

欢迎

I-35/I-44交接的公开会议

2015年10月6号

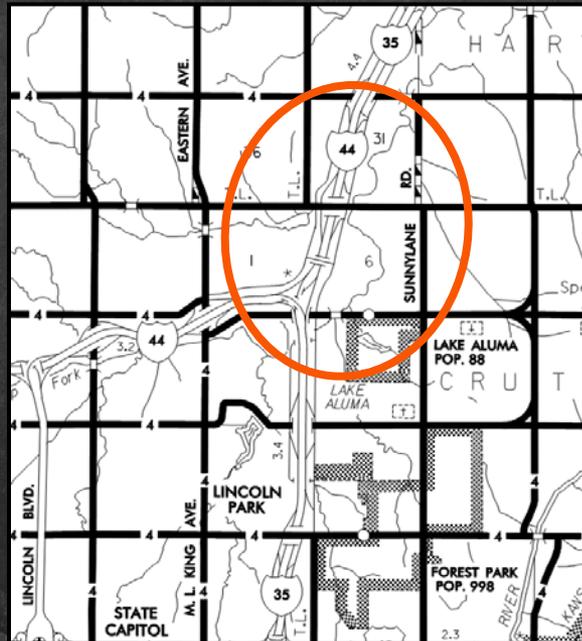


组队介绍



会议目的

是为了展示在俄克拉荷马镇俄克拉荷马市内的I-35/东北63号街和I-35/I-44的交接路线。ODOT在进一步完成更详细的环境研究，设计以及施工之前能得到一些公众关于更优方案的选择所提出的建议。



此项目的目的

是为了阐述I-35/东北63号街和I-35/I-44的交接路处和道路的缺陷，以通过提高车载量，入口以及高速入口的缓冲道的设计以符合当前高架桥和道路的要求，从而满足未来交通的需要。



项目所在区域信息

- 当前状况

- 三项交接体系
- 部分交接
- 左手出口和入口缓冲道
- 双向和单向辅路
- 放弃的铁路
- 深双叉溪流
- 危险区域



项目所在区域信息

- 缺陷

- 承载量 (2040)

- 水平曲线

- ▶ EB I-44 to SB I-35
- ▶ 道路弯面倾斜度

- 竖向曲线

- ▶ 最慢 40 迈/小时

- 竖向净空

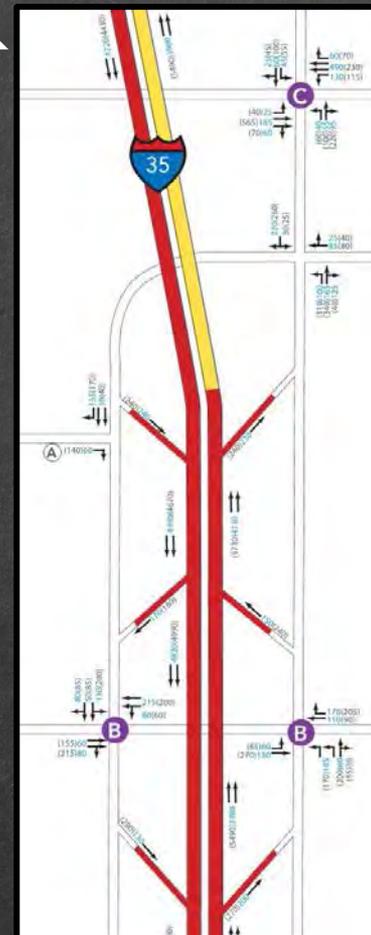
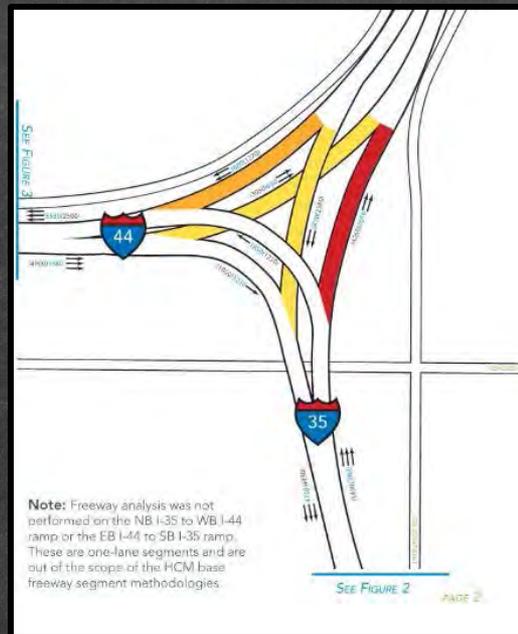
- ▶ 跨越 东北 63rd 街

- 高架桥

- ▶ 处于深叉(结构局限性) *
- ▶ 跨越 东北 63rd 街 (有危险)
- ▶ NB I-35 to WB I-44 (断裂危险性)

- 交接处设置

- ▶ 司机预期性



LEGEND

AM(PM) Peak Hour Volume
→ Lane Geometry

FREEWAY LEVEL OF SERVICE (LOS)

- LOS A-C
- LOS D
- LOS E
- LOS F

项目所在区域信息

- 缺陷

- 承载量 (2040)
- 水平曲线
 - ▶ EB I-44 to SB I-35
 - ▶ 道路弯面倾斜度
- 竖向曲线
 - ▶ 最慢 40 迈/小时
- 竖向净空
 - ▶ 跨越 东北 63rd 街
- 高架桥
 - ▶ 处于深叉(结构局限性) *
 - ▶ 跨越 东北 63rd 街 (有危险)
 - ▶ NB I-35 to WB I-44 (断裂危险性)
- 交接处设置
 - ▶ 司机预期性



项目所在区域信息

• 缺陷

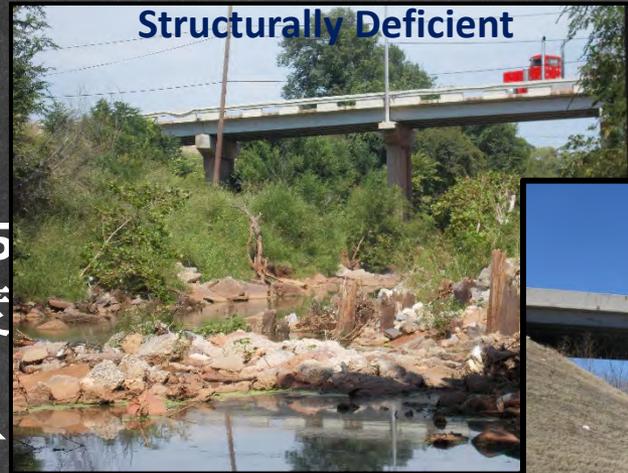
- 承载量 (2040)
- 水平曲线
 - ▶ EB I-44 to SB I-35
 - ▶ 道路弯面倾斜度
- 竖向曲线
 - ▶ 最慢 40 迈/小时
- 竖向净空
 - ▶ 跨越 东北 63rd 街
- 高架桥
 - ▶ 处于深叉(结构局限性) *
 - ▶ 跨越 东北 63rd 街 (有危险)
 - ▶ NB I-35 to WB I-44 (断裂危险性)
- 交接处设置
 - ▶ 司机预期性



项目所在区域信息

● 缺陷

- 承载量 (2040)
- 水平曲线
 - ▶ EB I-44 to SB I-35
 - ▶ 道路弯面倾斜度
- 竖向曲线
 - ▶ 最慢 40 迈/小时
- 竖向净空
 - ▶ 跨越 东北 63rd 街
- 高架桥
 - ▶ 处于深叉(结构局限性) *
 - ▶ 跨越 东北 63rd 街 (有危险)
 - ▶ NB I-35 to WB I-44 (断裂危险性)
- 交接处设置
 - ▶ 司机预期性



项目所在区域信息

● 缺陷

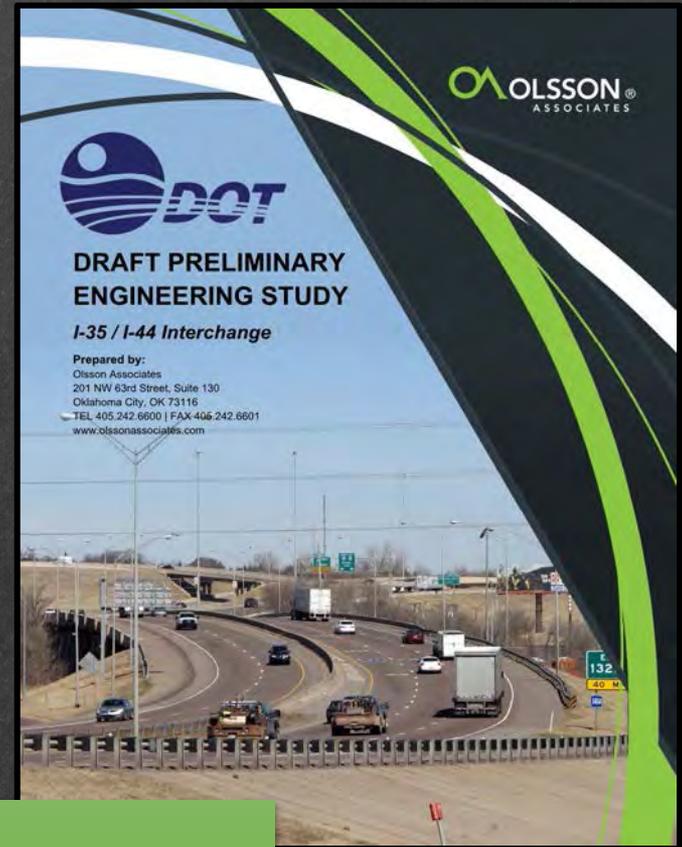
- 承载量 (2040)
- 水平曲线
 - ▶ EB I-44 to SB I-35
 - ▶ 道路弯面倾斜度
- 竖向曲线
 - ▶ 最慢 40 迈/小时
- 竖向净空
 - ▶ 跨越 东北 63rd 街
- 高架桥
 - ▶ 处于深叉(结构局限性) *
 - ▶ 跨越 东北 63rd 街 (有危险)
 - ▶ NB I-35 to WB I-44 (断裂危险性)
- 交接处设置
 - ▶ 司机预期性



提出备选方案

• 评估方法

- 水平和竖向几何结构
- 道路连续性
- 车流量和安全影响
- 基本车道/车道均衡性
- 环境影响
- 排水系统和设施影响
- 优先权影响
- 施工能力
- 项目费用



推荐的设计标准

- 主干道 60 迈/小时
- 坡道 45 迈/小时
- I-35 主干道 - 3 条车道
- 进入/驶出 I-44 的坡道 - 2 条车道

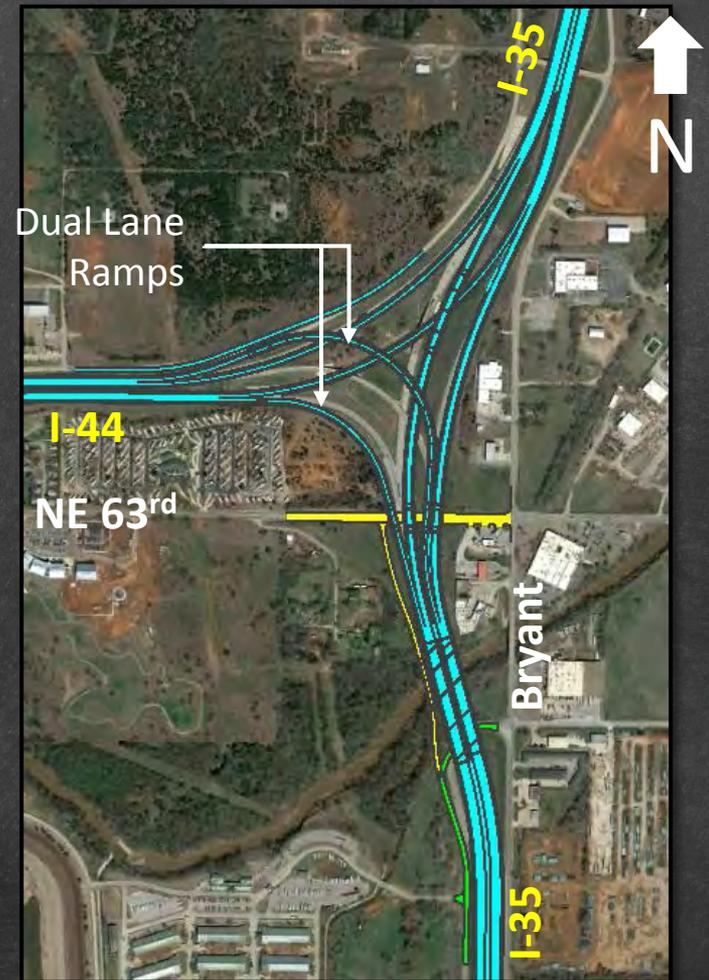
提出备选方案

I-35/I-44 备选方案1

提出备选方案

- **I-35/I-44 备选方案 1**

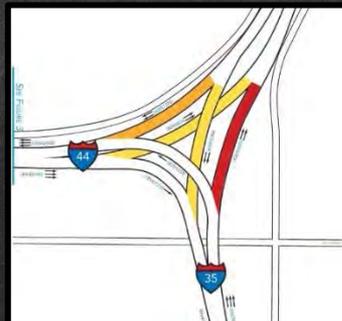
- 扩大车容量
 - I-35 (每方向3个车道)
 - I-44 (每方向2个车道)
 - 斜坡缓冲入口双车道
- 保留I-35 左手边的入口和出口
- 从NB I-35 到 I-44的右手入口斜坡缓冲道
- 提升交接处的功能



提出备选方案

• I-35/I-44备选方案1

- 扩大车容量
 - I-35 (每方向3个车道)
 - I-44 (每方向2个车道)
 - 斜坡缓冲入口双车道
- 保留I-35 左手边的入口和出口
- 从NB I-35 到 I-44的右手入口斜坡缓冲道
- 提升交接处的功能



Before



After

提出备选方案

I-35/I-44 备选方案 2

提出备选方案

• 备选方案 2

- 扩大车容量
 - I-35 (每方向3个车道)
 - I-44 (每方向2个车道)
 - 斜坡缓冲入口双车道
- 从连接处进入I-35 主干道
- 从右手边进入/离开I-44出口和入口
- 从NB I-35 到 I-44, 可从右手边入口的缓冲斜坡进入
- 以提高交接处的功能



提出备选方案

• 备选方案 2

- 扩大车容量
 - I-35 (每方向3个车道)
 - I-44 (每方向2个车道)
 - 斜坡缓冲入口双车道
- 从连接处进入I-35 主干道
- 从右边边进入/离开I-44出口和入口
- 从NB I-35 到 I-44, 可从右边边入口的缓冲斜坡进入
- 以提高交接处的功能



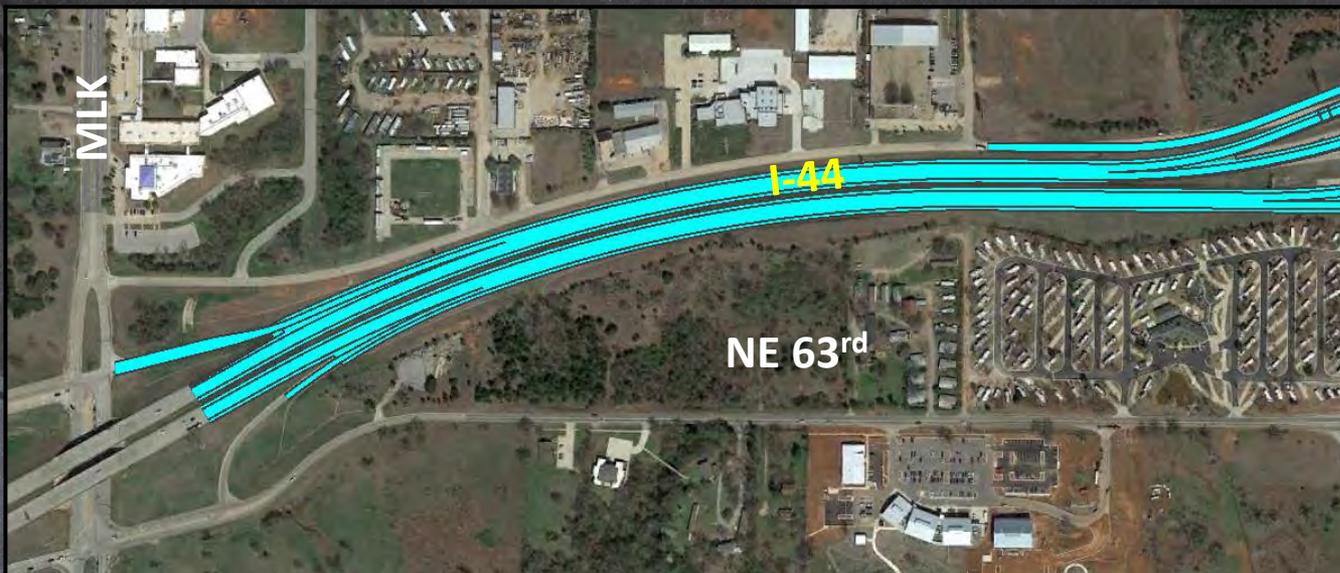
Before

After



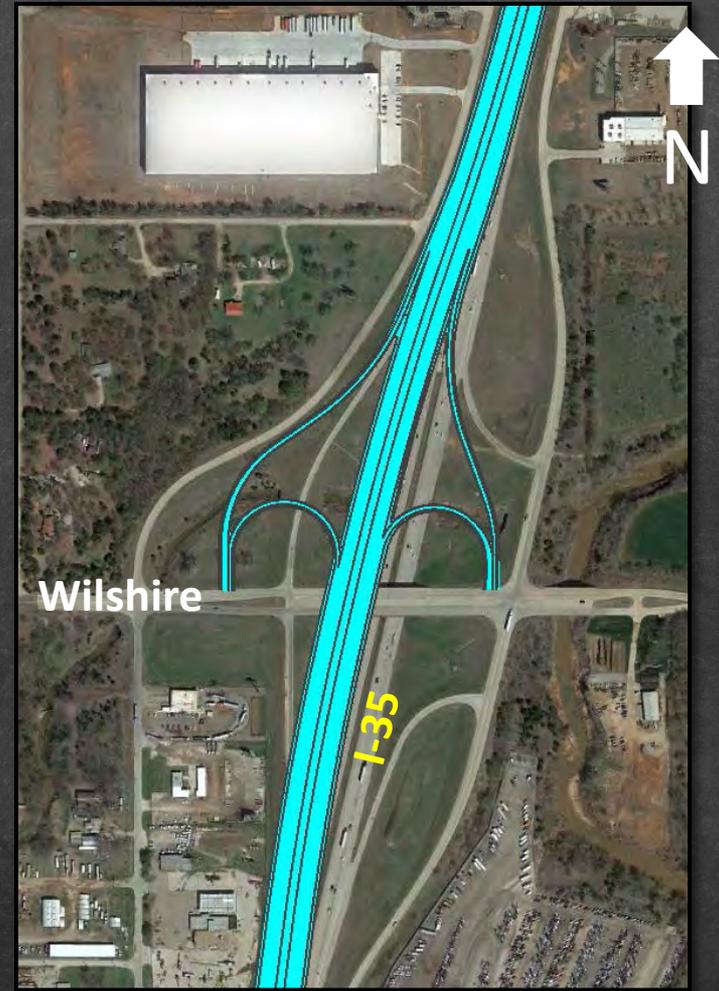
提出备选方案

- **MLK 大道的影响**
 - 拓宽 I-44
 - 东西方向4个车道
 - 在Martin Luther King 西向的下降通道
 - 从Martin Luther King东向的附加车道
 - 以提高交通的指挥性和安全性



提出备选方案

- **Wilshire大道的影响**
 - 未来增加车道的需求
 - 提高斜坡缓冲车道插入能力
 - 折叠式菱形
 - 加长迂回长度
 - 最小限度减小深叉溪的影响
 - 把I-35整体西移



提出备选方案

- 东北63rd街的影响
 - 增加的车道
驶入和离开交接处
 - 去掉斜坡缓冲道的出口和入口
 - 交通的安全性
 - 交通的可行性
 - 非标准的连接带
 - 提供到东北50街的本地插入
 - 方案 A
 - 方案 B



提出备选方案

- I-35/I-44 决策表格

设计方案描述	优先权 (重新布置)	插入	环境影响	可施工性	设施影响	工程费用 (百万)
方案 1	无抢先	不符合新司机的期望	沼泽地和噪音	需要阶段性施工和保留围墙	光缆, 电, 气, 卫生下水道, 水	\$88.4
方案 2	无抢先	符合新司机的期望	沼泽地和噪音	需要最佳阶段性施工布局和保留围墙	光缆, 电, 气, 卫生下水道, 水	\$98.8

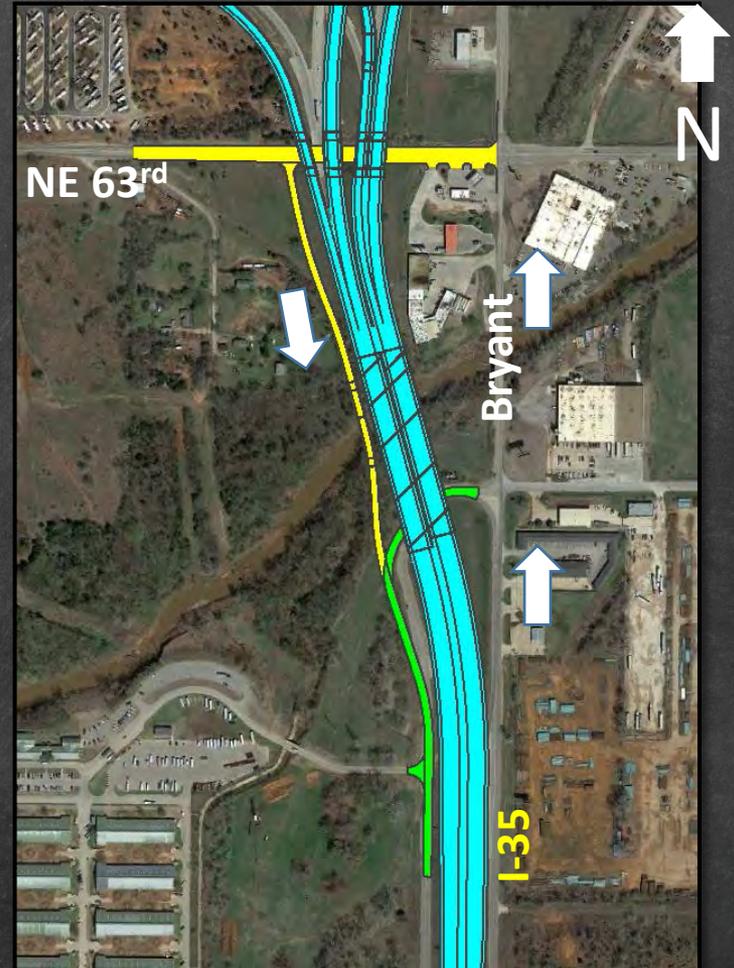
* Project Costs includes the estimated cost for construction, utilities and right-of-way.

提出备选方案

I-35/东北 63rd 街 方案 A - 本地进入

提出备选方案

- **方案A – 本地进入**
 - 东北63街南面的，北Bryant 大道的单向路
 - *新的* 单向路 (向南方向的)
 - 从东北63街的辅路
 - 拓宽63街左转弯车道
 - 在东北50街或Wilshire 大道进入I-35 的入口。

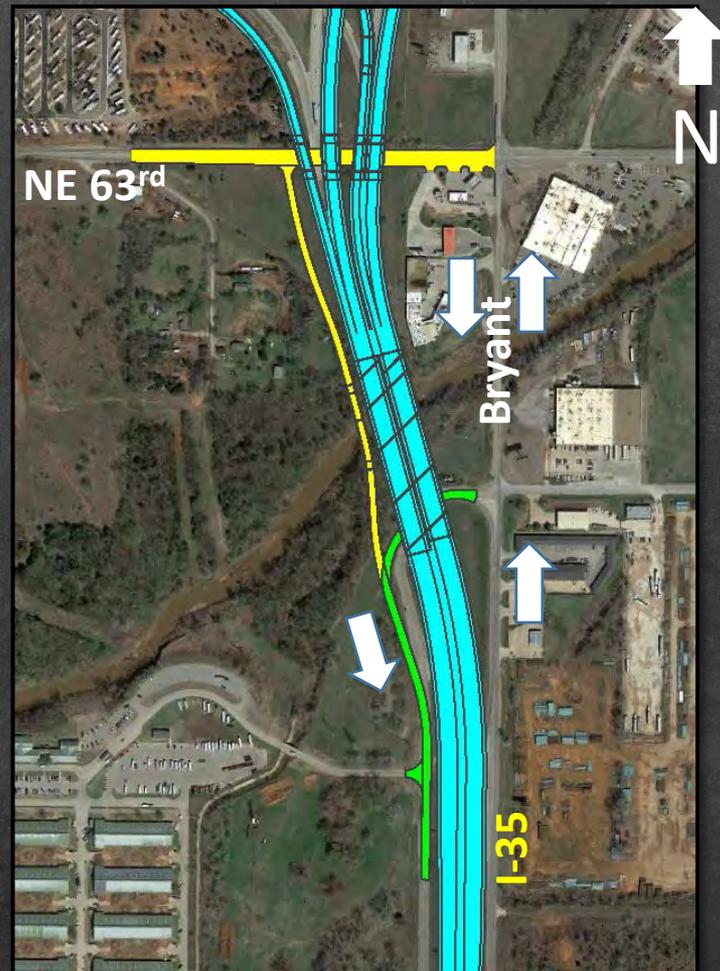


提出备选方案

I-35/东北 63rd 街 方 案 B – 本地介入

提出备选方案

- **方案 B – 本地介入**
 - 保留现有的辅路设计方案
 - 在东北50街或Wilshire 大道进入 I-35 的入口



提出备选方案

- I-35/东北 63rd 街本地介入决策表

设计方案	设计方案描述	进入	优先权	环境影响	可施工性	设施影响	工程费用 (百万)
Option A	去掉I-35下面的辅路, 提供与东北63街连接的单向辅路	从50到63街的单向辅路	2.7英亩	无危险废物影响, 新的高架桥横跨深叉流	施工性, 由于在辅路增加高架桥而产生的参加费用	光缆, 电, 气, 卫生下水道, 水	\$5.5
Option B	Maintain Service Road under I-35	无	无	无危险废物影响	可施工性	光缆, 电, 气, 卫生下水道, 水	无

* 项目费用包括预估的施工, 设施和优先权。

谢谢!

请于2015年10月20号前提交你的建议

- ✓ 今晚把建议表格留在这里.
- ✓ 把你的表格寄回到ODOT:
Environmental Programs Division
200 NE 21st Street
Oklahoma City, OK 73105
- ✓ 电子邮件到: ENVIRONMENT@ODOT.ORG

问题?