

# 改善特丽蒙特街(TREMONT ST)的安全 (从 Melnea Cass 大道到 Herald 街之间)

2018年11月28日, 星期三

United South End Settlements Harriet Tubman House  
(联合南端哈丽特·塔布曼安置所)



波士顿交通局  
局长 Gina N. Fiandaca

# 议程

---

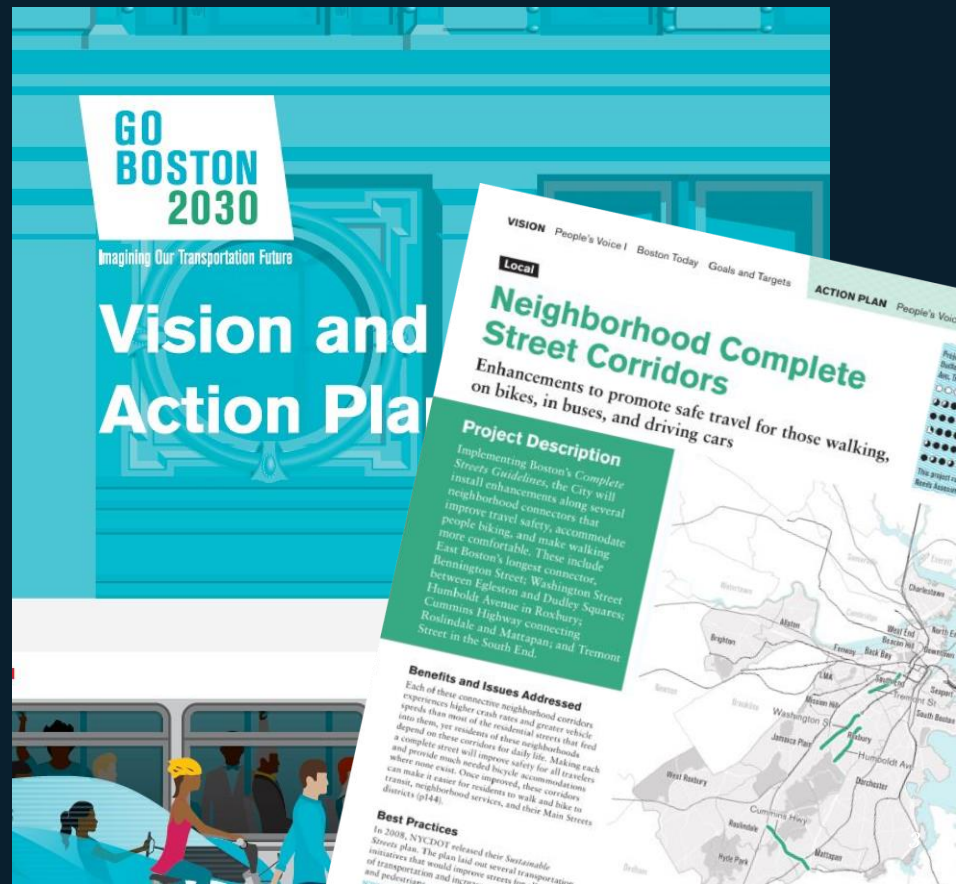
## 简报:

- 确认经住户和商家明确的项目范围和目标
- 分享可能的设计变更
- 审查日后的程序

开放参观: 社区查看各项概念, 提供反馈

# GO BOSTON 2030 (波士顿加油2030)

- “波士顿加油 2030” 展望促成在全体住户都享有更好、更公正出行选择的一个区域里的城市
- 58个项目和政策
- 特丽蒙特街被指名为“社区完整的街道走廊”

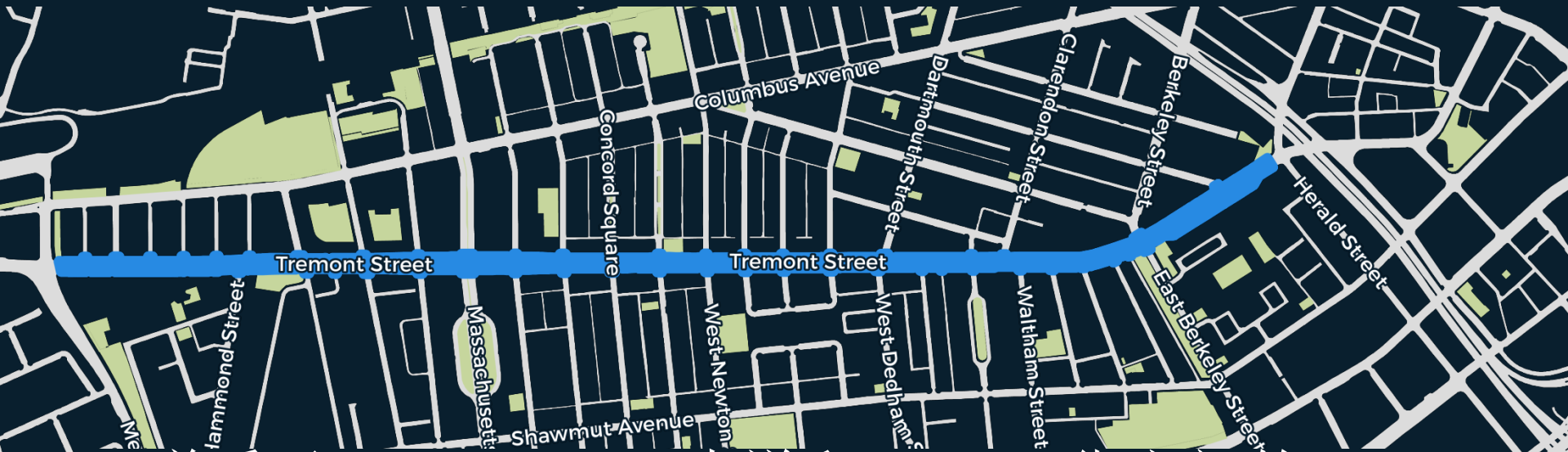


# 愿景的源起

- 在2030年前消除所有致命和严重伤害的承诺
- 为最弱势者完成的设计会造福每个人



# 项目范围



- 着重于 Melnea Cass 大道和 Herald 街之间的特丽蒙特街 (Tremont Street)
- 理解沿着较宽的走廊 (例如 Warren、Shawmut) 的种种影响和可能性

# 项目范围

---

我们建议的改变如下：

- 车道的分布
- 信号灯的时间和分段
- 公交车站的迁移
- 路边的使用和规定
- 人行横道的改善

*因为这不是完全重建的项目，我们不能做更多的重大改变。*

# 项目目标：社区意见

- ▶ 2018年4月公众会议
  - ▶ 上百的书面评语
- ▶ 4月-6月的在线调查
  - ▶ 78份回应，58%来自走廊的邮编

停车位/路边的使用  
信号灯 **单车道**  
**安全的人行横道**  
慢慢开车的驾驶  
交叉路口能见度  
方便行人

# 商户调查问卷

---

- 在6月18日的那周把通知送给每家商户
- 6月25日由专人分派调查问卷
  - 把有关调查的信息送给任何不能填写调查问卷的商户
  - 整个夏季提供在线调查问卷
- 9月6日专人跟进



# 商户调查问卷

---

- 多数回应者对现今的送货作业感到满意
  - 餐厅、小型蔬果超市、便利商店的送货最频繁，时间最长
  - 其他商户的送货较少但较快
  - 送货时间和星期几不定
- 对很多商户而言，员工停车是个关键问题
- 有些商户希望停车时间的限制能更长或更短

# 概念设计

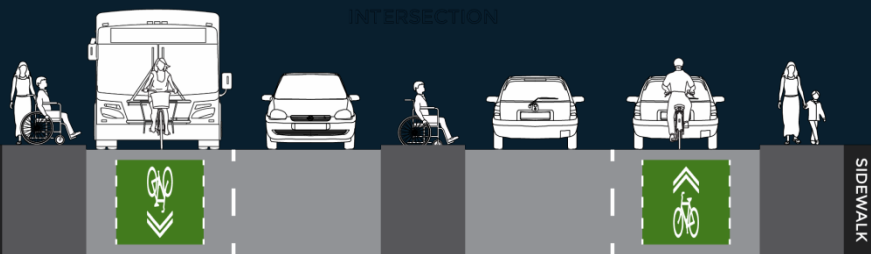


# 概念3



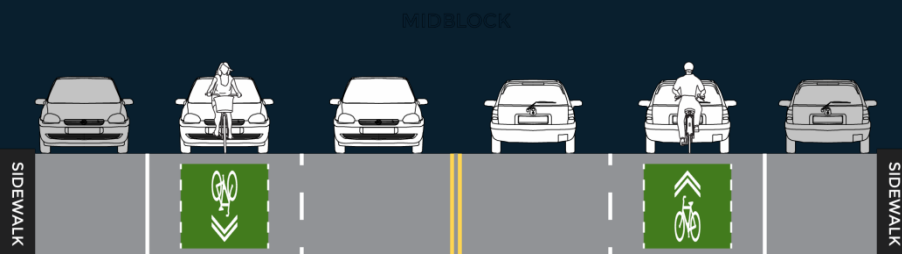
# 概念3: 典型的设计

## 没有交通信号灯的人行横道



- ▶ 建造安全岛以取代“颜料和标杆”的临时设计
- ▶ 人们一次穿越两条车道，而不是四条

## 街区中段



- ▶ 维持四条一般通车车道
- ▶ 没有专用的单车道

# 沿着特丽蒙特街凸起的人行横道

- ▶ 跨越多条小街，而非跨越特丽蒙特街
- ▶ 所有交叉路口不设交通信号灯
  - 取决于施工的可行性



马省剑桥

# 人行横道的安全岛

- ▶ 建议用于没有交通信号灯的所有人行横道
- ▶ 缩短横跨的距离



纽约市交通局

# 有信号灯的交叉路口

- ▶ 跨越小街的行人绿灯将会“休息”
  - ▶ 提供更多时间横跨小街，尤其是Davenport/Hammond、Clarendon、和 Berkeley/E Berkeley



# 有信号灯的交叉路口

等候行人绿灯的时间较少

- ▶ 改成和在Clarendon及Berkeley/East Berkeley路口的行人先走同步
- ▶ 在 Dartmouth, 行人先走





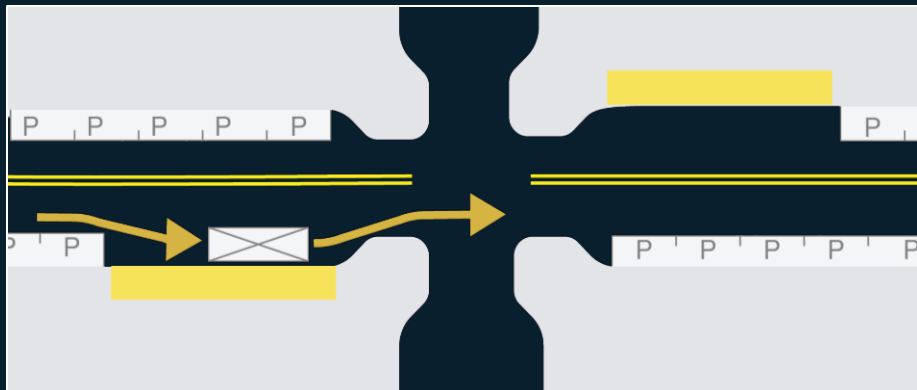
# 巴士站的改变

特丽蒙特街上的很多公交车站太短

- ▶ 人们很难上下车
- ▶ 司机很难回到车道里

第3选项加长公交车站到MBTA  
(湾区交通局) 的最小指标

- ▶ 影响29个停车位 (走廊上有316个停车位)

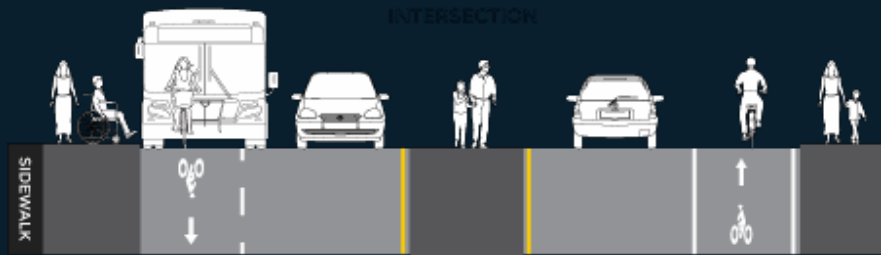


# 概念2

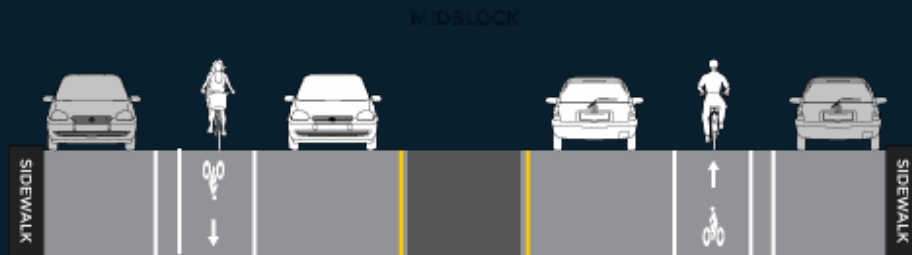


# 概念2: 典型的设计

## 没有交通信号灯的人行横道



## 街区中段



- ▶ 用建造的安全岛取代“颜料和标杆”临时设计
- ▶ 人们一次横跨一条通车车道 + 一条单车道

- ▶ 每个方向有一条通车车道
- ▶ 每个方向有一条缓冲的单车道
- ▶ 和地齐平、连续的中隔带

# 沿着特丽蒙特街凸起的人行横道

- ▶ 跨越多条小街，而非跨越特丽蒙特街
- ▶ 所有交叉路口不设交通信号灯
  - 取决于施工的可行性



马省剑桥

# 人行横道安全岛

- ▶ 建议用于所有没有交通信号灯的人行横道
- ▶ 缩短横跨距离



纽约市交通局

# 有信号灯的交叉路口

- ▶ 跨越小街的行人绿灯  
将会“休息”
  - ▶ 提供更多时间横跨小街，尤其是在Davenport/Hammond、West Newton、Clarendon、和Berkeley/E Berkeley



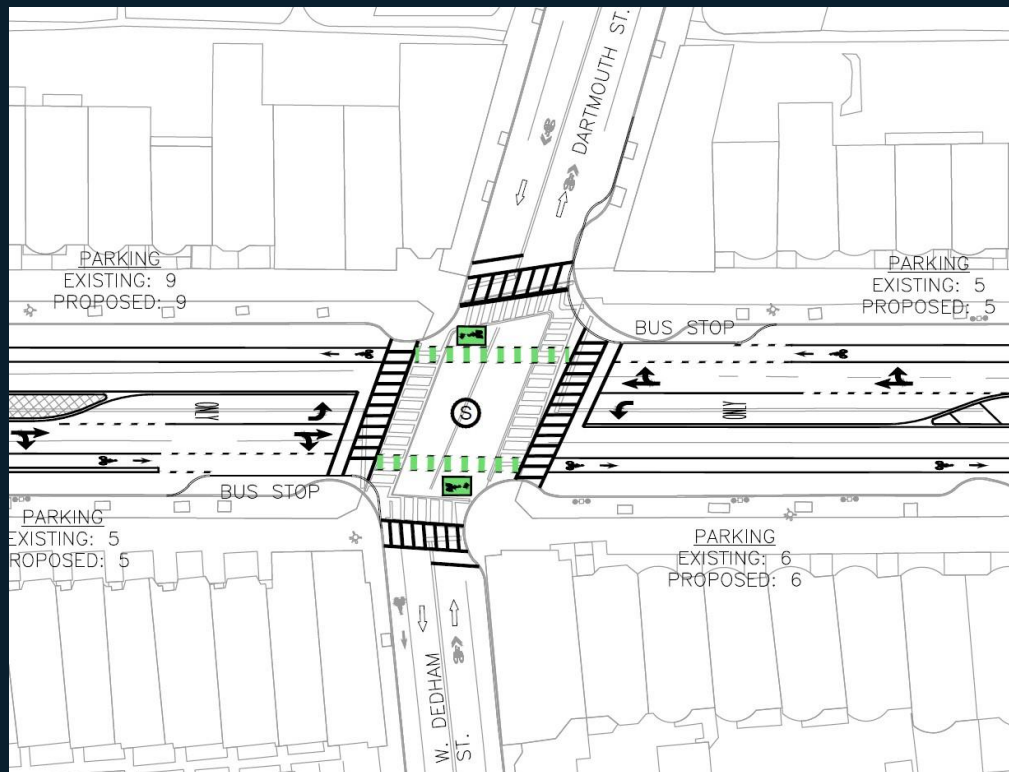
# 有信号灯的交叉路口

- ▶ 等候“行走”信号灯的时间较少
  - ▶ 改成和在Clarendon及Berkeley/East Berkeley路口的行人先走同步
  - ▶ 在 Dartmouth, 行人先走



# 有信号灯的交叉路口

- 在 Dartmouth 加设左转专用道





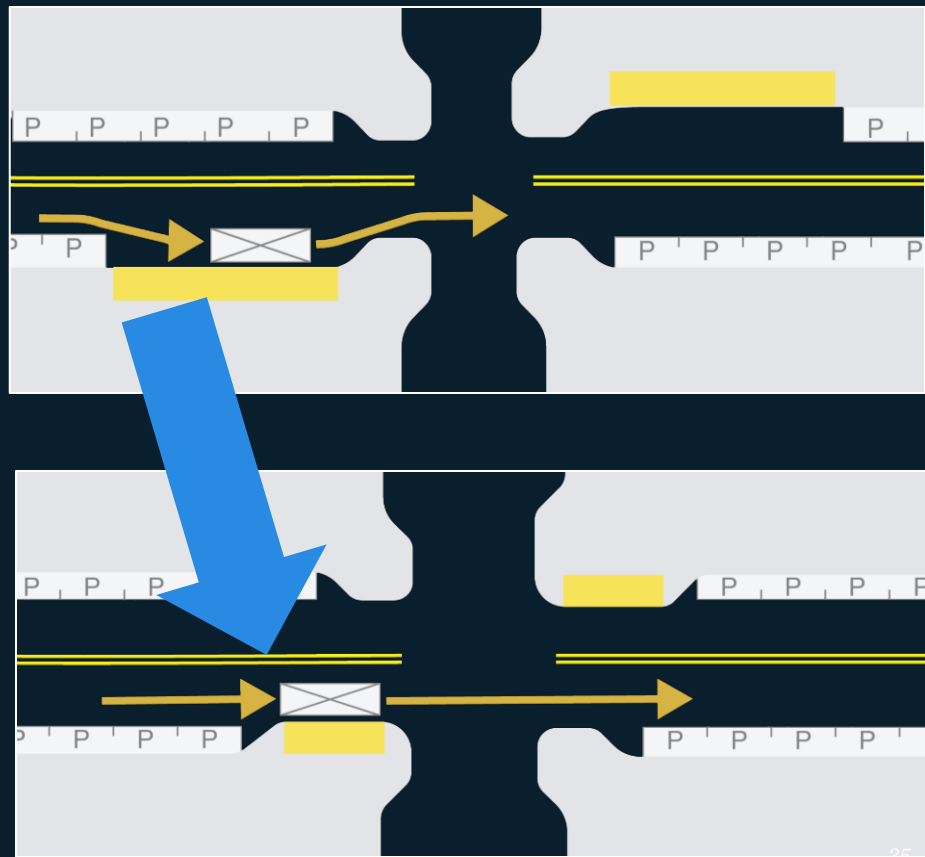
# 公交车站的改变

建议用部分在车道内的停车  
站和“公交车停靠站”

(Bus Bulbs)

- ▶ 公交车多半会停在单车道里。
- ▶ 公交车站可以略短，减少停车的影响到两个停车位（走廊上有316个停车位）

如果这样的“流动”公交车站完全不可行，总停车空间的损失是316个车位里的29个车位。

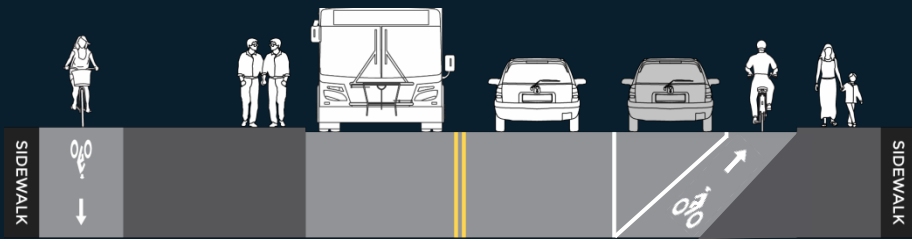


# 概念1



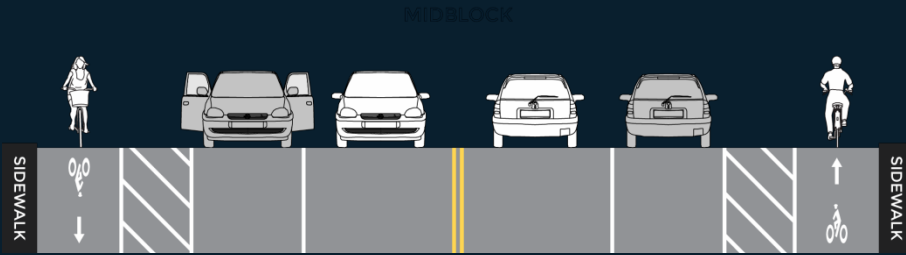
# 概念1: 典型的设计

## 没有交通信号灯的人行横道



- ▶ 流动的公交车站有助行人避险，同时消除公交车和单车之间的冲突
- ▶ 人们先横跨单车道，然后两条通车车道

## 街区中段



- ▶ 每个方向有一条通车车道
- ▶ 每个方向有一条受停车道保护的单车道

# 沿着特丽蒙特街凸起的人行横道

- ▶ 跨越多条小街，而非跨越特丽蒙特街
- ▶ 所有交叉路口不设交通信号灯
  - 取决于施工的可行性



马省剑桥

# 有信号灯的交叉路口

- ▶ 跨越小街的行人绿灯将会“休息”
  - ▶ 有更多时间横跨小街，尤其是在 Davenport/Hammond、West Newton、Clarendon、和 Berkeley/E Berkeley



# 有信号灯的交叉路口

- ▶ 等候行人绿灯的时间较少
  - ▶ 改成和在Clarendon及Berkeley/East Berkeley路口的行人先走同步
  - ▶ 在 Dartmouth, 行人先走



# 有信号灯的交叉路口

- ▶ 在 Dartmouth 加设左转专用道



# 公交车站的改变

建议采用“流动”、在车道里的公交车站

- ▶ 车道里的车站让公交车优先行驶，但短暂推迟其他车辆
- ▶ 车道里的公交车站可以略短，减少停车的影响到4个停车位（走廊上有316个停车位）

如果流动的公交车站完全不可行，总停车空间的损失是316个车位里的42个车位。



Commonwealth 大道



下一步



# 设计的下一步

---

- 将会根据社区的反馈进行方案选择。

# 设计的下一步

- 社区反馈
- 审查设计的细节，确保我们能够进行整年的维护



# 设计的下一站

- 社区反馈
- 整年维护
- 测量各种设施、排水系统、坡度，以确定是否所有设计都能按计划施工，以及需做哪些变更



# 设计的下一步

- 社区反馈
- 整年维护
- 可施工性
- 进行更多的车流量分析，  
以了解在信号灯处和对  
整个南岸的影响



# 设计的下一步

- 社区反馈
- 全年维护
- 可施工性
- 额外的交通分析
- 就公交车站的任何改变和MBTA（湾区交通局）协调



# 设计的下一步

- 社区反馈
- 整年维护
- 可施工性
- 额外的交通分析
- 和MBTA协调
- 理解驶出停车处和装载区时造成的影响



# 时间表

今晚	讨论选项，选出首选概念
直到一月	额外的社区会议
直到二月中	在线接受额外的评语
冬季-春季	把首选概念发展成完整的设计方案
5月下旬-6月	分享设计以完善细节

施工的时程尚待确定，取决于各种设施的协调和最终的设计细节



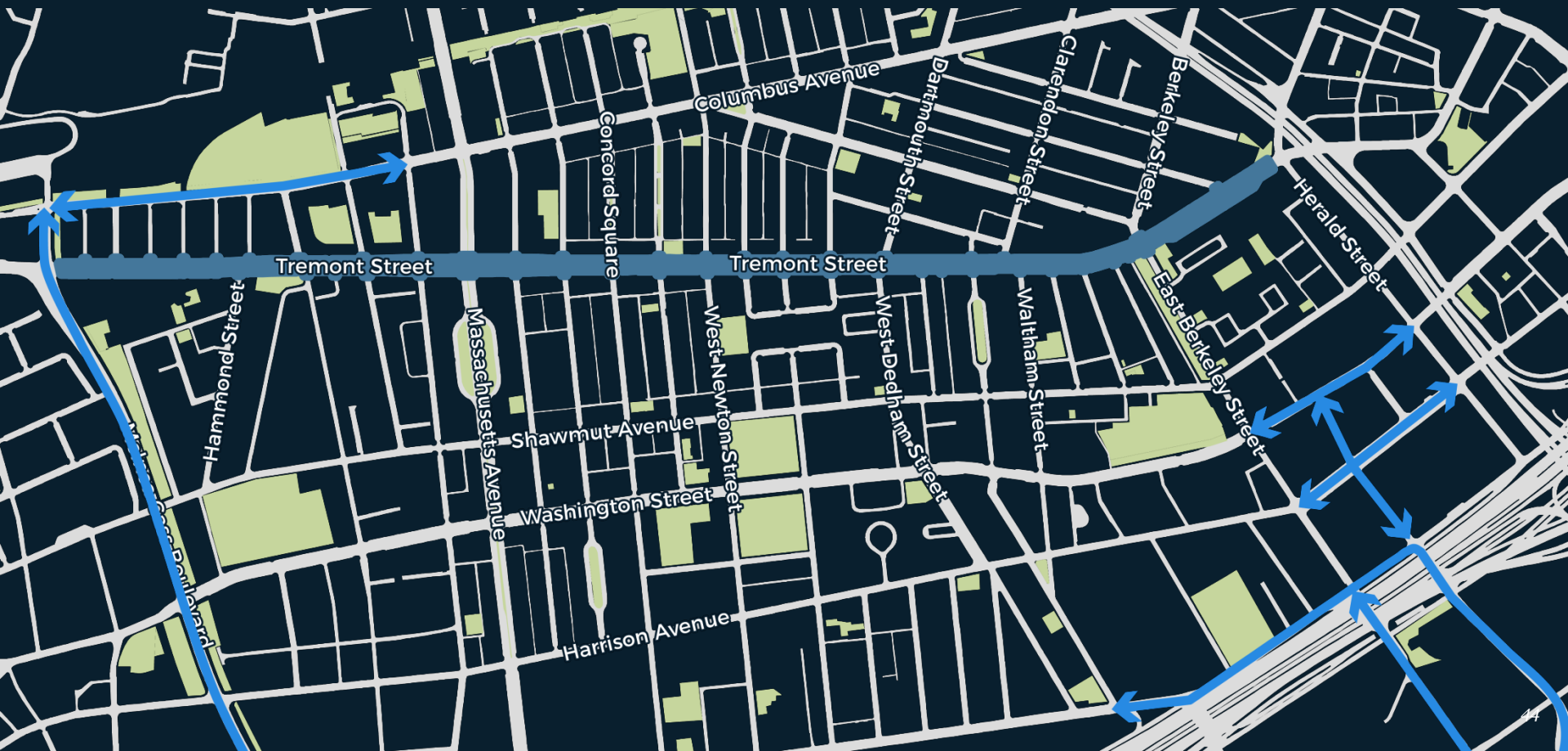
谢谢您

[boston.gov/transportation/tremont](https://boston.gov/transportation/tremont)  
[stefanie.seskin@boston.gov](mailto:stefanie.seskin@boston.gov)

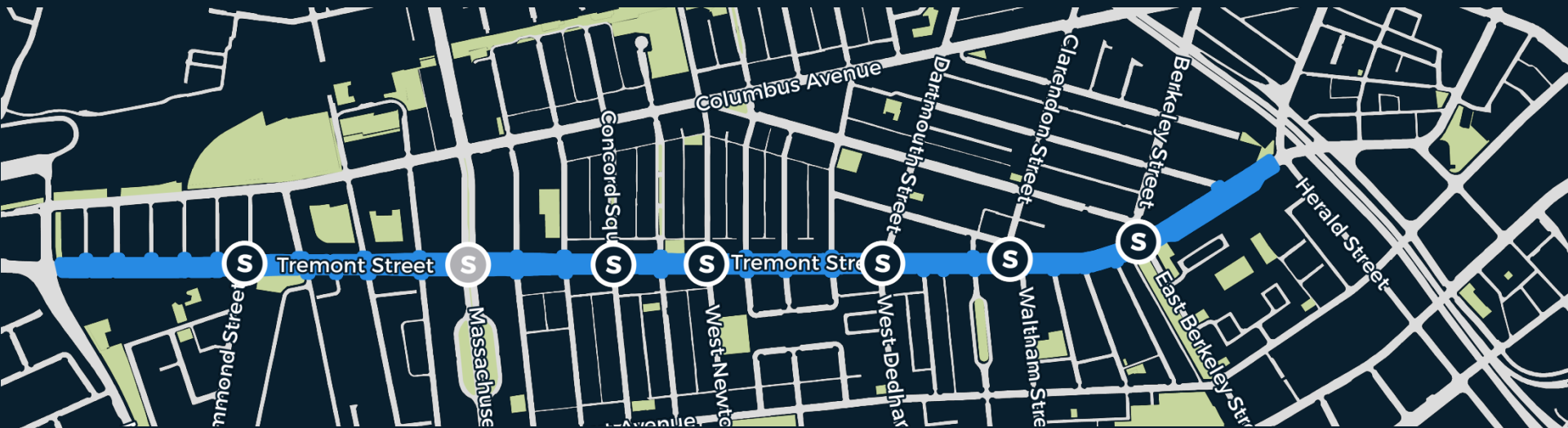




# 附近的项目



# 项目范围内的交叉路口



- 6个有信号灯的交叉路口
- 20个没有信号灯的交叉路口

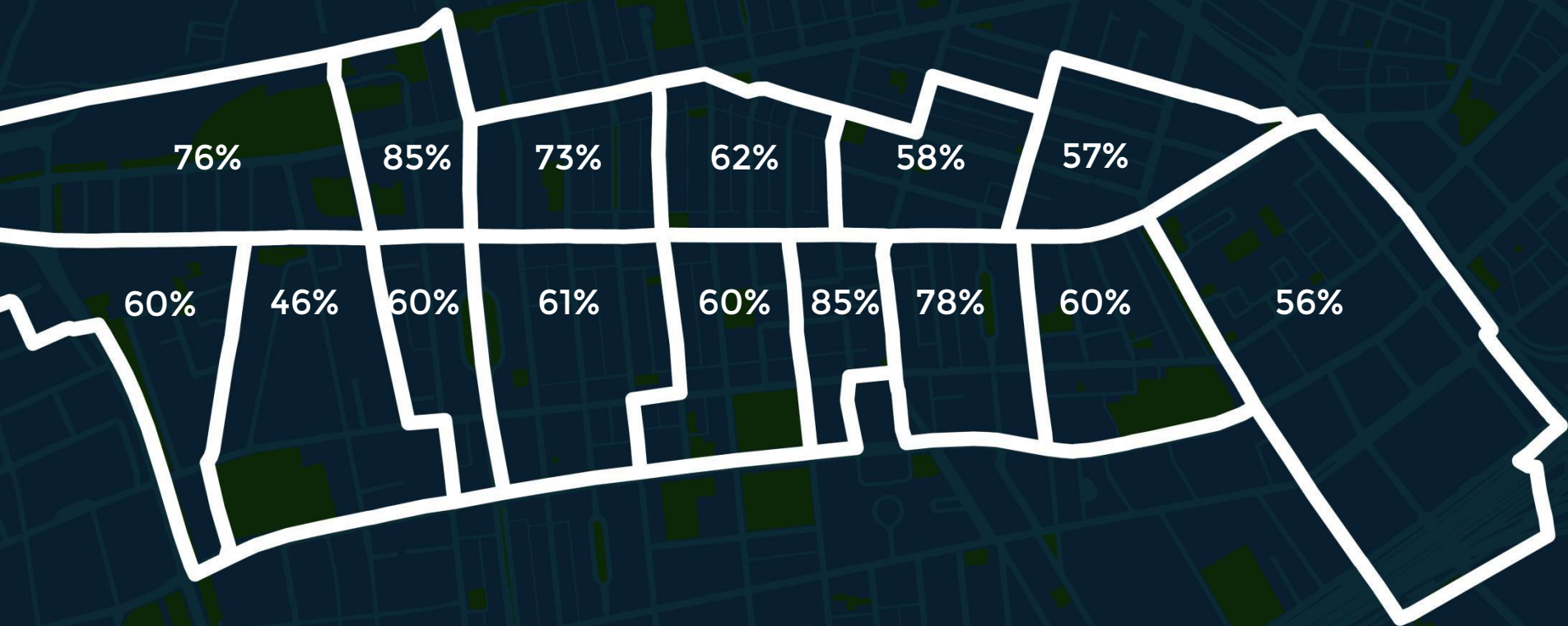


# 目前状况

# 走路和骑单车的通勤者



# 走路、骑单车和搭公交车的通勤者





# 没车的家庭

