

# کارگاه

استان:  
دکتر محمد رضا یزدان پناه

## کارگاه ۳

پروژه کانسی

### دانشجویان:

سارا جوانی

فاطمه سادات مدنی

پرینسا پروین

مهسا کاشانی

امیر مهدی سلطانی

# مردم در مدار

جلد اول

سال ۱۴۰۱-۱۴۰۲



KHARAZMI UNIVERSITY  
دانشگاه خوارزمی

اول  
بخش

مطالعات ترافیکی

اول



KHARAZMI UNI  
دانشگاه خوارزمی

- بلوار میرداماد یکی از نماد های معروف محله داودیه است که محدوده مورد بررسی ما در این بخش از پروژه مربوط به بلوار میرداماد می باشد. ابتدا مختصراً به آشنایی با محله داودیه که بلوار میرداماد در آن واقع شده است و سابقه ای دیرینه دارد، می پردازیم و سپس با بلوار میرداماد آشنا می شویم.

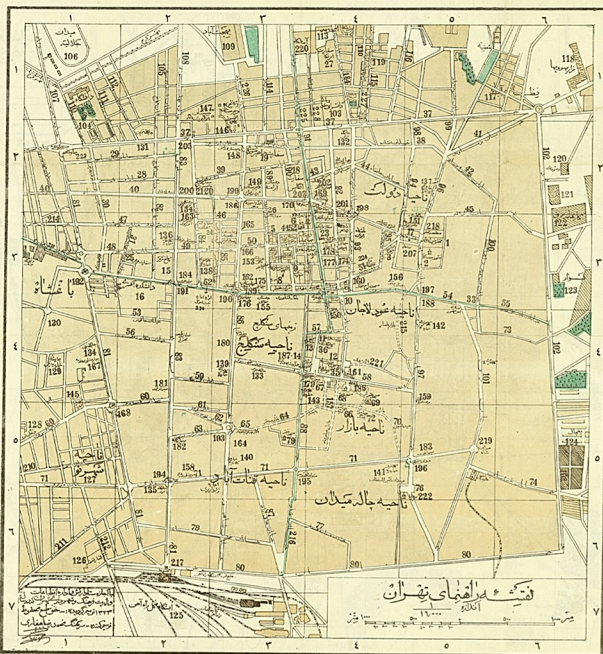
- محله داودیه بر اساس مالک اراضی این محله (میرزا داوود خان که پسر میرزا آقاخان نوری صدر اعظم بود و این اراضی توسط وی خریداری شد) نامگذاری شد. نام محله قبل از آن محله ارغوانیه نام داشت و بعد ها به دلیل ذکر شده داودیه نام گرفت. در طی زمان بسیاری از تپه های جنگلی که از گذشته در محله وجود داشته است از بین رفته و تبدیل به اراضی مسکونی شده است. همچنین امروزه محله از نظر ساخت و ساز از تراکم بالایی برخوردار است و به دلیل وجود مراکز خدماتی موجود در محدوده و افزایش بی رویه کاربری های فعالیتی، مشکلات تردد و توقف در معابر اصلی و فرعی از مسائل مورد توجه در محله می باشد.



عکس شماره ۱-۱-۱ (قدیمی ترین عکس موجود از بلوار میرداماد کنونی مربوط به سال ۱۳۴۸) در این زمان صفاح عبور افراد و چارپایان بوده و جزو بافت روستایی بوده و جزو خیابان های شهر تهران نبوده است)) (منبع [www.amlakpaytakht.com](http://www.amlakpaytakht.com))

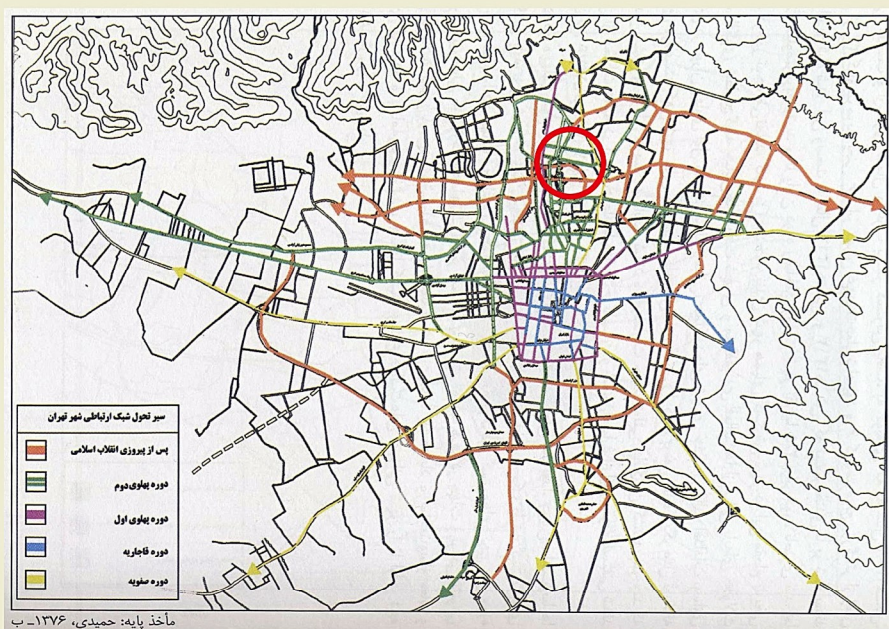
- زمان ساخت بلوار میرداماد مربوط به دوران حکومت پهلوی دوم است و نام بلوار در گذشته، بلوار پهلوی یا ششم بهمن بوده است. از مهم ترین دلایل احداث این بلوار، امکان دسترسی و اتصال روستای ونک به روستای قلهک در گذشته بوده است. همچنین این بلوار در زمان پهلوی، آبادی هایی چون دروس و چالهرز و ضرابخانه را به روستای ونک وصل می کرده است.

- با توجه به تصویر شماره (۱-۱-۲) که مربوط به نقشه شهر تهران در سال ۱۳۲۳ می باشد، شهر تهران تا محدوده بلوار میرداماد گسترش و توسعه پیدا نکرده است و آثاری از شکل گیری محدوده میرداماد مشاهده نمی شود.



عکس شماره ۱-۱-۲ (نقشه غفاری، ۱۳۲۳)

- در تصویر شماره (۱-۱-۳) سیر تحول شبکه ارتباطی شهر تهران در دوره های مختلف نشان داده شده است. بلوار میرداماد در محدوده دایره قرمز نمایش داده شده است که نشان می دهد این بلوار در زمان پهلوی دوم احداث شده است. (ماخذ: کتاب طرح و برنامه های شهرسازی. دکتر مصطفی بهزادفر)



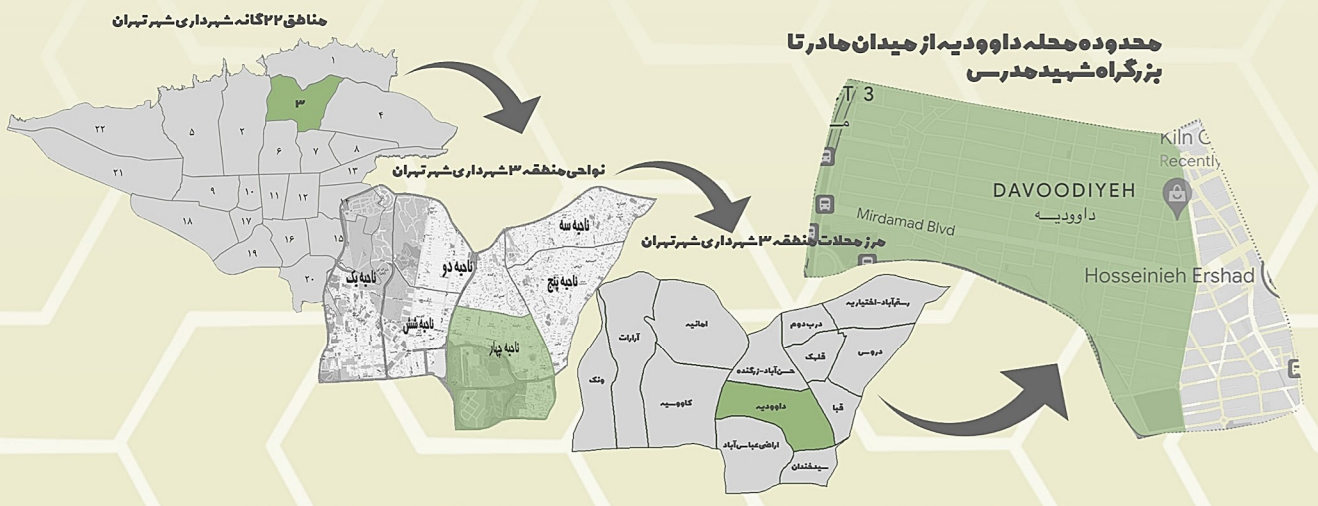
عکس شماره ۱-۱-۳ (سیر تحول شبکه ارتباطی شهر تهران در دوره های مختلف)



- نام گذاری این بلوار بعد از دوران انقلاب، به نام میر برهان الدین محمد باقر استر آبادی معروف به میرداماد، فیلسوف و فقیه دوره صفویان و از ارکان مکتب فلسفی اصفهان است.

- بلوار میرداماد بلواری شرقی- غربی با طول ۳/۳ کیلومتر و یکی از معابر شریانی شهر تهران می باشد که از شرق به خیابان شریعتی و از سمت غرب به خیابان ولیعصر منتهی می شود. برخی راه های اصلی متقاطع با این بلوار عبارتند از: بزرگراه مدرس، خیابان مصدق و در بخش شرقی نیز بلوار از میدانی به نام میدان مادر می گذرد.

- موقعیت بلوار میرداماد و محدوده مداخله پروژه در تصاویر شماره (۱-۱-۴) در شهر تهران، منطقه و ناحیه و محله نمایش داده شده است.



عکس شماره ۱-۱-۴ (جغرافیای محدوده (به اصطلاح، نقشه میخ تا مرز))



مجموع تصاویر شماره (۱-۱-۶) برخی کاربری های مهم موجود در بلوار میرداماد را جهت آشنایی بیشتر با این بلوار نشان می دهد.



ساختمان رز میرداماد



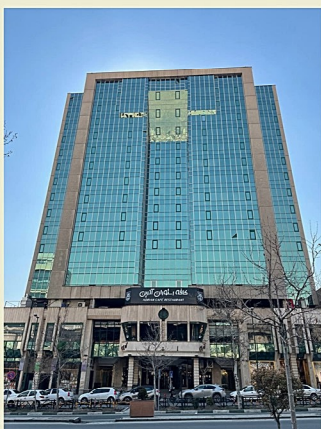
بانک مرکزی ایران



شرکت چینا



آتش نشانی (ایستگاه ۱۱۶)



پاژ آیرین



مجد الغدير



پاچ بترین میر داماد



مجموعه تصاویر شماره ۱-۱-۶ (بعضی کاربری های شاخص حول محور میرداماد)

## حوزه مداخله

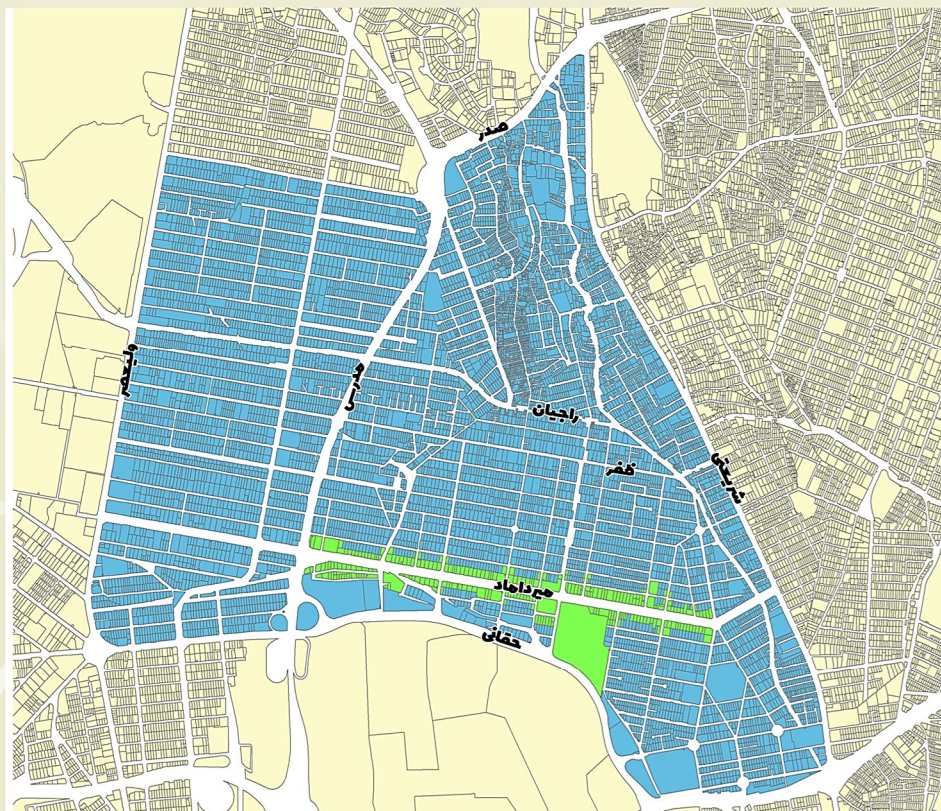
- در نقشه شماره (۱۴۰۱۱۲۰۵-ن ۳) (ارجاع به آلبوم نقشه ها)) و در تصویر (۱-۲-۱)، حوزه مداخله یا حوزه مورد مطالعه و بررسی نشان داده شده است. در این قسمت به بررسی و تحلیل مسائل در محور بلوار میرداماد از میدان مادر تا بزرگراه مدرس و پلاک هایی که در مجاورت با بلوار میرداماد قرار دارند می پردازیم.



عکس شماره ۱-۲-۱ (محدوده حوزه مداخله)

## حوزه بلافصل

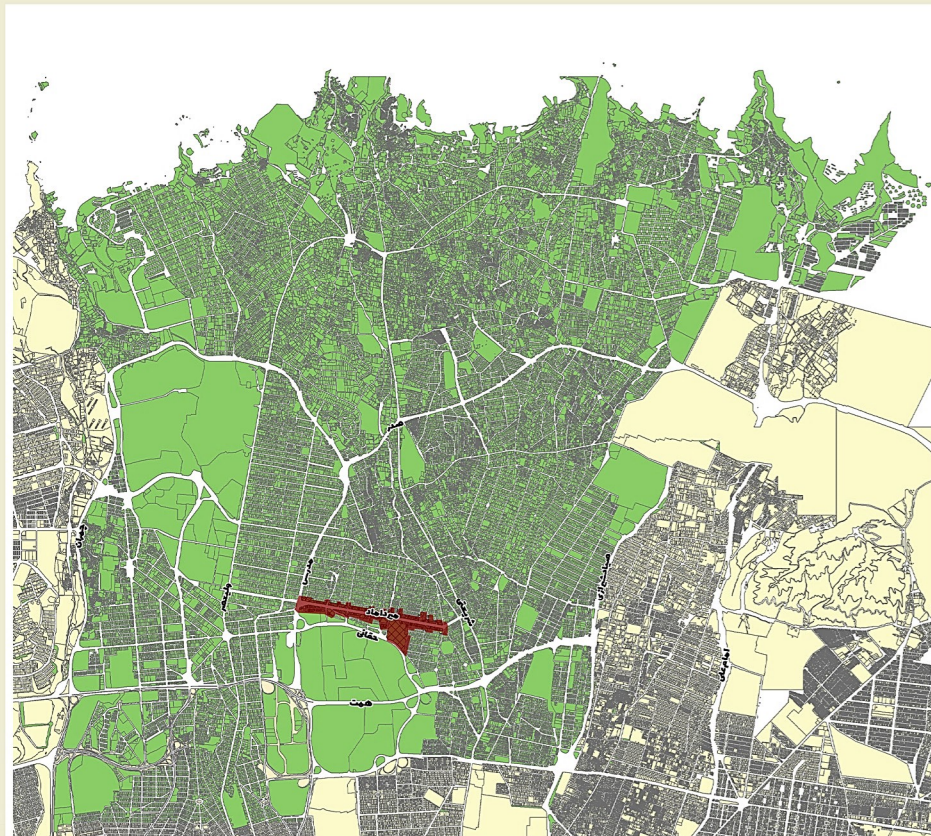
- در نقشه شماره (۱۴۰۱۱۲۰۵-ن ۲) (ارجاع به آلبوم نقشه ها)) و در تصویر (۱-۲-۲)، حوزه بلافصل نشان داده شده است که محدوده پیرامون حوزه مداخله می باشد و بر این حوزه تاثیر مستقیم گذاشته و دارای ارتباط مستقیم با این حوزه می باشد. دو حوزه مداخله و بلافصل دارای ارتباطی دو سویه با یکدیگر هستند و بر یکدیگر اثر می گذارند. محدوده حوزه بلافصل بلوار میرداماد از شمال به بزرگراه صدر، از جنوب به بزرگراه حقانی و از شرق به خیابان شریعتی و از غرب به خیابان ولیعصر ختم می شود.



عکس شماره ۱-۲-۲ (محدوده حوزه بلافصل)

## حوزه فراگیر

- در نقشه شماره (۵-۱۱۲۰۱۴۰- ن ۱) (ارجاع به آلبوم نقشه ها)) و در تصویر (۱-۲-۳)، حوزه فراگیر یا راهبردی با توجه به شاخص های مورد بررسی در این پروژه مانند در نظر گرفتن سطوح مختلف فعالیت، ترافیک و شرایط اجتماعی-اقتصادی مشخص و نمایش داده شده است. حوزه فراگیر نیز مانند حوزه بلافصل بر حوزه مداخله تاثیر می گذارد و از این حوزه تاثیر می پذیرد اما این تاثیرات به صورت غیر مستقیم هستند و ارتباطات این دو حوزه این به صورت مستقیم اتفاق نمی افتد. محدوده تاثیر حوزه مداخله و شعاع اثر گذاری آن با محدوده فراگیر مشخص می شود. در بلوار میرداماد محدوده حوزه فراگیر از شمال تا شمیرانات، از جنوب تا بزرگراه همت، از شرق تا بزرگراه صیاد شیرازی و از غرب تا بزرگراه چمران در نظر گرفته شده است.



عکس شماره ۱-۲-۳ (محدوده حوزه مداخله)

## ۱-۳ برداشت ترافیکی

در برداشت ترافیکی با مراجعه به خیابان های: تبریزیان، ظفر، سنجابی، نصیری، آقازاده فرد و بلوار میرداماد، در دو پیک صبح و شب، انواع وسایل نقلیه عبوری در دو بازه ده دقیقه ای شمارش شد و تعداد انواع وسایل نقلیه عبوری با تعداد سواره، هم سنگ شد. برای بدست آوردن ضرب آهنگ در هر بازه، عدد بدست آمده در ستون هم سنگ سواری را در عدد شش (برای بدست آوردن در یک ساعت) ضرب شده است. سپس با توجه به اطلاعات موجود برای هر یک از خیابان ها به محاسبه ظرفیت و بدست آوردن سطح سرویس پرداخته شد. اطلاعات فرآیند ذکر شده در هر یک از جدول های زیر به تفکیک برای هر خیابان ارائه شده است. در زمان برداشت پیک صبح و شب اطلاعات مربوط به وضعیت جوی و راه بندان و یا روان بودن مسیر و ... برداشت شده است که به تفکیک در ادامه هر جدول بدان پرداخته خواهد شد.



## خیابان تبریزیان: جدول شماره (۱-۳-۱)

اوضاع جوی در پیک صبح: آفتابی / وضعیت تردد وسایل نقلیه در پیک صبح: روان  
اوضاع جوی در پیک شب: صاف / وضعیت تردد وسایل نقلیه در پیک شب: راه بندان

نام خیابان	بازه زمانی	حجم ترافیک	هم-نگ -واری	ضرب آهنگ	ظرفیت	سطح سرویس	نام خیابان		
							تبریزیان	تبریزیان	
پیک صبح ۱۴۰۱/۱۲/۶	۷:۵۰-۸	۱۰۲	۹۷	۵۸۲	۱۸۹۲	۰.۳ (B)	برداشت اول	تبریزیان	
	۸:۰۵-۸:۱۵	۱۰۷	۱۰۲/۵	۶۱۵			برداشت دوم		
پیک شب ۱۴۰۱/۱۲/۳	۱۸:۴۵-۱۸:۵۵	۴۶	۴۲/۵	۲۵۲	۱۳۵۴	۰.۲ (B)	برداشت اول	تبریزیان	
	۱۹-۱۹:۱۰	۶۴	۶۲	۳۷۲			برداشت دوم		
مجموع							-	-	-

جدول شماره ۱-۳-۱

## خیابان نصیری: جدول شماره (۲-۳-۱)

اوضاع جوی در پیک صبح: آفتابی / وضعیت تردد وسایل نقلیه در پیک صبح: روان  
اوضاع جوی در پیک شب: صاف / وضعیت تردد وسایل نقلیه در پیک شب: راه بندان



نام خیابان	بازه زمانی	حجم ترافیک	هم-نگ -واری	ضرب آهنگ	ظرفیت	سطح سرویس	نام خیابان		
							نصیری	نصیری	
پیک صبح ۱۴۰۱/۱۲/۶	۷/۴۰-۷/۵۰	۱۰۵	۱۰۲	۶۱۲	۱۴۲۱	۰.۴ (D)	برداشت اول	نصیری	
	۷/۵۵-۸/۰۵	۱۴۸	۱۴۳/۵	۸۶۱			برداشت دوم		
پیک شب ۱۴۰۱/۱۲/۳	۱۸/۱۵-۱۸/۲۵	۱۰۷	۹۸/۵	۵۹/۱	۲۰۰۰	۰.۵۲ (A)	برداشت اول	نصیری	
	۱۸/۳۰-۱۸/۴۰	۱۰۵	۹۸/۵	۵۹/۱			برداشت دوم		
مجموع							-	-	-

جدول شماره ۲-۳-۱





## خیابان آقازاده فرد: جدول شماره (۱-۳-۳)

اوضاع جوی در پیک صبح: آفتابی / وضعیت تردد وسایل نقلیه در پیک صبح: روان  
اوضاع جوی در پیک شب: صاف / وضعیت تردد وسایل نقلیه در پیک شب: راه بندان

نام خیابان	بازه زمانی	حجم ترافیک	هم‌نگ سواری	ضرب آهنگ	تفریت	سطح سرویس	نام خیابان					
							پیک صبح	پیک شب				
آقازاده فرد	۸:۲۰-۸:۳۰ لاین (۱)	۱۰۳	۱۰۰/۵	۶۰۳	۱۶۰۰	۰.۴ (C)	برداشت اول	۱۴۰۱/۱۲/۶				
	۸:۳۵-۸:۴۵ لاین (۱)	۱۱۷	۱۱۴/۵	۶۸۷			برداشت دوم	۱۴۰۱/۱۲/۶				
آقازاده فرد	۱۷:۴۵-۱۷:۵۵ لاین (۱)	۹۹	۸۶/۵	۵۱۹	۱۹۷۶	۰.۲ (B)	برداشت اول	۱۴۰۱/۱۲/۳				
	۱۸-۱۸:۱۰ لاین (۱)	۱۰۱	۸۵/۵	۵۱۳			برداشت دوم	۱۴۰۱/۱۲/۳				
جمع							-	-	۲۳۲۲	۳۸۷	۴۲۰	-



جدول شماره ۱-۳-۳

## خیابان ظفر: جدول شماره (۱-۳-۴)

اوضاع جوی در پیک صبح: آفتابی / وضعیت تردد وسایل نقلیه در پیک صبح: راه بندان  
اوضاع جوی در پیک شب: صاف / وضعیت تردد وسایل نقلیه در پیک شب: راه بندان

نام خیابان	بازه زمانی	حجم ترافیک	هم‌نگ سواری	ضرب آهنگ	تفریت	سطح سرویس	نام خیابان					
							پیک صبح	پیک شب				
ظفر	۸:۲۰-۸:۳۰ لاین (۱)	۱۸۸	۱۸۰/۵	۱۰۸۳	۱۵۰۷	۰.۹ (E)	برداشت اول	۱۴۰۱/۱۲/۶				
	۸:۳۵-۸:۴۵ لاین (۱)	۲۵۷	۲۳۹/۵	۱۴۳۷			برداشت دوم	۱۴۰۱/۱۲/۶				
ظفر	۱۷:۴۵-۱۷:۵۵ لاین (۱)	۹۰	۷۷/۵	۴۶۵	۱۹۷۴	۰.۲ (B)	برداشت اول	۱۴۰۱/۱۲/۳				
	۱۸-۱۸:۱۰ لاین (۱)	۸۷	۷۸/۵	۴۷۱			برداشت دوم	۱۴۰۱/۱۲/۳				
جمع							-	-	۳۴۵۶	۵۷۶	۶۲۲	-



جدول شماره ۱-۳-۴



## خیابان میرداهاد (پیک صبح): جدول شماره (۱-۳-۵)

اوضاع جوی در پیک صبح: آفتابی / وضعیت تردد وسایل نقلیه در پیک صبح به تفکیک لاین کندرو و تندرو: لاین تندرو: روان / لاین کندرو: راه بندان

سطح سرویس	ظرفیت	ضرب آهنگ	هم‌سنگ سواری	حجم ترافیک	پیک صبح ۱۴۰۱/۱۲/۶	نام خیابان		
						پیک صبح	پیک عصر	پیک شام
۵/۶۳ (D)	۱۵۶۲	۶۷۲/۶	۱۱۲/۱	۱۱۹	۹:۱۶-۹:۲۶	برداشت اول	۵/۶۳	میرداهاد (شمال)
		۳۵۷/۶	۵۹/۶	۶۵	۹:۳۱-۹:۴۱			
۵/۴۴ (C)	۵۴۴	۲۴۰	۴۰	۵۲	۹:۱۶-۹:۲۶	برداشت اول	۵/۴۴ (۱)	میرداهاد (شمال)
		۱۲۶	۲۱	۳۰	۹:۳۱-۹:۴۱	برداشت دوم		
	۲۰۰۰	۶۲۷	۱۰۴/۵	۱۱۶	۹:۱۶-۹:۲۶	برداشت اول	۵/۴۴ (۲)	میرداهاد (شمال)
		۸۸۲	۱۴۷	۱۶۰	۹:۳۱-۹:۴۱	برداشت دوم		
۵/۳۵ (B)	۲۰۱۹	۷۱۴	۱۱۹	۱۲۷	۹:۱۶-۹:۲۶	برداشت اول	۵/۳۵	میرداهاد (شمال)
		۷۲۱/۲	۱۲۰/۲	۱۲۹	۹:۳۱-۹:۴۱	برداشت دوم		
۵/۶۴ (D)	۱۷۵۰	۱۰۸۷/۲	۱۸۱/۲	۱۹۵	۹:۱۶-۹:۲۶	برداشت اول	۵/۶۴ (۱)	میرداهاد (شمال)
		۵۷۹/۶	۹۶/۶	۱۰۹	۹:۳۱-۹:۴۱	برداشت دوم		
	۲۰۰۰	۱۲۰۷/۲	۲۰۱/۲	۲۰۶	۹:۱۶-۹:۲۶	برداشت اول	۵/۶۴ (۲)	میرداهاد (شمال)
		۱۲۴۵/۶	۲۰۷/۶	۲۰۲	۹:۳۱-۹:۴۱	برداشت دوم		
-	-	۸۴۶۰	۱۴۱۰	۱۵۱۰	-	مجموع		

جدول شماره ۱-۳-۵

## خیابان میرداهاد (پیک شب): جدول شماره (۱-۳-۶)

اوضاع جوی در پیک شب: صاف / وضعیت تردد وسایل نقلیه در پیک شب به تفکیک لاین کندرو و تندرو: لاین تندرو: روان / لاین کندرو: راه بندان



سطح سرویس	ظرفیت	ضرب آهنگ	هم‌سنگ سواری	حجم ترافیک	پیک شب ۱۴۰۱/۱۲/۳	نام خیابان		
						پیک شب	پیک عصر	پیک شام
۵/۵۲ (C)	۱۳۶۷	۷۱۱	۱۱۸/۵	۱۳۳	۱۶:۵۸-۱۷:۰۸	برداشت اول	۵/۵۲	میرداهاد (شمال)
		۴۸۶	۸۱	۹۵	۱۷:۱۳-۱۷:۲۳			
۵/۵ (C)	۸۶۶	۱۱۶	۸۶	۱۰۸	۱۶:۵۸-۱۷:۰۸	برداشت اول	۵/۵ (۱)	میرداهاد (شمال)
		۴۳۸	۷۳	۹۶	۱۷:۱۳-۱۷:۲۳	برداشت دوم		
	۲۰۰۰	۱۰۱۱/۶	۱۶۸/۶	۱۷۳	۱۶:۵۸-۱۷:۰۸	برداشت اول	۵/۵ (۲)	میرداهاد (شمال)
		۷۷۷/۶	۱۲۹/۶	۱۳۴	۱۷:۱۳-۱۷:۲۳	برداشت دوم		
۵/۵۱ (C)	۱۴۱۹	۵۱۶/۶	۸۶/۱	۱۰۱	۱۶:۵۸-۱۷:۰۸	برداشت اول	۵/۵۱	میرداهاد (شمال)
		۷۲۷/۸	۱۲۱/۳	۱۳۶	۱۷:۱۳-۱۷:۲۳	برداشت دوم		
۵/۴۱ (C)	۱۶۶۲	۷۹۵	۱۳۲/۵	۱۶۱	۱۶:۵۸-۱۷:۰۸	برداشت اول	۵/۴۱ (۱)	میرداهاد (شمال)
		۸۲۳/۲	۱۳۷/۲	۱۷۰	۱۷:۱۳-۱۷:۲۳	برداشت دوم		
	۲۰۰۰	۶۸۴/۶	۱۱۴/۱	۱۱۴	۱۶:۵۸-۱۷:۰۸	برداشت اول	۵/۴۱ (۲)	میرداهاد (شمال)
		۶۷۲	۱۱۲	۱۱۳	۱۷:۱۳-۱۷:۲۳	برداشت دوم		
-	-	۷۷۵۹/۴	۱۲۵۹/۹	۱۵۳۴	-	مجموع		

جدول شماره ۱-۳-۶





## خیابان سنجایی: جدول شماره (۱-۳-۷)

اوضاع جوی در پیک صبح: آفتابی / وضعیت تردد وسایل نقلیه در پیک صبح: روان  
اوضاع جوی در پیک شب: صاف / وضعیت تردد وسایل نقلیه در پیک شب: راه بندان

نام خیابان	بازه زمانی	حجم ترافیک	هم سنگ سواری	ضرب آهنگ	تفریت	سطح سرویس	سنجایی				
							رو به بالا	رو به پایین	جمع		
پیک صبح ۱۴۰۱/۱۲/۶	برداشت اول	۲۲۹	۲۲۲	۱۳۳۲	۱۹۵۷	۰/۶۹ (C)	۷/۵۰-۷/۴۰	۸/۰۵-۷/۵۵	۱۳۶۱/۴		
	برداشت دوم	۲۴۲	۲۲۶/۹	۱۳۶۱/۴			۸/۰۵-۷/۵۵	۱۳۶۱/۴			
پیک شب ۱۴۰۱/۱۲/۳	برداشت اول	۸۱	۷۷	۴۶۲	۱۹۴۹	۰/۲۴ (B)	۷/۵۰-۷/۴۰	۸/۰۵-۷/۵۵	۴۷۴		
	برداشت دوم	۸۵	۷۹	۴۷۴			۸/۰۵-۷/۵۵	۴۷۴			
سنجایی	برداشت اول	۵۳	۴۷	۲۸۲	۱۵۰۰	۰/۲۵ (B)	۱۸/۲۵-۱۸/۱۵	۱۸/۴۰-۱۸/۳۰	۳۷۶/۲		
	برداشت دوم	۶۹	۶۲/۷	۳۷۶/۲			۱۸/۴۰-۱۸/۳۰	۳۷۶/۲			
سنجایی	برداشت اول	۳۶	۲۹	۱۷۴	۱۶۵۷	۰/۱۲ (A)	۱۸/۲۵-۱۸/۱۵	۱۸/۴۰-۱۸/۳۰	۲۱۰		
	برداشت ثانوی	۴۲	۳۵	۲۱۰			۱۸/۴۰-۱۸/۳۰	۲۱۰			
جمع							-	-	۴۶۷۱/۶	۷۷۸/۶	۸۳۷

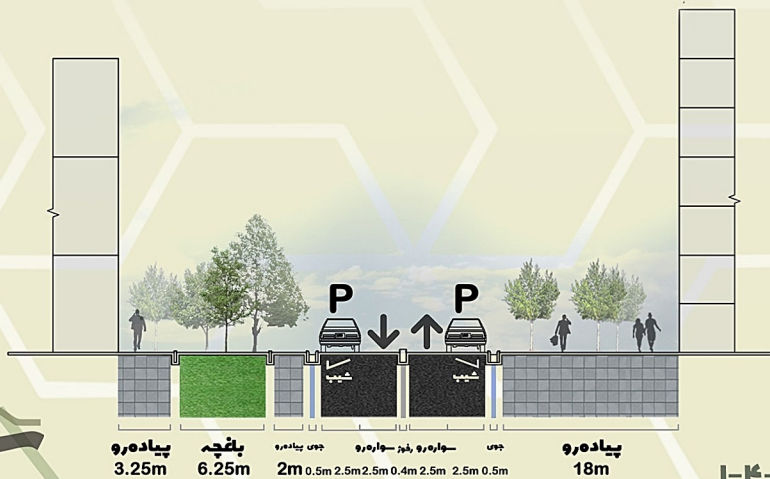
جدول شماره ۱-۳-۷

## ۱-۴ مقاطع عرضی

### مقاطع خیابان تبریزیان

با توجه به نقشه (۱۴۰۱۱۲۰۵-۷ ن)، خیابان تبریزیان در سه مقطع بررسی شده است که تغییرات عمده در خیابان را نشان می‌دهد.

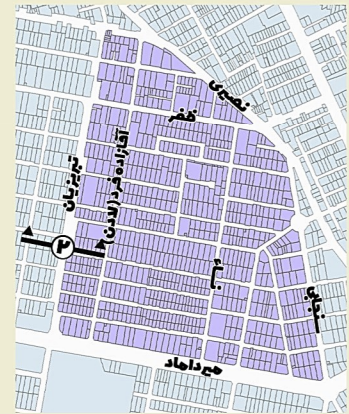
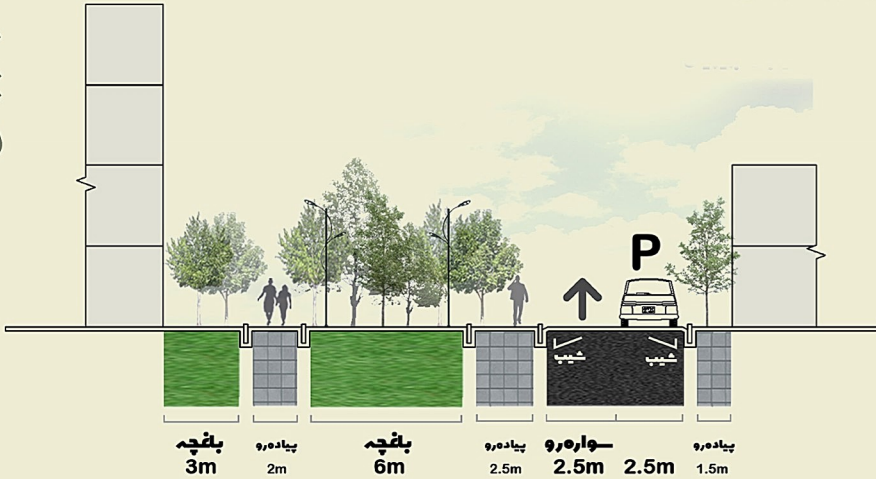
**مقطع شماره ۱** (مقطع شماره ۱-۴-۱) با عرض ۴۱/۱ متر، دو طرفه می‌باشد (دارای دو لاین سواره و دو لاین پارک) که به درستی آرام‌سازی شده است و عرض پیاده‌رو و فضای سبز افزایش یافته (با تراکم پایین درختان و نور پردازی مناسب) و عرض سواره (۱۰ متر) کاهش پیدا کرده است (همچنین دارای روفوژ میانی نیز می‌باشند). از دو طرف دارای جوی آب و شیب عرضی به طرف جوی‌ها می‌باشد.



مقطع شماره ۱-۴-۱

## مقاطع خیابان تبریز یان

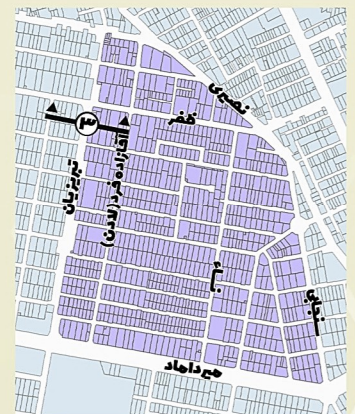
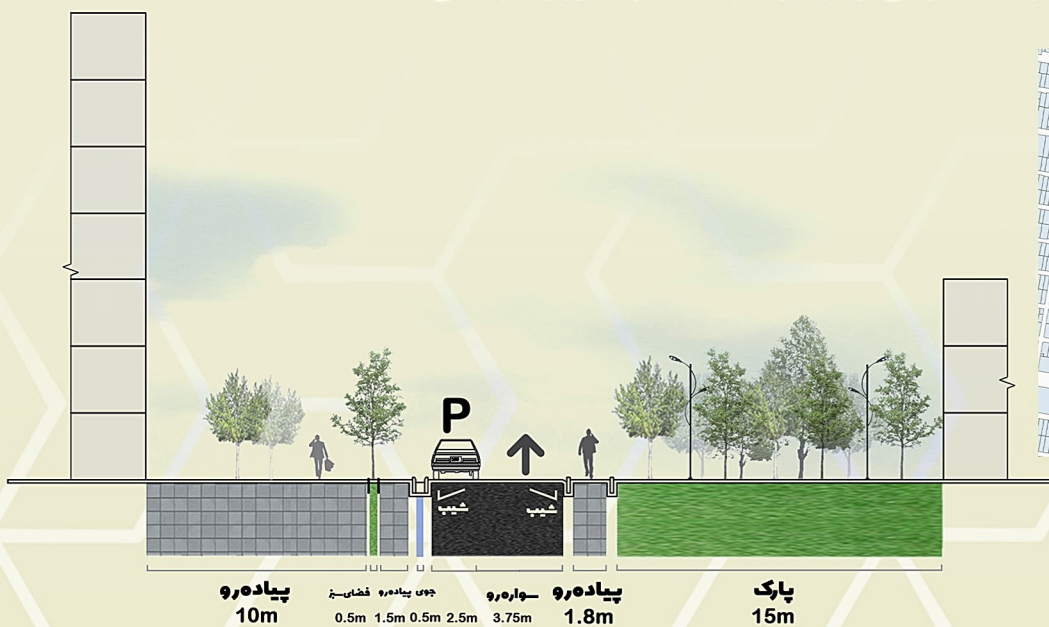
**مقطع شماره ۲** (مقطع شماره ۱-۴-۳) با عرض ۲۰/۵ متر، یک طرفه می باشد (دارای یک لاین سواره و یک لاین پارک) که در یک طرف آن، مسیر پیاده عریض و مناسب با تراکم متوسط درختان و نورپردازی مناسب وجود دارد اما در سوی دیگر آن، پیاده رو باریک می باشد. جوی آب ندارد اما شیب عرضی خیابان به طرف پیاده روها می باشد. (عرض خیابان همچنان کم می باشد).



مقطع شماره ۱-۴-۲

## مقاطع خیابان تبریز یان

**مقطع شماره ۳** (مقطع شماره ۱-۴-۳) با عرض ۳۵/۷۵ متر، یک طرفه می باشد (دارای یک لاین سواره و یک لاین پارک) که آرام سازی خیابان همچنان ادامه دارد و عرض سواره کم می باشد؛ در یک طرف آن، پارک با تراکم متوسط درختان و نورپردازی مناسب، و در سوی دیگر آن، پیاده رو عریض وجود دارد. دارای یک جوی آب است و شیب عرضی از دو طرف به سمت پیاده رو و جوی می باشد.

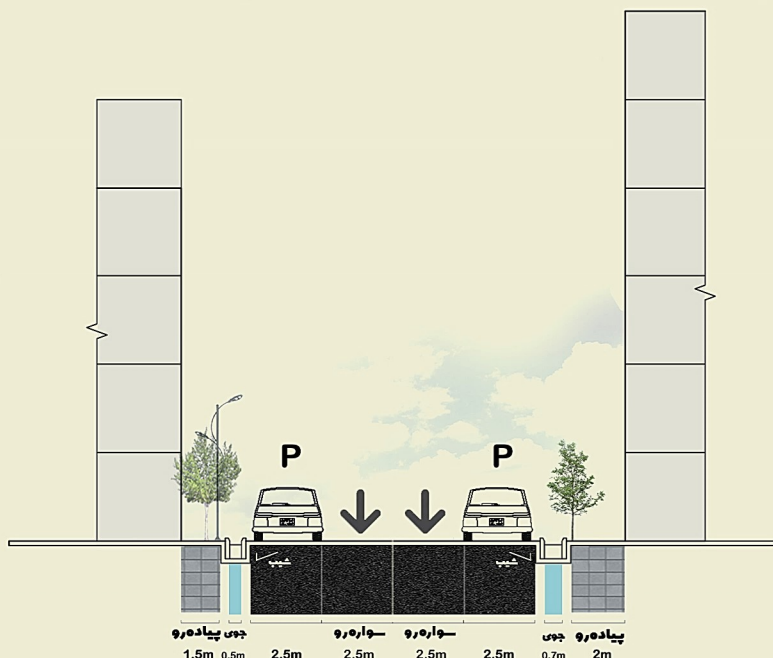


مقطع شماره ۱-۴-۳

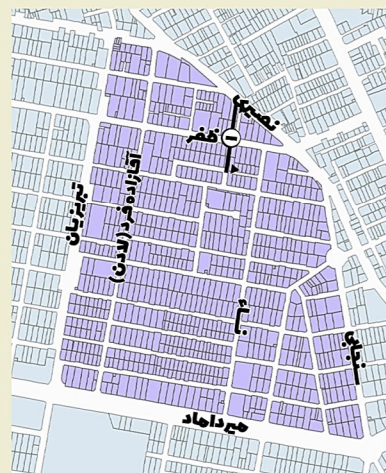


## مقطع خیابان ظفر

خیابان ظفر در نقشه (۵-۱۱۲۰۱۴۰-ن ۹) با مقطع شماره (۱-۴-۴) نشان داده شده است؛ با عرض ۱۵ متر، دو طرفه می باشد (دارای یک لاین سواره و دو لاین پارک) که از دو طرف دارای جوی آب می باشد و شیب عرضی خیابان به سمت جوی ها می باشد.

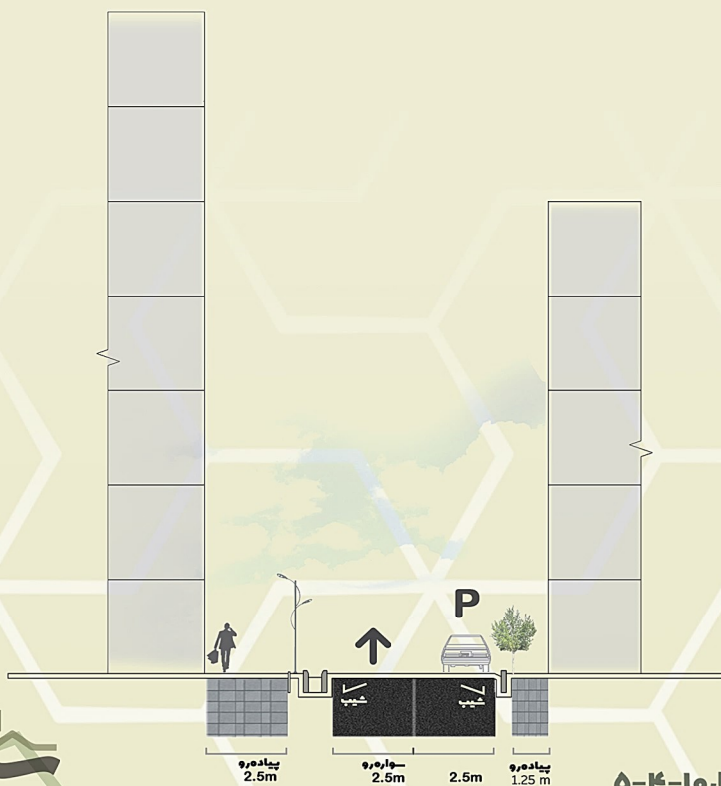


مقطع شماره ۱-۴-۴



## مقطع خیابان آقازاده فرد

خیابان آقازاده فرد در نقشه (۵-۱۱۲۰۱۴۰-ن ۱۰) در مقطع شماره (۱-۴-۵) بررسی شده است؛ با عرض ۹ متر، یک طرفه می باشد (دارای یک لاین سواره و یک لاین پارک) که از یک طرف پیاده‌رو عریض تر و جوی آب وجود دارد. (شیب عرضی خیابان نیز به طرف جدول و جوی می باشد). درختان با تراکم پایین قرار گرفته اند و نور پردازی به طور مناسب انجام شده.

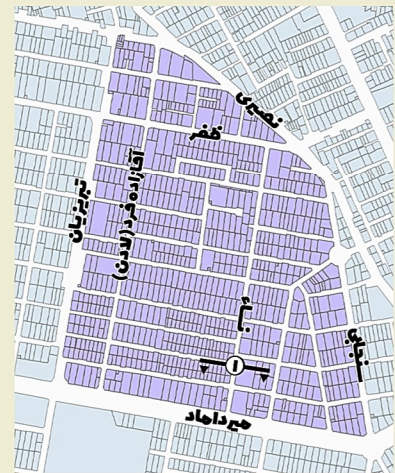
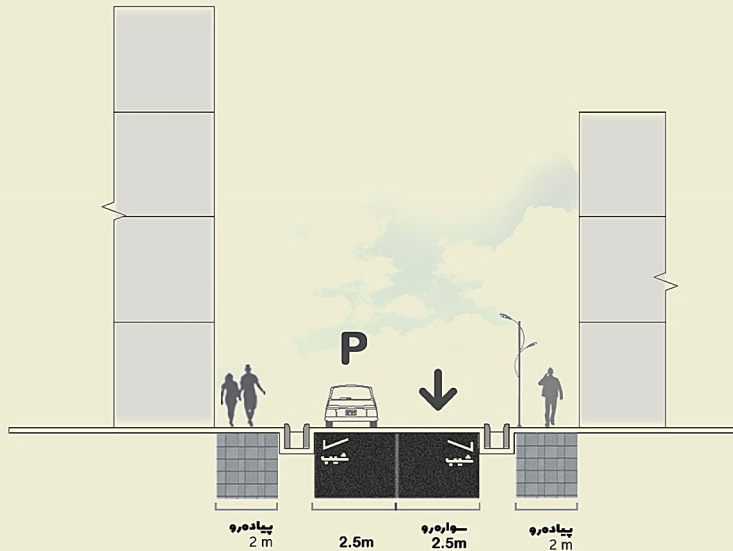


مقطع شماره ۱-۴-۵



## مقطع خیابان نساء

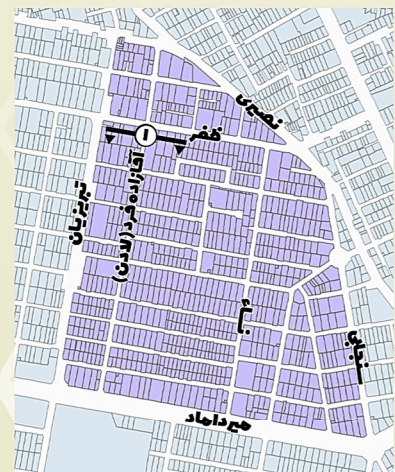
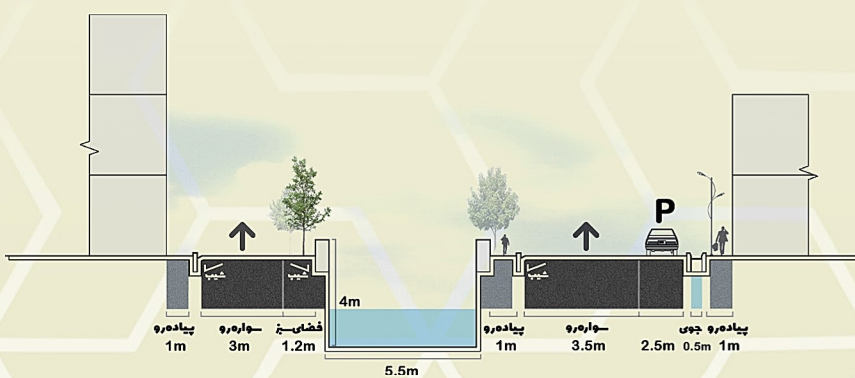
خیابان نساء در نقشه (۱۴۰۱۱۲۰۵-ن ۶) با مقطع شماره (۱-۴-۶) نشان داده شده است؛ با عرض ۱۰ متر، یک طرفه می باشد (دارای یک لاین سواره و یک لاین پارک) که از دو طرف دارای جوی آب است و شیب عرضی به طرف جوی ها می باشد. درخت در این خیابان به ندرت به چشم می خورد اما نورپردازی کافی وجود دارد.



مقطع شماره ۱-۴-۶

## مقطع خیابان نصیری

خیابان نصیری در نقشه (۱۴۰۱۱۲۰۵-ن ۸) در مقطع شماره (۱-۴-۷) بررسی شده است؛ با عرض ۱۹/۴ متر، (به طوری که نهر آبی با عرض ۵/۵ متر در میان آن قرار گرفته است) یک طرفه می باشد (دارای دو لاین سواره و یک لاین پارک) و در یک طرف آن جوی آب وجود دارد. شیب عرضی خیابان از دو طرف به سمت نهر آب است و تراکم درختان در حد متوسط می باشد. نورپردازی به طور مناسب انجام شده اما عرض پیاده‌رو ها به شدت کم است.

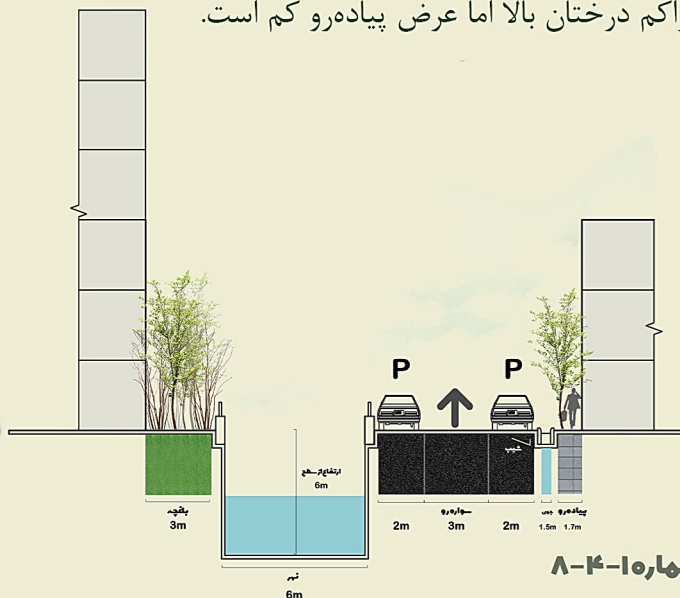


مقطع شماره ۱-۴-۷

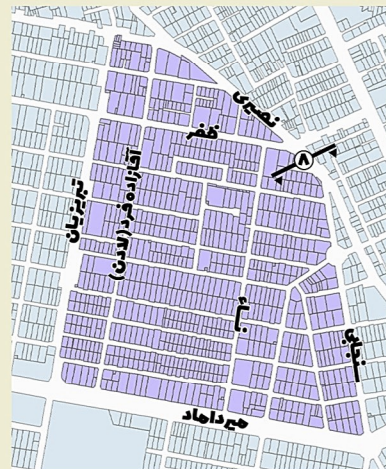
## مقاطع خیابان سنجابی

با توجه به نقشه (۱۴۰۱۱۲۰۵-ن ۹)، خیابان سنجابی در دو مقطع بررسی شده است که تغییرات عمده در خیابان را نشان می‌دهد.

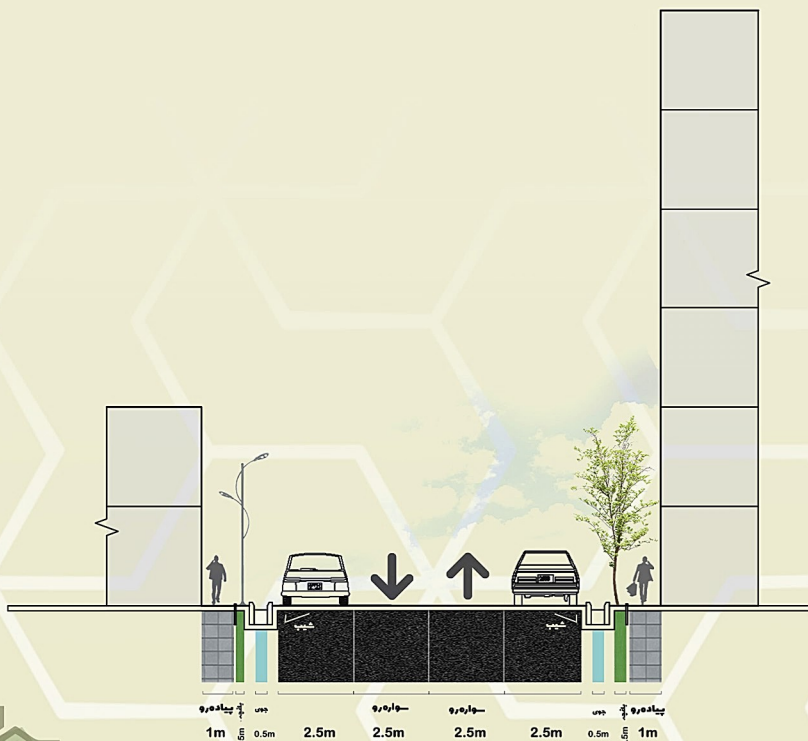
مقطع شماره (۱-۴-۸) با عرض ۲۰ متر، (به طوری که نهر آبی با عرض ۶ متر در میان آن قرار گرفته است) یک طرفه می‌باشد که در یک طرف نهر، گلخانه‌ای قرار گرفته و در طرف دیگر آن، یک لاین سواره رو و دو لاین پارک به صورت فشرده قرار گرفته است (یک جوی آب نیز در این سمت قرار گرفته است). شیب عرضی خیابان به سمت نهر و جوی آب می‌باشد. تراکم درختان بالا اما عرض پیاده‌رو کم است.



مقطع شماره ۱-۴-۸



مقطع شماره (۱-۴-۹) با عرض ۱۴ متر، دو طرفه می‌باشد (دارای دو لاین سواره رو و دو لاین پارک) و در دو طرف جوی آب دارد که شیب عرضی خیابان به سمت جوی‌ها می‌باشد. تراکم درختان و فضای سبز مناسب است (در هر پیاده‌رو، شمشاد و درخت وجود دارد) و نورپردازی به طور کافی ایجاد شده است، اما عرض پیاده‌رو کم است.

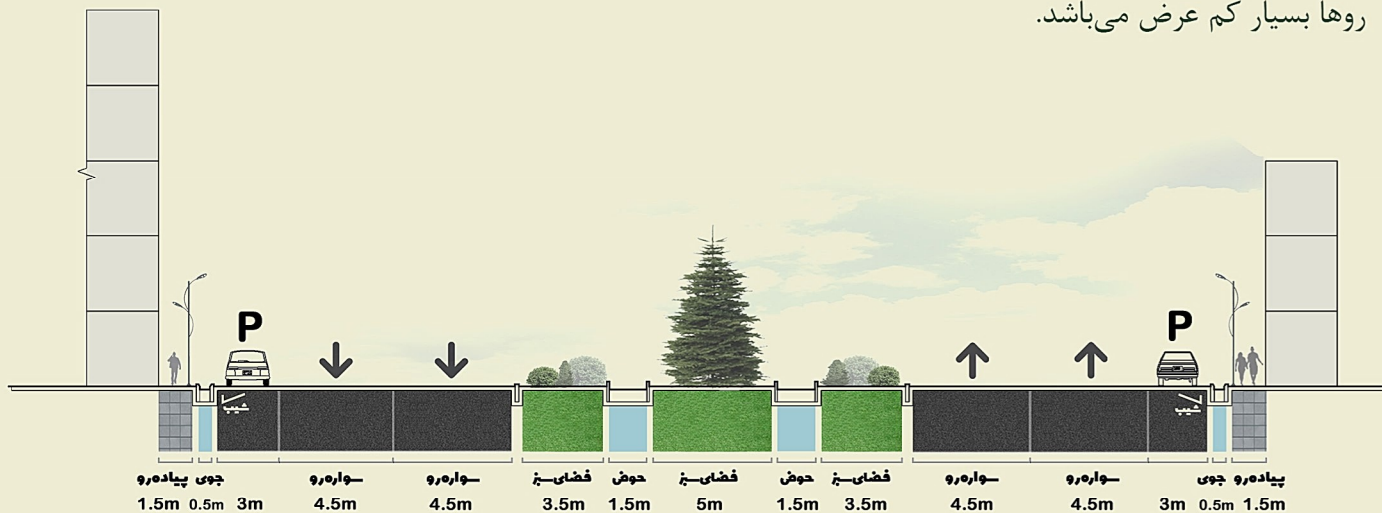


مقطع شماره ۱-۴-۹



## مقطع میدان مینا

میدان مینا در نقشه (۱۴۰۱۱۲۰۵-ن ۸) با مقطع شماره (۱-۴-۱۰) نشان داده شده است؛ با عرض ۴۳ متر که میدان وسط آن با قطر ۱۵ متر، شامل فضای سبز و حوض می باشد (اما نورپردازی درون آن ایجاد نشده و فقط در پیاده‌روهای اطراف وجود دارند). خیابان دور آن عریض و دارای دو لاین سواره‌رو و یک لاین پارک می باشد. جوی آب در دو طرف وجود دارد و شیب عرضی خیابان به سمت آن‌ها می باشد؛ اما پیاده‌روها بسیار کم عرض می باشد.



مقطع شماره ۱۰-۴-۱

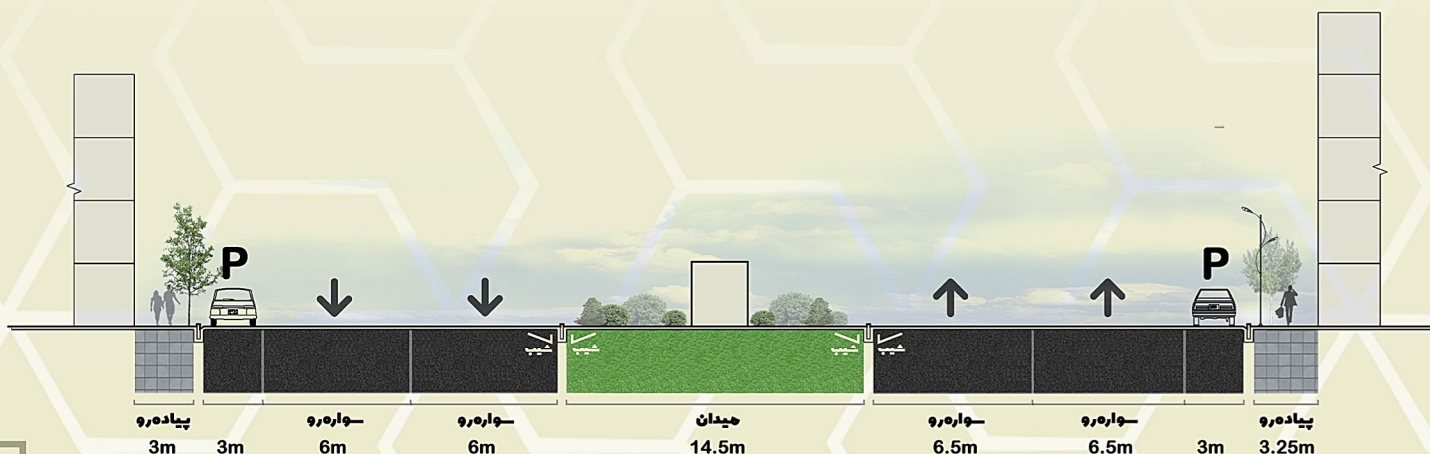


میدان مینا

میدان مادر

## مقطع میدان مادر

میدان مادر در نقشه (۱۴۰۱۱۲۰۵-ن ۸) با مقطع شماره (۱-۴-۱۱) بررسی شده است. با عرض ۵۱ متر که میدان وسط آن با قطر ۱۴/۵ متر، شامل فضای سبز و مجسمه می باشد. جوی آب ندارد و شیب عرضی خیابان و میدان به سمت جدول دور میدان است. خیابان عریض و دارای دو لاین سواره‌رو و یک لاین پارک می باشد. تراکم درختان مناسب و نورپردازی کافی می باشد.

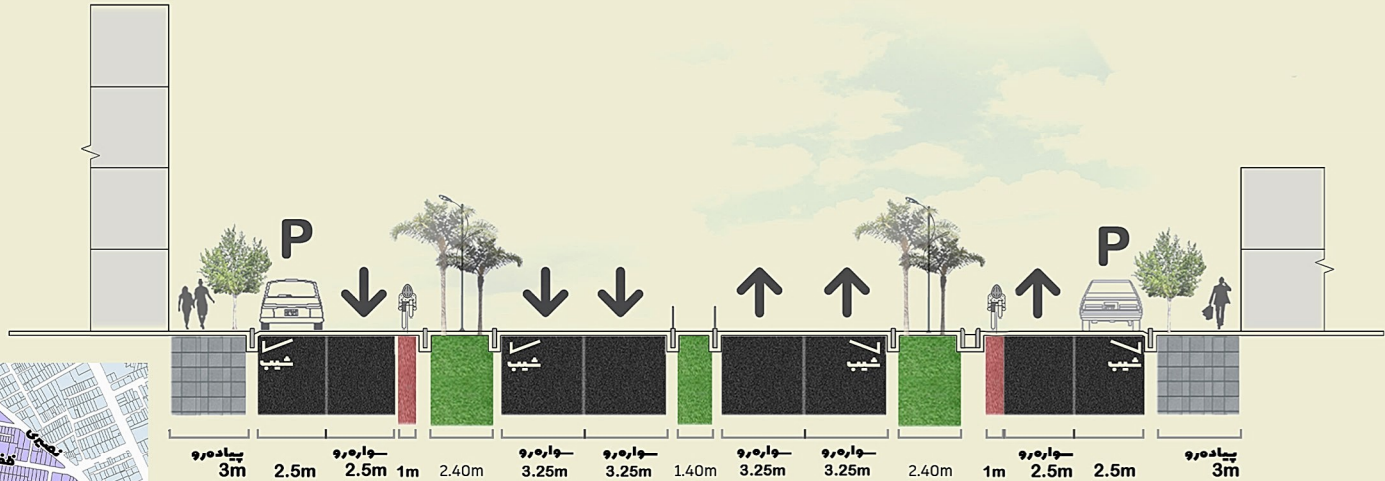


مقطع شماره ۱۱-۴-۱

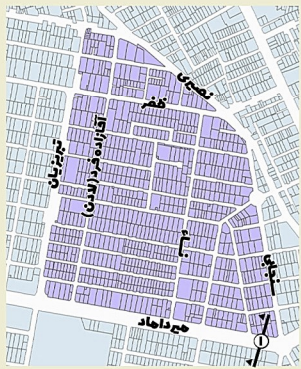


## مقطع بلوار میرداماد

بلوار میرداماد در نقشه (۱۴۰۱۱۲۰۵-ن ۶) با مقطع شماره ۱ (۱-۴-۱۲) نشان داده شده است؛ با عرض ۳۸/۴ متر، دو طرفه که دارای ۳ روفوژ میانی، دو لاین دوچرخه، چهار لاین تندرو و دو لاین کندرو و دولاین پارک حاشیه ای می باشد. شیب عرضی خیابان از مرکز به سمت بیرون است و تنها یک جوی آب وجود دارد. مسیر دوچرخه عرض کمی دارد و عامل جداکننده ندارد و از نظر موقعیت قرارگیری شرایط خوبی ندارد. فضای سبز و تراکم درختان مناسب و نورپردازی کافی وجود دارد.



مقطع شماره ۱-۴-۱۲



## ۱-۵- سطح سرویس معابر

سطح سرویس یک معیار سنج کیفی است که شرایط عملی ترافیک و میزان رضایت رانندگان از این شرایط را توصیف می کند. این معیار به عواملی نظیر سرعت، زمان سفر، آزادی مانور و ایمنی جاده بستگی دارد.

سطوح سرویس در شش دسته از A تا F دسته بندی می شود. به نحوی که سطح سرویس A بیانگر بهترین شرایط و سطح سرویس F نشان دهنده بدترین شرایط ترافیکی است.

در نقشه (۱۴۰۱۱۲۰۵-ن ۱۲) و (۱۴۰۱۱۲۰۵-ن ۱۳) سطح سرویس معابر پر تردد و مهم منطقه مورد مطالعه شامل بلوار میرداماد، خیابان سنجابی، ظفر، نصیری و تبریزیان در دو پیک صبح (مابین ساعات ۷ تا ۹) و شب (مابین ساعات ۱۶:۳۰ تا ۲۰) نشان داده شده است

**با توجه به پیک شب**، خیابان های تبریزیان، ظفر، لادن، و سنجابی در دسته B و بلوار میرداماد در لاین کندرو به سمت شرق و غرب در دسته E و لاین تندرو به سمت شرق و غرب در دسته D قرار میگیرند (نمودار و جدول ۱-۵-۱)

**با توجه به پیک صبح**، خیابان ظفر در دسته F قرار گرفته که پایین ترین سطح سرویس را دارد. خیابان لادن و تبریزیان در دسته C قرار میگیرند. خیابان نصیری D و خیابان سنجابی در دسته E هستند. در بلوار میرداماد لاین کندرو به سمت غرب و لاین تندرو به سمت شرق در دسته E و لاین تندرو به سمت غرب در دسته D و کندرو به سمت شرق در دسته C هستند (نمودار و جدول ۱-۵-۲)

با توجه به داده ها نمودار (۱-۵-۱) و (۲-۵-۱) سطح سرویس در پیک صبح به F نزدیک تر است

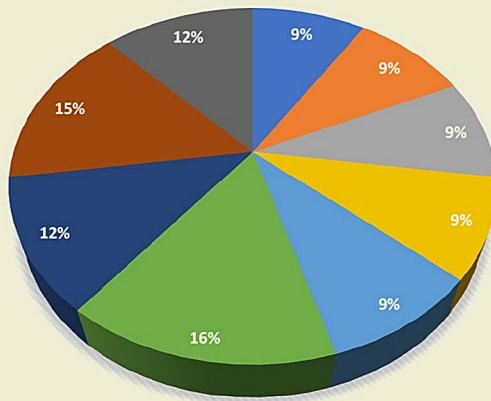
با توجه به برداشت های میدانی و اطلاعات ثبت شده :

- در معبر ظفر در پیک صبح میزان سطح سرویس با واقعیت مطابق است اما در پیک شب اینگونه نیست.
- در معبر نصیری به دلیل راهنندان نسبتا شدید در پیک شب در بازه زمانی برداشت تعداد بسیار محدودی عبور می کرد که این موضوع موجب تناقض بین محاسبات انجام شده و واقعیت شده است.
- در معابر آقازاده فرد تبریزیان و سنجایی سطح سرویس محاسبه شده به واقعیت نزدیک است.
- در بلوار میرداماد در پیک صبح نیز به مشاهدات نزدیک است اما در پیک شب تناقض دارد

### سطح سرویس پیک شب

خیابان	سطح سرویس
ظفر	C
نصیری	C
سنجایی	C
لادن	C
تبریزیان	C
میرداماد(کندر و شرق)	E
میرداماد(تندرو شرق)	D
میرداماد(کندر و غرب)	E
میرداماد(تندرو غرب)	D

جدول ۱-۵-۱

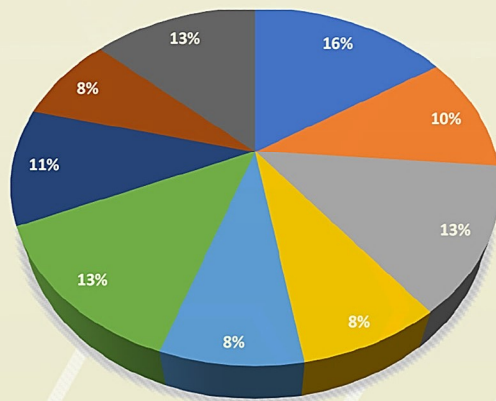


نمودار ۱-۵-۱

### سطح سرویس پیک صبح

خیابان	سطح سرویس
ظفر	F
نصیری	D
سنجایی	E
لادن	C
تبریزیان	C
میرداماد(کندر و شرق)	E
میرداماد(تندرو شرق)	D
میرداماد(کندر و غرب)	C
میرداماد(تندرو غرب)	E

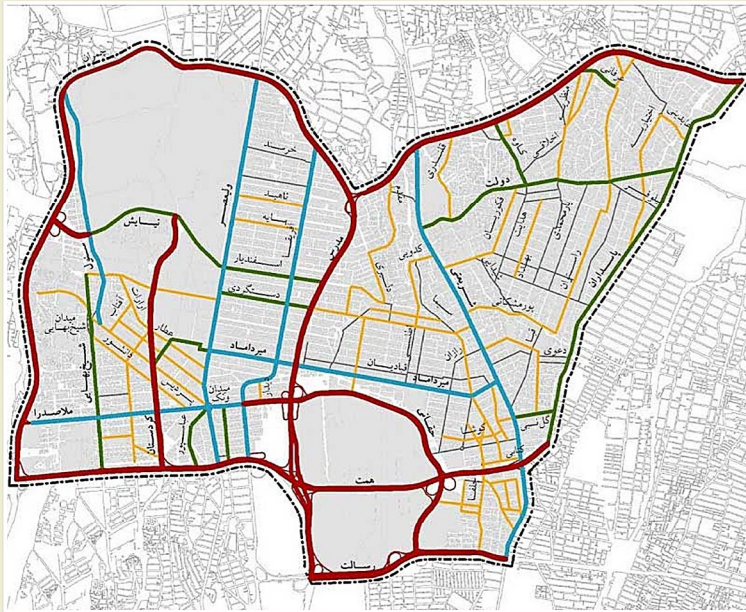
جدول ۲-۵-۱



نمودار ۲-۵-۱



سلسه مراتب راه ها بر اساس عملکرد آن ها تعریف میشود با توجه به طرح تفصیلی و مشاهدات انجام شده سلسله مراتب وضع موجود خیابان ها و وضع پیشنهاد شده در طرح فرادست به شرح ذیل همسان میباشد. (نقشه ۵-۱۱۲۰۱۴۰-۱۱ ن ۱۱)  
خیابان میرداماد شریانی درجه ۱، خیابان سنجابی، نصیری و ظفر جمع و پخش کننده و خیابان های تبریزیان و آقازاده فرد محلی میباشد.



عکس شماره ۱-۶-۱  
(منبع طرح تفصیلی منطقه ۳، ۱۳۸۴)

## ۱-۷-۱ تحلیل ترافیکی

### خیابان آقازاده فرد

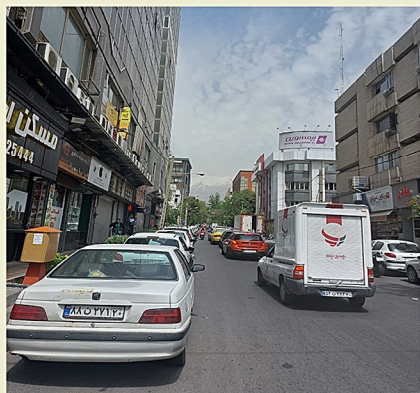


تصویر شماره ۱-۷-۱

در خیابان آقازاده فرد در پیک صبح سطح سرویس نسبتا مناسب و راهبندان و گروه ترافیکی دیده نمیشود. اما در پیک شب به دلیل ترافیک خیلی زیاد در محاسبات سطح سرویس و واقعیت تناقض وجود دارد و گره ترافیکی وجود دارد. در جدول شماره ۱-۷-۱ اطلاعات ترافیکی آورده شده است

نام خیابان	حجم ترافیک	ضرب آهنگ	ظرفیت	سطح سرویس
آقازاده فرد-پیک صبح	۱۱۷	۶۸۷	۱۶۰۰	۰.۴ C
آقازاده فرد-پیک شب	۱۰۱	۵۱۹	۱۹۷۶	۰.۲ B

جدول شماره ۱-۷-۱



تصویر شماره ۱۰-۷-۲

## خیابان سنجابی

با توجه به اطلاعات آورده شده در جدول ۱-۷-۲ در پیک صبح سنجابی رو به بالا با واقعیات تطابق دارد اما در سایر به دلیل گره ترافیکی و راهبندان اطلاعات و واقعیت دچار تناقض است

نام خیابان	حجم ترافیک	ضرب آهنگ	ظرفیت	سطح سرویس
سنجابی رو به بالا- پیک صبح	۲۴۲	۱۳۶۱.۴	۱۹۵۷	۰.۶۹ C
سنجابی رو به پایین- پیک صبح	۸۵	۴۷۴	۱۹۴۹	۰.۲۴ B
سنجابی رو به بالا- پیک شب	۶۹	۳۷۶.۲	۱۵۰۰	۰.۲۵ B
سنجابی رو به پایین- پیک شب	۴۲	۲۱۰	۱۶۵۷	۰.۱۲ A

جدول شماره ۱۰-۷-۲



تصویر شماره ۱۰-۷-۳

## خیابان ظفر

در خیابان ظفر در پیک صبح سطح سرویس پایین و گره ترافیکی وجود دارد و با اطلاعات وارد شده در جدول ۱-۷-۳ تطابق دارد اما در پیک شب به دلیل راهبندان و ترافیک شدید اطلاعات سطح سرویس با واقعیت تناقض دارد

نام خیابان	حجم ترافیک	ضرب آهنگ	ظرفیت	سطح سرویس
ظفر- پیک صبح	۲۵۷	۱۴۳۷	۱۵۰۷	۰.۹ E
ظفر- پیک شب	۹۰	۴۷۱	۱۹۷۴	۰.۲ B

جدول شماره ۱۰-۷-۳

## خیابان نصیری



تصویر شماره ۱-۷-۴

وضعیت خیابان نصیری در پیک صبح با اطلاعات وارد شده در جدول ۴-۷-۱ تطابق دارد اما در پیک شب به دلیل گره ترافیکی در سطح سرویس جدول ۴-۷-۱ تناقض دارد

نام خیابان	حجم ترافیک	ضرب آهنگ	ظرفیت	سطح سرویس
نصیری-پیک صبح	۱۴۳.۵	۸۶۱	۱۴۲۱	۰.۶ D
نصیری-پیک شب	۹۸.۵	۵۹.۱	۲۰۰۰	۰.۰۲ A

جدول شماره ۱-۷-۴

## خیابان تبریزیان



تصویر شماره ۱-۷-۵

در جدول ۵-۷-۱ اطلاعات ترافیکی خیابان تبریزیان آورده شده است. با توجه به اطلاعات در این خیابان راهبندان در ساعات پیک وجود ندارد.

نام خیابان	حجم ترافیک	ضرب آهنگ	ظرفیت	سطح سرویس
تبریزیان-پیک صبح	۱۰۷	۶۱۵	۱۸۹۲	۰.۳ B
تبریزیان-پیک شب	۶۴	۳۷۲	۱۳۵۴	۰.۲ B

جدول شماره ۱-۷-۵



تصویر شماره ۱۵-۷-۶

## بلوار هیرداهاد

اطلاعات ترافیکی بلوار میرداماد در جدول ۱-۷-۶ آمده است در پیک صبح اطلاعات وارد شده با واقعیت تطابق دارد. اما در پیک شب در قسمت کندرو به سمت غرب ترافیک دیده میشود که با اطلاعات محاسبه شده تناقض دارد

نام خیابان	حجم ترافیک	ضرب آهنگ	ظرفیت	سطح سرویسی
هیرداهاد به غرب کندرو- پیک صبح	۱۱۹	۶۷۲	۱۵۶۲	۰.۶۳ D
هیرداهاد به غرب تندرو- پیک صبح	۱۶۰	۸۸۲	۲۰۰۰	۰.۴۴ C
هیرداهاد به شرق کندرو- پیک صبح	۱۲۹	۷۲۱.۲	۲۰۱۹	۰.۳۵ B
هیرداهاد به شرق تندرو- پیک صبح	۲۰۶	۱۲۴۵.۶	۲۰۰۰	۰.۶۴ D
هیرداهاد به غرب کندرو- پیک شب	۱۳۳	۷۱۱	۱۳۶۷	۰.۵۲ C
هیرداهاد به غرب تندرو- پیک شب	۱۷۳	۱۰۱۱.۶	۲۰۰۰	۰.۵ C
هیرداهاد به شرق کندرو- پیک شب	۱۳۶	۷۲۷.۸	۱۴۱۹	۰.۵۱ C
هیرداهاد به شرق تندرو- پیک شب	۱۷۰	۸۲۳.۲	۲۰۰۰	۰.۴۱ C

## ۱-۸- هیردوچرخه

یکی از بحث برانگیزترین مباحث در سازمان های مدیریت شهری موضوع مسیر های دوچرخه است. براساس آیین نامه ها مسیر های دوچرخه به ۳ درجه تقسیم بندی میشوند. مسیر درجه ۱ مسیری است که با مانعی از مسیر های دیگر مشخص میشوند. مسیر درجه ۲ مسیری است که با خط کشی و تغییر متریکال از لاین های دیگر متمایز می شوند و مسیر درجه ۳ مسیری است مشترک با لاین های دیگر اما با علائمی عبور دوچرخه برتری داده میشود.

براساس تعاریف در محور های محلی انتخاب شده به دلیل تردد کمتر وسایل و شرایط طولی و عرضی مسیر ها، مسیر درجه ۳ در نظر گرفته شده است. در مسیر های دور محدوده مورد بحث به دلیل جمع و پخش کننده بودن معبر و عرض مناسب تصمیم بر تعمیم مسیر درجه ۲ داده شد. و برای محور میرداماد به دلیل حجم تردد بالا و شرایط حاضر مسیر درجه ۱ مد نظر قرار داده شد.

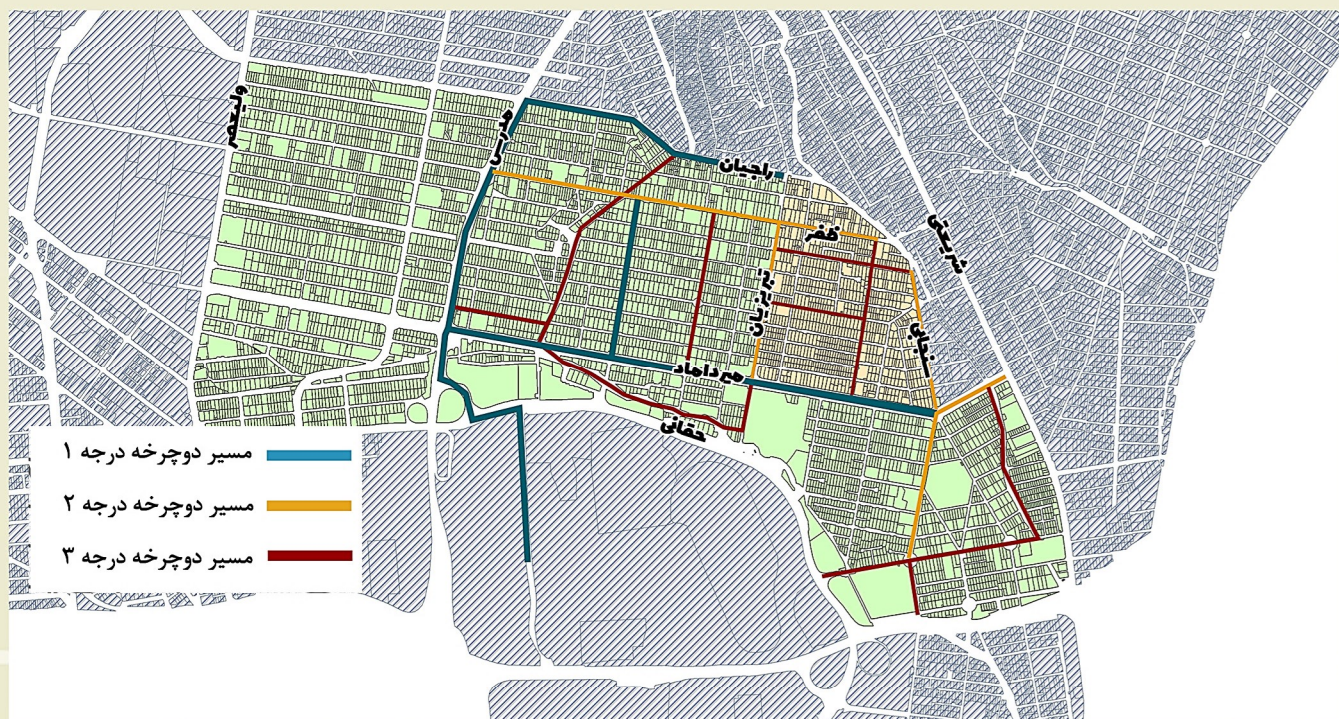
بسیاری از معابر داخل محدوده به دلیل عبوری بودن مسیر از ایجاد محور دوچرخه در آن چشم پوشی شد و دیگر معابر به دلیل شیب نامناسب و عرض بسیار کم برخی معابر از ایجاد مسیر در آنها صرف نظر شد.

در انتخاب مسیر ها بیشترین سعی بر این بوده است که مسیر ها اکثر محور های محلی را تحت پوشش قرار دهند و اکثر موارد آیین نامه در شناسایی معابر مد نظر باشد. (نقشه ۱۴۰۱۱۲۰۵-ن ۱۵) (تصویر ۱-۸-۱)



تصویر شماره ۱-۸-۱

با اتفاق نظر تمامی گروه های که محدوده مورد نظر خود را بررسی کرده و مسیر های خود را مشخص نمودند به نقشه کلی ذیل مبتنی بر مسیر دوچرخه کل معابر محدوده مداخله طراحی شد. (نقشه ۱۴۰۱۱۲۰۵-ن ۱۶) (تصویر ۲-۸-۱)



تصویر شماره ۲-۸-۱

## ۱-۹ پارکینگ‌ها

اکثر پارکینگ‌های محدوده بررسی پارکینگ‌هایی با مالکیت خصوصی و استفاده شخصی می‌باشد و برای عموم نیست. برای مثال پارک مجتمع رز میرداماد فقط برای کارکنان آن می‌باشد. از این رو محدوده میرداماد با معضل بزرگی به نام کمبود جای پارک و پارکینگ دست و پنجه نرم میکند. معضل دیگر نایاب بودن زمین مناسب برای احداث پارکینگ عمومی است. با بررسی‌های متعدد گروه در نهایت ۳ جای پارک پیشنهادی در حوزه بلافاصله مشخص شد که این زمین‌ها با معیارهایی اعم از رعایت مساحت مناسب، دسترسی مناسب، سهولت در استفاده و... انتخاب شده است. اما مشکل این است که برای احداث در هر کدام از این زمین‌ها نیاز تخریب بافت فضای سبز است.

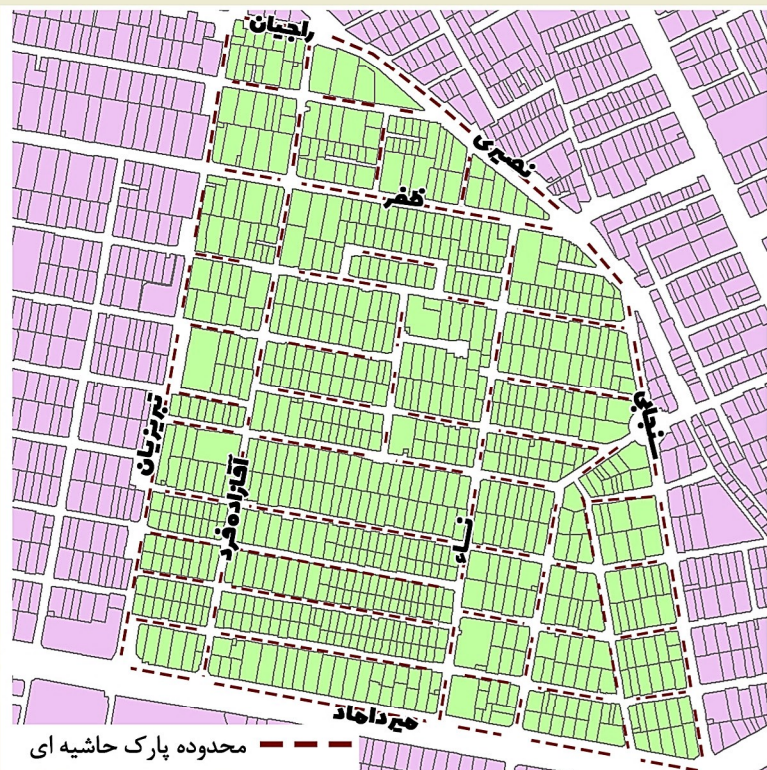


تصویر شماره ۱-۹-۱

## ۱-۱۰ پاپک‌های حاشیه‌ای

با توجه به برداشت‌های انجام شده و نقشه (۱۴۰۱۱۲۰۵-ن ۱۴) به دلیل کمبود جای پارک و پارکینگ در محدوده، در تمامی معابر محدوده شاهد پارک حاشیه‌ای هستیم. این مشکل سبب ایجاد نارضایتی‌های بسیاری اعم از ایجاد راه‌بندان و تصادفات به دلیل کم‌عرض شدن محور سواره و تردد بسیار سواره در معابر محلی شده است. (تصویر شماره ۱-۱۰-۱)

در معابر حوزه مورد مطالعه، محدوده‌هایی از محور‌ها با بلوک‌ها و موانعی از پارک حاشیه‌ای جلوگیری شده است اما با این وجود تراکم پارک حاشیه‌ای در محدوده بسیار بالا است. یکی از دلایل این حجم از نیاز به جای پارک، کاربری‌های لبه میرداماد است.



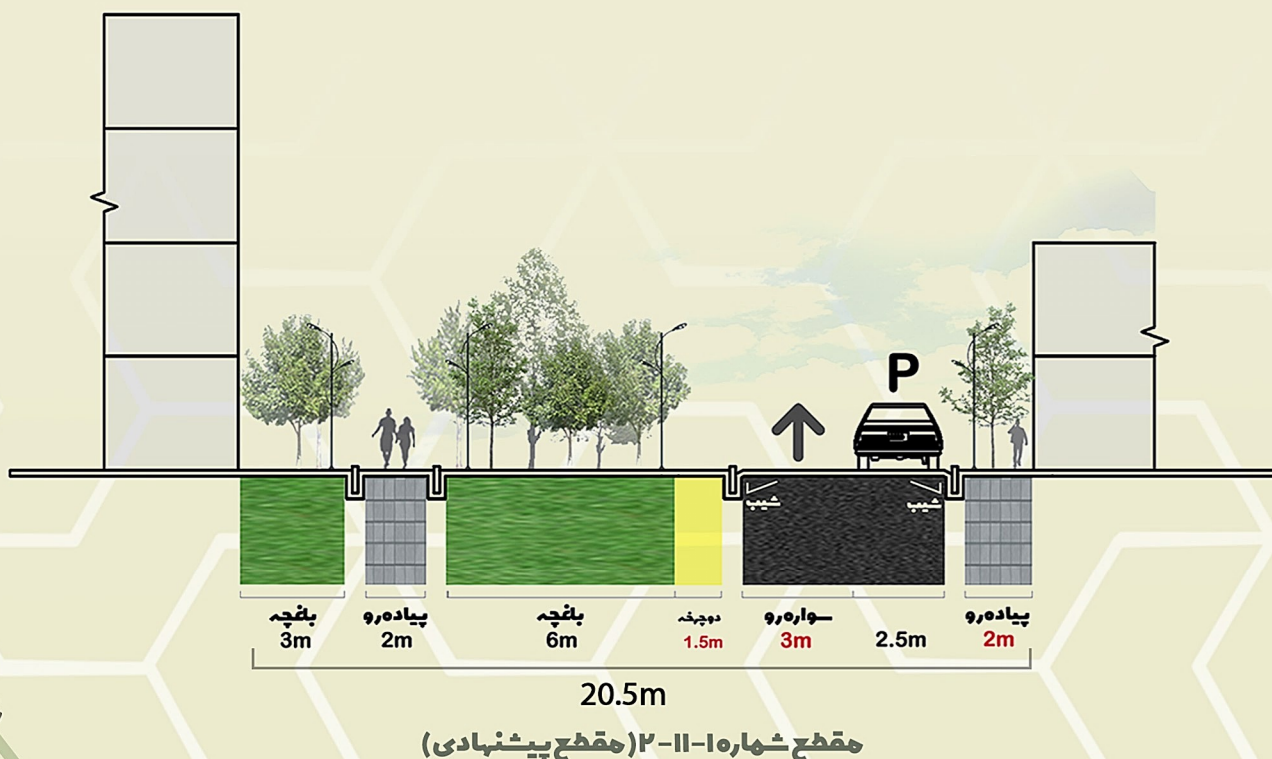
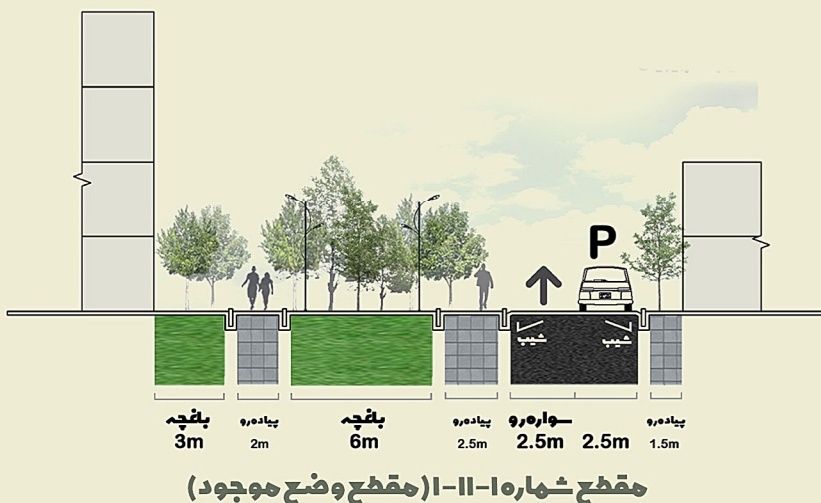
تصویر شماره ۱-۱۰-۱



# ۱-۱ مقاطع عرضی پیشنهادی

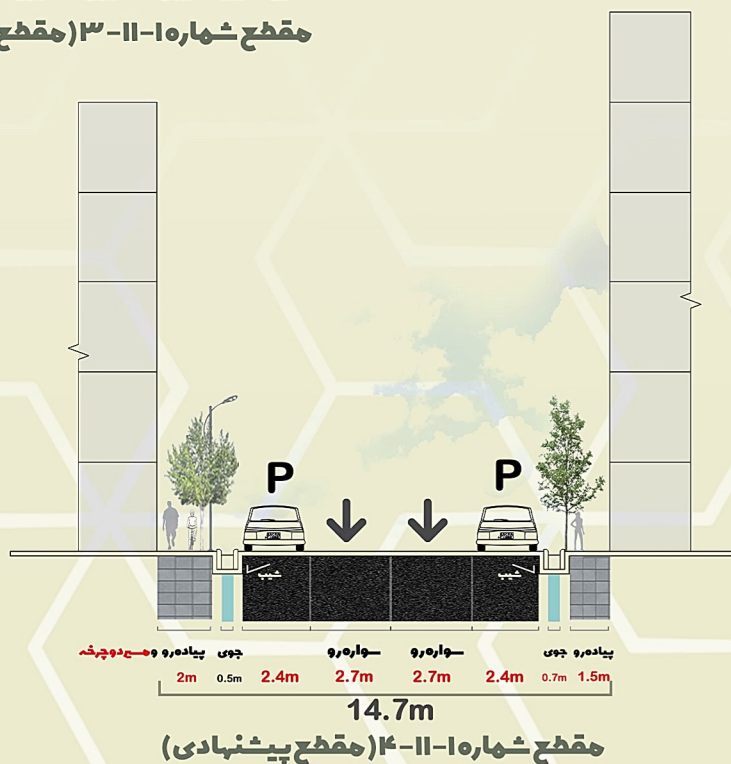
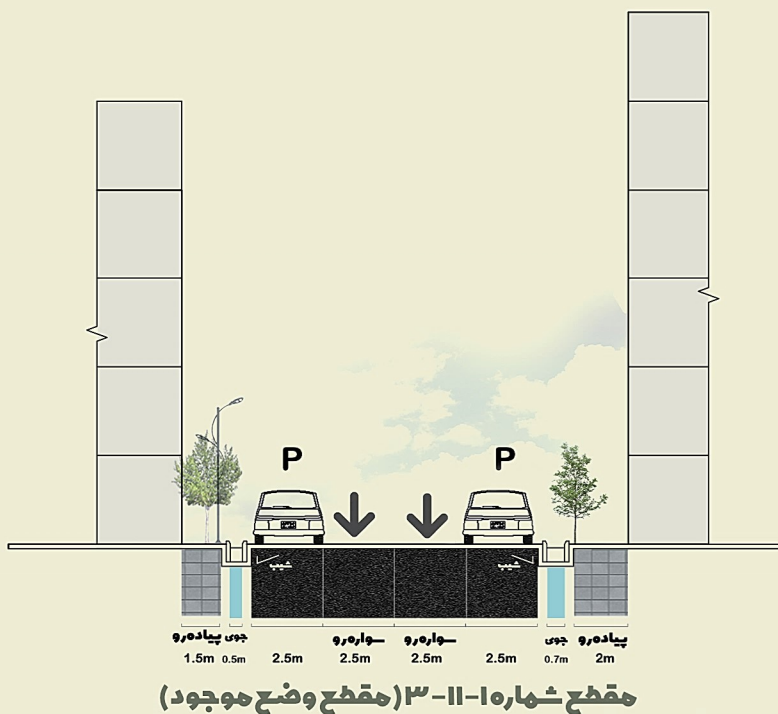
## مقطع پیشنهادی خیابان تبریزیان

مقطع پیشنهادی خیابان تبریزیان در مقطع شماره (۱-۱۱-۲) نشان داده شده است؛ همانطور که مشاهده می‌شود این مقطع در عرض ۲۰/۵ متر طراحی و مسیر دوچرخه برای آن در نظر گرفته شده است. مسیر دوچرخه این خیابان به دلیل محلی بودن آن درجه ۲ و در کنار مسیر پیاده‌رو طراحی و به وسیله خط‌کشی از آن جدا شده است. این خیابان یک طرفه (یک لاین سواره‌رو و یک لاین پارکینگ حاشیه‌ای) می‌باشد که در دو سمت آن پیاده‌رو با عرض استاندارد (افزایش عرض پیاده‌رو سمت راست نسبت به وضع موجود) در نظر گرفته شده است. در سمت غربی خیابان فضای سبز مطلوب و نورپردازی به شکل مناسبی ایجاد شده است. (شیب عرضی خیابان به سمت پیاده‌روها می‌باشد)



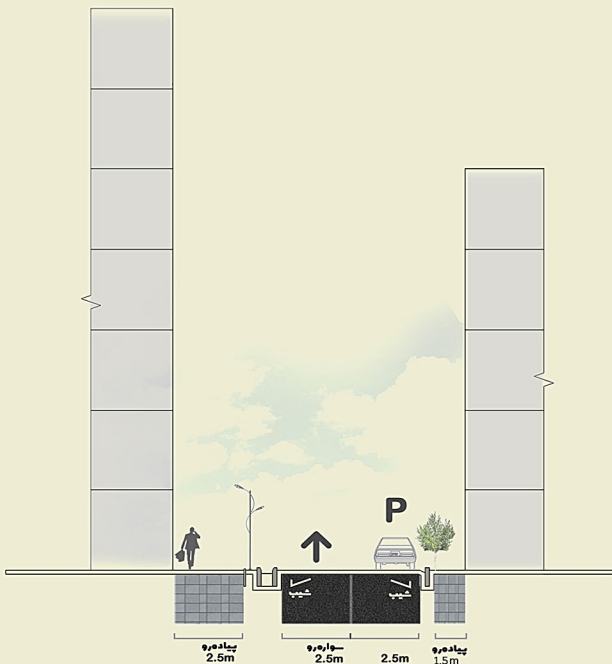
## مقطع پیشنهادی خیابان ظفر

مقطع پیشنهادی خیابان ظفر در نقشه شماره (۱-۱۱-۴) نشان داده شده است؛ طراحی این خیابان با عرض ۱۴/۷ متر و به صورت یک طرفه صورت گرفته است (دو لاین سواره رو و دارای دو لاین پارکینگ حاشیه‌ای) که در این طرح پیشنهادی به میزان ۰/۴ متر (۰/۲ متر به هر لاین) به عرض سواره‌رو اضافه و از پارکینگ حاشیه‌ای به مقدار ۰/۲ متر (از هر لاین) کم شده است. برای خیابان ظفر نیز مسیر دوچرخه طراحی شده است که این مسیر به دلیل جمع و پخش کننده بودن و عرض کم آن درجه دو و در کنار پیاده‌رو و به سمت خیابان در نظر گرفته شده است. پیاده‌روی دارای مسیر دوچرخه عریض‌تر پیشنهاد شده و در آن جداسازی به وسیله خط‌کشی صورت گرفته است. در دو سمت خیابان جوی آب قرار گرفته که شیب عرضی خیابان نیز به سمت آنها می‌باشد.

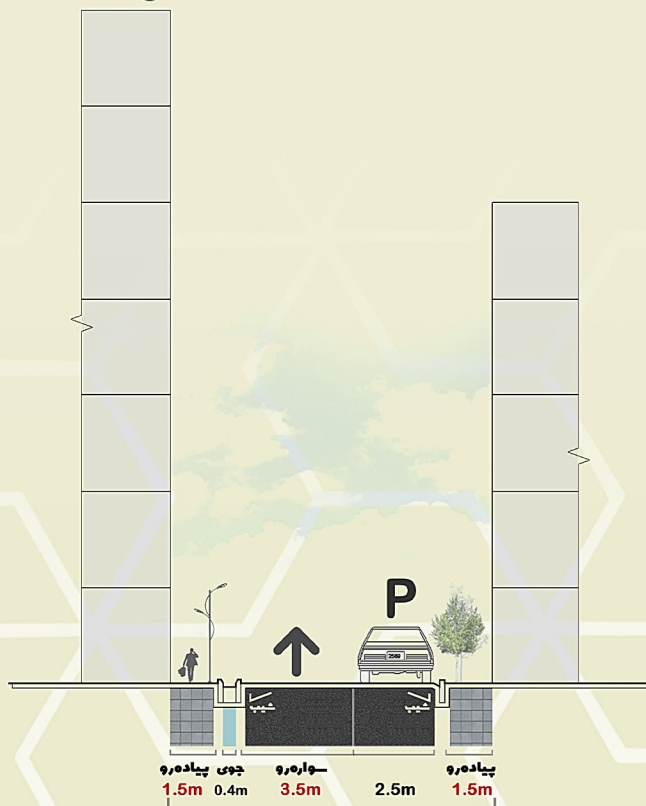
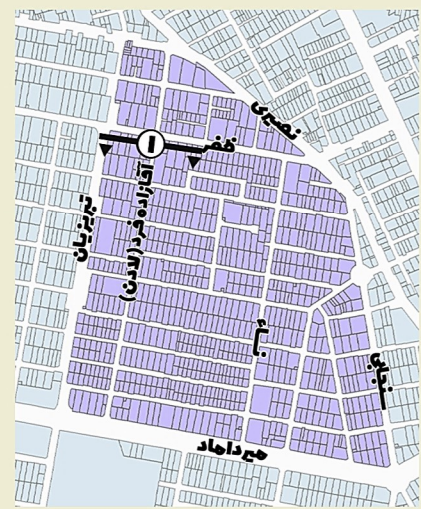


## مقطع پیشنهادی خیابان آقازاده فرد

مقطع پیشنهادی خیابان آقازاده فرد در مقطع شماره (۱-۱۱-۶) نشان داده شده است؛ خیابان آقازاده فرد در عرض ۹/۵ متر بصورت یک طرفه می باشد (یک لاین سواره رو و یک لاین پارکینگ حاشیه ای). در دو سمت خیابان پیاده رو در نظر گرفته شده و در طرح پیشنهادی این خیابان عرض پیاده رو سمت چپ کاهش داده شده و به مسیر سواره روی آن افزوده شده است. (به میزان ۱ متر). در یک سمت خیابان جوی قرار دارد که شیب عرضی خیابان نیز به سمت آن می باشد.



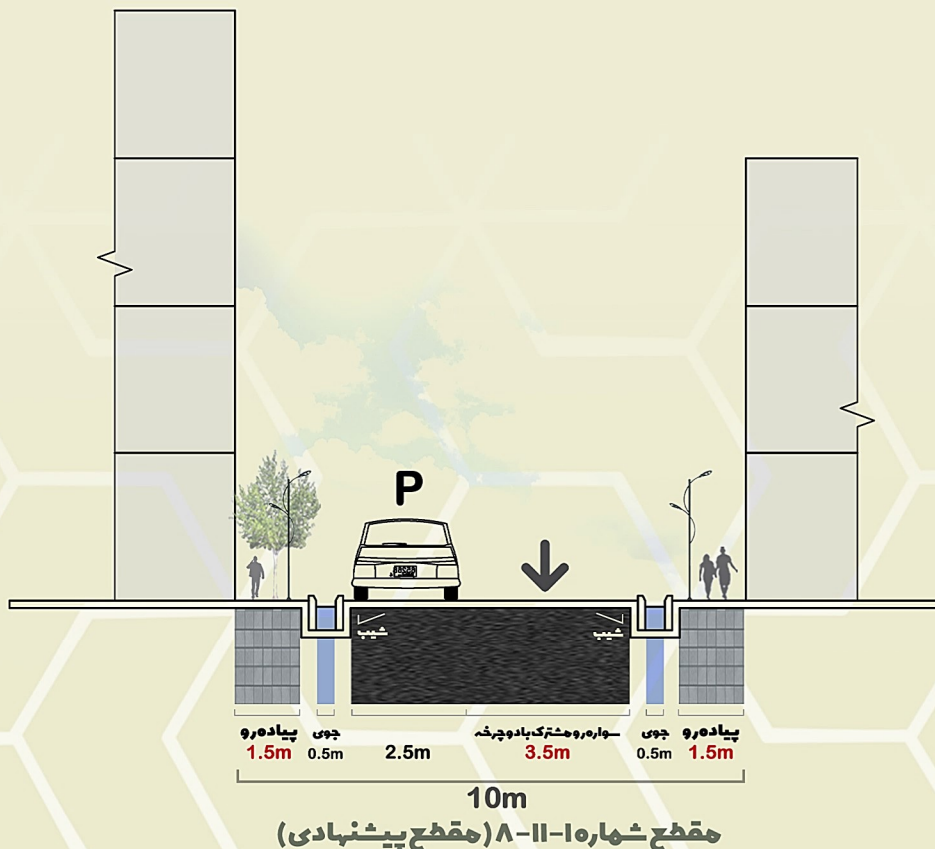
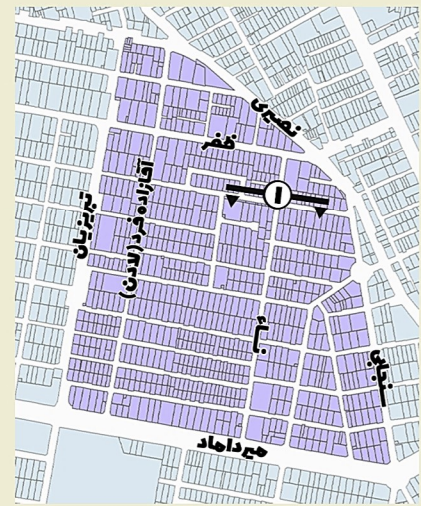
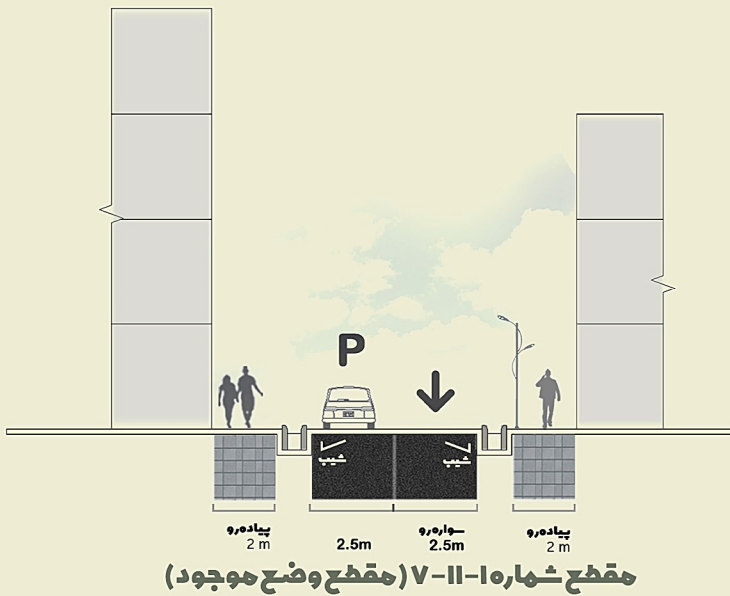
مقطع شماره ۱-۱۱-۵ (مقطع پیشنهادی)



مقطع شماره ۱-۱۱-۶ (مقطع پیشنهادی)

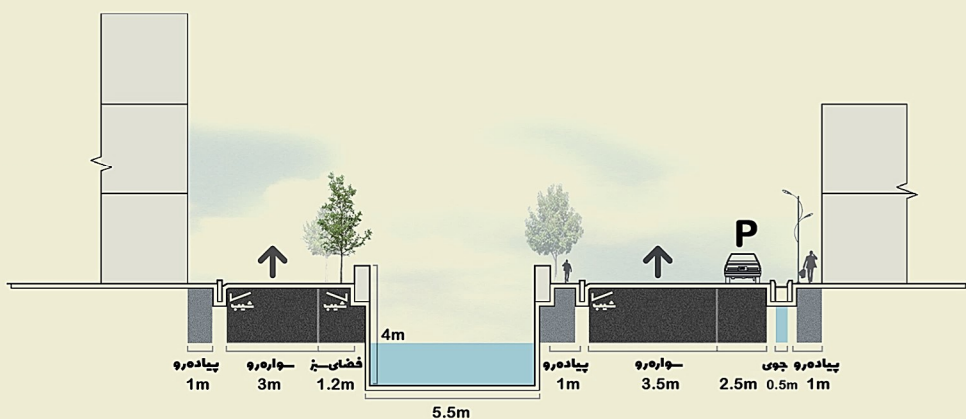
## مقطع پیشنهادی خیابان نساء

مقطع پیشنهادی خیابان نساء در مقطع شماره (۱-۱۱-۸) نشان داده شده است؛ طراحی خیابان نساء با عرض ۱۰ متر به صورت یک طرفه می باشد (یک لاین سواره‌رو و یک لاین پارکینگ حاشیه‌ای). برای این خیابان مسیر دوچرخه طراحی شده که به دلیل محلی بودن و عرض کم این خیابان از نوع درجه ۳ می باشد در نتیجه مسیر با سواره‌رو مشترک پس برای مسیر سواره‌رو عرضی بیشتر نسبت به وضع موجود در نظر گرفته شده است. (۱ متر افزایش داده شده است) در دو سمت مسیر پیاده‌رو قرار گرفته شده که به واسطه ایجاد مسیر برای دوچرخه از عرض آن (۵، ۰ متر از هر کدام) کاسته شده است.

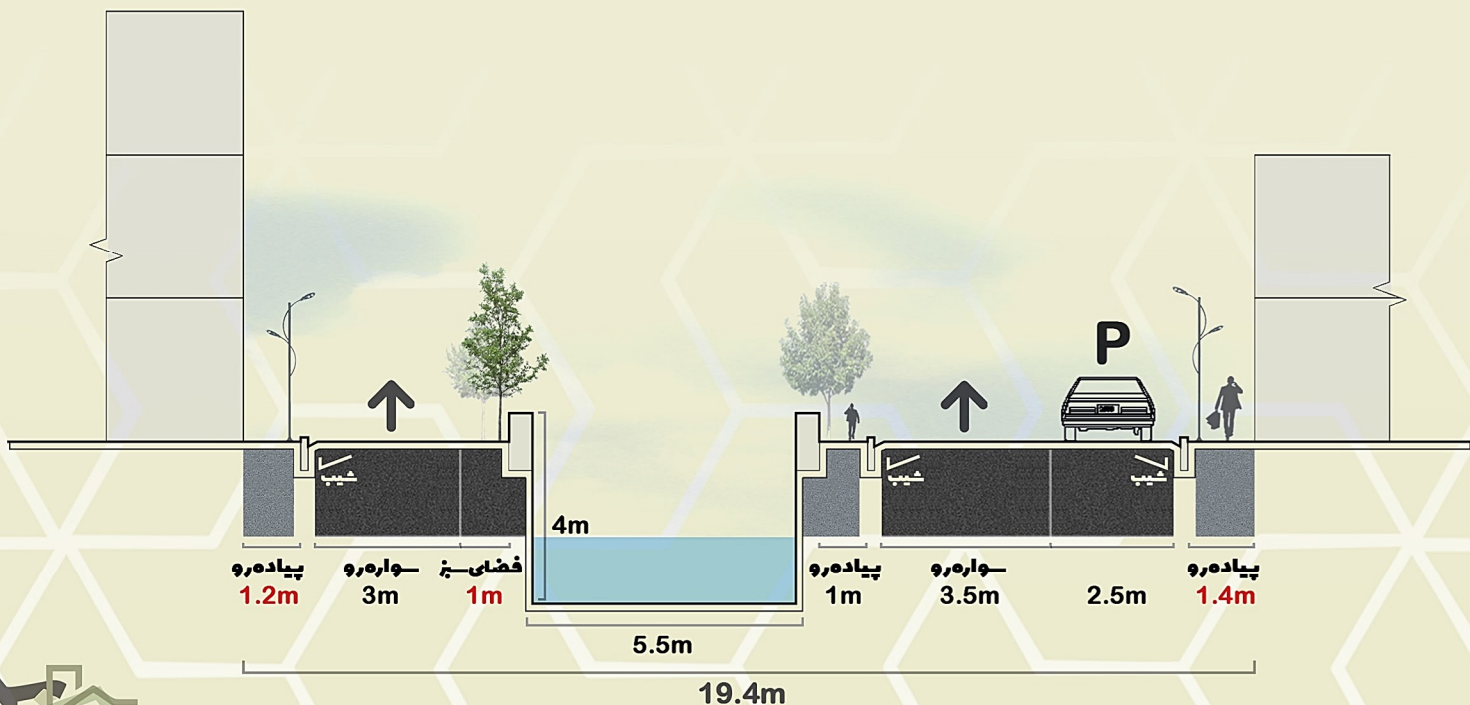


## مقطع پیشنهادی خیابان نصیری

مقطع پیشنهادی خیابان نصیری در مقطع شماره (۱-۱۱-۱۰) نشان داده شده است؛ همانطور که نشان داده شده است خیابان نصیری در عرض ۱۹/۴ متر بصورت یک طرفه می باشد (دو لاین سواره‌رو و یک لاین پارک حاشیه‌ای بطوریکه دو لاین سواره‌رو در دو سمت نهری به عرض ۵,۵ متر قرار گرفته‌اند) در طرح پیشنهادی این خیابان عمده تمرکز بر روی نزدیک کردن عرض معابر (به تفکیک) به اندازه‌های استاندارد و مقررات تعیین شده در آیین‌نامه طراحی معابر شهری (بخش ۵-خیابان‌های شهری) می باشد. (به دلیل یک طرفه بودن مسیر سواره‌رو روی جوی آب پوشانده شده و به عرض لاین سواره‌رو افزوده شده است). این خیابان دارای فضای سبز نسبتاً مطلوب و شیب عرضی نیز از دو طرف به سوی نهر می باشد.



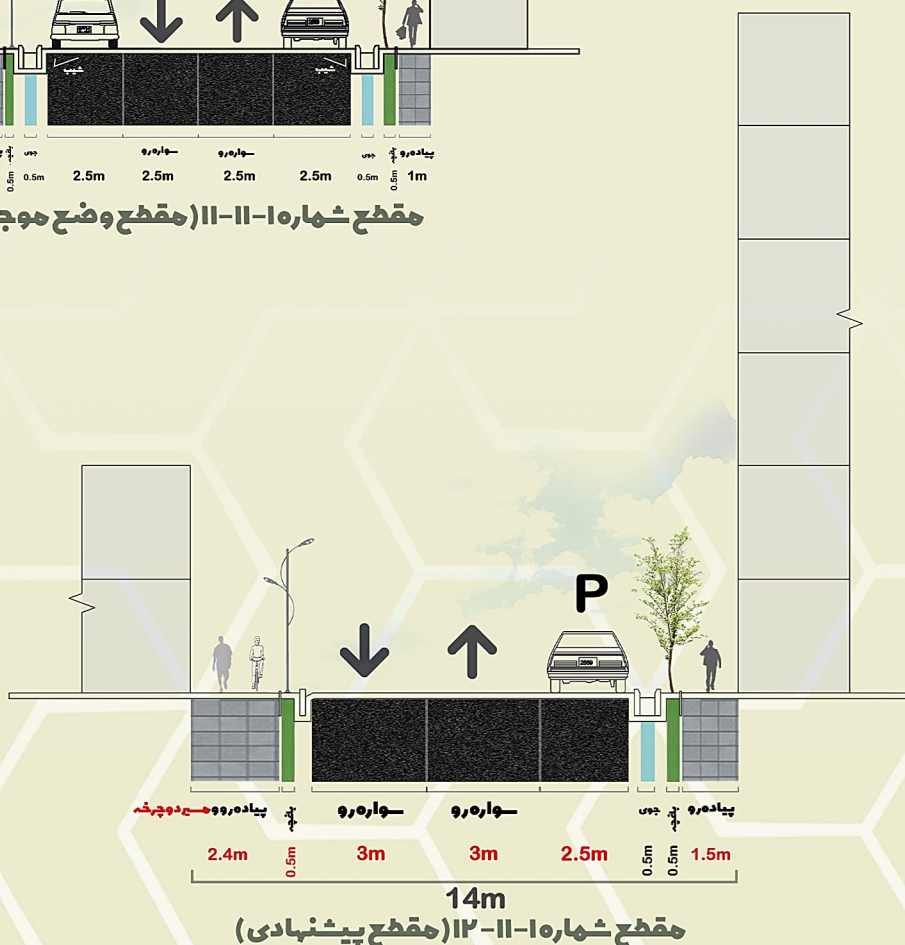
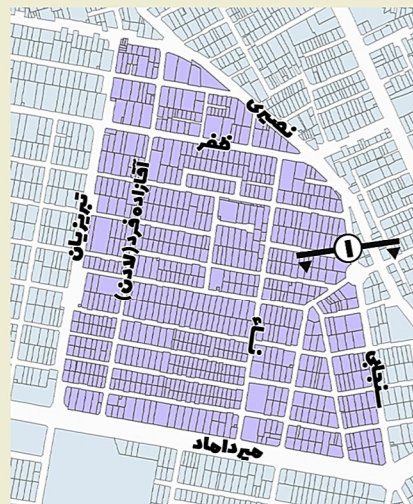
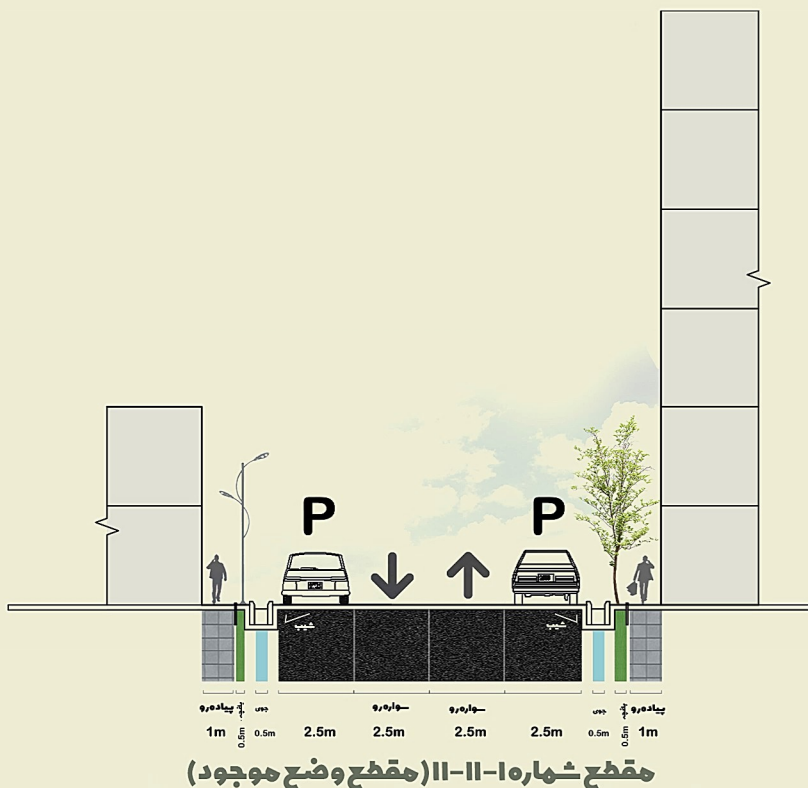
مقطع شماره ۱۰-۱۱-۹ (مقطع وضع موجود)



مقطع شماره ۱۰-۱۱-۱۰ (مقطع پیشنهادی)

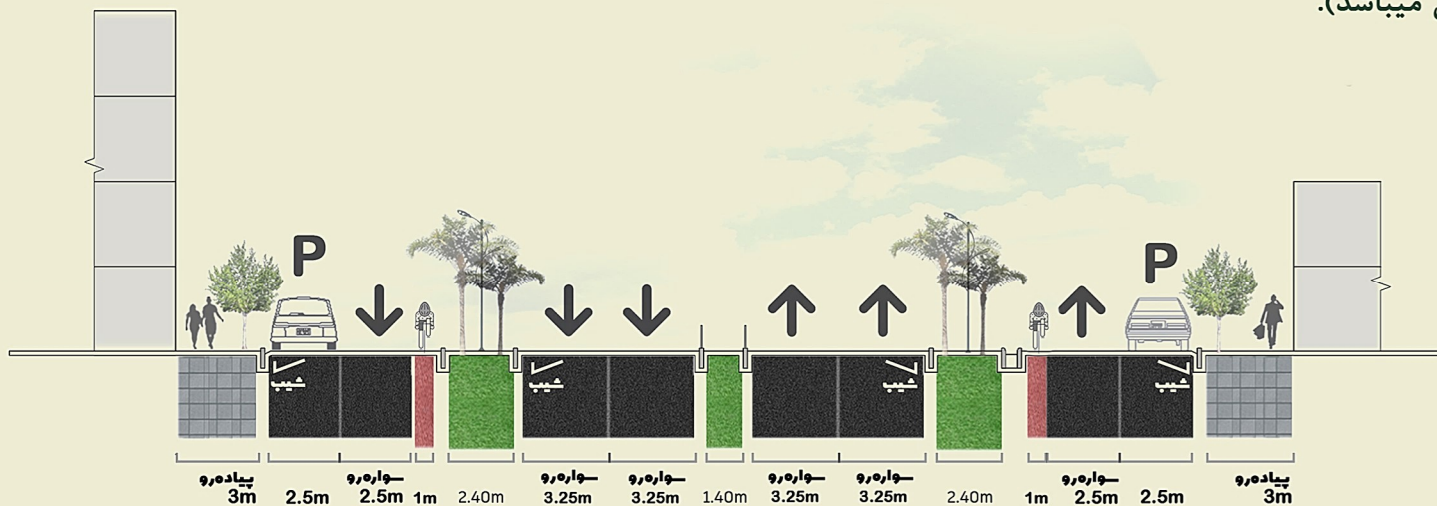
## مقطع پیشنهادی خیابان سنجابی

مقطع پیشنهادی خیابان سنجابی در مقطع (۱-۱۱-۱۲) نشان داده شده است؛ طراحی خیابان سنجابی به عرض ۱۴ متر به شکل دوطرفه صورت گرفته است (دو لاین سواره‌رو و دو لاین پارکینگ حاشیه‌ای). برای این خیابان مسیر دوچرخه طراحی شده که این مسیر به علت جمع و پخش‌کننده بودن آن درجه ۲ در نظر گرفته شده در نتیجه برای ایجاد این مسیر به عرض پیاده‌رو افزوده (اصلاح کمبود عرض پیاده‌رو در وضع موجود، کاستن از عرض دو پارکینگ حاشیه‌ای و همچنین پوشاندن روی جوی آب سمت چپ) و برای جداسازی آن از پیاده‌رو خط‌کشی‌های لازم صورت گرفته است. (در دو سمت خیابان جوی قرار دارد که شیب عرضی خیابان به سمت آن‌ها می‌باشد).

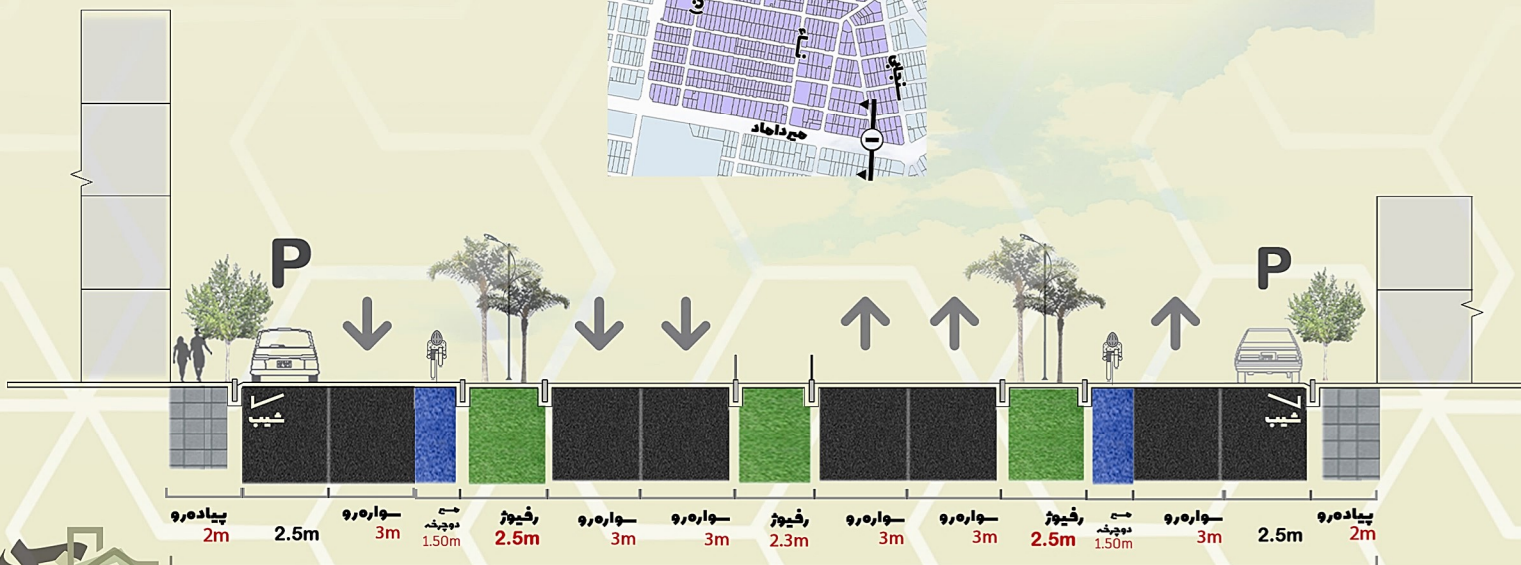
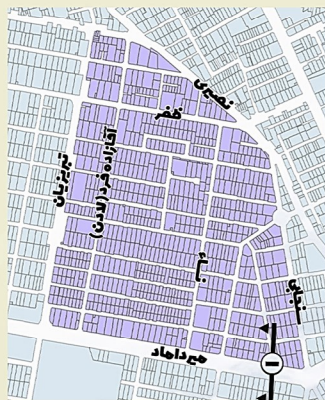


## مقطع پیشنهادی بلوار میرداماد

مقطع پیشنهادی خیابان میرداماد در مقطع شماره (۱-۱۱-۱۴) نشان داده شده است؛ این خیابان با عرض ۳۸ متر به شکل دو طرفه (چهار لاین تندرو، دو لاین کندرو و دو پارکینگ حاشیه‌ای) دارای ۳ رفوژ میانی میباشد. مسیر دوچرخه برای این خیابان به علت شریانی بودن آن درجه ۱ در نظر گرفته شده است. (تعریض مسیر دوچرخه به اندازه ۰,۵ در هر دو سمت، اصلاح آن نسبت به وضع موجود). این مسیر در مجاورت و امتداد سواره‌رو (لاین کندرو) طراحی شده و به وسیله موانع فیزیکی از آن جدا شده است. در نتیجهی تعریض مسیر دوچرخه دیگر عرض‌ها با توجه به مقررات و اندازه‌های تعیین شده در آیین‌نامه طراحی معابر شهری (بخش ۵-خیابان‌های شهری) تغییر داده شده‌اند. (این خیابان داری یک جوی آب میباشد که شیب عرضی نیز به سمت آن میباشد).



مقطع شماره ۱-۱۱-۱۳ (مقطع وضع موجود)



مقطع شماره ۱-۱۱-۱۴ (مقطع پیشنهادی)