



执行摘要

1961 年, 现在被称为 270 号州际公路 (I-270) 的 Washington National Pike 被设想成一个交通走廊——蒙哥马利县 1964 年总体规划进一步迎合了这个愿景, 并通过数十年的总体规划重申了这个愿景。虽然许多走廊居民和员工今天使用和享受走廊上现有的交通服务, 但为 I-270 走廊提供交通设施的愿景需要重新承诺。需要建立关键的县中部和内部地区交通连接, 从而将罗克维尔、盖瑟斯堡、日耳曼敦和克拉克斯堡的走廊城市与该县的高质量运输网络连接起来。也能改善前往邻近的弗雷德里克和费尔法克斯县的过境交通, 以便更频繁、更直接和更具竞争力。

政策制定者和公众提供了可以满足这些需求的许多过境选项, 但考虑到如此多的选项, 关于哪些潜在的交通项目最有价值以及在哪里集中资源, 没有形成共同的观点。在没有利益相关者和资金合作伙伴的全面投资的情况下, 像走廊城际客运线 (CCT) 这样的计划概念取得了部分进展, 为众多调整、修订和延迟提供了机会。此外, 该县优先考虑汽车旅行的历史增长政策, 确保了司机的便利性, 但却遮蔽了高质量交通的实施。虽然大多数利益相关者都认为, 将 I-270 作为交通走廊是一个优先事项, 但尚不清楚这有何意义或如何实现。

作为回应, *Corridor Forward:I-270 交通计划* 为走廊提供了重新聚焦的愿景。它提出了一个交通网络, 其中包括对**专用公交车道**的近期建议, 以及沿着马里兰区域通勤铁路延长地铁红线和改善布朗斯威克线的长期建议。专用公交车道 (称为走廊衔接系统) 的短期网络, 在总体规划现有项目 (包括 MD 355 和维尔斯米尔路快速公交系统 (BRT) 项目) 的基础上建立, 旨在服务 I-270 走廊沿线的各个社区和就业中心。

该公交网络是通过迭代规划过程确定的, 该流程首先确定与公交相关的一般利益相关者价值观和优先事项, 以及潜在公交选项的清单和初步评估。然后制定了衡量标准, 以考虑保留用于详细分析的六个引人注目的交通选项的累积收益、成本和风险。基于业绩、实施和政策考虑, 将六个交通选项的要素组合在一起, 随后对其进行评估以开发公交网络。

计划建议

计划建议分为四组: 近期交通网络、长期交通愿景、支持性建议和区域机会。

近期交通网络

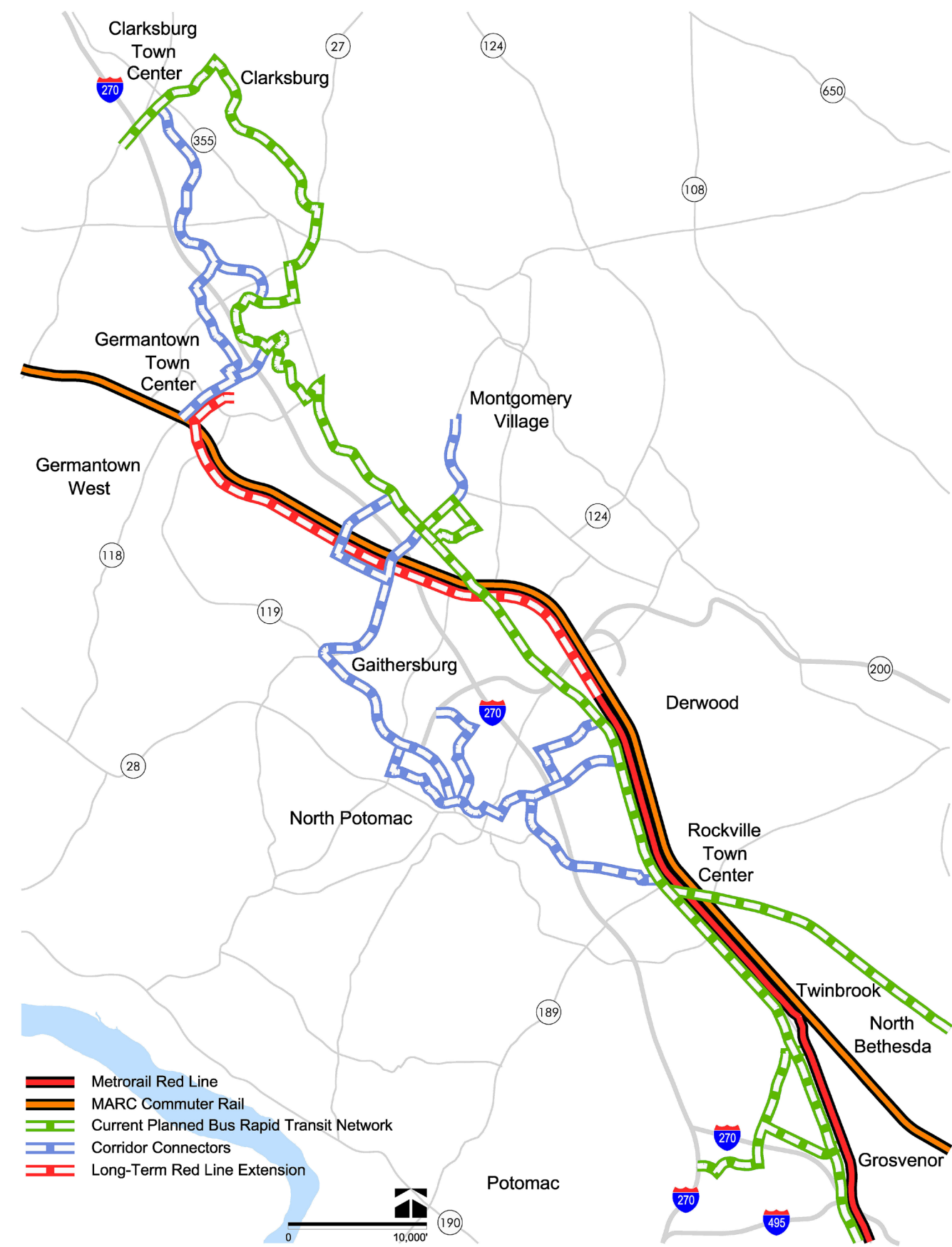
该计划建议将 MD 355 快速公交系统和维尔斯米尔路快速公交系统项目作为改善 I-270 走廊沿线无障碍交通的最关键的第一步。实施这些服务后, 该计划建议新的专用公交车道, 称为走廊衔接系统, 将主要活动和就业中心连接到该县的主要南北快速运输线路, 以及地铁和马里兰区域通勤铁路布朗斯威克线。

该交通网络, 除了 MD 355 和维尔斯米尔路快速公交服务之外还有其他专用公交车道, 如图 1 所示。该网络增强了县中部和内部地区的计划快速公交线路, 以最大限度地提高连接性, 减少实施障碍, 并开启多个社区**服务模式**。该运输网络的专用公交车道可以作为单独的专用公交车道 (如果在 MD 355 和维尔斯米尔路快速公交项目之后以零碎的方式实施), 建成后也可以作为网络在县中部和内部地区为社区提供显著改善的公交连接。Corridor Forward 将重点从单一品牌服务, 如 CCT, 转移到灵活的走廊衔接系统网络——可以支持多种路线模式的专用公交车道。专用公交车道不需要局限于单一目的或路线, 该县不需要等到为整个系统提供资金来推进走廊衔接系统的组件。走廊衔接系统如下所示:

- 罗克维尔衔接系统
- 生命科学衔接系统
- Crown 衔接系统
- 大塞内卡衔接系统
- Lakeforest/蒙哥马利村衔接系统
- 日尔曼敦衔接系统
- Manekin West 衔接系统
- Milestone/COMSAT East Clarksburg 衔接系统

该计划支持实施大塞内卡交通网络, 优先考虑为公交用户增加频次并提供有意义的旅行时间优势的投资。蒙哥马利县交通局 (MCDOT) 提出的这个网络设想了一系列新的当地公交线路, 服务于大塞内卡附近的地区。这些路线通过运营改进得到增强, 例如公交信号优先级、公交专用进口道和快速公交通道。此外, 通勤巴士服务可以使用走廊衔接系统来支持向关键需求点的非公路用车改造。在这方面, 基础设施具备了多功能。此外, 虽然没有在本计划中广泛研究, 但建议包括继续支持北贝塞斯达客运线。

图 1 – Corridor Forward 交通网络



长期交通愿景

除近期交通网络外,该计划还包括将华盛顿都会区交通局 (WMATA) 地铁红线长期延伸至日尔曼敦镇中心 的建议,以及对马里兰区域通勤铁路 (MARC) 布朗斯威克线的改进。这些长期的交通投资雄心勃勃,因为需要额外的详细分析,大量的协调以及现有的 WMATA 和 MARC 优先项目。例如,必须在现有地铁系统的核心内完成的工作必须在推进红线扩展之前解决。

支持性建议

除了交通网络本身,Corridor Forward 还提供其他建议,以支持交通网络并加强本地和区域的交通连接。

区域机会

该计划包括侧重于与邻近司法管辖区(例如弗雷德里克县和弗吉尼亚州费尔法克斯县)连接的 建议。建议包括研究贝塞斯达以西的紫色线的延伸,设计美国军团大桥以支持铁路运输,并探索与弗雷德里克市的直达客运线连接。



沙迪格罗夫目前是地铁红线的终点站。长期的交通愿景包括将红线延伸至日尔曼敦镇中心。

建议摘要

第 5 章中包含的县级行动伴随着这些建议, 这些建议按类别和支持者组织——这意味着在考虑到预期的好处的情况下, 哪个(些)司法管辖区可能会带头推进建议。如表 1 所示, 提出建议的支持者包括蒙哥马利县以及该地区的多个利益相关者。表 2 提供了一套完整的建议, 可用于加强网络并支持区域连接。

推进 I-270 走廊的交通未来是可能的。更新该县对交通的承诺, 将需要采取政策权衡, 以确保我们的过境投资能够带来高效和有竞争力的服务。如果该县打算实现其经济、公平和气候目标, 优先事项必须明确且有目的性。

表 1 – 建议的结构

支持者	
蒙哥马利县	由该县和其他县共享
	
蒙哥马利县政府是负责推进建议的主要机构, 该县的选民最能从建议的推进中获益。	该地区的多方, 包括蒙哥马利县政府, 对推进建议是不可或缺的。利益在各个区域利益相关者之间相对地分配。



建造 MD 355 快速公交是蒙哥马利县的首要任务。

表 2 ——建议摘要^{1,2}

近期交通网络	支持者
A. 实施 MD 355 和维尔斯米尔路快速公交项目。	
B. 实施走廊衔接系统, 一个由县中部和内部地区的专用公交车道组成的网络, 其中包括对走廊城际客运线的改进。	
C. 支持大塞内卡地区的交通网络。	
D. 按照总体规划支持北贝塞斯达客运线的调整。	
E. 继续在 I-270 上提供通勤公交服务, 在通过走廊衔接系统转向蒙哥马利县人口和就业中心的公交站时, 使用走廊衔接系统。	
长期交通愿景	支持者
F. 与当地、州和地区合作伙伴合作, 推进向日尔曼敦镇中心延伸红线的建议。	
G. 支持马里兰州交通管理局 MARC 铁路布朗斯威克线的长期潜力。	
H. 通过支持新站促进战略和公平的 MARC 铁路通道。	
支持性建议	支持者
I. 将现有通用车道改造成目标街道上的专用交通车道, 以最大限度地提高过往人流量, 提高相对的交通时间竞争力和便利性, 包括但不限于通行权表格中详述的街道。	
J. 优先提供专用的过渡车道和空间, 用于步行, 骑自行车和其他微型移动模式 (而不是汽车交通), 以最大限度地提高过往人流量, 并提高相对旅行时间的竞争力和过境的便利性。	

支持性建议	支持者
K. 在大都会格罗夫附近开发多式联运枢纽, 作为红线延伸实施的一部分, 为当地公交、快速公交、地铁和 MARC 服务提供服务。	
L. 确保安全有效地进入行人、自行车骑行者和其他微型移动模式的计划中转站。	
M. 更新相关的土地使用计划和指南, 以支持总体规划的交通设施。	
N. 在有益和/或必要的情况下, 支持专用公交车道的增量实施。	
O. 使专用公交车道的行驶潜力最大化。	
区域机会	支持者
P. 研究对紫色线路的延伸, 以了解是否以及在哪儿可以延长该县的轻轨服务。	
Q. 设计并建造美国军团大桥, 以支持铁路运输。	
R. 探索推荐的 WMATA 地铁红线终点站和弗雷德里克市之间的直达客运线连接。	

¹ 表中提出的建议的顺序并不表明重要性等级。

² 本计划中包含的一些建议可能需要跨司法管辖区的合作, 因为蒙哥马利县地区的该部分边界在《马里兰州注释法典的土地使用条款》中规定。



图片来源: 蒙哥马利县交通局