

B

North Station至Seaport多式 联运走廊

走廊选择 - 2022年5月3日

Michelle Wu市长



会议日程

- 研究背景
- 我们试图解决什么 **挑战**？
- 我们**建议的公共汽车走廊**是什么？
- 乘坐这辆公共汽车会是怎样的**体验**？
- 这些路线会包含哪些街道元素？
- 下一步措施和时间表



NORTH STATION

研究背景



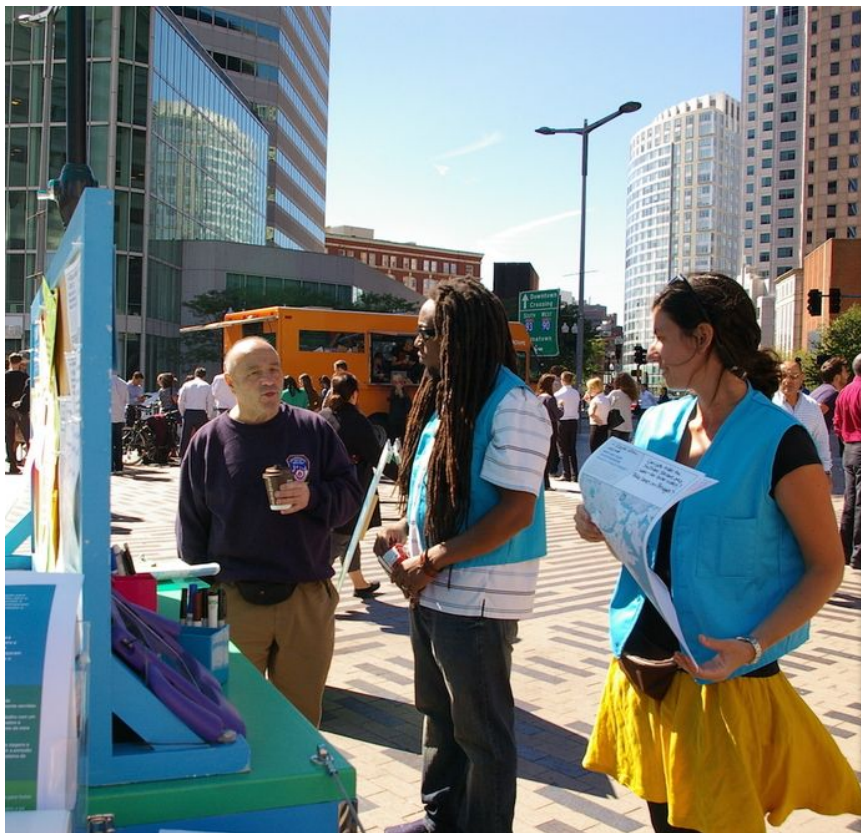
B

项目目标

- 优先考虑公交运输并支持非机动车交通运输
- 支持 Downtown 和 Seaport 的住宅和商业增长
- 以在这里生活、工作和聚集的人们需求为中心



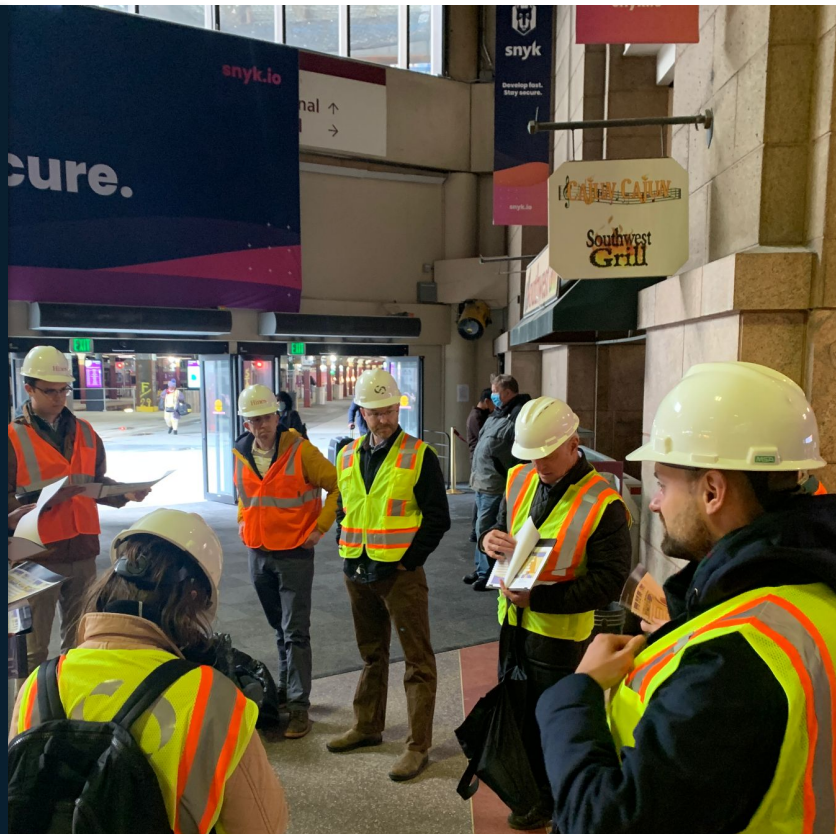
获得城市规划工作的支持



- 来自Go Boston 2030、North Station区域交通行动计划、Seaport公交计划的重要建议
- 包括在PLAN Downtown中

与附近开发项目的协调

- State Street重建
- 市中心十字路口
- Canal Street规划
- MassDOT & MBTA项目



与附近开发项目的协调



- Bulfinch Crossing 施工
- South Station Tower 施工
- Winthrop Square Tower 施工
- BPDA 开发审查



波士顿市交通部 维护物理设施, 管理沿街交通:

- 交通信号
- 街道宽度
- 路边规定
- 车道分配

马萨诸塞湾交通管理局 (MBTA) 运营和维护走廊沿线的巴士设施, 其中包括:

- 路线
- 运行时刻表
- 车费
- 车队规模和分配
- 巴士操作员培训

波士顿市各部门之间的协调

虽然**波士顿市交通部**在
领导该项计划...

...我们正在与本市的很
多其他部门密切合作



Transportation



Neighborhood Services



Boston Bikes

AGE+

Age Strong



Disabilities Commission




Public Works

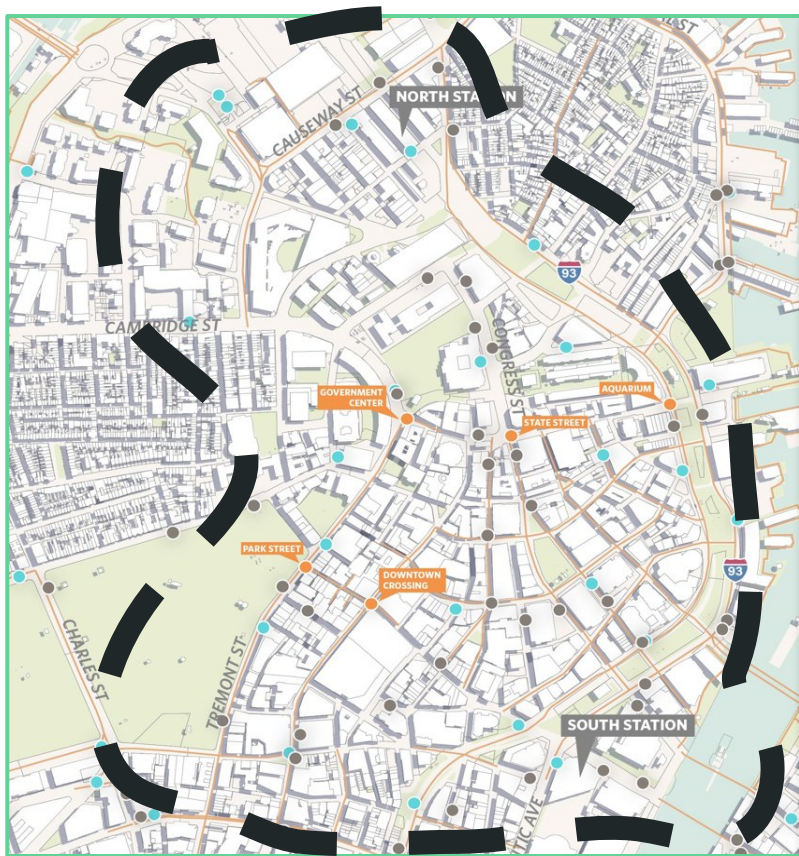


Boston Planning &
Development Agency

North Station – Seaport程序时间表

- 
- Go Boston 2030和其他规划工作
 - 我们获悉你们希望在North Station、Seaport和它们之间的不同站点建立更好的公交连接。我们还获悉你们希望在市中心有更好的自行车连接、行人设施和公共区域。
 - **走廊协调 — 我们在这里**
 - **有关可能的协调和益处的社区对话**
 - 概念设计
 - 有关设计元素和附加交通分析的社区对话
 - 详细设计
 - 与社区和利益相关者讨论详细设计
 - 实施

我们注重什么？



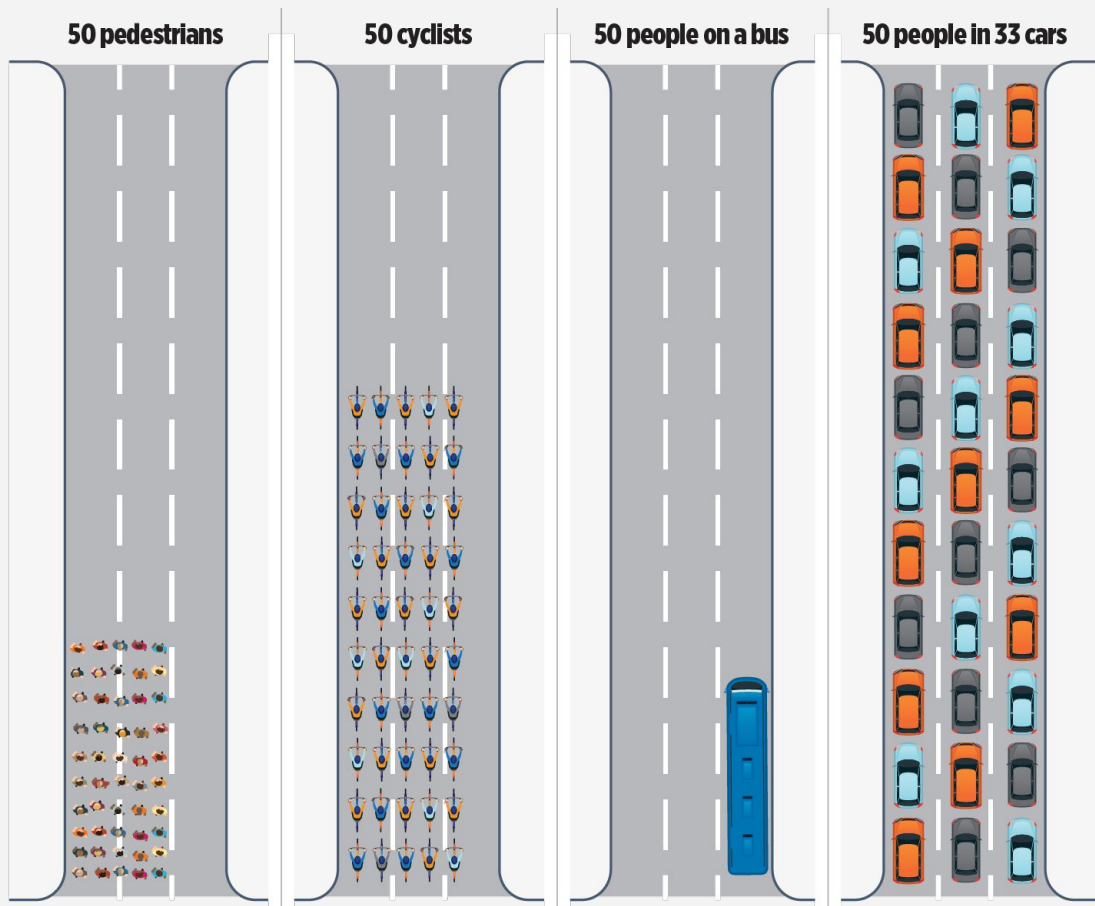
我们的重点是通过波士顿市中心的主要转乘点进行North Station与Seaport之间的**基础设施改进工程**

我们正在与MBTA的巴士网络重新设计工作进行协调，以便了解服务的运营方式和其他区域计划。

为什么要注重公交系统？

我们的道路上只有这么多可用的空间 — 公交车、自行车和步行能够比汽车更有效地利用这些空间

该图比较了50人作为行人、骑自行车者、巴士乘客和车辆驾驶者占用的道路空间

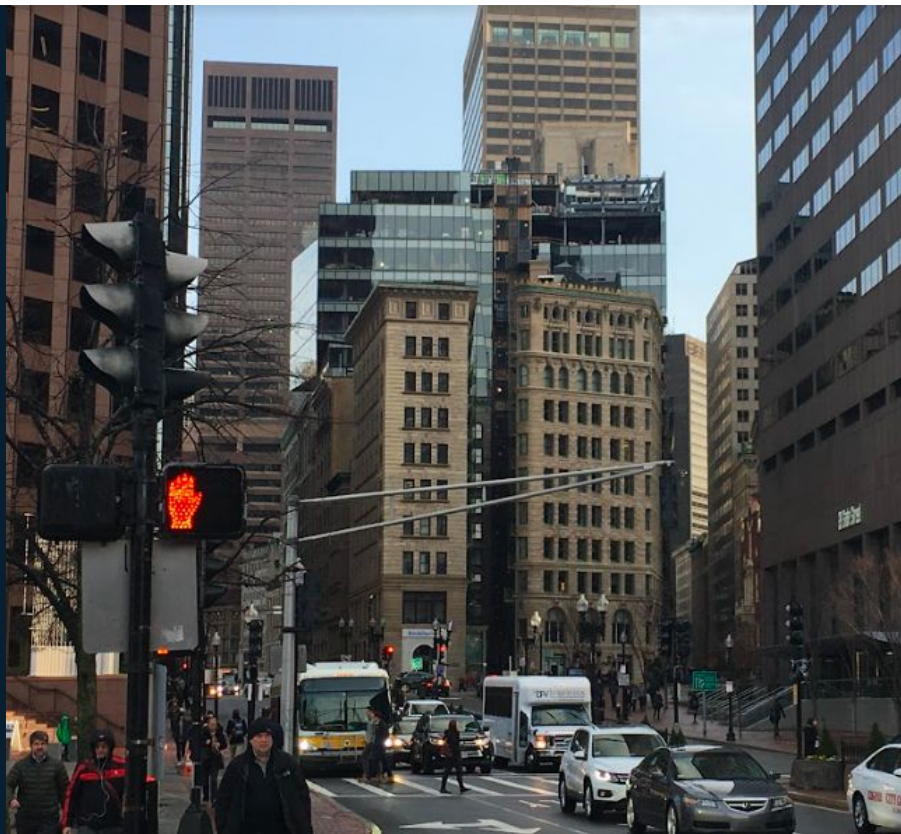


挑战



挑战识别 — 我们是如何发现这些问题的？

- 深入分析和数据审查
- 回顾过去的计划、政策和项目
- 过去的社区参与
- 利益相关者讨论



发现的主要挑战



- 缺少跨城连接
- 公交服务问题
- 区域特征
- 残障人通行设施

缺少连接方式: North Station 到 Seaport



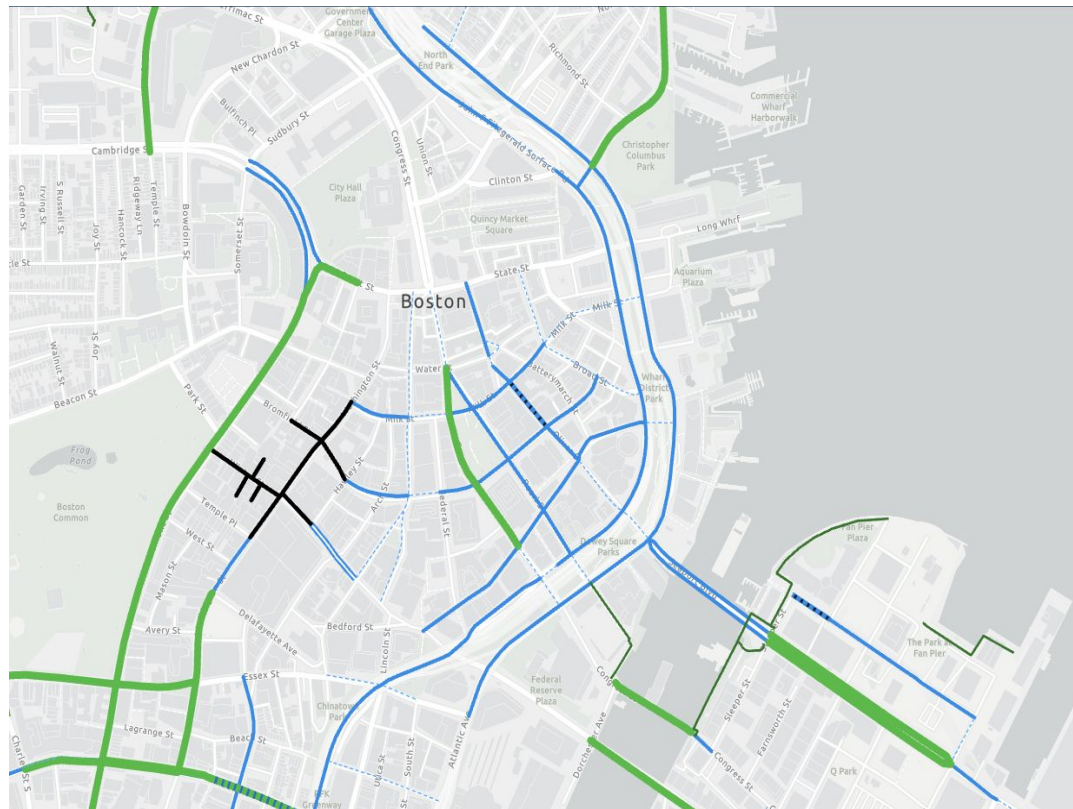
**26 英里需要
26 分钟**

使用目前的公交服务从 North Station
到 Seaport 的高峰期公交旅程通常需
要 2 次换乘

- North Station、Post Office Square、South Station 和 Seaport 之间的短途旅程既间接又耗时
- 与主要中转站的连接需要多次换乘，这会增加时间，经常导致延误，并降低行程的可靠性 - 包括 North Station、Haymarket 和 State Street

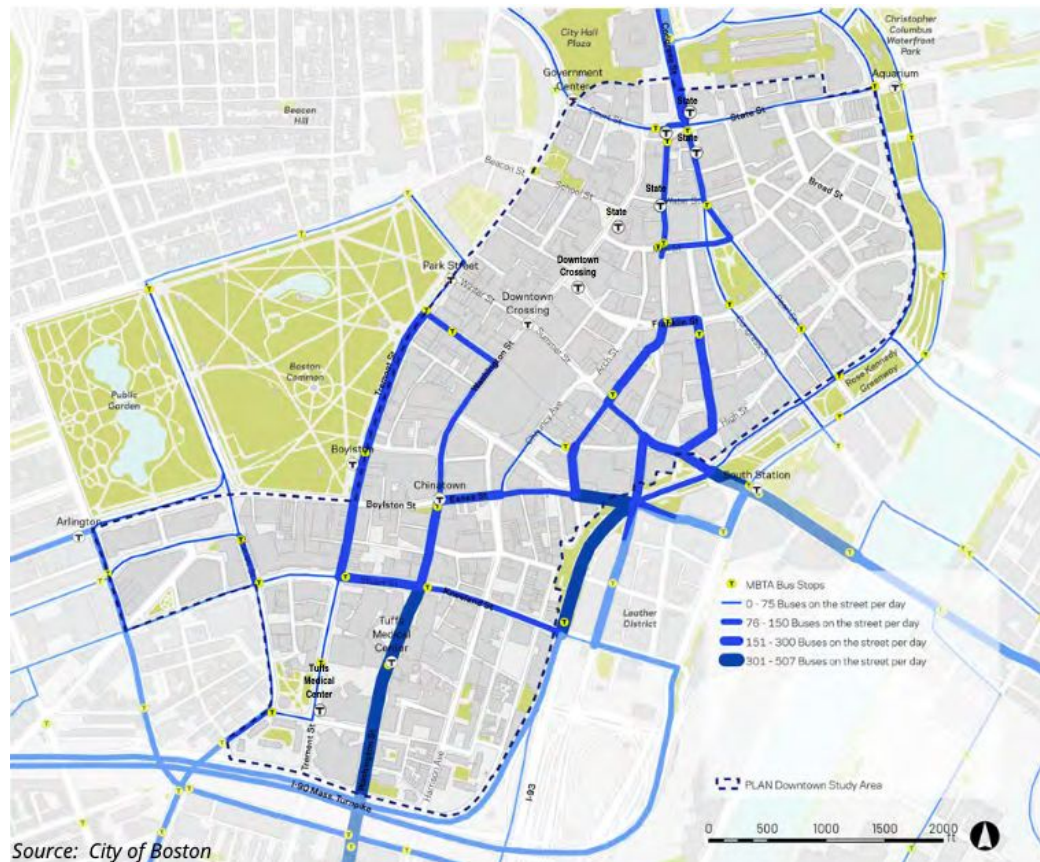
缺失的连接 : 自行车

- 对于大多数骑自行车的人来说，**跨城自行车道缺乏舒适性** — 很多骑自行车的人很难到达重要的市中心和Seaport目的地
- 市中心BlueBikes车站的需求量经常超过供应量



公交车辆问题: 波士顿市中心公交网络

- 交通使公交系统不可靠
- 市中心的公交网络很难理解 - 公共汽车站点分散在社区各处, 很少有南北公交线路
- 公共汽车仅作为通往地铁

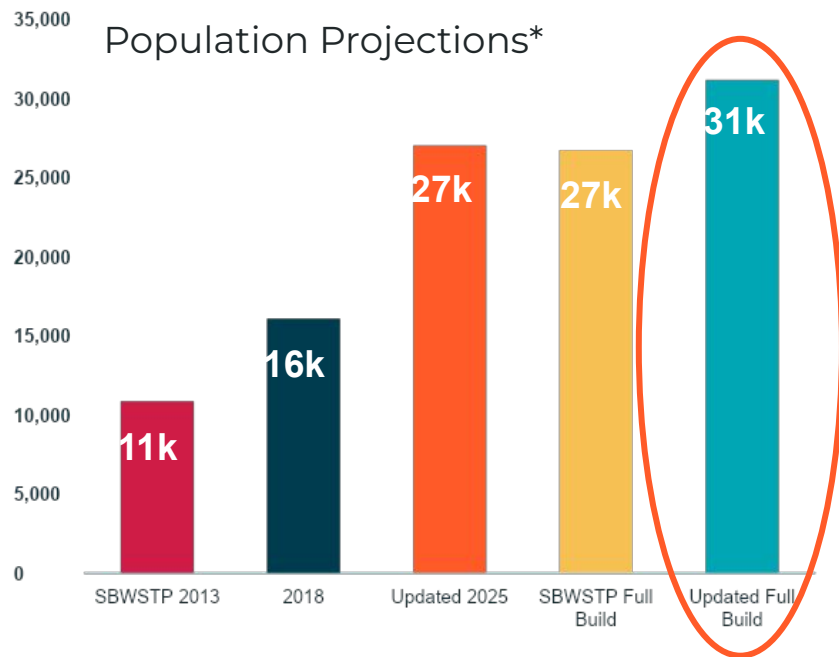


Source: City of Boston

邻里特征:增长

到2030年,该邻里将有约31,000名居民,大大超过了过去规划工作的预测

该人口规模相当于Hyde Park, 超过Allston、Roslindale、Back Bay或Mattapan

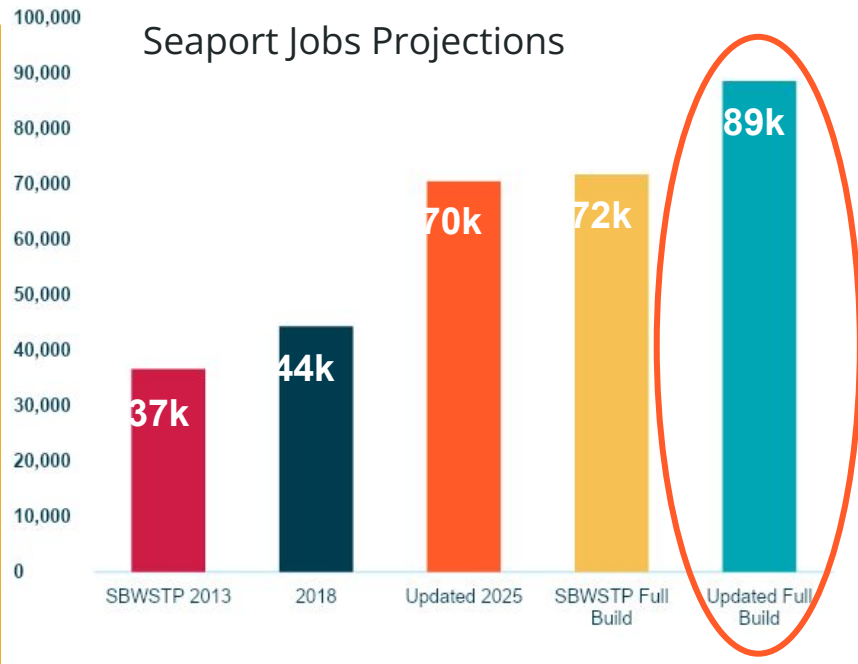


邻里特征:增长

到2030年, 该邻里将拥有大约89,000个工作岗位, **成为波士顿市仅次于波士顿市中心和Back Bay的第二大就业中心**

相比之下, 市中心有17.8万个工作岗位, Back Bay有5.2万个工作岗位

这一增长超过过去规划工作的预测, 是2018年的两倍



社区特点: 街头设计

- 私家车道路, 限制过境、骑自行车和步行道路
- 安全是居民和社区成员最关心的问题——尤其是自行车和行人
- 交通问题不可预测, 路边法律不满足当前要求
- 有一些社区人行道连接缺乏无障碍设施公共范围



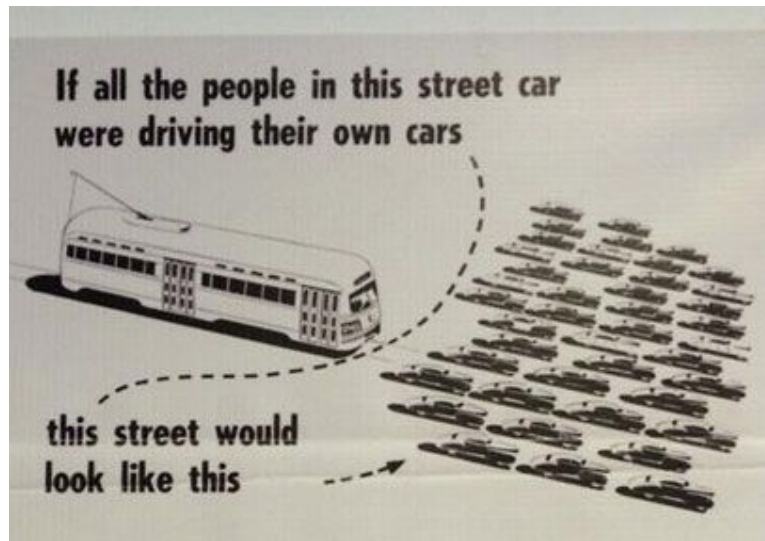
主要挑战



根据 GoBoston 2030 的报告, 目标是将使用公共交通工具上班的人数增加三分之一, 并将独自开车的人数减少一半

“一切照旧”的方法不起作用

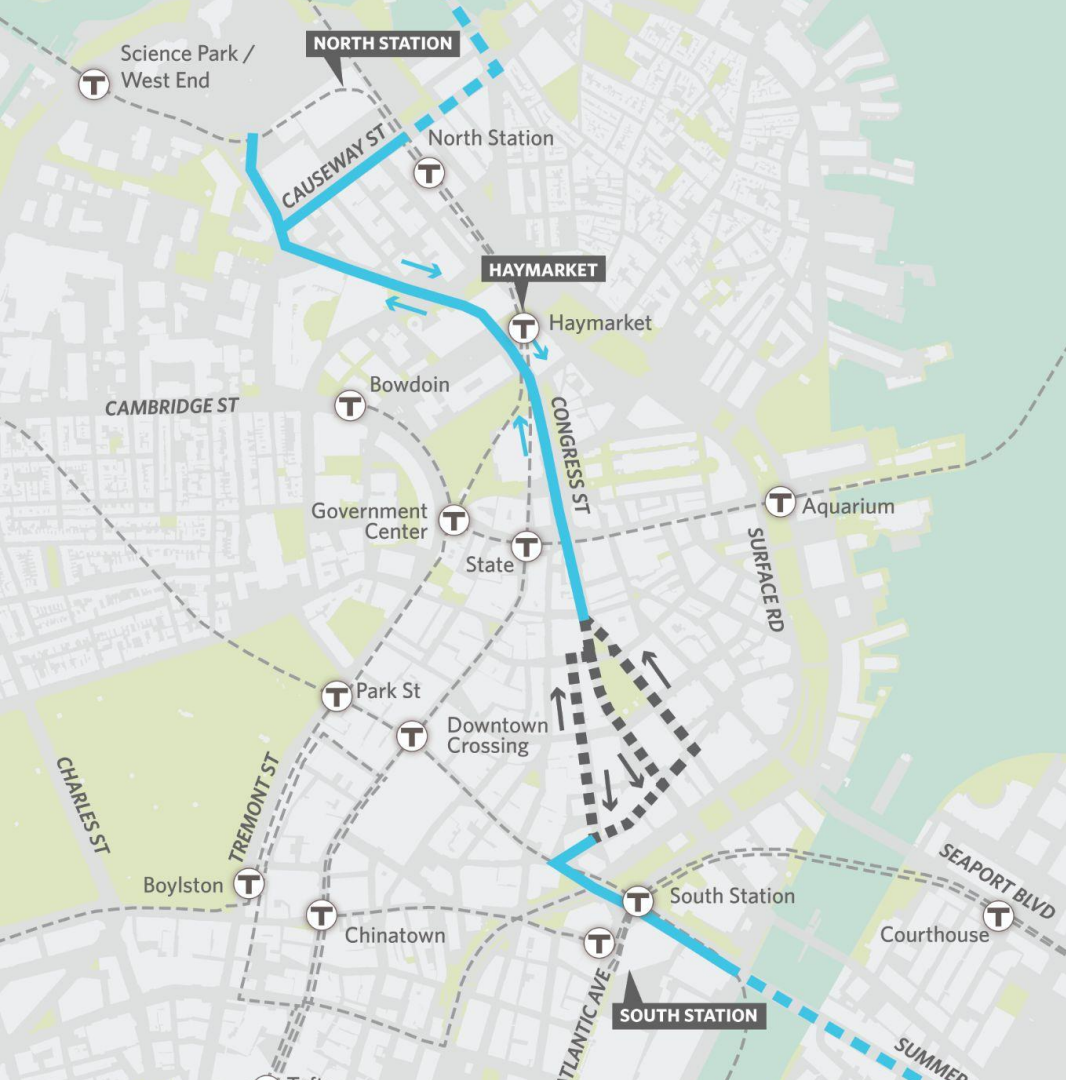
- 如果我们什么都不做，我们现有的交通基础设施将不足以满足未来人口和就业增长带来的需求
- 随着未来交通量的增加，以“一切照旧”的方式接近交通将对居民、就业竞争力和波士顿港的功能产生负面影响
- 当通勤者寻找其他路线时，交通将溢出到周边社区



1940s-era transit poster



拟议道路



这条道路将会

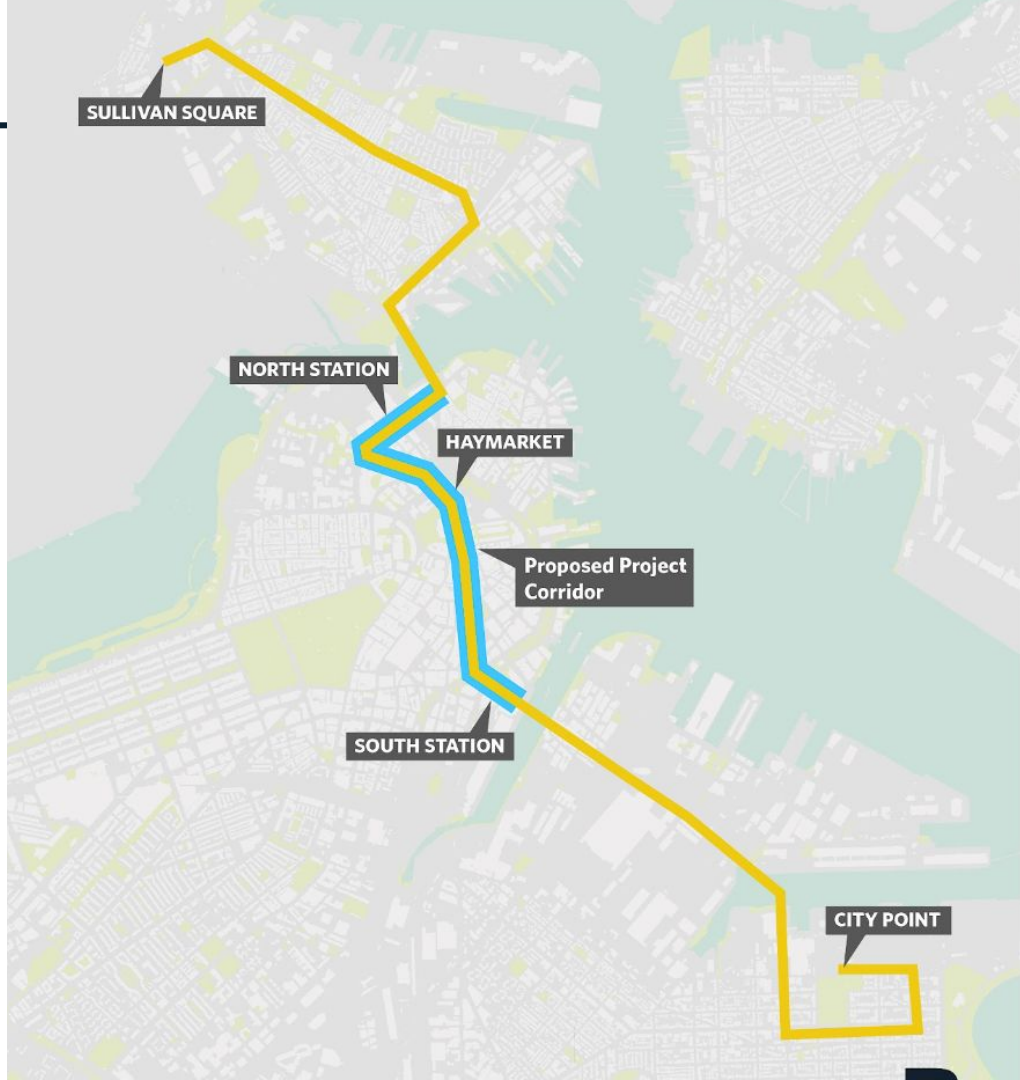
- 连接主要交通枢纽
 - 北站 (North Station)
 - 干草市场(Haymarket)
 - 国家站 (State Station)
 - 南站 (South Station)
- 连接到波士顿市中心的主要就业目的地, 例如邮局广场 (Post Office Square)
- 确保从北站到南站只需要10-12分钟

未来的交通会是什么样子？

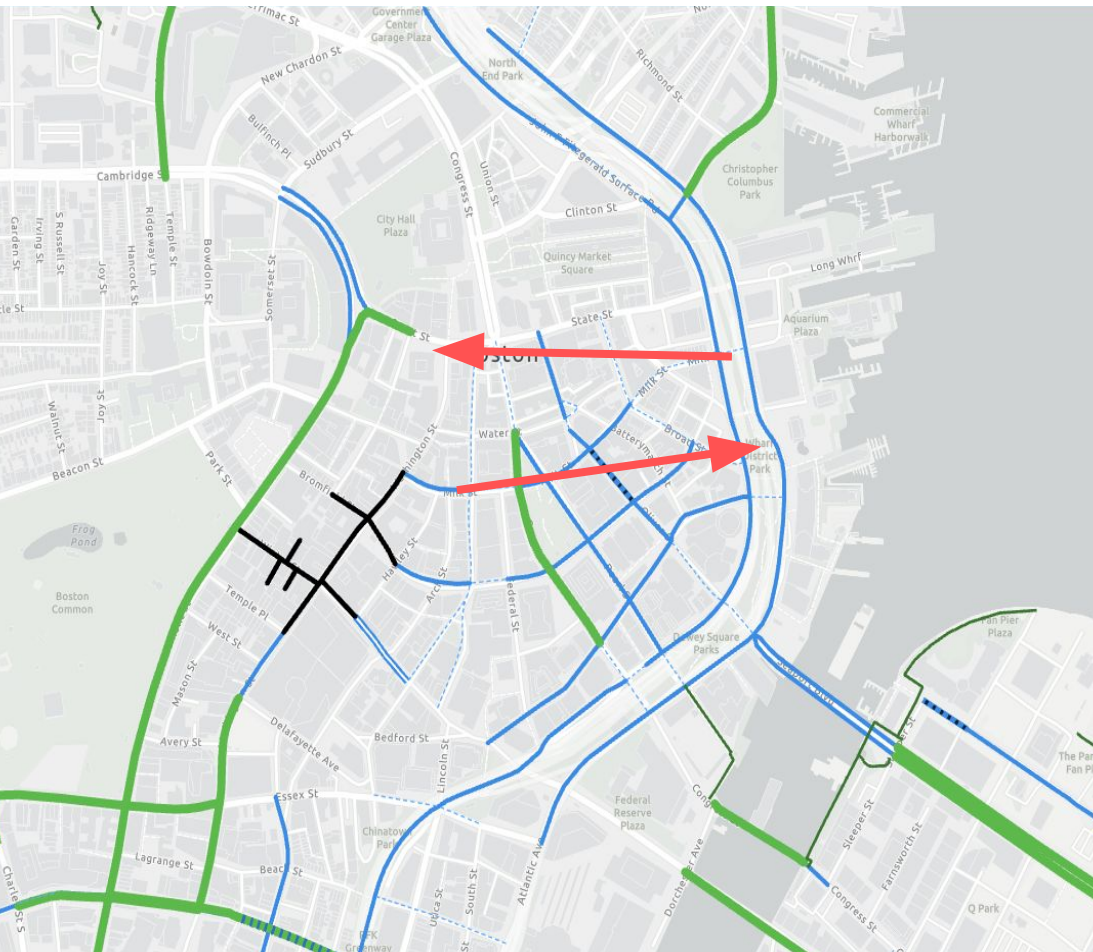
MBTA 的新公共汽车巴士网络设计可在2023年推出一条从沙利文广场 (Sullivan Square) 到城市点 (City Point) 的新公交线路

这条新路线将通过市中心 (Downtown) 和海港 (Seaport) 更好的连接

新公共汽车网络将会纳入新的公交线路 - 例如快速公共汽车巴士和其他本地公交线路



拟议道路和自行车连接



- 与 BTD Active Transportation 团队合作改进跨城自行车连接
- 改进将创造更好的跨城自行车路线将剑桥街 (Cambridge St), 特里蒙特街 (Tremont St), 和华盛顿街 (Washington St) 与绿道 (Greenway) 和海港 (Seaport) 连接起来



乘坐这条巴士路线是什么体验？

步行到巴士站的体验



等巴士的体验



乘坐巴士的经验





我们如何实现这个目标？

重要研究基础设施元素

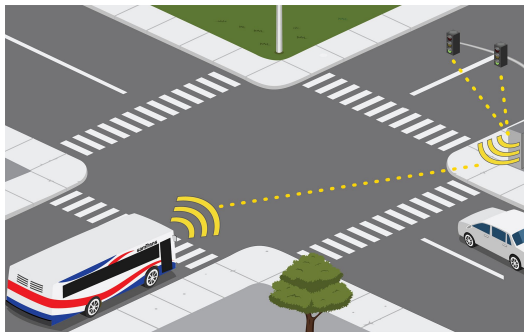
- 巴士优先要素
- 公交站和公交点
- 加强市中心的自行车网络
- 改善市中心的行人连接
- 与货运/交付协调
- 维护



城市街道巴士优先

确保所有行程的巴士服务
均可靠一致 — 即使在高峰
时段亦如此。我们的工具
包包括

- 巴士车道
- 插队
- 街道走向
- 公交信号优先



公交站

提高新巴士站的舒适性、便利性和安全性：

- 站亭和座位
- 标牌
- 增强的照明
- 倒计时钟
- 紧急情况呼叫箱



Jamaica Plain/Roxbury的
Columbus Avenue上的新巴士
站

换乘点

轻松换乘地铁、通勤火车和其他巴士路线

- 专为乘客连接设计的巴士站
- 寻路标牌
- 铺设路面且光线充足的人行道
- 车辆实时到达显示屏
- 残障人通行设施

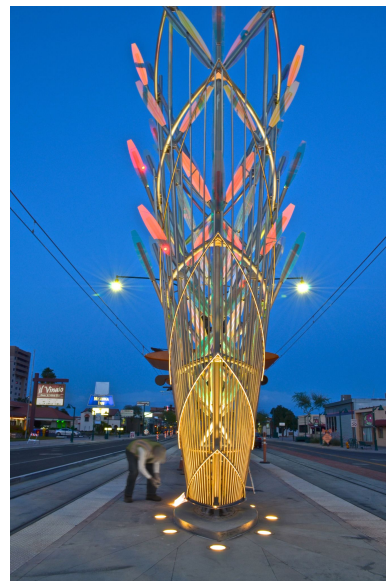


Kenmore Square和
Pentagon 巴士换乘点

停车设计、艺术和场所营造功能

设计将位于新公交站的最前方：

- 与景观设计师就环境和气候特征进行协调
- 与区域利益相关者密切协调公共艺术和其他场所营造
- 历史标记和解释元素

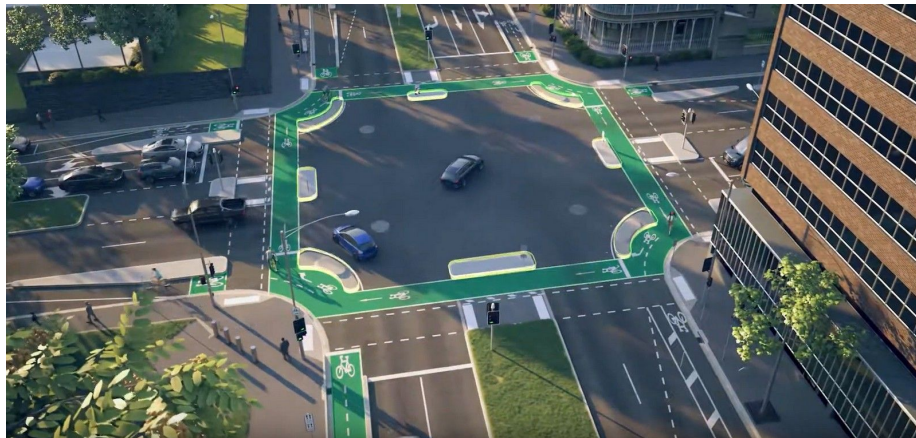


Phoenix轻轨公共艺术示范

加强市中心的自行车网络

市中心的自行车优先基础设施，
以便确保安全和方便的连接：

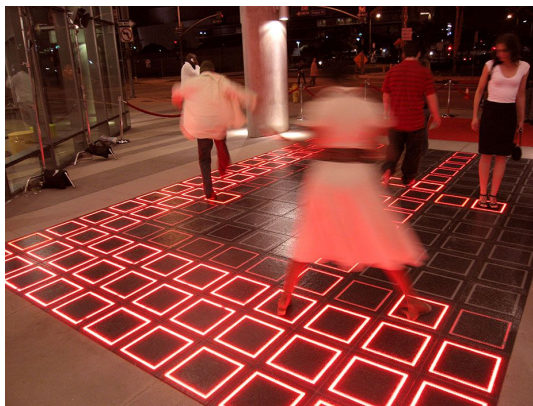
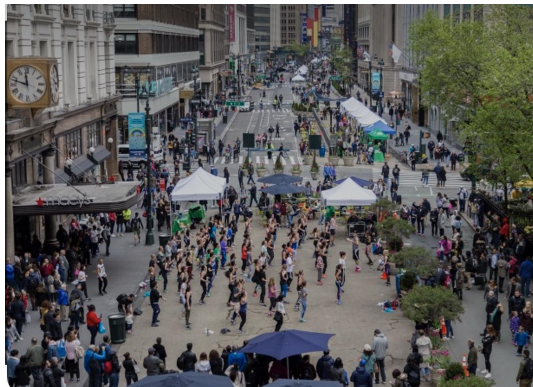
- BlueBike站点的位置
- 受保护的自行车道和十字路口，以确保网络连接



行人改进工程和公共区域

市中心的行人基础设施改进工程，以确保安全和便利的连接：

- 残障人通行设施
- 更宽的植树人行道、景观美化和环境设计
- 长凳、公共艺术、场所营造和其他街道设施
- 增强Freedom Trail



装载和交付

交付和装载 (AKA 城市货运) 是没有装卸码头的旧建筑和快速出入口的关键考虑因素:

- 与建筑业主和利益相关者合作, 确定重要装载需求和位置
- 指定共享停车位
- 考虑灵活的路边停车时间和限制



维护

设施维护是成功的关键，其中包括：

- 考虑独立维护合同
- 确保铲雪和清除积雪
- 确保维护公共艺术和公共区域
- 围绕新出现的需求与利益相关者进行协调





下一步措施

Next Steps

- **五月**
 - 继续举办活动让利益相关者参与
 - 北站 (North Station) 和南站 (South Station) 活动
 - 与市领导确认道路位置
- **春天/ 夏天**
 - 为选定的拟议道路制定概念计划 - 包括建筑、高级土木工程和交通分析
- **秋天**
 - 利益相关者围绕概念计划进行讨论和召开公众会议
- **2022年下半年 / 2023 年初**
 - 制定25%的计划和筹资策略
 - 围绕其他设计元素开展秋季公众参与活动
- **2023年下半年**
 - 将计划推进到设计的后期阶段

谢谢!



为什么要注重公交系统？

社区对话

- 社区希望在Seaport区提供更好的公交服务 — 以及其他多式联运街道改进工程

与波士顿市的目标一致

- 利用现有街道，更有效地利用现有基础设施
- 减少交通延误、提高可靠性、增加人员交通量，并提高市区街道的安全性

设计背景

- 与其他多式联运改进项目协调 — 例如更好的自行车基础设施、行人设施和开放空间
- 美国和加拿大的其他城市也进行了类似的公交改进工程