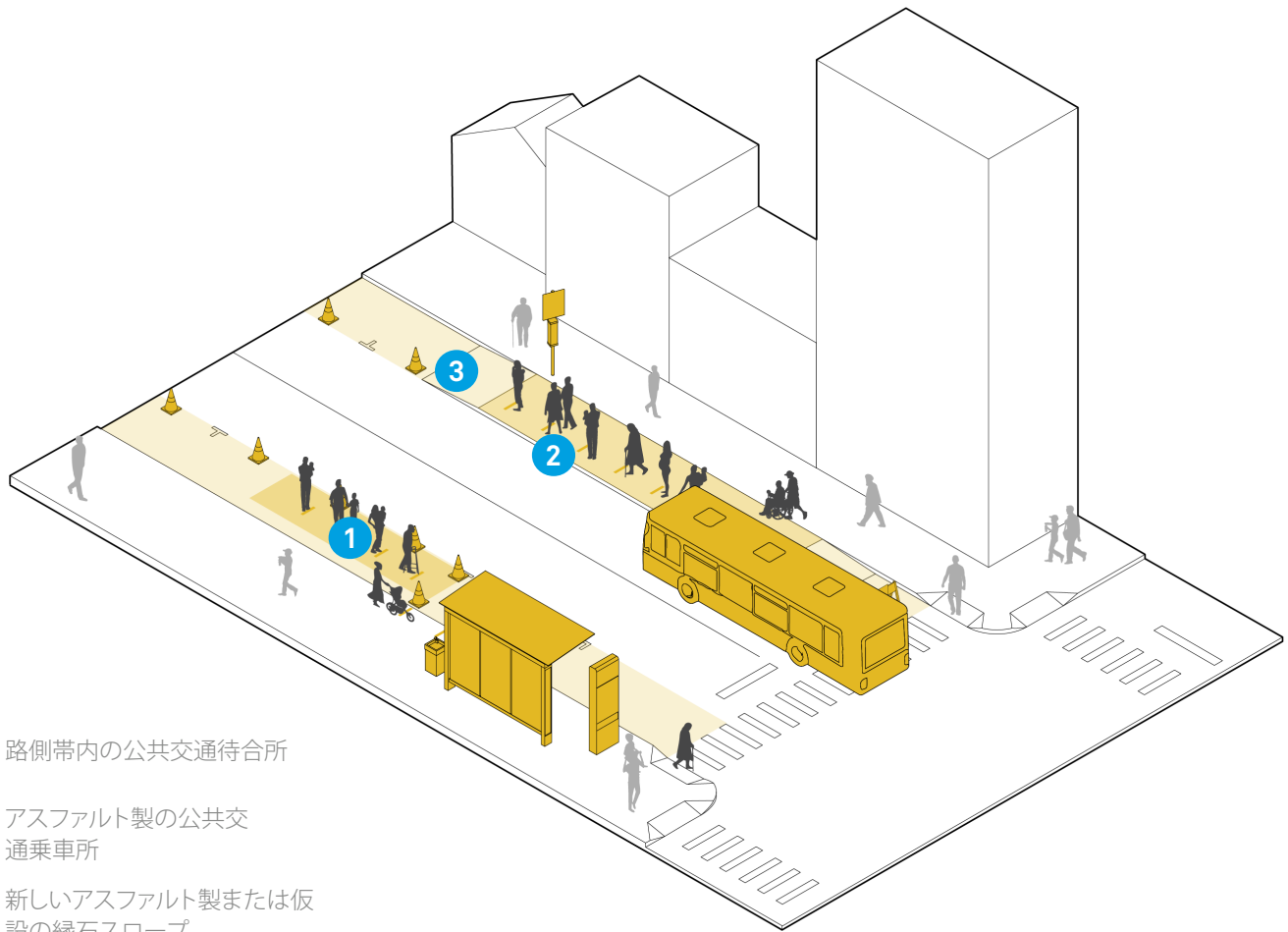




- 1 路側帯内の公共交通待合所
- 2 アスファルト製の公共交通乗車所
- 3 新しいアスファルト製または仮設の縁石スロープ

公共交通利用者のために十分な待合区域を設け、後部ドア/全ドアからの乗車を可能にし、待ち行列および乗車時間を短縮します。

即地的状況

- 1日の乗車回数が多い、または特定の時間帯に乗車が集中する公共交通停留所。
- 非常に混雑し、非常に狭いために対人距離を維持して待機することができない歩道上の公共交通停留所。

鍵となる手段

- 縁石とアスファルト、規格の交通島などの簡易資材を活用して乗車所に展開する。
- スロープ、横断歩道、交通島を設置し、街区途中の停留所へのアクセスを可能にする。
- モバイルチケット、車内での非接触型決済、車外での料金徴収により、後部への乗車を容易にする。

実施計画: 計画には数日間から数週間、実施には数時間から数週間。

期間: 数ヵ月間から数年間。



出典: ロイター/マギー・アンドレセン

ルワンダ・キガリ

ルワンダ当局は首都キガリのバス停に手洗い場を設置した。

計画

- 自治体および交通部局機関の職員の中で、ネットワーク計画、速度、定時性、サービスの計画、および運営者を含める部会に権限を与える。
- 継続的な乗降客数のある停留所、またはCOVID-19感染者が多い地域を優先する。
- 需要と実現可能性の双方が高い箇所で実装し、その後により困難な区域にプログラムを拡大する。
- 自転車、公共空間、または歩道プログラムと調整し、バルブアウトまたは交通島が適切かどうかを判断する。
- 後部ドア/全ドアからの乗車に焦点を当て、オンライン/車外の支払い選択肢を提供する。

連携

- 公共交通の乗客、市民団体、障害者の乗客のための団体、事業者、医療サービス業従業員組合が、乗車改善のための場所を推薦する機会を提供する。
- 従前に、停留所にチラシを掲示し、乗客のフィードバックを募る。
- 車内や停留所でのオンラインフィードバックを促進する。
- 停留所の候補地を発表し、さらに多くの停留所を対象とした簡略化された計画プロセスを発表する。

設計 + 実装

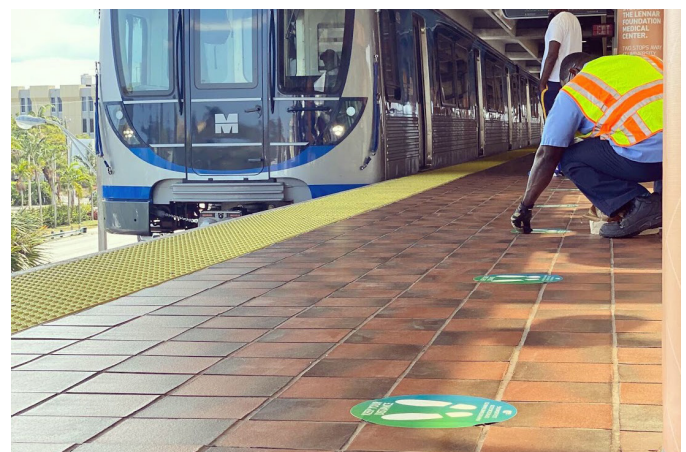
- 既存の縁石と同じ高さの乗車所、またはアクセス可能なスロープの許容範囲内で、アクセスできる乗車を維持する。
- 少なくとも30フィート以上の長さの乗車所を用いて、後部への乗車を支援する。
- アスファルト製または規格のスロープを用いて、自転車道に傾斜路を設置し、自転車道を横断してアクセスできるようにする。
- 駐車空間をパークレットまたは歩道拡幅に転用する。既存の停留所の縁石へのアクセスを維持する。
- 6フィート/2m間隔で待ち行列線/円を標示する。
- 短期使用のために木製の乗車所と、耐久性を高めるために規格の乗車/バルブまたはアスファルトを充填したコンクリート縁石を用いる。

モニタリング

- 重要な基準：乗客の待ち行列が最小限に抑えられ、対人距離が適切に保たれていること。
- 規格のあるいは仮設の乗車所が、実装して数日間、機能しているかどうか、および/または乗車所の接触を運転者が報告していないかどうかを確認する。
- 運用者、監督者、運航管理者から設計に関するフィードバックを募る。



出典：@Fab_Benvenuti



出典：マイアミ・デイド交通公共事業

イタリア・ローマ

ローマは大通りに仮設の新たなバス停と駐車帯により保護された自転車レーンを設置した。

米国・フロリダ州・マイアミ

マイアミでは、公共交通の駅で対人距離を確保するため、適切な間隔で目印を付けた。