

SBTAP Draft Recommendations

Recomendaciones Preliminares de SBTAP



Welcome! Bienvenido!

Please sign in, and take some sticky notes to share your thoughts on the draft recommendations of the South Boston Transportation Action Plan (SBTAP). This phase of the plan involves reviewing the draft recommendations with the community, receiving feedback and finalizing the recommendations for BPDA Board Adoption.

(ESP) Complete la hoja de registro y tome algunas notas adhesivas para compartir sus opiniones sobre el borrador de las recomendaciones del South Boston Transportation Action Plan (SBTAP). Esta fase del plan implica revisar el borrador de las recomendaciones con la comunidad, recibir comentarios y finalizar las recomendaciones para su adopción por el Consejo de la BPDA.

Recommendations will be implemented through a variety of resources.

(ESP) Calendario de Recomendaciones y Mecanismos de Implementación Las recomendaciones se implementarán a través de una variedad de recursos.

- BTD and PWD design and rebuild City-owned public streets.
 - Improvements with materials like pavement markings and flexposts can be more quickly implemented through existing contracts and materials.
 - Full reconstructions with granite curb and concrete require intersections and corridor redesigns to be filtered and prioritized amongst the improvements needed across the City through the BTD Capital Improvement Selection Criteria process.
 - MassDOT and DCR do the same for Commonwealth-owned public streets
 - The MBTA helps design and rebuild public streets to make buses more reliable.
 - Developers design new streets or make changes to existing streets with the development of their sites and to mitigate their project's impacts.
 - Privately owned streets are the responsibility of abutting property owners
- **(ESP)** BTD y PWD diseñan y reconstruyen calles públicas de propiedad de la Ciudad.
 - Las mejoras con materiales como marcas en el pavimento y postes flexibles se pueden implementar más rápidamente a través de contratos y materiales existentes.
 - Las reconstrucciones completas con bordillos de granito y concreto requieren que los rediseños de las intersecciones y corredores se filtren y prioricen entre las mejoras necesarias en toda la Ciudad a través del proceso de Criterios de Selección de Mejoras Capitales de BTD.
 - MassDOT y DCR hacen lo mismo con las calles públicas propiedad de la Commonwealth
 - La MBTA ayuda a diseñar y reconstruir calles públicas para hacer los autobuses más confiables.
 - Los desarrolladores diseñan nuevas calles o realizan cambios en las calles existentes con el desarrollo de sus sitios y para mitigar los impactos de su proyecto.
 - Las calles de propiedad privada son responsabilidad de los propietarios colindantes.



The implementation timeframes include:

Las categorías de costos incluyen:

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

Cost categories include:

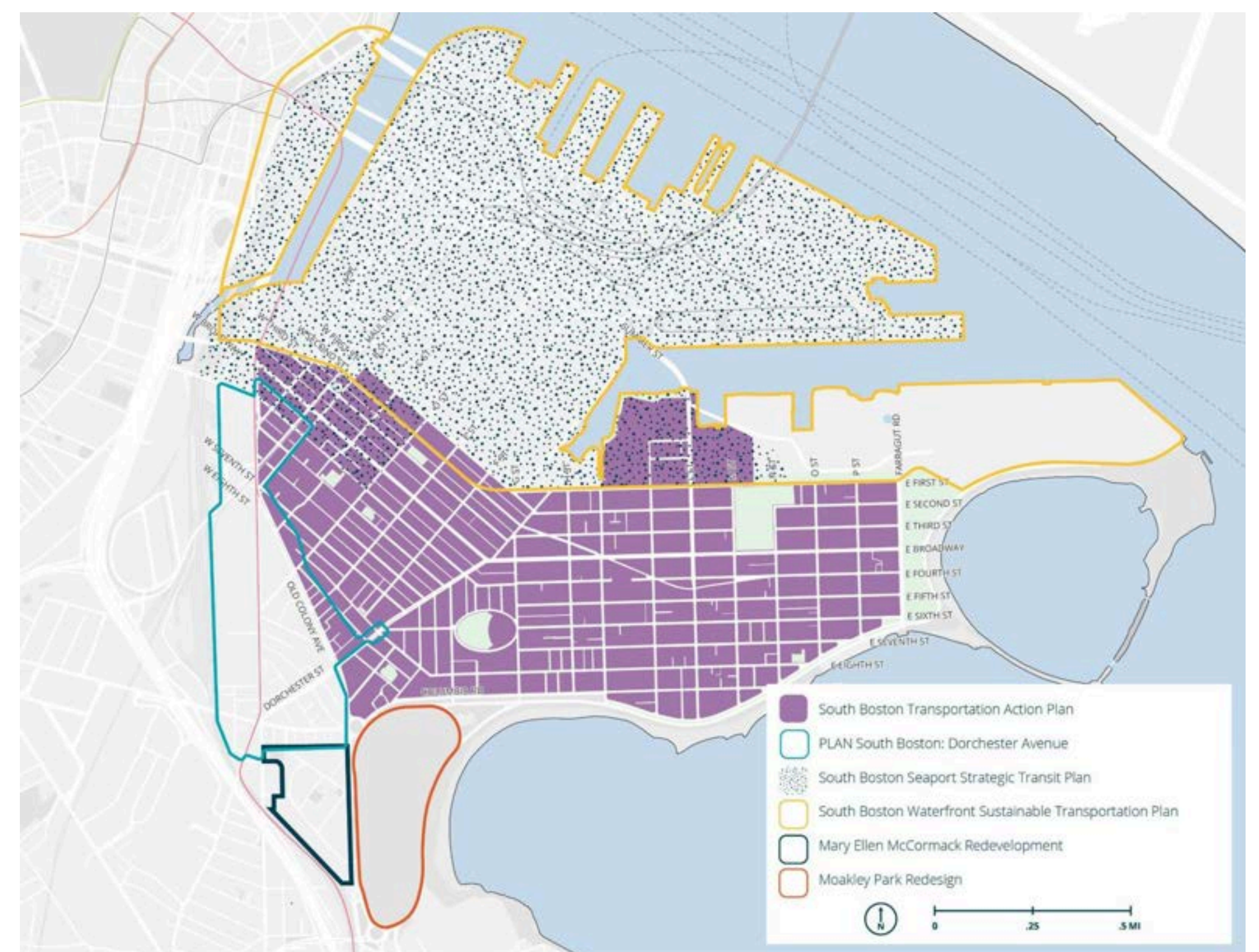
Las categorías de costos incluyen:

- Near-term
- Subject to COB Streets Cabinet
- Selection Criteria
- Subject to developers timelines

- Término cercano
- Sujeto a los criterios de selección del gabinete de Streets de la Ciudad de Boston
- Sujeto a los calendarios de los desarrolladores

Recommendation Timelines & Implementation Mechanisms

Calendario de Recomendaciones y Mecanismos de Implementación



There are 9 boards of recommendations including:

Hay 8 carteles de recomendaciones que incluyen:

- | | |
|---|---|
| 1. Goals and priorities | 1. Metas y prioridades |
| 2. Slower Speeds Recommendations | 2. Recomendaciones para Velocidades Más Lentas |
| 3. Intersection Recommendations (1) & (2) | 3. Recomendaciones de Intersecciones (1) & (2) |
| 4. Corridor Recommendations | 4. Recomendaciones de Corredores |
| 5. Transit Recommendations | 5. Recomendaciones de Tránsito |
| 6. Bike Recommendations (1) & (2) | 6. Recomendaciones de Bicicletas (1) & (2) |
| 7. Parking Recommendations | 7. Recomendaciones de Estacionamiento |
| 8. Park Connections & Green Infrastructure Recommendations | 8. Conexiones de Parques y Recomendaciones de Infraestructura Verde |
| 9. East/West Broadway (1) & (2) | 9. East/West Broadway (1) & (2) |



City of Boston
Transportation



boston planning &
development agency

CITY of BOSTON



Goals and Priorities

Metas y Prioridades

ENG



South Boston Transportation Action Plan: Goals and Priorities



The SBTAP developed these goals and priorities based on feedback gathered through a variety of channels from **elected officials, stakeholders and residents**. We synthesized this knowledge in the context of citywide goals established through past plans. The goals below provide a framework for developing recommendations:



Safety of Vulnerable Users

Design for slow speeds, safe crossings, and safe turns at intersections.



Access to Transportation

Connect all parts of the neighborhood to the city.



Comfort and Reliability

Make sustainable modes of transportation a feasible option.



Equitable Distribution of Space and Access

Serve all ages, abilities, and modes of transportation.



Climate Resilience

Proactively plan and implement a resilient transportation system.



Accountability

Provide updates on implementation.

ESP



Objetivos y Prioridades del South Boston Transportation Action Plan



El SBTAP desarrolló estos objetivos y prioridades basándose en los comentarios recopilados a través de una variedad de canales de **funcionarios electos, partes interesadas y residentes**. Sintetizamos esta información en el contexto de los objetivos de toda la ciudad establecidos a través de planes anteriores. Los objetivos a continuación proporcionan un marco para desarrollar recomendaciones:



Seguridad de todas las formas

Diseñar para lograr velocidades bajas, cruces seguros y giros seguros en las intersecciones.



Acceso al transporte

Conectar todas las partes del vecindario con la ciudad.



Comodidad y confiabilidad

Lograr que las formas de transporte sustentables sean una opción factible.



Distribución del espacio y acceso equitativos

Prestar servicios a todas las edades, capacidades y formas de transporte.



Resiliencia

Planificar e implementar de forma proactiva un sistema de transporte resiliente.



Responsabilidad

Proporcionar actualizaciones sobre la implementación





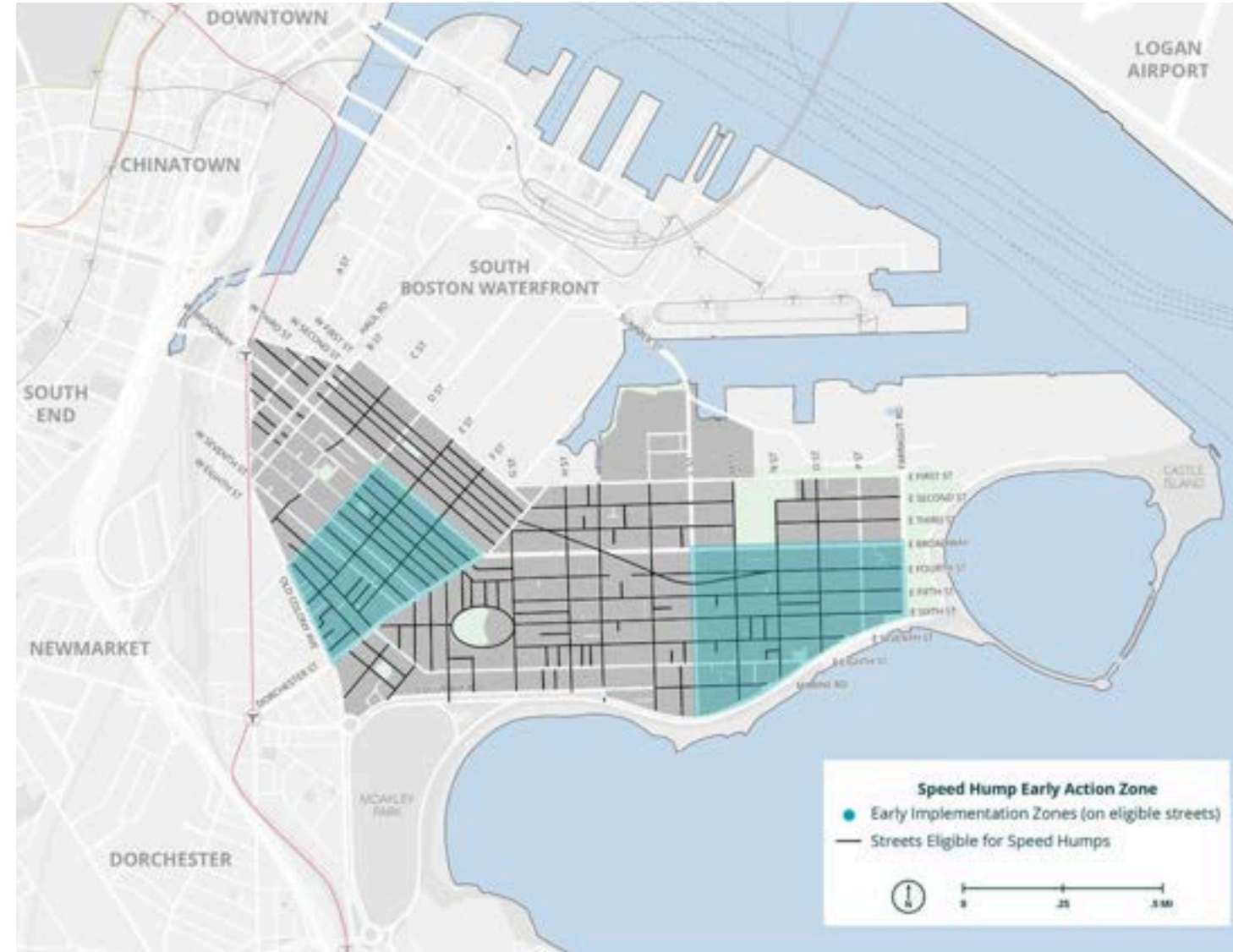
Slower Speed Recommendations

Recomendaciones para Velocidades Más Lentas

Speed Humps | Badenes

Speed humps are a series of gradual mounds of asphalt in the street that are comfortable to drive over at 20 mph or less. The purpose of speed humps is to slow down traffic on lower speed, more residential streets. Safety Surge, a City program, has installed two speed hump zones in the Study Area in 2024.

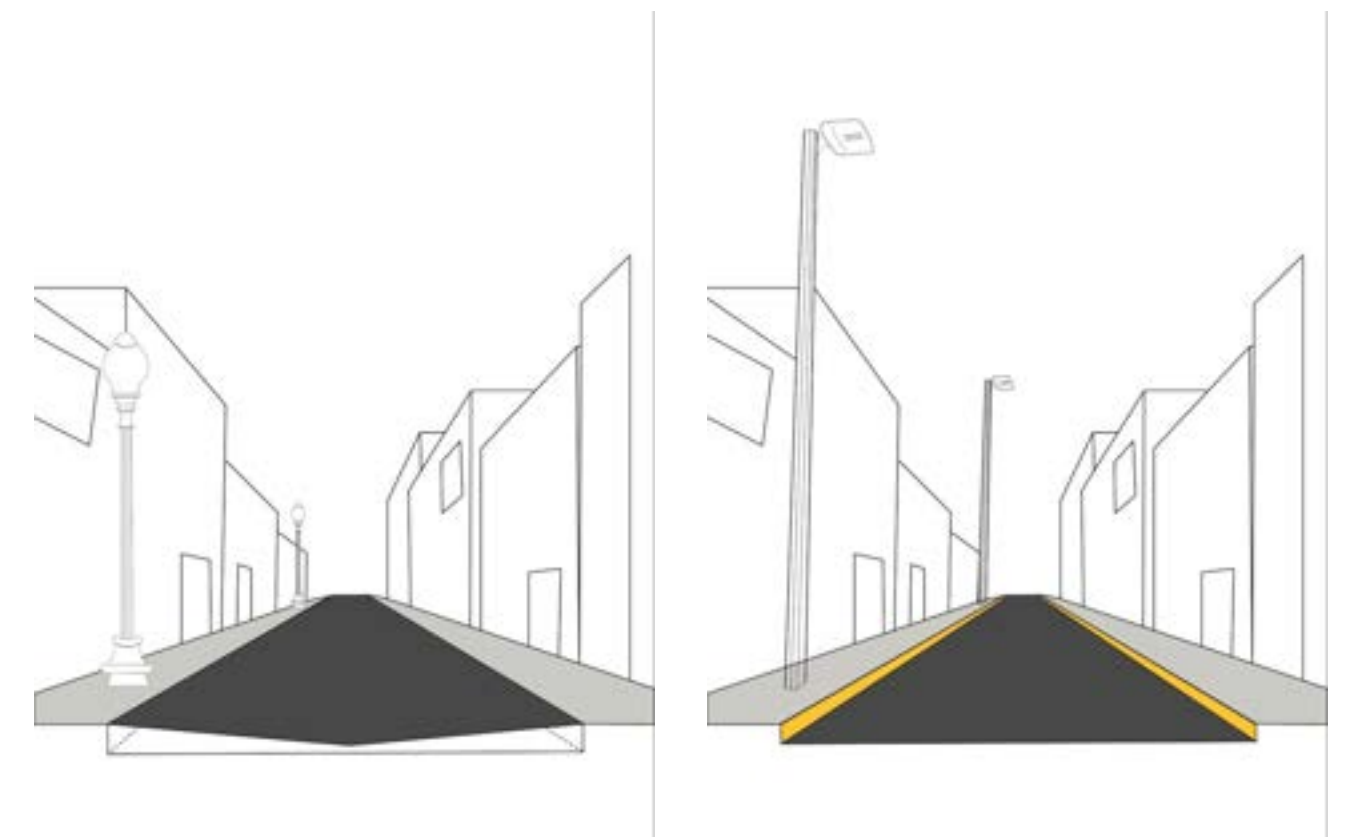
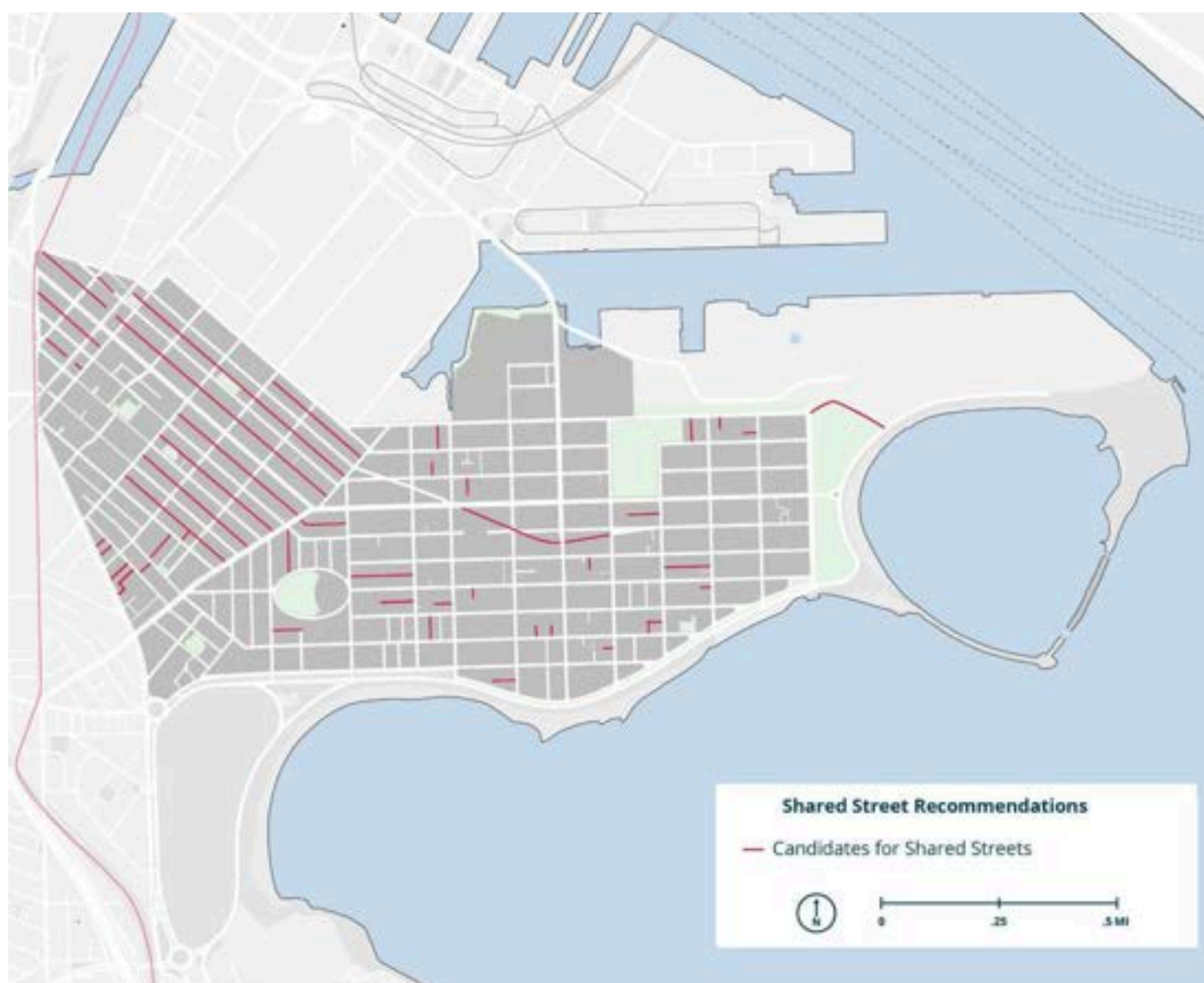
(ESP) Los badenes son una serie de montículos graduales de asfalto en la calle sobre los que es cómodo conducir a 20 mph o menos. El propósito de los badenes es disminuir la velocidad del tráfico en calles más residenciales y de menor velocidad. Safety Surge, un programa de la ciudad, ha instalado dos zonas de badenes en el Área de Estudio en 2024.



Shared Streets | Calles Compartidas

Many streets in South Boston are 20 feet wide and do not meet the City's accessibility standards for sidewalk widths. The design recommendations involve removing the height difference between the curb and the sidewalk to create a flush street. This change will enable people of all abilities to travel down these narrow streets. The aspirational target is to have all streets like this to be accessible shared streets in the next 10 years.

(ESP) Muchas calles en South Boston miden 20 pies de ancho y no cumplen con los estándares de accesibilidad de la Ciudad para el ancho de las aceras. Las recomendaciones de diseño implican eliminar la diferencia de altura entre el bordillo y la acera para crear una calle nivelada. Este cambio permitirá que personas de todas las capacidades viajen por estas calles estrechas. El objetivo al que se aspira es que todas las calles así sean calles compartidas y accesibles en los próximos 10 años.

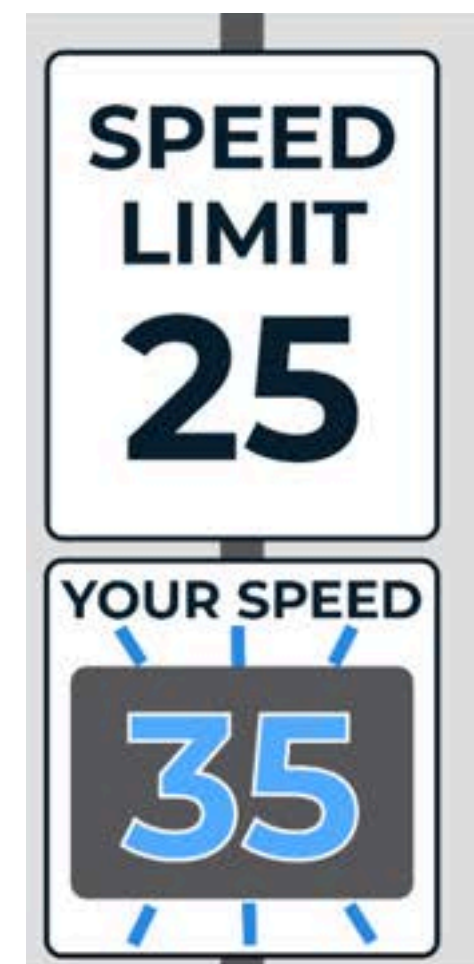


Speed feedback signs

Señales de Retroalimentación de Velocidad

Speed feedback signs are digital signs that display a driver's speed and encourage slower speeds. If the driver is exceeding the posted speed limit, the digital sign flashes. We canvassed the Study Area for eligible speed feedback installation based on our engineering standards. At the end of January 2023, BTM installed 5 speed feedback signs in the Study Area as an early action item.

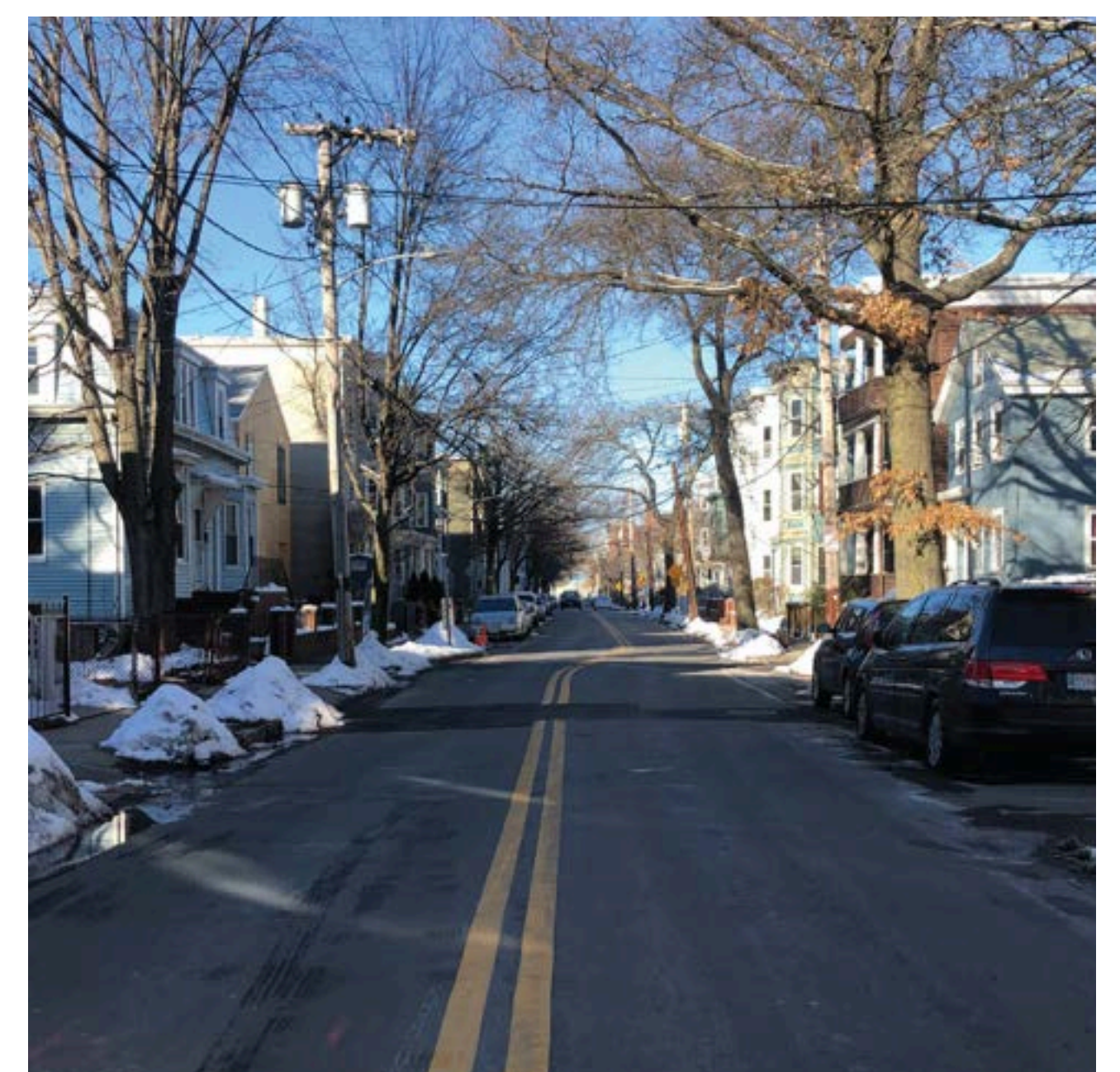
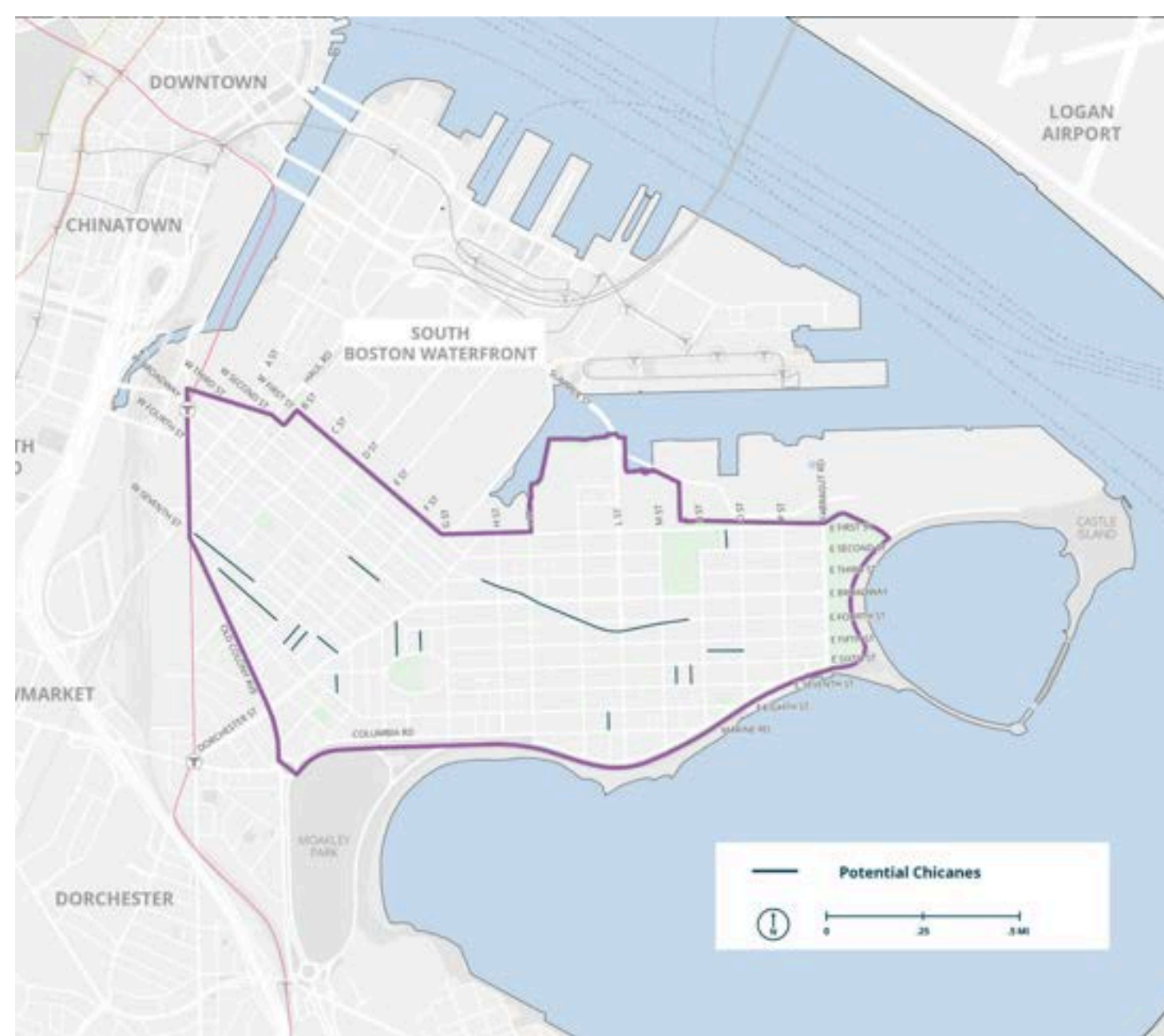
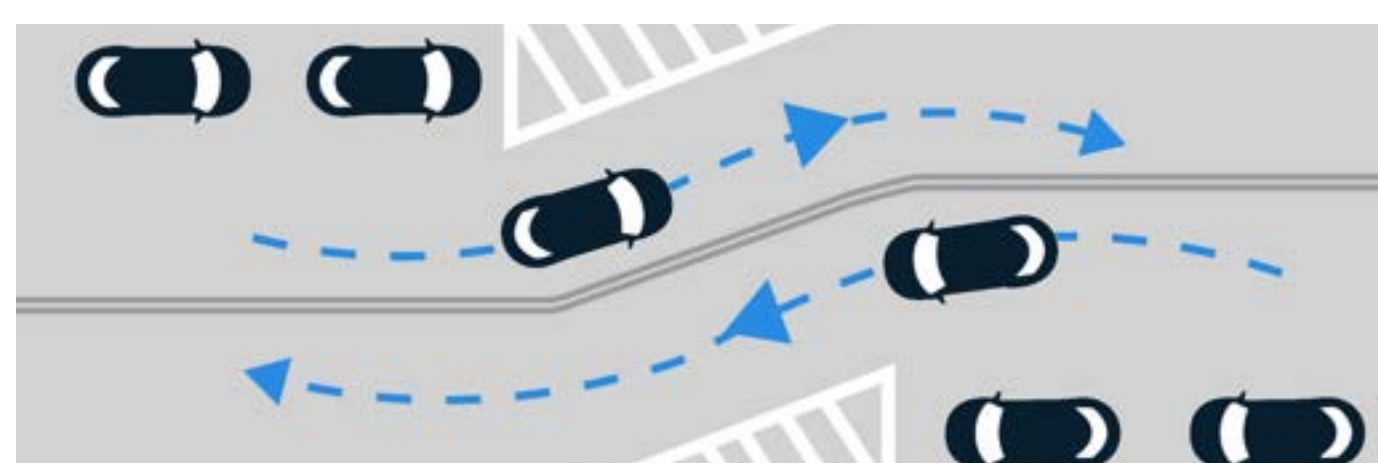
(ESP) Las señales de retroalimentación de velocidad son señales digitales que muestran la velocidad del conductor y alientan velocidades más lentas. Si el conductor excede el límite de velocidad indicado, la señal digital parpadea. Buscamos en el Área de Estudio instalaciones de retroalimentación de velocidad elegibles según nuestros estándares de ingeniería. A finales de enero de 2023, BTM instaló cinco señales de retroalimentación de velocidad en el Área de Estudio como elemento de acción temprana.



Chicanes | Chicanas

A chicane creates a slight "s" curve in an otherwise straight street. Streets that are relatively straight can enable drivers to travel too fast. The curve encourages drivers to reduce their speed. These are the streets that are eligible for chicanes.

(ESP) Una chicane crea una ligera curva en forma de "S" en una calle que de otro modo sería recta. Las calles que son relativamente rectas pueden permitir que los conductores viajen demasiado rápido. La curva incita a los conductores a reducir la velocidad. Estas son las calles que son elegibles para chicanes.



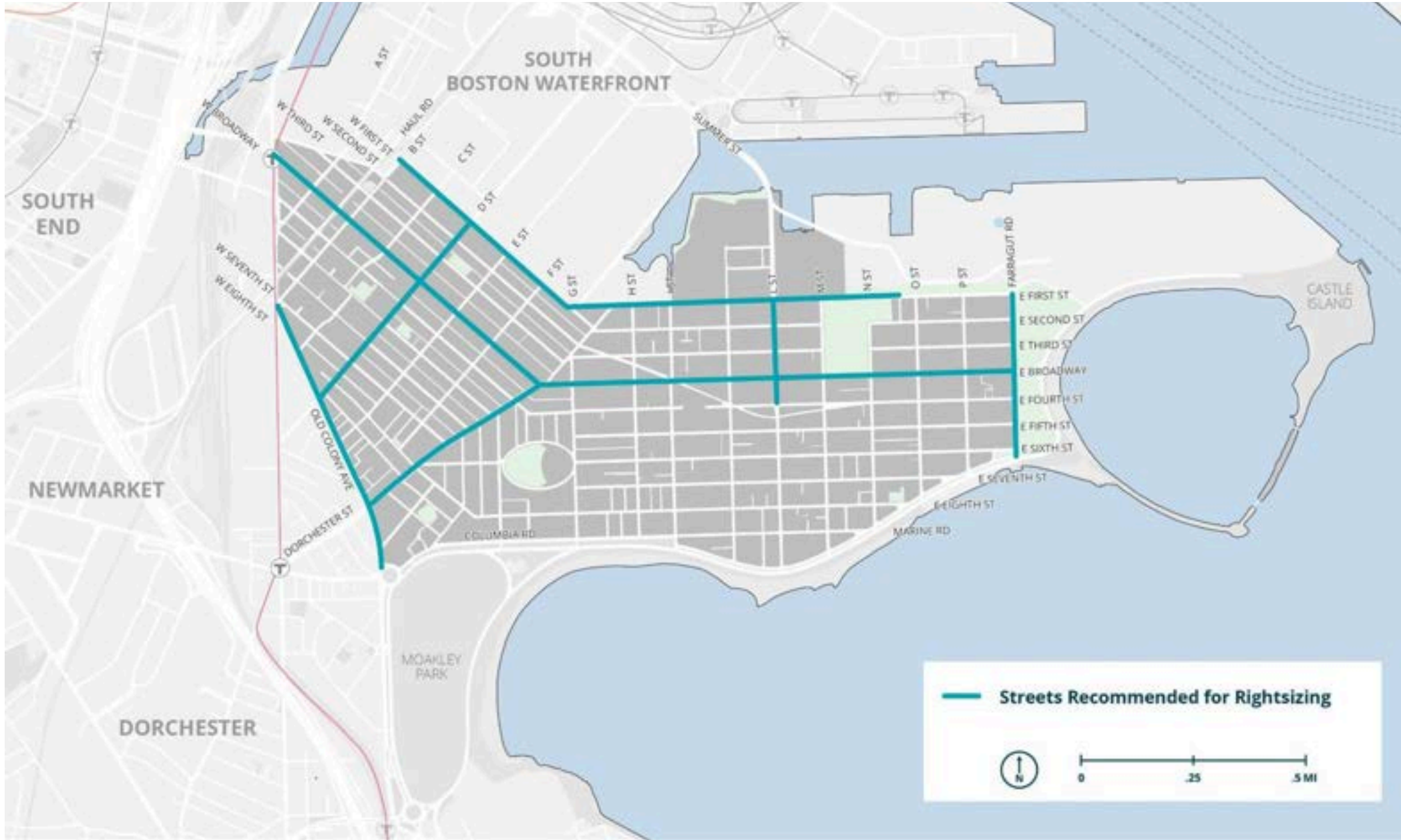
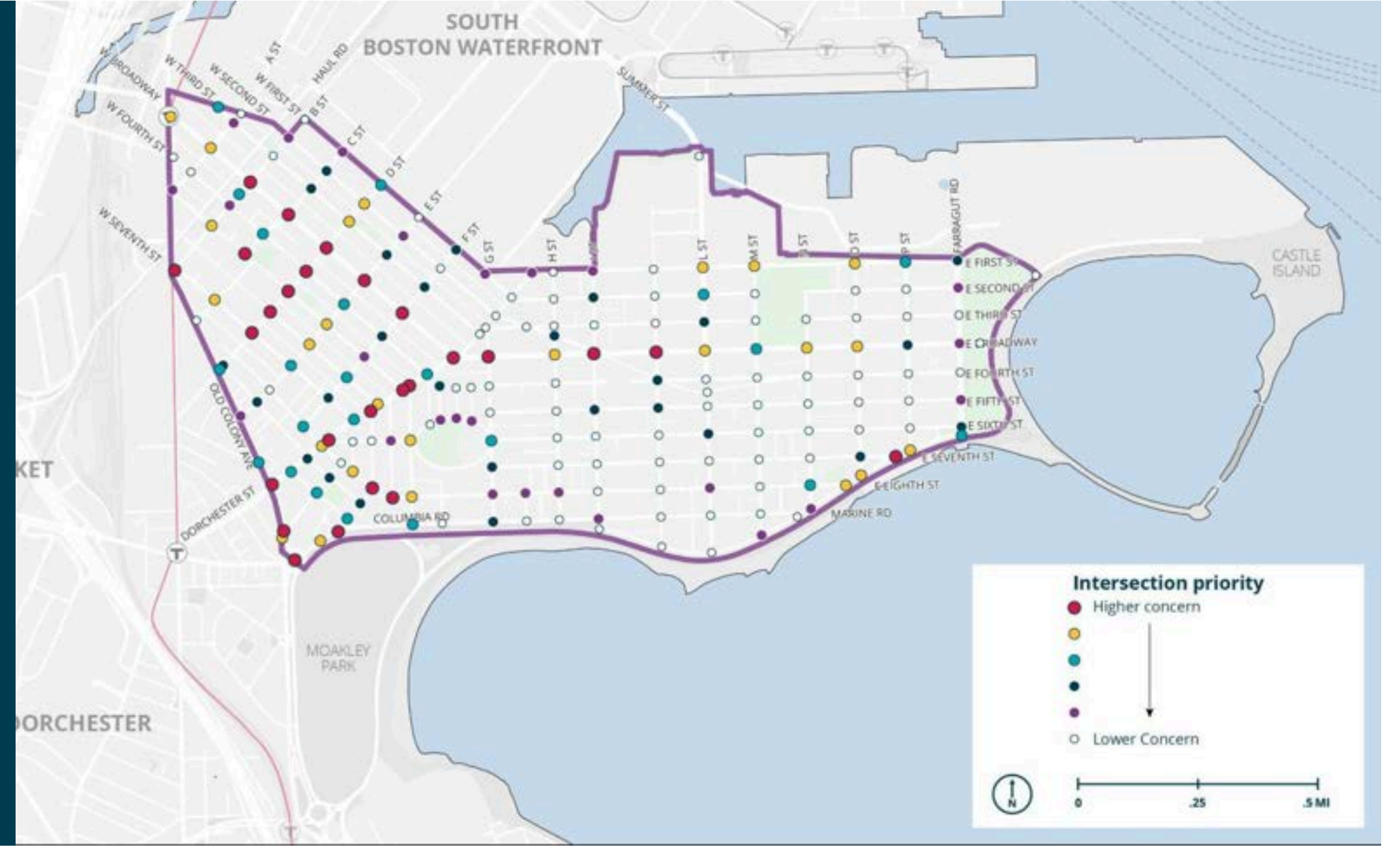


Corridor Recommendations

Recomendaciones de Corredores

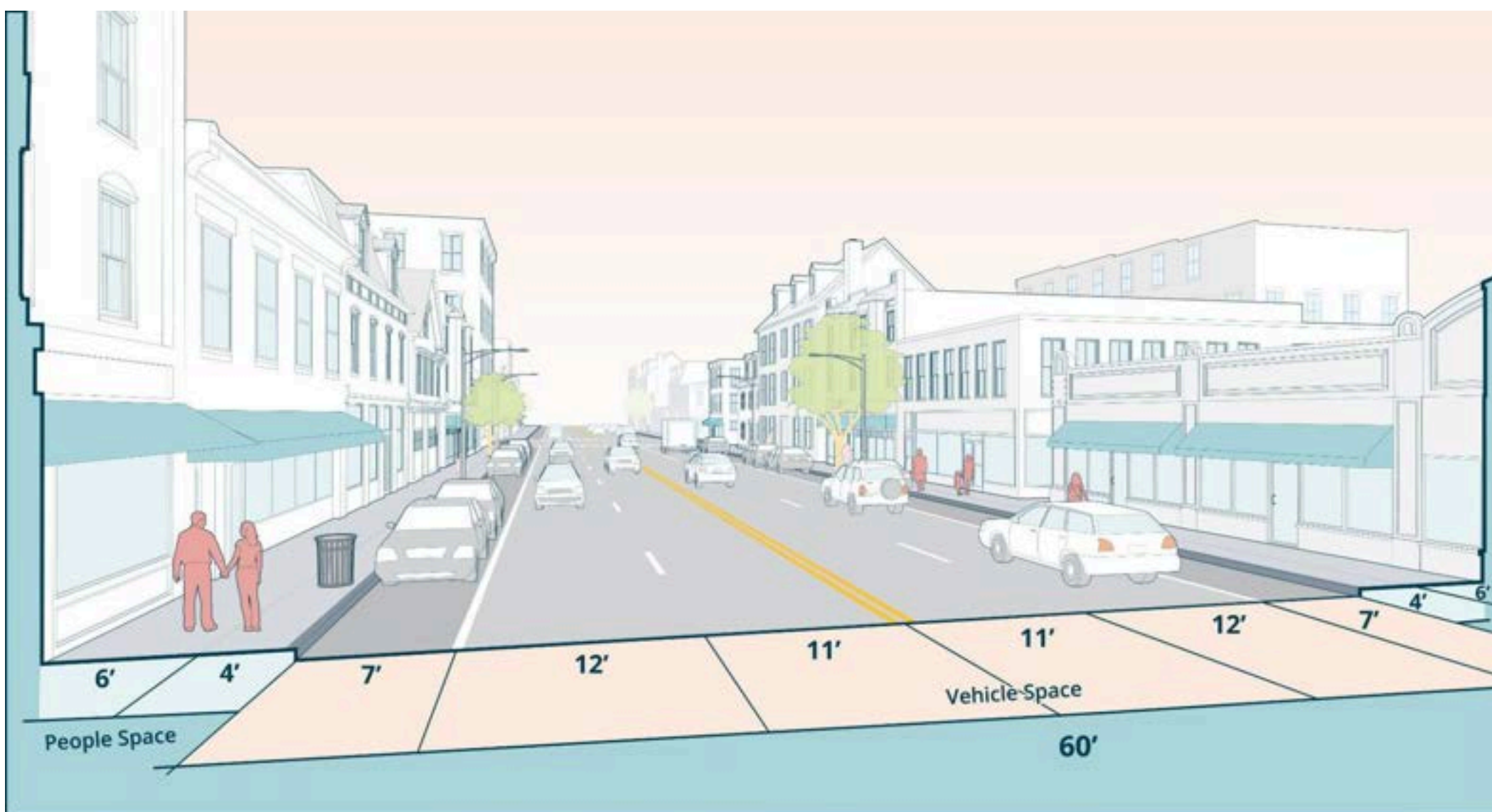
The intersection prioritization framework created for this plan is based on social vulnerability analysis, concerning factors, transit ridership and infrastructure, and community assets. This analysis highlighted that the most unsafe intersections are typically along the same street, indicating a need for solutions that improve the entire length of the street rather than individual intersections.

(ESP) El marco de priorización de intersecciones creado para este plan se basa en un análisis de vulnerabilidad social, factores preocupantes, la infraestructura y cantidad de usuarios de transporte, y activos comunitarios. Este análisis destacó que las intersecciones más inseguras suelen estar a lo largo de la misma calle, lo que indica la necesidad de soluciones que mejoren toda la longitud de la calle en lugar de intersecciones individuales.

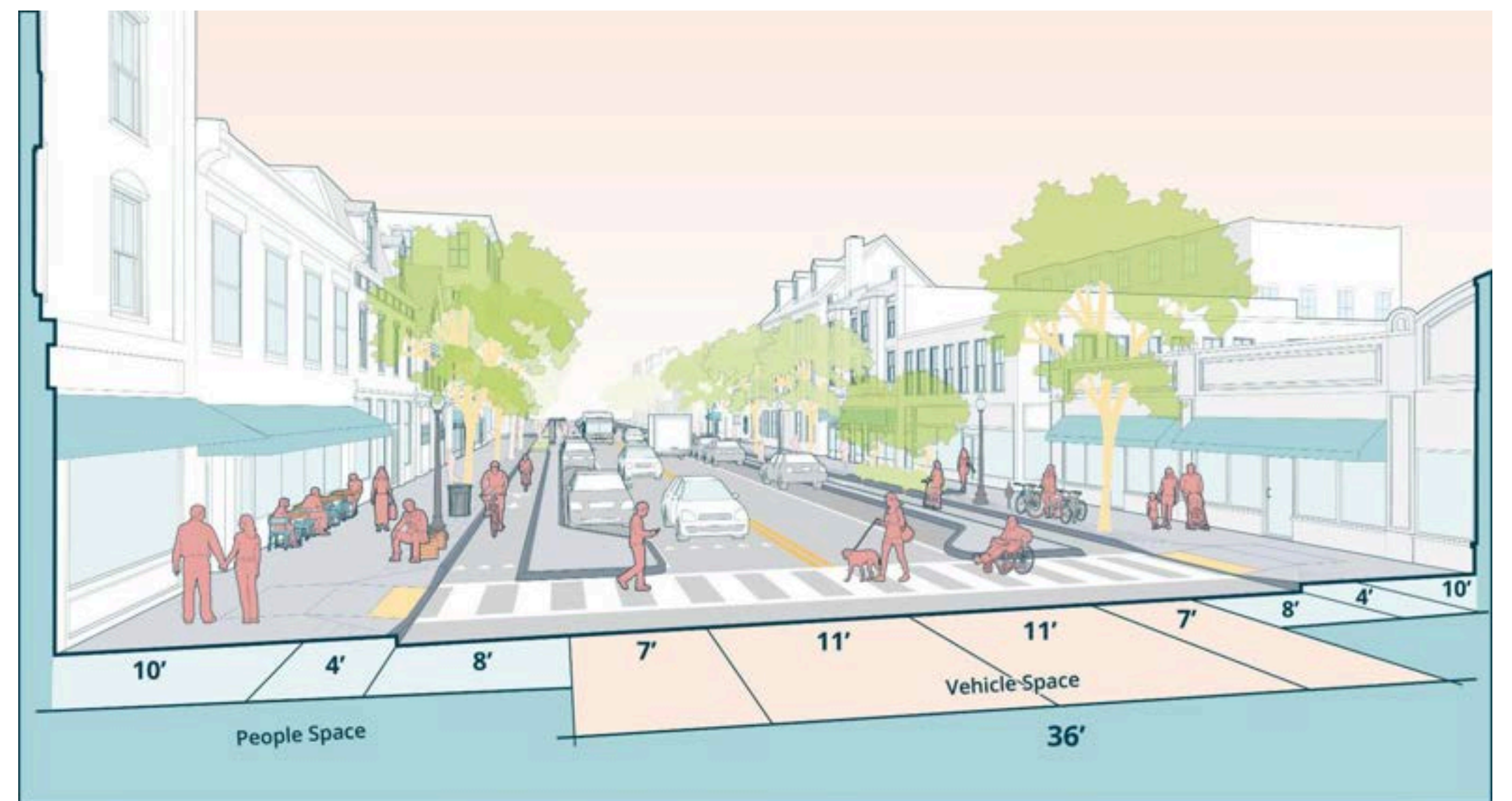


The SBTAP recommends plans to redesign eight streets in South Boston to better allocate space to different types of transportation, called 'right-sizing'. Thoughtful reallocation of space on our streets can calm speeding traffic, create safer crossings, widen sidewalks, add street trees, add dedicated bike lanes, and more.

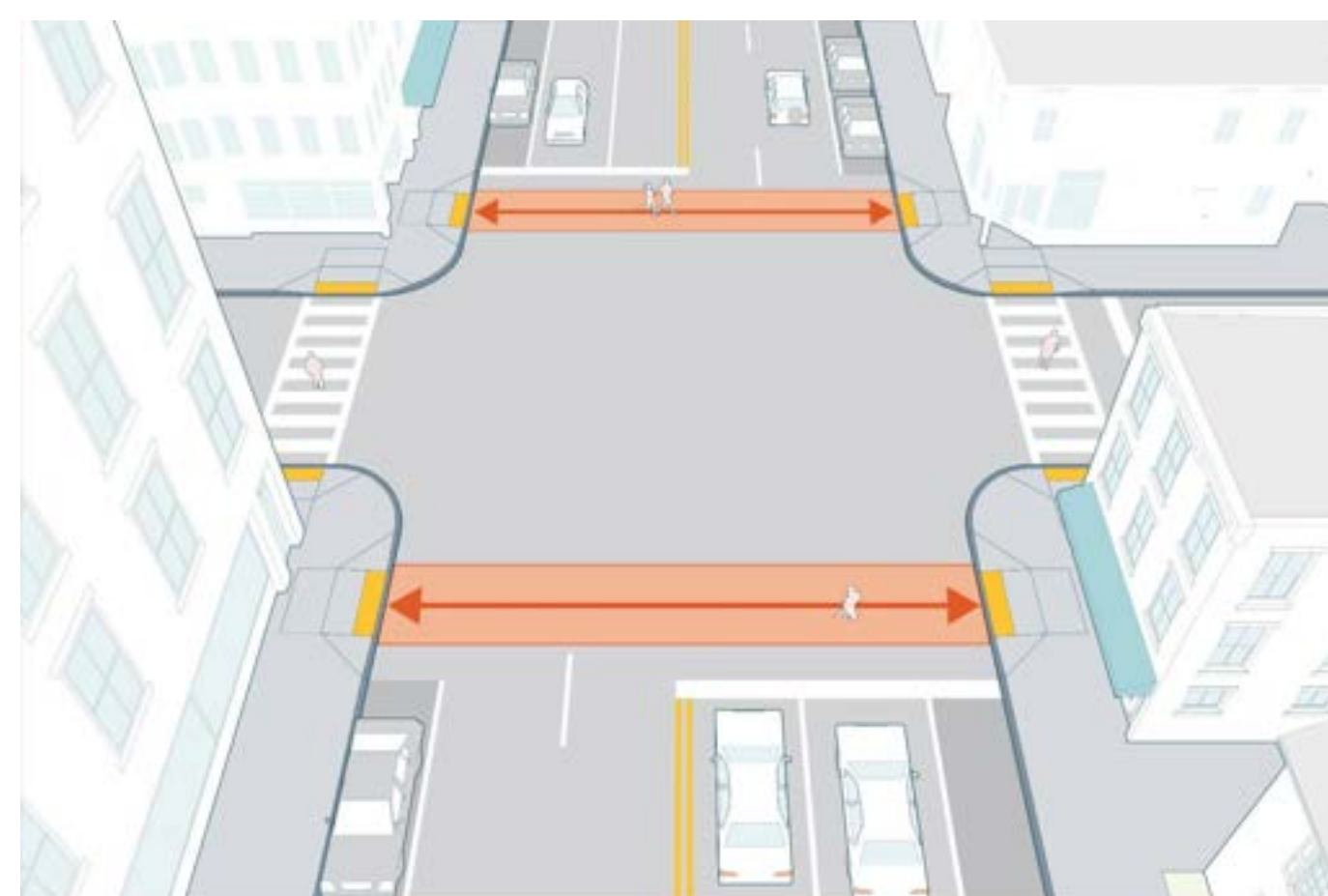
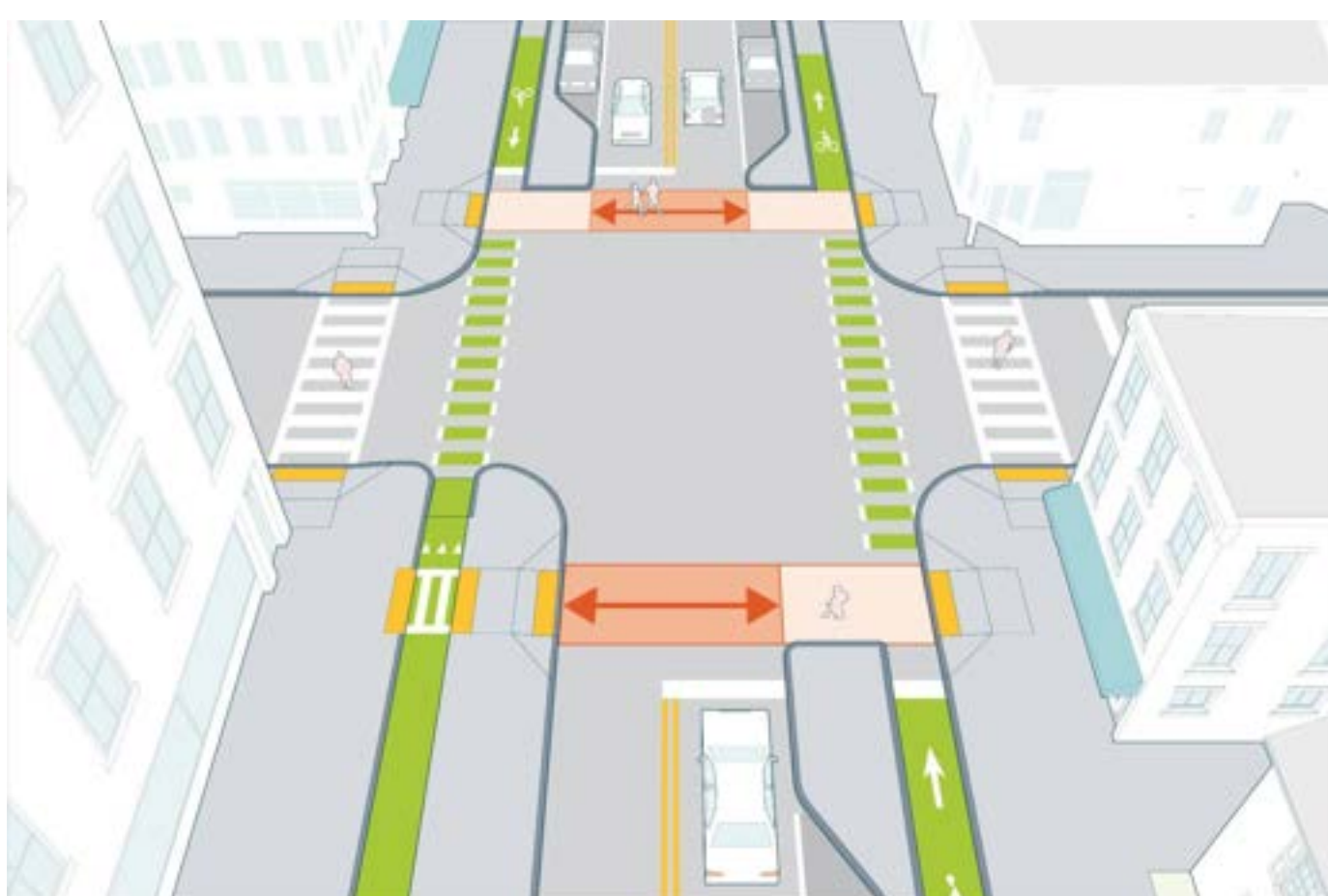
(ESP) El SBTAP recomienda planes para rediseñar ocho calles en South Boston para asignar mejor espacio a diferentes tipos de transporte, lo que se denomina "right-sizing". Una reasignación cuidadosa del espacio en nuestras calles puede calmar el exceso de tráfico, crear cruces más seguros, ampliar las aceras, agregar árboles en las calles, agregar carriles exclusivos para bicicletas y más.



Street before right sizing
Calle antes del "right-sizing"



Street after right sizing
Calle despues del "right-sizing"



The majority of streets in South Boston are dedicated to the movement and storage of vehicles. Balancing the streets for all modes of transportation can create more safe and even more efficient conditions for everyone.

(ESP) La mayoría de las calles del sur de Boston están dedicadas al movimiento y almacenamiento de vehículos. Equilibrar las calles para todos los modos de transporte puede crear condiciones más seguras e incluso más eficientes para todos.



Intersection Recommendations (1)

Recomendaciones de Intersecciones

21 Intersections Conceptually Designed & 4 Raised Crosswalks Planned

21 intersecciones diseñadas conceptualmente y 4 cruces de peatones elevados planeados

Raised Intersections Intersecciones elevadas

A raised intersection raises the whole crossing area at a three- or four-way intersection. This means that the crosswalks and the space where all streets meet are the same level as the sidewalk, which makes drivers slow down. We generally do not propose raised intersections are generally most beneficial on less busy streets that do not serve MBTA bus routes.



(ESP) Una intersección elevada eleva toda el área de cruce en una intersección de tres o cuatro vías. Esto significa que los cruces de peatones y el espacio donde se unen todas las calles están al mismo nivel que la acera, lo que hace que los conductores reduzcan la velocidad. Por lo general, no proponemos que las intersecciones elevadas sean más beneficiosas en calles menos transitadas que no sirven a las rutas de autobuses MBTA.



This will be installed at:
Gates/East Eighth Street
2 other intersections pending coordination with improvements by private development

(ESP) Esto se instalará en:
Gates/East Eighth Street
Otras 2 intersecciones pendientes de coordinación con mejoras por parte del desarrollo privado

Rotary Restriping Señalizaciones Vial en Rotondas

The SBTAP recommends plans to restripe rotaries to function like roundabouts. Traditional suburban rotaries have much higher entry and driving speeds, and changing lanes is often necessary. Roundabouts feature much smaller circles and are designed to promote slow entry and driving speeds which is much safer for pedestrians and cyclists in an urban condition. Drivers also do not need to change lanes as they move through the roundabout.



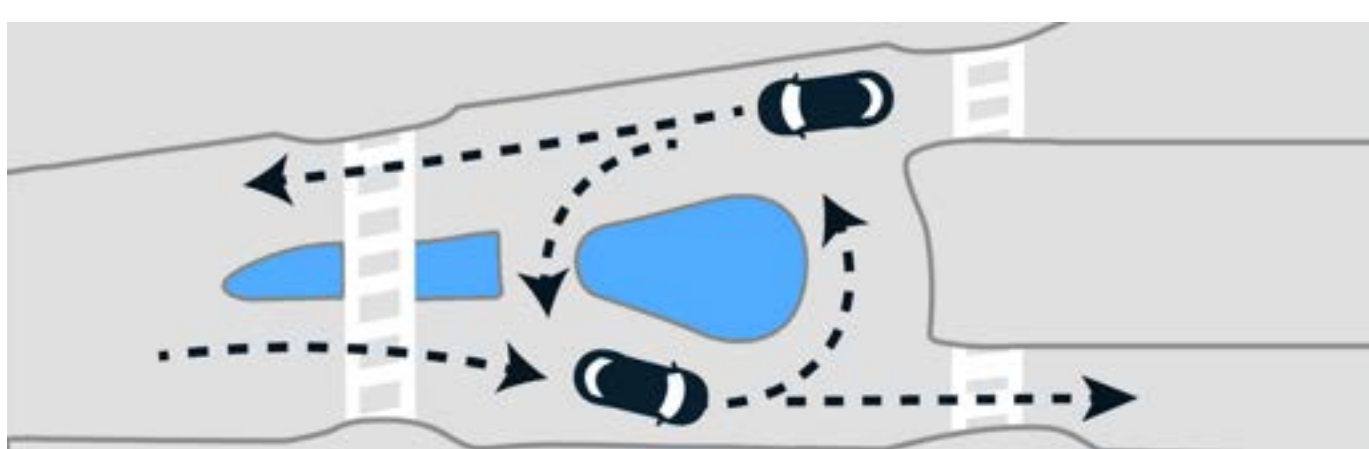
To be installed at:

- Preble Circle (completed)
- East Broadway/Day Boulevard

(ESP) El SBTAP recomienda planes para cambiar las líneas de las rotondas para que funcionen como rotondas. Las rotondas suburbanas tradicionales tienen velocidades de entrada y conducción mucho más altas, y a menudo es necesario cambiar de carril. Las rotondas presentan círculos mucho más pequeños y están diseñadas para promover velocidades de entrada y conducción lentas, lo que es mucho más seguro para peatones y ciclistas en condiciones urbanas. Los conductores tampoco necesitan cambiar de carril mientras avanzan por la rotonda.

Para ser instalado en:

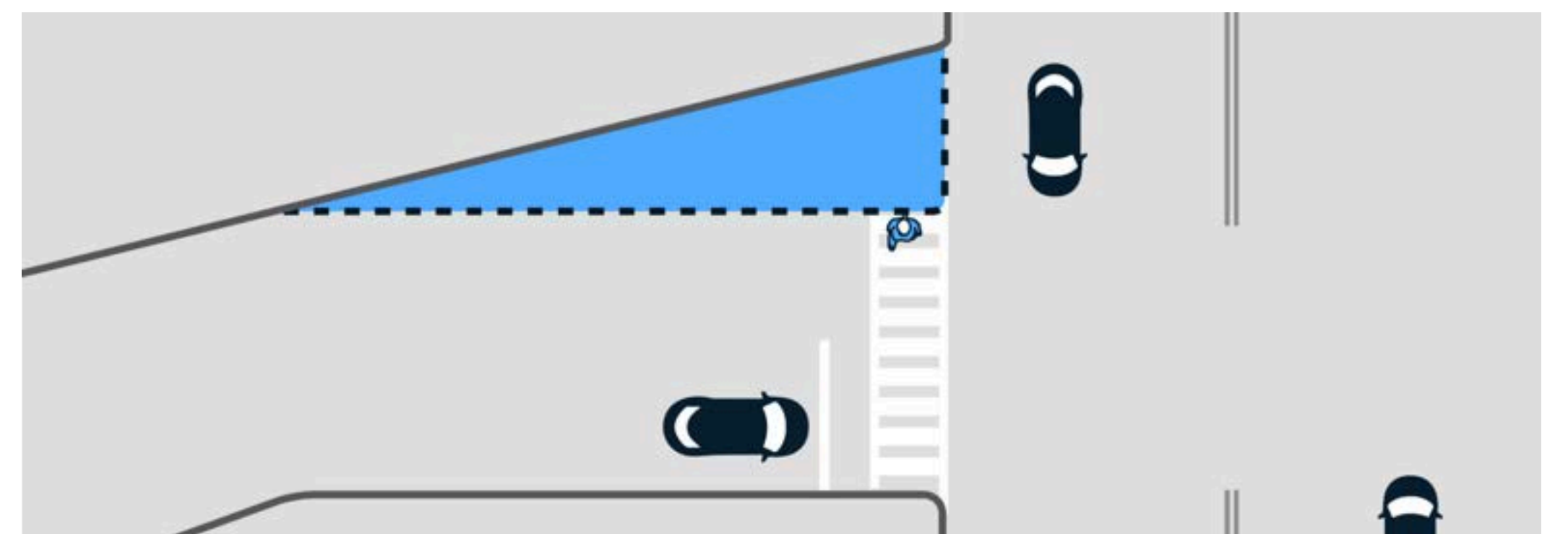
- Preble Circle (terminado)
- East Broadway/Day Boulevard



T-Ing Off Intersecciones en forma de "T"

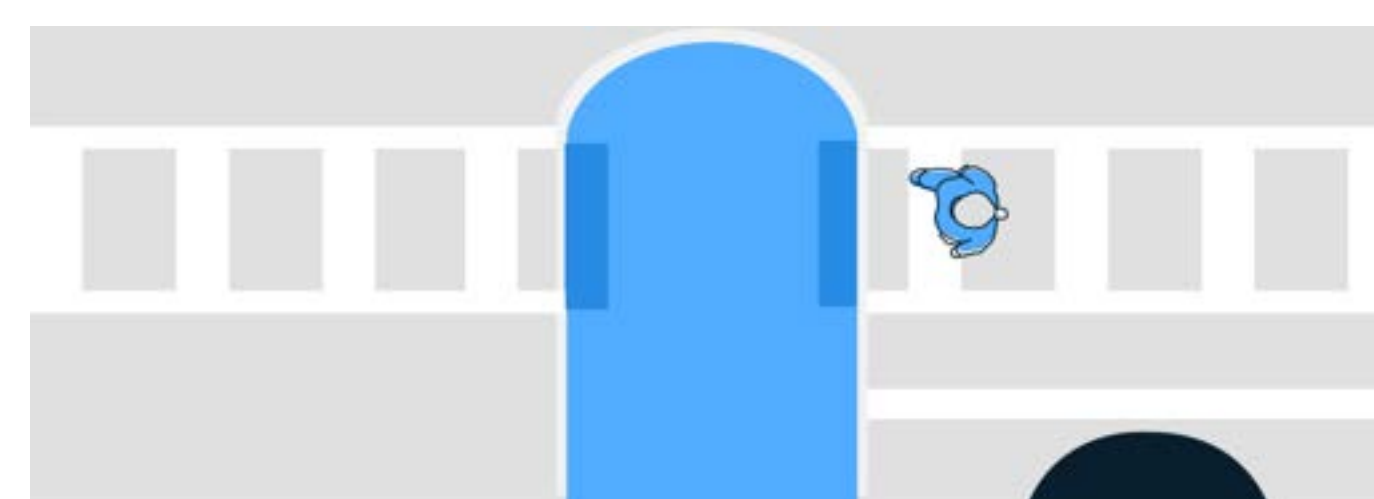
Curb extensions are intended to fill in extra space at wide or irregularly-shaped intersections, creating a "T-shaped" intersection instead which is much safer for all modes at these locations.

(ESP) Las extensiones de bordillos pueden llenar espacio adicional en intersecciones anchas o de forma irregular, creando en su lugar una intersección en "forma de T" que es mucho más segura para todos los modos de tránsito en estos lugares.



To be installed at:
Dorchester Street/First Street, Marine/Columbia, 8th/Columbia, Mercer/Columbia, West Second/Third, Shore Road/Farragut Road

(ESP) Para ser instalado en:
Dorchester Street/First Street, Marine/Columbia, 8th/Columbia, Mercer/Columbia, West Second/Third, Shore Road/Farragut Road



To be implemented at:
Various unsignalized intersections along Dorchester Street

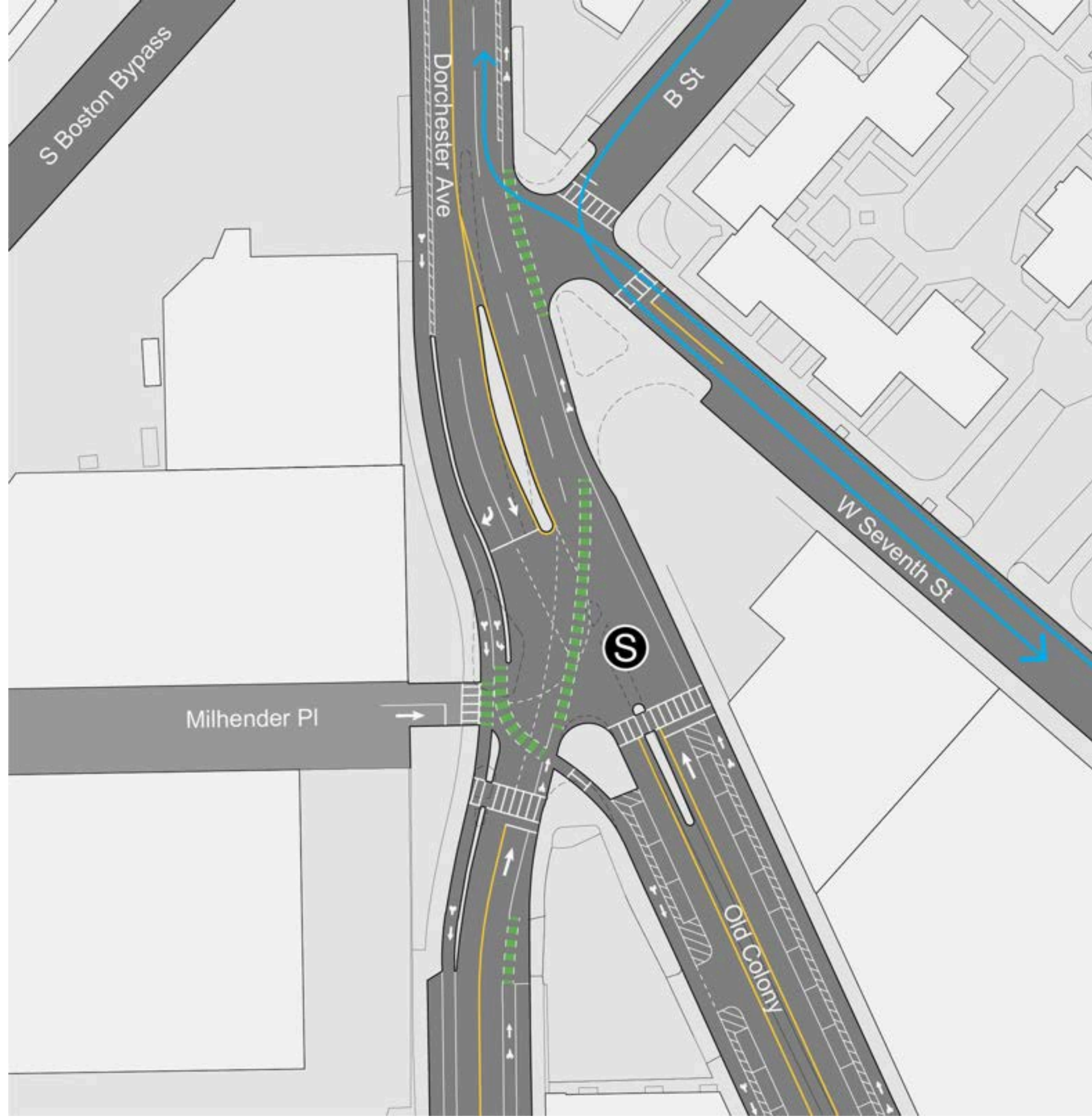
(ESP) Para ser implementado en:
Varias intersecciones no señalizadas a lo largo de Dorchester Street



Intersection Recommendations (2)

Recomendaciones de Intersecciones

Intersection Reconstruction & Right-sizing Reconstrucción de intersecciones y ajuste de tamaño



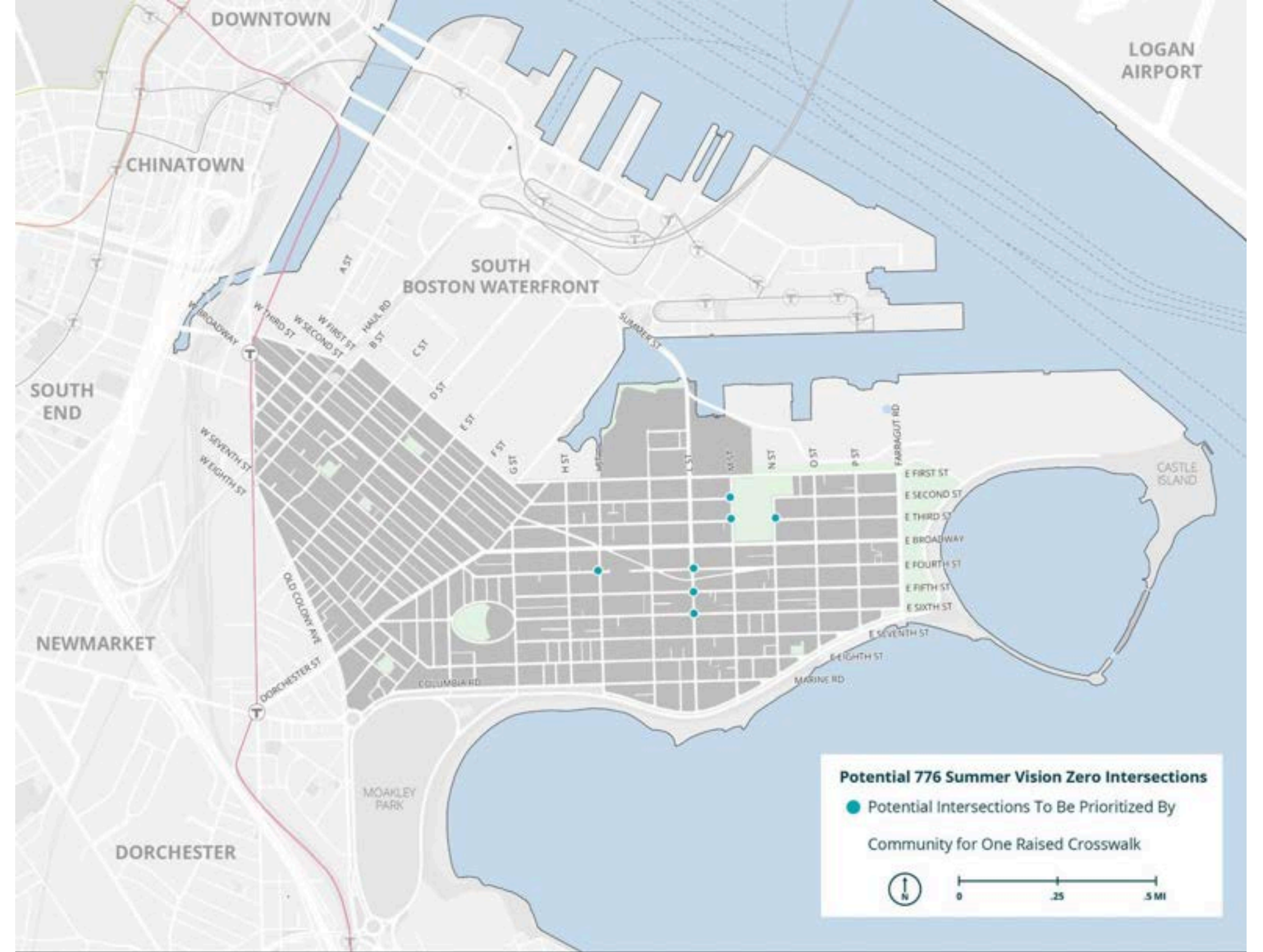
Reallocation of street space, referred to as right-sizing, can create separated bike lanes and safer crosswalks, slow speeds and improve pedestrian conditions. They incentivize safer driving behaviors, increase visibility of pedestrians, and shorten crossing distances.

To be installed at:
A Street/West Broadway, Old Colony/Dorchester Avenue, West Fifth/A Street/Dorchester Avenue, Summer Street/Elkins, Old Colony/Dorchester Street

(ESP) La reasignación del espacio de las calles, denominada ajuste del tamaño o "right-sizing," puede crear carriles para bicicletas separados y cruces de peatones más seguros, velocidades más bajas y mejorar las condiciones de los peatones. Incentivan conductas de conducción más seguras, aumentan la visibilidad de los peatones y acortan las distancias de cruce.

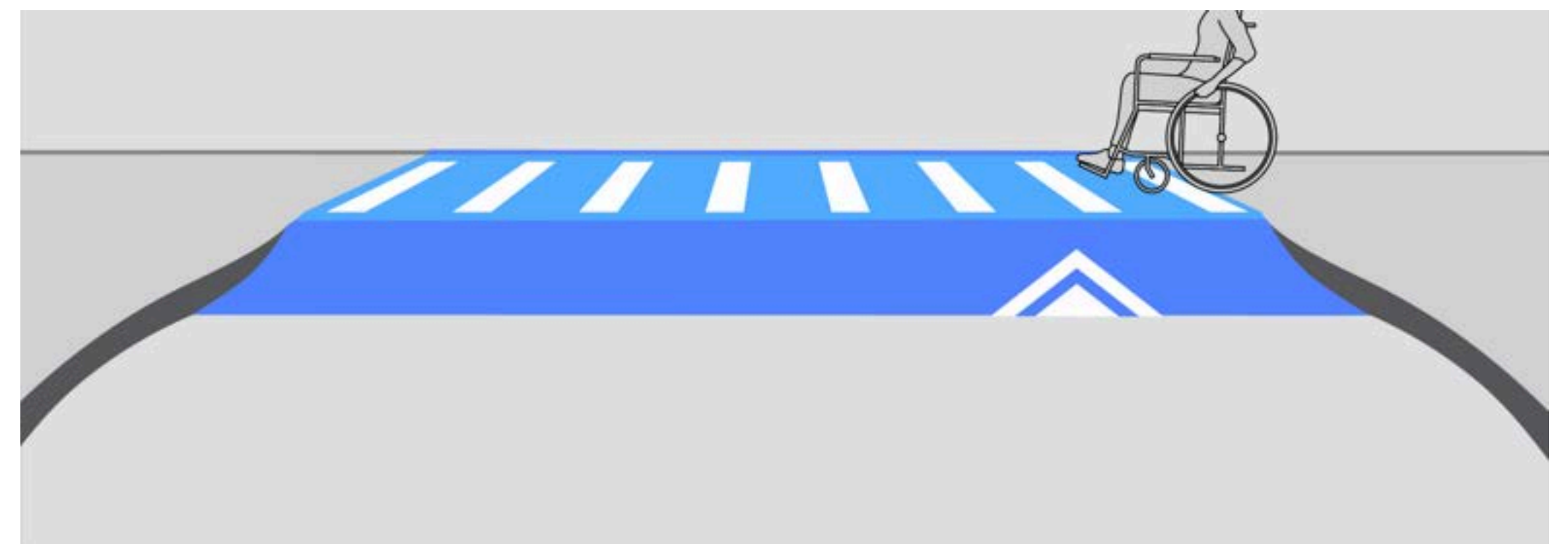
Para ser instalado en:
A Street/West Broadway, Old Colony/Dorchester Avenue, West Fifth/A Street/Dorchester Avenue, Summer Street/Elkins, Old Colony/Dorchester Street

Raised Crosswalks Cruce de peatones elevados



Raised crosswalks are the same level as the sidewalk. They make crossings more comfortable for people who use wheelchairs and other mobility aids. Because they are raised above street level, drivers have to slow down. The design of a raised crosswalk often includes curb extensions, which widens the sidewalk and prevents cars from parking too close to crosswalks. This further improves the safety and visibility of crossing locations.

(ESP) Los cruces de peatones elevados están al mismo nivel que la acera. Hacen que los cruces sean más cómodos para las personas que utilizan sillas de ruedas y otros dispositivos de movilidad. Al estar elevados por encima del nivel de la calle, los conductores tienen que reducir la velocidad. El diseño de un cruce de peatones elevado a menudo incluye extensiones de bordillos, lo que ensancha la acera y evita que los automóviles se estacionen demasiado cerca de los cruces de peatones. Esto mejora aún más la seguridad y la visibilidad de los lugares de cruce.



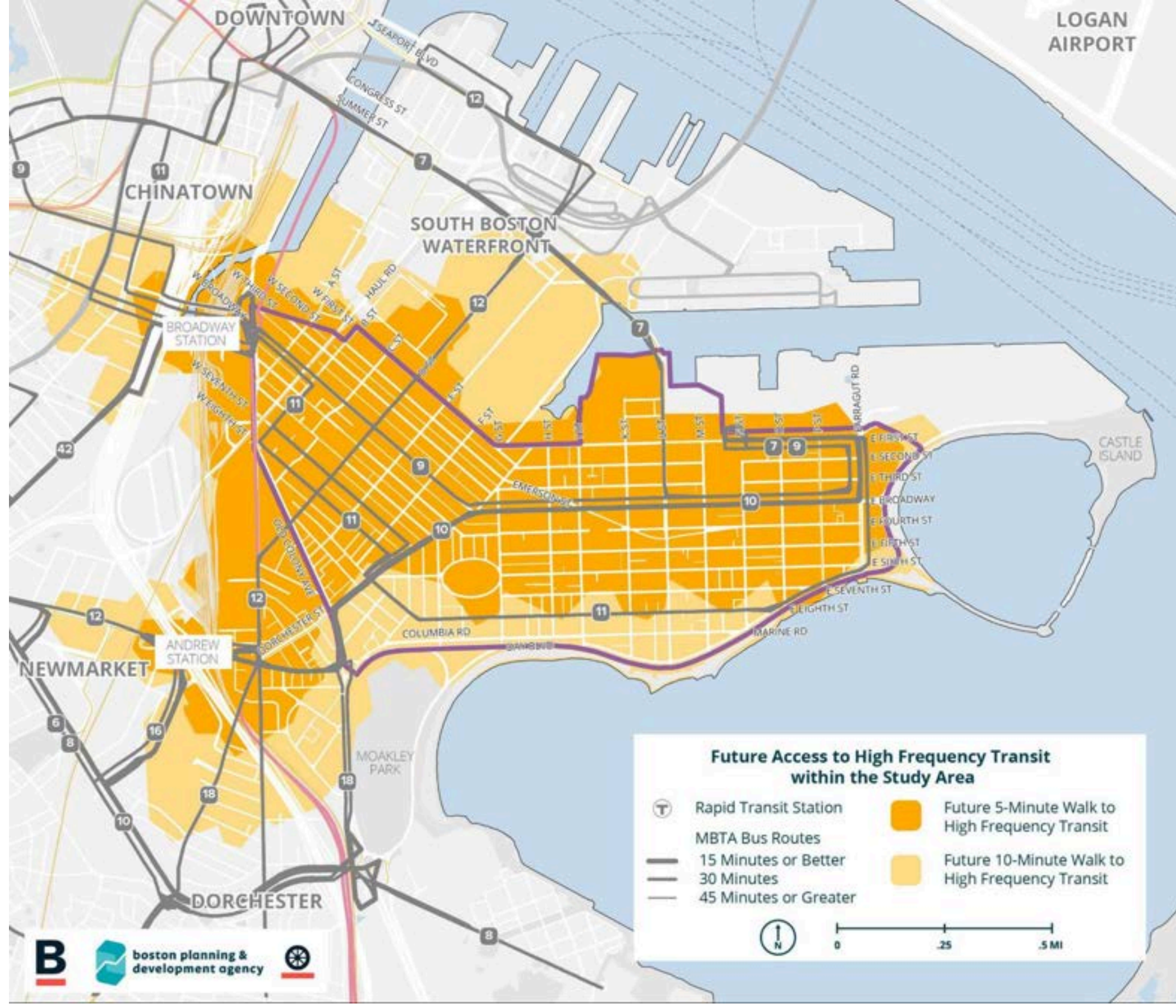
To best utilize development mitigation funds, the SBTAP team requests the community to select 4 intersections for one raised crosswalk each.

(ESP) Para utilizar mejor los fondos de mitigación del desarrollo, el equipo del SBTAP solicita a la comunidad que seleccione 4 intersecciones para implementar cruces de peatones elevados.



Transit Recommendations

Recomendaciones de tránsito



The entire neighborhood will live within a 10-minute walk of high-frequency transit by 2030 with the frequency improvements planned as part of the MBTA's Bus Network Redesign.

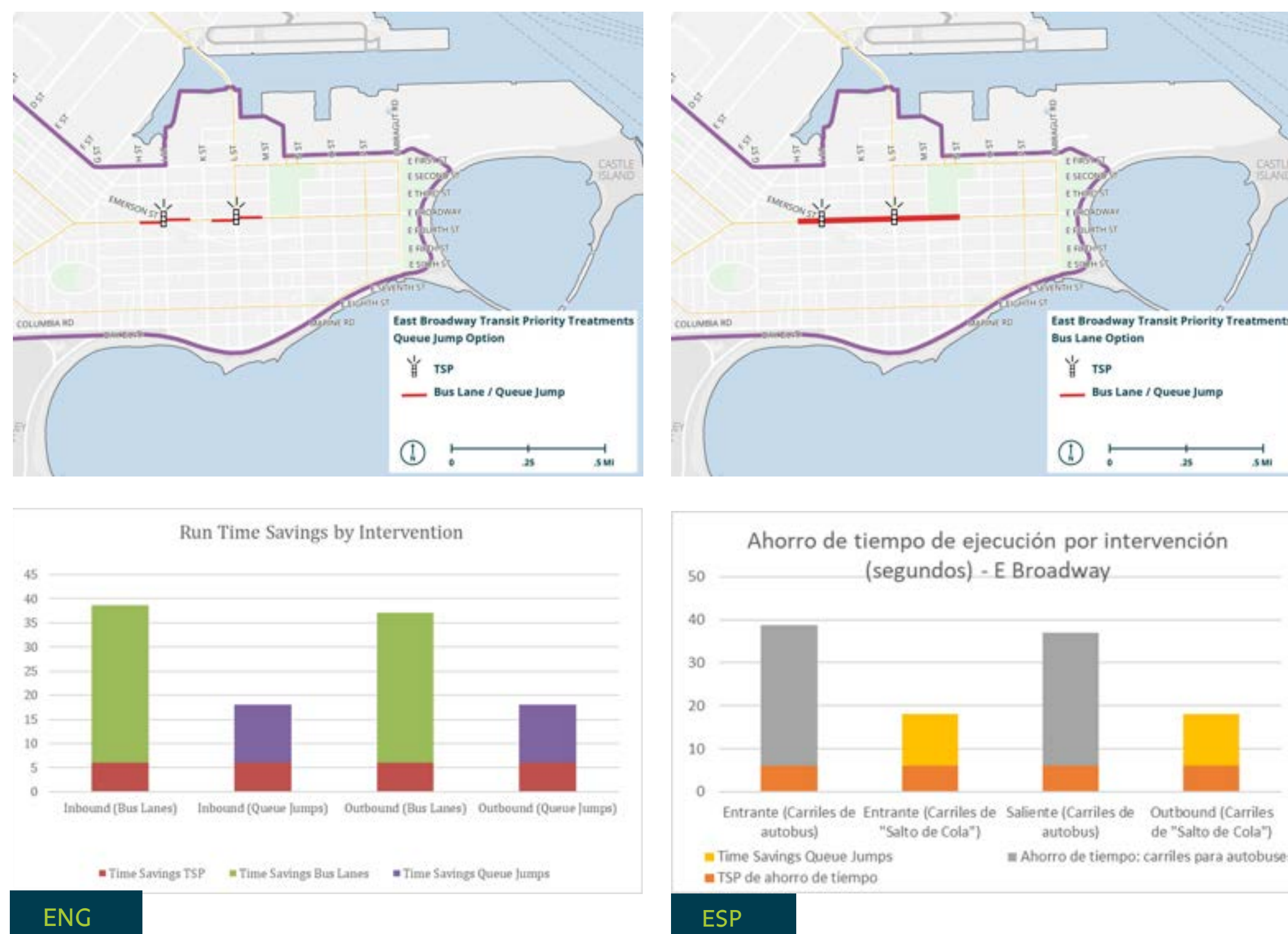
(ESP) Para 2030, todo el vecindario vivirá a 10 minutos a pie del transporte público de alta frecuencia con las mejoras de frecuencia planificadas como parte del Rediseño de la Red de Autobuses de la MBTA.

Evaluated bus lanes vs. queue jumps on East Broadway

Carriles para autobuses evaluados vs carriles para "salto de cola" en East Broadway

The SBTAP team evaluated two alternatives for bus facilities on East Broadway to understand impacts (bus lanes, and queue jumps, both with transit signal priority). For westbound, on this section of E Broadway takes 3.9 minutes normally, and 6.3 minutes on a bad trip (61% longer than normal). For eastbound: it's normally 4.1 minutes with a bad trip running 7.8 minutes (94% longer than normal). Bus lanes on average save 20 more seconds than queue jump lanes in the inbound direction and 19 more seconds in the outbound direction along East Broadway.

(ESP) El equipo de SBTAP evaluó dos alternativas para las instalaciones de autobuses en East Broadway para comprender los impactos (carriles para autobuses y "salto de cola," ambos con prioridad de señales de tránsito). En dirección oeste, en este tramo de E Broadway se tarda 3.9 minutos normalmente, y 6.3 minutos en un mal viaje (61 por ciento más de lo normal). En dirección este: normalmente son 4.1 minutos y un mal viaje dura 7.8 minutos (94 ciento más de lo normal). Los carriles para autobuses ahorran en promedio 20 segundos más que los carriles para saltar las colas en la dirección entrante y 19 segundos más en la dirección saliente a lo largo de East Broadway.



ENG

ESP

Evaluated bus lanes and queue jumps on L Street

Carriles de autobús y saltos de cola investigados en L Street

A bus lane along the L Street corridor will have the biggest impact on speed. A queue jumps in the northbound at East First Street and Southbound at East Broadway would also have positive impacts. The turn from East First Street onto East Broadway would benefit from either intervention.

(ESP) Un carril para autobuses a lo largo del corredor de L Street tendrá el mayor impacto en la velocidad. Un carril de salto de cola en dirección norte en East First Street y en dirección sur en East Broadway también tendría impactos positivos. El giro de East First Street a East Broadway se beneficiaría de cualquiera de las dos intervenciones.



ENG

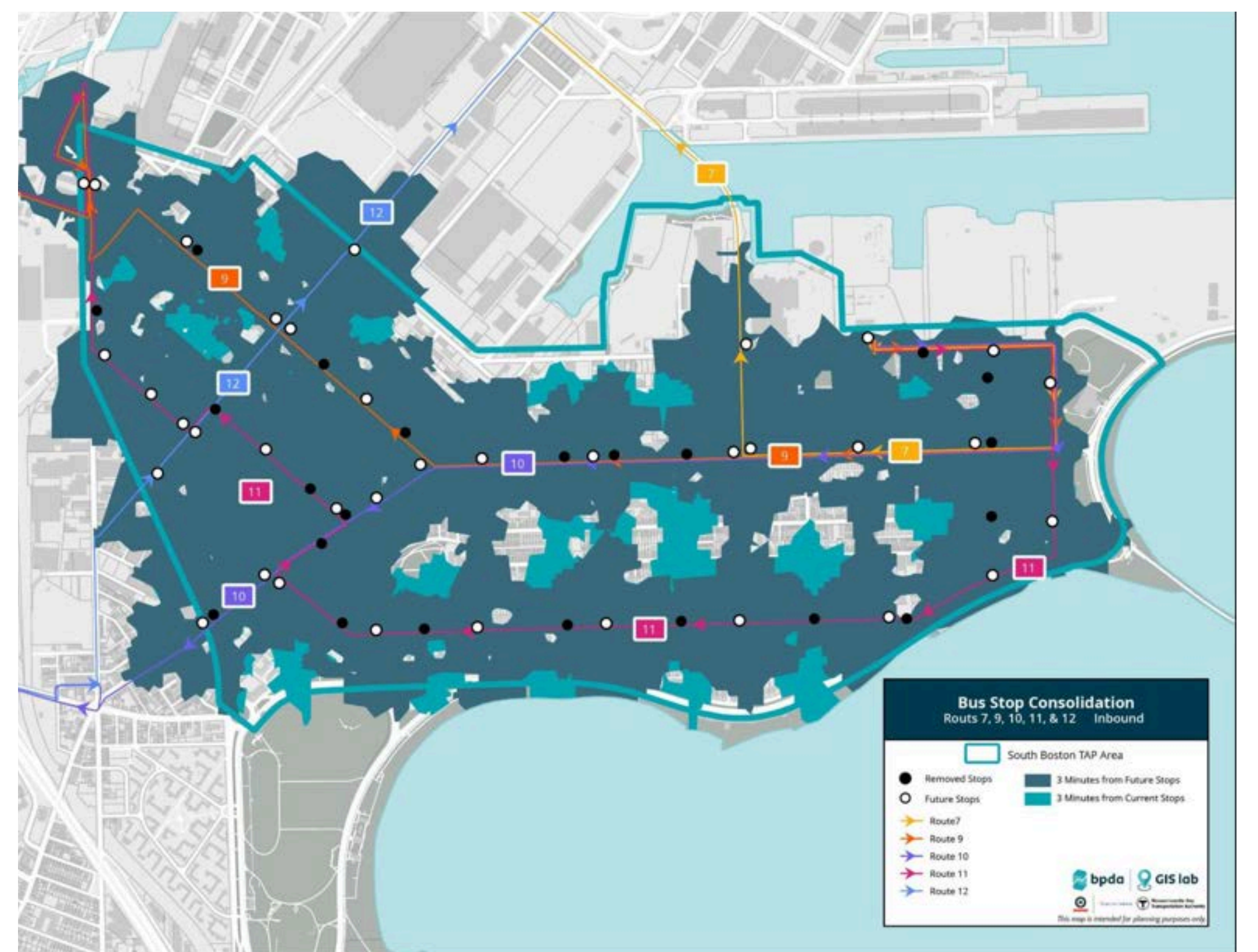
ESP

Bus Stop Consolidation Plan

Plan de Consolidación de Paradas de Autobús

- The bus stop consolidation plans includes:
- Eliminating 9 bus stops across all routes in the inbound direction (towards downtown) and 15 in the outbound (towards City Point).
 - The average bus stop spacing today is 714 feet.
 - In the future, the average stop spacing would be 967 feet.
 - The amount of gained curb space is approximately 2600 feet, equivalent to approximately 130 car lengths.
 - The time savings is nearly 12 minutes across all routes.

- (ESP)** Los planes de consolidación de paradas de autobús incluyen:
- Eliminar 9 paradas de autobús en todas las rutas en dirección entrante (hacia el centro) y 15 en dirección saliente (hacia City Point).
 - El espacio promedio entre paradas de autobús hoy es de 714 pies.
 - En el futuro, el espacio promedio entre paradas sería de 967 pies.
 - La cantidad de espacio ganado en la acera es de aproximadamente 2600 pies, equivalente a aproximadamente 130 longitudes de automóviles.
 - El ahorro de tiempo es de casi 12 minutos en todas las rutas.





Bike Recommendations (1)

Recomendaciones de bicicletas (1)

Recommended Bike Network - Long-Term

Red de bicicletas recomendada: largo plazo



City transportation planners and engineers created a recommendation for the long-term bike network. Many streets in South Boston need to be right-sized (reducing excess vehicular dimension). While design decisions regarding what to do with the reclaimed space (such as wider sidewalks, bus lanes, green infrastructure and/or bike accommodations) will be subject to future community processes, the Recommended Bike Network creates a plan that maximizes the use of space to improve the comfort, access and uptake of bikes. High comfort bike facilities are recommended on connector streets that have a high level of traffic stress and many neighborhood destinations. Because many connector streets need to be right-sized, bike lanes can be added by right-sizing the width or number of travel lanes. Preservation of on-street parking is prioritized in this recommended bike network based on feedback given from the community.

(ESP) Los ingenieros y planificadores del transporte urbano crearon una recomendación para la red de bicicletas a largo plazo. Es necesario adaptar el tamaño de muchas calles de South Boston (reduciendo el exceso de la dimensión vehicular). Si bien las decisiones de diseño sobre qué hacer con el espacio recuperado (como aceras más anchas, carriles para autobuses, infraestructura verde y/o alojamiento para bicicletas) estarán sujetas a futuros procesos comunitarios, la Red de Bicicletas Recomendada crea un plan que maximiza el uso del espacio para mejorar la comodidad, el acceso y la aceptación de las bicicletas. Se recomiendan instalaciones para bicicletas de alto confort en las calles conectoras que tienen un alto nivel de estrés vehicular y muchos destinos vecinales. Debido a que muchas calles conectoras deben tener el tamaño adecuado, se pueden agregar carriles para bicicletas ajustando el tamaño de los carriles de circulación o reduciendo el número de carriles de circulación. La preservación del estacionamiento en la calle tiene prioridad en esta red de bicicletas recomendada según los comentarios de la comunidad.

Compromised Bike Network - Short-Term

Red de bicicletas comprometida: a corto plazo



We heard from residents many concerns about bike lanes on East and West Broadway. Implementing conventional painted bike lanes on parallel corridors as an alternative offers near-term, cost effective network connectivity. Implementation of bike lanes on these proposed residential streets is preferred by many throughout the community process. Consistent with the Recommended Network, the Compromised Bike Network maintains cross neighborhood routes on Farragut Road, Dorchester Street, Old Colony Avenue, First Street and A Street.

(ESP) Escuchamos de los residentes muchas preocupaciones sobre los carriles para bicicletas en East y West Broadway. La implementación de carriles bici pintados convencionales en corredores paralelos como alternativa ofrece una conectividad de red rentable a corto plazo. Muchos prefieren la implementación de carriles para bicicletas en estas calles residenciales propuestas durante todo el proceso comunitario. De acuerdo con la red recomendada, la red de bicicletas comprometida mantiene rutas que cruzan vecindarios en Farragut Road, Dorchester Street, Old Colony Avenue, First Street y A Street.



Bike Recommendations (2)

Recomendaciones de bicicletas (2)

3-Minute Walkshed for Recommended Network

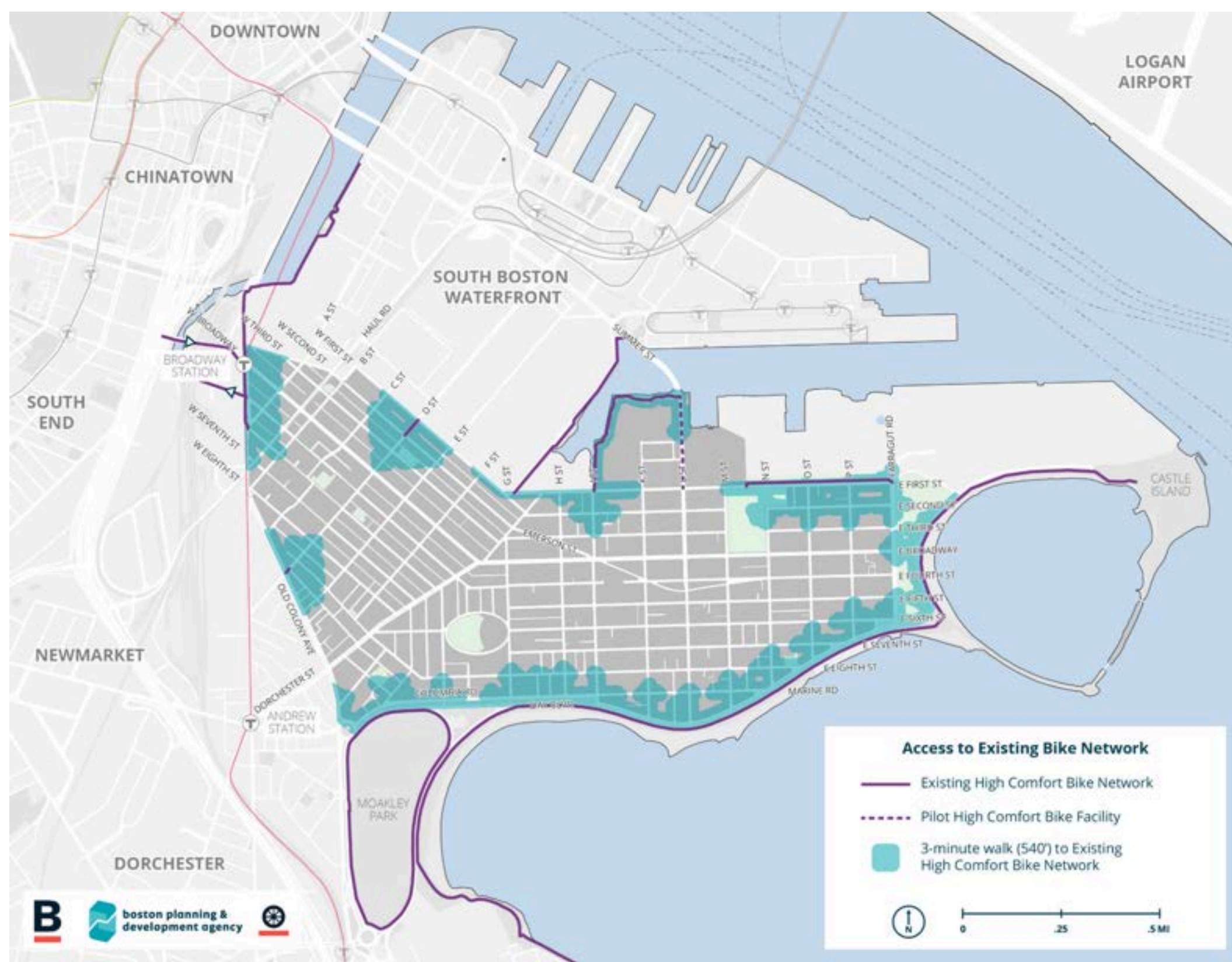
Radio de 3 minutos a pie para la red recomendada

94% of residents within a 3-minute walk or less than 1 minute of biking time with the Recommended Bike Network. This represents a 157% increase in access to comfortable bike facilities in the neighborhood.

(ESP) El 94% de los residentes se encuentran a 3 minutos a pie o menos de 1 minuto en bicicleta con la red de bicicletas recomendada. Esto representa un aumento del 157% en el acceso a cómodas instalaciones para bicicletas en el vecindario.

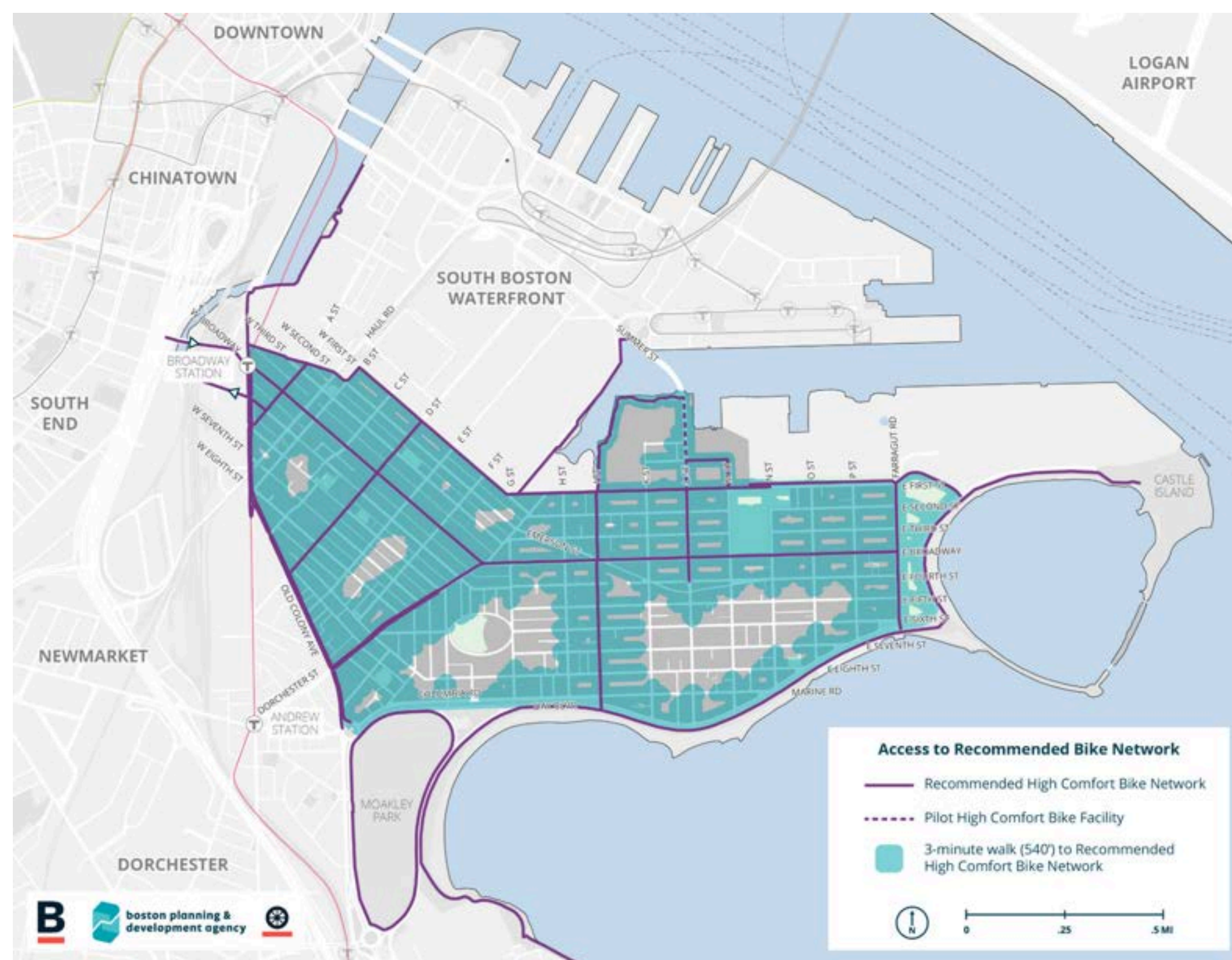
Existing Bike Network 3-Minute Walkshed

Red de bicicletas existente con un radio 3 minutos a pie



Recommended Bike Network 3-Minute Walkshed

Red de bicicletas recomendada Radio de 3 minutos a pie

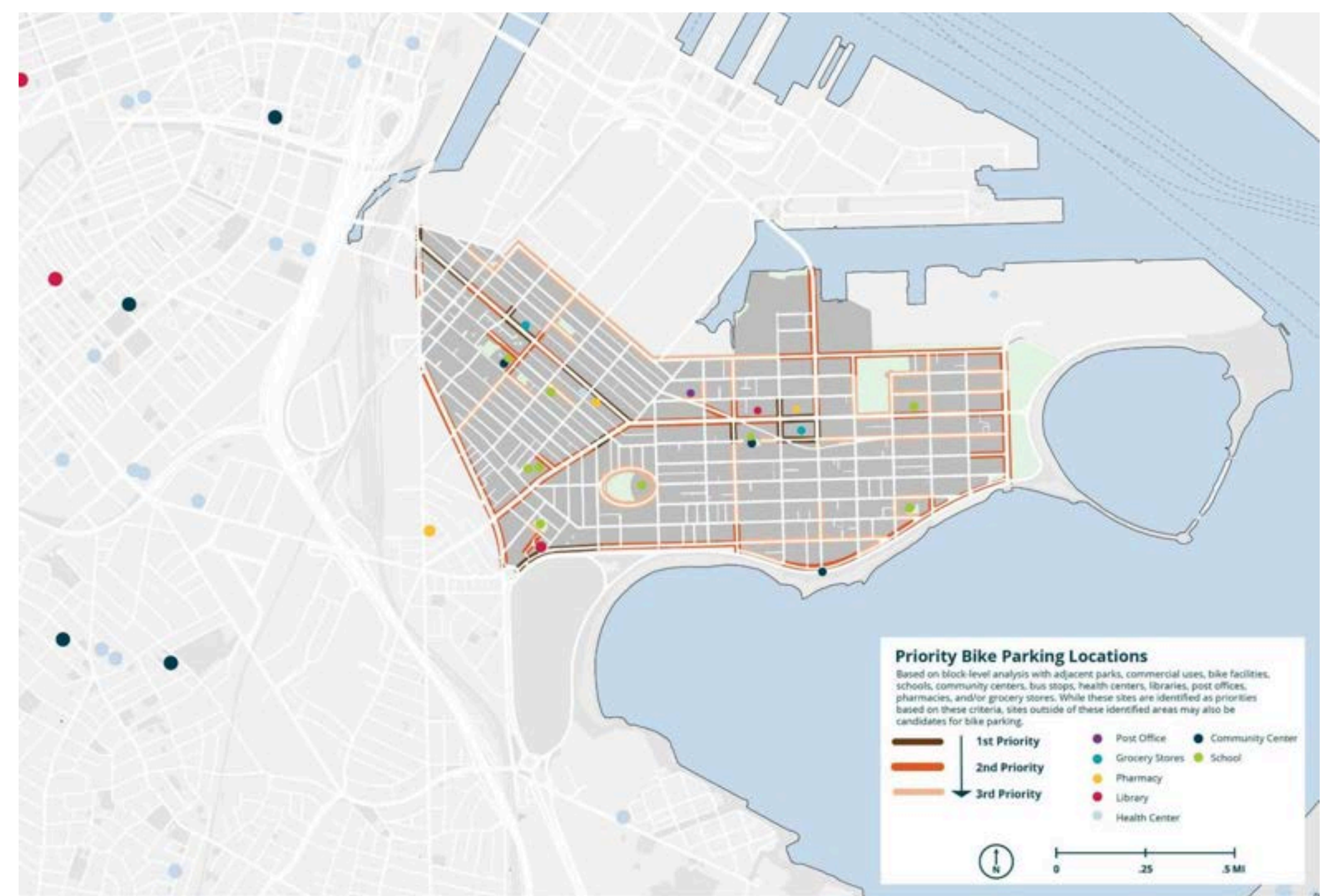


Bike Parking Prioritization

Priorización del estacionamiento de bicicletas

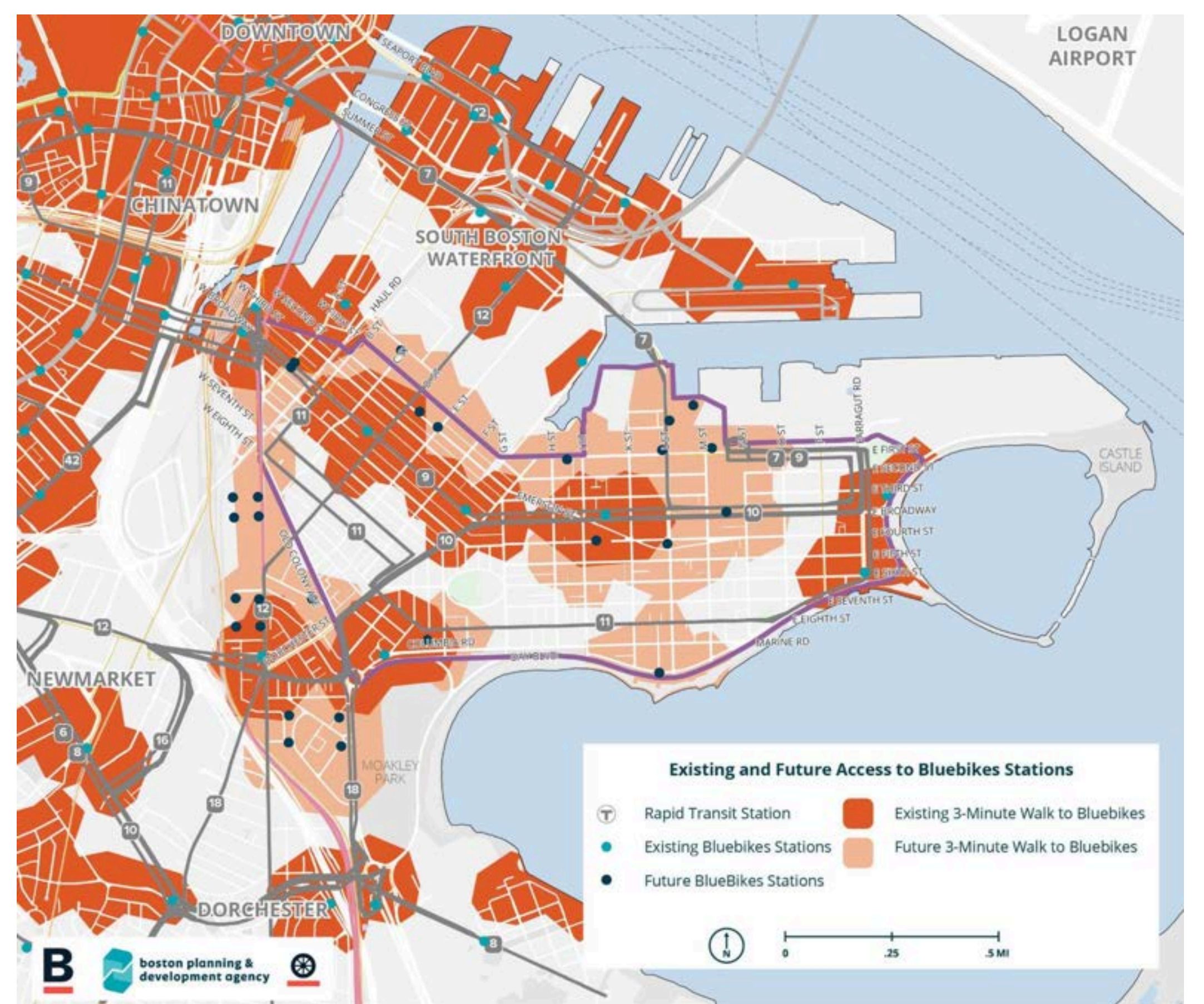
As part of a bike parking prioritization framework, the SBTAP team conducted a block level analysis for prioritizing bike parking based on adjacent parks, commercial uses, bike facilities, schools, community centers, bus stops, health centers, libraries, post offices, pharmacies and/or grocery stores.

(ESP) Como parte de un marco de priorización de estacionamiento para bicicletas, el equipo SBTAP realizó un análisis a nivel de cuadra para priorizar el estacionamiento para bicicletas en función de parques adyacentes, usos comerciales, instalaciones para bicicletas, escuelas, centros comunitarios, paradas de autobús, centros de salud, bibliotecas, oficinas de correos, farmacias y /o tiendas de comestibles.



Bluebikes Expansion

Expansión de bicicletas Bluebikes



With the station expansion plans, through City- and developer-funded stations, 68% of homes in the Study Area will be within a 3-minute walk.

(ESP) Con los planes de expansión de estaciones, a través de estaciones financiadas por la Ciudad y los desarrolladores, el 68% de los hogares en el Área de Estudio estarán a 3 minutos a pie.



Parking Recommendations

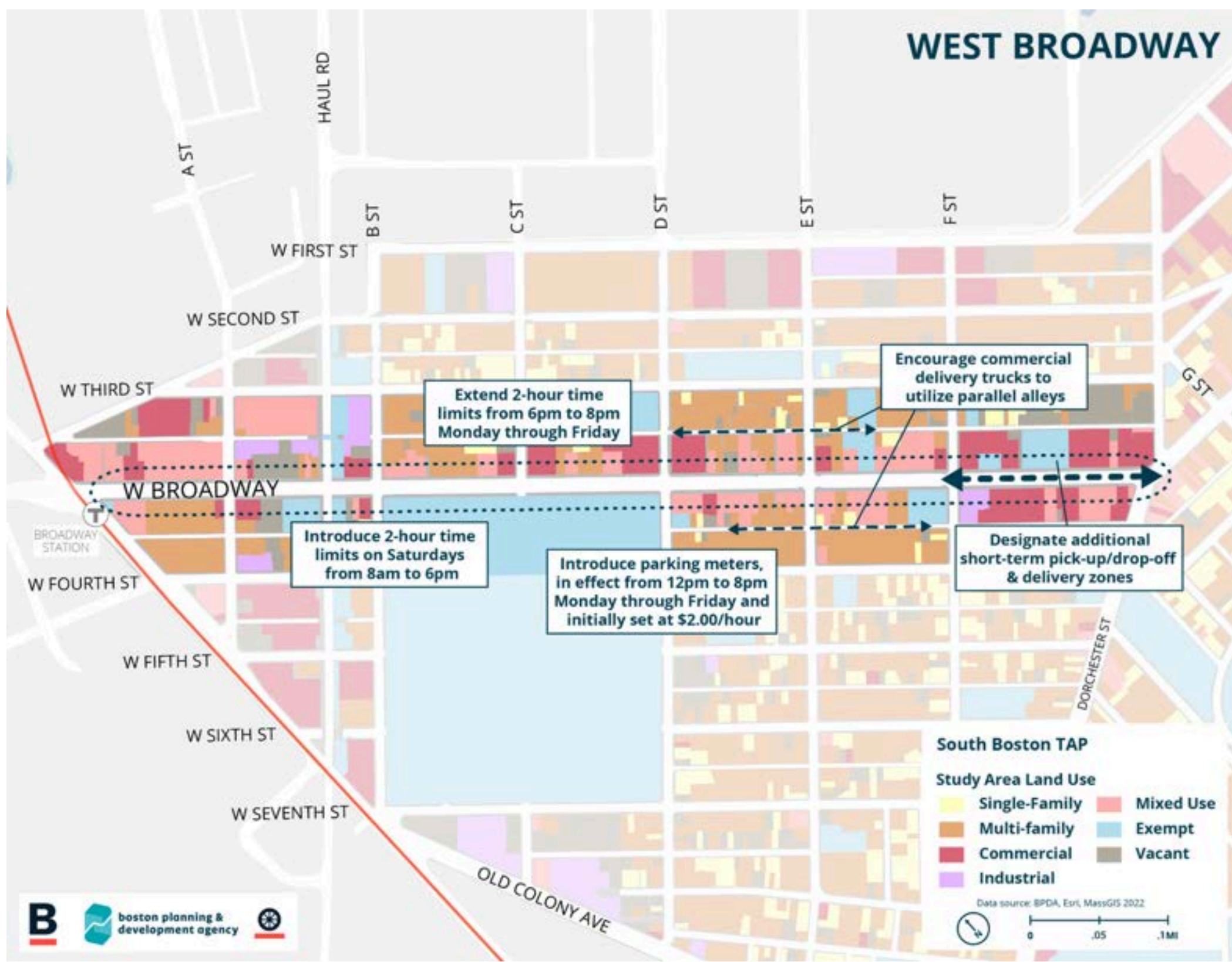
Recomendaciones de estacionamiento



Resident Permit Parking

Estacionamiento con Permiso de Residente

- Resident Permit Parking is a citywide program and policy. Most of these recommendations are solely for the South Boston permit zone. Other, potentially more impactful changes, would require citywide changes.
 - The City will start by formally designating neighborhood RPP zones in South Boston. BTD will be releasing a citywide map to be able to delineate where residents can and cannot request a neighborhood based parking permit. This does not have to do with where a street is signed for RPP. This redefines the boundaries in which a resident can apply for a resident sticker and then park on the streets that are signed for RPP.
 - We also plan to expand RPP overnight weekend parking. The extent of this expansion will be subject to future community processes.
 - BTD canceled 7,674 permits in South Boston due to vehicles no longer being registered to an address in South Boston, or in cases where registration was expired or revoked at the DMV.
- (ESP)** El permiso de estacionamiento para residentes (RPP) es un programa y una política a través de toda la ciudad. La mayoría de estas recomendaciones son únicamente para la zona de permisos de South Boston. Otros cambios, potencialmente más impactantes, requerirían cambios en toda la ciudad.
 - La Ciudad comenzará designando formalmente zonas RPP vecinales en el sur de Boston. BTD publicará un mapa de toda la ciudad para poder delimitar dónde los residentes pueden y no pueden solicitar un permiso de estacionamiento basado en el vecindario. Esto no tiene que ver con dónde está señalizada una calle para RPP. Esto redefine los límites en los que un residente puede solicitar una calcomanía de residente y luego estacionarse en las calles señalizadas para RPP.
 - También planeamos ampliar el estacionamiento nocturno del RPP durante los fines de semana. El alcance de esta expansión estará sujeto a futuros procesos comunitarios.
 - BTD canceló 7,674 permisos en South Boston debido a que los vehículos ya no estaban registrados en una dirección en el sur de Boston, o en casos en que el registro expiró o fue revocado en el DMV.

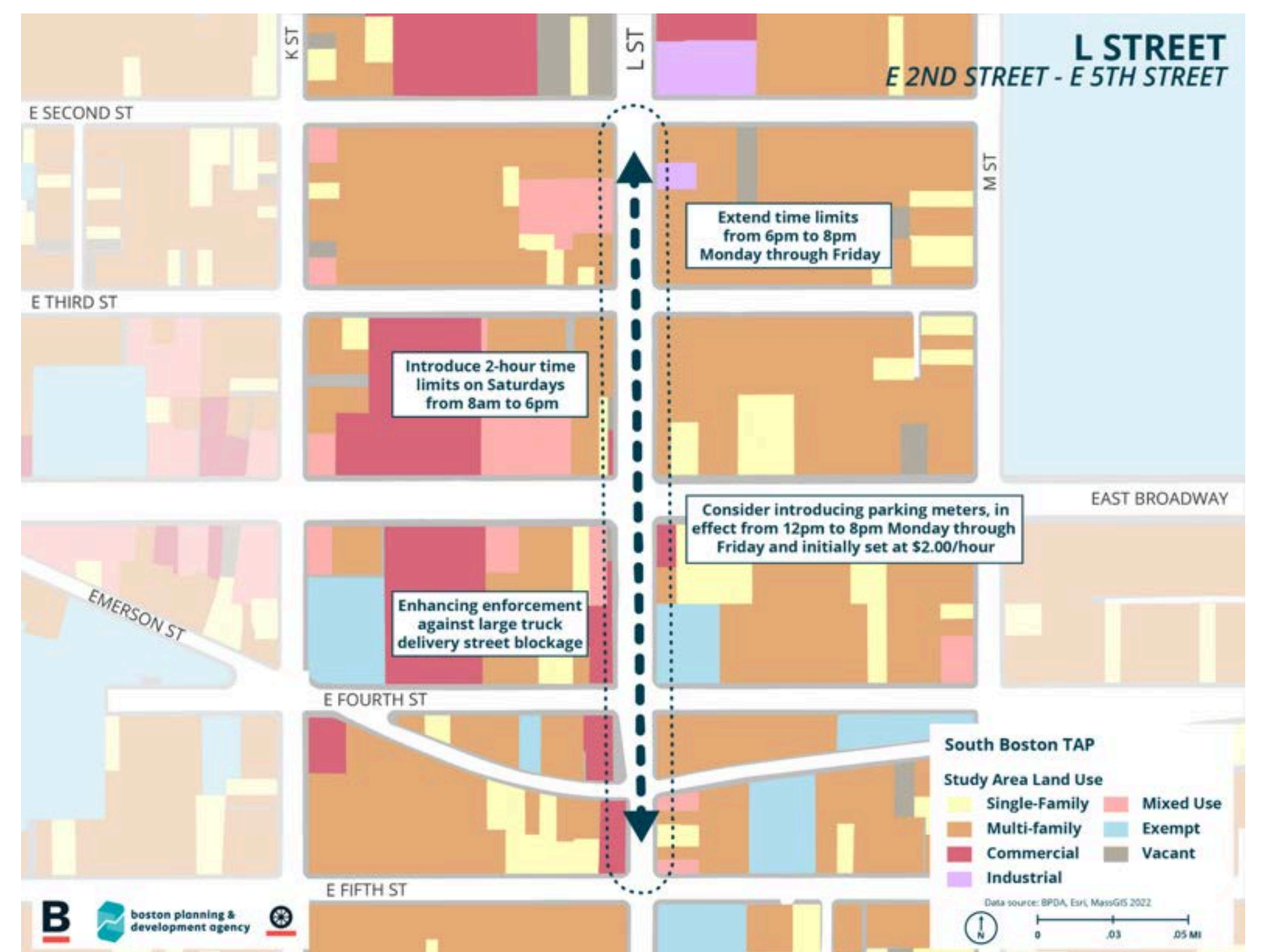
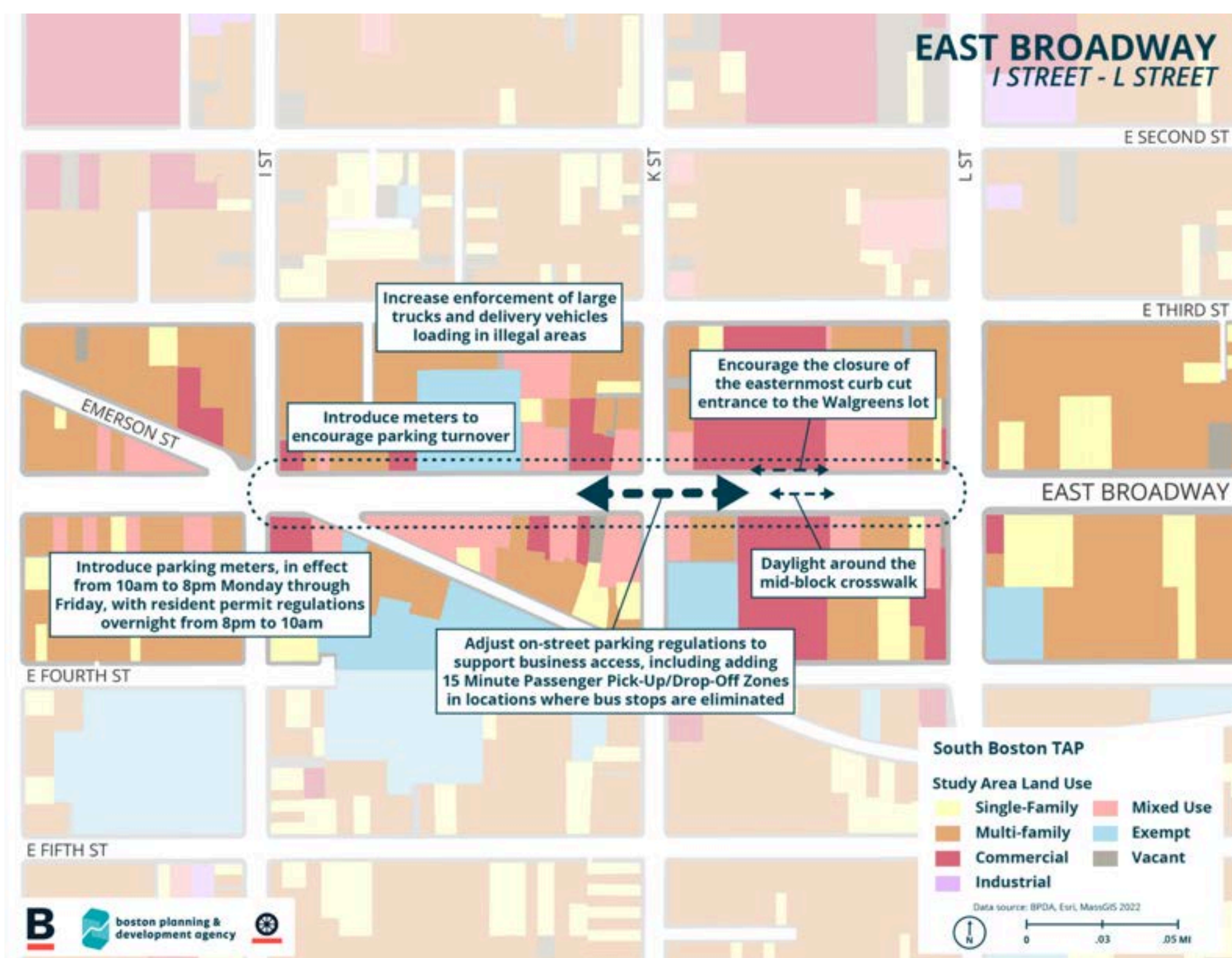


Curbside Changes - Broadway & L Street

Cambios junto al Bordillo - Broadway & L Street

Curbside parking regulation changes across major corridors will better match land uses with curb regulations. The recommendations include extending 2-hour parking time frames, introducing 2-hour parking limits and pick up drop off (PUDO) zones, installing parking meters, and encouraging delivery drivers to use alleys behind Broadway. These changes will be made in tandem with a City Capital project for these corridors.

(ESP) Los cambios en las regulaciones de estacionamiento en la calle en los corredores principales armonizarán mejor los usos del suelo con las regulaciones de bordillos. Las recomendaciones incluyen ampliar los plazos de estacionamiento de 2 horas, introducir límites de estacionamiento de 2 horas y zonas de recogida y entrega (PUDO), instalar parquímetros y alentar a los repartidores a utilizar los callejones detrás de Broadway. Estos cambios se realizarán en conjunto con un proyecto de City Capital para estos corredores.





Park Connections and Green Infrastructure Recommendations

Conexiones de parques y recomendaciones de infraestructura verde

Implementation: implementación:

- When installing new curb extensions, apply the City of Boston Right of Way Green Infrastructure Policy: Curb Extensions.
 - In intersections redesigns where there is excess capacity and the grid shifts, build out the activated public realm and implement green infrastructure such as bioretention, tree allees, and porous plazas.
 - For corridor redesigns, consider tree infiltration trenches and surficial vegetated green infrastructure where space is available.
-
- **(ESP)** Al instalar nuevas extensiones de bordillo, aplique la Política de Infraestructura Verde de Derecho de Paso de la Ciudad de Boston: Extensiones de Bordillo.
 - En los rediseños de intersecciones donde hay exceso de capacidad y cambios en la red, construir el ámbito público activado e implementar infraestructura verde como bioretención, avenidas de árboles y plazas porosas.
 - Para rediseñar los corredores, considere zanjas de infiltración de árboles e infraestructura verde con vegetación superficial donde haya espacio disponible.



Vegetated bioswale
Source: EPA Watershed Academy
Jardinería con sistema de biofiltración
Fuente: EPA Watershed Academy



Slotted curbs
source: American Society of Landscape Architects
Bordillo con ranura
Fuente: American Society of Landscape Architects



The SBTAP recommends that the City explore grants to deck over the South Boston Bypass Road to reconnect the neighborhood, and design a linear park. The City in partnership with the Commonwealth will apply for planning level grant opportunities.

(ESP) El SBTAP recomienda que la Ciudad explore subvenciones para terrazas sobre el South Boston Bypass Road para reconectar el vecindario y diseñar un parque lineal. La Ciudad, en asociación con el Commonwealth, solicitará oportunidades de subvenciones a nivel de planificación.



Near-term and long-term plans for connections on the Harborwalk within the study area
The following three connections are recommended for improvement:

- I Street to Pappas Way
- Shore Road between Farragut Road and Day Boulevard
- 776 Summer Street

(ESP) Planes a corto y largo plazo para conexiones en el Harborwalk dentro del área de estudio
Se recomienda mejorar las tres conexiones siguientes:

- I Street to Pappas Way
- Shore Road between Farragut Road and Day Boulevard
- 776 Summer Street

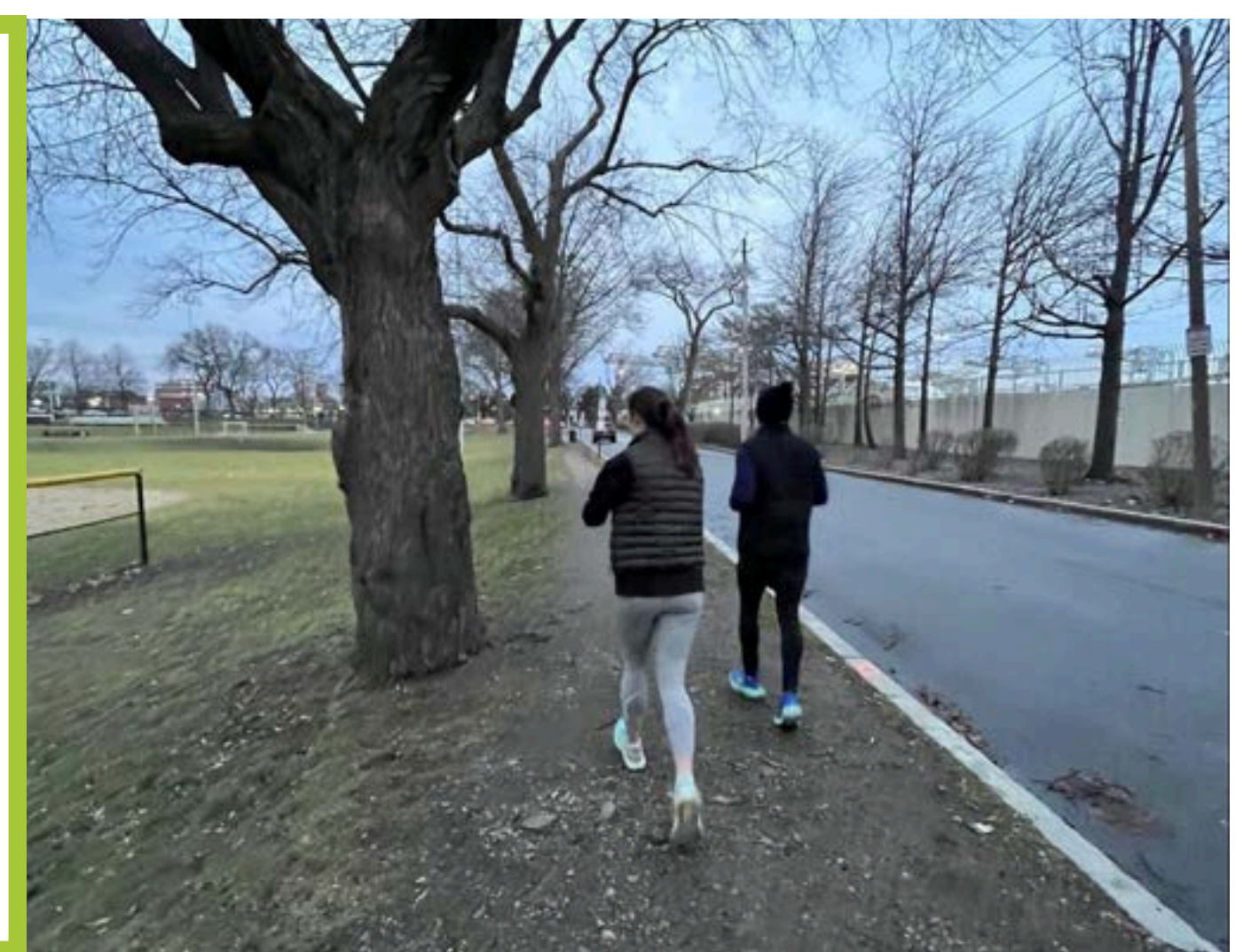


By providing a sidewalk and two-way bike facility, this connects the easternmost entrance of Thomas J Butler Memorial Park and the Harborwalk along Day Boulevard.

(ESP) Al proporcionar una acera y una instalación para bicicletas de doble sentido, esto conecta la entrada más oriental del Thomas J Butler Memorial Park y Harborwalk a lo largo de Day Boulevard.

The cattle path, shown by the dead grass, on the perimeter of Shore Road shows that pedestrians frequently use this space

(ESP) El sendero, mostrado por el pasto muerto, en el perímetro de Shore Road muestra que los peatones utilizan este espacio con frecuencia.





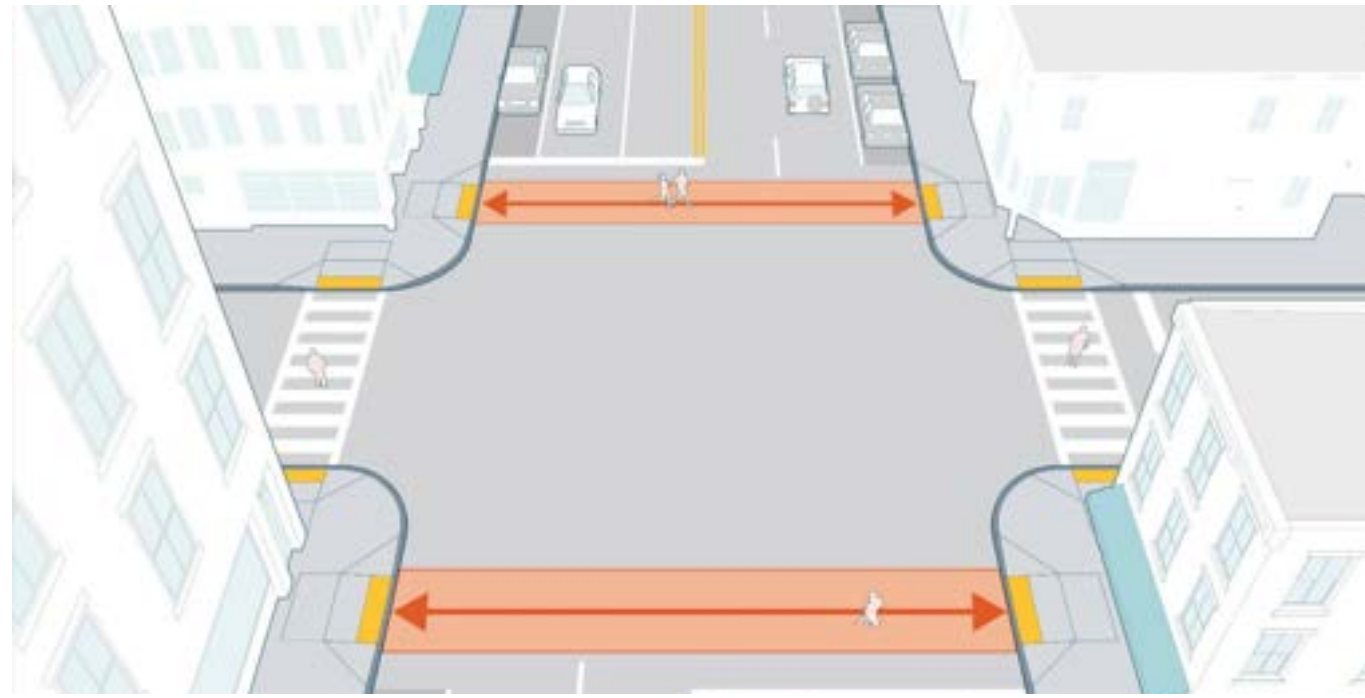
East/West Broadway (1)

Tablero de West y East Broadway (1)

Existing conditions to be remediated

Condiciones existentes que deben remediarse

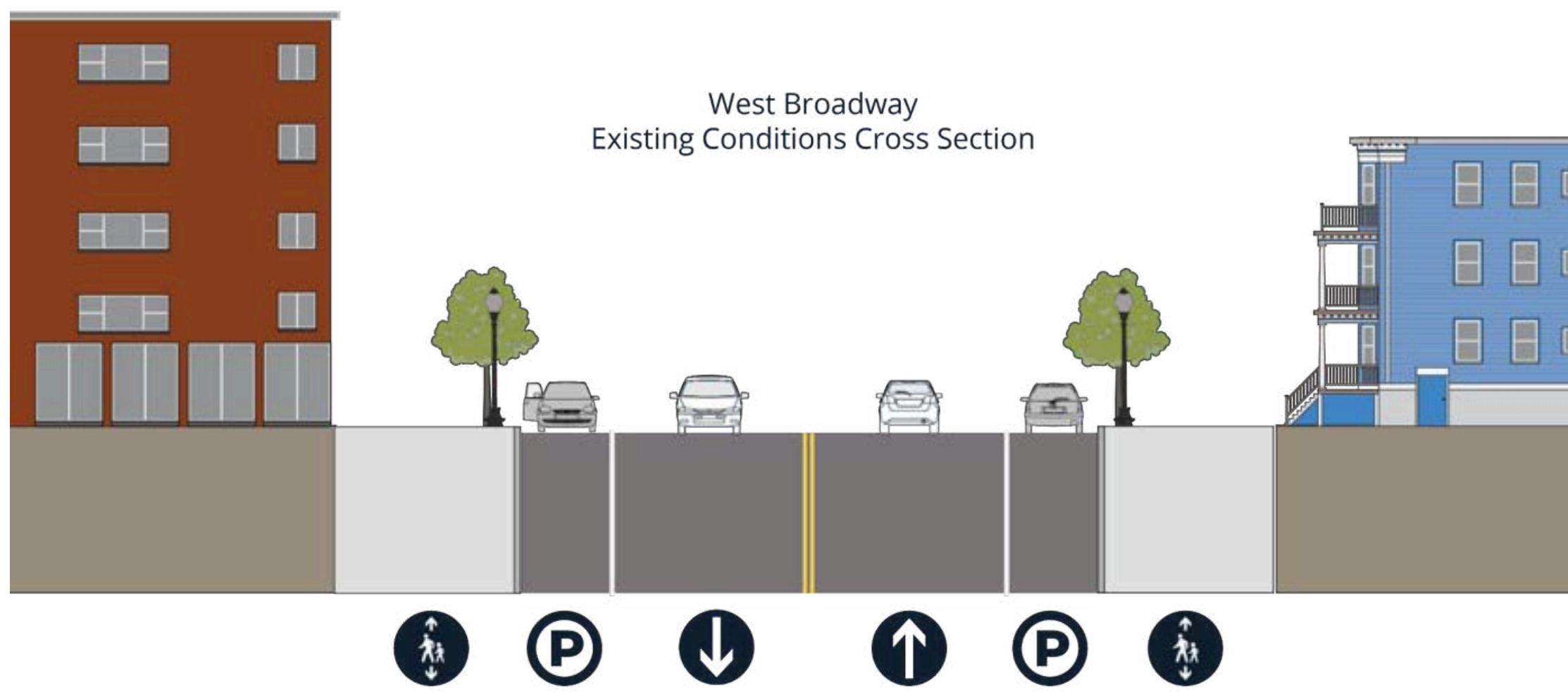
- Wide streets encourage speeding, allow for unsafe and unpredictable driving behavior such as double parking, and expose pedestrians to vehicle traffic for longer than necessary. Right-sizing the travel lanes can reduce the crossing distances for pedestrians.



- **(ESP)** Las calles anchas fomentan el exceso de velocidad, permiten comportamientos de conducción inseguros e impredecibles, como estacionar en doble fila, y exponen a los peatones al tráfico de vehículos durante más tiempo del necesario. Redimensionar correctamente los carriles de circulación puede reducir las distancias de cruce para los peatones.

- **West Broadway** has excessively long crossings. The travel lanes are 17' to 20' wide, which is 6' to 9' wider than necessary. This exposes pedestrians to vehicle traffic for 12' to 18' longer than necessary. Additionally, there are parked cars near all crosswalks that block views of other people driving, walking, biking, and waiting to cross.

- **(ESP)** West Broadway tiene cruces excesivamente largos. Los carriles de circulación tienen entre 17 y 20 pies de ancho, entre 6 y 9 pies más de lo necesario. Esto expone a los peatones al tráfico de vehículos durante 12 a 18 pies más de lo necesario. Además, hay autos estacionados cerca de todos los cruces peatonales que bloquean la vista de otras personas conduciendo, caminando, en bicicleta y esperando para cruzar.

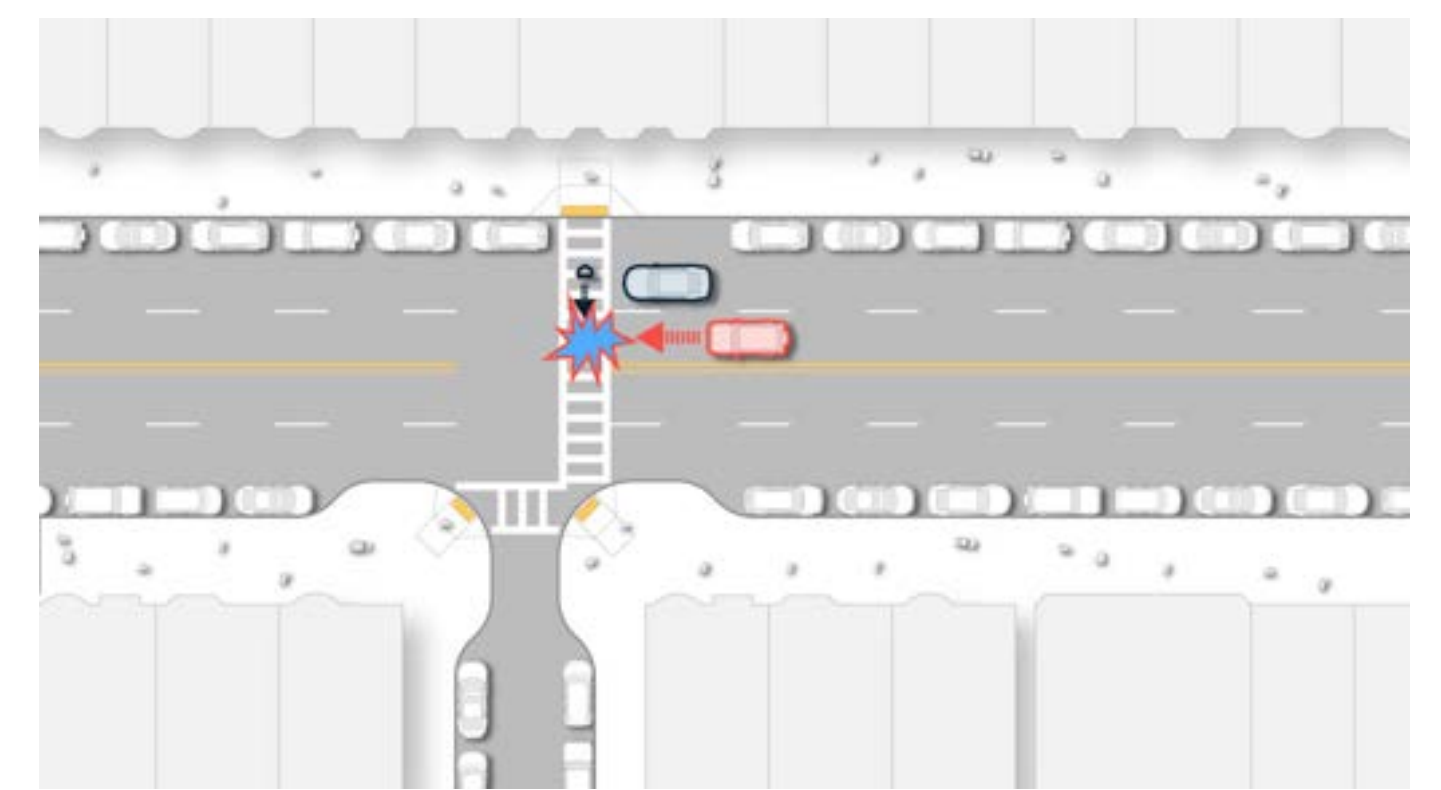
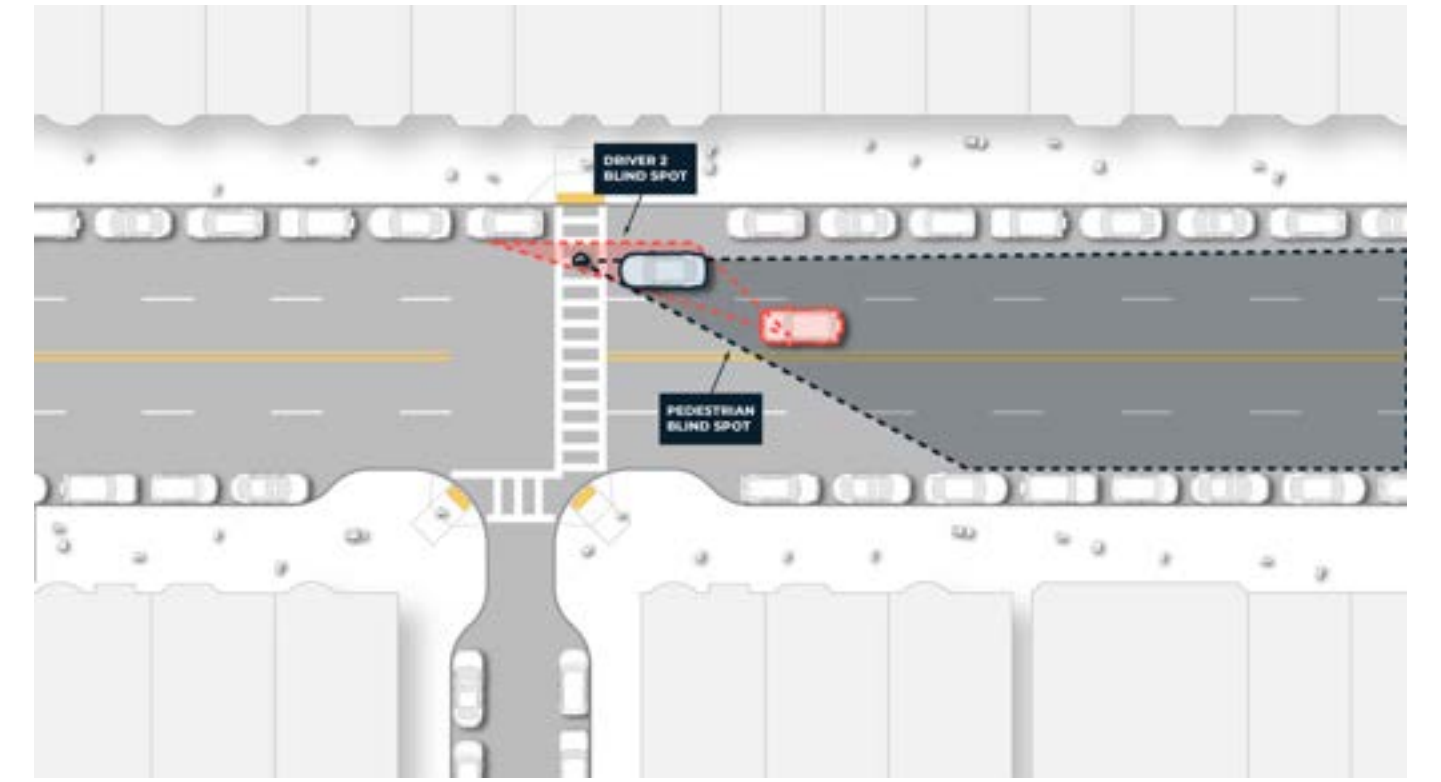
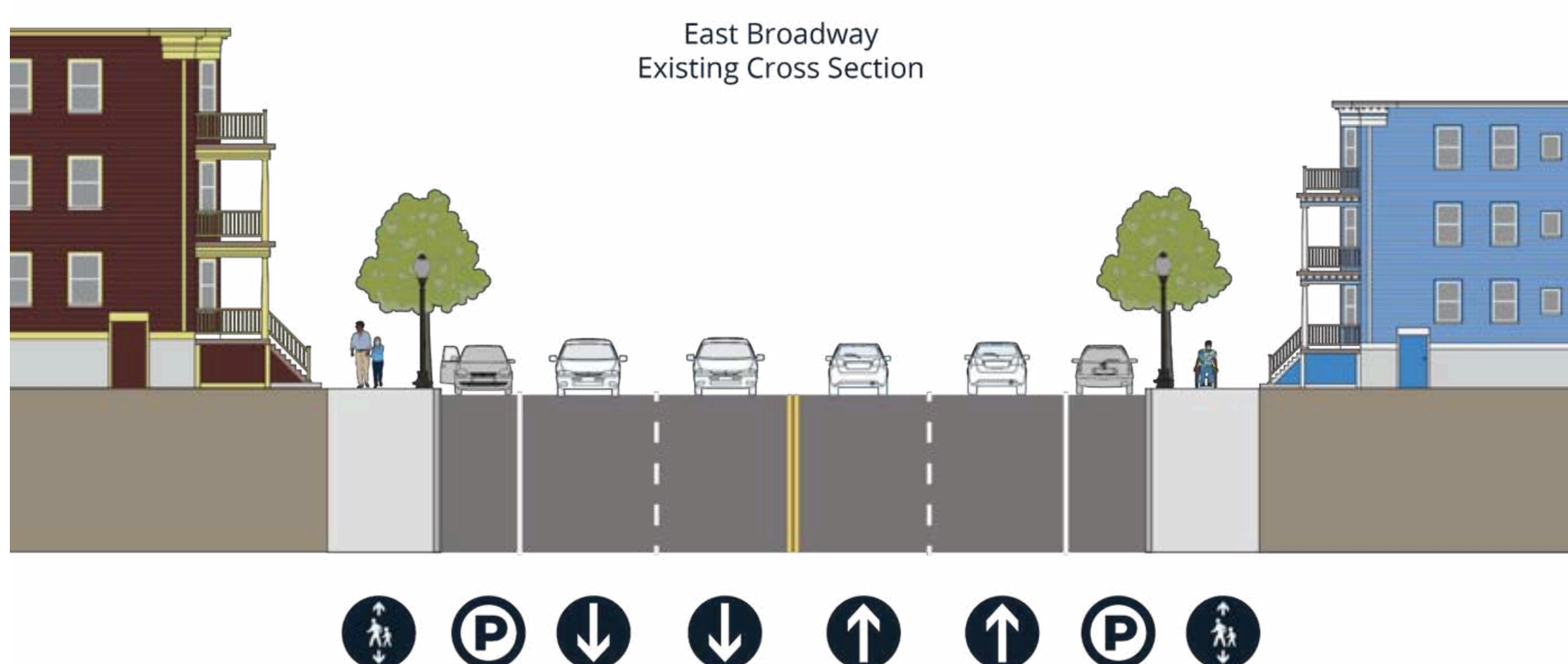


- **East Broadway** between L Street and Farragut Road similarly has 18' travel lanes that are 7' wider than necessary.

- East Broadway between Dorchester Street and L Street has two travel lanes in each direction that are 11' wide. Residents often cite double threats as a key issue with crossing East Broadway on this segment. This is where the first car's driver has stopped in the lane closest to the sidewalk where the pedestrian is walking, and the driver in the middle lane traveling the same direction continues down the street at a normal speed. The person in the crosswalk does not see the second car approaching, and the driver of the car does not see the person in the crosswalk because the first car is blocking them. The risk is that the driver of the second car hits the person in the crosswalk. Residents also cite concerns for speeding, and double parked vehicles on East Broadway.

- **(ESP)** East Broadway entre L Street y Farragut Road también tiene carriles de circulación de 18' que son 7' más anchos de lo necesario.

- East Broadway entre Dorchester Street y L Street tiene dos carriles de circulación en cada dirección que tienen 11' de ancho. Los residentes suelen citar las amenazas dobles como un problema clave al cruzar East Broadway en este segmento. Eso sucede cuando el conductor del primer automóvil se ha detenido en el carril más cercano a la acera por donde camina el peatón, y el conductor del carril central que viaja en la misma dirección continúa por la calle abajo a velocidad normal. La persona en el cruce de peatones no ve que se acerca el segundo automóvil, y el conductor del automóvil no ve a la persona en el cruce de peatones porque el primer automóvil los está bloqueando. El riesgo es que el conductor del segundo coche atropelle a la persona en el paso de peatones. Los residentes también expresan su preocupación por el exceso de velocidad y los vehículos estacionados en doble fila en East Broadway.



- **Crashes:** In the past five years, crashes involving pedestrians happened throughout the Study Area. However, notable concentrations of crashes occurred on some streets including Broadway especially surrounding the Broadway MBTA station, and several intersections have high concentrations of pedestrian crashes, including a fatality at East Broadway and H Street. These areas also have high volumes of pedestrian activity.

- **Speeding:** When drivers are going 25 mph or slower, drivers and pedestrians have more time to see each other and react. This small 5 mph decrease in speed means that many crashes can be avoided altogether. If a crash happens, it's less likely to cause serious injury or death. The 85th percentile speed, or percent of vehicles exceeding the speed limit on East Broadway between N and O Street is 31-33 mph. On the rest of Broadway, 85th percentile speeds are 26-30mph.

- **Double parking:** The wide travel lanes as well as multiple travel lanes can empower drivers to double park. This creates unsafe travel patterns, causes traffic congestion, and makes everyone prone to more crashes. Double parking is a commonly cited concern on Broadway through the 311 system.

- **(ESP) Choques:** En los últimos cinco años, ocurrieron choques que involucraron a peatones en toda el Área de Estudio. Sin embargo, se produjeron concentraciones notables de choques en algunas calles, incluida Broadway, especialmente alrededor de la estación MBTA de Broadway, y varias intersecciones tienen altas concentraciones de choques de peatones, incluida una muerte en East Broadway y H Street. Estas áreas también tienen altos volúmenes de actividad peatonal.

- **Exceso de velocidad:** Cuando los conductores van a 25 mph o menos, los conductores y los peatones tienen más tiempo para verse y reaccionar. Esta pequeña disminución de velocidad de 5 mph significa que muchos choques se pueden evitar por completo. Si ocurre un accidente, es menos probable que cause lesiones graves o la muerte. El percentil 85 de velocidad, o porcentaje de vehículos que exceden el límite de velocidad en East Broadway entre N y O Street, es de 31 a 33 mph. En el resto de Broadway, las velocidades del percentil 85 son de 26 a 30 mph.

- **Estacionamiento en doble fila:** Los carriles de circulación amplios, así como los carriles de circulación múltiples, pueden permitir a los conductores estacionarse en doble fila. Esto crea patrones de viaje inseguros, provoca congestión del tráfico y hace que todos sean propensos a sufrir más accidentes. El estacionamiento en doble fila es una preocupación comúnmente citada en Broadway a través del sistema 311.



East/West Broadway (2)

Tablero de West y East Broadway (2)

Recommendation remains to narrow the right-of-way throughout the corridor to slow speeds, improve pedestrian safety, and reduce the ability to double park. Reallocation of space can better accommodate a range of public uses, such as outdoor dining, green infrastructure, expanded sidewalks and shorter crossings, bike lanes, trees, and transit priority elements.

- Narrowing Broadway solely at crossings will not fully remediate unsafe conditions.

We heard you on impacts to Broadway from proposed changes at the public meeting on April 4th.

- We acknowledge that there are impacts to any design approach that right-sizes Broadway
- We are creating a vision for the neighborhood, and the level of detail that elements need to be addressed will be done during a corridor plan. These details include outreach to First Responders, local businesses, loading plan, enforcement plan, design details, and more detailed curbside parking plan.

A corridor reconstruction of Broadway is not funded presently. When Broadway does become a priority for right-sizing, it will have its own planning process.

(ESP) La recomendación sigue siendo reducir el derecho de paso a lo largo del corredor a velocidades más bajas, mejorar la seguridad de los peatones y reducir la capacidad de estacionarse en doble fila. La reasignación de espacio puede adaptarse mejor a una variedad de usos públicos, como cenas al aire libre, infraestructura verde, aceras ampliadas y cruces más cortos, carriles para bicicletas, árboles y elementos prioritarios de tránsito.

- Estrechar Broadway únicamente en los cruces no remediará completamente las condiciones inseguras.

Le escuchamos sobre los impactos en Broadway por los cambios propuestos en la reunión pública del 4 de abril.

- Reconocemos que existen impactos en cualquier enfoque de diseño que ajuste el tamaño de Broadway.
- Estamos creando una visión para el vecindario, y el nivel de detalle que los elementos deben abordarse se determinará durante un plan de corredor. Estos detalles incluyen comunicación con los socorristas, empresas locales, plan de carga, plan de cumplimiento, detalles de diseño y un plan de estacionamiento en la acera más detallado.

Actualmente no se financia la reconstrucción del corredor de Broadway. Cuando Broadway se convierta en una prioridad para ajustar el tamaño, tendrá su propio proceso de planificación.

Near-term improvements Mejoras a corto plazo

- There are options for near-term safety improvements on West Broadway at unsignalized intersections. These include:
- **(ESP)** Hay opciones para mejoras de seguridad a corto plazo en West Broadway en intersecciones no señalizadas. Éstas incluyen:

Cleared Corners:

Hardened Centerlines:



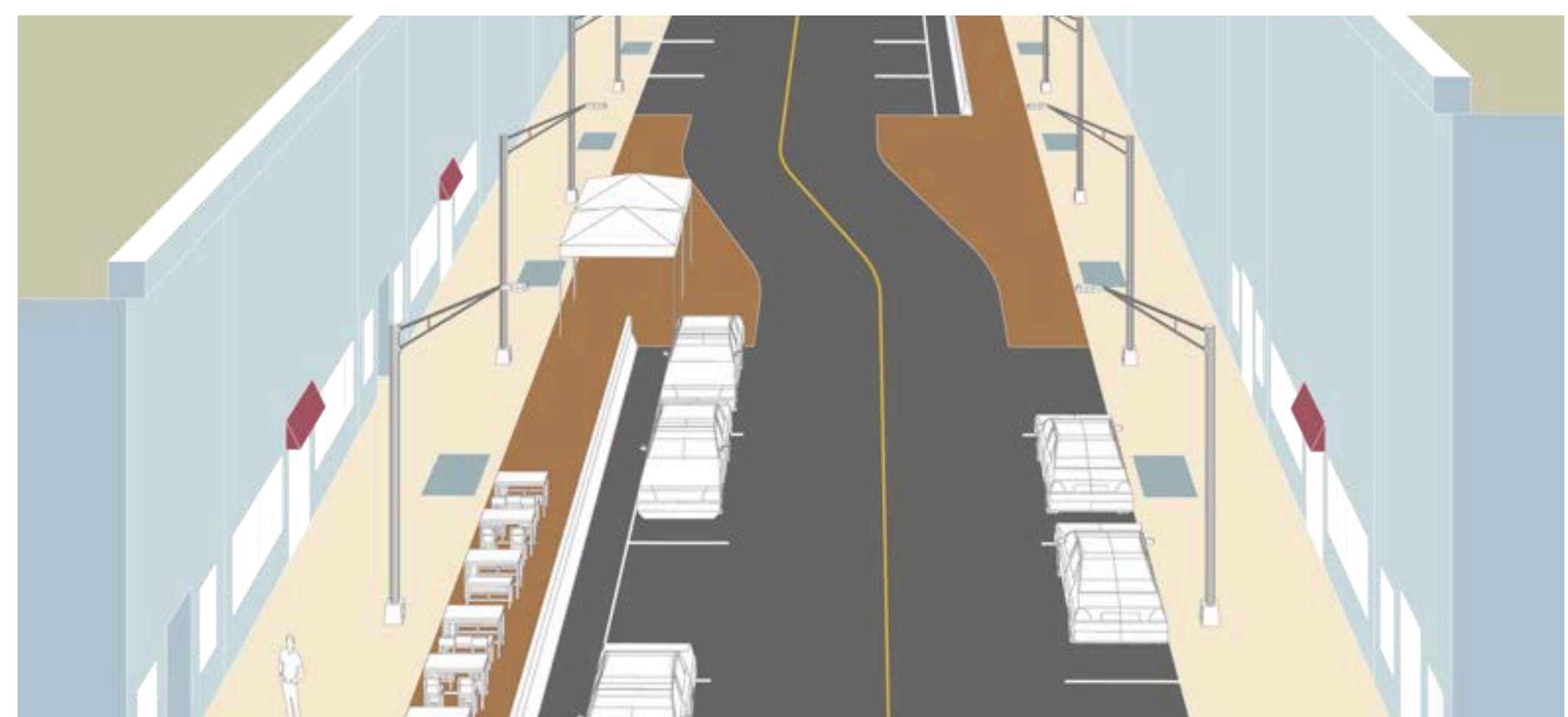
Crossing islands:

Isla para peatones:



Pedestrian Warning Signs:

Señales de advertencia para peatones:



Rightsizing needs to be done corridor wide. The solutions for near-term improvements narrowing midblock on West Broadway.

- Proposed parklet on one side of the street consolidating excess vehicular dimension.
- Chicaning street to slow speeds around parklet.
- Similar to outdoor dining concept, but preserving on-street parking.
- Additional engineering assessment and snow removal considerations are required to fully design this concept as it has not been deployed elsewhere.

(ESP) Es necesario corregir el tamaño en todo el corredor. Hay dos soluciones para mejoras a corto plazo que se estrechan a mitad de cuadra en West Broadway.

- Mini-parque propuesto en un lado de la calle consolidando el exceso de dimensión vehicular
- Instalación de una chicana en la calle para baja velocidad alrededor de mini-parque
- Similar al concepto de comedor al aire libre, pero conservando el estacionamiento en la calle.
- Se requieren evaluaciones de ingeniería adicionales y consideraciones de remoción de nieve para diseñar completamente este concepto, ya que no se ha implementado en ningún otro lugar.