

# REFORMAS DE SEGURIDAD EN TREMONT ST

*(Entre Melnea Cass Blvd y Herald St )*

*Miércoles 28 de noviembre de 2018*

*United South End Settlements (Harriet Tubman  
House)*



Departamento de Transporte de Boston  
Gina N. Fiandaca, Comisionada

# AGENDA

---

## **PRESENTACIÓN:**

- Confirmar el alcance del proyecto y los objetivos identificados por los residentes y comercios.
- Compartir posibles cambios de diseño.
- Analizar el proceso de aquí en adelante.

**REUNIÓN PÚBLICA:** La comunidad analizará los conceptos y dará su opinión.



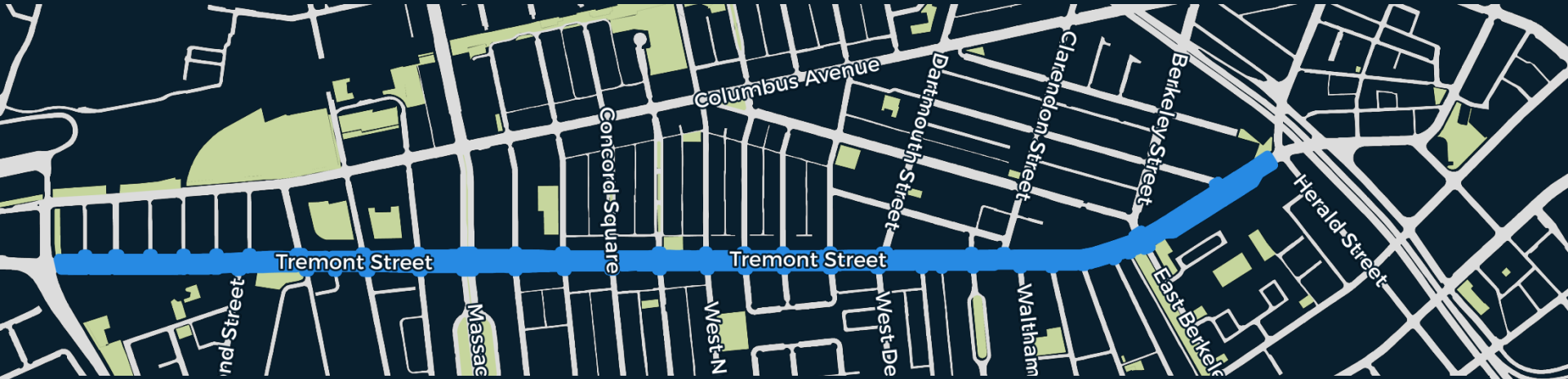
# VISIÓN ZERO

---

- Compromiso de eliminar todas las heridas graves y mortales para el año 2030.
- Diseñar para los más vulnerables nos beneficia a todos.



# LÍMITES DEL PROYECTO



- Concentrarse en **Tremont St** entre Melnea Cass y Herald St.
- Comprender **el impacto y las posibilidades** a lo largo de corredores más amplios (por ejemplo, Warren, Shawmut).

# ALCANCE DEL PROYECTO

---

Proponemos los siguientes cambios :

- Asignación de carriles.
- Fases y frecuencia de semáforos.
- Reubicación de paradas de autobús.
- Usos y regulaciones de las aceras.
- Mejoras en los cruces peatonales.

*Como no se trata de un proyecto de reconstrucción total, no podemos hacer cambios más significativos.*

# OBJETIVOS DEL PROYECTO: APOORTE DE LA COMUNIDAD

- Abril de 2018: Reunión pública
  - Más de 100 comentarios escritos.
- De abril a junio: Encuesta en línea
  - 78 respuestas, 58% por parte de habitantes de códigos postales del corredor.

parking/curb use  
signals **bike lane**  
**safe crosswalks**  
**slow drivers**  
intersection visibility  
pedestrian friendly

# ENCUESTA A COMERCIOS

---

- Se dejó una notificación en cada uno de los comercios durante la semana del 18 de junio.
- Se entregó la encuesta personalmente el 25 de junio.
  - Se entregó información acerca de la encuesta a los comercios que no pudieron completarla.
  - La encuesta estuvo disponible en línea todo el verano.
- Se hizo un seguimiento en forma personal el 6 de septiembre.



# ENCUESTA A COMERCIOS

---

- La mayoría de los encuestados estuvieron satisfechos con las operaciones de entrega de productos (*delivery*) realizadas hasta la fecha.
  - La entrega de productos es más larga y frecuente en restaurantes, pequeños almacenes y tiendas de multiservicios .
  - La entrega de productos es menos frecuentes pero más rápidas en el resto de los establecimientos.
  - La entrega de productos se realiza en distintos días y horarios.
- El estacionamiento para los empleados es un tema clave para muchos.
- Algunos comercios pidieron mayores o menores límites de tiempo en el estacionamiento.

# DISEÑOS CONCEPTUALES

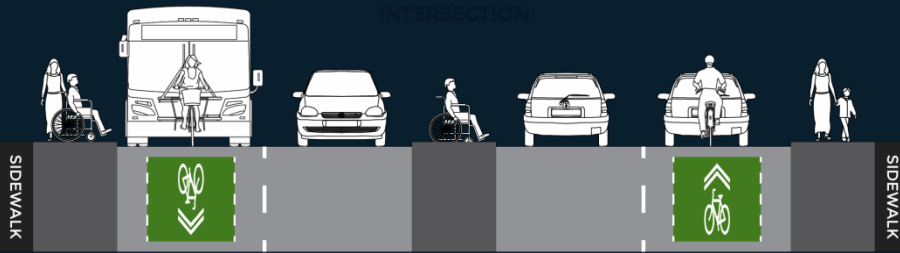
A blue-tinted photograph of a city street intersection. In the foreground, a bus is stopped at a crosswalk, with the destination '43 PARK & TREMONT' visible on its front. Several cars are parked or moving in the background. The street is lined with multi-story brick buildings. A 'ONE WAY' sign is visible on the left, and a 'SLOW' sign is on the right. The overall scene is captured in a clear, bright blue light.

# CONCEPTO 3



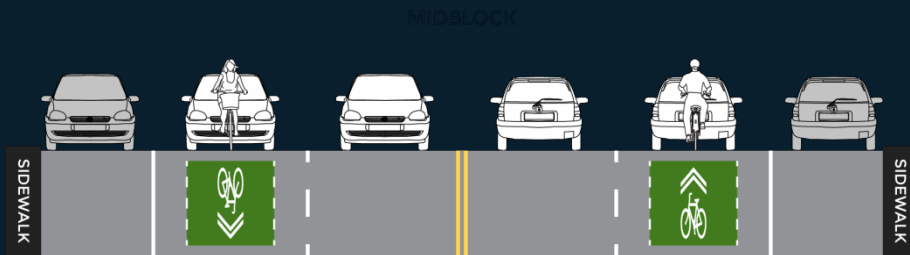
# CONCEPTO 3: DISEÑO TÍPICO

## CRUCES SIN SEMÁFORO



- Una isla para peatones reemplaza el diseño preliminar de “postes y pintura”.
- Los peatones cruzan dos carriles, en lugar de cuatro.

## MITAD DE CUADRA



- Conserva cuatro carriles generales de circulación.
- No hay carril exclusivo para bicicletas.

# ELEVACIÓN DE LOS CRUCES PEATONALES A LO LARGO DE TREMONT

- ▶ En las calles laterales, **no** en Tremont St.
- ▶ Todos los cruces sin semáforos
  - En espera del estudio de viabilidad.



Cambridge, MA

# ISLAS PARA EL CRUCE DE PEATONES

- ▶ Se proponen para todos los cruces peatonales sin semáforo.
- ▶ Acortan la distancia de cruce.



*Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York*

# CRUCES CON SEMÁFORO

- ▶ Las señales de cruce peatonal en las calles laterales durarán más tiempo.
  - ▶ Da más tiempo para cruzar las calles laterales, especialmente en Davenport/Hammond, Clarendon, Berkeley/E Berkeley.



# CRUCES CON SEMÁFORO

Menos tiempo de espera de la señal para cruzar.

- ▶ Cambia a simultáneo con ventaja al peatón en Clarendon y Berkeley/East Berkeley.
- ▶ En Dartmouth, los peatones tienen ventaja.





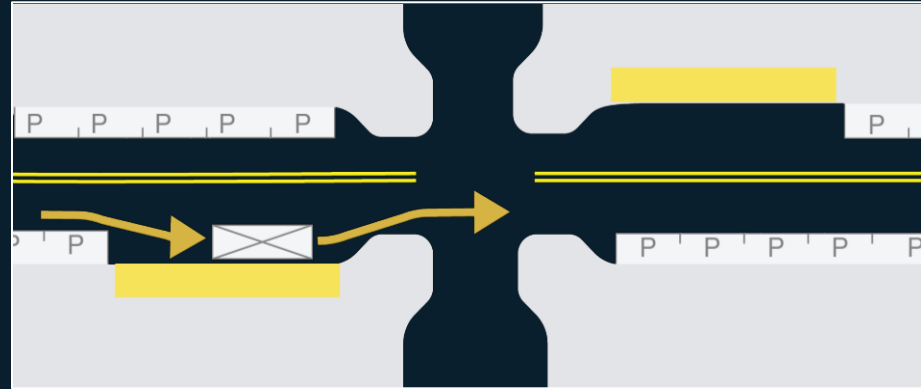
# CAMBIOS EN LAS PARADAS DE AUTOBÚS

La mayoría de las paradas de autobús en Tremont son demasiado cortas.

- ▶ Es difícil para los peatones subir o bajar del autobús.
- ▶ Es difícil para los conductores regresar a su carril.

La opción 3 extiende las paradas de autobús al mínimo requerido según la MBTA.

- ▶ Afecta a 29 lugares de estacionamiento (de los 316 en el corredor).



# CONCEPTO 2



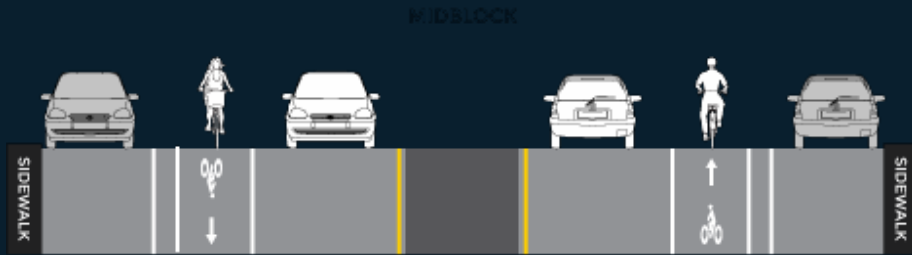
# CONCEPTO 2: DISEÑO TÍPICO

## CRUCES SIN SEMÁFORO



- ▶ Una isla para peatones reemplaza el diseño preliminar de "postes y pintura".
- ▶ Los peatones cruzan un carril de circulación + carril para bicicletas por vez.

## MITAD DE CUADRA



- ▶ Un carril de circulación en cada dirección.
- ▶ Carril reducido para bicicletas en cada dirección.
- ▶ Franja central continua.

# ELEVACIÓN DE LOS CRUCES PEATONALES A LO LARGO DE TREMONT

- ▶ En las calles laterales, **no** en Tremont St.
- ▶ Todas las intersecciones sin semáforo.
  - En espera del estudio de viabilidad.



Cambridge, MA

# ISLAS PARA CRUCE PEATONAL

- ▶ Se proponen para todos los cruces peatonales sin semáforo.
- ▶ Acortan la distancia de cruce.



*Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York*

# CRUCES CON SEMÁFORO

- ▶ Las señales de cruce peatonal en las calles laterales durarán más tiempo.
  - ▶ Da más tiempo para cruzar las calles laterales, especialmente en: Davenport/Hammond, West Newton, Clarendon, y Berkeley/E Berkeley.



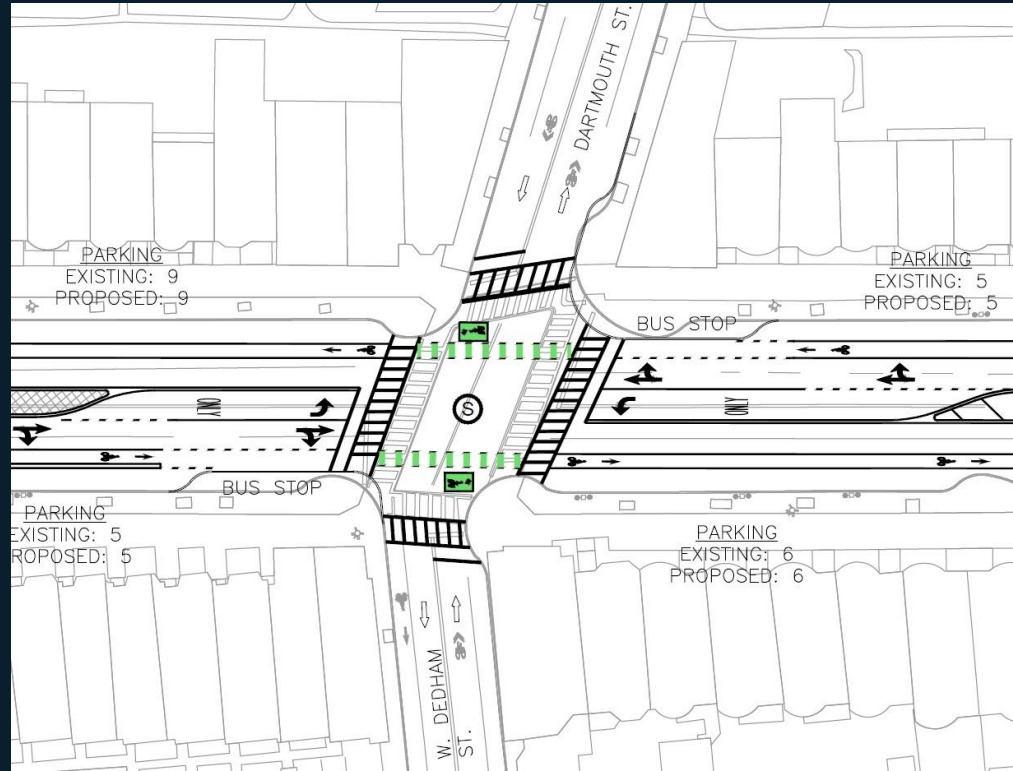
# CRUCES CON SEMÁFORO

- ▶ Menos tiempo esperando la señal para cruzar
  - ▶ Cambia a concurrente ( los vehículos pueden girar a la derecha y/o a la izquierda al mismo tiempo que los peatones) con ventaja al peatón en Clarendon y Berkeley/East Berkeley.
  - ▶ En Dartmouth, los peatones tienen una señal de cruce con ventaja.



# CRUCES CON SEMÁFORO

- ▶ Se agregan carriles exclusivos de giro a la izquierda en Dartmouth.



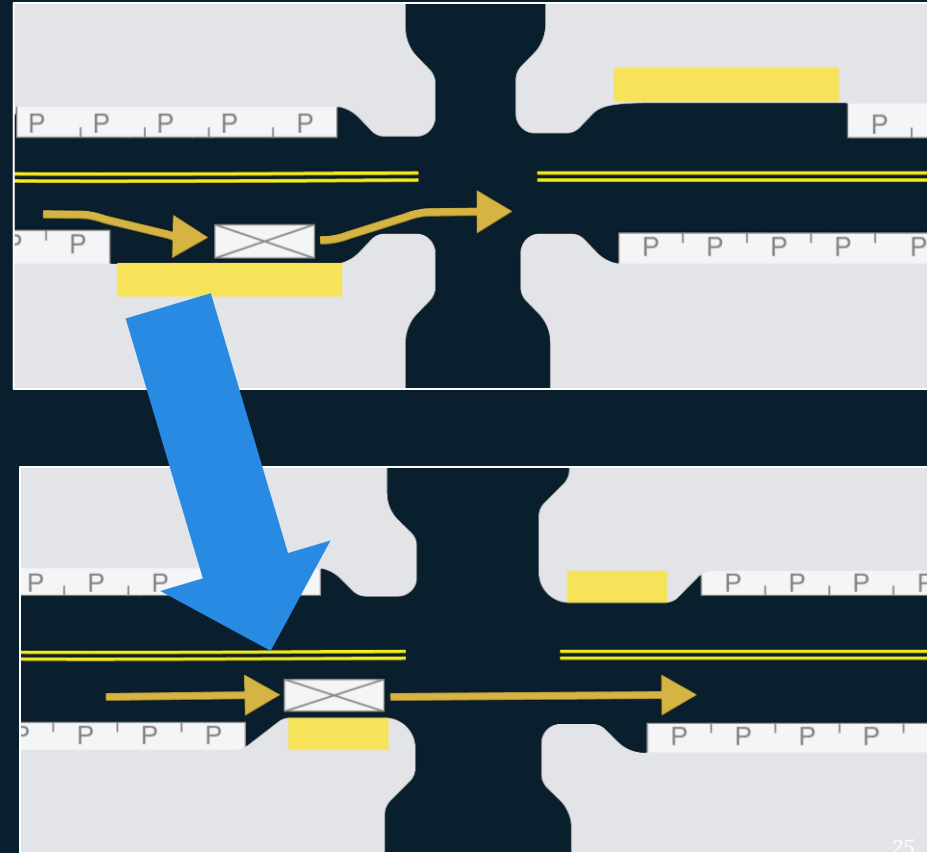


# CAMBIOS EN LAS PARADAS DE AUTOBÚS

Se propone la extensión de la acera ("bus bulbs") con paradas en el carril.

- ▶ El autobús se detendrá principalmente en el carril para bicicletas.
- ▶ Las paradas de autobús pueden ser más cortas, y reduciría el impacto sobre el estacionamiento a 2 espacios (de los 316 en el corredor).

*Si las paradas flotantes son completamente inviables, la pérdida total de espacios de estacionamiento es de 29 de los 316.*

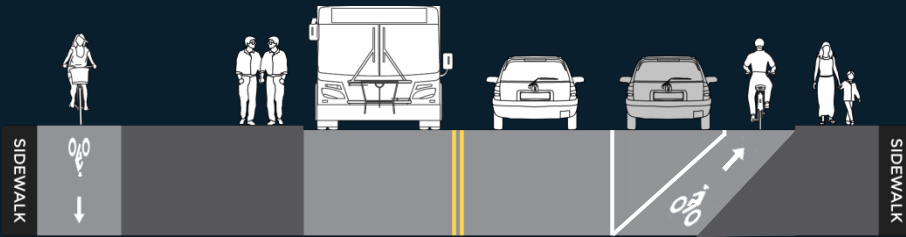


# CONCEPTO 1



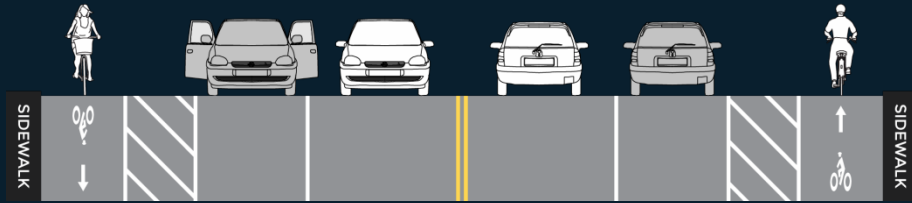
# CONCEPTO 1: DISEÑO TÍPICO

## CRUCES SIN SEMÁFORO



- ▶ Las paradas de autobús flotantes brindan refugio para los peatones y eliminan el conflicto entre autobuses y bicicletas.
- ▶ Los peatones cruzan el carril para bicicletas, y luego los dos carriles de circulación.

## MITAD DECUADRA



- ▶ Un carril de circulación en cada dirección.
- ▶ Carril de bicicletas protegido por los espacios de estacionamiento en ambas direcciones.

# ELEVACIÓN DE LOS CRUCES PEATONALES A LO LARGO DE TREMONT

- ▶ En las calles laterales, **no** en Tremont St
- ▶ Todas las intersecciones sin señales de tránsito.
  - Estudio de viabilidad de la construcción: pendiente.



*Cambridge, MA*

# CRUCES CON SEMÁFORO

- ▶ La señal de cruce peatonal en las calles laterales durará más tiempo.
  - ▶ Da más tiempo para cruzar las calles laterales, especialmente en Davenport/Hammond, West Newton, Clarendon, y Berkeley/E Berkeley.



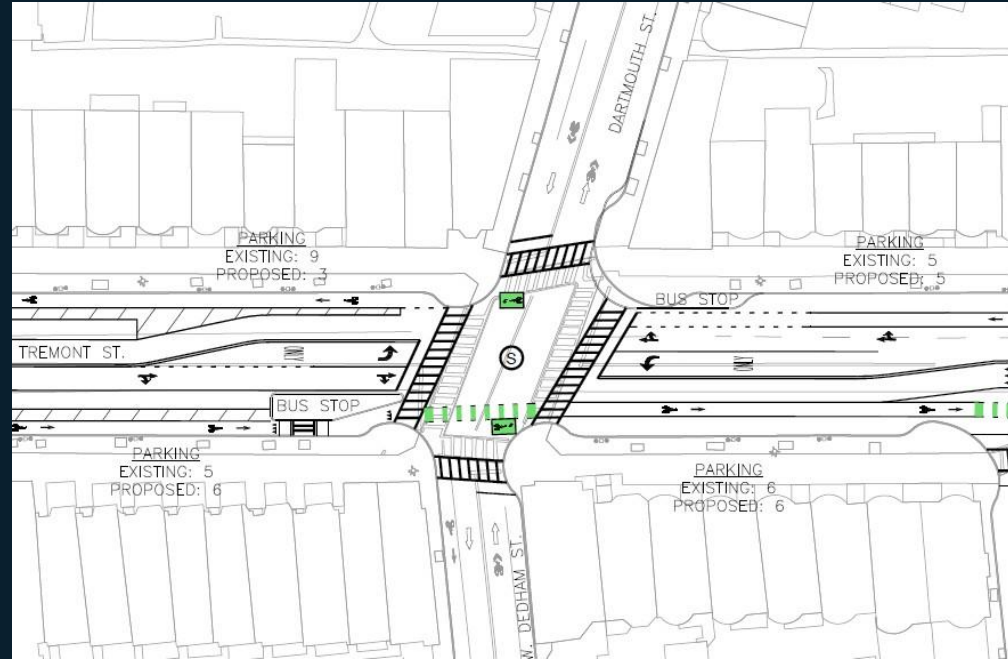
# CRUCES CON SEMÁFORO

- ▶ Menos tiempo esperando la señal para cruzar
  - ▶ Cambia a concurrente ( los vehículos pueden girar a la derecha y/o a la izquierda al mismo tiempo que los peatones) con ventaja al peatón en Clarendon y Berkeley/East Berkeley.
  - ▶ En Dartmouth, los peatones tienen una señal de cruce con ventaja.



# CRUCES CON SEMÁFORO

- ▶ Se agregan carriles exclusivos de giro a la izquierda en Dartmouth.

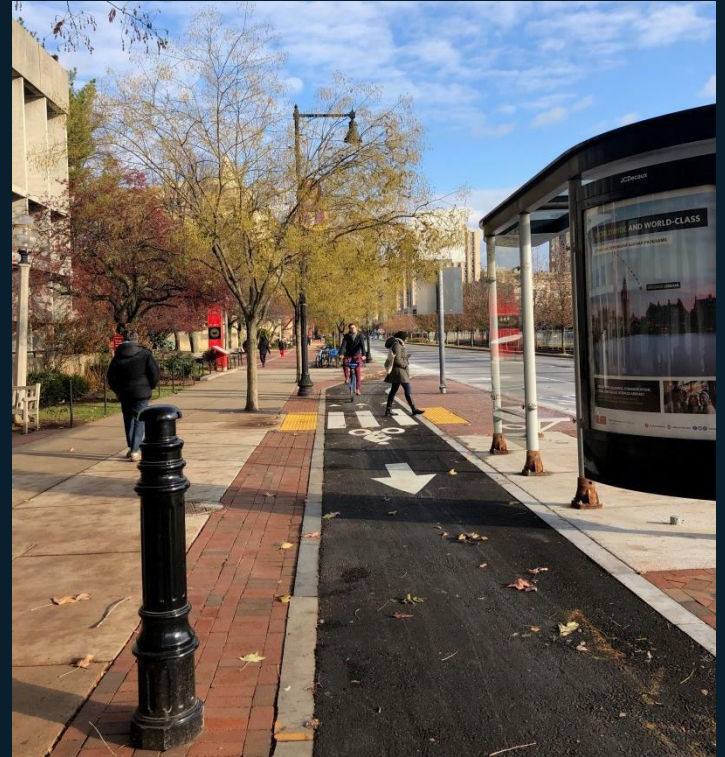


# CAMBIOS EN LAS PARADAS DE AUTOBÚS

Se proponen paradas de autobús "flotantes" en el carril

- ▶ Las paradas en el carril le dan prioridad a la circulación de autobuses, aunque demoran un poco a otros vehículos.
- ▶ Las paradas en el carril pueden ser más cortas, lo que reduce el impacto sobre el estacionamiento a 4 lugares (de los 316 en el corredor).

*Si las paradas de autobús flotantes son completamente inviables, la pérdida total de espacios de aparcamiento es de 42 de los 316.*



Commonwealth Ave



# PRÓXIMOS PASOS



# PRÓXIMOS PASOS DEL DISEÑO

---

- La opinión de la comunidad acerca de las opciones presentadas esta noche determinará el enfoque preferido.

# PRÓXIMOS PASOS DEL DISEÑO

- *Opinión de la comunidad*
- Evaluación de los detalles de diseño para estar seguros de que podemos mantenerlo durante todo el año.



# PRÓXIMOS PASOS DEL DISEÑO

- *Opinión de la comunidad*
- *Mantenimiento todo el año*
- *Sondear servicios públicos y desagües para determinar si es posible construir los diseños según lo planificado, y que cambios serán necesarios.*



# PRÓXIMOS PASOS DEL DISEÑO

- *Opinión de la comunidad*
- *Mantenimiento todo el año*
- *Viabilidad de la construcción*
- Realizar más análisis del volumen vehicular para determinar el impacto en las señales y a lo largo de South End.



# PRÓXIMOS PASOS DEL DISEÑO

- *Opiniones de la comunidad*
- *Mantenimiento todo el año*
- *Viabilidad de la construcción*
- *Análisis de tráfico adicional*
- **Coordinación con MBTA sobre los cambios necesarios a las paradas de autobús.**



# PRÓXIMOS PASOS DEL DISEÑO

- *Opiniones de la comunidad*
- *Mantenimiento todo el año*
- *Viabilidad de la construcción*
- *Análisis de tráfico adicional*
- *Coordinación con MBTA*
- *Determinar el impacto sobre los actuales lugares para estacionar y zonas de carga y descarga.*



# CALENDARIO

ESTA NOCHE	<i>Debatir las opciones, elegir el concepto preferido.</i>
HASTA ENERO	<i>Reuniones adicionales con la comunidad.</i>
HASTA MEDIADOS DE FEBRERO	<i>Recibir comentarios adicionales en línea.</i>
INVIERNO-PRIMAVERA	<i>Plasmar el concepto preferido en planes totalmente desarrollados.</i>
FINES DE MAYO-JUNIO	<i>Compartir el diseño para los toques finales.</i>

*Programa de construcción a determinar, coordinación de servicios públicos y detalles del diseño final pendientes.*





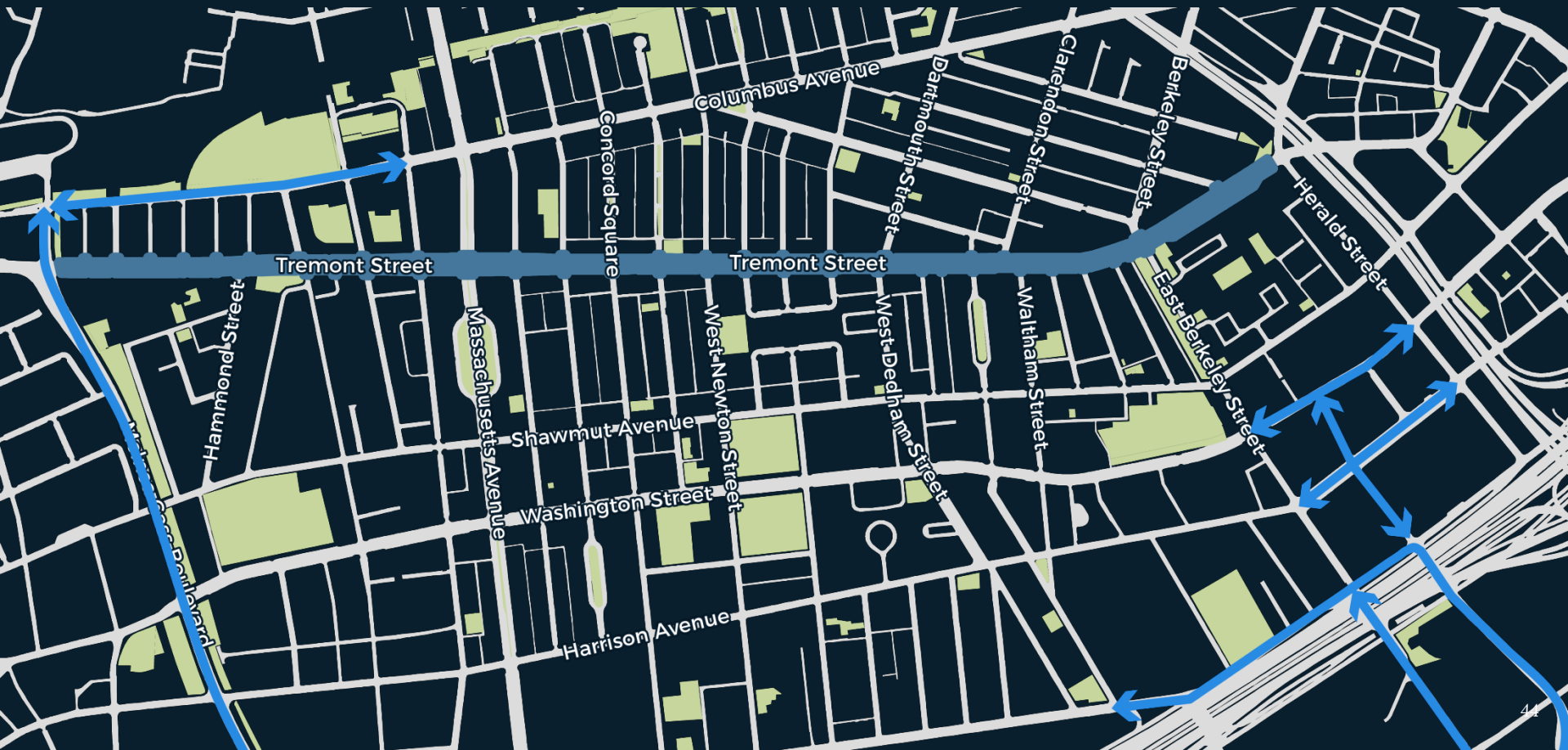
**MUCHAS GRACIAS**

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

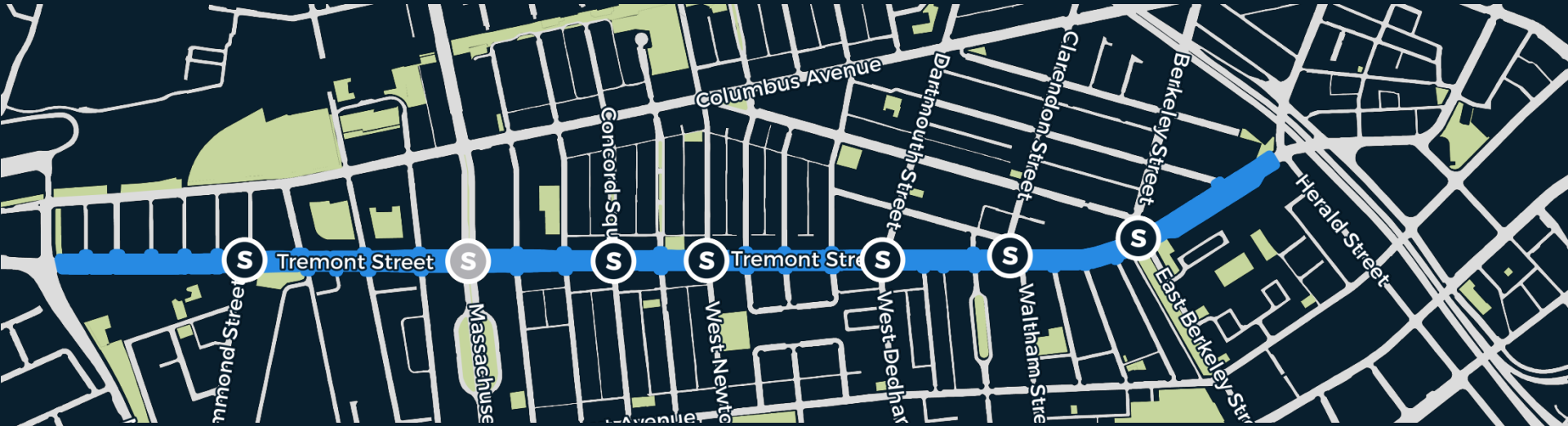




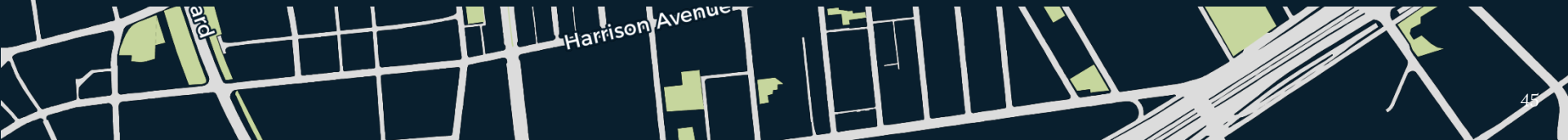
# PROYECTOS EN LAS INMEDIACIONES



# CRUCES INCLUIDOS EN EL PROYECTO



- 6 cruces con semáforo
- 20 cruces sin semáforo



A blue-tinted photograph of a city street intersection. In the background, there are multi-story brick buildings, parked cars, and a utility vehicle. A person and a child are walking across the crosswalk. A large, stylized graphic of a person's head with a circuit-like pattern is visible on a building facade. The foreground shows a crosswalk with white stripes on asphalt. The text "CONDICIONES ACTUALES" is overlaid in the center in a bold, white, sans-serif font.

# CONDICIONES ACTUALES

# PERSONAS QUE CAMINAN Y ANDAN EN BICICLETA



# PERSONAS QUE CAMINAN, ANDAN EN BICICLETA Y USAN TRANSPORTE PÚBLICO





# HOGARES SIN VEHÍCULO

