



第6次莫里西大道委員會 會議

波士頓學院特許學校及Zoom線上會議
2024年9月25日



會議注意事項及流程

錄音錄影通知

- 本次線上公開會議將錄音錄影。麻薩諸塞州運輸廳可選擇保留及發佈影片、靜態影像、聲音和/或聊天記錄。
- 若仍參加本次線上公開會議，代表您同意參加進行錄音錄影之活動。
- 所有錄影錄音及聊天記錄皆視為公開記錄。
- 若不欲被錄音錄影，請關閉鏡頭、將麥克風靜音，且請勿於文字對話框中聊天。否則，您亦可選擇退出會議。

重要事項

- 進入會議後，您的麥克風和網路攝影機將自動停用。
- 會議於演講結束後將開放提問及回答。

我們歡迎並感謝所有問題及評論，但我們懇請切勿發表任何不尊重他人之評論

Zoom控制項目



- 使用下拉式選單可檢視麥克風及喇叭



- 可提出問題並分享評論



- 舉手發言



- 若您無法上網或遇到技術問題，請來電312-626-6799
參加會議，網路研討會ID：858 6067 6091



若於報告過程中遇到
會議技術問題，請來
電：1-888-799-9666

Zoom會自動產生隱藏式字幕



Unmute



Start Video



Q&A



Raise Hand



Interpretation

Leave

議程

- 召開會議
- 委員會委員介紹
- 研究報告
 - 審閱收到之反饋
 - 短期改良及相關作業最新進展
 - 走廊地帶佈局
 - 替代方案分析
- 委員會討論
- 大眾意見
- 下一步

委員會介紹

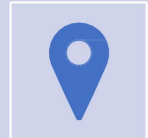


*請注意，自2024年7月1日起，波士頓規劃發展局之職責已移交至波士頓規劃部

委員會之目標



改善行人、用路人、自行車騎士及汽車駕駛之移動便利性



強化波士頓市多切斯特地區及該市莫里西大道沿線的氣候韌性



為莫里西大道之走廊地帶訂立全面規劃及設計概念替代方案



確立短期投資，以改善莫里西大道沿線之行人、公共交通使用者、自行車騎士及汽車駕駛之移動便利性

請注意：

莫里西大道委員會之職責為評估並為交通運輸及基礎設施之改善提出建議

研究團隊負責提出支援，其功能僅限於提供相關背景資訊以及開發並評估交通運輸韌性之改良措施

本次報告包含莫里西大道委員會範圍以外之內容

此類額外內容可提供走廊地帶之區域背景並促進更廣泛的大眾討論與意見

研究報告

審閱收到之反饋

收到反饋之總結

短期改良及
相關專案更新

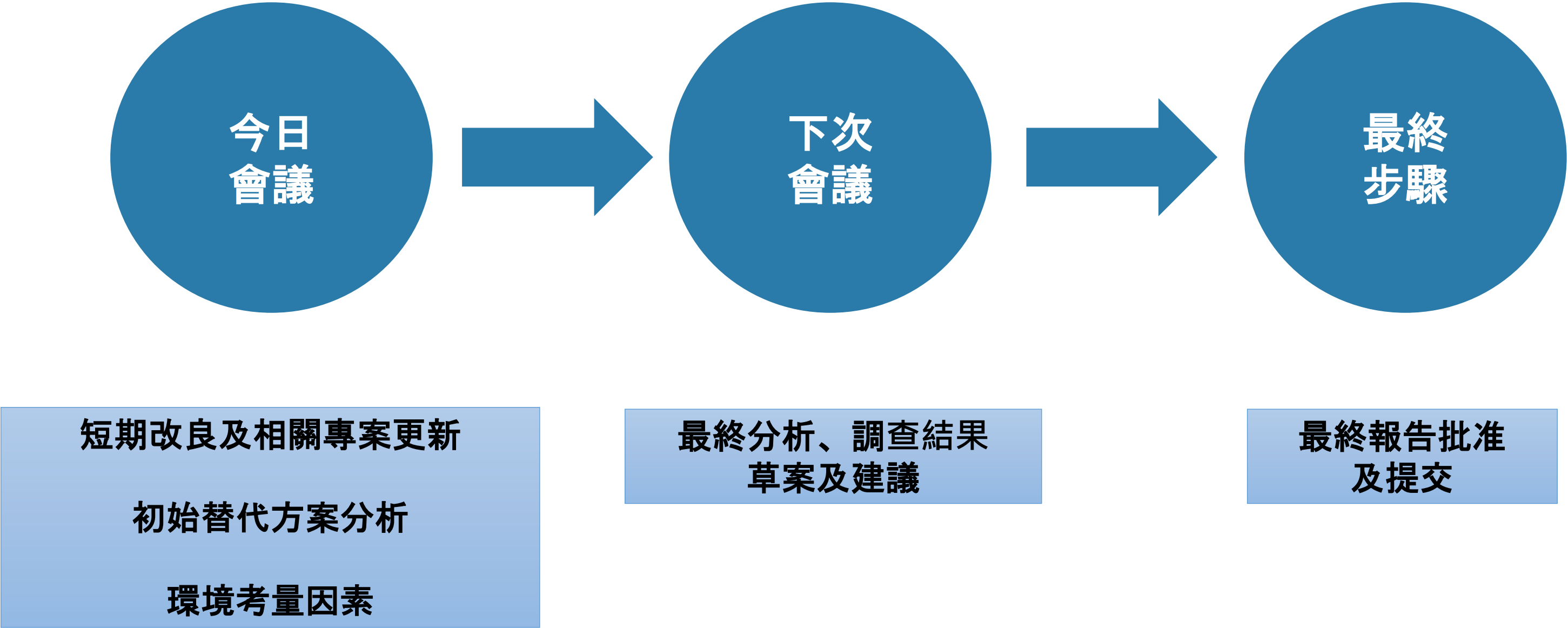
對於道路通行能力
降低之憂慮

改善主動交通
運輸/通行

環境因素－噪音、污染、
視覺障礙

於比安庫利大道
迴轉

近期議題



短期改良及相關作業 最新進展

波士頓市最新資訊

JFK/麻薩諸塞大學阿默斯特分校站區域交通運輸規劃

- 本專案為麻薩諸塞灣交通局JFK/麻薩諸塞大學阿默斯特分校站周遭環境之改善提出具體計畫與整體願景
- 訂立近期及長期計畫
- 與麻薩諸塞灣交通局協調車站之重新設計和哥倫比亞道路行動計畫
- 考量改善維爾農農山街



下一步

- 10月9日舉行實體開放日
- 10月16日召開線上公開會議
- 年底前確立計畫內容
- 更多詳細資訊請造訪專案網站



JFK/麻薩諸塞大學阿默斯特分校站區域交通運輸規劃
QR碼

州相關機構最新資訊 (1)

MassDOT最新資訊

- **K圓環/哥倫比亞路I-93交流道**
 - 現正進行調查並收集交通運輸資料
 - MassDOT公路部預計於2024/2025年冬季展示運作之缺陷及早期概念
- **畢德斯橋替換方案**
 - 專案仍處於初步概念設計階段

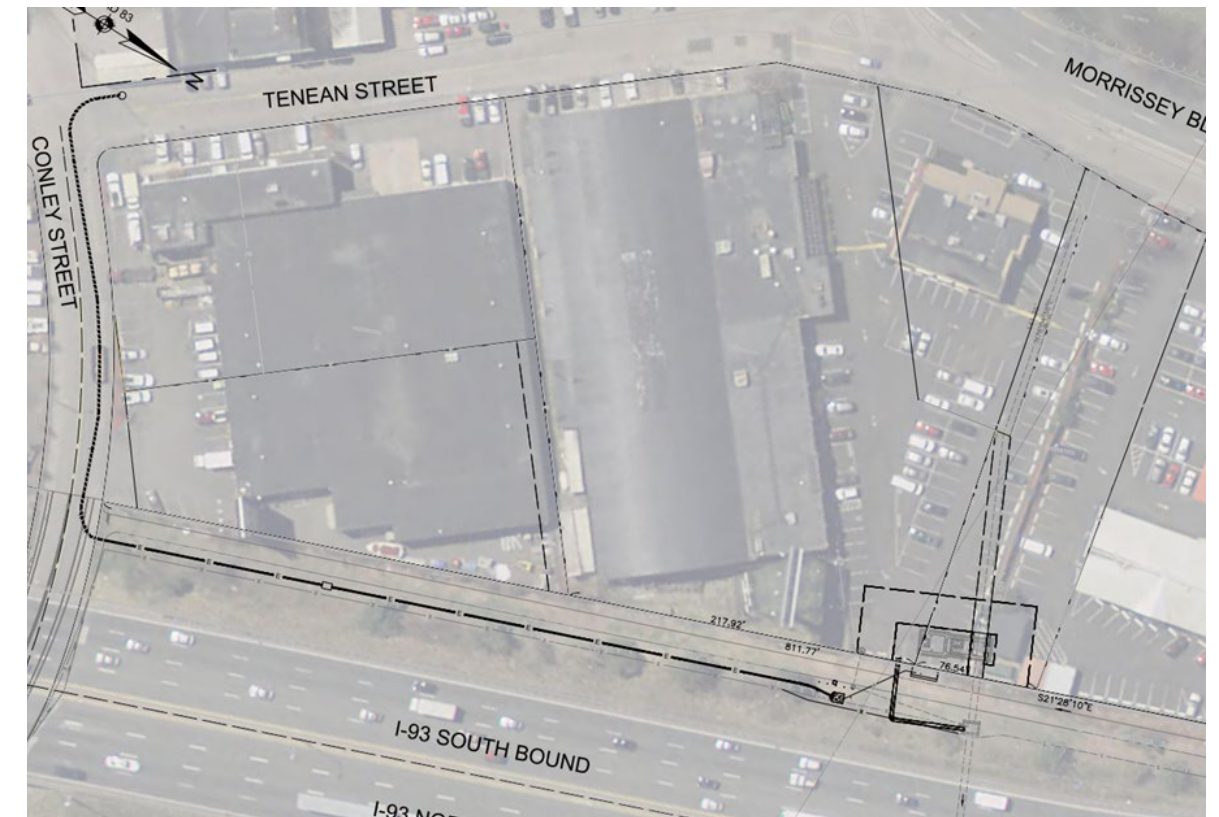
DCR最新資訊

- 舊殖民地大道至比安庫利大道段的莫里西大道輔助道路重新鋪設(已於2024年夏季完成)
- 前波士頓環球報至馬里布海灘段的人行道修復及輪椅坡道重建(2024年夏季至秋季)
- 舊殖民地大道/哥倫比亞路段的普雷布爾人行道改良工程(2024年秋季)
- 入侵物種控管：2024年8月，DCR清除了Pleasure Bay、Wollaston Beach和Neponset Greenway的入侵植物物種

州相關機構最新資訊 (2)

DCR最新資訊

- 於2024-2025年建造莫里西大道抽水站，以預防康利街和麥肯街至市集廣場段莫里西大道上發生的水災
- 現有的莫里西大道818號帶擋水閘門排水口於漲潮期間關閉，以預防沿海水患
- 需有緊急抽水措施，以防止漲潮時發生大雨，造成道路淹水
- 2024年，MassDOT將於康利街至自由港街段的Neponset Greenway建造抽水站設施
- 2025年，DCR將完成建造抽水站並投入運作



抽水站範圍

走廊地帶佈局

走廊地帶佈局概覽

- 走廊地帶沿線五個候選地點：
 - 尼波賽圓環- 改良DCR設計
 - 自由港街(2)
 - 改良DCR設計
 - 象限型道路
 - 比安庫利大道- DCR設計
 - 第一街(2)
 - 號誌控制
 - 輔助道路
 - 普雷布爾街- 號誌控制
- 同時評估沿海地帶之韌性方案
 - 擋水閘門、無擋水閘門或混合式選項
- 根據反饋訂立走廊地帶之佈局

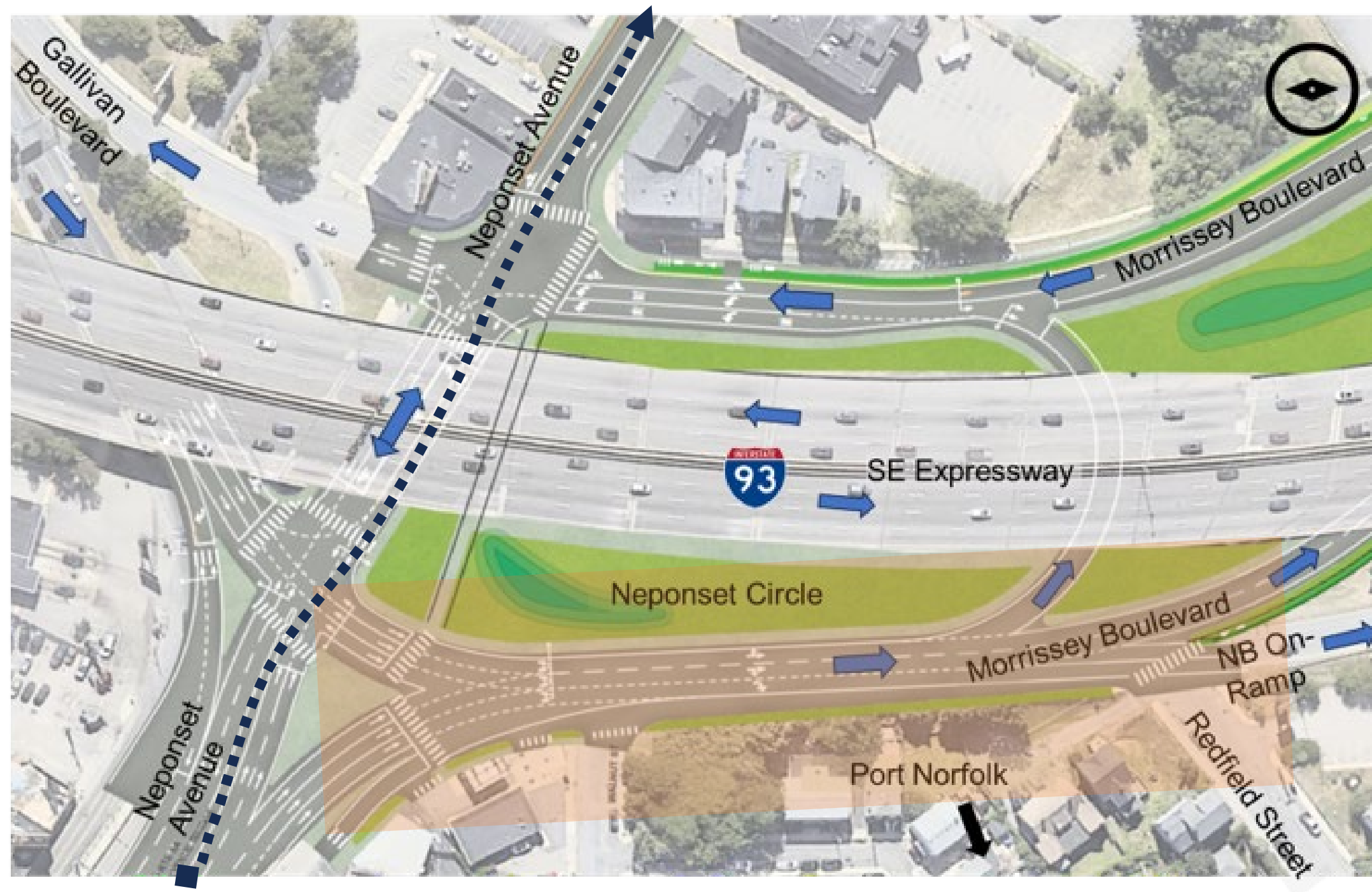
對於道路通行能力
降低之憂慮

於比安庫利大道
迴轉

環境
因素

改善主動交通
運輸/通行

尼波賽圓環



尼波賽圓環以北至勝利路



勝利路至自由港街(改良後DCR設計方案)



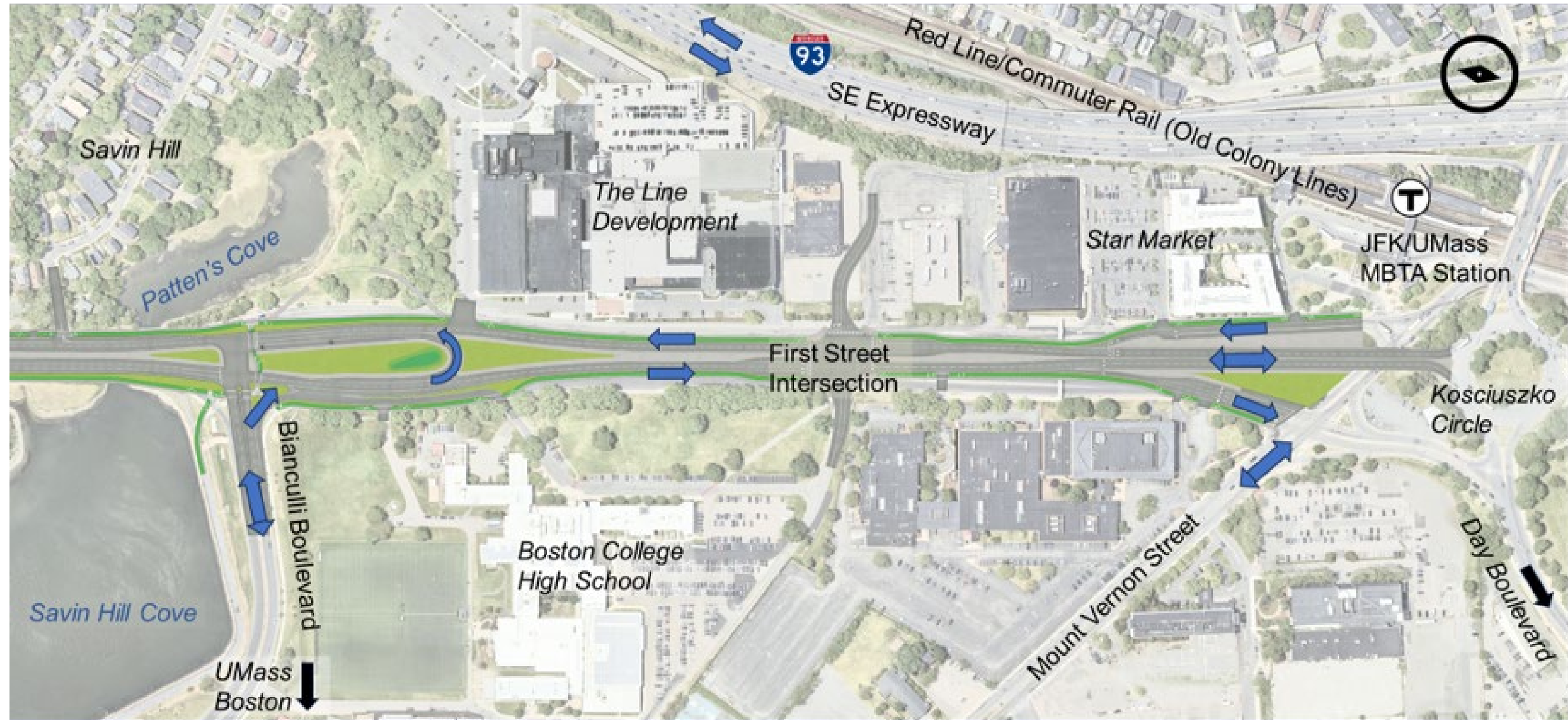
勝利路至自由港街(象限型道路)



自由港街以北至比安庫利大道以南



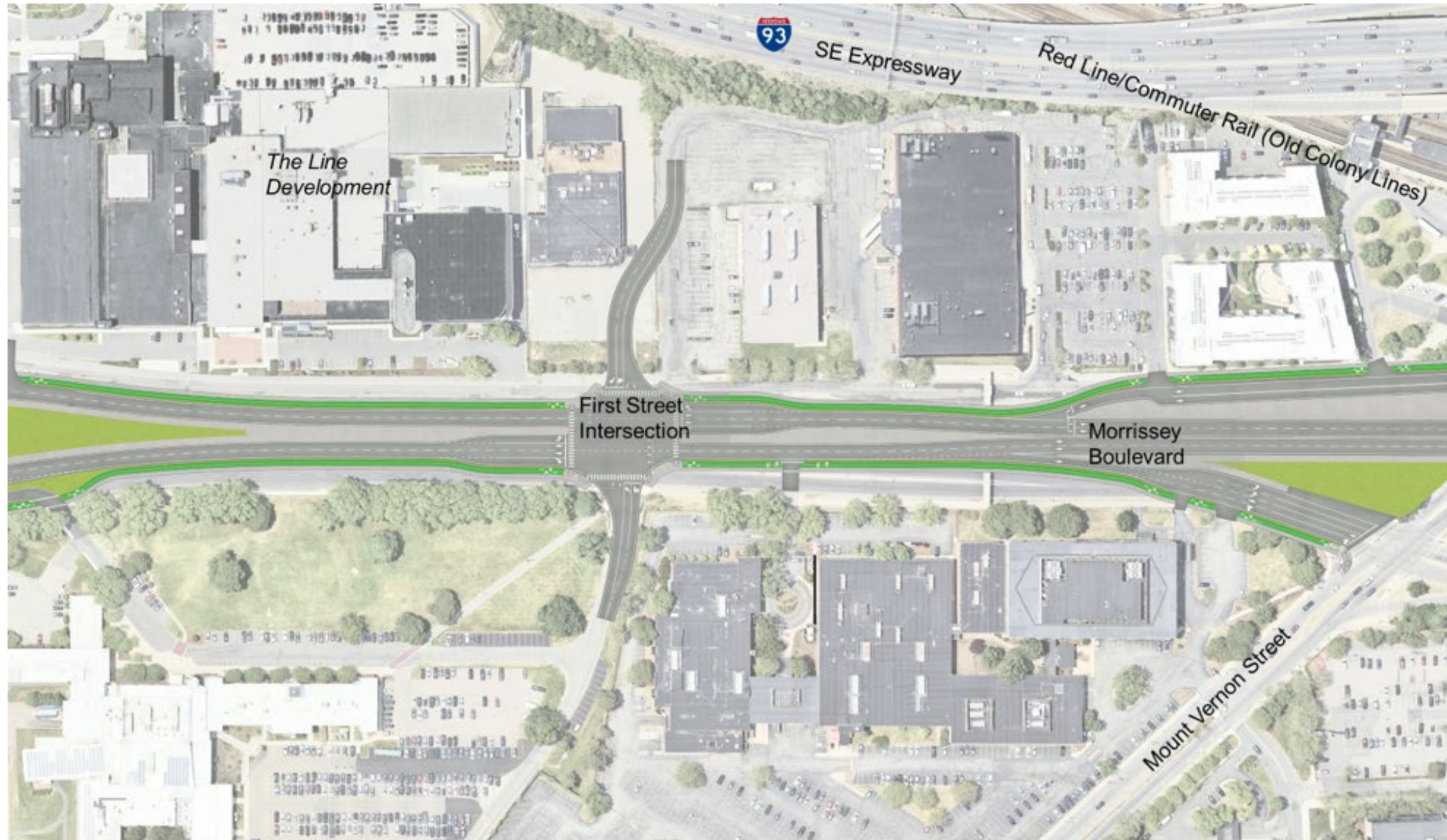
比安庫利大道科修斯科圓環以南



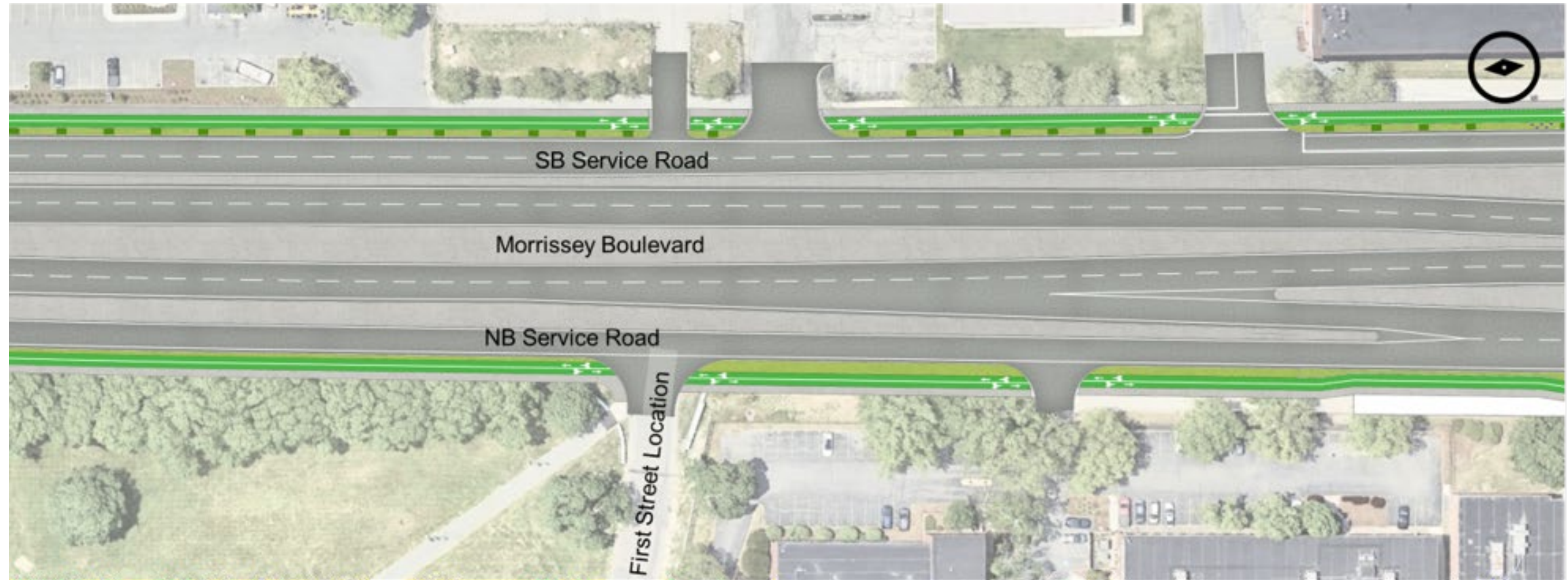
比安庫利大道- 詳細內容



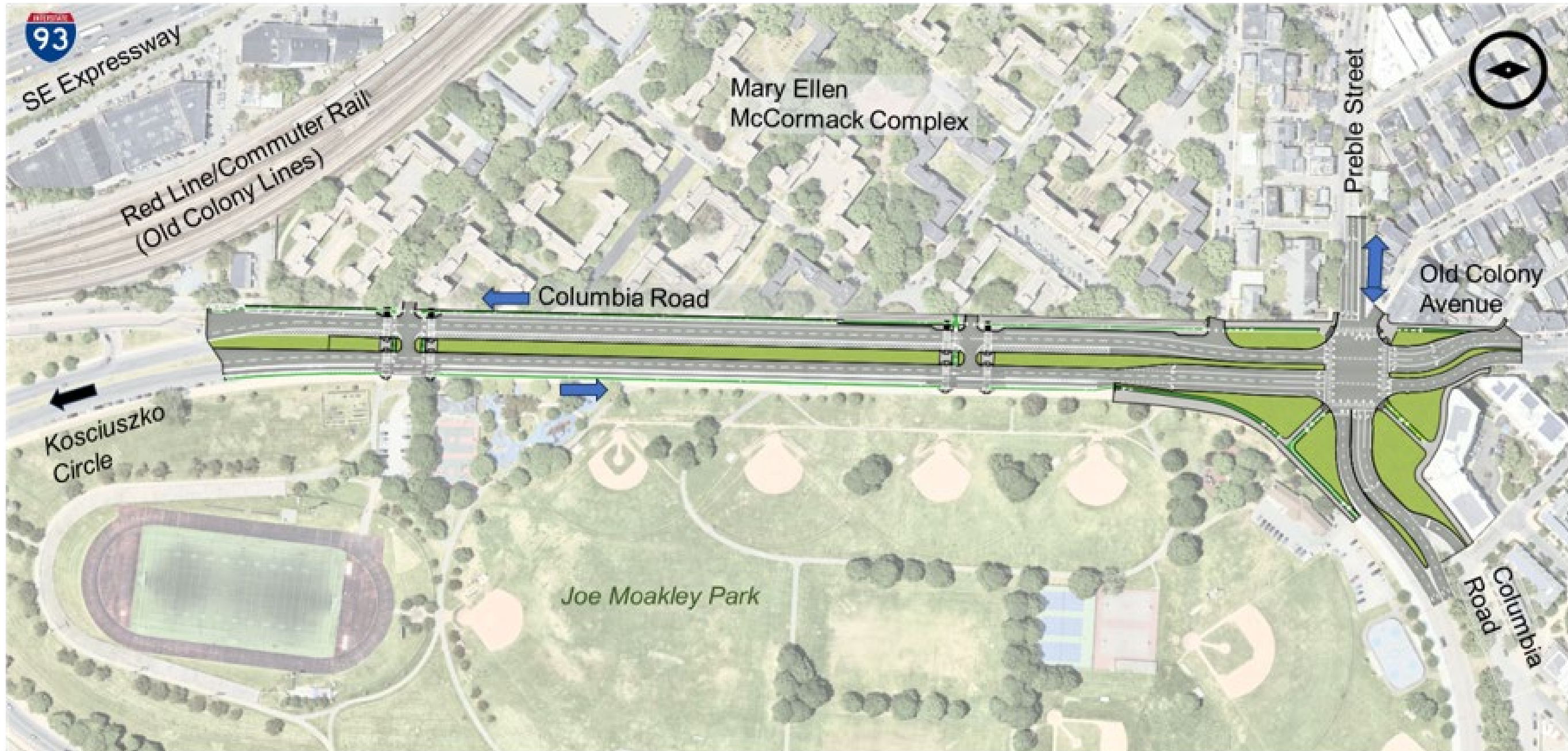
第一街- 號誌控制



第一街- 輔助道路



科修斯科以北至普雷布爾圓環



替代方案分析

評估標準審查

委員會之目標

- 改善移動
便利性
- 強化氣候
韌性
- 制定全面的計畫和設計概念
替代方案
- 確定短期
投資

評價標準



走廊地帶
移動便利性



韌性與生態



地方營造



施工性

註：基於分析之目的，迄今為止提出的所有交叉路口選項均納入初始替代方案分析中

評估標準之內容項目

針對各替代方案對於下列領域之潛在效益及影響進行評估：



走廊地帶移動便利性

- 延誤- 交叉路口服務水準
- 延誤- 車輛延誤總時數
- 阻塞等候
- 車輛通行
- 公共運輸通行
- 行人穿越舒適度
- 行人間距
- 自行車穿越壓力
- 潛在安全影響



韌性與生態

- 對環境資源之影響
- 不透水路面



地方營造

- 地方營造/開放空間
- 視覺效果
- 與計畫之相符度
- 對社區之影響
- 休閒機會
- 綠蔭



施工性

- 施工成本
- 施工性
- 養護考量因素
- 環境許可/複雜度



初始替代方案分析- 尼波賽圓環 (1)

走廊地帶移動 便利性標準	改良後 DCR設計
延誤- 交叉路口 服務水準	✓
延誤- 車輛延誤 總時數	✗
阻塞等候	✗
車輛通行	✓
公共運輸通行	—
行人穿越舒適度	✓
行人間距	✓
自行車穿越壓力	✓
潛在安全影響	✓

與現有基礎設施相比，尼波賽圓環替代方案(改良後DCR設計)可減少車輛的迂迴穿梭情況，提供額外的人行道及自行車道連接點，並提升可近用性及安全性

有益

✓

無影響

—

不利影響

✗

初始替代方案分析- 尼波賽圓環 (2)



韌性及生態標準	改良後DCR設計
對環境資源之影響	
不透水路面	

地方營造標準	改良後DCR設計
地方營造/開放空間	
視覺效果	
與計畫之相符度	
對社區之影響	
休閒機會	
綠蔭	

與現有基礎設施相比，尼波賽圓環替代方案(改良後DCR設計)可望產生環境效益、增加地方營造機會且具備正面視覺效果



初始替代方案分析- 尼波賽圓環 (3)



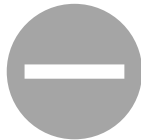
施工性標準	改良後DCR設計
施工成本	—
施工性	✓
養護考量因素	—
環境許可/複雜度	—

與現有基礎設施相比，尼波賽圓環替代方案(改良後DCR設計)可望具備較高的施工性，但需考量某些成本、養護和/或許可方面之因素

有益



無影響



不利影響





初始替代方案分析- 自由港街 (1)

走廊地帶移動 便利性標準	改良後 DCR設計	象限型 道路	勝利路 完整交叉路口
延誤- 交叉路口 服務水準	✓	✓	—
延誤- 車輛延誤 總時數	✓	✓	✓
阻塞等候	✓	✓	✓
車輛通行	✓	✓	✓
公共運輸通行	✓	✓	✓
行人穿越舒適度	—	—	—
行人間距	✓	✓	✓
自行車穿越壓力	✓	✓	✓
潛在安全影響	✓	✓	✓

與現有基礎設施相比，各替代方案預計於總體上皆具備交通運輸之改良優勢，並可於交叉路口長度、號誌和基礎設施方面提供相當之行人舒適度



初始替代方案分析- 自由港街



韌性及生態標準	改良後DCR設計	象限型道路	勝利路完整交叉路口
對環境資源之影響	—	—	—
不透水路面	✓	✓	✓

與現有基礎設施相比，各替代方案皆可望於不透水路面方面提供相當之潛在益處；據估計，勝利路完整交叉路口具有最高的地方營造效益

地方營造標準	改良後DCR設計	象限型道路	勝利路完整交叉路口
地方營造/開放空間	—	—	✓
視覺效果	—	—	✓
與計畫之相符度	✓	✓	✓
對社區之影響	×	×	×
休閒機會	×	×	×
綠蔭	✓	✓	✓
	✓	✓	✓



初始替代方案分析- 自由港街



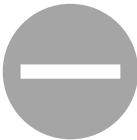
施工性標準	改良後DCR設計	象限型道路	勝利路完整交叉路口
施工成本	—	—	×
施工性	—	—	—
養護考量因素	—	—	—
環境許可/複雜度	—	—	—

與現有基礎設施相比，各替代方案預計皆有某些施工性、養護和/或許可之考慮因素

有益



無影響



不利影響



初始替代方案分析- 比安庫利大道



走廊地帶移動 便利性標準	DCR 設計	連續型 T字路	中段 迴轉
延誤- 交叉路口 服務水準	✓	✓	✓
延誤- 車輛延誤 總時數	✓	✓	✓
阻塞等候	✓	—	—
車輛通行	—	✗	✓
公共運輸通行	—	—	—
行人穿越舒適度	✓	✗	✓
行人間距	✓	✓	✓
自行車穿越壓力	✓	✗	✓
潛在安全影響	✓	—	✓

與現有基礎設施相比，
DCR設計和中段迴轉之方
案預計具備最高走廊地帶
移動便利性之益處



初始替代方案分析- 比安庫利大道 (2)



韌性及生態標準	DCR設計	連續型T字路	中段迴轉
對環境資源之影響	✓	—	✗
不透水路面	✓	—	—

與現有基礎設施相比，DCR設計可望具備最高的韌性效益和地方營造機會

地方營造標準	DCR設計	連續型T字路	中段迴轉
地方營造/開放空間	✓	✓	✓
視覺效果	✓	✓	✓
與計畫之相符度	✓	—	—
對社區之影響	—	✗	✓
休閒機會	✓	✓	✓
綠蔭	✓	✓	✓



初始替代方案分析- 比安庫利大道 (3)



施工性標準	DCR設計	連續型T字路	中段迴轉
施工成本	—	—	—
施工性	✓	✓	✓
養護考量因素	✓	✓	✓
環境許可/複雜度	✓	✓	—

與現有基礎設施相比，DCR設計及連續型T字路替代方案預計具備較高的施工性、較低程度的預期養護問題以及較少的預期許可問題



初始替代方案分析- 第一街 (1)



走廊地帶移動 便利性標準	輔助 道路	號誌 控制
延誤- 交叉路口 服務水準	✓	✗
延誤- 車輛延誤 總時數	✓	✗
阻塞等候	✓	✗
車輛通行	—	✓
公共運輸通行	—	—
行人穿越舒適度	✓	—
行人間距	✓	✓
自行車穿越壓力	✓	✓
潛在安全影響	✓	✓

與現有基礎設施相比，輔助道路替代方案可望具有最高的走廊地帶移動便利性優勢



初始替代方案分析- 第一街 (2)



韌性及生態標準	輔助道路	號誌控制
對環境資源之影響	—	—
不透水路面	✓	✓

與現有基礎設施相比，各替代方案皆可望具備一定程度之韌性優勢；據估計，號誌控制替代方案擁有最高的地方營造機會

地方營造標準	輔助道路	號誌控制
地方營造/開放空間	✓	✓
視覺效果	✓	✓
與計畫之相符度	✓	✓
對社區之影響	✓	✓
休閒機會	—	✓
綠蔭	—	✓



初始替代方案分析- 第一街 (3)



施工性標準	輔助道路	號誌控制
施工成本		
施工性		
養護考量因素		
環境許可/複雜度		

與現有基礎設施相比，各替代方案預計皆有一定程度之施工性、養護性和/或許可之考慮因素



初始替代方案分析- 普雷布爾圓環 (1)



走廊地帶移動 便利性標準	現代 圓環	號誌 控制
延誤- 交叉路口 服務水準	✗	✓
延誤- 車輛延誤 總時數	✗	✓
阻塞等候	✗	✓
車輛通行	—	—
公共運輸通行	—	—
行人穿越舒適度	—	—
行人間距	✓	✓
自行車穿越壓力	✓	✓
潛在安全影響	✓	—

與現有基礎設施相比，號誌控制可望有較少的延遲及阻塞等候

有益

✓

無影響

—

不利影響

✗

初始替代方案分析- 普雷布爾圓環 (2)



韌性及生態標準	現代圓環	號誌控制
對環境資源之影響	✓	✓
不透水路面	✓	✗

與現有基礎設施相比，現代圓環預計具有較少的不透水路面，並可增加地方營造機會

地方營造標準	現代圓環	號誌控制
地方營造/開放空間	✓	✓
視覺效果	✓	✗
與計畫之相符度	—	—
對社區之影響	—	✗
休閒機會	—	—
綠蔭	✓	✗



初始替代方案分析- 普雷布爾圓環 (3)



施工性標準	現代圓環	號誌控制
施工成本	—	—
施工性	✓	✗
養護考量因素	✗	—
環境許可/複雜度	—	—

與現有基礎設施相比，現代圓環可望具有較少的施工性問題

有益

✓

無影響

—

不利影響

✗



初始替代方案分析- 韌性選項 (1)

走廊地帶移動 便利性標準	擋水 閘門	無擋水 閘門	混合式
延誤- 交叉路口 服務水準	—	—	—
延誤- 車輛延誤 總時數	—	—	—
阻塞等候	—	—	—
車輛通行	—	—	—
公共運輸通行	—	—	—
行人穿越舒適度	—	—	—
行人間距	—	—	—
自行車穿越壓力	—	—	—
潛在安全影響	—	—	—

與現有基礎設施相比，各替代方案皆有某些走廊地帶移動便利性方面的問題



初始替代方案分析- 韌性選項 (2)



韌性及生態標準	擋水閘門	無擋水閘門	混合式
對環境資源之影響	✗	✓	—
不透水路面	✓	✓	✓

與現有基礎設施相比，無擋水閘門預計具備最大的韌性優勢；據估計，擋水閘門替代方案具有最高的地方營造機會

地方營造標準	擋水閘門	無擋水閘門	混合式
地方營造/開放空間	✓	✓	✓
視覺效果	—	✗	✗
與計畫之相符度	✓	✓	✓
對社區之影響	✓	✓	✓
休閒機會	—	✗	✗
綠蔭	✓	✓	✓



初始替代方案分析- 韌性選項 (3)



施工性標準	擋水閘門	無擋水閘門	混合式
施工成本	✓	✓	—
施工性	—	✓	✓
養護考量因素	—	✓	—
環境許可/複雜度	—	✓	—

與現有基礎設施相比，無擋水閘門替代方案可望有較少的施工性問題

有益

✓

無影響

—

不利影響

✗

替代方案分析：下一步

- 首先使用**SYNCHRO**測試各交叉路口的替代方案，以確認運作的限制或「重大缺陷」
- 已確定走廊地帶之佈局並進行初步分析
- 使用**VISSIM**，根據**SYNCHRO**的測試結果對走廊地帶各分區進行模型建立
 - 包括車輛、自行車、行人和公共交通

根據反饋完成分析並於需要時進行修改，據以提出調查結果和建議草案

交通運輸模擬流程

首先評估替代方案影響車輛行駛並確認相關問題(或「重大缺陷」)

然後將自行車騎士、行人及公共交通使用者納入，並找出「重大缺陷」

提出具有限或無「重大缺陷」的替代方案以供進一步分析

比安庫利大道不建項目模型規劃之範例



比安庫利大道建設模型規劃之範例



委員會討論

關於初始替代方案分析的一般意見或問題

大眾意見

分享您的問題及意見：混合會議流程

- 現場及線上主持人將共同確保線上及線下與會者都可提出他們的問題及評論
- 主持人將各自於線上線下一次性蒐集數項意見，然後在大眾意見徵詢期間進行切換
- 若有多人提問同一問題，主持人會告知觀眾有多少人提問，並統一回答該問題一次

請注意，所有問答及意見均將予以公開記錄，因此這些功能僅可用於專案相關事務

分享您的問題及意見：現場與會者



- 請使用會議方提供支麥克風，一次以三(3)人為單位，以保障線上與會者之參與



- 提出問題或意見前請告知您的姓名



- 一次提出**1**則問題或意見，時間限制為**2**分鐘，以保障其他人之參與

請注意，所有問答及意見均將予以公開記錄

分享您的問題及意見：線上與會者



- 使用「問答」(Q&A)鍵提出您的問題及意見



- 於口頭提問時使用「舉手」以解除靜音



- 提出問題前請告知您的姓名



- 一次提出**1**則問題或意見，時間限制為**2**分鐘，以保障其他人之參與

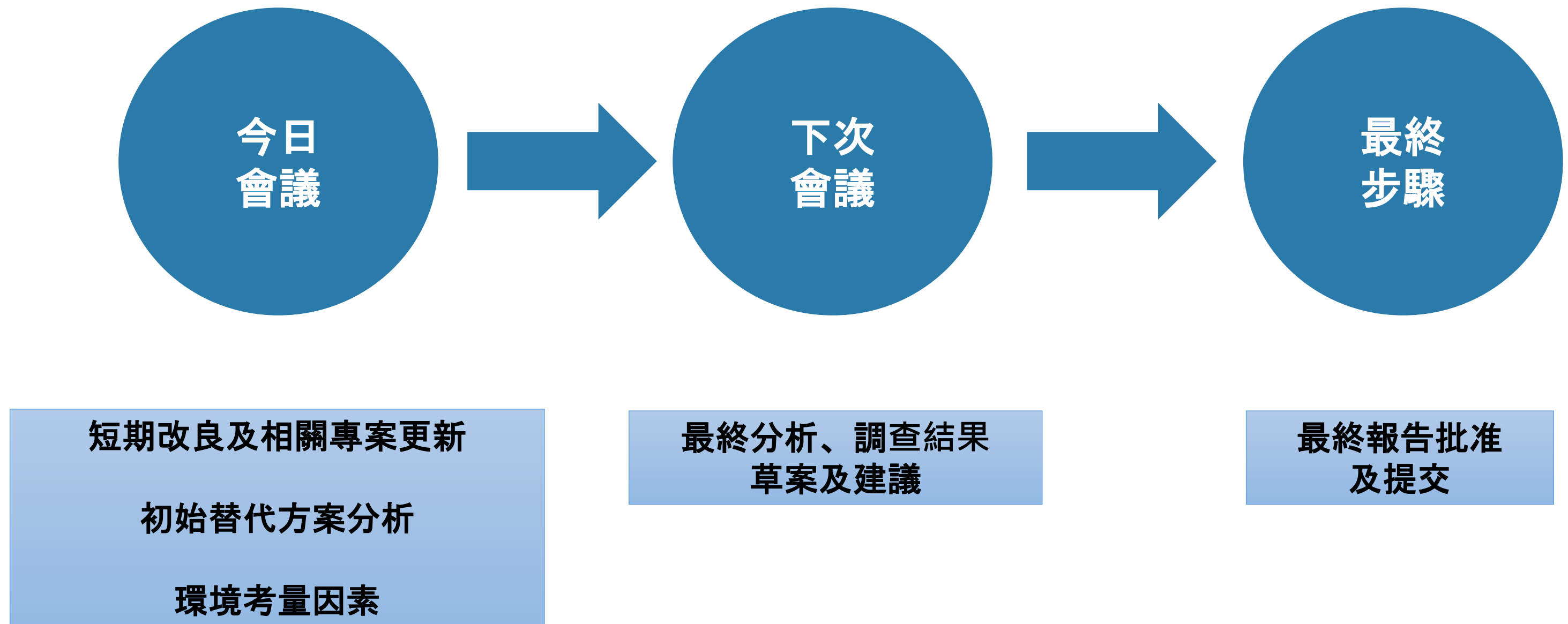


- 若使用電話提問，請撥打*9，主持人會說出您電話號碼的最後一位數字，並在輪到您發言時解除靜音

請注意，所有問答及意見均將予以公開記錄，因此這些功能僅可用於專案相關事務

下一步

下一步





聯絡 方式

提出書面意見：

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

提出電子郵件意見：

planning@dot.state.ma.us

專案詳細資訊之研究網站網址：

<https://www.mass.gov/k-circle-morrissey-study> 或掃描QR
碼：



研究網站QR碼

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 "謝謝!" is overlaid in the center of the image.

謝謝！