

PLANEACIÓN DEL TRANSPORTE DE MISSION HILL: TERRACE Y PARKER ST

Estamos planeando mejoras de seguridad y accesibilidad para todos los usuarios de la vía que viajan por Terrace y Parker Street en el vecindario de Mission Hill.

El Departamento de Transporte de Boston está respondiendo a las inquietudes de la comunidad sobre la seguridad del tráfico y el futuro de una Terrace Street más residencial.

Donde estamos planeando

Límites del proyecto



Lo que hemos escuchado

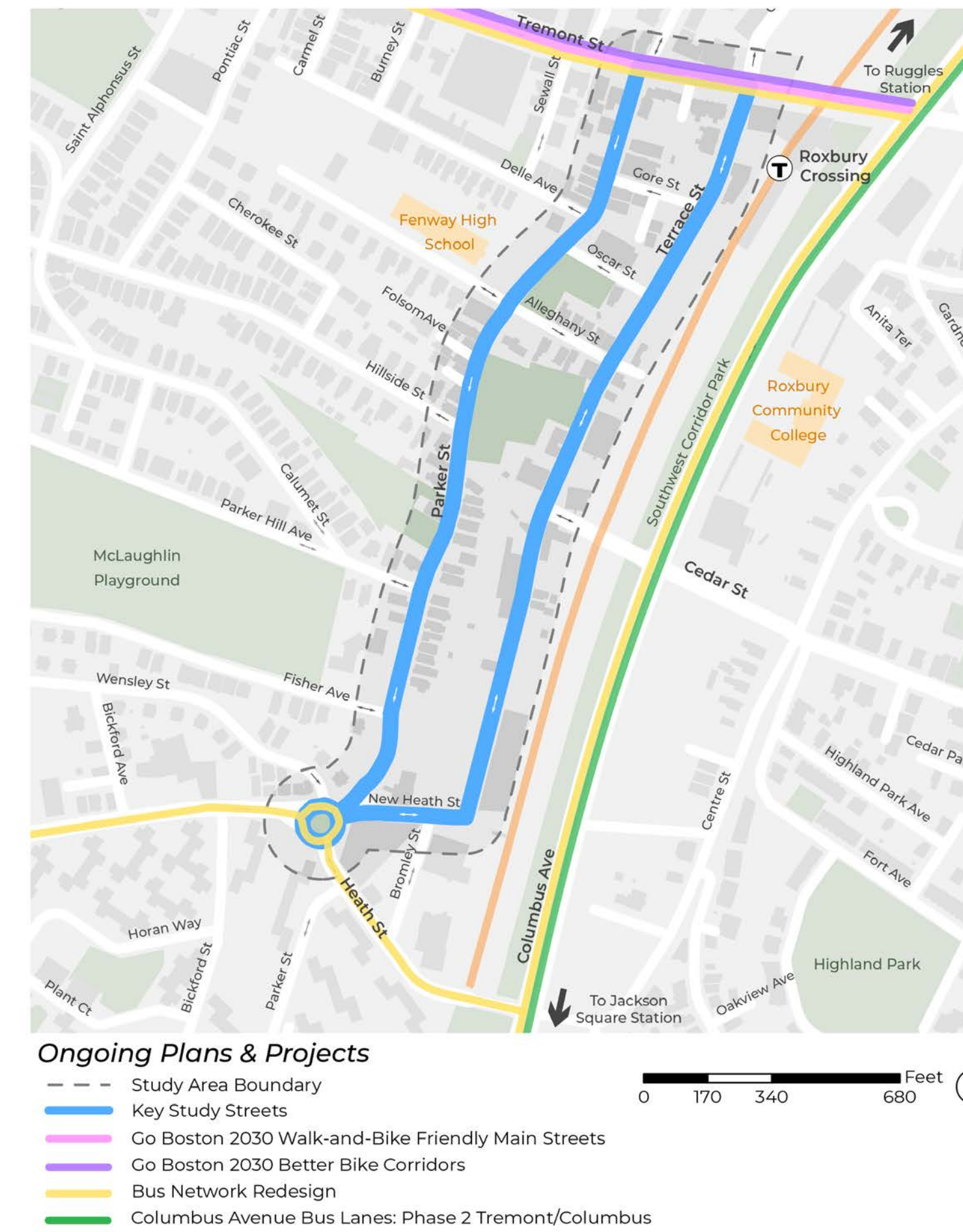
Preocupaciones de la comunidad



Mirando hacia el sur por Parker Street

Planes, Proyectos y Políticas Conectadas

Contexto de planeación



Vamos Boston 2030

- El plan de transporte a largo plazo de Boston da prioridad a la seguridad de todos los usuarios de las carreteras y fomenta más viajes a pie, en bicicleta y en transporte público

Rediseño de la red de autobuses MBTA

- Ampliará el servicio de autobús y el acceso a los residentes de color y de bajos ingresos.
- Afectará Tremont Street, Heath Street y Columbus Ave

Carriles de autobuses de Tremont St/ Columbus Ave (Fase 2)

- Diseñar e implementar carriles para autobuses y mejoras para peatones en Columbus Avenue y Tremont Street

Proyectos de Desarrollo Activo

- BTDA se coordina de cerca con BPDA en proyectos de desarrollo activos en el área de estudio
- Los proyectos de desarrollo están haciendo contribuciones financieras para el diseño y la implementación de las mejoras de Terrace/Parker St

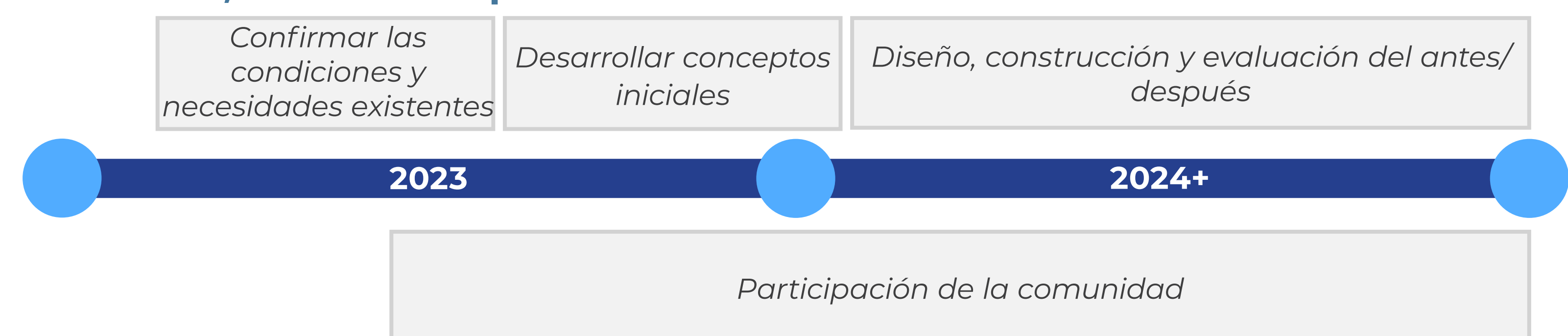
Lo que estamos considerando

Posibles mejoras en calles e intersecciones



Cronología del proyecto

Planeación, Diseño e implementación



¡Manténgase en contacto!
Cómo llegar a nosotros

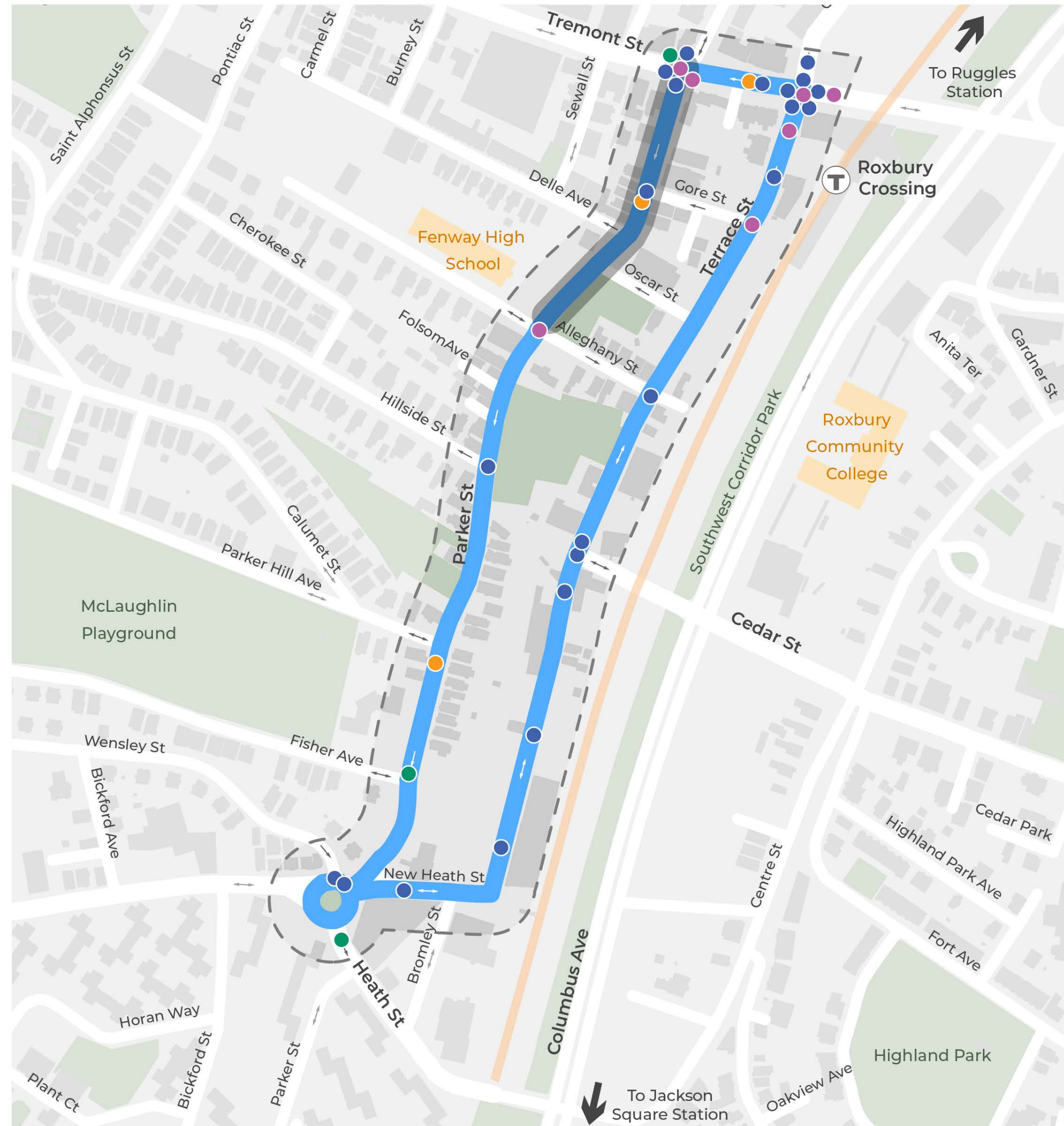
Página web del proyecto
www.boston.gov/departments/transportation/mission-hill

Contacto
William Moose, Planificador de Transporte
william.moose@boston.gov



SEGURIDAD EN EL ÁREA DE ESTUDIO

Choques



Crash History

- - - Study Area Boundary
- Key Study Streets

Vision Zero Crash History (2019-2021)

- Pedestrian Crash
- Bicyclist Crash
- Motor Vehicle Crash
- High Crash Corridor for People Biking (2015-2017)

MassDOT Crash History (2019-2021)

- Motor Vehicle Crash



Conclusiones clave

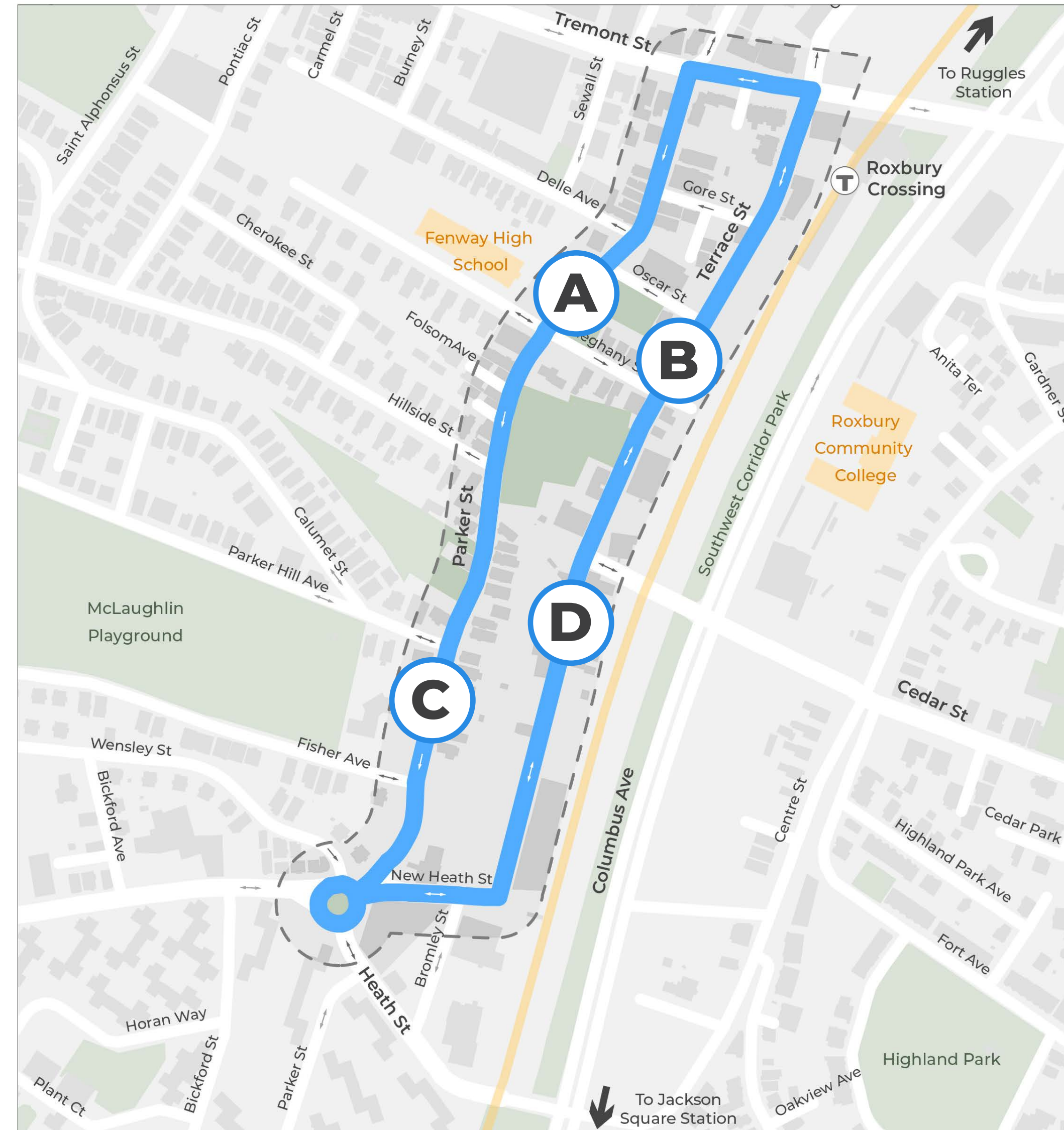
Agrupación de accidentes en:

- Parker Street/Tremont Street
- Terrace Street/Tremont Street

Area con alto riesgo de accidentes para ciclistas:

- Parker Street desde Tremont Street a Alleghany Street

Velocidades de los automovilistas

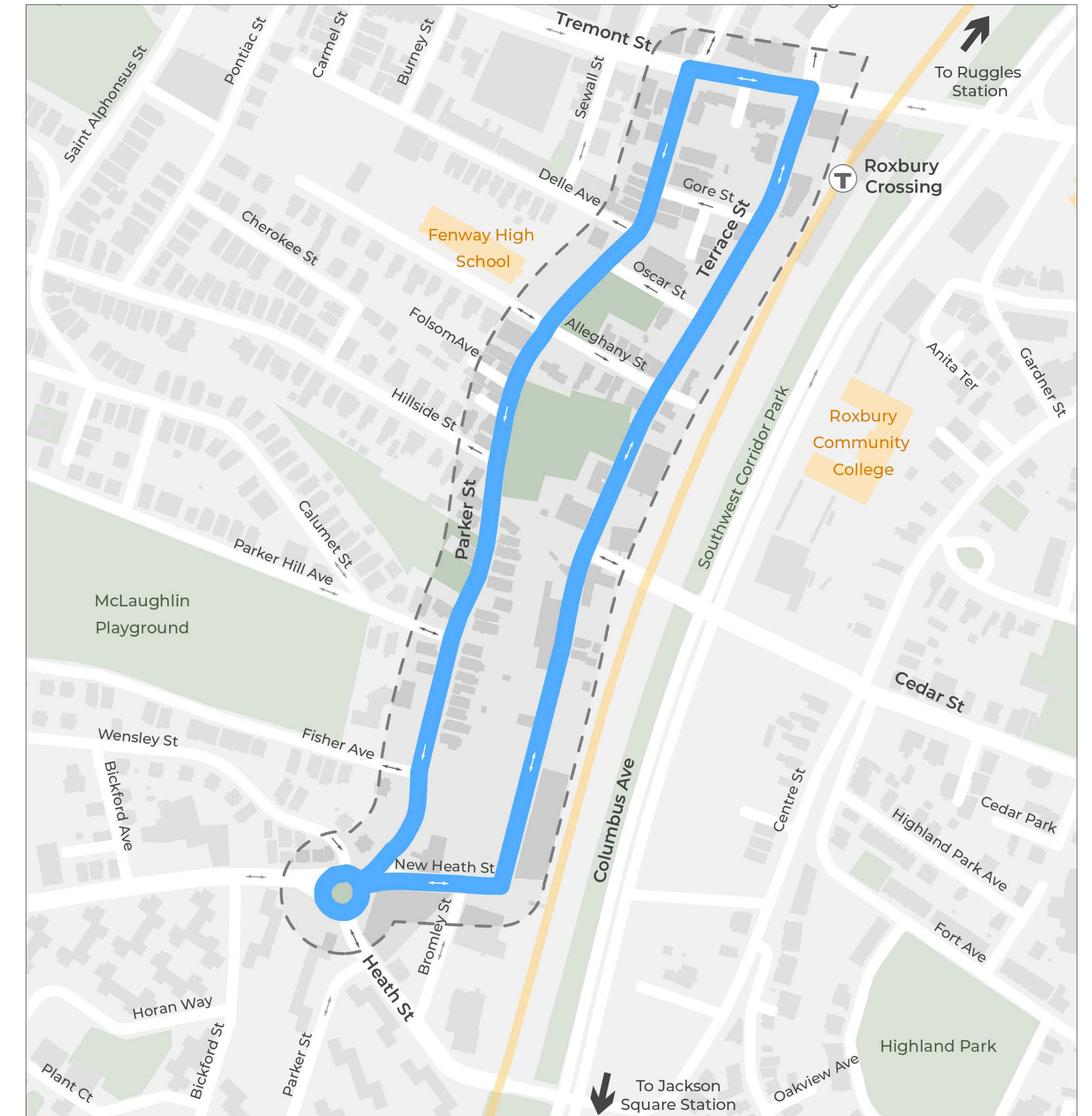


- - - Study Area Boundary
- Key Study Streets
- Street Direction



	A Parker Street sur de Oscar Street	B Terrace Street sur de Gore Street	C Parker Street sur de Parker Hill Ave	D Terrace Street sur de Cedar Street
Velocidad promedio	21 mph	22 mph	22 mph	21 mph
Automovilistas que viajan diariamente a 25 mph o más	962 (20%)	1,566 (29%)	1,143 (25%)	1,091 (18%)

Sus preocupaciones



- - - Study Area Boundary
- Key Study Streets
- Street Direction



- Instalaciones inadecuadas para bicicletas
- Pasos de peatones inadecuados
- Los conductores no ceden el paso
- Exceso de velocidad
- Visibilidad
- Otro

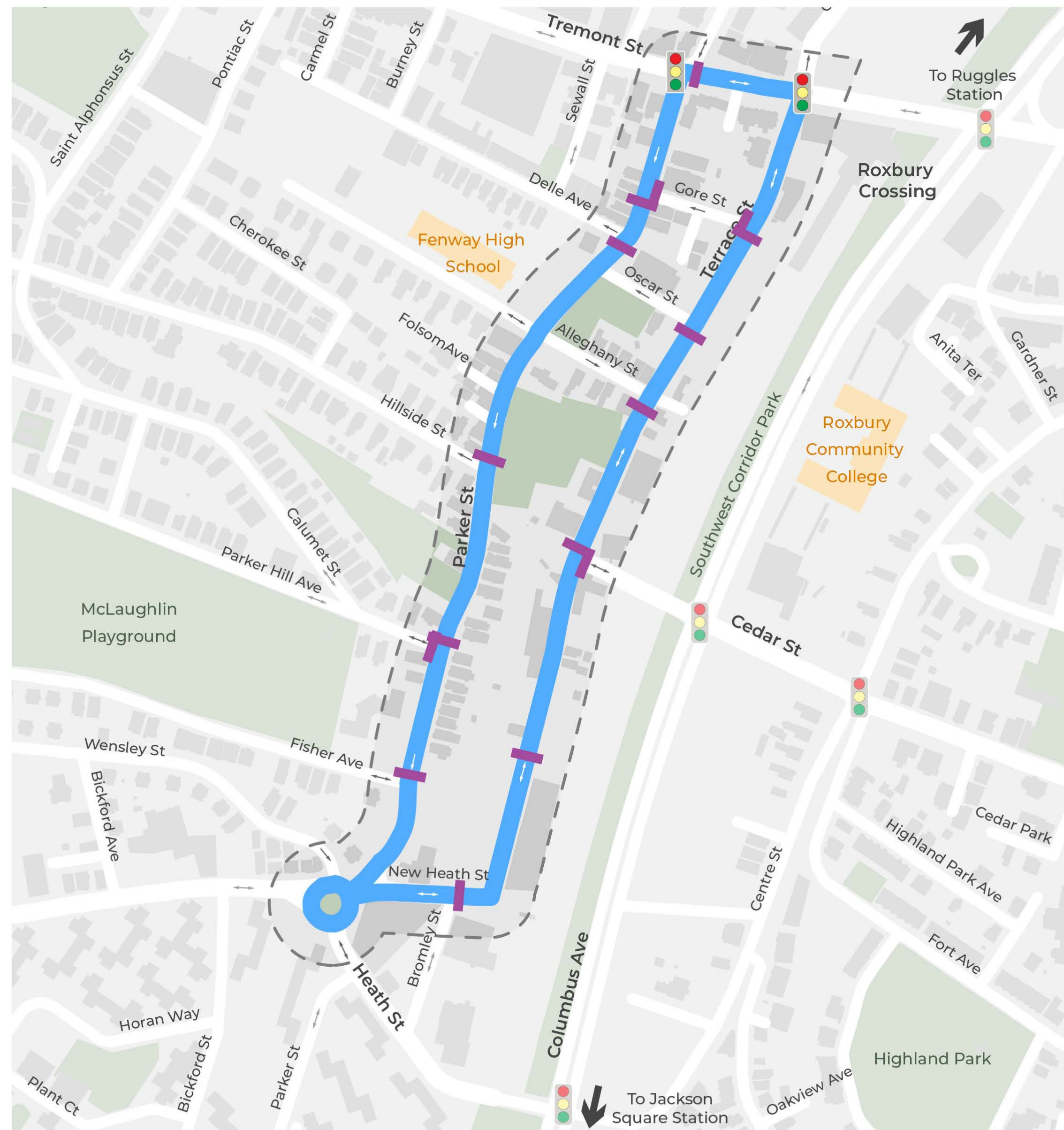
¿Cuál es tu experiencia?

- ¿Hay algún área o algún tema de preocupación por la seguridad que falte?
- ¿Cuál es su prioridad principal en relación con la seguridad?
- ¿Qué es lo que más le incomoda al caminar, andar en bicicleta o conducir en el área de estudio y cerca de ella? Por ejemplo, caminar junto a vehículos, visibilidad en los cruces peatonales, vehículos girando, etc.



CAMINAR POR EL ÁREA DE ESTUDIO

Faltan cruces de peatones



Crosswalk Needs

- Study Area Boundary
- Key Study Streets
- Current Street Direction
- Crossing Gap



Conclusiones clave

- Faltan cruces peatonales en múltiples intersecciones y ubicaciones a mitad de cuadra

Observaciones de la visita al sitio



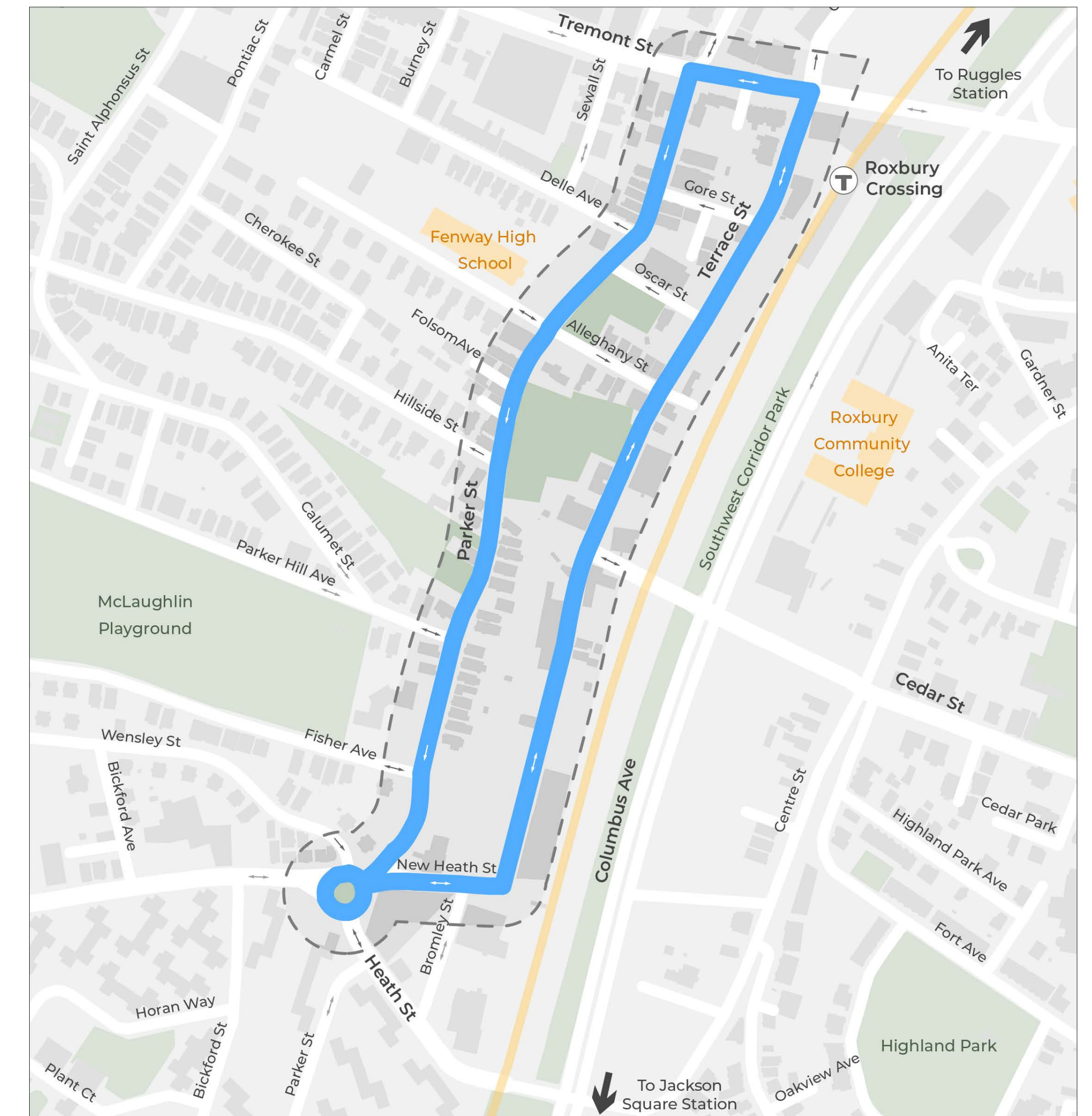
- Study Area Boundary
- Key Study Streets
- Current Street Direction



Problemas comunes

- Aceras estrechas y agrietadas
- Rampas que no cumplen con ADA
- Poca visibilidad en las intersecciones.
- Calles anchas/exceso de pavimento en Heath Street Rotary

Sus preocupaciones



- Study Area Boundary
- Key Study Streets
- Street Direction



- Aceras angostas
- Visibilidad
- Faltan cruces de peatones
- Rampas que no cumplen con ADA
- Exceso de pavimento
- Otro

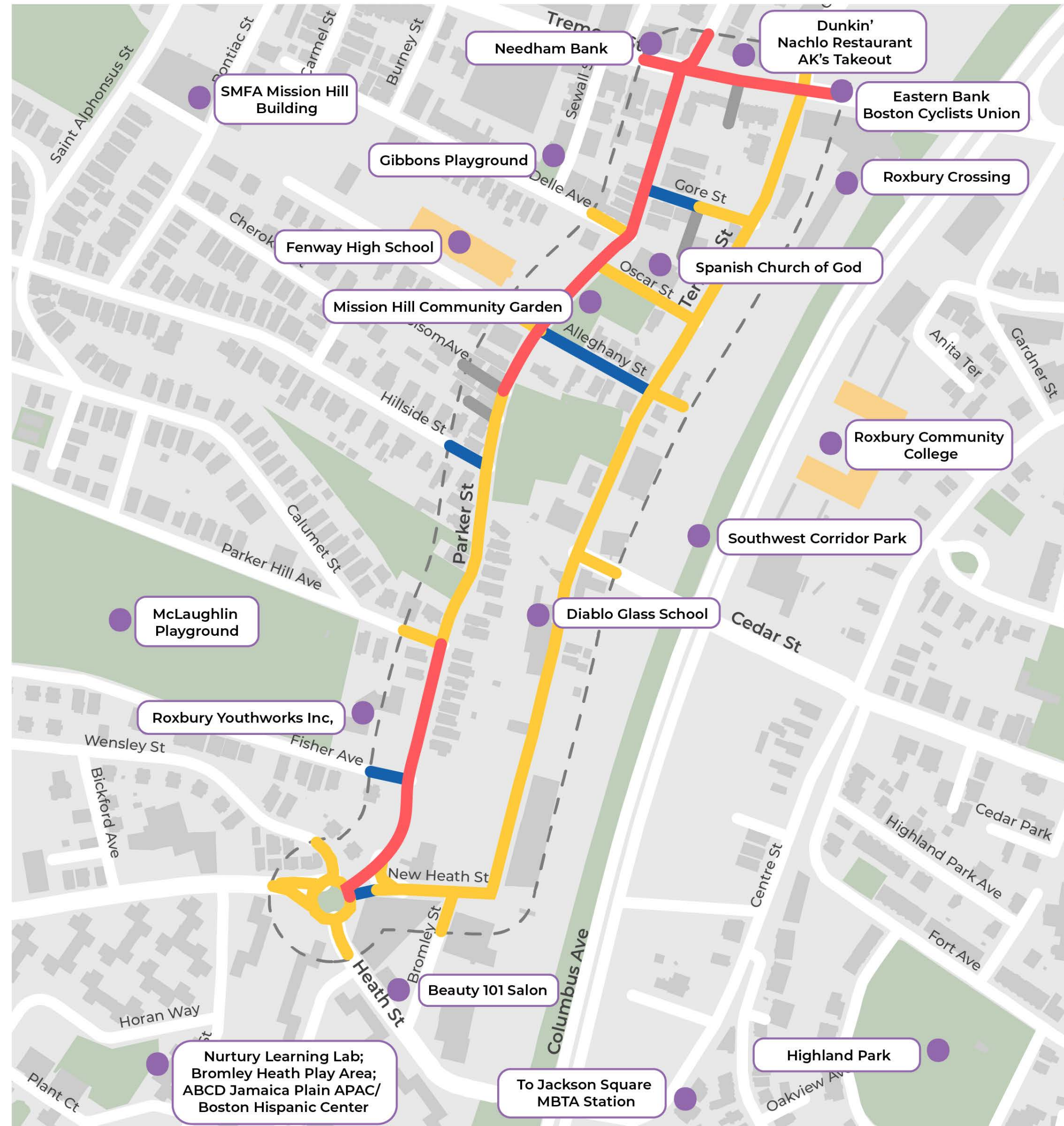
¿Cuál es tu experiencia?

- ¿Por dónde camina con frecuencia?
- ¿Cuáles son los lugares más desafiantes cuando se desplaza por el área de estudio y por qué?
- Si no camina con frecuencia en el área de estudio, ¿qué lo haría más dispuesto a hacerlo?



ANDAR EN BICICLETA POR EL ÁREA DE ESTUDIO

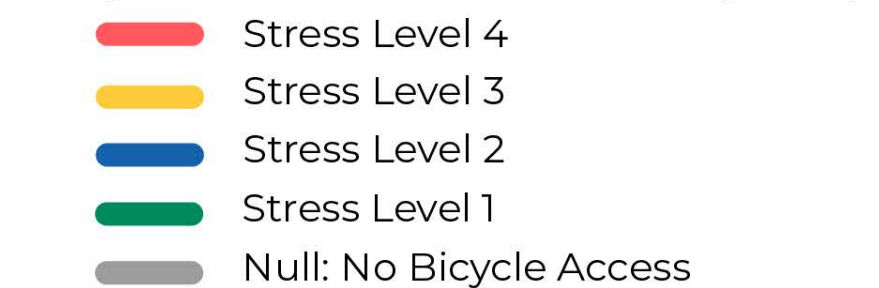
Nivel de estrés del tráfico de bicicletas



Bicycle Connectivity & Accessibility Needs



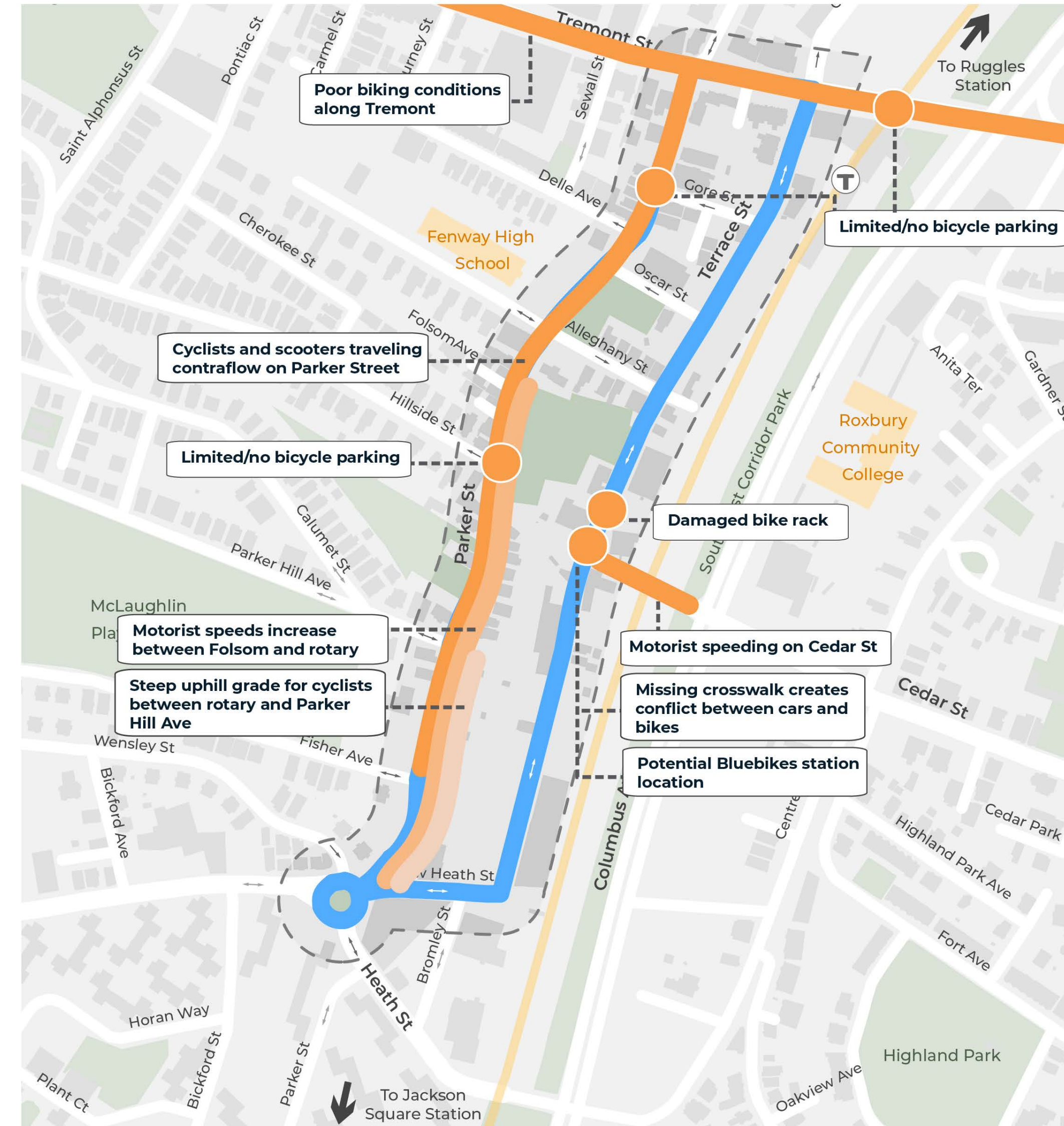
Bicycle Level of Traffic Stress (BLTS)



Conclusiones clave

- Puntuación asignada en función de la velocidad, el volumen y la presencia de instalaciones cómodas para bicicletas
- Muchas calles en el área de estudio son para bicicletas LTS 3 o LTS 4 (estresante para la mayoría de las personas)
- Las condiciones estresantes restringen el acceso a destinos locales importantes (negocios, parques, centros comunitarios, etc.)

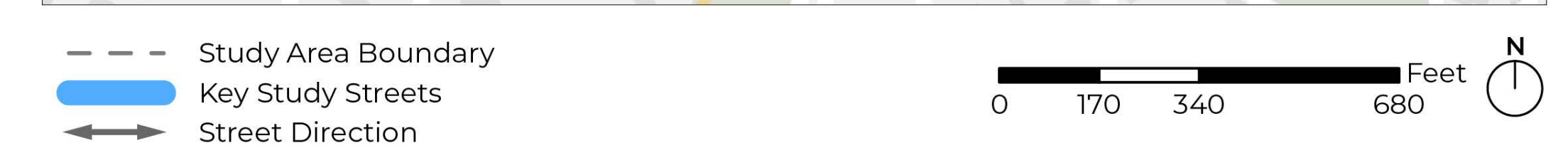
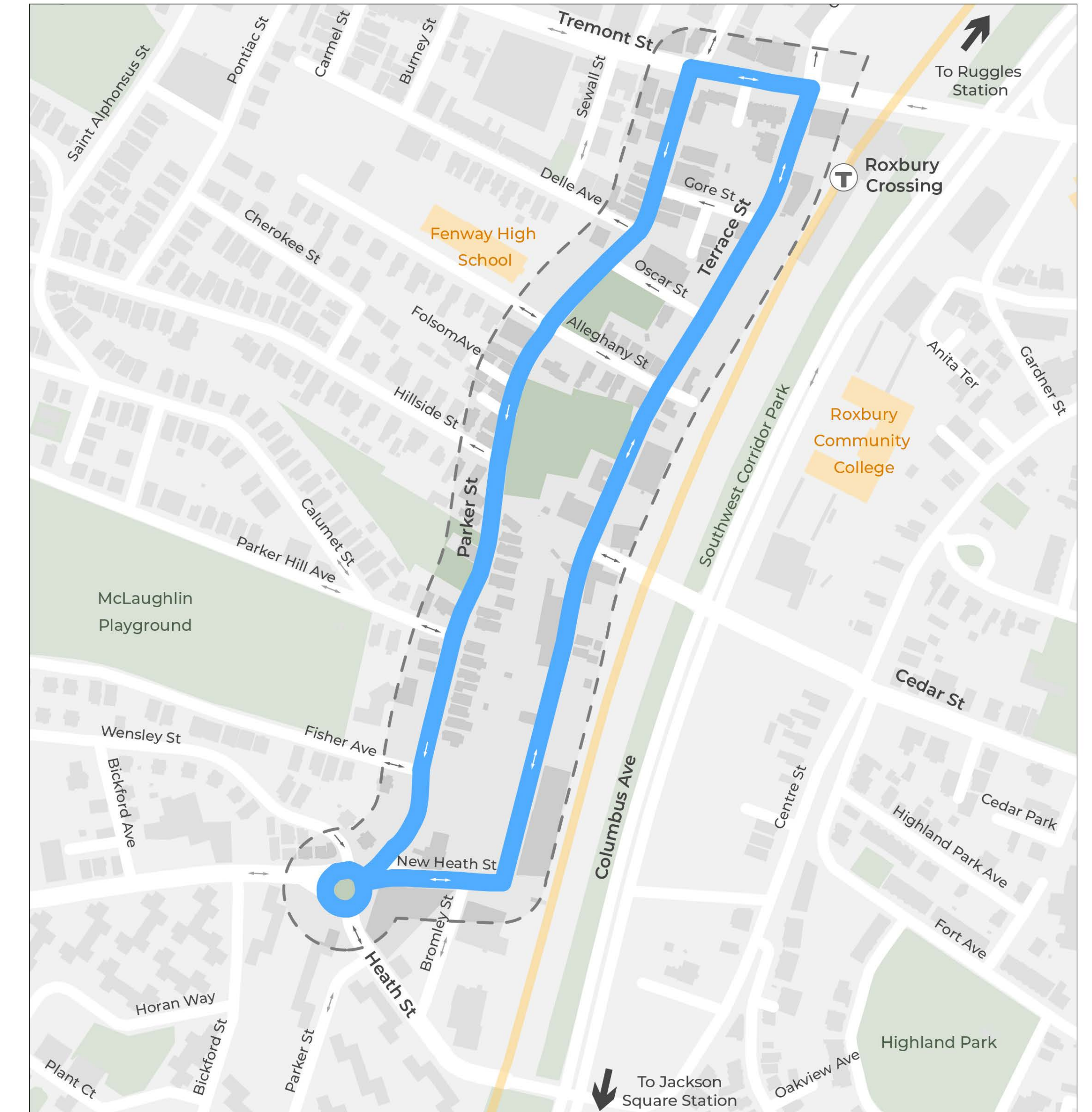
Observaciones de la visita al sitio



Problemas comunes

- Ciclistas y scooters que viajan a contracorriente en Parker Street
- Factores que contribuyen al exceso de velocidad de los automovilistas en Parker: colinas empinadas y sección transversal más ancha
- Falta de orientación clara para las personas que andan en bicicleta.
- Estacionamiento de bicicletas limitado/nulo

Sus preocupaciones



- Instalaciones inadecuadas para bicicletas
- Necesita orientación
- Necesita estacionamiento para bicicletas
- Speeding
- Intersección desafiante
- Otro

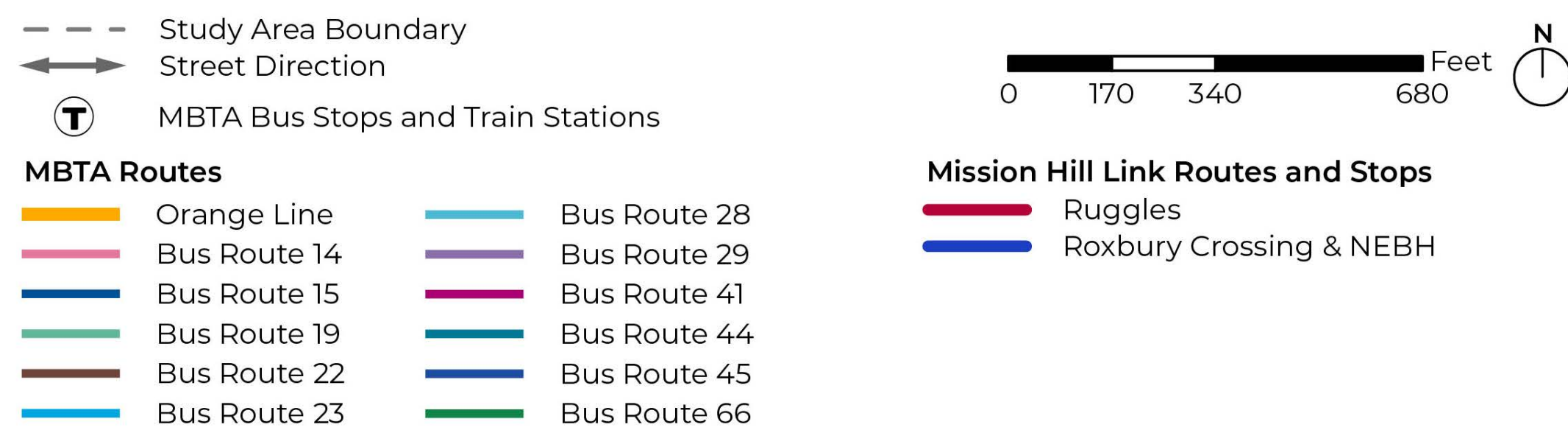
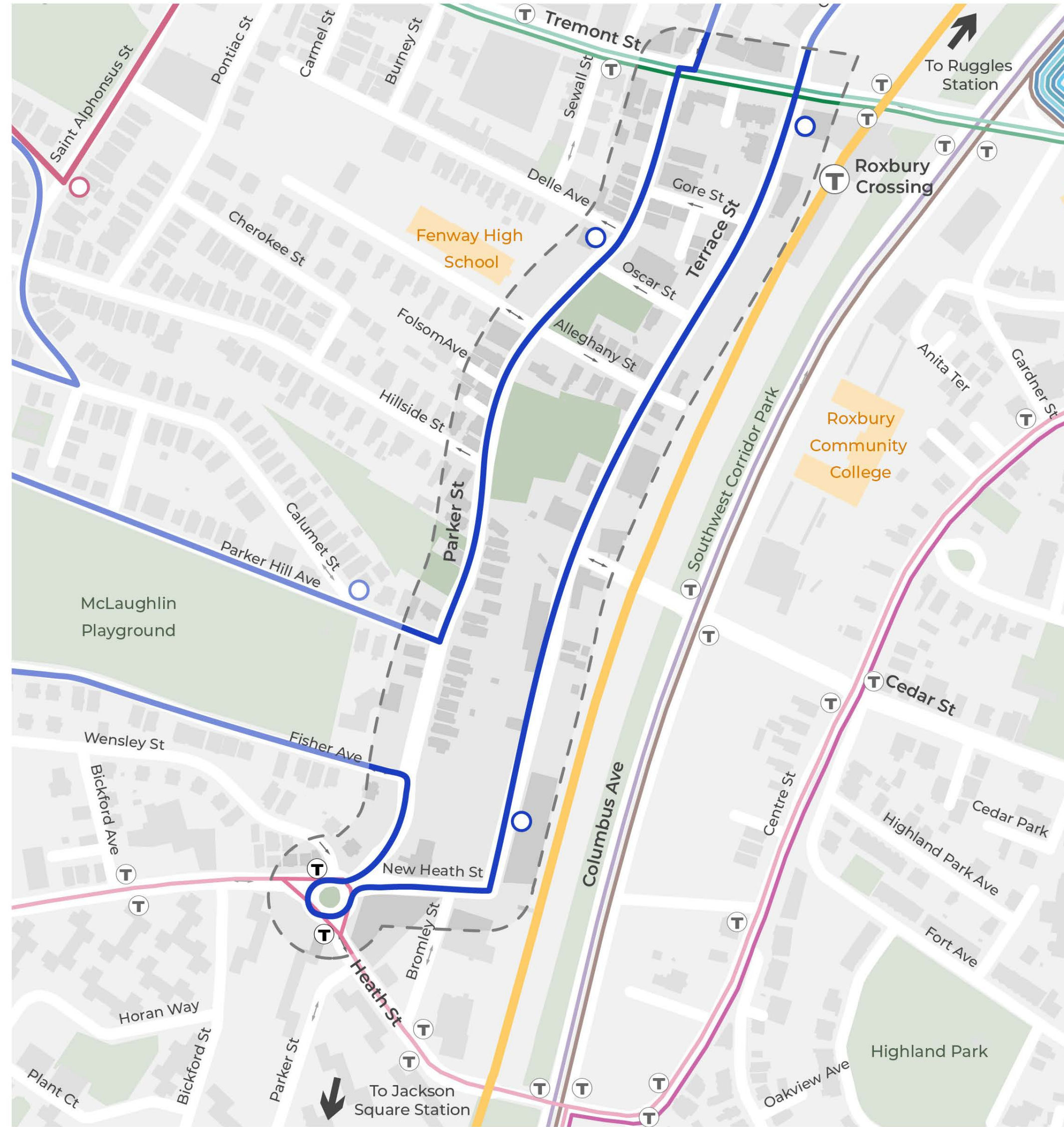
¿Cuál es tu experiencia?

- ¿Por dónde andas en bicicleta frecuentemente?
- ¿Cuáles son los lugares más desafiantes cuando se desplaza por el área de estudio y por qué?
- Si no andas en bicicleta por el área de estudio, ¿qué haría que estés más dispuesto/a a hacerlo?



TOMANDO TRÁNSPORTE PÚBLICO EN EL ÁREA DE ESTUDIO

Servicio de transporte publico



Conclusiones clave

- Las estaciones, paradas y rutas de MBTA se concentran en Columbus Avenue/Tremont Street
- Paradas MBTA adicionales en Heath Street Rotary (Ruta 14)
- 3 paradas de Mission Hill Link en el área de estudio (ruta Roxbury Crossing y NEBH)
- El rediseño de la red de autobuses agregará rutas de autobuses de alta frecuencia adicionales en Tremont Street

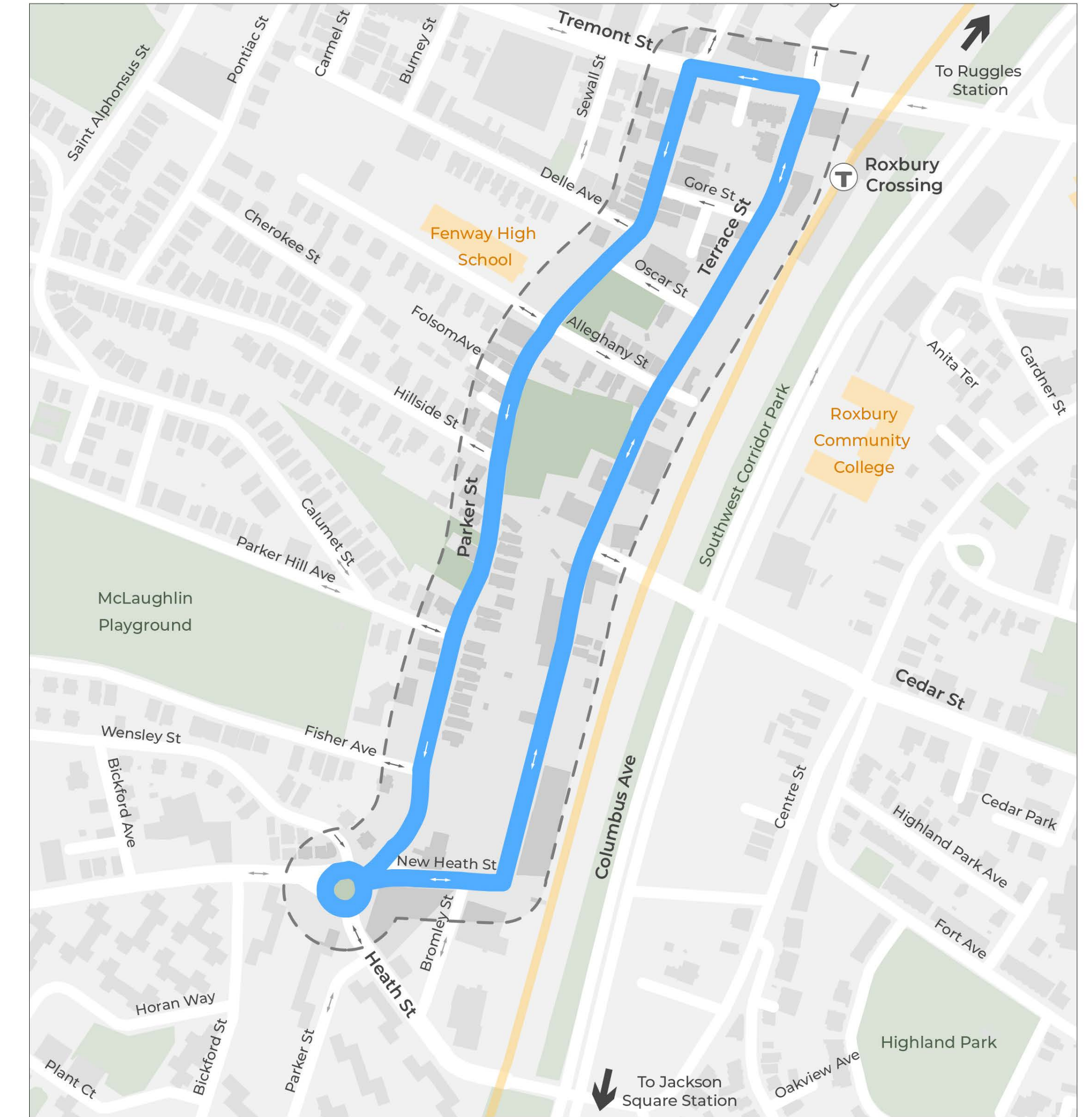
Observaciones de la visita al sitio



Problemas comunes

- Las malas condiciones para los peatones también afectan a los pasajeros del transporte público
 - Aceras estrechas y agrietadas
 - Rampas que no cumplen con ADA
 - Poca visibilidad en las intersecciones.
- Las paradas de MBTA ubicadas dentro de Heath Street Rotary son de difícil acceso

Sus preocupaciones



- Aceras angostas
- falta iluminación
- Falta asientos
- Rampas que no cumplen con ADA
- Falta refugio/sombra
- Otro

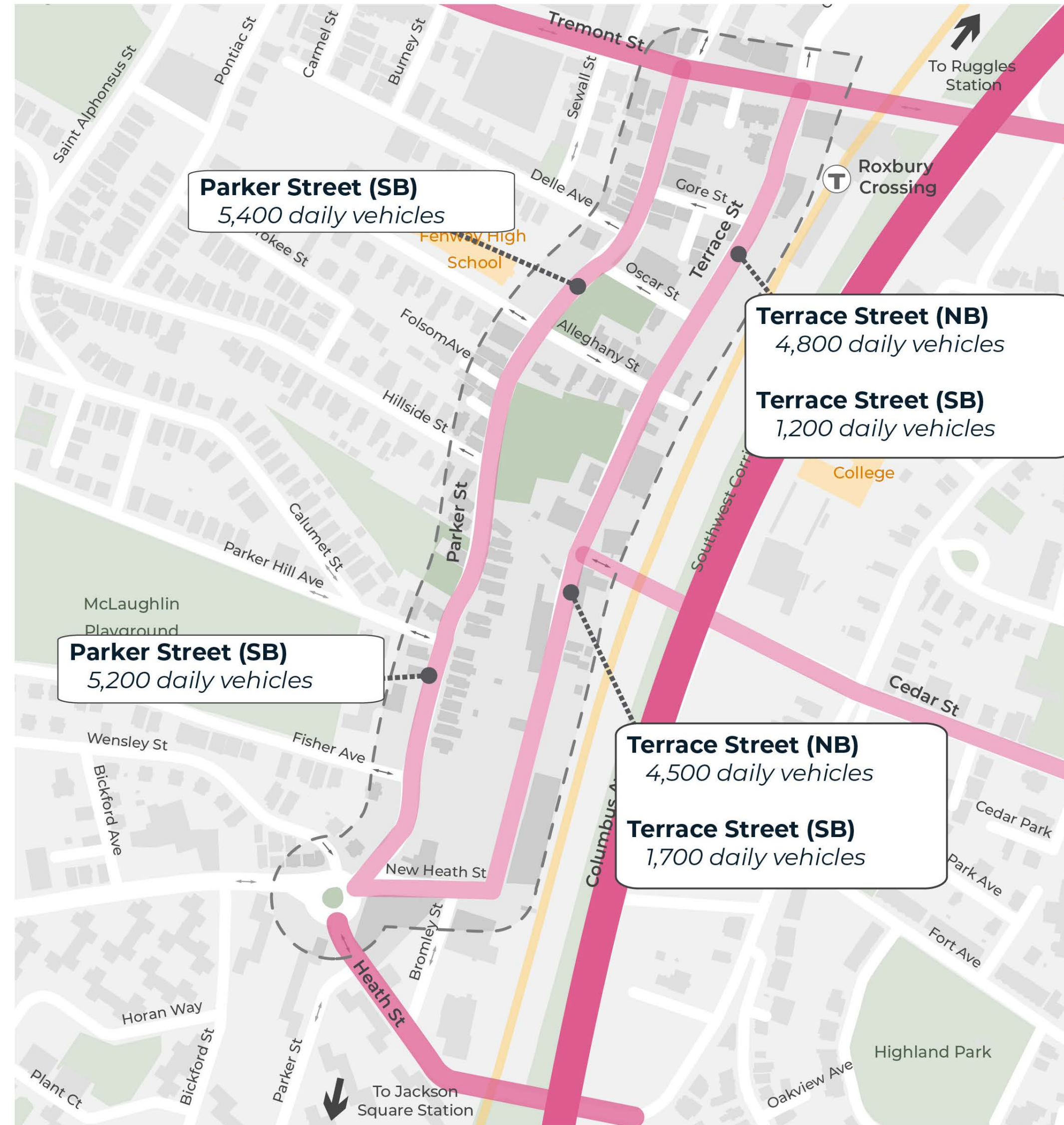
¿Cuál es tu experiencia?

- ¿Qué estaciones/paradas de transporte público frecuente?
- ¿Cuáles son las estaciones/paradas más desafiantes para llegar y esperar en el área de estudio y por qué?
- Si no accede al transporte público con frecuencia en el área de estudio, ¿qué lo haría más dispuesto a hacerlo?



CONDUCIENDO EN EL ÁREA DE ESTUDIO

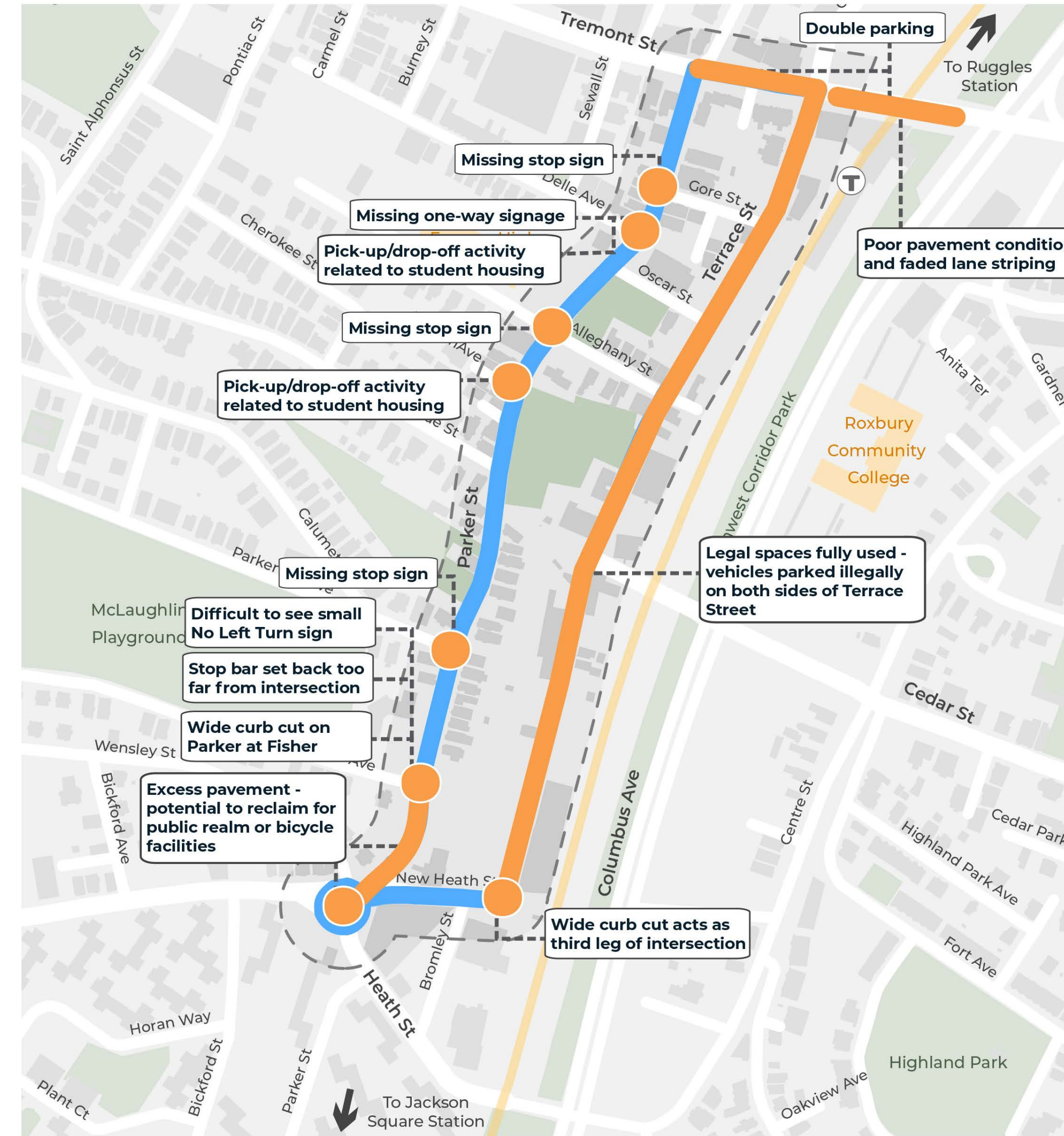
Volúmenes de tráfico



Conclusiones clave

- Columbus Avenue, Tremont Street y Heath Street distribuyen grandes volúmenes entre vecindarios
- Parker Street, Terrace Street, New Heath Street y Cedar Street brindan acceso a destinos locales
- Los volúmenes hacia el norte en Terrace Street representan una mayor proporción (73 % - 80%) de los volúmenes diarios que los volúmenes hacia el sur

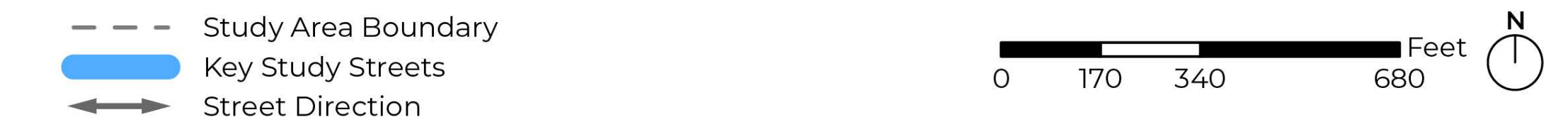
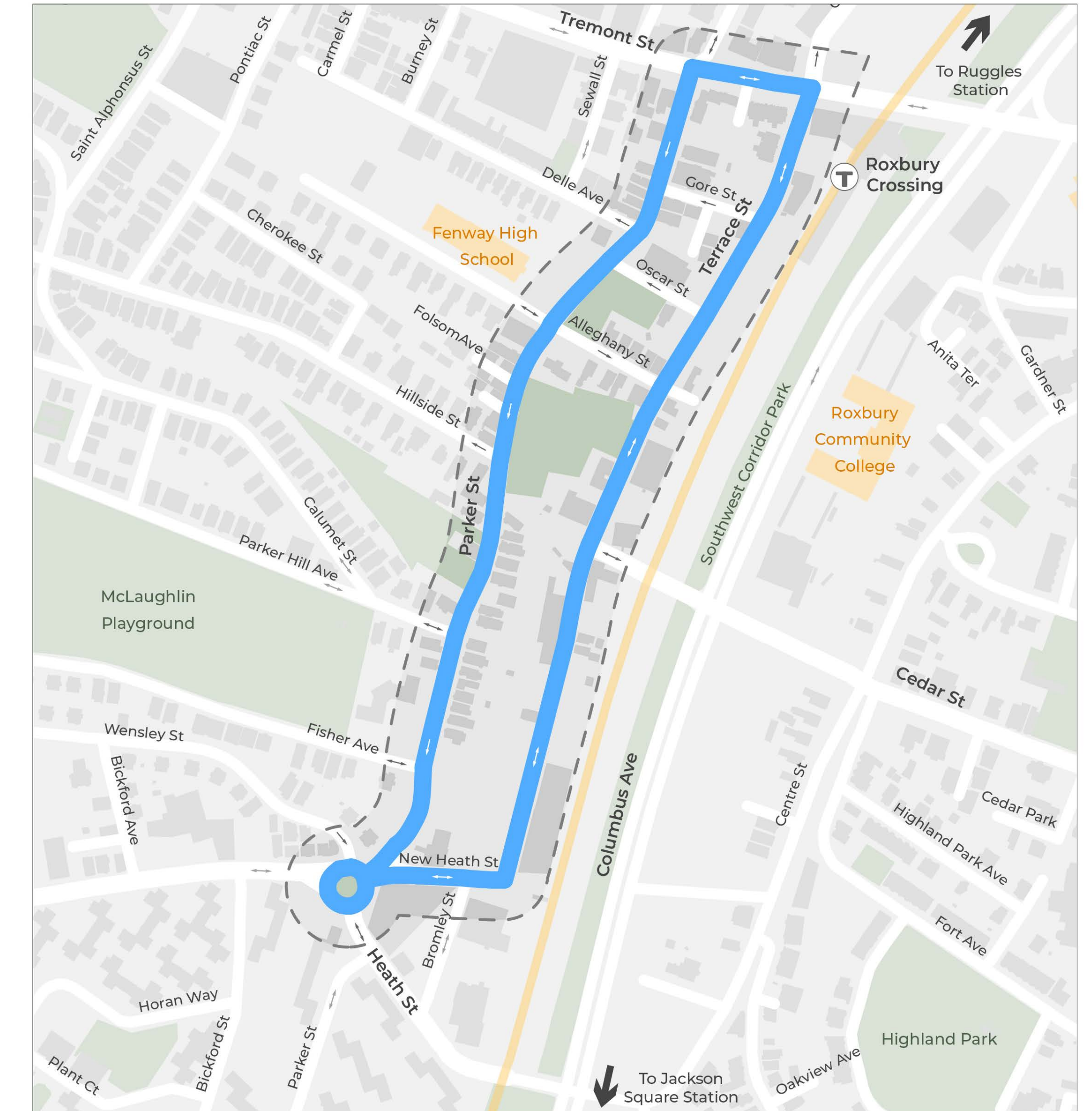
Observaciones de la visita al sitio



Problemas comunes

- Alta demanda de estacionamiento en la acera en Tremont Street y Terrace Street
- Actividad de recogida/dejada en Parker Street
- Calles anchas/exceso de pavimento en Parker Street al sur de Fisher Avenue y en Heath Street Rotary

Sus preocupaciones



- ¿Cuál es tu experiencia?
- Si conduce, ¿qué espacios de estacionamiento público frecuente (en la calle o fuera de la calle)?
 - ¿Cuáles son los lugares más difíciles para acceder al estacionamiento en la acera y por qué?
 - ¿Cuáles son los lugares más desafiantes para ver personas caminando y en bicicleta desde su automóvil y por qué?



CALMAR EL TRÁFICO Y ACCESO MULTIMODAL

Tratamientos potenciales para implementar en Parker Street y Terrace Street

Estos tratamientos se están considerando para mejorar la comodidad, la seguridad y el acceso de las personas que viajan en el área de estudio.

Acceso Multimodal

Los tratamientos de accesibilidad brindan una mejor experiencia para las personas que caminan, toman el transporte público, andan en bicicleta y conducen.

Rampas Peatonales



Boston Transportation Department

Las rampas peatonales en la acera/banqueta permiten a las personas que caminan, a las personas con ayudas a la movilidad, y a personas que empujan carriolas o cochecitos acceder las aceras/banquetas y cruces peatonales.

Isla de Refugio Peatonal



Kittelson & Associates, Inc.

La instalación de una isla de refugio en los cruces de peatones puede reducir las distancias del cruce de peatones y permitir cruces en etapas múltiples.

Extensión de Acera/Banqueta



Boston Transportation Department

Las extensiones de acera/banqueta sirven para reducir la distancia de los cruces peatonales en las calles, de esta forma se aumenta la visibilidad de los peatones y de los señalamientos verticales para evitar que los vehículos se estacionen sobre el cruce peatonal.

Calmar el tráfico

Los tratamientos para calmar el tráfico ayudan a reducir la velocidad de conducción en calles residenciales.

Reductores de Velocidad



Boston Transportation Department

Los reductores de velocidad (también llamados policías acostados o topes) son una herramienta para calmar el tráfico que utiliza una rampa para reducir la velocidad de conducción. Los reductores de velocidad disminuyen gradualmente hacia arriba y hacia abajo.

Chicana



Boston Transportation Department

Las chicanas y los cambios de carril son adecuaciones que utilizan distintas medidas como la alternancia en la ubicación del carril de estacionamiento, extensiones de banqueta, o islas con el fin de formar una trayectoria en forma de "S" que reduzca velocidades vehiculares.

Cruce Peatonal Elevado



Boston Transportation Department

Un cruce peatonal elevado se mantiene al nivel de la acera/banqueta. Al igual que un reductor de velocidad, los vehículos deben subir la rampa, reduciendo así la velocidad de conducción y aumentando la comodidad de las personas que caminan.



CAMBIOS EN LA SECCIÓN TRANSVERSAL Y LA RED

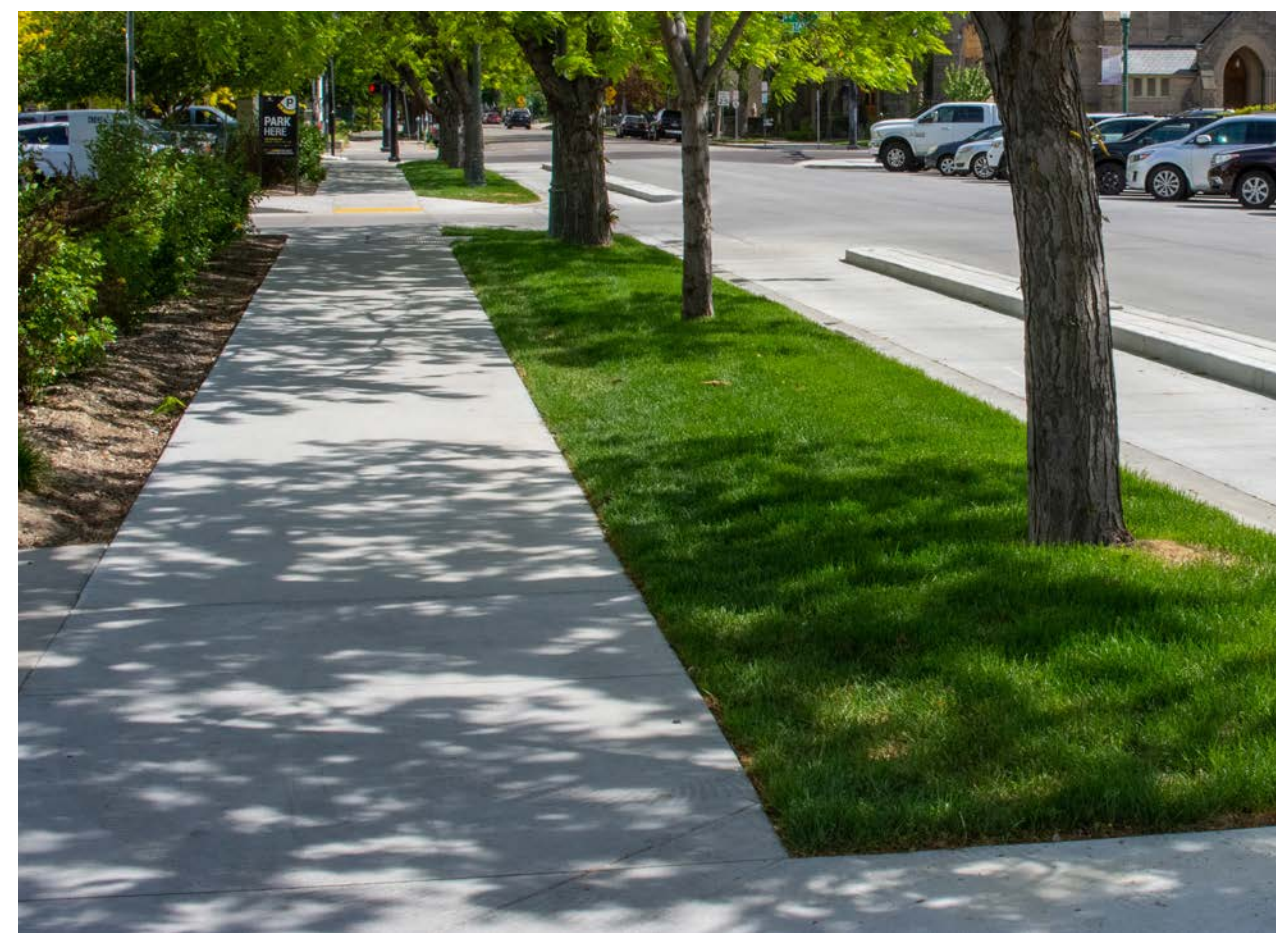
Tratamientos potenciales para implementar en Parker Street y Terrace Street

Estos tratamientos se están considerando para servir mejor a las personas que caminan, acceden al transporte público y andan en bicicleta

Necesidades de la sección transversal

La evaluación de las condiciones y necesidades existentes destacó la necesidad de aumentar el espacio para las personas que caminan, acceden al transporte público y andan en bicicleta en el área de estudio.

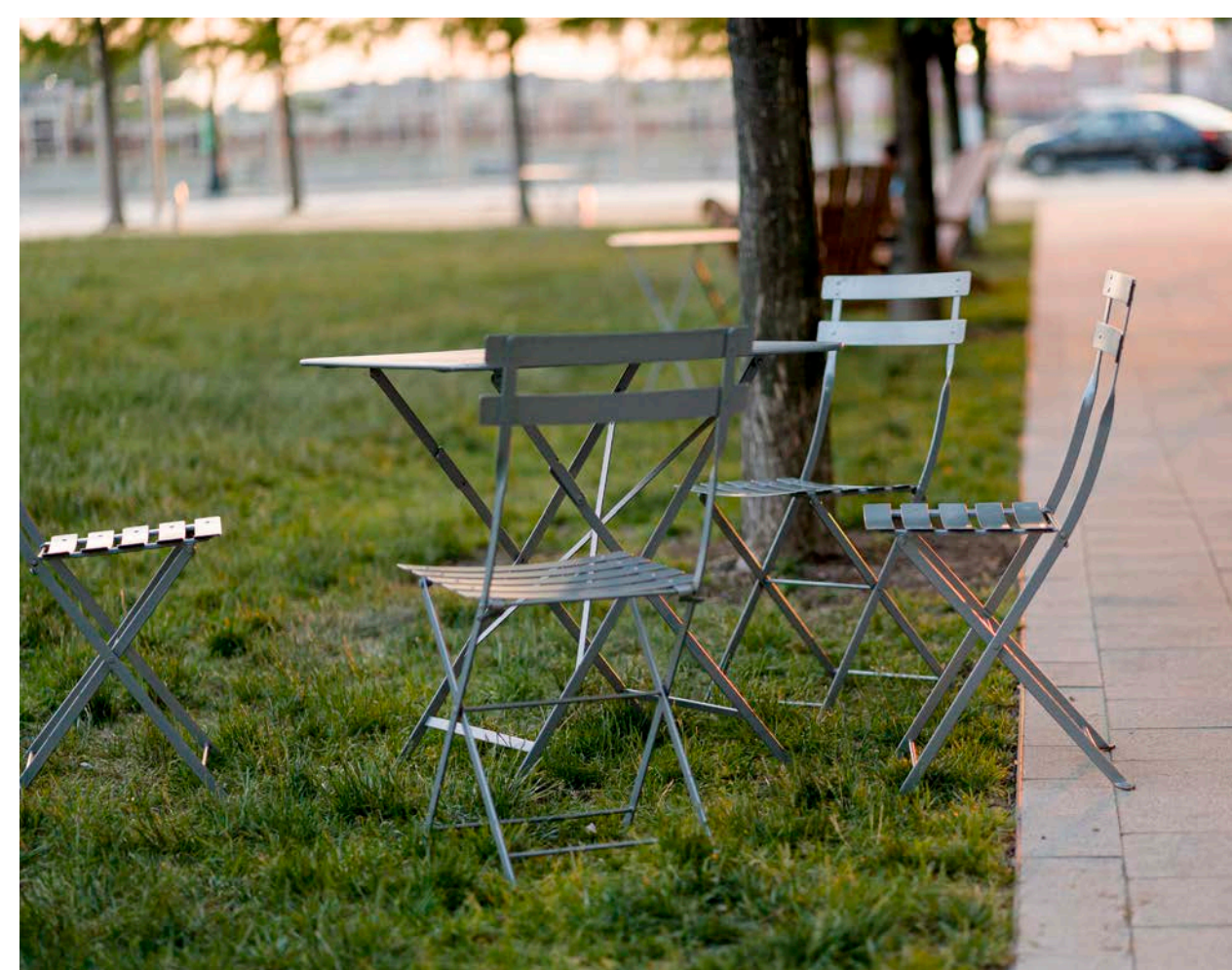
Aceras más anchas



Kittelson & Associates, Inc.

Las aceras brindan un espacio dedicado para los peatones y aquellos que usan dispositivos de movilidad. Las aceras anchas pueden hacer que caminar sea atractivo, lo que mejora la salud, la sostenibilidad y el acceso de la comunidad.

Mejoras en el ámbito público



Kittelson & Associates, Inc.

Las mejoras en el ámbito público pueden incluir árboles en las calles, infraestructura verde, asientos, estacionamiento para bicicletas y asientos/refugios en las paradas de transporte público.

Ciclovía en Contraflujo

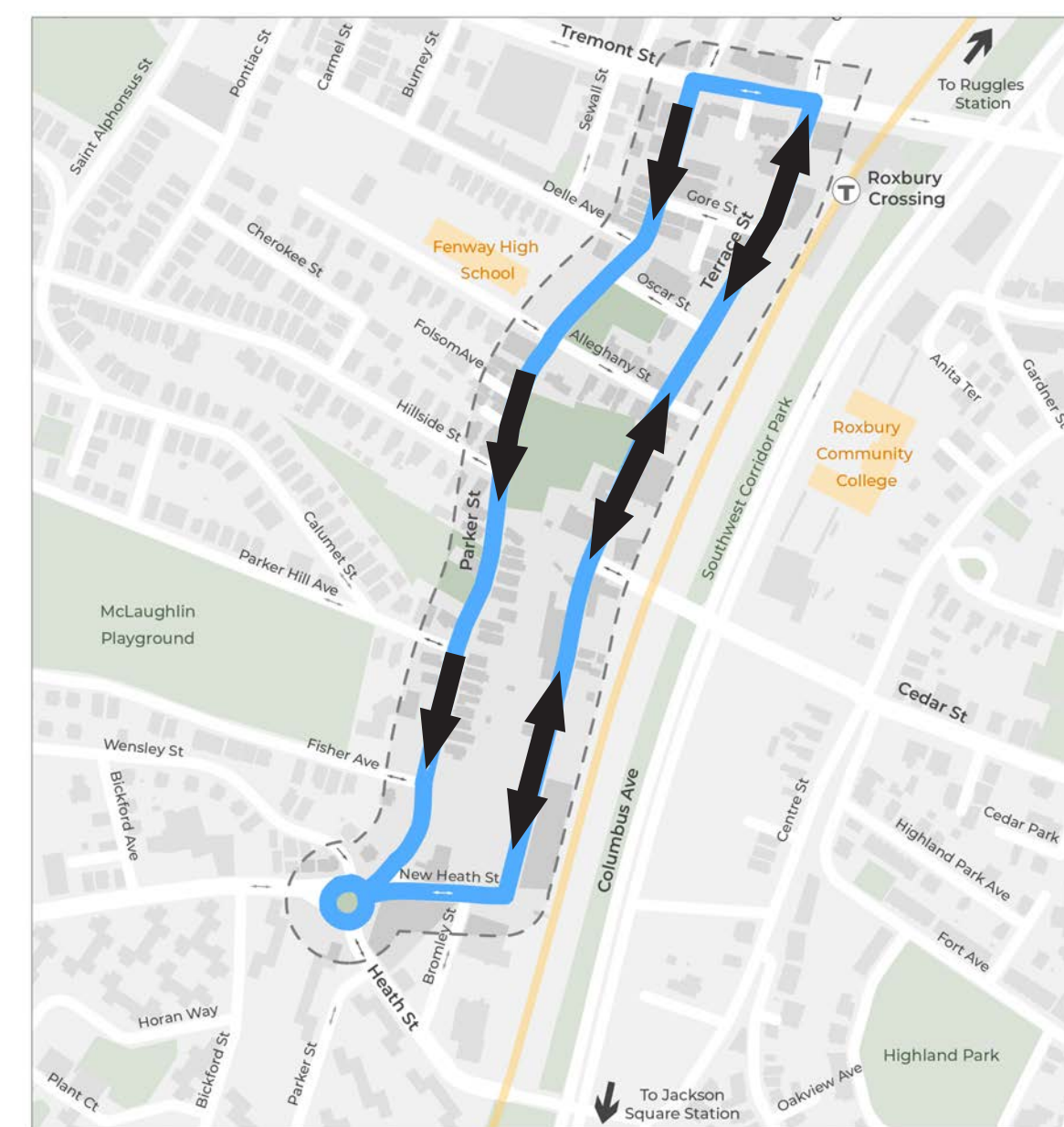
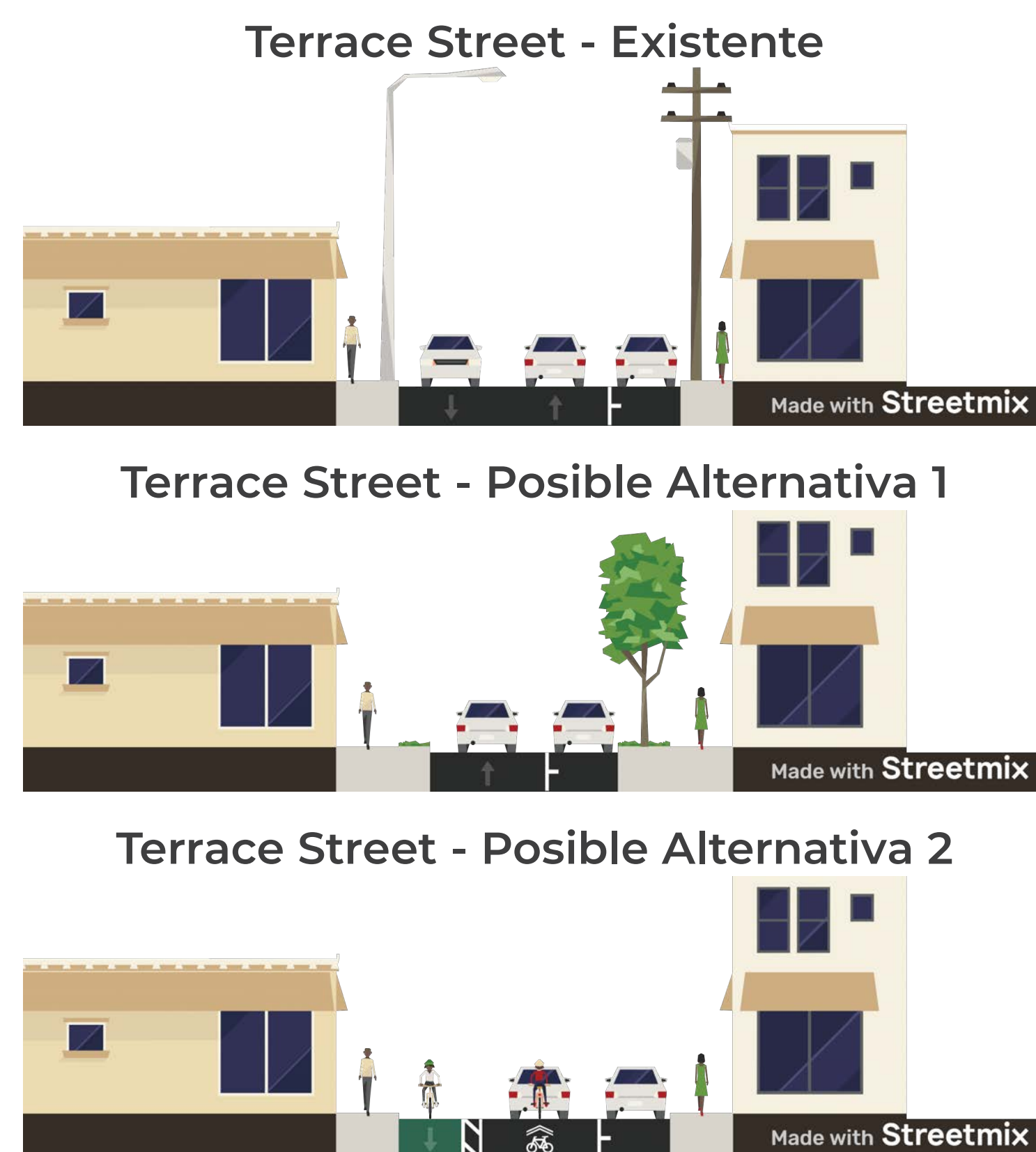


Boston Transportation Department

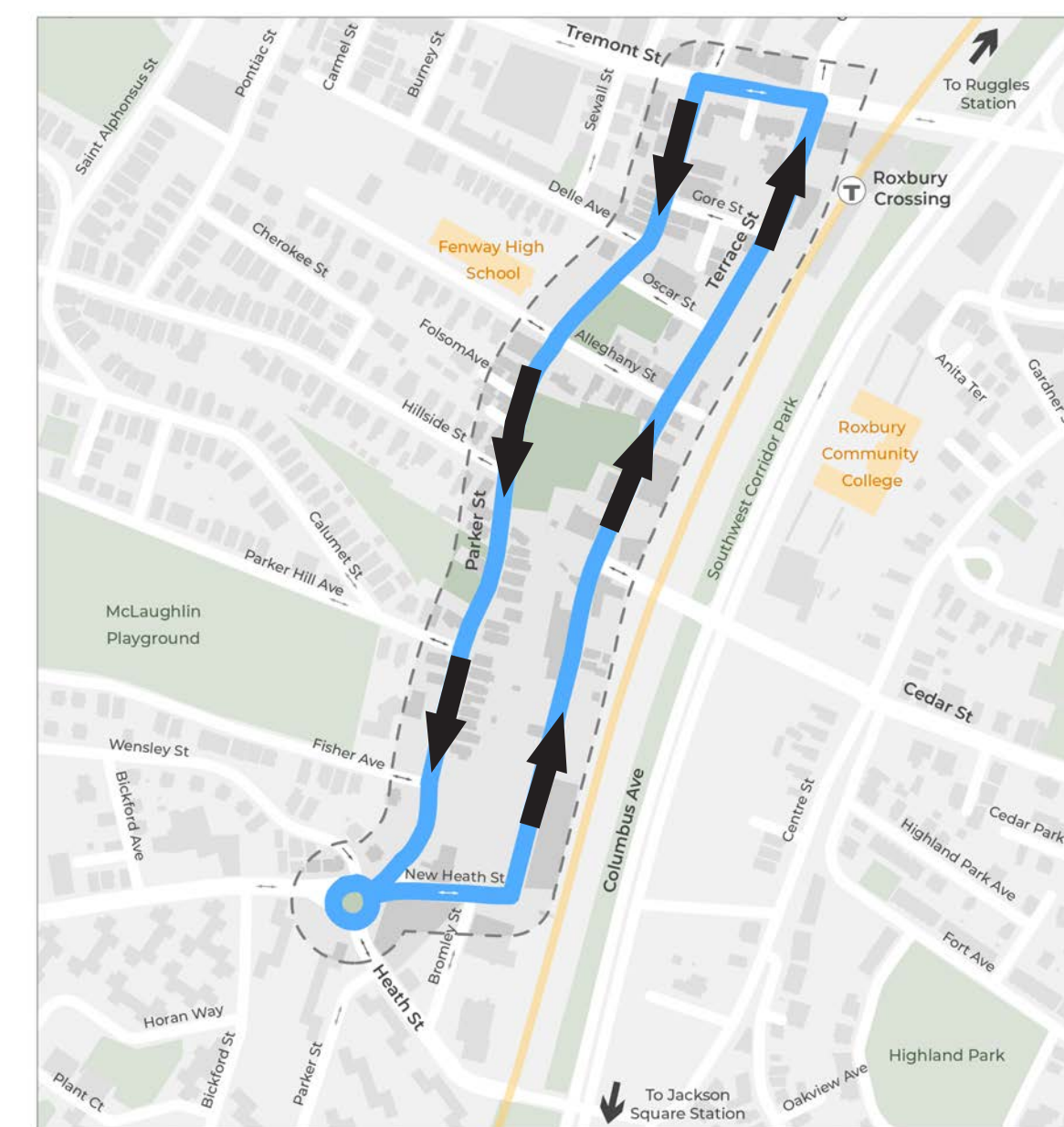
Una ciclovía en contraflujo permite personas en bicicleta viajar en la dirección opuesta. Estas instalaciones ayudan a que los ciclistas puedan disminuir los rodeos y aumentar su accesibilidad.

Desbloqueo de espacio para necesidades de sección transversal

Parker Street y Terrace Street tienen espacio limitado para ampliar las aceras, expandir el ámbito público y agregar instalaciones para bicicletas. Una conversión de tráfico unidireccional podría abrir espacio en Terrace Street.



Dirección de calle existente



Una posible alternativa

Consideraciones sobre calles de un solo sentido o de dos sentidos

	Terrace Street: Doble Via (existente)	Terrace Street: Unidireccional (alternativa)
Consideraciones para las personas que conducen	<ul style="list-style-type: none"> Los automovilistas pueden viajar en ambas direcciones en Terrace Street Hoy, los volúmenes de NB en Terrace Street representan una mayor proporción (73% - 80%) de los volúmenes diarios que los volúmenes de SB 	<ul style="list-style-type: none"> Los automovilistas pueden viajar en un solo sentido hacia el norte en Terrace Street Mantiene el estacionamiento en la calle en Terrace Street ~1,200 - 1,700 automovilistas podrían usar calles paralelas para viajes hacia el sur
Consideraciones para las personas que caminan, acceden al transporte público y andan en bicicleta	<ul style="list-style-type: none"> Espacio limitado para personas que caminan, acceden al transporte público y andan en bicicleta Todos los ciclistas viajan con el tráfico en Terrace Street 	<ul style="list-style-type: none"> Espacio ampliado para aceras, paradas de tránsito, instalaciones para bicicletas y otras mejoras en el ámbito público Los ciclistas en dirección sur podrían andar en bicicleta a contracorriente en Terrace Street

