

UNIVERSITE BADJI MOKHTAR ANNABA
DEPARTEMENT D'AMENAGEMENT

MOBILITE ET TRANSPORT
MATIERE F522 L3 S5

COURS 5 تصنيف الطرق

BRAHAMIA KHALED 2026

تلعب شبكة الطرق لأى دولة دور هام في مجال التنمية الشاملة لمدلولها الشامل لأنواع الممرات والشوارع والطرق المختلفة وما تحتويه من عناصر بصرية داخل الشوارع وعلى محيطها وكذلك التأثير المعنوي للمستخدمين.

تصنيف شبكة محاور الحركة في المدن

1حسب نوع الاستخدام:

شبكة محاور حركة خاصة بالحركة الآلية

1/تصنيف الطرقات :

تصنف الطرقات حسب ثلاثة خصائص معينة :

1-1/الخاصية القانونية و الإدارية : و التي تحدد نوع الطريق (وطني ، ولائي ، بلدي) التصنيف الإداري (administrative Classification):

وتصنف الطرق حسب انتمائها لهيكل الدولة وعلى هذا الأساس يكون التصنيف الإداري على الشكل التالي



Routes nationales (R.N) 29 280 Km



أولاً: الطرق الوطنية (Routes nationales) تعد الطرق الوطنية جزءاً لا يتجزأ من الأملاك العامة الاصطناعية التابعة للدولة في مجال الطرق، وتمثل الطرق الوطنية مسالك اتصال حيث تربط مختلف الأوليات وتكون تهيئتها وصيانتها على عاتق الدولة، وبالتالي يجب أن تتوفر الطرق الوطنية على المقاييس التالية:

-أن يكون عرض الزفت 7 أمتار على الأقل

-أن يربط بين عاصمتي واليتين.

-أن يتحمل حركة مرور متوسطة يوميا تضم السيارات والشاحنات.

ثانيا: الطرق الولائية (des routes wilayas) توجد داخل الولاية ويتم إنجازها علي عاتق ميزانية الولاية وتدعم من طرف الدولة، وكذلك بميزانية التجهيز. ويقترح في تصنيف الطرقات الولائية المقاييس التالية:

- أن يتحمل حركة مرور أكثر من سيارة.
- يربط بين مقر دائرتين
- أن يكون له طابع اقتصادي أو سياحي على مستوى الولاية



Chemins de wilayas (C.W) 23771 Km

ثالثا: الطرق البلدية (les routes municipale) هي الطرق المتواجدة داخل البلدية وتربط بين البلدية ولأخرى، وهي ذات أهمية بسيطة ويجب أن تتبع في تصنيف الطرق البلدية هذه المقاييس:

- يؤمن الشغل في التجمعات السكانية الهامة.
- يكون له طابع اقتصادي أو سياحي على مستوى البلدية.



Chemins communaux (C.C) 59 645 K



رابعاً : الطريق السريع هو طريق ازدواجي يربط بين ولايتين و تحدد السرعة القصوى فيه ب 100 كلم في الساعة وعدد الوضعيات 3 بما فيها الممر الاستعجالي



الطريق السيار هو طريق مزدوج وعالي المواصفات، مُصمم خصيصاً للمركبات الآلية عالية السرعة 120، ويتضمن مسارات متعددة لكل اتجاه تفصلها منطقة فاصلة غير مخصصة للسير. يتميز بعدم تقاطعه مع طرق أخرى أو ممرات للمشاة أو السكك الحديدية، ويُسمح بالدخول إليه والخروج منه فقط عبر نقاط مُعدة خصيصاً، ويُمنع فيه الوقوف أو التوقف إلا للضرورة القصوى أو في الأماكن المخصصة لذلك

لفرق بين الطريق السيار و الطريق السريع؟

الطريق السريع هو طريق ازدواجي يربط بين ولايتين و تحدد السرعة القصوى فيه ب 100 كلم في الساعة وعدد الوضعيات ب3 بما فيه الممر الاستعجالي . اما الطريق السيار فهو طريق يربط بين عدة ولايات و تحدد السرعة القصوى فيه ب 120 كلم على الاكثر و يحتوي على 4 ممرات في كل جهة بما فيها الممر الاستعجالي .
يوجد اختلافات ويوجد تشابهات :

الاختلافات :

- 1/ السرعة في الطريق السيار (120كلم/سا) جاف والمبلل (100 كلم /سا). الطريق السريع 100 جاف مبلل 80
 - 2/ الطريق السيار محمي من الجانبين بسياج اما الطريق السريع غير محمي .
 - 3/ الطريق السيار يكون بالدفع مبلغ مالي مقابل السير فيه اما السريع دون مقابل .
 - 4/ الطريق السيار به مسالك زيادة السرعة وتخفيض السرعة . اما الطريق السريع به عدة تقاطعات.
- التشابه:

1/ كلا الطريقين به مسالك

2/ اما الطريقين بينهما فاصل اسمنتي .

3/ كلا الطريقين به مسالك خاصة بالاستعجال

2-1/الخاصية التقنية :

وهي التي تمكننا من تفريق الطرقات السريعة العادية ، يصنف الطريق تقنيا إلى ثلاثة أنواع حسب السرعة المرجعية :

- طرقات أولية و سرعتها محصورة بين 100 و 120 كلم /سا
- طرقات ثانوية و سرعتها محصورة بين 60 و 80 كلم /سا
- طرقات ثالثة و سرعتها محصورة بين 20 و 40 كلم /سا

2/التصنيف الوظيفي :

التصنيف الوظيفي هو العملية التي يتم بموجبها تقسيم الطرق إلى أنواع أو أنظمة وفقاً لطبيعة الخدمة التي تؤديها أن معظم حركة السفر والتنقل تتم باستخدام عدد من الطرق، وهنا تأتي أهمية التصنيف الوظيفي الذي يتم عن طريقه تحديد الدور الذي يؤديه كل طريق لخدمة حركة المرور والنقل

classification de techniques يمكن تصنيف جميع الطرق في الجزائر إلى خمس فئات وظيفية، تتوافق مع الأغراض الاقتصادية والإدارية التي حددها المعيار الفني لتطوير الطرق في الجزائر (40)

تقسم وظيفة الطرق حسب وظيفتها وفقاً لما يلي

الفئة 1: التي تربط بين المراكز الاقتصادية الرئيسية ومراكز الصناعات الثقيلة التي يتم النظر فيها على شكل أزواج، وخطوط الربط التي توفر خدمات التغذية للمراكز الصناعية ومراكز التجهيز.

- الفئة 2: التي تربط مراكز الصناعات التحويلية ببعضها البعض، وربط مراكز الصناعات الخفيفة المتنوعة بالشبكة السابقة.

- الفئة 3: التي تربط بين المدن الرئيسية وبلدات الديرة والولاية التي لا تخدمها الشبكة السابقة، مع شبكة الفئة 1 و 2.

- الفئة 4: التي تربط جميع التجمعات السكانية غير المتصلة بشبكة الفئة 1-2 و 3 مع المكان الرئيسي للدائرة التي تعتمد عليها ومع الشبكة السابقة.

- الفئة 5: الطرق والمسارات غير المدرجة في الفئات السابقة.

مستوى الخدمة	طريق حاريتين	شرياني حضري
أ	-متوسط سرعة السير 93كم/ساعة أو أكبر-معظم العبور في المناورات تتم بدون تأخير -في الحالة المثالية حجم المرور 420مركبة/ساعة لا لتجاهين	متوسط سرعة السير حوالي 90٪ من سرعة التدفق الحر والتأخير في التقاطعات المحكومة بإشارات ضوئية أقل ما يمكن.
ب	متوسط سرعة السير 88كم / ساعة أو أكثر . ومعامل الحمل قد يصل إلى 0.27. الحجم المروري 750سيارة / ساعة لا لتجاهين .	متوسط سرعة السير تتناقص بسبب التأخير في التقاطعات وتأثير المركبات على بعضها وتكون حوالي 70٪ من سرعة السير الحر ومعامل الحمل عند التقاطعات 0.10 ومعامل ساعة الذروة 0.80
ج	متوسط سرعة السير 84كم/ ساعة أو أكثر-معدل التدفق في الحالة المثالية حوالي 43٪ من السعة. مع وجود مسافة رؤية للمرور مستمرة و معدل التدفق في الظروف المثالية 1200سيارة /ساعة في الاتجاهين	سرعة سفر حوالي 50٪ من سرعة التدفق الحر. تشغيل متزن. الصفوف الطويلة عند الإشارات الضوئية محتملة
د	متوسط سرعة السير 80كم/ساعة . معدل التدفق حوالي 64٪ من السعة مع وجود استمرارية في فرص التجاوز والتدفق حوالي 1800سيارة / الساعة للاتجاهين	متوسط سرعة السير 40٪ من سرعة التدفق الحر معدل التدفق غير متزن والتأخير في التقاطعات ربما يكون شاملا
هـ	متوسط سرعة السير حوالي 72كم/ساعة معدل التدفق في الظروف المثالية 2800سيارة /الساعة مستوى (هـ) ربما ال يمكن الوصول إليه حيث يتحول التشغيل من مستوى خدمة (د) إلى مستوى خدمة (و) مباشرة .	متوسط سرعة السير 33٪ من سرعة التدفق الحر الحجم عند السعة والتدفق غير متزن. معامل الحمل عند التقاطعات (0.70-1.00) معامل ساعة الذروة 0.95
و	سرعة التشغيل أقل من 72 كم/ساعة والمرور متزاحم ومقيد مع خصائص غير متوقعة والحجم أقل من 2000مركبة في الساعة في الاتجاهين	متوسط سرعة السير بين 25٪ إلى 33٪ من سرعة التدفق الحر وأزمة التأخير عالية عند أفرع التقاطعات المحكومة بإشارات ضوئية .

حيث إن :

أ - تدفق حر-حجم مرور قليل وسرعة عالية .ب - تدفق ثابت والسرعة تتغير تبعاً لتغير ظروف المرور .ج - تدفق غير ثابت معظم السائقين مقيدين في حرية اختيار سرعتهم .د - تدفق غير ثابت والسائقين لديهم حرية قليلة للمناورة .هـ - تدفق غير ثابت وربما تحدث توقفات في مسافات صغيرة . و - أقصى تراحم وأزمة تأخير كبيرة للمرور.

3/العوامل المتحكمة في تخطيط الطريق : .

-عوامل طبيعية : وفيها عامل الطبوغرافيا و الجيولوجيا

-عوامل اقتصادية : و يدخل فيها عامل التكلفة و الدراسة السكانية(التوزيع)
الطريق الخاص(السكك الحديدية) :

إن المواقع الخاصة تستعمل فيها في غالب الأحيان قاطرات كهربائية، وتختلف حسب الوسيلة التي تسلكها إلى:

-مسار القطار و الترامواي الذي يكون على سطح الأرض

-مسار المترو و الذي يكون في الأنفاق

الأرصفة و ممرات المشاة : و هي مخصصة للاتصال سيرا على الأقدام بين المناطق السكنية و أماكن العمل و الراحة
و مراكز المدينة العامة.

أماكن التوقف :

هو فعلا يرتكز على التوقف المؤقت للسيارة في مكان ما حاضرة أو مساحة التوقف فهي مساحة مهيأة لتوقف السيارات
سواءا على الأرض أو تحتها (تحت المباني أو تحت الطريق العمومي) ، أو في مبنى ذو طوابق.

Bibliographie :

-Pierre MERLIN 1985 LA DOCUMENTATION FRANÇAISE notes et études documentaires. -LACOUR.C, BARATRA. M et LEYMARIE. D, « Croissance urbaine : mobilité et desserte des zones périphériques par les transports collectifs », op. cit, pp43-44. -BOCHET. B, GAY. J-B, PINI. G, Observatoire universitaire de la ville et du développement durable, « Formes urbaines et mobilité : quelles stratégies pour un développement urbain durable ? », in « ville durable et mobilité », Vues sur la ville n°4, Octobre 2002, pp3-5. Hugo Bois Modélisation et Prospective de la Demande de Mobilité, Thèse soutenue le 06/11/2017 Université Paris Nanterre

شكرا الي الحصة القادمة