

PLAN: East Boston



Tabla de contenidos

Agradecimientos iv

Resumen? 1

Contexto cambiante 3

Contexto de planificación 7

Participación de la comunidad 9

Áreas de carácter 11

01. Zonas residenciales del vecindario 14

Contexto	15
Recomendaciones claves para el tipo de construcción	19
Recomendaciones claves para la transportación y espacio público	23
Consideraciones de política para mejores carriles de bicicletas	27
Maverick Central	29
Eagle Hill y Paris Flats	35
Jeffries Point y Gove Street	41
Harbor View	47
Belle Isle Peninsula	53
Orient Heights	59

02. Plazas + Calles 66

Contexto	67
Consideraciones de política para apoyar a las pequeñas empresas	69
Consideraciones de política para aumentar el acceso a las opciones de viaje	71
Consideraciones de política para calibrar los requisitos de estacionamiento fuera de la vía pública	73
Recomendaciones claves para el uso de suelo y forma construida	75
Recomendaciones claves para el espacio público	77
Maverick Square	79
Central Square	87
Meridian Street Corridor	93
Day Square	99
Winthrop Greenway	107
Orient Heights Square	109
Bennington Street	115
Suffolk Downs Square	121

03. Zonas costeras y industriales en evolución 128

Contexto	129
Consideraciones de política para las Zonas Designadas Portuarias	131
Consideraciones de política para el Harborwalk	133
Recomendaciones claves para el uso de terrenos y tipo de construcción	135
Recomendaciones claves para el espacio público	137
Costanera del puerto interior en Marginal Street y Summer Street	139
Border Street y la costanera del puerto interior	145
Condor Street y la costanera de la zona baja de Chelsea Creek	151
Zona de Desarrollo Económico de la McClellan Highway y la Costanera de la Parte Superior de Chelsea Creek	155
Consideraciones de política para el corredor de la ruta 1A	163
Zona de Desarrollo Económico de Saratoga Street y la costanera de Belle Isle Marsh	165
Consideraciones de política para la transformación de la Línea Azul	169
Consideraciones de políticas para permitir cruces equitativos en el puerto	171

La Agencia de Planificación y Desarrollo de Boston (BPDA en inglés)

La Agencia de Planificación y Desarrollo de Boston (BPDA en inglés) es la agencia de planificación y desarrollo económico para la ciudad de Boston. La BPDA planifica y guía el crecimiento inclusivo en nuestra ciudad, creando oportunidades para todos para vivir, trabajar, y conectar. A través de nuestro lente enfocado al futuro y abarcado en toda la ciudad, nosotros involucramos a comunidades, implementamos nuevas soluciones, nos asociamos juntos para un mayor impacto, y seguimos al progreso.

La información proporcionada en este reporte es la más actual al tiempo de su publicación. Este borrador fue publicado por la BPDA el 1 de septiembre de 2023.

El uso completo o parcial de este reporte debe ser citado.

Información

Para más información de la iniciativa de planificación PLAN: East Boston, por favor visite bit.ly/PlanEastBoston



Víste nuestro website
BostonPlans.org



Síguenos por Twitter
twitter.com/BostonPlans

01. Introducción

Introducción

Este documento presenta recomendaciones para la reforma de zonificación y mejoras del ámbito público que en conjunto presentan una visión ambiciosa y emocionante para el futuro de East Boston.

PLAN: East Boston ofrece la oportunidad única de pensar en el futuro de todo un vecindario y responder con valentía a los desafíos que enfrenta hoy. Se basa en la visión establecida por "Imagine Boston 2030", el plan de la ciudad para "impulsar la equidad, la resiliencia y la calidad de vida en todos los vecindarios de Boston". Las recomendaciones de este plan brindan una visión para East Boston para los próximos 20 años.

Cinco objetivos de planificación de alto nivel proporcionan dirección estratégica al plan.

Los objetivos de planificación reflejan valores compartidos y proporcionan una dirección estratégica al plan. Los objetivos de planificación son para todo el vecindario y están organizados por tema de planificación. PLAN: East Boston está impulsado por cinco objetivos de alto nivel:

- Ampliar el acceso a opciones de vivienda que sean asequibles, estables y capaces de satisfacer las necesidades de los hogares a medida que cambian con el tiempo.
- Avanzar en la preparación climática y promover un medio ambiente saludable.
- Garantizar el acceso a opciones de viaje que conecten todas las partes del vecindario con todas las partes de la ciudad de manera segura y confiable.
- Apoyar las economías vecinales que satisfagan las

necesidades de las comunidades locales y las industrias regionales.

- Guiar el crecimiento del vecindario que sea predecible y contextual y contribuya a espacios públicos activos y conectados.

Las áreas de personajes ayudan a identificar tipos de lugares en el vecindario. Las recomendaciones están organizadas por área de personaje.

Si bien los objetivos de planificación se aplican a todo el vecindario, el vecindario se compone de muchos tipos diferentes de lugares. Los tipos de áreas identifican lugares en el vecindario que comparten desafíos y oportunidades similares. Este estudio identifica tres áreas de carácter principales en East Boston y las recomendaciones están organizadas por área de carácter. Todas las recomendaciones se pueden conectar con los objetivos de planificación identificados aquí.

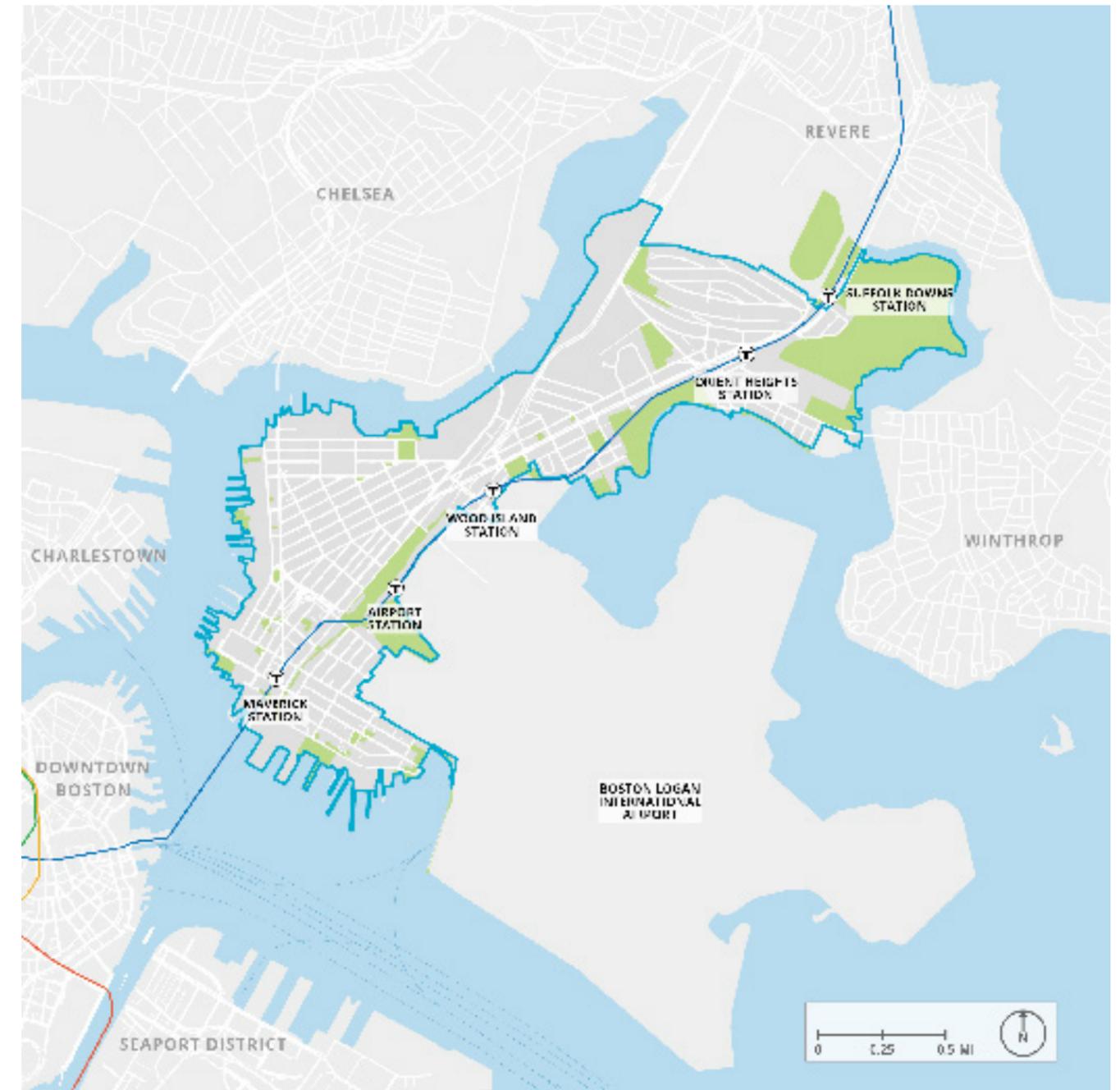


FIG 01-1 EL ÁREA DE ESTUDIO DE PLAN: EAST BOSTON

EL BORDER DEL ÁREA DE ESTUDIO

Contexto cambiante

Las tendencias de planificación ayudan a resumir lo que dicen los datos observables hoy sobre East Boston. East Boston Today documenta estas y otras tendencias con mayor detalle. Estas tendencias son importantes impulsores de los objetivos y recomendaciones de planificación.

Tres tendencias importantes ayudan a resumir el cambio en East Boston. East Boston Today, el informe sobre las condiciones existentes del PLAN: East Boston, documenta estas tendencias con mayor detalle.

East Boston es excepcionalmente vulnerable a las amenazas del cambio climático, especialmente a las inundaciones costeras y del interior.

La topografía de East Boston se compone en gran parte de tierras bajas rellenas. La costa limita todos los bordes del vecindario excepto el límite más al norte con Revere. Estas características hacen que East Boston sea particularmente susceptible a las inundaciones causadas por el aumento del nivel del mar y el aumento de las precipitaciones. Más de la mitad de la superficie terrestre del vecindario (58 por ciento) será vulnerable a inundaciones tan pronto como la década de 2070. Los reportes Soluciones resilientes al clima East Boston y Charlestown Fase I (2017) y Fase II (2022) identificaron vías críticas de inundaciones y estrategias de resiliencia a lo largo de toda la costa de East Boston.

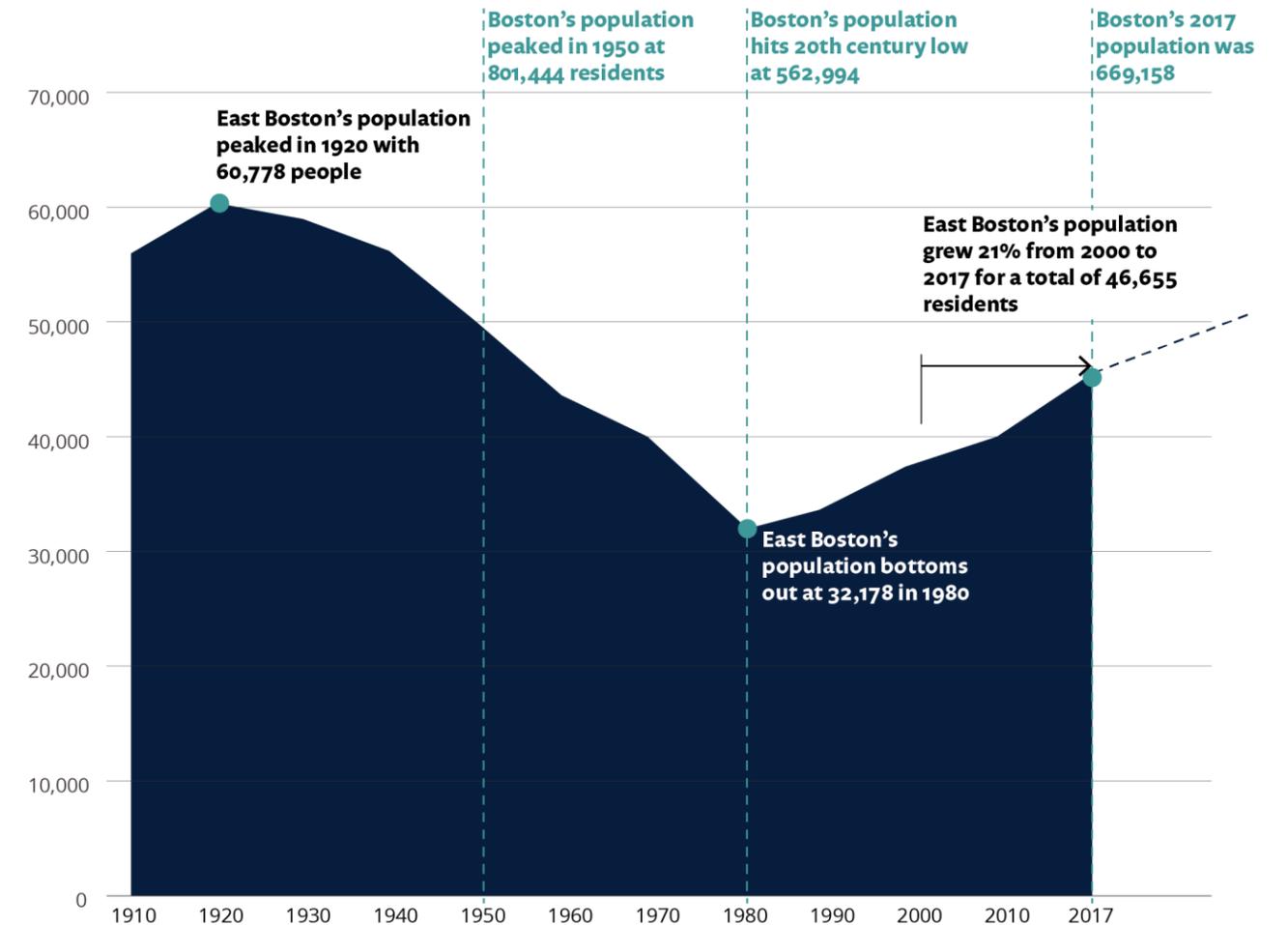
La población del barrio está creciendo.

Boston y su área metropolitana están experimentando un crecimiento transformacional. En 2018, una actualización de "Hospedando una ciudad cambiante: Boston 2030" encontró que la población de Boston estaba creciendo más

rápido de lo proyectado inicialmente, y se esperaba que 759,000 residentes vivieran en Boston en 2030. La tasa de crecimiento anual de la población de East Boston es del 2 por ciento, que es el doble del promedio de la ciudad. A medida que llegan nuevos residentes a East Boston, aumenta la demanda de vivienda y otros recursos del vecindario. La vivienda en East Boston se ha vuelto más cara. El vecindario experimentó un aumento del 42 por ciento en promedio de renta de 2000 a 2017.

Un crecimiento comercial significativo promoverá la posición de East Boston como centro de empleo regional.

El aumento del crecimiento demográfico puede atribuirse en parte a otra tendencia importante: los centros de empleo regionales en Cambridge, Somerville, Chelsea, Everett y South Boston Waterfront han descentralizado patrones de crecimiento en toda la ciudad. Mientras que los patrones de desarrollo en East Boston alguna vez podrían haberse caracterizado por la conexión del vecindario con los empleos a lo largo de la costa de Inner Harbor y en el centro de Boston, se anticipa que proyectos de desarrollo como Suffolk Downs generarán un crecimiento comercial significativo que promoverá la posición de East Boston como un centro de empleo regional.



Fuentes:

U.S. Census Bureau, 1950–2010 Decennial Census, 2006–2010 American Community Survey, and 2013–2017 American Community Survey; BPDA Research Division.

El área de terreno calculado para la vulnerabilidad a inundaciones es el PLAN: Área de estudio de East Boston, que no incluye Suffolk Downs ni el Aeropuerto Internacional Logan.

FIG 01-2 LA POPULACIÓN DE EAST BOSTON'S POPULATION DE 1910 A 2017

Un extracto de "East Boston Today", el informe PLAN: Condiciones existentes en East Boston. La población de East Boston está creciendo dos veces más rápido que la población total de la ciudad.

Fuente: U.S. Census Bureau, 1910-2010 Decennial Census, NHGIS; 2013-2017 American Community Survey; BPDA Research Division Analysis.

Contexto de planificación

Este esfuerzo actualiza el plan para todo el vecindario publicado hace más de veinte años y traduce los esfuerzos de planificación más recientes en toda la ciudad a la escala del vecindario.

El plan más reciente para todo el vecindario, el Plan Maestro de East Boston, se publicó en abril de 2000. El plan se organizó en torno a cuatro áreas de enfoque, entre ellas “Revivir la costa de East Boston”, “Mejorar los centros comerciales del vecindario”, “Fortalecer los vecindarios residenciales” y “Apuntalar el borde del aeropuerto”. Muchas de las recomendaciones del plan se implementaron desde entonces, incluyendo espacios abiertos nuevos o renovados en Central Square, Piers Park, Noyes Playground, American Legion Playground y LoPresti Park. Un Plan de Acción de Transporte del vecindario, publicado en 2008, ofrecía recomendaciones a corto y largo plazo para mejorar la seguridad de los peatones, mejorar el tráfico y proporcionar más estacionamiento para los residentes, pero se centró principalmente en las mejoras necesarias en Central Square. La mayoría de los proyectos, incluyendo el rediseño de la Plaza Central, ya están completos. El Plan del Puerto Municipal de East Boston, publicado en 2003 y modificado en 2008, se centró en permitir el desarrollo costero a lo largo de Sumner Street y Border Street. Todas las propiedades contempladas por el Plan Portuario Municipal fueron remodeladas de acuerdo con la visión y las regulaciones establecidas por el esfuerzo. Este esfuerzo de planificación proporciona actualizaciones del Plan Maestro de East Boston y el Plan de Acción de Transporte de East Boston, y establece orientación adicional

para cualquier esfuerzo futuro de planificación de la zona costera.

La zonificación del vecindario, que codifica las prioridades para el uso de la tierra y la forma construida, es anterior al plan más reciente para todo el vecindario. El artículo 53 se estableció en 1993 y es anterior al plan vecinal.

PLAN: East Boston se basa en la visión y los objetivos establecidos por Imagine Boston 2030, el plan de toda la ciudad para “impulsar la equidad, la resiliencia y la calidad de vida en todos los vecindarios de Boston”.

Varios planes para toda la ciudad se centran en los esfuerzos de los departamentos individuales de la ciudad. PLAN: East Boston toma los objetivos establecidos por estos planes y ayuda a traducirlos a la escala del vecindario. En particular, las políticas y proyectos incluidos en Go Boston 2030, y la evaluación de vulnerabilidad a las inundaciones y la alineación y estrategias preferidas para la infraestructura de resiliencia a las inundaciones establecidas por Climate Ready se llevaron adelante en este esfuerzo de planificación.

Fig 01-8

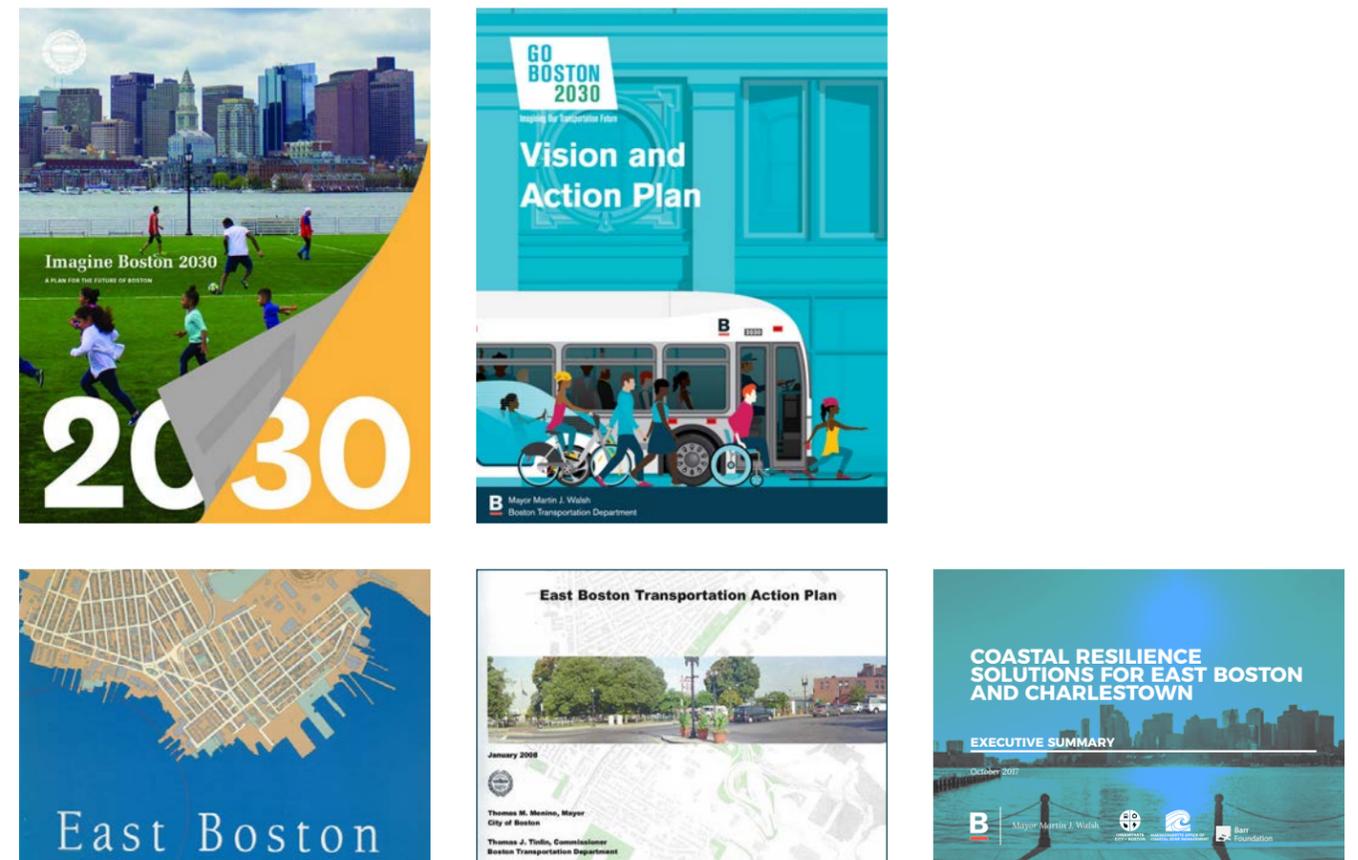


FIG 01-3 [ARRI] Imagine Boston 2030.
FIG 01-4 Go Boston 2030
FIG 01-5 East Boston Master Plan report (2000).
Fig 01-6 East Boston Transportation Action Plan (2008)
Fig 01-7 Coastal Resilience Solutions for East Boston and Charlestown (Phases I and II)

Participación de la comunidad

La iniciativa se llevó a cabo en colaboración con la comunidad de East Boston a lo largo de un esfuerzo de participación de cinco años.

El proceso es un esfuerzo colaborativo de la Ciudad de Boston, la Agencia de Planificación y Desarrollo de Boston, y la comunidad. Equilibra los datos observables y tendencias de planificación con un conocimiento local profundo. La participación de la comunidad en esta iniciativa se lanzó en septiembre de 2018 y siguió tres fases: “establecer las condiciones existentes”, “identificar desafíos y oportunidades” e “imaginar el futuro”.

Los eventos de participación se diseñaron para llegar a una amplia gama de participantes y se hizo un esfuerzo especial para involucrar a grupos que normalmente están subrepresentados en los procesos de planificación.

Los eventos de participación incluyeron talleres en persona, jornadas de puertas abiertas, recorridos a pie por el vecindario, eventos de “charla con un planificador” y eventos “pop-up” o temporales. El personal de la BPDA asistió periódicamente a reuniones de asociaciones cívicas y de vecinos y a otros eventos organizados por la comunidad. Luego de una pausa de dieciocho meses durante la crisis de salud pública de COVID-19, el personal de BPDA transfirió todos los esfuerzos de participación a foros virtuales durante el resto de la iniciativa. En todos los eventos presenciales y virtuales se proporcionó acceso en español, incluyendo materiales traducidos y servicios de

interpretación

Un grupo asesor de 20 personas compuesto por residentes de East Boston, propietarios de negocios y líderes comunitarios apoyaron el esfuerzo.

Los miembros del Grupo Asesor fueron nombrados por funcionarios electos y participaron periódicamente en la configuración de la estrategia de participación comunitaria, previsualizaron los materiales que se compartirían en foros públicos y ayudaron a resumir y sintetizar los comentarios recibidos.

Los comentarios de la comunidad informaron directamente las recomendaciones del plan.

Los comentarios de la comunidad recopilados en las fases de “establecer las condiciones existentes” e “identificar desafíos y oportunidades” informaron el borrador de recomendaciones compartido en la fase culminante “imaginar el futuro”. Las recomendaciones se compartieron en forma de borrador para solicitar comentarios públicos adicionales.

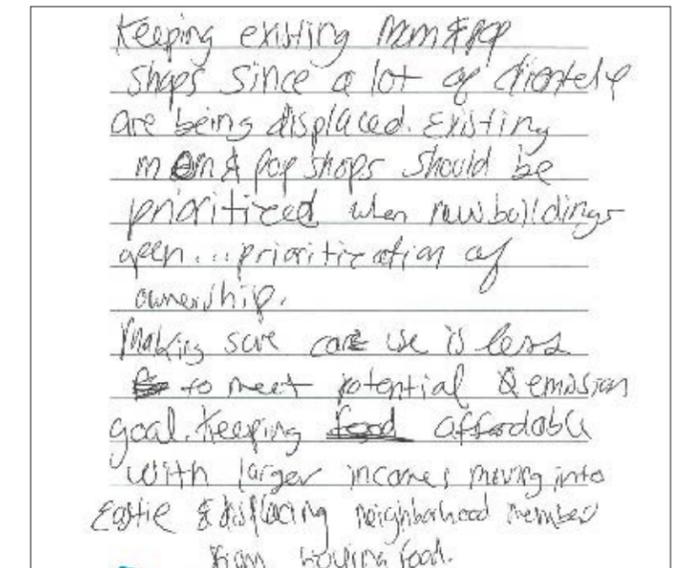


FIG 01-9 Evento emergente “Paletas con planificador” en julio de 2019 en Mary Ellen Greenway, cerca de la entrada de Gove Street.

FIG 01-10 Una selección de comentarios presentados en un taller comunitario centrado en áreas de carácter el 8 de octubre de 2019.

FIG 01-11 Recorrido a pie por las plazas Maverick y Central el 22 de junio de 2019.

FIG 01-12 Evento virtual “Chat with a Planner” el 7 de enero de 2020.

Fig 01-13 Taller comunitario “Preservar, mejorar y crecer” en noviembre de 2018, organizado en el Centro Social de East Boston.

Áreas de carácter

Los tipos de área ayudan a identificar tipos de lugares dentro del vecindario. Las recomendaciones están organizadas por los tipos de área.

East Boston tiene una geografía única y compleja, con muchos diferentes tipos de espacios abiertos, calles y edificios. Los edificios y espacios públicos dentro de un tipo de área determinada comparten usos y características físicas similares. East Boston tiene tres tipos de áreas principales.

Áreas residenciales del vecindario

Estas áreas están destinadas principalmente, aunque no exclusivamente, a usos residenciales y los edificios suelen ser de menor escala. Las calles en las áreas residenciales del vecindario suelen ser estrechas y los espacios abiertos suelen limitarse a patios escolares y jardines comunitarios. Las áreas residenciales del vecindario representan la mayor parte de la superficie terrestre del estudio.

Plazas y corredores

Estas áreas apoyan al vecindario en general a brindar bienes y servicios esenciales a los residentes y oportunidades empresariales a las empresas. Las calles y las intersecciones en estas áreas suelen ser muy anchas y ofrecen oportunidades para reconsiderar cómo se asigna el espacio público. East Boston tiene cuatro plazas principales: Maverick Square, Central Square, Day Square y Orient Heights Square. Una quinta plaza, denominada aquí Suffolk Downs Square, surgirá cuando comience la construcción en el sitio de reurbanización de Suffolk Downs. Todas las plazas están ubicadas cerca del tránsito.

Zonas costeras y en evolución industrial

Históricamente, estas áreas priorizaron usos comerciales e industriales; sin embargo, los usos del suelo en estas áreas están cambiando. Muchas de estas áreas requieren una inversión sustancial en infraestructura pública, incluyendo calles, aceras, espacios abiertos de acceso público y, fundamentalmente, resistencia a las inundaciones. Muchas de estas áreas corren un riesgo tremendo de inundaciones y, a menudo, son oportunidades de primera línea para abordar el riesgo de inundaciones en los vecindarios.

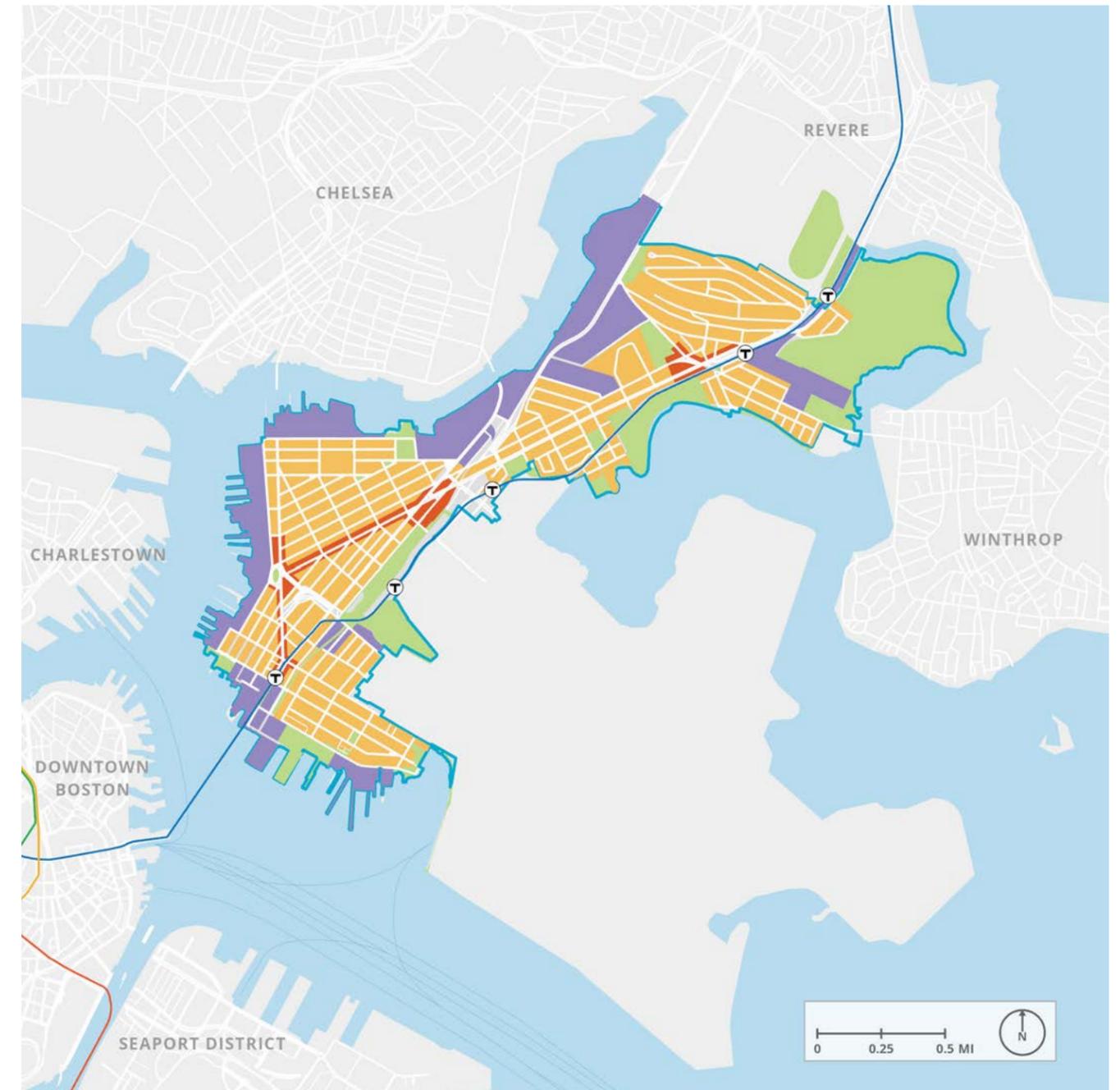


FIG 01-14 TIPOS DE ÁREAS EN EL PLAN: EAST BOSTON

- ÁREAS DE CARÁCTER RESIDENCIALES DEL VECINDARIO
- ÁREAS DE CARÁCTER DE PLAZAS Y CALLES
- ÁREAS COSTERAS Y DE CARÁCTER INDUSTRIAL EN EVOLUCIÓN
- ESPACIO ABIERTO



FIG 01-15 ZONAS RESIDENCIALES DEL VECINDARIO

Mirando hacia la estación Orient Heights de la MBTA y partes de Belle Isle Peninsula y Constitution Beach desde Gladstone Street en Orient Heights.

02. Zonas residenciales del vecindario

Las zonas residenciales del vecindario son las partes de East Boston donde viven la mayoría de las personas. La nueva zonificación en estas partes de East Boston guiará el desarrollo de los terrenos vacíos para que sea predecible, con escala apropiada y en línea con las metas más amplias de planificación, reduciendo así la dependencia en la Junta de Apelaciones de Zonificación.

En este capítulo, lea sobre:

- “Contexto” en la página 15
- “Recomendaciones claves para el tipo de construcción” en la página 19
- “Recomendaciones claves para el espacio público” en la página 23
- “Maverick Central” en la página 29
- “Jeffries Point y Gove Street” en la página 41
- “Harborview” en la página 47
- “Belle Isle Peninsula” en la página 53
- “Orient Heights” on page 59

Contexto

Zonas residenciales del vecindario—definidas en este capítulo como los subdistritos de zonificación residencial existentes—son principalmente, pero no exclusivamente, para usos residenciales y típicamente consisten en edificios de baja escala.

Las zonas residenciales del vecindario cubren 620 acres de East Boston y cuentan por más superficie de terrenos que cualquier otra zona en este estudio. Inicialmente desarrollada sobre los terrenos altos de la geografía de la isla original del vecindario, las zonas residenciales del vecindario se extendieron con el tiempo como zonas bajas conectadas con terrenos ganados.

El cambio climático amenaza las viviendas existentes en zonas bajas y falta la infraestructura verde.

Mucho del inventario de viviendas de East Boston se ve amenazado por las inundaciones causadas por el cambio climático. Extensas partes de Paris Flats, Maverick Central y Harborview corren un riesgo particular de inundación—a pesar de que casi todas las partes de East Boston tienen por lo menos alguna parte ubicada dentro del Distrito de Superposición de Resistencia a las Inundaciones Costeras (CFROD por sus siglas en inglés), y en total casi un tercio de la superficie de los terrenos de las zonas residenciales del vecindario están ubicadas dentro del CFROD. El CFROD juega un importante papel en la formación del desarrollo. Los proyectos dentro del CFROD están sujetos a la evaluación de resistencia, que estudia la ubicación de sistemas mecánicos, el acceso y la elevación del edificio. En el CFROD, el espacio habitable debe estar ubicado por encima de la elevación del nivel del mar – elevación de

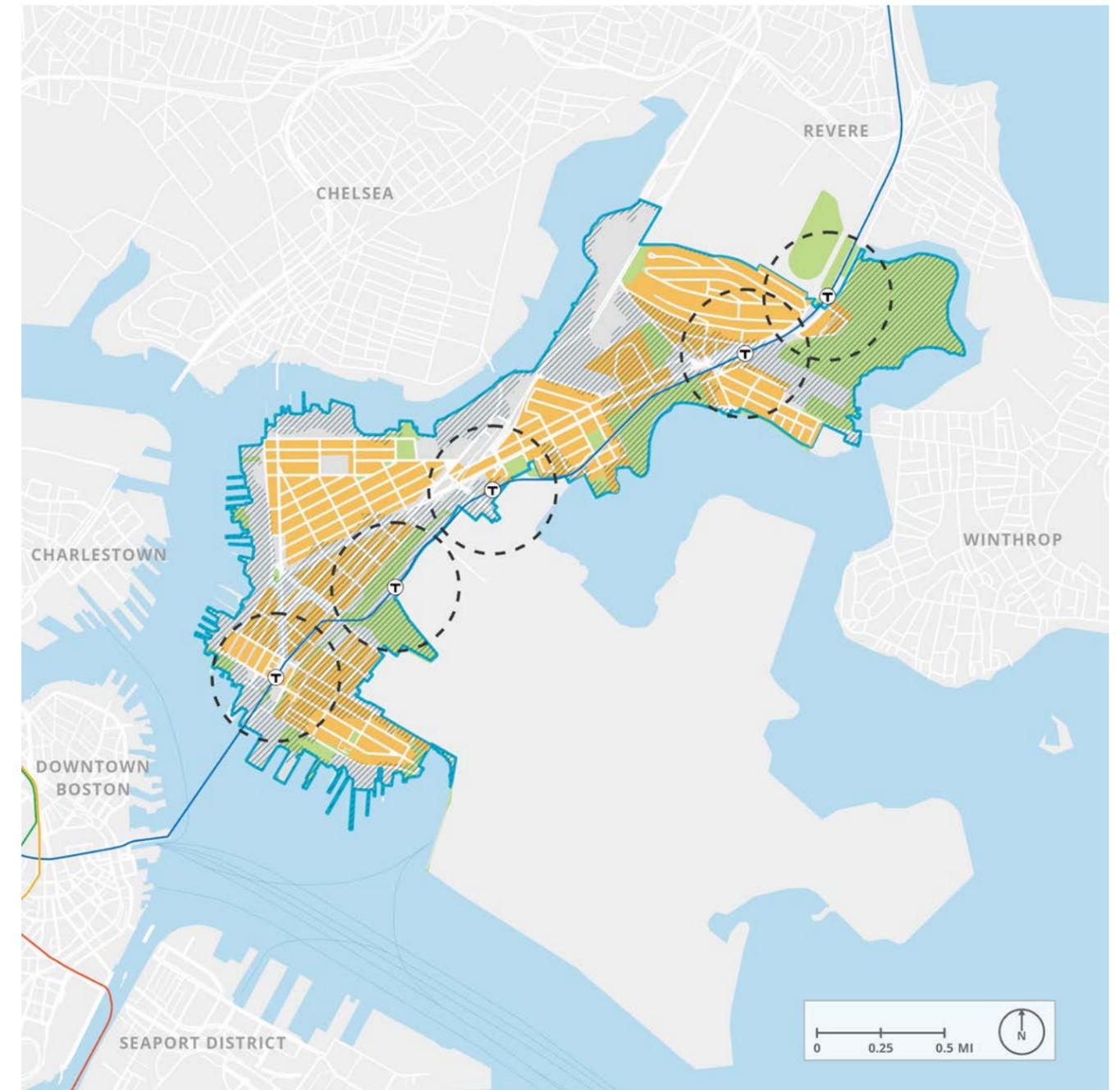
inundación en el diseño.

Además, casi tres cuartos del inventario de vivienda actual de East Boston data de 1939 o antes. El inventario de viviendas antiguas construidas en zonas bajas del vecindario creadas por terrenos ganados es particularmente vulnerable a las inundaciones y será un desafío adaptarlo para cumplir las necesidades de resistencia.

La infraestructura pública ecológica en las zonas residenciales del vecindario está compuesta principalmente por los árboles en las calles. En 2020, el Reporte de Evaluación de la Capota de Árboles presentado por el Departamento de Parques encontró que East Boston tenía una de las capotas de árboles más pequeñas de la ciudad y menos de la mitad de los árboles en las calles son considerados como que están en “buenas” o “excelentes” condiciones. Esta falta de capota incrementa el efecto isla urbana de calor, afecta la seguridad y comodidad de los residentes y desanima el uso peatonal.

La zonificación restrictiva entra en conflicto con la diversidad de estructuras existentes.

Los requisitos de zonificación existentes imaginan un vecindario con tipos de vivienda altamente segmentados.



Los siguientes subdistritos de zonificación existentes forman parte de las zonas residenciales del vecindario:

- 1F-4000
- 1F-5000
- 1F-7000
- 2F-2000
- 2F-3000
- 2F-4000
- 2F-5000
- 2F-7000
- 3F-2000
- MFR-1
- MFR/LS

FIG 02-1 PLAN: EAST BOSTON ZONAS RESIDENCIALES DEL VECINDARIO

- Zonas residenciales del vecindario según el carácter
- Distrito Superpuesto de Resiliencia a la Inundación Costera
- Radio de 5 minutos caminando
- Espacio Abierto

Los subdistritos residenciales se clasifican según el uso del suelo: unifamiliar (1F), bifamiliar (2F), trifamiliar (3F) y residencial multifamiliar (MFR). Estas divisiones luego se clasifican según el tamaño mínimo de parcela. Por ejemplo, un subdistrito "1F-5000" permitiría como máximo una unidad residencial, y una parcela determinada debe tener al menos 5,000 pies cuadrados de área total.

En realidad, las áreas residenciales dentro de East Boston contienen una combinación de tipos de vivienda. En cada subdistrito de zonificación existen edificios "unifamiliares", "bifamiliares" y "trifamiliares", a menudo todos en la misma calle. Aunque dos edificios adyacentes puedan parecer iguales, uno puede estar permitido y el otro no debido a su uso del suelo. Muchos lotes tampoco se ajustan al tamaño mínimo prescrito por su subdistrito de zonificación, a menudo como resultado de patrones de parcelación históricos o la espectacular topografía de East Boston. Como resultado, el inconformismo existe en casi todas las calles residenciales de East Boston

Sin embargo, las mismas limitaciones geográficas que contribuyen a la inconformidad de la zonificación también contribuyen a la riqueza de diversidad arquitectónica que se encuentra en todo el vecindario. East Boston contiene una mezcla ecléctica de formas de construcción que desafía el uso de cualquier tipología.

El rápido desarrollo está cambiando el vecindario en una manera impredecible. El barrio se encuentra en medio de un resurgimiento de la población y un aumento en la producción de viviendas que comenzó a principios de la década de 2000. Si bien gran parte de estas nuevas viviendas se concentran en edificios estilo departamentos frente al mar o en áreas anteriormente industriales, una cantidad considerable es el resultado del desarrollo de relleno en áreas residenciales establecidas.

La zonificación restrictiva prohíbe la mayor parte del desarrollo y casi todas las construcciones nuevas en East Boston requieren alivio de zonificación. East Boston tiene el mayor número anual de casos de la Junta de Apelaciones de Zonificación por cada 1,000 parcelas, en comparación con otros vecindarios de Boston. En consecuencia, puede

resultar difícil para los residentes comprender o predecir cómo está cambiando su vecindario a menos que estén familiarizados con el proceso, porque no pueden utilizar la zonificación existente como guía para saber qué esperar.

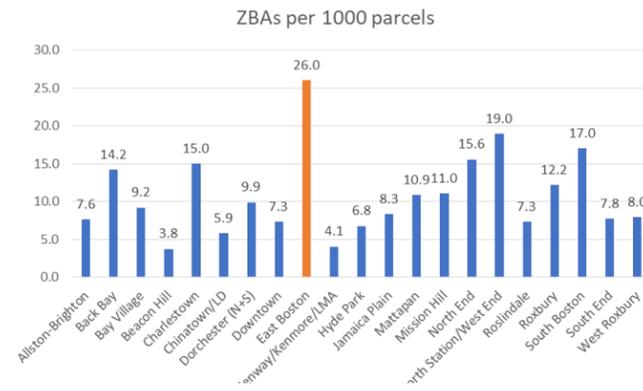


FIG 02-2 NÚMERO DE CASOS DE LA ZBA POR 1,000 PARCELAS SEGÚN LOS VECINDARIOS DE BOSTON

Un análisis de las audiencias de la ZBA realizadas entre 2019 y 2021 determinó que East Boston tenía la tasa más alta de casos de ZBA entre todos los vecindarios de Boston.



FIG 02-3 MAPA - FALTA DE CONFORMIDAD DEBIDO AL USO DEL TERRENO Y TAMAÑO DE LA PARCELA EN SUBDISTRITOS RESIDENCIALES

La falta de conformidad según la zonificación existente existe en casi todas las calles en East Boston. De un total de 5,665 parcelas residenciales, más de la mitad--por encima del 55%--no cumplen el uso de terreno proscrito o el tamaño mínimo del lote. Un análisis adicional del FAR, requerimientos de distancias mínimas y espacios abiertos casi con certeza haría que dichas cifras sean más altas.



FIG XX



FIG XX



FIG XX



FIG XX

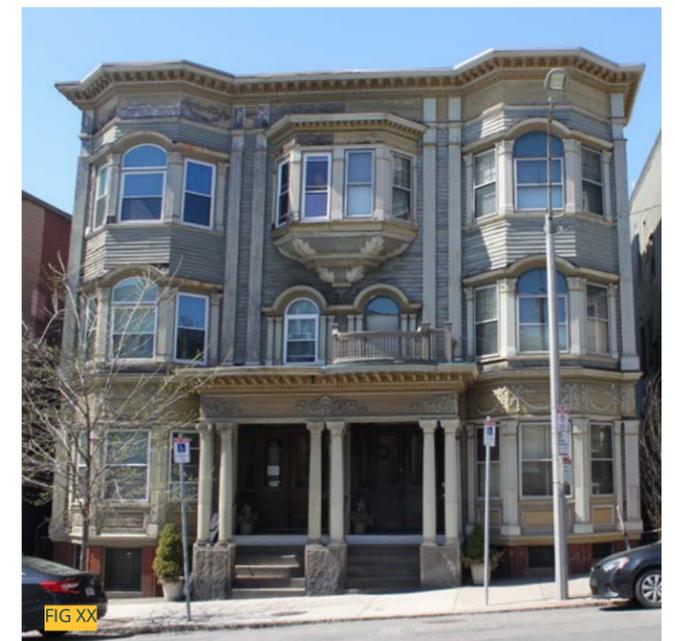


FIG XX

FIG 02-4 EJEMPLOS DE LA DIVERSIDAD DE TIPOLOGÍAS DE EDIFICIOS EN LAS SUBZONAS RESIDENCIALES DEL VECINDARIO

Recomendaciones claves para el tipo de construcción

Una guía el desarrollo en terrenos baldíos que sea predecible, tenga la escala adecuada y esté alineado con objetivos de planificación más amplios.

Las recomendaciones para guiar la forma construida en áreas residenciales de vecindario se centran en el desarrollo de relleno, refiriéndose al desarrollo en parcelas no utilizadas o subutilizadas. El desarrollo de relleno en áreas residenciales de vecindario debe producir viviendas seguras, asequibles y accesibles. Las siguientes estrategias funcionan en conjunto para guiar el desarrollo de relleno que sea predecible, tenga la escala adecuada y esté alineado con objetivos de planificación más amplios. Los activos existentes, como los edificios de importancia histórica o las viviendas de bajo costo, deben protegerse mediante políticas y programas específicos y basados en prioridades.

Permitir una combinación de tipos de vivienda dentro de un rango limitado y afirmar las características físicas que definen el tejido vecinal de baja escala. En lugar de segmentar los usos residenciales, la zonificación se centrará en establecer límites al tamaño de los edificios potenciales, un enfoque conocido como zonificación “basada en la forma”. Estos límites se establecerían utilizando las formas construidas existentes como guía, asegurando que el tamaño y la escala del nuevo desarrollo sean consistentes con lo que ya existe. Además, la zonificación derivada de los formularios existentes ayudará a que las estructuras existentes dependan menos de la Junta de Apelación de

Zonificación. Los propietarios de viviendas que deseen realizar pequeños cambios en sus casas, como agregar una buhardilla, crear una suite para los suegros en un sótano o construir una nueva terraza, necesitarán menos variaciones, lo que facilitará que las personas permanezcan en sus hogares mientras sus necesita cambio.

Preservar los espacios abiertos de propiedad privada y aumentar las áreas permeables. Los espacios entre los edificios creados por los retrocesos de los patios delantero, lateral y trasero contribuyen al espacio abierto del vecindario y brindan el espacio necesario para que crezcan los árboles y otras plantas. Se necesitan áreas permeables para apoyar la recarga de aguas subterráneas y limitar la escorrentía de aguas pluviales que contribuyen a las inundaciones de los vecindarios y empeoran la calidad del agua.

Mejorar el acceso a comercios minoristas que atiendan el vecindario. Las tiendas de barrio son parte integral de la economía y el tejido social de East Boston y brindan acceso transitable a bienes y servicios esenciales. Los usos minoristas pequeños como cafeterías, usos de servicios como lavanderías y usos comunitarios como guarderías brindan servicios esenciales para el vecindario, pero actualmente están prohibidos por la zonificación.



FIG 02-5 UN DIBUJO DE UN EVENTO COMUNITARIO EL 24 OCTUBRE, 2019

Qué escuchamos

En una serie de talleres, los residentes tuvieron la oportunidad de esbozar su visión para el futuro de las áreas residenciales y dar su opinión sobre los cambios propuestos. En cada sesión, los residentes expresaron su deseo de ver una planificación que confirme la escala existente y el carácter del vecindario. La zonificación basada en formas satisfará los deseos de los residentes al aprovechar las dimensiones de los edificios existentes para garantizar que la construcción futura sea similar a la que existe hoy.

Zona	Número máximo de unidades	Altura máxima del edificio (pisos)	Cobertura del lote		Espacio mínimo de la superficie permeable		Distancia delantera mínima/máxima (pies)		Distancia lateral mínima (pies)	Distancia trasera mínima (pies)	Ancho máximo del edificio (pies)	Profundidad máxima del edificio (pies)	Tamaño máximo de la superficie de planta (pies cuadrados)
			En el medio de la cuadra	Esquina	En el medio de la cuadra	Esquina							
NR 2.5	2	2.5	40%	50%	50%	40%	5	20	5	1/3 de la profundidad del lote	50	70	1,800
NR 3	3 (ancho de la parcela < 50) 6 (ancho de la parcela > 50)	3	60%	75%	30%	15%	2.5	5	2.5	1/3 de la profundidad del lote	50	70	3,000
NR 4	-	4	60%	75%	30%	15%	2.5	5	5	1/3 de la profundidad del lote	120	70	8,000
NR 5	-	5	60%	75%	30%	15%	2.5	5	5	1/3 de la profundidad del lote	120	70	10,000

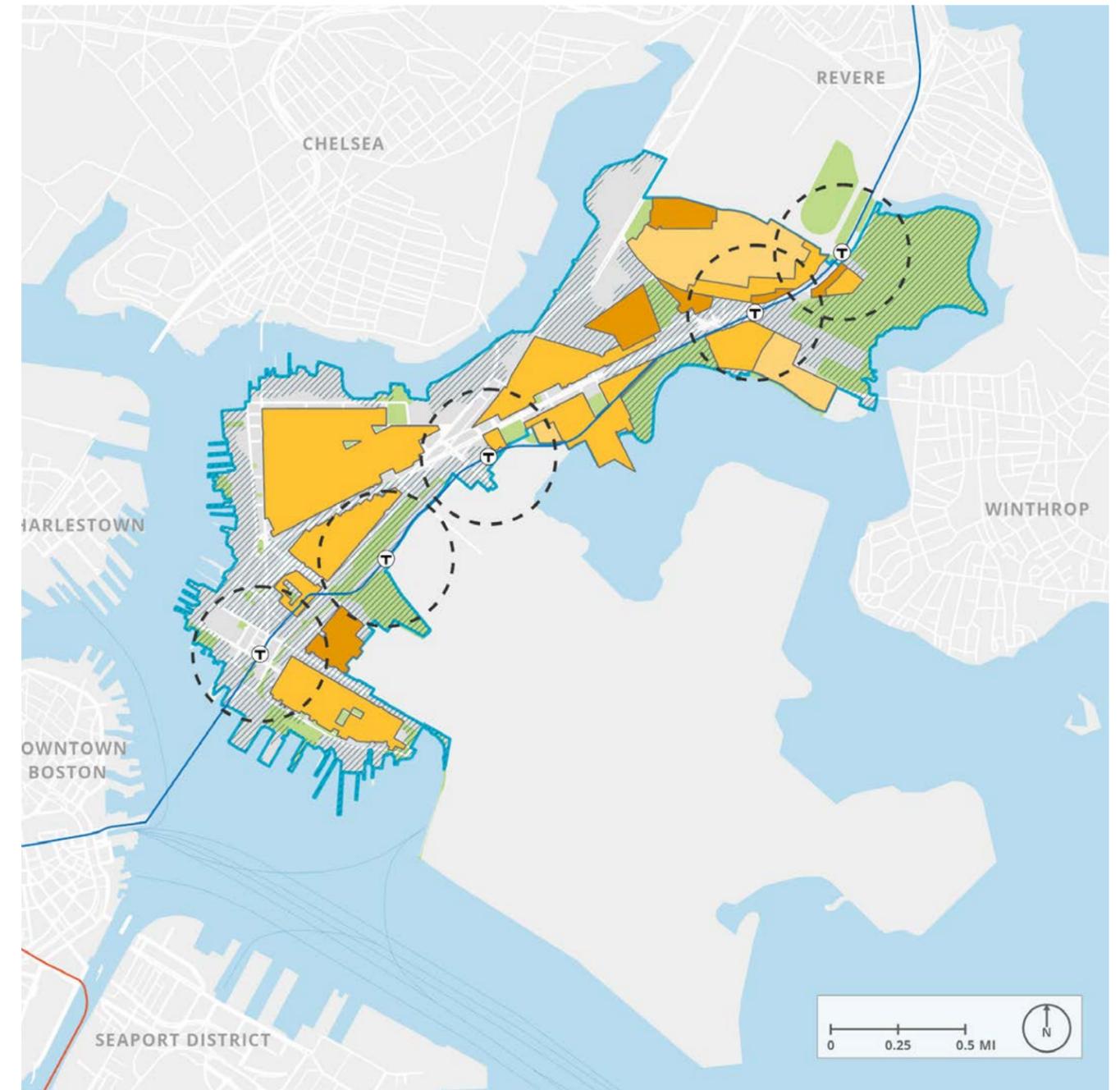
FIG 02-7 SUBDISTRITOS RESIDENCIALES DEL VECINDARIO Y CONTROLES DIMENSIONALES PROPUESTOS

La zonificación revisada de East Boston consolidará los usos residenciales de baja escala y se concentrará en controlar la densidad a través del tipo de construcción. En lugar del tamaño del lote, esta nueva zonificación usará el número de pisos y la cobertura del lote como características definitorias de los subdistritos residenciales, simplificando considerablemente el número de subdistritos y requerimientos dimensionales necesarios para la construcción o renovación. Otras dimensiones del edificio tales como ancho y profundidad máxima también serán restringidas para crear edificios que sean iguales en su contexto y para introducir oportunidades para espacios abiertos. Las dimensiones propuestas se derivaron de tipos de edificios comunes en el vecindario.



FIG 02-6

Los requisitos dimensionales deben adaptarse a una variedad de características comunes. Por ejemplo, el edificio a la izquierda tiene un patio delantero profundo, mientras que el edificio a la derecha casi no tiene patio delantero. El edificio a la izquierda tiene 2-1/2 pisos de altura, mientras que el edificio a la derecha tiene 3-1/2 pisos de altura.



Los nuevos subdistritos reflejarán los patrones de uso del terreno, los tipos de construcción existentes y el acceso al sistema de transporte público

FIG 02-8 MAPA DE SUBDISTRITOS RESIDENCIALES DEL VECINDARIO Y SUPERPOSICIÓN DE LA ZONIFICACIÓN PROPUESTA

- ERB - 1
- ERB - 2
- ERB - 3
- MFR/LS
- DISTRITO DE SUPERPOSICIÓN DE RESISTENCIA A LA INUNDACIÓN COSTERA
- RADIO PEATONAL DE 5 MINUTOS
- ESPACIO ABIERTO

Recomendaciones claves para la transportación y el espacio público

Las calles en las zonas residenciales del vecindario otorgaran prioridad a la calidad de vida y a las transiciones seguras desde los corredores principales.

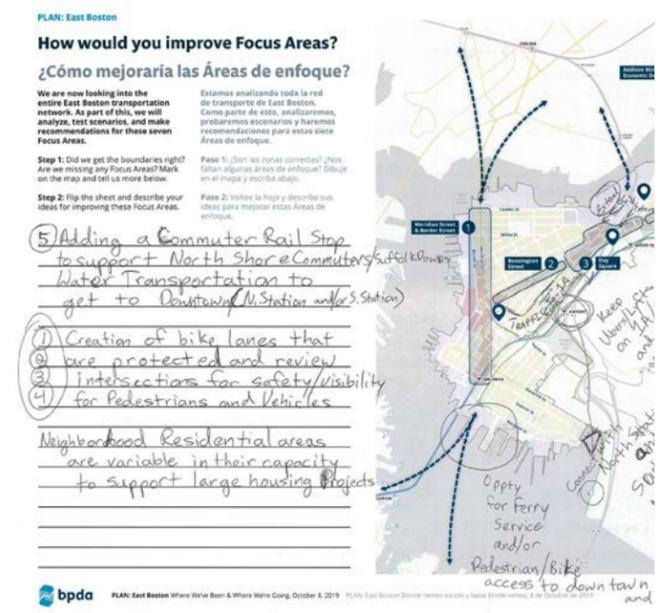
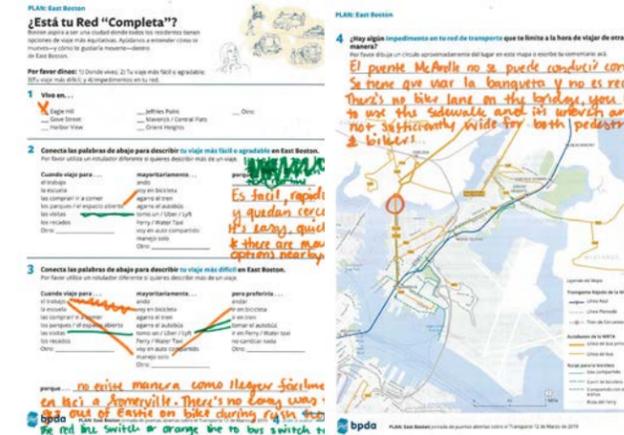
Las calles y aceras constituyen la mayor parte del espacio de acceso público en las áreas residenciales del vecindario. Los objetivos principales de las calles residenciales de vecindario son brindar acceso a viviendas, conectar a los residentes con los destinos del vecindario con rutas legibles para caminar y andar en bicicleta, y acomodar árboles e infraestructura verde. Estos objetivos están respaldados por las estrategias subyacentes enumeradas en esta sección y son parte integral de la calidad de vida en las áreas residenciales del vecindario y la visión de toda la ciudad para que todos los residentes de Boston tengan opciones de viaje mejores y más equitativas.

Aprovechar oportunidades para incorporar una infraestructura ecológica.

El Plan Forestal Urbano publicado en 2022 identificó varias áreas prioritarias para la plantación de árboles en el vecindario, incluidos 220 sitios potenciales para plantar árboles en las calles. En terrenos de propiedad privada, las pautas de diseño urbano para el diseño, el tamaño y la plantación de espacios abiertos ayudarán a crear espacios al aire libre que sean resilientes y cómodos. Los nuevos máximos de cobertura de lotes y los mínimos de superficie permeable escritos en el código de zonificación garantizarán que los nuevos proyectos dejen espacio para espacios abiertos más allá de la simple pavimentación.

Además, la Ciudad ha establecido una Política de Infraestructura Verde para reducir las inundaciones por aguas pluviales a través de estrategias de diseño (uso de árboles, plantas, suelo y otros materiales naturales) que imitan la naturaleza. Estas estrategias ayudarán a aumentar la copa de los árboles, mitigar el efecto de isla de calor urbano y ayudar a que las áreas residenciales de vecindario sean más transitables, conectadas y hermosas. Fundamentalmente, la Ciudad ha reservado fondos para mantener la infraestructura verde a medida que se agrega a los derechos de paso públicos.

Las intersecciones en áreas residenciales de vecindario pueden ser de gran tamaño o de alineación irregular, lo que crea oportunidades para infraestructura verde a través de la recuperación del exceso de pavimento. Estas ubicaciones, así como los alcorques existentes no utilizados, son oportunidades para ampliar la cobertura de los árboles en East Boston.



Qué escuchamos

Los residentes de East Boston participaron en excursiones peatonales, talleres de mapeado y presentaciones en la municipalidad. En las cientos de páginas de sugerencias generadas en estas sesiones, surgieron un número de temas comunes: Un urgente reclamo a otorgar prioridad a la seguridad en todos los modos de tránsito; el deseo de mejorar la infraestructura para peatones y ciclistas; y la necesidad de conservar árboles maduros y promover que se planten nuevos árboles cuando sea posible.

Las recomendaciones para el espacio público en este capítulo comienzan a responder a estos temas y describen los pasos que se pueden tomar para convertir en acción las opiniones de los residentes.

Mejorar la seguridad a través del diseño de calles.

Las calles residenciales del vecindario deberían ser cómodas y permitir una manera segura de compartir el espacio entre peatones, ciclistas y automovilistas. Esto se logra a través de estrategias de diseño que apoyen:

- » **Velocidades más seguras** para que los conductores viajen a menos velocidad;
- » **Curvas más seguras** para apoyar el cede de paso y reducir los conflictos y casi accidentes; y
- » **Cruces más seguros** para que los peatones sean más visibles y conecten a las personas con sus destinos.

Boston sigue una filosofía de diseño de Calles Completas que coloca a todos los usuarios de la calle en igualdad de condiciones, ya sea que viajen a pie, dispositivo de movilidad, bicicleta, autobús o vehículo motorizado. El Departamento de Transporte de Boston (BTD) tradujo esta filosofía en un Conjunto de herramientas de seguridad vial para definir mejor las herramientas de diseño disponibles. No todas las herramientas funcionan en todas las calles, por lo que el kit de herramientas de seguridad vial también ayuda a vincular diferentes herramientas a diferentes contextos. Por ejemplo, las herramientas que elevan el nivel de la calle, como badenes o cruces elevados, son más apropiadas en las calles residenciales del vecindario porque estas calles rara vez son utilizadas por vehículos grandes, como autobuses y camiones. Estas herramientas específicas también pueden ayudar a los conductores a hacer la transición de calles de mayor velocidad, como Bennington Street o Meridian Street, a calles residenciales de vecindario más lentas. A veces se utilizan varias herramientas en el mismo lugar para lograr un resultado específico.

Ampliar el acceso al transporte para que todos los residentes estén a 10 minutos a pie del transporte público frecuente, de bicicletas y de automóviles compartidos.

- **Acceso a autobuses** para mejorar la experiencia de espera del pasajero;
- **Acceso a “bikeshare”** para proveer opciones en los viajes; y
- **Acceso a espacios públicos de alta calidad** para priorizar la salud, el tejido social y la infraestructura verde a través de un mejor uso del exceso de

pavimento.

Las recomendaciones del espacio público tienen la intención de guiar las conversaciones futuras sobre proyectos específicos.

Estas recomendaciones del ámbito público identifican el “dónde y el por qué” dentro de las áreas residenciales del vecindario. BTD y el Departamento de Obras Públicas de Boston (BPWD) desarrollarán diseños específicos (el “cómo”) durante un proceso de desarrollo de proyectos a través de uno de los programas de inversión en transporte existentes de la Ciudad, que incluye:

- **Reconstrucción de veredas y proyectos de reparación**, tales como rampas nuevas o modernizadas en los bordillos, reciben prioridad usando un método proactivo que considera la condición física y las áreas de mayor necesidad. Como esto es un programa de mantenimiento, no incluye un proceso comunitario.
- **Los proyectos de Safety Surge** incluyen lomos de burro y cambios de seguridad en las intersecciones. La Municipalidad planea instalar hasta 500 lomos de burro en forma anual en las [calles elegibles](#). Maverick Central, Eagle Hill y Paris Flats reciben prioridad para su implementación en 2024-2026. La Municipalidad rediseñará selectas intersecciones anualmente usando el Juego de Herramientas para la Seguridad en la Calle. El análisis de los datos y la opinión de la comunidad determinarán la ubicación de los proyectos en intersecciones futuras.
- **Los proyectos en el corredor** se orientan hacia el acceso y la seguridad a lo largo de las calles usando materiales de rápida construcción o construcción limitada. A través de este proceso, la Municipalidad puede realizar cambios definidos, como cambiar señales de tránsito y crear cruces y conexiones con los Enlaces Verdes

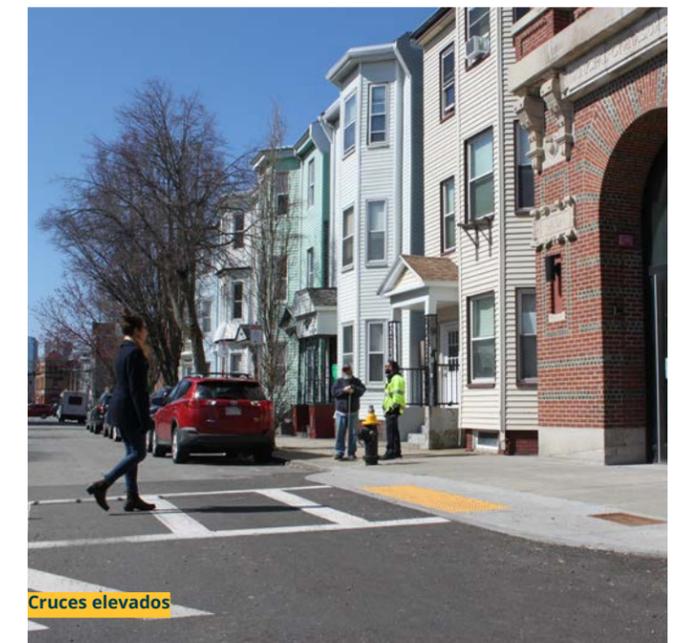
La MBTA mejora los cruces y lugares de subida al autobús en las paradas existentes en toda la región a través de su programa “Plan para una Infraestructura Accesible de Tránsito” (PATI por sus siglas en inglés). El PLAN: East Boston recomienda que todas las paradas de autobús sean mejoradas según las normas de accesibilidad contemporáneas.



FIG 02-9 EJEMPLO DE HERRAMIENTAS DE SEGURIDAD EN LA CALLE E INFRAESTRUCTURA VERDE

(En el sentido de las agujas del reloj desde arriba a la izquierda) Extensiones del bordillo con biorretención, esquinas claras, árboles en las calles con ladrillos porosos, cruces elevados en las calles laterales y lomos de burro
Fuente: Boston Streets Cabinet

Para obtener una lista completa de las herramientas, consulte el [Juego de Herramientas para la Seguridad en la Calle](#) y [Normas Ambientales para la Infraestructura Municipal](#).



Consideraciones de política para mejores carriles de bicicletas

Boston está trabajando para hacer que la red de bicicletas sea más segura, más conectada y más familiar.

Permitir más viajes en bicicleta es esencial para alcanzar los objetivos climáticos y de salud pública en toda la ciudad. Si bien cada bloque de carril bici seguro y cómodo es importante, es más importante que se conecten entre sí. Una red conectada vale más que la suma de sus partes.

Los habitantes de East Boston merecen un acceso seguro a la creciente red de senderos para bicicletas y de uso compartido. La Ciudad está trabajando para transformar las calles para brindar un mejor servicio a las personas que caminan, ruedan y andan en bicicleta. Eso significa cerrar brechas y expandir la red emergente de rutas para bicicletas, vías verdes y cruces seguros para familias en East Boston. Además de los esfuerzos de planificación vecinal, como PLAN: East Boston, la Ciudad está trabajando intencionalmente con los residentes para diseñar una red ampliada de bicicletas que funcione para sus comunidades.

La creciente red de bicicletas de East Boston debe incluir los tipos de instalaciones para bicicletas que hagan que la mayoría de las personas se sientan cómodas: vías verdes, carriles separados para bicicletas y calles con tráfico tranquilo. La red de bicicletas propuesta busca integrar mejor las rutas de amortiguación del aeropuerto en el tejido del vecindario. PLAN: East Boston recomienda acceso las 24 horas o, como mínimo, horas de operación más largas para Mary Ellen Welch Greenway para reflejar su papel como columna vertebral de la red de bicicletas del vecindario.



Ejemplos de mejores estrategias de carriles para bicicletas

Las calles locales que calman el tráfico (foto superior) ayudan a desalentar el tráfico innecesario de los conductores, al tiempo que crean conexiones útiles para las personas que caminan o andan en bicicleta. Esto hace que las calles de los vecindarios más pequeños sean más fáciles y seguras para viajar dentro de East Boston, llegar al transporte público y conectarse a la red de vías verdes. Las mejoras a los carriles para bicicletas y cruces de peatones convencionales ayudan a que las personas que caminan y andan en bicicleta sean más visibles para los conductores. Por ejemplo, en la intersección de Chelsea Street y Putnam Street, el carril para bicicletas existente pasa a un carril para bicicletas separado a través de la intersección y la Ciudad agregó una isla de cruce (foto inferior).



Boston está creando un plan para bicicletas en toda la ciudad, que incorporará las necesidades y prioridades locales en la selección y el diseño de rutas. PLAN: East Boston informará ese proceso con esta red de bicicletas propuesta.

FIG 02-10 RED DE BICICLETAS PROPUESTA EN EAST BOSTON

-  LA PROPUESTA VÍA VERDE FUERA DE LA VÍA PÚBLICA/SENDERO DE USO
-  LA PROPUESTA DE CARRIL BICI SEPARADO O CARRIL BICI EN CONTRACORRIENTE
-  CALLE PROPUESTA PARA CALMAR EL TRÁFICO
-  NUEVA CALLE PROPUESTA CON CARRIL BICI
-  VÍA VERDE EXISTENTE / CAMINO DE USO COMPARTIDO
-  CARRIL BICI CONVENCIONAL EXISTENTE
-  ESPACIO ABIERTO

Maverick Central

Esta subárea incluye el distrito residencial limitado entre el distrito de Meridian Street Main Street y el paseo marítimo de Border Street, desde Maverick Station hasta Central Square. El corredor de Meridian Street se aborda en el capítulo “Plazas y corredores”, y el área entre Border Street y Inner Harbor se aborda en el capítulo “Riberas y áreas industriales en evolución”.

El área de Maverick Central contiene una variedad de formas de construcción, densidades y usos residenciales, sin una tipología de construcción dominante. La actividad de reurbanización reciente en esta subárea se concentra principalmente a lo largo de Border Street y Liverpool Street e incluye propuestas aprobadas por BPDA en 75-85 Liverpool Street y 151 Liverpool Street y la reurbanización recientemente completada de 75 Border Street y 80 Liverpool Street (Coppersmith Village) y 152 Liverpool Calle.

Maverick Landing, propiedad de la Autoridad de Vivienda de Boston, abarca cuatro cuadras entre Sumner Street y Maverick Street desde Havre Street hasta New Street. La remodelación de la propiedad se completó en 2006 e incluye 426 unidades de vivienda con ingresos restringidos.



FIG 02-11 IMAGEN AÉREA DE LOS TÚNELES CALLAHAN Y SUMNER (C. 1955-1964)

La construcción del túnel Sumner (inaugurado en 1934) y el túnel Callahan (inaugurado en 1961) atravesó el medio del área y requirió la demolición del tejido residencial establecido entre Liverpool Street y Havre Street. Hoy en día, las instalaciones de ventilación de ambos túneles ocupan un lugar preponderante en los edificios residenciales de la zona. Imagen accedida a través de la Biblioteca, Archivos y Colecciones Especiales de la Universidad Northeastern.

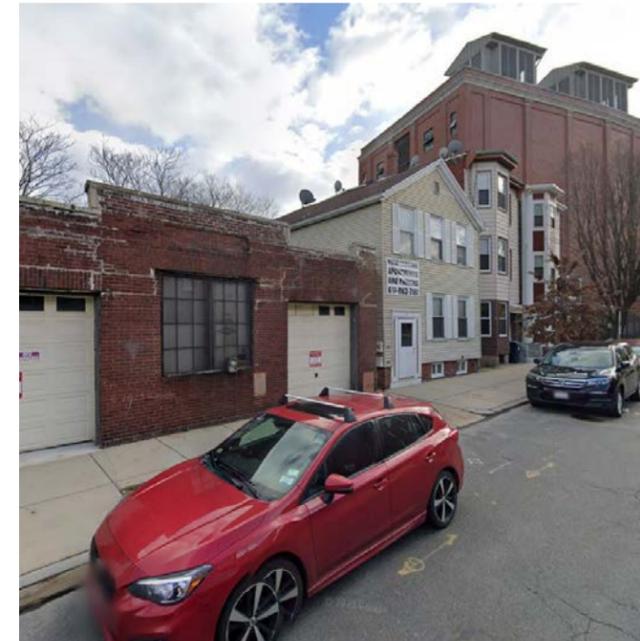


FIG 02-12 LIVERPOOL STREET

Un ejemplo de la variación en el tipo de construcción en la zona: A la izquierda, un edificio comercial de un solo piso, en el centro, edificios residenciales típicos de dos pisos y medio y tres pisos, y en la derecha, el edificio de Ventilación del Túnel Sumner. Todavía existen varios ejemplos del antepasado industrial del siglo XX de la zona, concentrados principalmente en una sola cuadra entre Border Street y Liverpool Street, bordeado por Decatur Street y Central Square.

Recomendaciones para el uso del terreno y la forma construida

Hoy en día, la zonificación en el área de Maverick Central incluye un único subdistrito residencial multifamiliar (MFR) y dos subdistritos de tres familias desconectados (3F-2000). Ambos tipos de subdistrito limitan la altura de construcción permitida a tres pisos a pesar de la proximidad de las áreas al tránsito y la mayor escala de construcción a lo largo de la costa.

Consolidar los subdistritos MFR y 3F-2000 del área en un solo subdistrito residencial. Utilice Border Street para delinear los subdistritos de zonificación de Waterfront.

Aumentar la altura permitida en el subdistrito consolidado a cinco pisos, en respuesta al aumento de las alturas permitidas a lo largo del corredor de Meridian Street y el área costera de Border Street.

Todavía existen varios ejemplos del patrimonio industrial del siglo XX de la zona, concentrados principalmente en dos cuadras entre Border Street y Liverpool Street, delimitadas por Maverick Street y Central Square.

Apoyar la reutilización adaptativa de estructuras existentes.



FIG 02-13 AN EJEMPLO DE LA VARIACIÓN EN EL TIPO DE EDIFICIO EN EL ÁREA: A LA IZQUIERDA, UN EDIFICIO COMERCIAL DE UN SOLO PISO, EN EL CENTRO, EDIFICIOS RESIDENCIALES TÍPICOS DE DOS PISOS Y MEDIO Y TRES PISOS, Y A LA DERECHA, EL EDIFICIO SUMNER TUNNEL VENTILATION.



FIG 02-14 PLAN DE REGULACIÓN EXISTENTE PARA MAVERICK CENTRAL WATERFRONT



FIG 02-15 PROPOSED REGULATING PLAN FOR MAVERICK CENTRAL WATERFRONT

- SUBDISTRITO EBR-1
- SUBDISTRITO EBR-2
- SUBDISTRITO EBR-3
- SUBDISTRITO MFR/LS
- ESPACIO ABIERTO
- DISTRITO DE SUPERPOSICIÓN DE RESISTENCIA A LA INUNDACIÓN

Recomendaciones para el espacio público

Maverick Central es uno de los lugares más caminables de East Boston. La zona es compacta, plana y densa con intersecciones y calles. Con las cuadras de la costanera como definición de los límites oeste y sur del vecindario, los volúmenes de tráfico al oeste de Meridian Street son bajos. Sin embargo, Meridian Street y Chelsea Street experimentan congestión porque conectan a los automóviles con el Túnel Sumner en Central Square.

Las intersecciones residenciales del vecindario usualmente incluyen carteles de pare y cruces marcados en la mayoría de las esquinas. Algunas intersecciones, sin embargo, no tienen cruces peatonales que estén en línea con las líneas deseadas por los peatones o que se conecten directamente con los espacios abiertos. Los vehículos estacionados bloquean las vistas de las personas que esperan para cruzar en casi todos los cruces de la zona. El Centro de Salud Comunitario East Boston y el Centro Comunitario de Paris Street, destinos claves en la comunidad, no tienen “bikeshare” conveniente pero se encuentran cerca del Mary Ellen Welch Greenway.

El estacionamiento está prohibido antes del cruce o dentro de una intersección en Boston. La introducción de esquinas claras en cada cruce reforzaría esta restricción y reduciría la posibilidad de accidentes con extensiones del bordillo pintadas o de concreto. Esta estrategia, junto con agregar nuevos cruces para alinear mejor las líneas deseadas por los peatones podría ser atendida a través de los programas de transporte municipales existentes. Se podría expandir “bikeshare” cerca de los destinos claves y llenar la falta de servicio en este vecindario densamente habitado.

Los lomos de burro dentro de Maverick Central son prioridad para su implementación en 2024-2026 a través del programa Safety Surge del BTB.

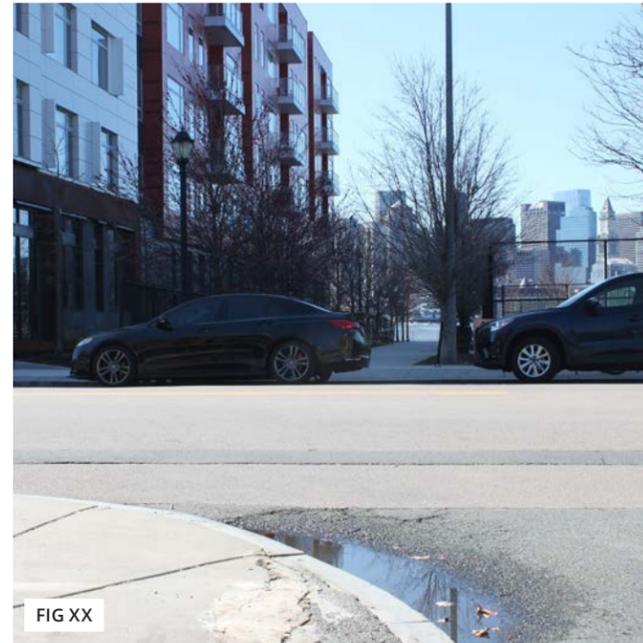


FIG XX

Sumner Street en LoPresti Park

A pesar de estar alineado directamente con Liverpool Street, la costanera este de LoPresti Park no tiene un cruce que abarque a toda la Sumner Street. Introducir un cruce en este lugar reflejaría los patrones peatonales existentes de los residentes y las visitas. El capítulo Plazas y corredores incluye recomendaciones específicas para Sumner Street que incluyen cruces más cortos y un carril separado de dos vías para bicicletas a lo largo del lado de la bahía de la calle para conectar a LoPresti Park con el Mary Ellen Welch Greenway.



Consulte los capítulos Plazas y corredores y Frente marítimo para conocer los cambios previstos para Meridian Street, Border Street, Maverick Square y Central Square.

Consulte “Consideraciones de política for Better Bike Lanes” para obtener recomendaciones sobre redes para bicicletas.

FIG 02-16 PLAN DIAGRAM OF RECOMMENDATIONS FOR TRANSPORTATION AND PUBLIC REALM FOR MAVERICK CENTRAL

- PASO DE PEATONES NUEVO O MEJORADO
- PASO DE PEATONES Y ÁMBITO PÚBLICO NUEVO O MEJORADO
- PASO DE PEATONES Y ÁMBITO PÚBLICO NUEVO O MEJORADO
- ESTUDIO ADICIONAL PARA ABORDAR EL EXCESO DE VELOCIDAD O EL TRÁFICO EN ATAJOS
- ESPACIO ABIERTO
- RECOMENDACIÓN EN EL CAPÍTULO PLAZAS Y PASILLOS

Eagle Hill y Paris Flats

Esta subárea se extiende desde las áreas costeras de Border Street y Condor Street hasta Mary Ellen Welch Greenway, delimitada por el distrito de Meridian Street Main Street y Day Square, y está dividida en dos por una parte del corredor de Bennington Street. Eagle Hill se estableció en la parte montañosa de la geografía original de Noddle's Island y estuvo entre las primeras áreas planificadas y desarrolladas en East Boston y, como tal, tiene algunas de las viviendas más antiguas y diversas del vecindario. La geografía entre Bremen Street (que a partir de la década de 1880 era el último derecho de paso público antes del paseo marítimo) y Bennington Street, al este de Meridian Street, hoy conocida como Paris Flats, se estableció en una parte de las tierras bajas de Noddle's Island y sigue siendo baja. - se encuentra en relación con otras áreas residenciales en East Boston y es vulnerable a inundaciones.

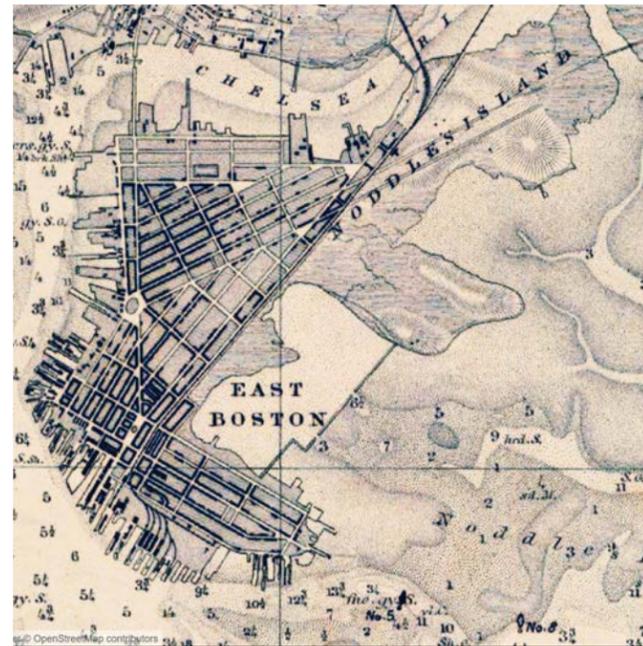


FIG 02-17 NOAA BOSTON HARBOR CHART (1878)

Muchos edificios de la zona tienen tres pisos de altura y contienen hasta tres unidades. Las adiciones al patio trasero, como las terrazas traseras cerradas, son comunes. Existen ejemplos de adiciones a un cuarto piso en el área, pero son mucho menos comunes. La mayoría de los edificios están cerca del borde de la acera, si no contiguos inmediatamente, y están cerca unos de otros.

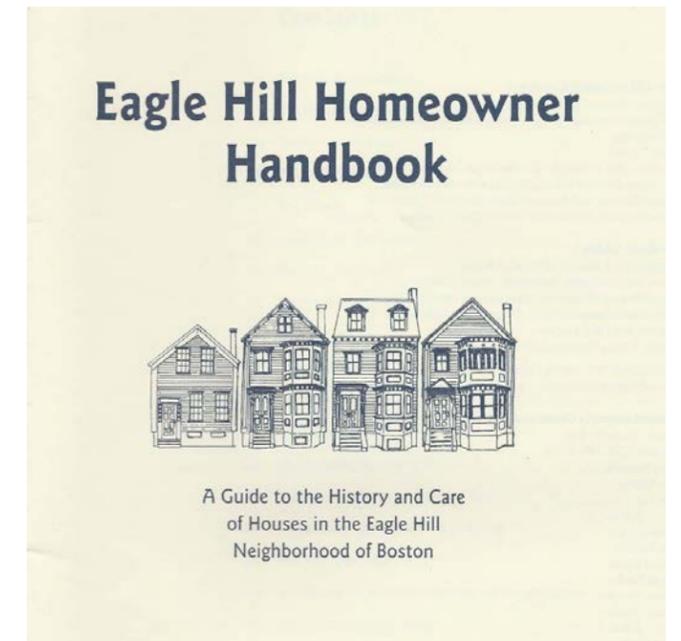


FIG 02-18 [ARRIBA A LA DERECHA] Residential buildings at the corner of Princeton Street and Prescott Street (2022)

FIG 02-19 [ARRIBA A LA IZQUIERDA] 158 and 160 Princeton Street (2022)

FIG 02-20 [ABAJO A LA IZQUIERDA] Angela's Cafe at the intersection of Lexington Street and Brooks Street.

FIG 02-21 [ABAJO A LA DERECHA] Issued by the Boston Landmarks Commission in 1997. The Commission selected Eagle Hill as a "pilot project for the Heritage Neighborhood Program which coupled National Register listing with technical assistance in the format of the Homeowner Handbook and an ongoing partnership with the Eagle Hill Civic Association."

Recomendaciones para el uso del suelo y la forma construida

Permitir escuelas y guarderías en todos los subdistritos residenciales.

La escuela secundaria East Boston está dentro de un subdistrito de instalaciones comunitarias. Las escuelas y las guarderías apoyan los usos residenciales y deberían permitirse por derecho en todos los subdistritos residenciales, haciendo innecesarios los subdistritos de instalaciones comunitarias distintos.

Combine los subdistritos relevantes 2F-2000 y 3F-2000. La zonificación residencial divide el área en separados subdistritos 2F-2000 y 3F-2000, a pesar de patrones de parcelación y tipos de construcción casi idénticos entre los dos. Nuevas regulaciones dimensionales permitirán la diversidad de tipos de vivienda que existen.

Conecte el subdistrito comercial comunitario (CC) de Central Square con el subdistrito comercial comunitario (NS) de Day Square a lo largo de Bennington Street.

Bennington Street pasa por un pequeño subdistrito residencial multifamiliar/comercial local centrado en la intersección de Brooks Street. Los usos comerciales de la planta baja son comunes a lo largo del corredor.

Establecer subdistritos a lo largo de Condor Street y Meridian para moderar los cambios en la altura permitida entre los subdistritos residenciales y costeros.

El área está rodeada por subdistritos industriales y costeros a lo largo de Meridian Street, Condor Street y Bremen Street. Los distritos residenciales de "transición" permitirán un modesto aumento en altura y densidad para moderar las diferencias en la escala de construcción.



FIG 02-22 LEXINGTON STREET

"End house," detached and semi-attached three-deckers, and row house buildings types are common throughout the Eagle Hill area.



FIG 02-23 EXISTING REGULATING PLAN FOR EAGLE HILL AND PARIS FLATS

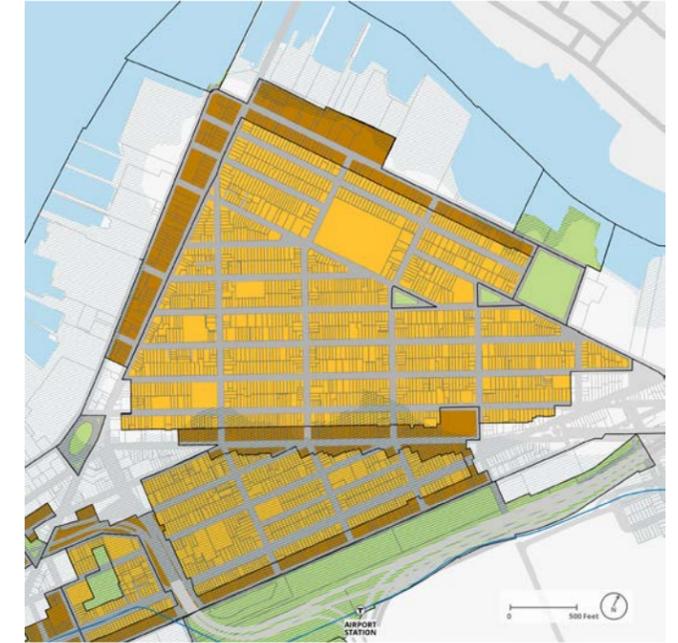


FIG 02-24 PROPOSED REGULATING PLAN FOR EAGLE HILL AND PARIS FLATS

- SUBDISTRITO EBR-1
- SUBDISTRITO EBR-2
- SUBDISTRITO EBR-3
- SUBDISTRITO MFR/LS
- ESPACIO ABIERTO
- DISTRITO DE SUPERPOSICIÓN DE RESISTENCIA A LA INUNDACIÓN

Recomendaciones para el espacio público

Eagle Hill está rodeada por usos industriales en la costanera al norte y el oeste que están conectados por los corredores mayores que permiten el tráfico de camiones. Las calles residenciales del vecindario, en particular Marion Street, pueden sentir el impacto del tráfico de paso que resulta de las conexiones al McArdle Bridge, Chelsea Street Bridge y la ruta 1A. La seguridad del tráfico y preocupaciones sobre su desvío se ven amplificadas durante los cierres de los puentes, ya que más conductores buscan rutas alternativas a través del vecindario. La fila de vehículos cerca de Eagle Square puede extenderse hasta las calles residenciales del vecindario, lo que podría impedir la respuesta a emergencias desde la nueva central de policía.

Los residentes que caminan y van en bicicleta a los destinos orientados al vecindario hacia el sur, parques, escuelas, la biblioteca pública y la Línea Azul, lo hacen a lo largo de Marion, Brooks, Putnam y Prescott Streets. Sin embargo, sus intersecciones con Bennington, White y East Eagle Streets son muy anchas y caracterizadas por largos cruces y concentraciones de estacionamiento informal perpendicular y angular.

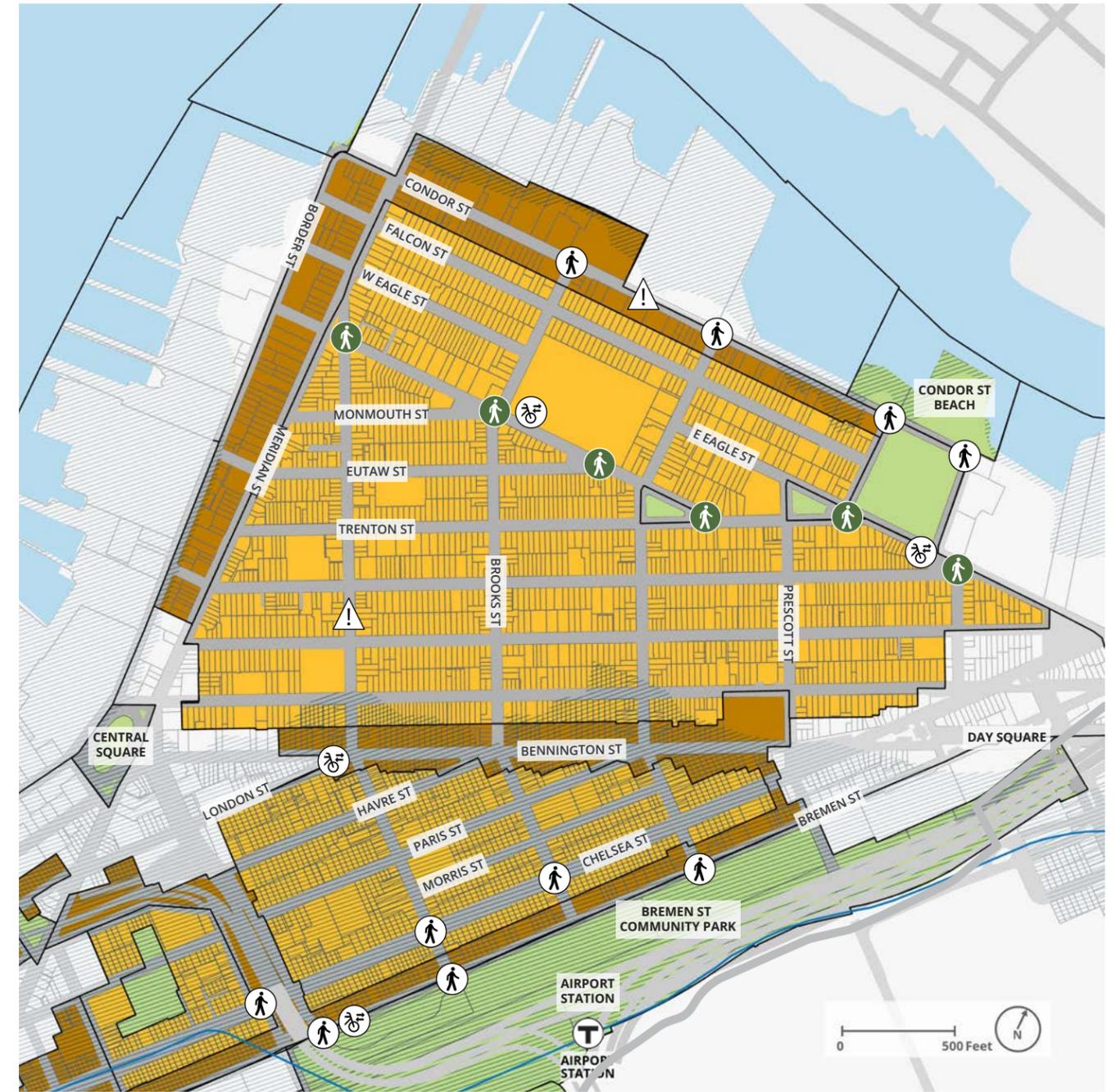
Reducir el tráfico mitigará el impacto del tráfico de paso que accede a la ruta 1A mientras que los cambios buscados en la circulación cerca de Eagle Square podrían ayudar a aliviar las preocupaciones sobre la respuesta a emergencias. La circulación será evaluada como parte del proyecto planeado de Rediseño de Eagle Square. Los lomos de burro dentro de Eagle Hill y Paris Flats son prioridad para su implementación en 2024-2026 a través del programa Safety Surge del BTS.

Reducir el tamaño de las grandes intersecciones y formalizar el estacionamiento, particularmente a lo largo de White Street y East Eagle Street, acortará los cruces, mejorará la visibilidad y creará espacio para rampas accesibles en los bordillos y estrategias de infraestructura verde.



FIG 02-25 CONDOR STREET

Condor Street ilustra condiciones típicas pero complicadas para resolver para las zonas de transición a lo largo de las zonas residenciales del vecindario: Usos residenciales e industriales, espacio público mínimo, altas velocidades, uso frecuente de camiones y pobre visibilidad. Las recomendaciones de Condor Street de antes de las tareas de planificación del vecindario siguen sin resolución, incluyendo la recomendación de mejoras consistentes al paisajismo callejero como parte de un "Waterfront Way".



Consulte los capítulos Plazas y corredores y Frente marítimo para conocer los cambios previstos para Meridian Street, Border Street, Day Square y Eagle Square.

Consulte "Consideraciones de política para mejores carriles de bicicletas" en la página 27 para obtener recomendaciones sobre redes para bicicletas.

FIG 02-26 PLAN DIAGRAM OF RECOMMENDATIONS FOR TRANSPORTATION AND PUBLIC REALM FOR EAGLE HILL

- PASO DE PEATONES NUEVO O MEJORADO
- PASO DE PEATONES Y ÁMBITO PÚBLICO NUEVO O MEJORADO
- PASO DE PEATONES Y ÁMBITO PÚBLICO NUEVO O MEJORADO
- ESTUDIO ADICIONAL PARA ABORDAR EL EXCESO DE VELOCIDAD O EL TRÁFICO EN ATAJOS
- ESPACIO ABIERTO
- RECOMENDACIÓN EN EL CAPÍTULO PLAZAS Y PASILLOS

Jeffries Point y Gove Street

Esta subárea está delimitada por el paseo marítimo del puerto interior a lo largo de Marginal Street y Jeffries Street, el aeropuerto Logan a lo largo de partes de Maverick Street y Geneva Street, y el corredor de Bremen Street que se extiende desde Marginal Street hasta Porter Street. El área conocida hoy como Jeffries Point se estableció en la década de 1830 en una parte de la geografía original de la isla Noddle. La geografía al norte de Maverick Street, conocida hoy como el área de Gove Street, fue creada por un vertedero a fines de la década de 1890. El área de Gove Street sigue siendo baja en comparación con otras áreas residenciales en East Boston y es vulnerable a las inundaciones.

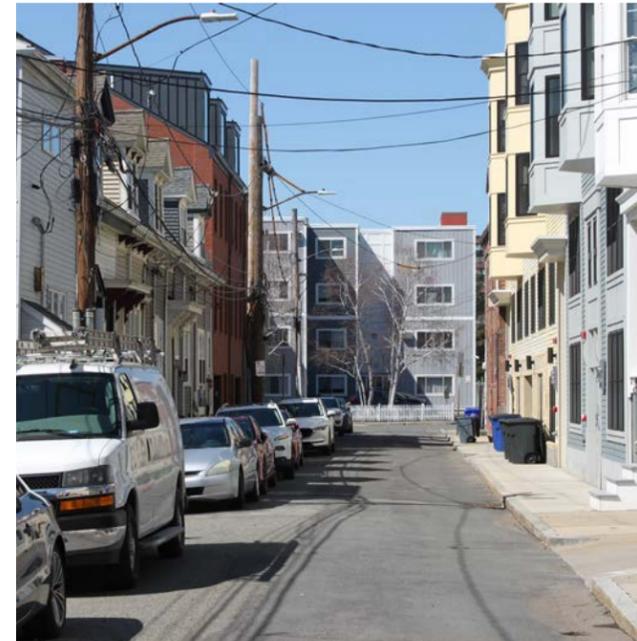
El tejido residencial del área de Jeffries Point contiene una mezcla diversa de tipos de edificios, similar a Eagle Hill. Sin embargo, a diferencia de Eagle Hill, las estructuras de las cuadras son más variables y a menudo están interrumpidas por patios o callejones a mitad de cuadra que impactan la parcelación resultante. Los edificios de la zona suelen utilizar fachadas planas y retrocesos laterales limitados o nulos, creando muros de calle largos y continuos. El área de Gove Street, que abarca seis bloques de edificios de apartamentos y pisos de ladrillo casi uniformes de tres y cuatro pisos, es única en East Boston. La reutilización adaptativa de antiguos edificios industriales

e institucionales establece importantes excepciones a la altura predominante en el área.



FIG 02-27 132 MARGINAL STREET (1909)

Accedido a través de City of Boston Archives and Records.



[Arriba a la izquierda] 1 Frankfort Street mirando al norte hacia Porter Street (2023)

[Arriba a la derecha] 177 - 193 Webster Street (2023)

[Centro izquierda] Haynes Street mirando al noroeste hacia Orleans Street. (2023)

Haynes Street demuestra la dimensión restringida de las condiciones de las calles a mitad de cuadra, típicas de los patios y callejones de la zona. Tenga en cuenta la variedad arquitectónica, una característica definitoria del carácter de Jeffries Point: muchas expresiones de fachada diferentes, elementos salientes, alturas y materiales de construcción.

[Abajo a la derecha] 389 Maverick Street en la intersección de Maverick Street y Jeffries Street (2023) Tawakal Halal Cafe.

[Abajo a la izquierda] McCormick Square en la intersección de Sumner Street y Webster Street (2023)

Recomendaciones para el tipo de construcción

El núcleo residencial en Jeffries Point está actualmente contenida dentro de un solo subdistrito de zonificación 3F-2000. El núcleo residencial en Gove Street está actualmente contenida dentro de un solo subdistrito residencial para múltiples familias. Ambos subdistritos permiten edificios de hasta tres pisos de altura.

Mucho del núcleo interno de Jeffries Point (las parcelas a lo largo Everett Street, Sumner Street, Webster Street y las calles que las cruzan) permanecería dentro de un solo subdistrito permitiendo tres pisos de altura.

Un nuevo subdistrito de transición será creado para cubrir a Gove Street y las cuadras que la rodean así como Maverick Street, Orleans Street y Marginal Street. Este subdistrito confirmará el inventario existente de edificios al permitir cuatro pisos y creará una transición y búfer entre el núcleo residencial de más pequeña escala y los edificios de mayor escala en las plazas del vecindario.



FIG 02-29 231 MAVERICK STREET (2023)
Ejemplo de desarrollo en terrenos baldíos a lo largo de Maverick Street.



FIG 02-30 PLAN DE REGULACIÓN EXISTENTE PARA JEFFRIES POINT Y GOVE STREET



FIG 02-31 PROPUESTA DE PLAN REGULADOR PARA JEFFRIES POINT Y GOVE STREET

- SUBDISTRITO EBR-1
- SUBDISTRITO EBR-2
- SUBDISTRITO EBR-3
- SUBDISTRITO MFR/LS
- ESPACIO ABIERTO
- DISTRITO DE SUPERPOSICIÓN DE RESISTENCIA A LA INUNDACIÓN

Recomendaciones para el transporte y el ámbito público
 Los corredores este-oeste en el área (Marginal Street, Sumner Street, Maverick Street y Porter Street) se conectan con usos industriales frente al mar o entradas cerradas al Aeropuerto Internacional Logan. Los conductores de camiones grandes que no están familiarizados con el vecindario pueden perderse y quedarse atrapados en estos corredores y pequeñas calles residenciales del vecindario, lo que afecta la seguridad de todos los usuarios y retrasa los autobuses.

Las paradas de autobús a lo largo de Maverick Street y Sumner Street, que dan servicio a la Ruta 120, carecen de servicios básicos para los pasajeros. La MBTA y la Ciudad podrían asociarse a través del programa PATI y la iniciativa de Rediseño de la Red de Autobuses para revisar y mejorar la accesibilidad, las comodidades y el espaciamiento de las paradas de autobús que sirven a la Ruta 120.

Si bien el vecindario está rodeado de parques y senderos, incluido el Mary Ellen Welch Greenway y los parques frente al mar, no forman una red legible y continua entre sí ni conexiones en la calle. Las puertas de acceso a los senderos pueden resultar poco atractivas o de difícil acceso con bicicletas o dispositivos de movilidad. Si bien la Ciudad eliminó estacionamiento adicional en Sumner Street luego de esfuerzos previos de planificación vecinal, las mejoras para caminar y andar en bicicleta en esta calle aún no se han implementado.

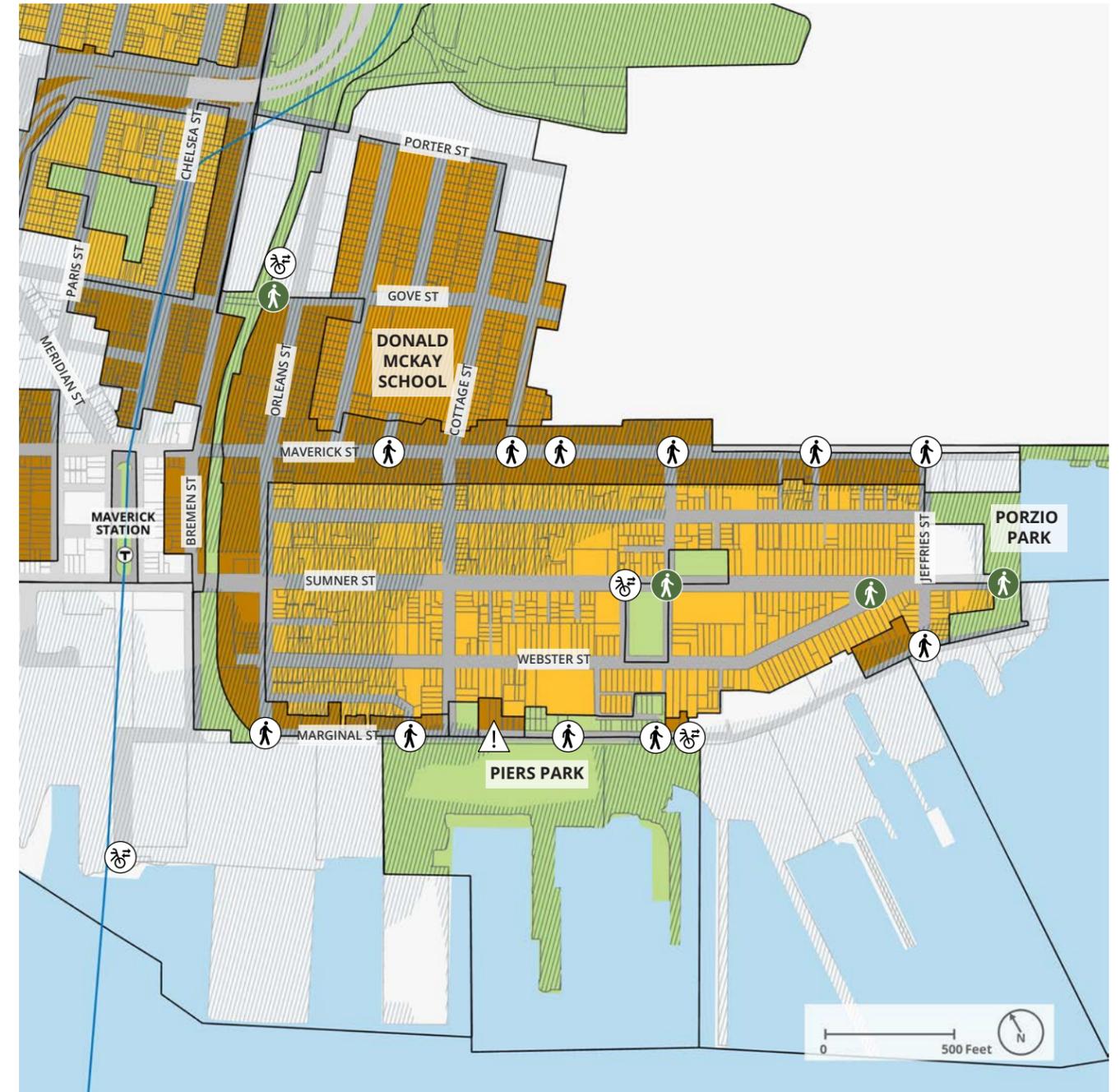
En 2020 se instalaron nuevas señales de restricción de camiones en la intersección de Orleans Street y Sumner Street. Se justifica la evaluación de la eficacia y la coordinación con los propietarios de propiedades industriales.

Massport y la Ciudad continuarán explorando oportunidades para conectar mejor las rutas de amortiguamiento del aeropuerto existentes con nuevas extensiones y mejores conexiones en las calles de Maverick Street y Marginal Street.



Gove Street y Orleans Street

La ciudad implementó cambios centrados en la seguridad en la intersección de Orleans Street y Gove Street en 2021, incluido un diseño de paradas en todos los sentidos, como parte de BTG GoHubs, programa piloto. Este cambio tenía como objetivo complementar el proyecto de creación de lugares pintado por la Sociedad de Arquitectos Paisajistas de Boston y Amigos de Mary Ellen Welch Greenway en 2019, y fue identificado como una prioridad de la comunidad durante PLAN: recorridos a pie por East Boston. El equipo de desarrollo de Frankfort + Gove puede diseñar y financiar cambios permanentes en esta intersección, con la supervisión de la Ciudad, como beneficio para la comunidad.



Consulte los capítulos Plazas y corredores y Frente marítimo para obtener recomendaciones preliminares sobre Maverick Square y Meridian Street.

Consulte “Consideraciones de política for Better Bike Lanes” para obtener recomendaciones sobre redes para bicicletas.

FIG 02-32 DIAGRAMA DEL PLAN DE RECOMENDACIONES PARA EL TRANSPORTE Y EL ÁMBITO PÚBLICO PARA EL ÁREA DE JEFFRIES POINT.

- PASO DE PEATONES NUEVO O MEJORADO
- PASO DE PEATONES Y ÁMBITO PÚBLICO NUEVO O MEJORADO
- PASO DE PEATONES Y ÁMBITO PÚBLICO NUEVO O MEJORADO
- ESTUDIO ADICIONAL PARA ABORDAR EL EXCESO DE VELOCIDAD O EL TRÁFICO EN ATAJOS
- ESPACIO ABIERTO
- RECOMENDACIÓN EN EL CAPÍTULO PLAZAS Y PASILLOS

Harbor View

Esta subárea se extiende al norte de Day Square hasta Orient Heights Square, delimitada por la Ruta 1A, el Aeropuerto Logan y Constitution Beach. El área está dividida en dos por el corredor de Bennington Street y la Línea Azul. Gran parte del terreno en esta subárea fue creado por un vertedero que conecta la geografía original de Noddle Island y Breed Island. Gran parte del área sigue siendo baja en comparación con otras áreas residenciales en East Boston y es vulnerable a inundaciones.

Se puede encontrar una amplia gama de tipos de edificios en toda el área: desde edificios pequeños de un piso y medio hasta edificios completos de tres pisos y una pequeña cantidad de edificios de apartamentos de tres pisos. Muchos edificios, independientemente de su tamaño, tienen retrocesos frontales modestos que se utilizan para porches o plantas, así como retrocesos laterales más grandes. Como resultado, los edificios parecen estar más separados que otras áreas con tipos de edificios similares, como Eagle Hill.



Gráfico del puerto interior de Boston de la NOAA (1897)
Wood Island Park y las cuadras entre Prescott Street y Parkway (ahora conocida como Neptune Road) fueron demolidas para dar paso a la expansión del Aeropuerto Internacional Logan en la década de 1960.

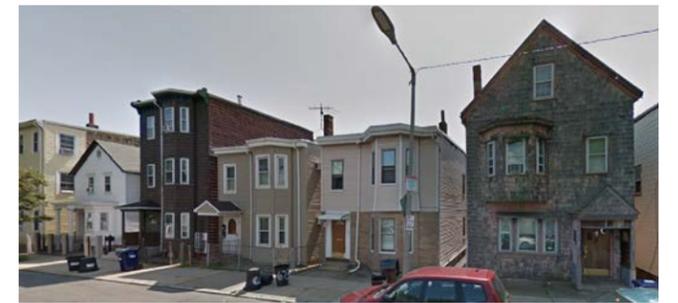


[Arriba a la izquierda] 30 Wordsworth Street

[Arriba a la derecha] Constitution Beach (2022) Imagen accedida a través de Wikimedia Commons

[Abajo a la derecha] Saratoga Street entre Curtis Street y Moore Street

[Abajo a la izquierda] Intersección de Bennington Street y Moore Street



Recomendaciones para el uso del suelo y la forma construida

La mayor parte de Harbor View está cubierta por una variedad de subdistritos bifamiliares, con las dos excepciones de un corredor de tres familias a lo largo de Bennington Street y un subdistrito multifamiliar que contiene Brandywyne Village. El subdistrito Corridor Enhancement se extiende hasta el borde del cementerio de Bennington Street, e incluye principalmente propiedades residenciales alrededor de Mendoza Square entre la estación MBTA Wood Island y Swift Street. El subdistrito del Área de Desarrollo Económico de McLellan Highway se extiende a lo largo de Addison Street, e incluye principalmente propiedades residenciales a lo largo del lado suroeste de la calle.

Conecte el subdistrito de compras del vecindario (NS) de Day Square con el subdistrito de compras del vecindario (NS) de Orient Heights a lo largo de Bennington Street.

Para mejorar el papel de Bennington como un importante corredor conectivo, ambos lados de la calle se agregarán a un subdistrito recién creado que permitirá hasta cuatro pisos residenciales. Las prioridades para Bennington Street se detallan con más detalle en el capítulo “Plazas y Calles”.

Consolidar los 2F-2000, 2F-3000, 2F-4000 y 3F-2000 relevantes en un solo subdistrito.

Gran parte del tejido restante se consolidará en un solo subdistrito, definido por un requisito de cobertura de lote moderado y que permitirá hasta tres pisos por derecho. Un pequeño subdistrito 2F-5000 que regula Neptune Circle limitaría la altura permitida a dos pisos y medio.

Reubicar partes de los subdistritos de Mejora del Corredor y Área de Desarrollo Económico de la Autopista McLellan a una zonificación residencial de vecindario para que coincida mejor con el contexto existente.



FIG 02-33 SARATOGA STREET

Because the Harbor View area is adjacent to several existing industrial subdistricts which have seen increased development activity, larger development projects have been constructed along streets such as Saratoga Street. New zoning will put strict limits on the size of what buildings can be built, helping to rightsize development pressure and maintain the existing scale of the area.



FIG 02-34 PLAN EXISTENTE DE REGULACIÓN PARA EL ÁREA DE HARBOR VIEW



FIG 02-35 PROPUESTA DE PLAN REGULADOR PARA EL ÁREA DE HARBOR VIEW

- SUBDISTRITO EBR-1
- SUBDISTRITO EBR-2
- SUBDISTRITO EBR-3
- SUBDISTRITO MFR/LS
- ESPACIO ABIERTO
- DISTRITO DE SUPERPOSICIÓN DE RESISTENCIA A LA INUNDACIÓN

Recomendaciones para el transporte y el ámbito público
El área está dividida en dos por Bennington Street y Saratoga Street. La proximidad al agua, la Ruta 1A y la Línea Azul limitan físicamente la conectividad de sus calles.

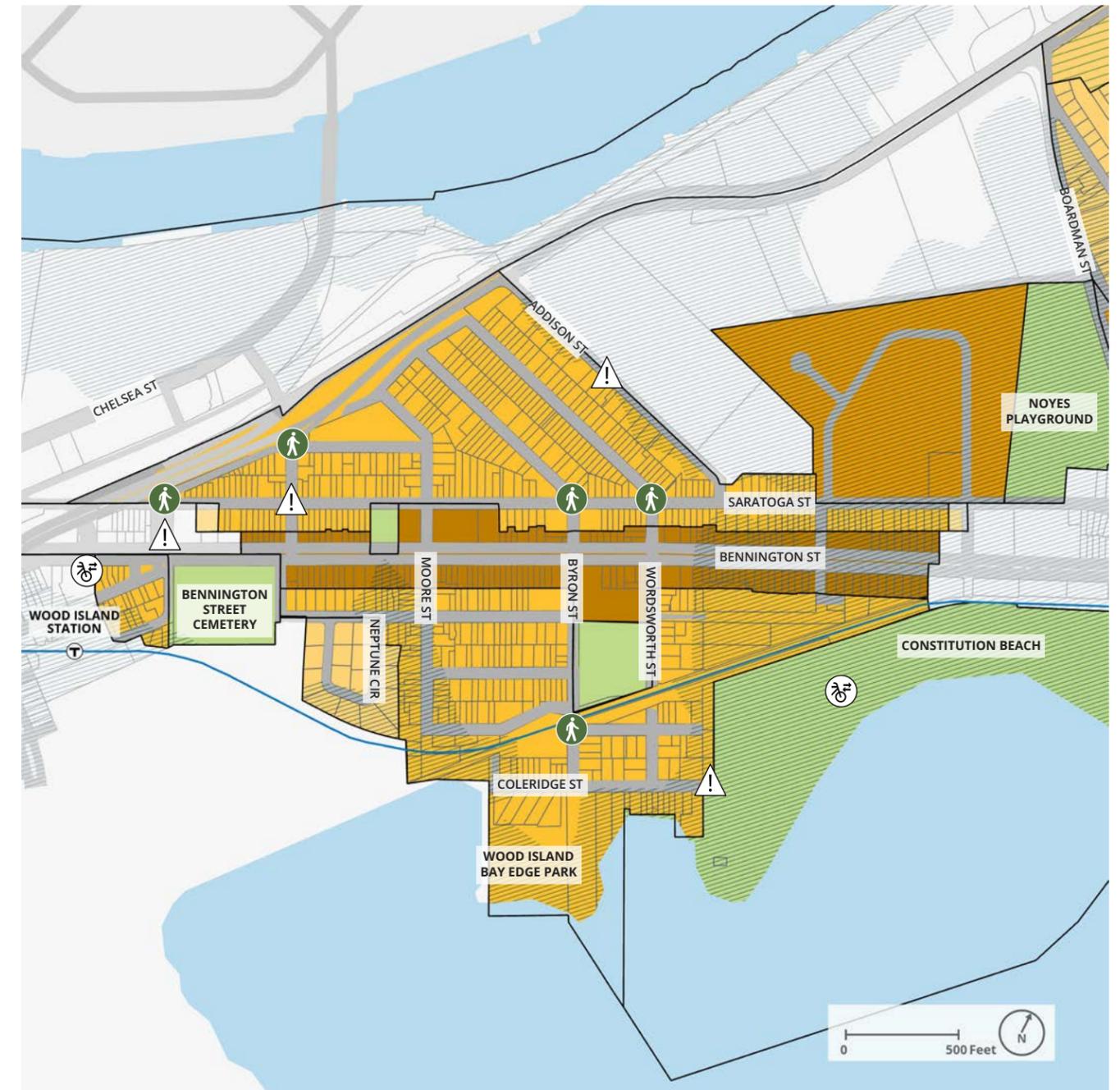
DCR y la Ciudad deberían estudiar modificaciones a la circulación del vecindario, incluido el estacionamiento de Constitution Beach, para desalentar el tráfico de atajo. Algunos conductores intentan evitar la congestión en Orient Heights Square conduciendo por el estacionamiento de Constitution Beach por Byron Street y Coleridge Street. La mayoría de las calles al norte de Bennington Street, como Addison Street, facilitan el acceso a la Ruta 1A, lo que genera mayores volúmenes de tráfico y algo de exceso de velocidad. Los posibles cambios de circulación deben estudiarse en el contexto de los cambios previstos en Bennington Street. Los futuros badenes en las calles residenciales del vecindario de Harbor View, que podrían ayudar a desalentar el tráfico de atajo, se identificarían y priorizarían a través del programa Safety Surge de BTM.

Crear un punto de acceso a Mary Ellen Welch Greenway en la intersección de Byron Street/Cowper Street. Harbor View carece de acceso directo a Mary Ellen Welch Greenway. Abrir la puerta de Short Street de Greenway o crear un nuevo punto de acceso a Greenway en Byron Street y Cowper Street utilizando el exceso de terreno de Massport crearía un acceso directo al camino.

Agregue estaciones de bicicletas compartidas cerca de Wood Island Station y Constitution Beach.



Redimensionar Swift Street y Curtis Street
Swift Street y Curtis Street se conectan directamente con la Ruta 1A, y Curtis Street (que se muestra arriba) es una carretera designada por el Sistema Nacional de Carreteras (NHS) debido a su conectividad con el cercano Aeropuerto Internacional Logan. Si bien estas calles brindan una conectividad regional crítica, también son de naturaleza residencial. Swift Street es muy ancha y tanto Swift Street como Curtis Street se cruzan con las rampas de entrada y salida de la Ruta 1A. Estas intersecciones son demasiado anchas, lo que facilita altas velocidades de giro y limita las oportunidades en el ámbito público. Redimensionar estas calles reduciría las velocidades, reduciría las distancias de cruce y crearía espacio para estrategias de infraestructura verde.



Consulte los capítulos “Plazas y Calles” y “Frente marítimo” para conocer los cambios previstos para Chelsea Street y Bennington Street.

Consulte “Consideraciones de política para mejores carriles de bicicletas” en la página 27 para obtener recomendaciones sobre redes para bicicletas.

FIG 02-36 PLAN DIAGRAM OF RECOMMENDATIONS FOR TRANSPORTATION AND PUBLIC REALM FOR HARBOR VIEW

- PASO DE PEATONES NUEVO O MEJORADO
- PASO DE PEATONES Y ÁMBITO PÚBLICO NUEVO O MEJORADO
- PASO DE PEATONES Y ÁMBITO PÚBLICO NUEVO O MEJORADO
- ESTUDIO ADICIONAL PARA ABORDAR EL EXCESO DE VELOCIDAD O EL TRÁFICO EN ATAJOS
- ESPACIO ABIERTO
- RECOMENDACIÓN EN EL CAPÍTULO PLAZAS Y PASILLOS

Belle Isle Peninsula

Esta subárea limita con Belle Isle Marsh y un patio ferroviario MBTA al norte, Bennington Street y la estación Orient Heights Blue Line al oeste, Constitution Beach al sur y Winthrop al este. El borde sur del área todavía sigue la costa original de Breed's Island, antes de que se conectara con el resto del vecindario mediante un relleno. El área está dividida en dos por Saratoga Street, una de las dos únicas conexiones terrestres de la ciudad de Winthrop.

Si bien la mayoría de las áreas de East Boston tienen parcelas estrechas y profundas, la península de Belle Isle tiene muchas parcelas que son más cortas y anchas. El parque de edificios resultante es relativamente grande para East Boston, especialmente en comparación con los edificios que se encuentran en el área vecina de Orient Heights. Estas dimensiones de la parcela también permiten espacios generosos que a menudo se utilizan para los porches delanteros. La concentración de formas de techo Gambrel de cuatro lados que se encuentran a lo largo de St. Andrews Road es poco común en East Boston y le da al área un carácter arquitectónico único.



FIG 02-37 IMAGEN AÉREA DE LA PENÍNSULA DE BELLE ISLE ALREDEDOR DE 1925.

Imagen accesado a través de <https://ark.digitalcommonwealth.org/ark:/50959/8k71nz613>



FIG 02-38 [TOP LEFT] Edificios a lo largo del borde sur de Saratoga Street cerca de la intersección de Barnes Avenue y Saratoga Street.

FIG 02-39 [TOP RIGHT] Bayswater Street

FIG 02-40 [BOTTOM RIGHT] Esquina de Barnes Ave y St. Edward Road (2022)

FIG 02-41 [BOTTOM LEFT] Circuito de autobús sur en la estación de MBTA Orient Heights (2022)

Recomendaciones para el uso del suelo y la forma construida

Hoy en día, la mayor parte del área está contenida dentro de un único subdistrito 2F-4000, con una pequeña zona de zonificación 3F a lo largo de Barnes Avenue. El Área de Desarrollo Económico de Saratoga Street limita el área al norte, y una pequeña parte del distrito comercial del vecindario Orient Heights se extiende hacia una zonificación residencial a lo largo de Saratoga Street.

Reequilibrar la geografía de los dos subdistritos para tener en cuenta las formas de construcción existentes, los usos del suelo y la distancia a la estación de la Línea Azul Orient Heights.

Se podría crear un subdistrito que permita que los nuevos edificios sean de tres pisos y hasta tres unidades en la mayoría de los lotes y seis unidades en lotes más grandes al noroeste de St. Edward Road (a un cuarto de milla a pie de la estación). Al sureste de St. Edward Road (más lejos de la T), se permitiría que los nuevos edificios tengan hasta 2 pisos y medio y hasta dos unidades, similar a lo que se permite hoy.

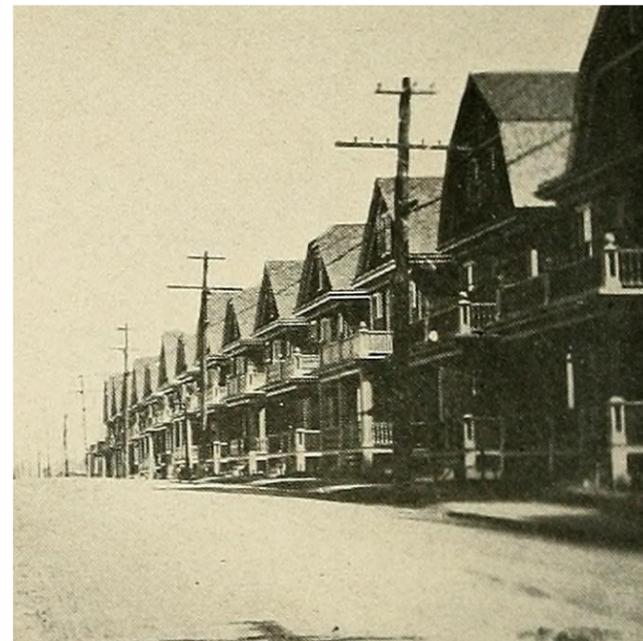


FIG 02-42 SARATOGA STREET (2022)

Muchos edificios de la zona, como los de St Andrew Road que se muestran arriba, tienen grandes porches delanteros y techos abuhardillados, lo que contribuye a un carácter arquitectónico único dentro de East Boston.



FIG 02-43 PLAN DE REGULACIÓN EXISTENTE PARA LA PENÍNSULA DE BELLE ISLE



FIG 02-44 PLAN DE REGULACIÓN PROPUESTO PARA LA PENÍNSULA DE BELLE ISLE

- SUBDISTRITO EBR-1
- SUBDISTRITO EBR-2
- SUBDISTRITO EBR-3
- SUBDISTRITO MFR/LS
- ESPACIO ABIERTO
- DISTRITO DE SUPERPOSICIÓN DE RESISTENCIA A LA INUNDACIÓN

Recomendaciones para el transporte y el ámbito público
El área está dividida en dos por Saratoga Street, una de las dos únicas conexiones terrestres de la ciudad de Winthrop.

El equipo de la ciudad, MBTA y Trails, una agencia interagencial
iniciativa entre MassDOT, DCR y el Ejecutivo Oficina de Energía y Asuntos Ambientales, debería Diseñar avanzado e implementación de la conexión de Mary Ellen Welch Greenway y Winthrop Greenway al reutilizar la vía de autobús de Barnes Avenue en

Estación de Orient Heights

El rediseño de la red de autobuses de la MBTA crea una oportunidad para repensar el área de la estación Orient Heights para expandir y conectar la red de vías verdes emergente. Consulte las recomendaciones del Área de Desarrollo Económico de Saratoga Street y de Belle Isle Marsh Waterfront en el capítulo Waterfront para obtener más detalles.

Agregue estaciones de bicicletas compartidas cerca de la estación Orient Heights y la intersección de Saratoga Street/ Teragram Street.

¡Un GoHub! La ubicación en la intersección de Teragram Street y Saratoga Street compartiría una parada de autobús, una estación de bicicletas compartidas y un posible acceso a Winthrop Greenway con un nuevo cruce de peatones. Consulte la discusión sobre Consideraciones de políticas de Winthrop Greenway en el capítulo Plazas y corredores para obtener más detalles.



DCR y la Ciudad deberían estudiar modificaciones a la circulación del vecindario, incluido el estacionamiento de Constitution Beach, para desalentar el tráfico de atajo. Algunos conductores intentan evitar la congestión en Orient Heights Square conduciendo por el estacionamiento de Constitution Beach por Bayswater Street y Thurston Street. Los posibles cambios de circulación deben estudiarse en el contexto de los cambios previstos en Bennington Street y Alfred B Goodearly Square (intersección de Bayswater Street, Barnes Avenue y Saratoga Street). Los futuros badenes en las calles residenciales del vecindario de Belle Isle Peninsula, que podrían ayudar a desalentar el tráfico de atajo, se identificarían y priorizarían a través del programa Safety Surge de BTB.



Consulte los capítulos Plazas y corredores y Frente marítimo para conocer los cambios previstos para Alfred B Goodearly Square y la Winthrop Greenway propuesta.

Consulte “Consideraciones de política for Better Bike Lanes” para obtener recomendaciones sobre redes para bicicletas.

FIG 02-45 PLAN DIAGRAM OF RECOMMENDATIONS FOR TRANSPORTATION AND PUBLIC REALM FOR BELLE ISLE PENINSULA

- PASO DE PEATONES NUEVO O MEJORADO
- PASO DE PEATONES Y ÁMBITO PÚBLICO NUEVO O MEJORADO
- PASO DE PEATONES Y ÁMBITO PÚBLICO NUEVO O MEJORADO
- ESTUDIO ADICIONAL PARA ABORDAR EL EXCESO DE VELOCIDAD O EL TRÁFICO EN ATAJOS
- ESPACIO ABIERTO
- RECOMENDACIÓN EN EL CAPÍTULO PLAZAS Y PASILLOS

Orient Heights

Esta subárea limita con Suffolk Downs al noreste, la Ruta 1A al noroeste, Boardman Street y Orient Heights Square al suroeste y Bennington Street al sureste, además de un pequeño enclave de zona residencial en el lado este de Bennington Street. . El área se estableció en la parte montañosa de la geografía original de Breed Island y estuvo entre las áreas posteriores planificadas y desarrolladas en East Boston.

La topografía de Orient Heights limita lo que se puede construir y dónde. Gran parte del parque de edificios es de pequeña escala, definido por formas de techo inclinados, grandes patios delanteros y amplios retrocesos laterales; aunque existen usos más densos y edificios más grandes en toda el área. Además, la reurbanización de Suffolk Downs hacia el noreste creará nueva presión en el área con la creación de miles de nuevas viviendas y empleos.

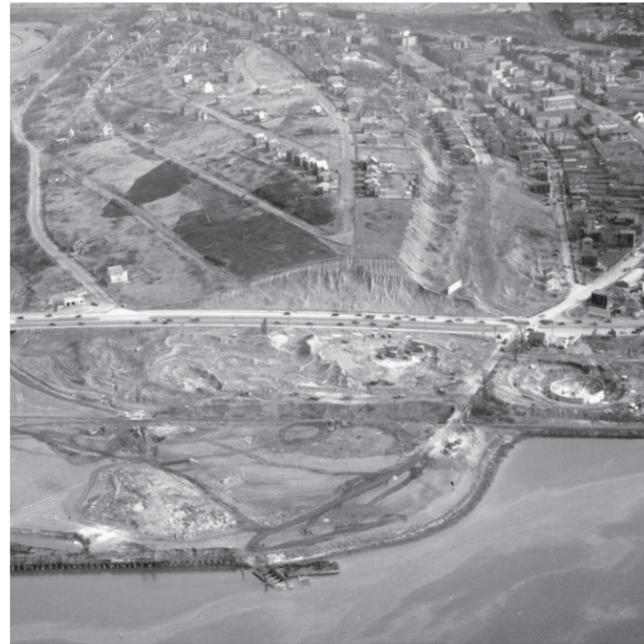


Imagen aérea del área de Orient Heights vista desde Chelsea Creek a través de la Ruta 1A. (1939 - 1947)

Imagen accedida a través de Digital Commonwealth. Construcción de infraestructura de tanques de combustible en primer plano. El desarrollo residencial en ese momento se concentraba hacia los lados sur y este de la colina.



FIG 02-46

While much of Orient Heights contains small, one-to-two story buildings, larger buildings are not uncommon throughout the area, especially closer to Bennington Street and Orient Heights square. Large development proposals in the adjacent industrial and economic development areas will create additional density nearby. It is important for new zoning to mediate between these conditions and create an appropriate transition between different scales of development.

Recomendaciones para el uso del suelo y la forma construida
Orient Heights contiene la única zonificación unifamiliar en East Boston, con algunos subdistritos bifamiliares ubicados en el frente de la colina. Algunos grupos de subdistritos de tres familias existen más cerca de Orient Heights Square, y la comunidad de Orient Heights de la Autoridad de Vivienda de Boston está contenida en su propio subdistrito residencial multifamiliar. El área está delimitada por todos lados por las áreas de desarrollo económico de Suffolk Downs, Mclellan Highway y Saratoga Street, así como por el subdistrito de fabricación Upper Chelsea Creek Waterfront.

Se crearía un subdistrito con una altura máxima de construcción de 2,5 pisos a lo largo de la parte norte del área. Este subdistrito tendría un requisito de cobertura máxima de lote bajo, requisitos de retroceso más grandes y dimensiones máximas de construcción más pequeñas para afirmar el carácter construido existente de Orient Heights.

Las partes sureste del área (las partes más cercanas a las estaciones de la Línea Azul) pasarían a formar parte de un subdistrito que permitiría edificios de hasta tres pisos. Partes del vecindario a lo largo de Bennington Street y que abarcan el desarrollo existente de la Autoridad de Vivienda de Boston pasarían a formar parte de un subdistrito que permitiría hasta 4 pisos.



Orient Avenue cerca de la intersección de Orient Avenue y Faywood Avenue. (2023)
El edificio de la derecha se valora como vivienda unifamiliar y el edificio de la izquierda se valora como vivienda trifamiliar. Ambos edificios están ubicados en un subdistrito de zonificación "bifamiliar".

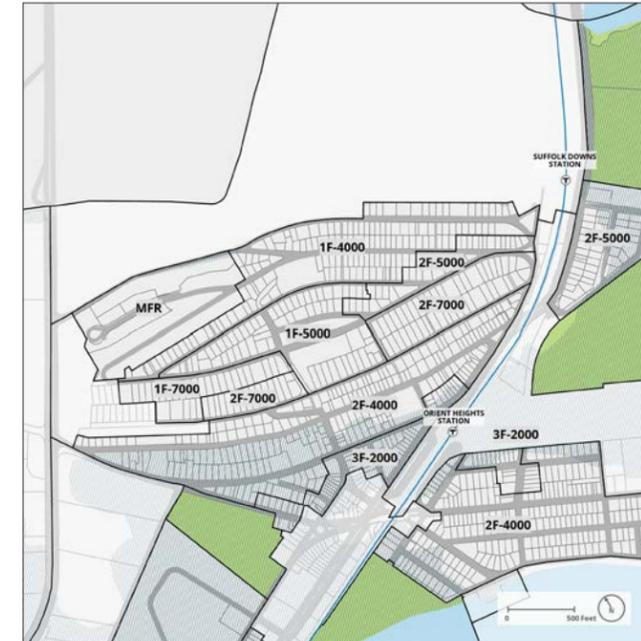


FIG 02-47 EXISTING REGULATING PLAN FOR ORIENT HEIGHTS



FIG 02-48 PROPOSED REGULATING PLAN FOR ORIENT HEIGHTS

- SUBDISTRITO EBR-1
- SUBDISTRITO EBR-2
- SUBDISTRITO EBR-3
- SUBDISTRITO MFR/LS
- ESPACIO ABIERTO
- DISTRITO DE SUPERPOSICIÓN DE RESISTENCIA A LA INUNDACIÓN

Recomendaciones para el transporte y el ámbito público.

Muchas de las calles del vecindario, que responden a una topografía empinada y son de sentido único, limitan el tráfico pero crean desafíos de accesibilidad.

MBTA y la Ciudad deberían continuar asociándose para mejorar las paradas de autobús del área.

Las aceras estrechas y la topografía empinada crean desafíos de accesibilidad en las paradas de autobús que dan servicio a la Ruta 120. Las asociaciones existentes entre la ciudad y el estado a través de PATI, el rediseño de la red de autobuses y la revisión del desarrollo del Artículo 80 pueden mejorar la accesibilidad, las comodidades y el espaciamiento de las paradas de autobús que dan servicio a la Ruta 120 con el tiempo. MBTA ha propuesto cambios de circulación para la Ruta 120 como parte del Rediseño de la Red de Autobuses.

Agregue estaciones de bicicletas compartidas cerca del Centro Comunitario Martin Pino, YMCA, la intersección de Waldemar Avenue/Crestwau Road, la estación Suffolk Downs y la reserva Belle Isle Marsh.

Operar estaciones de bicicletas compartidas en áreas de topografía empinada es un desafío conocido. Las bicicletas compartidas podrían expandirse alrededor de la base de la colina, donde el terreno es más plano y las ubicaciones servirían mejor al tránsito, a los destinos comunitarios y a una mayor densidad de población.

Rediseñar Waldemar Avenue para lograr condiciones más seguras con un ámbito público ampliado.

La conexión de Waldemar Avenue con la Ruta 1A fomenta mayores volúmenes de tráfico y su alineación recta y la falta de intersecciones fomenta el exceso de velocidad. Si



ORIENT AVENUE AT SEAVIEW AVENUE, LOOKING NORTH

bien Waldemar Avenue no es elegible para badenes, su diseño se explorará en fases futuras de la reurbanización de Suffolk Downs a medida que se construyan nuevas residencias y espacios abiertos.

Simplificar las intersecciones y crear espacio público en las intersecciones irregulares a lo largo de Orient Avenue y Faywood Avenue.

La topografía del vecindario puede resultar en intersecciones demasiado anchas con cruces peatonales muy largos y poca visibilidad. Aunque solo tiene un carril de circulación, el cruce de peatones que abarca Seaview Avenue en la intersección con Orient Avenue, que se muestra arriba, supera los 100 pies. Redimensionar esta intersección y otras intersecciones similares acortaría los cruces peatonales, reduciría las velocidades, mejoraría la visibilidad y crearía espacio para rampas accesibles en las aceras e infraestructura verde. Los esfuerzos de planificación anteriores han dado como resultado mejoras en las intersecciones, como Faywood Avenue y Crestway Road.



Consulte los capítulos Plazas y corredores y Frente marítimo para conocer los cambios previstos para Orient Heights Square, Suffolk Downs Square y Bennington Street.

Consulte “Consideraciones de política para mejores carriles de bicicleta” para obtener recomendaciones sobre redes para bicicletas.

FIG 02-49 PLAN DIAGRAM OF RECOMMENDATIONS FOR TRANSPORTATION AND PUBLIC REALM FOR ORIENT HEIGHTS

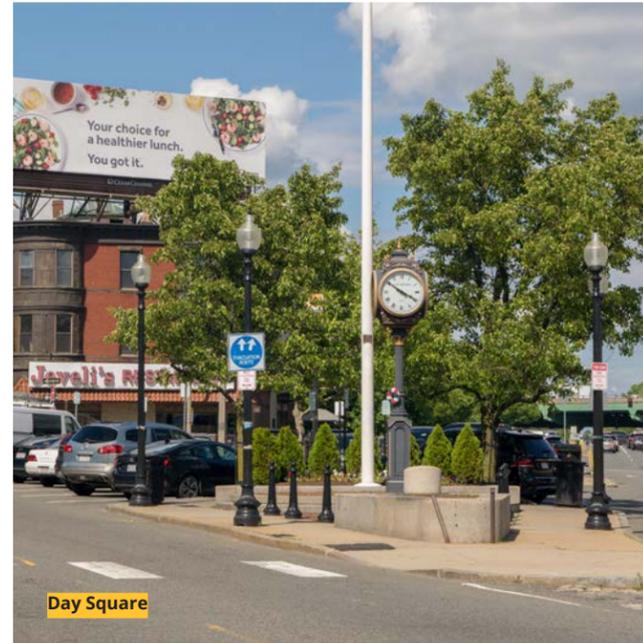
- PASO DE PEATONES NUEVO O MEJORADO
- PASO DE PEATONES Y ÁMBITO PÚBLICO NUEVO O MEJORADO
- PASO DE PEATONES Y ÁMBITO PÚBLICO NUEVO O MEJORADO
- ESTUDIO ADICIONAL PARA ABORDAR EL EXCESO DE VELOCIDAD O EL TRÁFICO EN ATAÑOS
- ESPACIO ABIERTO
- RECOMENDACIÓN EN EL CAPÍTULO PLAZAS Y PASILLOS



Maverick Square



Central Square



Day Square



Meridian Street



Orient Heights Square



Bennington Street



Suffolk Downs Square

03. Plazas y Calles

Las plazas y los pasillos son puntos importantes de reunión y conexión dentro de un barrio. Proporcionan bienes y servicios esenciales a los residentes locales y crean importantes oportunidades laborales y empresariales para la comunidad de East Boston en general. Las plazas y los corredores también funcionan como puertas de entrada, conectando East Boston con importantes destinos regionales. La planificación para el futuro de estas áreas debe aprovechar las oportunidades de desarrollo orientadas al transporte público para ofrecer distritos de uso mixto respaldados por espacios públicos activos y conectados.

- En esta sección, obtenga información sobre:
- “Contexto” en la página 65
- “Recomendaciones clave para formulario construido” en la página 73
- “Recomendaciones clave para el ámbito público” en la página 75
- “Maverick Square” en la página 77
- “Plaza central” en la página 85
- “Corredor de Meridian Street” en la página 91
- “Plaza del Día” en la página 97”
- “Vía verde de Winthrop” en la página 105
- “Plaza de Orient Heights” en la página 107
- “Calle Bennington” en la página 113
- “Plaza de Suffolk Downs” en la página 119

Contexto

East Boston está sostenido por cuatro plazas principales y tres corredores principales. Una quinta plaza está contemplada por el proyecto de reurbanización de Suffolk Downs.

East Boston tiene cuatro plazas principales: Maverick Square, Central Square, Day Square y Orient Heights Square. Una quinta plaza, denominada aquí Suffolk Downs Square, surgirá con la construcción de la adyacente Belle Isle Square dentro del sitio de reurbanización de Suffolk Downs. Las conexiones entre las plazas se producen principalmente a lo largo de Meridian Street, Bremen Street y Bennington Street, y en el futuro se realizará una conexión entre Orient Heights Square y Suffolk Downs Square a lo largo de Walley Street. Si bien cada plaza y corredor tiene una historia e identidad únicas, comparten varias características en común.

Todas las áreas de Plaza y Corredor tienen acceso directo al tránsito.

Maverick Square, Day Square, Orient Heights Square y Suffolk Downs Square se encuentran a 5 minutos a pie de una estación de la línea azul MBTA. Maverick Square y Central Square se encuentran a lo largo de las rutas de MBTA Key Bus. Con la excepción de Suffolk Downs Square, todas las plazas cuentan con conexiones de autobús local. Maverick Square tendrá acceso a una terminal de ferry. En 2020 se instaló una terminal de ferry temporal en Lewis Mall.

Las plazas y los corredores, y las redes que los sirven, son vulnerables a las inundaciones. Partes de todas las áreas de la Plaza y el Corredor son vulnerables a inundaciones costeras asociadas con el aumento del nivel del mar e inundaciones asociadas con tormentas importantes. Se prevé que esta vulnerabilidad aumentará durante el próximo siglo. Una cuarta parte de las calles principales de East Boston y cuatro de las cinco estaciones de la Línea Azul en East Boston son vulnerables a las inundaciones en la actualidad (estación Maverick, estación Airport, estación Wood Island y estación Orient Heights). Para 2070, más del 80 por ciento de las calles principales de East Boston y todas las estaciones de la Línea Azul en East Boston estarán amenazadas por inundaciones.

Las plazas son a menudo islas de calor vecinales. Las islas de calor son áreas que tienden a ser más calientes en promedio que el área circundante. Debido a la limitada cobertura de árboles y al abundante pavimento, las plazas de East Boston se encuentran entre las áreas más populares del vecindario. La Ciudad se está embarcando en un Plan Forestal Urbano para establecer una visión y un plan de implementación para aprovechar los objetivos de cobertura de árboles de la Ciudad que están alineados con los objetivos de Imagine Boston 2030 y Climate Ready Boston.



- SQUARES AND CORRIDORS CHARACTER AREAS
- 1/4 MILE WALKING RADIUS
- OPEN SPACE

Diagrama de Plazas y Pasillos
La zonificación existente identifica estas áreas como Vecindario Comercial (NS), Residencial Multifamiliar/Comercial Local (MFR/LS) y Comercial Comunitario (CC). Las recomendaciones para la zonificación en estas áreas clasificarían los tres subdistritos existentes como de uso mixto (MU) y crearían subdistritos basados en la altura del edificio, incluidos subdistritos de 3 pisos (MU3), 4 pisos (MU4) y 5 pisos (MU5).

Consideraciones de política para apoyar a las pequeñas empresas

Las empresas pequeñas y locales contribuyen significativamente al carácter de las plazas y corredores de East Boston.

La economía de East Boston está impulsada principalmente por dos escalas y usos comerciales diferentes: transporte y operaciones relacionadas con los aeropuertos, y pequeñas empresas con 50 empleados o menos. Las microempresas (cinco empleados o menos) representan el 49 por ciento de todas las empresas en East Boston. Otro 42 por ciento de las empresas en East Boston tienen entre 5 y 49 empleados, lo que significa que más del 90 por ciento de las empresas en East Boston son pequeñas empresas.

Las pequeñas empresas están muy concentradas pero no limitadas a Plazas y Corredores. En estas geografías, la mayoría de las empresas prestan servicios a los residentes con servicios minoristas, alojamiento y alimentación en la planta baja. También hay muchos pequeños despachos profesionales que ofrecen servicios financieros, de seguros y de información o de asistencia sanitaria y social. Estos negocios reflejan la diversidad de los residentes de East Boston, con muchos establecimientos de habla hispana y propiedad de inmigrantes.

A lo largo del proceso de planificación, los residentes han declarado que es una prioridad mantener y apoyar a las pequeñas empresas existentes. Las nuevas inversiones en los vecindarios pueden provocar cambios que obliguen directa o indirectamente a personas y empresas a mudarse,

como la demolición de edificios o aumentos rápidos de los alquileres. Un objetivo de la ciudad de Boston es apoyar el crecimiento y la inversión en East Boston sin desplazamiento. La rápida escalada de los valores inmobiliarios y de los alquileres comerciales puede ser producto de una repentina afluencia de inversiones. En cambio, las mejoras graduales, sostenidas y de menor escala en los edificios y el espacio público a lo largo del tiempo respaldan un crecimiento estable y sostenible.

Las estrategias de zonificación, el enfoque de PLAN: las recomendaciones de East Boston, pueden aumentar las oportunidades para operaciones comerciales en el vecindario, pero tienen una capacidad limitada para apoyar directamente a las empresas. Ejemplos de estrategias de zonificación que se dirigen a las pequeñas empresas incluyen límites en el tamaño de las placas del piso, requisitos activos de la planta baja y geografías ampliadas que permiten usos comerciales por derecho. Estas medidas ayudan a facilitar la apertura de un negocio y fomentar la interacción entre los espacios comerciales y el ámbito público.

Las estrategias políticas pueden abordar directamente las empresas existentes. Hoy en día, la Unidad de Pequeñas Empresas (SBU) a través de la Oficina de Desarrollo



Económico apoya a las pequeñas empresas con asistencia técnica, subvenciones y otros programas. La política relacionada con el desarrollo económico y el apoyo a las pequeñas empresas se promulga a escala de toda la ciudad y es una prioridad continua para la ciudad a través del trabajo de la SBU y la Oficina de Desarrollo Económico. La SBU ofrece recursos para pequeñas empresas que necesitan apoyo con procesos internos (como marketing, legales y contables) y procesos de permisos y licencias (como coordinar la certificación para empresas locales, de propiedad de mujeres, minorías y veteranos) a través del Programa de Equidad e Inclusión. Unidad. A través de subvenciones y apoyo técnico para el embellecimiento de las fachadas de las tiendas, incluida la señalización comercial y mejoras de la fachada, la SBU invierte directamente en negocios existentes. Las inversiones a menor escala en empresas respaldan la visión de una inversión sostenible sin desplazamiento.

PLAN: East Boston continúa coordinando con la Oficina de Desarrollo Económico para identificar estrategias para apoyar a las pequeñas empresas y garantizar que el comercio minorista continúe reflejando las necesidades de la diversa población de East Boston.



9-12 Plaza Central, 2018 [ARRIBA]

9-12 Plaza Central, 2017 [ABAJO]

Con la ayuda de los programas de Restauración y Calles Principales de East Boston a través de la Oficina de Desarrollo Económico, 9-12 Central Square se sometió a una renovación de la fachada y restauración de la piedra ornamental y el ladrillo originales. El propietario del edificio recibió asistencia de diseño arquitectónico y gráfico a través del programa Restore para ayudar con la visión de transformar la fachada comercial del primer piso del edificio y recibió \$55,000 de la Ciudad para la fase de construcción del proyecto.

Consideraciones de política para aumentar el acceso a las opciones de viaje

Como importantes puntos de conexión, las plazas y los corredores son lugares ideales para ampliar el acceso al transporte público, los vehículos compartidos y las bicicletas compartidas.

En promedio, el 38 por ciento de los hogares de East Boston no tienen acceso a un vehículo. La población del vecindario está creciendo más rápido que los registros de vehículos de pasajeros, y es menos probable que un residente de East Boston sea propietario de un vehículo que el residente típico de Boston. Los residentes de East Boston tienen más probabilidades de viajar en transporte público que cualquier otro vecindario de Boston, pero algunos centros de empleo establecidos y emergentes son inaccesibles mediante transporte público en un período de tiempo razonable. East Boston necesita más y mejores opciones de viaje para alinearse con su población actual y fomentar alternativas a la conducción para los nuevos residentes.

El objetivo de la ciudad de Boston es garantizar que todos los residentes estén a 10 minutos a pie de transporte público frecuente, vehículos compartidos y bicicletas compartidas para 2030. Los residentes también necesitan redes de viaje seguras, cómodas y confiables para que estas opciones sean viables para los viajes cotidianos. En conjunto, estos objetivos de política son parte integral del desarrollo de recomendaciones para PLAN: East Boston. Esto es especialmente cierto para las plazas y corredores, que no solo son puntos de conexión importantes para el vecindario, sino también lugares con mayor congestión y mayor número de accidentes que requieren respuesta de

servicios médicos de emergencia.

Además de desarrollar conceptos como parte de PLAN: East Boston, la BPDA está trabajando estrechamente con el Departamento de Transporte de Boston para brindar opciones de viaje a las plazas y corredores de East Boston a través de GoHub, programa. ¡GoHubs! hacer que sea más conveniente para las personas moverse ofreciendo más opciones para viajar, reunirse y encontrar su camino. Son lugares identificables donde se combinan opciones de viaje, información y elementos de placemaking cerca de paradas de autobús, estaciones de la Línea Azul y estaciones de bicicletas compartidas. ¡GoHubs! puede incluir servicios como uso compartido de automóviles, recogida y devolución para viajes compartidos, carga de vehículos eléctricos, quioscos de información, asientos y arte público.

Implementación de GoHubs! es una estrategia clave para lograr los ambiciosos objetivos de equidad y transporte de la ciudad para 2030. En 2020, el Departamento de Transporte de Boston lanzó un GoHub piloto, programa en todo East Boston, instalando servicios y comodidades de transporte en ocho ubicaciones según los aportes de la comunidad, la proximidad a las paradas de autobús y las estaciones de la Línea Azul, y las brechas existentes en el acceso al transporte. Las ubicaciones y los servicios se



destacan en la página siguiente. ¡Como parte de GoHub! en Gove Street, cerca de Mary Ellen Welch Greenway, se agregarán nuevas señales de alto en la intersección de Gove Street y Orleans Street.

¡GoHub! Ubicaciones piloto
 El piloto GoHubs! El programa agregó tres nuevas estaciones de bicicletas compartidas (33 nuevas bicicletas compartidas), 14 estacionamientos para bicicletas, 14 nuevos espacios para automóviles compartidos y cuatro bancos inteligentes con Wi-Fi y carga de dispositivos personales en East Boston. Las opciones de viaje se combinaron con carteles informativos para que los lugares fueran fácilmente identificables. El Departamento de Transporte de Boston está evaluando el programa piloto para ayudar a la ciudad a comprender qué tan bien funcionan los GoHubs, lograr los objetivos y resultados previstos. Para

Consideraciones de política para calibrar los requisitos de estacionamiento fuera de la vía pública

La disponibilidad de estacionamiento está relacionada con más conducción, mayores costos de vivienda y más emisiones de gases de efecto invernadero.

Las regulaciones en las aceras pueden alterar la forma en que se utilizan los espacios, pero la oferta de espacios de estacionamiento en la vía es relativamente estable. Los factores que determinan esta oferta, como la longitud de las cuadras y el ancho de las calles, rara vez cambian, o nunca. Sin embargo, el estacionamiento fuera de la vía pública puede aumentar a medida que se remodelan las parcelas. El código de zonificación existente en East Boston requiere este aumento. La zonificación dicta cuántos espacios de estacionamiento fuera de la vía pública se requieren según el uso en diferentes distritos. Los usos residenciales suelen requerir de 1 a 2 espacios por unidad, mientras que los usos comerciales pueden requerir 2 espacios por cada 1000 pies cuadrados para tiendas minoristas o 0,3 espacios por asiento para un restaurante, por ejemplo.

El estacionamiento fuera de la vía pública puede resultar conveniente para algunos, pero aumentar la oferta puede tener muchas consecuencias negativas. El estacionamiento fuera de la calle cuesta entre \$28,000 y \$53,000 por espacio para construir en Boston, y más si es estructurado o subterráneo. Los costos de estacionamiento se trasladan a los ocupantes del edificio, tengan o no un automóvil, y pueden costar a los inquilinos \$1,700 adicionales por año en costos de vivienda. El estacionamiento fuera de la

calle utiliza espacio que de otro modo podría usarse para vivienda, usos activos en la planta baja o espacio abierto.

El Informe de la Fase II (2019) de la Iniciativa Perfect Fit Parking del Consejo de Planificación del Área Metropolitana (MAPC) encontró que el estacionamiento en la calle está sobreconstruido en la región de Boston. Dentro de Boston, MAPC encuestó 55 edificios y encontró un exceso de oferta de estacionamiento fuera de la vía pública del 50 por ciento (oferta promedio de estacionamiento de aproximadamente 0,75 espacios por unidad y una demanda promedio de estacionamiento de aproximadamente 0,5 espacios por unidad). Dentro de East Boston, MAPC encontró un exceso de oferta de estacionamiento fuera de la vía pública del 31 por ciento en The Eddy y 245 Sumner Street.

El estacionamiento es a menudo un tema polémico para los residentes que conducen y también dependen de la disponibilidad de estacionamiento en la calle. Sin embargo, muchos hogares de East Boston no tienen acceso a un vehículo. A partir de 2018, los residentes de East Boston superan en número a los vehículos de pasajeros registrados 3 a 1. Como parte del PLAN: East Boston, el proceso puede reconsiderar cuánto estacionamiento se requiere para usos residenciales, comerciales y otros. El proceso también podría considerar un enfoque que otras ciudades están



probando: requisitos de estacionamiento máximos, en lugar de mínimos. El Departamento de Transporte de Boston ya incorpora proporciones máximas de estacionamiento para grandes desarrollos ($\geq 50,000$ GSF). Los requisitos también podrían variar según la proximidad a las estaciones de la Línea Azul, una estrategia que el Laboratorio de Innovación en Vivienda del Alcalde emplea para los desarrollos que participan en el Compact Living Pilot.

Áreas a 5 minutos a pie de una estación de la Línea Azul
La mayoría de los residentes de East Boston tienen acceso a opciones de transporte como tránsito rápido, Key Buses, bicicletas y automóviles compartidos. Sin embargo, el código de zonificación de East Boston no considera el acceso a las opciones de transporte al definir las proporciones mínimas de estacionamiento fuera de la vía pública. Eso significa que la zonificación exige que un edificio tenga la misma cantidad de estacionamiento fuera de la vía pública si se propone en Maverick Square, donde el acceso a la Línea Azul es muy alto, o si se propone en Harbor View, donde el acceso a la Línea Azul es más bajo. (Crédito del mapa: Toole Design Group)

Recomendaciones clave para uso de suelo y forma construida

Las plazas y los pasillos son adecuados para usos activos en la planta baja, respaldados por una mayor densidad de personas y negocios.

Las pautas de zonificación y diseño trabajan juntas para dar forma a la construcción y son importantes herramientas de planificación. Las directrices de zonificación y diseño deben reflejar las prioridades establecidas por los objetivos de planificación de alto nivel. Las siguientes estrategias son exclusivas de los edificios ubicados en plazas y corredores de vecindarios e informan recomendaciones para pautas de zonificación y diseño en estas áreas.

Fomentar usos activos en la acera.

Los usos del comercio minorista y sus clientes contribuyen a que las calles y aceras estén activas. Además de proporcionar bienes y servicios esenciales, las empresas son importantes atractores y contribuyen significativamente al carácter de las plazas y los corredores. Otros usos, como estacionamiento o usos residenciales, no contribuyen a que las calles y aceras estén activas, y pueden no ser deseables en la planta baja de las plazas y a lo largo de algunos corredores. La zonificación puede restringir los usos de la planta baja en estas áreas a la actividad comercial.

Concentrar mayor altura y densidad cerca del tránsito. Dirigir mayor altura y densidad a las plazas y corredores de East Boston está relacionado con la preservación del desarrollo de baja escala en las áreas residenciales del vecindario. La altura y densidad adicionales son apropiadas en plazas y pasillos por dos razones. En primer lugar, todas las plazas y corredores de East Boston cuentan con buenos servicios de transporte público. Promover la altura, la densidad y un espacio público transitable y acogedor cerca del transporte público se denomina "desarrollo orientado al transporte público". Una mayor densidad cerca del transporte público, en coordinación con menores requisitos de estacionamiento, ayuda a reducir la dependencia excesiva de los automóviles, una estrategia fundamental para lograr objetivos de seguridad, sostenibilidad y resiliencia climática. En segundo lugar, los usos comerciales de la planta baja, en particular el comercio minorista, dependen de cierta densidad para sustentarlos. A la escala de un edificio individual, los espacios comerciales compiten con usos residenciales más rentables y, a menudo, están subsidiados por usos residenciales adicionales sobre la planta baja. A la escala de una plaza entera, los usos minoristas dependen de una mayor densidad para generar mayor tráfico peatonal y, en última instancia, clientes. La altura y densidad adicionales en plazas y corredores deben alejarse de las áreas residenciales del vecindario.

So much opportunity to put density in these locations and alleviate the need for overly dense projects in the residential areas.
Allow for type 1 construction ^{over 20'} by right.

FIG 03-1 UNA SELECCIÓN DE COMENTARIOS DE RECORRIDOS A PIE POR EL BARRIO DURANTE ABRIL, MAYO Y JUNIO DE 2019.

4) Can we prioritize re-purposing buildings ^{US,} ~~to~~ demo
7) We are having proposals GROSSLY out of place
8) How can we combat these

- More density in Ott Square
- change flow to two way on Ashley off Beardman
- Bulb outs @ wide intersections
- Raised intersection @ ashley + breed Street.
- Need to clarify transition to Suffolk Downs development

Recomendaciones clave para el transporte y el espacio público

Las plazas y los pasillos son puntos importantes de reunión y conexión dentro de un barrio. Son fundamentalmente un tipo de espacio público.

La mayor parte del espacio público en Plazas y Corredores está definido por calles y aceras. Boston sigue un enfoque de Calles Completas al diseñar calles. Este enfoque pone a caminar, andar en bicicleta y utilizar el transporte público en pie de igualdad con conducir. La aplicación de estas directrices a plazas y pasillos requiere muchas veces la reasignación del espacio público.

Priorizar la calidad de la experiencia del peatón.

Las Plazas y Corredores son lugares donde las personas se reúnen e interactúan, facilitando el intercambio social y creando valor económico. Son los lugares más adecuados para el espacio público. Los espacios públicos exitosos se centran en la experiencia del peatón al crear un lugar para la interacción, brindar comodidades cómodas y conectarse de manera segura con edificios con actividad cívica y comercial en la planta baja. Recuperar el pavimento subutilizado, reducir la exposición de los peatones a los vehículos e introducir servicios como asientos, plantas y sombra pueden ayudar a transformar las plazas y corredores de East Boston en “salas de estar” públicas.

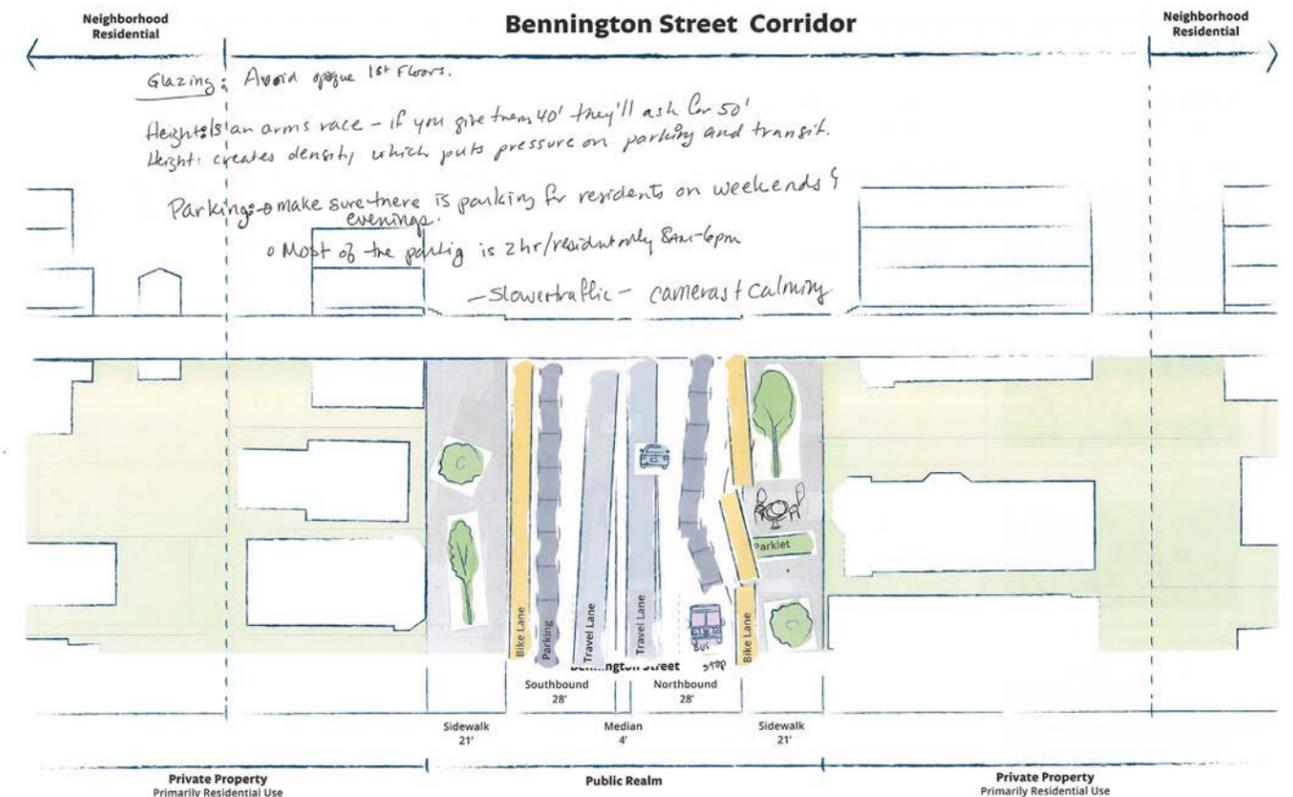
Equilibra y gestiona el espacio en las aceras.

El espacio en las aceras es un bien limitado y valioso, que genera competencia entre residentes, empresas, autobuses y otros usuarios. Al mismo tiempo, el pavimento

adicional en plazas y corredores ha resultado en más estacionamiento en superficie de lo que de otro modo sería posible en una calle típica. El espacio de las calles en las plazas y corredores de East Boston se puede reequilibrar para desbloquear el derecho de paso para nuevos espacios públicos y ampliar el acceso al transporte público. Las nuevas políticas, regulaciones y tecnología pueden ayudar a administrar el espacio en las aceras de manera más eficiente.

Aprovechar las oportunidades en el ámbito público para incorporar infraestructura verde.

Un enfoque de Calles Completas crea un lienzo para estrategias de infraestructura resilientes que protejan contra inundaciones, mareas altas y calor extremo. Fundamental para East Boston, las acciones coordinadas a corto y largo plazo pueden crear un sistema de protección contra inundaciones costeras integrado en una nueva red de espacios abiertos y conexiones Green Links.



Ejemplo de taller del corredor de Bennington Street [ARRIBA]

Una visión de ejemplo para Bennington Street presentada por un miembro del público en un taller comunitario centrado en nodos y corredores de uso mixto el 6 de noviembre de 2019. La mayoría de los participantes deseaban menos carriles de circulación, más áreas de plantación y carriles para bicicletas en Bennington Street.

Fotografía [ABAJO]

Estacionamiento en la calle reutilizado como comedor al aire libre para La Hacienda en Central Square (Crédito de la foto: Jacob Wessel)



Maverick Square

Maverick Square, una importante puerta de entrada regional, debería ser un destino vecinal y un centro de tránsito.

Maverick Square, anteriormente Hotel Square, es el centro comercial más antiguo de East Boston. La East Boston Company estableció un servicio de ferry a Rhowes Wharf en 1833. La apertura del túnel de East Boston en 1904, que permitió a los tranvías viajar bajo el puerto de Boston hasta el centro, estableció firmemente a Maverick Square como un centro de transporte regional. Hoy en día, casi la mitad de todos los viajes en autobús y metro en East Boston comienzan en Maverick Square.

Los usos comerciales que sirven al vecindario bordean la plaza, mientras que la estación Maverick (línea azul), las rutas de autobuses clave (116/117), las rutas de autobuses locales (114, 120 y 121) y las bicicletas compartidas crean actividad durante todo el día. Las alturas de los edificios son variadas y varios edificios comerciales de uno y dos pisos salpican la plaza, a pesar de su proximidad a la estación Maverick.

El desarrollo en el corazón de la plaza ha sido limitado. El Centro de Salud Vecinal de East Boston reurbanizó 79 Paris Street, el antiguo sitio de Sturtevant House, en 2010, entregando aproximadamente 49,000 pies cuadrados de uso comercial activo, clínico y de oficinas en la planta baja. Es un activo vecinal invaluable. En 2019, la BPDA aprobó dos proyectos, 9 Chelsea Street y 2-10 Maverick Square,

que combinados brindarán aproximadamente 50,000 pies cuadrados de espacio comercial, incluidos usos minoristas activos en la planta baja.

Hoy en día, Maverick Square da prioridad a los autobuses y vehículos motorizados dentro del interior de la plaza y consolida los servicios públicos a lo largo de los bordes comerciales de la plaza. Las personas que caminan están en frecuente conflicto con los vehículos motorizados debido a las limitadas oportunidades de cruce y a la abundancia de estacionamiento y carga de vehículos. El espacio en las aceras para subir a los autobuses es limitado y los autobuses suelen estar bloqueados por vehículos de motor.

La terminal de ferry de Lewis Mall (en construcción) y Mary Ellen Welch Greenway se encuentran a dos cuadras de distancia, pero ambas carecen de conexiones legibles con Maverick Square. Todas las calles que conectan con Maverick Square se consideran de alto estrés y no aptas para ciclistas de todas las edades y habilidades.



Maverick Square, 1918 [ARRIBA]
Fuente: Nueva Inglaterra histórica.

Maverick Square, 2019 [ABAJO]
Maverick Square carece de conexiones legibles con Greenway y Lewis Mall, a pesar de su proximidad. Fuente: Google Earth (2019)

Recomendaciones para el uso del suelo y la forma construida

Maverick Square es un importante lugar de reunión, centrado en un centro de tránsito regional. Es apropiado que la densidad permitida aproveche la proximidad al tránsito y que los edificios contribuyan a usos activos de la planta baja para apoyar un ámbito público vibrante. La mayor parte del área está contenida dentro de un único subdistrito de zonificación de Neighborhood Shopping (NS) que limita la altura permitida a 35 pies y el FAR permitido a 1,0.

Incrementar la altura y densidad permitidas en el subdistrito Neighborhood Shopping.

Maverick Square es un derecho de paso amplio (110'), muy adecuado para mayor altura y densidad. Antes de ser demolida en 1927, la Casa Sturdevant tenía cinco pisos. La zonificación debería aumentar la altura y la densidad permitidas en todo el subdistrito y, en particular, en aquellas parcelas que se encuentran inmediatamente frente a la plaza.

Priorizar los usos activos de la planta baja en Maverick Square y sus intersecciones con Meridian Street, Chelsea Street y Sumner Street.

Las plantas bajas de los edificios a lo largo de estos bordes deberían dedicarse principalmente a usos minoristas y deberían restringir usos inactivos como estacionamiento, oficinas residenciales y comerciales. Los cortes en las aceras a lo largo de estas calles deben limitarse para no interferir con los movimientos de los peatones. La Vía Verde Mary Ellen Welch debería recibir una consideración similar. Si bien los usos comerciales pueden no ser viables a lo largo de la Vía Verde dada su configuración a mitad de cuadra, los usos inactivos como los estacionamientos deben evitarse o distanciarse adecuadamente del derecho de paso y protegerse.



Esquina sureste de Maverick Square en Sumner Street, 2021
Muchos de los edificios que dan a Maverick Square podrían albergar mayor altura y densidad.



FIG 03-4 EXISTING REGULATING PLAN FOR MAVERICK SQUARE



FIG 03-5 PROPOSED REGULATING PLAN FOR MAVERICK SQUARE

- MFR/LS SUBDISTRICT
- CC OR NS SUBDISTRICT
- OPEN SPACE SUBDISTRICTS
- COASTAL FLOOD RESILIENCE OVERLAY DISTRICT

Recomendaciones para el transporte y el ámbito público

Cree un espacio de reunión pública verde y flexible en el corazón de Maverick Square.

Maverick Square es la puerta de entrada de East Boston, pero en gran parte está diseñada como un estacionamiento. Un espacio público grande y centralizado crearía una entrada más acogedora al vecindario al reorientar la plaza alrededor de la estación Maverick, que anima el área con tránsito peatonal durante todo el día. Este espacio público serviría mejor a los residentes, empresas y visitantes al brindar servicios para la vida pública y crear espacios para reuniones, mercados y eventos. El ámbito público ampliado crea espacio para infraestructura verde, incluida una nueva copa de árboles.

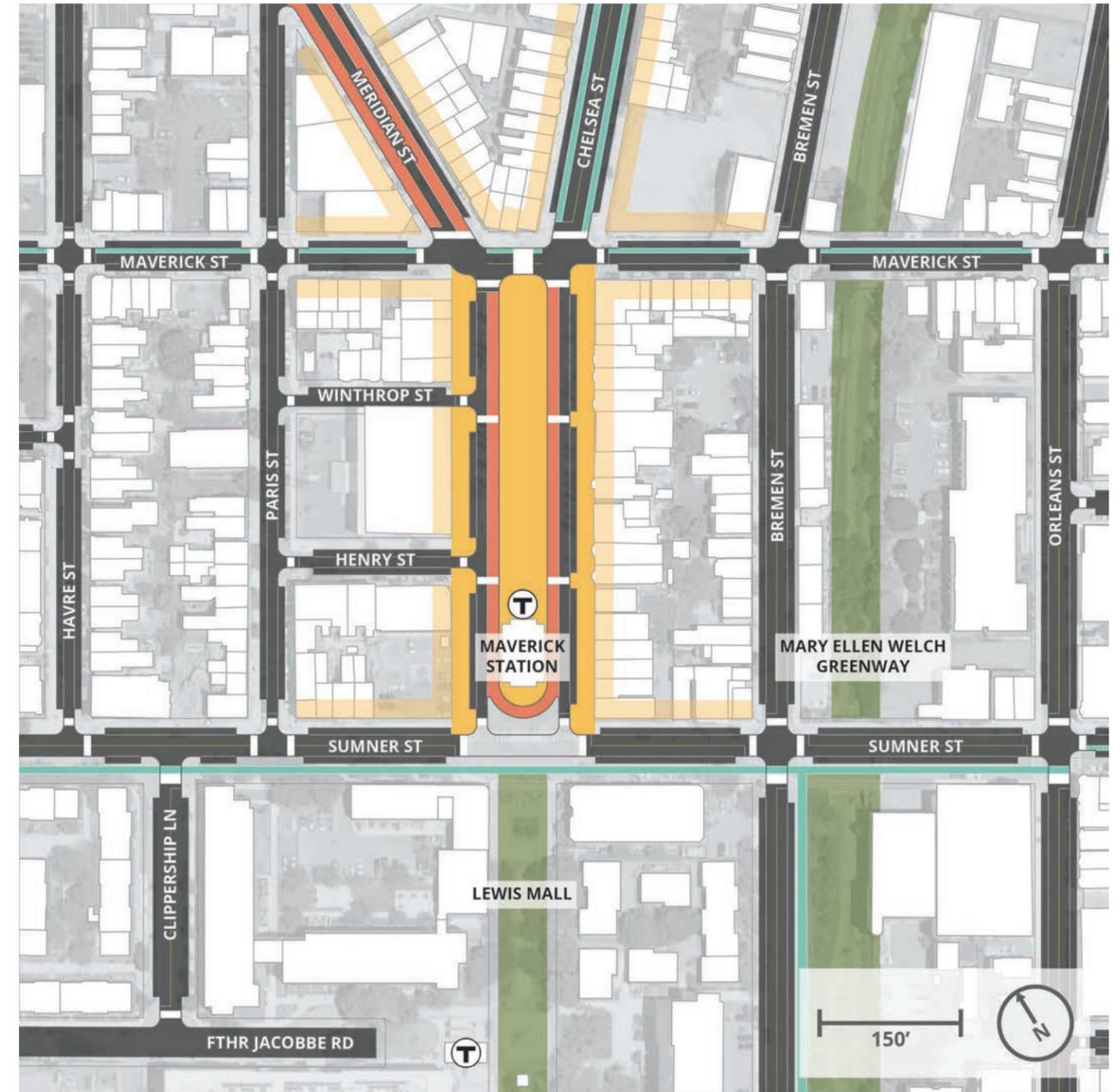
Hacer espacio para los autobuses dentro de Maverick Square.

El transporte público, incluido el traslado entre autobuses y metro, es el ingrediente clave de la vitalidad de Maverick Square. Sin embargo, los autobuses habitualmente se ven atrapados por la congestión y los conflictos en las aceras creados por los vehículos de motor. Un carril continuo exclusivo para autobuses dentro de la plaza haría que el servicio de autobuses fuera más confiable, predecible y accesible. Los carriles exclusivos para autobuses permitirían a la MBTA distribuir las áreas de embarque de autobuses a lo largo del espacio público propuesto y permitirían una mayor flexibilidad durante las operaciones de transporte de emergencia. Los carriles para autobuses de Maverick Square se conectarían con los carriles para autobuses propuestos en Meridian Street/Border Street de este documento.

Modernizar las regulaciones en las aceras. El concepto de visión preservaría el estacionamiento en la calle y la carga a lo largo de los bordes comerciales exteriores de Maverick Square, pero eliminaría los espacios a lo largo de la mediana. Se identificarían recomendaciones para la cantidad de espacios de estacionamiento y la regulación del espacio en las aceras, incluidas las paradas de autobús, carga, recogida y devolución y estacionamiento, a medida que el concepto de visión de Maverick Square se refina a través de un proceso de diseño y participación comunitaria.



Autobuses haciendo cola en la estación Maverick, 2020. De todas las personas que llegan a la estación Maverick, el 44 por ciento toma el autobús y el 52 por ciento camina o anda en bicicleta. En total, el 96 por ciento de las personas que acceden a la estación Maverick caminan, van en bicicleta o toman el autobús, un aumento con respecto al 87 por ciento de hace una década.



El concepto de visión de Maverick Square crearía un nuevo espacio público de casi medio acre al reinventar el exceso de espacio de la calle que, con el tiempo, se ha dedicado a usos de vehículos motorizados.

FIG 03-6 PLAN DIAGRAM OF MAVERICK SQUARE VISION

- PARKS / OPEN SPACE
- IMPROVED PUBLIC SPACE
- DEDICATED BUS LANE
- BIKE LANE
- PRIORITY EDGES



Visión para el futuro de Maverick Square

Central Square

El área presenta una oportunidad importante para conectar el paseo marítimo de Inner Harbor con el distrito de East Boston Main Street.

Central Square, también conocida como William Kelly Square, está ubicada en la intersección de Meridian Street, Border Street, Saratoga Street y Porter Street, centrada en Alfred L. Bertulli Park. Central Square se planeó como un nodo comercial en la ruta entre Chelsea y el centro de Boston y contó con el servicio de una línea de tranvía desde la década de 1860 hasta las primeras décadas del siglo XX. Hoy en día, el área es un ancla del distrito de calles principales de East Boston, y muchas empresas que brindan bienes y servicios necesarios se alinean en tres cuartas partes de la plaza. El borde restante, definido por propiedades a lo largo de Border Street, presenta principalmente estacionamiento en superficie y edificios comerciales de un solo piso asociados con Liberty Plaza. A pesar de su proximidad al paseo marítimo, Central Square carece de cualquier conexión física o visual significativa con el Inner Harbor. La propia Central Square corre un riesgo significativo de sufrir inundaciones tierra adentro asociadas con el cambio climático y dependerá de la infraestructura contra inundaciones a escala de distrito a lo largo del paseo marítimo del Inner Harbor para su protección. El estudio de protección contra inundaciones a escala de distrito, documentado en Coastal Resilience Solutions for East Boston y Charlestown (2017), identificó el frente costero de Border Street como una vía de inundación crítica e imaginó una red de parques elevados, paseos portuarios, muelles y

características basadas en la naturaleza para abordar estos riesgos y lograr importantes objetivos comunitarios para el acceso a la costa. Las áreas al oeste de Border Street se abordan en el capítulo “Zonas industriales en evolución y frente al mar”.



Diagrama en planta del Parque Alfred L. Bertulli (2018). Imagen accedida a través del sitio web del proyecto Klopfer Martin Design Group. En 2018 se completó una importante reconfiguración de las calles circundantes. El parque ovalado sobrevive del plan original de 1833 para East Boston.



[Arriba] Intersección de Porter Street y Bennington Street desde Meridian Street. (2022) Imagen accedida a través de Google Street View.

[Medio] Estacionamientos de superficie asociados con 184 - 220 Border Street, conocidos como Liberty Plaza. (2023).

[Abajo] Intersección de Porter Street y Bennington Street desde Meridian Street. (2011) Imagen accedida a través de Google Street View.

Parque Alfred L. Bertulli (2018). El mercado de agricultores de East Boston opera en Central Square durante el verano. Imagen accedida a través del sitio web del proyecto Klopfer Martin Design Group.

Recomendaciones para el uso del suelo y la forma construida

Central Square es un importante lugar de reunión, con acceso a rutas de autobuses locales y clave. Es apropiado que la densidad permitida aproveche la proximidad al tránsito y que los edificios contribuyan a usos activos de la planta baja para apoyar un ámbito público vibrante. Hoy en día, la totalidad del área de Central Square está contenida dentro de un único subdistrito de zonificación comunitaria comercial (CC) que limita la altura permitida a 35' y el FAR permitido a 1,0.

Incrementar la altura y densidad permitida en el subdistrito Comercial Comunitario.

Central Square es un amplio derecho de paso, las propiedades inmediatamente frente a la plaza son particularmente adecuadas para mayor altura y densidad.

Priorizar usos activos de planta baja en Plaza Central y a lo largo de partes de Meridian Street, Porter Street y Bennington Street.

Las plantas bajas de los edificios a lo largo de estos bordes deberían dedicarse principalmente a usos minoristas y deberían restringir usos inactivos como estacionamiento, oficinas residenciales y comerciales. Los cortes en las aceras a lo largo de estas calles deben limitarse para no interferir con los movimientos de los peatones.

Apoyar la reutilización adaptativa de estructuras existentes. La Comisión Histórica de Massachusetts documentó varios edificios de importancia histórica, incluido 35 Central Square (1902), el antiguo Teatro Central Square (ahora Starlight Bowling) en 36-44 Bennington Street (1914) y la antigua Estación de Socorro de East Boston (1907) en 14

Porter. Calle en un estudio de 1997 del área de la Plaza Central.

Modificar el límite del subdistrito comercial comunitario para trasladar la propiedad al oeste de Border Street a un subdistrito Waterfront de uso mixto. Las parcelas al oeste de Border Street son significativamente más grandes que las de otras partes de Central Square. La propiedad al oeste de Border Street enfrenta desafíos y oportunidades similares a otras áreas costeras. Las prioridades para las propiedades a lo largo de Border Street se incluyen en el capítulo "Zonas industriales en evolución y frente al mar".



FIG 03-8 EXISTING REGULATING PLAN FOR CENTRAL SQUARE



FIG 03-9 PROPOSED REGULATING PLAN FOR CENTRAL SQUARE

- MFR/LS SUBDISTRICT
- CC OR NS SUBDISTRICT
- OPEN SPACE SUBDISTRICTS
- COASTAL FLOOD RESILIENCE OVERLAY DISTRICT

Recomendaciones para el transporte y el ámbito público

Conecte el paseo marítimo de Inner Harbor y los carriles para bicicletas separados de Border Street con Mary Ellen Welch Greenway con calles de propiedad estatal y municipal.

Central Square es la plaza principal más desconectada de la red Green Links de East Boston. Se podría crear una nueva conexión de camino de uso compartido desde Mary Ellen Welch Greenway hasta el paseo marítimo de Inner Harbor repensando Visconti Road a lo largo de la Ruta 1A hacia el interior y Porter Street al oeste de Visconti Road. Esta conexión continuaría a través de Meridian Street para seguir el contorno de los bordes norte y este del parque Alfred L. Bertulli, y finalmente conectaría con los carriles para bicicletas separados previstos en Border Street. Los conceptos previstos para Meridian Street y Border Street se muestran en el diagrama del plano en la página siguiente y se describen con más detalle en “Meridian Street Corridor” en la página 91.

MassDOT es propietario de Visconti Road. La coordinación continua con MassDOT, el Departamento de Transporte de Boston y el Departamento de Parques y Recreación de Boston es fundamental para la viabilidad de esta conexión.

Cree un ámbito público y elimine el tráfico de corte regional en London Street con la gestión de acceso.

London Street al norte de Porter Street es un atajo para los conductores que acceden al túnel Sumner desde Bennington Street o Marion Street. Desconectar esta cuadra de London Street de Porter Street y, en su lugar, conectarla con Havre Street a través del lote municipal adyacente, elimina su atractivo para los conductores que acceden al

túnel Sumner y al mismo tiempo conserva el acceso para los contiguos. La intersección simplificada de London Street y Porter Street eliminaría algunos conflictos con las personas que caminan y andan en bicicleta y crearía nuevos terrenos propiedad de la Ciudad para un ámbito público ampliado, infraestructura verde y flexibilidad de diseño para un nuevo paso elevado Henry Selvitella en el futuro. El paso elevado para peatones actual, que abarca la Ruta 1A y une Havre Street y Paris Street, fue construido a fines de la década de 1960 y no cumple con los estándares de accesibilidad contemporáneos.

La ciudad de Boston tiene la intención de lanzar un estudio de diseño para evaluar las estrategias de resiliencia costera a lo largo del paseo marítimo de Border Street en East Boston.

Dado el riesgo de inundaciones a corto plazo y el alcance de las posibles inundaciones en el área, el desarrollo de estrategias viables de resiliencia costera para Border Street es el siguiente paso clave en la implementación de la iniciativa Climate Ready Boston de la ciudad. La Ciudad colaborará con un grupo de trabajo de partes interesadas compuesto por propietarios privados a lo largo de la costa, organizaciones comunitarias y la comunidad de East Boston en general para avanzar en el diseño de estrategias de protección contra inundaciones que se estudiaron en el plan Climate Ready Boston de 2017, en la zona costera. Soluciones de resiliencia para East Boston y Charlestown (Fase I).



El concepto de visión de Central Square conectaría Mary Ellen Welch Greenway con el paseo marítimo de Inner Harbor y crearía un nuevo ámbito público al tiempo que limitaría los impactos del tráfico regional.

FIG 03-11 PLAN DIAGRAM OF CENTRAL SQUARE VISION

- PARKS / OPEN SPACE
- IMPROVED PUBLIC SPACE
- DEDICATED BUS LANE
- BIKE LANE
- PRIORITY EDGES

Corredor de Meridian Street

La planificación del par Meridian Street y Border Street equilibrará de forma segura las opciones de viaje y creará oportunidades para incorporar infraestructura resistente a las inundaciones.

Meridian Street y Border Street operan como pareja, haciendo conexiones norte/sur entre Maverick Square, Central Square y la ciudad de Chelsea. Las calles son paralelas desde el paseo marítimo de Chelsea Creek hasta Central Square, y divergen desde Central Square hasta Maverick Square, conectadas a través de Maverick Street.

El puente de Meridian Street, ahora el puente Andrew McArdle, que conecta East Boston con Chelsea sobre Chelsea Creek, se inauguró en 1855. Un inventario de la Comisión de Monumentos Históricos de Boston señaló que “a principios de la década de 1860, en esta sección de la carretera circulaban tranvías tirados por caballos. Como resultado de estos desarrollos del transporte, el carácter de Meridian Street pasó de ser principalmente residencial a una combinación de comercial y residencial en el tercer cuarto del siglo XIX”. Hoy en día, Meridian Street es la columna vertebral del distrito de calles principales de East Boston y alberga las rutas 116/117 de Key Bus y las rutas de autobuses locales 114, 120 y 121. Meridian Street corta en diagonal la cuadrícula de calles predominante y, como resultado, las intersecciones en Paris Street, Havre Street y London Street pueden resultar difíciles de atravesar. Varios de los puntos críticos de accidentes más graves en East Boston se encuentran a lo largo de Meridian Street.



[Arriba] Meridian Street en Havre Street mirando hacia el norte. (1908) Imagen accedida a través del sitio web histórico de Nueva Inglaterra.

[Abajo] Meridian Street y Havre Street mirando hacia el norte. (2002) Imagen accedida a través de Google Street View.

Un informe de inventario de la Comisión Histórica de Massachusetts describió la pérdida del vínculo físico histórico entre Central Square y Maverick Square, más al sur, “cortada por la demolición de edificios, particularmente en relación con la construcción de las automotrices Sumner (1931-1934) y Callahan (1958-1961). túneles hasta el centro de Boston”.



Calle Meridian mirando al sur desde Decatur Street. (2020)

El desarrollo reciente a lo largo de Meridian Street integra dos espacios comerciales en la planta baja con cuatro pisos de unidades residenciales arriba.



Calle Meridiano 248 (La Sevilla). (2023) [Arriba]

El desarrollo se presenta como seis pisos en Meridian Street y siete pisos en Border Street, atravesando un cambio significativo de elevación en todo el sitio. El programa de desarrollo incluyó 66 unidades de vivienda y unos 15,000 pies cuadrados de espacio comercial.

Meridian Street en la calle Eutaw mirando al sur. (2020) [abajo]

Los autobuses operan con tráfico mixto, lo que provoca retrasos y un servicio poco fiable. El retraso de los vehículos al mediodía en Meridian Street es peor que los períodos tradicionales de traslado de la mañana y la tarde.

Recomendaciones para el uso del suelo y la forma
construida

La forma de los edificios a lo largo del corredor es variada e incluye varios edificios de cuatro pisos de finales del siglo XIX, así como edificios comerciales de uno y dos pisos y estacionamientos en la superficie. La actividad de desarrollo reciente a lo largo del corredor incluye un proyecto de mediana altura de uso mixto en 248 Meridian Street (The Sevilla). Es apropiado que la longitud de Meridian Street que conecta Maverick Square y Central Square apoye un desarrollo de mediana altura de uso mixto. Hoy en día, el corredor pasa por un subdistrito de Neighborhood Shopping (NS) cerca de Maverick Square, un subdistrito de Community Commercial (CC) cerca de Central Square, un subdistrito residencial multifamiliar/comercial local (MFR/LS) para cuadras entre Princeton Street y Eutaw Street, un subdistrito 2F-2000 para bloques entre Eutaw Street y Condor Street, y finalmente entre Waterfront Manufacturing (WM) y Maritime Economic Reserve (MER) a medida que se acerca al puente McArdle.

Priorizar los usos activos de la planta baja a lo largo de Meridian Street, especialmente para el segmento entre Maverick Square y Central Square.

Como columna vertebral del distrito de calles principales de East Boston, se debe considerar que Meridian Street tiene bordes prioritarios a lo largo de su longitud desde Maverick Square hasta Central Square. Las plantas bajas de los edificios a lo largo de estos bordes deberían dedicarse principalmente a usos minoristas y deberían restringir usos inactivos como estacionamiento, oficinas residenciales y comerciales. Los cortes en las aceras a lo largo de estas calles deben limitarse para no interferir con los movimientos de los peatones.

Consolidar los subdistritos de zonificación de Neighborhood Shopping y Community Commercial y modificar el límite resultante de acuerdo con las recomendaciones para Maverick Square y Central Square.

Incrementar la altura y densidad permitidas en los subdistritos consolidados de zonificación Vecinal Comercial y Comunitario Comercial.

Crear un subdistrito para regular las cuadras entre Border Street y Meridian Street desde Princeton Street hasta Condor Street.

Aumentar la altura permitida en este subdistrito para realizar una transición adecuada de la escala de construcción del subdistrito residencial de tres pisos que regula Eagle Hill al subdistrito de uso mixto Waterfront que regulará el área costera de Border Street.



FIG 03-13 EXISTING REGULATING PLAN FOR MERIDIAN STREET AND BORDER STREET

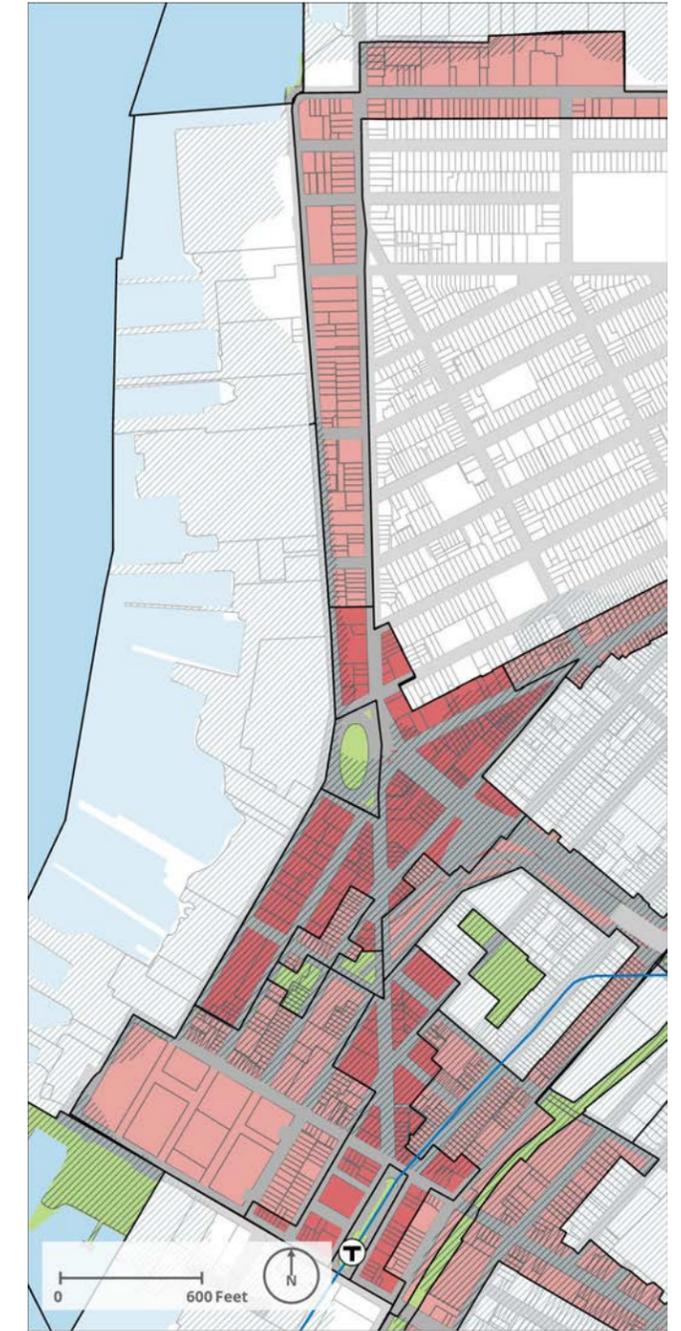


FIG 03-14 PROPOSED REGULATING PLAN FOR MERIDIAN STREET AND BORDER STREET

- MFR/LS SUBDISTRICT
- CC OR NS SUBDISTRICT
- OPEN SPACE SUBDISTRICTS
- COASTAL FLOOD RESILIENCE OVERLAY DISTRICT

Recomendaciones para el transporte y el ámbito público

Crear carriles exclusivos para autobuses durante todo el día en Meridian Street entre Princeton Street y Maverick Square.

Los carriles para autobuses que funcionan todo el día están garantizados debido a los constantes retrasos de los vehículos y al importante número de usuarios de autobuses durante todo el día. La introducción de carriles para autobuses entrantes y salientes podría desalentar el tráfico regional y requeriría que los conductores entrantes que acceden a destinos locales utilicen Border Street, Chelsea Street o Bremen Street. La circulación de la red de calles, incluidos los cambios previstos para Border Street, debe estudiarse con mayor detalle.

Elimine conflictos y agregue espacio público en las intersecciones con Marion Street, London Street, Havre Street y Paris Street.

Introducir carriles para autobuses y modificar la circulación daría como resultado menos conflictos entre los conductores que giran y los peatones que cruzan en estas intersecciones. El espacio adicional de la calle se puede reconfigurar en cruces más cortos, patrones de circulación simplificados y un nuevo ámbito público con árboles, asientos, GoHubs! y otras comodidades.

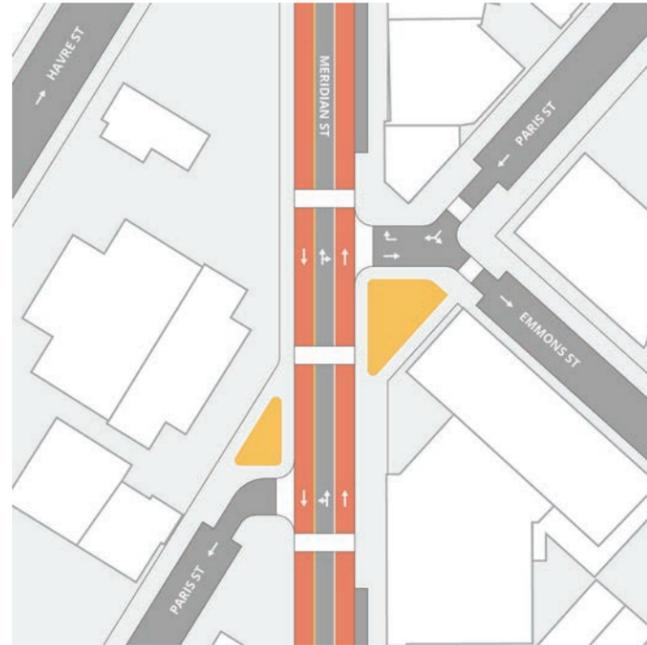
Abordar las preocupaciones de seguridad y los retrasos de los autobuses en la intersección con Border Street y Condor Street.

Esta intersección, que es uno de los puntos críticos de accidentes en East Boston y un sitio de importantes retrasos de autobuses, se incluirá en el alcance del próximo proyecto de rehabilitación del puente McArdle. Para obtener información adicional, consulte la sección Condor Street y Lower Chelsea Creek Waterfront.

Priorizar la infraestructura verde y el ciclismo familiar a lo largo de Border Street.

La introducción de carriles exclusivos para autobuses requiere la reubicación de los carriles para bicicletas de Meridian Street a Border Street. Border Street es muy adecuada para infraestructura para bicicletas porque, en comparación con Meridian Street, tiene un terreno más

plano, acceso al paseo marítimo y Harborwalk, y menos conflictos con vehículos grandes y que giran. Se prevé un carril bici separado de dos vías con una zona verde para Border Street. Para obtener información adicional, incluido el papel de Border Street en la resiliencia costera, consulte la sección Border Street y Inner Harbor Waterfront.



INTERSECCIÓN DE MERIDIAN STREET/PARIS Street - CONDICIÓN PROPUESTA
El concepto de visión de Meridian Street prioriza diseños amigables para los peatones. En las intersecciones con London Street, Havre Street y Paris Street, los cruces de peatones se acortarían y se eliminarían algunos movimientos de giro con la introducción de carriles para autobuses de entrada y salida. Esto haría que las intersecciones fueran más fáciles de gestionar y más seguras para todos. En 2023, el Departamento de Transporte de Boston (BTD) implementó cambios centrados en la seguridad basados en la condición propuesta. Esta condición provisional acorta los cruces de peatones y ralentiza los giros de vehículos mediante el uso de pintura y señales únicamente.

- SIDEWALK
- ROADWAY
- DEDICATED BUS LANE
- IMPROVED PUBLIC SPACE



Meridian Street es la columna vertebral de la red de autobuses de East Boston. Durante los días laborables anteriores a la pandemia, los autobuses de Meridian Street transportaban entre el 26 y el 53 por ciento de todas las personas en la calle en sólo entre el 2 y el 5 por ciento de los vehículos. Sin embargo, la congestión crea un servicio de autobús poco confiable e impredecible. Los futuros patrones de servicio del rediseño de la red de autobuses de MBTA mantienen tres rutas superpuestas en Meridian Street, incluida la T116, una ruta de alta frecuencia que consolida las actuales 116 y 117. Bajo este patrón de servicio, Meridian Street vería autobuses cada varios minutos durante todo el día.

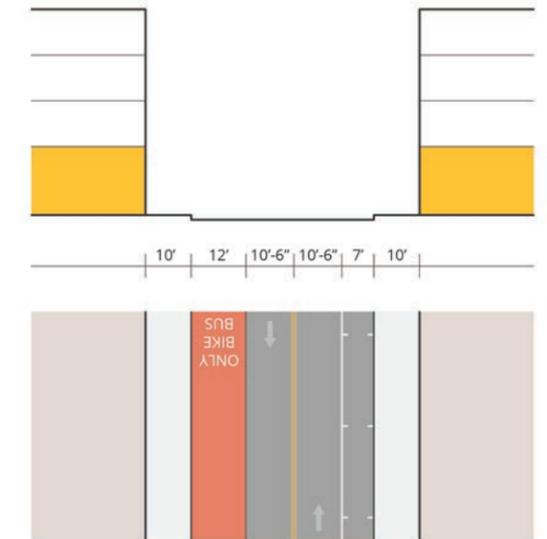


FIG 03-15 MERIDIAN STREET BETWEEN PRINCETON STREET AND SARATOGA STREET - PROPOSED CONDITION

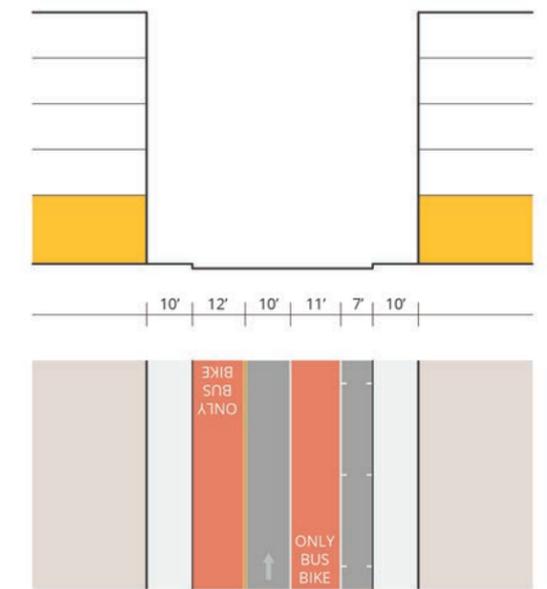


FIG 03-16 MERIDIAN STREET SOUTH OF SARATOGA STREET - PROPOSED CONDITION

Day Square

La planificación en Day Square le dará al área una forma e identidad claras, sustentadas por una nueva estación MBTA para la Silver Line y autobuses locales.

Day Square es el centro geográfico del vecindario y la entrada a East Boston desde Chelsea. Históricamente, el rol de Day Square como centro del vecindario se ha sacrificado en función de las necesidades regionales de los ferrocarriles, las autopistas y la infraestructura energética. Con el tiempo, varios negocios pequeños, muchos de los cuales reflejan las diversas comunidades de inmigrantes de East Boston, dieron lugar a un núcleo comercial en el vecindario. Si bien esos negocios ofrecen importantes bienes y servicios, al área le falta el espacio público necesario para convertirse en destino del vecindario..

FCabe destacar que los desafíos que presenta la infraestructura en Day Square no son nuevos. En el informe del Consejo de Planificación de la Ciudad sobre Desarrollo del distrito de East Boston, de 1916, se lee: “En la actualidad, en Day Square, Eagle Square, Neptune Road y alrededores, hay un conjunto de lo más incongruente e insulso de esquinas, cruces de calles y espacios públicos abiertos. El plan actual es el resultado de la unión de dos sistemas rectangulares distintos de calles con poco esmero y ajuste, y con un ferrocarril que las atraviesa y para el que se necesitaron pendientes elevadas, lo cual hace que el distrito sea menos satisfactorio. Estos cruces de calles forman un centro importante que ya ha incrementado el valor de las propiedades y promete

“aumentar su importancia”. Day Square se encuentra a cinco minutos a pie de Wood Island Station y la vía verde Mary Ellen Welch Greenway está ubicada a una cuadra en dirección sur. Todas las calles que conectan con Day Square se consideran de nivel alto de estrés y no son aptas para ciclistas o peatones de todas las edades y capacidades. A Day Square llegan tres líneas de autobuses locales, que sufren retrasos considerables y son poco fiables debido a la duración y la frecuencia. El SL3 pasa por Day Square pero no se detiene.

El contexto y la ubicación son factores importantes para el éxito de espacios públicos, y Day Square tiene todos los ingredientes adecuados: espacio adicional en la calle para reinventar, usos activos de la planta baja para atraer gente, tráfico peatonal durante todo el día para mantener espacios animados y proximidad a redes de tránsito y caminos para conectar a la región. Al mismo tiempo, Day Square experimenta calor muy fuerte debido a sus superficies pavimentadas y la falta de pabellón. El espacio público crea oportunidades para aumentar la copa de los árboles que ayudará a aliviar este efecto de isla de calor y hacer que Day Square sea más agradable para reuniones.



[ARRIBA] Day Square en la intersección de Prescott Street y Chelsea Street, 1948. Imagen accedida a través de Digital Commonwealth

[ABAJO] Day Square en la intersección de Prescott Street y Chelsea Street, 2021.



[ARRIBA] Day Square en Chelsea Street

[ABAJO] Intersección de Saratoga Street, Chelsea Street y Neptune Road mirando hacia el sureste, 2021. Day Square enfrenta el desafío de intersecciones complicadas que dificultan la navegación segura de las personas, independientemente del modo de viaje.

Recomendaciones para el uso del suelo y la forma construida

En Day Square, hay muchos negocios pequeños, incluidos varios restaurantes que reflejan las diversas comunidades inmigrantes de East Boston. Gran parte de Day Square está zonificada para el centro comercial del vecindario, y actualmente limita la altura de los edificios a tres pisos y el índice de edificabilidad (FAR) a 1,0. Una porción de Day Square está ubicada en el subdistrito de Corridor Enhancement a lo largo de Mary Ellen Welch Greenway y East Boston Expressway (Ruta 1A). Las parcelas ubicadas en el subdistrito Corridor Enhancement son elegibles para PDA (Planned Development Area por sus siglas en inglés).

Incrementar la altura y densidad permitidas en la zona del centro comercial (Neighborhood Shopping District) Day Square es un derecho de paso amplio, muy adecuado para altura y densidad. La zonificación debería aumentar la altura y densidad permitida en todo el subdistrito y particularmente para aquellas parcelas inmediatamente frente a la plaza. Altura adicional en el área se desafía por la proximidad a Logan Airport y regulaciones de la Administración Federal de Aviación (FAA).

Priorizar el uso activo de las planta bajas en Day Plaza y a lo largo de partes de Meridian Street, Porter Street, y calle Bennington.

Debido a que los usos comerciales en Day Square surgieron con el tiempo, muchos negocios de la zona ocupan las plantas bajas de edificios que no fueron diseñados necesariamente para el comercio. Plantas bajas elevadas y ventanas limitadas desconectan estos espacios de la acera y aportan poca activación al ámbito público. Desarrollo en Day Square debe contribuir a un ámbito público activo y vibrante. Se deben prohibir las entradas de estacionamiento en calles prioritarias, y los estacionamientos y los servicios deben estar alejados de la acera, protegidos por el uso activo de vestíbulos residenciales y comerciales, entre otros.



[Arriba] 259 Bennington Street, Restaurante La Chiva (2021)
El restaurante ocupa lo que anteriormente era una gasolinera.
[Medio] 282 Bennington Street, restaurante Spinelli (2021)
El restaurante ocupa lo que anteriormente era una tienda de comestibles que fue una reutilización adaptativa del Day Square Theatre.
[Abajo] Negocios a lo largo de Chelsea Street desde la intersección de Saratoga Street y Shelby Street (2021).
Ejemplos de la reutilización adaptativa de planta baja en edificios residenciales para usos de restauración y comercio minorista.

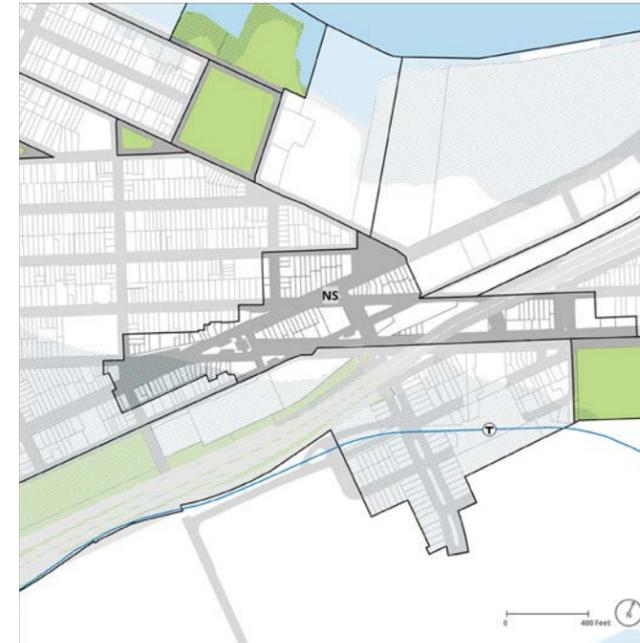


FIG 03-18 PLAN DE RECALCACIÓN EXISTENTE PARA DAY SQUARE



FIG 03-19 PLAN DE RECALCACIÓN PROPUESTA PARA DAY SQUARE

- SUBDISTRITO MFR/LS
- SUBDISTRIO CC O NS
- SUBDISTRITOS DE ESPACIOS
- DISTRITO DE RESILIENCIA A INUNDACIONES COSTERAS

Recomendaciones para el transporte y el ámbito público

El concepto de visión de Day Square desconectaría Bennington Street desde Chelsea Street para crear espacio para áreas de embarque de autobuses y simplificar las intersecciones. Este cambio crea oportunidades para nuevos espacios públicos perteneciendo a la ciudad. Se podrían crear espacios públicos adicionales debajo de la Ruta 1A entre Bennington Street, Neptune Road y Vienna Street en colaboración con MassDOT. Una acera más amplia y arbolada a lo largo de Prescott Street conectaría la plaza, parques y destinos comunitarios. Levantando la intersección en Bremen Street y Prescott Street calmaría el tráfico.

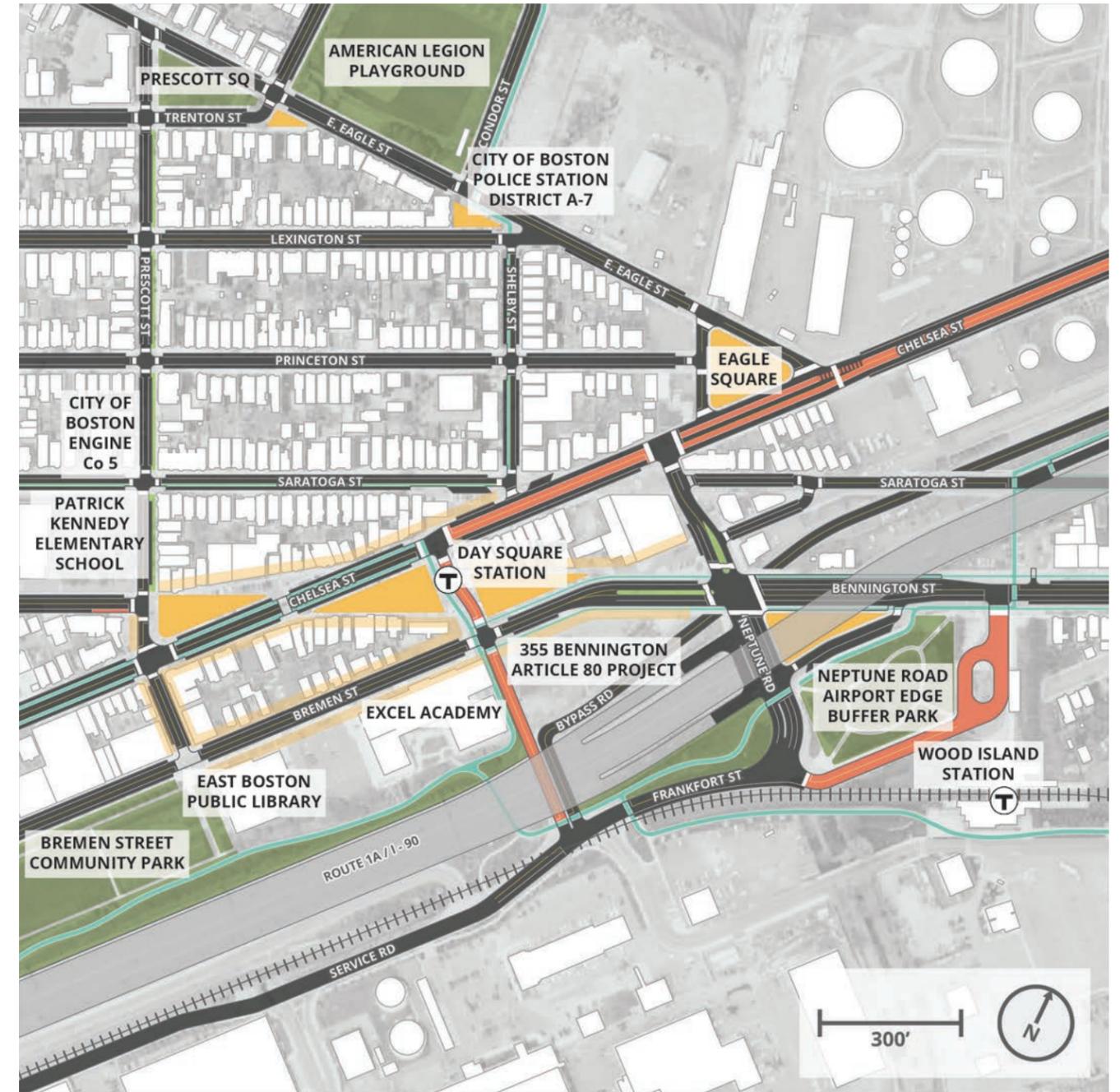
Conectar la costa de Chelsea Creek y Chelsea Greenway con Mary Ellen Welch Greenway usando carreteras estatales subutilizadas.

Se podría crear una nueva ruta de conexión de uso compartido que repiensa la salida de la Ruta 1A entre la Ruta 1A y la Coughlin Bypassoad. MassDOT y Massport poseen estas carreteras, respectivamente. Coordinación continua con MassDOT, Massport y la ciudad de Chelsea es fundamental para la viabilidad de esta conexión. La remodelación de 355 Bennington Street construirá una nueva conexión de camino desde la Mary Ellen Welch Greenway hasta Day Square.

Priorizar el ciclismo adecuado para familias en Bennington Street, Condor Street, Shelby Street y Saratoga Street. Las ciclovías en la calle permiten a las personas viajar con seguridad desde sus casas a destinos vecinales y la red de vía verdes. Carriles para bicicletas separados en Bennington Street y Condor Street, junto a Mary Ellen Welch Greenway y los carriles para bicicletas existentes en Chelsea Street, forman la columna vertebral de la red de bicicletas. Carriles para bicicletas de dirección contraria en Shelby Street y Saratoga Street permitiría a las personas andar en bicicleta en ambos sentidos en calles de sentido único y ayudaría a las personas a evitar las calles concurridas con tránsito de autobuses y camiones.



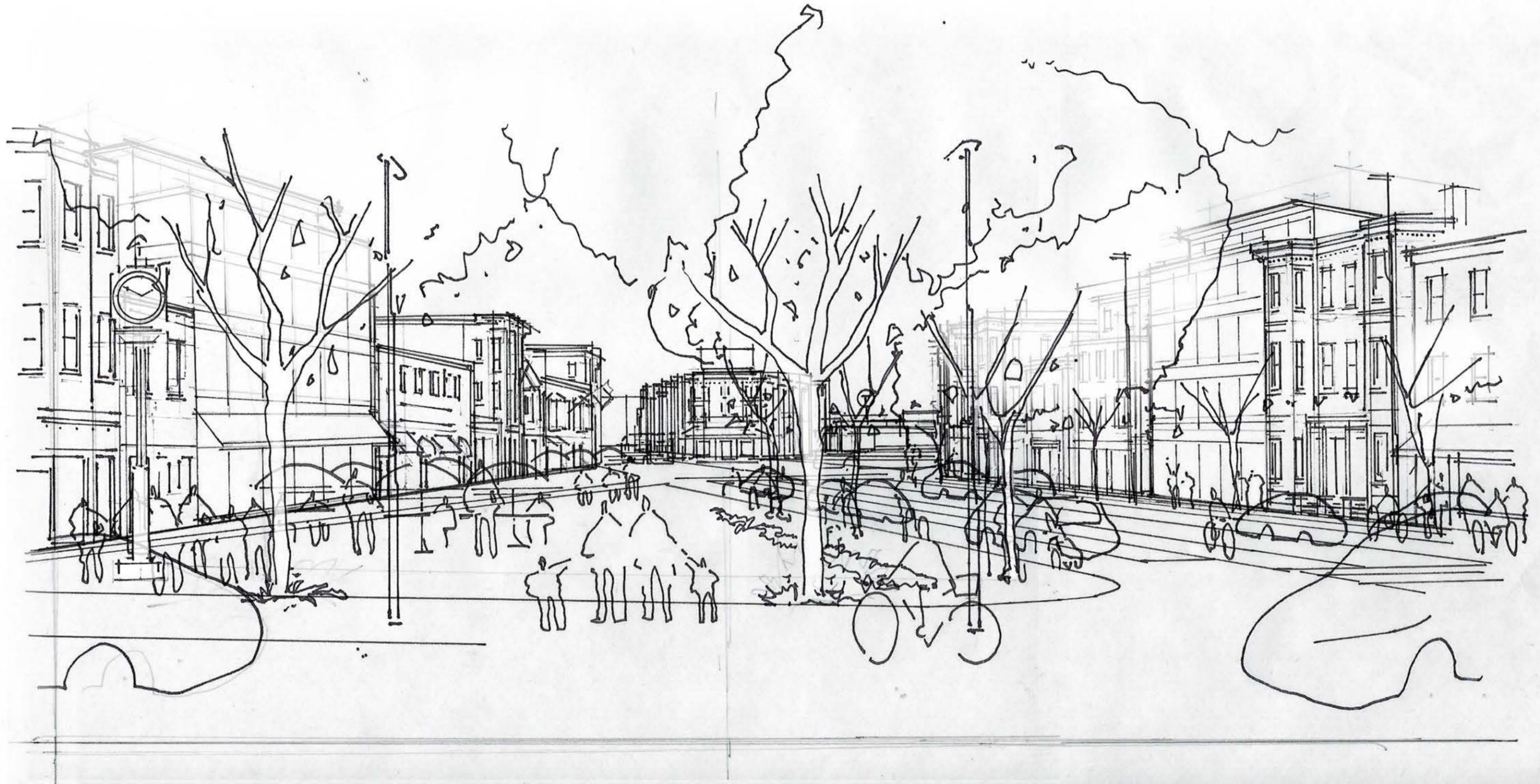
Crear la estación Day Square, una vía de tránsito exclusiva para autobuses entre Frankfort Street y Chelsea Street, carriles dedicados para autobuses en Chelsea Street y una vía de tránsito exclusiva para autobuses hasta la estación Wood Island. Mandar el servicio de SL3 y del propuesto T104 de alta frecuencia a Day Square resultaría en la llegada de autobuses cada pocos minutos durante el día y crearía un transbordo directo a la ruta 120 que no existe hoy. Los carriles de autobús de Chelsea Street habilitarían la SL3 y la T104 circunvalar embotellamientos asociados con el puente de Chelsea Street. Reutilizando Frankfort Street al este de Neptune Road para el acceso exclusivo de autobús a la estación Wood Island permitiría la ruta 120 ahorrar tiempo en evitando la intersección de Bennington Street y Neptune Road. La iniciativa de la Extensión de Silver Line de parte de MassDOT y MBTA propone una extensión de SL3 a Sullivan Square por Everett Square, conectando x Day Square con la región de mejor manera. La Ciudad y MBTA están buscando cambios a corto plazo en Day Square y Chelsea Street para realizar elementos esenciales de esta visión como parte del Rediseño de la Red de Buses (Bus Network Redesign). Implementación total de las vías de tránsito de Day Square y Wood Island requiere un más diseño y coordinación con Massport, MassDOT, MBTA y propietarios privados.



La estación de Day Square creará una parada importante en el corazón de Day Square y proporcionará un punto único de transbordo para las rutas SL3, propuesta T104 y 120. Con la estación Day Square, las SL3 y T104 conectarían con la 120, simplificando los trasbordos y ampliando el número de destinos disponibles para pasajeros dentro de un viaje de uno a dos paradas.

FIG 03-20 DIAGRAMA DEL PLAN PARA LA VISIÓN DE DAY SQUARE DEL MAÑANA

- PARQUES/ESPACIO ABIERTO
- ESPACIO PÚBLICO MEJORADO
- CARRIL EXCLUSIVO PARA AUTOBUSES
- SENDA/CICLOVÍA
- ACERAS/VEREDAS PRIORITARIAS



Visión para el futuro de Day Square

Winthrop Greenway

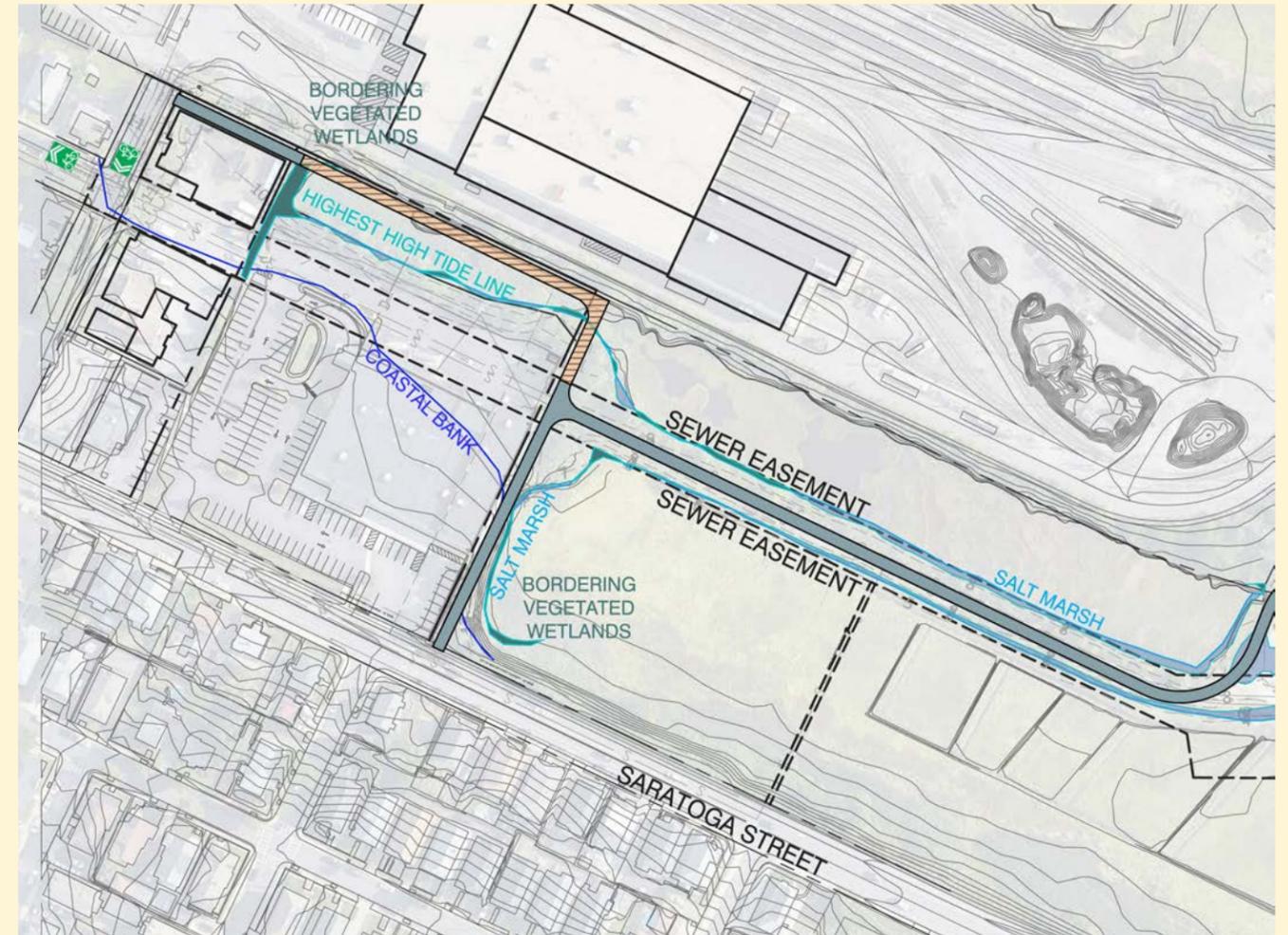
Los Amigos de Mary Ellen Welch Greenway imaginan una conexión segura, agradable y conveniente para el transporte activo y la recreación entre East Boston y Winthrop.

En 2016, BPDA, MBTA, Massport y el Departamento de Conservación y Recreación (DCR) construyeron el Narrow Gauge Link, completando una serie de proyectos que extendieron la Mary Ellen Welch Greenway (entonces conocida como East Boston Greenway) a lo largo de la derecha abandonada. -de paso adyacente a la Línea Azul. El Narrow Gauge Link estableció un sendero continuo para caminar y andar en bicicleta a través de gran parte de East Boston, desde Piers Park hasta Constitution Beach.

Desde hace algún tiempo existe interés en una conexión de la Vía Verde más allá de Constitution Beach y a través de Orient Heights. El Plan Maestro de East Boston (2000) identificó una alineación de la Vía Verde desde Constitution Beach a lo largo de Bayswater Street, la Reserva Belle Isle Marsh y el patio e instalación de mantenimiento de Orient Heights MBTA. Sin embargo, esta recomendación no especificaba una alineación para una conexión Winthrop. Ahora, los Amigos de Mary Ellen Welch Greenway (The Friends), una organización de administración de residentes, están estudiando la viabilidad de una "Winthrop Greenway", que conectaría la ciudad de Winthrop con Mary Ellen Welch Greenway a través de Orient Heights. Winthrop Greenway se conectaría con la conexión Green Links planificada desde Mary Ellen Welch Greenway hasta el sitio de reurbanización de Suffolk Downs, que será diseñada y financiada por HYM.

Los Amigos completaron un estudio de viabilidad en 2021 que identificó una alineación preferida basada en una evaluación de los costos, beneficios, limitaciones y oportunidades de varias rutas potenciales utilizando un proceso informado por la participación de la comunidad, que resultó en más de 1,000 comentarios. Desde la estación Orient Heights, la alineación preferida sigue la vía de autobús y el estacionamiento de la estación de Barnes Avenue, propiedad de MBTA, una servidumbre de alcantarillado existente de la Autoridad de Recursos Hídricos de Massachusetts (MWRA) y un antiguo derecho de paso ferroviario a través de la ensenada hacia Winthrop.

Los Amigos solicitaron, con el apoyo de la ciudad de Boston, y recibieron fondos de MassTrails para preparar un diseño conceptual del 10 por ciento para un puente para peatones y bicicletas a través de la ensenada que conecta con Morton Street en Winthrop, y para refinar la alineación general del camino. Se necesita una mayor participación de la comunidad y coordinación de las partes interesadas para avanzar en la alineación de la ruta, identificar un líder del proyecto y avanzar en el proceso de diseño e implementación. La Winthrop Greenway se implementaría en fases.



ALINEACIÓN DEL SENDERO DE LA VÍA VERDE DE WINTHROP

La alineación del área de estudio, avanzada a través de una subvención de MassTrails, en East Boston depende en gran medida de una servidumbre de alcantarillado existente y del proyecto de reurbanización de 2 Shawsheen Road. Si bien esta primera fase se conectaría con Barnes Avenue, la alineación preferida es para un camino continuo de uso compartido a lo largo del lado sur del estacionamiento de Orient Heights.

Fuente: Amigos de Mary Ellen Welch Greenway, 2023.

Orient Heights Square

La plaza se extiende a lo largo de varias intersecciones y en algunos sitios no está bien definida. El plan busca clarificar los contornos de la plaza y conectarla con los servicios cercanos.

Orient Heights Square es un distrito comercial activo que se extiende desde Goodearl Square en la intersección de Saratoga Street y Barnes Avenue hasta Noyes Park y la intersección de Saratoga Street y Boardman Street, que hoy en día se encuentran en una rotonda. A finales del siglo XIX, Orient Heights comenzó como una conexión regional entre Boston Revere Beach y Lynn Railroad y Boston y Winthrop Shore Railroad.

La estación de Orient Heights se construyó en 1952 como parte de la East Boston Tunnel & Revere Extension, hoy conocida como Línea Azul (Blue Line), y requirió la demolición de varios edificios en Bennington Street, de Saratoga Street a Ashley Street. Orient Heights Station se convirtió en la última parada de la Línea Azul durante el proyecto de modernización de esta en 1992, que llegó al final de su reestructuración en 2013.

La intersección de Bennington Street y Saratoga Street sigue siendo el centro comercial de Orient Heights Square y el distrito comercial más importante en East Boston al norte de Day Square. Incluye restaurantes, negocios que sirven al vecindario y algunos servicios profesionales.

El ámbito público de la plaza se define por el pavimento y el estacionamiento, y cuenta con un espacio público limitado para funcionar como destino del vecindario. La zona es una puerta de acceso para el tráfico regional de vehículos que llegan desde Winthrop y Revere, lo que supone un desafío de seguridad para cualquier modo de transporte. Varios parques de estacionamiento crean un paisaje urbano irregular, particularmente en los terrenos frente a Bennington Street y Saratoga Street. La altura de la edificación también es irregular, ya que hay varios edificios comerciales de uno o dos pisos esparcidos por la zona junto a varios edificios de cuatro pisos más antiguos que aún siguen en pie desde comienzos de siglo XX.

A pesar de su cercanía, Noyes Park y Constitution Beach se sienten desconectadas entre sí y del núcleo comercial de la plaza.



[Arriba]

Edificios a lo largo de Saratoga Street, Boardman Street y Ford Street desde Calle Saratoga. Imagen accedida a través de Google Street View.

[Abajo izquierda]

Edificios a lo largo del borde este de Saratoga Street desde Saratoga Street y Intersección de la calle Bennington. (2021)

[Abajo a la derecha]

985 Bennington Street (2022) Imagen accedida a través de Google Street View. Histórico Teatro Orient Heights (1899)

Recomendaciones para el uso del suelo y la forma construida

Orient Heights Square es un lugar importante de reunión, Ubicado cerca de la Línea Azul. Es apropiado que la densidad permitida aprovecha la proximidad al tránsito y que los edificios contribuyen a usos activos de la planta baja para apoyar un ámbito público vibrante. Las alturas de los edificios en la zona son variadas. Dentro de la zona del centro comercial, se permitan alturas de tres pisos, aunque varios edificios de finales del siglo XIX tienen cuatro pisos.

Saratoga Street y Bennington Street representan una amplia vía pública, adecuada para una mayor altura y concentración. Para los edificios que dan directamente a la plaza, la altura permitida aumentaría de tres a cuatro pisos. Los proyectos que propongan precios residenciales asequibles mejores que los que contempla la Política de Desarrollo Inclusivo (IDP son sus siglas en inglés) podrían construir en mayor altura en Orient Heights Square.

La planta baja de los edificios que ocupan estas aceras debería estar destinada fundamentalmente al comercio minorista y se debería restringir todo uso inactivo, como estacionamientos, residencias y oficinas comerciales. En estas calles, debería limitarse el uso de rampas de acceso de vehículos para no interrumpir el tránsito de peatones.



Orient Heights Square desde Saratoga Street cerca de Noyes Park, 2021. Orient Heights alberga hoy edificios de uso mixto que van desde uno a cuatro pisos.



FIG 03-21 PLAN DE REGULACIÓN EXISTENTE PARA ORIENT HEIGHTS SQUARE

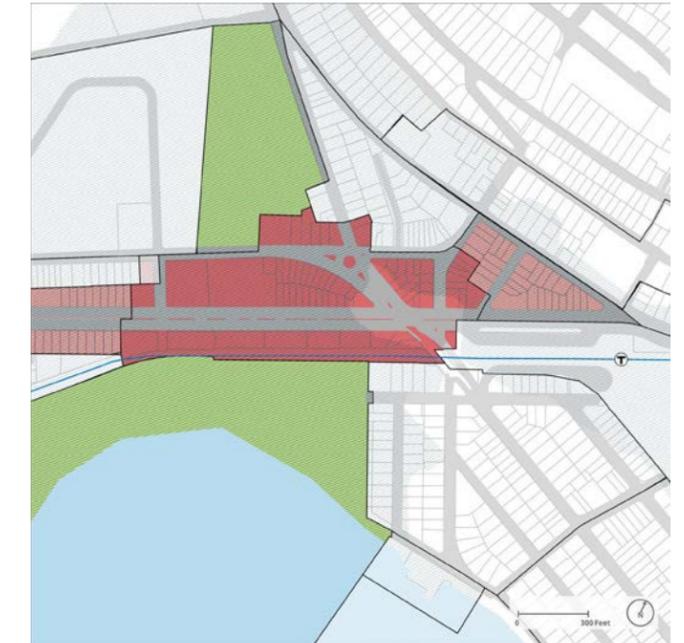


FIG 03-22 PLAN DE REGULACIÓN PROPUESTO PARA ORIENT HEIGHTS SQUARE

- SUBDISTRITO MFR/LS
- SUBDISTRIO CC O NS
- SUBDISTRITOS DE ESPACIOS
- DISTRITO DE RESILIENCIA A INUNDACIONES COSTERAS

Recomendaciones para el transporte y el ámbito público

Simplificar las intersecciones con menos pavimento, cruces peatonales más cortos e intersecciones más simples y predecibles.

Una intersección más pequeña en Bennington Street y Saratoga Street sería más fácil de atravesar y crearía espacio para carriles bici separados. Los conductores que salen desde Bennington Street hacia Boardman Street girarían a la izquierda en Trident Street. Hacer que Ashley Street circule en ambos sentidos podría mejorar la seguridad y el funcionamiento de la intersección de Bennington Street y Saratoga Street debido a que algunos conductores circularían por Ashley Street, la demora de la intersección podría reducirse hasta un 30 %, según la hora del día, si se combina con algún cambio en la sincronización de los semáforos.

Una intersección más simple en Saratoga Street y Barnes Avenue incorporaría una isla de cruce peatonal y evitaría algunos conflictos con los conductores que giran en esta puerta de acceso tan importante para el tránsito. Los conductores girarían a la izquierda en la intersección de Saratoga Street y St. Edward Road, que está regulada por un semáforo. Un cruce en Bennington Street y Antrim Street ofrecería un acceso peatonal más directo a Orient Heights Station. La reestructuración de las intersecciones de Ashley Street con Boardman Street y Bennington Street acortaría los cruces peatonales.

Ampliar y conectar Mary Ellen Welch Greenway a través del barrio y hasta Winthrop Camino Greenway. La vía verde Mary Ellen Welch Greenway se extendería a lo largo de Constitution Beach y bajo Saratoga Street hasta conectar con Orient Heights Station. Una vez que se implemente el Rediseño de la Red de Buses (Bus Network Redesign) y la vía de autobús de Barnes Avenue ya no sea necesario, la Mary Ellen Welch Greenway se puede conectar directamente con la propuesta Winthrop Greenway. Ciclovías separadas en Bennington Street y la vía Winthrop Greenway propuesta llevarían la comodidad y la experiencia de Mary Ellen Welch Greenway a Orient Heights y más allá. Una ciclovía separada que corra en ambos sentidos en Trident Street y Saratoga Street conectaría Constitution

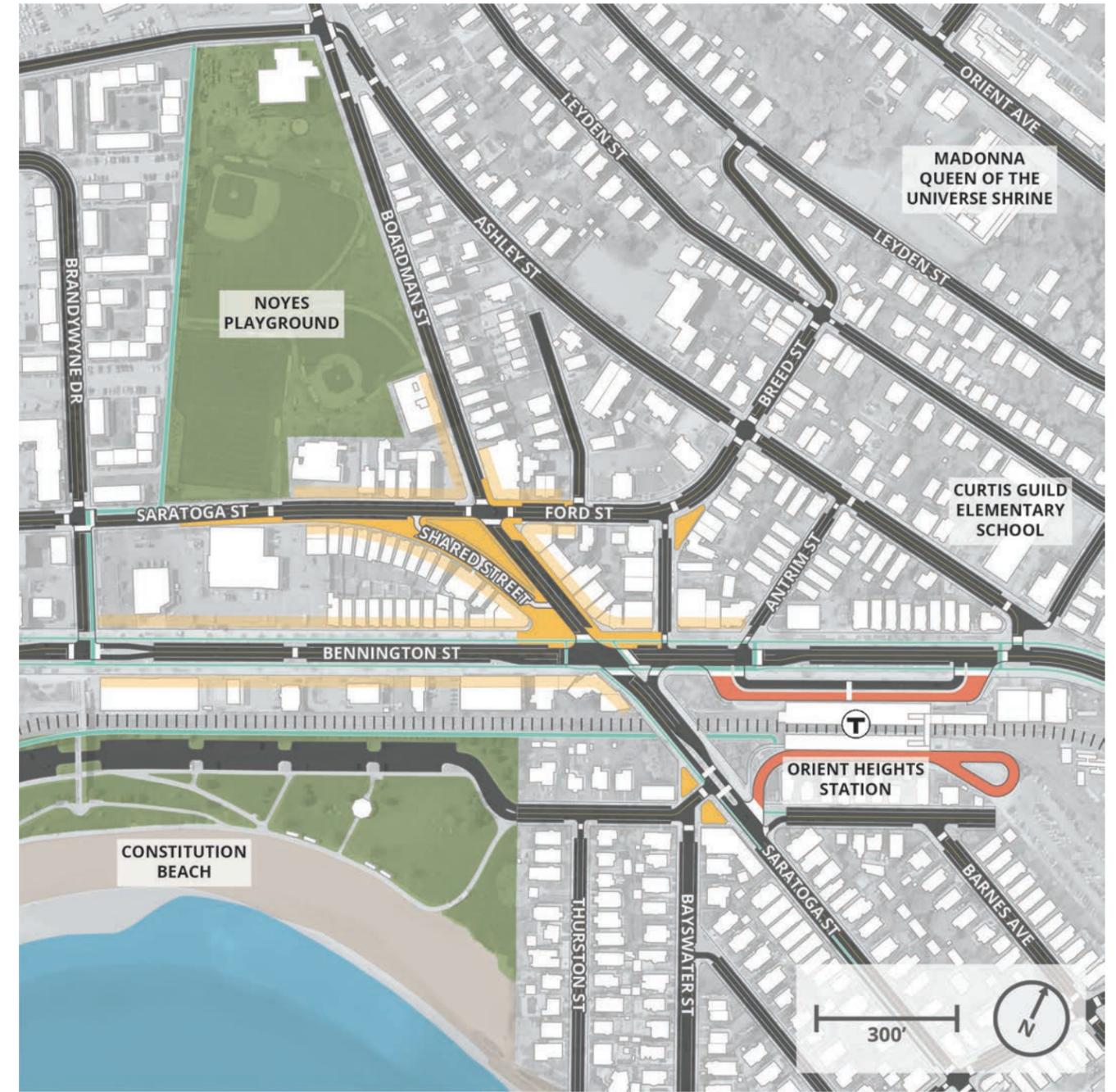


FIG 03-23 ESPACIO PÚBLICO DE ORIENT HEIGHT SQUARE: CONDICIONES PROPUESTAS

- ISLA PEATONALE EXISTENTE
- CALLE COMPARTIDA
- NUEVO ESPACIO PÚBLICO

Beach con Noyes Park y otros sitios del norte.

Crear un espacio abierto en el centro de la plaza e impulsar oportunidades para incorporar infraestructura ecológica. Hoy en día, los conductores que pasan por la plaza se mezclan con los conductores estacionados, lo que contribuye a la congestión y embotellamiento. La visión conceptual desenreda algunas de estas maniobras eliminando la rotonda y proporcionar un pasillo de estacionamiento exclusivo accesible desde cualquier dirección de Saratoga Street. La eliminación de la rotonda y la conexión de las islas de cruce peatonales permitirían que la plaza albergara un espacio público que serviría a los residentes, apoyaría a las empresas locales, crearía rutas directas de viaje, aumentaría el dosel arbóreo y guiaría guas pluviales. Una calle compartida sin bordillos a lo largo de Saratoga Street conectaría el ámbito público y mantendría ambos espacios de estacionamiento ángulos y paralelos en la calle.



La visión conceptual de Orient Heights Square crea nuevos espacios públicos dentro y cerca del corazón comercial de la plaza reimaginando exceso de espacio en la calle que expone a los viajeros a conflictos y, con el tiempo, se ha llenado de usos de vehículos a motor

FIG 03-24 DIAGRAMA DEL PLAN PARA LA VISIÓN DE ORIENT HEIGHTS SQUARE

- PARQUES/ESPACIO ABIERTO
- ESPACIO PÚBLICO MEJORADO
- CARRIL DE AUTOBUSES DE LA ESTACIÓN
- CICLOVÍA/SENDA
- ACERAS/ VEREDAS/ BANQUETAS PRIORITARIAS

Bennington Street

A lo largo y a lo ancho de East Boston, la planificación de Bennington Street reducirá el exceso de velocidad y reconectará el vecindario.

Bennington Street se extiende por toda East Boston, desde Boston Harbor hasta Belle Isle Marsh, y conecta Central Square, Day Square y Orient Heights Square. Bennington Street era la columna vertebral de tranvías de este a oeste en East Boston, y canalizaba a los pasajeros a través del vecindario hacia el East Boston Tunnel. Con la creación de la Línea Azul, ese recorrido quedó obsoleto, ya que los pasajeros de los autobuses de Bennington Street ahora hacen trasbordo hacia la estación más cercana.

En la actualidad, Bennington Street parece y opera como dos calles distintas. Los usos a lo largo de Bennington Street cambian cuando pasa por las zonas residenciales del vecindario y los distritos minoristas activos

Al oeste de Day Square, las intersecciones de Bennington Street son amplias y en ellas ocurren colisiones con personas a pie y en bicicleta. Las paradas de autobús no tienen servicios y, a menudo, están bloqueadas por los conductores, y la cantidad de árboles es muy limitada. La altura prevalente de los edificios de esta sección de Bennington es tres pisos. Las tiendas de conveniencia y varios restaurantes activan el paisaje de la calle, principalmente en las intersecciones.

Desde Day Square hasta Orient Heights y la frontera entre East Boston y Revere, Bennington Street duplica su ancho, lo cual fomenta el exceso de velocidad y el uso por parte de los conductores regionales que acceden a la Ruta 1A. En 2019, más del 70 % de los vehículos que circularon por Bennington Street comenzaron o finalizaron su recorrido fuera de East Boston; 40 % provenían de una municipalidad no limítrofe con East Boston. Los árboles maduros restantes crean una sensación de bulevar, pero el dosel continúa disminuyendo. Los edificios a lo largo de este tramo de Bennington Street son principalmente residenciales y la altura predominante del edificio es de tres pisos. Existen algunas tiendas minoristas en la planta baja, principalmente en las intersecciones.

A pesar de las malas condiciones de seguridad, Bennington Street es la ruta principal para bicicletas de este a oeste cuando Mary Ellen Welch Greenway cierra en la noche, y la única ruta para bicicletas al norte de Constitution Beach.



[Arriba]

Isla de seguridad en Bennington Street y Westbrook Street, 1948. Imagen obtenida a través de los Archivos de la Ciudad de Boston.

[Abajo]

Bulevar de hormigón en Bennington Street entre Wordsworth Street y Westbrook Street. Las vías de tranvía y las isletas de seguridad se han reemplazado por carriles adicionales.

Recomendaciones para el uso del suelo y la forma construida

Bennington Street se extiende a lo largo de todo el vecindario y conecta tres plazas principales, pasando por un subdistrito de zonificación comercial comunitario, un comercial local y dos comerciales vecinales.

Bennington Street es una amplia vía de paso, muy adecuada para mayor altura y densidad. Hoy en día, la zonificación limita la altura de los edificios a lo largo de todo el tramo de Bennington Street, independientemente del ancho de la calle, a tres pisos. Es apropiado que a los edificios a lo largo de Bennington Street se les permita altura adicional. A los proyectos que propongan asequibilidad residencial más allá de lo contemplado por la Política de Desarrollo Inclusivo se les podría permitir una mayor altura (potencialmente hasta cinco pisos) a lo largo de Bennington Street.

Conviene que se permitan, pero no sean obligatorios, los usos comerciales en la planta baja de los edificios en toda su longitud. La condición existe hoy con varios usos comerciales pequeños ubicados en las esquinas de la mayoría de las intersecciones de Bennington Street.



Calle Bennington y Moore Street, 2021
Un ejemplo de una pequeña cafetería con uso residencial arriba en la intersección de Bennington Street y Moore Street.



FIG 03-25 EXISTING REGULATING PLAN FOR BENNINGTON STREET



FIG 03-26 PROPOSED REGULATING PLAN FOR BENNINGTON STREET

- MFR/LS SUBDISTRICT
- CC OR NS SUBDISTRICT
- OPEN SPACE SUBDISTRICTS
- COASTAL FLOOD RESILIENCE OVERLAY DISTRICT

Recomendaciones para el transporte y el ámbito público

Al este de Day Square, redimensionar la calle para controlar el exceso de velocidad, acortar los cruces peatonales, brindar conexiones para bicicletas adecuados todas edades y aprovechar oportunidades para incorporar infraestructura ecológica.

Bennington Street cumple funciones tanto de vecindario como regional, pero hoy en día favorece el tráfico regional de alta velocidad. Más de dos tercios de los conductores que viajan por Bennington Street aceleran a más de 30 mph. Redimensionar la calle a un carril por dirección con carriles para girar a la izquierda en las intersecciones, cuando sea necesario, reduciría las velocidades y al mismo tiempo mantendría la capacidad para procesar el tráfico. Los carriles para girar a la izquierda ayudarían a crear un flujo de tránsito más eficiente y serían más seguros para todos, sin importar cómo elijan viajar.

Menos carriles significarían cruces más cortos, ciclismo más seguro y oportunidades para infraestructura ecológica y más árboles. Las intersecciones con señales tendrían prioridad para los peatones; es decir, la señal para caminar se activaría antes que la luz verde. Las intersecciones sin señales tendrían cruces de peatones en las calles laterales. Las dársenas para autobuses, que son extensiones en la acera para las paradas, liberarían espacio para servicios para los pasajeros, como casetas y bancos y, a menudo, resultarían en más estacionamiento en comparación con las paradas de autobús. Los carriles para bicicletas separados proporcionarían una conexión continua y de bajo estrés desde Day Square hasta Belle Isle Marsh. Nuevos espacios actuando como colchones de seguridad estarían disponibles para árboles, paisajismo y manejo de aguas pluviales. El estacionamiento se mantendría en ambos lados de la calle.



FIG 03-27 INTERSECCIÓN DE BENNINGTON STREET/BROOKS STREET/HAVRE STREET: CONDICIONES EXISTENTES

FIG 03-28 INTERSECCIÓN DE BENNINGTON STREET/BROOKS STREET/HAVRE STREET: CONDICIONES PROPUESTAS CON NUEVOS ESPACIOS

- ACERA
- CALLE
- ESPACIO PÚBLICO MEJORADO

Al oeste de Day Square, crear espacio público y simplificar las intersecciones con London Street, Havre Street y Paris Street.

Bennington Street experimenta un calor muy alto debido a su abundancia de pavimento y falta de copas de árboles. El nuevo ámbito público crea oportunidades para nuevos árboles en las calles y estrategias de gestión de aguas pluviales que mitiguen el efecto de isla de calor urbana. Más espacio público también serviría para usos comerciales en la planta baja. Las intersecciones más simples alentarían a los conductores a ceder el paso y a reducir la velocidad de giro, al mismo tiempo que acortarían los cruces peatonales, como lo ejemplifican las mejoras en la intersección de London Street/Bennington Street. Las dársenas para autobuses, que son extensiones en la acera para las paradas, liberarían espacio para servicios para los pasajeros, como casetas y bancos, y mantendrían las paradas de autobús libres de vehículos estacionados.

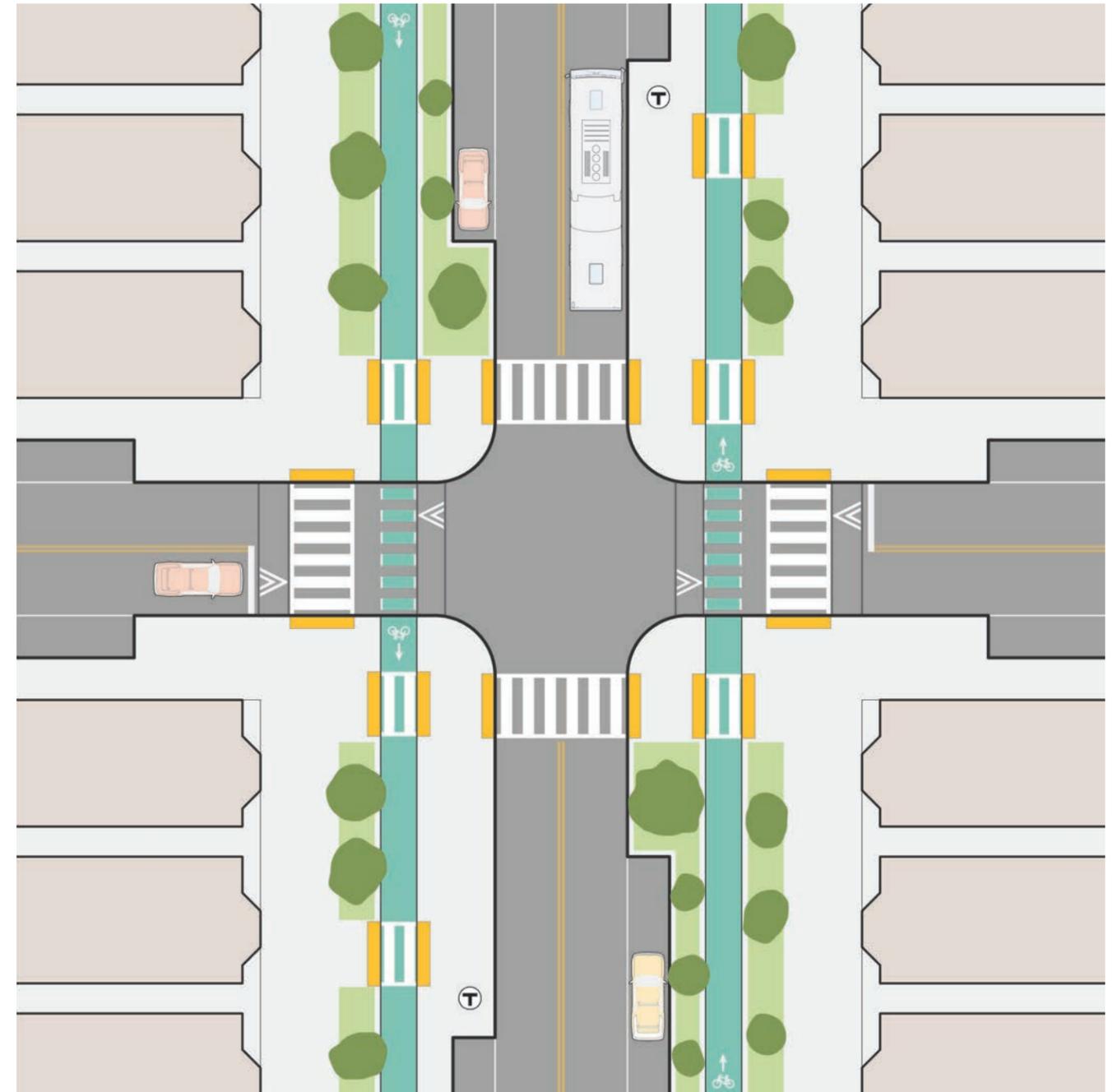


DIAGRAMA EN PLAN DE LA VISIÓN de Bennington Street en una intersección no señalizada entre la plaza Day y la plaza Orient Heights. Menos carriles fomentarían velocidades más lentas y harían más fácil y seguro para las personas cruzar la calle. Los carriles para bicicletas separados crearían una columna vertebral de este a oeste para una red de bicicletas ideal para familias en East Boston y proporcionarían una alternativa abierta durante todo el horario a Mary Ellen Welch Greenway. Al sur de Saratoga Street, los carriles para bicicletas separados funcionarían como un par de sentido único, como se muestra. Al norte de Saratoga Street, se consolidarían en un carril bici separado de dos vías en el lado sur de la calle para servir como una extensión de Mary Ellen Welch Greenway.

- EDIFICIO
- ACERA
- CALLE
- CICLOVÍA SEPARADA
- AMORTIGUADOR DE PAISAJISMO
- ÁRBOLES

Suffolk Downs Square

El proyecto de reurbanización de Suffolk Downs transformará el antiguo hipódromo de Suffolk Downs en un vecindario de uso mixto.

Suffolk Downs Square se originó a principios del siglo XX con la introducción de la Belle Isle Station, una parada para repostar de los ferrocarriles de Boston, Revere Beach y Lynn en el cruce de Waldemar Avenue y Walley Street. El hipódromo de Suffolk Downs, construido en 1935 y clausurado en 2019, impedía el desarrollo residencial planificado del lado del humedal en Orient Heights. Una extensión planificada de Walley Street, conocida como Washburn Avenue, continúa en una vía de tranvía privada hacia Revere. Los tranvías circularon en la zona hasta 1952, cuando se introdujeron el servicio de subterráneos y la Suffolk Downs Station. La estación se actualizó por última vez en 1995 para incorporar los trenes de seis vagones de la Línea Azul.

Hoy en día, a la zona que rodea la Suffolk Downs Station le falta definición, ya que Walley Street y Waldemar Avenue terminan en un área de giro y ascenso/descenso de pasajeros de la estación. La estación es la estación de metro menos utilizada de toda la red MBTA, con poco más de 500 embarques por día laborable. El área de la estación Suffolk Downs está diseñada para dar cabida a giros en U de vehículos y actividades de recogida y devolución. No hay coches o bicicletas compartidas cercanas.

Walley Street y Bennington Street están a diferentes alturas. Por eso, los peatones deben atravesar a pie Suffolk Downs Station entre Orient Heights y Belle Isle Marsh. Los tipos de edificios y usos del suelo a lo largo de Suffolk Downs son muy variados e incluyen edificios residenciales de baja escala, la estación MBTA, el antiguo hipódromo y edificios de industria ligera a lo largo de Bennington Street.

La BPDA aprobó el proyecto de reurbanización de Suffolk Downs en 2020. Transformará el sitio de 161 acres y creará nuevos centros de trabajo para East Boston y toda la región en general. Cuando esté completo, el proyecto contará con aproximadamente 10 millones de pies cuadrados de desarrollo, y se conectará con Suffolk Downs Square a través de una amplia plaza peatonal, que se llamará Belle Isle Square. La planificación de la reurbanización de Suffolk Downs prevé el acceso a pie, en bicicleta y en bus privado a Belle Isle Square a través de Walley Street. Sin embargo, los automóviles deberán ingresar al sitio a través de la Ruta 1A.



[Arriba] Walley Street desde la intersección de Bennington Street y Leyden Street (2021)

[Abajo] Representación de Belle Isle Square según lo previsto por el proyecto de reurbanización de Suffolk Downs. (2019)



[Arriba] Walley Street mirando al este hacia la estación Suffolk Downs, fecha desconocida. Imagen accedida a través de Digital Commonwealth.

[Abajo] Walley Street mirando hacia el este hacia la estación Suffolk Downs, 2021

Recomendaciones para el uso del suelo y la forma construida

Los tipos de edificios y los usos de los terrenos a lo largo de Walley Street y Bennington Street son muy variados e incluyen edificios residenciales de baja escala, la estación de MBTA, el antiguo hipódromo y edificios de la industria ligera a lo largo de Bennington Street. La zonificación incluye subdistritos de una y dos familias, así como la zona de desarrollo económico de Saratoga Street y la de Suffolk Downs. Las parcelas ubicadas en ambas zonas de desarrollo son elegibles para PDA.

Bennington Street es una amplia vía pública, adecuada para una mayor altura y concentración. Para los edificios que se encuentran inmediatamente frente a Bennington Street, sería adecuado aumentar la altura. Los proyectos que propongan precios residenciales asequibles mejores que los que contempla la Política de Desarrollo Inclusivo podrían construir en mayor altura.

Walley Street ofrece una buena oportunidad de transición de edificios residenciales de baja escala a los altos edificios propuestos en el sitio de reurbanización de Suffolk Downs. Para los edificios que se encuentran frente a Walley Street, en especial, los que se encuentran dentro de un radio de un cuarto de milla de la estación Suffolk Downs, sería adecuado aumentar la altura a cuatro pisos.



Walley Street desde la intersección de Waledmar Avenue (2020). El reciente desarrollo residencial a lo largo de Walley Street aprovecha su proximidad a la estación Suffolk Downs.



FIG 03-29 SUFFOLK DOWNS SQUARE Y WALLEY STREET EN LA ACTUALIDAD: DISTRITOS DE ZONIFICACIÓN POR ALTURA

Walley Street hoy toca seis subdistritos de zonificación únicos y separa los subdistritos residenciales de altura máxima de tres pisos de las EDA de Saratoga Street y Suffolk Downs.



FIG 03-30 SUFFOLK DOWNS SQUARE Y WALLEY STREET DEL MAÑANA: PLAN DE REGULACIÓN PROPUESTO

- ÁREA DE DESARROLLO ECONÓMICO
- SUBDISTRITOS DE ESPACIOS
- DISTRITO DE RESILIENCIA A INUNDACIONES COSTERAS

Recomendaciones para el transporte y el ámbito público

Introducir conexiones peatonales y ciclistas adecuados para familias en Bennington Street, Walley Street, Palermo Street y Austin Avenue.

Cuando se conecten con Mary Ellen Welch Greenway, los carriles para bicicletas separados de ambos sentidos en Bennington Street y Walley Street crearían una conexión ciclista continua y familiar en todo East Boston, desde Inner Harbor hasta Suffolk Downs, Winthrop, Revere y más allá. Las intersecciones de Walley Street en Gladstone Street, Orient Avenue y Waldemar Avenue se simplificarían para lograr cruces peatonales más cortos y seguros y ampliar el espacio público y las oportunidades de infraestructura ecológica. Si bien la colaboración no implica una aprobación, la coordinación continua con MBTA, el propietario del puente de Bennington Street, Suffolk Downs Station y la zona alrededor de la estación es crucial para llevar a cabo este concepto.

Reconfigurar las intersecciones de Bennington Street en Walley Street, Leyden Street y Palermo Street con nuevos cruces peatonales protegidos por semáforos. Se reducirían el tamaño y la complejidad de estas intersecciones, con lo cual se simplificarían los movimientos vehiculares y se ralentizarían los giros.

Aumentar el acceso a Belle Isle Marsh en Palermo Street, Austin Avenue y la reserva Belle Isle Marsh. El proyecto de reurbanización de 1141 Bennington Street construirá un camino de uso compartido a lo largo de Belle Isle Marsh a través de Palermo Street y Austin Avenue, que podría conectarse con caminos a lo largo del patio ferroviario de Orient Heights, como se prevé en el Plan Maestro de East Boston (2000). Un nuevo cruce de peatones en Bennington Street en la entrada de Belle Isle Marsh ampliaría el acceso a los espacios abiertos. El proyecto de mejora específica de la seguridad de Bennington Street de MassDOT ajustará el tamaño de Bennington Street a lo largo de Belle Isle Marsh, creando espacio para un futuro cruce de peatones, una isla de cruce y rampas en las aceras.

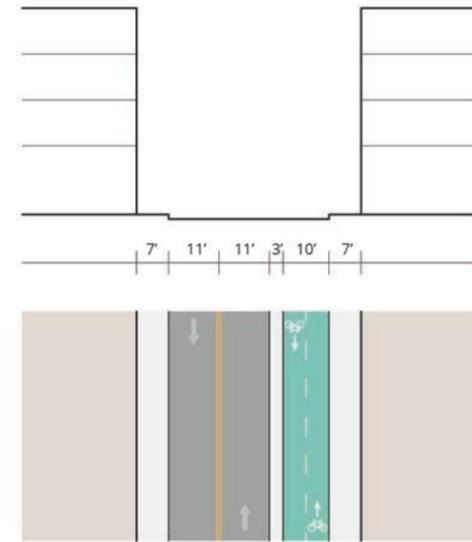
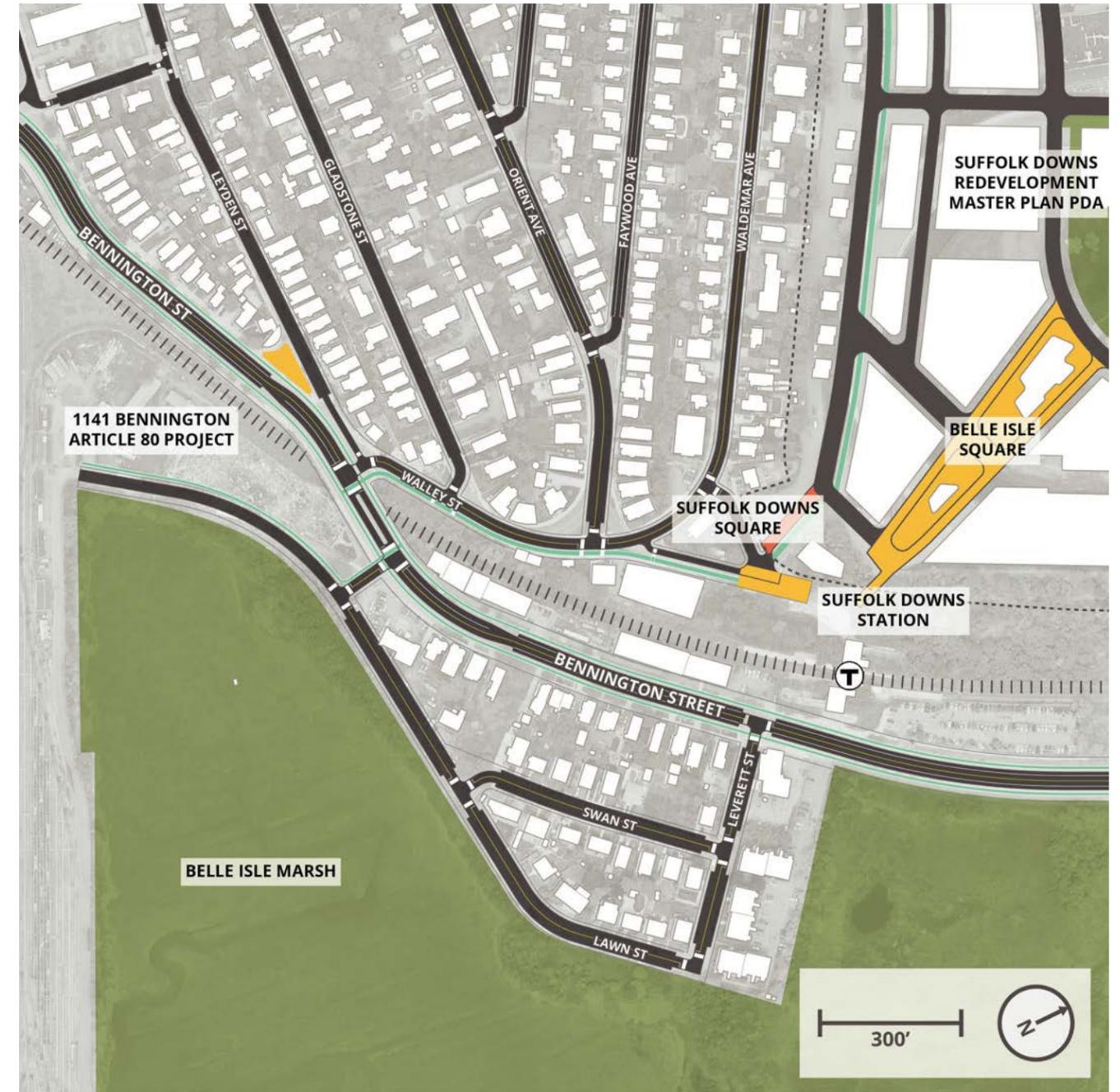


FIG 03-31 WALLEY STREET - PROPOSED CONDITION WITH TWO-WAY SEPARATED BIKE LANE

- BUILDING
- SIDEWALK
- ROADWAY
- SEPARATED BIKE LANE



El concepto de visión de Suffolk Downs Square conecta el área con Mary Ellen Welch Greenway y Belle Isle Marsh, al tiempo que crea cruces peatonales más seguros a lo largo de Bennington Street y Walley Street hacia otros destinos y el pantano.

FIG 03-32 PVISIÓN PARA WALLEY STREET Y SUFFOLK DOWNS SQUARE

- PARQUES/ESPACIO ABIERTO
- ESPACIO PÚBLICO MEJORADO
- CARRIL EXCLUSIVO PARA AUTOBUSES
- CICLOVÍA/SENDA



Las condiciones a lo largo de la costanera de East Boston son altamente variables. Las recientes actividades de desarrollo han transformado partes limitadas de la costanera; sin embargo, gran parte de la zona sigue estando física y económicamente desconectada de la comunidad de East Boston.



45 Lewis Street (2020). El Harborwalk (paseo del puerto) de Boston y espacio abierto privado públicamente accesible asociado con el desarrollo de Clippership Wharf.

605 Chelsea Street (2021). Estacionamiento de superficie y circulación de camiones que rodean a la histórica Estación de Bombeo de Vapor de East Boston.

102 Border Street (2021). Propiedad vacante ubicada en la Zona Designada Portuaria de East Boston.

Paso elevado de Curtis Street (2021). Tanques de almacenamiento de combustible y derecho de paso ferroviario a lo largo de Chelsea Creek.

04. Zonas costeras y industriales en evolución

Formada para servir las necesidades de la industria regional y la infraestructura, la mayoría de la costanera de East Boston sigue estando física y económicamente desconectada de la comunidad de East Boston. Planificar para el futuro de estas zonas debe otorgar prioridad a aumentar el acceso público a la costanera, implementar una infraestructura de resiliencia y apoyar actividades económicas esenciales.

En este capítulo, lea sobre:

- “Recomendaciones clave para uso del suelo y forma construida” en la página 133
- “Recomendaciones clave para el ámbito público” en la página 135
- “Calles Marginal y Sumner
- Paseo marítimo del puerto interior” en la página 137
- “La calle fronteriza y el Paseo marítimo del puerto interior” en la página 143
- “La calle Cóndor y el Muelle de Lower Chelsea Creek” en la página 149
- “Área de desarrollo económico de McClellan Highway y la zona costera de Upper Chelsea Creek” en la página 155

Contexto

Las economías industriales transformaron estas zonas desde zonas intermareales a una costanera en actividad a comienzo del siglo XX. Después de décadas de reducción de la actividad, una vez más estas zonas presentan una oportunidad significativa para el crecimiento.

La evolución de East Boston es quizás más evidente a lo largo de la costanera del vecindario, donde las economías marítimas industriales y la infraestructura regional reformaron la costa desde zonas intermareales a una costanera en actividad a comienzos del siglo XX. Sin embargo, como las economías industriales y del puerto cambiaron con el tiempo, la costanera de East Boston entró a un largo período de negligencia y falta de inversión. Las recientes actividades de desarrollo han transformado partes limitadas de la costanera; sin embargo, gran parte de la zona sigue estando física y económicamente desconectada de la comunidad de East Boston. Estas zonas deben superar desafíos físicos significativos que de otra manera podrían impedir las oportunidades de crecimiento necesarias.

Usos de impacto pesado degradaron las condiciones ecológicas a lo largo de la costa de East Boston.

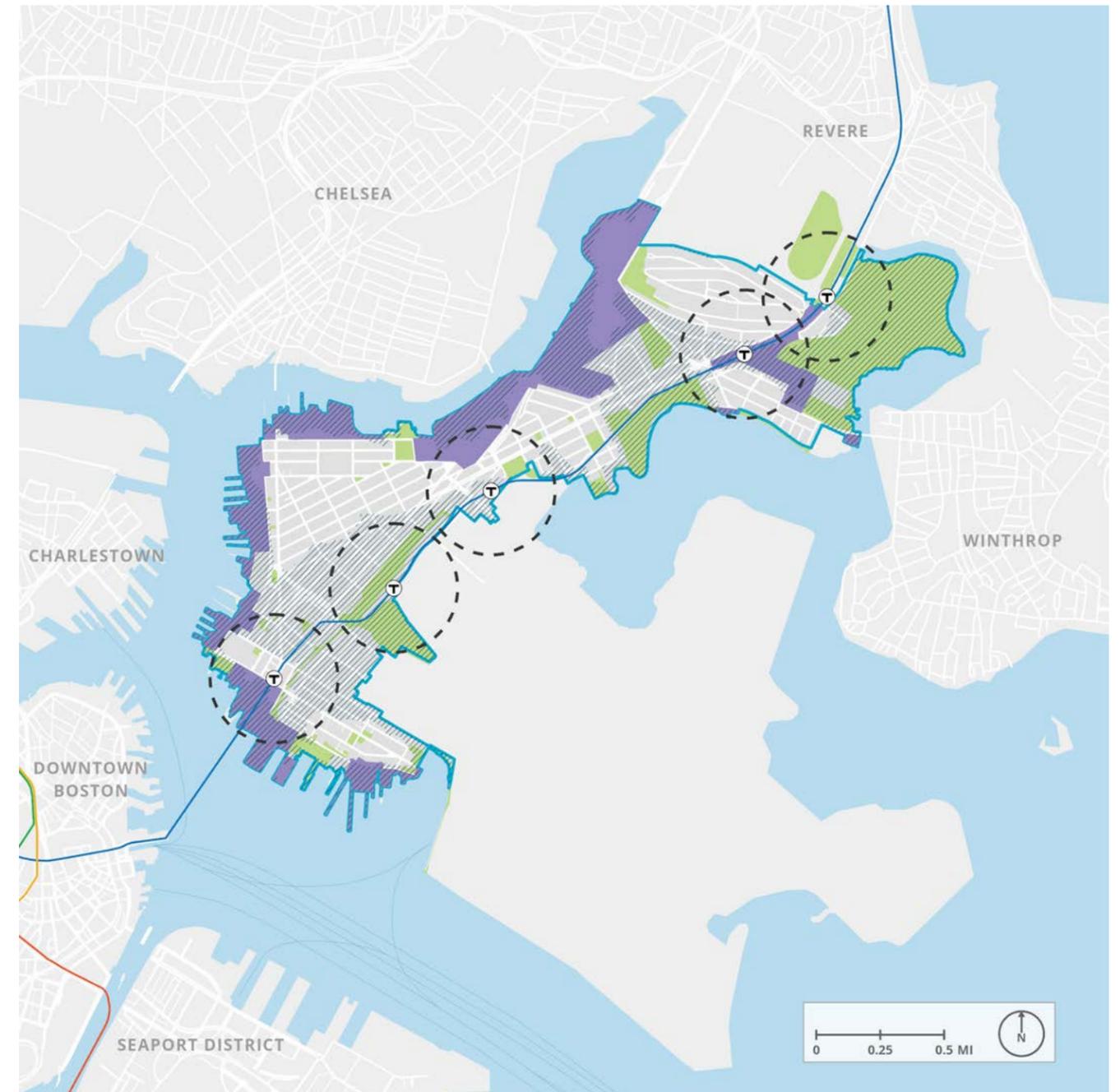
El escurrimiento de la superficie como resultado de usos comunes a lo largo de la costanera, que incluyen instalaciones de almacenamiento de combustible, grandes lugares de estacionamiento y desarmaderos industriales, fluye hacia las corrientes fluviales, incluyendo la parte interior del puerto, Chelsea Creek y la Belle Isle Marsh. El impacto de estos usos permanece incluso luego de haber sido removidos. La contaminación del suelo causada

por la actividad industrial y el desecho inapropiado de desperdicios podría requerir una remediación costosa o límites a la contaminación.

Todas estas zonas son vulnerables a inundaciones costeras y terrestres asociadas con el cambio climático.

El terreno de esta subzona no fue históricamente “tierra” sino pantanos llenados a través del tiempo para expandir la superficie donde construir en East Boston. Estas zonas siguen siendo bajas con relación a otras geografías del vecindario, y los mapas de riesgos potenciales de inundación en el vecindario claramente demuestran este desafío. Gran parte de la costanera es propiedad privada y generar una infraestructura con resiliencia a inundaciones en todo el distrito requerirá una estrecha coordinación con los propietarios.

Muchas de estas zonas adolecen derechos de paso públicos adecuados y suficiente acceso al transporte público. Diseñadas para cumplir las necesidades de usos primariamente industriales, las calles de estas zonas a menudo tienen condiciones pobres e inseguras y en varios lugares la red de calles no está completa o no existe. Muchas zonas de la costanera no son atendidas por suficiente acceso del transporte público y son consideradas “desiertos del transporte público”.



Servicio en la costanera (WS por sus siglas en inglés)
 Manufactura en la costanera (WM por sus siglas en inglés)
 Reserva para Economía Marítima (MER por sus siglas en inglés)
 Comercial en la costanera (WC por sus siglas en inglés)
 Residencial en la costanera (WR por sus siglas en inglés)
 Instalaciones comunitarias en la costanera (WCF por sus siglas en inglés)
 Industrial local (LI por sus siglas en inglés)
 Zona de Desarrollo Económico de la McClellan Highway
 Zona de Desarrollo Económico de Saratoga Street

FIG 04-1 SUBDISTRITOS EXISTENTES DE LA COSTANERA Y ZONA DE DESARROLLO ECONÓMICO

Consideraciones de política para las Zonas Designadas Portuarias

Las reglamentaciones del estado otorgan prioridad a los usos industriales que dependen del agua en gran parte de la costanera de East Boston y reemplazan a las reglamentaciones de zonificación.

Las Zonas Designadas Portuarias (DPA por sus siglas en inglés) son zonas de tierra y agua con características físicas y operacionales identificadas por el estado como que tienen significativo nacional y regional con respecto a usos industriales que dependen del agua y actividades comerciales que dependen del transporte marítimo. Los usos de los terrenos en estas zonas se limitan a usos Industriales Dependientes del Agua (WDI por sus siglas en inglés) y prohíben otros usos, incluyendo el espacio abierto públicamente accesible. Estas reglamentaciones fueron diseñadas para proteger a los usos industriales que dependen del agua de la competencia de los usos residenciales y comerciales e impuestos más altos a la propiedad. Sin embargo, las DPA no pueden forzar a una industria en particular o empresa específica a operar en un lugar específico, y mientras la demanda de usos de terrenos industriales que dependen del agua en East Boston desapareció, las reglamentaciones de la DPA restringen y suprimen las oportunidades de desarrollo económico a lo largo de la costanera. Es necesario un mayor análisis para entender cómo las zonas industriales de la costanera pueden ser consolidadas de manera más eficiente y servir de manera eficaz a los usos futuros de producción que depende del agua. La Municipalidad, que recientemente solicitó una evaluación de límites con la intención de remover parcelas de la DPA de East Boston, se ha

comprometido a trabajar con los socios del estado para identificar oportunidades de alinear los intereses del estado con las prioridades de la comunidad local.

“Nuestra administración cree que la mayoría de las restricciones de la Zona Designada Portuaria (DPA) a lo largo de la parte interior del puerto y Chelsea Creek en East Boston ya no sirven a las necesidades de la comunidad y no están en línea con el futuro del vecindario. Estos terrenos tienen la posibilidad de ayudar a responder a las necesidades más importantes de East Boston, que incluyen una infraestructura resiliente, viviendas asequibles, espacios para empresas locales y acceso a alimentos y servicios confiables y suficientes.”

- Alcaldesa Michelle Wu
Tomado de una carta de comentario presentada a la Oficina Ejecutiva de Energía y Asuntos Ambientales el 19 de septiembre de 2022.

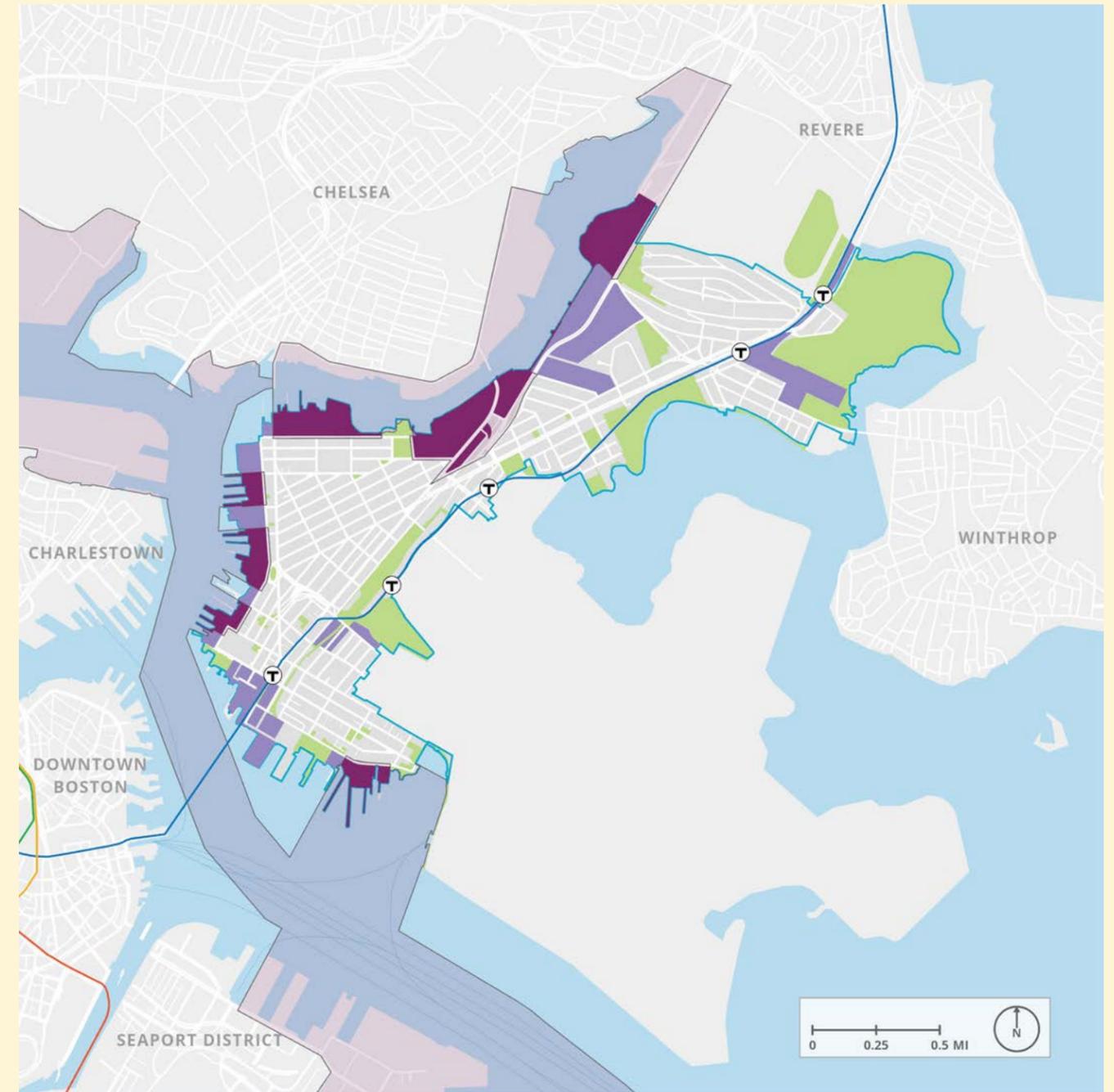


FIG 04-3 MAPA DE LÍMITES DE LA ZONA DESIGNADA PORTUARIA
Hay dos Zonas Designadas Portuarias en East Boston que cubren gran parte de la costanera del vecindario a lo largo de Boston Harbor y Chelsea Creek. Los límites de estas zonas fueron evaluados en 2022, lo que resultó en modificaciones menores a ambas.

Consideraciones de política para el Harborwalk

El Harborwalk en East Boston es un producto de inversiones públicas y privadas. No es continuo donde la actividad industrial en la costanera limita el acceso público.

El programa del Harborwalk de Boston trata de lograr una vía peatonal continua en la costanera y es uno de los componentes más importantes del programa de la Municipalidad para la revitalización de la costanera. El sistema privado accesible al público conecta a los vecindarios con la bahía, atracciones históricas, culturales y recreacionales importantes e instalaciones de transporte marítimo. El Harborwalk se extiende más de 43 millas desde Mattapan a East Boston y se conecta con una red de vías y senderos interiores, incluyendo el Mary Ellen Welch Greenway, la columna de la red de enlaces verdes de East Boston.

Los desarrollos que son considerados “dependientes del agua” como zonas del puerto industrial marítimo, están exentas de los requerimientos de acceso público del Capítulo 91. Típicamente dichos usos se encuentran en zonas llamadas “Zonas Designadas Portuarias” (DPA). Consulte las páginas X-X para más información sobre las DPA. Mucho de la costanera de East Boston es regulado por superposiciones con las DPA que limitan el acceso público, lo que resulta en una condición fragmentada del Harborwalk. Las conexiones restantes requerirán la dependencia de vías públicas como Marginal Street y Border Street para unificar los segmentos desconectados del Harborwalk. Los diseños de estas calles deberían

asegurar que se otorga prioridad al acceso público a la costanera. Bayswater Street, por ejemplo, no tiene un acceso público a lo largo de su límite con la costanera, a pesar de la inversión pública en la mejora y puntos de interés para peatones.



FIG 04-4 PIERS PARK EN EAST BOSTON

Piers Park es un ejemplo de una inversión pública que contribuye a la creación de un activo público. Ubicado en Jeffries Point, el parque fue construido por la Massachusetts Port Authority en 1995 para permitir que los residentes accedan a la costanera.



FIG 04-5 DIAGRAMA DEL HARBORWALK EN EAST BOSTON HOY

Las inversiones en el Harborwalk en East Boston están concentradas en Jeffries Point, debido a que el redesarrollo de su costanera resultó en la eliminación de la mayoría de las DPA e inversión pública en espacio abierto.

Recomendaciones claves para el uso de terrenos y tipo de construcción

El desarrollo en estas áreas típicamente ocurre en sitios grandes con poca infraestructura existente y debe balancear la demanda de nuevos usos con los existentes.

La economía de East Boston ha cambiado con el tiempo y, como resultado, la demanda de ciertos usos de terrenos industriales y dependientes del agua también ha cambiado. Determinar dónde otorgar prioridad a usos industriales versus dónde otorgar prioridad a usos residenciales y comerciales, es una parte crítica de la planificación del crecimiento del vecindario.

Permitir una mezcla de usos que apoyen la actividad económica esencial para crear oportunidades para un desarrollo concentrado en el empleo.

Las regulaciones existentes de uso de muchas de estas zonas identifican usos comerciales como "oficinas generales", usos educacionales como "escuelas de oficios", usos comunitarios como "centro de educación de adultos" y "centro comunitario", usos culturales como "estudios de producción" y usos de espacio abierto como "instalaciones de recreación" como condicionales o prohibidos. Estos usos y otros contribuyen directamente a la actividad económica esencial y deben ser permitidos. Otras disposiciones del código de zonificación tales como límites bajos en el cociente de superficie del piso y altos mínimos para el estacionamiento fuera de la calle deben ser atendidas para promover un uso más eficiente del terreno.

Limitar la proliferación de usos de baja intensidad tales como centros logísticos y autoalmacenaje. El

código de zonificación no define actualmente los centros logísticos y de autoalmacenaje pero ambos usos requieren una reglamentación específica. Como los depósitos de carga, centros de alquiler de automóviles e instalaciones de estacionamiento remoto, los centros de logística y autoalmacenaje generan una baja intensidad laboral mientras que simultáneamente generan impactos desproporcionados al tráfico de camiones y vehículos.

Lograr una transición apropiada en la escala de los edificios. Los tamaños de las parcelas en estas áreas son típicamente mucho más grandes que los tamaños de las parcelas en lugares adyacentes, y como resultado, los edificios también tienden a ser más grandes. Donde ocurre esta adyacencia, es importante una transición apropiada en la escala de los edificios. Las superficies de los pisos del edificio, particularmente la longitud del edificio cuando está paralelo a las calles primarias, pueden ser un importante determinante de la escala percibida del edificio.

Apoyar el nuevo uso adaptivo de las estructuras existentes. Los edificios y la infraestructura industrial son una parte importante de los antepasados industriales de East Boston y deberían ser conservados cuando sea posible. El nuevo uso adaptivo también contribuye importantes beneficios de sostenibilidad, tales como un impacto reducido del carbono comparado con la demolición y nueva construcción.



FIG 04-6 CHELSEA CREEK (2020).

El personal de la BPDA participó en una visita a Chelsea Creek organizada por Harborkeepers, una organización de defensa de la costanera como parte de su programa denominado "Visión Chelsea Creek".

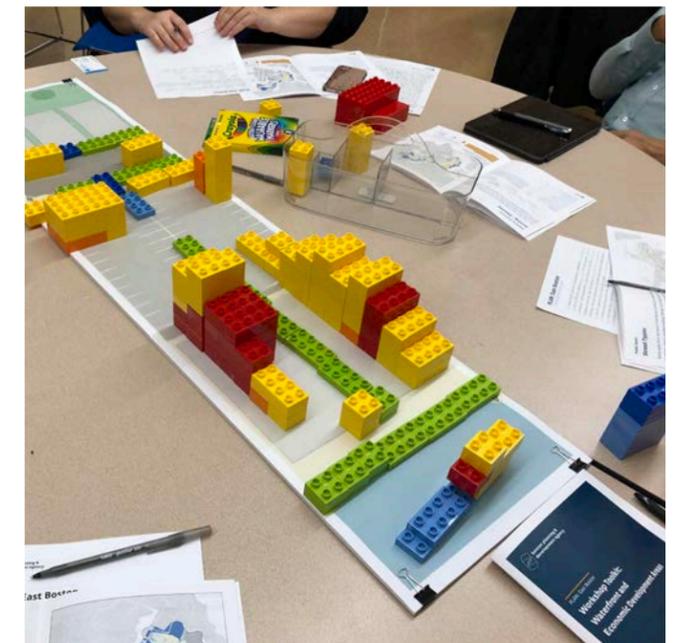
FIG 04-7 RESEÑA DE LA OPINIÓN DE LA COMUNIDAD (OCT 2019) Reunión comunitaria organizada por la BPDA que se concentró en los desafíos y oportunidades en las zonas de carácter.

FIG 04-8 REUNIÓN COMUNITARIA (NOV 2019).

Una reunión comunitaria organizada por la BPDA se concentró en los desafíos y oportunidades específicas de la Costanera y Zonas de Desarrollo Económico.

- Opportunities to attract blue tech/blue economy companies + enterprises to East Boston

The character of the shipyard + marina is important to preserve. I hope it doesn't gentrify.



Recomendaciones claves para el espacio público

Las reglamentaciones del estado y los usos industriales limitan las oportunidades de una costanera resiliente, públicamente accesible. Las redes de transporte restringen cómo viajan las personas hacia y desde East Boston y dentro de su costanera.

La vulnerabilidad de East Boston al aumento del nivel del mar requiere una red integrada de soluciones de resiliencia costera para proteger adecuadamente al vecindario. Este método combinado, así como la creación de espacios abiertos nuevos y de la conexión de los existentes en la costanera, sufren el desafío de las reglamentaciones de las DPA. Cambios físicos y a la política de calles, puentes, túneles y servicios de transporte permitirían más equitativa y sosteniblemente las zonas de crecimiento y beneficiarían a toda la comunidad de East Boston.

Avanzar la infraestructura de resiliencia costera.

Con la terminación de las Soluciones de Resiliencia Costera para East Boston y Charlestown (Fase II), se han creado los conceptos preferidos para todas las vías fluviales de East Boston. La Municipalidad trabajará con los socios del gobierno nacional y del estado para optimizar las inversiones de infraestructura resiliente a largo plazo y continuará explorando el financiamiento y opciones de financiación para sociedades mixtas para construir soluciones de resiliencia costera a escala del distrito en propiedades públicas y privadas.

Aumentar el espacio abierto y el acceso público a la costanera.

Quedan pocas oportunidades para crear nuevos espacios abiertos públicamente accesibles en la costanera de East Boston. La Municipalidad buscará nuevas oportunidades para indicar el acceso a la costanera, donde sea posible, y para conectar a los espacios abiertos de alta calidad de la costanera y los segmentos del Harborwalk a través de un derecho de paso público.

Reconfigurar las redes de transporte de la costanera y expandir las opciones del servicio de transporte.

Diseñadas para cumplir las necesidades de usos primariamente industriales, las calles de estas zonas a menudo tienen condiciones pobres e inseguras y en varios lugares la red de calles no está completa o no existe. Muchas zonas de la costanera no son atendidas por suficiente acceso del transporte público y son consideradas “desiertos del transporte público”. Un nuevo servicio de autobús de alta frecuencia junto con un método de Calles Completas ayudaría a expandir las opciones de transporte cómodo y seguro.

Evaluar las conexiones equitativas con la oportunidad.

East Boston depende especialmente de puentes, túneles y el servicio de subterráneo para conectarse con el resto de la región. Estas conexiones, sin embargo, limitan cómo y cuándo los residentes y las visitas pueden cruzar el puerto de Boston. La Línea Azul, la columna de la red de transporte público de East Boston, no se conecta con la Línea Roja, el ferrocarril suburbano ni con centros establecidos o emergentes de empleos al oeste de Downtown. Los costos del usuario para cruzar el puerto varían según el modo, lo que refuerza las desigualdades.

The waterfront is now being overdeveloped as it is. The focus should be on open space and protecting the area from the effects of climate change, e.g., flooding.



FIG 04-9 OPEN SPACE COMMUNITY WORKSHOP (JAN 2019)

Hosted at the East Boston YMCA, the event focused on discussing open space needs across the entire neighborhood.

FIG 04-10 SCAN OF COMMUNITY FEEDBACK (OCT 2019)

Community meeting hosted by BPDA focused on challenges and opportunities specific to Waterfront and Economic Development Areas.

Costanera del puerto interior en Marginal Street y Sumner Street

Esta subzona incluye propiedades principalmente entre Marginal Street y la costa del puerto interior, desde la terminal de Marginal Street en Porzio Park hasta el final de Sumner Street en LoPresti Park. La Grand Junction Railroad & Depot Company construyó el terreno en esta subzona a mediados de los 1800 al construir una pared de retención del mar a seiscientos pies desde Marginal Street y llenar el lugar. Embarcaderos construidos con pilotes de madera extendieron la costa aún afuera. Los dueños de la propiedad cambiaron varias veces a medida que ferrocarriles fueron consolidados y vendidos durante los 1960 y 1970. La propiedad estuvo vacante durante décadas luego de que Conrail abandonara la Grand Junction Railroad, la línea que accedía a las vías en la costanera en 1976. Massport eventualmente consolidó la titularidad de todas las propiedades en la costanera entre Lewis Street y el Jeffries Yacht Club y en 1995 comenzó la construcción de la primera fase de Piers Park en una parte del sitio como mitigación asociada con el Aeropuerto Internacional Logan. Otras parcelas de la costanera en esta subzona fueron creadas de acuerdo con la visión creada por el Plan Maestro de East Boston (2000) y el Plan del Puerto Municipal de East Boston (2002). Estos proyectos incluyen a 99 Sumner Street (conocido como The Mark y antiguamente conocido como Hodge Boiler Works), Clippership Wharf, y una parte del desarrollo del East Pier (antiguamente conocido como Portside en Pier One).



FIG XX

FIG 04-11 COSTANERA DE MARGINAL STREET (CERCA DE 1955 - 1964).

Las instalaciones industriales que se muestran aquí incluyen a la Bethlehem Steel Company, ahora la Boston Harbor Shipyard & Marina, y la Grand Junction Railroad y Wharves, ahora espacio abierto asociado con Piers Park. Imagen accedida a través de la Biblioteca de Northeastern University, Archivos y Colecciones Especiales

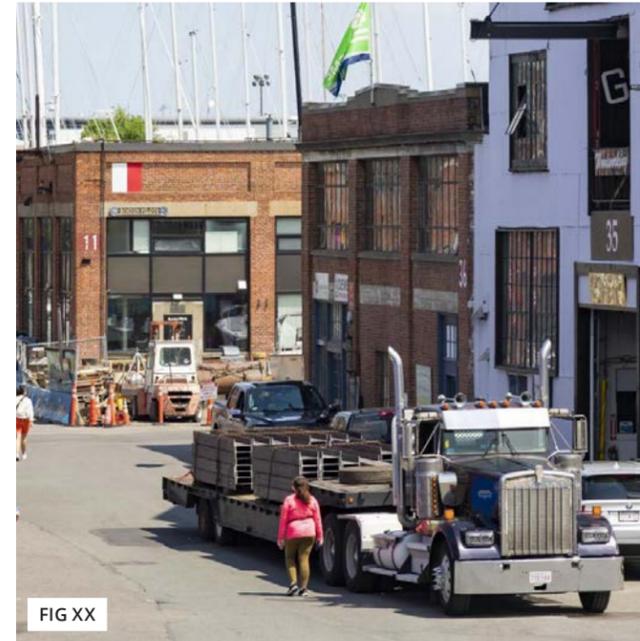


FIG XX

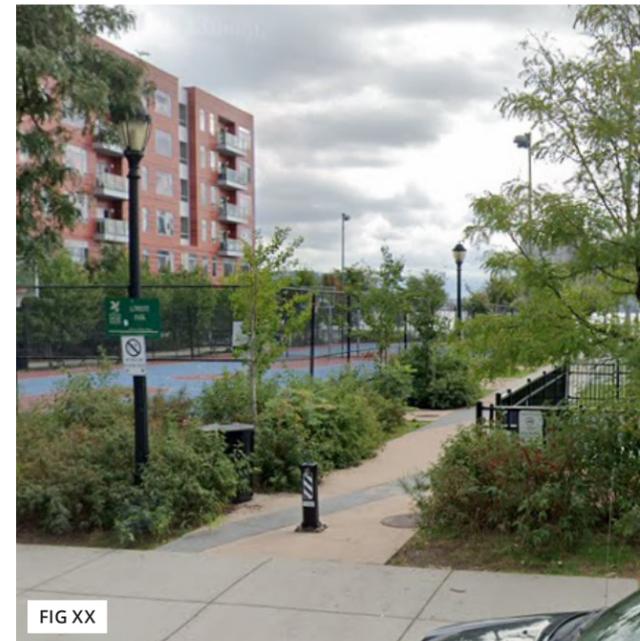


FIG XX

FIG 04-12 MARGINAL STREET DONDE DIVIDE A LA BOSTON HARBOR SHIPYARD AND MARINA (2023)

FIG 04-13 HARBORWALK Y ESPACIO ABIERTO ACCESIBLE AL PÚBLICO ASOCIADO CON CLIPPERSHIP WHARF (2023).

FIG 04-14 LOPRESTI PARK CON DESARROLLO RESIDENCIAL (99 SUMNER STREET, CONOCIDO COMO THE MARK) AL FONDO. (2023)

FIG 04-15 INUNDACIÓN EN LEWIS STREET (2018)



FIG XX



Recomendaciones para el uso de terrenos y tipo de construcción

Las oportunidades restantes de redesarrollo son controladas principalmente por Massport, una agencia del estado que no está sujeta a las restricciones municipales de zonificación. Las mismas incluyen el desarrollo asociado con East Pier y The Shipyard.

Incorporar parcelas al este de Jeffries Street y entre Sumner Street y Maverick Street en un distrito costanero de uso mixto.

La parcelización establecida y los usos existentes en esta zona no son congruentes con su designación como un subdistrito de zonificación 3F-2000. La altura permitida y otras restricciones dimensionales deberían reproducir las propuestas para los subdistritos de transición residencial identificados en el capítulo Vecindario Residencial.

Consolidar el subdistrito servicio en la costanera (WS) de Jeffries Point y el subdistrito residencial en la costanera (WR) de South Ferry en un solo subdistrito de la costanera de uso mixto.

Los usos existentes en el subdistrito servicio en la costanera (WS) en Jeffries Point son principalmente residenciales y no son congruentes con la designación servicio en la costanera, designada para “proteger contra el aumento de usos que amenacen la continua viabilidad económica de operaciones comerciales que dependen del agua”. Los usos y tipos de construcción en estos subdistritos no tienen diferencias entre ellos.

Designar el Navy Fuel Pier Airport Buffer Park como Espacio Abierto en la Costanera (OS-WA).

El espacio abierto se encuentra en un pequeño subdistrito de servicio en la costanera (WS). A pesar de que la propiedad pertenece a Massport y por lo tanto no está sujeta a la reglamentación municipal de zonificación, la designación espacio abierto en la costanera (OS-WA) sería más consistente con cómo otros espacios abiertos de Massport, como Piers Park, son regulados.



FIG 04-16 EXISTING REGULATING PLAN FOR MARGINAL STREET AND THE INNER HARBOR WATERFRONT

La zonificación existente en la zona incluye una mezcla de subdistritos de servicio en la costanera (WS), subdistritos de reserva económica marítima (MER), y dos subdistritos de espacios abiertos diferentes que incluyen un subdistrito de espacio abierto de recreación (OS-RC) y un subdistrito de espacio abierto de acceso en la costanera (OS-WA).



FIG 04-17 PROPOSED REGULATING PLAN FOR MARGINAL STREET AND THE INNER HARBOR WATERFRONT

- WATERFRONT COMMERCIAL
- WATERFRONT ECONOMIC
- ECONOMIC DEVELOPMENT AREA
- OPEN SPACE SUBDISTRICTS
- COASTAL FLOOD RESILIENCE OVERLAY DISTRICT

Recomendaciones para el transporte y espacio público

La costanera en la parte interior del puerto en Marginal Street incluye algunos de los espacios abiertos más conectados y concentrados del vecindario, que incluyen a Porzio Park, Navy Fuel Pier Airport Edge Buffer, Piers Park, y LoPresti Park, así como varios espacios públicos privados contribuidos por el desarrollo privado. La expansión de Piers Park ya ha comenzado. La fase II, que está en construcción, expandirá el parque en 4.5 acres, y la fase III, que actualmente completa la evaluación comunitaria del diseño, contribuirá 3.8 acres adicionales.

Ofrecer infraestructura de resiliencia costera en lugares claves, como Carlton Wharf y Lewis Mall.

La Municipalidad, Massport y los inquilinos de Shipyard, deberían explorar a través de un proceso de planificación maestra la seguridad, la accesibilidad y las mejoras a la conectividad a lo largo y a través del corredor de Marginal Street para lograr un Harborwalk mejor conectado que permita los usos de Shipyard.

La visión de un paseo continuo a través de la Shipyard a Porzio Park no se puede implementar sin cambios regulatorios a la DPA de East Boston. Esta diferencia podría ser eliminada con mejoras a Marginal Street, incluyendo la extensión del Mary Ellen Welch Greenway. Marginal Street sufre una transición desde una vía pública a un camino privado con entrada a través de la Shipyard.

La topografía y los usos industriales limitan la conectividad hacia y desde la costanera y Jeffries Point, creando un espacio significativo entre las conexiones accesibles a Cottage Street y Jeffries Street.



FIG 04-18 IDEA CONCEPTUAL PARA LA INFRAESTRUCTURA DE RESILIENCIA COSTERA EN CARLTON WHARF INCLUIDA EN EL REPORTE ANÁLISIS TÉCNICO Y OPCIONES DE DESARROLLO CON DISEÑO RESILIENTE PARA LA COSTANERA DE EAST BOSTON (BPDA, 2021)

El estudio expandió el análisis de vulnerabilidad climática y las estrategias de resiliencia creadas a través de las Soluciones de Resiliencia para la Costa de Boston según el Clima para East Boston (2017) y soluciones de diseño avanzadas para solucionar dos puntos críticos de entrada de inundaciones a corto plazo en Carlton Wharf y Lewis Mall.

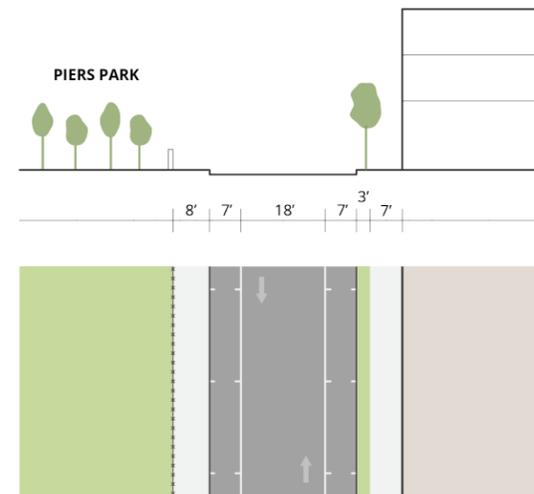


FIG 04-19 MARGINAL STREET SECTION - EXISTING CONDITION FOR PUBLIC WAY

El concepto de la visión de una vía pública en Marginal Street otorga prioridad a la calma del tráfico y la extensión del Mary Ellen Welch Greenway para crear una conexión orientada a la familia a Piers Park y la Shipyard. Marginal Street es elegible para la calma del tráfico.

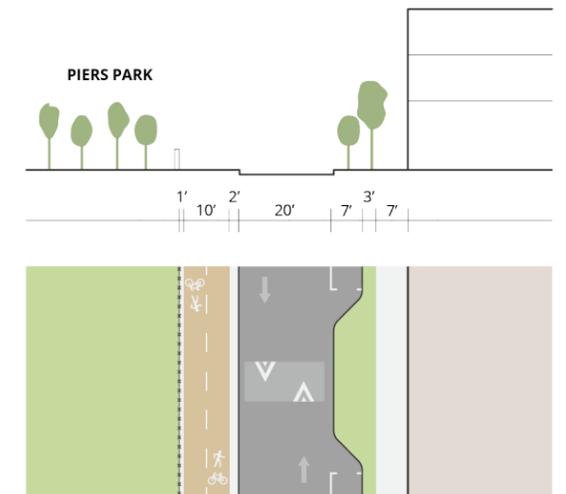


FIG 04-20 MARGINAL STREET SECTION - PROPOSED CONDITION FOR PUBLIC WAY

El concepto de la visión de una vía pública en Marginal Street propone una calle compartida a través de la Shipyard. Esta calle sería compartida por las personas usando todos los modos de viaje a bajas velocidades. Las calles compartidas pueden apoyar la actividad comercial y minorista, restaurantes y estacionamiento y actividades de carga. Las superficies de las calles compartidas a menudo están demarcadas con ladrillos y otros tipos de decoraciones.

Border Street y la costanera del puerto interior

Esta subzona incluye propiedades principalmente entre Border Street y la costa del puerto interior, desde la terminal de New Street en LoPresti Park hasta el Condor Street Overlook. Muchas de las primeras industrias de East Boston, particularmente la construcción de naves, estaban ubicadas a lo largo de Border Street. Con la reducción en la demanda del comercio marítimo y la consolidación de operaciones más adelante en el siglo XX, muchos embarcaderos fueron abandonados o dedicados a usos no marítimos. El legado de los ciclos de expansión y contracción económica de estas industrias es visible en el tipo de construcción a lo largo de Border Street, que es altamente variable e incluye parcelas vacantes, edificios industriales que dependen del agua, edificios comerciales de baja altura y edificios residenciales de altura media recientemente construidos. Los usos aquí también son muy variados, incluyendo una Escuela Pública de Boston (Mario Umana K-8) y varios negocios que proveen bienes y servicios esenciales para la comunidad local, incluyendo el único supermercado en East Boston. La actividad de redesarrollo reciente en esta subzona se limita a sitios contemplados por la Enmienda al Plan del Puerto Municipal de East Boston (2008), incluyendo 6-26 New Street (The Eddy) y 102-148 Border Street (Boston East). Otras oportunidades de redesarrollo siguen estando sujetas a las reglamentaciones impuestas por la Zona Designada Portuaria de East Boston.



FIG 04-21 LOTE VACANTE EN 102 BORDER STREET.
Edificio de Atlantic Works y la antigua instalación de Cold Storage al fondo. (Fecha desconocida) Imagen obtenida de la encuesta de la Comisión Histórica de Massachusetts de la Zona Industrial Interior del Puerto de East Boston.

FIG 04-22 LOTE VACANTE EN 102 BORDER STREET.
Edificio de Atlantic Works y edificio residencial alto en 2 – 10 New Street al fondo. (2023)

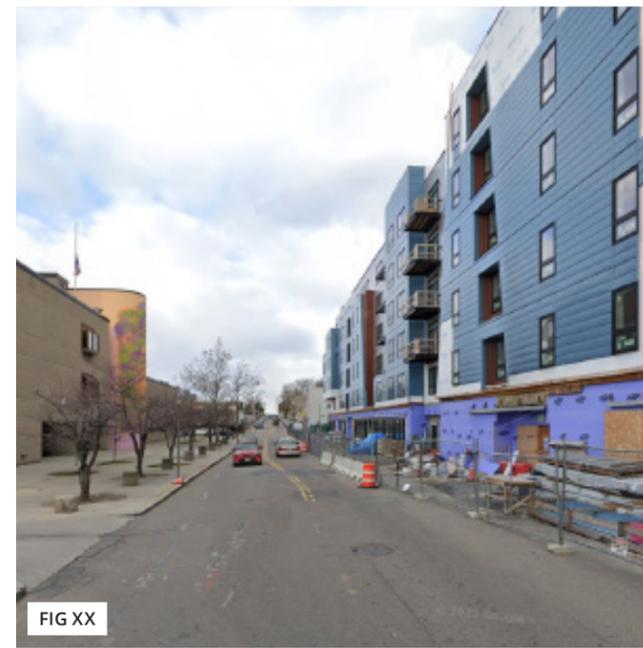
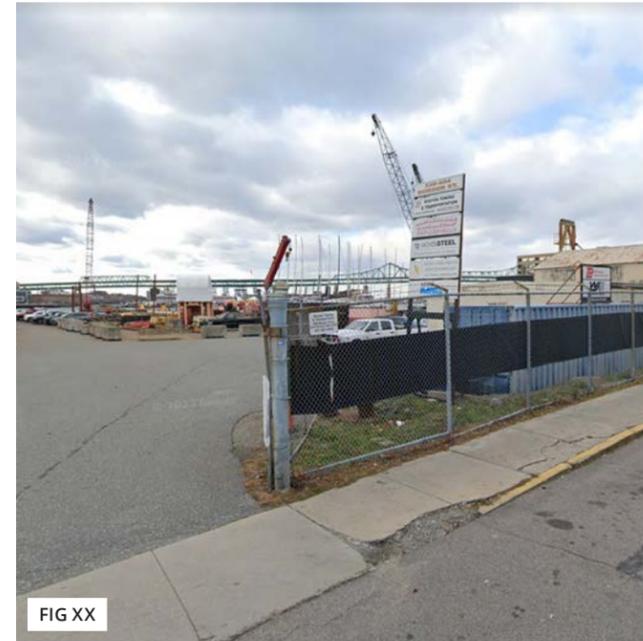


FIG 04-25 338 BORDER STREET (2022). Estacionamientos de superficie y operaciones industriales asociadas con las instalaciones de BTT Marine Construction. La propiedad está ubicada dentro de la Zona Designada Portuaria de East Boston. Imagen accedida a través de Google Street View.

FIG 04-26 LUGARES DE ESTACIONAMIENTO DE SUPERFICIE ASOCIADOS CON 184 - 220 BORDER STREET, CONOCIDA COMO LIBERTY PLAZA. (2023)
Muchas empresas en la plaza entregan bienes y servicios esenciales al vecindario. La propiedad está ubicada dentro de la Zona Designada Portuaria de East Boston.

FIG 04-23 BORDER STREET HACIA EL NORTH. (2022)
A la derecha, la construcción de 301-303 Border Street, un proyecto de mediana altura de uso mixto que incluye 64 unidades de vivienda y espacio comercial en la planta baja. A la izquierda, la Academia Mario Umaña, una escuela pública de Boston.

FIG 04-24 ESPACIO ABIERTO A LO LARGO DEL INNER HARBOR ASOCIADO CON 120 BORDER STREET (BOSTON EAST).
Imagen accedida a través de www.maloneyproperties.com. El Harborwalk aquí es una excepción notable a la falta de acceso público a otros lugares a lo largo de Border Street.



Recomendaciones para el uso de terrenos y tipo de construcción

Ya existen usos mixtos en esta subzona y benefician a la comunidad de East Boston.

Consolidar las parcelas en el lado del puerto de Border Street, desde Maverick Street a Eutaw Street, en un solo subdistrito de uso mixto en la costanera.

Este subdistrito debería permitir usos residenciales, comerciales e institucionales a alturas y densidades que responden razonablemente a la factibilidad económica y a los tipos de edificios contemporáneos.

Apoyar el nuevo uso adaptivo de las estructuras existentes.

Los edificios y la infraestructura industrial son una parte importante de los antepasados industriales de East Boston y deberían ser conservados cuando sea posible. La Comisión Histórica de Massachusetts incluyó a TTKK en un relevamiento del TTKK en 1997.

Perseguir una evaluación adicional de la Zona Designada Portuaria de East Boston.

La Municipalidad propuso la eliminación de propiedades en esta zona desde la Zona Designada Portuaria de East Boston durante las tareas más recientes de evaluación de límites en 2022. A pesar de que la revisión de límites no resultó en cambios a esta zona, existen otras oportunidades para lograrlo. El redesarrollo de estos sitios sin ser afectados por las reglamentaciones de las DPA seguiría estando sujeto a los requerimientos de zonificación y del Capítulo 91 y muy probablemente requerirían un Plan del Puerto Municipal.

Incentivar la conservación de oportunidades existentes y de expansión para la actividad económica que ofrezca bienes y servicios esenciales a la comunidad local.

Si bien la zonificación puede permitir un uso específico, no puede requerirlo. Por ejemplo, la zonificación no puede requerir un supermercado en un lugar específico. Los incentivos de zonificación sin embargo, como el programa de incentivos de zonificación FRESH en la ciudad de Nueva York, podrían brindar a los propietarios de los inmuebles el derecho a construir edificios un poco más grandes en distritos con una mezcla de edificios comerciales y residenciales si incluyen un supermercado. Esta herramienta también se conoce como una bonificación de densidad.

Otorgar prioridad al acceso a la costanera y al espacio abierto para el redesarrollo de cualquier parcela al oeste de Border Street.

No se propone ninguna nueva calle paralela a Border Street y cualquier acceso vehicular futuro y carga en estas parcelas, en caso de ser redesarrolladas, debería ocurrir a través de calles perpendiculares de acceso a Border Street.



FIG 04-28 PLAN REGULATORIO EXISTENTE PARA BORDER STREET Y LA COSTANERA DEL PUERTO INTERIOR

Existing zoning in the area includes two Waterfront Commercial (WC) subdistricts, a Community Commercial (CC) subdistrict, two Maritime Economy Reserve (MER) subdistricts, a Waterfront Community Facility (WCF) subdistrict, a Waterfront Residential (WR) subdistrict, and a small Open Space Urban Wild (OS-UW) subdistrict. Much of the area is subject to further regulation by the East Boston Designated Port Area. Development proposals on parcels over an acre and located in Waterfront Commercial subdistricts are eligible to pursue zoning approval via Planned Development Area subject to dimensional regulations of an approved Municipal Harbor Plan.



FIG 04-27 PLAN REGULATORIO PROPUESTO PARA BORDER STREET Y LA COSTANERA DEL PUERTO INTERIOR

La zonificación debería extender la elegibilidad de PDA al subdistrito propuesto de uso mixto del Waterfront.

- WATERFRONT COMMERCIAL
- WATERFRONT ECONOMIC
- ECONOMIC DEVELOPMENT AREA
- OPEN SPACE SUBDISTRICTS
- COASTAL FLOOD RESILIENCE OVERLAY DISTRICT

Recomendaciones para el transporte y espacio público

El espacio abierto y el acceso a la costanera en esta zona son limitados y están desconectados. Los espacios abiertos públicos incluyen LoPresti Park, Alfred L. Bertulli Park en Central Square y el espacio de recreación asociado con la escuela Mario Umana K-8. El espacio público privado creado por el desarrollo residencial en 2 – 8 New Street (The Eddy) y 102 – 148 (Boston East) contribuyen al espacio abierto de la costanera y a la red del Harborwalk.

Avanzar la resiliencia costera a lo largo de la costanera de Border Street.

La visión de un espacio abierto especial accesible al público cerca de la costanera en Central Square, como lo han documentado las Soluciones de Resiliencia Costera para East Boston y Charlestown (Fase I), y un Harborwalk continuo no se pueden implementar sin cambios regulatorios a la DPA de East Boston y enmiendas adicionales al Plan del Puerto Municipal de East Boston. La Municipalidad tiene la intención de iniciar un nuevo estudio del diseño para evaluar las estrategias de resiliencia costera a lo largo de la costanera en Border Street como un paso futuro clave en la implementación de la iniciativa Climate Ready Boston de la Municipalidad.

Conectar el Harborwalk con derechos de paso público.

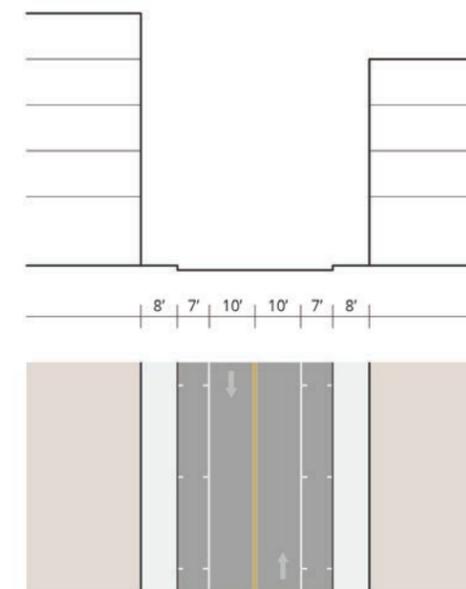
Como se propone en el capítulo Plazas y corredores, las mejoras a Border Street contribuirían a una condición continua del Harborwalk donde los usos industriales impiden el acceso a la costanera. Esta estrategia es una expansión del Plan Maestro de East Boston (2000), que propuso a “Waterfront Way” para conectar los espacios abiertos con mejoras consistentes al paisaje urbano.



FIG 04-29 IDEA CONCEPTUAL DE LA INFRAESTRUCTURA DE RESILIENCIA COSTERA EN CENTRAL SQUARE Y LA COSTANERA DEL PUERTO INTERIOR INCLUIDA EN EL REPORTE SOLUCIONES DE RESILIENCIA COSTERA PARA EAST BOSTON Y CHARLESTOWN (MUNICIPALIDAD DE BOSTON, 2017)

La Municipalidad de Boston tiene la intención de iniciar un estudio del diseño para evaluar las estrategias de resiliencia costera a lo largo de la costanera de Border Street en East Boston. Dado el riesgo de inundaciones a corto plazo y la extensión de la inundación potencial en la zona, crear estrategias de resiliencia costera prácticas para Border Street es un paso próximo clave en la implementación de la iniciativa Climate Ready Boston de la Municipalidad. La Municipalidad consultará a un grupo de tareas de interesados que consiste en propietarios privados a lo largo de la costanera, organizaciones comunitarias y la comunidad de East Boston en general para avanzar el diseño de estrategias de protección contra inundaciones que fueron estudiadas en el plan Climate Ready Boston de 2017, Soluciones de Resiliencia Costera para East Boston y Charlestown (Fase I). La Municipalidad tiene la intención de lanzar el estudio de diseño en 2023.the design study in 2023.

BORDER STREET - Condición existente



BORDER STREET - Condición propuesta Infraestructura verde y carril independiente para bicicletas de dos manos

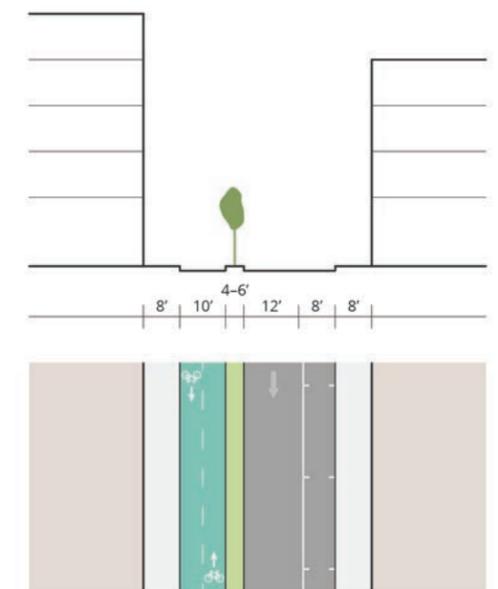


FIG 04-30 BORDER STREET DESDE WHITE ST MIRANDO HACIA EL SUR, 2020

El concepto de la visión de Border Street otorga prioridad a la protección de inundaciones e infraestructura verde a lo largo de Border Street. La infraestructura verde ayuda a gestionar el agua de tormenta al usar plantas, suelo y otros materiales naturales para reproducir a la naturaleza. El resultado es calles que eliminan contaminantes, drenan mejor y son más hermosas. El concepto de la visión también otorga prioridad al ciclismo de bajo estrés a lo largo de Border Street en lugar de Meridian Street debido a su terreno más plano, acceso a la costanera, y menos conflictos con los vehículos que giran así como vehículos más grandes.

Condor Street y la costanera de la zona baja de Chelsea Creek

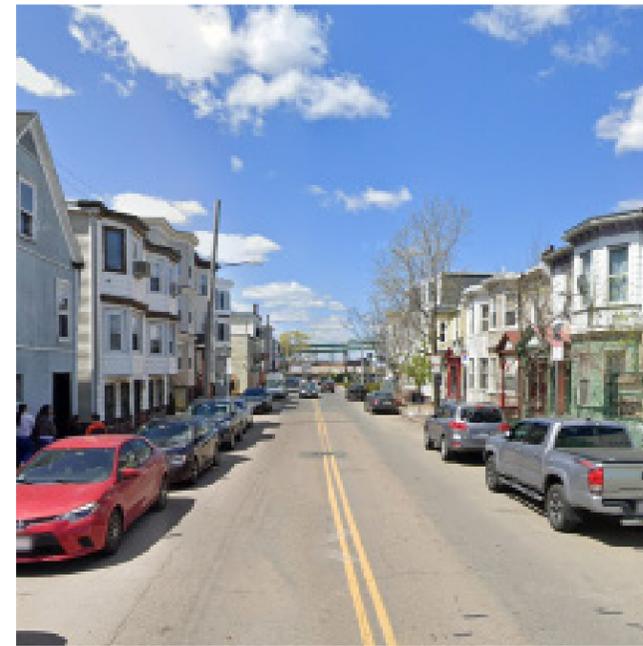
Esta subzona incluye propiedades principalmente entre Condor Street y la costa de Chelsea Creek, desde la intersección de Condor Street y Border Street hasta el Puente de Chelsea Street. La costanera de Chelsea Creek fue desarrollada después de y, en realidad, como apoyo a la costanera de la zona interior del puerto. Los usos históricamente incluyeron manufactura e infraestructura energética. Sin embargo, a medida que la economía industrial marítima de East Boston desapareció, también desapareció la demanda por manufactura industrial y al llegar a los años 1930, muchas de estas instalaciones fueron abandonadas y la costa fue transferida a desarmaderos. Un reporte de 1931 presentado por la Boston Port Authority documentó las “serias amenazas a la salud y seguridad de los residentes de East Boston causado por las naves abandonadas a lo largo de Condor Street. Un cuidadoso relevamiento de la situación de cascos revela un total de 79 naves naufragadas en una distancia de tres cuartos de milla más allá del Puente de Meridian Street.” A pesar de que estos cascos fueron eliminados de la costa, los desarmaderos y la infraestructura energética siguen siendo usos comunes. El tipo de construcción en esta parte de la costanera es algo variable, incluyendo un grupo establecido de edificios residenciales de baja escala, varios edificios comerciales históricos de mediana altura y estructuras industriales de baja altura, incluyendo aproximadamente

25 acres de tanques de almacenamiento de combustible. Casi todas las propiedades que no son actualmente espacio abierto se encuentran dentro de la Zona Designada Portuaria de Chelsea Creek y sujetas a reglamentación a nivel del estado.



FIG 04-31 COSTANERA DE CONDOR STREET (1962).

El Puente de Meridian Street (posterior a la reconstrucción) aparece al frente. Las instalaciones de almacenamiento de combustible incluyendo la State Fuel Co. (luego la Hess Oil Co.) aparecen prominentemente. Imagen accedida a través de la Biblioteca de Northeastern University, Archivos y Colecciones Especiales



Condor Street Urban Wild (Fecha desconocida) [Arriba a la izquierda]
El espacio abierto es propiedad de la ciudad de Boston y lo mantiene ella. La Iniciativa Urban Wilds transformó esta zona urbana abandonada en un área natural de acceso público en 2003. El sitio restaurado ahora cuenta con senderos para caminar, un paseo marítimo y una plataforma de observación con vistas al río Chelsea, una marisma, praderas y otros elementos del hábitat costero. Imagen obtenida a través del sitio web del proyecto de la ciudad de Boston.

Intersección de Condor Street y Brooks Street (2002) [derecha]
La imagen muestra un desarrollo de relleno reciente en 101 Condor Street y una propiedad comercial vacía en 100 Condor Street.
Condor Street acercándose a la intersección de Border Street y Meridian Street [abajo a la izquierda]
La imagen muestra usos residenciales establecidos a ambos lados de Condor Street. Las propiedades al norte de Condor Street, incluidos estos edificios residenciales de baja escala, están sujetas a la regulación del Área Portuaria Designada de Chelsea Creek.

Recomendaciones para el uso de terrenos y tipo de construcción

La zonificación debería crear una mejor transición entre la subzona residencial establecida al sur de Condor Street con los usos industriales al norte de Nay Street. Oportunidades de desarrollo en la zona son desafiadas por las reglamentaciones relacionadas con la Zona Designada Portuaria de Chelsea Creek.

Apoyar el nuevo uso adaptivo de las estructuras existentes.

Los edificios y la infraestructura industrial son una parte importante de los antepasados industriales de East Boston y deberían ser conservados cuando sea posible. La Comisión Histórica de Massachusetts incluyó 84-92, 100 y 102-140 Condor Street en un relevamiento de la Zona Industrial de Chelsea River en 1997.

Convertir el subdistrito industrial local a un subdistrito de uso mixto en la costanera.

El subdistrito está separado de los subdistritos de la costanera por Nay Street, una calle con derecho de paso público. Los usos residenciales y una guardería ya existen en el subdistrito y son consistentes con usos en otros lugares a lo largo de Condor Street.

Simplificar la zonificación industrial de la costanera tiene la intención de “proteger a la costanera que trabaja”.

Los usos permitidos en el subdistrito manufactura en la costanera (“WM”) no son claros, como la TABLA C – Regulaciones del uso de los subdistritos manufactura en la costanera – Distrito del vecindario de East Boston, subdistritos de servicio en la costanera, subdistritos comerciales en la costanera, y los subdistritos reserva económica marítima (MER) no incluyen una columna para los subdistritos manufactura en la costanera (“WM”). Los requerimientos dimensionales, registrados en la TABLA H – Distrito del Vecindario de East Boston - Reserva económica marítima (MER), manufactura en la costanera (WM), servicio en la costanera (WS) y comercial en la costanera (WC) son similares.

Perseguir una evaluación adicional de la Zona Designada Portuaria de Chelsea Creek.

En 2022, la Administración de la Zona Costera administró una evaluación de límites de la Zona Designada Portuaria de Chelsea Creek y no consideró a propiedades al sur del puente de Chelsea Street.

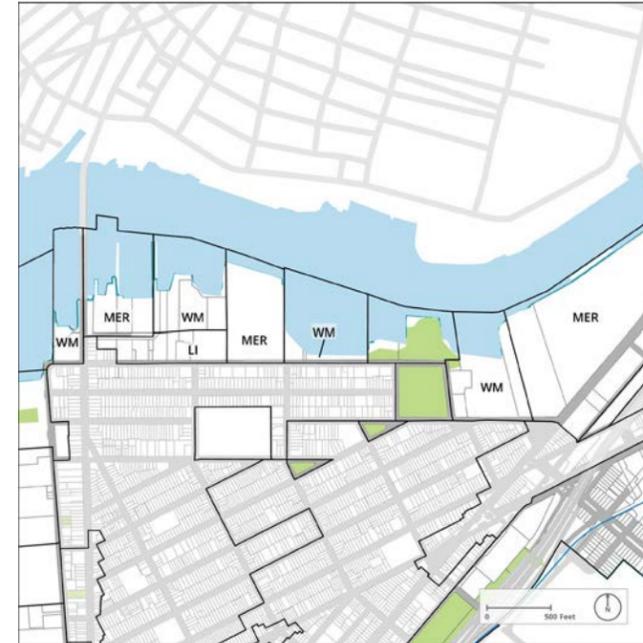


FIG 04-33 PLAN REGULATORIO EXISTENTE PARA CONDOR STREET Y LA COSTANERA DE LA ZONA BAJA DE CHELSEA CREEK

La zonificación existente en la zona incluye cuatro subdistritos de manufactura en la costanera (WM), tres subdistritos de reserva económica marítima (MER), el único subdistrito industrial local (LI) de East Boston y un subdistrito de espacio abierto urbano salvaje (OS-UW). Mucho de la zona está sujeta a más reglamentaciones por la zona designada portuaria de Chelsea Creek.

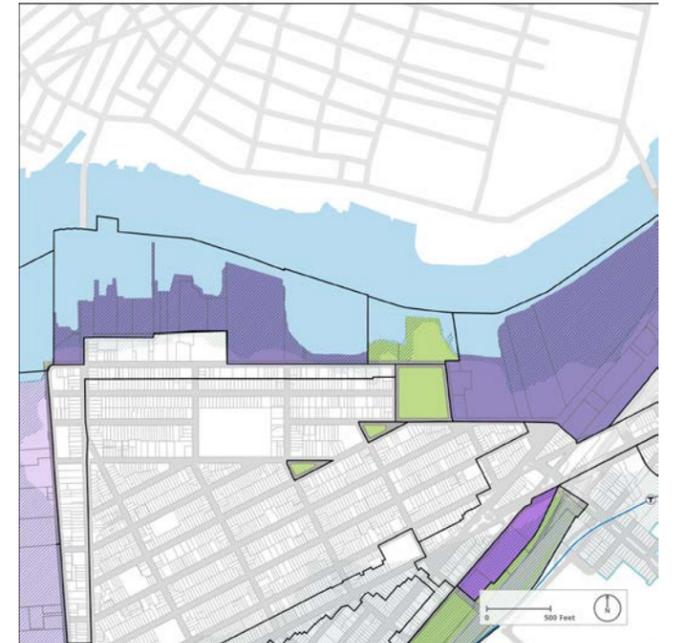


FIG 04-32 PLAN REGULATORIO PROPUESTO PARA CONDOR STREET Y LA COSTANERA DE LA ZONA BAJA DE CHELSEA CREEK

Consolidar los límites de los subdistritos de reserva económica marítima (MER) y el subdistrito manufactura en la costanera (WM) al oeste de Putnam Street en un solo distrito.

- WATERFRONT COMMERCIAL
- WATERFRONT ECONOMIC
- ECONOMIC DEVELOPMENT AREA
- OPEN SPACE SUBDISTRICTS
- COASTAL FLOOD RESILIENCE OVERLAY DISTRICT

Recomendaciones para el transporte y espacio público

El espacio abierto en la zona está concentrado en el extremo este de Condor Street e incluye el American Legion Playground y el espacio silvestre urbano de Condor Street. La red de calles industriales en la zona está sin resolución, lo que requiere que grandes vehículos operen en la principalmente residencial Condor Street.

Expandir el espacio silvestre urbano de Condor Street.

Las parcelas de la costanera que no tienen las dimensiones para el desarrollo podrían presentar oportunidades para expandir el espacio silvestre urbano hacia el oeste. Las propiedades municipales podrían presentar oportunidades para expandir el espacio silvestre urbano hacia el este.

Conectar a East Boston y Chelsea con un carril para bicicletas seguro y apto para familias y atender las preocupaciones sobre la seguridad en la intersección de Meridian Street y Condor Street.

El Departamento de Obras Públicas de Boston rehabilitará el Puente McArdle, comenzando las tareas de construcción en 2027. El puente, construido en 1954 y modernizado en 2002, está en pobres condiciones y requiere el reemplazo de toda la terraza y la rehabilitación de otros elementos, incluyendo la parte móvil. Este proyecto incluirá carriles independientes para bicicletas con una superficie más lisa para permitir la conexión entre el concepto de la visión de Border Street, como se indica en el capítulo Plazas y corredores, y la red para bicicletas en expansión de la Municipalidad de Chelsea. Las mejoras a la seguridad están justificadas en la intersección de Meridian Street y Condor Street, uno de los lugares de accidentes más severos en el vecindario.

Formalizar y extender Nay Street con una nueva intersección en Condor Street.

Una extensión de Nay Street podría ayudar a desviar el tráfico de camiones lejos de Condor Street al oeste de Putnam Street, permitiendo el rediseño de Condor Street que esté más de acuerdo con el tipo de calle de un vecindario residencial.

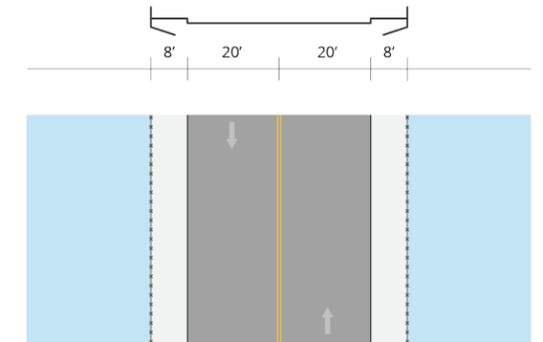


FIG 04-34 NAY STREET, MIRANDO HACIA MERIDIAN STREET

Nay Street hoy opera como un callejón industrial conectado solamente a Meridian Street.



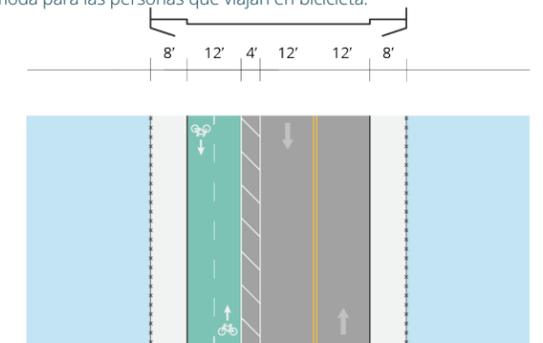
FIG 04-35 DENTRO DE EAGLE SQUARE, LOS CAMIONEROS ESTACIONAN SUS VEHÍCULOS DURANTE LARGOS PERÍODOS DE TIEMPO DENTRO DEL DERECHO DE PASO PÚBLICO, LO QUE CREA DESAFÍOS DE SEGURIDAD Y BARRERAS DE ACCESIBILIDAD. LA NUEVA SUBESTACIÓN DE POLICÍA, ADYACENTE A EAGLE SQUARE, SE INAUGURÓ EN 2023.



MCARDLE BRIDGE - EXISTING CONDITION

FIG 04-36 PUENTE MCARDLE - CONDICIÓN EXISTENTE

La terraza del Puente McArdle no está definida por indicadores de carriles. Los dos carriles de viaje son lo suficientemente anchos para incluir cuatro carriles, creando un ambiente de incertidumbre y permitiendo maniobras agresivas. La superficie de la parte móvil está compuesta de una rejilla de metal, que es incómoda para las personas que viajan en bicicleta.



MCARDLE BRIDGE - PROPOSED CONDITION

FIG 04-37 PUENTE MCARDLE - CONDICIÓN PROPUESTA

El concepto del Puente McArdle mantiene dos carriles de viaje e introduce un carril independiente para bicicletas de dos manos en el lado oeste del puente. La condición propuesta permitiría el acceso necesario de vehículos de la calle para empleados que acceden a la casilla del puente. Debería ser investigada la prioridad de autobuses para las fuentes de atrasos repetidos, que son la intersección de Meridian / Condor / Border Street en East Boston y la intersección de Pearl / Williams Street en Chelsea.

Zona de Desarrollo Económico de la McClellan Highway y la costanera de la parte superior de Chelsea Creek

Esta subzona incluye las propiedades entre la Ruta 1A y la costa de Chelsea Creek, desde el Puente de Chelsea Street a los límites de Revere y el subdistrito de zonificación Zona de Desarrollo Económico de la Autopista McClellan. La tierra de esta subzona no fue históricamente “tierra” sino un pantano salino intermareal que conecta al Chelsea River (ahora llamada Chelsea Creek) con Winthrop Bay. Con el tiempo, los desechos, incluyendo material de dragado y descargas ilegales de basura doméstica, desconectaron a las dos vías fluviales, lo que resultó, según un artículo en el Boston Globe de 1931, “un muy claro olor a estagnación y putrefacción en ambas secciones” cuando se refería a las costas de Breeds Island y Noddle Island. Poco tiempo después, la Compañía de Desarrollo Portuario de Boston realizó importantes inversiones en la “recuperación” de tierra y desarrollo el lugar para el almacenamiento de combustible. A pesar de que las estructuras de tanques ya no existen en estos sitios, el uso de alto impacto ha tenido efectos nefastos y duraderos, que contribuyen a ciclos posteriores de usos dañinos de la tierra y degradación ecológica. Mucho de la zona continúa siendo desaprovechada, incluyendo varias acres de estacionamiento en la superficie y propiedades vacantes. La actividad de desarrollo ha sido limitada, y, hasta recientemente, estuvo concentrada en la Zona de Desarrollo Económico, incluyendo un proyecto de

expansión hotelera en 100 Boardman Street y un proyecto residencial para múltiples familias de altura mediana en 144 Addison Street. Sin embargo, el conjunto de propiedades recientes a lo largo de Chelsea Creek presenta una oportunidad de desarrollo significativa.



FIG 04-38 PASEO MARÍTIMO DE CHELSEA CREEK A LO LARGO DE LA RUTA 1A / MCCLELLAN HIGHWAY DESDE LAS INSTALACIONES DE MAVERICK COTTON MILLS HASTA ORIENT HEIGHTS (1940).

La costanera de Chelsea Creek a lo largo de la Ruta 1A / McClellan Highway desde las instalaciones de la Maverick Cotton Mills hacia Orient Heights (1940). La infraestructura de almacenamiento de combustible transformó los paisajes costeros a lo largo de Chelsea Creek.



FIG 04-39 AUTOPISTA WILLIAM F MCCLELLAN (2021).

Estacionamiento de superficie y condiciones inaccesibles de las veredas en el Courtyard Marriott Airport Hotel.

FIG 04-40 605 CHELSEA STREET (2021).

Estacionamiento de superficie, condiciones inaccesibles de las veredas y condiciones en la costa ecológicamente degradadas y públicamente inaccesibles en la histórica East Boston Steam Sewerage Pumping Station.

FIG 04-41 144 ADDISON STREET (2020).

Desarrollo residencial para múltiples familias de altura mediana reciente en la Zona de Desarrollo Económico de la Autopista McClellan adyacente a usos residenciales existentes a lo largo de Saratoga Street.



Recomendaciones para el uso de terrenos y tipo de construcción

El desarrollo en la zona presenta una oportunidad significativa para el crecimiento conectado con las necesidades de la comunidad.

Flexibilizar los usos permitidos en ambos subdistritos para crear una mayor oportunidad para el desarrollo concentrado en el empleo.

Las reglamentaciones existentes de uso de muchas de estas zonas identifican usos comerciales como “oficinas generales”, usos educacionales como “escuelas profesionales” y “escuelas de oficios”, usos comunitarios como “centro de educación de adultos” y “centro comunitario”, usos culturales como “estudios de producción” y usos de espacio abierto como “instalaciones de recreación” como usos condicionales o prohibidos en ambos subdistritos. Estos usos contribuyen directamente a la actividad económica esencial y deberían estar permitidos por derecho.

Aumentar la altura y la densidad permitidas para las Zonas de Desarrollo Planificado en la Zona de Desarrollo Económico de la Autopista McClellan.

El propósito indicado del establecimiento de zonas dentro de las cuales se podría permitir una PDA es “proveer una ley de zonificación más flexible”, sin embargo, las reglamentaciones dimensionales en la Sección 53-45 limitan el FAR permitido para PDA a 2.0, que es el mismo que el FAR permitido en el subdistrito subyacente. Se necesita flexibilidad para aprovechar el desarrollo privado para la entrega de mejoras públicas tales como infraestructura de inundación a escala del distrito, derechos de paso públicos y amenidades del espacio abierto.

Estudiar oportunidades y los impactos potenciales del crecimiento residencial en la Zona de Desarrollo Económico de la Autopista McClellan.

La Zona de Desarrollo Económico (EDA por sus siglas en inglés) de la McClellan Highway fue establecida para animar un crecimiento económico “ambientalmente sólido” y el “desarrollo de usos minoristas, de oficinas, investigación y desarrollo y de manufactura e industrial liviano que se beneficie de la proximidad de la zona a la Ciudad, el aeropuerto internacional y acceso a importantes autopistas”. El subdistrito no fue planificado para uso residencial y una inversión significativa en la infraestructura pública, incluyendo la protección contra inundaciones a escala del distrito y la creación de una red de calles locales sería necesaria para permitir dichos usos. Sin embargo, la subzona presenta una importante oportunidad para atender la demanda de viviendas mientras que se conecta con zonas residenciales establecidas.

Estudiar los “usos temporarios” y “usos que apoyen la DPA” potenciales en la Zona Designada Portuaria de Chelsea Creek.

En 2022, la Administración de Zonas Costeras administró una evaluación de límites de la Zona Designada Portuaria en Chelsea Creek y eliminó aproximadamente 23 acres de la DPA de Chelsea Creek. La propiedad está ahora sujeta solamente a las reglamentaciones y zonificación del Capítulo 91. Aproximadamente 51 acres de terreno siguen estando sujetas a reglamentaciones adicionales de la DPA que requiere “uso industrial dependiente del agua” según se define en las Reglamentaciones de Vías Fluviales (Sección 9.12(2)(b) del Capítulo 310 del Código de Reglamentaciones de Massachusetts. Un Plan Maestro para DPA podría brindar una excepción limitada a dicho requerimiento al identificar “usos que apoyen a DPA” y “usos temporarios”.

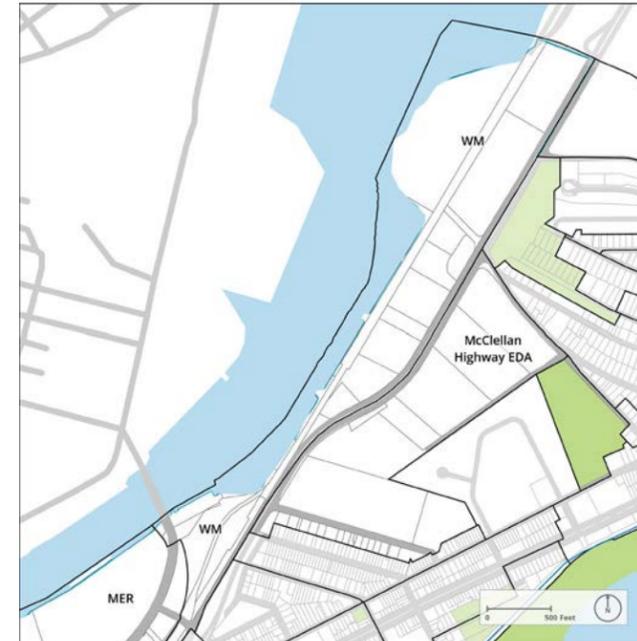


FIG 04-42 PLAN REGULATORIO EXISTENTE PARA LA ZONA DE DESARROLLO ECONÓMICO DE LA MCCLELLAN HIGHWAY Y LA COSTANERA DE LA PARTE SUPERIOR DE CHELSEA CREEK

La zonificación existente en la zona incluye dos subdistritos grandes – el subdistrito de manufactura en la costanera en la parte superior de Chelsea Creek y el subdistrito de la Zona de Desarrollo Económico en la Autopista McClellan. Una parte del subdistrito de manufactura en la costanera en la parte superior de Chelsea Creek sigue estando sujeta a reglamentaciones adicionales por la Zona Designada Portuaria de Chelsea Creek.

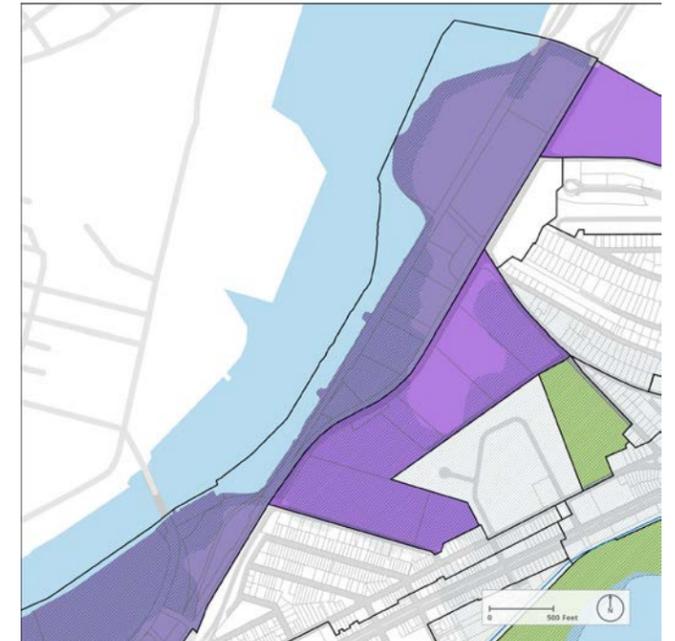


FIG 04-43 PLAN REGULATORIO PROPUESTO PARA LA ZONA DE DESARROLLO ECONÓMICO DE LA MCCLELLAN HIGHWAY Y LA COSTANERA DE LA PARTE SUPERIOR DE CHELSEA CREEK

Conservar los subdistritos separados es apropiado. Consistente con el cambio de límites recomendado propuesto en la sección Residencial del Vecindario, la parte de la EDA de la McClellan Highway que se extiende a través de Addison Street debería ser removida de la EDA e incluida en un subdistrito de zonificación residencial del vecindario.

- WATERFRONT COMMERCIAL
- WATERFRONT ECONOMIC
- ECONOMIC DEVELOPMENT AREA
- OPEN SPACE SUBDISTRICTS
- COASTAL FLOOD RESILIENCE OVERLAY DISTRICT

Recomendaciones para el transporte y espacio público

La subzona adolece de espacios abiertos públicamente accesibles y acceso público a la costanera. La zona también adolece de infraestructura básica, está aislada del vecindario y no se puede llegar con el transporte público. Está dividida por la Ruta 1A, una importante barrera con tráfico regional de alta velocidad, pobres veredas y pocos cruces.

Se necesita una nueva red de calles locales en ambos lados de la Ruta 1A para conectar a las calles existentes del vecindario, facilitar el acceso a la costanera y crear una estructura de cuadras peatonales que apoyen la evolución de los usos compatibles con el núcleo de East Boston.

La Municipalidad, la Municipalidad de Chelsea, MassDOT y la MBTA deberían avanzar la introducción de un carril separado para bicicletas en ambas direcciones en el Puente de la Calle Chelsea.

Go Boston 2030 y el concepto de la visión de Day Square, según se presenta en el capítulo Plazas y corredores, visualiza una conexión con Enlaces Verdes para familias en el Puente de la Calle Chelsea para conectar al Mary Ellen Welch Greenway y el Chelsea Greenway. El puente es propiedad de MassDOT. Modificaciones a las intersecciones en ambos lados del puente deberían ser investigadas para permitir puntos lógicos y seguros de conexión con la calle existente y la red de senderos.

Rediseñar la Ruta 1A como "McClellan Boulevard" para reducir las velocidades y expandir el acceso al transporte público.

Debería incluir intersecciones a nivel del suelo y oportunidades de cruces a intervalos regulares y carriles del transporte público dedicados que permitan un nuevo servicio de autobús con mayor frecuencia para servir directamente a las zonas de crecimiento y aliviar a la Línea Azul y las rutas locales de autobús.



FIG 04-44 CRUCE PEATONAL EN LA RUTA 1A EN LA INTERSECCIÓN CON ADDISON STREET. La intersección no tiene señales.

FIG 04-45 SECCIÓN EXISTENTE DEL CORREDOR DE LA RUTA 1A EN ADDISON STREET

El Corredor de la Ruta 1A está más restringido por Chelsea Creek y los usos de los terrenos adyacentes cerca de su intersección con Addison Street. El derecho de paso paralelo de la McClellan Highway y las parcelas ferroviarias convergen en este lugar para crear un derecho de paso combinado de XX pies.

FIG 04-46 SECCIÓN PROPUESTA DEL CORREDOR DE LA RUTA 1A EN ADDISON STREET

"McClellan Boulevard" mantendría la capacidad existente de la McClellan Highway pero sería rediseñado con el límite de velocidad usual municipal de 25 mph. El concepto reserva el ferrocarril ROW para el acceso a la costanera, recreación e infraestructura de resiliencia costera. Con el generoso derecho de paso, McClellan Boulevard incluiría veredas accesibles, infraestructura verde y árboles en las calles, intersecciones adicionales con oportunidades para cruzar, un carril independiente para bicicletas en ambas direcciones y un carril independiente para el transporte público para el servicio de autobús de alta frecuencia que cruce la ciudad. Podrían ser necesarias las distancias mínimas a lo largo de las propiedades cercanas al norte de Addison Street donde el derecho de paso de la McClellan Highway y las parcelas ferroviarias se separan.

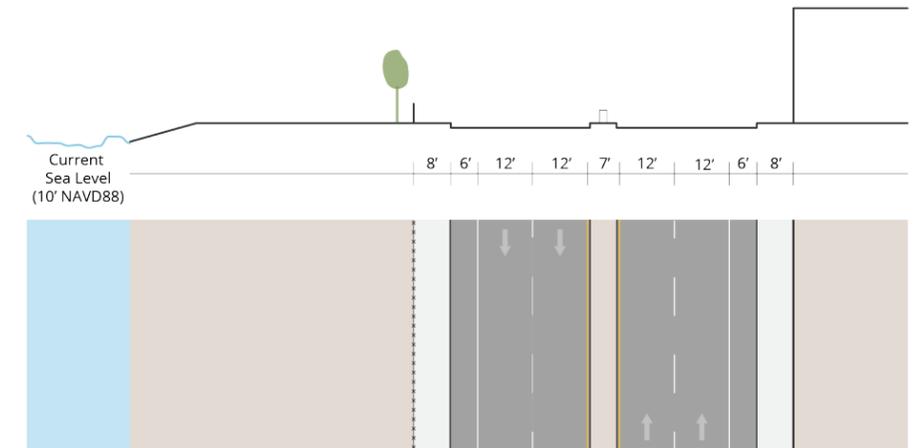


FIG XX - SECCIÓN EXISTENTE DEL CORREDOR DE LA RUTA 1A EN ADDISON STREET

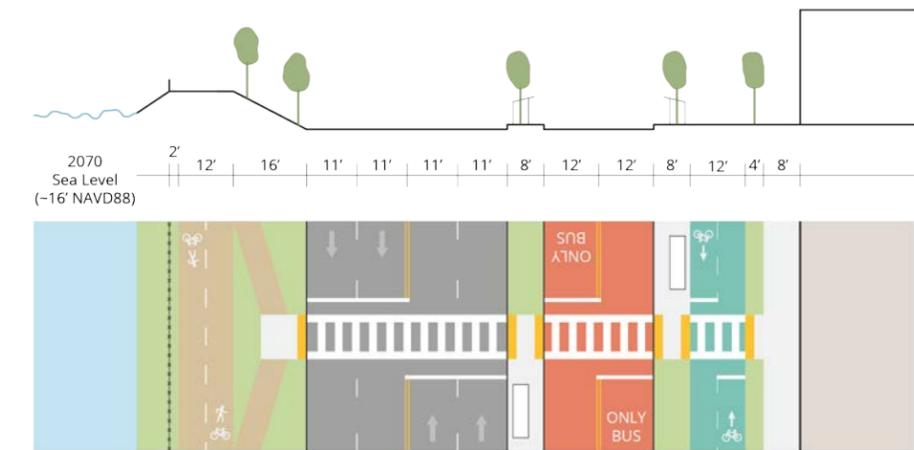


FIG XX - SECCIÓN PROPUESTA DEL CORREDOR DE LA RUTA 1A EN ADDISON

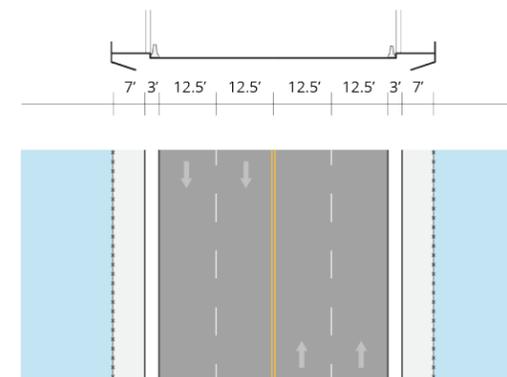


FIG XX - PUENTE DE CHELSEA STREET - CONDICIÓN EXISTENTE

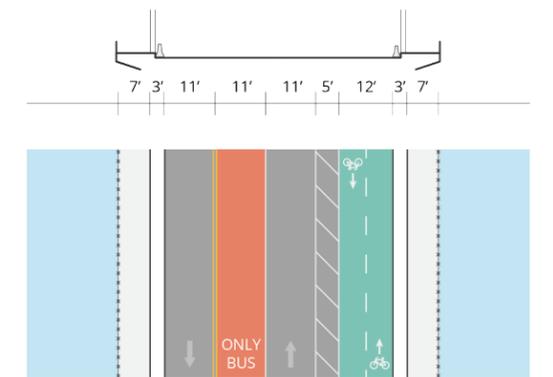


FIG XX - PUENTE DE LA CHELSEA STREET - CONDICIÓN PROPUESTA

Consideraciones sobre la política para el Corredor de la Ruta 1A

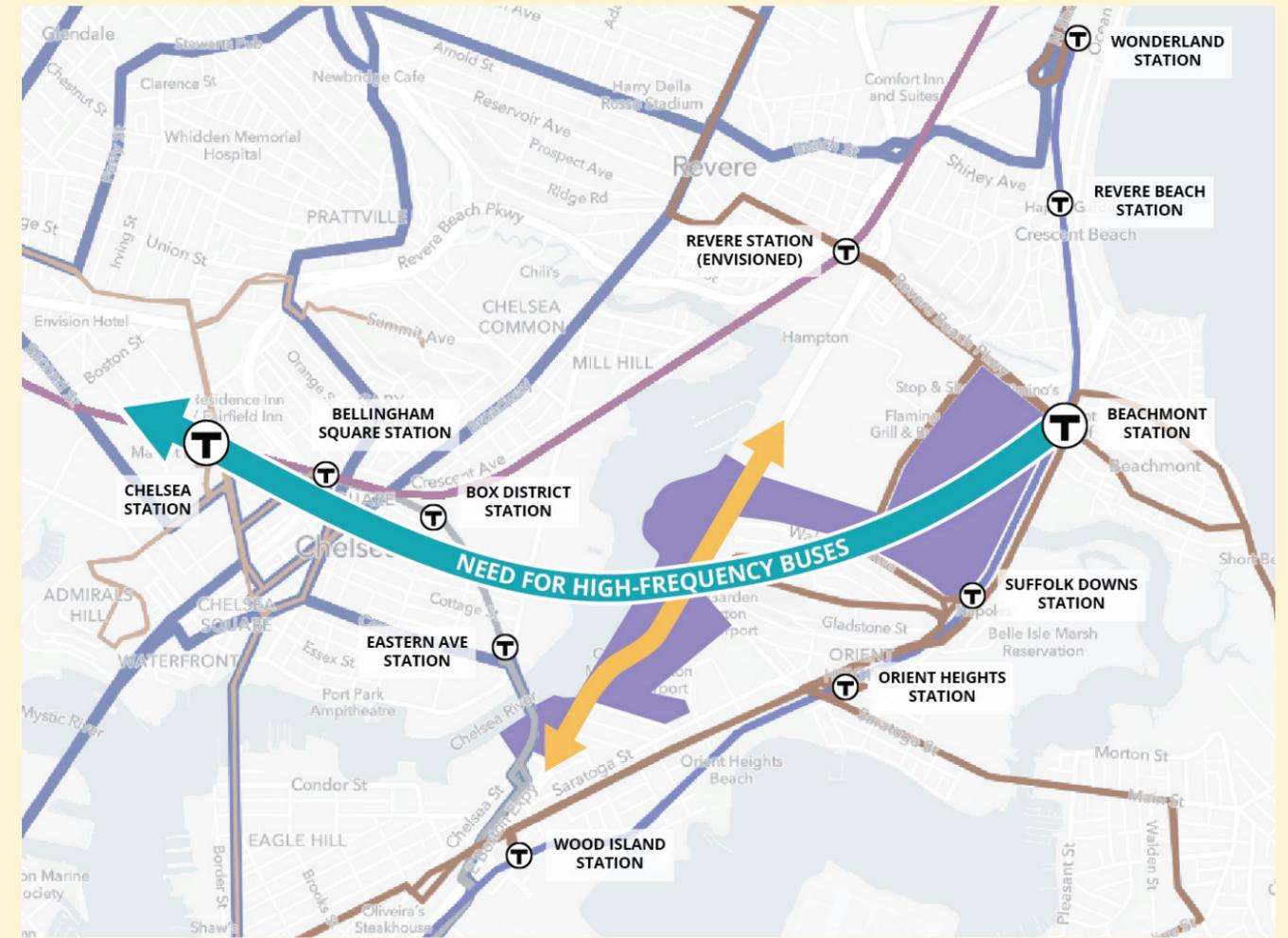
La infraestructura regional es una barrera física para East Boston pero también una oportunidad para invertir en nuevos empleos, opciones de movilidad y una costanera accesible y resiliente en Chelsea Creek.

Durante generaciones, la planificación de la costanera de East Boston ha otorgado prioridad a las necesidades regionales de la industria y la infraestructura. La McClellan Highway, construida en 1938 para el desplazamiento de los residentes de la Costa Norte hacia y desde Boston, es hoy usada por cientos de miles de conductores todos los días. El derecho de paso ferroviario adyacente sin usar está siendo evaluado por el *Estudio del Corredor de la Ruta 1A* de la MassDOT para operaciones solamente con camiones para permitir los depósitos de cargas propuestos y usos de estacionamiento fuera del aeropuerto. La inversión pública y privada en el Corredor de la Ruta 1A, incluyendo la McClellan Highway y el derecho de paso ferroviario, deberían apoyar el desarrollo de nuevas oportunidades de empleo, expansión de redes de transporte sostenibles y una costanera resiliente y públicamente accesible.

La Zona de Desarrollo Económico de la McClellan Highway y la zona de la costanera de la parte superior de Chelsea Creek es el “desierto de transporte público” más grande de East Boston. Se necesitan un servicio de autobús de alta capacidad que cruce la ciudad y ferroviario regional para reducir las conexiones, limitar el congestionamiento adicional en la McClellan Highway y las calles de East Boston y apoyar zonas de crecimiento a lo largo y cerca del Corredor de la Ruta 1A, que incluye 16.2 millones de pies cuadrados de usos para residencias, oficinas, laboratorios, negocios minoristas y comunitarios planeados en el Redesarrollo de Suffolk Downs. *El Rediseño de la Red de Autobuses de la MBTA*, sin embargo, no propuso nuevas conexiones de tránsito que usen el Corredor de la Ruta 1A.

Las inversiones en el Corredor de la Ruta 1A deberían ser consideradas a través de la perspectiva de la justicia ambiental y deberían tratar de reducir la dependencia en vehículos automotores, reducir la contaminación y las emisiones del gas efecto invernadero y aumentar el acceso a caminar, usar bicicletas y opciones de transporte público. Los residentes de East Boston cargan con el peso de una contaminación excesiva, altas velocidades, accidentes y barreras físicas asociadas con la configuración existente de la McClellan Highway. Aumentar el número de carriles a lo largo de la McClellan Highway, un compromiso del proyecto de Redesarrollo de Suffolk Downs, empeoraría los problemas existentes de equidad y salud pública e impedirían otros usos multimodales que podrían responder a mejor a zonas de crecimiento mientras también mitigan sus impactos en la red de transporte.

Chelsea Creek ya es vulnerable a la inundación costera y las inundaciones a corto plazo están proyectadas a cruzar el Corredor de la Ruta 1A en los años 2030. Climate Ready supone un acceso público a la costanera, restauración ecológica de la costa, y protección contra inundaciones costeras logradas a través de la implementación de un arcén a lo largo de la costanera de Chelsea Creek. El acceso a la costanera de los residentes de East Boston puede aumentarse con nuevas conexiones peatonales norte/sur que sean seguras, cómodas y se conecten directamente con los senderos y las calles existentes.



- DEMANDA DE TRANSITO ATRAVES DE LA CIUDAD
- MCCLELLAN HIGHWAY (ROUTE 1A)
- EL SUBDISTRITO INDUSTRIAL/DEL WATERFRONT
- SERVICIO DE AUTOBUS MBTA PROPUESTO: CADA 15 MINUTOS O MEJOR
- SERVICIO DE AUTOBUS MBTA PROPUESTO: CADA 30 MINUTOS O MEJOR
- SERVICIO DE AUTOBUS MBTA PROPUESTO: CADA 60 MINUTOS O MEJOR



FIG 04-47 THE ENVISIONED “MCCLELLAN BOULEVARD” TRANSITWAY WOULD ENABLE NEW, HIGH-FREQUENCY CROSSTOWN BUS SERVICE TO BETTER CONNECT HIGH-GROWTH AREAS IN EAST BOSTON, CHELSEA, AND EVERETT, INCLUDING SUFFOLK DOWNS. A new Regional Rail station in Revere would connect to MBTA-proposed crosstown bus route 119 and the envisioned Chelsea Creek shared-use path network.

FIG 04-48 IDEA CONCEPTUAL DE LA RUTA 1A Y LA COSTANERA DE CHELSEA CREEK EN EL REPORTE SOLUCIONES DE RESILIENCIA COSTERA PARA EAST BOSTON & CHARLESTOWN (FASE II) DE CLIMATE READY (2021)

Zona de Desarrollo Económico de Saratoga Street y la costanera de Belle Isle Marsh

La Zona de Desarrollo Económico de Saratoga Street se extiende desde Saratoga Street cerca del límite de Winthrop a Bennington Street. Se extiende por Walley Street y Bennington Street hasta el límite de la EDA de Suffolk Downs. La zona tiene un frente significativo a lo largo de Belle Isle Marsh, el pantano salitre más grande que queda en Boston, compuesto de 275 acres de praderas de sal, espacios de la marea y otros hábitats críticos. Como en toda la costanera de East Boston, el terreno en esta subzona es principalmente el producto del relleno artificial que alteró significativamente la geografía e hidrología de la Belle Isle Marsh desde fines de los años 1800. Los planes para extender los terrenos aptos para la construcción a Beachmont demandaron un relleno mucho más significativo que fue finalmente iniciado y luego abandonado en algún momento después de 1922. La subzona incluye principalmente terrenos que son propiedad de la MBTA, incluyendo la estación de la MBTA de Orient Heights, lugares de estacionamiento de superficie y talleres ferroviarios pero también incluye a edificios de industria liviana y edificios comerciales de baja densidad.



FIG 04-49 TOMADO DE UN MAPA PRODUCIDO POR LA WALK LITHOGRAPH & PUBLISHING COMPANY (1922).
Imagen accedida a través de la Biblioteca del Estado de Massachusetts.



FIG 04-50 TTKK PHOTO
FIG 04-51 1141 BENNINGTON STREET (2012)
New England Casket Company (antiguamente la empresa de carruajes BRB&I) y las vías de la Línea Azul antes de que las instalaciones fueron destruidas en un incendio y posteriormente demolidas en 2019. Imagen accedida a través de Wikimedia Commons.
FIG 04-52 1188 - 1208 BENNINGTON STREET (2023)
FIG 04-53 BELLE ISLE MARSH (2023)
FIG 04-54 2 SHAW SHEEN ROAD (2023)



Recomendaciones para el uso de terrenos y tipo de construcción

Del Artículo 53-24 Establecimiento de Zonas de Desarrollo Económico, la Zona de Desarrollo Económico de Saratoga Street tuvo la intención de ser un “foco para un crecimiento económico ambientalmente sano y el desarrollo de usos para minoristas, oficinas, investigación y desarrollo e industriales y de manufactura liviana”. Sin embargo, pocos de estos usos existen hoy en el subdistrito.

Permitir los usos residenciales en la Zona de Desarrollo Económico de Saratoga Street.

La zona está bien atendida por el transporte público y está inmediatamente al lado de zonas residenciales establecidas. Existen relativamente pocas parcelas para desarrollar (la MBTA es el propietario más significativo en el subdistrito) por lo que permitir usos residenciales por derecho tendría un impacto acumulativo más limitado cuando se lo compara con las oportunidades de crecimiento residencial en las Zonas de Desarrollo Económico de McClellan o Suffolk Downs.

Ajustar las reglamentaciones dimensionales relacionadas con las Zonas de Desarrollo Económico en la Zona de Desarrollo Económico de Saratoga Street.

Las propuestas de desarrollo en parcelas con más de un acre y ubicadas en la Zona de Desarrollo Económico de Saratoga Street son elegibles para perseguir la aprobación de zonificación a través de la Zona de Desarrollo Planificado. Sin embargo, a pesar del propósito declarado de establecer zonas dentro de las cuales se puedan permitir Zonas de Desarrollo Planificado para “proveer una ley de zonificación más flexible,” las reglamentaciones dimensionales de las Zonas de Desarrollo Planificado en la Zona de Desarrollo Económico de Saratoga Street

(Sección 53-45 Tabla 3) son casi las mismas que las reglamentaciones dimensionales subyacentes en el subdistrito (Tabla L). Por ejemplo, la altura permitida en la Zona de Desarrollo Planificado en el subdistrito es 45 pies lo cual es solamente 10 pies más alto que lo que se permite en el requerimiento dimensional subyacente. Es necesaria la flexibilidad para aprovechar el desarrollo privado para la entrega de mejoras públicas tales como infraestructura contra inundación en todo el distrito y mejoras a la red de calles locales.

El desarrollo debería facilitar conexiones visuales, y donde sea posible, físicas a Belle Isle Marsh.

- » El subdistrito es en realidad un distrito con costanera (a pesar de que la nomenclatura de la Zona de Desarrollo Económico no reconoce esta condición). Las prioridades relevantes de Diseño Urbano del Artículo 53-19 Evaluación del Desarrollo en la Costanera incluyen pero no se limitan a:
 - » Edificios y espacios para dirigir vistas y el movimiento de peatones hacia el agua.
 - » Edificios internos reforzarían el patrón de calles de la Municipalidad y evitarían paredes continuas paralelas a la costa al mantener corredores con vistas y acceso, especialmente en los cruces callejeros.
 - » Los elementos de la construcción en una obra generalmente se reducirán en altura hacia la costa.



FIG 04-56 PLAN REGULATORIO EXISTENTE PARA LA ZONA DE DESARROLLO ECONÓMICO DE SARATOGA STREET Y LA COSTANERA DE BELLE ISLE MARSH



FIG 04-55 PLAN REGULATORIO PROPUESTO PARA LA ZONA DE DESARROLLO ECONÓMICO DE SARATOGA STREET Y LA COSTANERA DE BELLE ISLE MARSH

- WATERFRONT COMMERCIAL
- WATERFRONT ECONOMIC
- ECONOMIC DEVELOPMENT AREA
- OPEN SPACE SUBDISTRICTS
- COASTAL FLOOD RESILIENCE OVERLAY DISTRICT

Recomendaciones para el transporte y espacio público

Propiedad de y administrado por el Departamento de Conservación y Recreación de Massachusetts (DCR por sus siglas en inglés), el Belle Isle Marsh es un importante recurso natural y espacio de recreación para East Boston y las comunidades circundantes. Dada la amenaza que impone el cambio climático y el aumento del nivel del mar, las intervenciones para restaurar el Belle Isle Marsh serán necesarias para proteger la salud del pantano y los beneficios que provee a la región.

Implementar la infraestructura de protección contra inundaciones identificada por Climate Ready en todo el distrito.

Las Soluciones de Resiliencia Costera para East Boston y Charlestown (Fase II) prevén una infraestructura resiliente centrada en el lado sureste de Bennington Street a lo largo de Belle Isle Marsh. Boston y Revere presentaron una solicitud conjunta al programa de subvenciones Municipal Vulnerability Preparedness (o MVP) en 2023 para avanzar en el diseño de estrategias de resiliencia costera que se extienden a lo largo de Bennington Street en East Boston y Frederick’s Park en Revere. Recibir esta subvención permitiría a las ciudades dar el siguiente paso en la implementación de protección contra inundaciones a escala de distrito en el pantano y sus alrededores.

La Municipalidad, la MBTA y Trails Team, una iniciativa entre agencias de MassDOT, DCR y la Oficina Ejecutiva de Energía y Asuntos Ambientales, deberían avanzar el diseño y la implementación de la conexión del Mary Ellen Welch Greenway y el Winthrop Greenway dentro de la zona de la estación de Orient Heights.

La zona es considerada como el nexo de senderos de uso compartido. Las alineaciones de los senderos propuestas en el Plan Maestro de East Boston (2000) fueron refinadas en los conceptos de la visión de Orient Heights Square y Suffolk Downs Square, según se presentan en el capítulo Plazas y corredores. La visión incorpora la alineación preferida del Winthrop Greenway a lo largo del estacionamiento de Orient Heights Station así como mejoras a Bennington Street.

HYM, el proponente del Redesarrollo en Suffolk Downs, financiará el diseño e implementación de la extensión del Mary Ellen Welch Greenway de su terminal actual en Constitution Beach a Suffolk Downs vía la zona de la estación de Orient Heights, Saratoga Street y Bennington Street.

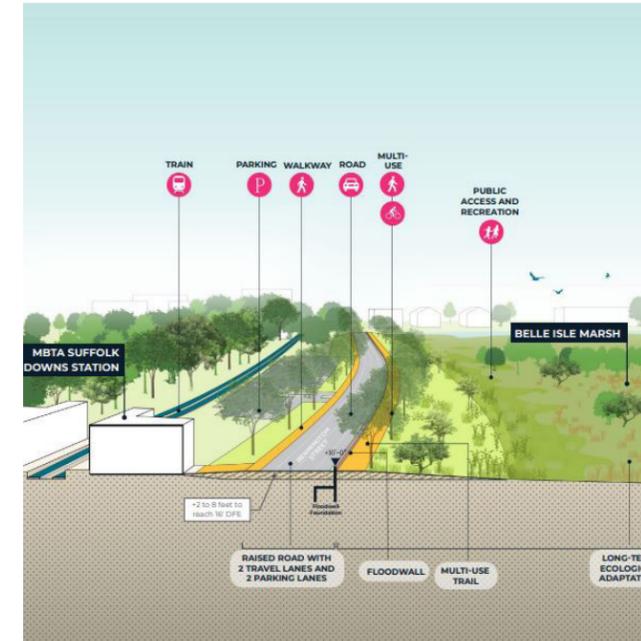


FIG 04-57 IDEA CONCEPTUAL DE BENNINGTON STREET INCLUIDA EN LAS SOLUCIONES DE RESILIENCIA COSTERA PARA EL REPORTE DE LA FASE II DE EAST BOSTON Y CHARLESTOWN (MUNICIPALIDAD DE BOSTON, 2022)

Climate Ready se imagina una infraestructura resiliente concentrada en el lado este de Bennington Street a lo largo de Belle Isle Marsh. El concepto preferido elevaría a Bennington Street e implementaría un arcén en pendiente, dique viviente y camino soportado con pilones para completar la restauración ecológica del pantano y proteger contra la inundación costera. Estas mejoras proveerían oportunidades para el acceso público y otorgarían prioridad a los usos activos de transporte.

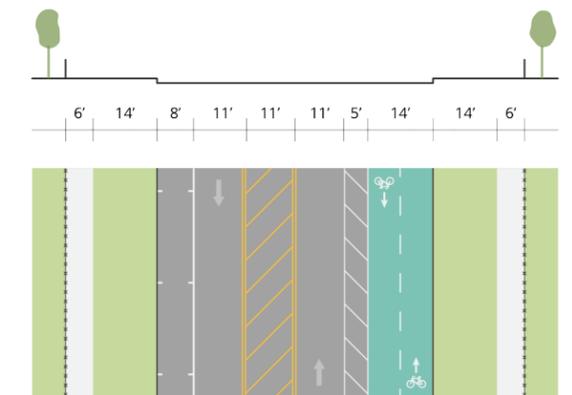


FIG 04-58 SECCIÓN DE BENNINGTON STREET A LO LARGO DE BELLE ISLE MARSH

En 2023, MassDOT, en colaboración con la Municipalidad, la Municipalidad de Revere y la DCR, implementará cambios a Bennington Street para reducir la velocidad, mejorar los cruces peatonales y eliminar las deficiencias en la Visión de la Red de Senderos Prioritarios de la Commonwealth. Casi un 77 por ciento de los conductores en Bennington Street al sur de Everard Street transitan a alta velocidad. Este proyecto enlazará mejor a East Boston con Belle Isle Marsh e inversiones peatonales y para bicicletas en Beachmont, a lo largo de Ocean Avenue y el Revere Beach Boardwalk.

Consideraciones de política para la transformación de la Línea Azul

La naturaleza esencial de la Línea Azul puede llevar al amontonamiento. A pesar de ser la columna de la red de transporte público de East Boston, la Línea Azul es la línea de transporte público rápido menos conectada a otros servicios de transporte público rápido y ferroviarios para viajar a trabajar.

Antes de la pandemia del COVID-19, los trenes de la Línea Azul excedían la capacidad de pasajeros en horarios pico y tarde a la noche. El crecimiento en East Boston, notablemente en las Zonas de Desarrollo Económico y de la costanera, aumentará la necesidad de mayor capacidad de la Línea Azul con el tiempo. Solamente el Redesarrollo de Suffolk Downs aumentaría los viajeros totales diarios en la Línea Azul en más de un 40 por ciento comparado con los niveles de 2019.

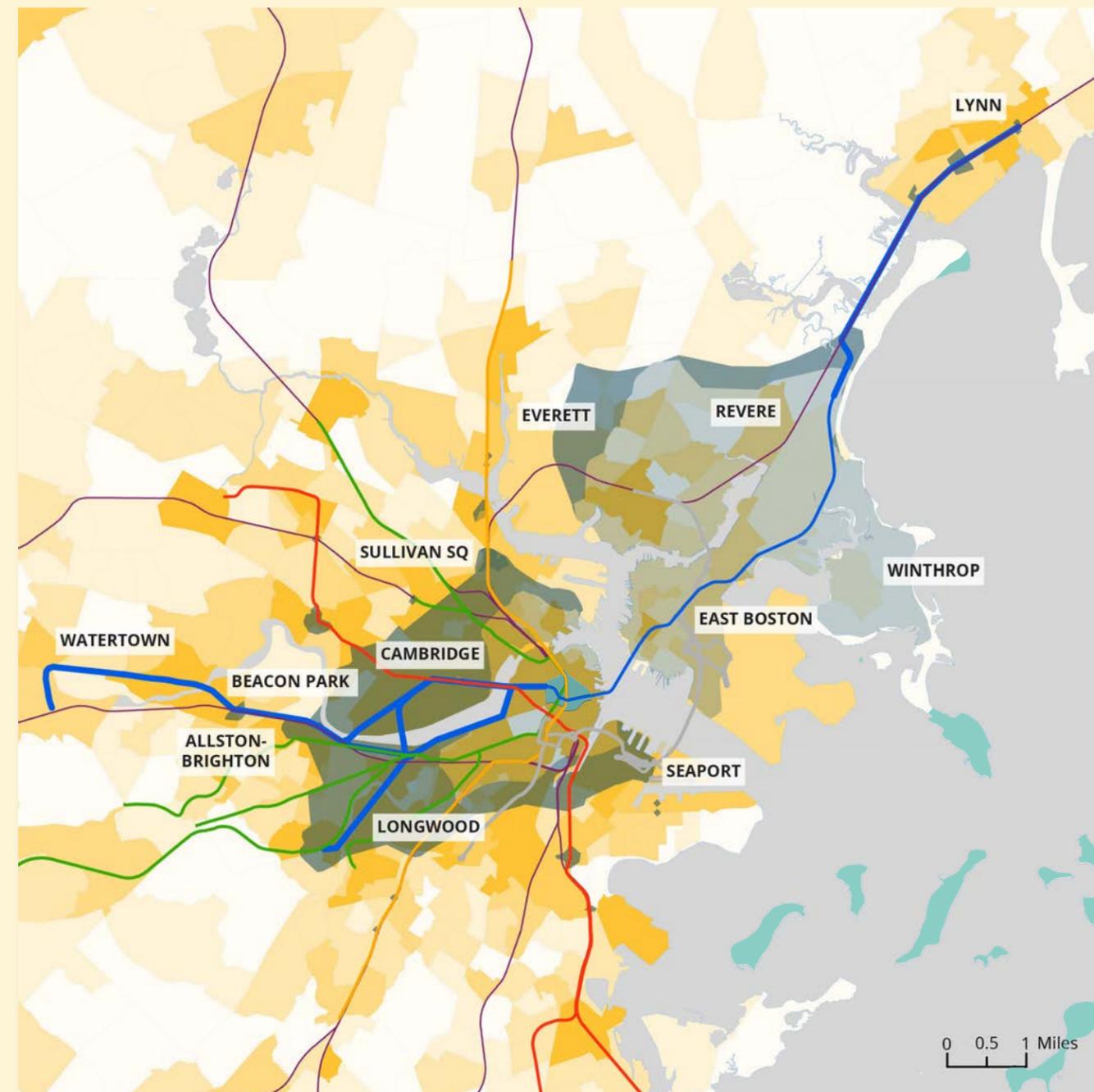
Los vagones de la Línea Azul son pequeños, lo que acentúa el amontonamiento. Cada vagón de la Línea Naranja y Roja pueden aceptar respectivamente entre un 64 por ciento y un 90 por ciento más personas que un vagón de la Línea Azul. Su tamaño está limitado por el histórico túnel de East Boston y el túnel de Downtown, que fueron originariamente diseñados para trolebús.

Se necesita un programa de “transformación de la Línea Azul” para identificar una manera clara de aumentar el servicio y la capacidad de pasajeros. A corto plazo, un programa de transformación debería otorgar prioridad a la expansión de la flota de la Línea Azul a través de la procuración de trenes adicionales, la contratación de más operarios y la expansión de la Orient Heights Yard. A largo plazo, un programa de transformación debería identificar y atender los cambios físicos en las vías, túneles, estaciones y sistemas de señales y energía para permitir vagones más largos, similar al programa de transformación de la Línea

Verde. Idealmente, vagones más grandes en la Línea Azul serían idénticos a los vagones de la Línea Naranja para simplificar la procuración y el mantenimiento. Incluso con más capacidad, los residentes todavía tendrán un acceso limitado a la Longwood Medical Area, Lynn y otros centros de empleo a través de un servicio rápido de transporte público. La Línea Azul no se conecta con la Línea Roja, los trenes para ir a trabajar o un servicio confiable de autobús que cruce la ciudad, lo que resulta en largos períodos de viajes que a menudo requieren múltiples conexiones. Se debería extender la Línea Azul para permitir que los residentes de East Boston lleguen a más destinos, y para que la región llegue a East Boston, de manera confiable y con menos conexiones.

La MBTA ha propuesto el “Conector Rojo-Azul” para conectar directamente las Líneas Roja y Azul en la Charles/ MGH Station. Como mínimo, el diseño de esta extensión debería incluir oportunidades futuras para extensiones de la Línea Azul hacia el oeste. Focus 40, el plan de inversión de la MBTA para 2040, recomienda avanzar la extensión de la Línea Azul considerada durante mucho tiempo a Lynn y estudiar una extensión a la Longwood Medical Area. Dicho estudio debería evaluar destinos adicionales para el servicio de la Línea Azul, por ejemplo, Allston-Brighton y Watertown, para conectar estaciones existentes del servicio de transporte público rápido o de trenes para ir a trabajar y para servir a las zonas de empleo en expansión.

DRAFT - August 2023



Si se extendiera la Línea Azul, ¿cuántos empleos más podría alcanzar un residente de East Boston en el tiempo promedio de viaje de 31 minutos?

- + 25% más empleos con una extensión Lynn
- + 31% más trabajos con el Conector Rojo-Azul (RBX)
- + 43 % más de empleos con la extensión RBX y Allston/Brighton/Watertown
- + 55 % más empleos con la extensión RBX y Longwood/Brookline Village

El crecimiento en los centros de empleo emergentes, como Sullivan Sq, Beacon Park Yard y Watertown, y los centros de empleo establecidos aumentarán estos porcentajes.

DRAFT - AUGUST 2023

- ACCESO AL TRANSPORTE PÚBLICO EXISTENTE EN 31 MINUTOS
- ACCESO AL TRANSPORTE PÚBLICO EN 31 MINUTOS CON EXTENSIONES DE LA LÍNEA AZUL
- LA LÍNEA AZUL EXISTENTE
- EXTENSIÓN DE LA LÍNEA AZUL

Consideraciones de política para permitir cruces equitativos en el puerto

Más de un tercio de las familias de East Boston no tienen acceso a un vehículo, sin embargo la infraestructura directa, de todo el día y el año para cruzar el puerto de Boston está solamente a disposición de quienes viajan en automóvil. is only available to those who travel by car.

East Boston y las municipalidades conectadas necesitan una gama más amplia de opciones de transporte para apoyar las conexiones para cruzar el puerto. Lo que la gente paga para cruzar el puerto de Boston varía según el modo de viaje y estos costos relativos no están alineados con las metas de la municipalidad y del estado.

Los horarios del servicio de transporte limitan cuándo los residentes de East Boston pueden cruzar el puerto de Boston. Más de un tercio de la población que trabaja de East Boston viaja durante horarios no tradicionales cuando el servicio de la MBTA no es frecuente o no funciona. Como reconocimiento de la naturaleza esencial de la Línea Azul, la MBTA debería identificar una vía factible hacia lograr el servicio de la Línea Azul todo el día. A pesar de que el servicio tarde a la noche ha sido probado en el pasado, la geografía de East Boston y la presencia del Aeropuerto Internacional Logan crean una necesidad especial y apremiante de un servicio de transporte directo que funcione todo el día y todo el año.

Las rutas del servicio de transporte limitan cómo los residentes de East Boston pueden llegar a la costanera de South Boston. La SL3 a menudo no es confiable con larga duración de los viajes debido a que funciona en tráfico mixto. Carriles solamente para autobuses dentro del Túnel Ted Williams, similares a los carriles para autobuses del Puente Tobin para la Ruta 111, deberían ser considerados para permitir un servicio más rápido y más confiable para la

Línea Plateada y los servicios al Aeropuerto Logan.

Los precios existentes del servicio de transporte y del peaje no están alineados y crean accesos desiguales para las personas que cruzan el puerto de Boston. Por viaje, la Línea Azul cuesta a los residentes de East Boston hasta 12 veces más que el peaje de un túnel. Los servicios de ferry cuestan a los residentes de East Boston casi 50 veces más que el peaje de un túnel. Con tarifas reducidas para los residentes de East Boston, el servicio de transporte con tarifas reducidas que, como mínimo, creará una paridad entre los modos de viaje también debe ser explorado.

Caminar o usar una bicicleta entre East Boston y Downtown requiere un desvío de seis millas por Chelsea, Everett y Charlestown. El número de viajes locales y regionales en bicicleta que terminan en el Mary Ellen Welch Greenway crecerá con inversiones que expandan y conecten la red de carriles para bicicletas y senderos de North Shore. Pero estos viajes continuarán adoleciendo de una manera confiable y directa de cruzar el puerto una vez que llegan al punto final de la costanera del Greenway. A corto plazo, el servicio de ferry todo el año entre East Boston, Downtown y la costanera de South Boston debería ser provisto para permitir que caminar y viajar en bicicleta continúe sin interrupción y alivien a la Línea Azul. La Municipalidad y MassDOT deberían estudiar opciones de más largo plazo para crear una conexión para caminar y usar una bicicleta a través del puerto, por ejemplo, un túnel dedicado.

DRAFT - August 2023

COMPARACIÓN DEL TÚNEL PARA CAMINAR Y ANDAR EN BICICLETA DE INNER HARBOR CON EJEMPLOS NACIONALES E INTERNACIONALES

TUNNEL	LOCATION	LENGTH (FT)	CROSSING	ACCESS TYPE	NOTES
Boston	Inner Harbor	2,000-3,000	Ocean	To be determined	To be determined
San Sebastian Bicycle Tunnel	San Sebastian, Spain	2,800	Terrain	At-grade portal	Refurbished rail tunnel
Tweede Heinenoordtunnel	Heinenoord, Netherlands	3,000	River	At-grade portal, escalator, elevator	Created with tunnel boring machine
Maastunnel	Rotterdam, Netherlands	1,900	River	Escalator, elevator, stairs	Two levels for bicycle and pedestrian use alongside two vehicle tunnels
Fyllingsdaltunnelen	Bergen, Norway	9,500	Terrain	At-grade portal	Includes art installations, security cameras and phones, and benches
Sint-Annatunnel	Antwerp, Belgium	1,900	River	Escalator, elevator	Pedestrian and bike tunnel
Mount Baker Tunnel	Seattle, WA	1,300	Terrain	At-grade portal	Parallel to Interstate tunnel through mountain
Staple Bend Tunnel	Mineral Point, PA	900	Terrain	At-grade portal	Repurposed rail tunnel



FIG XX



FIG XX



FIG XX



FIG XX

FIG 04-64 MAASTUNNEL, ROTTERDAM, PAÍSES BAJOS. Imagen accedida por Jaris, CC BY-SA 4.0

FIG 04-65 MOUNT BAKER TUNNEL, SEATTLE, WASHINGTON. Imagen accedida por Robert Ashworth, CC BY 2.0

FIG 04-66 ESCALERAS MECÁNICAS PARA ACCEDER AL TWEEDE HEINENOORDTUNNEL EN HEINENOORD, PAÍSES BAJOS. Imagen accedida por Steven Lek, CC BY-SA 4.0

FIG 04-67 SINT-ANNATUNNEL, AMBERES, BÉLGICA. Imagen accedida por Paul Hermans, CC BY-SA 4.0

PEJEMPLOS DE TÚNELES PARA PEATONES Y BICICLETAS.

An Inner Harbor pedestrian and bicycle tunnel would be comparable in length, depth, and scope to existing pedestrian and bicycle tunnels in the United States and abroad that were designed to span waterways and steep terrain. Between East Boston and Downtown, a tunnel could range from around 2,000 to 3,000 feet in length. A tunnel could be as short as 1,400 feet if connecting East Boston to Charlestown. The tunnel would reach a depth of around 100 feet below the surface. It could use elevators and escalators for access, allowing users to avoid long and steep ramps, and to reduce overall project scope and costs.

DRAFT - AUGUST 2023