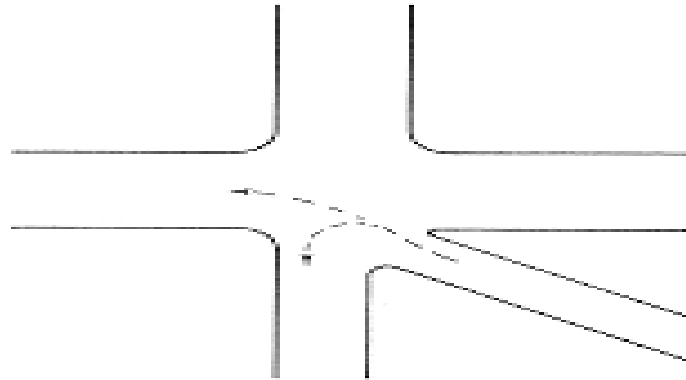


**ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ**

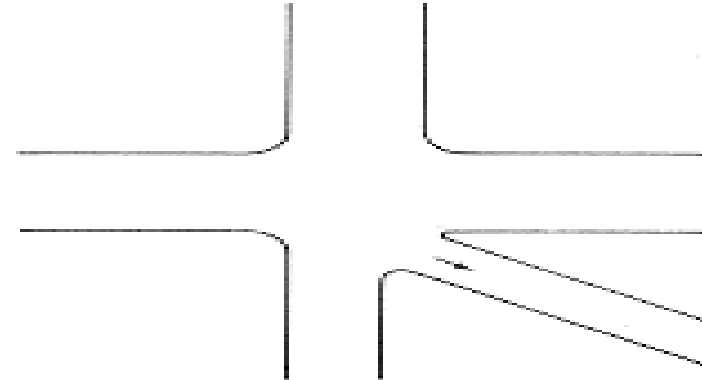
**ΑΡΧΕΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΝΗΣΙΔΩΝ**

ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ: **INTERSECTION CHANNELIZATION DESIGN GUIDE**, NATIONAL COOPERATIVE HIGHWAY RESEARCH PROGRAM REPORT 279,  
TRANSPORTATION RESEARCH BOARD, WASHINGTON, D.C. 1985

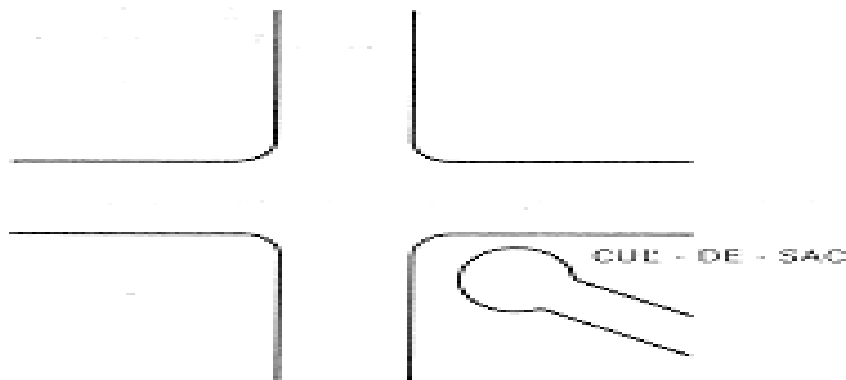
**Β. ΨΑΡΙΑΝΟΣ, Αναπλ. Καθηγητής**  
**Επιμέλεια: Ε. ΛΙΑΠΗΣ, Υ.Δ.**



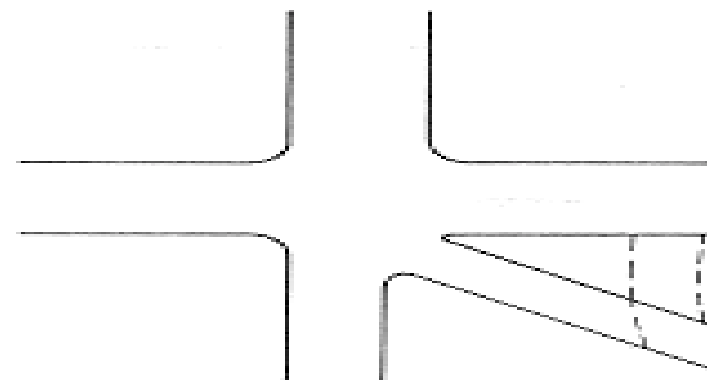
Απαγόρευση αριστερής στροφής



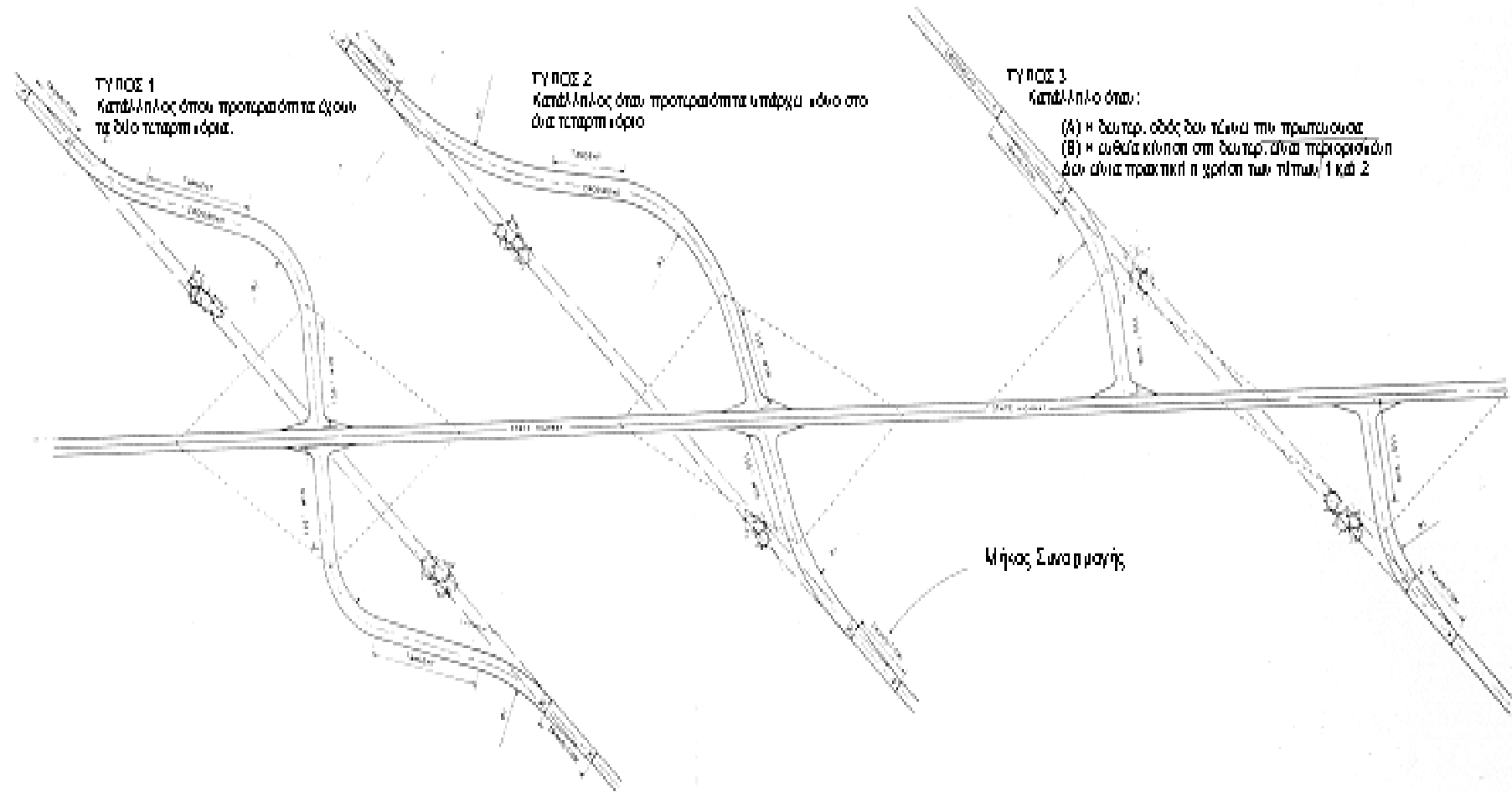
Μονοδρόμηση



Κλείσιμο κλάδου και μετατροπή του σε "Cul - De - Sac"



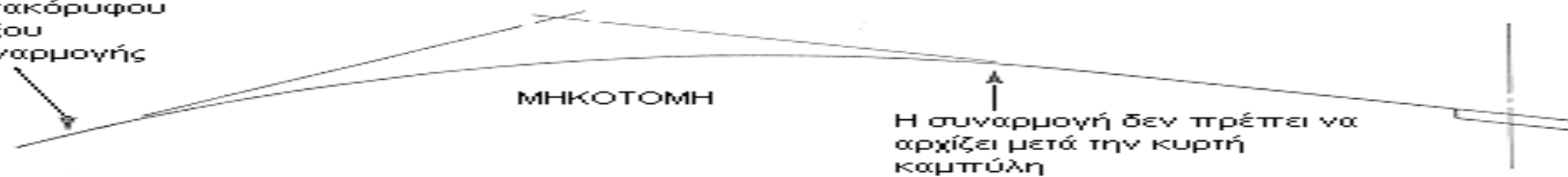
Τροποποίηση Χάραξης



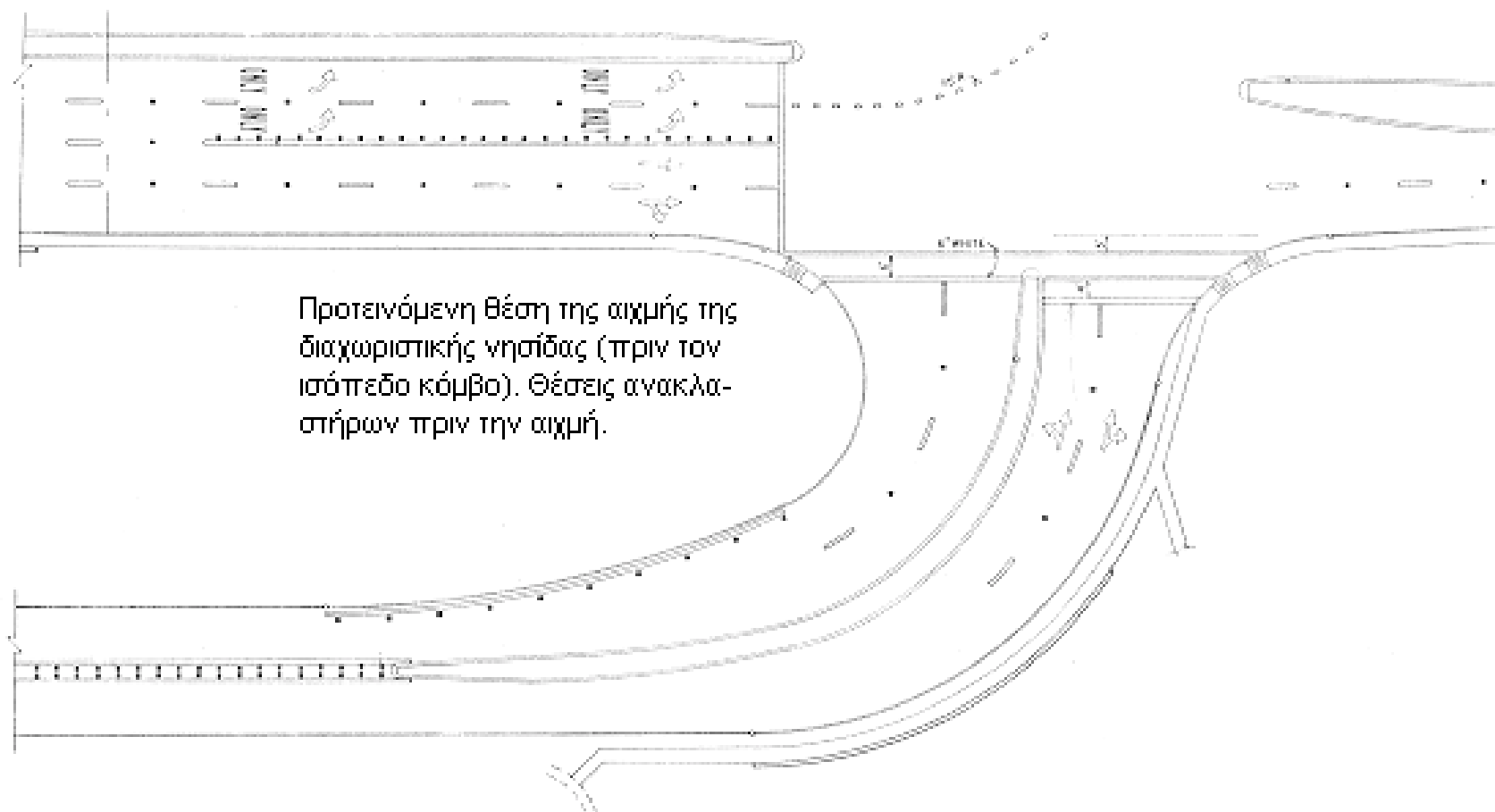


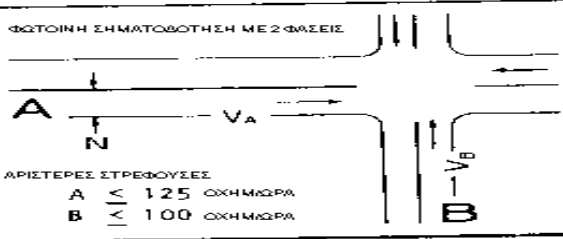
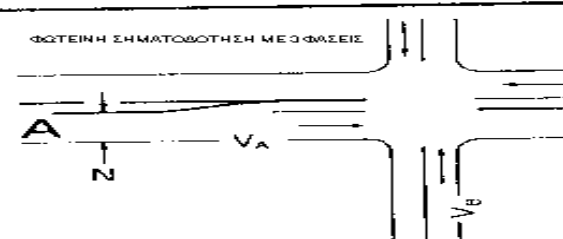
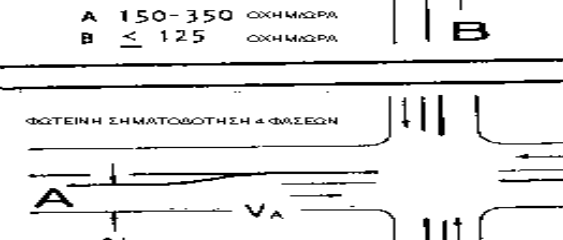
Η αρχή της επιφάνειας αποκλεισμού θα πρέπει να βρίσκεται πριν το ανώτατο σημείο της καμπύλης ώστε ο οδηγός να αντιλαμβάνεται εγκαίρως την ύπαρξη κόμβου κατόντι

Αρχή  
Κατακόρυφου  
Τόξου  
Συναρμογής

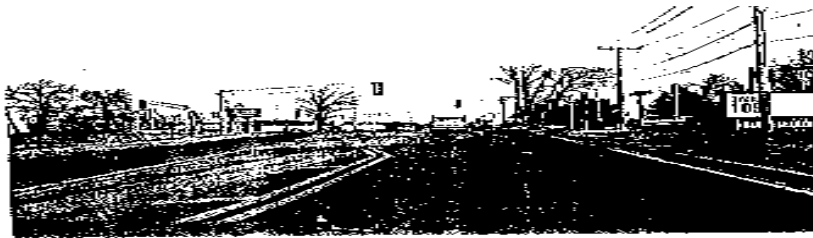


Η έγκαιρη προειδοποίηση των οδηγών επιτυγχάνεται με την επέκταση της νησίδας ή της διαγραμμισμένης επιφάνειας αποκλεισμού πριν την κατακόρυφη καμπύλη

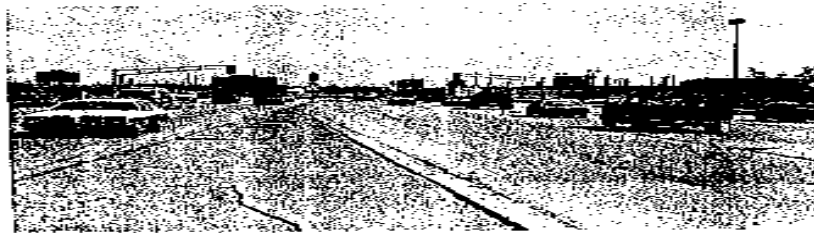
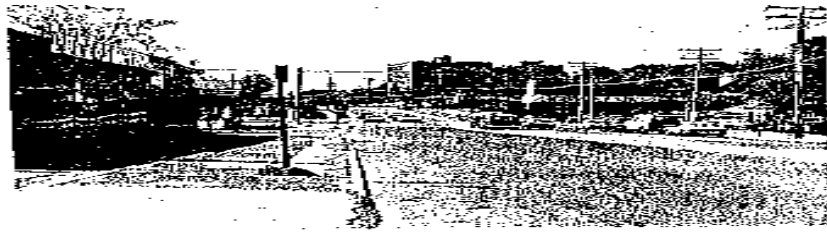


		ΦΟΡΤΟΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ V <sub>A</sub> ΚΑΙ V <sub>B</sub> (ΟΧΗΜΑΤΑ) ΣΤΙΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ Α ΚΑΙ Β			
ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ I		N ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑ ΟΔΟΣ A			ΦΩΤΙΝΗ ΣΗΜΑΤΟΘΕΤΗΣΗ ΜΕ 2 ΦΑΣΕΙΣ 
		2	3	4	
N ΔΕΥΤΕΡΟΥΣΑ ΟΔΟΣ B	1	1450* 1700	1900 2300	—	
	2	2000 2400	2500 3000	—	
ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ II		N ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑ ΟΔΟΣ A			ΦΩΤΙΝΗ ΣΗΜΑΤΟΘΕΤΗΣΗ ΜΕ 3 ΦΑΣΕΙΣ 
		2	3	4	
N ΔΕΥΤΕΡΟΥΣΑ ΟΔΟΣ B	1	1350 1600	1700 2100	1900 2300	
	2	1800 2100	2100 2600	2250 2800	
	3	2200 2700	2450 3000	2550 3200	
ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ III		N ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑ ΟΔΟΣ A			ΦΩΤΙΝΗ ΣΗΜΑΤΟΘΕΤΗΣΗ 4 ΦΑΣΕΩΝ 
		2	3	4	
N ΔΕΥΤΕΡΟΥΣΑ ΟΔΟΣ B	1	1250 1500	1500 1800	1650 2000	
	2	1550 1900	1750 2100	1950 2400	
	3	1850 2200	1900 2300	2200 2800	

N αριθμός λωρίδων ανά κατεύθυνση κυκλοφορίας (εξαιρούνται οι λωρίδες αριστερής στροφής)  
Επίπεδο Εξυπηρέτησης C



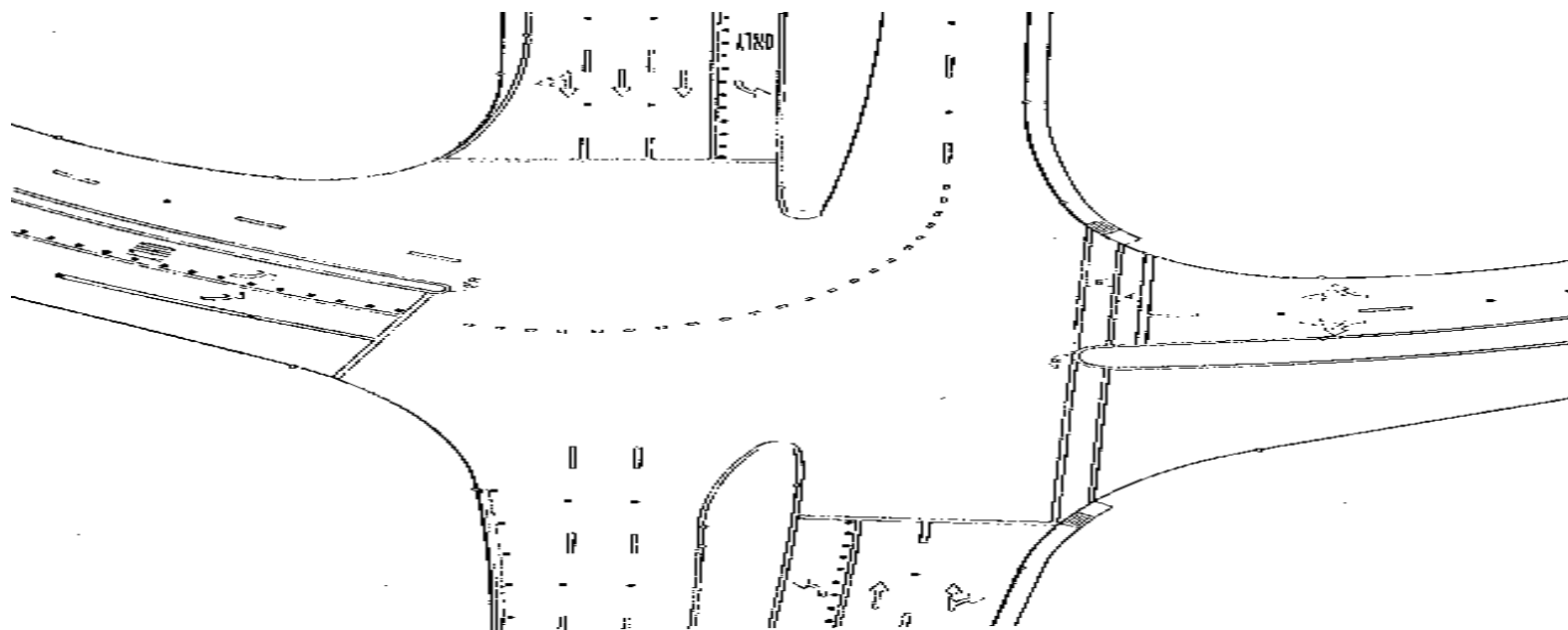
Οι λωρίδες αριστερής στροφής θα πρέπει να έχουν επαρκές μήκος για την προσωρινή στάση των οχημάτων που πρόκειται να στρίψουν αριστερά. Σε διαφορετική περίπτωση τα οχήματα αυτά θα παρεμποδίζουν την κυκλοφορία της λωρίδας που εξυπηρετεί την ευθεία κίνηση.



Επαρκές μήκος απαιτείται και για τις διπλές λωρίδες αριστερής στροφής. Κατά την ανάλυση της κυκλοφοριακής ικανότητας του κόμβου οι λωρίδες αυτές αντιμετωπίζονται χωριστά.

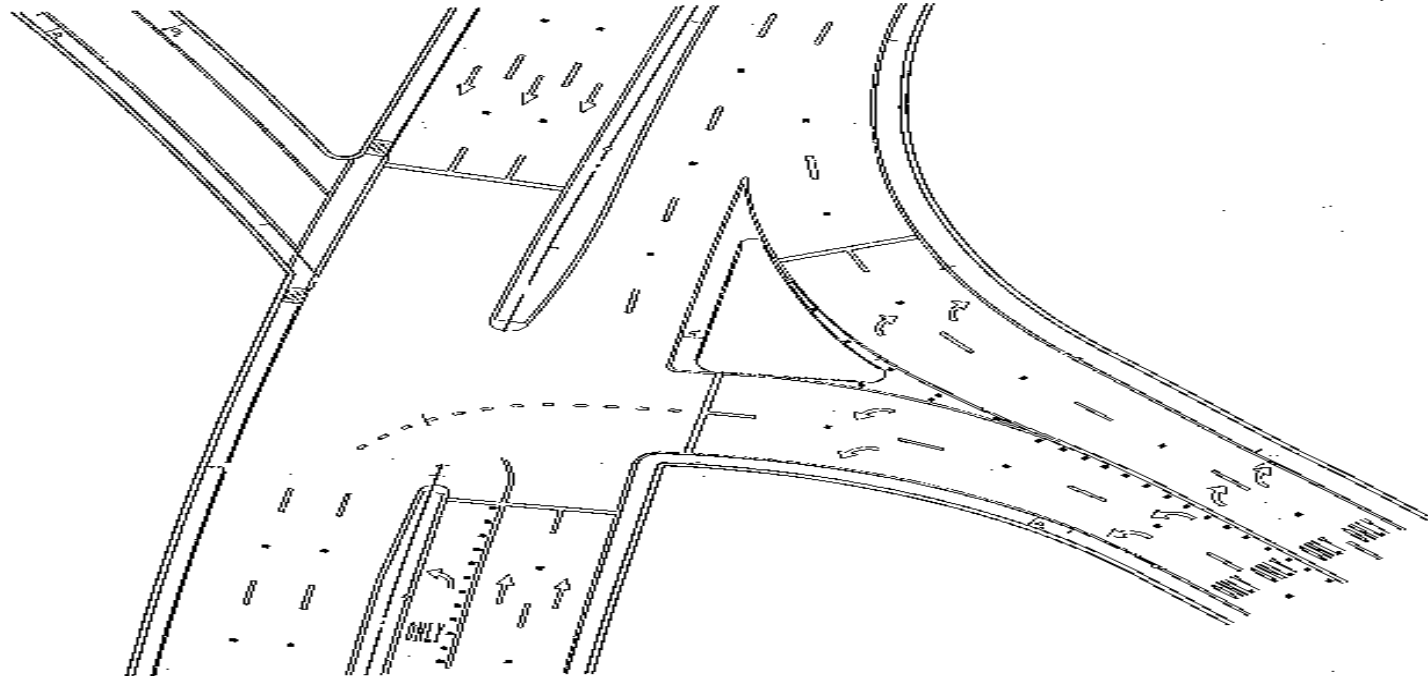


Μικρού μήκους λωρίδες αριστερής στροφής δεν επαρκούν για την προσωρινή παραμονή των οχημάτων που πρόκειται να στρίψουν αριστερά.



Κλάδοι με μεγάλα πλάτη, στην περιοχή του κόμβου, επιτρέπουν την ταυτόχρονη στροφή δύο οχημάτων αυξάνοντας σημαντικά την ικανότητα του





Η συνδυασμένη χρήση νησίδων και κατάλληλης οριζόντιας σήμανσης βοηθά σημαντικά την ασφαλή κίνηση των οχημάτων εντός του κόμβου. Στο σχήμα φαίνεται η διάταξη οριζόντιας σήμανσης και νησίδων κυκλοφορίας για την καθοδήγηση των οχημάτων που στρέφουν δεξιά καθώς και αυτών που στρέφουν αριστερά. Κατά την αριστερή στροφή τα οχήματα μεταβαίνουν από 2 σε 3 λωρίδες κυκλοφορίας.



Καλός σχεδιασμός και επάρκεια χώρου επιτρέπουν την ταυτόχρονη κίνηση των δύο αριστερών στρεφουσών κινήσεων



Επάρκεια απόστασης μεταξύ των οχημάτων



Τα μεγάλα οχήματα κινούνται, κατά κόρον, στην εξωτερική λωρίδα

