

# موسسه حقوقی آواای عدالت سرورش

یکمصد و هفدهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

==:--:== یکمصد و هفدهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

۱- دستورالعمل نحوه مطالعه، اجرا و بهره برداری از چراغ های راهنمایی در تقاطع ها و نقاط تردد عابران در معابر شهری

شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور در یکمصد و هفدهمین جلسه خود که با حضور اعضای محترم و مدعوینی از شهرداری تهران برگزار گردید بنا بر پیشنهاد دبیرخانه شورای عالی و به استناد قانون الحاق ایران به کنوانسیون عبور و مرور در راه ها و کنوانسیون مربوط به علایم راه ها مصوب ۱۳۵۴/۱۱/۲۶ و مواد ۹۶، ۹۷ و ۹۹ آیین نامه راهنمایی و رانندگی مصوب ۱۳۸۴/۴/۸ هیئت محترم وزیران، دستورالعمل مربوط به نحوه مطالعه، اجرا و بهره برداری از چراغ های راهنمایی در تقاطع ها و نقاط تردد عابران در معابر شهری را در ۴۲ ماده به شرح ذیل مورد تصویب قرار داد:

ماده ۱- انجام مطالعات مهندسی ترافیک با موضوع کنترل جریان ترافیک (بر اساس مصوبه یکمصد و دوازدهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور) برای امکانسنجی نصب چراغ راهنمایی در تقاطع ها و یا نقاط شبکه معابر، طراحی جانمایی عناصر مربوط به چراغ راهنمایی، طراحی اصلاحات هندسی مورد نیاز و انتخاب نوع کنترلر (برنامهمپذیر و هوشمند) و متعاقبا فازبندی و زمانبندی چراغها توسط شهرداری ها الزامی است. نحوه انجام آمارگیری های مورد نیاز این مطالعات باید بر اساس اصول مهندسی ترافیک باشد.

تبصره- در این مطالعات باید امکان اولویت بخشی عبور برای وسایل نقلیه عمومی مورد بررسی قرار گیرد.  
ماده ۲- شهرداری ها موظفند به منظور هماهنگی و تصمیم گیری در خصوص آغاز بهره برداری و اولویتبندی توسعه چراغهای راهنمایی، تایید مطالعات مربوط و نحوه تعامل با دستگاه های خدمات رسان نسبت به تشکیل «کمیته چراغ راهنمایی» با مسؤولیت معاون یا مدیر ذی ربط در شهرداری و عضویت نماینده پلیس راهنمایی و رانندگی، نماینده شهردار برای هماهنگی امور مناطق، نماینده سازمان اتوبوسرانی و یک نفر کارشناس دارای مدرک حداقل کارشناسی ارشد برنامه ریزی حمل و نقل یا راه و ترابری به انتخاب معاون یا مدیر ذی ربط در شهرداری اقدام نمایند.

تبصره ۱- طرح های اصلاح هندسی تایید شده در کمیته، حسب مورد مستلزم تصویب در مراجع ذی ربط می باشد.  
تبصره ۲ در شهرهای فاقد سازمان اتوبوسرانی، نماینده سازمان تاکسیرانی یا سازمان حمل و نقل همگانی در کمیته چراغ راهنمایی عضویت خواهد داشت.

تبصره ۳- دبیرخانه کمیته چراغ راهنمایی در معاونت یا مدیریت ذی ربط در شهرداری می باشد.  
تبصره ۴- در شهرداری های دارای مرکز مدیریت و کنترل ترافیک، مدیر مرکز نیز عضو این کمیته خواهد بود.  
تبصره ۵- در شهر تهران، نماینده حوزه تخصصی شرکت کنترل ترافیک تهران نیز علاوه بر مدیر مرکز مدیریت و کنترل ترافیک عضو این کمیته خواهد بود.

ماده ۳- شهرداری ها موظفند به منظور افزایش راندمان چراغ راهنمایی، افزایش ایمنی عابران و وسایل نقلیه و نیز تسهیل در تردد افراد پیاده کم توان جسمی- حرکتی، به تدریج و متناسب با بودجه سنواتی و اولویت بندی مصوب در کمیته چراغ راهنمایی، نسبت به انجام اصلاح هندسی، اصلاح سطح و تراز آسفالت و رفع یا اصلاح موانع حرکتی عابران پیاده (از قبیل عناصر و میلان زانده، فضای سبز یا انهار غیراستاندارد) و موانع تردد وسایل نقلیه (از قبیل دریچه ها تاسیسات شهر) در محدوده تقاطع ها و حداقل ۵۰ متر از طول معابر منتهی به تقاطع ها اقدام نمایند.

ماده ۴- هرگونه عملیات اجرایی شامل عملیات عمرانی و تاسیسات برقی و مخابراتی برای استقرار چراغ راهنمایی باید دارای نقشه مورد تایید مهندسان دارای پروانه اشتغال به کار مهندسی مرتبط یا شرکت های واجد صلاحیت دارای رتبه باشد. مرجع تصویب نقشه ها، حوزه تخصصی ذی ربط در شهرداری است.

ماده ۵- هندسه تقاطع ها، خط کشی و نحوه کانالیزه کردن حرکت ها، طرح شیرابه ها و میانگاه های عابر پیاده، خط کشی ایست و عابر، شکل و نحوه استقرار پایه ها و فانوس های چراغ راهنمایی باید تابع اصول مهندس ترافیک و شهرسازی بوده و در تمام شهر از نظامات فنی اجرایی واحد، همسان و موزون پیروی نماید.

ماده ۶- سازمان ملی استاندارد ایران موظف است استاندارد ویژگی ها و روش های آزمون مربوط به تجهیزات زیر را تهیه و ابلاغ نماید. در این خصوص لازم است پیگیری مناسب از سوی دبیرخانه شورای عالی بعمل آید.

۱-۶ انواع فانوس چراغ راهنمایی شامل بدنه، ملحقات، قسمت های برقی و طیف، شدت و زاویه تابشی نور.

۲-۶ انواع کنترلر چراغ راهنمایی و انواع تجهیزات ثبت مکانیزه تخلفات رانندگی در تقاطع ها.

۳-۶ انواع پایه چراغ راهنمایی، فونداسیون و حوضچه.

ماده ۷- سازمان ملی استاندارد موظف است فهرست شرکت های بازرسی و آزمایشگاه های مورد تایید در امور مربوط به انواع تجهیزات مورد استفاده در سامانه چراغ راهنمایی را برای استفاده تولیدکنندگان، شهرداری ها و بخش های مرتبط منتشر نماید.

ماده ۸- تا زمان تهیه و ابلاغ استاندارد ملی مربوط به فانوس و کنترلر چراغ راهنمایی و دستورالعمل فنی تهیه نقشه اجرایی عملیات عمرانی و تاسیساتی چراغ راهنمایی در تقاطع ها و معابر، استانداردهای معتبر کشورهای پیشرو (مانند ۱۲۶۷۵۰ / ۲۱۴۴ ۱۲۳۶۸۰ یا ۲-) ملاک عمل خواهد بود.

تبصره شهرداری های موظفند در هنگام خرید و تحویل فانوس و دستگاه کنترلر چراغ راهنمایی نسبت به اخذ تایید انطباق مشخصات این تجهیزات با استانداردهای فوق الذکر از شرکت های بازرسی و یا آزمایشگاه های مورد تایید سازمان ملی استاندارد اقدام نمایند.

ماده ۹- سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور موظف است شرح خدمات و دستورالعمل انجام مطالعات کنترل جریان ترافیک با چراغ راهنمایی، دستورالعمل طراحی تقاطع های دارای چراغ راهنمایی و دستورالعمل فنی تهیه نقشه های اجرایی عملیات عمرانی و تاسیساتی چراغ راهنمایی را تهیه و به عنوان نظامات فنی اجرایی ابلاغ نماید.

ماده ۱۰- شهرداری ها موظفند برای نظارت بر اجرا، نصب و راه اندازی سامانه چراغ راهنمایی در تقاطع ها و یا نقاط شبکه معابر از مهندسان دارای پروانه اشتغال به کار مهندسی مرتبط و یا شرکت های دارای رتبه استفاده نمایند.

ماده ۱۱- شهرداری های موظفند برای جلوگیری از تداخل حرکتی در مواقع قطع برق در تقاطع ها، با هماهنگی پلیس راهنمایی و رانندگی نسبت به نصب تابلوی «مسیر اصلی» و یا «رعایت حق تقدم عبور» بر روی پایه چراغ راهنمایی در هر مسیر منتهی به تقاطع با شکل و اندازه مناسب مطابق با آیین نامه های ملی اقدام نمایند.

تبصره به منظور جلوگیری از نصب بی رویه تابلوهای ترافیکی انتظامی در سطح شهر، تقاطع های مورد نظر با تشخیص پلیس راهنمایی و رانندگی در کمیته چراغ راهنمایی تعیین می شود.

ماده ۱۲- شرکت های تولیدکننده یا فروشنده کنترلر موظف به برگزاری دوره آموزشی برای امور مربوط به نصب، برنامه ریزی، بهره برداری و نگهداری کنترلر برای کارشناسان معرفی شده از سوی شهرداری هستند. شهرداری ها موظفند در قرارداد خرید این تجهیزات، الزامات آموزشی، پشتیبانی و به روزرسانی نرم افزاری را پیش بینی نمایند.

ماده ۱۳- شهرداری ها موظفند برای اعمال برنامه های کنترلر چراغ راهنمایی، نظارت بر آمارگیری های مرتبط و بازدید و بررسی صحت عملکرد عناصر و تجهیزات چراغ های راهنمایی به ویژه شناسگرها، حداکثر به ازای هر ۶۰ تقاطع دارای کنترلر برنامه پذیر یا هوشمند از یک نفر مهندس تمام وقت دارای مدرک کارشناسی ارشد برنامه ریزی حمل و نقل و یک نفر کارشناس تمام وقت در رشته مهندسی برق که در دوره های آموزشی لازم شرکت نموده اند استفاده نمایند.

تبصره در شهرهایی که تعداد تقاطع های دارای چراغ راهنمایی دارای کنترل برنامه پذیر یا هوشمند کمتر از ۶۰ تقاطع می باشد، بکارگیری حداقل دو نفر کارشناس تمام وقت با مشخصات فوق الذکر الزامی است.

ماده ۱۴- برنامه ریزی کنترل چراغ راهنمایی باید با هماهنگی پلیس راهنمایی و رانندگی بر اساس برداشت و تحلیل جریان ترافیک در دوره های زمانی حداکثر ۳ ماهه توسط کارشناسان ذی ربط در شهرداری به هنگام شود. این برنامه ریزی برای بازه های زمانی ۱۵ روزه منتهی به بازگشایی مدارس و عید نوروز و همچنین ماه مبارک رمضان و رویدادهای مهم به صورت خاص انجام می شود.

تبصره در شهرداری های دارای مرکز مدیریت و کنترل ترافیک، این برنامه ریزی ها به شیوه های ممکن (آنلاین یا آفلاین) از طریق مرکز مذکور اعمال می شود.

ماده ۱۵- شهرداری ها موظفند به منظور تعمیر و نگهداری سامانه چراغ راهنمایی و به حداقل رساندن زمان اطلاع و رفع خرابی، از فرایندهای کاری مناسب و افراد حقیقی و حقوقی ذی صلاح استفاده نمایند. به منظور نگهداری پیشگیرانه، بازدید قسمت های برقی، شناسگرها، فانوس ها، اتصالات، حوضچه ها، تراز پایه ها، خوردگی و زنگ زدگی پایه ها، خط کشی های ایست و عابر و نظایر آن متناسب با نیاز در دوره های زمانی حداکثر ۶ ماهه الزامی است.

تبصره - چک لیست مورد استفاده برای این بازدیدها به تایید کمیته چراغ راهنمایی می رسد.

ماده ۱۶- با تشخیص پلیس راهنمایی و رانندگی، در یک دوره زمانی حداقل ۳ ماهه بعد از شروع بهره برداری چراغ راهنمایی به منظور پشتیبانی و اطلاع رسانی در خصوص ضرورت رعایت چراغ توسط رانندگان و عابران پیاده، نسبت به استقرار عامل پلیس در تقاطع به تعداد لازم اقدام می گردد.

ماده ۱۷- افسران پلیس راهنمایی و رانندگی مستقر در تقاطع یا مرکز مدیریت و کنترل ترافیک شهرداری در صورت ضرورت بنا به تشخیص، مجاز به تغییر مودی برنامه فازبندی و زمانبندی چراغ راهنمایی به طور موقت (ترجیحاً از طریق سامانه متمرکز کنترل چراغ راهنمایی) خواهند بود. در سایر شرایط این افسران می توانند پیشنهادات خود برای اصلاح فازبندی یا زمانبندی چراغ راهنمایی را به حوزه ذی ربط در شهرداری اعلام نمایند. در هر صورت توصیه می شود حتی الامکان در فازبندی و زمانبندی چراغ به صورت مودی تغییری ایجاد نشود.

تبصره ۱ انجام وظایف قانونی توسط شهرداری ها در قبال تهیه، نصب، مدیریت و نگهداری از چراغ های راهنمایی و سایر تجهیزات مرتبط با ثبت تخلفات و کنترل عبور و مرور در شهرها نباید مانع انجام مأموریت های قانونی پلیس راهنمایی و رانندگی باشد و در هر صورت فرمان پلیس بر علامت چراغ راهنمایی مقدم خواهد بود.

تبصره ۲ در زمان رویدادها و ایام خاص، تغییرات مقطعی با تشخیص و اعلام پلیس راهنمایی و رانندگی از طریق شهرداری (مرکز مدیریت و کنترل ترافیک) انجام می شود.

تبصره ۳ ارزیابی شیوه های مدیریت چراغ های راهنمایی در شرایط اضطراری و رویدادها و ایام خاص به منظور بهبود روش ها، توسط کمیته چراغ راهنمایی انجام می پذیرد.

ماده ۱۸- پلیس راهنمایی و رانندگی موظف است با همکاری شهرداری، موضوعات فنی مربوط به کنترل چراغ راهنمایی و عناصر مربوط به آن را طی دوره های آموزشی به افسران و درجه داران ذی ربط اعلام نماید و برای حضور و کنترل عبور و مرور در این تقاطع ها از این عوامل استفاده نماید.

ماده ۱۹- در شهرداری های دارای مرکز مدیریت و کنترل ترافیک، همکاری شهرداری و پلیس راهنمایی و رانندگی برای بهره بردای مشترک از امکانات ضروری است.

تبصره - افسران کادر پلیس راهنمایی موضوع این ماده باید دارای امکان دسترسی به سامانه نرم افزاری مدیریت متمرکز چراغ های راهنمایی بوده و از قابلیت ها این سامانه برای انجام مأموریت های قانونی خود استفاده نمایند.

ماده ۲۰- شهرداری ها موظفند به تدریج بر اساس بودجه سنواتی و اولویت بندی تعیین شده در کمیته چراغ راهنمایی و با استفاده از بسترهای مخابراتی مناسب، امکان ارتباط برخط بین کنترلر مستقر در تقاطع ها با مرکز مدیریت و کنترل ترافیک شهرداری را فراهم آورند؛ به گونه ای که پشتیبانی، نظارت و مدیریت متمرکز چراغ های راهنمایی و ایجاد هماهنگی بین آنها امکانپذیر گردد.

ماده ۲۱- رعایت نکات زیر در خصوص استفاده از معکوس شمار در چراغ های راهنمایی الزامی است:

۱-۲۱ استفاده از معکوس شمار حاوی اطلاعات عددی حاصل از چرخه ما قبل در تقاطع های دارای کنترلر هوشمند برای فازهای حرکتی خودروها مجاز نمی باشد.

۲-۲۱ استفاده از معکوس شمار سبز برای خودروها به هر شکل مجاز نیست لیکن استفاده از معکوس شمار قرمز با رعایت جزای مندرج در این ماده مجاز می باشد.

۳-۲۱ استفاده از معکوس شمار برای فانوس عابر پیاده، در صورتی که زمانبندی کانال عابر پیاده در برنامه ریزی کنترلر چراغ راهنمایی به صورت زمان ثابت باشد، مجاز است.

ماده ۲۲- به منظور کاهش زمان تأخیر در ابتدای فاز سبز، روشن شدن چراغ زرد همزمان با چراغ قرمز به مدت زمان برابر ۳ ثانیه در کلیه چراغ های راهنمایی شهرهای کشور الزامی است. پلیس راهنمایی موظف است ضمن اطلاع رسانی، این موضوع را در برنامه های آموزشی حین دریافت گواهینامه لحاظ نماید.

ماده ۲۳- استفاده از چراغ تکرارکننده ( ) در مسیرهای منتهی به چراغ راهنمایی که دارای خط ویژه مخصوص دوچرخه سواران هستند با نشانه دوچرخه الزامی است. به غیر از این حالت، استفاده از این چراغ صرفاً در تقاطع هایی که پایه بازودار در کناره نزدیک ( ) نصب شده است مجاز می باشد.

ماده ۲۴- نصب چراغ عابر پیاده برای تمام کانال های حرکتی در همه تقاطع های دارای چراغ راهنمایی زماندار الزامی است. فازبندی و زمانبندی تقاطع ها باید به گونه ای انجام شود که عابر پیاده با حق تقدم و به صورت ایمن عبور نماید.

ماده ۲۵- به منظور افزایش راندمان تقاطع ها، استفاده از دکمه فشاری ( ) عابر و یا شناسگرهای تشخیص عابر در تقاطع ها توصیه می شود. در این حالت، این ابزارها می بایست شرایط عدم وجود عابر در تقاطع را برای حذف فاز عابر پیاده و افزایش زمان حرکت خودروها به کنترلر اعلام نمایند.

ماده ۲۶- استفاده از چراغ راهنمایی با تجهیز دکمه فشاری عابر و یا شناسگر تشخیص عابر در نقاطی از طول معابر شریانی یا جمع و پخش کننده که دارای گذرگاه عابر با حجم متوسط بیش از ۱۲۰ عابر در ساعت در یک دوره زمانی ۴ ساعتی هستند برای تأمین ایمنی عابران پیاده توصیه می شود.

تبصره ۱ پس از تصویب کمیته چراغ راهنمایی برای اجرای موضوع این ماده، پلیس راهنمایی و رانندگی موظف به پشتیبانی و اطلاع رسانی لازم برای شهروندان می باشد.

تبصره ۲- پلیس راهنمایی و رانندگی موظف است در برنامه های آموزشی به ویژه حین اخذ گواهینامه، موضوع رعایت چراغ راهنمایی مختص عابر پیاده در طول معابر (نقاط غیر از تقاطع) را برای متقاضیان تبیین نماید.

ماده ۲۷- با توجه به اهمیت حرکت گردش به چپ و اثرات آن بر کاهش راندمان چراغ های راهنمایی، پیش بینی های لازم از قبیل ایجاد فاز مجزا، خط حرکتی انحصاری و یا ممنوع کردن این حرکت در تقاطع به گونه ای باید انجام شود که تداخلات مربوط به این نوع حرکت به حداقل ممکن برسد.

ماده ۲۸- اجرای خط کشی ممتد برای تفکیک خطوط حرکت در محدوده حداقل ۲۰ متر قبل از خط ایست و همچنین اجرای پیکان انتخاب خط حرکت در نزدیکی تقاطع های دارای چراغ راهنمایی با مشخصات منطبق بر آیین نامه های ملی به ترتیب در فواصل ۳۰ متر و ۱۰ متر قبل از خط ایست تقاطع توسط شهرداری ها الزامی است. پلیس راهنمایی و رانندگی موظف است با همکاری شهرداری اقدام لازم را برای اطلاع رسانی و اعمال قانون متخلفان از طریق دوربین های ثبت تخلف به صورت مکانیزه معمول نماید.

ماده ۲۹- پلیس راهنمایی و رانندگی و شهرداری موظفند اقدامات لازم را به منظور الزام توقف خودروها در هنگام قرمز بودن چراغ راهنمایی برای گردش به چپ، قبل از خط ایست به عمل آورند.

ماده ۳۰- شهرداری ها موظفند به منظور افزایش انضباط خودروها در تقاطع های دارای چراغ راهنمایی، با همکاری پلیس راهنمایی و رانندگی نسبت به نصب و بکارگیری سیستم های ثبت مکانیزه تخلف عبور از چراغ قرمز و توقف بر روی خط عابر پیاده اقدام نمایند. همچنین شهرداری ها موظفند به منظور افزایش انضباط عابران پیاده، با تصویب کمیته چراغ راهنمایی نسبت به نرده گذاری و تفکیک پیاده رو از سواره رو در تقاطع های مهم اقدام نمایند.

ماده ۳۱- پلیس راهنمایی و رانندگی موظف است برای جلوگیری از تداخل حرکت بین خودروها و عابران پیاده، از حرکت عابران پیاده در فاز قرمز چراغ عابر جلوگیری به عمل آورد. شهرداری ها می توانند برای تحقق این مهم، اخذ موافقت پلیس راهنمایی و رانندگی و در چارچوب تبصره (۳) ماده (۲) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی نسبت به تأمین و بکارگیری نیروی انسانی داوطلب تحت عنوان «پلیس یار» اقدام نماید.

ماده ۳۲- استفاده از چراغ چشمک زن در تقاطع هایی که کنترل ترافیک با استفاده از تابلوی حق تقدم و یا ایست انجام می شود به عنوان مکمل تابلوهای مذکور مجاز می باشد.

ماده ۳۳- با توجه به قابلیت چراغ های راهنمایی هوشمند (یا -) در انطباق فازبندی و زمانبندی چراغ راهنمایی با خصوصیات جریان ترافیک و با توجه به اهمیت ایمنی تردد وسایل نقلیه و عابران پیاده در تقاطع، تبدیل چراغ در این نوع

تقاطع ها به حالت چشمک زن در هیچ زمانی از شبانه روز مجاز نمی باشد.

ماده ۳۴- شهرداری موظف است از نصب تابلو تجاری با عناصر متحرک و همچنین بیلبرد و تلویزیون شهری در تقاطع های دارای چراغ راهنمایی ممانعت نماید و کاشت و هرس درختان را به گونه ای انجام دهد که در هیچ شرایطی مانع دید رانندگان و عابران به فانوس چراغ راهنمایی نشوند.

ماده ۳۵- دبیرخانه کمیته چراغ راهنمایی موظف به نگهداری نقشه چون ساخت (-) تقاطع ها و نقاط دارای چراغ راهنمایی می باشد. در صورت وجود مرکز مدیریت و کنترل ترافیک در شهرداری، نسخه ای از این نقشه ها نیز باید در این مرکز موجود باشد. همچنین نقشه های هر تقاطع باید در داخل کابینت دستگاه کنترل تعبیه شود.

ماده ۳۶- نصب عناصر مربوط به چراغ راهنمایی در محدوده بافت های تاریخی و یا در همجواری اماکن تاریخی ثبت شده توسط سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری باید با رعایت ملاحظات مربوطه انجام پذیرد.

ماده ۳۷- استفاده از منبع تغذیه بدون وقفه ( ) و چاه ارت در تقاطع های مهم توصیه می شود.

ماده ۳۸- مطالعه و انجام عملیات اجرایی برای حذف میدان های ترافیکی (فلکه) با قطر کمتر از ۱۰۰ متر در تقاطع هایی که دارای حداقل دو مسیر شریانی هستند و تبدیل هندسه آنها به تقاطع دارای چراغ راهنمایی باید در دستور کار شهرداری ها قرار گیرد. در صورتی که شهرداری به دلیل جنبه های پر اهمیت شهرسازی، حفظ میدان ترافیکی را اصلح بداند، پس از انجام اصلاحات هندسی لازم، نصب چراغ راهنمایی برای کنترل جریان ترافیک در این میدان ها صرفاً در ورودی هر رویکرد با ملاحظه شرایط سنگینی ترافیک در بخش های مختلف میدان و ایمنی و سهولت تردد عابران پیاده مجاز می باشد.

ماده ۳۹- نصب چراغ راهنمایی در فضای داخلی و پیرامون میدان صرفاً در میدان های با قطر ۱۰۰ متر و بیشتر مشروط به تأمین طول صف پشت خط ایست مجاز می باشد. در صورت عدم تأمین طول صف، نصب چراغ راهنمایی باید پس از انجام اصلاحات هندسی لازم، در ورودی رویکردهای میدان انجام پذیرد.

ماده ۴۰- در تقاطع های دارای خط ویژه اتوبوس و یا مسیر اتوبوس تندرو ( )، قطار سبک شهری ( ) یا تراموا، برنامه ریزی چراغ راهنمایی باید به گونه ای باشد که برای این نوع وسایل نقلیه، اولویت عبور در نظر گرفته شود. در این حالت استفاده از تابلو و فانوس مخصوص باید با رعایت مکانیابی صحیح این تجهیزات انجام پذیرد.

ماده ۴۱- شهرداری ها مکلفند با استفاده از سامانه اطلاعات جغرافیایی ( )، کلیه اطلاعات مکانی مربوط به انواع تجهیزات بکار رفته در سامانه های چراغ راهنمایی تقاطع ها و نقاط شبکه معابر محدوده و حریم شهر مربوط را به همراه مشخصات این تجهیزات مستندسازی نمایند.

ماده ۴۲- مسؤولیت نظارت بر حسن اجرای این ضوابط در سطح شهرهای استان بر عهده شورای هماهنگی ترافیک هر استان می باشد.

## ۲- شرایط اعطای پلاک عمومی به وسایل نقلیه خدماتی تحت مالکیت یا نظارت شهرداری ها

بنا به پیشنهاد دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور موضوع اعطای پلاک عمومی به وسایل نقلیه خدماتی تحت مالکیت یا نظارت شهرداری ها بررسی و به شرح ذیل مورد تصویب قرار گرفت:

کلیه وسایل نقلیه خدماتی که تحت مالکیت شهرداری ها برای انجام اموری از قبیل اتوبسرانی، مینی بوسرانی، آتش نشانی، حمل عمومی بار، حمل متوفی، حمل زباله و نظایر آن استفاده می شوند، مشمول دریافت پلاک عمومی می باشند.

عبدالرضا رحمانی فضلی - وزیر کشور/

منبع : سایت مجلس شورای اسلامی