

[19] 中华人民共和国国家知识产权局

[51] Int. Cl.
E01C 1/04 (2006.01)



[12] 实用新型专利说明书

专利号 ZL 200820059602.4

[45] 授权公告日 2009年4月8日

[11] 授权公告号 CN 201217767Y

[22] 申请日 2008.6.11

[21] 申请号 200820059602.4

[73] 专利权人 上海市政工程设计研究总院

地址 200092 上海市中山北二路901号

[72] 发明人 徐健 许海英 郑晨 张胜
江峰

[74] 专利代理机构 上海世贸专利代理有限责任公
司

代理人 李浩东 陈颖洁

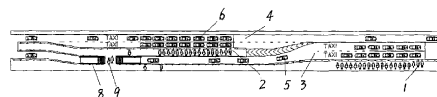
权利要求书1页 说明书3页 附图2页

[54] 实用新型名称

一种平面组合式出租车车道边

[57] 摘要

本实用新型公开了一种平面组合式出租车车道边，其特征在于最近侧的车道边的站台与其它车道边的站台之间连接有人行立交设施；或者在相邻两个车道边的站台之间设有地面人行通道，近侧车道边的车道设置车行立交通道。这样，出租车可以沿该车道边的车道行驶至设置在车道边上的站台位置，而乘客可以通过立交设置穿越中间的车道，来到想要到达的车道边。因此该方法能够提高大型客流集散场所出租车上客发车的效率，同时避免人车相碰或车车相碰的交通事故，保证交通安全。



1、一种平面组合式出租车车道边，包括至少两个车道边，每个车边道上均设置站台和车道，其特征在于最近侧的车道边的站台与其它车道边的站台之间连接有人行立交设施；或者在相邻两个车道边的站台之间设有地面人行通道，近侧车道边的车道设置车行立交通道。

2、如权利要求 1 所述的平面组合式出租车车道边，其特征在于上述站台是前后设置的，就两个相邻车边道而言，远侧车道边的站台在到达近侧车道边的站台位置前截止，位于远侧车道边站台位置处的近侧车道边设置一个车道。

3、如权利要求 2 所述的平面组合式出租车车道边，其特征在于最近侧的车道边的站台与其它车道边的站台之间连接有人行立交设施。

4、如权利要求 2 所述的平面组合式出租车车道边，其特征在于在相邻两个车道边的站台之间设有地面人行通道，近侧车道边的车道设置车行立交通道。

5、如权利要求 1 所述的平面组合式出租车车道边，其特征在于上述站台是并排设置的，每个车边道的站台位置设置至少两个车道，最近侧的车道边的站台与其它车道边的站台之间连接有人行立交设施。

一种平面组合式出租车车道边

技术领域:

本发明涉及道路工程领域,具体地说是大型客流集散处的一种平面组合式出租车车道边。

背景技术:

在道路工程中,由一至若干条车道形成的车行道,与其右侧供上下客使用的站台组成的系统称为一条车道边。

机场或火车站等大型客流集散处,客流的到达往往很集中,形成集中客流换乘出租车的需求。此时一个出租车站台虽然可以一次同时安排几辆车同时上客发车,但集中到达的客流仍需排队较长时间,而出租车也同样需要排队很长时间才能移动到站台上客发车。例如目前虹桥机场,安排一条车道边设置一个站台,虽然此条车道边有二至三条的车道同时上客,但乘客仍需排队等候半小时或更长的时间。

要提高上客发车效率,减少排队等候时间,可以布置2个或2个以上的站台同时上客。但一般站台的布置会带来一定的问题。目前常用的布置形式有二种:

形式一:站台前后布置。这种形式对于范围较大的客流集散场所可使到达客流就近上车,候车较方便。但这种形式在布置时,后站台的车流与前站台的车流将产生一个交织。由于在机场或火车站的上客车道边不会很长,一般仅100米至几百米长,而且每一处站台可能同时有6~9辆出租车上客,则车道上交织的情况将很严重,不仅引起车流紊乱,而且可能引起交通阻塞,还极易引起车辆碰擦事故,见图1。

形式二:在同一处布置2条或2条以上的车道边同时上客发车(即并列布置),如前所述,每条车道边同时上客发车的车辆可能有6~9辆,乘客到外侧的车道边上车比较危险,秩序也很混乱,见图2。

发明内容:

本发明的一个目的是提供一种平面组合式出租车车道边,能够提高大型客流集散场所出租车上客发车的效率,同时保证交通安全。

为了实现上述目的,本发明的技术方案是:一种平面组合式出租车车道边,包括至少两个车道边,每个车边道均设置站台和车道,其

特征在于最近侧的车道边的站台与其它车道边的站台之间连接有人行立交设施；或者在相邻两个车道边的站台之间设有地面人行通道，近侧车道边的车道设置车行立交通道。这些站台可以是前后设置的，也可以是并排设置的。

这样，出租车可以沿该车道边的车道行驶至设置在车道边的站台位置，而乘客可以通过立交设置穿越中间的车道，来到想要到达的站台；或者乘客通过地面人行通道到达想要到达的站台，车辆通过上跨通道或下穿通道穿越地面人行通道。因此该方法能够提高大型客流集散场所出租车上客发车的效率，同时避免人车相碰或车车相碰的交通事故，保证交通安全。

附图说明：

图 1 为现有技术中一实施例的示意图

图 2 为现有技术中另一实施例的示意图

图 3 为本发明第一实施例的示意图

图 4 为本发明第二实施例的示意图

图 5 为本发明第三实施例的示意图

具体实施方式：

下面结合附图和实施例对本发明进一步的描述。

一种平面组合式出租车车道边，包括至少两个车道边，其特征在於每个车边道上均设置站台 1、2 和车道 3、4，最近侧的车道边的站台 1 与其它车道边的站台 2 之间连接有人行立交设施 7。这些站台可以是前后设置的，也可以是并排设置的。

如图 3 所示，图中设有两个车道边，每个车道边设有一个站台 1、2，两个站台 1、2 是前后布置的，分别为甲站台 1 和乙站台 2，甲站台 1 位于最近侧的车道边，而乙站台 2 位于远侧车道边，甲车流 5 在最近侧车道边的车道 3 上行驶，乙车流 6 在远侧车道边的车道 4 上行驶，同步配置连接两个车道边的站台 1 和 2 的人行立交设施 7，如人行过街天桥、人行过街地道或其它立交设施。这些立交设施应靠近设在远侧车道边上的乙站台 2。乙站台 2 的乘客上跨或下穿甲车流 5 的立交设施过街。此时，甲车流 5 和乙车流 6 既无交织，同时两处站台的乘客也可以安全地候车、上车。此时出租车上客发车的效率比一个车边道的布置提高了一倍。当需要时，还可以前后布置更多车边道以便同时上客发车。一般来说，站台处需要占用两个车道 3，在该实施例中，近侧车道边的甲站台 1 和远侧车道边的乙站台 2 是错开的，即远侧车道边的乙站台在到达近侧车道边的甲站台位置前截止，这样位于远侧车道边站台位置处的近侧车道边只需设置一个车道。这种情况比较适合于道路较为狭窄，车道较少以及最近侧车道边较长时使用。

如图 4 所示，甲站台 1 和乙站台 2 是并排布置的，甲站台 1 位于最近侧的车道边，而乙站台 2 位于远侧车道边，甲车流 5 在最近侧的车道边的车道 3 上行驶，乙车流 6 在远侧车道边的车道 4 上行驶，同步配置连接两个车道边的站台 1 和 2 的立交设施。此时，并列两股车流无交织，同时也可消除到远侧车道边上车的乘客穿越近侧车道边前的道路，两侧站台的乘客可以安全地候车、上车。当需要并且道路空间足够时，还可以并列布置更多车边道以便同时上客发车。由于在这种情况下，远侧车边道的乙站台 2 和近侧车边道的甲站台 1 是并排设置的，一般来说站台处需要占用至少两个车道，因此这种情况下每个车边道的站台位置需要设置至少两个车道。这种情况比较适合于道路较为宽敞，车道较多时使用。

当然，为了避免车、车冲突或人、车冲突，也可以在站台之间设置地面人行通道 9，最近侧车道边的车道设置车行立交通道 8，如跨越地面人行通道的上跨车行通道或下穿地面人行通道的下穿车行通道。

本发明的设计分别满足城市道路设计规范（CJJ37-90）、城市公共交通站、场、厂设计规范（CJJ15-87）、城市人行天桥与人行地道技术规范（CJJ69-95）。本发明的施工满足沥青路面施工及验收规范（GB50092-96）、水泥混凝土路面施工及验收规范（GBJ97-87）、城市道路路基工程施工及验收规范（CJJ44-91）。

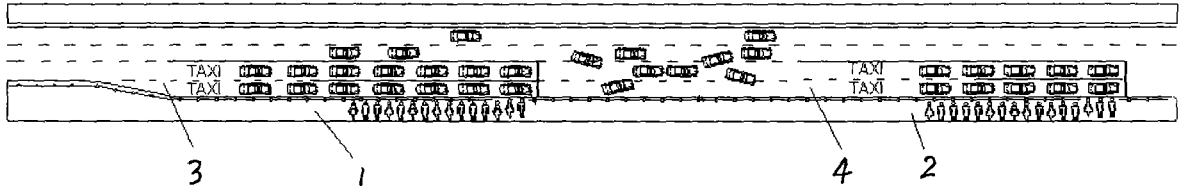


图 1

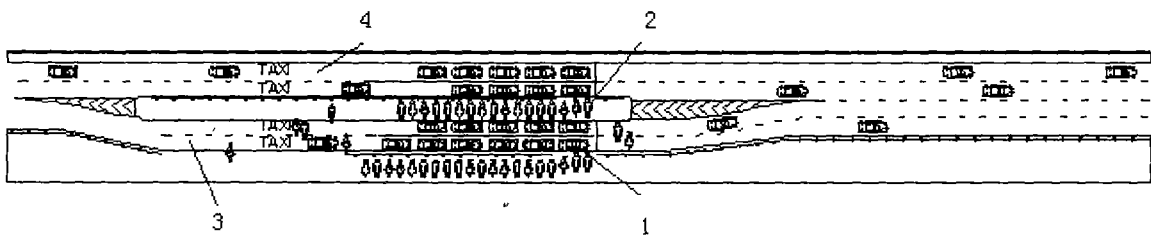


图 2

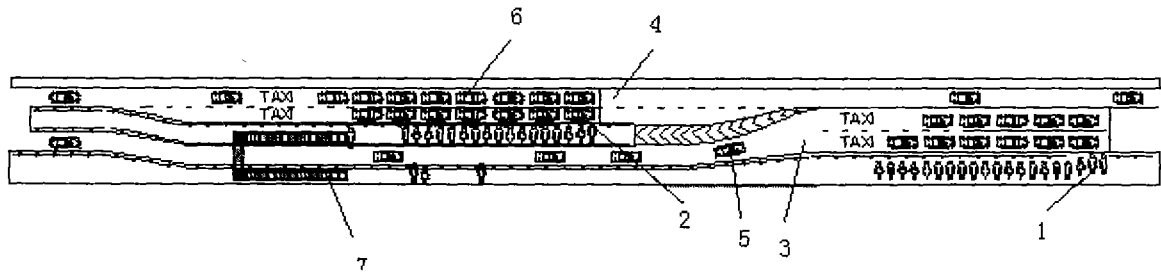


图 3

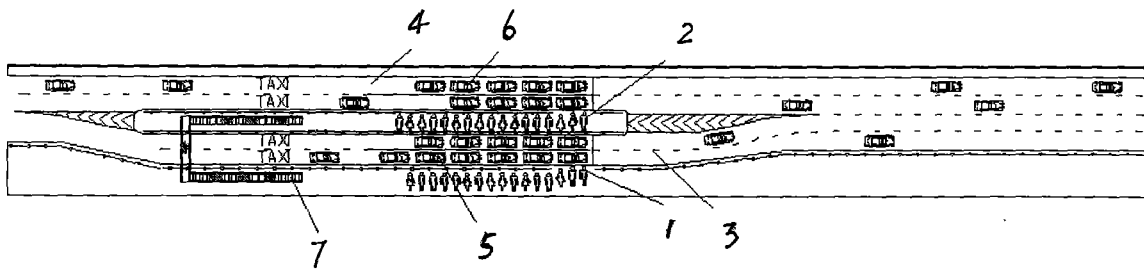


图 4

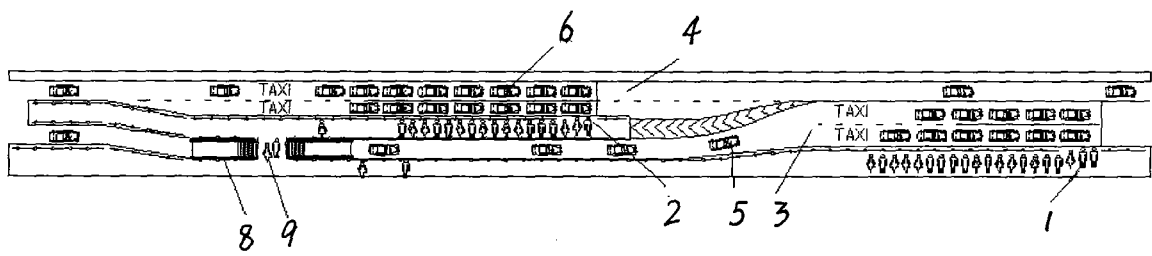


图 5