



El Proyecto de Mejora de Spring Garden Street es un proyecto del Departamento de Calles de la Ciudad de Filadelfia (City of Philadelphia Streets Department) que hará que Spring Garden Street -entre Pennsylvania Avenue y Columbus Boulevard - sea más **segura, más verde y mejor para todos**. Las mejoras planeadas incluyen:

- Mejoras en el paisaje de las calles
- Mejoras en el manejo de las aguas pluviales
- Mejoras en las señales de tránsito
- Mejoras en las sendas de bicicletas
- Tratamientos de la medianas
- Mejoras en la iluminación de las calles
- Marcado de líneas y señalización del pavimento

La Ciudad solicitó aportes al público sobre las mejoras propuestas en noviembre y diciembre de 2020. Esta ronda inicial de promoción pública conectó a los residentes, negocios, propietarios de viviendas, empleados, personas que viajan y usuarios

El proyecto ALLways River to River (Siempre, de río a río) es una inversión amigable de igual manera para los ciclistas y peatones en Spring Garden Street en Filadelfia que ofrecerá un enlace más seguro, sustentable y fuerte para conectar los ríos Delaware y Schuylkill.

recreativos para ubicar los problemas de seguridad a lo largo del corredor, elegir una ubicación para las mejoras en las sendas de bicicletas e identificar mejoras multimodales.

Un fuerte trabajo de promoción fue esencial para que el proyecto salga de la fase conceptual, que había sido dirigida por una organización sin fines de lucro local en los años anteriores,

y pase a ser un proyecto dirigido por la Ciudad que comienza la fase de ingeniería y diseño. El uso de la Ciudad de una variedad de herramientas en línea -sesión abierta virtual, sesiones de preguntas y respuestas en vivo, reuniones individuales con los interesados, miles de postales, una encuesta, una herramienta de mapa interactivo- y el compromiso a la participación de una diversidad de opiniones, mediante la traducción, intérpretes y cuestionarios en papel, generó comentarios e ideas de todos los rincones de Spring Garden Street.

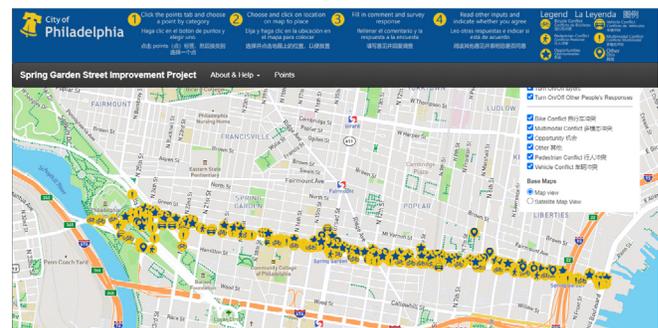
Al finalizar el período de participación, el proyecto registró **2,100 comentarios y las publicaciones en las redes sociales del proyecto fueron vistas más de 41,000 veces.** Si bien las sesiones públicas tradicionales en persona no eran una opción viable por la pandemia de COVID-19, la participación virtual en el Proyecto de Mejora de Spring Garden Street terminó llegando a más personas del público de lo que se podría haber imaginado previamente.

En base a esta iniciativa de promoción, existió un claro consenso público en cuatro puntos clave:

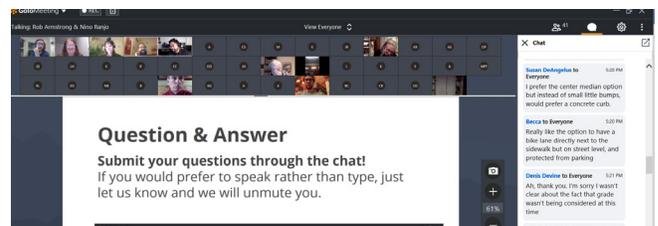
Conclusión N.º 1
Los peatones y ciclistas desean mejoras de seguridad en Spring Garden Street.
 La seguridad de peatones y ciclistas se mencionó más de 1,500 veces durante la



Sitio web del proyecto: El sitio web del proyecto ofreció material educativo sobre el proyecto y realizó una sesión abierta virtual en inglés, español y chino simplificado.

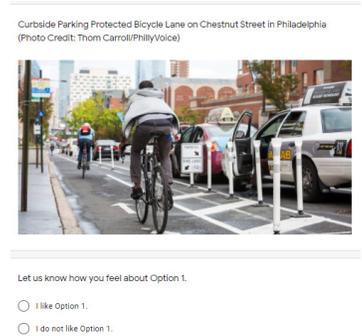


Mapa interactivo: El mapa interactivo pidió al público que comparta su experiencia en el corredor. El mapa permitió al público señalar los diferentes tipos de conflictos de seguridad (en donde las condiciones no eran seguras), como así también las cosas que al público le gustaban del corredor y deseaban mantener.



Charlas de café virtuales/Preguntas y respuestas en vivo: el equipo del proyecto realizó dos charlas de café virtuales y sesiones de preguntas y respuestas en vivo para presentar el proyecto y conversar con el público.

Encuesta sobre la ubicación de las sendas para bicicletas: la encuesta pidió al público que consideren dónde preferirían las sendas para bicicletas en Spring Garden Street.

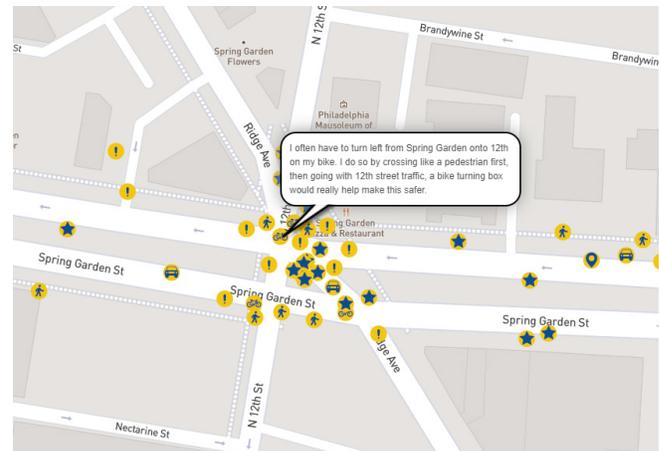


primera ronda de participación pública. Existió un fuerte consenso con respecto a que la configuración actual de Spring Garden Street no protege de manera apropiada a los ciclistas de los vehículos en rápido movimiento, los vehículos que giran a la derecha (enganches a la derecha), vehículos estacionados en doble fila de manera ilegal, e incidentes con “puertas” de vehículos. Además, los tiempos de duración de las señales para los peatones son demasiado cortos y las distancias para cruzar demasiado largas (en algunos casos).

Muchos comentarios se enfocaron en conflictos de giro (aproximadamente 400 comentarios). El público sugirió una variedad de soluciones, lo que incluyó intersecciones protegidas, intersecciones elevadas, cruces en la mitad de la cuadra, medianas más anchas para proteger el cruce de peatones y tiempos más largos para las señales. Muchos también expresaron su deseo de una instalación para bicicletas que esté elevada al nivel de la acera en vez de al nivel de la calle (120 comentarios). El consenso entre el público y los interesados es que lo que desean es un diseño más seguro.

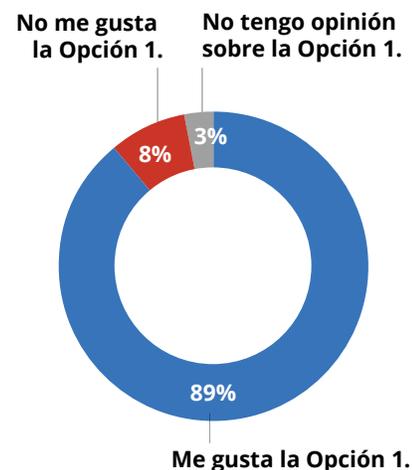
Los miembros de la comunidad identificaron **seis intersecciones clave** para analizar durante el proceso de diseño. Pennsylvania Avenue, 17th St, Broad St, Ridge Avenue/12th St, mitad

Comentarios en el mapa interactivo en Ridge Ave/12th St



“El principal problema es la seguridad. No solo desde el punto de vista comercial, sino desde el punto de vista comunitario. Spring Garden Street es actualmente insegura para ciclistas y peatones”.

Propietario de un negocio



de cuadra entre 11th y 12th, y Columbus Blvd. Ridge Avenue/12th y Broad St fueron mencionados 150 y 100 veces (respectivamente) durante la primera ronda de promoción pública.

Conclusión N.º 2

Los participantes tuvieron respuestas abrumadoras a favor de sendas para bicicletas protegidas por estacionamiento a lado de las aceras (Opción 1). De las 889 personas que respondieron a la encuesta, un 89% eligió la opción para bicicletas protegida por estacionamiento al lado de las aceras (opción 1) como la mejor. A la mayoría de los encuestados no les gustó la Opción 2, la opción de sendas para bicicletas en las medianas (a un 65% no les gustó), ni la opción 3, opción de sendas para bicicletas con defensas en donde las sendas para bicicletas estarían entre los carriles de estacionamiento y de circulación (a un 73% no les gustó). Todas las opciones propuestas tendrían impacto en las zonas de aparcamiento y cargo.

Conclusión N.º 3

Los participantes desean un corredor verde, limpio y bello (160 comentarios). Durante todo el período de participación, las preocupaciones expresadas por el público fueron sobre la limpieza y mantenimiento del corredor: basura a

“Históricamente, Spring Garden Street tenía una gran mediana con plantas en el centro, por eso, el nombre. ¡Traigamos de vuelta esa exuberancia!”

Comentario del mapa interactivo

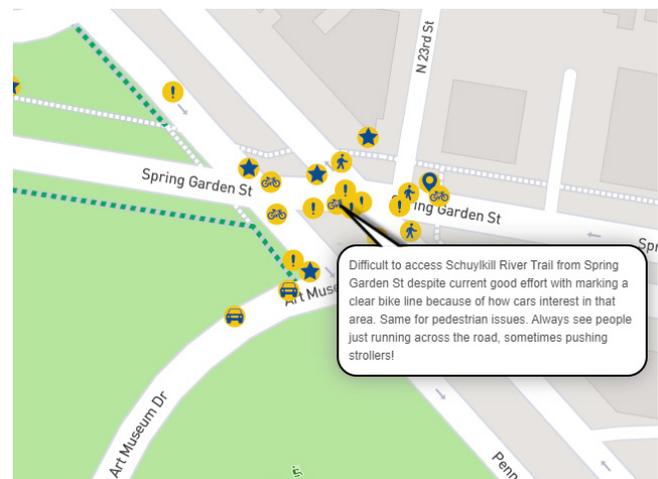
“Más murales, ¡los que hay son estupendos!”

Residente

“Más espacios verdes y manejo del agua mejorarían drásticamente la belleza de Spring Garden y el impacto ambiental”.

Propietario de un negocio

Comentarios del mapa interactivo en Pennsylvania Avenue



lo largo del corredor y en la mediana, espacios verdes mal mantenidos en la mediana y falta de paisajismo en el lado este del corredor. Muchos expresaron el deseo de que el proyecto aproveche la oportunidad para agregar espacios verdes, infraestructura para aguas pluviales y la creación de un corredor bien mantenido, limpio y bello, sin importar si las sendas para bicicletas estaban en la mediana o en la acera. Los propietarios de negocios y residentes expresaron su deseo de un corredor más bello que pudiera ayudar a llenar los frentes de tiendas vacíos y alentar a un mejor mantenimiento de los terrenos baldíos.

Conclusión N.º 4

Las conexiones con otros vecinos, instalaciones para bicicletas y los ríos son esenciales (120 comentarios). Muchos comentarios expresaron la necesidad de mejoras de seguridad y señalización para ubicarse que mejoraría la circulación en bicicleta entre los vecindarios. Muchos comentarios identificaron a Spring Garden Street como la conexión esencial para bicicletas entre este y oeste, entre el Centro de la Ciudad y el Río Wards, el Norte de Filadelfia y Penn's Landing. Existió consenso entre los comentarios relacionados con que Spring Garden hacia el Oeste de Filadelfia (vía Eakins Oval y la senda del Río Schuylkill) y la parte baja del Río Wards (vía Columbus Blvd y la senda

“Con la próxima renovación de Festival Pier por DRWC, estoy seguro de que existirán muchas oportunidades para mejorar la seguridad para bicicletas y peatones que cruzan Columbus y Spring Garden”.

Comentario del mapa interactivo



del Río Delaware) es insegura para los ciclistas. Otros comentarios solicitaron predictibilidad y consistencia en los carteles, señalizaciones para ubicarse e infraestructura para bicicletas con lo que ya existe en Filadelfia.