

[19] 中华人民共和国国家知识产权局

[51] Int. Cl⁷

E04H 1/12

E01F 1/00



[12] 发明专利说明书

[21] ZL 专利号 00814232.7

[45] 授权公告日 2003 年 9 月 24 日

[11] 授权公告号 CN 1122132C

[22] 申请日 2000.10.25 [21] 申请号 00814232.7

[30] 优先权

[32] 1999.10.25 [33] FR [31] 99/13477

[86] 国际申请 PCT/FR00/02960 2000.10.25

[87] 国际公布 WO01/31143 法 2001.5.3

[85] 进入国家阶段日期 2002.4.12

[71] 专利权人 洛黑工业

地址 法国汉让彼坦市

[72] 发明人 迪迪埃·芒达尔

审查员 谢 威

[74] 专利代理机构 北京北新智诚知识产权代理有限公司

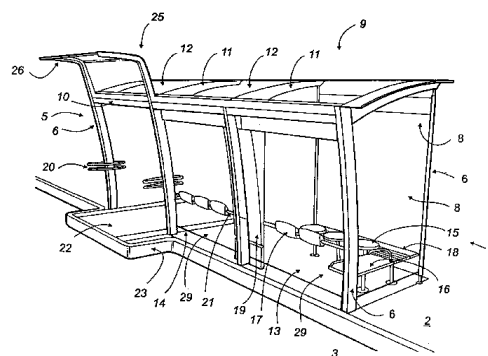
代理人 曹洪进

权利要求书 2 页 说明书 8 页 附图 7 页

[54] 发明名称 城市公交运输用候车和上下车站

[57] 摘要

供安放在马路或道路边缘的人行道(2)上的候车车站(1)，在其前面的侧面上包括一个分隔纵向壁(29)。此车站从其侧面或者从其后面进入。其中间空间被分成一个长时间候车区(13)和一个短时间候车区(14)。此车站包括一个上下车通道，经通道(22)通往道路一边，当车辆停靠时，此通道(22)正好在车门的位置。通道(22)被从车站顶棚(9)延伸出来的遮雨结构(25)包围，此遮雨结构在车辆的入口门处垂下来，如此形成了上车保护通道。本发明对城市布局、城市设施制造和公交运输车等的负责人是有意义的。



ISSN 1008-4274

1. 纵向安放在人行道（2）上或者在城市公交客车（4）流通的马路或道路（3）边缘上并与其基本平行的站台上的候车和上下车站，作为等待登上所述城市运输客车的乘客的候车蓬，而且该车站包括支撑着至少一块壁板（8）和至少一块顶棚（9）结构的板（12）的金属框架（5），此顶棚以其投影决定覆盖的空间（7），此车站的特征在于：

—壁板（8）是位于用来放在道路旁边的车站一面的分隔纵向壁（29）；

—此分隔纵向壁（29）放在靠近道路（3）的位置，以便在此分隔纵向壁（29）和道路之间不能有通道；

—此分隔纵向壁（29）没有完全阻挡住车站的前面，使得放开至少一个开口，给乘客构成一个上车通道（22）；

—以分隔纵向壁（29）为边界的覆盖空间（7）为候车的人形成在道路一侧进行保护的候车区；

—此车站在其前面以外的各个面中至少一个是完全或部分开放的，使乘客能够经过人行道（2）或者站台进入车站。

2 如权利要求 1 的候车站，其特征在于，通道（22）在其上部是封闭的，以保证在乘客直到城市运输车辆的车门之前和离开车门以后进行保护。

3. 如前面任一项权利要求的候车站，其特征在于，该通道（22）在其上部被从此候车站顶棚（9）结构伸出的遮雨结构（25）所覆盖。

4. 如权利要求 2 的候车站，其特征在于，该遮雨结构（25）的外端在对车站是横向上由通道（22）伸出，使得当城市运输客车停靠在车站旁边时能够在其靠近通道（22）旁边的其车门附近部分覆盖住此车，使乘客能够上下车。

5. 如权利要求 1 的候车站，其特征在于，此通道（22）在车站的地面水平上，使乘客在同一平面上上下车，具有由车站的地面（24）向马路（3）突出（23）的形式。

6. 如权利要求 1 的候车站，其特征在于，在车站入口（27）和通道（22）之间的到车站的内通道由标志和/或定位或引导设施实现，以将乘客引导上车。

7. 如权利要求 1 的候车站，其特征在于，通道（22）两边以保护和引导设施或结构为界。

8. 如权利要求 1 的候车站，其特征在于，以分隔纵向壁（29）为界的候车区分

成长时间候车区（13）和短时间候车区（14）。

9. 如权利要求 8 的候车站，其特征在于，长时间候车区（13）在其三个面上被完全或部分阻挡的壁包围。

10. 如权利要求 8 的候车站，其特征在于，长时间候车区（13）通往候车站的内部。

11. 如权利要求 8 的候车站，其特征在于，长时间候车区的布局使得能够用一个或几个单个座位（15）和/或一个或几个长凳（16）等设施使乘客更舒适地候车。

12. 如权利要求 8 的候车站，其特征在于，短时间候车区（14）很通畅，没有庞大的设施。

13. 如权利要求 1 的候车站，其特征在于，该车站和通道（22）的主入口（27）设置在车站相对的两个面两旁。

14. 如权利要求 1 的候车站，其特征在于，车站两个侧面中每一个都包括一个侧开口（30），让行人能够在纵向穿过候车站。

15. 如权利要求 14 的候车站，其特征在于，尽管有侧开口（30），仍然在其边缘处由壁（31）的一部分部分地形成长时间候车区（13），此壁的一部分遮盖住该长时间候车区（13）的一个纵向面。

16. 如权利要求 1 的候车站，其特征在于，它包括多个能够使乘客进入车辆的通道（22）。

17. 如权利要求 16 的候车站，其特征在于，该通道（22）分配在其至少两面上。

18. 如权利要求 1 的候车站，其特征在于，以分隔纵向壁（29）为界的候车区分成一个或几个长时间候车区（13）和一个或几个短时间候车区（15）。

城市公交运输用候车和上下车站

技术领域

本发明涉及城市公交运输用候车和上下车站。

背景技术

希望乘坐城市公交运输车辆的乘客必须在其路线上的任何一个停车站等候。某些这样的上下车站被规定作为候车站，以改善未来的旅客的舒适程度。

我们都知道，在城市客运的线路上设置了各式各样的候车站。这些车站一般具有前面敞开的平行六面体棚子的形状，以保护候车的乘客不受天气的影响。在专利申请书 FR-2,720,431、FR-2,720,432、FR-2,727,444 和 FR-2,727,445 中都公开过这种蓬状的候车站。这类蓬状体只是在其后面和两个侧面是封闭的，如在 FR-2,642,879 中所述，以给候车的乘客更有限的防护。

它还可能在其整个平面上完全开放，如此仅以顶棚给乘客以很少的有限保护。在比如 Swanson 的专利申请书 GB 631,566A 中叙述的候车蓬就是这种情况。通过在候车蓬两端的每个侧面安置一个电话间能够改善防护情况，此电话间支持着顶棚，还起着挡风的作用。

最近的趋势向着重新考虑城市的基础设施，特别是带蓬汽车，此考虑不再是孤立地进行，而是以城市车辆的衔接作为补充。比如 Dejeammes 夫人在其载于刊物《汽车工程师》687 号中的文章《城市公共汽车的演变》中想象了在公共汽车停靠处，将人行道伸出到马路上，以及调节其地面高度，以减小上车时由于跨步产生的问题。

某些车站还包括椅子或者长凳供候车时间较长或者疲倦的或残疾人使用。这涉及比如在专利 FR-2,727,945 中叙述的车站。可是，该车站不适合于长时间的候车。车站内部的空间很狭窄，旅客受到限制，很拥挤而不舒适。实际上，在等车时坐着的人和想上下公交运输车的旅客都感到不舒服。

在 Conlan 的专利 US-5,363,608 中的公开的车站也是这种情况，此小尺寸车站的内部空间被透明的壁板分成两个分开的候车区。这两个候车区包括许多设施：在一个当中是电话亭和信箱，在另一个当中是长凳和杂志售货机。此车站的内部是很拥挤的，只能接待很少的乘客，特别是如果乘客还带有很大的行李的话，比如手提箱、提包或者童车。

另外，Conlan 的车站没有任何畅通的空间，使准备上车和短时间候车的乘客能够迅速地登上公交运输车。

发明内容

本发明的目的是提供一种使用起来舒适、愉快、安全的城市公交运输用候车和上下车站。

为实现上述目的，本发明采用以下设计方案：纵向安放在人行道 2 上或者在城市公交客车 4 流通的马路或道路 3 边缘上并与其基本平行的站台上的候车和上下车站，作为等待登上所述城市运输客车的乘客的候车蓬，而且该车站包括支撑着至少一块壁板 8 和至少一块顶棚 9 结构的板 12 的金属框架 5，此顶棚以其投影决定覆盖的空间 7，此车站的特征在于：—壁板 8 是位于用来放在道路旁边的车站一面的分隔纵向壁 29；—此分隔纵向壁 29 放在靠近道路 3 的位置，以便在此分隔纵向壁 29 和道路之间不能有通道；—此分隔纵向壁 29 没有完全阻挡住车站的前面，使得放开至少一个开口，给乘客构成一个上车通道 22；—以分隔纵向壁 29 为边界的覆盖空间 7 为候车的人形成在道路一侧进行保护的候车区；—此车站在其前面以外的各个面中至少一个是完全或部分开放的，使乘客能够经过人行道 2 或者站台进入车站。

本发明的有益效果：

1、本发明候车和上下车站，其内部的空间得到优化，而且划分出一个或多个长时间候车区和能够迅速靠近公交车辆的过渡区。因此极大地增进了舒适和愉快，使旅客彼此之间都不再感到不适。

2、本发明候车和上下车站，保证旅客在其候车的期间，直至进入公交车辆前都能够更好地受到对天气的防护。

实际上，使用传统的候车站时，在下雨和刮风时对旅客的防护仍然是很有限的，特别是在上下车时，旅客就完全暴露在棚子和公交器具之间的空间里。

按照本发明的候车和上下车站包括一个挡雨结构，该结构从车站的屋顶伸出并且在其入口附近遮盖住公交车辆，以构成一个防护天气的上下车通道。

再有，在长时间等候区候车的乘客受到更好的保护，这比起传统的棚子，更好地被隔离。

3、本发明候车和上下车站使用上比较安全。

传统的车站在其前面是开放的，车站相对于人行道的边缘缩进去一些，使得在马路和在车站候车的旅客之间有一段安全间隔。在车站后面和建筑物或大楼之间所留下供行人通过的自由空间就大为缩减。

在狭窄的街道上问题就出现了，在此处传统的棚子和车站对行人的行走就构成了障碍，他们很难在车站后面经常是受到限制的空间内来往。当在供行人使用的狭窄通道上发生拥挤或者行人的密度很大时，有些人就决定要从前面绕过车站。这些

卤莽而轻率的行人就暴露在可能招致死亡的意外事故的危险下，并且使候车的旅客感到很不舒服。

与传统的蓬式车站相反，本发明的候车站可以完全放在公交车辆所行走的道路的边缘上。如此在其后面留下了供行人通过的最大空间。由于堵住了位于马路紧靠边处的车站前面的保护壁，使得在此车站内候车的旅客对穿行的危险得到完全的保护。此壁还避免他们太靠近保留给公交车辆的道路。在此车站内部候车的旅客不再能够走到马路上去进入车辆。他们受到了限制，只能取道上下车通道。同样地，迫使由人行道走来直接上车的人和从公交车辆下车的人经过连接着车站进口的开口区的通道穿过此车站，很难由马路通过。如此就极大地增加了旅客的安全性。

4、本发明公开了一种特别适合于设立在狭窄的或者行人往来频繁的人行道上的实施模式。按照此种实施模式，该车站在其后面和/或一个或几个侧面上包括开口，此开口可以使行人进入车站并穿过它而不会曝露在车流的危险之下。由于本发明改善了车站的结构和布局，尽管入口是开放的，但在这种实施模式中候车的乘客仍然受到对气候的防护，而且不会受到行人的干扰。

本发明的候车和上下车站放在马路刚好的边缘上。此车站在其前面包括一个防护壁，以保护旅客和挡住其通往马路的通道。其内部的空间优选分割成一个长时间候车区和一个短时间候车区，前者在其三面被壁包围，其入口的开口通向车站的内部，而且不在通道上；后者包括一个在车站中的开口入口和一个上下车通道，此通道能够在保护下进入公交车辆。

长时间候车区受到特别的保护，为的是将乘客和寒冷、大风和坏天气隔离开来，而且还和都市的噪音隔离开来。它还能够防护溅起的泥浆和车流的危险。这个区的布局使得乘客可以更加舒适地候车。它还可以包括比如单个的座位，长凳、支撑人坐骨的支架、桌子和广告牌。

短时间候车区用来接待准备上车的乘客，其结构通畅得多。它不包括座位，但装有人坐骨的支撑支架或者比如扶手型的支撑和扶持结构。这使得能够很容易地操纵残疾人用转动扶手椅、童车和其它的儿童车辆或者其它各种笨重的装置，以便它们登上或卸下公交车辆而不致为难，也不会干扰坐在长时间候车区的乘客。

短时间候车区优选连接着一个中间空间或者通往公交车辆的通道，此通道受到一个从车站顶棚伸出的挡雨结构的保护，以遮盖住乘客，直到他们进入车辆或者相反从车辆出口进入车站的内部。

另外本发明的候车站是做成模块式的。可以增加一个或几个另外的包括一个或几个登车通道的长时间或短时间候车区。此车站还可以包括比如针对车辆每个车门的通道。此车站还可以在横向上加以改变，包括比如在每个面上的登车通道，使得

乘客可以在多个以相对方向通过的车辆之间选择性地上车，或者在联运的不同线路上的车辆。

通过阅读下面的详细说明和参考附图，本发明的其它特征和优点将不言而喻，
附图说明

图 1 是本发明候车站第一种实施模式的前面透视图；

图 2 是本发明候车站第一种实施模式的后面透视图；

图 3 是公交车辆在此候车站的上下车通道附近停靠的示意图；

图 4 在本发明的第一种实施模式的平面示意图；

图 5 是专门设计为放置在狭窄人行道或通过行人众多的人行道上的本发明的第二种实施模式的平面示意图，

图 6 是包括两个长时间候车区和三个登车通道的本发明候车站的第三种实施模式的平面示意图；

图 7 是本发明候车站的第四种实施模式的平面示意图，该模式包括两个长时间候车区和位于车站两侧，能够登上两个不同公交车辆的四个上下车通道；

图 8 本发明的第一种实施模式的平面示意图，此图显示出在公交运输车辆和车站之间，以及在公交车辆和穿过车站的道路之间旅客的安全路径。

具体实施方式

本发明的候车站适用于在或大或小的居民点中的公交客运系统。如此设计出一个一个的实施模式，将在下面详细叙述。在不同的附图上表示的组件是相当的，它们具有相同的序号。这些不同的实施方案在细节上有一些不同的变化，改进或者增添。但是一般的和基本的功能还是一样的。

首先参照附图 1~4 叙述本发明候车站的基本实施方案。

按照此基础方案，候车站 1 放在人行道 2 的马路边缘，或者可以通过公交车辆 4 的道路 3 的边缘。车辆 4 可以是任何类型的。这可以涉及到比如大客车、小轿车、地铁或者电车、自导向公路车辆或者其它各种城市载客车辆。马路 3 可以是供汽车通过的传统马路。还可以包括公交车辆 4 流通所必需的布置，比如通行或者导向的轨道。这些布置不属于本发明的一部分，在各个图上都没有表示。马路 3 还可以是专门保留为城市运输车辆通行用的，人行道 2 构成了沿着此公交运输道路的站台。

在图 1~4 所表示的第一种实施模式中的候车站具有整体上平行六面体的形状。

该车站具有一个金属框架 5，此框架包括布置在车站外面附近的多根基本垂直支撑或立着的立柱或支架 6，在车站内限制出一个内部空间 7。如在图 1~4 中所示，这些立柱比如有 6 根。在某几根这些立柱 6 之间，展开着垂直的壁板 8，将车站的内部空间隔离开，以构成一个供候车乘客用的封闭的车蓬。此壁板 8 由比如透明的

或者半透明的材料制造的板材构成,使得可以看得见外边并且能够透过光线。壁板 8 还可以起着广告或通告支架的作用,在通告上可以告诉乘客有关公交车辆的时刻表、车费价格或者线路图等信息。

此车站的内部由遮雨结构 25 保护,其一部分支撑在沿车站的纵向伸展在支撑立柱 6 之间的水平金属梁 10 上,另一部分则包括与该梁 10 垂直并位于基本水平平面中的金属横支柱 11 的组合物。车站的遮雨结构 25 还可以由多块玻璃或透明塑料板 12 组成。

本发明基础实施方案的车站的内部空间 7 被分隔为长时间候车区 13 和短时间候车区 14。

长时间候车区 13 在其三面被壁板 8 完全或部分包围,开口处向着候车站内部。它受到如此特殊的保护是为了将候车的旅客与坏天气、寒冷、大风和城市噪音隔离开来。此区的布局使得能够改善乘客的候车条件。它还可以包括比如单个的座位 15、长凳 16、坐骨支撑件 17、能够让乘客放置他们用品的工作台或凸边 18。在此区还可以设想比如广告牌、自动购货机 19 和运输和/或打印的凭据、饮料、食品、车票销售机或者零钱兑换机,或者其它各种简单的或乘客使用的,或者使他们更舒适地候车的各种装置。此区可以如在图 1~4 上显示的布局,但不限于此。

此区供候车使用,使不得不耐心等待上公交车的乘客更加舒适。它还构成了受到保护的约会的地点或者休息的场所,完全纳入的城市的景观,使疲劳的行人和散步的人能够小憩几分钟。

本发明的候车和上下车站 1 还包括一个短时间候车区 14,用来接待准备登上公交车辆的旅客。为此它包括比长时间候车区 13 更加通畅。它不设座位,但有在垂直立柱 6 上、水平横杆 21 上或对着壁板 8 安装的比如坐骨支撑件 17 或布置在垂直立柱 6 上的扶手型支撑和扶持结构 20。旅客可以很容易地操纵残疾人用转椅、童车和其它的儿童车辆带小轮的手提箱或其它各种物品或笨重的装置登上公交运输车辆 4,而不会干扰或者给在长时间候车区 13 坐着的乘客带来危险。

短时间候车区 14 比较通畅,不包括大体积的设施。它在纵向延伸成为由在地面上用标志表明的侧向通道。此通道在中间空间 22 旁边延续出车站本体和车辆之间的路,即上下车通道 22,这个通道是由在道路 3 边缘的车站地面 24 上侧向的前沿构成的,它构成了人行道的延续部分,对进出的人流起到遮蔽、引导和保护的作用。这样进入车门没有高度上的差别,各种乘客都能很容易地上下车,对老年人、残疾人、携带儿童的人或者运送庞大而笨重物品的人,优点就更加突出。

当公交车辆靠站时,此前沿 23 就当作上下车门口的位置。

中间空间 22 被镶上边缘,是保护结构,也是通道的引导部分。

中间空间或者说上下车通道 22 在上部是封闭的,其保护的范围直到车辆,比如按照一种内弯的形式,此保护作用由在遮雨结构 25 抬高而局部伸出的挡雨结构实现。当公交车辆 4 停靠在本发明候车站附近时,挡雨结构的外端 26 就部分遮盖住入口车门,一直到他们进入车厢或者从那里出来,能够保护住乘客不受坏天气的侵袭。在图 3 上更具体地说明了本发明车站的特征性的优点。

本发明的候车站位于道路或者马路 3 旁边的前面,直到上下车的中间空间 22 以前都是被靠近道路的纵向间隔封闭的。此间隔在车站的前面形成了纵向的侧壁,至少部分堵住车站位于道路旁边的一面。这一点是由比如垂直壁板 8 实现的,它构成了分隔纵向壁 29,它保护在长时间候车区和短时间候车区的候车旅客不受溅起的泥浆侵袭和避免车流的危险,把他们和预留给公交车辆的道路隔离开来。由于此分隔纵向壁 29,在站内候车的乘客就再也不能够站到外面的道路上,只能通过上下车通道 22 进入车辆,如此就加强了其安全性。

此保护壁还能够放得更靠近马路,让其前面有极其狭窄的区域,实际上是以路边石为界限的,这使得在车站后面产生的更多的空间。

此候车站在其后面包括一个开放的主入口 27,使得在人行道 2 上行走的乘客能够进入短时间候车区 14。开放的主入口 27 位置面对着被保护的上下车通道,这样就使得此通道经过侧向的内通道 28 直接与人行道 2 连通,此内通道是可靠而实际的,可以由比如在地面上标出而实现。刚好在登上车辆的瞬间到达的人能够取道横着穿过车站的内通道 28,然后经上车通道 22 迅速地上车,而不用从人行道 2 上拐弯进入公交车辆。同样,从公交车辆上出来的乘客,下到通道 22 上而且能够很容易地经过内通道 28 回到人行道上,而不会受到候车乘客、车站布局或隔板的干扰。避免了在传统的蓬式车站中经常会碰到的这种干扰,不会让下车的乘客不得不绕过蓬式车站,有时冒失地走到马路上。

这样,刚刚由人行道或者车辆上进入车站内部的乘客就集中到一个方向,迫使他们方便而直接地进入安全的内通道 28。由于在车站和道路之间存在的极其狭窄的边缘,但也可以特别是由于某些设施,比如护栏、隔障或支撑和引导结构 20,乘客们被告戒不应该由前面绕过车站,这些结构能够沿着上车通道 22 设置,以构成限制和帮助乘客由此通道经过的障碍物。

在图 8 上用虚线示意性地标出了乘客在车站内部和公交车辆之间,以及在人行道和公交车辆之间的安全行走的轨迹。

图 5 说明本发明候车站的第二种实施模式,此实施模式专门设计放在比较窄的人行道上,或者放在行人密度非常高的地区。按照本发明的第二种实施模式,此候车站整体上具有与前面所述的非常接近的平行六面体的结构。其内部空间 7 也被

划在长时间候车区 13 和短时间候车区 14 之间。短时间候车区 14 在其后面具有一个开放的入口 27，在其前面具有中间空间，即上下车通道 22，此通道被位于内通道 28 两端的遮雨结构 25 遮盖，此内通道在车站的横向，直接连接着人行道 2 和公交车辆 4。

为了不对希望在人行道上通行的行人构成障碍，按照此模式的车站的两个侧向的面都有开口 30，让行人穿过候车站的内部。行人可以纵向穿过候车站到达其中，并且从另一面走出，用不着拐弯，也用不着影响候车的乘客或者受到候车乘客的影响。他们还可以穿过候车站而不会曝露在车流的危险中。在图 5 上用虚线表示了穿过车站的行人小道。

长时间候车区的侧面，尽管有侧向开口 30，还是被壁的一部分 31 在其一个边缘上部分封闭的。此部分壁遮盖住车站的一个纵向面，与此壁相对的布置着座位 15、长凳和其它的长时间候车区设施。

反之，与横向面开口边缘相应的纵向面则不包括座位或类似的设施。它仍然很通畅，以便能够使行人自由地穿过候车站，或者当人比较多的时候能够站着候车。

由于本发明车站的实施模式改善了结构和布局，尽管有侧面的开口 30，候车的乘客仍然对坏天气受到保护，也不会受到可以自由穿过车站的路过行人的打扰。

在尽管车站的前面已经尽可能地接近马路，可是在建筑物和车站之间的人行道仍然比较狭窄，或者害怕在此通道上行人密度特别大的情况下，此实施模式是特别合适的。由于行人可以穿过候车站，如此就避免了由车站经马路的危险的拐弯。

图 6 和图 7 说明由前面衍生出的两个另外的实施模式，它们做了不同的变化并增添了一些设施，但其基本特征仍然是一样的。此另外两个实施方案仅仅是非限制性的例子，用以说明本发明车站的模块特性。

按照这些实施方案，在前面叙述的基础车站上增添了几个另外的候车区和上下车通道，以在纵向上或者横向上加以扩大。

在图 6 上表示的实施方案特别用于人群密集的地区，它包括比如三个带有遮雨结构的上下车通道 22，此遮雨结构具体落实在公交车辆停靠时每个车门附近的位置，使得乘客能够同时登上多个不同的公交车辆或者同一车辆的不同车门。如此能够同时进入三个车门，这相当于城市运输列车的三个相继的车厢。

这个比前面的叙述更长的车站如上所述由多个区域构成。实际上，它从左向右相继包括：一个第一上车通道 22、一个可以穿过的长时间候车区 13、一个小的短时间候车区 14、第二个上车通道 22、第二个小的短时间候车区 14、一个封闭的长时间候车区 13 和一个第三上车通道 22。此候车站在其后面包括三个开口的入口 27，它们的位置都面对着每个上车通道 22，使得经过三个内通道 28 能够从人行道直接

进入公交车辆。

图 7 上的实施模式和图 6 上的是一样的，但它另外还包括一个可以穿过的长时间候车区 13 和一个上下车通道 22。此车站由一个简单车站再增添一个复合车站而构成的，该复合车站在其每个边包括两个通道，这是一个具有四个入口/出口的混合通道，在它们之间有两个是面对面的，形成顺着车站伸展的道路。增添的是两个补充的单元，即在前面的实施方案中捆绑上第二个长时间候车区 13 和第三个上车通道 22，增添的设施在横向上扩大了车站，形成了容量更大的车站。

此实施模式完全适合于在联运、环线或换向枢纽地区专门设置在两条公交车辆通行道路之间的中央人行道上的车站。实际上，后两个上车通道 22 是连通的，一个放在另一个的延长线上，这使得延伸中央人行道的一部分和另一部分就能够同时到达两条道路上。如此乘客可以在比如联运的范围内登上多辆公交车辆。此实施模式还使得能够对于一条线路上每次停车仅需要一个单一的候车站，而在此线路上公交车辆流通的两个方向上无须设置两个车蓬。这种扩大的候车站还可以作为多条城市公交线路的停车点。

如在图 7 上显示的车站整个都可以穿过行人，其横穿车站的通道示意性地用虚线表示。实际上行人很少拐弯也不会遇到危险。

按照本发明的候车站可以随意做成模块式的，以满足不同的需要或在各种情况下所遇到的希望。可以在纵向或者横向增添一个或几个长时间或短时间候车区，以及一个或几个上车通道。内部的布局和设施同样是可以改变的。但是，由这些不同的改变、增添或删减所导致的实施方案都保持着本发明车站的基本特征，不会离开由下面的权利要求所定义的范围。

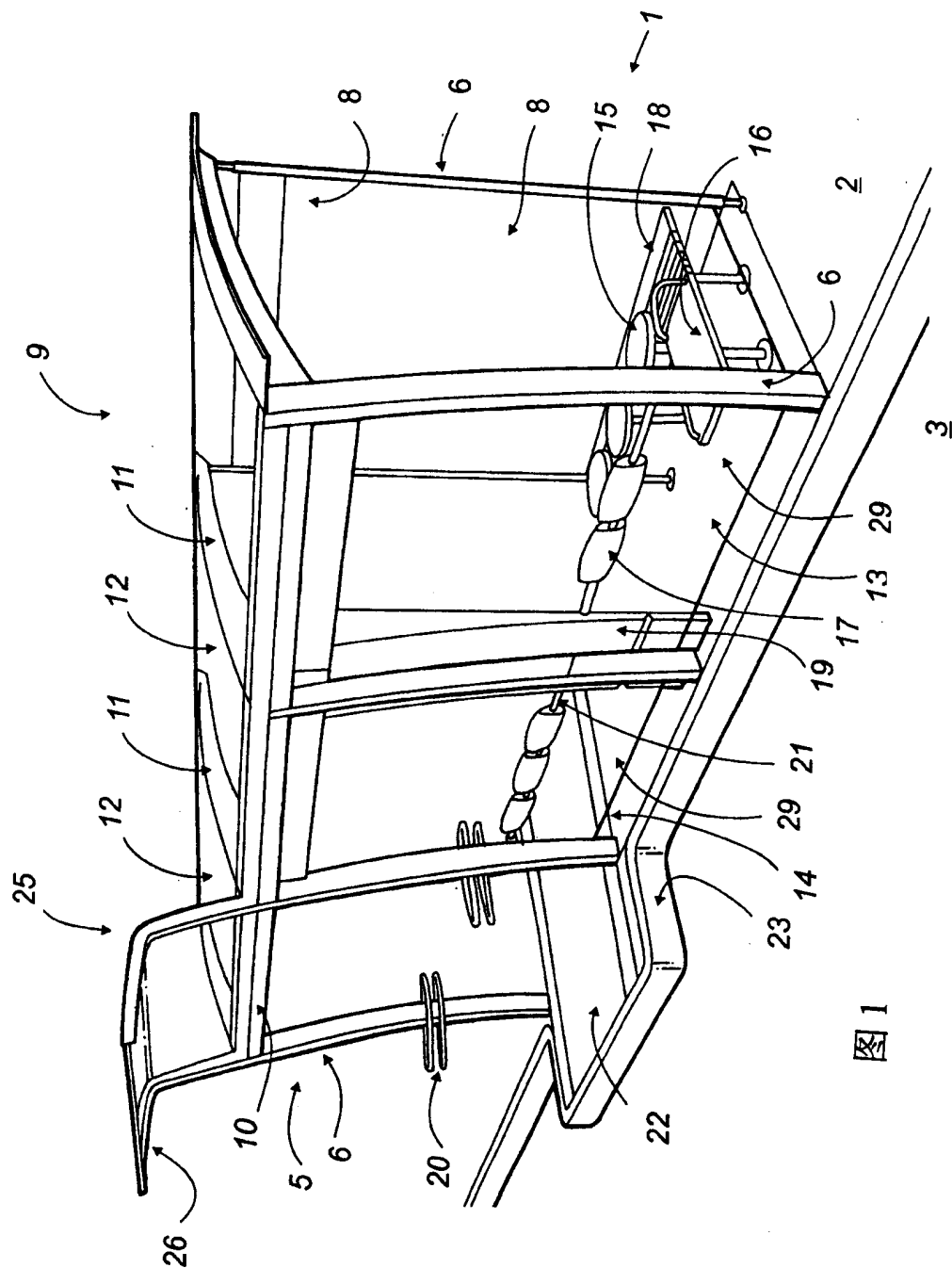


图 1

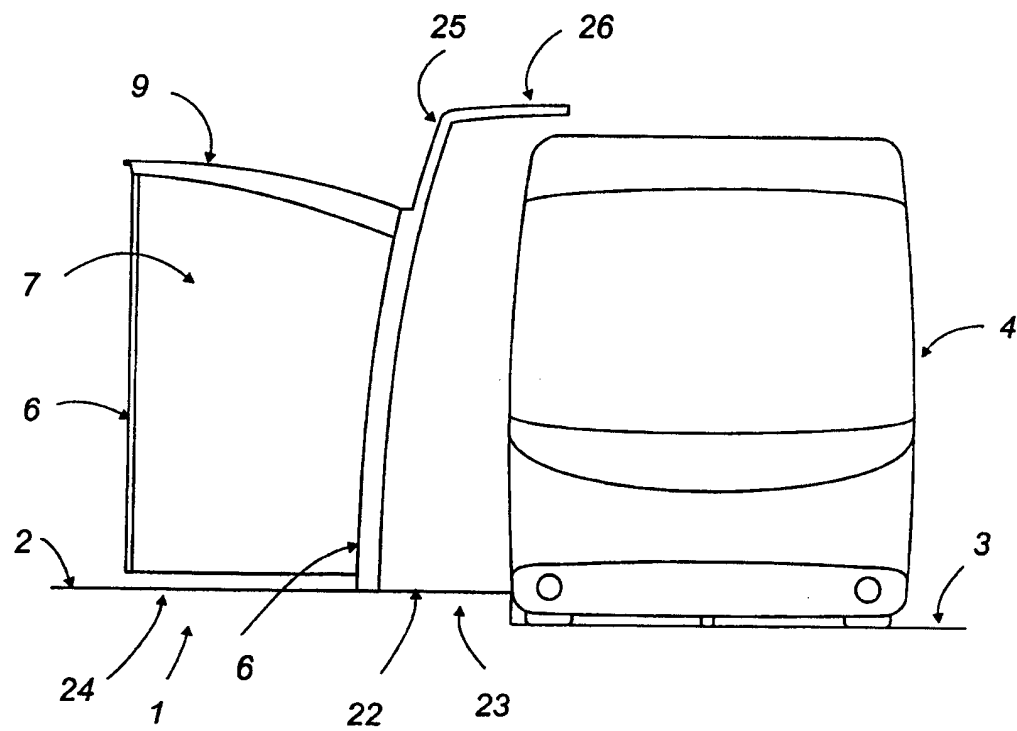


图 3

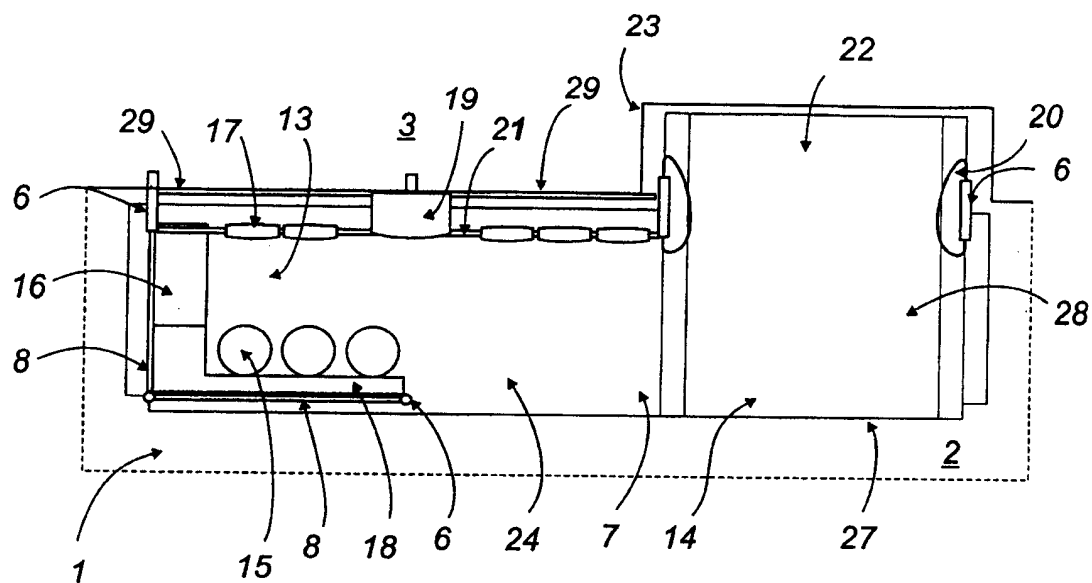


图 4

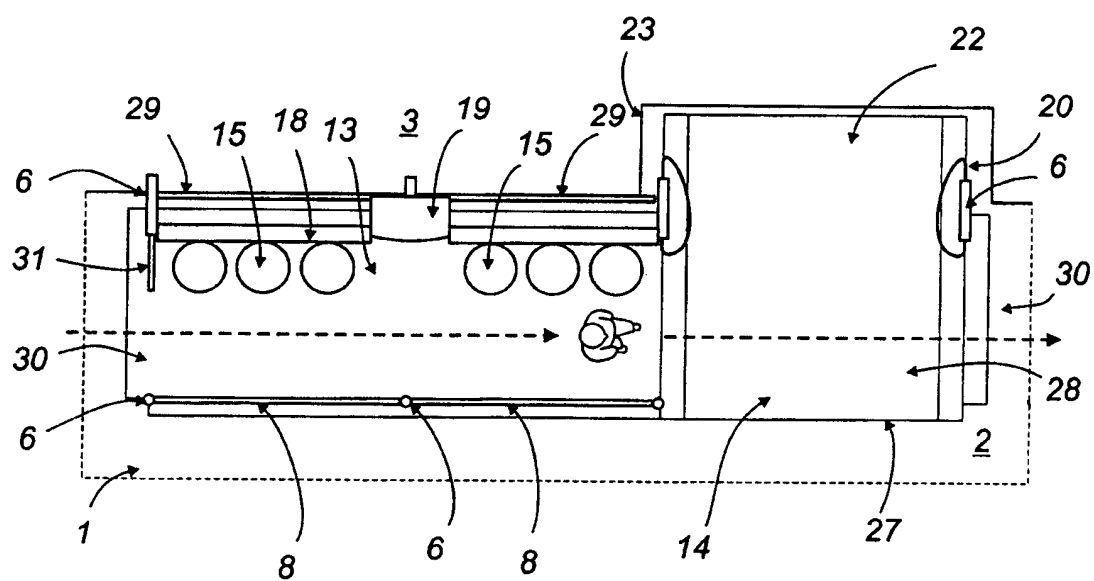


图 5

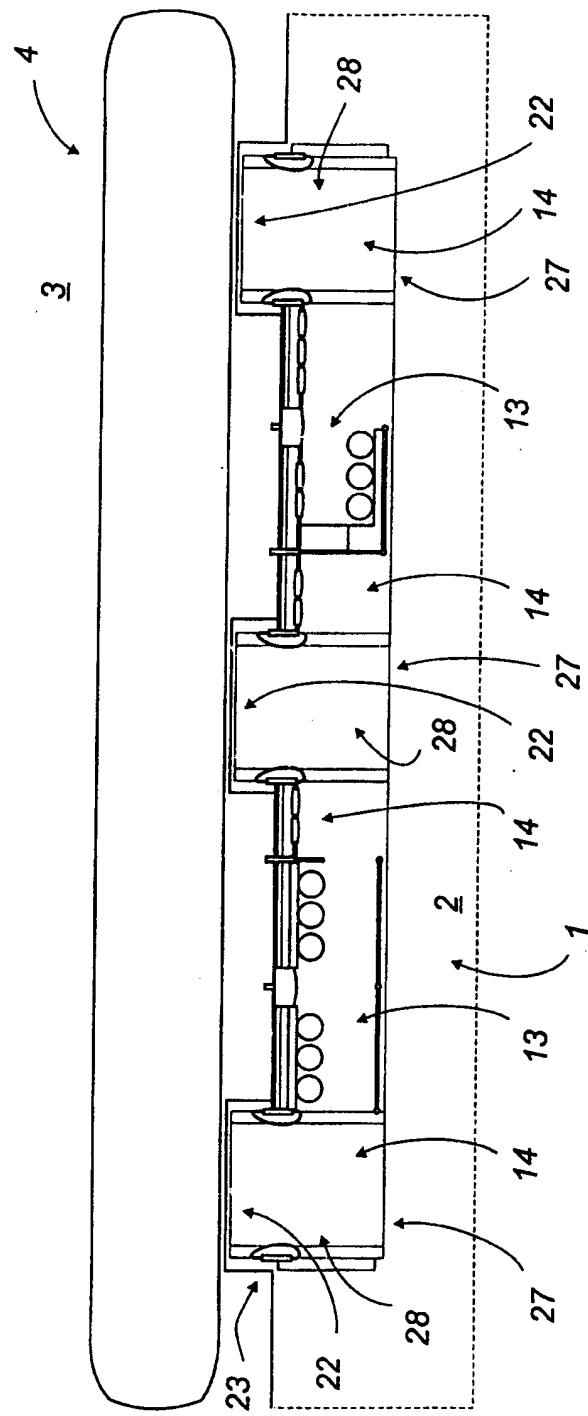


图 6

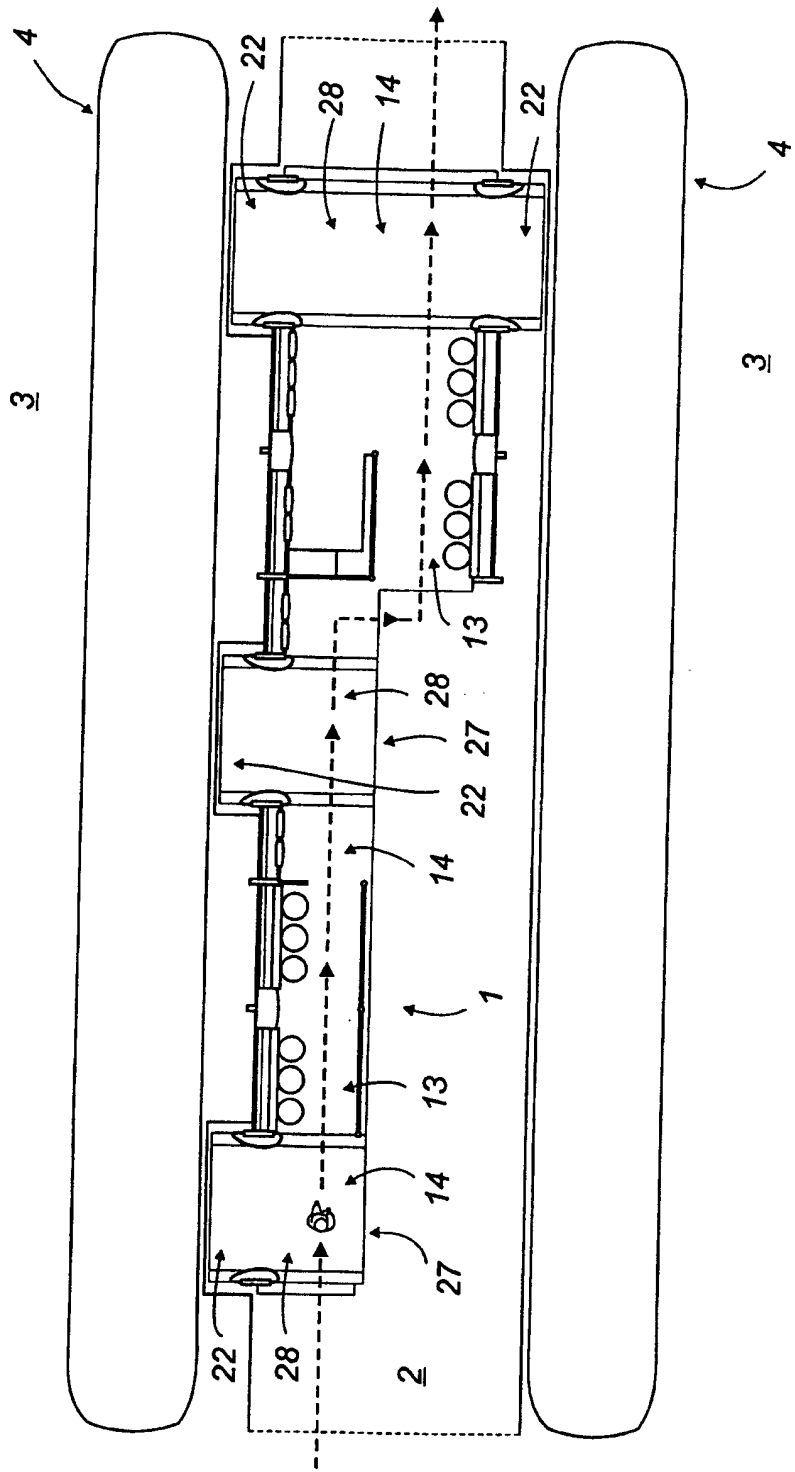


图 7

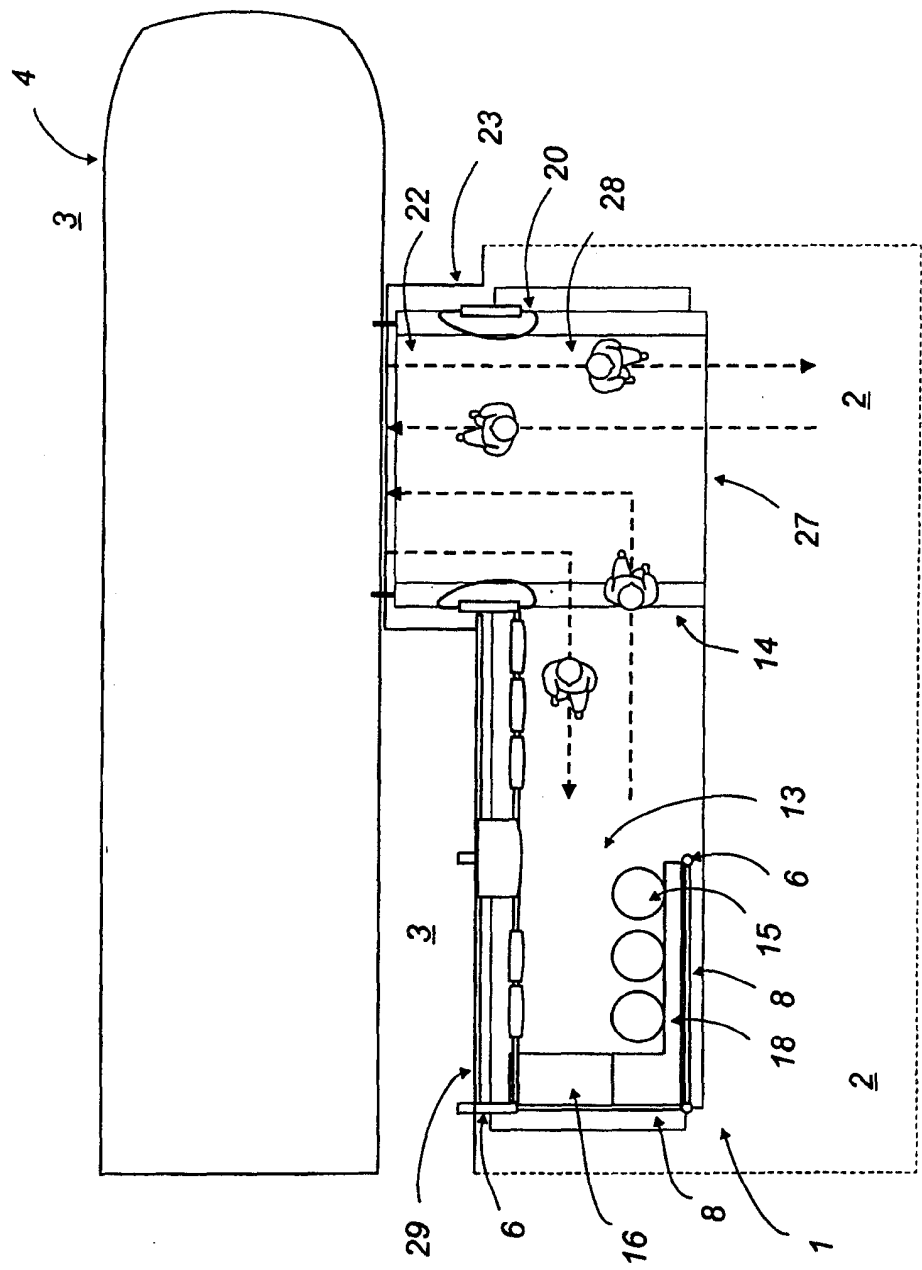


图 8