

關於DIVISION TRANSIT PROJECT的設計考量

2016年11月時，Metro項目指導委員會建議為新的Division Transit Project採用Locally Preferred Alternative (LPA)。LPA確定了項目路徑及大致的車站位置。從那時候以來，該項目的設計團隊一直在針對沿著這個14英里長的走廊車站的大致位

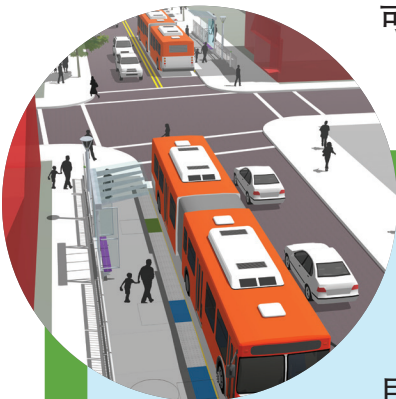
置探索不同的設計方案，並且明確在每個鄰里及對使用街道的所有人及所有使用方式來說有哪些機會及限制。在試圖透過制定LPA來根據現有的機會及限制力求兼顧項目的各項既定目標時，該團隊考慮了幾項因素。

巴士

所有門都可以上車、車輛地板與月臺高度幾乎一樣的60英尺長鉸接式巴士將用於Division Transit Project的60英尺長鉸接式巴士比TriMet的40英尺長巴士可載客可以多60%，使得較少發生巴士因過度擁擠而丟下等候的乘客揚長而去的情形，並且使該交通走廊產生交通瓶頸。新的車站月臺將設計成能配合車輛地板與月臺高度幾乎一樣的上車方式，並且有多達三個門可上車的車身較長的巴士。使得巴士在車站花的時間較短，行車時間更可靠，讓乘客們可以更快到達其目的地。

Transit Signal Priority (TSP)

這些新的巴士將配有先進的科技，可以與沿著走廊的紅綠燈通訊，調整紅綠燈的時間，延長綠燈週期，幫助巴士順利通過十字路口。該設計團隊審慎考慮了車站的位置，以最大程度地提高TSP效率，避免因車站彼此離得太近而造成有效性降低。由於我們關注行車的表現，車站的位置對提供更快捷、更可靠的服務極為重要。



車站

車站間距

該團隊以改進時刻表的可靠性為主要目標研究了車站間距的問題。此項目的車站平均間距將為1/3英里，使得沿著走廊交通更迅速、較少塞車、服務更可靠。

車站設在紅綠燈過後的地點

為了最大程度地利用TSP技術來提高時刻表的可靠性，一項重要方法就是把車站設在紅綠燈過後的地點。巴士將使用TSP來快速通過十字路口，避免加重交通堵塞。

保留Division Street的使用

在設計過程中，能否方便到達現有的商家及住宅是一項重要考量。盡量減少必須封閉停

車道或擋住物業的情形，減少項目造成的影響，將有限的資金用於該項目的其他方面。

公用事業設施方面的考量

還有，很重要的一件事就是考慮現有公用事

業設施的位置，如：煤氣管、污水管及主要的電線桿。如能避免移動公用事業設施，我們將減輕該項目在財務、環保及土地使用方面造成的影響。

安全性及靈活的交通

配合多種交通方式

由於大部分車站將設在沿著走廊的主要十字路口附近，在設計上我們考慮了配合到 Division Street 的連接，以方便使用公共交通者、腳踏車騎士、行人及開車族。Portland Bureau of Transportation 有即將出爐的解決方案，針對沿著 Division Street 從 82nd Avenue 到 Portland 市邊界降低行車速度、使得穿越道路時更安全、為居民及使用這段 Division 的乘客提供更好、更靈活的交通選擇。這些改進工作將配合 Division Transit Project 來進行。

未來的項目

該設計團隊將繼續與項目合作者（包括 Oregon 交通部、Portland, Multnomah 市、縣、Metro 及 Gresham 市在內）緊密合作，以確保考慮到了此項目對未來項目的影響，以及未來的項目本身會造成的影響。

