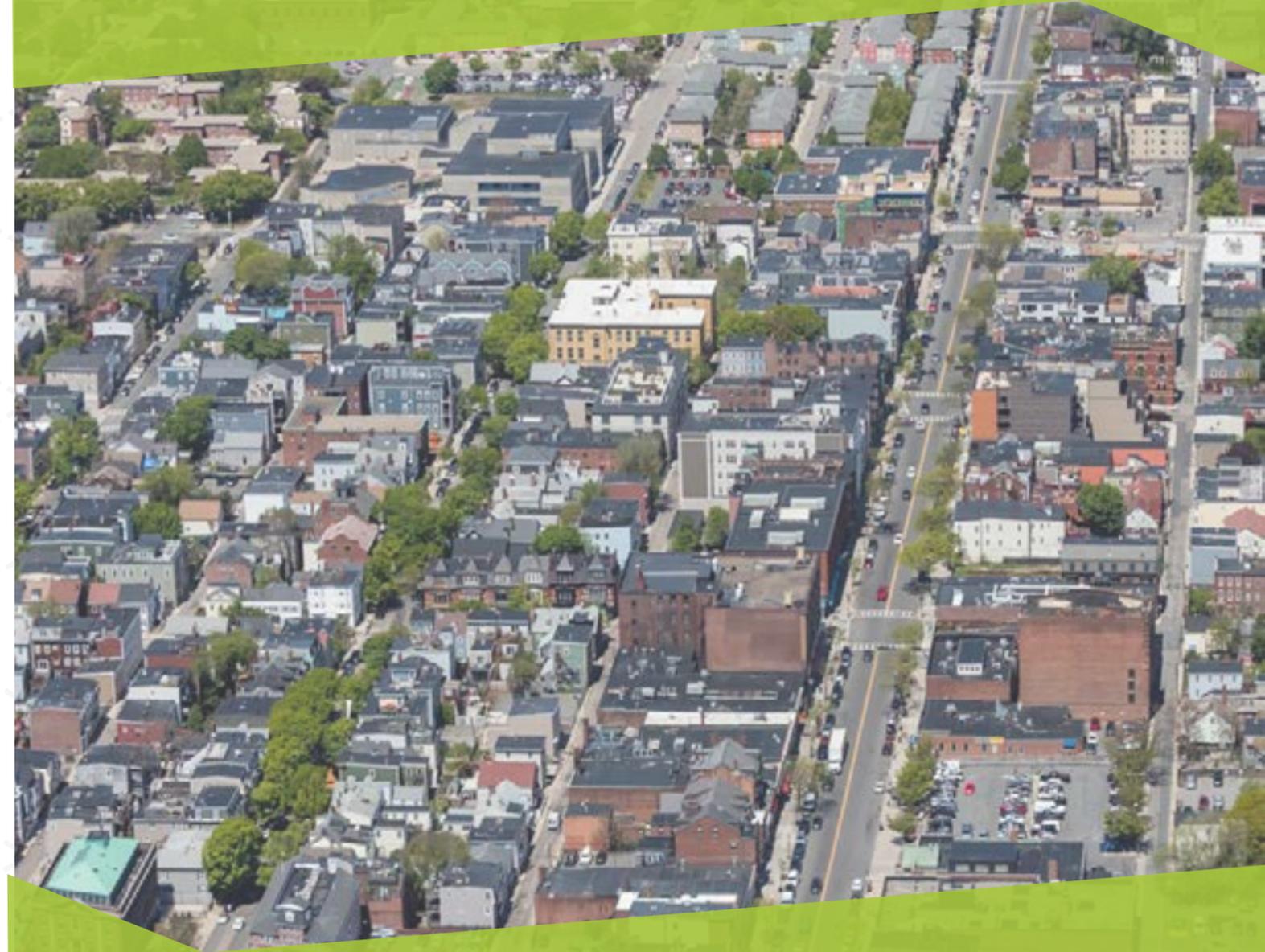


South Boston Transportation Action Plan



Resumen del Informe del
Borrador de Recomendaciones



Resumen del reporte

La gente que vive, trabaja, y visita a South Boston merecen acceso a opciones de transporte que son seguros, confiables, y cómodos. Actualmente, la red de transporte del área bajo estudio no cubre las necesidades existentes o futuras de residentes.

- Los residentes del Área de Estudio hoy dependen de caminar como la opción de transporte más común para llegar a tiendas (42 por ciento), restaurantes (46 por ciento) y espacios abiertos (64 por ciento) a pesar de que más del 90 por ciento de los más de 1,300 de las rampas de bordillos peatonales en el Área de Estudio no cumplen con los estándares de accesibilidad, y las intersecciones/cruces inseguros son una preocupación comúnmente citada entre los grupos focales.
- Una de las principales preocupaciones de la encuesta comunitaria es el servicio de transporte público lento o poco frecuente (54 por ciento), pero la mayor parte del South Boston tiene suficiente demanda subyacente para soportar un servicio de transporte público frecuente durante todo el día, con una frecuencia de entre 5 y 10 minutos.
- La capacidad de encontrar estacionamiento es otra de las principales preocupaciones de los encuestados (52 por ciento), dado que el estacionamiento en la calle es limitado y tiene una gran demanda. Hay aproximadamente cuatro permisos de estacionamiento residencial (RPP) por cada espacio de estacionamiento en la calle.
- La falta de instalaciones seguras y cómodas para bicicletas es una de las principales preocupaciones de los ciclistas (64 por ciento), pero según las respuestas a la encuesta, hay un gran interés en andar en bicicleta y si las condiciones mejoraran, el número de ciclistas se duplicaría.

Calendario y Metas de Participación Comunitaria del SBTAP



Un grupo focal con residentes



Objetivos y Prioridades del South Boston Transportation Action Plan

Los objetivos y prioridades que guían el proceso de evaluación de recomendaciones se basan en la retroalimentación recopilada a través de una variedad de canales, incluidos funcionarios electos, residentes del área de estudio y otras partes interesadas. Al proporcionar un marco para desarrollar las recomendaciones de este informe, se garantiza que la red de transporte que evolucionará como resultado de este Plan será una extensión de las voces colectivas que contribuyeron a este proceso de planificación.

Objetivos y Prioridades del South Boston Transportation Action Plan

El SBTAP desarrolló estos objetivos y prioridades basándose en los comentarios recopilados a través de una variedad de canales de funcionarios electos, partes interesadas y residentes. Sintetizamos esta información en el contexto de los objetivos de toda la ciudad establecidos a través de planes anteriores.

Los objetivos a continuación proporcionan un marco para desarrollar recomendaciones:



Implementación

Este informe se compone de recomendaciones específicas que incluyen cosas como aceras más nuevas y más anchas, intersecciones más seguras, paradas de autobús más cómodas, árboles en las calles e instalaciones para bicicletas. Estas recomendaciones se implementarán a través de una variedad de recursos. Depende de quién es el dueño de la calle o quién paga por su mejora. Estas mejoras pueden ser realizadas por el Departamento de Transporte de Boston (BTD), el Departamento de Obras Públicas (Public Works), desarrolladores privados, MassDOT, el Departamento de Conservación y Recreación (DCR), la Autoridad de Tránsito de la Bahía de Massachusetts (MBTA) y propietarios privados, dependiendo de quién es el propietario de la calle y cuál es el alcance de las mejoras que se realizan.

Las categorías de costos incluyen:

- \$ <\$100,000
- \$\$ \$100,000 - \$500,000
- \$\$\$ \$500,000 - \$2,000,000
- \$\$\$\$ >\$2,000,000

Los plazos de implementación incluyen:

- Corto plazo
- Sujeto a los Criterios de Selección del Gabinete de las Calles (Streets Cabinet) de la Ciudad de Boston
- Sujeto a plazos de desarrollo

Coordinación

Las áreas cercanas al Área de Estudio están experimentando rápidas transformaciones. El SBTAP comienza en un momento en el que recientemente se han completado otras iniciativas de planificación para estas áreas adyacentes, incluido el South Boston Seaport Strategic Transit Plan y el PLAN: South Boston Dorchester Avenue Transportation Plan. Además, en 2016 se completó el South Boston Waterfront Sustainable Transportation Plan, que se centró en mejoras en todos los modos de transporte dentro de la costa. Actualmente, una importante renovación en el desarrollo de viviendas Mary Ellen McCormack ubicado al sur del Área de Estudio se encuentra en revisión del Artículo 80 para la Fase 1. Se creó un Plan de Visión para Moakley Park en 2020 para rediseñar el parque para ser más resiliente y se programó con usos más pasivos y activos. Las recomendaciones se basarán en iniciativas de planificación existentes recientes y cercanas que incluyen, entre otras:

PLAN: Dorchester Avenue

South Boston Waterfront Sustainable Transportation Plan

Seaport Strategic Transit Plan

Moakley Park

Kosciuszko Circle/Morrissey Boulevard Planning Study

MBTA's Bus Network Redesign

Climate Ready Boston



El SBTAP presenta recomendaciones para:

Ajustar el tamaño de nueve calles, rediseñar 21 intersecciones y eliminar 47 cruces peatonales de "doble amenaza" con más de 2 carriles de tráfico en cualquier dirección

Mejorar la confiabilidad de la red de autobuses mediante mejores rutas de autobuses y un espaciamiento más eficiente entre las paradas de autobús.

Agregar 16 nuevas estaciones Bluebikes y ampliar el acceso del 38 por ciento al 68 por ciento de los residentes a 3 minutos a pie de una estación de bicicletas compartidas.

Reconstruir más de 3 millas de calles estrechas que miden 20 pies de ancho de edificio a edificio para ser accesible en los próximos 10 años.

Ampliar el uso de elementos del conjunto de herramientas de seguridad vial, como badenes, señales de información de velocidad, señales de advertencia para peatones y cruces peatonales elevados

Ampliar la red de bicicletas a un total de 12.5 millas de instalaciones para bicicletas de bajo estrés y aumentar el número de personas dentro una caminata de 3 minutos de una instalación de alto confort del 36% actual al 94% en el futuro

Todo el vecindario estará a 10 minutos a pie del tránsito de alta frecuencia como parte de los cambios propuestos en el Rediseño de la Red de Buses.

El Rediseño de la Red de Autobuses (BNRD) de Boston es el rediseño de red más grande en la historia de la ciudad. El objetivo del proyecto es brindar un servicio más eficiente a más áreas de la ciudad, centrándose en los residentes de color y los hogares de bajos ingresos. Tres de las rutas propuestas en el Área de Estudio están identificadas como de alta frecuencia (T7, T9, T12) y las rutas 10 y 11 tendrán frecuencias de 30 y 60 minutos, respectivamente. Los autobuses 7 y 9 circularán al menos cada 15 minutos, así como la nueva Ruta 12 que conecta South Boston, South Boston Waterfront y el centro a través de D Street y Seaport Boulevard.

A medida que mejore el acceso y aumenten las frecuencias en las rutas de autobuses como parte del Rediseño de la Red de Autobuses, para 2030, todo el vecindario (aproximadamente 40,440 residentes) vivirá a 10 minutos a pie del transporte de alta frecuencia. El 83% estará a 5 minutos a pie y las áreas al sur de East Seventh Street en el lado este del vecindario quedarán fuera de la distancia de 10 minutos a pie. Las recomendaciones del SBTAP se basan en las mejoras de servicio del BNRD al centrarse en una mayor eficiencia y confiabilidad.

