مجاز به استفاده از شبکه	وسایل نقلیه شخصی ، پارکش شهری ، اتوبوس و مینی بوس و کامیون
امکان ایجاد ایستگاه اتوبوس	فقط در خارج از مسیر سواره وجود دارد
امکان پارکینگ حاشیه ای و توقف	مطلقاً ممنوع است
چراغ راهنمایی	ندارد
عبور ترافیک پیاده از عرض شبکه	مطلقاً ممنوع
امکان عبور ترافیک پیاده در حریم شبکه	صرفاً برای سوار شدن به اتوبوس و پیاده شدن از آن مجاز است
ورود موتور سیکلت	برای موتور سیکلت های با ظرفیت کمتر از ۱۲۵ ممنوع است
ورود دوچرخه	مطلقاً ممنوع
پارکینگ اضطراری	بدون فضا سازی و یا پیش بینی نوار مخصوص
عامل جداکننده (نوار میانی)	رفورم محوری با حداکثر ۴ متر عرض

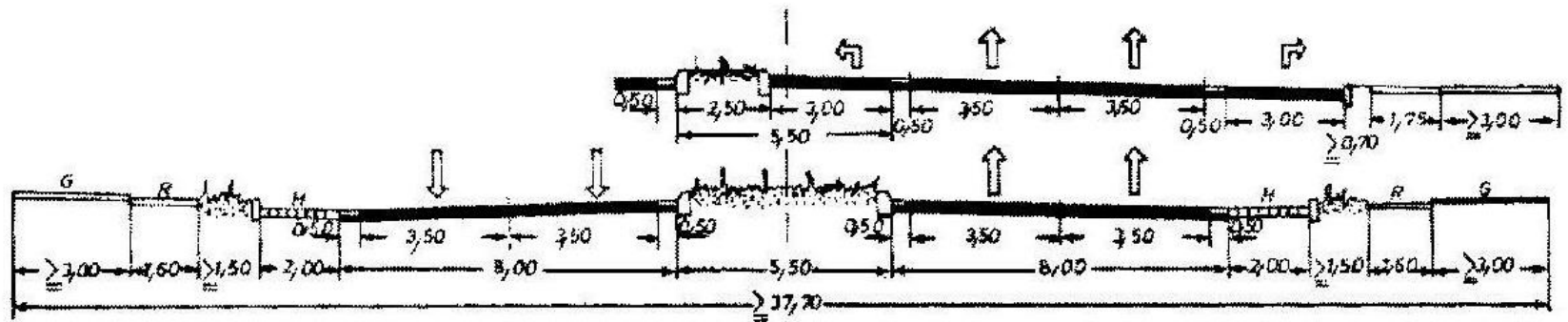
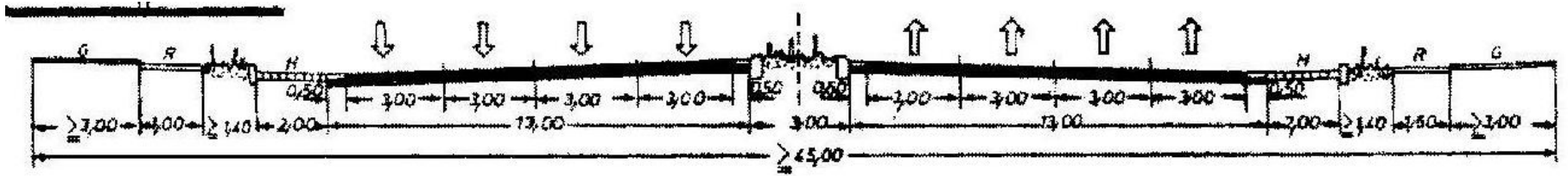
* چنانچه بزرگراه از مسیر جنگلی یا تفریحی عبور کند آنرا پیشه‌راه می نامند . واژه معادل آن Park - Way است .

خیابان اصلی عبوری (شاهراه) (سازمان ترافیک تهران)

اسم	خیابان اصلی درجه يك عبوری پا شاهراه
اسمهای مترادف	Mijor Arterial/Schnell Verkehr Strasse
عملکرد خیابان	۱- برقراری ارتباط بین بزرگراهها و خیابانهای جمع و پخش کننده شهر ۲- برقراری ارتباط بین مراکز اصلی نقل یا نواحی شهری*
سرعت طرح (سرعت پیش بینی شده)	طبق ضوابط فنی
حداکثر سرعت مجاز	۵۰ کیلومتر در ساعت (در صورت فقدان سیستم چراغ منکرونیزه)
تعداد خطوط هر جهت حرکت	۳ نوار عبوری به اضافه دو خط کندرو (يك نوار کندرو می تواند به يك نوار توقف اختصاص یابد)
حداقل عرض سواره رو در هر جهت حرکت	۳ نوار ۳ متری دو تندرو و ۲ نوار ۳ متری در کندرو
حداکثر شیب طولی	۵ درصد
عرض خیابان	حداقل ۴۵ متر
نوع کاربری زمینهای مجاور	انواع کاربری شهری
نحوه خروج از شبکه یا ورود به آن	با استفاده از ضوابط رامپ
امکان دسترسی به کاربریهای شهری پیرامونی	از طریق کندرو
نوع تقاطع ها	همسطح (یا در نظر گرفتن سلسله مراتب شبکه)
فاصله تقاطع ها از یکدیگر	۱۰۰۰ تا ۵۰۰ متر
امکان دور زدن (تغییر جهت حرکت رفت و برگشت)	به طور همسطح و به کمک جزیره های تفکیک حرکات از طریق نوار عبور راست گرد یا چپ گرد و به کمک چراغ راهنمایی
سیستم های مجاز به استفاده از شبکه	کلیه وسایل نقلیه شهری به غیر از دوچرخه که مجاز به استفاده از کندرو یا نوار ویژه است.
امکان ایجاد ایستگاه اتوبوس	در کندرو وجود دارد
امکان پارکینگ حاشیه ای و توقف	در کندرو وجود دارد
چراغ راهنمایی	دارد
عبور ترافیک پیاده از عرض شبکه	به کمک چراغ راهنمایی و بر اساس ضوابط گذرگاه ویژه عابر پیاده
امکان عبور ترافیک پیاده در حریم شبکه	بر اساس طراحی و ضوابط مربوطه
ورود موتور سیکلت	مجاز است
ورود دوچرخه	در کندرو مجاز است
پارکینگ اضطراری	-
عامل جداکننده (نوار میانی)	رفلکس محوری

* چنانچه خیابان اصلی درجه يك عبوری محدوده مرکزی شهر را به صورت حلقوی در برگیرد آن را خیابان حلقوی می نامند.

مقطع عرضی خیابان اصلی عبوری (شاهراه)



$V = 70-80 \text{ km/h}$

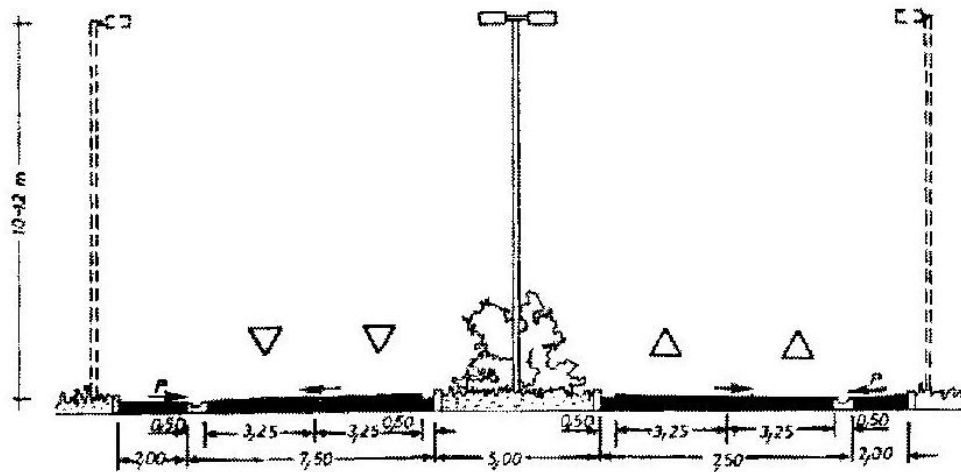
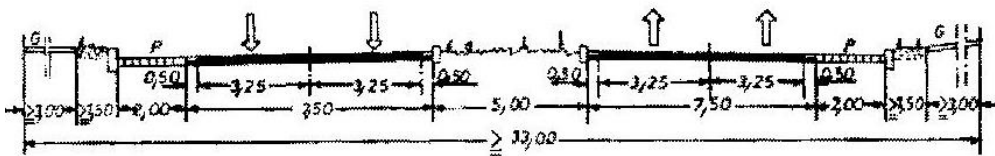
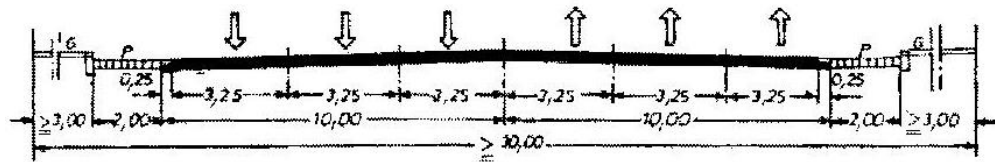
- G. پیاده‌رو
- P. پارکینگ
- R. باند معابر
- H. نوار توقف اضطراری

خیابان اصلی درجه ۲ (سازمان ترافیک تهران)

اسم	خیابان اصلی
اسمهای مترادف	Minor Arterial/Haupt Verkehr Strasse
عملکرد خیابان	۱ - برقراری ارتباط بین بزرگراهها و خیابانهای جمع و پخش کننده ۲ - برقراری ارتباط بین مراکز نقل یا محلات شهر
سرعت طرح (سرعت پیش بینی شده)	طبق ضوابط آبی
حداکثر سرعت مجاز	۵۰ کیلومتر در ساعت (در صورت فقدان سیستم چراغ منگرونیوز)
تعداد خطوط هر جهت حرکت	۳ نوار عبوری (یک نوار عبوری می تواند به نوار توقف اختصاص یابد)
حداقل عرض سواره‌رو در هر جهت حرکت	۳ نوار ۳ متری
حداکثر شیب طولی	۶ درصد
عرض خیابان	حداقل ۳۰ متر
نوع کاربری زمینهای مجاور	انواع کاربری شهری
نحوه خروج از شبکه یا ورود به آن	با استفاده از طرح هندسی نقاط
امکان دسترسی به کاربریهای شهری پیرامونی	به طور مستقیم
نوع نقاط ها	همسطح (با در نظر گرفتن سلسله مراتب شبکه)
فاصله نقاط ها از یکدیگر	۵۰۰ تا ۳۰۰ متر
امکان دور زدن (تغییر جهت حرکت رفت و برگشت)	به طور همسطح و به کمک چراغ راهنمایی
سیستم های مجاز به استفاده از شبکه	کلیه وسائل نقلیه شهری
امکان ایجاد ایستگاه اتوبوس	وجود دارد
امکان پارکینگ حاشیه ای و توقف	وجود دارد
چراغ راهنمایی	دارد
عبور ترافیک پیاده از عرض شبکه	به کمک چراغ راهنمایی و بر اساس گذرگاه ویژه عابر پیاده
امکان عبور ترافیک پیاده در حریم شبکه	بر اساس طراحی و ضوابط مربوطه
ورود موتور سیکلت	مجاز است
ورود دوچرخه	مجاز است
پارکینگ اضطراری	-
عامل جداکننده (نوار میانی)	خط کشی محوری و در صورت لزوم رفو محوری

• در شهرهای متوسط و کوچک ایران معمولاً خیابان اصلی درجه یک عبوری وجود نداشته و خیابان اصلی درجه دو عملاً به عنوان خیابان اصلی درجه یک مطرح می باشد.

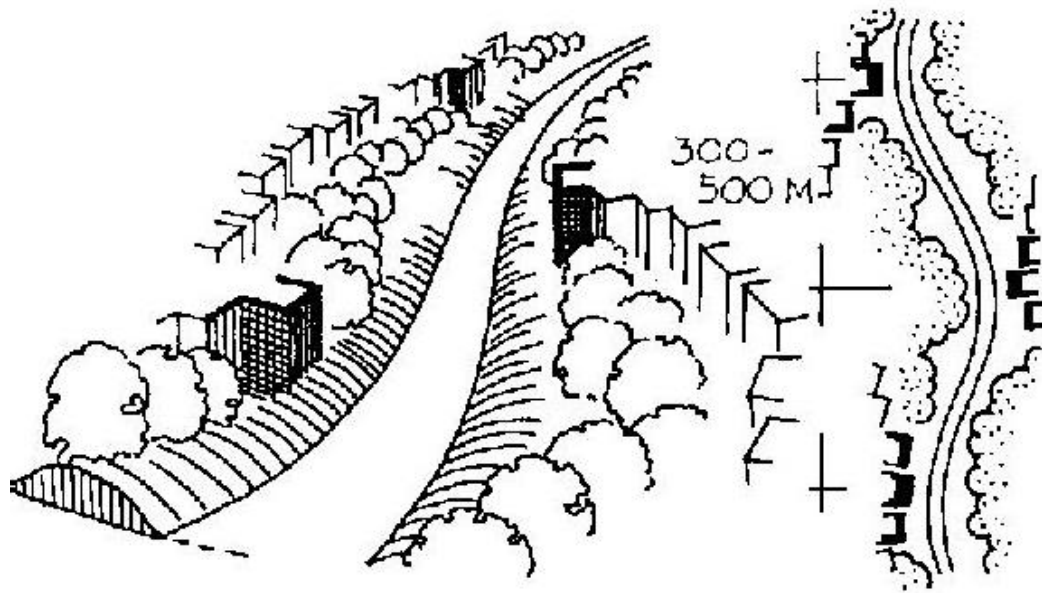
مقطع عرضی خیابان اصلی درجه ۲



V=50-70 km/h

G پهنادرو
P پلوینگ

خیابان اصلی در منطقه مسکونی



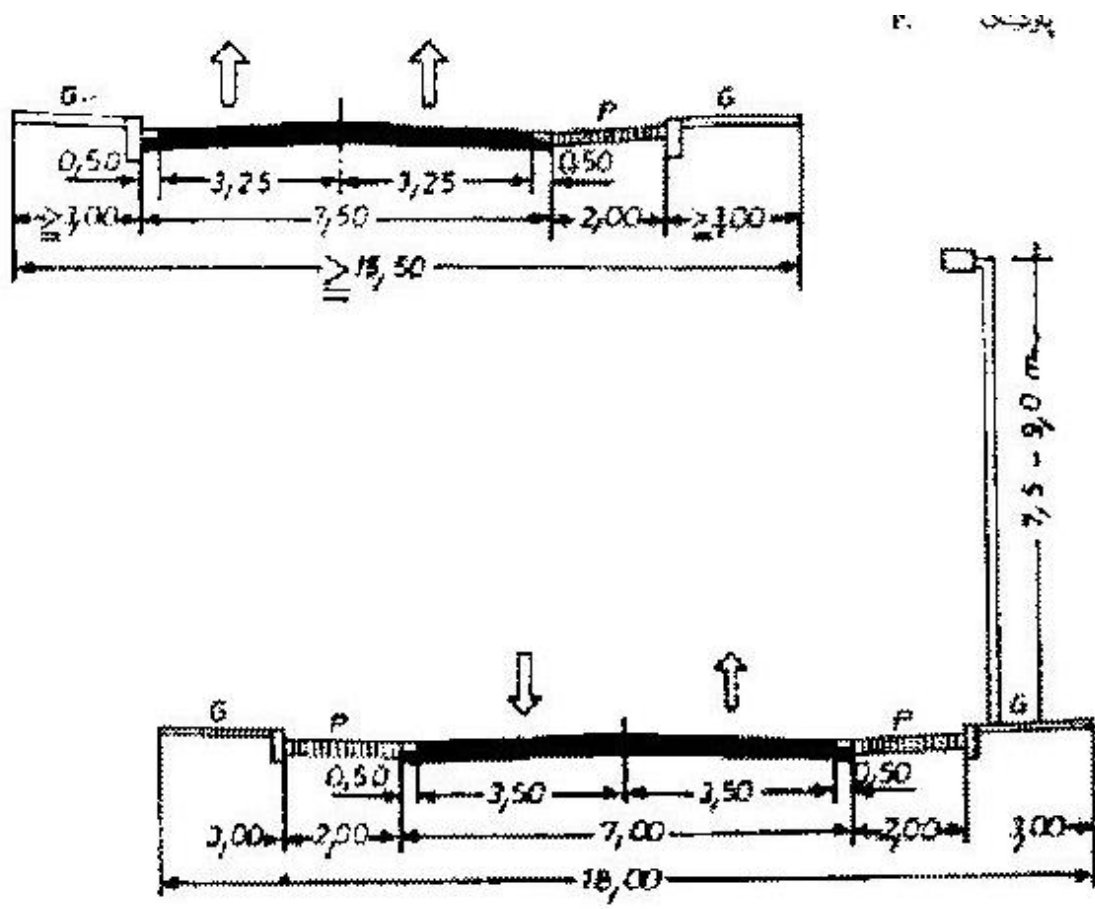
خیابان اصلی در منطقه مسکونی

اولویت عملکرد، ترافیکی است. حداکثر سرعت ۵۰ تا ۷۰ کیلومتر در ساعت، حفاظ صوتی ضروری است. بناها اغلب از مسیر خیابان عقب نشسته‌اند. نقاطی به صورت بناهای پیش آمده ارتباط بین خیابان و ساختمانها را برقرار می‌سازند. این نقاط فضا را به قسمتهایی تقسیم کرده و به صورت نشانه می‌تواند برای جهت‌یابی عملکرد داشته باشد.

خیابان جمع و پخش کننده (سازمان ترافیک تهران)

اسم	خیابان جمع و پخش کننده
اسمهای مترادف	Collector - Feeder / Sammel Strasse
عملکرد خیابان	۱ - برقراری ارتباط بین خیابانهای اصلی و فرعی ۲ - ارتباط بین محله‌های مجاور
سرعت طرح (سرعت پیش بینی شده)	طبق ضوابط فنی
حداکثر سرعت مجاز	۵۰ کیلومتر در ساعت
تعداد خطوط هر جهت حرکت	۲ - ۳ (قسمتهایی از يك نوار عبوری می تواند به پارکینگ جانبی اختصاص یابد)
حداقل عرض سواره‌رو در هر جهت حرکت	۶ متر (در نوار عبوری ۳ متری)
حداکثر شیب صحنی	۸ درصد
عرض خیابان	۱۸ متر (۱۲ متر سواره‌رو به اضافه ۲ × ۳ متر)
نوع کاربری زمینهای مجاور	همه نوع کاربریهای شهری در مقیاس محله‌ای
نحوه خروج از شبکه یا ورود به آن	از طریق طرح هندسی تقاطع
امکان دسترسی به کار بریهای شهری پیرامونی	به طور مستقیم
نوع تقاطع ها	همسطح
فاصله تقاطع ها از یکدیگر	۴۰۰ متر
امکان دور زدن (تغییر جهت حرکت رفت و برگشت)	وجود دارد
سیستم های مجاز به استفاده از شبکه	همه نوع (به استثنای کامیون بیشتر از ۳ محور)
امکان ایجاد ایستگاه اتوبوس	مجاز است
امکان پارکینگ حاشیه‌ای و توقف	محدود است
چراغ راهنمایی	در تقاطع با خیابانهای اصلی دارد
عبور ترافیک پیاده از عرض شبکه	از طریق گذرگاه عابر پیاده
امکان عبور ترافیک پیاده در حریم شبکه	در پیاده‌رو وجود دارد
ورود موتور سیکلت	مجاز است
ورود دوچرخه	مجاز است (در نوار کناری سواره‌رو با مسیر ویژه)
پارکینگ اضطراری	-
عامل جدا کننده (نوار میانی)	خط کشی محوری

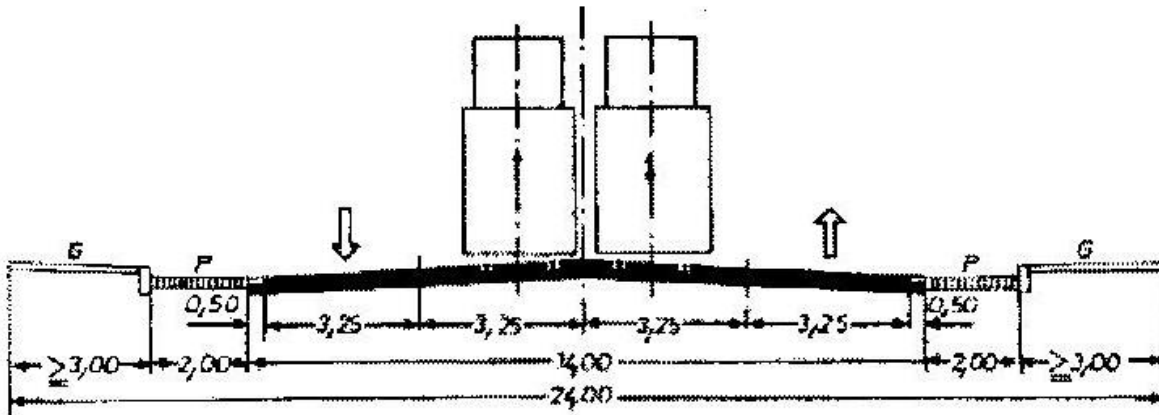
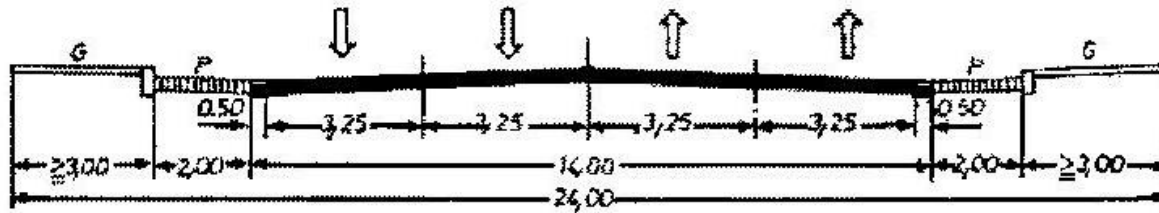
مقطع عرضی خیابان جمع و پخش کننده



$V=50-60\text{Km/h}$

- G. پهنای جاده
- P. پارکینگ

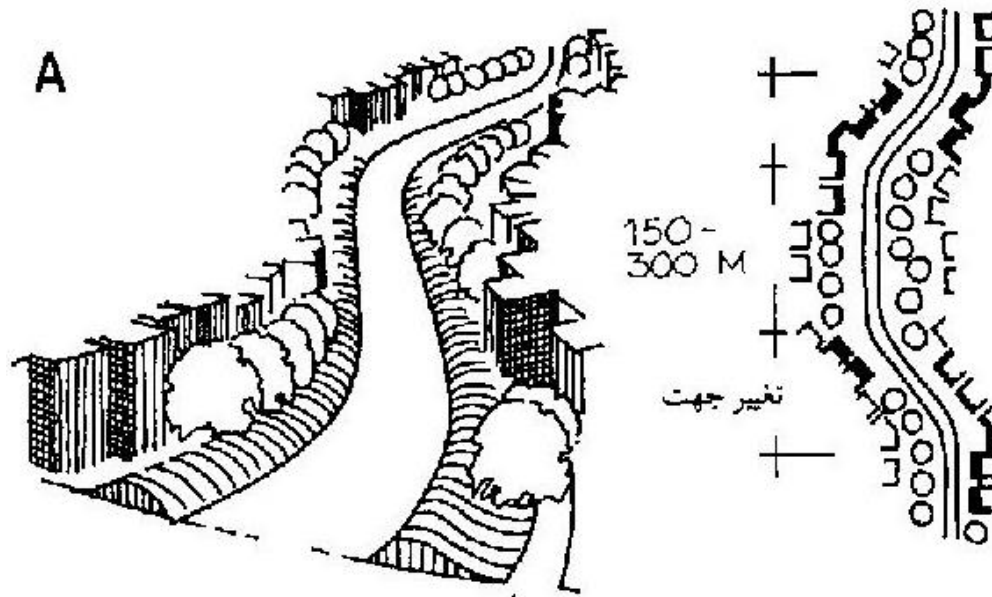
مقطع عرضی خیابان جمع و پخش کننده



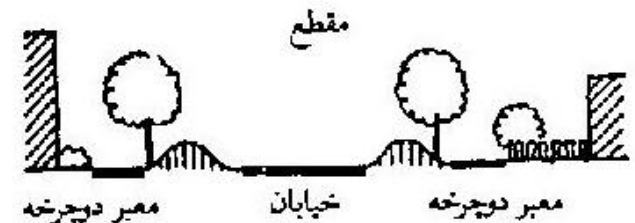
$V_{50-60} \text{ Km/h}$

- G. پیاده‌رو
- P. پارکینگ

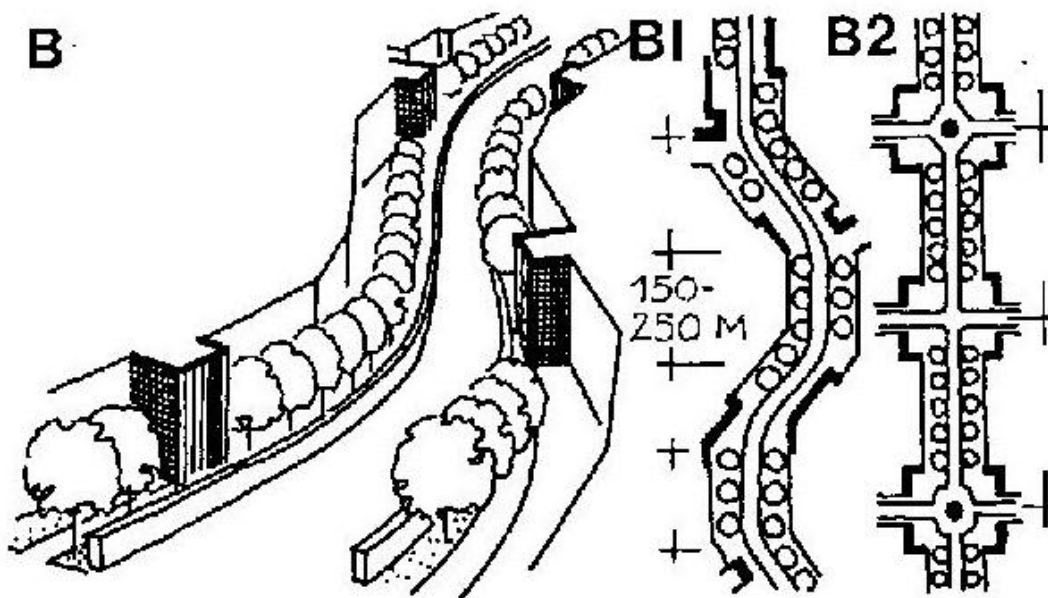
خیابان جمع و پخش کننده که احداث بنا که در لبه آن مجاز نیست



A - اولویت عملکرد، ترافیکی است. سرعت ۵۰ کیلومتر در ساعت و حفاظ صوتی ضروری است.
طراحی: ارتباط ساده بین بناها و مسیر خیابان، تغییر جهت و تغییر چشم انداز، به صورت ریتمیک و فشرده است. بناهای تک واحدی و جداره خیابان به صورت نقاضی برای جهت یابی در میدان دید قرار دارند.



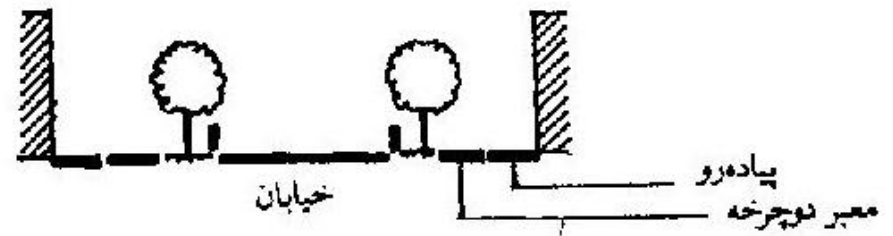
خیابان جمع و پخش کننده که احداث بنا که در لبه آن مجاز نیست



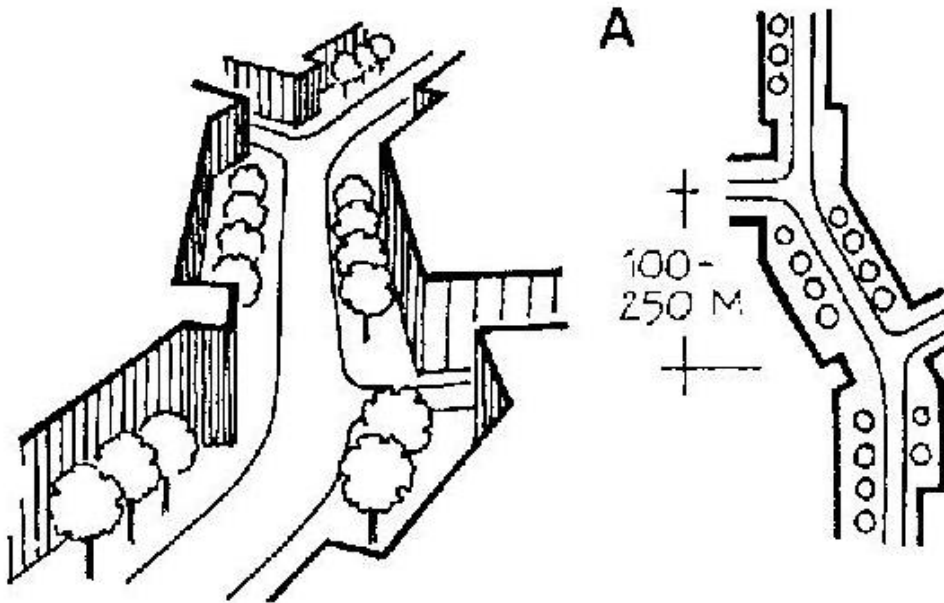
B - میر خیابان و جداره‌های آن به صورت یکسان طراحی گردیده است.

B1 - طراحی میر خیابان به صورت آزاد و باز با تغییر چشم انداز و جهت انجام گرفته است.

B2 - میر خیابان به صورت مستقیم بوده و طراحی سیما و فضای خیابان با نظم هندسی انجام گرفته است.



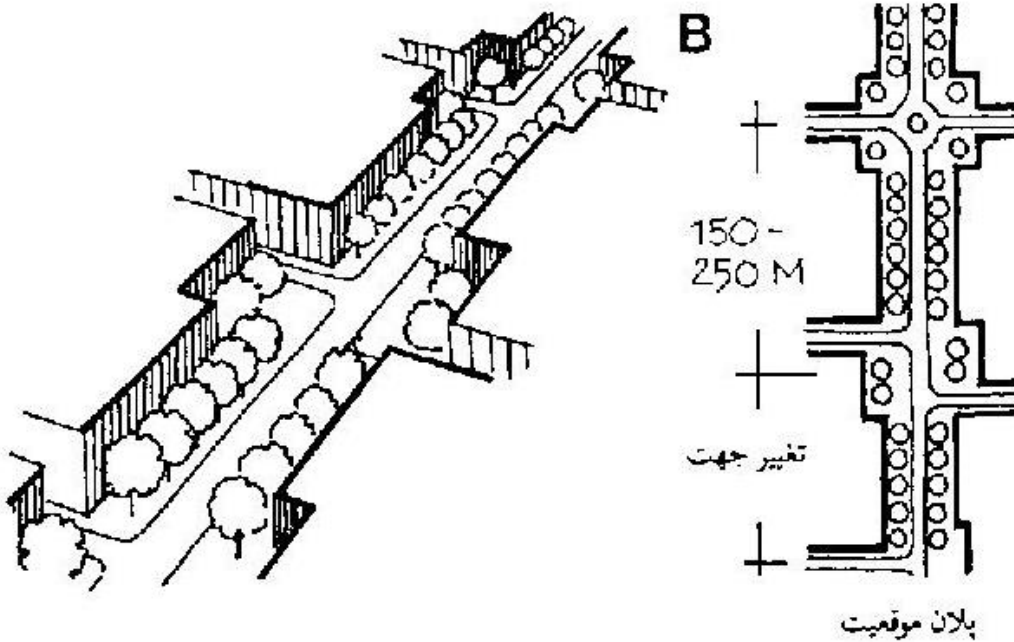
خیابان جمع و پخش کننده که احداث بنا که در لبه آن مجاز است



A - اولویت عملکرد، ترافیکی است. حداکثر سرعت ۵۰ کیلومتر در ساعت است.

طراحی آزاد مسیر خیابان با تغییر جهت مسیر و چشم انداز توسط بناهایی که در بعضی قسمت‌های جداگانه جلونشسته و فضاهایی را به وجود آورده‌اند، صورت گرفته و بر آن تأکید شده است.

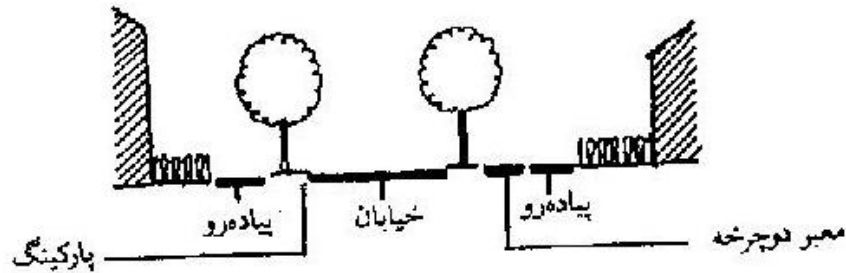
خیابان جمع و پخش کننده که احداث بنا که در لبه آن مجاز است



B- طراحی خیابان به صورت کاملاً هندسی است، در امتداد مسیر خیابان میدانچه‌هایی پشت سر هم ایجاد شده و مسیر خیابان به صورت خطی مستقیم است. جداره‌های فضای خیابان به طور منظم و متقارن طراحی شده است.

خیابان فرعی

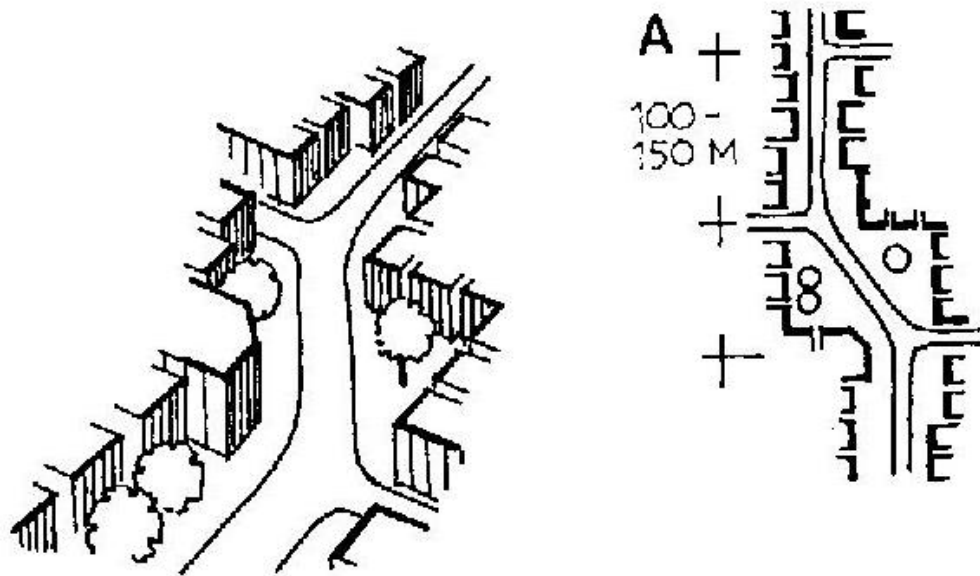
خیابان فرعی



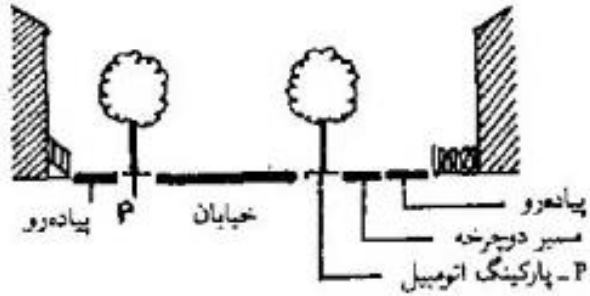
اولویت حرکت با سواره بوده و حداکثر سرعت ۵۰ کیلومتر در ساعت است. حق تقدم به طور مساوی برای سواره و پیاده وجود داشته، در این صورت حداکثر سرعت برای سواره ۳۰ کیلومتر در ساعت خواهد بود.

A- مسیر خیابان با تغییر جهت همراه بوده و در مسیر خود دارای میدانچه‌هایی است که پشت سر هم قرار گرفته‌اند.

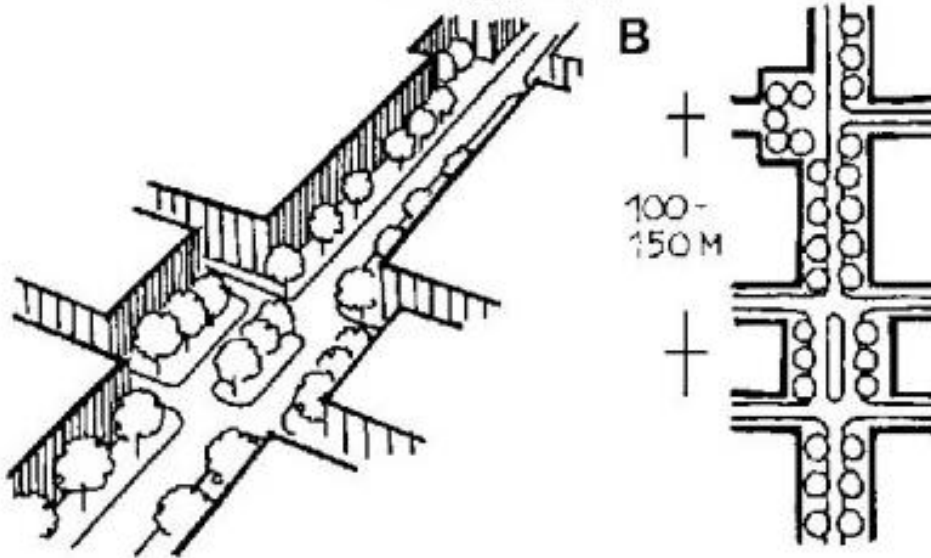
طراحی ساختمانها به صورت متنوع بوده و ه‌بره آنها در يك جنبه قرار ندارد. (عقب‌نشستگی و پیش‌آمدگی بناها).



خیابان فرعی



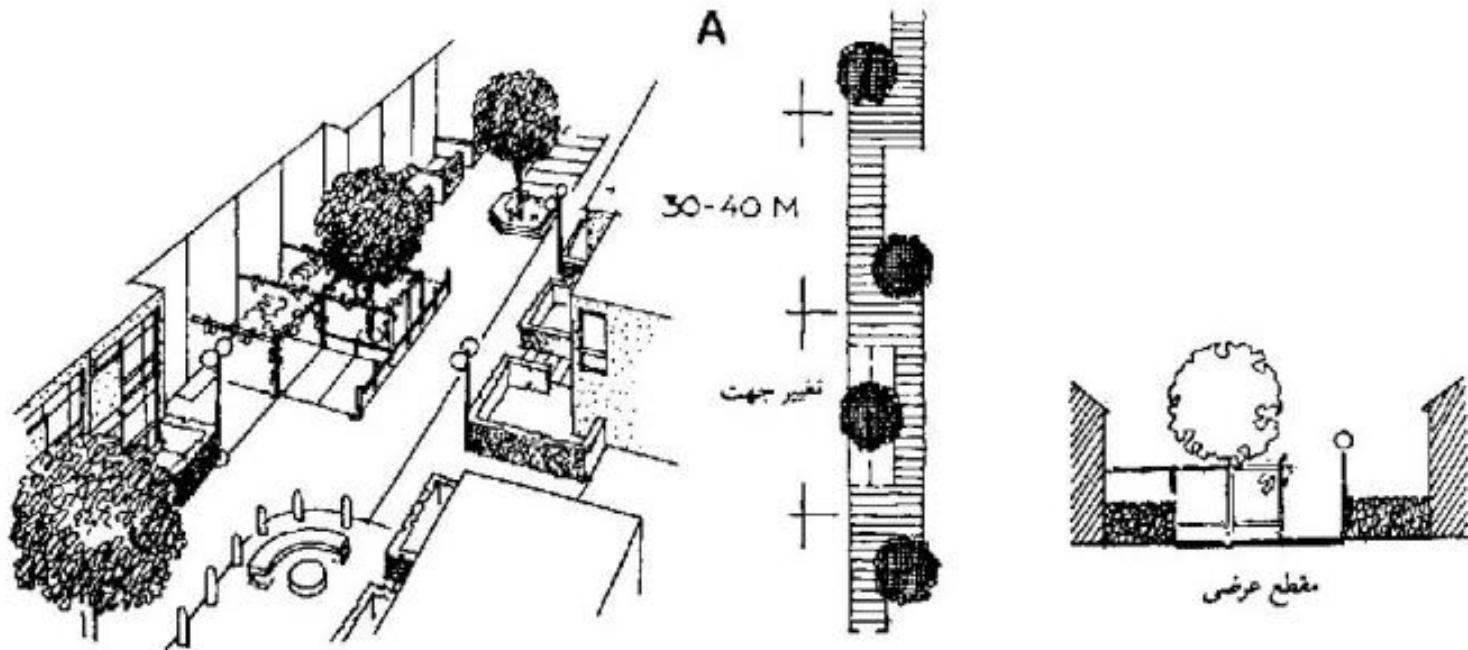
B - مسیر و جهت اصلی خیابان کاملاً مشخص است. طراحی مسیر و میادین خیابان دارای فرم هندسی بوده و جداره‌ها به صورت متقارن طراحی شده است.



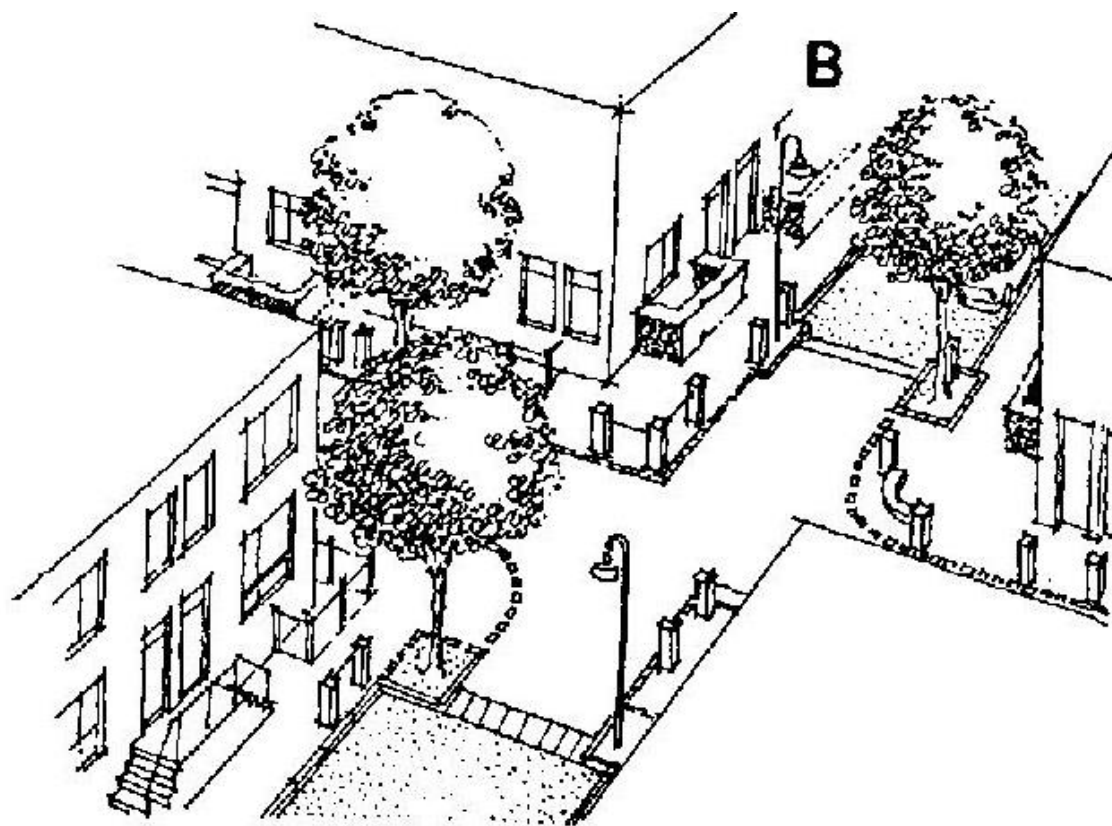
خیابان فرعی مسکونی

اولویت با عابر پیاده بوده و استفاده از وسیله نقلیه، فقط برای افراد ساکن خیابان مجاز است. حداکثر سرعت مجاز ۳۰ کیلومتر در ساعت است (مقطع عرضی مختلف).

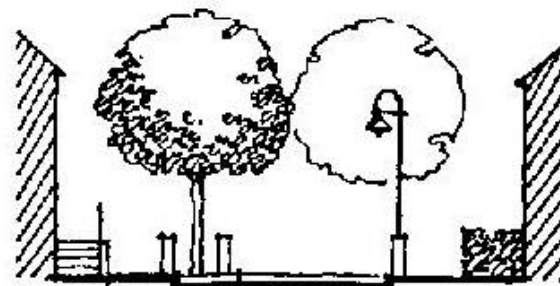
A - خیابان به صورتی جالب با دتایل‌هایی دقیق و تجهیزاتی جهت استفاده ساکنین خیابان طراحی شده. بناها، باغچه‌ها و خیابان به صورت یک مجموعه بسته که فضای داخلی را تشکیل می‌دهند، در نظر گرفته شده و طراحی برای آنها متفقاً انجام گرفته است.



خیابان قدیمی که با تغییر به خیابان مسکونی تبدیل شده است



این تغییرات با تأکید بر پُراهمیت جلوه‌گردادن چهارراه به عنوان محلی که در آن افراد با هم برخورد خواهند داشت، صورت گرفته و با مجهز نمودن آن به تجهیزاتی که مورد استفاده عام قرار خواهند گرفت و طراحی فضاها متنوع و ایجاد فضاهای سبز و موانع بصری، که باعث کاهش سرعت وسائط نقلیه خواهد شد، نوسازی گردیده است.

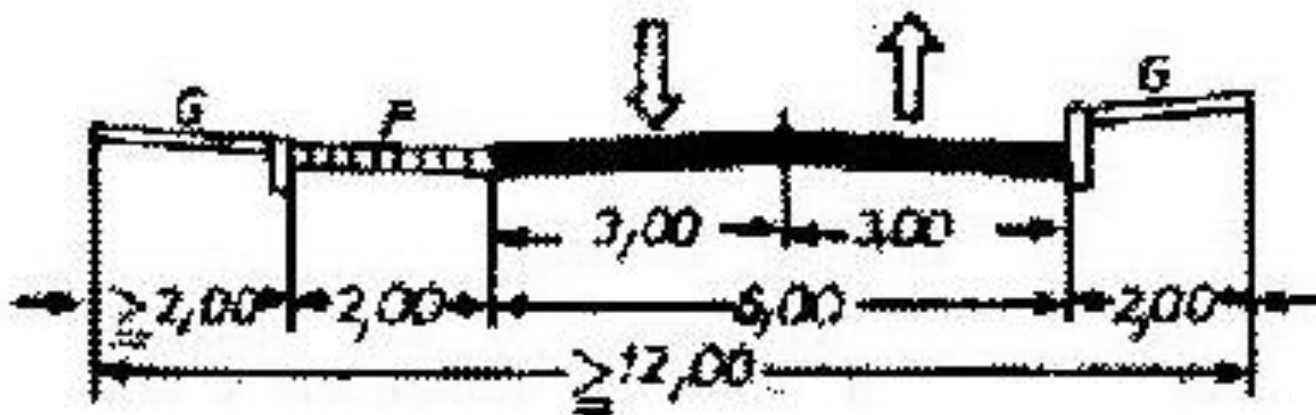


مقطع عرضی

خیابان فرعی (سازمان ترافیک تهران)

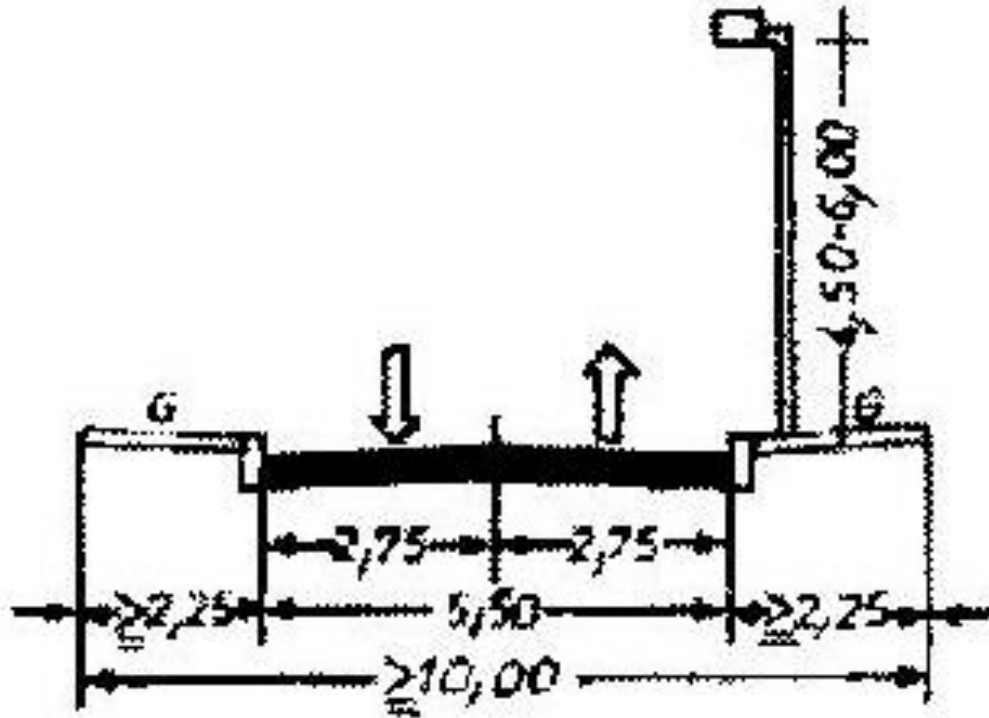
اسم	خیابان فرعی Local Street/Anlieger Strasse
اسمهای مترادف	خیابان محلی - دسترسی محلی - فرعی مسکونی - کوچه بن باز
عملکرد خیابان	۱ - دسترسی مستقیم به کاربرهای مسکونی و خدمات وابسته. ۳ - ارتباط بین واحدهای همجوار.
سرعت طرح (سرعت پیش بینی شده)	طبق ضوابط فنی
حد اکثر سرعت مجاز	۳۰ کیلومتر در ساعت
تعداد خطوط هر جهت حرکت	۱ تا ۲ نوار عبوری
حداقل عرض سواره‌رو در هر جهت حرکت	۲/۷۵ متر در پلک نوار عبور
حداکثر شیب طولی	۱۰ درصد (در شرایط خاص تا ۱۲ درصد)
عرض خیابان	۱۰ متر (۵/۵ متر سواره‌رو به اضافه ۲ x ۲/۲۵ متر)
نوع کنیری زمینهای مجاور	مسکونی (تا حداکثر ۱۸۰ درصد تراکم) و خدمات وابسته
نحوه خروج از شبکه یا ورود به آن	از طریق طرح هندسی تقاطع
امکان دسترسی به کاربرهای شهری پیرامونی	به طور مستقیم
نوع تقاطع‌ها	همسطح
فاصله تقاطع‌ها از یکدیگر	۱۰۰ متر (به دلایل فنی شهرسازی می‌تواند در حد ± ۵۰ متر تغییر کند)
امکان دور زدن (تغییر جهت حرکت رفت و برگشت)	وجود دارد
سیستم‌های مجاز به استفاده از شبکه	وسائط نقایه سبک و بارکدهای شهری (تا دو محور)
امکان ایجاد ایستگاه اتوبوس	مجاز نیست
امکان پارکینگ حاشیه‌ای و ترفاف	مجاز است (در صورت عدم امکان تأمین قانونی پارکینگ در واحد مسکونی)
چراغ راهنمایی	-
عبور ترافیکی پیاده از عرض خیابان	مجاز است
امکان عبور ترافیک پیاده در حریم خیابان	در پیاده‌رو وجود دارد
ورود موتور سیکلت	مجاز است
ورود دوچرخه	مجاز است
پارکینگ اضطراری	-
عوامل جداکننده (نوار میانی)	-

مقاطع عرضی خیابان فرعی



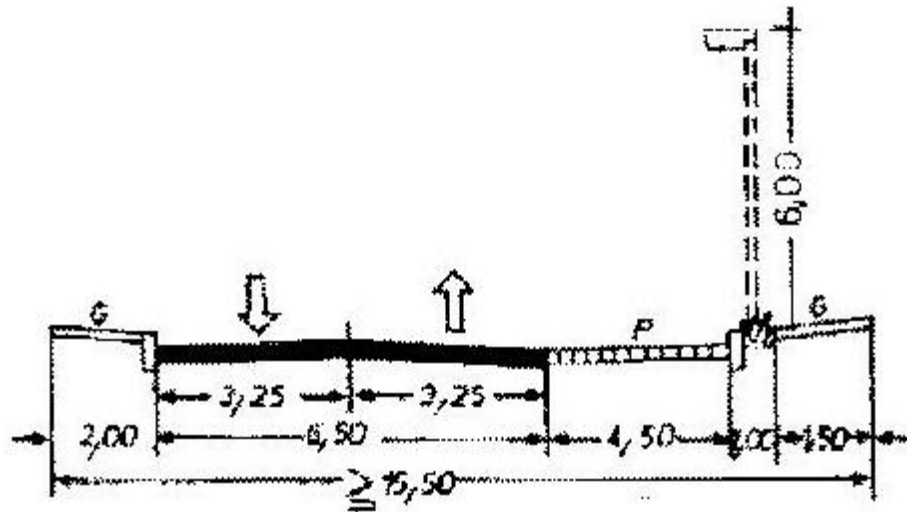
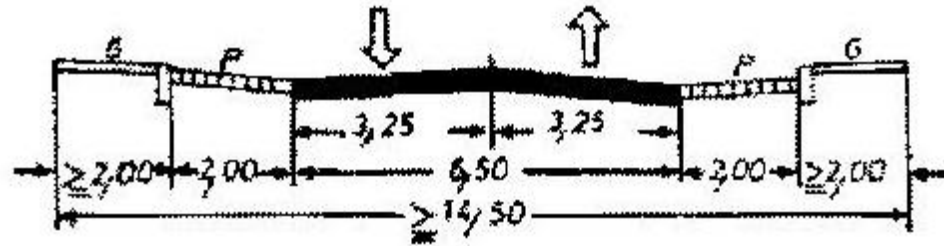
G پاندره
F پلوینگی

مقاطع عرضی خیابان فرعی



G پهنه
P. پلوینگ

مقاطع عرضی خیابان فرعی



G پیمانرو
P. پلوینگ

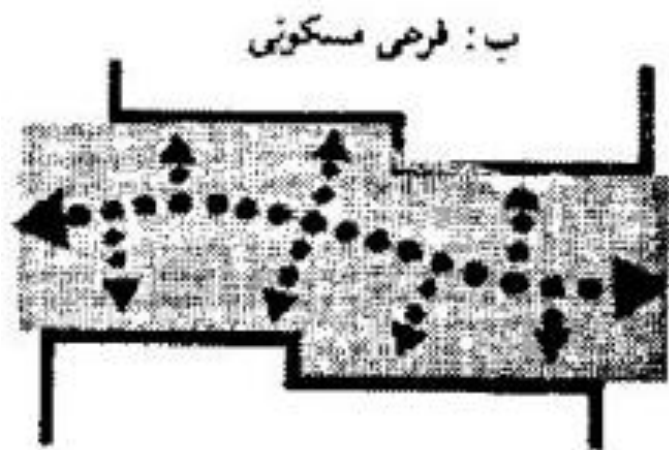
فعالیت‌هایی که در خیابان مسکونی رخ می دهند



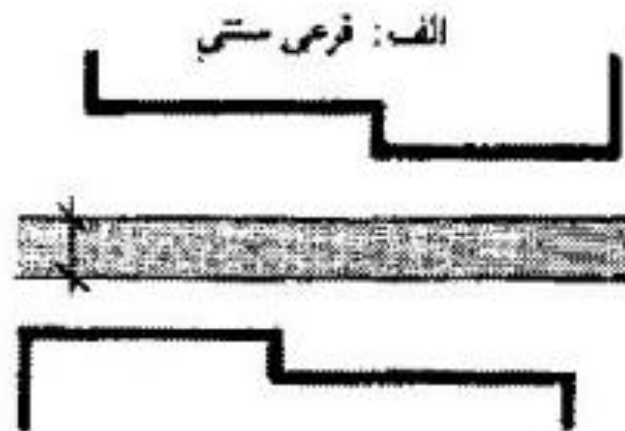
- دسترسی به واحدهای مسکونی
- فعالیت‌های اجتماعی



مقایسه نحوه طراحی یک خیابان فرعی سنتی و یک خیابان فرعی مسکونی

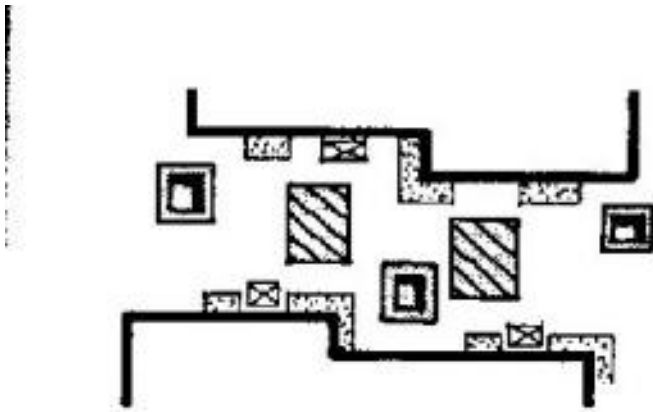


۱ - تعیین مسیرهای عابر پیاده

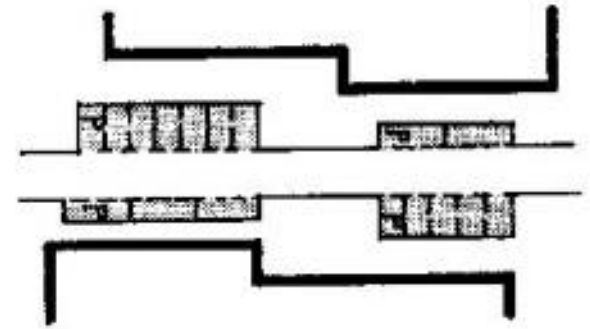


۱ - تعیین ابعاد و مسیریابی یاند سواره

مقایسه نحوه طراحی یک خیابان فرعی سنتی و یک خیابان فرعی مسکونی

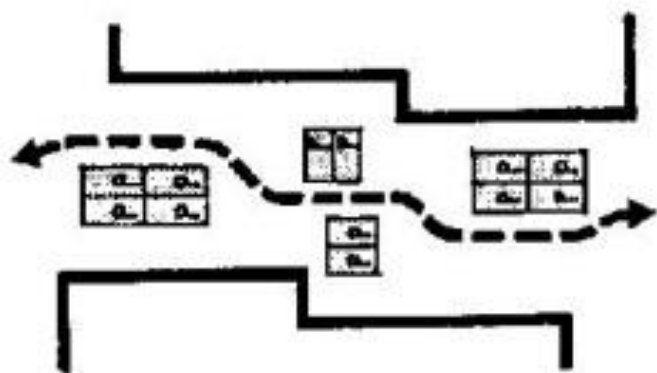


۲ - انتخاب و تعیین محل استقرار مبلمان شهری و بررسی امکانات برای بهره‌وری بیشتر.

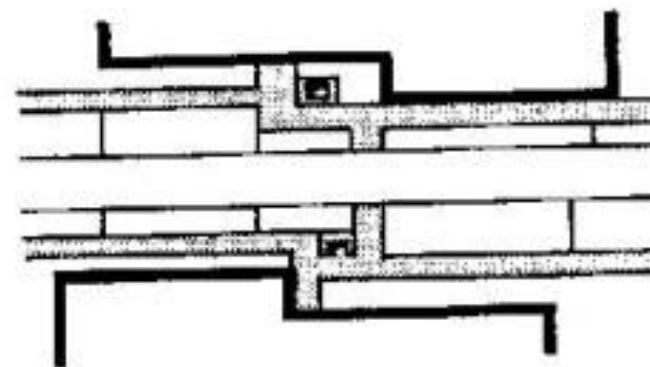


۲ - نحوه قرارگیری پارکینگ‌ها

مقایسه نحوه طراحی یک خیابان فرعی سنتی و یک خیابان فرعی مسکونی

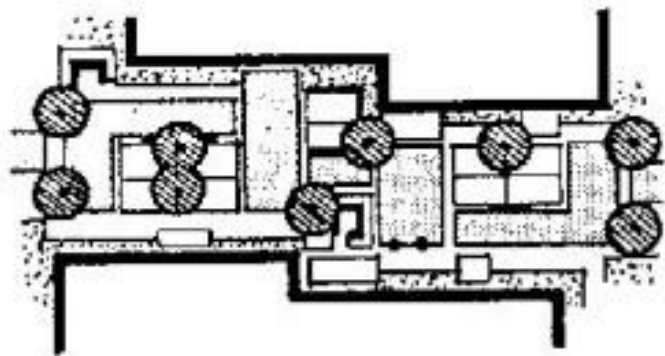


۳ - تعیین نوار حرکت سواره و محل پارکینگ‌ها

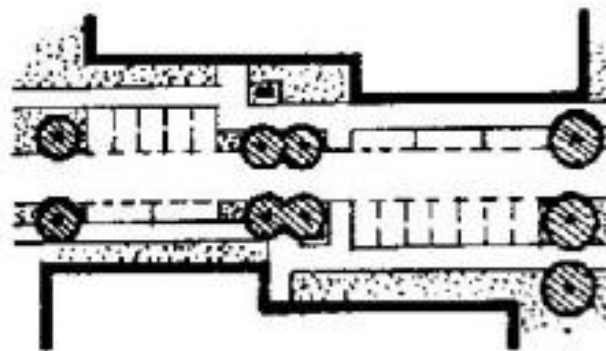


۳ - تعیین ابعاد و قرارگیری پیاده‌روها،
محل نشستن و بازی کودکان

مقایسه نحوه طراحی یک خیابان فرعی سنتی و یک خیابان فرعی مسکونی

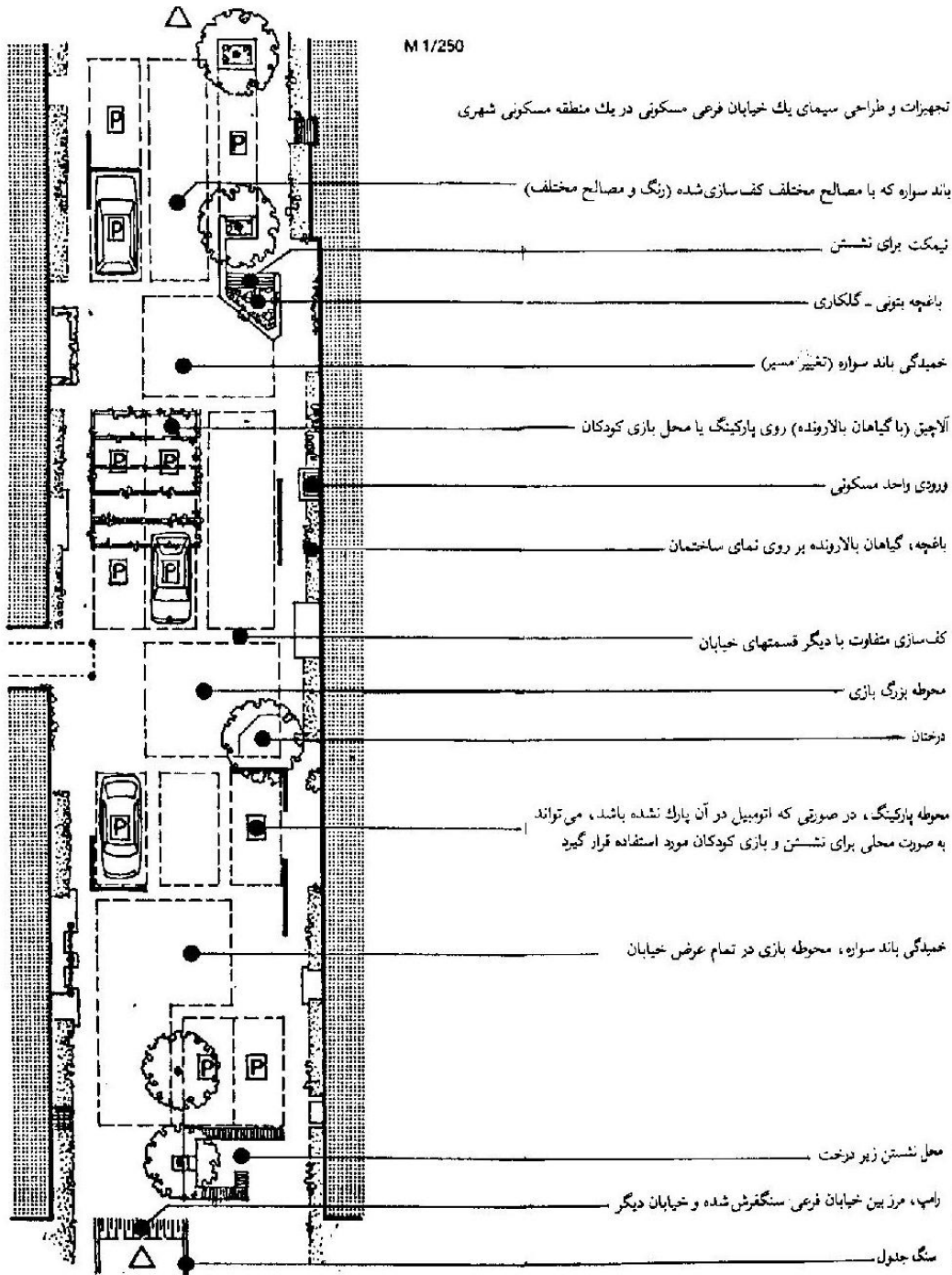


۴ - شکل و فرم دادن به فضاها، تقسیم‌بندی سطوح خیابان، انتخاب مصالح، درختان و جزئیات مربوط به مبلمان شهری.



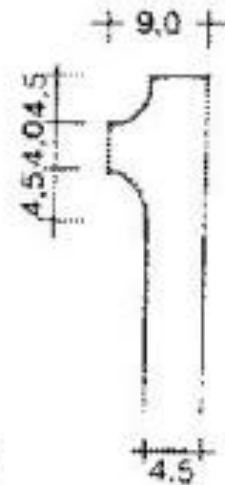
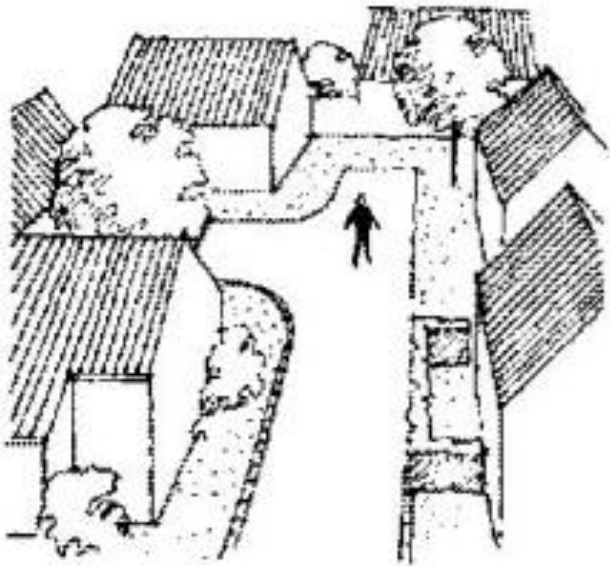
۴ - آرایش خیابان توسط درختان و سطوح فضای سبز

اجزا تشکیل دهنده یک خیابان مسکونی



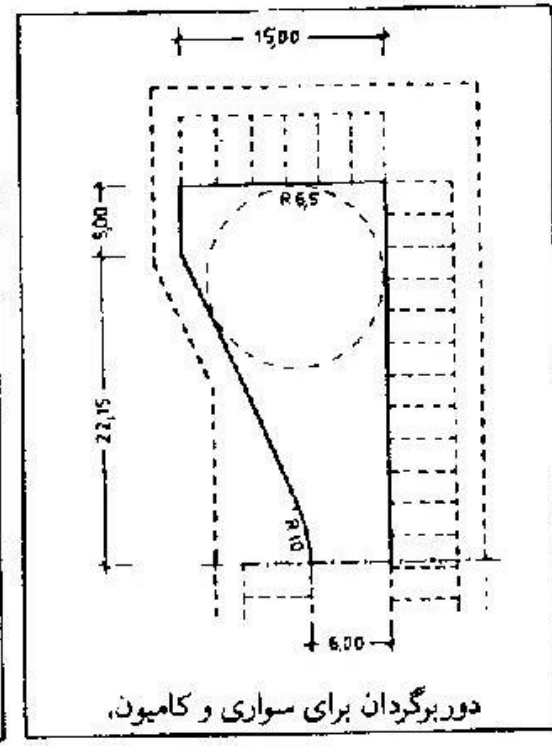
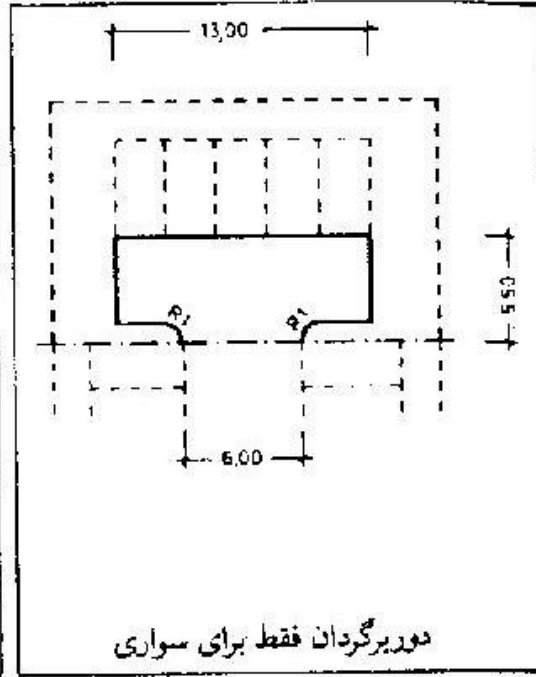
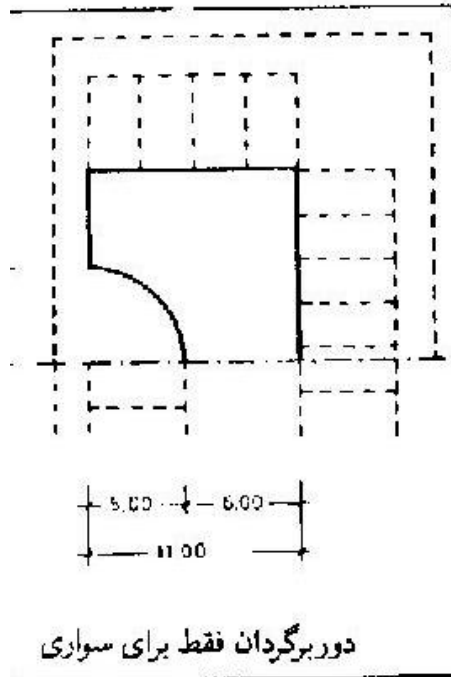
دوربرگردان چکشی شکل

این فرم دوربرگردان به مساحت کمی نیاز داشته و فرم آن با بناهای اطراف به صورت مطلوبی مطابقت خواهد نمود. این فرم برای فرعی های مسکونی و فرعی های سنتی مناسب است.

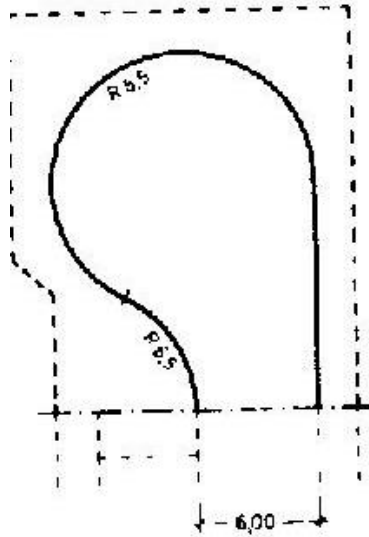


ابعاد برای سواری -

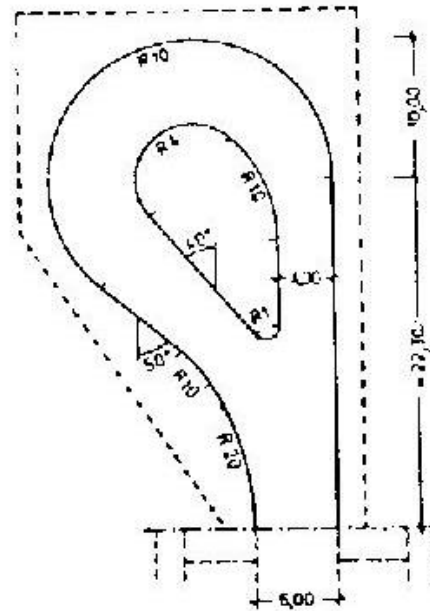
دوربرگردان چکشی شکل



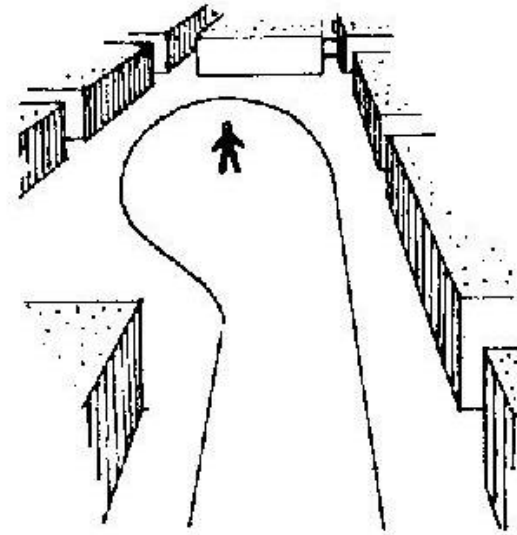
دوربرگردان دایره ای شکل



فقط برای سواری

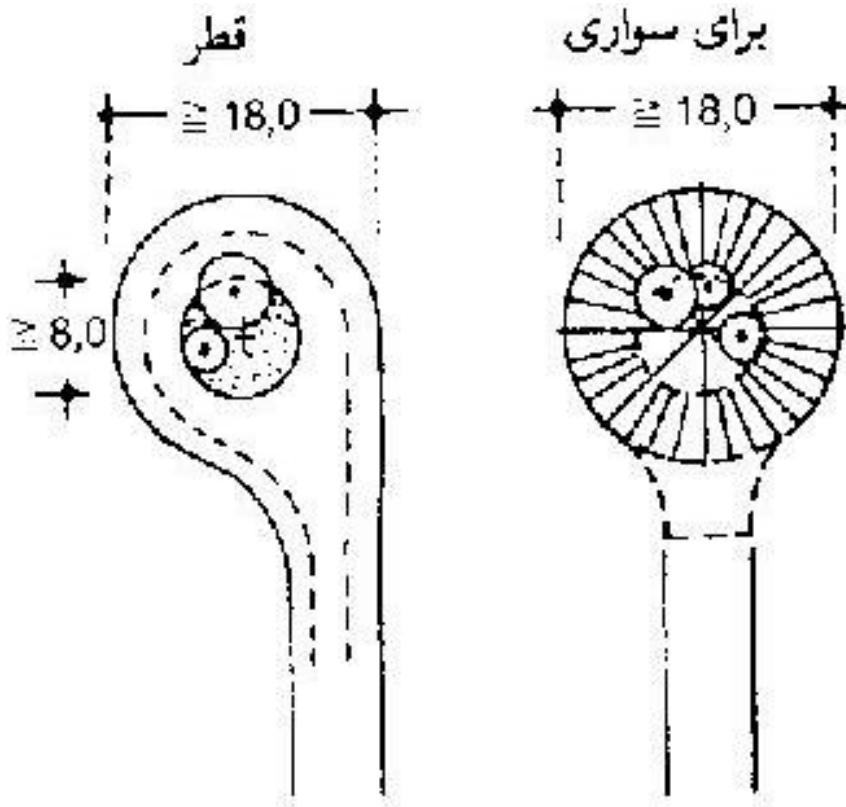


برای سواری و کامیون



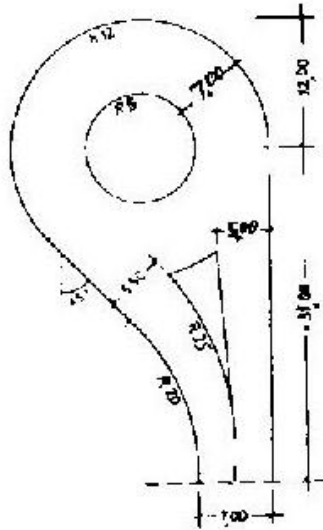
در دوربرگردان دایره‌ای شکل بزرگ، با قطر بزرگتر از ۱۵ متر، اگر بناهای محصورکننده کم ارتفاع باشند، به تناسب و مقیاس فضا لطمه می‌زند.

دوربرگردان دایره ای شکل

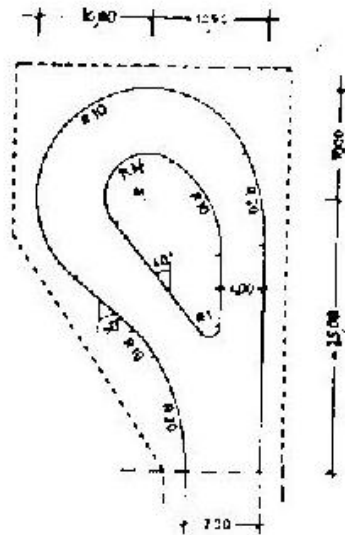


در مسیر حرکت مستقیم دور زدن در حین حرکت امکان پذیر است .
جزیره گلکاری شده وسط قوس ، تقسیم بندی سطوح دوربرگردان را با ابعاد
مناسی امکان پذیر می سازد و بدین طریق می توان برای زیباسازی محیط
از آن استفاده نمود .

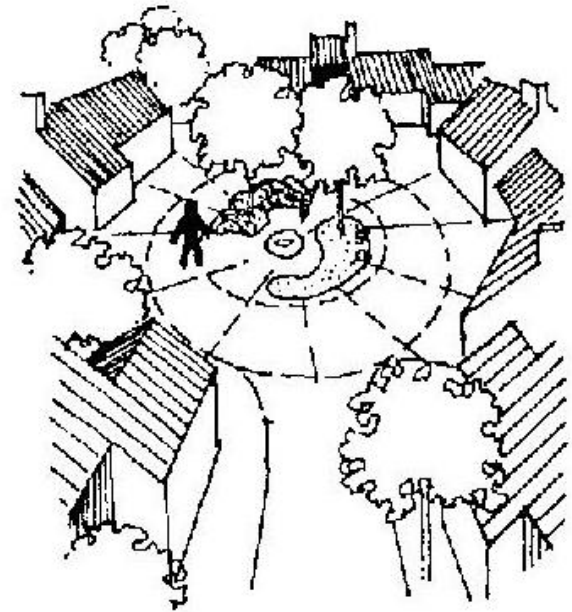
دوربرگردان دایره ای شکل



دوربرگردان قوسی شکل در منطقه صنعتی.



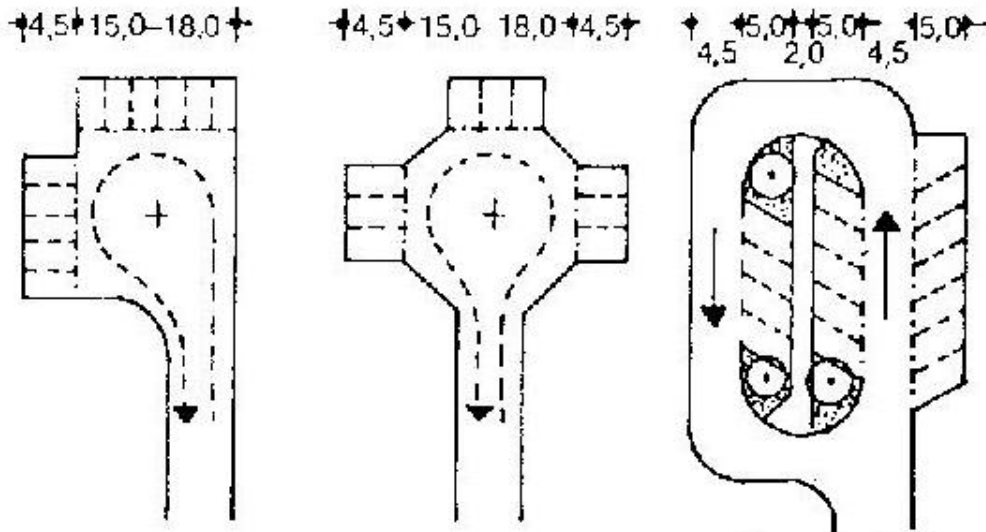
دوربرگردان قوسی شکل در منطقه تجاری و صنعتی سبک.



طراحی يك دوربرگردان قوسی شکل که همزمان به صورت محل بازی کودکان و محل نشستن همسایگان مورد استفاده قرار می گیرد.

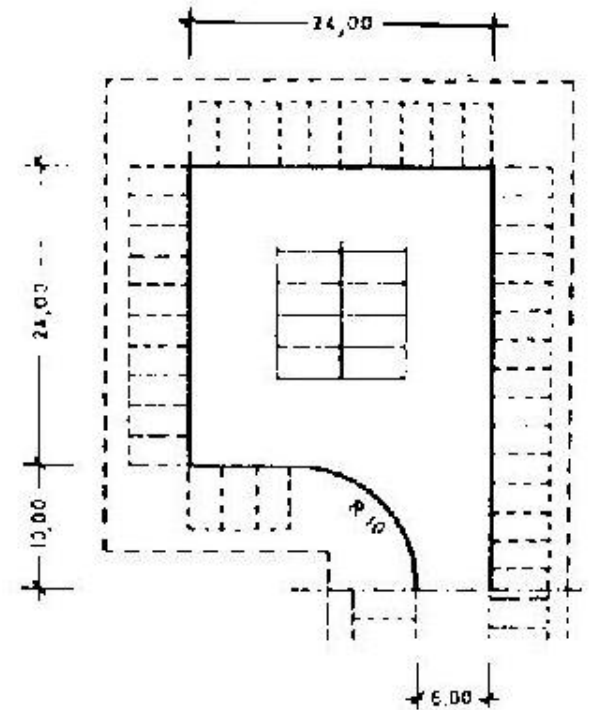
دوربرگردان با پارکینگ

دوربرگردان با پارکینگ



در مسیر حرکت مستقیم دور زدن در حین حرکت امکان پذیر است. با طراحی پارکینگ در دوربرگردان می توان از پارک وسائط نقلیه در محوطه دوربرگردان جلوگیری نمود.

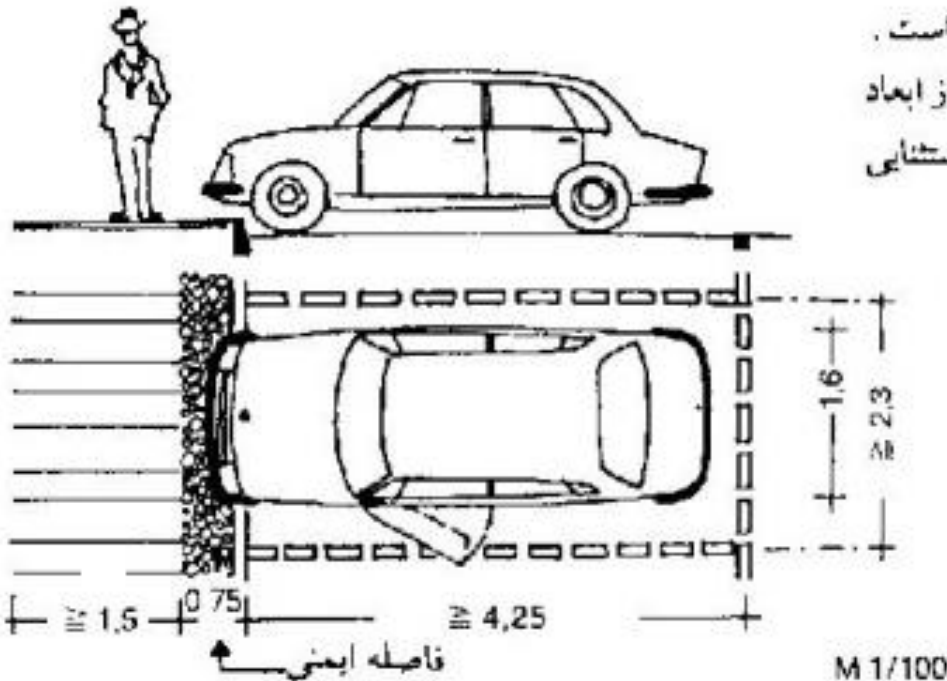
دوربرگردان قوسی شکل در ارتباط با محلهای پارکینگ.



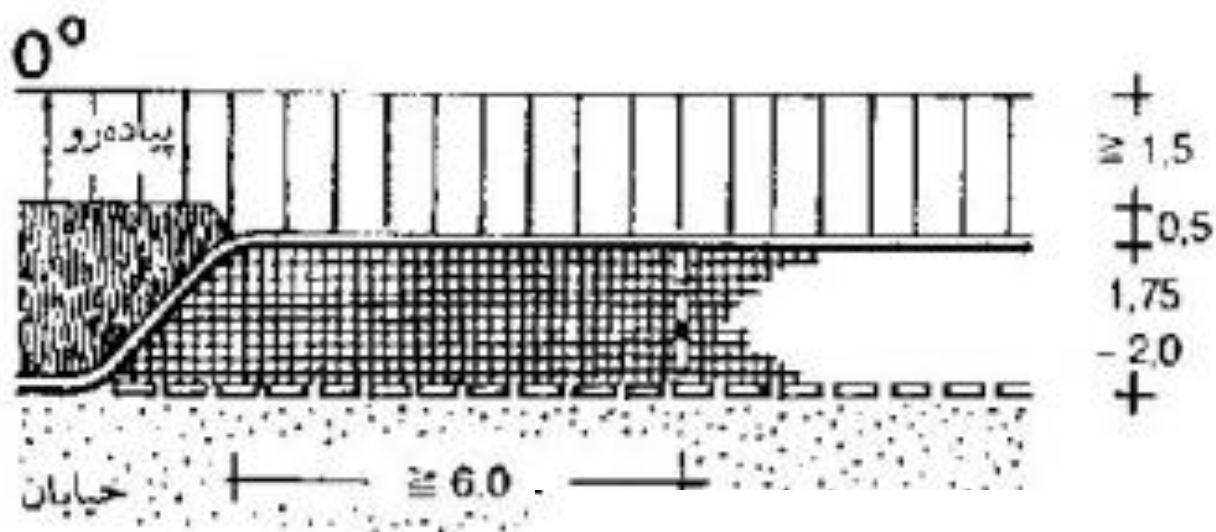
پارکینگ و دوربرگردان برای سواری و کامیون.

پارکینگ وسایط نقلیه

مبنای محاسبه: ابعاد يك اتومبیل اروپایی با ظرفیت متوسط است. ارقام داده شده، حداقل ابعاد می باشد و محاسبه با ارقامی بیش از ابعاد داده شده از نظر صرفه جویی در هزینه و سطوح فقط در موارد استثنایی مجاز است. فاصله ایمنی باید حتماً رعایت گردد.

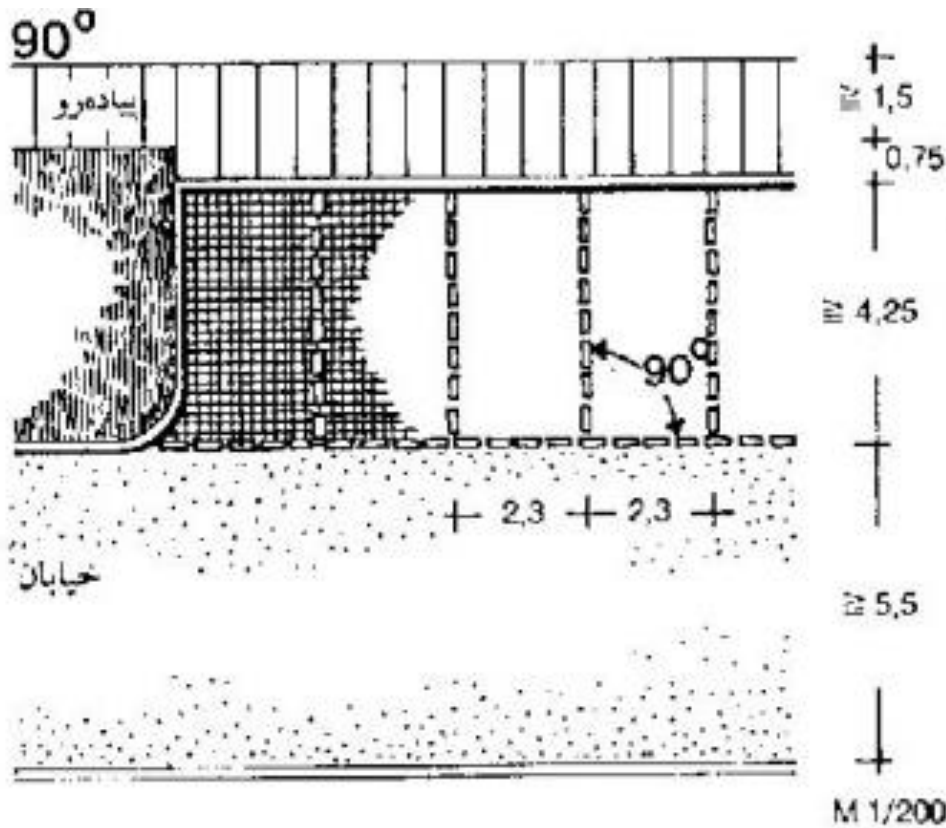


پارکینگ وسایط نقلیه



پارکینگ با آرایش طولی : زاویه با باند سواره 0°
 تعداد محل توقف نسبت به طول (طول خیابان) نامناسب بوده و
 وابسته به جهت حرکت باند سواره است (پارک اتومبیل برای رانندگان
 مبتدی مشکل خواهد بود).
 این نوع پارکینگ مناسب و قابل استفاده برای خیابانهای باریک و
 کم عرض و فرعی های مسکونی می باشد.

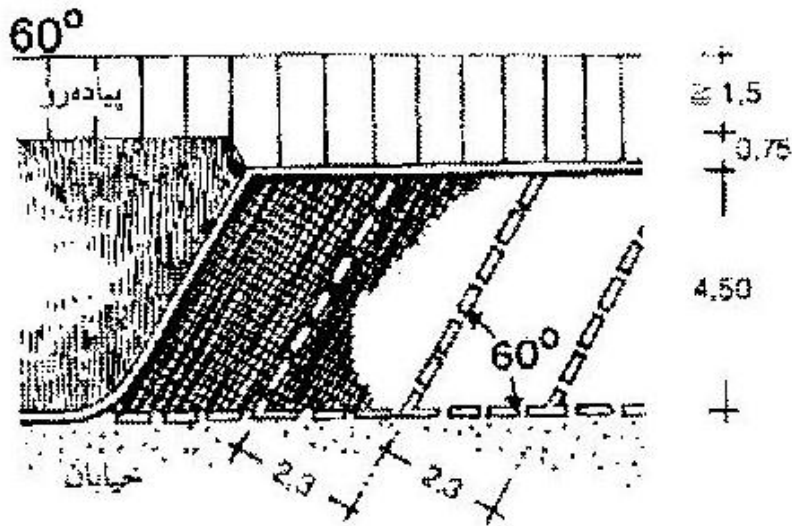
پارکینگ وسایط نقلیه



پارکینگ با آرایش عمودی: زاویه با باند سواره 90°
 تعداد محل توقف نسبت به طول خیابان بسیار مناسب بوده و وابسته
 به جهت حرکت باند سواره نیست (ورود و خروج به محل توقف از هر دو
 جهت باند سواره به صورت مطلوبی امکان پذیر است)
 محدودیت: خروج از محل توقف و ورود به خیابان در ترافیک روان
 مشکل است.

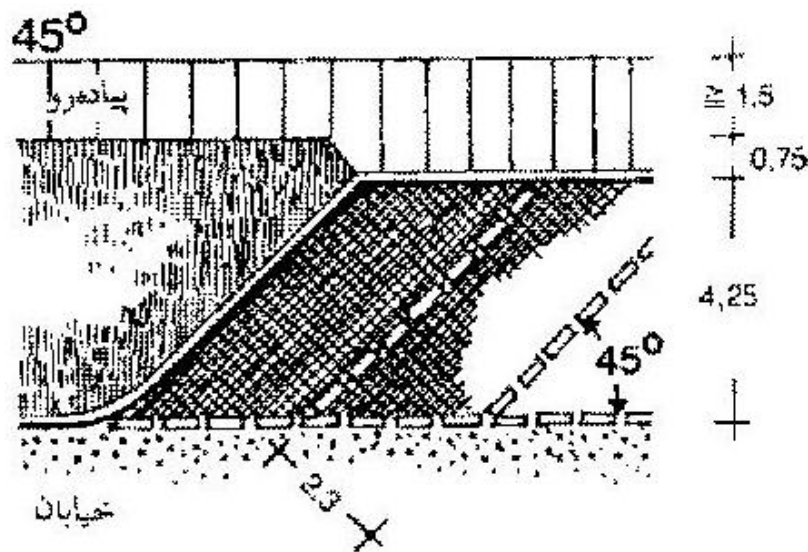
مناسب و قابل استفاده برای:
 کلیه خیابانهای که عرض آنها بزرگتر و یا مساوی $5/50$ متر است.
 فرعی های مسکونی.
 پارکینگ های جمعی

پارکینگ وسایط نقلیه



پارکینگ با آرایش مایل : زاویه با باند سواره 60°
 تعداد محل توقف نسبت به طول خیابان مناسب بوده و وابسته به جهت حرکت باند سواره است (ورود و خروج به محل توقف در جهت حرکت باند سواره به صورت مطلوب امکان پذیر است).
 مناسب و قابل استفاده برای :
 خیابانهای یکطرفه .
 خیابانهایی که امکان توقف در دو طرف باند سواره وجود نداشته باشد .
 (پارکینگ های جمعی).

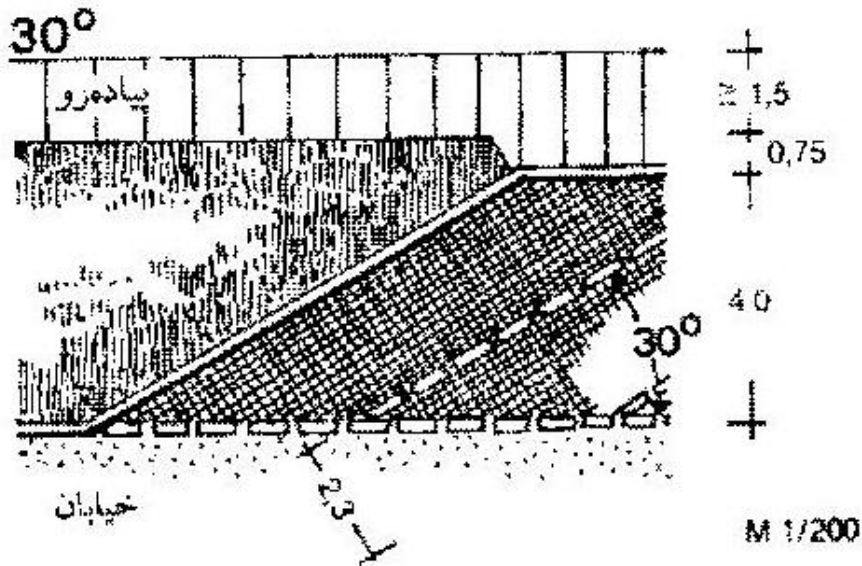
پارکینگ وسایط نقلیه



پارکینگ با آرایش مایل: زاویه یا باند سواره ۴۵°
 تعداد توقف نسبت به طول خیابان نسبتاً مناسب، و وابسته به جهت حرکت باند سواره است (ورود و خروج به محل توقف فقط در جهت حرکت باند سواره به صورت مطلوب امکان پذیر است).

مناسب و قابل استفاده برای:
 خیابانهای یکطرفه با عرض کم.
 خیابانهایی که امکان پارکینگ در دو طرف خیابان موجود باشد.
 (پارکینگ های جمعی)

پارکینگ وسایط نقلیه

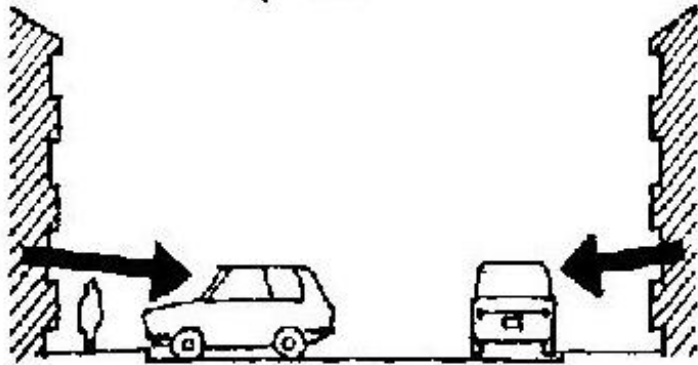


پارکینگ با آرایش مایل : زاویه با باند سواره ۳۰°
 تعداد محل توقف نسبت به طول خیابان نامناسب، و وابسته به جهت حرکت باند سواره است. (ورود و خروج به محل توقف فقط در جهت حرکت باند سواره به صورت مطلوب امکان پذیر است).

مناسب و قابل استفاده برای :
 خیابانهای یکطرفه و بسیار کم عرض .
 پارکینگ های جمعی که دارای محوطه تنگ برای مانور باشند .

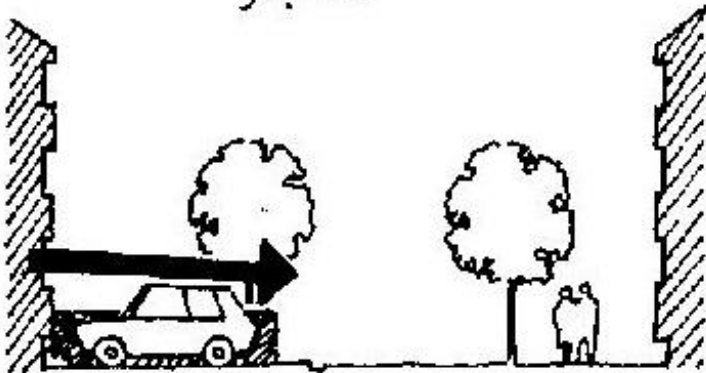
نحوه استقرار پارکینگ عمومی در فضای خیابان

نامناسب



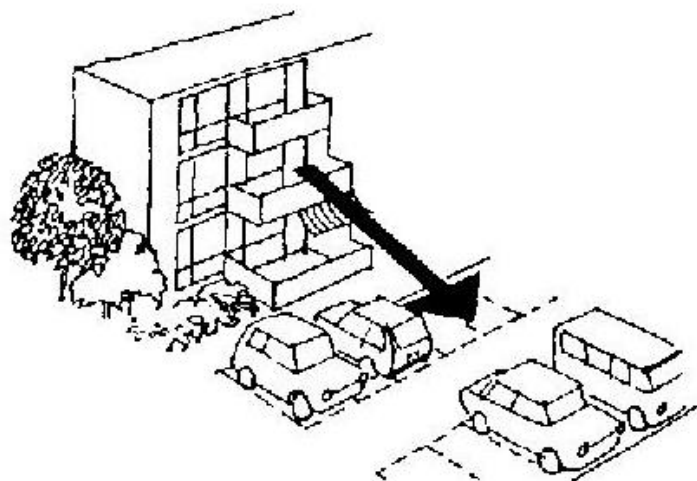
میدان دید آپارتمان‌ها به فضای خیابان، به علت پارک وسائط نقلیه بسته می‌باشد.

مناسب‌تر



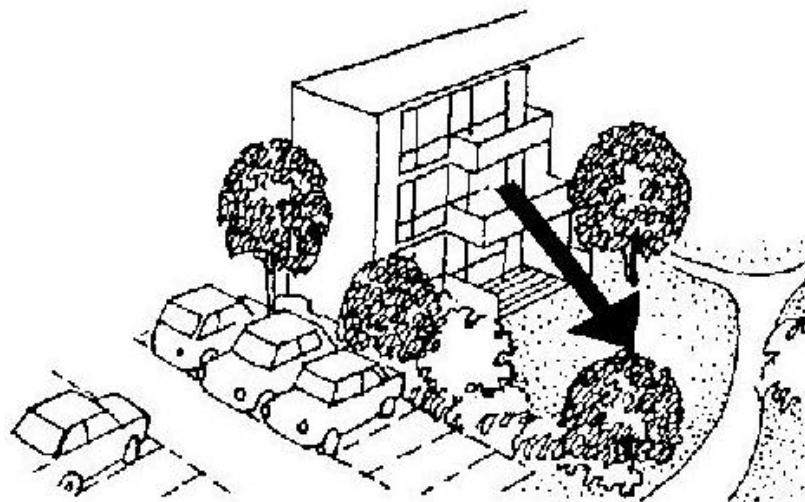
میدان دید واحدهای مسکونی، به فضای خیابان باز بوده و دید از بالای اتومبیل پارک شده مقدور است.

نحوه استقرار پارکینگ عمومی در فضای خیابان



نامناسب

میدان دید واحدهای مسکونی، به سمت وسائط نقلیه متوقف شده در پارکینگ جمعی بلوک آپارتمانی است.



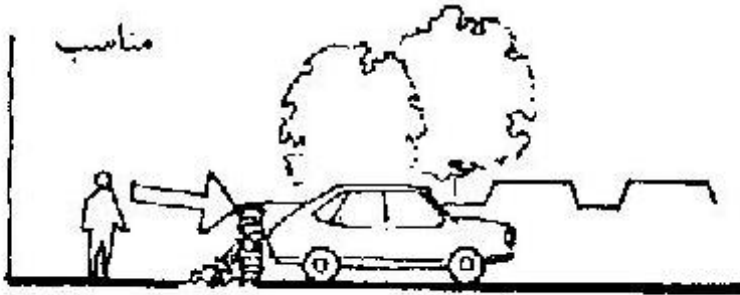
مناسب

میدان دید واحدهای مسکونی، به سمت فضای سبز و باغچه بلوک آپارتمانی است.

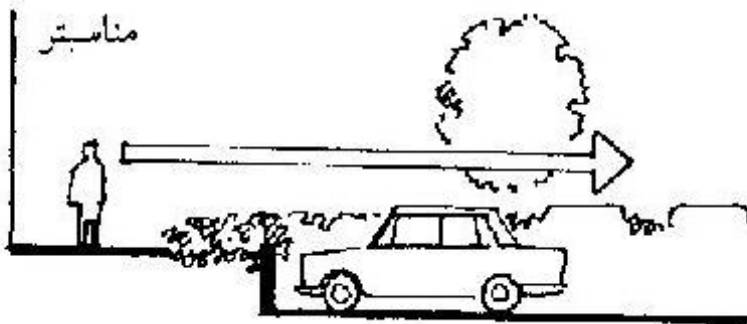
نحوه استقرار پارکینگ عمومی در فضای خیابان



میدان دید مستقیماً به سمت وسیله نقلیه پارک شده
قرار گرفته.

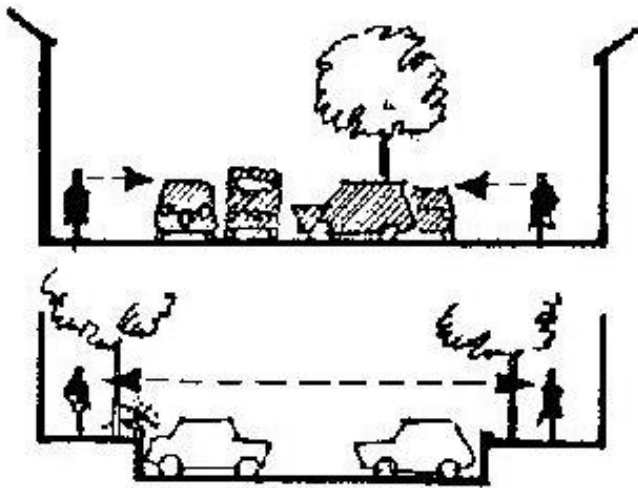


حفاظ گیاهی (شمشاد) برای جلوگیری از دید
مستقیم.



محوطه پارکینگ نسبت به سطوح دیگر در حدود
یک متر پایین تر قرار گرفته.

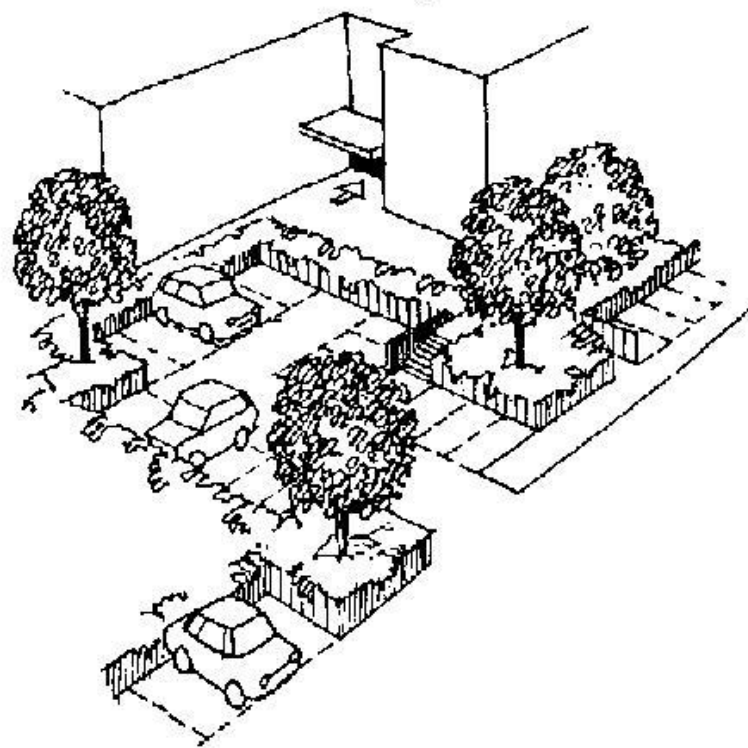
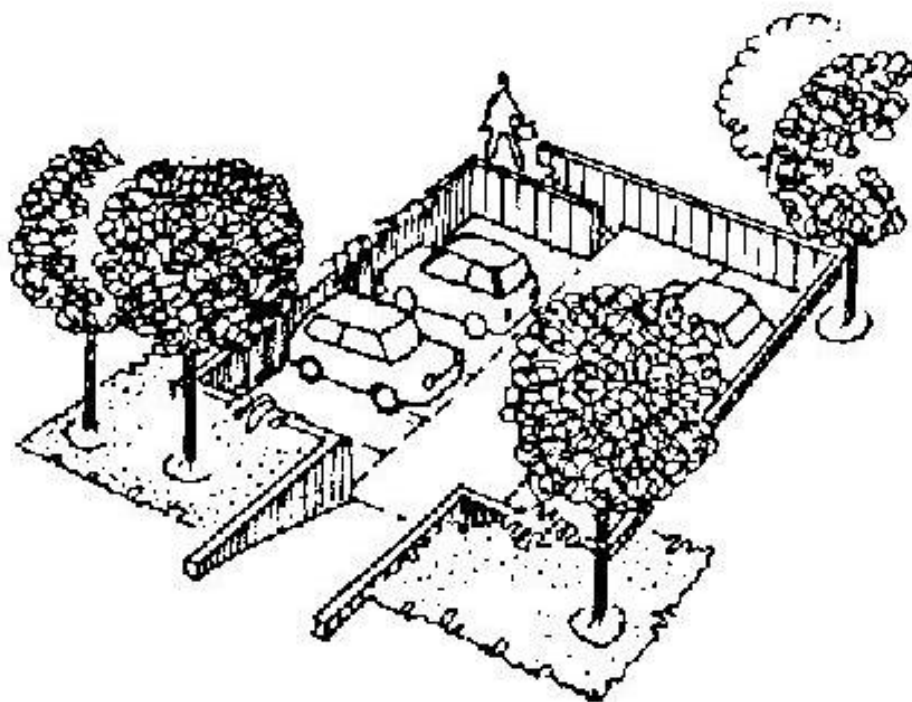
نحوه استقرار پارکینگ عمومی در فضای خیابان



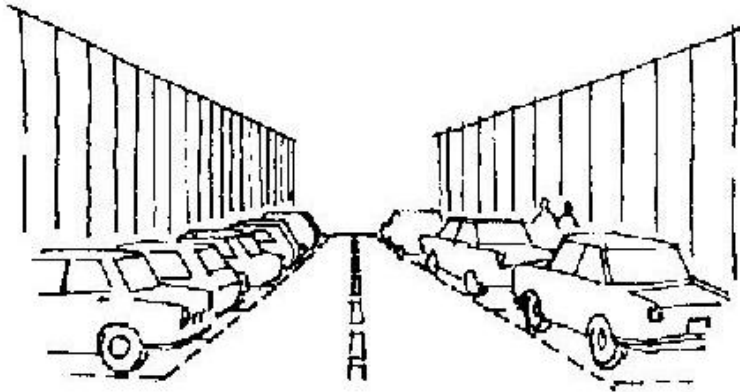
اتومبیل‌های متوقف شده
جلوی میدان دید را سد
کرده‌اند.

با قرار گرفتن پارکینگ عمومی، یک متر گودتر از سطح
زمین، جلوی میدان دید آزاد شده و بجای منظره زشت
اتومبیل‌های متوقف شده در پارکینگ، تناسب فضاها و
ابعاد و فرم خیابان و محیط اطراف مشخص گردیده
است.

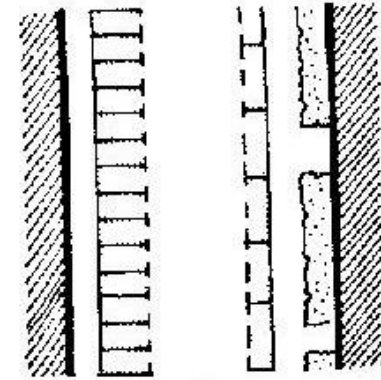
نحوه استقرار پارکینگ عمومی در فضای خیابان



نحوه استقرار پارکینگ عمومی در فضای خیابان

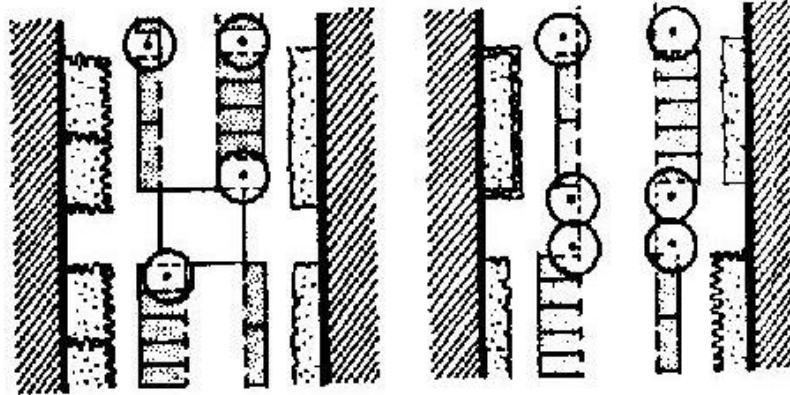


سیمای



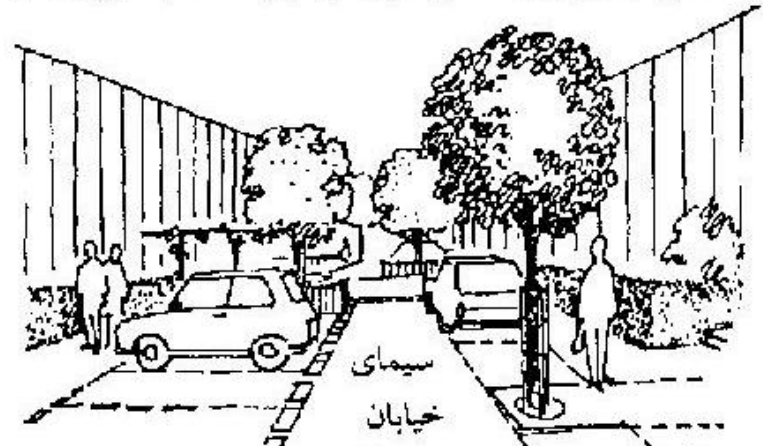
پلان

خیابان اصلی و نوار پارکینگ سرتاسری در دو طرف حاشیه خیابان: فضای خسته‌کننده و بی‌روح.



پلان

پلان



سیمای
خیابان

خیابان فرعی مسکونی با پارکینگ‌های متنوع و فضایی
باروح دلپذیر.