



**boston planning &
development agency**

Una Guía del Proceso de Evaluación del Desarrollo y Planificación del Transporte del Plan de Acción de Transporte de South Boston

2023



Introducción

¿Por qué esta guía?

Actualmente, South Boston está poniendo más atención en la planificación del transporte y tiene muchas propuestas de desarrollo. El objetivo de esta guía es ayudar a los residentes a participar mejor en estas iniciativas y a entender mejor el proceso.

En esta guía, aprenderán sobre el método de la Municipalidad de Boston sobre:

La **planificación del transporte**,

que incluye por qué ocurre

la planificación ahora y cómo

influyen al proceso las

prioridades de la Municipalidad.

El **diseño de calles**, que incluye

las cuestiones subyacentes que

experimentan y las soluciones para

solucionarlas.

La **evaluación del desarrollo**, que

incluye cómo pueden participar.

¿Sabían que el Plan de Acción de Transporte de South Boston ayudará a guiar proyectos de transporte y

propuestas de desarrollo en el futuro? Con la ayuda de la comunidad, Plan de Acción de Transporte de South Boston producirá un plan para el vecindario con recomendaciones específicas. Estas recomendaciones pueden incluir aspectos como aceras renovadas y más anchas, intersecciones más seguras, paradas de autobuses más cómodas, árboles en la vía pública e instalaciones para bicicletas.

¿Quién diseña las calles? Depende de quién sea su propietario o de quién pague las mejoras.

- » El Departamento de Transporte de Boston (BTD) y el Departamento de Obras Públicas de Boston (BPWD) diseñan y reconstruyen las calles públicas que son propiedad de la Ciudad.
- » El Departamento de Transporte de Massachusetts (MassDOT) hace lo mismo con las calles públicas que son propiedad de la Mancomunidad, como Pappas Way. En algunos casos, por ejemplo, las rutas para camiones como Cypher Street, MassDOT puede mejorar una calle de la Ciudad.
- » La Autoridad de Transporte de la Bahía de Massachusetts (MBTA) ayuda a diseñar y reconstruir calles públicas para que los autobuses sean más confiables.
- » El Departamento de Conservación y Recreación (DCR) diseña y reconstruye sus calles públicas y cuenta con el Plan Maestro de Carreteras del DCR. El DCR es propietario de Day Boulevard y de partes de Old Colony.
- » Los desarrolladores diseñan las calles nuevas o hacen modificaciones en calles existentes mediante el uso de directrices aprobadas por la Ciudad.
- » Las calles privadas son responsabilidad de los dueños de las propiedades colindantes, como K Street, al norte de First Street.

Planificación del transporte

¿Qué es la planificación del transporte?

La planificación del transporte recomienda cambios a las calles, las intersecciones y el tránsito basado en las prioridades de la comunidad, un resumen de las condiciones actuales y un cálculo estimado de las necesidades del mañana.

En general, la planificación crea una visión del futuro y reseña los pasos para lograr la visión.



Aquí se incluye un ejemplo de cómo podría aparecer en un plan de transporte.



Planificación del transporte

¿Cuáles son las prioridades de planificación de hoy?

Go Boston 2030 define las prioridades del sistema de transporte de la municipalidad, que indica a planificadores y diseñadores dónde y cómo concentrar la atención.

¿Qué prioridades son más importantes?

Las prioridades de transporte principales de Boston son expandir el acceso a opciones de transporte, mejorar la seguridad y asegurar la confiabilidad. Cada prioridad tiene una meta primaria:

Acceso

Los vecindarios de Boston estarán interconectados para caminar, andar en bicicleta, usar el transporte público o manejar

Seguridad

Boston reducirá sustantivamente los accidentes en todas las calles al otorgar prioridad a que la gente se desplace con seguridad en lugar de con rapidez

Confiabilidad

Boston otorgará prioridad a hacer que el desplazamiento sea predecible en las redes de calles y transporte público de la municipalidad

¿Hay otras prioridades?

Go Boston 2030 define otras prioridades que hacen que el desplazamiento sea más equitativo, aumente la oportunidad económica y responda al cambio climático. Los ejemplos de metas incluyen

Medio ambiente

Boston reducirá las emisiones de gas de invernadero y construirá para la resiliencia al clima y eventos adversos

Salud

Boston promoverá estilos de vida sanos y activos al conectar y brindar acceso a corredores ecológicos

Comunidad

Boston creará espacios públicos en las calles y en estaciones de transporte público que sean atractivas, limpias y divertidas

Planificación del transporte

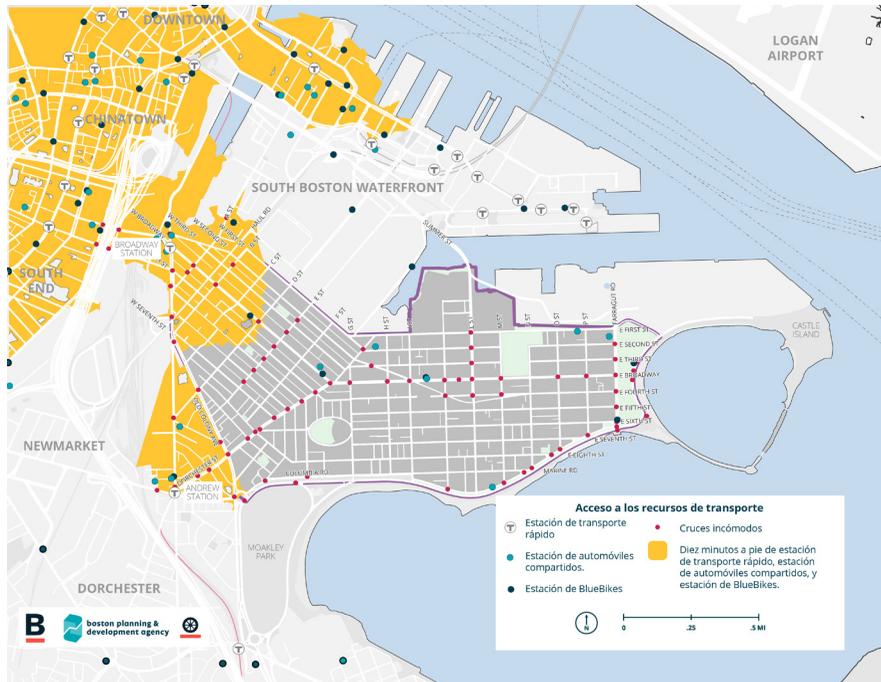
¿Cuáles son los problemas del área de estudio?

Los planificadores trabajan para resolver estos problemas conocidos: no todos los residentes tienen opciones de transporte a 10 minutos a pie, hay exceso de velocidad y muchos accidentes en las calles de South Boston y ninguna ruta de autobuses es confiable.

El SBTAP utiliza las prioridades de Go Boston 2030 como una lupa para detectar las oportunidades de mejora del transporte en el área de estudio.

Por ejemplo, al mirar por la lente del acceso al transporte, su seguridad y su confiabilidad, se pueden entender mejor los problemas específicos del área de estudio:

- » En el área de estudio, solo el 17 % de los residentes están a 10 cómodos minutos a pie de una estación de trenes, de una parada en una ruta clave de autobuses, de una estación de bicicletas compartidas y de una estación de automóviles compartidos.
- » A pesar de vivir muy cerca del centro, el 48 % de los habitantes de South Boston tarda más de 30 minutos en trasladarse a sus lugares de trabajo.
- » La preocupación que más indican los residentes a través del sitio web del BTS es la presencia de conductores agresivos.



Planificación del transporte

¿Cuáles son las metas para el área de estudio?

El Plan de acción de transporte de South Boston formuló estas metas y prioridades en función de comentarios recibidos a través de diversos canales. Sintetizamos lo que recibimos de la comunidad y lo pusimos en el contexto de las metas para toda la ciudad que se fijaron mediante iniciativas de planificación anteriores.

- » La planificación del transporte es una colaboración entre las personas de Boston, los gobiernos y las organizaciones comunitarias. Para tener éxito, los planes de transporte deben crear un consenso mediante la participación de todos en todos los pasos del proceso de planificación. Para que los planes respondan equitativamente a las necesidades de una comunidad, los participantes deben empatizar con las perspectivas de sus vecinos. Un conjunto común de metas puede ayudar a orientar las conversaciones y a recordarnos las distintas interacciones que tenemos con el mismo lugar. Analizaremos estas metas con más detalle durante el proceso.

Estas metas deberían ser generales. No deberían captar los detalles de cada recomendación, sino que deberían brindar el marco de las recomendaciones. También son una forma de hacernos responsables y mantenernos concentrados. Las metas son las siguientes:

- » Diseñar las calles para la seguridad de todos los usuarios reduciendo la posibilidad de exceder la velocidad y construyendo cruces y giros más seguros.
- » Aumentar el acceso a opciones de transporte que conecten cada parte del barrio con todas las demás y con todos los rincones de la ciudad.
- » Aumentar la comodidad y la confiabilidad de la red de transporte multimodal para crear una red en la que sea factible tener modos de transporte sostenibles.
- » Distribuir equitativamente el acceso a nuestra red de transporte, sus beneficios y su espacio para que sirva a todas las personas (incluidas las personas de todas las edades y capacidades) y a todos los modos de transporte.
- » Planificar e implementar de manera proactiva un sistema de transporte que no solo sea sostenible, sino que también permita que nuestro barrio sea sostenible.
- » Establecer la rendición de cuentas en la implementación y desarrollar ciclos de comentarios para actualizar las recomendaciones.

Diseño de calles

¿Cómo se diseñan las calles?

El método de Boston en el diseño de las calles se concentra en las personas, sea que caminen, usen una bicicleta, usen el transporte público o manejen. Los diseñadores usan herramientas demostradas para atender necesidades específicas de transporte durante la planificación.

Boston usa un método de “calles completas”.

Calles completas es un método de diseño que considera caminar, andar en bicicleta, y el transporte público como opciones que tienen la misma importancia que manejar. Calles completas también considera el uso y contexto de los terrenos cercanos, para que las herramientas de diseño estén diseñadas según sus zonas aledañas. Si desea más información sobre herramientas específicas de diseño y por qué se usan, consulte las [Directrices completas para el diseño de calles de Boston](#).

Una amplia variedad de contextos de uso de tierras significa que el espacio de las calles y las aceras se puede asignar a varios modos de transporte de distintas maneras sobre la base de la función de movilidad principal de la calle. ¿Ha considerado que diferentes modos ocupan cantidades de espacio diferentes en la calle? La comparación que sigue muestra la cantidad de espacio necesaria para que 50 personas viajen en un autobús, anden en bicicleta o en automóviles. Simplemente dicho, las calles de Boston no pueden aceptar a todos los residentes y las visitas que viajan en un automóvil. por lo que hacemos espacio para modos alternativos de transporte que sirvan a todos los usuarios de las carreteras de manera eficiente y segura.

50 personas en un autobús

50 personas en 50 bicicletas

50 personas en 50 automóviles



Fuente: Fondo de Promoción del Ciclismo vía [Human Transit](#)

Diseño de calles

¿Para quienes se diseñan las nuevas calles?

Los proyectos de calles se inician para mejorar las condiciones para los residentes existentes. Todos en South Boston merecen el acceso a opciones de desplazamiento confiables y seguras.

Una calle representa mejor a su comunidad cuando refleja cómo se desplazan los miembros de la comunidad.

No todos manejan, por lo que incorporar voces, perspectivas y experiencias diversas mejora los planes y diseños. El proceso de diseño pide a los miembros de la comunidad que sientan empatía por los otros miembros de la comunidad. Algunas veces, crear un diseño que funcione para todos podría significar cambios al ambiente de manejo de una calle para que el acceso, la seguridad y la confiabilidad de todas las opciones de desplazamiento puedan ser equilibradas mejor.

¿Cómo impactan al diseño las diferentes perspectivas?

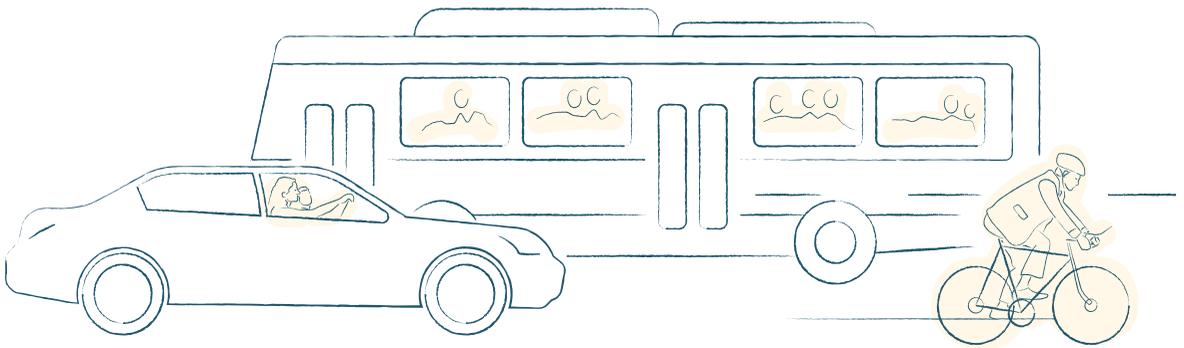
Boston considera a diferentes “usuarios del diseño”

cuando recomienda cambios a las calles. Por ejemplo, para familias o adultos con discapacidades, el acceso a parques y escuelas más seguros y veredas y servicio de transporte público más accesible podrían ser prioridades importantes.

¿Sabía que hacer mejoras para caminar y andar en

bicicleta a calles principales podría aumentar las ventas?

Los estudios demuestran que las personas que caminan o van en bicicleta a calles principales visitan con mayor frecuencia y gastan más comparadas con las personas que manejan. Brindar condiciones seguras y cómodas para todos los modos de desplazamiento podría promover la actividad comercial.



Diseño de calles

¿Cómo se puede lograr que las calles sean más seguras?

Boston usa muchas herramientas de diseño para mejorar la seguridad y la comodidad de las calles de la ciudad. Ayudan a hacer cumplir el límite de velocidad máxima de 25 mph en la ciudad.

Las herramientas de diseño ayudan a crear velocidades más seguras, giros más seguros o cruces más seguros, como se ve más abajo.

Algunas herramientas ayudan a lograr más que un resultado de seguridad. Las siguientes páginas explican cuáles son estas herramientas y dónde pueden usarse.

¿Por qué introducir cambios? Me parece que las calles son seguras. La seguridad y la comunidad pueden significar cosas diferentes a personas diferentes. Cruzar varios carriles de tráfico podría no ser un problema para una persona activa cuando tiene 30 años, pero peligroso e incómodo para una familia con niños pequeños.

¿Qué es una herramienta de diseño? <i>Vea las páginas 11 a 13 para leer una descripción y ver una ilustración de cada herramienta de diseño.</i>	¿Cómo cambia la calle la herramienta de diseño? <i>Cada herramienta de diseño es conocida como que resulta en uno o más resultados de seguridad.</i>			¿Dónde puede ir la herramienta de diseño? <i>Vea la página 10 para obtener más detalles sobre estas calles.</i>	
	Velocidades más seguras	Giros más seguros	Cruces más seguros	Calles del vecindario	Calles conectoras
Chicana	■			■	
Reductor de velocidad	■			■	
Cartel con indicador de velocidad	■			■	■
Rotonda	■	■		■	■
Isla de cruce	■	■	■		■
Cruce elevado	■	■	■	■	
Intersección elevada	■	■	■	■	
Tamaño correcto del camino	■	■	■		■
Carril separado para bicicletas	■	■	■		■
Mejora de señales	■	■	■		■
Línea central endurecida	■	■	■		■
Intersección en T	■	■	■	■	■
Cuña para giro lento	■	■	■	■	■
Extensión del bordillo	■	■	■	■	■
Esquina sin obstrucciones	■	■	■	■	■
Cartel de pare	■	■	■	■	
Cartel de dar paso a peatones		■	■		■
Cruce de alta visibilidad		■	■	■	■
Cartel de advertencia a peatones		■	■	■	■
Señal con luces destellantes rápidas		■	■		■

Diseño de calles

¿Dónde pueden ir las herramientas de diseño de la seguridad?

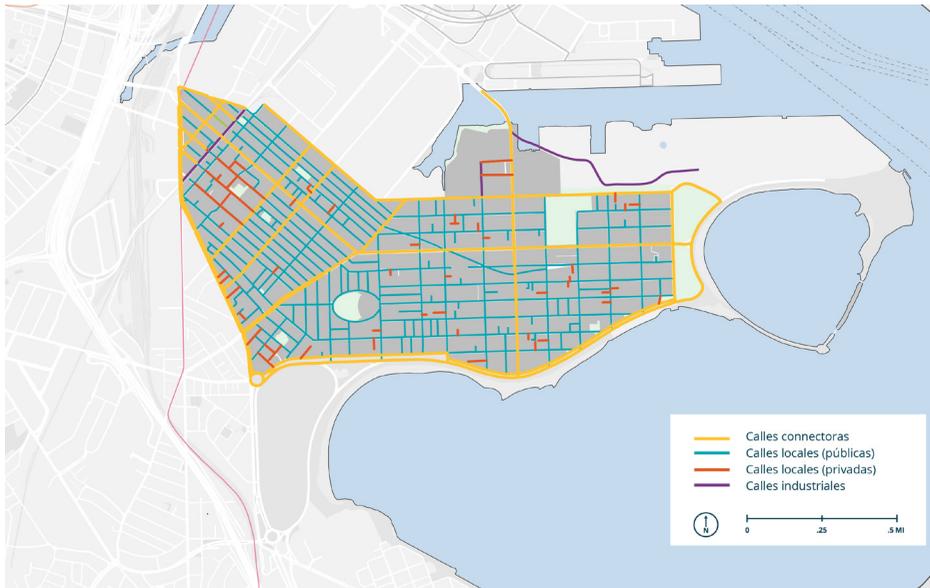
No todas las herramientas de diseño sirven en todas las calles. Las “calles del vecindario” y las “calles conectoras” tienen papeles diferentes y dichos papeles ayudan a identificar dónde son más apropiadas ciertas herramientas de diseño.

Las calles del vecindario por sobre todo brindan acceso a viviendas, mientras que las calles conectoras facilitan principalmente el desplazamiento entre lugares.

Las calles del vecindario tienden a ser angostas, con viviendas en ambos lados y tienen menos tráfico. Las calles conectoras tienden a ser más anchas, tienen más tráfico y tienen señales de tránsito y paradas de autobús. Los choferes de vehículos grandes, como autobuses, camiones y los rescatistas de emergencias dependen de las calles conectoras, en lugar de las calles laterales del vecindario para desplazarse entre ciudades y vecindarios. La presencia

de vehículos grandes significa que las herramientas, como los reductores de velocidad y cruces elevados, son solamente apropiadas en calles laterales del vecindario.

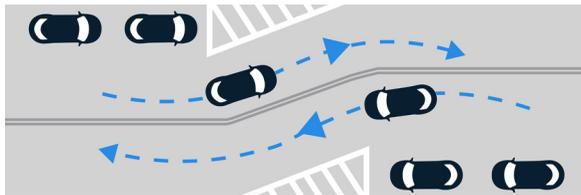
¿Sabía usted que la mayoría de las calles en South Boston son calles del vecindario? Sin embargo, la mayoría de las personas tienden a desplazarse más por calles conectoras, porque se conectan con otros lugares y tienen rutas de autobús y la mayoría de los carriles para bicicletas. Las calles locales del barrio también se pueden usar a modo de conexión, lo que puede dar lugar a que haya exceso de velocidad y más vehículos en algunas calles.



Diseño de calles

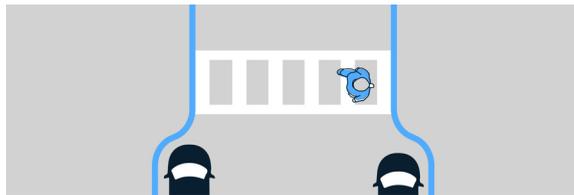
¿Qué pueden hacer las herramientas de diseño de la seguridad?

Chicana (calles del vecindario solamente)



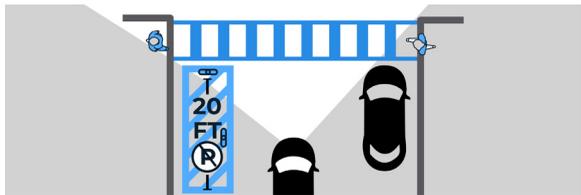
Una chicana crea un giro en "s" en una calle que de otra manera es una línea recta. El giro sugiere a los choferes que reduzcan la velocidad.

Extensión del bordillo (cualquier calle)



Una extensión del bordillo extiende la vereda hacia el carril de estacionamiento. Esto hace que los cruces sean más cortos y mejoran la visibilidad de las personas que cruzan.

Esquina sin obstrucciones/restricción al estacionamiento (cualquier calle)



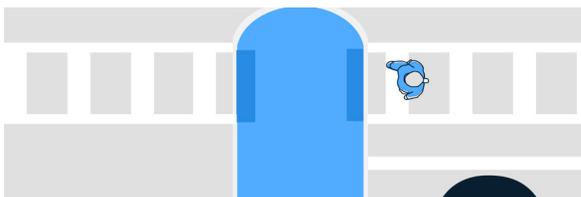
Los choferes son más proclives a ver a los vehículos que se acercan o a personas que cruzan la calle. Esto reduce la posibilidad de accidentes en las intersecciones.

Línea central endurecida (calles conectoras solamente)



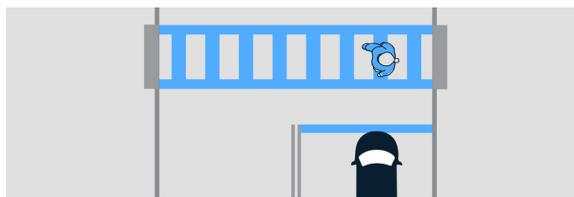
Una hilera de bolardos instalada en la línea amarilla del centro impide que los choferes tomen el giro a más altas velocidades.

Isla de cruce (calles conectoras solamente)



Una isla de cruce brinda espacio en el medio de un cruce para que las personas hagan una pausa mientras cruzan calles con varios carriles.

Cruce de alta visibilidad (cualquier calle)



Cruces estilo "escalonados" con barras espesas blancas y líneas paralelas, son el tipo de marca más visible en un cruce. Los cruces de alta visibilidad ayudan a mejorar la visibilidad y seguridad de los peatones. También ayudan a aclarar dónde deben cruzar la calle los peatones, creando situaciones predecibles.

Diseño de calles

¿Qué pueden hacer las herramientas de diseño de la seguridad?

Cartel de dar paso a peatones (calles conectoras solamente)



Estos carteles son colocados en la calle en cruces sin señales de tránsito. Recuerdan a los choferes que den paso a los peatones.

Cartel de advertencia a peatones/señal con luces destellantes rápidas (señal con luces rápidas para calles conectoras solamente)



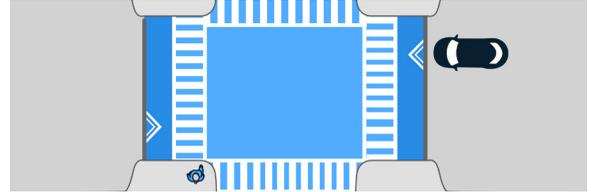
Un cartel amarillo de advertencia que llama la atención de los choferes a un cruce futuro. Puede incluir una pequeña luz rectangular destellante y brillante que puede ser activada por una persona que quiere cruzar la calle.

Cruce elevado (calles del vecindario solamente)



Un cruce elevado tiene aproximadamente seis pulgadas de alto, la misma altura que la vereda. Reducen la velocidad de los choferes y mejoran el paso a peatones en los cruces.

Intersección elevada (calles del vecindario solamente)



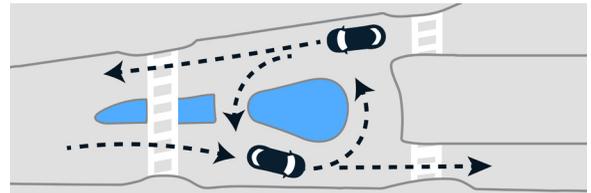
Una intersección elevada está en el mismo nivel que la vereda. Refuerzan las bajas velocidades y animan a los choferes a dar paso a los peatones.

Tamaño correcto del camino (calles conectoras solamente)



La redistribución inteligente del espacio en nuestras calles puede calmar el tráfico, crear cruces más seguros, agregar carriles para bicicletas o más.

Rotondas (cualquier calle)



Una rotonda tiene una isla en el centro, islas de cruce y extensión de los bordillos. Son diseñadas para reducir las velocidades y los accidentes serios.

Diseño de calles

¿Qué pueden hacer las herramientas de diseño de la seguridad?

Cuña para giro lento (cualquier calle)



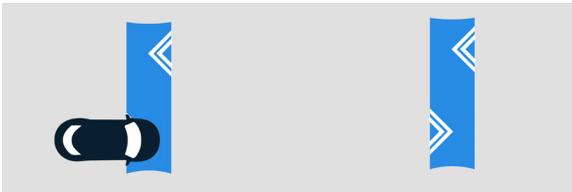
Una cuña para giro lento es una combinación de marcas en el pavimento, bolardos flexibles y bordillos o montículos de caucho o plástico. Reducen a velocidades más seguras a los choferes que doblan.

Cartel con indicador de velocidad (cualquier calle)



Un cartel con indicador de velocidad es un cartel con el límite de velocidad combinado con un cartel digital que muestra la velocidad del chofer. Si los choferes usan alta velocidad, el cartel digital destella. Los carteles con indicadores de velocidad pueden ayudar a reducir la cantidad de choferes que se desplazan demasiado rápido.

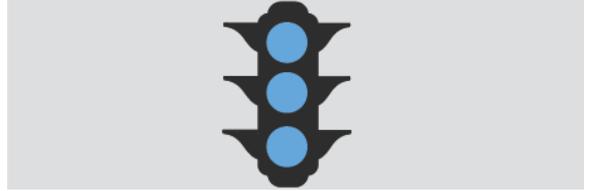
Reductor de velocidad (calles del vecindario solamente)



Una serie de reductores de velocidad gradual en las calles del vecindario más pequeñas ayudan a los choferes a mantener una velocidad constante y segura.

Una Guía de los Nuevos Desarrollos y Planificación del Transporte del Plan de Acción de Transporte de South Boston

Mejora de señales (calles conectoras solamente)



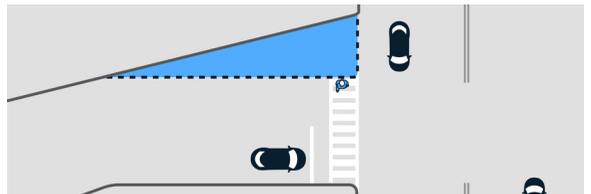
Hay muchas maneras de mejorar una señal para beneficio de peatones, ciclistas y motoristas. Los ajustes de la señal pueden reducir la velocidad, mejorar la seguridad y separar los modos.

Cartel de pare (calles del vecindario solamente)



Los carteles de pare se usan para regular el flujo de personas por una intersección. No se usan para reducir la velocidad del tráfico.

Intersección en T (cualquier calle)



Modificar intersecciones anchas o irregulares para que se parezcan más a una T mejora la visibilidad y acorta los cruces.

Diseño de calles

¿Cómo se puede lograr que andar en bicicleta sea más seguro?

Muchos bostonianos desean andar en bicicleta pero no se sienten cómodos en el tráfico. Es por eso que la Municipalidad está diseñando las calles del vecindario que calman el tráfico y carriles para bicicletas que separen mejor a choferes y ciclistas.

La Municipalidad provee lugares cómodos y seguros para bicicletas que hacen que las calles sean más seguras para todos.

A través del proceso *Go Boston 2030*, los residentes de la ciudad imaginaron mejores instalaciones para bicicletas. Los residentes pidieron carriles para bicicletas más seguros y más cómodos que se conecten con los lugares donde desean ir, como empleos, escuelas y espacios abiertos. Los diseños de carriles para bicicletas pueden variar según las condiciones especiales de cada calle, pero la Municipalidad trata de brindar las condiciones más cómodas a cada proyecto. Estos diseños aparecen más abajo.

¿Qué es un carril separado para bicicletas? Un espacio dedicado para las personas en bicicletas, separado de veredas y carriles generales. Podría parecer extraño, pero los carriles separados para bicicletas hacen que las calles sean más seguras para los peatones y también los choferes. Eso es porque todos tienen su propio espacio, lo que hace que la calle sea más predecible y los cruces para peatones más cortos, lo que significa que las personas que cruzan están menos expuestas al tráfico.



Diseño de calles

¿Cómo puede ser más confiable el autobús?

Boston mejorará la confiabilidad al otorgar prioridad a los viajes en autobús para reducir atrasos, acelerar los viajes y crear espacio para más paradas, bancos y amenidades. La MBTA tiene planes de aumentar las frecuencias de algunos autobuses en el área de estudio mediante un rediseño de la red de autobuses.

Un mejor servicio de autobús es posible cuando los autobuses tienen sus propios carriles, paradas de autobuses bien diseñadas y espaciadas, y prioridad en las señales. Generalmente, estas son áreas que la Ciudad puede controlar.

Algunas veces, se pueden programar las señales de tráfico para brindar ventajas a los autobuses antes de la luz verde a otros vehículos. Los servicios en las paradas de autobuses pueden hacer que los pasajeros se sientan más cómodos mientras esperan. Estos pueden incluir información sobre la llegada en tiempo real, casetas, árboles en la vía pública, cruces peatonales accesibles y bancos. Las paradas de autobuses correctamente espaciadas permiten maniobrar los autobuses de manera eficiente. La ubicación de la parada de autobuses en los cruces de calles puede ayudar a la circulación de los autobuses y crea cruces más seguros. Los carriles para autobuses los sacan del tráfico y pueden estar ubicados a lo largo de un bordillo como en [Washington Street en Roslindale](#).

¿Sabía que las distintas características de los barrios producen niveles diferentes de demanda de servicios de transporte? La mayor parte de South Boston tiene una demanda subyacente suficiente para respaldar frecuencias de hasta 5 a 10 minutos debido a factores como la densidad de población y de empleo. Las áreas de South Boston con la mayor demanda de servicio frecuente se centran en Dorchester Avenue, Broadway, Dorchester Street y East 8th Street. El rediseño de la red de autobuses de la MBTA prestará un 25 % más de servicio en toda la red y rediseñará las rutas para optimizarla. South Boston contará con mayores frecuencias en algunas rutas.



Una caseta a D Street y West Broadway

Diseño de calles

¿Cómo pueden las calles ser lugares?

El movimiento de personas y bienes es el uso primario de las calles, pero las calles son fundamentalmente un espacio público. Boston crea nuevos espacios públicos en las calles a través de métodos experimentales de diseño.

Las calles pueden crear comunidades socialmente más conectadas y económicamente resilientes.

La pandemia del COVID-19 ha mostrado que las calles deben jugar un papel más amplio que solamente el transporte. Muchos restaurantes podrían no haber sobrevivido la pandemia sin mesas al aire libre, una iniciativa para apoyar a las empresas con mesas al aire libre al reclamar algunos espacios de estacionamiento. Las ciudades de todo el mundo, incluyendo a Boston, están repensando las calles y buscando oportunidades para agregar más espacios públicos, árboles, arte público y estrategias para responder al cambio climático.

¿Sabía que las superficies impermeables, como calles, aceras y edificios, cubren el 78 % del área de estudio?

Las calles y el estacionamiento fuera de la vía pública componen una gran parte de nuestro barrio. Boston experimenta con sus calles, creando nuevas plazas, mini parques y cafés con materiales de bajo costo. Se puede crear el espacio público al cerrar carriles innecesarios, usar el estacionamiento para nuevos propósitos o arreglar intersecciones irregulares. Las calles de la ciudad también pueden ser espacios para el arte público.



Restaurante al aire libre en Worden Hall, en West Broadway

Diseño de calles

¿Por qué administramos el espacio en los bordillos?

El estacionamiento es un problema muy controvertido, sobre todo en barrios densamente poblados como South Boston, donde los estacionamientos fuera de la vía pública son limitados y hay mucha competencia por los espacios en la vía pública las noches de entresemana.

El espacio en los bordillos es limitado y cubre muchas necesidades que compiten entre sí.

Los bordillos son el lugar para el intercambio de muchas funciones esenciales de la ciudad, desde la recolección de residuos y las paradas de autobuses hasta la carga y descarga de productos y el estacionamiento a corto plazo. El estacionamiento es uno de los usos del espacio en los bordillos, pero se debe equilibrar con otras necesidades.

En South Boston, hay una cantidad fija de espacio en los bordillos.

Las calles y su estacionamiento asociado han sido un suministro relativamente estable de más de 10,600 espacios de estacionamiento. Hay aproximadamente 3 permisos de estacionamiento para residentes por cada espacio de estacionamiento. La demanda de permisos no ha seguido el ritmo del crecimiento poblacional. Aunque la población creció alrededor de un 22 % en los últimos diez años, la cantidad de permisos de estacionamiento expedidos aumentó solo un 12 %.

La disparidad entre las regulaciones de estacionamiento y las necesidades da lugar al estacionamiento en paralelo.

Las regulaciones de estacionamiento que no se alinean con las necesidades del mundo real pueden provocar frustración y preocupaciones de seguridad. Los lugares de estacionamiento por tiempo limitado en South Boston constituyen solo el 3 % de los espacios de estacionamiento en la vía pública en el área del estudio. Debido a que el estacionamiento en la vía pública frente a muchos comercios permite a las personas estacionar a largo plazo, las personas que quieren hacer una visita rápida no suelen encontrar espacio disponible y estacionan en paralelo. En las calles más grandes, como Broadway, el estacionamiento en paralelo implica riesgos para la seguridad, ya que limita la visibilidad de otros conductores en la calle y genera un flujo de tráfico impredecible. Incluso en las calles laterales residenciales más pequeñas, el estacionamiento en paralelo transforma temporalmente las calles de dos carriles en calles de un solo carril que provocan un comportamiento de conducción impredecible e inseguro.

¿Sabía que el área para permisos residenciales de South Boston tiene la mayor cantidad de permisos de estacionamiento residenciales (RPP), en comparación con otros barrios de la ciudad de Boston?

South Boston tiene alrededor del 20 % de todos los permisos para vehículos residenciales de la ciudad. El 60 % de los hogares de South Boston tiene más de un permiso de estacionamiento, y 2,287 domicilios tienen al menos cuatro vehículos autorizados. Esta tasa de propiedad de vehículos y demanda de permisos contribuye a la alta proporción de permisos por espacio de estacionamiento en la vía pública.

Evaluación del desarrollo

¿Qué es la evaluación del desarrollo?

Con la ayuda de la comunidad, el proceso de evaluación del desarrollo brinda directrices claras para la evaluación de ciertos proyectos de desarrollo y dirige los recursos que ayudan a implementar objetivos de planificación.

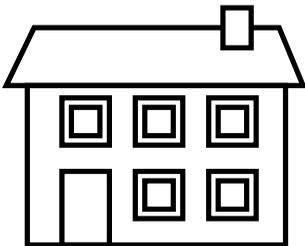
¿Evalúa la BPDA todos los proyectos de desarrollo?

Cualquier desarrollo propuesto que tenga por lo menos 20,000 pies cuadrados de tamaño o 15 unidades residenciales debe pasar por el proceso de evaluación del desarrollo del “Artículo 80” de la BPDA. Para saber más sobre cada paso en el proceso, visite [bit.ly/PlanSouth Boston](https://bit.ly/PlanSouthBoston) o estos recursos:

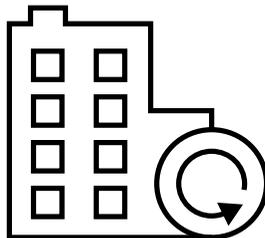
- » [Una breve guía a la zonificación de South Boston y el proceso de evaluación del Artículo 80](#)
- » [¿Qué es la evaluación del desarrollo?](#)

¿Sabía que los proyectos grandes requieren un proceso de evaluación más detallado?

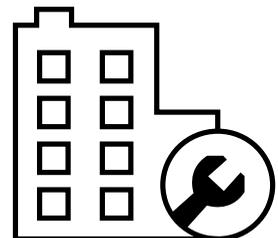
Un proyecto debe cumplir por lo menos una de las definiciones que siguen para ser considerado “grande”. Para proyectos grandes, la BTDA y el desarrollador crean un acuerdo legal, llamado el [Acuerdo del Plan de Acceso al Transporte](#) (TAPA por sus siglas en inglés), que especifica los compromisos que reducirán los impactos al transporte debido al desarrollo.



Cualquier nuevo proyecto de construcción que sea por lo menos 50,000 pies cuadrados es considerado grande.



Cualquier cambio en el uso, por ejemplo de oficinas a residencial, que sea por lo menos de 50,000 pies cuadrados (o 100,000 en el centro) se considera como grande.



Cualquier rehabilitación de un edificio existente que sea por lo menos 100,000 pies cuadrados es considerado grande.

Evaluación del desarrollo

¿Cómo se evalúa el transporte?

La meta de la evaluación del transporte es priorizar la seguridad, gestionar la demanda de estacionamiento y mejorar las condiciones para caminar, andar en bicicleta y usar el transporte público. Boston aspira a reducir a la mitad las tasas de gente que maneja sola.

¿Cómo funciona la evaluación del transporte?

Los planificadores urbanos proponen planes para reducir el impacto del desarrollo a la seguridad, el acceso y la confiabilidad del sistema de transporte. Los desarrolladores luego refinan el proyecto propuesto. Esto puede ser un proceso de intercambio de ideas.

Igual que la planificación y el diseño de las calles de la ciudad, los planificadores urbanos dependen de [Go Boston 2030](#) y las [Directrices completas de diseño de las calles de Boston](#) para evaluar:

- » La creación de acceso para las personas que caminan, andan en bicicleta o manejan,
- » Las conexiones a calles cercanas,
- » El ancho de las veredas, rampas de bordillos y cruces peatonales,
- » La seguridad y comodidad de la ruta para bicicletas,
- » El impacto al tránsito y las intersecciones cercanas, y
- » Los espacios para el estacionamiento de vehículos y bicicletas, incluyendo el acceso a bikeshare, carshare y vehículos eléctricos.

¿Cómo se reduce el impacto al transporte?

Los planificadores urbanos usan estrategias de gestión de la demanda de transporte (TDM por sus siglas en inglés). Las estrategias de TDM, como los pases de tránsito con subsidio o cuidado de niños en el lugar, animan a las personas a caminar, andar en bicicleta o usar el transporte público, en lugar de manejar. [Usted puede obtener más información sobre éstas y otras estrategias de TDM haciendo clic aquí.](#)

Reurbanización de 776 Summer Street, aprobada por el Consejo de la BPDA en enero de 2023.



Evaluación del desarrollo

¿Cuánto estacionamiento se necesita?

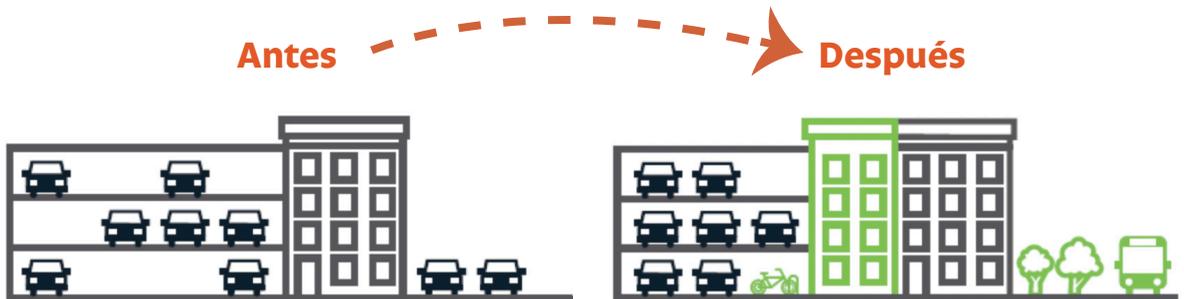
El estacionamiento en la calle puede ser cómodo para algunos, pero su disponibilidad está relacionado con manejar más, costos más altos de las viviendas y más emisiones del gas de invernadero. Más espacios de estacionamiento hacen que sea más difícil lograr las prioridades en toda la ciudad.

El número de espacios que puede proveer un desarrollo se define según las políticas municipales o la zonificación.

- » Para todos los proyectos, el código de zonificación de South Boston define el número **mínimo** de espacios de estacionamiento requeridos para cada tipo de uso, como residencial o comercial.
- » Para proyectos grandes, la BPDA y la BTDA recomiendan un número **máximo** de lugares de estacionamiento, requiriendo menos espacios cerca de las estaciones de tren, tiendas de comestibles e instalaciones peatonales. Esto también se aplica a proyectos con viviendas compactas.

¿Sabía usted que la región de Boston excede la construcción del estacionamiento residencial en alrededor del 30 por ciento?

Dicho espacio podría ser usado en cambio para viviendas más económicas, espacios abiertos u otros usos. Los nuevos estacionamientos también son costosos. Construir y mantener un solo espacio de estacionamiento subterráneo en Boston cuesta hasta \$52,800. El costo a quien estaciona en el garaje es alrededor de \$1,700 por año, o un 17 por ciento adicional al alquiler de una unidad de vivienda.



Fuente: [Metro Boston Perfect Fit Parking Initiative](#), Metropolitan Area Planning Council (MAPC).

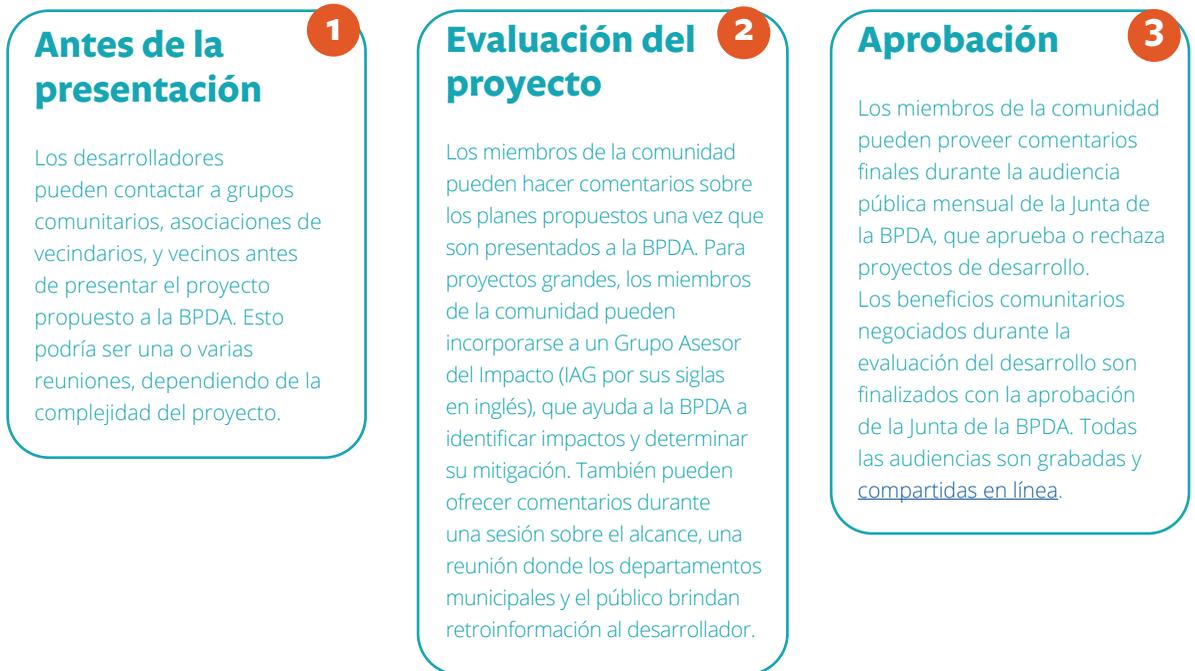
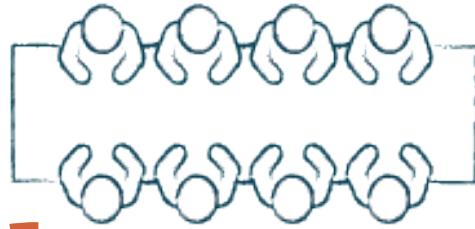
Evaluación del desarrollo

¿Cómo participa la comunidad?

Se anima a los miembros de la comunidad a que brinden opiniones en una variedad de foros durante el proceso de evaluación del desarrollo.

Usted puede participar en cualquiera de los tres pasos principales de la evaluación del desarrollo.

La planificación comunitaria es el fundamento de todas las conversaciones con los desarrolladores. De esta manera, Plan de Acción de Transporte de South Boston ayudará a equipar a la comunidad con las herramientas para definir las propuestas de desarrollo.



¿Cómo se beneficia la comunidad?

La BPDA trabaja con los desarrolladores para responder a los impactos de los proyectos de desarrollo al proveer mitigación. La mitigación puede incluir mejoras relacionadas con el transporte u otros beneficios.

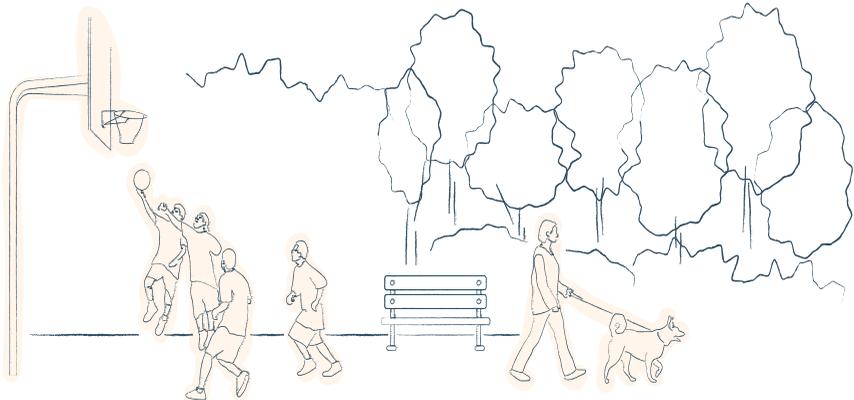
¿Qué es la mitigación?

La mitigación puede incluir mejoras físicas que proveerá el desarrollador en el sitio o dentro de la comunidad, o puede ser una contribución monetaria a organizaciones locales. Para proyectos grandes, el Grupo Asesor del Impacto ayuda a la BPDA a identificar impactos y determinar la mitigación apropiada. Ejemplos comunes de mitigación relacionada con el transporte incluyen:

- » Herramientas de seguridad identificadas en las páginas anteriores,
- » Veredas más anchas y nuevos asientos,
- » Cruces nuevos o mejorados y rampas en los bordillos,
- » Paradas de autobús y albergues nuevos o reubicados,
- » Nuevos estacionamientos para bicicletas, bikeshare o carriles para bicicletas,
- » Nuevos árboles, incluyendo su mantenimiento,
- » Señales de tránsito nuevas o modificadas, o
- » Un estudio o plan de transporte
- » Servicios de diseño para llevar adelante proyectos de infraestructura.

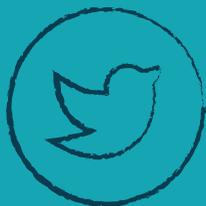
¿Sabía usted que los beneficios relacionados con el transporte son solamente un tipo de beneficio comunitario?

Los desarrolladores también pueden contribuir espacios públicos nuevos o mejorados, unidades de viviendas económicas, espacios para minoristas comunitarios, etc. La mitigación de nuevos desarrollo puede avanzar los proyectos recomendados identificados de las tareas de planificación comunitaria, como Plan de Acción de Transporte de South Boston.

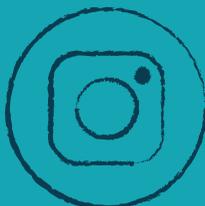


Comuníquese con nosotros y participe:
Visite nuestro sitio web haciendo clic en este [enlace](#).
Envíenos un correo electrónico a SouthBostonTAP@boston.gov.
Participe en nuestra próxima reunión pública en mayo, donde repasaremos este contenido y habrá un espacio para hacer preguntas.

Sitio web del proyecto
[bit.ly/PlanSouth Boston](https://bit.ly/PlanSouthBoston)



@BostonPlans



@BostonPlans



Visite nuestro sitio web

¡Visite Twitter!

¡Visite Instagram!

[bit.ly/PlanSouth Boston](https://bit.ly/PlanSouthBoston)

También puede contactar a su funcionario local elegido que es parte del Concejo Municipal. El Concejo Municipal sirve como enlace entre el pueblo de Boston y el gobierno municipal. Los concejeros ayudan a los contribuyentes al conectarlos con recursos, servicios y departamentos municipales. Sirven como defensores de todos los bostonianos.



**boston planning &
development agency**