



INFRASTRUKTURA/ PJESË TË RRJETIT

BIÇIKLETA dhe AUTOBUZËT

Vështrim

Përzjerja e biçikletave dhe autobuzëve është çështje e sigurisë. Idealisht, rrugët e biçikletës duhet të krijohen larg rrugëve të autobuzëve, por kjo nuk është gjithmonë e mundshme në zonat e dendura urbane. Në rrugët me shpejtësi 30 km / orë, biçikleta dhe autobuzët mund të përzihen të sigurtë, por në shpejtësi më të larta ata duhet të jenë të ndarë. Korsitë e autobuzit / biçikletës mund të forcojnë rrjetin me shkurtesa shtesë, por vetëm në shpejtësi të ulëta, në shtrirje të shkurtra dhe me projektim të kujdesshëm për të ofruar sigurinë. Ata nuk duhet të përdoren si një mënyrë për të shmangur zgjedhje të vështira.

Sfondi dhe Objektivat

Funksioni

Projektimi i rrugës duhet të garantojë sigurinë e pedalesve edhe në rrugën e autobuzëve.

Kombinimi i korsisë autobus / biçikletë ka një funksion të dyfishtë:

Kohezioni: lejon rrjetin e pedalimit të vazhdojë kur mungon hapësira për masat e veçanta;

Drejtimi: shton lidhje të shkurtra në rrjetin e pedalimit, që nuk janë të qasshme për trafikun e motorrizuar.

Qëllimi

Autobuzët krijojnë rreziqe për pedalesit për shkak të përmasave të tyre, shpejtësisë dhe kapacitetit të kufizuar për manovra. Pavarësisht nivelit të lidhjeve dhe intensitetit, siguria e pedalesve duhet të garantohet në të gjitha rrugët e transportit publik.

Jashtë zonës së ndërtuar, ndarja e pedalesve nga transportit publik në përgjithësi është e nevojshme, për shkak të shpejtësisë së madhe.

Brenda zonës së ndërtuar,

Autobuzët dhe pedalesit mund të përzihen në zona me 30 km / orë.

Kur autobuzët lëvizin më shpejtë, pedalesit duhet të kenë pista ose korsitë pranë autobuzëve.

Kur munogon hapësira për masa të veçanta pedalimi, korsitë e autobuzit / biçikletës mund të konsiderohen sëbashku. Kjo duhet të kufizohet në shtrirje të shkurtra kur autobuzët ecin me max. 30 km / orë.

Zbatimi

Përkufizimi

Kur autobuzët janë në karrexhatë, pedalesit mund të përzihen ose të ndahen.

Pedalesit mund të lejohen të përdorin korsi autobuzi, në një ose dy drejtime. Në shumë kode të trafikut, është në dispozicion sinjalistika shtesë për përfshirjen e trafikut të pedalesve në korsi të autobuzëve, duke krijuar një korsi autobus / biçikletë.



Sinjalistika e korsisë autobus / biçikletë (BE dhe MB)

Autobuzët dhe pedalesit në karrexhatë

Autobuzët në karrexhatë janë një çështje sigurie për pedalesit.

Objektivisht, autobusët, ashtu si kamionët, krijojnë rreziqe më të mëdha për pedalesit se sa makinat e pasagjerëve: masë më të madhe, manovrim më të ngadaltë, rreze kthese më të gjerë, distancë më të gjatë me automjetet e tjera, shikueshmëri më e dobët për pedalesit (këndi i vdekjes).

Për shkak të kësaj, mund të friksojnë pedalesit, sidomos me më pak përvojë. Pedalesit më me përvojë do të marrim parasysh dallimin në mes makinave dhe sjelljes së autobusit, dhe tregohen më të kujdesshëm: parakalimet më të rralla, vonojnë më shumë. Kjo nënkupton stres shtesë dhe më pak rehati.

Pedalesit duhet të jenë dhe të ndihen të sigurt, dhe rehat në rrugët e autobusit. Megjithatë, ndarja e tyre nga autobusët nuk është gjithmonë e nevojshme. Kjo varet shumë nga lloji i rrugës dhe lloji i lidhjes që bëjnë autobusët: autobusë të shpejtë lidhës ose autobusë lokal. Teorikisht, duhet të ketë një përshtatje e ngushtë ndërmjet funksionit rrugor dhe funksionit të autobusit. Nëse ky është rasti, zgjidhjet e projektimit për pedalesit janë mjaft të thjeshta.

Për nyjet lidhëse të autobusëve në rrugët shpërndarëse të ngarkuara, shpejtësia është objektivi i parë i shërbimit. Rrugët priren të jenë të drejta dhe ndalojnë mjaft larg nga njëra-tjetra. Midis ndalesave, autobusët do të përshpejtojnë në shpejtësinë 50 km / orë ose më shumë, ashtu si trafiku në rrugën e ngarkuar. Në të gjitha këto raste, ndarja e pedalesve në një pistë biçiklete është e rekomanduar. Kjo funksionon për të gjitha nivelet në rrjetin e ciklit.

Për rrugë të autobusëve me qasje lokale kërkesa e parë nuk është shpejtësia, por mbulimi territorial. Rrugët priren të jenë më pak të drejta, dhe ndalesa më të shpeshta. Shpejtësia midis ndalesave duhet të mbetet nën 30 km / orë, në lagjet kryesisht të qeta për banim. Në raste të tilla, përzierja e pedalesve dhe autobusëve është e mundur, brenda një projektimi të përgjithshëm të trafikut të përzier. Në lidhjet kryesore të pedalimit, mund të ofrohet një pistë e veçantë si një mënyrë për të rritur komoditetin e pedalimit dhe të bëjë rrugën shumë më tërheqëse.

Korsitë e autobusëve në rrugët e pedalimit për në shkolla mund të kërkojnë shumë kujdes. Fëmijët e shkollave shpesh pedalojnë në grupe dhe mund të sillen në mënyrë të paparashikueshme. Kjo bën që edhe në një rrugë hyrëse të qetë të zonave rezidenciale vetëm me një autobus të rastit të ngadaltë të mund të jetë e nevojshme për sigurinë, ndarja e nxënësve që pedalojnë.

Korsi autobuzi dhe biçikletash

Që prej përdorimit të tyre të parë në Gjermani, në vitet '60, korsitë e autobusit janë bërë gjithnjë e më të përhapura në qytetet e të gjitha madhësive. Kjo për shkak se autobusët vuajnë fuqimisht nga ngjeshja e trafikut, më shumë sesa lidhjet hekurudhore të transportit. Për të rritur shpejtësinë e shërbimit të autobusëve, janë rezervuar korsi të dedikuara vetëm për ta.

Në shumicën e vendeve, ka një kuadër ligjor për korsitë e autobusëve, të shoqëruar edhe nga sinjalistika përkatëse rrugore. Ata mund të kenë një profil të hapur (të sheshtë ose të ngritur) ose të jenë fizikisht të ndarë (profili i mbyllur). Ky i fundit kur është fizikisht i ndarë, e bën korsinë më të mirë, më të respektuar, por është më pak fleksibel: autobuzi nuk mund të largohet nga korsi për të shmangur afrimin e minibuzëve, kamionë apo makinat e parkuara në mënyrë të paligjshme). Gjerësia fizike e kërkuar është rreth 3.2 m në një drejtim, dhe 6.1 m në dy drejtime.

Jashtë zonës së ndërtuar, korsitë e autobusit janë përdorur kryesisht përgjatë shtrirjeve të gjata të lidhjeve të nryjeve në rrugët kryesore (të ngjashme me korsitë-Hov në



autostradave) ku autobuzët mund të ecin më shpejtë dhe ndalesat mund të hiqen në mënyrë të sigurtë nga trafiku pa ndryshime në nivelin e sigurisë.

Brenda zonës së ndërtuar, korsitë e autobuzit janë përdorur zakonisht përgjatë shtrirjeve të shkurtra, duke i lejuar autobuzët që të anashkalojnë pikat e mbingarkesës lokale. Atje, zakonisht autobuzët ecin me shpejtësi relativisht të ulëta, madje edhe në 50 km / orë.

Korsitë e autobuzëve shpesh janë kombinuar me semaforë rregullues në favor të tyre. Korsia e autobuzit shërben si një korsi vetëm për autobuzët. Kjo për shembull, mund të lejojë autobuzët të përqasin semaforin, i cili më pas bëhet i gjelbër dhe jep mundësinë autobuzit të fillojë i pari lëvizjen. Një shembull tjetër është kur një korsi autobuzi ofron një bypass për të drejtë kalimi.

Korsitë e autobuzit janë instaluar edhe në drejtimin e kundër-rrjedhës së trafikut të përgjithshëm. Avantazhi është se kjo zvogëlon rrezikun e makinave që përdorin korsinë e autobuzit.

Ndonjëherë, korsitë e autobuzëve janë të kufizuar në kohën e orarit pik. Kjo bëhet për të lejuar parkim jashtë orarit të pikut, apo drejtimi i tyre mund të jetë i kundërt në mëngjes dhe mbrëmje në kohët e pikut. Disavantazhi është se kjo krijon ndryshime dhe situata më pak të parashikueshme, dhe nuk mund të jetë e projektueshme lehtë në pikat hyrëse dhe dalje për zhvendosjen e përdorimit.

Gjithnjë e më shumë, korsitë e autobuzit janë të hapura për taksitë, në përpjekje të promovimit të taksive si një formë fleksibel e transportit publik.

Korsitë e autobuzit mund të marrin formën e portave të autobuzëve. Këto janë vende ku vetëm autobuzët janë të lejuar të kalojnë. Shpesh qasja e automjeteve është e kufizuar fizikisht me anë të shtyllave penguese apo të çarave në sipërfaqen e rrugës ku vetëm autobuzët mund të ecin.

Ndikimi në pedalim varet nga hapësira në dispozicion.

Nëse ka hapësirë të mjaftueshme, korsia e autobuzit mund të veprojë si një zonë tampon mes pedaluesve dhe trafikut të përgjithshëm. Një korsi pedalimi mund të futet mes trotuarit dhe korsisë së autobuzit, për shembull një korsi autobuzi 3m e gjerë dhe një korsi pedalimi 1.5 m , për një gjerësi totale prej 4.5 m. Në këtë mënyrë, pedaluesi është mbajtur larg nga trafiku. Autobuzët janë shumë më pak të shpeshtë se trafiku dhe shoferët e tyre kanë një pamje më të qartë se pedaluesit. Megjithatë, korsia e biçikletës, kurrë nuk duhet të jetë në mes të korsisë së autobuzit dhe trafikut: kjo është një mënyrë shtrydhëse mes trafikut dhe autobuzit.

Kur hapësira është e kufizuar, korsitë e autobuzit lënë më pak hapësirë për masat e duhura të biçikletës. Kjo ka gjeneruar një situatë të pakëndshme, pasi rrugët e autobuzit shpesh janë të drejtuara së bashku me lidhje interesante të pedalimit, duke shërbyer për destinacionet kryesore urbane. Nëse këto të fundit janë të ngarkuara, pedaluesi do të ketë më pak hapësirë për të manovruar me një korsi autobuzi.

Korsitë e autobuzit/biçikletave

Për hir të sigurisë, pedaluesit duhet të ndahen nga autobuzët, përveç se në rrugët me lëvizje të ngadaltë. Idealisht, rrugët e biçikletës janë krijuar larg rrugëve të autobuzëve. Nëse janë në të njëjtën rrugë, atëherë pedaluesit duhet të kenë në korsinë ose pistën e tyre. Kjo bën që të jetë e nevojshme marrja e një korsie të trafikut, një korsie parkimi, ose reduktimi i gjerësisë së trotuarit. Pedaluesit lejohen të përdorin shkurtesat ose shtrirjet kundër-rrjedhë rezervuar vetëm për autobuzët, por përsëri në mënyrë ideale në një korsi ose pistë të veçantë. Kjo është praktikë standarte në QYTETET KAMPIONË të pedalimit, duke ofruar sigurinë maksimale dhe rehatinë.

Megjithatë, shumë QYTETE FILLESTARE të pedalimit duhet të merren me rrugë të ngushta dhe rrjetet e dendura të autobuzëve, sidomos në zonat qendrore të qytetit. QYTETET FILLESTARE gjithnjë e më shumë përdorin korsitë e autobuzëve / biçikletave si një zgjidhje kompromisi, duke lejuar biçikletat të lëvizin në korsinë e autobuzit.

Përveç rrezikut të sigurisë për pedaluesit, ekziston edhe çështja e vonesës për autobuzët. Në qoftë se autobuzët vonohen nga pedaluesit, kjo prish marrëveshjen e korsisë së autobuzit në një farë mase. Dobitë për pedaluesit gjithashtu janë të kufizuara: ata duhet të presin prapa autobuzëve në ndalesa, ose të hapin rrugë për të lejuar parakalimin e tij. Megjithatë, në ekuilibër,

autobuzë dhe pedaluesit mund të jenë më mirë brenda kësaj korsie se sa të mbërthyer në trafik pa ndonjë masë specifike.

Në praktikë, përvojat janë kryesisht pozitive. Shumë skema janë vazhduar, përhapur në mënyrë progresive apo janë braktisur në kuadër të kërkesës së lartë të sigurisë. Kohëve të fundit nga kërkimet në Britani është arritur në përfundimin se vonesa dhe rreziqet duken minimale. Vonesa kryesisht mori formën e një autobuzi të ngadalësuar shkurtimisht pas një pedaluesi që i afrohet një stacioni. Pedaluesit e ngadaltë shmangin autobuzët që vonohen, me përshpejtimin apo lëvizjen manovruese që t'i lejojnë ata të parakalojnë. Falë një profili të hapur, autobuzët arrijnë të lëvizin nga korsia për në karrexhatë.

Megjithatë, ne duhet të kuptojmë se korsitë e autobuzëve / biçikletave kanë një apel të kufizuar. Pedaluesit me përvojë do të mund të vlerësojnë përmirësimin dhe do të ishin të lumtur që t'i përdorin ato, për shembull të anashkalojnë rradhët e trafikut. Por, pedaluesit me më pak përvojë kanë të ngjarë të ndjehen sikur në një hapësirë të pakëndshme dhe sikur duan t'i largohen autobuzit që vjen pas tyre. Prindërit ndoshta ngurrojnë për të lejuar fëmijët e vegjël të pashoqëruar në korsitë e autobuzëve / biçikletave. Kjo do të thotë se ato janë një hap prapa çdo mase tjetër për pedalim, por nuk kanë gjasa për të apeluar në numër të madh të pedaluesve të rinj.



Korsia e autobuzit/biçikletës si një bypass me semafor për kthimin djathtas, me profil të mbyllur dhe simbolin e biçikletës në asfalt (D. Dufour)



Një korsia e ngushtë e autobuzit/biçikletave ndihmon kalimin e një pike të ngarkuar, me profil të hapur dhe simbolin e biçikletës (D. Dufour)

Këtu janë disa rekomandime për të rritur sigurinë¹.

Përdorni korsia autobuzi / biçiklete vetëm për shtrirje të shkurtra (më pak se 200 m) ose me distanca të shkurtra midis ndalesave, kështu që shpejtësia e autobuzëve të ruhet përgjithësisht nën 30 km / orë. Në rrugët më të gjatë, autobuzët priren për të përshpejtuar dhe diferenca me shpejtësinë e pedalimit bëhet e rrezikshme.

Konsideroni një korsia autobuzi / biçiklete në gjerësi prej 3 m deri 3.25 m. Korsitë e autobuzit kanë nevojë për një gjerësi minimale prej 3m dhe nuk ka hapësirë për një korsia pedalimi (min. 1 m). Deri në 3.25 m, autobuzët dhe pedaluesit nuk mund të parakalojnë pa pasur korsinë e veçantë për autobuz / biçikletë, e cila shkakton vonesa të rastit për të dy mënyrat e lëvizjes. Autobuzët do të mbajnë prapa pedaluesit, duke u shkaktuar vonesa dhe ngadalësim deri në ndalesën tjetër ose në fund të korsisë, ose pedaluesit do të largohen në anësore, për shembull në një korsia parkimi, që lejon parakalimin e autobuzit. Me një profil të hapur, të dy mund të lëvizin mbi karrexhatë për të parakaluar, por kjo është një manovër e rrezikshme dhe përgjithësisht nuk është e mundur në qoftë se ka radhë trafiku.

Shmangni gjerësitë kritike nga 3.25 m në 4 m. Kjo është një situatë e paqartë dhe e rrezikshme. Shoferët e autobuzëve dhe pedaluesit mund të kenë përshtypjen se parakalimi është i mundur, edhe pse ajo në fakt nuk është. Autobuzët mund të shtyjnë pedaluesit në anë ose të lëvizin nëpër karrexhatë pa u kuptuar.

Nga gjerësia 4 m mund të sigurohet një korsia e veçantë autobuzi dhe një korsia biçiklete. Me këtë hapësirë, autobuzët dhe pedaluesit mund të parakalojnë lehtësisht në një korsia të autobuzëve / biçikletës. Por ka edhe hapësirë të mjaftueshme për një korsia 3 m autobuz dhe një korsia 1m pedalimi. Sigurimi i hapësirave të ndara është alternativa më e sigurt dhe më e rehatshme.

¹ Përshtatur nga: Dupriez, Benoit et Vertriest Miguel, IBSR / BIVV – 2009: Cyclistes et transport en commun.



Jepi një Shtysë Pedalimit

Fletë Informimi për Zbatim

Aplikoni sinjalistikën e duhur. Shpesh është një shenjë për korsinë e autobuzit, me një shenjë shtesë për pedalimin. Përndryshe, mund të ekzistojë një panel i vetëm për korsinë e autobuzit / biçikletës. Në disa vende (BE, Britania e Madhe) lejimi i pedalesve në korsi të autobuzëve është alternativa më e parazgjedhur për menaxherët e rrugëve, si dhe ndalimi kërkon një vendim të qartë, të arsyetuar.

Aplikoni sinjalistikën horizontale për sugjerimin e korsisë rrugore për të tërhequr vëmendjen e shoferëve të autobuzëve për praninë e pedalesve me: simbolet e biçikletës dhe shigjeta në hyrje dhe dalje dhe në intervale të rregullta.

Në një mënyrë rrugët e rezervuara për autobuzët, lejojnë pedalimin kundër-rrjedhës në korsi të autobuzit / biçikletës. Në këtë rast, duhet të ketë gjerësi të mjaftueshme për të kaluar (së paku 4.5 m). Kjo mund të kombinohet me pedalesit që lëvizin në drejtimin e autobuzit, në korsi apo jo, gjë që kërkon projektim të kujdesshëm në pikat hyrëse dhe dalje për pedalesit.

Korsitë e autobuzit / biçikletës kërkojnë bashkëpunim me operatorët e transportit publik.

Praktikat e mira dhe rezultatet e hulumtimit janë të nevojshme për të tejkaluar keqkuptimet.

Është shumë e rëndësishme të përcaktohet në përputhje me udhëzimet e projektimit të gjithë qytetit, në mënyrë që të gjithë përdoruesit e rrugës takohen me situata të njohura dhe të parashikueshme.

Trajnimi i vazhdueshëm i shoferve është i rekomandueshëm. Sidomos në qytetet fillestare, me pedales, relativisht pak në rrugë, shoferët e transportit publik duhet të bëhen të vetëdijshëm për praninë e pedalesve, t'i respektojnë ata, kuptojnë sjelljen e tyre hipur mbi biçikleta dhe të ndjekin një kod të sjelljes për një numër të situatave të veçanta të konflikteve.

Konsiderata

Pikat e forta

Korsitë e autobuzit/biçikletës mund ta përforcojnë një rrjet pedalimi që është i kufizuar kur hapësira është e ngushtë.

Shtrimi i lidhjeve të pedalimit përgjatë rrugëve të transportit publik shpesh, krijojnë lidhje më të forta destinacioneve urbane.

Korsitë e autobuzit/biçikletës mund të zbatohen lehtësisht dhe pa kosto të lartë. Ato janë gjithashtu një mënyrë me shikueshmëri të lartë të cilat u japin pedalesve privilegje në trafik.

Pikat e dobëta

Ekziston rreziku që korsitë e autobuzit/biçikletës janë të tejpërdorura si një koordinatë e shpejtë që shmang zgjidhjet e vështira rreth shpërndarjes së hapësirës. Opsioni më i parapëlqyer mund të jetë ndarja e pedalesve nga autobuzët: kjo është më e sigurtë dhe më e rehatshme, dhe do të tërheqë gjithnjë e më shumë pedales. Por mund të kërkojë shmangien e një korsie të trafikut apo të parkimit ose zvoglimin e gjerësisë së trotuarit.

Mundësitë alternative

Ofrimi i një rruge për biçikleta të ndarë nga rrugët e autobuzit është gjithmonë më e sigurtë, por mund të jetë më pak direkte.

Krijimi i hapësirës për një KORSI PEDALIMI ose pisteje pranë KORSISË SË AUTOBUZIT, duke hequr një korsi trafiku, parkimi ose duke zvogluar gjerësinë e trotuarit. Hapësira mund të ruhet duke krijuar një korsi pedalimi mbi trotuar, me përdorimin e përbashkët nga këmbësorët (shikoni fletën e informimit mbi PEDALUESIT DHE KËMBËSORËT).