

ارائه روش برای تعیین حجم ترافیک ساعت طرح در جاده های ایران

شهرام داورنیا (مهندسین مشاور کاوش برم)

کارشناسی ارشد راه و ترابری، فارغ التحصیل از دانشگاه صنعتی خواجه نصیرالدین طوسی، d.shahram@gmail.com

چکیده

بررسی و تعیین حجم ترافیک ساعت طرح در سال طرح برای جاده (در اصطلاح "ترافیک ساعت طرح" نامیده می شود) یا تعیین ضریب K_{30} ، از موضوعات مبتلابه طراحان ترافیک در طراحی و تحلیل ظرفیت جاده ای در هر پروژه مطالعاتی باشد. این مقاله به بررسی روشهای تعیین ارائه شده در آیین نامه ایران (نشریه ۴۱۵) و بیان ابهامات و خطای استفاده از این روشها پرداخته و در ادامه با برآورد و تجزیه و تحلیل پارامترهای ترافیکی متناظر طرح در محورهای (آزادراهی و اصلی و فرعی) استان خوزستان بر مبنای داده های ترافیکی (روزانه و ساعتی) اخذ شده از سازمان حمل و نقل و پایانه های کشور، روشی عملی برای کاهش خطای ناشی از قضاوت مهندسی یا نقص آماری، به منظور حصول نتیجه فنی - اقتصادی مورد نظر تدوین گر آیین نامه، در جهت انتخاب مقداری قابل قبول برای ترافیک ساعت طرح و درصد ترافیک سنگین در ساعت طرح برای استفاده در پروژه های مطالعاتی ارائه می دهد.

واژه های کلیدی: ترافیک ساعت طرح، K_{30} ، ترافیک، خوزستان، نشریه ۴۱۵، HCM

۱- مقدمه

این تحقیق به بررسی پارامتر مهم مورد استفاده طراحان ترافیکی می پردازد. بررسی و تعیین حجم ترافیک ساعت طرح در سال طرح برای جاده (در اصطلاح "ترافیک ساعت طرح" نامیده می شود) از موضوعات مبتلابه طراحان ترافیک در طراحی و تحلیل ظرفیت جاده ای در هر پروژه مطالعاتی می باشد. آنچه در منابع و آیین نامه ها آمده است بیانگر این مطلب است که در تعیین و انتخاب این عدد، به عنوان یک پارامتر تاثیرگذار بر طراحی و تحلیل ظرفیت در جاده، ملاحظات اقتصادی نیز بایستی مد نظر قرار گیرد. اما در مورد روش تعیین و انتخاب مقدار آن، به نحوی که منجر به نتایج قابل قبول فنی با لحاظ ملاحظات اقتصادی گردد، ابهام وجود دارد و در عمل، قضاوت مهندسی طراح یا تجارب قبلی طراح در صورت وجود، مبنای محاسبات قرار می گیرد. در ادامه سعی شده است با واکاوی روش آیین نامه و تجزیه و تحلیل داده های آماری روزانه و ساعتی محورهای استان خوزستان، روشی علمی - فنی در جهت تعیین ترافیک ساعت طرح ارائه گردد.