

REFORMAS DE SEGURIDAD EN TREMONT ST

(Entre Melnea Cass Blvd y Herald St)

Miércoles 30 de enero 2019

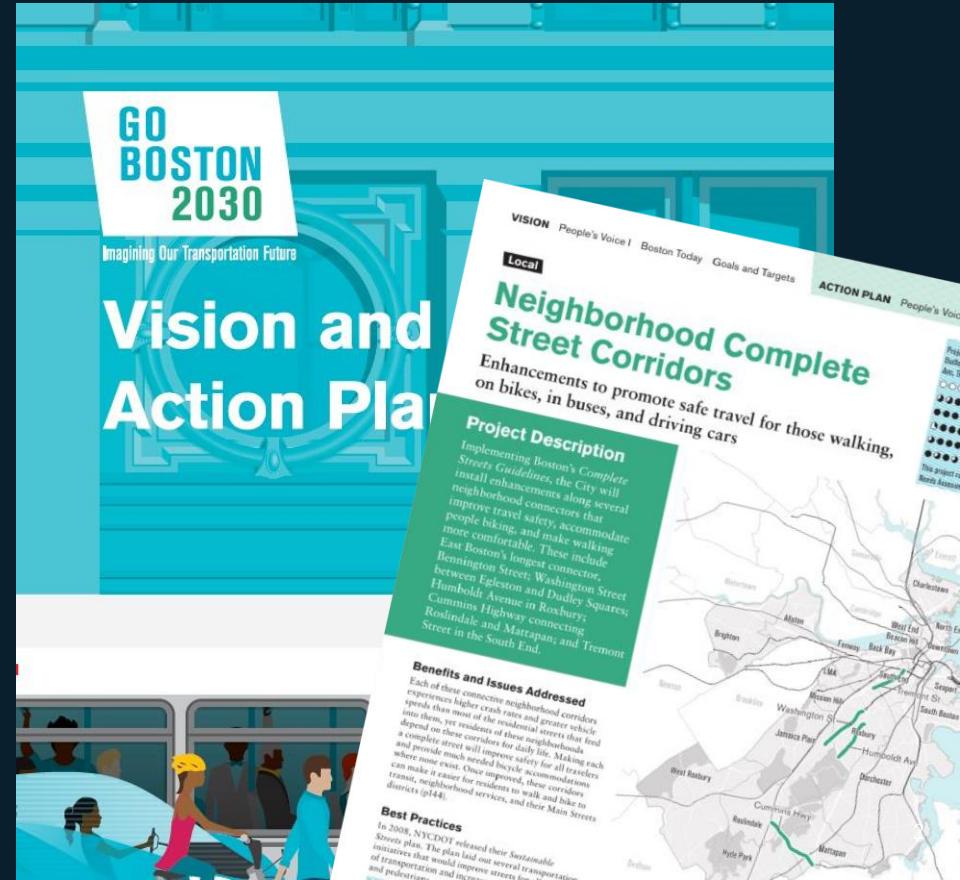
Villa Victoria



Departamento de Transporte de Boston
Gina N. Fiandaca, Comisionada

GO BOSTON 2030

- Go Boston 2030 imagina una ciudad, dentro de una región, donde todos los habitantes **tengan opciones de mejores transporte y más equitativas.**
- 58 proyectos y estrategias.
- Tremont St ha sido identificada como perteneciente al Corredor de “Calles Completas”, es decir, de acceso a todas las formas de transporte y movilidad del Vecindario.

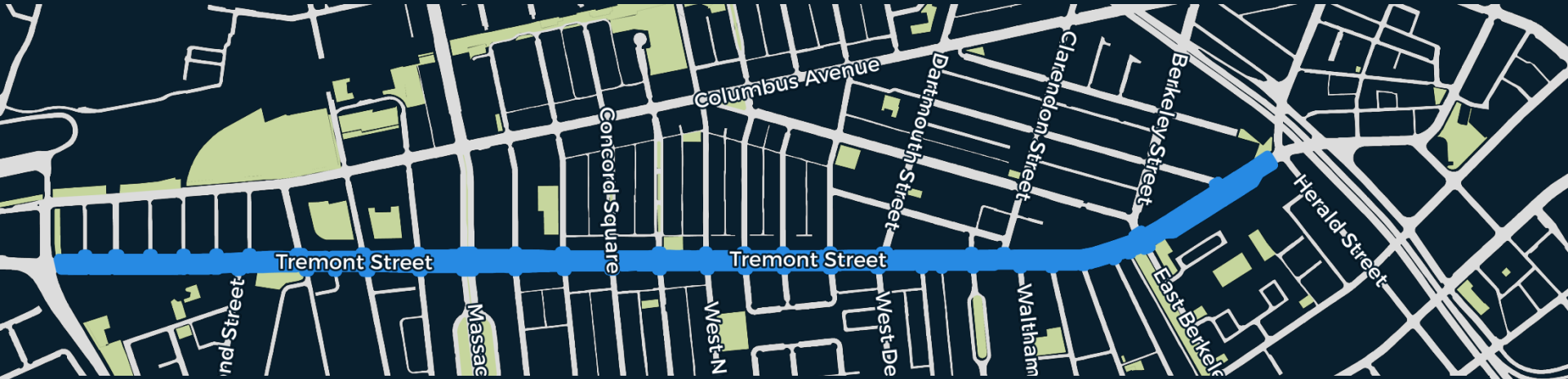


VISIÓN ZERO

- 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).

DISEÑOS CONCEPTUALES

A blue-tinted photograph of a city street scene. In the foreground, a bus is stopped at a crosswalk, with the destination '43 PARK & TREMONT' visible on its front. A person is walking on the sidewalk to the left. The background features a row of multi-story brick buildings with various architectural details like dormers and bay windows. 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 day.

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

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 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.



ISLAS PARA EL CRUCE DE PEATONES

- ▶ Se proponen para todos los cruces peatonales sin semáforo.
- ▶ Acortan la distancia de cruce.
- ▶ Concepto 3 & Concepto 2



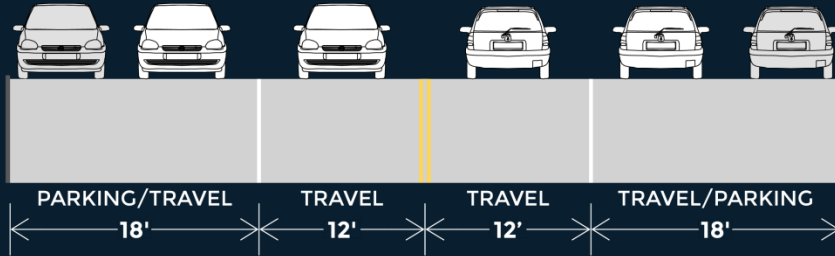
Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York

CONCEPTO 3

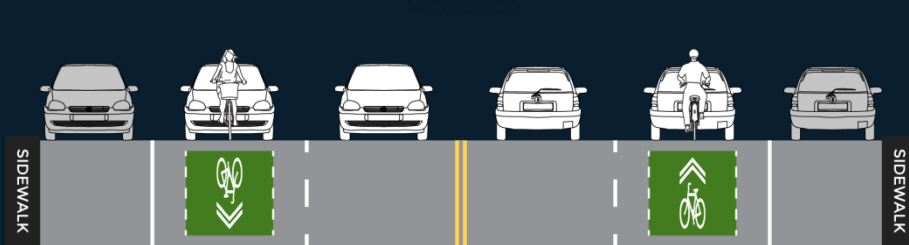


CONCEPTO 3

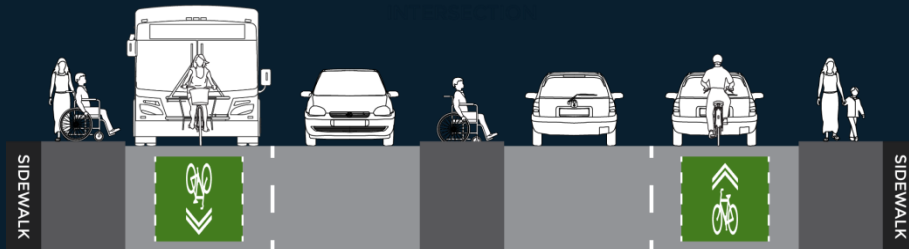
HOY



MITAD DE CUADRA

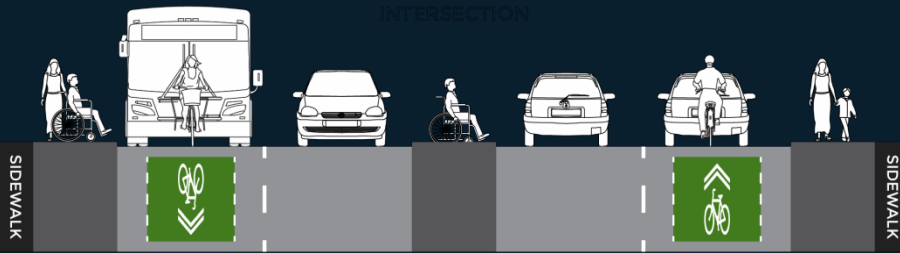


CRUCES SIN SEMÁFORO

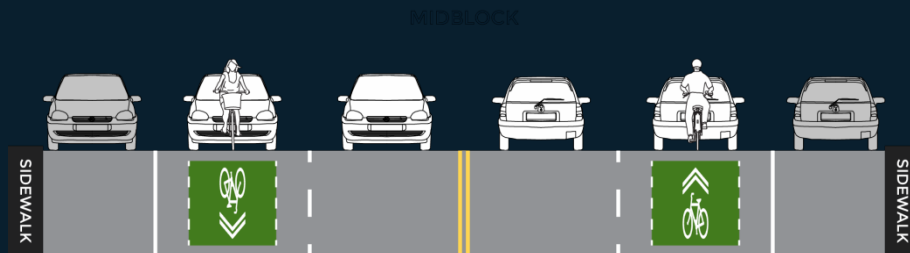


CONCEPTO 3: DISEÑO TÍPICO

MITAD DE CUADRA



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



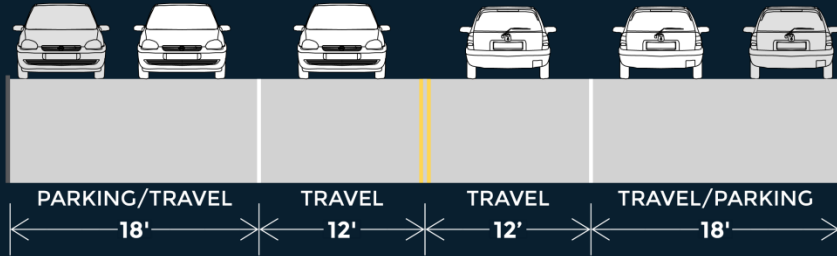
- Conserva cuatro carriles generales de circulación.
- No hay carril exclusivo para bicicletas.

CONCEPTO 2



CONCEPTO 2

HOY



MITAD DE CUADRA



CRUCES SIN SEMÁFORO

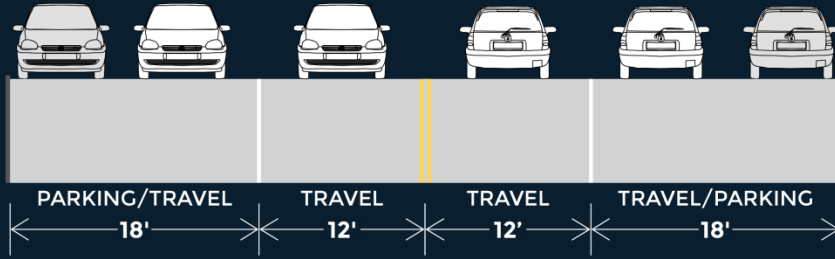


CONCEPTO 1



CONCEPTO 1

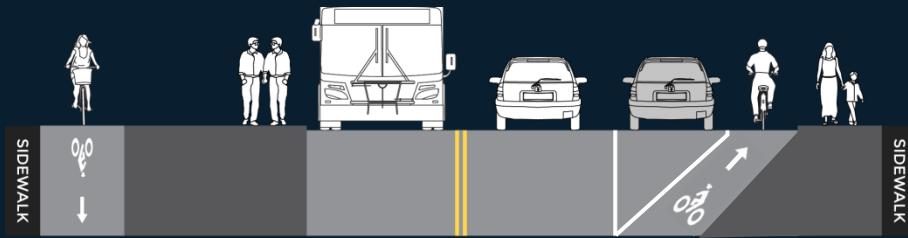
HOY



CRUCES SIN SEMÁFORO



CRUCES SIN SEMÁFORO



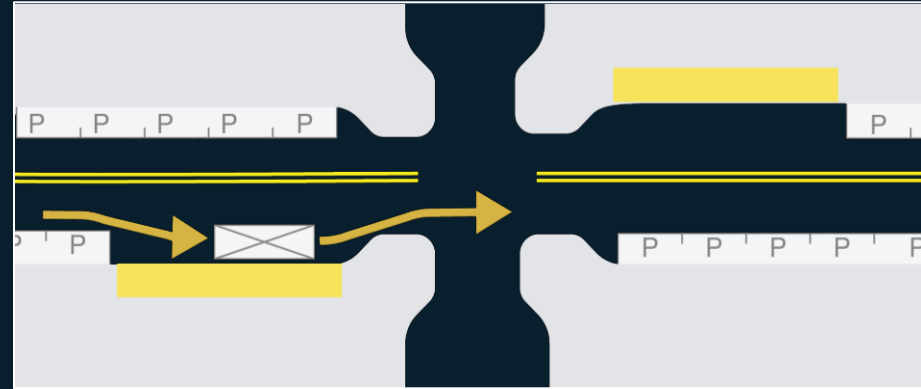
CAMBIOS EN LAS PARADAS DE AUTOBÚS

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).

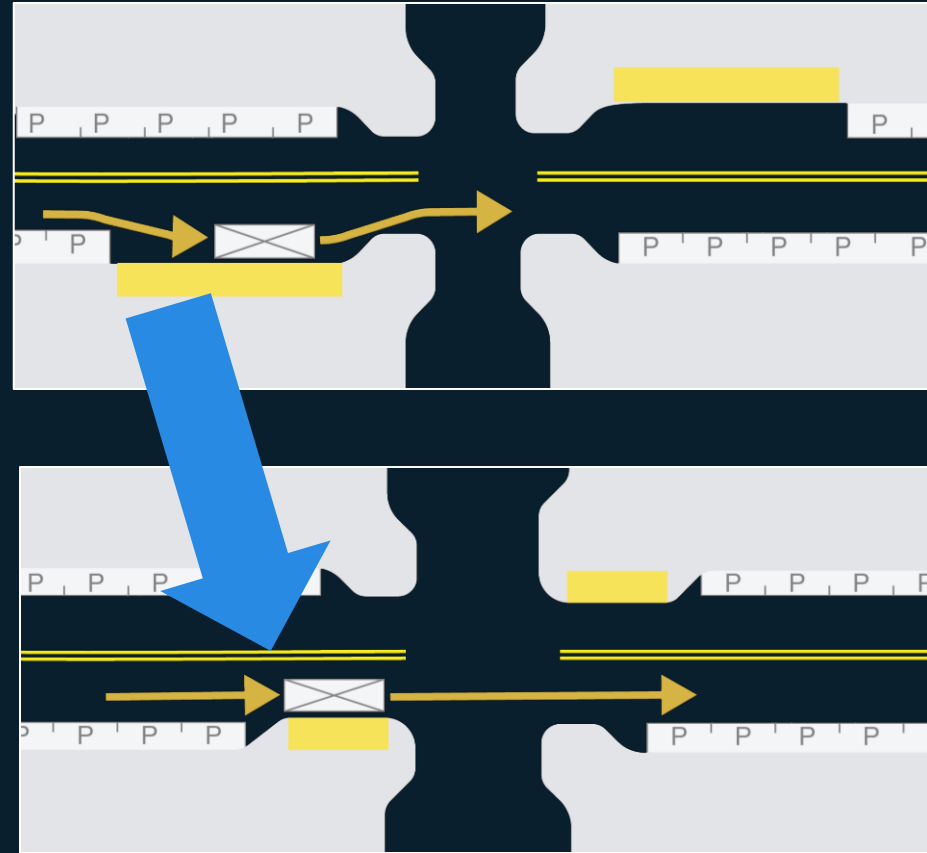


CAMBIOS EN LAS PARADAS DE AUTOBÚS

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.

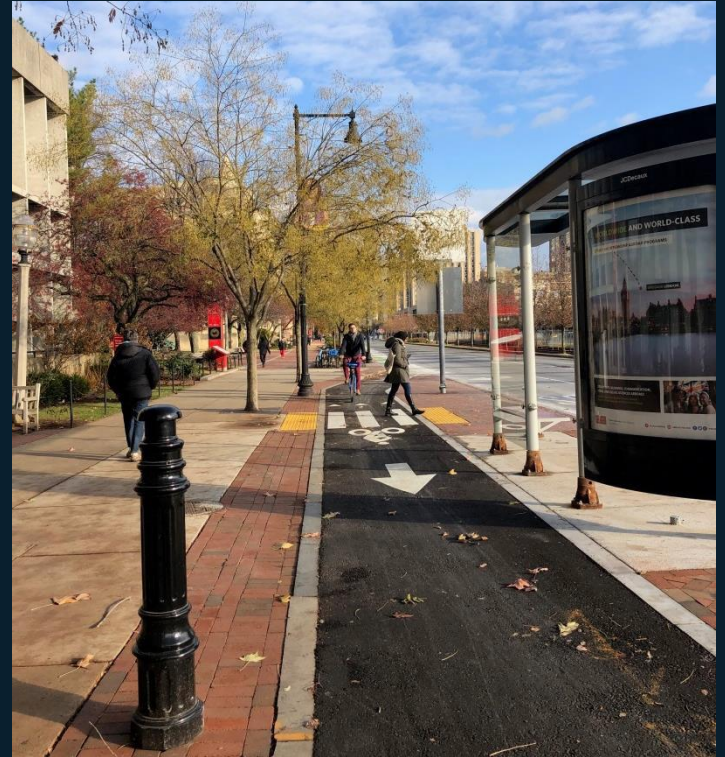


CAMBIOS EN LAS PARADAS DE AUTOBÚS

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 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
stefanie.seskin@boston.gov