



Morrissey 大道委员会 第 5 次会议

波士顿预备特许学校 &
Zoom 线上接入

2024 年 8 月 6 日



会议注意事项和流程

录制提醒

- 该线上公开会议将进行录制。马萨诸塞州交通部可选择保留和分发视频、静止图像、音频和/或聊天记录。
- 若您继续出席此线上公开会议，即表示您同意参加此录制的活动。
- 所有录像和聊天记录都将被视为公开记录。
- 若您不愿意参与录制，请关闭摄像头，将麦克风静音，并避免在转录框中聊天。否则，您可以选择不参加会议。

重要注意事项

- 您的麦克风和摄像头在进入会议时会自动关闭。
- 在展示结束后，会议将接受问答。

我们将欢迎和感谢所有问题和意见，但希望您不要发表任何不尊重的评论。

Zoom 控制



- 下拉菜单检查麦克风和扬声器



- 提问和发表意见



- 举手



- 如果您无法接入互联网或遇到技术问题，请拨打 312-626-6799 加入会议，网络研讨会 ID: 884 0334 8122



如果您在观看展示的过程中遇到会议技术问题，请拨打：

1-888-799-9666

Zoom 自动生成 CC 字幕



Unmute



Start Video



Q&A



Raise Hand



Interpretation

Leave

议程

- 会议正式开始
- 委员会成员介绍
- 研究展示
 - 已收到反馈审查
 - 未来 **No-Build**（交通建模）
 - **Build** 预测（交通建模）
 - 备选方案测试（交通建模）
 - 下一步
- 委员会讨论
- 公众意见

委员会介绍

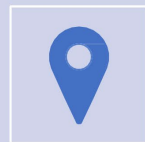


*请注意自 2024 年 7 月 1 日起波士顿规划与发展局的职责已转移到波士顿市规划局

委员会目标



提升交通能力，包括行人、公交使用者、骑行者和驾车者



加强波士顿市多切斯特区和 Morrissey 大道沿线气候适应性



为 Morrissey 大道走廊制定全面的规划和设计概念备选方案



识别 Morrissey 大道走廊沿线可提升行人、公交使用者、骑行者和驾车者交通能力的短期投入

请注意：

Morrissey 大道委员会的职责是评估和建议交通和基础设施的改进措施

研究团队的支持角色仅限于展示相关背景信息，开发和评估交通适应性改进措施

此展示包含 **Morrissey** 大道委员会职责范围之外的内容

这些额外内容是为了提供关于走廊的区域背景信息，促进更广泛的公众讨论和意见反馈

已收到反馈审查

已收到反馈概要

关于建模和开发设想的问题

关于道路通行能力下降的担忧

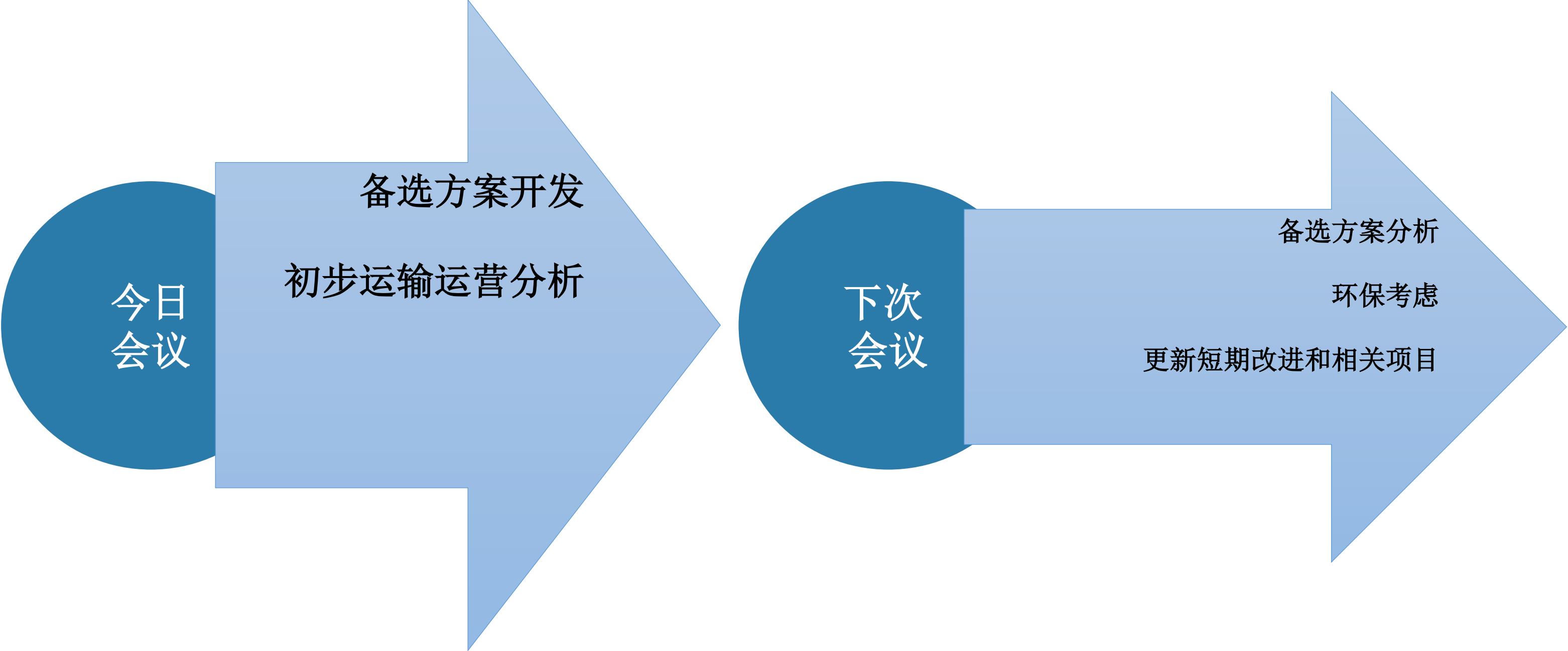
Bianculli 大道处的掉头

改进主动运输/交通的需要

环保考虑——噪声、污染、视觉屏障

更新短期改进和相关项目

接下来的话题



未来 No-Build 交通建模

完善波士顿地区大都会规划组织 **2050** 年规划设想

背景

- 波士顿地区大都会规划组织 (MPO) 为联邦大约 100 个城市进行规划活动
- 其中一项规划活动就是制定长期运输计划 (LRTP)
- 最新出台的《目的地 2050》完成于 2023 年
- 在此规划中，波士顿地区 MPO 制定了未来视野 2050 年的人口、家庭和就业预测，数据用于区域出行需求模型
- 该未来年被称为规划设想

基准年和 2050 年规划设想人口统计数据

- 波士顿地区 MPO 区域出行需求模型 (TDM23) 包括：
 - 2019 基准年
 - 2050 未来年 - 规划设想

数据	波士顿地区 MPO 基准年 (2019)	波士顿地区 MPO 未来年 (2050 规划设想)	增长量	增长率
人口	68,919	87,741	18,822	27.3%
家庭	27,294	36,205	8,911	32.6%
就业	38,076	44,432	6,356	16.7%

- 根据已收到反馈，针对研究区域对这些预测进行了审查和完善

完善 2050 年规划设想

- 因此，根据最近正在开发的、规划的和建议的项目，对研究区域的人口和家庭预测进行了完善
- 此次完善为波士顿地区 MPO 2050 年规划设想对研究区域的预测新增了 9,018 人，3,920 户家庭

数据	波士顿地区 MPO 基准年 (2019)	波士顿地区 MPO 未来年 (2050 年规划设想)	完善后 2050 年未来 No-Build	完善后未来 No-Build 与基准年之间的差异 (增长率)
人口	68,919	87,741	96,759	27,840 (40.4%)
家庭	27,294	36,205	40,125	12,831 (47%)
就业	38,076	44,432	44,432	6,356 (16.7%)

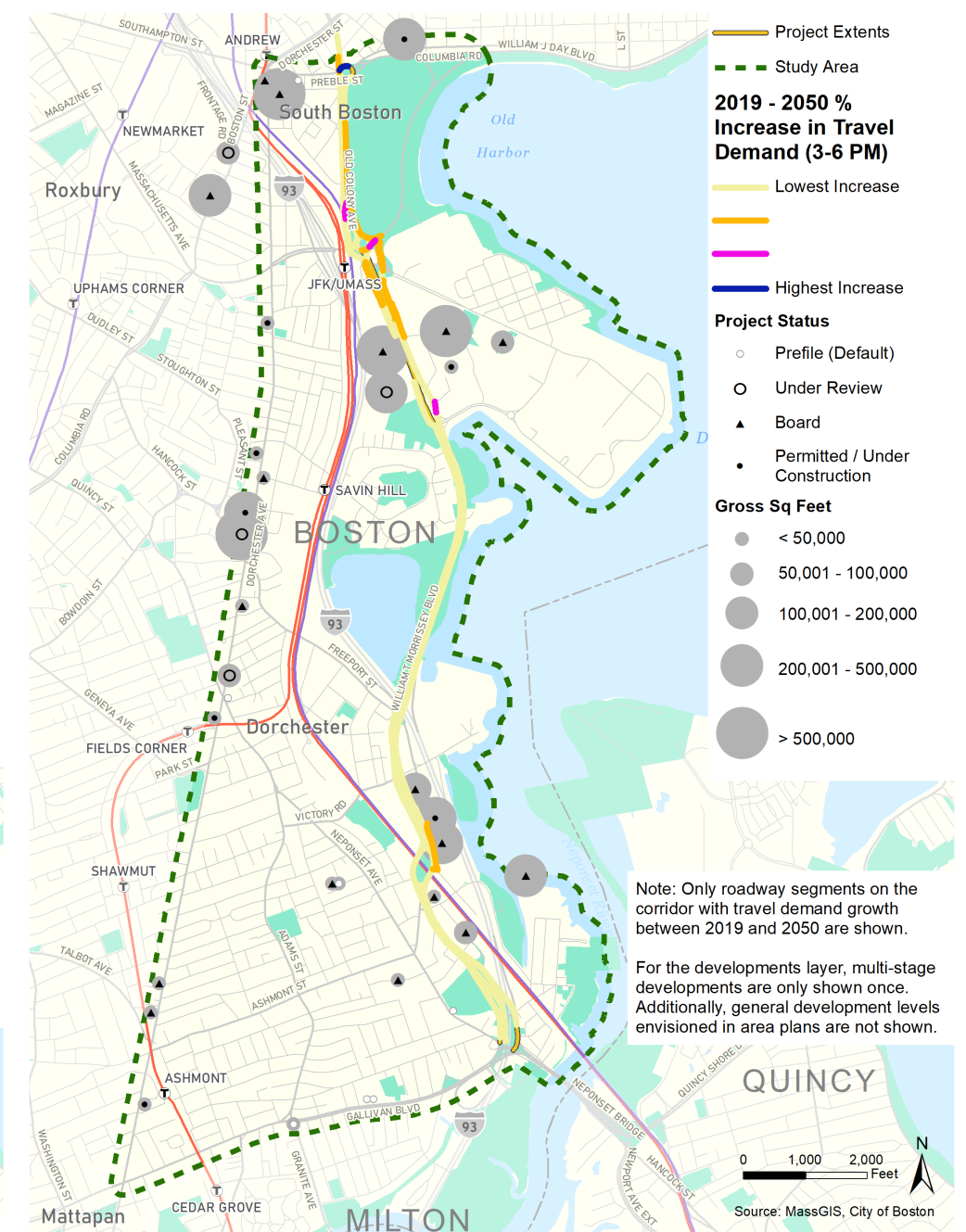
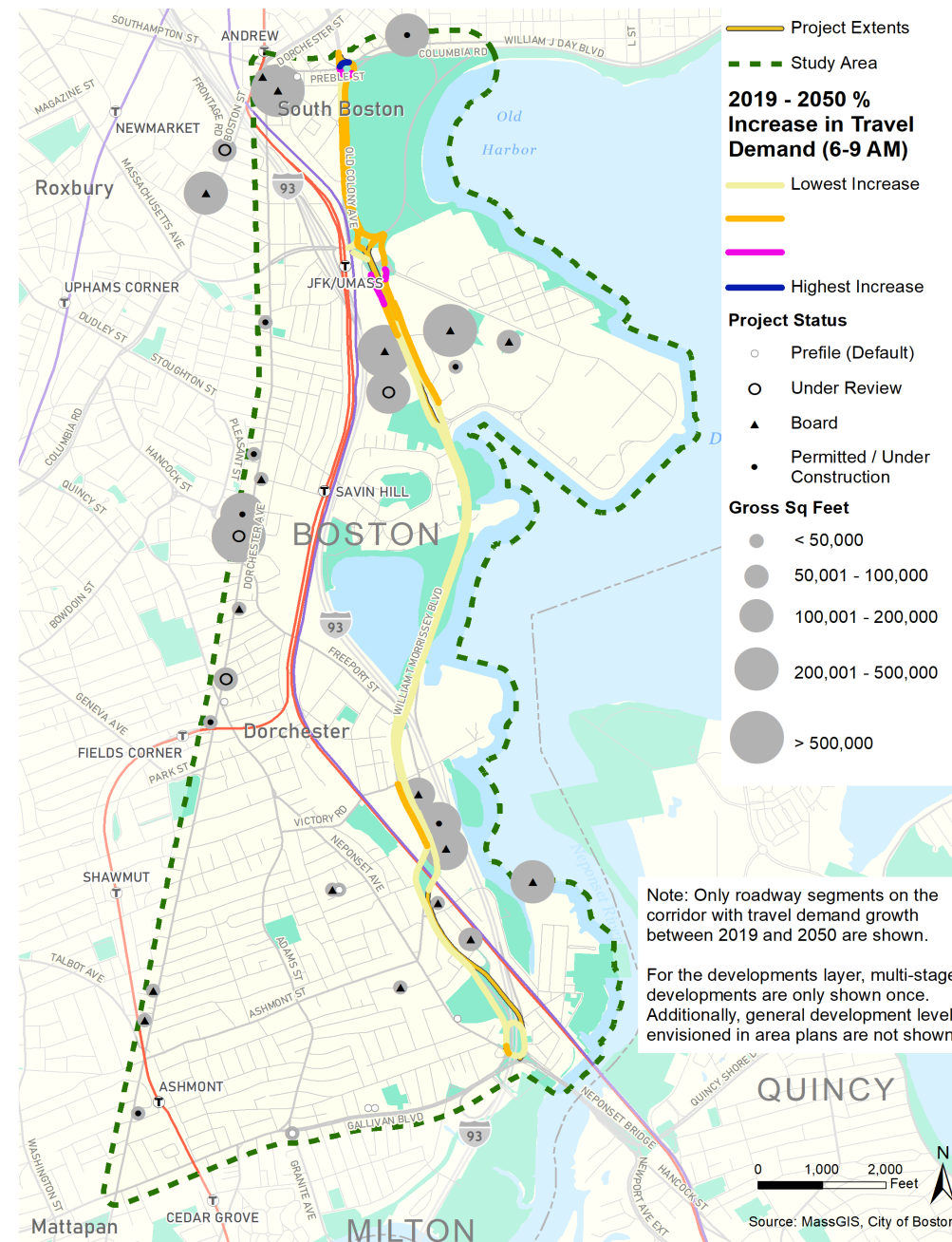
*添加并跟踪了已确定的开发项目，以确保数据在整个项目生命周期内尽可能保持最新。因此，部分开发项目是脱离模型的。

完善后 2050 年出行需求预测

早高峰时段

晚高峰时段

- 研究区域的北侧有更多后续开发和出行需求预期增长
- 增长更快的区域包括：
 - Old Colony 环岛
 - Kosciuszko 环形路口
 - Bianculli 大道/
Morrissey 大道交叉路口



Build 预测 (预计) 交通建模

2050 年未来 Build 模型预测

- 未来 Build 突出优化的人口统计数据、道路网络更变以及其他模态优化
- 道路网络改造包括：
 - Morrissey 大道重构
 - Morrissey 大道和 Bianculli 大道交叉口改为辅路进入（西段）
 - 建设第一街
- 预测帮助解答了：
 - 会出现交通转移吗？如果会，转移到哪里？
 - **Morrissey 大道**有哪些方面受影响？

2050 年未来 Build 模型是如何针对研究区域校准的？

步骤 1：模型中加入道路网络改造

将结果与 No-Build 中机动车、行人/自行车和公交出行的分担率进行比较

步骤 2：更新以减轻对运营的潜在影响

第二次模型运行也包括新的步行/自行车通道

步骤 3：更新以调整并更好地反映新开发项目的车辆可用性

2050 年未来 Build 模型预测结果

- 使用该方法，得到了以下的 2050 年未来 Build 模型预测结果

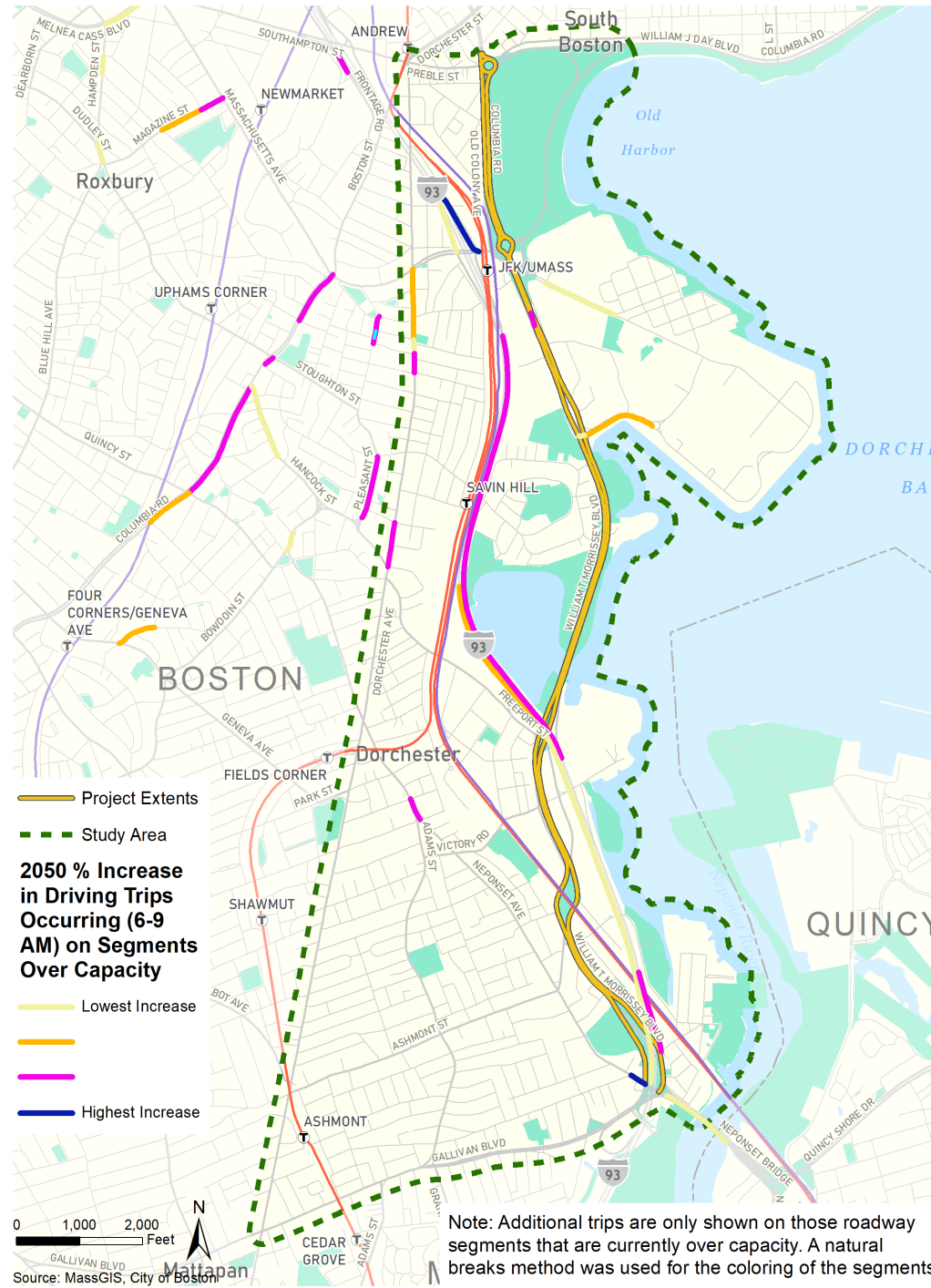
交通方式	波士顿地区 MPO 基准年 (2019) 出行量	波士顿地区 MPO 未来年 (2050) No-Build 预测出行量	2050 年未来 Build 预测出行量
车辆	200,107	243,573 (+21.7%)	236,329 (+18.1%)
步行/自行车	49,898	73,279 (+46.9%)	75,812 (+51.9%)
公交	25,803	37,010 (+43.4%)	41,184 (+59.6%)
总计	275,808	353,862 (+28.3%)	353,325 (+28.1%)

预计车辆改道

早高峰时段

晚高峰时段

- 由于提议的道路重构，目前使用 **Morrissey** 大道作为直通路的部分驾驶者可能会转移到 **I-93**
- 可能会发生出行方式转变（例如从驾车转到公交或骑行）
- 总言之，在早晚高峰时段，会出现交通转移到 **I-93** 的情况



备选方案测试 交通建模

交通模拟过程

- **SYNCHRO** 最初用于测试单个交叉路口的备选方案，以确定运营限制或“致命缺陷”
 - 使用 2050 Build 模型交通量
- **下一步：VISSIM** 将被用来根据 **SYNCHRO** 测试的结果对走廊的子区域进行建模
 - 交叉路口的自行车和人行横道将被改善
- 接下来的幻灯片将详细介绍 **SYNCHRO** 对备选方案的初步分析

SYNCHRO 和 **VISSIM** 有什么区别？

SYNCHRO 是一款用于评估有信号灯和无信号灯交叉路口的工具，其重点是车辆移动

VISSIM 是一款用于评估有信号和无信号十字路口的工具，重点关注车辆、自行车、行人和公共交通运动之间的相互作用

交通模拟过程

初步评估备选方案对车辆运动的影响并识别问题（或“致命缺陷”）

接着加入骑行者、行人和公交使用者，再识别“致命缺陷”

有限或无“致命缺陷”的替代方案可用于进一步分析

Preble 环形路口（备选方案 1）-现代环岛

优势

- 与现有基础设施方案相比，总体上减少了车辆延误

劣势

- 难以处理早高峰西行和晚高峰南向车辆需求
- 自行车/行人通过交叉路口的路线较长



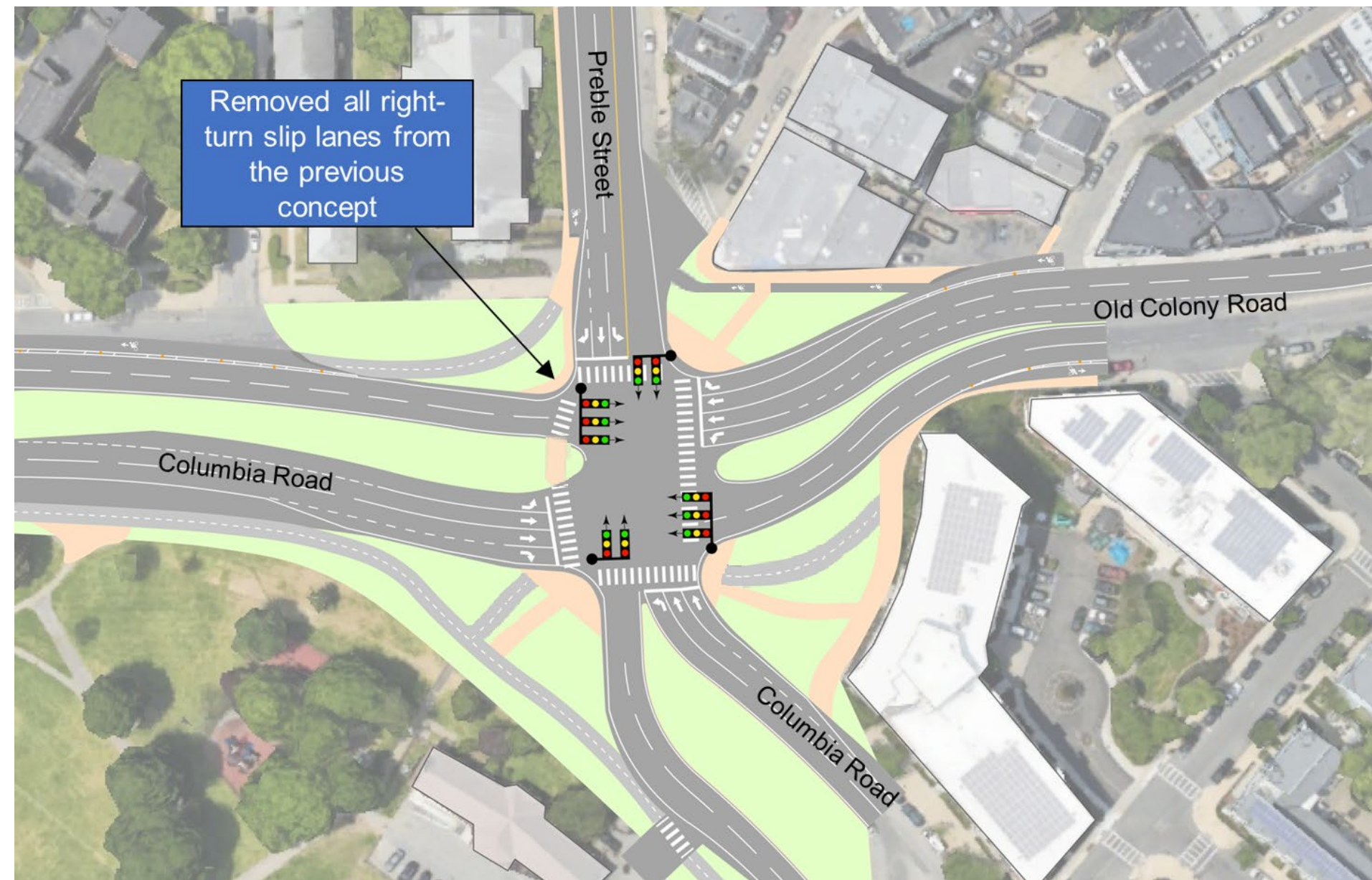
Preble 环形路口（备选方案 2）-信号灯控制

优势

- 比现有基础设施方案和 Preble 环形路口备选方案 1 更高效
- 行人过街距离更短
- 比环岛占用空间小

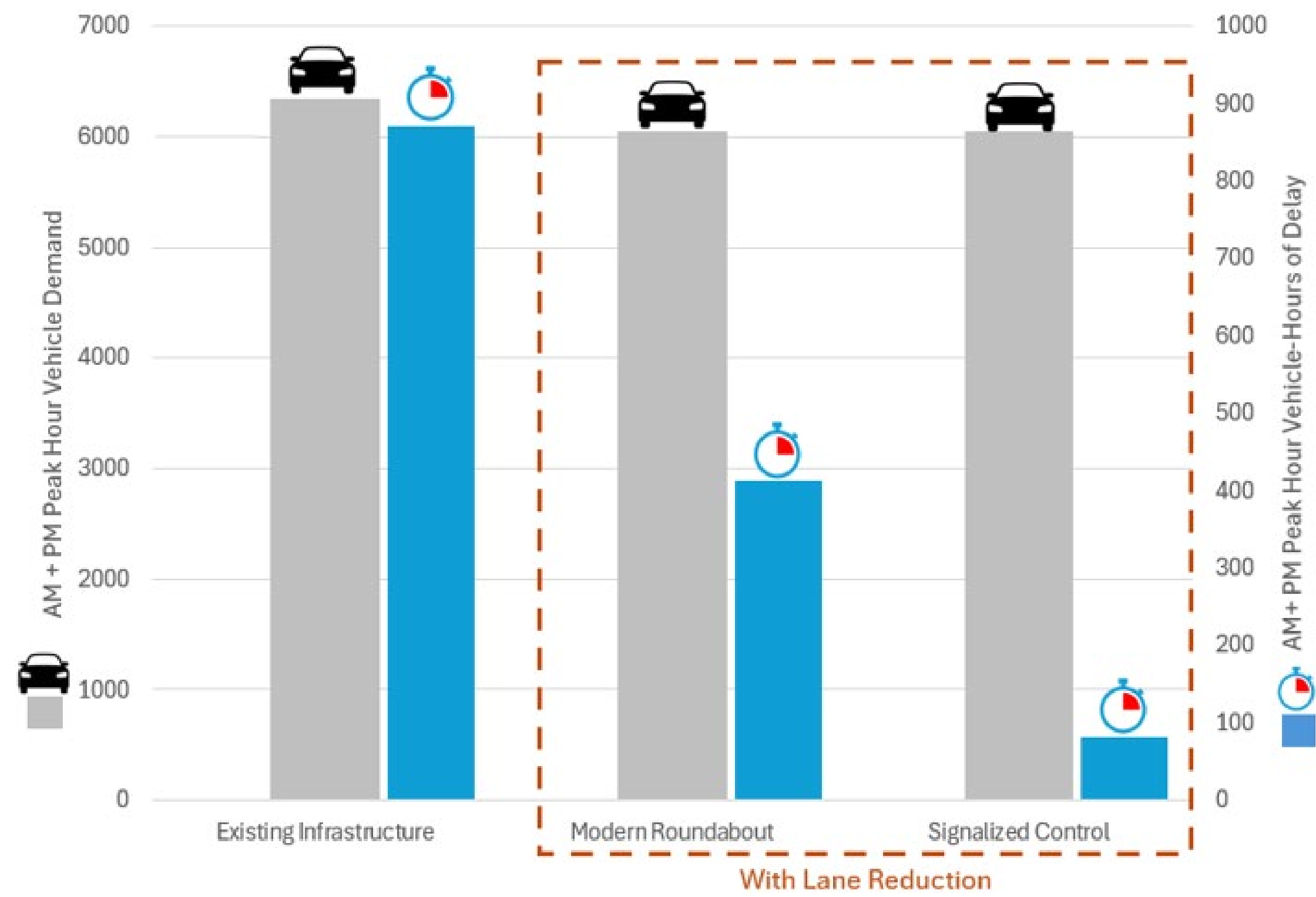
劣势

- 晚高峰时段北向左转和南向直行的运行有挑战



Preble 环形路口备选方案-初步分析

经过初步分析，
Preble 环形路口（备选方案 2）-信号灯控制下车辆运行较其他备选方案表现更佳



第一街（备选方案 1）-辅路

优势

- Morrissey 大道交通流不受阻碍

劣势

- 东西向行人过街机会有限
- 更多的交通量依赖于 Mt. Vernon 街



第一街（备选方案 2）-信号灯控制

优势

- 减少 Mt. Vernon 街车流量
- 提供东西向过街机会
- 占地/不透水面积更小
- 符合 Columbia Point 总体规划

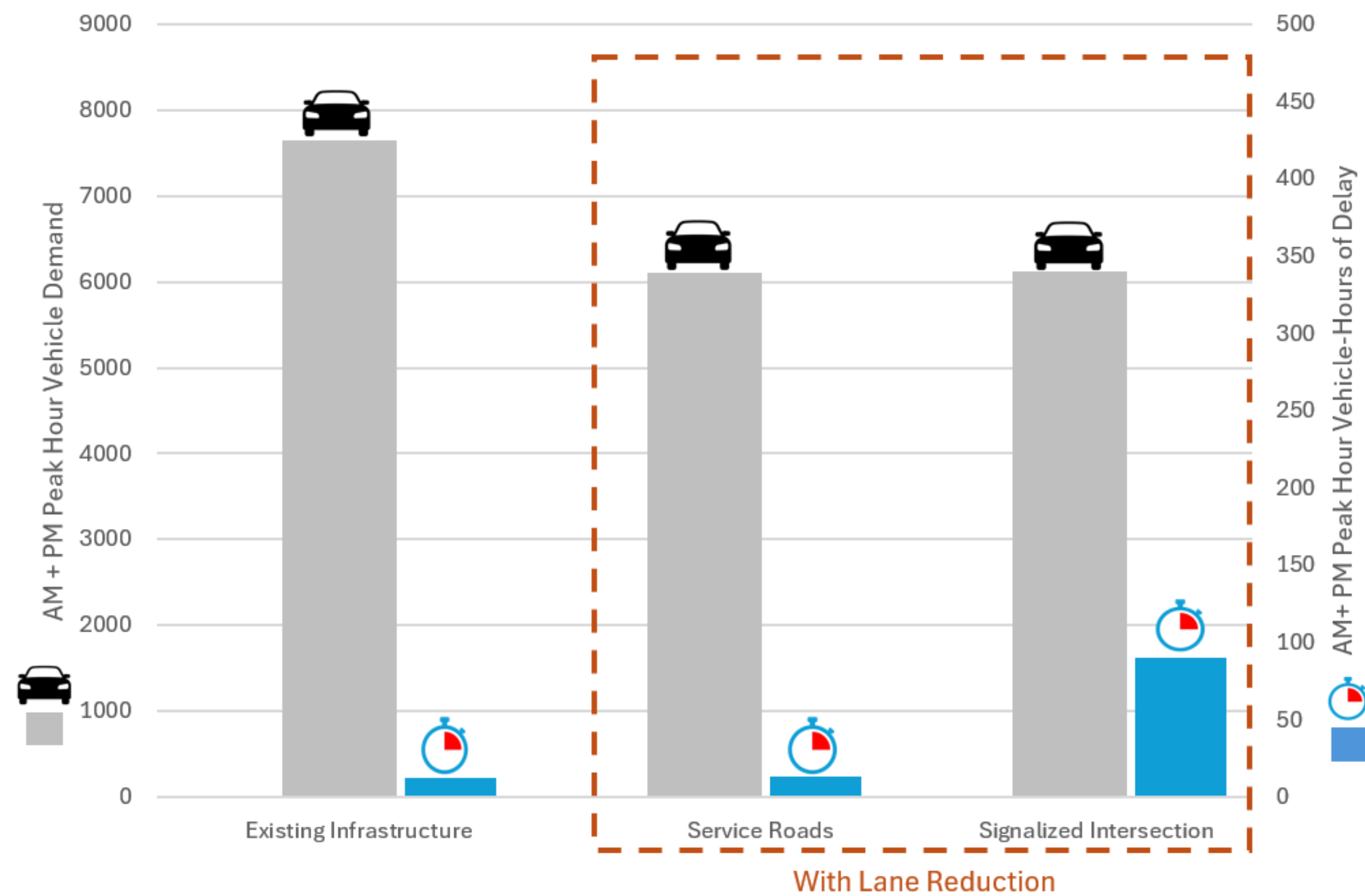
劣势

- 增加 Morrissey 大道交通延误和排队情况



第一街备选方案-初步分析

经过初步分析，第一街备选方案 1（辅路）下车辆运行较其他备选方案表现更佳



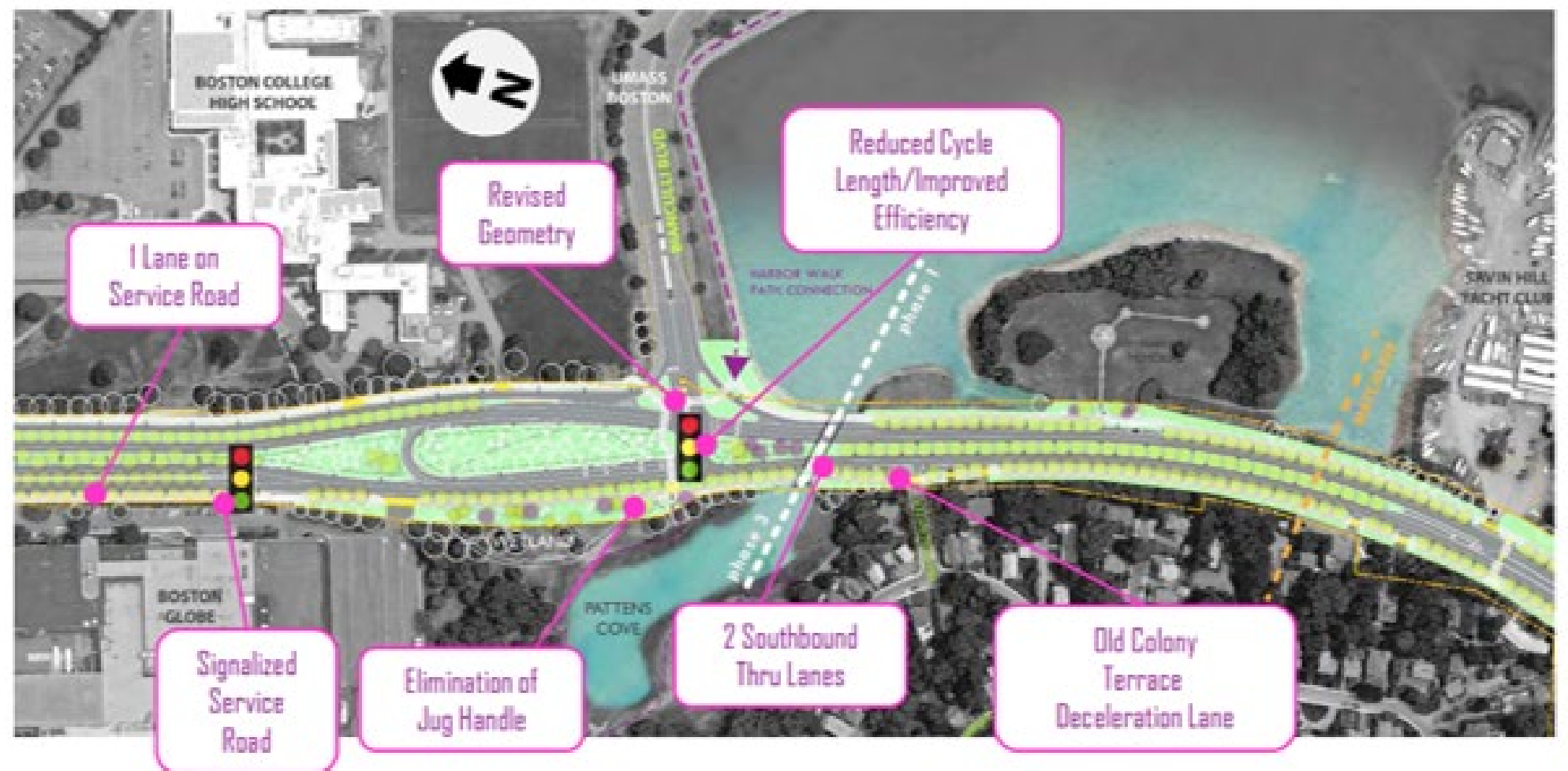
Bianculli 大道-马萨诸塞州自然保育及康乐部设计 (2017)

优势

- 整体车辆交通运作强劲
- 交叉路口所有路段都有行人和自行车连接
- 占地/不透水面积最小

劣势

- 早高峰时段南向掉头延误



来源：马萨诸塞州自然保育及康乐部

Bianculli 大道（备选方案 1）-常绿丁字路口

优势

- 整体车辆交通运作强劲

劣势

- 东西向行人过街机会有限（南段无法过街）
- 早高峰时段
南向掉头延误
- 从 Bianculli 大道进入 Old Colony 街需要变道穿插



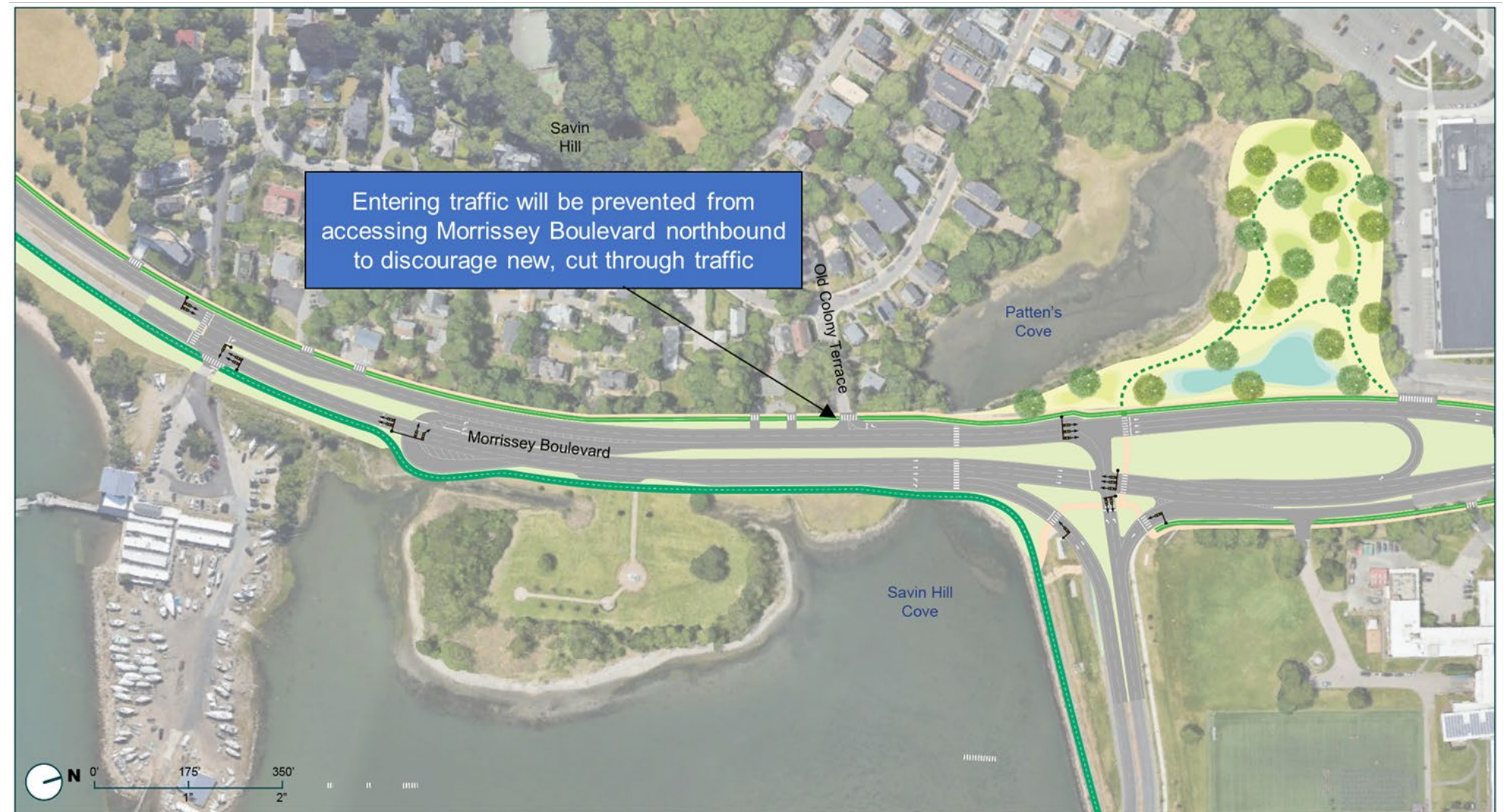
Bianculli 大道（备选方案 2）-中间掉头

优势

- 交叉路口所有路段都有行人和自行车连接
- 交叉路口的冲突点更少

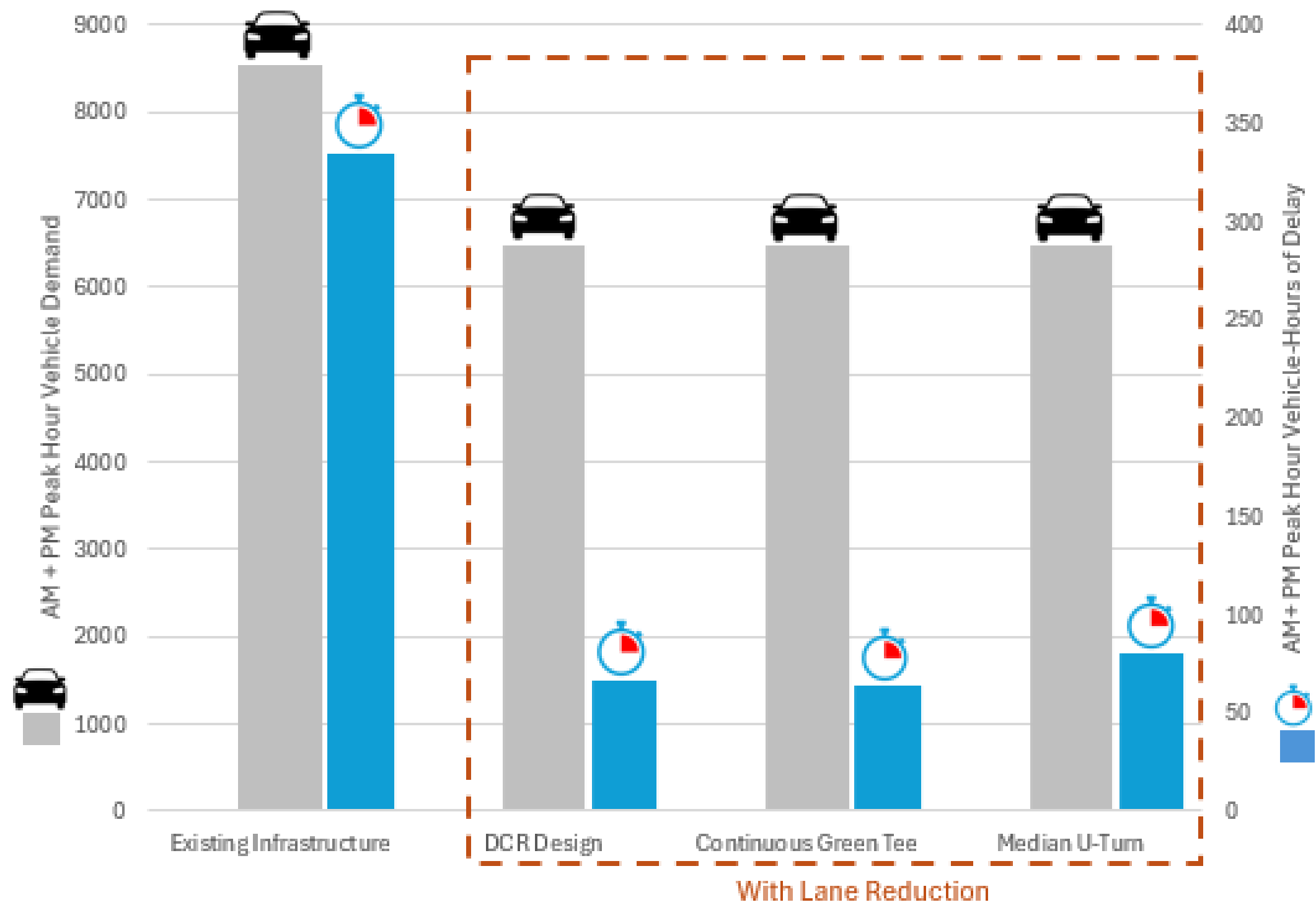
劣势

- 比其他备选方案的整体车辆延误更高
- 中间掉头在越南退伍军人纪念碑南面需占用更宽的路面面积



Bianculli 大道备选方案-初步分析

经过初步分析，虽然各备选方案具有可比性，**Bianculli 大道（备选方案2）-中间掉头**比其他备选方案更利多弊少



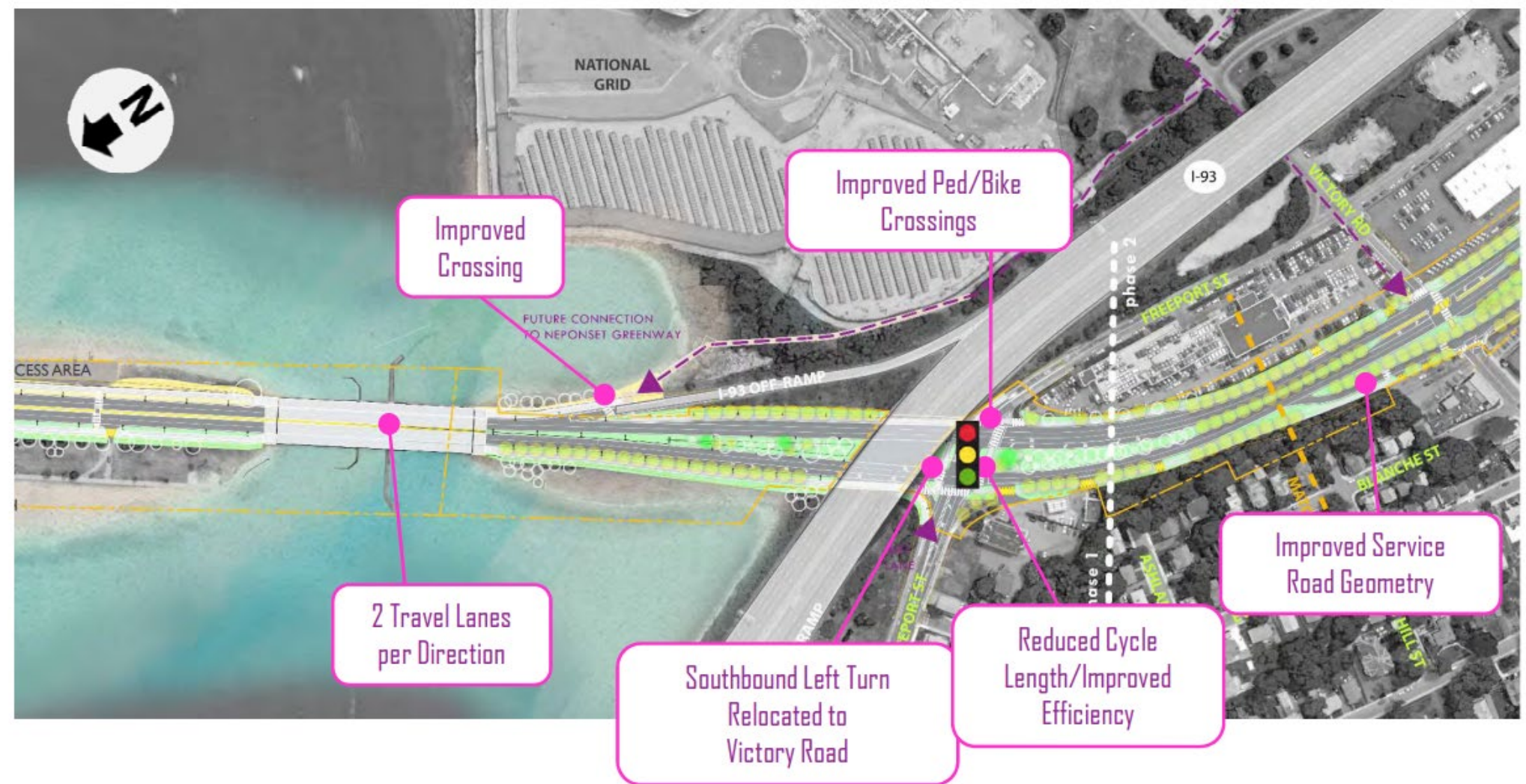
Freeport 街-马萨诸塞州自然保育及康乐部设计 (2017)

优势

- 与现有基础设施方案相比，减少了车辆延误
- 在 Freeport 街更少车辆冲突
- 与 Victory 路有新的东西向行人/自行车连接

劣势

- 晚高峰时段北向左转及西向进路延误



来源：马萨诸塞州自然保育及康乐部

Freeport 街（备选方案 1）-中间掉头

优势

- 与现有基础设施方案相比，减少了车辆延误
- 在 Freeport 街更少车辆冲突

劣势

- 比其他备选方案车辆延误更久
- 中间掉头的不透水地面更多
- 与 Victory 路无新的东西向行人/自行车连接



Freeport 街（备选方案 2）-象限型道路

优势

- 与现有基础设施方案相比，减少了车辆延误
- 在 Freeport 街更少车辆冲突
- 与 Victory 路有新的东西向行人/自行车连接

劣势

- 早高峰时段北向进路和早晚高峰时段东向及西向进路运行有挑战



Freeport 街和 Victory 路（备选方案 3） - Victory 路完全交叉路口

优势

- 与 Victory 路有新的东西向行人/自行车以及车辆连接
- 消除辅路减少不透水地面
- 在 Freeport 街更少车辆冲突

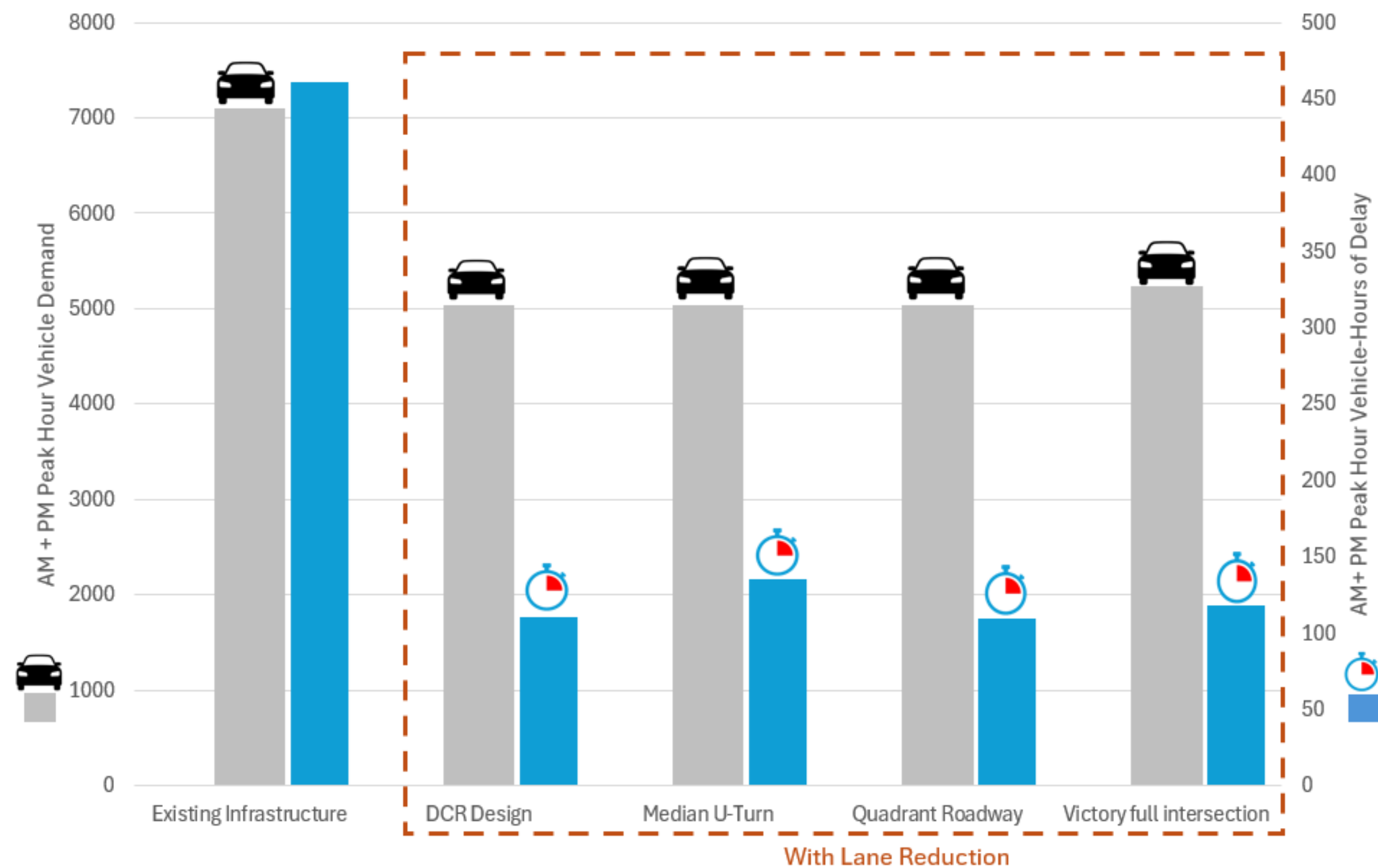
劣势

- 晚高峰时段东向 Freeport 街进路延误
- 晚高峰时段从 Freeport 南向至 Morrissey 运行有挑战



Freeport 街备选方案-初步分析

经过初步分析，**Freeport 街备选方案 2（象限型道路）** 下车辆运行较其他备选方案表现更佳



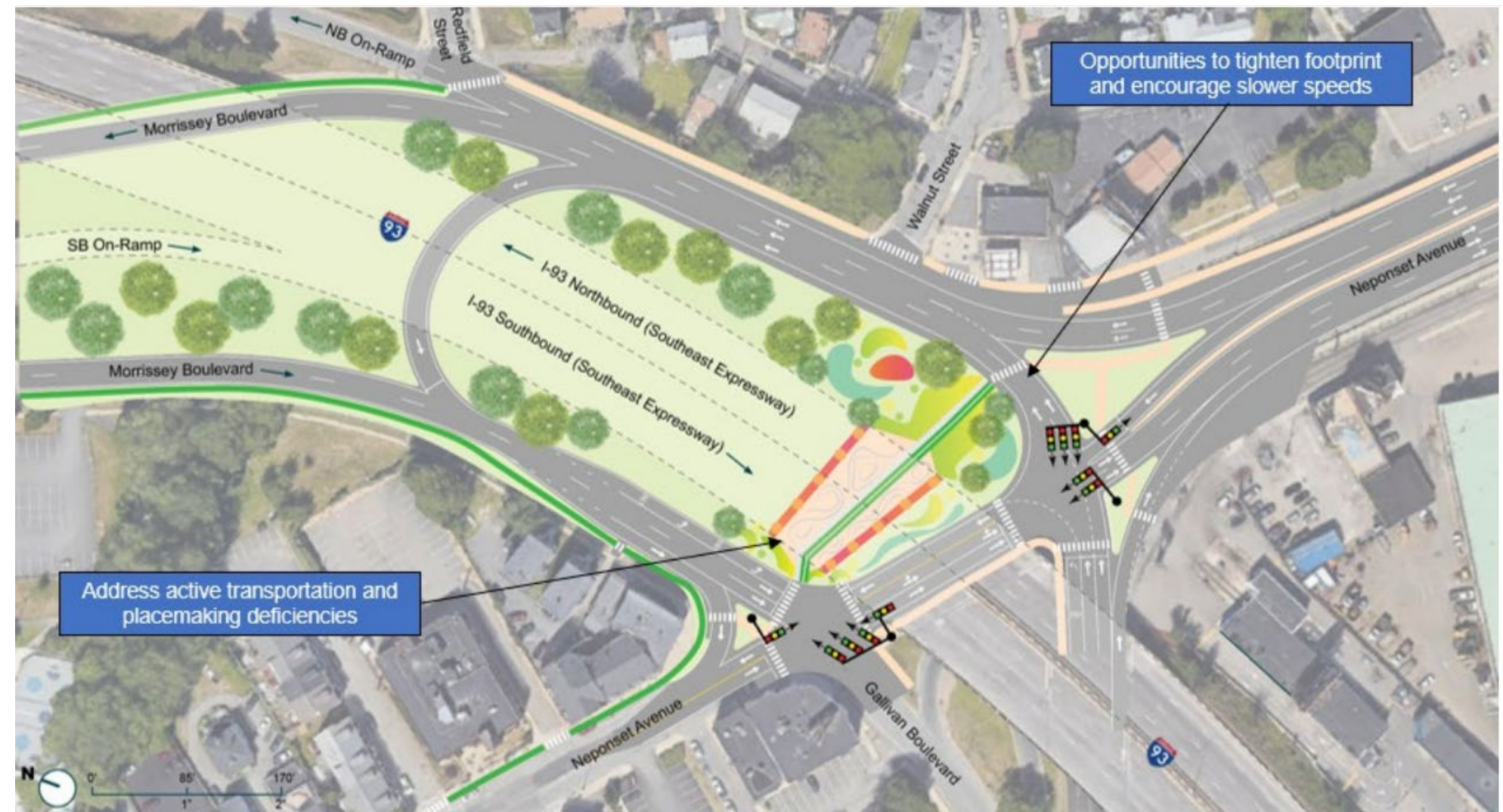
Neponset 环形路口备选方案

优势

- 减少需要变道穿插的车流量
- 提供额外的行人和自行车连接
- 提高 ADA 无障碍性

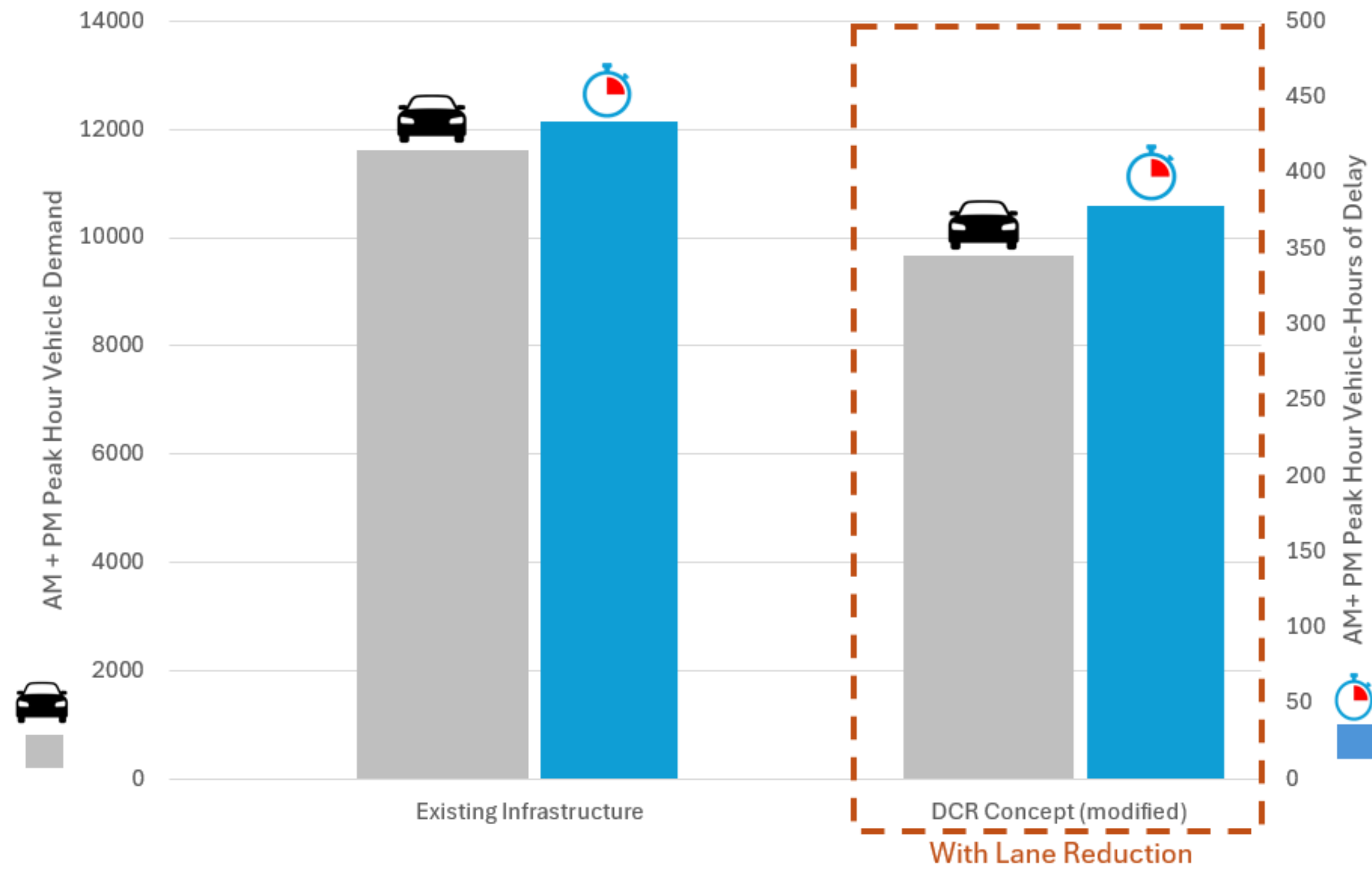
劣势

- I-93 上匝道拥堵依然存在



Neponset 环形路口备选方案-初步分析

经过初步分析，
Neponset 环形路口备选方案比现有基础设施方案表现更佳



关键点

- SYNCHRO 分析提供了对潜在运营限制或“致命缺陷”的洞见
- 初步分析揭示了每个备选方案的优劣势
- 将使用 VISSIM 评估车辆、自行车、行人和公交运动的互动，提供关于各备选方案表现情况的洞见

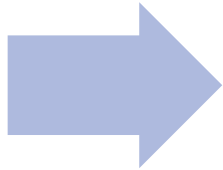
下一步

下一步

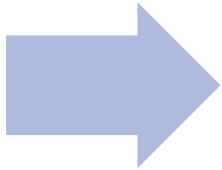
目前阶段



2023 秋/
2024 冬



2024 春/夏



2024 秋/冬

- 委员会会议
- 现状

- 备选方案开发
- 初步备选方案分析
- 委员会会议
- 额外城市外展活动

- 备选方案分析
- 环保考虑——噪声、污染、视觉屏障
- 更新短期改进和相关项目
- 最终报告
- 委员会会议



公众参与

委员会讨论

委员会讨论

关于备选方案开发和/或初步运输运营分析的一般性意见或问题？

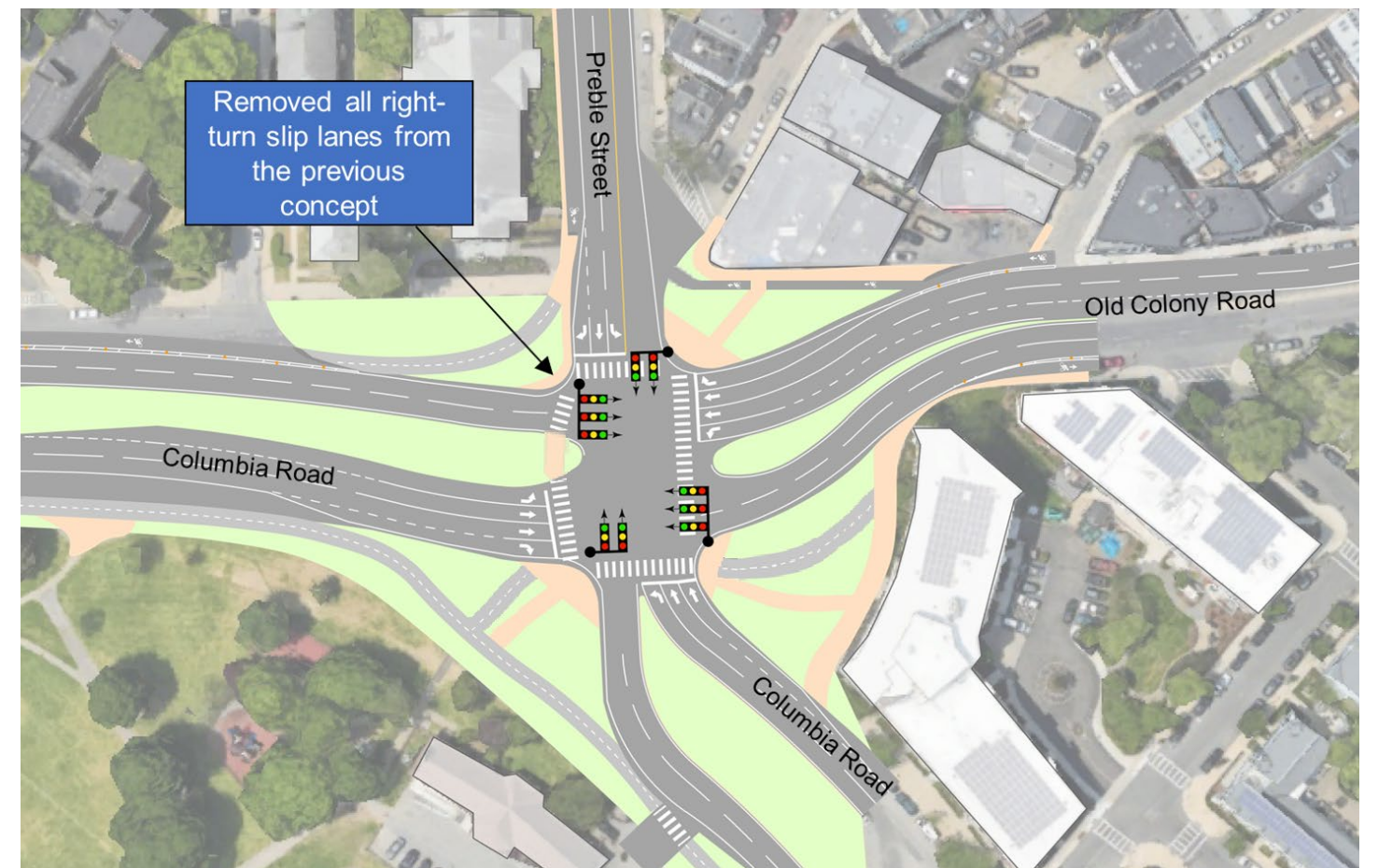
应采用哪些备选方案进行 **VISSIM** 分析？

委员会讨论- Preble 环形路口备选方案

Preble 环形路口（备选方案 1）-现代环岛



Preble 环形路口（备选方案 2）-信号灯控制



委员会讨论-第一街备选方案

第一街（备选方案 1）-辅路



第一街（备选方案 1）-信号灯控制



委员会讨论- Bianculli 大道备选方案

Bianculli 大道（备选方案 1）-常绿丁字路口



Bianculli 大道（备选方案 2）-中间掉头



委员会讨论- Freeport 街备选方案

Freeport 街（备选方案 1）-中间掉头



Freeport 街（备选方案 2）-象限型道路

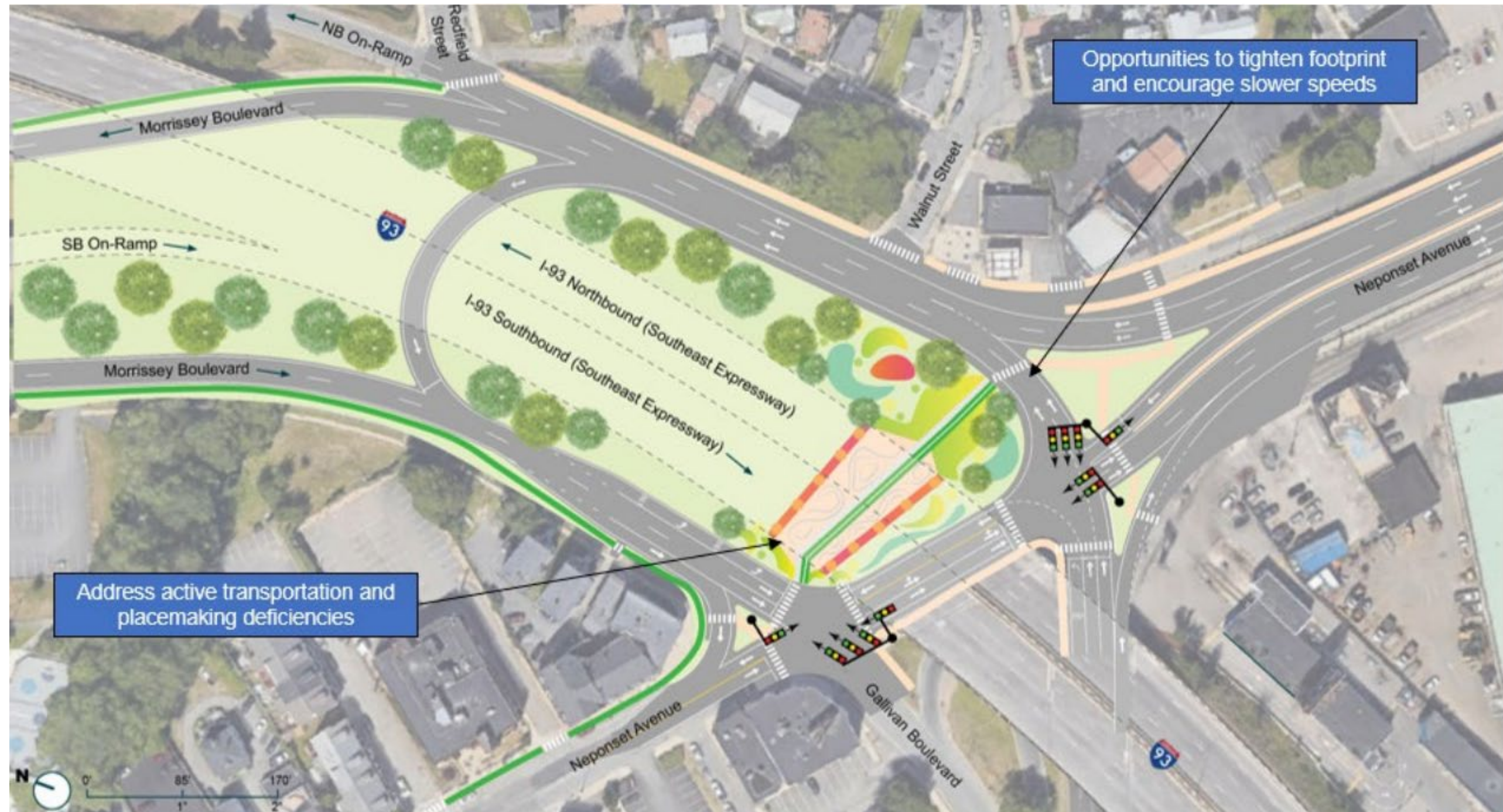


Freeport 街和 Victory 路（备选方案 3）- Victory 路完全交叉路口



委员会讨论- Neponset 环形路口备选方案

Neponset 环形路口备选方案



公众意见

分享您的问题和意见：混合式会议流程

- 现场和线上主持人将共同努力，确保两个空间的与会者都可以分享他们的问题和意见
- 主持人将在一个空间中一次收集一些意见，然后在整个公众意见征询时段内进行切换
- 如果多人提出相同的问题，主持人将告知观众提问人数并回答问题一次

请注意，所有问答和意见均受披露以供公共记录，因此请仅将这些功能用于与项目相关的事情

分享您的问题和意见：线上与会者



- 使用问答按钮 (Alt+H) 提交您的问题和意见
- “举手”以取消静音来提问 (Alt + Y 举手)
- 提问前请说出您的姓名
- 为保证他人参与，请一次分享 **1** 个问题或意见，限制为 **2** 分钟
- 若要通过电话提问，请按 *9，主持人将喊出您电话号码的最后几位数字，并在轮到您时取消静音

请注意，所有问答和意见均受披露以供公共记录，因此请仅将这些功能用于与项目相关的事情

分享您的问题和意见：现场与会者



- 使用提供的麦克风，请一次排好三 (3) 个，以便线上观众参与



- 提出问题或意见前请说出您的姓名



- 为保证他人参与，请一次分享 **1** 个问题或评论，限制为 **2** 分钟

请注意，所有问答和评论均受披露以供公共记录。



如何联系 我们

提交书面意见至：

收件人： Office of Transportation Planning
10 Park Plaza, Suite 4150
Boston, MA 02116

提交电邮意见至：

planning@dot.state.ma.us

有关项目信息，请访问研究网站：

<https://www.mass.gov/k-circle-morrissey-study> 或扫码：



研究网站二维
码

A scenic view of a waterfront promenade. In the foreground, a paved path with a white directional arrow leads towards the water. To the right of the path is a stone wall with a chain running along it. Beyond the wall is a body of water. In the background, there are several modern buildings, including a large one with a glass facade. The sky is clear and blue. The text "感谢您!" is overlaid in the center of the image.

感谢您！