



Reunión N.º 5 de la Comisión de Morrissey Boulevard

Boston Collegiate Charter School &
Virtual por Zoom

6 de agosto de 2024

Procedimientos y notas de la reunión

Aviso de grabación

- Esta reunión virtual pública se grabará. El Departamento de Transporte de Massachusetts tendrá la posibilidad de conservar y distribuir el video, imágenes, audio y/o transcripciones del chat.
- Su asistencia a esta reunión pública virtual implica que usted acepta participar de un evento que se grabará.
- Todas las grabaciones y las transcripciones del chat se considerarán un registro público.
- Si no se siente cómodo en una grabación, apague su cámara, mantenga su micrófono en silencio y evite escribir en el chat. De lo contrario, podrá decidir no participar de la reunión.

Avisos importantes

- Su micrófono y su cámara se desactivarán automáticamente cuando ingrese a la reunión.
- Habrá una sección de preguntas y respuestas al final de la presentación.

Las preguntas y los comentarios serán bienvenidos y muy bien recibidos; sin embargo, le solicitamos que evite hacer comentarios irrespetuosos.

Controles de Zoom



- Menú desplegable para verificar micrófono y altavoces



- Hacer preguntas y comentarios



- Levantar la mano



- Si no puede conectarse a internet o tiene problemas técnicos, ingrese a la reunión llamando al número 312-626-6799 y utilice el siguiente ID de webinar: 884 0334 8122



Si tiene problemas técnicos durante la presentación, llame al siguiente número:

1-888-799-9666

Zoom genera subtítulos ocultos automáticamente



Orden del día

- **Apertura**
- **Presentación de los miembros de la comisión**
- **Presentación del estudio**
 - **Revisión de los comentarios recibidos**
 - **Futuro sin construcción (Modelo de transporte)**
 - **Pronóstico con construcción (Modelo de transporte)**
 - **Prueba de alternativas (Simulación de transporte)**
 - **Próximos pasos**
- **Debate de la comisión**
- **Comentarios del público**

Presentaciones de la comisión



*Tenga en cuenta que las responsabilidades de la Agencia de Planificación y Desarrollo de Boston se han trasladado al Departamento de Planificación de la Ciudad de Boston el 1 de julio de 2024.

Objetivos de la comisión



Mejorar la **movilidad** de los peatones, los usuarios de transporte público, los ciclistas y los conductores



Fortalecer la **resiliencia climática** en la sección de Dorchester de la Ciudad de Boston a lo largo de Morrissey Boulevard en la ciudad



Desarrollar un plan integral y **diseñar alternativas conceptuales** para el corredor de Morrissey Boulevard



Identificar **inversiones a corto plazo** para mejorar la movilidad de los peatones, los usuarios de transporte público, los ciclistas y los conductores en el corredor de Morrissey Boulevard

Aviso:

La función de la Comisión de Morrissey Boulevard es evaluar y recomendar mejoras de transporte e infraestructura.

El rol del equipo del estudio se limita a presentar información contextual relevante, y a desarrollar y evaluar mejoras para la resiliencia del transporte.

Esta presentación incluye contenido que está fuera del alcance de la Comisión de Morrissey Boulevard.

Dicho contenido adicional tiene como objetivo ofrecer contexto regional para el corredor y permitir un debate público más amplio.

Revisión de los comentarios recibidos

Resumen de los comentarios recibidos

Preguntas sobre la creación del modelo y escenarios de desarrollo

Dudas sobre la reducción de la capacidad de la carretera

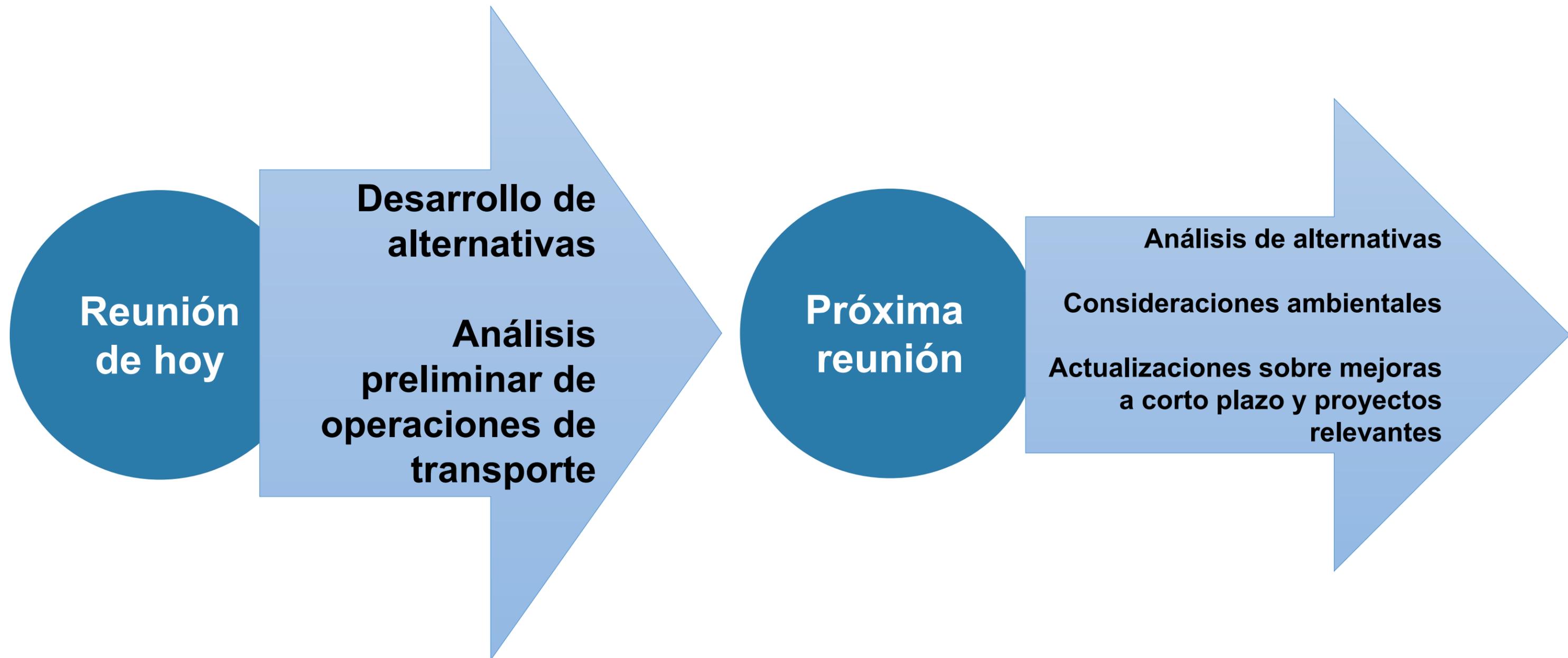
Giros en U en Bianculli Boulevard

Mejoras necesarias en el acceso/transporte activo

Consideraciones ambientales: ruido, contaminación, barreras visuales

Actualizaciones sobre mejoras a corto plazo y proyectos relevantes

Próximos temas



Modelo de transporte Futuro sin construcción

**Modificaciones para el Año de Planificación 2050 de la Organización
de Planificación Metropolitana de la Región de Boston**

Contexto

- La **Organización de Planificación Metropolitana de la Región de Boston** (Boston Region Metropolitan Planning Organization, MPO) realiza actividades de planificación para alrededor de 100 municipalidades de la Commonwealth.
- Una de sus actividades de planificación es el desarrollo de un **Plan de Transporte de Larga Distancia** (Long-Range Transportation Plan, LRTP).
- La actualización más reciente, *Destino 2050 (Destination 2050)*, se completó en 2023.
- Como parte de esta actualización, la MPO de la Región de Boston desarrolló proyecciones de población, hogares y empleo para el año 2050, que sirven como información para el modelo de demanda de movilidad regional.
- El año futuro 2050 se denomina **Año de planificación**.

Información demográfica del año base y el año de planificación 2050

- El modelo de demanda de viaje regional (TDM23) de la MPO de la Región de Boston incluye lo siguiente:
 - Año base 2019
 - Año futuro 2050 - Año de planificación

| Datos | Año base (2019) de MPO de la Región de Boston | Año futuro (Año de planificación 2050) de MPO de la Región de Boston | Diferencia de crecimiento | % de crecimiento |
|-----------|---|--|---------------------------|------------------|
| Población | 68,919 | 87,741 | 18,822 | 27.3% |
| Hogares | 27,294 | 36,205 | 8,911 | 32.6% |
| Empleo | 38,076 | 44,432 | 6,356 | 16.7% |

- **Según los comentarios recibidos, se revisaron estas proyecciones y se mejoraron para el área de estudio.**

Mejoras para el Año de planificación 2050

- Como resultado, **se hicieron mejoras en las proyecciones de población y hogares para el área de estudio según proyectos recientes propuestos, planificados y en desarrollo.**
- Esta modificación agregó 9,018 personas y 3,920 hogares a las proyecciones del Año de Planificación 2050 de la MPO de la Región de Boston para el área de estudio.

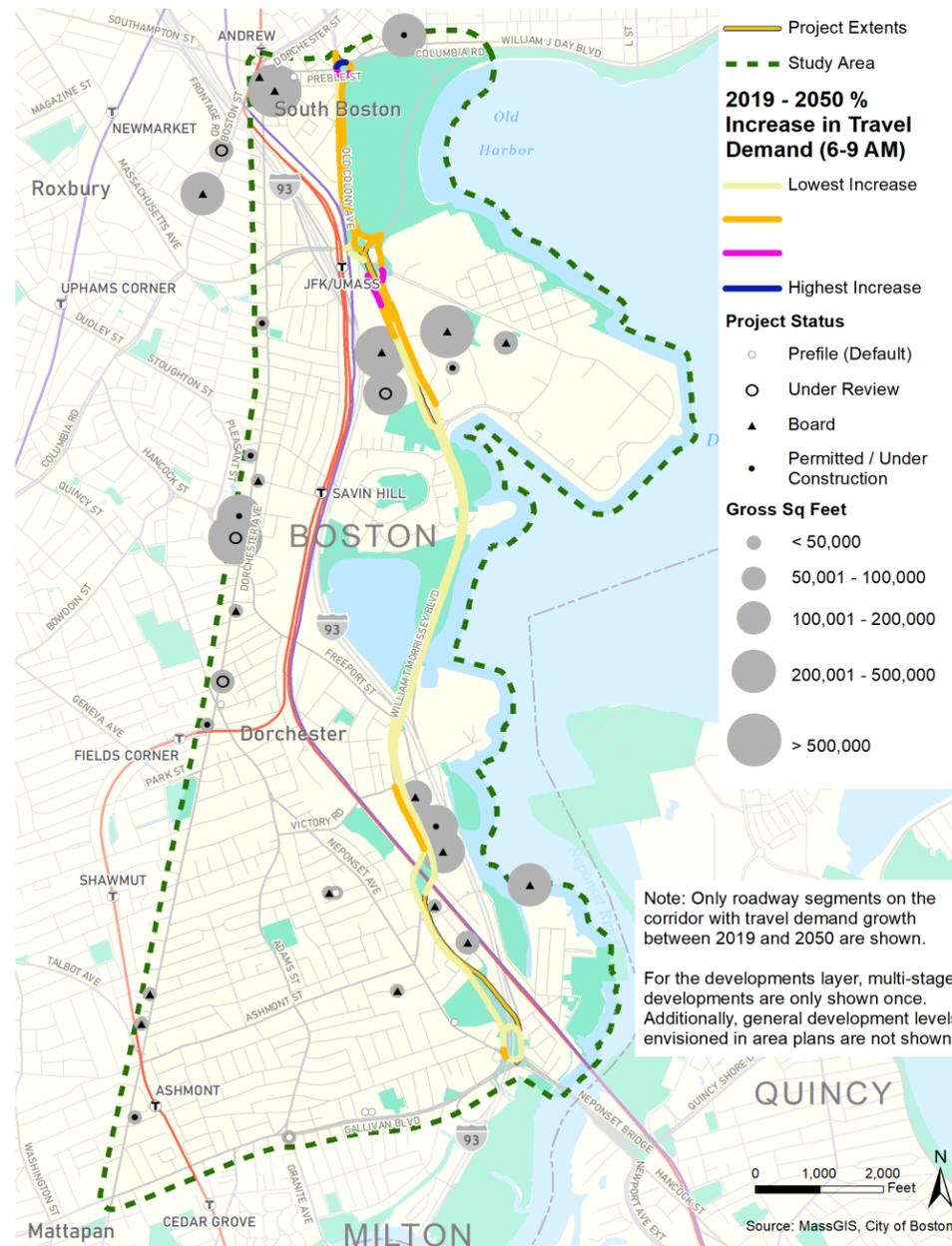
| Datos | Año base (2019) de MPO de la Región de Boston | Año futuro (Año de planificación 2050) de MPO de la Región de Boston | Modelo Futuro sin construcción 2050 modificado | Diferencia (tasa de crecimiento entre Año base y Futuro sin construcción modificado) |
|-----------|---|--|--|--|
| Población | 68,919 | 87,741 | 96,759 | 27,840 (40.4%) |
| Hogares | 27,294 | 36,205 | 40,125 | 12,831 (47%) |
| Empleo | 38,076 | 44,432 | 44,432 | 6,356 (16.7%) |

** Se añadieron y se monitorearon desarrollos identificados para garantizar que los datos estuvieran actualizados a lo largo del proyecto. Por este motivo, algunos desarrollos se agregaron por fuera del modelo.*

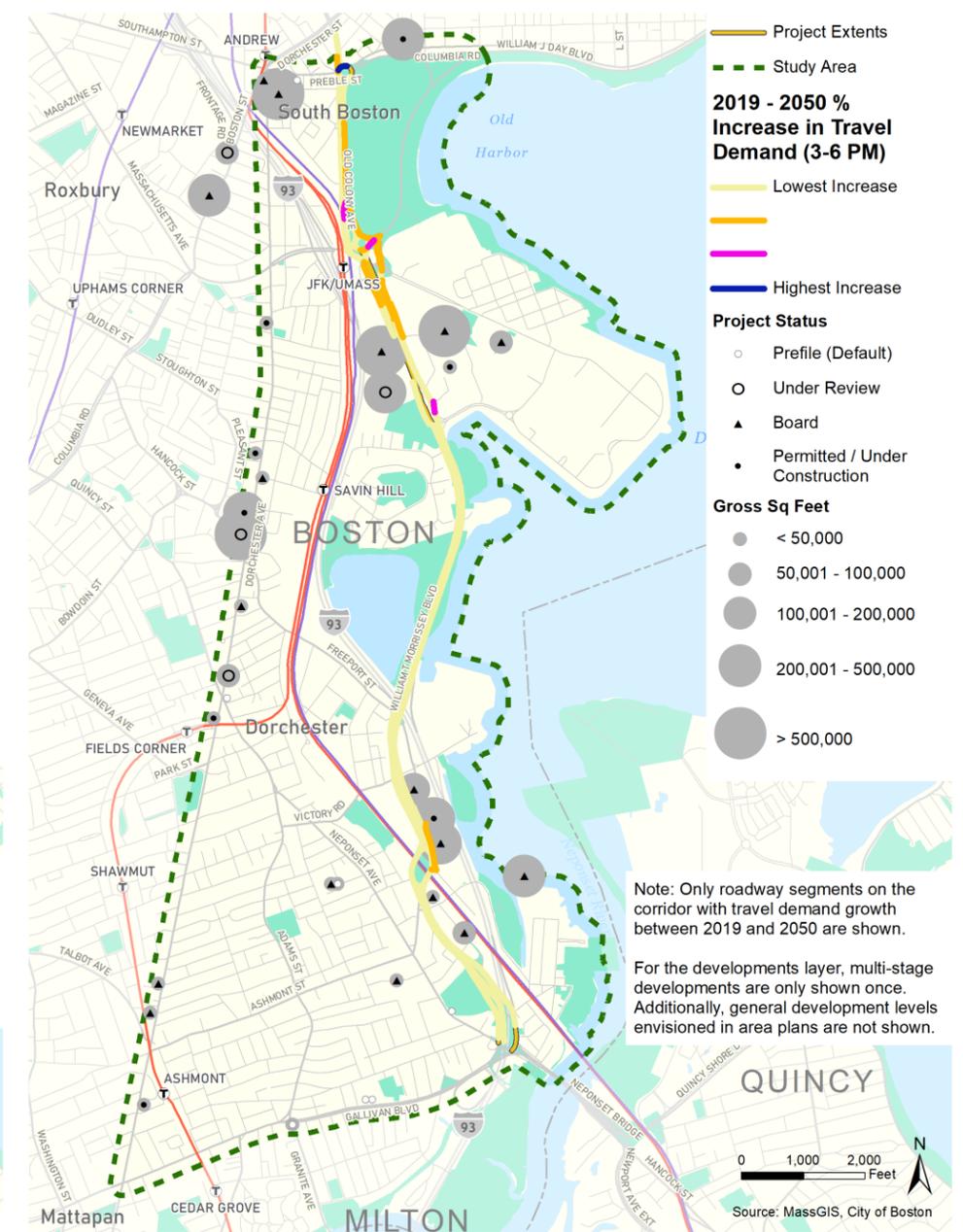
Proyecciones modificadas de demanda de movilidad en 2050

- Más crecimiento en la demanda de movilidad esperada y desarrollo futuro en el norte del área estudiada
- **Entre las zonas con mayor crecimiento se incluyen las siguientes:**
 - Old Colony Rotary
 - Kosciuszko Circle
 - Intersección de Bianculli Boulevard / Morrissey Boulevard

HORA PICO AM



HORA PICO PM



Modelo de transporte Pronóstico con construcción (Proyección)

Pronóstico del modelo Futuro con construcción 2050

- El modelo Futuro con construcción incluye **información demográfica perfeccionada, cambios en las redes viales y otras modificaciones en el modelo**
- **Entre los cambios en las redes viales se incluyen los siguientes:**
 - Reconfiguración de Morrissey Boulevard
 - Cambios en la carretera de acceso (oeste) en la intersección de Morrissey Boulevard y Bianculli Boulevard
 - Construcción de First Street
- **El pronóstico ayuda a responder las siguientes preguntas:**
 - **¿El tráfico se desviaría? Si la respuesta es sí, ¿cómo?**
 - **¿Cómo se vería afectado Morrissey Boulevard?**

¿Cómo se calibró el modelo Con construcción 2050 para el área estudiada?

Paso 1: El modelo incluye modificaciones en la red vial
Los resultados se compararon con los datos del modelo Sin construcción sobre autos, peatones/ciclistas y transporte público.

Paso 2: Actualizaciones para mitigar posibles impactos en el funcionamiento
El segundo modelo también incluye nuevos enlaces de acceso para ciclistas/peatones

Paso 3: Actualizaciones para modificar y reflejar de mejor manera la disponibilidad de vehículos en los nuevos avances

Resultados del pronóstico del modelo Futuro con construcción 2050

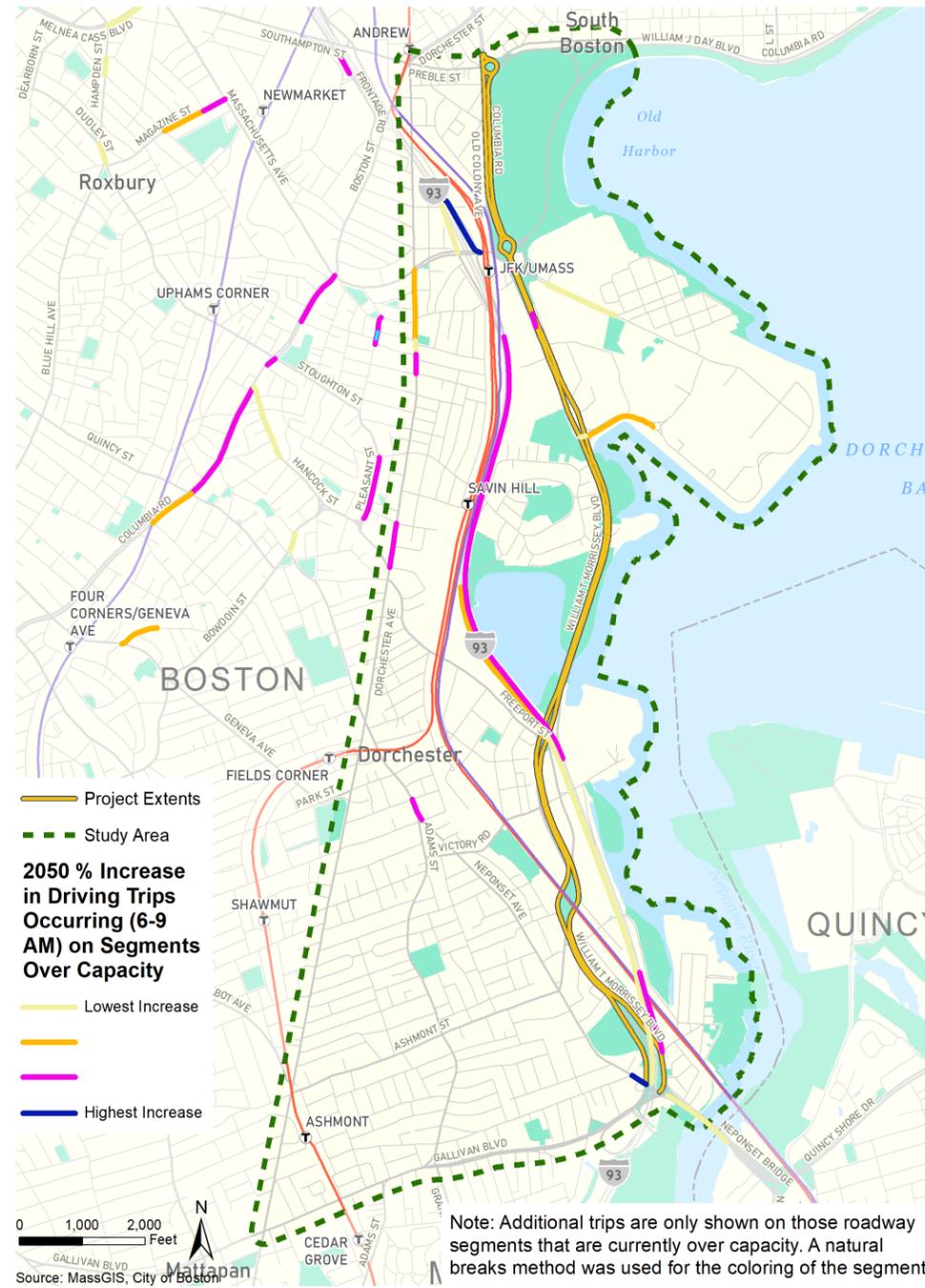
- La aplicación de esta metodología arrojó los siguientes Resultados del pronóstico del modelo Futuro con construcción 2050

| Medio | Año base (2019) de MPO de la Región de Boston Viajes | Viajes del Pronóstico del modelo Sin construcción en el año futuro (2050) de MPO de la Región de Boston | Viajes del pronóstico de Futuro con construcción 2050 |
|--------------------|--|---|---|
| Vehículos | 200,107 | 243,573 (+21.7%) | 236,329 (+18.1%) |
| Peatones/Ciclistas | 49,898 | 73,279 (+46.9%) | 75,812 (+51.9%) |
| Transporte público | 25,803 | 37,010 (+43.4%) | 41,184 (+59.6%) |
| Total | 275,808 | 353,862 (+28.3%) | 353,325 (+28.1%) |

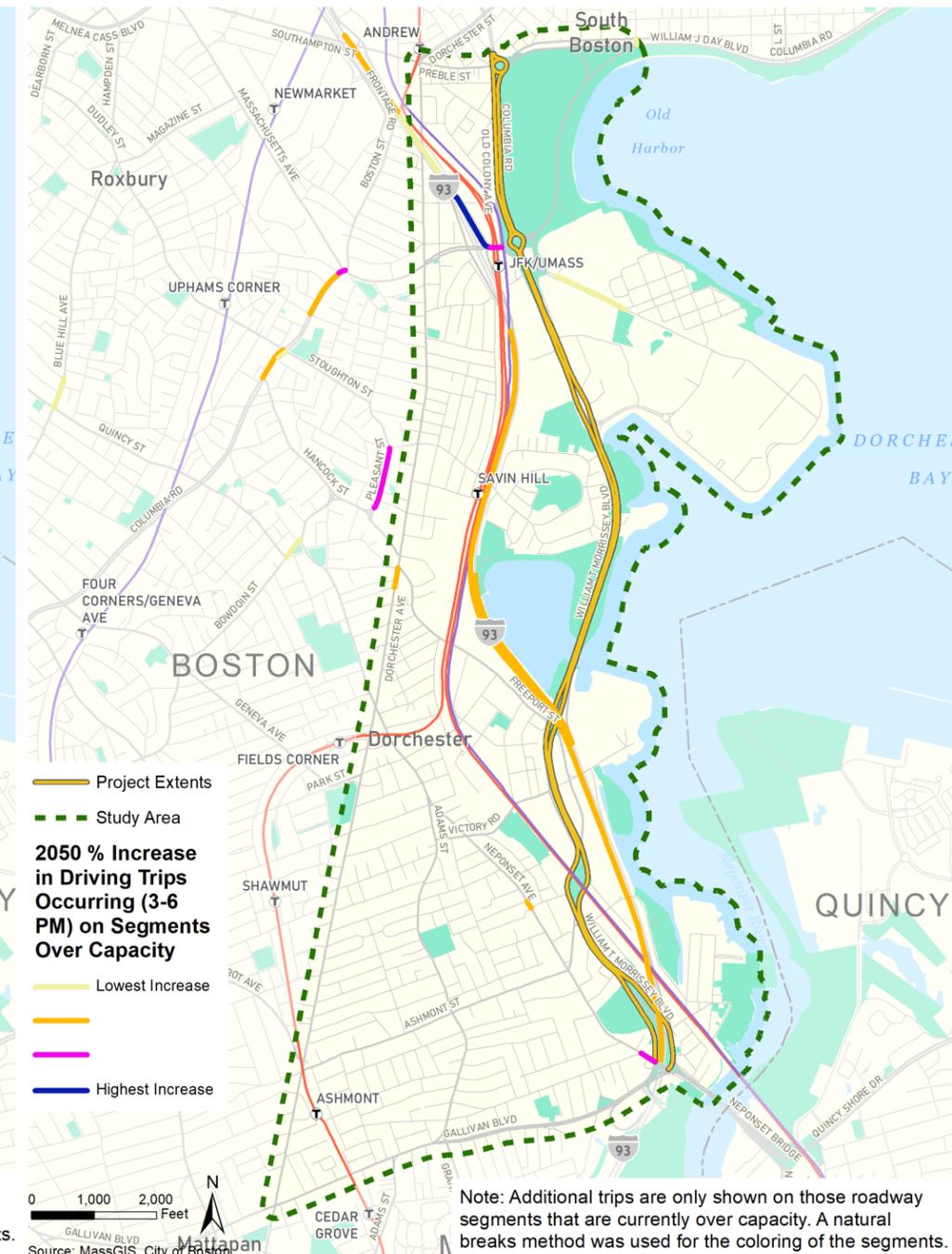
Proyección de desvío de vehículos

- Por la reconfiguración propuesta, es posible que algunos conductores que actualmente usan Morrissey Boulevard tengan que utilizar la I-93.
- Podría ocurrir una modificación en las modalidades de viaje (p. ej., pasar de utilizar autos a utilizar transporte público o bicicletas).
- En general, el tráfico se trasladará a la I-93 durante las horas pico AM y PM.

HORA PICO AM



HORA PICO PM



Prueba de alternativas

Simulación de transporte

Proceso de simulación de transporte

- **SYNCHRO** se usó inicialmente para analizar las alternativas individuales de la intersección a fin de identificar restricciones operativas o “errores trágicos”
 - Uso de volúmenes de tráfico del modelo Con construcción 2050
- **Próximo paso:** VISSIM se utilizará para modelar subáreas del corredor según los resultados de las pruebas con SYNCHRO.
 - Se perfeccionarán los cruces de peatones y bicicletas en las intersecciones.
- Las siguientes diapositivas detallan los resultados del análisis inicial de alternativas con SYNCHRO.

¿Cuál es la diferencia entre SYNCHRO y VISSIM?

SYNCHRO es una herramienta que se utiliza para evaluar intersecciones con y sin señales, con foco en el movimiento de vehículos.

VISSIM es una herramienta que se utiliza para evaluar intersecciones con y sin señales, con foco en la interacción entre los movimientos de vehículos, ciclistas, peatones y transporte público.

Proceso de simulación de transporte

Inicialmente se evalúan cómo impactan las alternativas en el movimiento de vehículos y se identifican problemas (o “errores trágicos”).

Luego, se incorporan ciclistas, peatones y usuarios de transporte público y se identifican los “errores trágicos”.

Las alternativas con pocos o nulos “errores trágicos” avanzan a la siguiente ronda para ser analizadas en mayor profundidad.

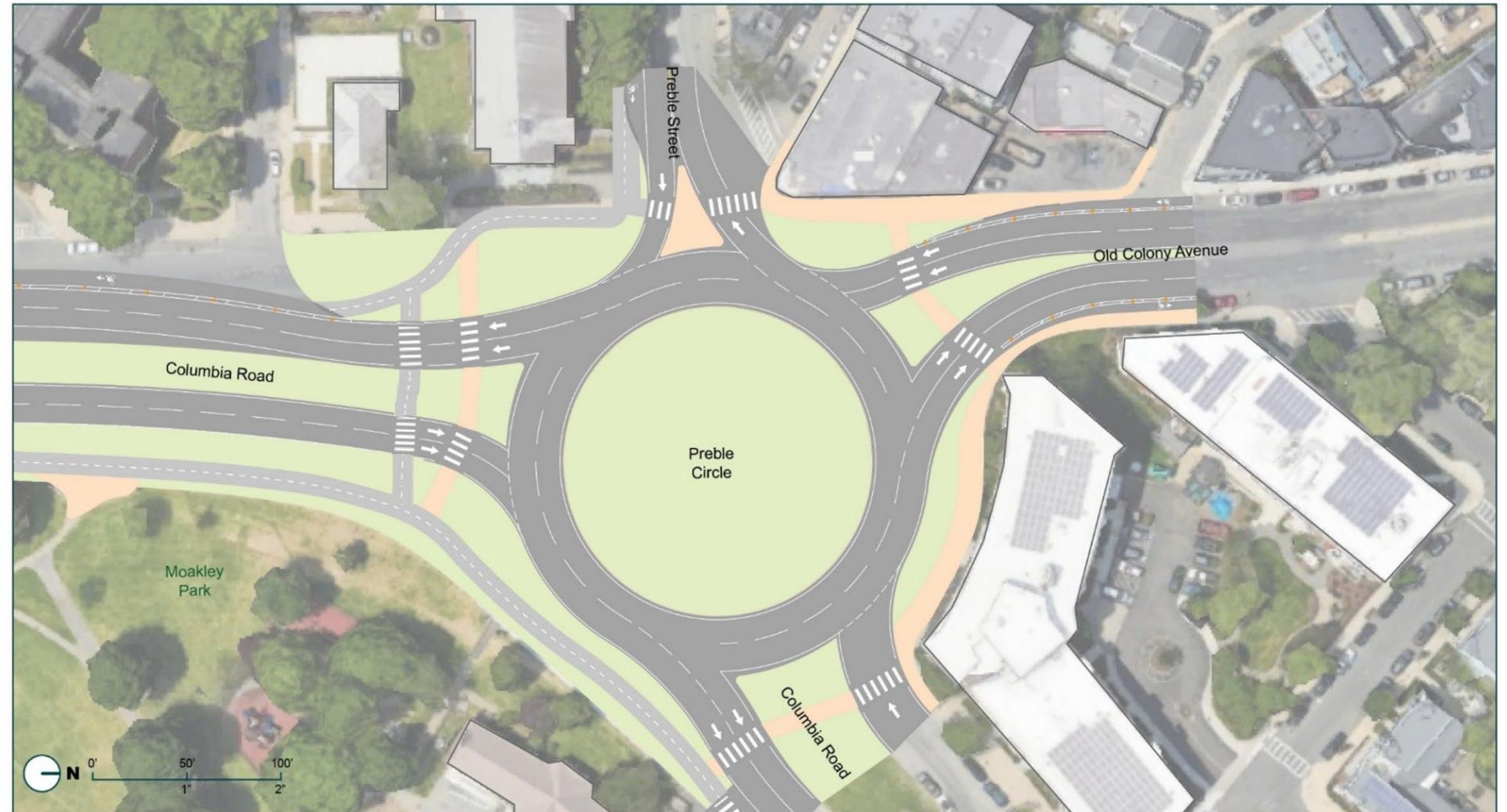
Preble Circle (Alternativa 1) - Rotonda moderna

Ventajas

- Menor retraso vehicular en general en comparación con el escenario de infraestructura existente

Desventajas

- Dificultades para tratar la demanda vehicular hacia el oeste (AM) y hacia el sur (PM).
- Largas rutas de viaje para ciclistas/peatones a través de la intersección



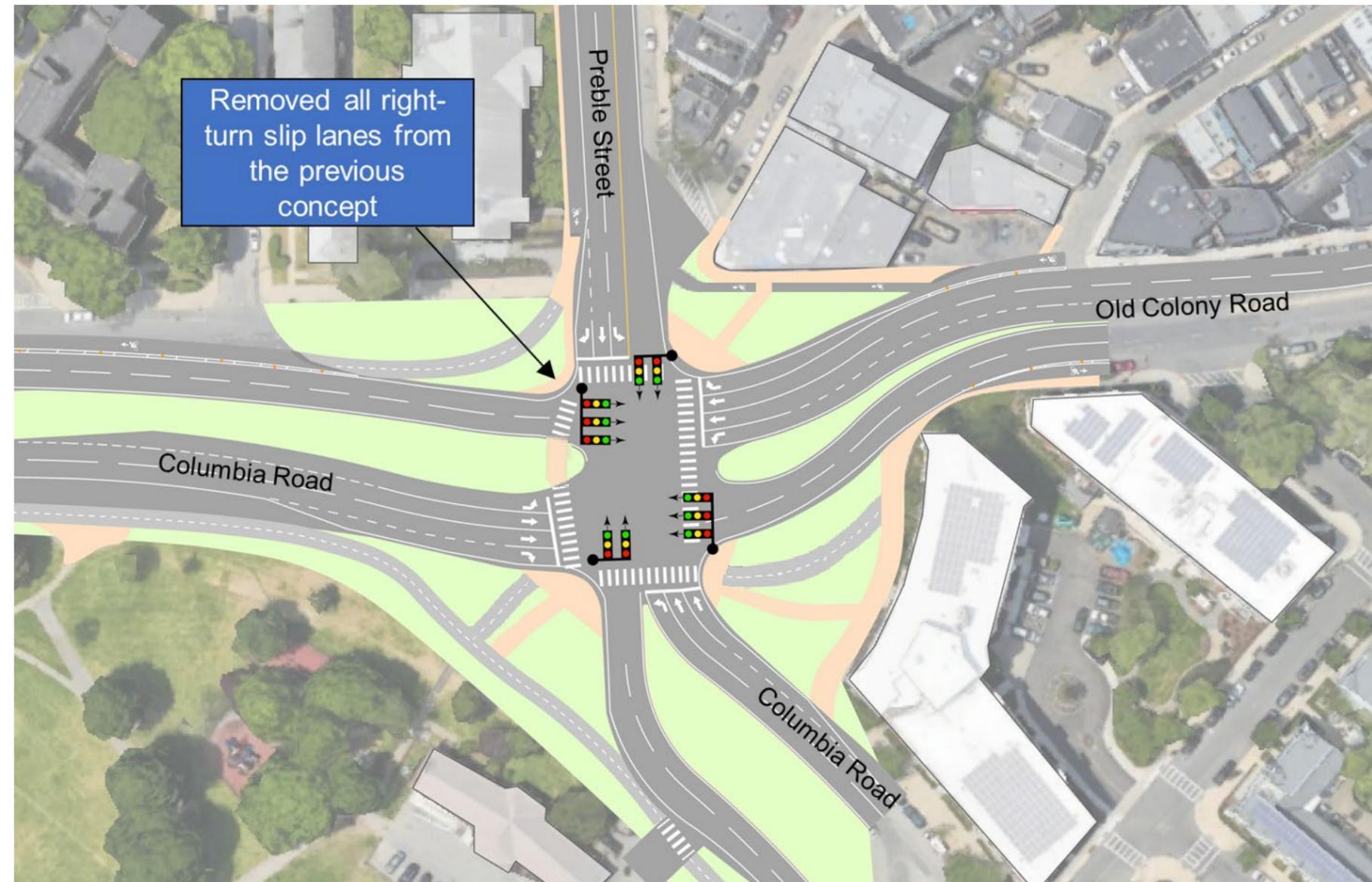
Preble Circle (Alternativa 2) - Control señalizado

Ventajas

- Mayor eficiencia que el escenario de infraestructura existente y que la Alternativa 1 para Preble Circle
- Menor distancia en el cruce de los peatones
- Menor impacto que una rotonda

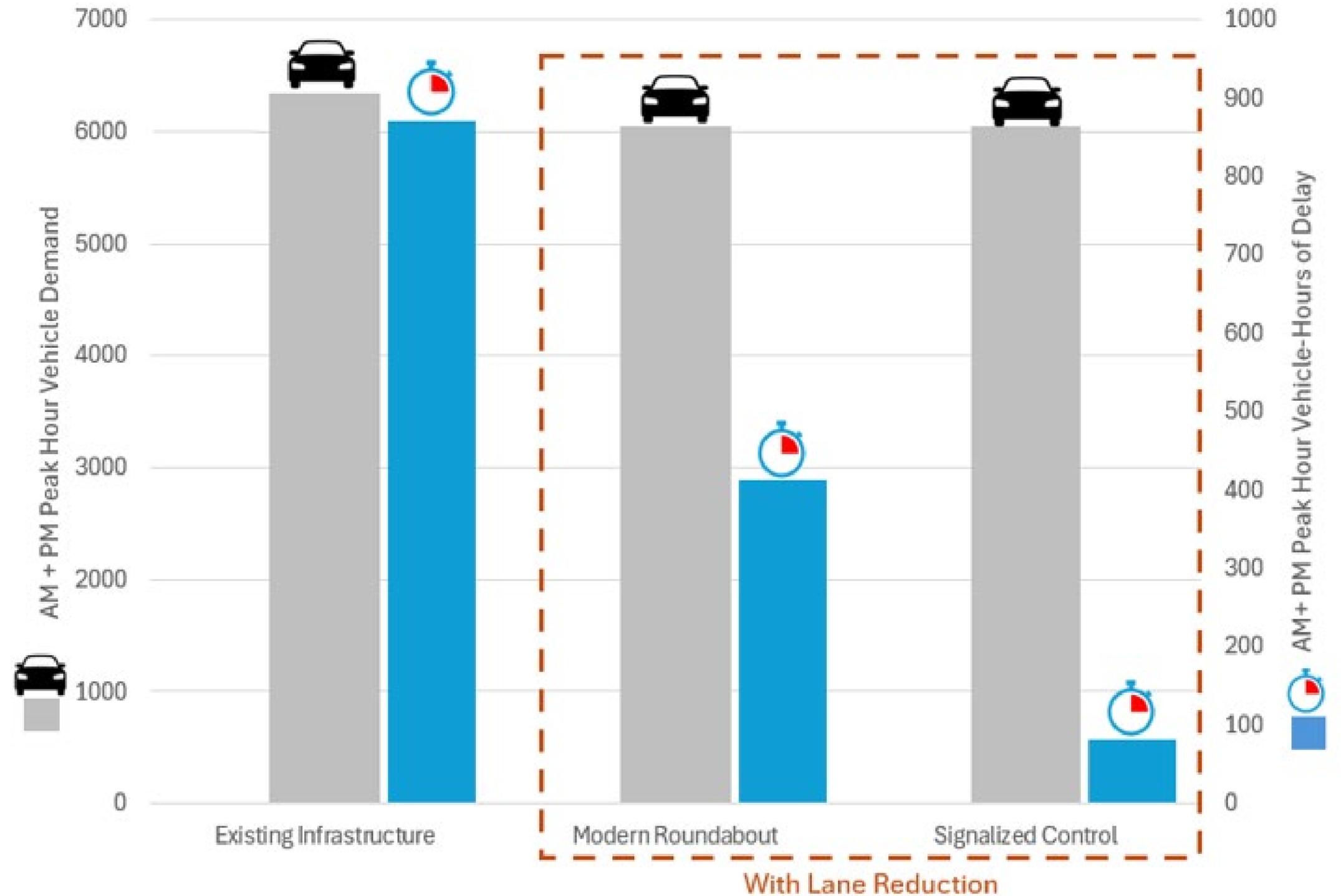
Desventajas

- Dificultades en el giro a la izquierda con dirección norte y en la dirección sur en la hora pico PM



Alternativas para Preble Circle - Análisis inicial

Tras el análisis inicial, las operaciones vehiculares de la **Alternativa 2 para Preble Circle (Control señalizado)** arrojaron mejores resultados que las otras dos alternativas.



First Street (Alternativa 1) - Calles de acceso

Ventajas

- Flujo de tráfico ininterrumpido en Morrissey Boulevard

Desventajas

- Número limitado de oportunidades de cruce para peatones de este a oeste
- Mayor dependencia de Mt. Vernon Street para el tráfico



First Street (Alternativa 2) - Control señalizado

Ventajas

- Menor volumen de vehículos en Mt. Vernon Street
- Oportunidades de cruce de este a oeste
- Menor impacto/área impermeable
- Consistente con el plan Columbia Point Master Plan

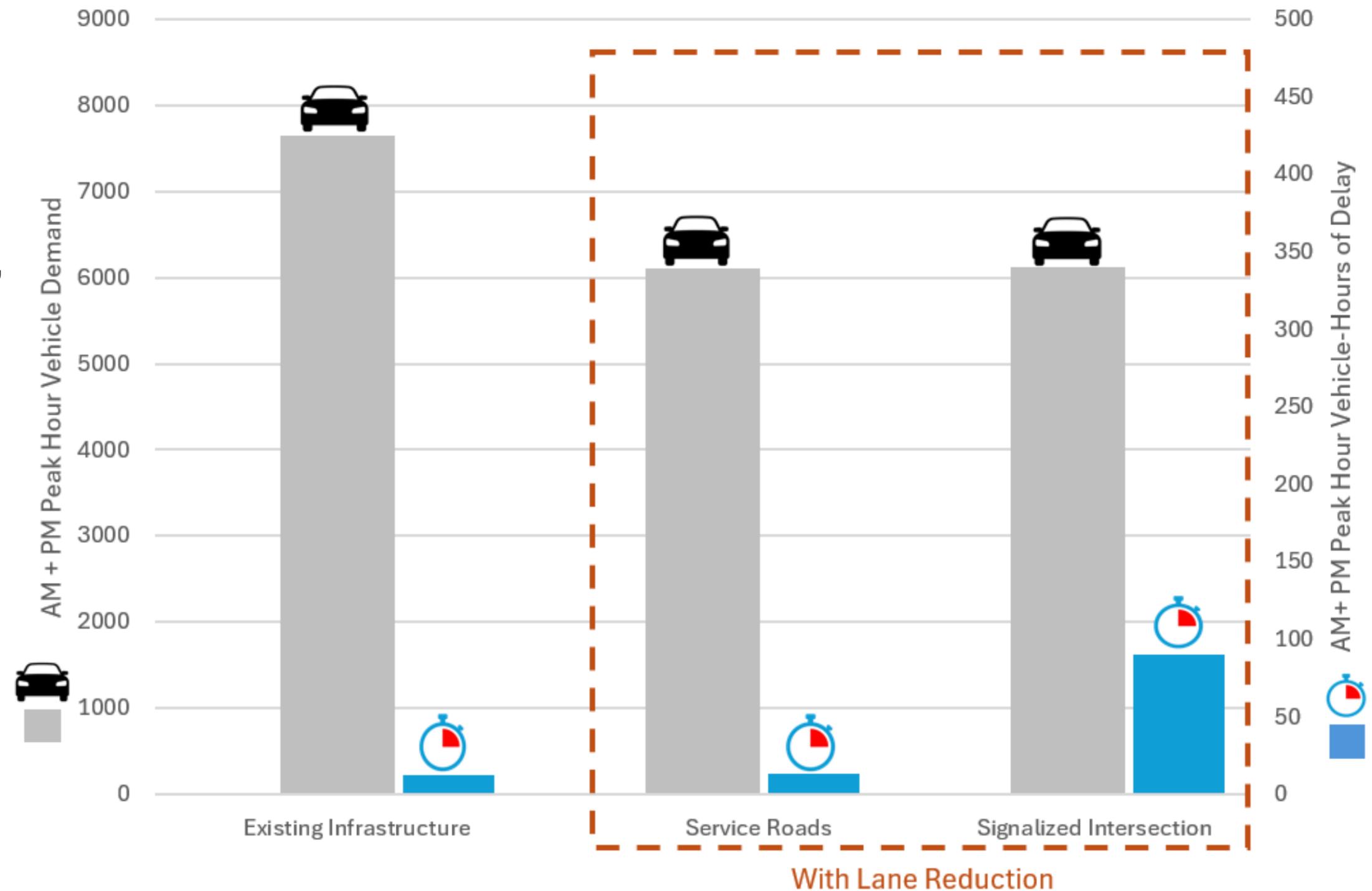
Desventajas

- Mayor demora en el tráfico y filas más largas en Morrissey Boulevard



Alternativas para First Street - Análisis inicial

Tras el análisis inicial, las operaciones vehiculares de la **Alternativa 1 para First Street (Calles de acceso)** arrojaron mejores resultados que las otras dos alternativas.



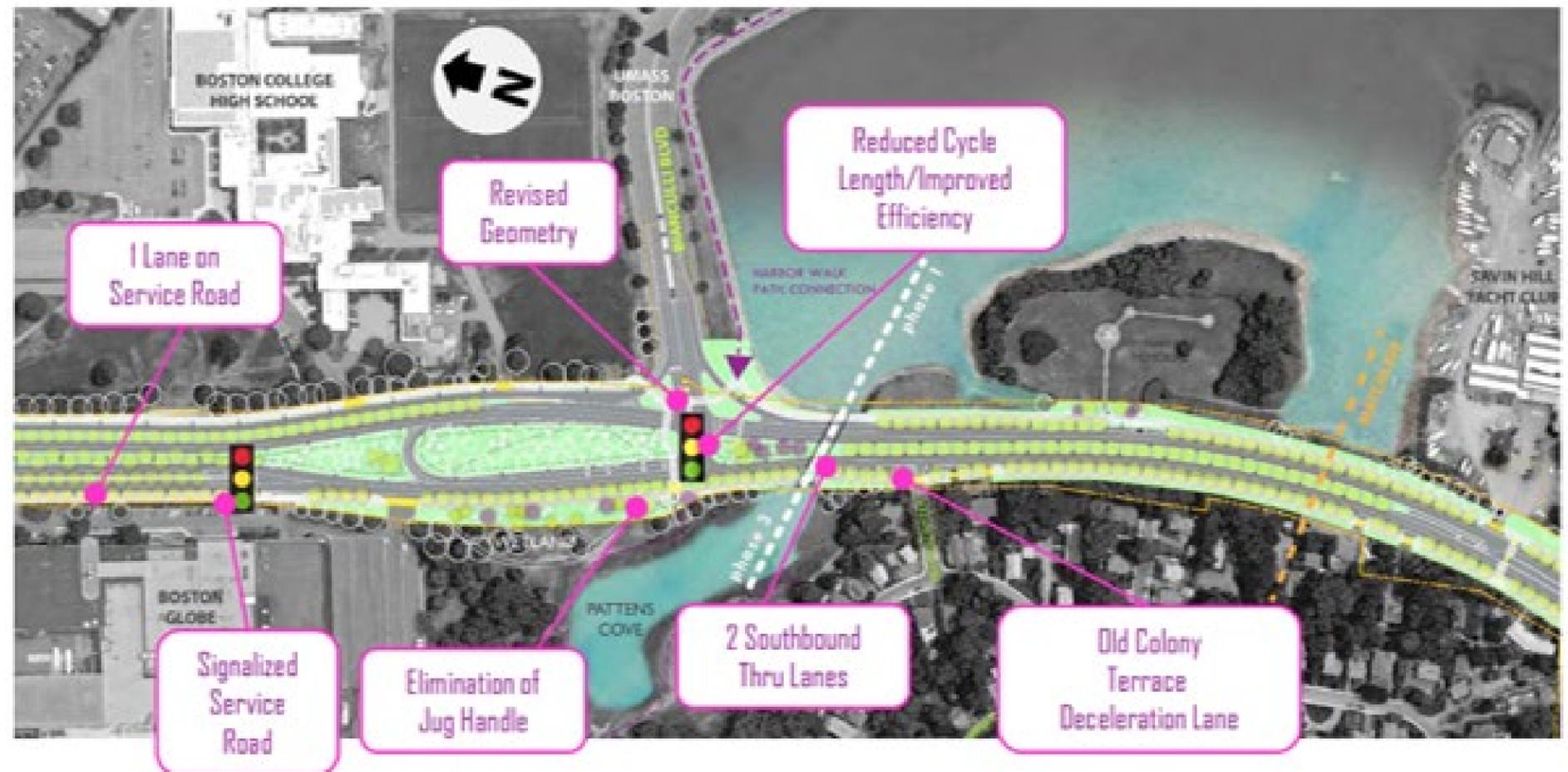
Bianculli Boulevard - Diseño del Departamento de Conservación y Recreación de Massachusetts (2017)

Ventajas

- Operaciones de tráfico vehicular más sólidas en general
- Conexiones para peatones y ciclistas en todos los tramos de la intersección
- Menor impacto/área impermeable

Desventajas

- Retrasos en el giro en U con dirección sur en la hora pico AM



Fuente: Departamento de Conservación y Recreación de Massachusetts

Bianculli Boulevard (Alternativa 1) - T en verde continuo

Ventajas

- Operaciones de tráfico vehicular más sólidas en general

Desventajas

- Número limitado de cruces para peatones de este a oeste (ningún cruce en el tramo sur)
- Retrasos en el giro en U con dirección sur en la hora pico AM
- Cambio de carril para acceder a Old Colony Terrace desde Bianculli Boulevard



Bianculli Boulevard (Alternativa 2) - Giro en U con isla central

Ventajas

- Conexiones para peatones y ciclistas en todos los tramos de la intersección
- Menor puntos de conflicto en la intersección

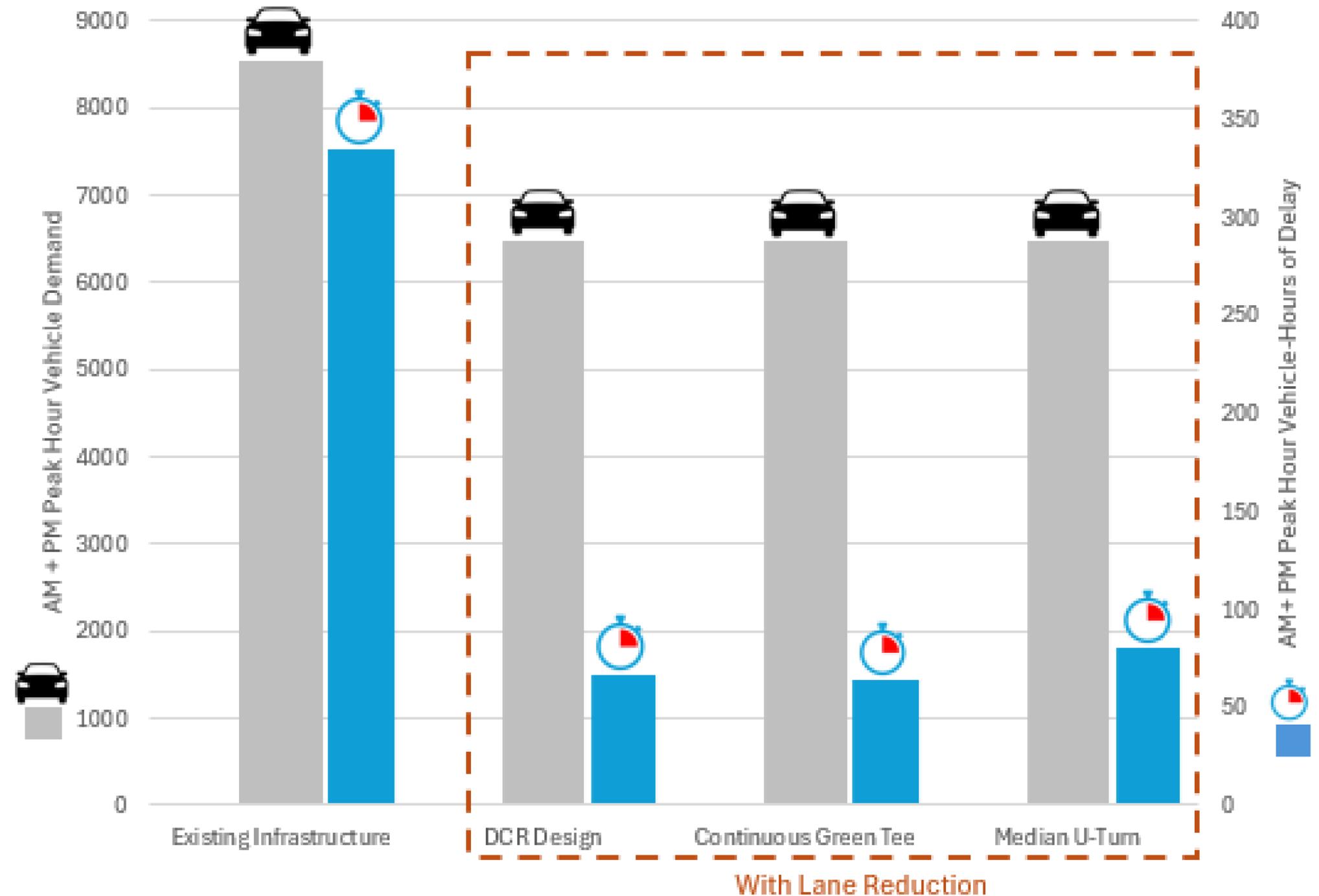
Desventajas

- Mayor retraso vehicular en general en comparación con las otras alternativas
- La intersección de giro en U con isla central requiere mayor pavimento en el área al sur de Vietnam Veterans Memorial.



Alternativas para Bianculli Boulevard – Análisis inicial

Tras el análisis inicial, si bien las alternativas son comparables, la **Alternativa 2 para Bianculli Boulevard (Giro en U con isla central)** ofrece más ventajas y menos desventajas que las otras alternativas.



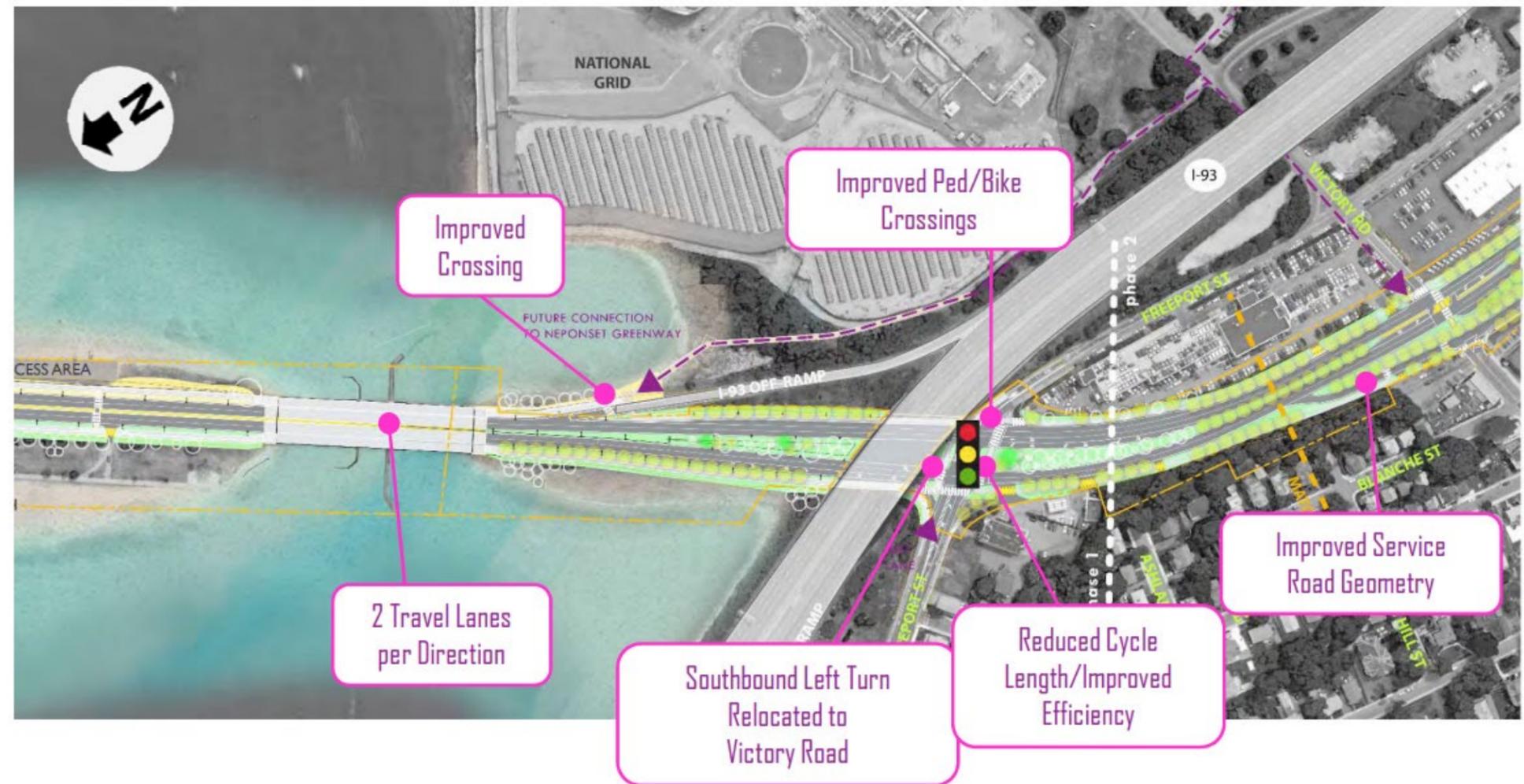
Freeport Street - Diseño del Departamento de Conservación y Recreación de Massachusetts (2017)

Ventajas

- Menor retraso vehicular en comparación con el escenario de infraestructura existente
- Menos conflicto vehicular en Freeport Street
- Nueva conexión para peatones/ciclistas de este a oeste en Victory Road

Desventajas

- Retrasos en el giro a la izquierda con dirección norte y el acceso con dirección oeste en la hora pico PM



Fuente: Departamento de Conservación y Recreación de Massachusetts

Freeport Street (Alternativa 1) - Giro en U con isla central

Ventajas

- Menor retraso vehicular en comparación con el escenario de infraestructura existente
- Menos conflicto vehicular en Freeport Street

Desventajas

- Mayor retraso vehicular que en las otras alternativas
- Mayor superficie impermeable para giros en U con isla central
- Falta de una nueva conexión para peatones/ciclistas de este a oeste en Victory Road



Freeport Street (Alternativa 2) - Cuadrante de carretera

Ventajas

- Menor retraso vehicular en comparación con el escenario de infraestructura existente
- Menos conflicto vehicular en Freeport Street
- Nueva conexión para peatones/ciclistas de este a oeste en Victory Road

Desventajas

- Dificultades en el acceso con dirección norte en la hora pico AM, y en los accesos con dirección este y oeste en las horas pico AM y PM



Freeport Street y Victory Road (Alternativa 3) - Intersección completa en Victory Road

Ventajas

- Nueva conexión para peatones/ciclistas y vehículos de este a oeste en Victory Road
- Eliminación de la calle de acceso, lo que reduce la superficie impermeable
- Menos conflicto vehicular en Freeport Street

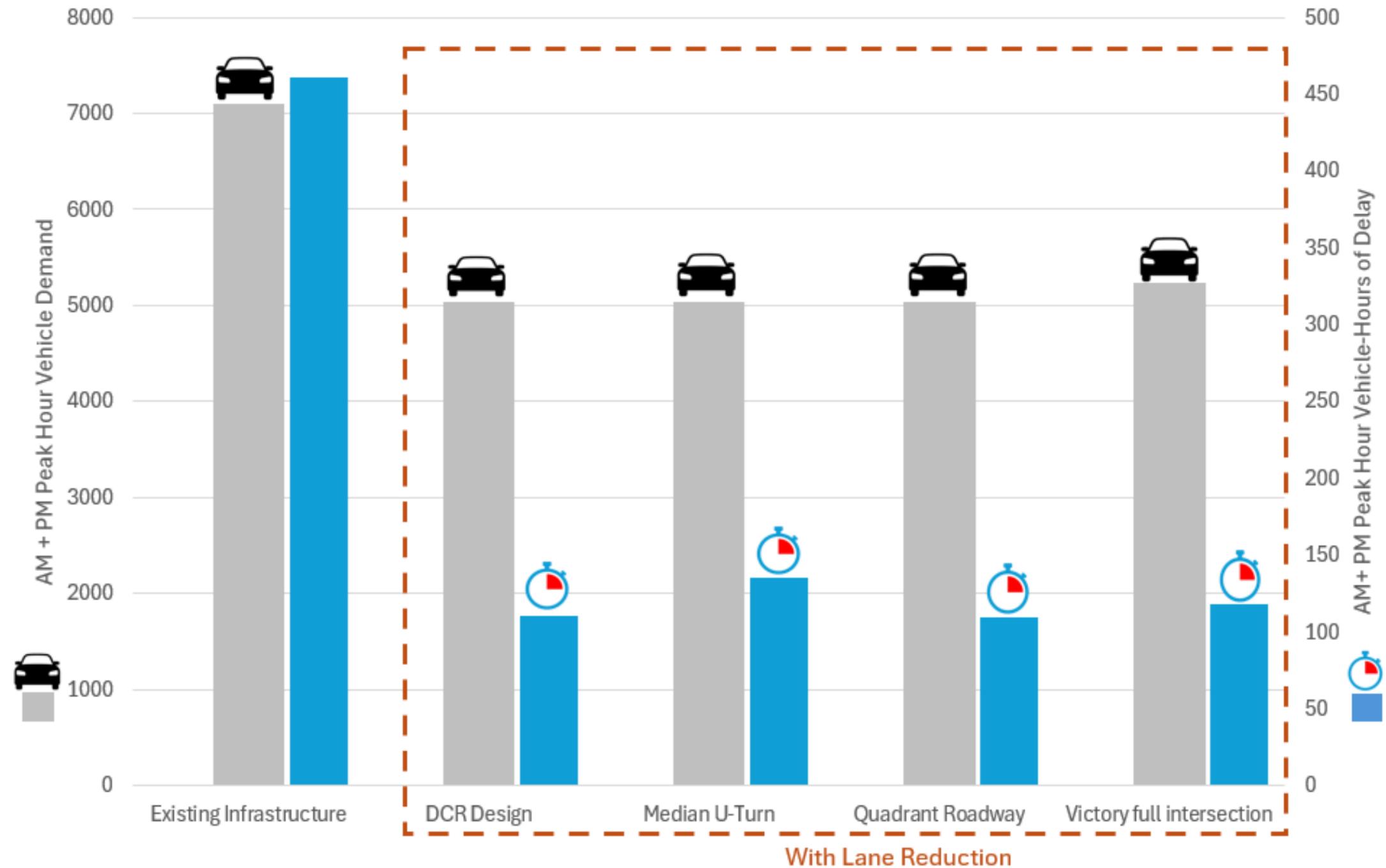
Desventajas

- Demoras en el acceso a Freeport St con dirección este en la hora pico PM
- Dificultades en Morrissey con dirección al sur en Freeport St en la hora pico PM



Alternativas para Freeport Street – Análisis inicial

Tras el análisis inicial, las operaciones vehiculares de la **Alternativa 2 para Freeport Street (Cuadrante de carretera)** arrojaron mejores resultados que las otras dos alternativas.



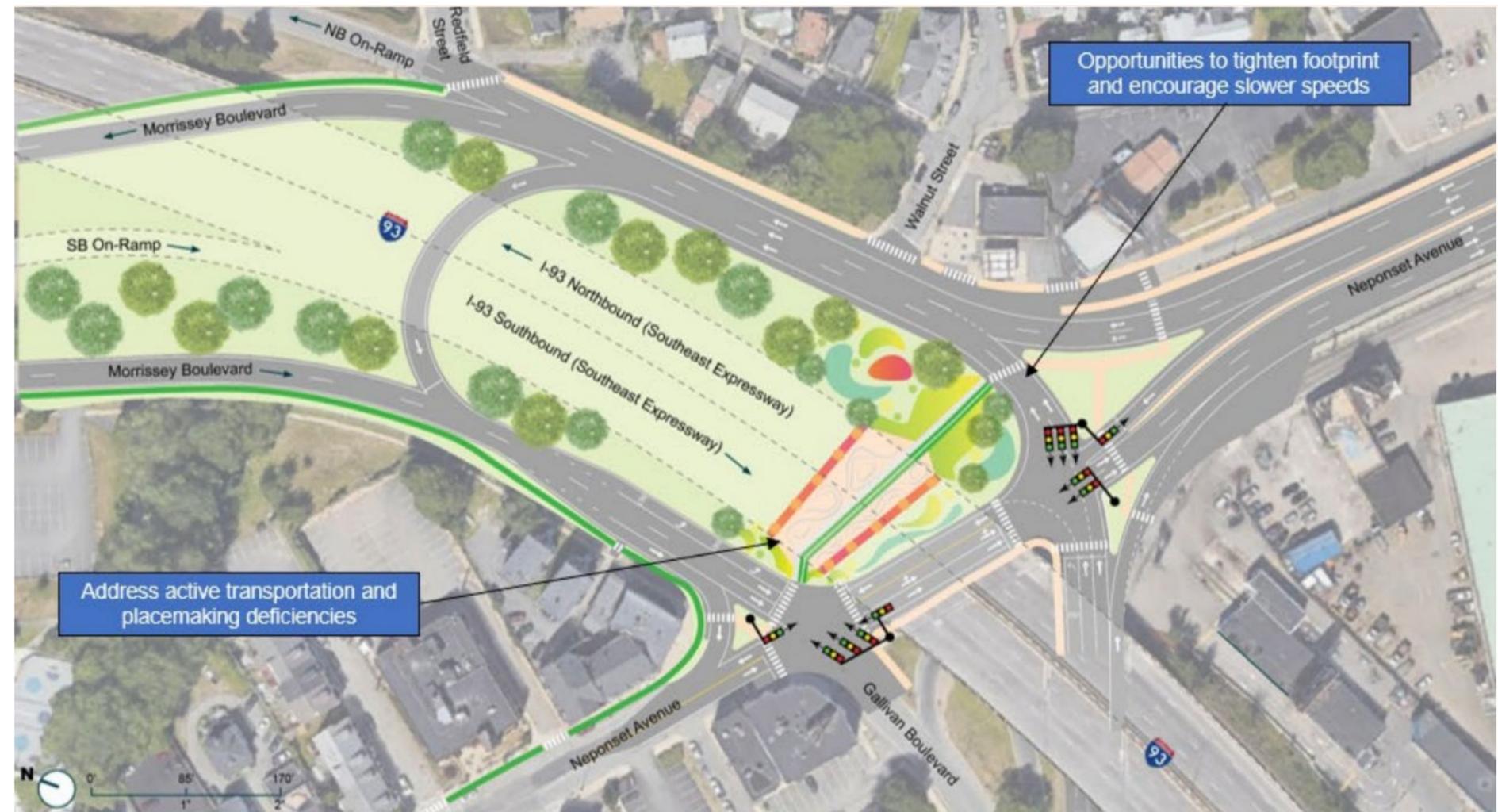
Alternativa para Neponset Circle

Ventajas

- Reducción en el volumen de vehículos que deben cambiar de carril
- Mayor número de conexiones para peatones y bicicletas
- Mejoras en la accesibilidad de la ADA

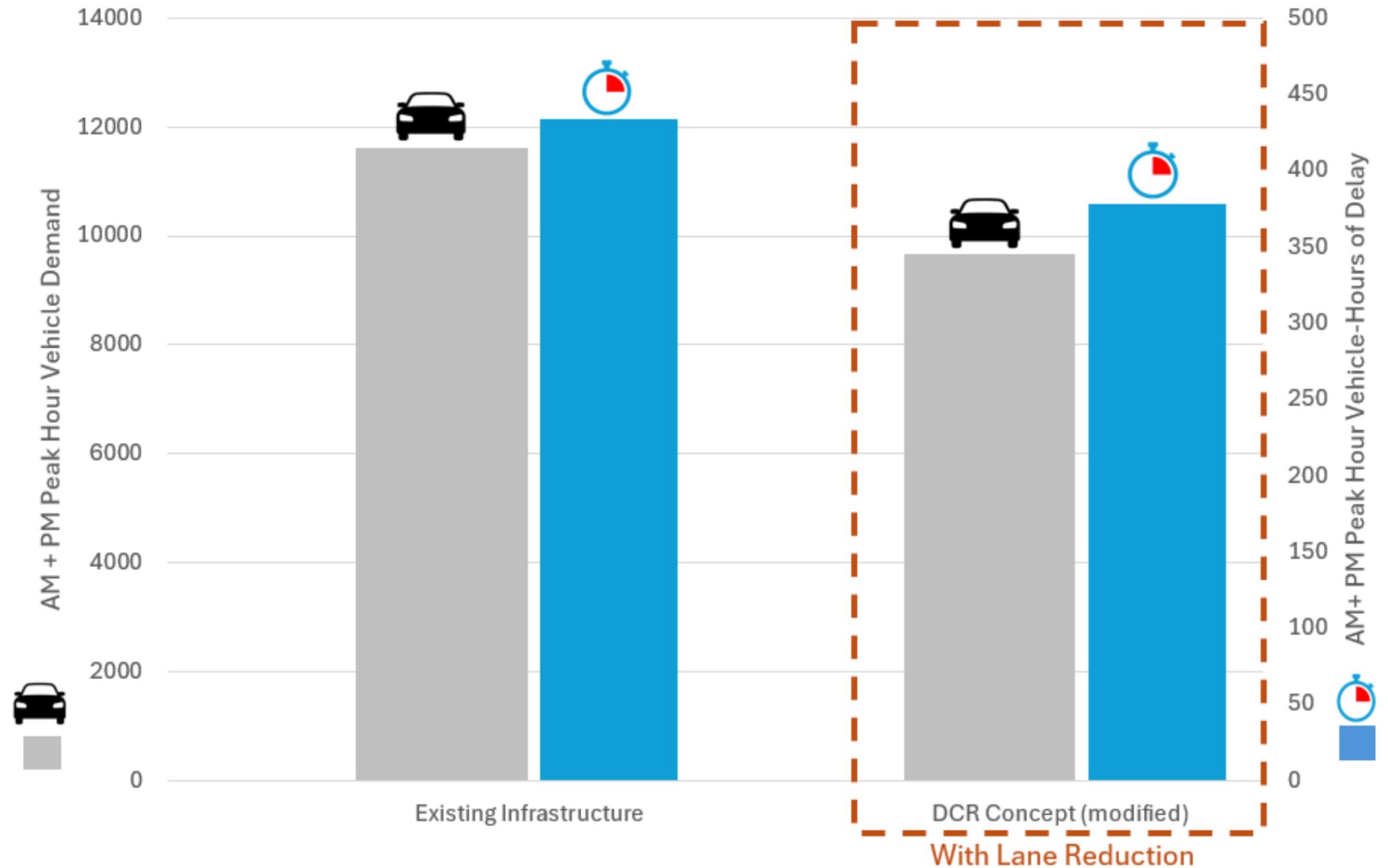
Desventajas

- Continuación de la congestión en la rampa a I-93



Alternativas para Neponset Circle – Análisis inicial

Tras el análisis inicial,
la alternativa para Neponset Circle
arrojó mejores resultados que el
escenario de
infraestructura
existente.



Conclusiones clave

- El análisis con SYNCHRO ofrece información sobre posibles restricciones operativas o “errores trágicos”.
- **El análisis inicial arroja ventajas y desventajas para cada una de las alternativas.**
- **Las interacciones entre movimientos de vehículos, bicicletas, peatones y transporte público se analizarán con VISSIM, lo cual ofrecerá más información sobre qué tan bien funciona cada alternativa.**

Próximos pasos

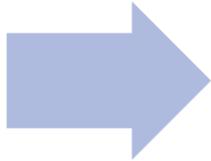
Próximos pasos

Estamos aquí



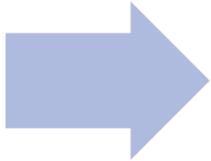
Otoño 2023/
Invierno 2024

- Reuniones de comisión
- Condiciones existentes



Primavera /
Verano 2024

- Desarrollo de alternativas
- Análisis preliminar de alternativas
- Reuniones de comisión
- Actividades adicionales de divulgación en la ciudad



Otoño /
Invierno 2024

- Análisis de alternativas
- Consideraciones ambientales: ruido, contaminación, barreras visuales
- Actualizaciones sobre mejoras a corto plazo y proyectos relevantes
- Informe final
- Reuniones de comisión



Debate de la comisión

Debate de la comisión

¿Existen preguntas o comentarios generales sobre el Desarrollo de alternativas o el Análisis preliminar de operaciones de transporte?

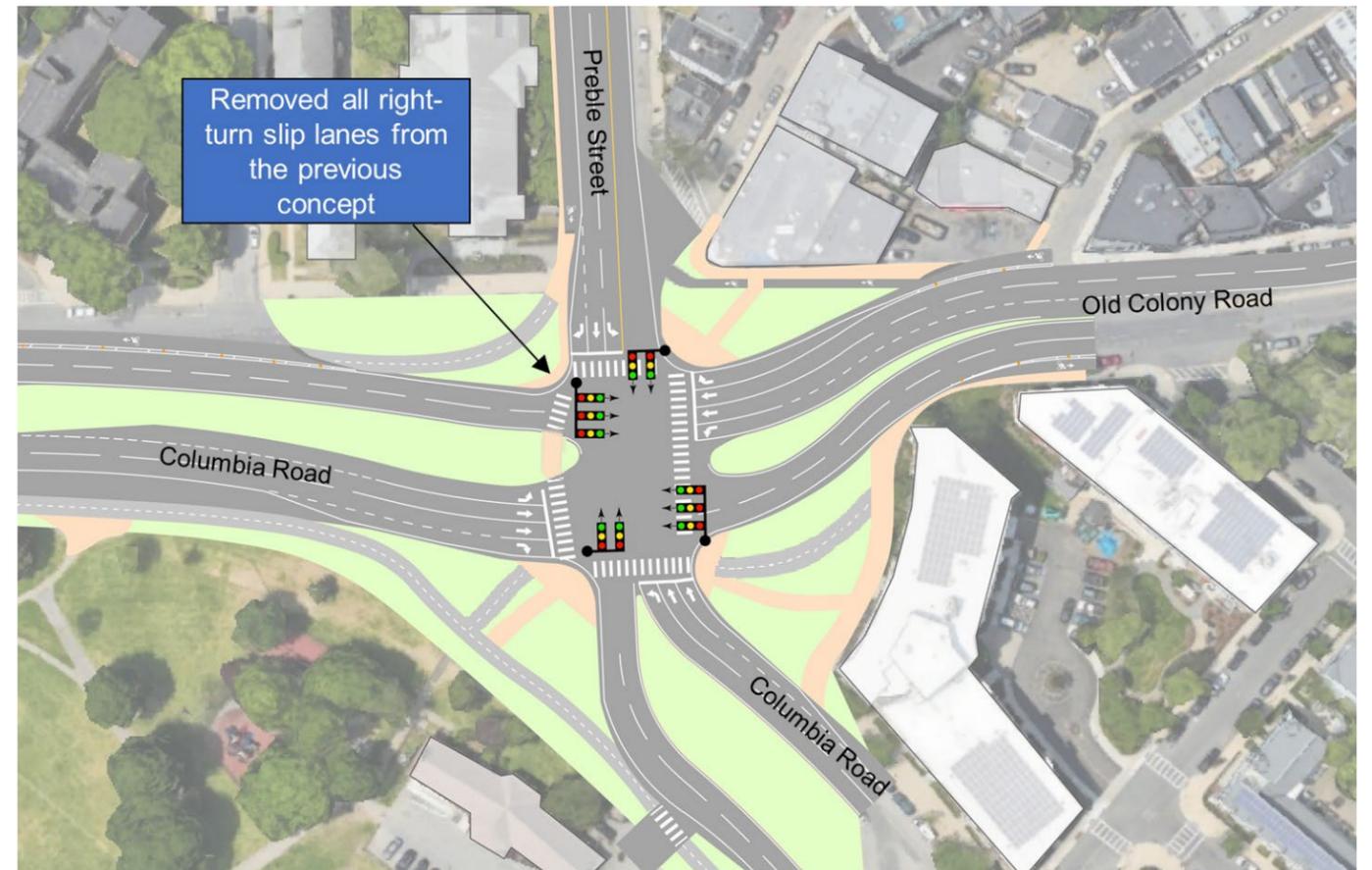
¿Qué alternativas deberían pasar a la siguiente etapa para un futuro análisis con VISSIM?

Debate de la comisión – Alternativas para Preble Circle

Preble Circle (Alternativa 1) - Rotonda moderna

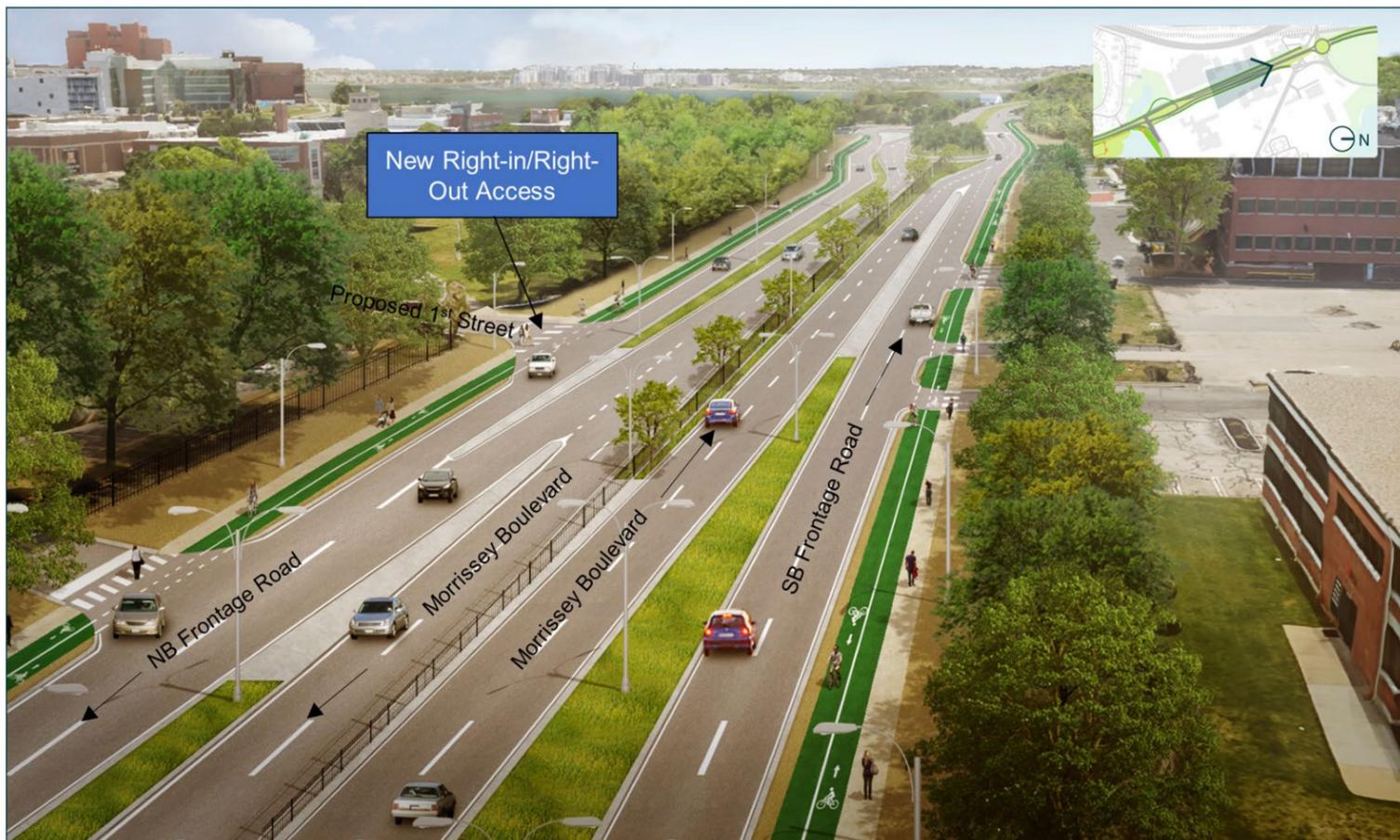


Preble Circle (Alternativa 2) - Control señalizado



Debate de la comisión – Alternativas para First Street

First Street (Alternativa 1) –
Calles de acceso



First Street (Alternativa 1) –
Control señalizado



Debate de la comisión – Alternativas para Bianculli Boulevard

Bianculli Boulevard (Alternativa 1) - T en verde continuo



Bianculli Boulevard (Alternativa 2) - Giro en U con isla central



Debate de la comisión – Alternativas para Freeport Street

Freeport Street (Alternativa 1) - Giro en U con isla central



Freeport Street (Alternativa 2) - Cuadrante de carretera

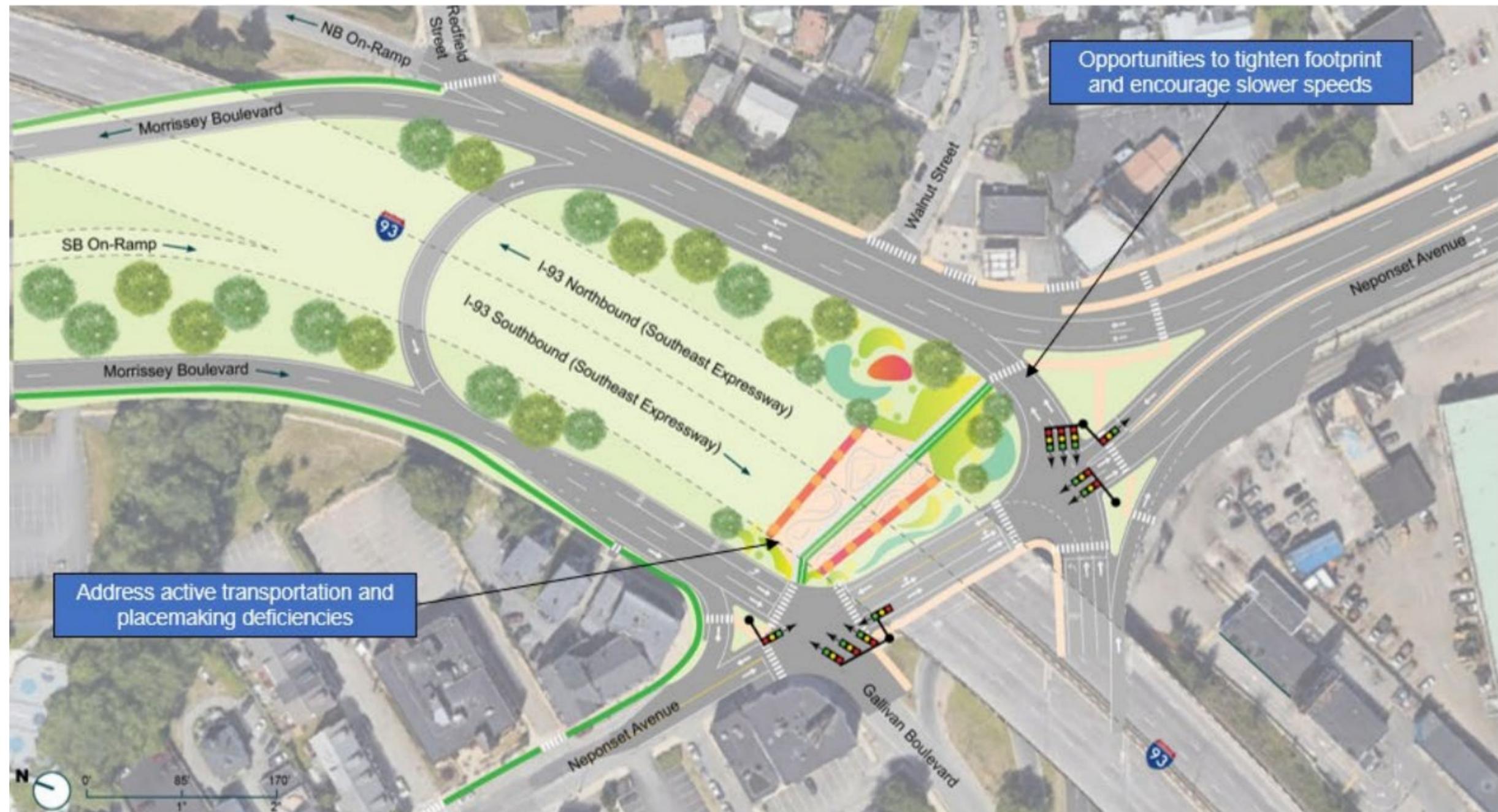


Freeport Street y Victory Road (Alternativa 3) - Intersección completa en Victory Road



Debate de la comisión – Alternativas para Neponset Circle

Alternativa para Neponset Circle



Comentarios del público

Envíe preguntas y comentarios: Proceso de reunión híbrida

- Los moderadores presenciales y virtuales trabajarán en equipo para garantizar que quienes asistan a la reunión en ambos espacios puedan hacer preguntas y comentarios.
- Los moderadores responderán de a una pequeña cantidad de comentarios por vez en un espacio y luego cambiarán al otro espacio mientras dure el período de comentarios del público.
- Si varias personas hacen la misma pregunta, los moderadores le informarán a la audiencia cuántas personas hicieron esa pregunta y la responderán una sola vez.

Recuerde que todas las preguntas y comentarios se podrán divulgar para su inclusión en registros públicos. Por lo tanto, le pedimos que use estas funciones solo para fines relacionados con el proyecto.

Envíe preguntas y comentarios: Asistentes virtuales



- Envíe sus preguntas y comentarios utilizando el botón Q&A (Alt+H).
- Utilice la función “Levantar la mano” para que se active su micrófono si quiere expresar su pregunta oralmente, (Alt + Y para levantar la mano).
- Diga su nombre antes de hacer la pregunta.
- Haga solo **1** pregunta o comentario por vez, con un límite de **2** minutos para que otros puedan participar.
- Para hacer una pregunta por teléfono, marque *9 y el moderador llamará los últimos dígitos de su número de teléfono y activará su audio cuando sea su turno.

Recuerde que todas las preguntas y comentarios se podrán divulgar para su inclusión en registros públicos. Por lo tanto, le pedimos que use estas funciones solo para fines relacionados con el proyecto.

Envíe preguntas y comentarios: Asistentes presenciales



- Utilice el micrófono que se provee y haga una fila que no supere las tres (3) personas por vez para que los asistentes virtuales puedan participar.



- Diga su nombre antes de hacer la pregunta o el comentario.



- Haga solo **1** pregunta o comentario por vez, con un límite de **2** minutos para que otros puedan participar.

Recuerde que todas las preguntas y comentarios se podrán divulgar para su inclusión en registros públicos.



Contáctenos

Envíe sus comentarios por escrito a la siguiente dirección:

Attention: Office of Transportation
Planning 10 Park Plaza, Suite 4150
Boston, MA 02116

Envíe sus comentarios por correo electrónico a la siguiente dirección:

planning@dot.state.ma.us

Para obtener más información sobre el proyecto, visite el sitio web del estudio:

<https://www.mass.gov/k-circle-morrissey-study> o utilice el Código QR:



Código QR del sitio web del estudio



¡Gracias!