



Kent Road, Pascoe Vale Δοκιμαστικές Λωρίδες Ποδηλάτων

Δοκιμαστικές λωρίδες ποδηλάτων στο Pascoe Vale

Τον Ιούνιο του 2021, εγκαταστήσαμε χωριστές δοκιμαστικές λωρίδες ποδηλάτων στο Kent Road και στο Northumberland Road, στο Pascoe Vale. Ένα νέο κοινό μονοπάτι στο KW Joyce Reserve συνδέει αυτές τις δύο λωρίδες ποδηλάτων. Αυτή η διαδρομή είναι μέρος του «Συνδέσμου Ποδηλασίας από το Coburg στο Glenroy» ("Coburg to Glenroy Bicycle Link").

Τι συμβαίνει τώρα;

Στο Council Meeting in September 2021, ο Δήμος αποφάσισε να διερευνήσει περισσότερες επιλογές σχεδιασμού για το έργο Kent Road, Pascoe Vale Δοκιμαστικές Λωρίδες Ποδηλάτων σε συνεργασία με την κοινότητα.

Έχουμε προσλάβει έναν ανεξάρτητο ειδικό σε θέματα συνεργασίας με την κοινότητα, τη Max Hardy Consulting για να παρέχουμε μια σειρά ευκαιριών στην κοινότητα να συνεισφέρει.

Οποιοσδήποτε ενδιαφέρεται για τη χωριστή δοκιμαστική λωρίδα ποδηλάτων του Kent Road μπορεί να εμπλακεί με τους ακόλουθους τρόπους:

- Παρακολουθώντας τη μαγνητοσκόπηση μιας διαδικτυακής παρουσίασης από την Max Hardy Consulting και υπαλλήλους του δήμου στο Kent Road, που πραγματοποιήθηκε την Πέμπτη 28 Οκτωβρίου 2021.
- Παρέχοντας σχόλια μέσω διαδικτυακής έρευνας, διαθέσιμης για συνεισφορές από την Παρασκευή 29 Οκτωβρίου, έως τις 10 Νοεμβρίου 2021.
- Θέτοντας υποψηφιότητα για συμμετοχή στην Αντιπροσωπευτική Κοινοτική Επιτροπή Επισκόπησης.

Εκτός από τη δέσμευση της κοινότητας, ο Δήμος διερευνά την τεχνική βιωσιμότητα έξι πιθανών επιλογών σχεδιασμού για τη δοκιμαστική λωρίδα ποδηλάτων στο Kent Road.

Τι είναι αυτό το φυλλάδιο;

Από την εγκατάσταση των δοκιμαστικών λωρίδων ποδηλάτων τον Ιούνιο του 2021, ακούσαμε σχόλια από την κοινότητα σχετικά με την έλλειψη συνεργασίας με την κοινότητα πριν από την κατασκευή των δοκιμαστικών λωρίδων ποδηλάτων και την ανάγκη για διαφάνεια στη λήψη αποφάσεων του Δήμου και του δημοτικού συμβουλίου.

Ακούσαμε επίσης την κοινότητα να θέλει να έχει μια ουσιαστική και ενημερωμένη συνεισφορά σε οποιαδήποτε μελλοντική δέσμευση σε αυτό το έργο.

Ετοιμάσαμε αυτό το φυλλάδιο για να βοηθήσουμε στην αντιμετώπιση αυτών των σχολίων για την επόμενη φάση της δέσμευσης.

Τι πληροφορίες θα βρω;

Αυτό το φυλλάδιο είναι μια περίληψη του έργου Δοκιμαστικών Λωρίδων Ποδηλάτων στο Kent Road και της διαδικασίας συνεργασίας που βρίσκεται σε εξέλιξη.

Αναγνωρίζουμε ότι αυτό το φυλλάδιο είναι απλώς ένα σημείο εκκίνησης και μπορεί να μην περιλαμβάνει όλα όσα θέλετε να μάθετε. Εάν όντως είναι έτσι, θα θέλαμε να ακούσουμε τη γνώμη σας.

Θα απαντάμε στις ερωτήσεις σας και θα ενημερώνουμε περιοδικά τις Συχνές Ερωτήσεις (FAQ) στη σελίδα Kent Road Conversations Moreland.

Υποβάλετε τις ερωτήσεις σας μέσω των στοιχείων επικοινωνίας που βρίσκονται στον κωδικό QR ή στην τελευταία σελίδα αυτού του φυλλαδίου.



Σάρωσε με

Γιατί είναι σημαντική η ποδηλασία;

Η Μελβούρνη προβλέπεται να ξεπεράσει το Σίδνεϊ και να γίνει η πολυπληθέστερη πόλη της Αυστραλίας μέχρι τη δεκαετία του 2030. Ο πληθυσμός του Moreland αναμένεται να ξεπεράσει τα 200.000 άτομα τα επόμενα πέντε χρόνια και προβλέπεται να αυξηθεί κατά πάνω από 40.000 έως το 2036. Ο τρόπος που ταξιδεύουμε θα πρέπει να προσαρμοστεί για να διασφαλίσουμε ότι μπορούμε να συνεχίσουμε να κυκλοφορούμε αποτελεσματικά και να διατηρήσουμε τη βιωσιμότητα της πόλης.

Σε όλη τη Μελβούρνη, συμπεριλαμβανομένου του Moreland, το υψηλότερο επίπεδο χρήσης αυτοκινήτου σημειώνεται κατά τις πρωινές και απογευματινές ώρες αιχμής. Αυτό σημαίνει ότι τις ίδιες ώρες της ημέρας έχουμε τη μεγαλύτερη ζήτηση για μετακινήσεις, οι δρόμοι μας είναι γεμάτοι με ιδιωτικά οχήματα που καταλαμβάνουν το μεγαλύτερο μέρος του διαθέσιμου οδικού χώρου, προκαλώντας συμφόρηση τόσο στα ιδιωτικά όσο και στα δημόσια μέσα μεταφοράς.

Η παροχή ενεργών εναλλακτικών λύσεων μεταφοράς για άτομα που επιλέγουν να μην μετακινούνται με αυτοκίνητο, θέλουν να μειώσουν την εξάρτησή τους από τα αυτοκίνητα ή δεν έχουν την οικονομική δυνατότητα να μετακινούνται με αυτοκίνητο, θα διασφαλίσει ότι οι γειτονιές μας θα παραμείνουν βιώσιμες διευκολύνοντας τη συμμόρφωση κατά τις ώρες αιχμής, μειώνοντας τη ρύπανση και ενθαρρύνοντας την άσκηση ώστε να παραμείνετε υγιείς ως μέρος της καθημερινής μετακίνησης.

Η ποδηλασία είναι μόνο ένας από τους πολλούς τρόπους μετακίνησης που προσφέρει τα παραπάνω οφέλη.

Ποιος ήταν ο αντίκτυπος του λοκντάουν της Βικτώριας λόγω του COVID-19;

Στη [συνεδρίαση του Δήμου τον Ιούλιο του 2020](#), ο Δήμος διέθεσε επιπλέον 1,68 εκατομμύρια δολάρια στον προϋπολογισμό 2020/21 για δοκιμαστικά έργα πεζοπορίας και ποδηλασίας ως απάντηση στην κατάσταση Έκτακτης Ανάγκης COVID-19 στη Βικτώρια. Αυτή η επένδυση είχε στόχο να ενθαρρύνει όσο το δυνατόν περισσότερους ανθρώπους να περπατήσουν ή να κάνουν ποδήλατο, ιδιαίτερα για συντομότερες διαδρομές σε τοπικά καταστήματα, πάρκα και εγκαταστάσεις. Αυτό ήταν ιδιαίτερα σημαντικό καθώς οι απαιτήσεις κοινωνικής απόστασης θα οδηγούσαν σε σημαντική μείωση της χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς.

Ο Δήμος κατασκεύασε δοκιμαστικές λωρίδες ποδηλάτων στο Dawson Street, Northumberland Road, Albion Street και Kent Road για να καλύψει βασικά κενά στο ποδηλατικό μας δίκτυο.

Από τότε, ο συνεχιζόμενος αντίκτυπος **ΤΩΝ** περιορισμών στον τρόπο με τον οποίο μετακινούμαστε στη Μελβούρνη έχει γίνει πιο εμφανής. Η [Infrastructure Victoria](#) (IV) εκτιμά ότι η χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς έχει μειωθεί κατά 50% σε σύγκριση με πριν από την πανδημία και η χρήση ιδιωτικών οχημάτων έχει αυξηθεί κατά 13%.

Χωρίς κυβερνητική παρέμβαση για την ενθάρρυνση της πιο ενεργούς χρήσης των μεταφορών, η IV διαπίστωσε ότι θα υπάρξει σημαντική αύξηση στον αριθμό των μετακινήσεων με

ιδιωτικά οχήματα, καθώς ανοίγει ξανά η Μελβούρνη και η Βικτώρια.

Στο Moreland, αυτό πιθανότατα θα οδηγήσει σε σημαντικές προκλήσεις συμμόρφωσης για την κυκλοφορία των ανθρώπων και θα διακυβεύσει σημαντικά τους στόχους μας για βιώσιμες μεταφορές και μηδενικές εκπομπές άνθρακα.

Παρέχοντας λωρίδες ποδηλάτων, προσφέρουμε μια γνήσια εναλλακτική λύση για να μετακινηθείτε, και επομένως μειώνουμε τον αριθμό των αυτοκινήτων στους δρόμους μας - αυτό θα μπορούσε να μας ωφελήσει όλους.



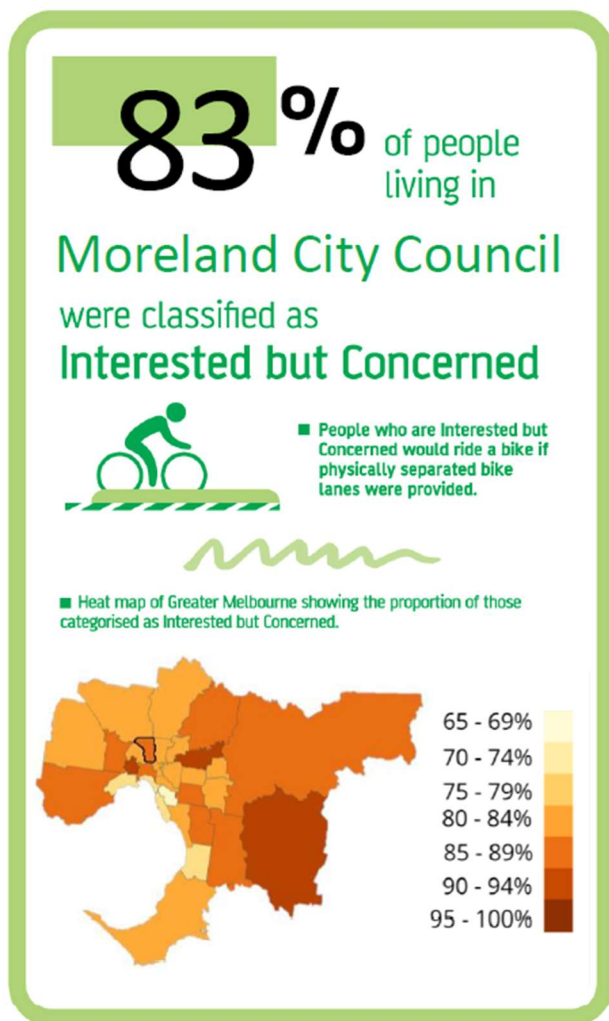
Εικόνα 1: Ποδηλάτης χρησιμοποιεί την παρούσα ξεχωριστή δοκιμαστική λωρίδα ποδηλάτων στο Kent Road

Γιατί χρειαζόμαστε χωριστές λωρίδες ποδηλάτων;

Το 2020, το VicHealth και το Πανεπιστήμιο Monash ερεύνησαν πάνω από 4.000 άτομα σε 37 περιοχές τοπικής αυτοδιοίκησης στην ευρύτερη Μελβούρνη και την περιφερειακή Βικτώρια. Στο Moreland, η [έρευνα](#) διαπίστωσε ότι το 83 τοις εκατό των ανθρώπων «ενδιαφέρονται να χρησιμοποιούν το ποδήλατο αλλά ανησυχούν».

Αυτοί είναι άνθρωποι που θα θεωρούσαν την ποδηλασία ως επιλογή σε ορισμένες περιπτώσεις, αλλά συχνά φοβούνται να το κάνουν εάν απαιτείται να χρησιμοποιούν το ποδήλατο ανάμεσα σε οχήματα και πεζούς.

Για να ενθαρρύνουμε αυτούς τους ανθρώπους να κάνουν ποδήλατο, πρέπει να παρέχουμε φυσικά διαχωρισμένες λωρίδες ποδηλασίας.



Τι επιπτώσεις είχαν αλλού οι επενδύσεις στην ποδηλασία;

Σε όλη τη Μελβούρνη και την Αυστραλία, η επένδυση σε χωριστές λωρίδες ποδηλάτων μπορεί να ενθαρρύνει αυτούς τους ανθρώπους να αρχίσουν να κάνουν ποδήλατο.

Αυτή η τάση μπορεί να παρατηρηθεί ακόμη και στην τοπική περιοχή του Brunswick. Οι επενδύσεις ποδηλασίας από το Δήμο πριν από 15 έως 20 χρόνια συνεχίζουν να αυξάνουν τα ποσοστά ποδηλασίας. Σε πρόσφατες έρευνες απογραφής για το Brunswick, το 2011 και το 2016, τα δεδομένα από τη μετακίνηση στη δουλειά με το ποδήλατο αυξήθηκαν από 9,3 τοις εκατό σε 12,1 τοις εκατό (πηγή: Αυστραλιανό Γραφείο Στατιστικής, Δεδομένα Απογραφής, [2011](#) και [2016](#)). Το Brunswick έχει αυτήν τη στιγμή το υψηλότερο ποσοστό ποδηλασίας όσον αφορά τη μετακίνηση στη δουλειά στη Βικτώρια.

Οι χωριστές λωρίδες ποδηλάτων δεν εξαλείφουν εντελώς την ανάγκη για αυτοκίνητα, αλλά είναι ένα βήμα προς μια θετική κατεύθυνση, όπου περισσότεροι άνθρωποι, που ενδιαφέρονται και μπορούν, μπορούν να επιλέξουν να κάνουν ποδήλατο αντί να οδηγήσουν για ορισμένα μετακινήσεις.

Λιγότερα αυτοκίνητα στο δρόμο σημαίνει επίσης λιγότερη συμφόρηση για τους ανθρώπους που χρειάζεται να οδηγούν.

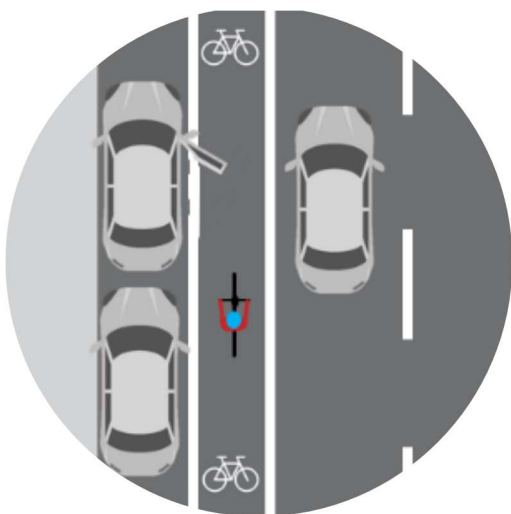
Εικόνα 2: Ευρήματα του VicHealth και Monash University για το Moreland

Ποιοι είναι μερικοί από τους κινδύνους στο δρόμο για τους ποδηλάτες;

Οι κανονικές οδικές συνθήκες, όπως τα παραδείγματα που παρουσιάζονται παρακάτω, συχνά θέτουν τους ποδηλάτες σε περιβάλλοντα υψηλότερου κινδύνου, όπως το άνοιγμα της πόρτας ενός αυτοκινήτου, το να «στριμώχονται» από ένα διερχόμενο όχημα σε ένα στενό οδόστρωμα ή να «αποκόβονται» από ένα όχημα που στρίβει.

Οι ποδηλάτες με χαμηλή εμπειρία, όπως τα παιδιά, κινδυνεύουν ιδιαίτερα σε περιβάλλοντα στο δρόμο, καθώς δεν είναι εξοικειωμένοι με τους οδικούς κανόνες.

Παράδειγμα σύγκρουσης με πόρτα αυτοκινήτου



Παράδειγμα «αποκοπής» από ένα αυτοκίνητο που στρίβει



Εικόνα 3: Εννοιολογικά διαγράμματα ορισμένων από τις καταστάσεις υψηλότερου κινδύνου για ποδηλάτες σε καθημερινούς δρόμους (όχι σε κλίμακα).

Τι είναι οι χωριστές λωρίδες ποδηλάτων και γιατί είναι πιο ασφαλείς;

Μία ξεχωριστή λωρίδα ποδηλάτου παρέχει αποκλειστικό χώρο δρόμου στους ποδηλάτες. Γνωστές και ως προστατευμένες λωρίδες ποδηλάτων, ο διαχωρισμός επιτυγχάνεται με την ύπαρξη ενός φυσικού φραγμού μεταξύ της ποδηλατικής λωρίδας και όλων των άλλων χρηστών του δρόμου.

Οι ποδηλάτες είναι ευάλωτοι χρήστες του δρόμου. Για παράδειγμα, η δύναμη πρόσκρουσης ενός οχήματος που συγκρούεται με έναν ποδηλάτη στα 30 χλμ. την ώρα είναι αρκετή για να είναι θανατηφόρα, με τον κίνδυνο τραυματισμού ή θανάτου να αυξάνεται ραγδαία με υψηλότερες ταχύτητες. Έτσι, ακόμη και σε δρόμους με ταχύτητα 40 χλμ. την ώρα, οι ποδηλάτες διατρέχουν υψηλό κίνδυνο σοβαρού τραυματισμού, συμπεριλαμβανομένου του θανάτου, εάν χτυπηθούν από όχημα.

Τα κοινόχρηστα μονοπάτια, όπου οι ποδηλάτες και οι πεζοί μοιράζονται ένα αποκλειστικό μονοπάτι εκτός δρόμου, συνήθως δεν είναι η προτιμώμενη σχεδιαστική παρέμβαση στο Moreland. Ένα από τα πιο συνηθισμένα παράπονα που λαμβάνει ο Δήμος από ποδηλάτες και πεζούς είναι η σύγκρουση που συμβαίνει σε κοινόχρηστα μονοπάτια. Οι ποδηλάτες τείνουν να ταξιδεύουν με πολύ μεγαλύτερες ταχύτητες από τους πεζούς, γεγονός που καθιστά μια άβολη εμπειρία το περπάτημα σε ένα μονοπάτι. Οι πεζοί είναι επίσης πιο πιθανό να σταματήσουν ξαφνικά ή να περιπλανηθούν σε ένα μονοπάτι που μπορεί να αυξήσει τον κίνδυνο σύγκρουσης με ποδηλάτες.

Οι χωριστές λωρίδες ποδηλάτων είναι μια απαραίτητη λύση για την αντιμετώπιση προβλημάτων ασφάλειας ποδηλάτων στην περιοχή και για την ενθάρρυνση αυτών των πιο ευάλωτων χρηστών να αισθάνονται ασφαλείς να κάνουν ποδήλατο.

Ποια είναι τα ζητήματα σχεδιασμού για χωριστές λωρίδες ποδηλάτων;

Όπως με όλα τα είδη μεταφορών, υπάρχουν απαιτήσεις λειτουργίας που πρέπει να πληρούνται για την υποδομή ποδηλασίας.

Οι επιχειρησιακές απαιτήσεις ποδηλασίας έχουν αναπτυχθεί και χρησιμοποιούνται από την Austroads και άλλους φορείς εδώ και πολλά χρόνια και επανεξετάζονται τακτικά.

Το [Austroads](#) είναι η κορυφαία οργάνωση των πρακτορείων οδικών μεταφορών και κυκλοφορίας της Αυστραλασίας. Αυτό περιλαμβάνει συμμετοχή από το Victorian Government's Department of Transport (DoT) και την Ένωση Τοπικής Αυτοδιοίκησης της Αυστραλίας.

Φυσικός διαχωρισμός

Ο διαχωρισμός από τα κινούμενα και σταθμευμένα οχήματα είναι ένα σημαντικό ζήτημα για τους ευάλωτους ποδηλάτες όταν εξετάζουν το «πόσο ασφαλές» είναι να κάνουν ποδήλατο.

Οι βαμμένες λωρίδες δεν είναι πλέον το προτιμώμενο σχέδιο για λωρίδες ποδηλάτων στους δρόμους στο **Moreland**, καθώς δεν παρέχουν προστατευμένο οδικό χώρο για ποδηλάτες.

Πλάτος ποδηλατόδρομου

Η Austroads (2017), [Guide to road design part 6A: Paths for Walking and Cycling](#) παρέχει καθοδήγηση για τα πρότυπα σχεδιασμού για χωριστές λωρίδες ποδηλάτων.

Το ελάχιστο επιθυμητό πρότυπο για λωρίδα ποδηλάτου είναι 1,5μ. Αυτό είναι για λωρίδες ποδηλάτων όπου οι ποδηλάτες ταξιδεύουν προς μία κατεύθυνση. Αυτό λαμβάνει υπόψη τις πραγματικές διαστάσεις του ποδηλάτου, την κίνηση ενός ποδηλάτου από τη μια πλευρά στην άλλη καθώς ο αναβάτης πατάει και κατευθύνει και τον ασφαλή διαχωρισμό από τα εμπόδια, δείτε εικόνα 2.

Οι λωρίδες ποδηλάτων αμφίδρομης κατεύθυνσης είναι όπου οι ποδηλάτες μπορούν να ταξιδέψουν και προς τις δύο κατευθύνσεις. Αυτές οι λωρίδες μπορούν να προσφέρουν κάποια σχεδιαστική απόδοση σε σύγκριση με λωρίδες μίας κατεύθυνσης λόγω των αποστάσεων από τοίχους/φράχτες. Το ελάχιστο επιθυμητό πλάτος μιας λωρίδας ποδηλάτου αμφίδρομης κατεύθυνσης είναι 2,5 μέτρα.

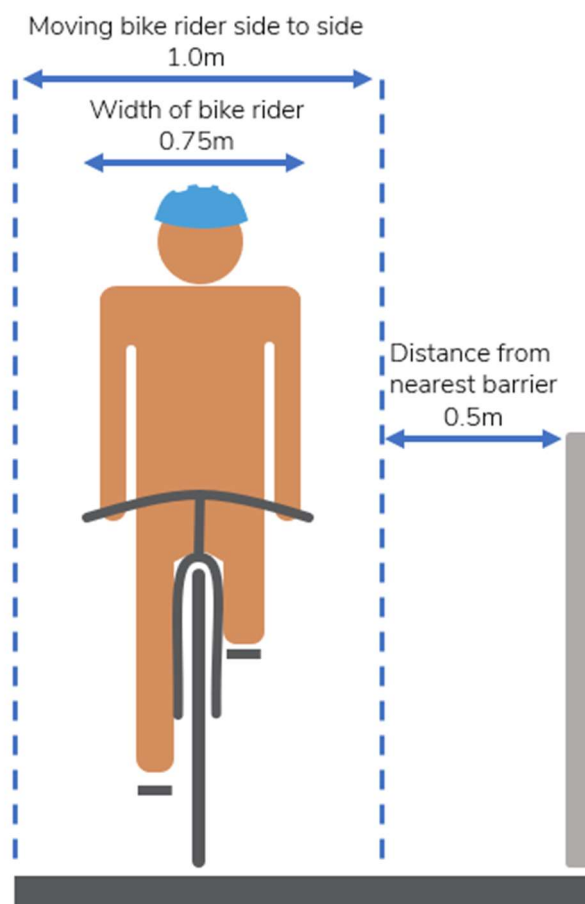
Στο Kent Road, εναλλακτικά σχέδια δείχνουν λωρίδες ποδηλάτων μήκους 2,6 μέτρων αμφίδρομης κατεύθυνσης που λαμβάνουν υπόψη το κράσπεδο και τις υδρορροές.

Πίνακας 1: Απαιτήσεις φυσικού φραγμού. Πηγή:

City of Melbourne (2019), [Bike Lane Design Guidelines](#)

Οδικό περιβάλλον	Απαιτήσεις σχεδιασμού	
Δίπλα σε πάρκινγκ στο δρόμο*	0,8 μ ως 1,0 μ υπερυψωμένο φράγμα κρασπέδου	0,8 μ ως 1,0 μ ζωγραφισμένη σήμανση με προσωρινή κολόνα κυκλοφορίας
Δίπλα στη λωρίδα οχημάτων (δεν υπάρχει χώρος στάθμευσης στο δρόμο)	0,4 μ ως 1,0 μ υπερυψωμένο φράγμα κρασπέδου	0,4 μ ως 1,0 μ ζωγραφισμένη σήμανση με προσωρινή κολόνα κυκλοφορίας

* Απαιτείται ένα ευρύτερο φράγμα δίπλα στο πάρκινγκ στο δρόμο, ώστε να είναι αρκετά φαρδύ ώστε να μπορεί να ανοίξει μια πόρτα αυτοκινήτου χωρίς να εισβάλλει στη λωρίδα ποδηλάτων.



Εικόνα 4: Πρότυπα σχεδιασμού πλάτους ποδηλατικής λωρίδας για ποδηλάτες που ταξιδεύουν προς μία κατεύθυνση.

Τι λαμβάνεται υπόψη όσον αφορά το σχεδιασμό λωρίδων οχημάτων;

Τα πλάτη των λωρίδων οχημάτων ποικίλλουν σε όλο το Moreland.

Οι οδικοί κανόνες της Βικτώριας καθορίζουν ελάχιστη απόσταση 3 μέτρων μεταξύ των εμποδίων (όπως μεταξύ σταθμευμένων αυτοκινήτων)

Είναι κοινή πρακτική οι τοπικοί δρόμοι να είναι στενοί και να μην επιτρέπουν συνεχή αμφίδρομη κυκλοφορία. Αυτό βοηθά στη διαχείριση της ταχύτητας και κάνει το περιβάλλον ασφαλέστερο για τους ευάλωτους χρήστες.

Οι σχεδιαστικές εκτιμήσεις για κινούμενα οχήματα σε τοπικούς δρόμους όπως το Kent Road είναι οι εξής:

Πίνακας 2: Απαιτήσεις φυσικού φραγμού. Πηγή: City of Melbourne (2019), [Bike Lane Design Guidelines](#)

Οδικό περιβάλλον	Πλάτη λωρίδων οχημάτων	
	Ελάχιστο	Ανώτερο
Μονόδρομη ροή	3,0 μ	3,5 μ
Αμφίδρομη ροή	2,8 μ κάθε κατεύθυνση (χαμηλή ταχύτητα και χαμηλός όγκος)	3,5 μ κάθε κατεύθυνση
Απαιτούνται σημεία έλξης/περάσματος	3,0 μ ελάχιστο	5,6 μ (οδικές γραμμές μεγαλύτερες από 5,6 μ δεν απαιτούν σημεία έλξης/περάσματος)

Πώς λαμβάνεται υπόψη η οδική ασφάλεια για όλους τους χρήστες;

Η βελτίωση της οδικής ασφάλειας για όλους τους χρήστες είναι η ύψιστη προτεραιότητα κατά την εκτέλεση εργασιών εντός του οδικού αποθεματικού. Η ασφάλεια λαμβάνεται υπόψη σε σχέση με το επίπεδο κινδύνου.

Ο μετρημένος κίνδυνος είναι ο τρόπος με τον οποίο υπολογίζεται και αξιολογείται ο κίνδυνος. Ο αντιληπτός κίνδυνος είναι ο τρόπος με τον οποίο ένα άτομο αντιδρά και αισθάνεται σε διαφορετικές συνθήκες.

Είναι σημαντικό να τονιστεί η διαφορά μεταξύ του μετρούμενου κινδύνου και του αντιλαμβανόμενου κινδύνου και να σημειωθεί ότι και τα δύο είναι σημαντικά ειδικά όταν ο στόχος είναι να ενθαρρύνουμε τους ανθρώπους να χρησιμοποιούν διαφορετικούς τρόπους μεταφοράς.

Μετρημένος κίνδυνος

Ο μετρημένος κίνδυνος είναι μια τεχνική μεθοδολογία που υπολογίζει το επίπεδο κινδύνου διενεργώντας Έλεγχο Οδικής Ασφάλειας (Road Safety Audit [RSA]). Το RSA ολοκληρώνεται πάντα από μια εξειδικευμένη και διαπιστευμένη ομάδα RSA και μπορεί να γίνει σε οποιοδήποτε στάδιο του έργου.

Αντιληπτός κίνδυνος

Η αντίληψη του κινδύνου είναι το πώς αισθάνεται ένα άτομο όταν χρησιμοποιεί το οδικό δίκτυο. Οι αντιλήψεις των ανθρώπων για τον κίνδυνο ποικίλλουν και είναι σημαντικό να κατανοήσουμε το εύρος των διαφορετικών απόψεων που έχουν οι άνθρωποι όταν είναι πεζοί, ποδηλάτες ή σε όχημα.

Η αντίληψη του κινδύνου είναι σημαντικό να αναλυθεί καθώς επηρεάζει τον τρόπο συμπεριφοράς των ανθρώπων.

Κατά την οδήγηση, μια αυξημένη αντίληψη κινδύνου (να αισθάνεται κανείς ότι κάτι δεν είναι ασφαλές ή να νιώθει προσεκτικός) αυξάνει την επίγνωση του οδηγού και έχει ως αποτέλεσμα η συμπεριφορά οδήγησης να ταιριάζει με τις συνθήκες. Για παράδειγμα, επιβράδυνση για να δώσει τη θέση του σε οχήματα που έρχονται ή για να προσέξει τους πεζούς. Η υπερβολική αυτοπεποίθηση ή ο εφησυχασμός είναι παράγοντες που μπορούν να οδηγήσουν τους ανθρώπους να κάνουν λάθη που προκαλούν συγκρούσεις.

Η αντίληψη του κινδύνου μπορεί να εμποδίσει τους ανθρώπους να επιλέξουν να περπατήσουν ή να κάνουν ποδήλατο. Οι ευάλωτοι χρήστες του δρόμου (πεζοί και ποδηλάτες) διατρέχουν μεγαλύτερο κίνδυνο να τραυματιστούν εάν εμπλακούν σε σύγκρουση, επομένως είναι απίθανο να επιλέξουν να περπατήσουν ή να κάνουν ποδήλατο εάν αισθάνονται ανασφαλείς.

Πού είναι το Kent Road;

Το Kent Road βρίσκεται στο Pascoe Vale. Οι δοκιμαστικές χωριστές λωρίδες ποδηλάτων εγκαθίστανται στην οδό Kent μεταξύ του Cumberland Road και του Cornwall Road, που συνορεύουν με τη βόρεια πλευρά του Cole Reserve.

Εκτός από τους κατοίκους της περιοχής, σε αυτό το τμήμα του Kent Road υπάρχει πρόσβαση από μια εκκλησία και το ιατρείο PVH Medical.

Η ποδηλατική διαδρομή Coburg προς Glenroy προβλέπεται να είναι μια συνδεδεμένη, ασφαλής και αποτελεσματική διαδρομή κατάλληλη για ποδηλάτες όλων των επιπέδων εμπιστοσύνης.

Ο ποδηλατικός σύνδεσμος Coburg προς Glenroy αναγνωρίστηκε για πρώτη φορά ως μέρος του Σχεδίου Ποδηλασίας του Δήμου το 2009. Αυτό περιελάμβανε το Kent Road στο Pascoe Vale. Μετά την υιοθέτηση του MITS (2019), αυτό το σχέδιο ποδηλασίας αντικαταστάθηκε από ένα 10ετές πρόγραμμα έργων υποδομής που επανεξετάζεται και εγκρίνεται από το Δήμο ετησίως.

Εκτός από την παροχή υψηλής ποιότητας σύνδεσης μεταξύ του κέντρου δύο δραστηριοτήτων, ο σύνδεσμος ποδηλασίας Coburg στο Glenroy συνδέει πολλούς σημαντικούς και τοπικούς προορισμούς, όπως:

- Τοπικά εμπορικά κέντρα
- Κολλέγιο Pascoe Vale Girls
- Ανοιχτούς χώρους

Ο σχεδιασμός για τη σύνδεση με το ποδήλατο Coburg προς Glenroy πραγματοποιείται σταδιακά. Όπως φαίνεται στην Εικόνα 6, βασικοί σύνδεσμοι κατά μήκος αυτής της διαδρομής έχουν ήδη κατασκευαστεί, όπως φαίνεται από τις συμπαγείς πράσινες γραμμές.

Υπάρχει υποδομή ως μέρος αυτού του συνδέσμου στο Rhodes Parade

Η συμπαγής πορτοκαλί γραμμή αντιπροσώπευε το μονοπάτι μέσα από το KW Joyce reserve και τις τρέχουσες δοκιμές στο Northumberland Road και το Kent Road στο Pascoe Vale.



Εικόνα 5: Ποδηλάτης που χρησιμοποιεί την τρέχουσα δοκιμαστική ξεχωριστή γραμμή ποδηλασίας στο Kent Road

Ποια είναι η ποδηλατική διαδρομή Coburg προς Glenroy;

Ολοκλήρωση της ποδηλατικής διαδρομής Coburg προς Glenroy

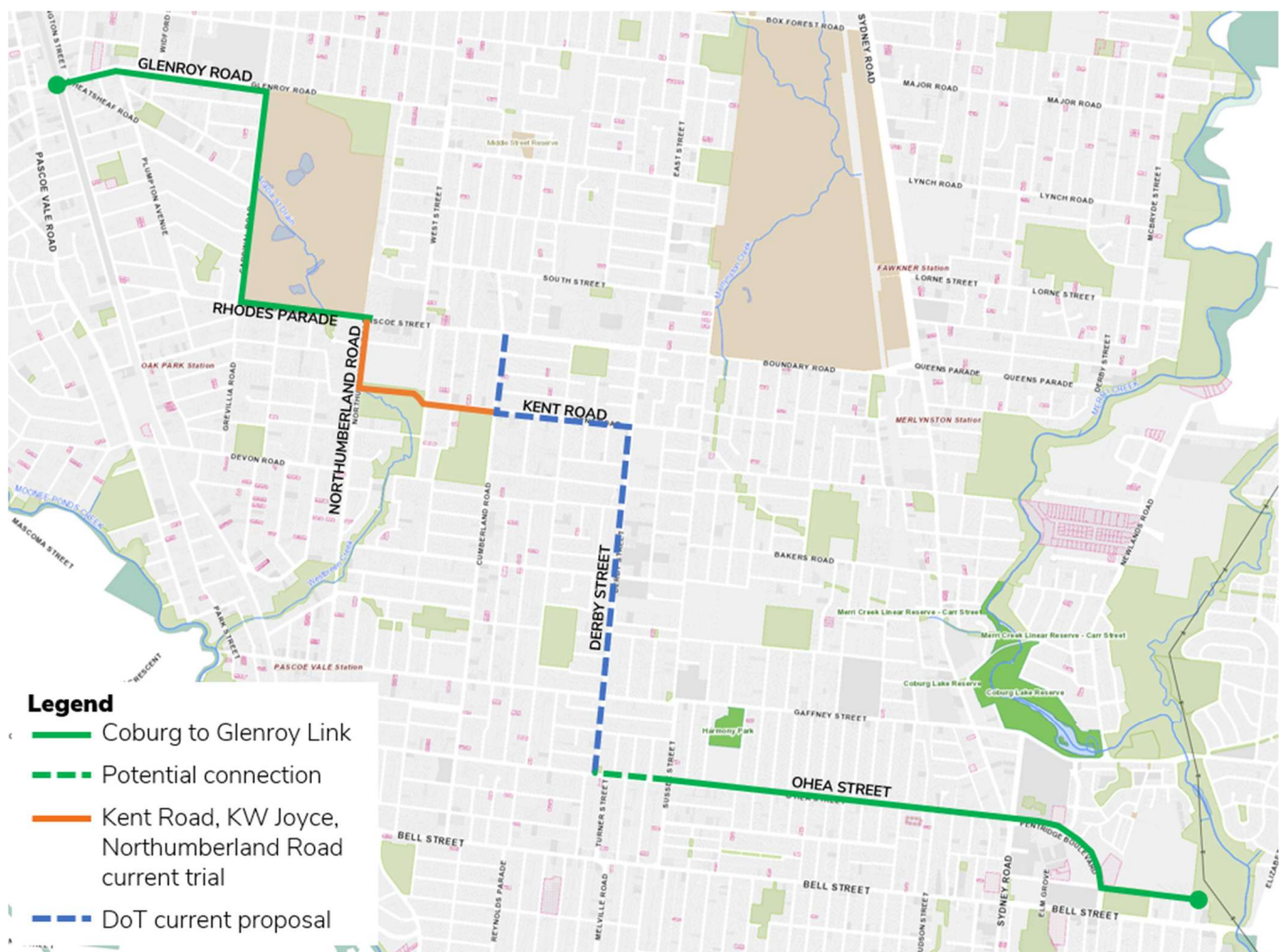
Η κυβέρνηση της Βικτώριας επενδύει 4,48 εκατομμύρια δολάρια για να παρέχει μια ποδηλατική σύνδεση ανατολικά του Cumberland Road μέσω του Kent Road και του Derby Street στο OHea Street. Αυτός ο σύνδεσμος φαίνεται στις μπλε διακεκομμένες γραμμές στην Εικόνα 6.

Ο Δήμος ενέκρινε προσωρινά το σχέδιο ως μια ενδιάμεση λύση που περιλαμβάνει έναν συνδυασμό μαξιλαριών κυκλοφορίας, μειώσεις ορίων ταχύτητας, βαμμένες λωρίδες ποδηλάτων και καμπύλες ταχύτητας.

Ο Δήμος θα αναλάβει περαιτέρω τεχνικές έρευνες για την περιοδική αναβάθμιση αυτής της υποδομής σύμφωνα με την ανανέωση του προγράμματος μας έργων υποδομής.

Οι επιλογές για διερεύνηση θα μπορούσαν να περιλαμβάνουν τυπικές ή αμφίδρομες χωριστές λωρίδες ποδηλάτων στο Kent Road και στο Derby Street, που ίσως απαιτούν κάποια απώλεια χώρου στάθμευσης. Αυτό θα υπόκειται σε ξεχωριστή διαβούλευση με την κοινότητα.

Η διακεκομμένη πράσινη γραμμή είναι μια πιθανή σύνδεση για την επέκταση του τρέχοντος ποδηλατικού μονοπατιού της OHea Street στον ποδηλατικό σύνδεσμο που παρέχεται από την κυβέρνηση της Βικτώριας.



Εικόνα 6: Ποδηλατική διαδρομή από το Coburg στο Glenroy

Εναλλακτικά σχέδια για χωριστή λωρίδα ποδηλάτου στο Kent Road

Στο [Council Meeting September 2021](#), ο Δήμος αποφάσισε να διερευνήσει περισσότερες επιλογές σχεδιασμού για το έργο Kent Road, Pascoe Vale Trial Bike Lane (Δοκιμαστική Λωρίδα Ποδηλάτου) σε συνεννόηση με την κοινότητα.

Οι υπάλληλοι ετοίμασαν εναλλακτικά σχέδια για το Kent Road, τα οποία ενημερώθηκαν από τις σχεδιαστικές εκτιμήσεις σε προηγούμενες σελίδες.

Τα εναλλακτικά σχέδια περιλαμβάνονται στις σελίδες 10 έως 15.

Αξιολόγηση εναλλακτικών επιλογών

Έχει προσδιοριστεί μια σειρά κριτηρίων, συμπεριλαμβανομένων των σχολίων της κοινότητας από τον Ιούλιο του 2021· η ευθυγράμμιση με την πολιτική του Δήμου· το να πληρούν τα πρότυπα σχεδιασμού ή να έχουν πρακτική εφαρμογή καθώς και επιχειρησιακά ζητήματα.

Από τον Σεπτέμβριο, η αρχική αξιολόγηση των εναλλακτικών σχεδίων που εγκρίθηκαν από το Δήμο για τη συμμετοχή της κοινότητας εξετάζει νέα τεχνικά ευρήματα, βελτίωση του σχεδιασμού και πρόσθετες επιλογές που προτείνονται από το Δήμο προς εξέταση.

Η αξιολόγηση λαμβάνει υπόψη τα κριτήρια για:

Ποδηλασία

- Αντιληπτή ασφάλεια
- Επίπεδο προσβασιμότητας
- Ποιότητα υποδομής
- Κατεύθυνση κίνησης και ενσωμάτωση σε διασταυρώσεις

Οχήματα

- Αντιληπτή ασφάλεια
- Κυκλοφοριακή ροή
- Οπτικές γραμμές προς τους ερχόμενους από την αντίθετη πλευρά ποδηλάτες
- Χώρο στάθμευσης στο δρόμο

Πεζούς

- Αντιληπτή ασφάλεια
- Επίπτωση δικτύου πεζών

Κριτήρια υλοποίησης και λειτουργίας

- Καταλληλότητα για δοκιμή
- Όρα για κατασκευή
- Απαίτηση εξωτερικών εγκρίσεων
- Αφαίρεση δέντρων
- Σχεδιασμό διασταυρώσεων
- Συλλογή απορριμμάτων του δρόμου

Κάθε επιλογή σχεδίασης εξετάστηκε με βάση τα κριτήρια και κατανεμήθηκε μια κατάταξη ως ένα από τα ακόλουθα:

- Υψηλή – Επιτυγχάνει θετικό αποτέλεσμα από την οπτική γωνία της ομάδας χρηστών ή απαιτεί ελάχιστη αλλαγή για να εφαρμοστεί
- Μέτρια – Επιτυγχάνει ένα διακυβευμένο αποτέλεσμα από την οπτική γωνία της ομάδας χρηστών ή απαιτεί κάποια αλλαγή
- Κακή – Επιτυγχάνει αρνητικό αποτέλεσμα από την οπτική γωνία της ομάδας χρηστών ή απαιτεί σημαντική αλλαγή
- Πολύ κακή – Επιτυγχάνει ένα μη ασφαλές αποτέλεσμα από την οπτική γωνία της ομάδας χρηστών ή απαιτεί σημαντική και μη πρακτική αλλαγή για να εφαρμοστεί. Τα μη ασφαλή αποτελέσματα δεν υποστηρίζονται από τους υπαλλήλους του Δήμου.

Δέσμευση στις έξι πιθανές επιλογές σχεδίασης

Ο Δήμος ασχολείται τώρα με έξι πιθανές επιλογές, που παρουσιάζονται στις σελίδες 8 έως 13. Επιδιώκουμε να κατανοήσουμε:

1. Ποιες προϋποθέσεις και/ή κριτήρια (επιπλέον των τεχνικών απαιτήσεων) θα πρέπει να ληφθούν υπόψη για να δημιουργηθεί ένας λειτουργικός και ασφαλής σχεδιασμός δρόμου για το Kent Road, που να καλύπτει τις ανάγκες των κατοίκων, των πεζών, των επισκεπτών, των αυτοκινητιστών, των ποδηλατών και άλλων χρηστών;

2. Λαμβάνοντας υπόψη τα κριτήρια, πόσο υποστηρίζετε καθεμία από τις επιλογές που προσδιόρισε ο Δήμος για το Kent Road;

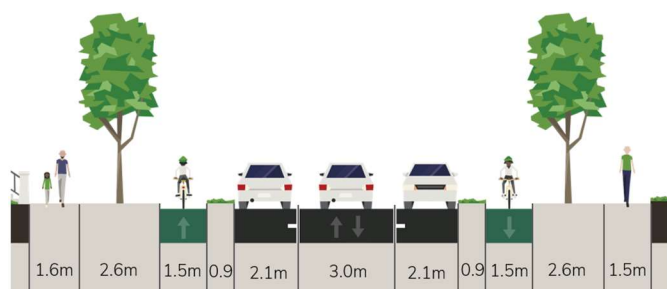
3. Υπάρχουν αλλαγές που θα σας έκαναν να υποστηρίξετε περισσότερο καθεμία από τις επιλογές που προσδιορίστηκαν;



Επιλογή 1 – τρέχουσα δοκιμαστική σχεδίαση λωρίδων ποδηλάτων με ελάχιστο πλάτος

Ο τρέχων σχεδιασμός περιλαμβάνει χωριστές λωρίδες ποδηλάτων μήκους 1,5 μέτρων και στις δύο πλευρές του δρόμου με υπερυψωμένα φυσικά φράγματα. Υπάρχει χώρος στάθμευσης και στις δύο πλευρές του δρόμου.

Συνολικά, αυτός ο σχεδιασμός θεωρείται από το Δήμο ως μια επιλογή με καλές επιδόσεις στα κριτήρια αξιολόγησης.



Επιπτώσεις στις μελλοντικές συνδέσεις λωρίδων ποδηλάτων

Οι χωριστές λωρίδες ποδηλάτων σε κάθε πλευρά του Kent Road επιτρέπουν μεγαλύτερη ευελιξία στο Δήμο να σχεδιάσει το επόμενο στάδιο του δικτύου περαιτέρω κατά μήκος του Kent Road και ανατολικά του κυκλικού κόμβου του Cumberland Road (βλ. σελίδα 7 και 8).

Σε αυτήν την επιλογή, οι ποδηλάτες μπορούν να συγχωνευθούν μέσα και έξω από το οδικό δίκτυο όπως είναι απαραίτητο χωρίς περίπλοκες κινήσεις κατά μήκος μονοπατιών και διασταυρώσεων.

Αξιολόγηση

Ποδηλασία	
Η ασφάλεια όπως γίνεται αντιληπτή από τον ποδηλάτη	Υψηλή: Φυσικός διαχωρισμός τόσο από αυτοκίνητα όσο και από πεζούς
Επίπεδο προσβασιμότητας για ποδηλασία	Υψηλό: Απευθύνεται σε «ενδιαφερόμενους αλλά προβληματισμένους για την ασφάλεια της ποδηλασίας» (βλ. σελίδα 3)
Ποιότητα υποδομής ποδηλασίας	Υψηλή: Επιτυγχάνει τα πρότυπα σχεδιασμού λωρίδων ποδηλάτων και φυσικού διαχωριστή
Κατεύθυνση ταξιδιού και ενσωμάτωση σε διασταυρώσεις	Υψηλή: Ποδηλατικά ταξίδια με αναμενόμενη ροή κυκλοφορίας και ενσωμάτωση με την αναμενόμενη ροή κυκλοφορίας στις διασταυρώσεις
Οχήματα	
Η ασφάλεια όπως γίνεται αντιληπτή από τα οχήματα	Κακή: Τα στενά πλάτη λωρίδων κυκλοφορίας και οι τοποθεσίες υποχώρησης απαιτούν από τα οχήματα να επιβραδύνουν
Συνεχής ροή κυκλοφορίας	Κακή: Απαιτείται τα οχήματα να υποχωρήσουν και να διαπραγματευτούν με τα σταθμευμένα αυτοκίνητα
Οπτικές γραμμές οχημάτων για τους ερχόμενους ποδηλάτες	Υψηλή: Ποδηλάτες στο εσωτερικό σταθμευμένων οχημάτων
Στάθμευση στο δρόμο	Μέτρια: 5 αφαιρέθηκαν για την κατανομή λωρίδων ποδηλάτων. 7 αφαιρέθηκαν για σημεία υποχώρησης
Πεζοί	
Η ασφάλεια όπως γίνεται αντιληπτή από τους πεζούς	Μέτρια: Πεζοί και ποδηλάτες χωρίζονται. Οι πεζοί που βγαίνουν από σταθμευμένα οχήματα πρέπει να διασχίσουν τη λωρίδα ποδηλάτων και στις δύο πλευρές του δρόμου
Επίπτωση στο δίκτυο πεζών	Μέτρια: Οι ανυψωμένοι φραγμοί περιορίζουν τη διάβαση στο μέσο του τετράγωνου. Το νησί καταφυγίου στην Cornwall Road μειώνει τις αποστάσεις διέλευσης για τους πεζούς.
Υλοποίηση και λειτουργία	
Προσωρινή ή μόνιμη υποδομή	Υψηλή: Καμία αλλαγή
Ώρα κατασκευής	Υψηλή: Καμία αλλαγή
Απαιτούνται εξωτερικές εγκρίσεις	Υψηλή: Τοπική οδός, δεν απαιτείται έγκριση από το Department of Transport
Αφαίρεση δέντρων και αστική θερμική νησίδα	Υψηλή: Δεν αφαιρούνται δέντρα
Σχεδιασμός διασταυρώσεων	Υψηλή: Όλες οι λειτουργίες ενσωματώνονται με τη ροή κυκλοφορίας στις διασταυρώσεις. Ασφαλείς εναλλακτικές λύσεις για ποδηλάτες με λιγότερη αυτοπεποίθηση πριν εισέλθουν στο δίκτυο του δρόμου βλ. σελίδα 15.
Συλλογή απορριμμάτων από το δρόμο	Κακή: Οι κάδοι πρέπει να τοποθετούνται σε φυσικούς διαχωριστές. Υπό εξέταση



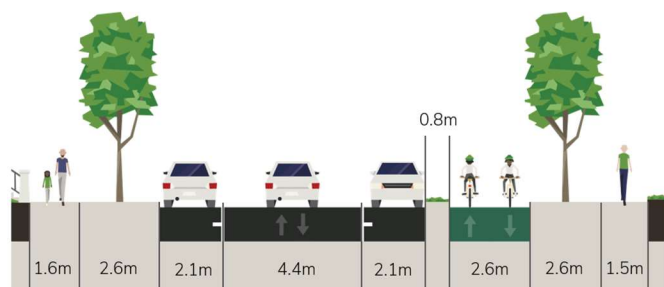
Επιλογή 2 – Ελάχιστο πλάτος, αμφίδρομη χωρισμένη λωρίδα ποδηλάτου

Η Επιλογή 2 είναι μια αμφίδρομη λωρίδα ποδηλάτων 2,6 μέτρων στη νότια πλευρά του Kent Road.

Αυτή η επιλογή περιλαμβάνει την αφαίρεση του βόρειου φράγματος και τη μείωση του νότιου φράγματος στα 0,8 μέτρα.

Ένα επιπλέον 1,4m ανακατανέμεται στη λωρίδα οδήγησης, καθιστώντας την ελαφρώς στενότερη από την τρέχουσα διαδρομή μεταφοράς οχημάτων στο Kent Road ανατολικά του Cumberland Road (8,6 μέτρα έναντι 9 μέτρων).

Το νησί καταφυγίου πεζών στο Cornwall Road θα πρέπει να αφαιρεθεί για αυτήν την επιλογή.



Επιπτώσεις στις μελλοντικές συνδέσεις ποδηλατοδρόμων

Είναι δυνατή η κατασκευή μιας λωρίδας ποδηλάτων αμφίδρομης κατεύθυνσης στη νότια πλευρά του Kent Road.

Όταν ο Δήμος εξετάσει τα σχέδια για την ολοκλήρωση της ποδηλατικής διαδρομής Coburg προς Glenroy (βλ. σελίδες 7 και 8), μια αμφίδρομη σχεδίαση λωρίδας στο Kent Road θα περιορίσει τις επιλογές σχεδιασμού κατά μήκος του Kent Road στα ανατολικά του Cumberland Road.

Αξιολόγηση

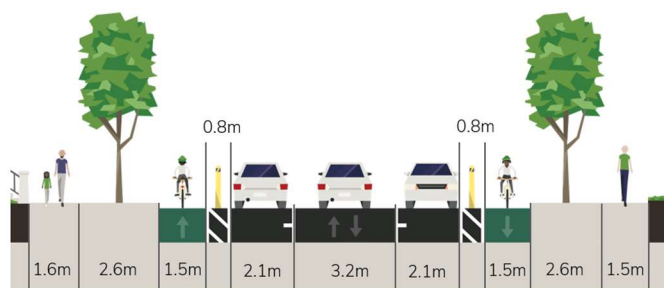
Ποδηλασία	
Η ασφάλεια όπως γίνεται αντιληπτή από τον ποδηλάτη	Υψηλή Φυσικός διαχωρισμός τόσο από αυτοκίνητα όσο και από πεζούς
Επίπεδο προσβασιμότητας για ποδηλασία	Υψηλό Απευθύνεται σε «ενδιαφερόμενους αλλά προβληματισμένους για την ασφάλεια της ποδηλασίας» (βλ. σελίδα 3)
Ποιότητα υποδομής ποδηλασίας	Υψηλή Επιτυγχάνει τα πρότυπα σχεδιασμού λωρίδων ποδηλάτων και φυσικού διαχωριστή
Κατεύθυνση ταξιδιού και ενσωμάτωση σε διασταυρώσεις	Κακή Ποδηλάτες με προορισμό την Ανατολή δεν ταξιδεύουν προς την αναμενόμενη κατεύθυνση, μπορούν να συγκρούονται με πεζούς και οχήματα στον κυκλικό κόμβο του Cumberland Road
Οχήματα	
Η ασφάλεια όπως γίνεται αντιληπτή από τα οχήματα	Κακή Τα στενά πλάτος λωρίδων κυκλοφορίας και οι τοποθεσίες υποχώρησης απαιτούν από τα οχήματα να επιβραδύνουν
Συνεχής ροή κυκλοφορίας	Μέτρια Οχήματα που απαιτούνται να υποχωρήσουν και να διαπραγματευτούν με τα σταθμευμένα αυτοκίνητα. Το οδόστρωμα του οχήματος είναι ευρύτερο από το σημερινό σχέδιο.
Οπτικές γραμμές οχημάτων για τους ερχόμενους ποδηλάτες	Υψηλή Ποδηλάτες στο εσωτερικό σταθμευμένων οχημάτων
Στάθμευση στο δρόμο	Μέτρια Καμία περαιτέρω αλλαγή στην επιλογή 1.
Πεζοί	
Η ασφάλεια όπως γίνεται αντιληπτή από τους πεζούς	Κακή Οι πεζοί και οι ποδηλάτες έχουν πιθανή σύγκρουση στη διασταύρωση του Cumberland Road (βλ. σελίδα 15). Οι πεζοί που βγαίνουν από οχήματα πρέπει να διασχίσουν λωρίδες ποδηλάτων στη νότια πλευρά
Επίπτωση στο δίκτυο πεζών	Κακή Ανεψωμένοι φραγμοί περιορίζουν τη διάβαση στο μεσαίο τετράγωνο. Απομάκρυνση του νησιού καταφυγίου στο Cornwall Road = δεν υπάρχει ασφαλές σημείο ανάπαυσης για τους πεζούς.
Υλοποίηση και λειτουργία	
Προσωρινή ή μόνιμη υποδομή	Κακή Δεν είναι κατάλληλο για δοκιμή. Απαιτούνται σημαντικές εργασίες σε διασταυρώσεις
Ώρα κατασκευής	Κακή Σημαντικά, λεπτομερή σχέδια και εύρος
Απαιτούνται εξωτερικές εγκρίσεις	Κακή Απαιτείται έγκριση DoT και απαιτούνται εργασίες στη διασταύρωση Cumberland Road
Αφαίρεση δέντρων και αστική θερμική νησίδα	Υψηλή Δεν αφαιρούνται δέντρα
Σχεδιασμός διασταυρώσεων	Κακή Cornwall Rd: Απαιτείται νέα ευθυγράμμιση κοινής διαδρομής KV Joyce. Cumberland Rd: Σημαντικά έργα για τον επανασχεδιασμό του κυκλικού κόμβου. Δεν υπάρχει ασφαλές σημείο για να εισέλθει κανείς ξανά στο δίκτυο στο δρόμο, δείτε τη σελίδα 15.
Συλλογή απορριμμάτων από το δρόμο	Μέτρια Κάδοι που πρέπει να τοποθετούνται σε γραμμική σήμανση δίπλα σε δρόμους.



Επιλογή 4 – Ελάχιστου πλάτους χωριστές λωρίδες ποδηλάτων με κολώνες κυκλοφορίας

Η επιλογή 4 είναι η αφαίρεση των υπερυψωμένων τσιμεντένιων φραγμών και η αντικατάστασή τους με κολώνες κυκλοφορίας. Οι κολώνες κυκλοφορίας και η σήμανση γραμμής έχουν πλάτος 0,8 μ.

0,2 μ. επιστρέφεται στον οδόστρωμα οχημάτων. Αναμένεται ότι οι κολώνες κυκλοφορίας θα βοηθήσουν στη βελτίωση της πρόσβασης των πεζών απέναντι.



Επιπτώσεις στις μελλοντικές συνδέσεις λωρίδων ποδηλάτων

Οι χωριστές λωρίδες ποδηλάτων σε κάθε πλευρά του Kent Road επιτρέπουν τη μεγαλύτερη ευελιξία στον Δήμο να σχεδιάσει το επόμενο στάδιο του δικτύου περαιτέρω κατά μήκος του Kent Road και ανατολικά του κυκλικού κόμβου του Cumberland Road (δείτε σελίδα 7 και 8).

Σε αυτήν την επιλογή, οι ποδηλάτες μπορούν να συγχωνευθούν μέσα και έξω από το οδικό δίκτυο όπως είναι απαραίτητο χωρίς περιτύλοκες κινήσεις κατά μήκος μονοπατιών και διασταυρώσεων.

Αξιολόγηση

Ποδηλασία	
Η ασφάλεια όπως γίνεται αντιληπτή από τον ποδηλάτη	Υψηλή Φυσικός διαχωρισμός τόσο από αυτοκίνητα όσο και από πεζούς
Επίπεδο προσβασιμότητας για ποδηλασία	Υψηλή Απευθύνεται σε «ενδιαφερόμενους αλλά προβληματισμένους για την ασφάλεια της ποδηλασίας» (βλ. σελίδα 3)
Ποιότητα υποδομής ποδηλασίας	Υψηλή Επιτυγχάνει τα πρότυπα σχεδιασμού λωρίδων ποδηλάτων και φυσικού διαχωριστή
Κατεύθυνση ταξιδιού και ενσωμάτωση σε διασταυρώσεις	Υψηλή Ποδηλασία με αναμενόμενη ροή κυκλοφορίας, ενσωμάτωση με την αναμενόμενη ροή κυκλοφορίας σε διασταυρώσεις
Οχήματα	
Η ασφάλεια όπως γίνεται αντιληπτή από τα οχήματα	Κακή Στενό πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας και τοποθεσίες υποχώρησης απαιτούν από τα οχήματα να επιβραδύνουν
Συνεχής ροή κυκλοφορίας	Κακή Απαιτείται από τα οχήματα να υποχωρήσουν και να διατραγματευτούν με τα σταθμευμένα αυτοκίνητα
Οπτικές γραμμές οχημάτων για τους ερχόμενους ποδηλάτες	Υψηλές Ποδηλάτες στο εσωτερικό σταθμευμένων οχημάτων
Στάθμευση στο δρόμο	Μέτρια Καμία περαιτέρω αλλαγή στην επιλογή 1.
Πεζοί	
Η ασφάλεια όπως γίνεται αντιληπτή από τους πεζούς	Μέτρια Οι πεζοί και οι ποδηλάτες χωρίζονται. Οι πεζοί που βγαίνουν από οχήματα πρέπει να διασχίσουν τη λωρίδα ποδηλάτων και στις δύο πλευρές του δρόμου
Επίπτωση στο δίκτυο πεζών	Υψηλή Οι προσωρινές κολώνες κυκλοφορίας επιτρέπουν ευκολότερη διέλευση στο μέσο του τετράγωνου. Το νησί καταφυγίου στο Cornwall Road μειώνει τις αποστάσεις διέλευσης για τους πεζούς.
Υλοποίηση και λειτουργία	
Προσωρινή ή μόνιμη υποδομή	Υψηλή Απαιτούνται περιορισμένες προσωρινές εργασίες
Ώρα κατασκευής	Μέτρια Απαιτούνται περιορισμένες προσωρινές εργασίες
Απαιτούνται εξωτερικές εγκρίσεις	Υψηλή Τοπικός δρόμος, δεν απαιτείται έγκριση από το Department of Transport
Αφαίρεση δέντρων και αστική θερμική νησίδα	Υψηλή Δεν αφαιρούνται καθόλου δέντρα
Σχεδιασμός διασταυρώσεων	Υψηλή Όλες οι λειτουργίες ενσωματώνονται με τη ροή κυκλοφορίας στις διασταυρώσεις. Ασφαλείς εναλλακτικές λύσεις για ποδηλάτες με λιγότερη αυτοπειθώθηση πριν εισέλθουν στο δίκτυο του δρόμου
Συλλογή απορριμμάτων από το δρόμο	Μέτρια Οι κάδοι πρέπει να τοποθετούνται σε γραμμική σήμανση δίπλα σε δρόμους.

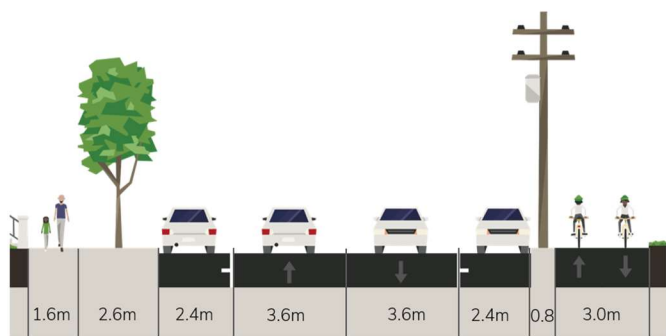


Επιλογή 6 – Κοινόχρηστη διαδρομή 3 μέτρων- Kent Road όπως πριν από τη δοκιμή

Η επιλογή 6 απαιτεί σημαντικές κατασκευαστικές εργασίες για τη δημιουργία ενός κοινόχρηστου μονοπατιού πλάτους 3 μέτρων που αντικαθιστά το σημερινό μονοπάτι 1,5 μέτρων στη νότια πλευρά του δρόμου.

Θα μεταφερθούν στύλοι κοινής ωφέλειας και θα αφαιρεθούν δέντρα στη νότια πλευρά του δρόμου.

Αυτή η επιλογή υπόκειται σε έγκριση από παρόχους υπηρεσιών κοινής ωφέλειας.



Επιπτώσεις στις μελλοντικές συνδέσεις λωρίδων ποδηλάτων

Όταν ο Δήμος εξετάσει τα σχέδια για την ολοκλήρωση της ποδηλατικής διαδρομής Coburg προς Glenroy (δείτε σελίδες 7 και 8), μια αμφίδρομη σχεδίαση λωρίδας στο Kent Road θα περιορίσει τις επιλογές σχεδιασμού κατά μήκος του Kent Road στα ανατολικά της οδού Cumberland.

Αξιολόγηση

Ποδηλασία	
Η ασφάλεια όπως γίνεται αντιληπτή από τον ποδηλάτη	Κακή Ποδηλάτες συγκρούονται με πεζούς στο κοινό μονοπάτι
Επίπεδο προσβασιμότητας για ποδηλασία	Κακή Ποδηλάτες και πεζοί δε χωρίζονται.
Ποιότητα υποδομής ποδηλασίας	Κακή Κοινόχρηστο μονοπάτι με πεζούς
Κατεύθυνση ταξιδιού και ενσωμάτωση σε διασταυρώσεις	Κακή Ποδηλάτες με προορισμό την Ανατολή δεν ταξιδεύουν προς την αναμενόμενη κατεύθυνση, μπορούν να συγκρούονται με πεζούς και οχήματα στον κυκλικό κόμβο του Cumberland Road
Οχήματα	
Η ασφάλεια όπως γίνεται αντιληπτή από τα οχήματα	Υψηλή Τα ευρύτερα πλάτη λωρίδων επιτρέπουν στα οχήματα να ταξιδεύουν με ασφάλεια υπό κανονικές συνθήκες
Συνεχής ροή κυκλοφορίας	Υψηλή Συνεχής ροή οχημάτων που διευκολύνεται με χαμηλή ταχύτητα
Οπτικές γραμμές οχημάτων για τους ερχόμενους ποδηλάτες	Κακή Πιθανή σύγκρουση με δρόμους στη νότια πλευρά. Ποδηλάτες στο εσωτερικό σταθμευμένων οχημάτων.
Στάθμευση στο δρόμο	Υψηλή Απόδοση όλων των χώρων στάθμευσης στο δρόμο σύμφωνα με πριν από τον Ιούνιο του 2021.
Πεζοί	
Η ασφάλεια όπως γίνεται αντιληπτή από τους πεζούς	Κακή Σύγκρουση πεζών με ποδηλάτες σε κοινό μονοπάτι.
Επίπτωση στο δίκτυο πεζών	Κακή Σύγκρουση πεζών με ποδηλάτες σε κοινό μονοπάτι.
Υλοποίηση και λειτουργία	
Προσωρινή ή μόνιμη υποδομή	Πολύ κακή Ακατάλληλη για δοκιμή. Απαιτούνται σημαντικές και μόνιμες αλλαγές υποδομής κατά μήκος του δρόμου
Ώρα κατασκευής	Πολύ κακή Απαιτούνται μόνιμες εργασίες που υπερβαίνουν τη δοκιμαστική περίοδο
Απαιτούνται εξωτερικές εγκρίσεις	Κακή Απαιτείται έγκριση από το Department of Transport και απαιτούνται εργασίες στη διασταύρωση του Cumberland Road. Απαιτείται έγκριση από τον πάροχο υπηρεσιών κοινής ωφέλειας
Αφαίρεση δέντρων και αστική θερμική νησίδα	Κακή Κατά πάσα πιθανότητα δέντρα αφαιρούνται στη νότια πλευρά
Σχεδιασμός διασταυρώσεων	Κακή Cornwall Rd, απαιτείται νέα ευθυγράμμιση κοινής διαδρομής KW Joyce και Cumberland Rd. Σημαντικά έργα για τον επανασχεδιασμό του κυκλικού κόμβου. Δεν υπάρχει ασφαλές σημείο για να εισέλθει κανείς ξανά στο δίκτυο στο δρόμο, δείτε τη σελίδα 15.
Συλλογή απορριμμάτων από το δρόμο	Υψηλή Κάδοι που τοποθετούνται στο κράσπεδο.



Κυκλικός κόμβος του Cumberland Road

Το Cumberland Road είναι ένας κρατικός αρτηριακός δρόμος. Αυτό σημαίνει ότι η έγκριση για οποιαδήποτε έργα που σχετίζονται με αυτόν τον δρόμο ή τον κυκλικό κόμβο του με το Kent Road απαιτεί έγκριση και εξέταση λεπτομερούς σχεδιασμού από το Department of Transport της Κυβέρνησης της Βικτωρίας (DoT).

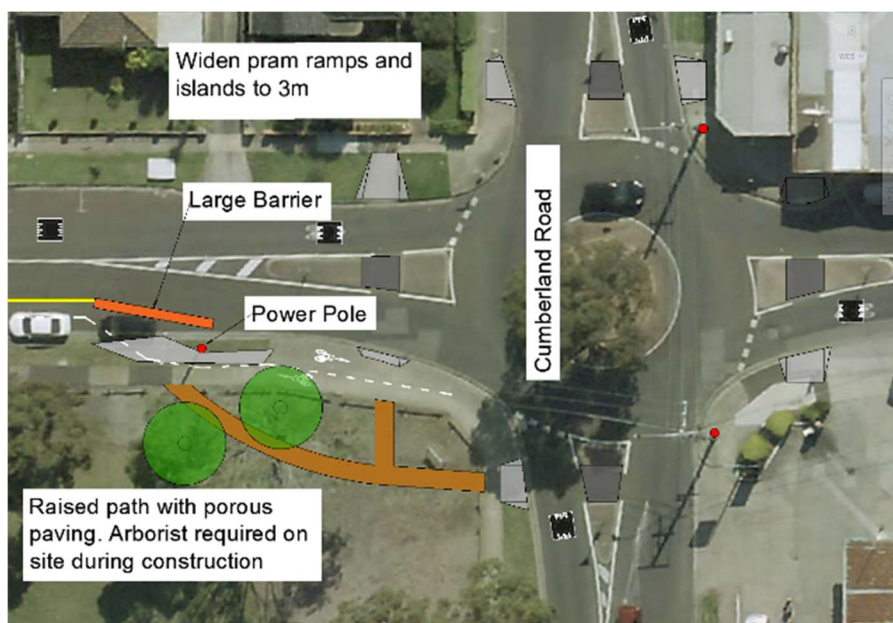
Για όλες τις επιλογές σχεδίασης μίας λωρίδας 1, 4 και 5, ο δήμος θα εξετάσει την εγκατάσταση λύσεων, όπως μικρές καμπύλες ταχύτητας γνωστές ως "μαξιλάρια ταχύτητας" στις προσεγγίσεις στον κυκλικό κόμβο όπως κάνουμε για άλλους κυκλικούς κόμβους, ώστε να είναι ασφαλέστεροι για τους ποδηλάτες σε κανονικές συνθήκες.

Στις εναλλακτικές επιλογές σχεδίασης 2, 3 και 6, οι ποδηλάτες βρίσκονται στη νότια πλευρά του δρόμου. Όταν φτάνουν στον κυκλικό κόμβο, οι ποδηλάτες με κατεύθυνση ανατολικά βρίσκονται στην αντίθετη πλευρά του δρόμου για να ταξιδέψουν με ασφάλεια στον κυκλικό κόμβο.

Η εικόνα 7 παρακάτω δείχνει πώς ο Δήμος θα μπορούσε να επανασχεδιάσει τα μονοπάτια γύρω από τον κυκλικό κόμβο για να βοηθήσει τους ποδηλάτες να επιστρέψουν στη σωστή πλευρά του δρόμου.

Ο σχεδιασμός θα πρέπει να παρέχει χώρο στους ποδηλάτες που βγαίνουν από το δρόμο, αρκετό χώρο τόσο για πεζούς όσο και για ποδηλάτες να διασχίσουν το Cumberland Road και χώρο για τη διατήρηση των κινήσεων των λεωφορείων μέσω του κυκλικού κόμβου.

Η προστασία των δέντρων και η πορώδης πλακόστρωση είναι επίσης βασικά στοιχεία του σχεδιασμού στο Cole Reserve.



Εικόνα 7: Ο κυκλικός κόμβος του Kent Road και Cumberland Road

Επόμενα βήματα

Μετά τους πρόσφατους κοινοτικούς περιπάτους που πραγματοποιήθηκαν τον Ιούλιο και τον Αύγουστο του 2021, έχουμε αναπτύξει ένα σχέδιο δέσμευσης για να παρέχουμε μια σειρά ευκαιριών σε στοχευμένες ομάδες και στην κοινότητα να συνεισφέρουν σε αυτό που πρέπει να συμβεί στις λωρίδες ποδηλάτων του Kent Road.

Δείτε μια μαγνητοσκόπηση του διαδικτυακού σεμιναρίου που πραγματοποιήθηκε στις 28 Οκτωβρίου

Πραγματοποιήσαμε μια συζήτηση διάρκειας μιας ώρας με τη διευκόλυνση ενός ανεξάρτητου συμβούλου, όπου παρουσιάσαμε το ιστορικό του έργου, το σκεπτικό, τις 6 πιθανές επιλογές σχεδιασμού και το νέο πρόγραμμα δέσμευσης.

Μοιραστείτε τις σκέψεις σας σε μια κοινοτική έρευνα

Σας προσκαλούμε να απαντήσετε σε μια έρευνα σχετικά με το έργο χωριστών λωρίδων ποδηλάτων του Kent Road, που διατίθεται από τις 29 Οκτωβρίου έως τις 10 Νοεμβρίου στον ιστότοπο που θα βρείτε παρακάτω.

Η έρευνα θα χρησιμοποιηθεί για τον προσδιορισμό των ευρύτερων απόψεων της κοινότητας σχετικά με το έργο όπως έχει αυτή τη στιγμή και εκτιμήσεων σχετικά με τις πιθανές επιλογές σχεδιασμού.

Δηλώστε το ενδιαφέρον σας για την Κοινοτική Αντιπροσωπευτική Ομάδα Επισκόπησης

Σας προσκαλούμε να δηλώσετε το ενδιαφέρον σας για να συμμετάσχετε σε μια Κοινοτική Αντιπροσωπευτική Ομάδα Επισκόπησης.

Η επιτροπή θα συνεδριάσει την Κυριακή 14 Νοεμβρίου και την Κυριακή 21 Νοεμβρίου.

Η επιλογή για τη συμμετοχή στην ομάδα θα γίνει από τον ανεξάρτητο ειδικό αρμόδιο για να διασφαλιστεί ότι η επιτροπή αντιπροσωπεύει κατάλληλα το πλήρες φάσμα των απόψεων που σχετίζονται με αυτό το έργο.

Τα μέλη της κοινότητας που θα επιλεγούν για την ομάδα θα αναλάβουν να απαντήσουν στις τρεις ερωτήσεις συμμετοχής μέσα από μια ανοιχτή, εποικοδομητική και με σεβασμό συζήτηση. Ο ανεξάρτητος ειδικός δέσμευσης θα διευκολύνει τα σχόλια και τις συνομιλίες από όλη την ομάδα και το προσωπικό του δήμου θα είναι διαθέσιμο για να απαντήσει σε τεχνικές και στρατηγικές ερωτήσεις.

Τι συμβαίνει αφού τελειώσει η συνεργασία;

Ο Δήμος θα λάβει μια αναφορά τον Φεβρουάριο του 2022 σχετικά με τις δοκιμαστικές λωρίδες ποδηλάτων του Kent Road. Η αναφορά θα εξετάσει την τεχνική βιωσιμότητα, την έρευνα και την ανάλυση δεδομένων και τα αποτελέσματα της συνεργασίας με την κοινότητα προκειμένου ο Δήμος να λάβει μια ενημερωμένη απόφαση σχετικά με τα επόμενα βήματα για τη δοκιμή στο Kent Road. Ο Δήμος μπορεί να αποφασίσει να συνεχίσει τη δοκιμή ως έχει, να συνεχίσει τη δοκιμή με τροποποιήσεις ή να εφαρμόσει μια μόνιμη λύση.

Με αυτόν τον τρόπο, ο Δήμος θα εξετάσει και θα ανταποκριθεί στις συστάσεις και τα ευρήματα της Κοινοτικής Αντιπροσωπευτικής Ομάδας Επισκόπησης από τις ευρύτερες δραστηριότητες συνεργασίας της κοινότητας, συμπεριλαμβανομένων των λόγων για την απόφασή τους, στις αρχές του 2022.

Για περισσότερες πληροφορίες:

Αυτό το φυλλάδιο είναι μια περίληψη των μέχρι σήμερα πληροφοριών σχετικά με το έργο Kent Road Trial Bike Lane και τη διαδικασία συνεργασίας που βρίσκεται σε εξέλιξη.

Εάν θέλετε περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το έργο ή τη διαδικασία συνεργασίας που βρίσκεται σε εξέλιξη, παρακαλούμε:

Επισκεφθείτε την ιστοσελίδα μας:

conversations.moreland.vic.gov.au/transport-projects/kent-road-trial

Email

covidtransport@moreland.vic.gov.au

Τηλεφωνήστε μας στο

9240 1111

Moreland Language Link

廣東話 9280 1910
Italiano 9280 1911
Ελληνικά 9280 1912

عربي 9280 1913
Türkçe 9280 1914
Tiếng Việt 9280 1915

हिंदी 9280 1918
普通话 9280 0750
ਪੰਜਾਬੀ 9280 0751

All other languages
9280 1919