



Bulevar Roosevelt

Programa Ruta del Cambio

Resumen Ejecutivo

Mayo de 2021 | Ciudad de Filadelfia



Resumen Ejecutivo



Pocas carreteras son tan emblemáticas y vitales, y a la vez complejas, como el bulevar Roosevelt en Filadelfia.

Uno de cada tres habitantes de Filadelfia vive a menos de un kilómetro y medio del bulevar, y las decenas de miles de personas que lo utilizan cada día se enfrentan a retos difíciles, independientemente de cómo se desplacen. Sin embargo, muchos de los que viven a lo largo del bulevar o dependen de él para desplazarse reconocen su potencial. En 2016, con el apoyo de una subvención de planificación TIGER del Departamento de Transporte de Estados Unidos, la ciudad de Filadelfia, el PennDOT y la SEPTA se unieron para desarrollar el Programa de la Ruta del Cambio del bulevar Roosevelt para hacer que el bulevar sea más seguro accesible y confiable para todos los usuarios.

A lo largo de los últimos cinco años, luego de 18 reuniones comunitarias y muchas más conversaciones con las partes interesadas, se elaboró una visión del bulevar como algo seguro, confiable y accesible. A partir de esta visión, las mejoras a corto plazo y a largo plazo, se elaboraron los principios rectores.

Visión a largo plazo

El bulevar Roosevelt será seguro, accesible y confiable para todos los usuarios. El bulevar será un corredor vial atractivo y vibrante que unirá las comunidades adyacentes y ofrecerá una red diversa y conectada de opciones de transporte.

Seguro

Las personas estarán seguras y no correrán peligro de muerte o lesiones graves cuando viajen en el bulevar.

Hoy, el bulevar Roosevelt tiene una de las tasas más altas de colisiones en la ciudad, representando el 14 por ciento de todas las muertes relacionadas con accidentes en Filadelfia.

Accesible

La gente podrá utilizar el bulevar fácilmente por cualquier medio de su elección, incluyendo el uso del transporte público, la conducción, los desplazamientos a pie y en bicicleta. Mejorar el tránsito de autobuses, ya sea la implementación de Direct Bus o en el futuro Bus Rapid Transit (BRT), es un aspecto central para aumentar la accesibilidad a los cientos de miles de puestos de trabajo y oportunidades ubicadas en el bulevar.

Confiable

El bulevar será una ruta confiable para viajar, que conectará a la gente con los barrios, centros comerciales y las atracciones de toda la ciudad. Hoy, la frecuencia de los choques e incidentes a lo largo del bulevar hace que los viajes sean impredecibles para quienes toman el tránsito o conducen.

Compromiso con la Visión Cero

A pesar de los esfuerzos de seguridad realizados en el pasado, el número y la gravedad de las colisiones de tráfico a lo largo del bulevar siguen suponiendo una importante amenaza para la salud pública de los habitantes de Filadelfia. Cuando se les preguntó, el 70 % de los participantes en las reuniones públicas dijeron que se sentían estresados o demasiado estresados al viajar por el bulevar.



**dentro de una zona de amortiguación de 100 pies alrededor del borde de los carriles más externos del bulevar, entre la calle de N. Broad y la línea del condado de Filadelfia compartida con el condado de Bucks*

Planificación en acción



Una parte importante del programa la Ruta del Cambio no es sólo *planificar* cambio a lo largo del bulevar, sino que se *produzca* el cambio. Este programa se centra en la aplicación de mejoras graduales y en la creación de un corredor vial seguro y acogedor a largo plazo, lo que inspira a los habitantes de Filadelfia a sentirse más dueños y orgullosos del bulevar. A medida que se fueron descubriendo las necesidades de la comunidad y del transporte durante el proceso de planificación, se buscaron y aplicaron soluciones para demostrar realmente que el cambio puede producirse en el bulevar:

Nuevas estaciones de autobús y ruta directa de autobús

En respuesta a la necesidad identificada de mejorar las paradas y la frecuencia de los autobuses, la ciudad y SEPTA colaboraron en la construcción de ocho nuevas estaciones de autobuses de alta calidad y en la puesta en marcha de la primera ruta directa de autobuses de la ciudad, Boulevard Direct, que pasa cada 10 minutos en las horas pico y cada 15 minutos en la mayoría de los demás periodos.

Control de velocidad automatizado por cámara

En respuesta a la persistente alta ocurrencia de choques graves y mortales en el bulevar, la legislatura de Pensilvania autorizó cámaras de control de velocidad automatizadas a lo largo del bulevar Roosevelt en 2018 como parte de un programa piloto de cinco años. En 2019, el alcalde Kenney aprobó una ley con el apoyo del Ayuntamiento que permitía el programa piloto. Activo desde junio de 2020, el Ayuntamiento y la Autoridad de Estacionamiento de Filadelfia (The Philadelphia Parking Authority, PPA) y la ciudad están supervisando el programa, y prevén ampliarlo a nuevos lugares, así como hacer que las cámaras sean permanentes. La incorporación de radares automáticos en el bulevar es una de las medidas más eficaces para eliminar las muertes por tráfico en el bulevar.

Sección 1: Sobre el bulevar Roosevelt

La sección 1 presenta la historia del bulevar y las condiciones actuales para las personas que conducen, caminan, van en bicicleta o viajan en transporte público a lo largo del mismo. Las colisiones en el bulevar Roosevelt son frecuentes y graves, representando el 6 por ciento de todas las colisiones y el 14 por ciento de todas las colisiones fatales en la ciudad.



56 INTERSECCIONES
SEÑALIZADAS



94 INTERSECCIONES
NO SEÑALIZADAS

252 NO ES UNA
INTERSECCIÓN DE
PUNTOS DE ACCESO

Evolución del bulevar

Desde su apertura en 1914, el bulevar y los barrios que lo rodean han evolucionado en el norte de Filadelfia y el bulevar se extendió hasta el extremo noreste y el condado de Bucks. En la actualidad, más de 20 barrios se sitúan a lo largo del bulevar Roosevelt y en ellos vive uno de cada tres habitantes de Filadelfia. Las comunidades a lo largo del bulevar siguen diversificándose; el 18 por ciento de los residentes del corredor vial han nacido fuera de los Estados Unidos, y casi un tercio habla un idioma distinto al inglés.

Participación de la comunidad

A lo largo de los últimos cinco años, el proceso de planificación del Programa la Ruta del Cambio incluyó cinco rondas de foros públicos, con un total de 18 reuniones, para recabar opiniones sobre ideas para mejorar el bulevar Roosevelt. Los aportes recibidos en las rondas de reuniones públicas dieron lugar a una visión del bulevar como una ruta atractiva y vibrante que une a las comunidades adyacentes y ofrece una red diversa y conectada de opciones de transporte.

Función actual

La mayor parte del bulevar tiene 12 carriles de tráfico en movimiento, que transporta entre 39.000 y 90.000 vehículos al día, y 10 líneas de autobús en la totalidad o en una parte importante de sus recorridos. Hay aceras a ambos lados en amplios tramos del bulevar, pero también hay importantes brechas en la red de aceras.



1 de cada 3
personas en Filadelfia vive
a menos de una milla del
bulevar



El **18%**
de los residentes del
corredor ha nacido en
un país extranjero



Casi **1/3** de los resi-
dentes del corredor hablan
un idioma distinto al inglés
como lengua principal.

Sección 2:

Próximos 5 años o más 2025 mejoras

La sección 2 destaca las formas de mejorar la seguridad, la accesibilidad y la fiabilidad con un enfoque gradual. La Ruta del Cambio creó una caja de herramientas que consta de mejoras a corto y medio plazo con un horizonte de planificación de 2025 y se centró en abordar los problemas de seguridad que prevalecen a lo largo de todo el corredor. El programa incluirá mejoras en el tránsito, accesos peatonales más seguros, intersecciones y paisajismo.



Mejora de las paradas locales de autobús

Las mejoras del bulevar incluirán mejoras como paradas de autobús y nuevos asientos en 62 paradas locales de autobús.

Carriles de tránsito de acceso a empresas (Business Access Transit Lanes, BAT)

Los carriles BAT proporcionarán un espacio designado para que los autobuses viajen por separado del tráfico general. Esto, mejorará la accesibilidad y la fiabilidad para los usuarios del transporte público. Los carriles BAT apoyarán tanto al autobús directo como al servicio local a lo largo del Bulevar manteniendo el acceso a los negocios locales.

Direct Bus, Fase B

El servicio de Direct Bus se ampliará a nuevas localidades y conectará el Centro de Transporte de Frankford con el Centro de Transporte de Wissahickon con un servicio de autobús frecuente y fiable. La fase B también se centrará en elevar la calidad y la disponibilidad del servicio de tránsito a lo largo del bulevar.

Mapa de rutas de Direct Bus A y B



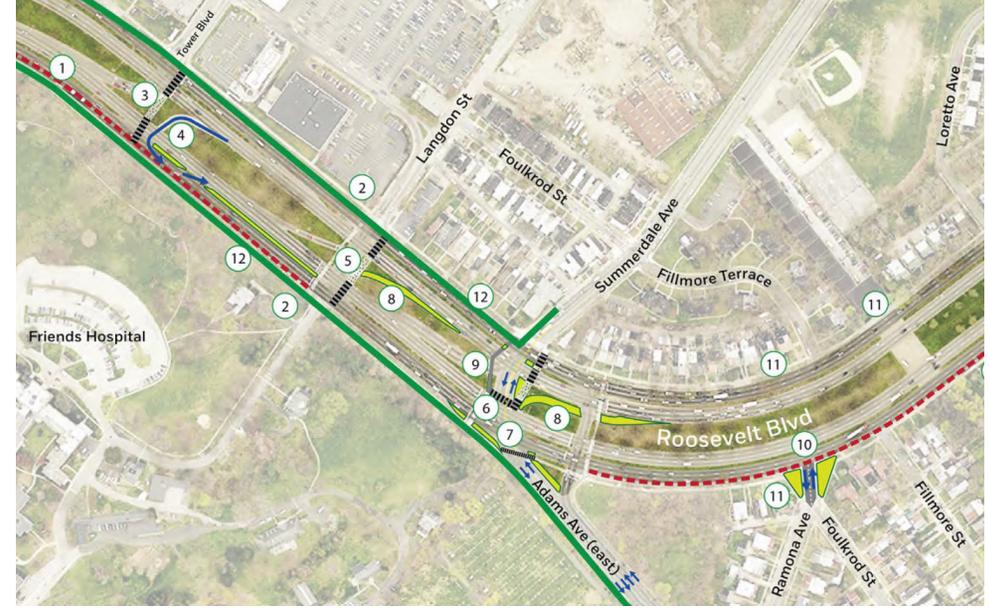
Intersecciones y segmentos

En la actualidad, muchas intersecciones y tramos de carretera a lo largo del bulevar tienen patrones de tráfico confusos que son especialmente difíciles de navegar para peatones y usuarios del transporte público que provocan accidentes de tráfico. Para abordar estos problemas, el programa identificó seis segmentos de carretera prioritarios para su mejora. Las recomendaciones para hacerlos más seguros incluyen extensiones de bordillos para acortar las distancias de cruce, cruces peatonales realineados, reajuste de la configuración de los carriles y de los carriles de giro, mejora de los semáforos y horarios, cambios en los movimientos de tráfico, y tránsito nuevo o refugios y estaciones mejoradas.

Seguridad de los peatones

La Ruta del Cambio recomendará cinco tipos de proyectos para mejorar la seguridad del bulevar para las personas que van a pie o en bicicleta:

- Mejorar la experiencia de los pasos de peatones y facilitar cruzar el bulevar de forma segura con la señal de paso
- Repintar los pasos de peatones y mejorar las rampas de las aceras
- Construir extensiones de bordillo para acortar la longitud/tiempo de los pasos de peatones
- Cerrar los huecos de las aceras
- Ampliar la red de bicicletas protegidas hasta el bulevar



Ejemplo de mejoras en la intersección del bulevar Roosevelt - Summerdale Ave. & Adams Ave. es una de las cuarenta y ocho intersecciones que se estudian en el plan.

Mejoras en los cruces

En la actualidad, la conducción entre los carriles exteriores (locales) y los carriles interiores (expres) es un reto y requiere el uso de un carril de cruce. Para dar cabida a los carriles BAT, mejorar la seguridad y mitigar la congestión, se ampliarán o mejorarán 9 de los 34 cruces totales.

Mejoras en el paisaje y de arte público

Consulte el informe completo de la Ruta del Cambio para el Paisaje y el Arte Público (págs. 84-93); Campaña educativa Visión Cero (pág. 180); Señalización e iluminación (págs. 183-184); Gestión de la demanda de transporte (pág. 185).

Sección 3:

Visión a largo plazo

Mejoras de 2040

El informe presenta dos visiones alternativas para el futuro del bulevar. Ambas alternativas se basan en los mismos principios y la misma visión a largo plazo, pero difieren en las mejoras específicas de la infraestructura y en el costo y el tiempo necesarios para su aplicación.

Elementos fundamentales para la visión a largo plazo

Tránsito rápido en autobús
con carriles exclusivos para
el tránsito

Ampliado y aceras continuas

Reducción de los límites de
velocidad indicados para una
conducción segura

Carril para bicicleta protegido
de doble sentido

Alternativa 1 “Autopista parcialmente cubierta”

Construir una autopista subterránea y hacer conexiones a nivel de la parte superior para las personas que conduzcan, tomen el transporte público, vayan en bicicleta y caminen. Mantener la opción de la autopista de alta velocidad para las personas que conducen

Estimación de costos: \$10,864,000,000



Sección transversal y vista aérea de la alternativa 1 “Autopista parcialmente cubierta”



Se muestra a la izquierda:

1. Cuatro carriles de autopista bajo rasante (dos hacia el norte, dos hacia el sur); velocidades más altas
2. Cuatro carriles locales a nivel para el tráfico local y los autobuses (dos en dirección norte, dos en dirección sur); velocidades más bajas
3. Dos carriles exclusivos para el tránsito rápido de autobuses (BRT) en el interior junto a las medianas
4. Dos carriles para bicicletas protegidos de doble sentido en el exterior cerca de las aceras
5. Aceras ampliadas a ambos lados
6. Nueve rampas de entrada y salida para conectar los carriles de la autopista con carriles locales (no se muestra en la imagen)
7. Cinco segmentos totalmente cubiertos; nueve estaciones de BRT situadas en segmentos tapados que crean centros de acceso a escala de barrio (no se muestra en la imagen)
8. Otros segmentos tienen carriles deprimidos sin límite parcial o nulo; los segmentos, que incluyen todo al norte de la calle Bowler, están a nivel (no se muestra en la imagen)

Alternativa 2 “Bulevar del barrio”

Sustituir algunos carriles para vehículos y otros elementos como carriles BRT, carriles para bicicletas y aceras más anchas. Añadir un espacio flexible que puede cambiar según la hora del día para estacionamiento o vehículos en función de la demanda. Construir nuevas intersecciones para hacer una mejor red y cruces más seguros.

Estimación de costos: \$1,957,000,000



Sección transversal y vista aérea de la alternativa 2 “Bulevar del barrio”



Se muestra a la izquierda:

1. Seis carriles para vehículos a nivel (tres en dirección norte, tres hacia el sur); los autobuses locales utilizan los carriles más externos; todos tienen velocidades más lentas
2. Dos carriles flexibles (uno en dirección norte y otro en dirección sur); fuera de las horas pico se utilizan para el embarque de autobuses locales, el aparcamiento en la calle y la carga/entrega; en las horas pico se utilizan para el acceso a las empresas carriles de tránsito (BAT)
3. Dos carriles exclusivos para el BRT entre los carriles para vehículos a nivel y junto a la mediana lateral
4. Dos carriles para bicicletas protegidos de doble sentido en el exterior cerca de las aceras
5. Aceras ampliadas a ambos lados
6. Veintiocho intersecciones señalizadas que mejoran la seguridad al reducir las cuadras largas, proporcionan a los conductores más opciones, y construir nuevos accesos directos a los barrios adyacentes. (no se muestra en la imagen)
7. Preservar las mejoras paisajísticas construidas en 2025 (no se muestra en la imagen)

Próximos pasos



Leer el informe completo de la Ruta del Cambio en www.phila.gov

La ejecución del programa, “La Ruta del Cambio”, depende de que los múltiples organismos gubernamentales y los socios comunitarios sigan colaborando en el futuro. Mientras que muchas de las primeras acciones ya se han llevado a cabo se prevé que se realicen más en los próximos años. Estas mejoras incluyen una intersección mejorada en Summerdale/Adams para abordar el elevado número de colisiones que se producen en la curva S, la implantación del Direct Bus, fase B y el cruce sobre la mitigación en lugares clave. El informe completo recomienda la realización de futuros estudios sobre las zonas de estación transitables en torno al bulevar para planificar núcleos residenciales, comerciales y de empleo compactos cerca del tránsito.

Como paso siguiente, los socios, incluyendo PennDOT, la ciudad de Filadelfia, SEPTA y los miembros de la comunidad deben reunirse para desarrollar parámetros de selección ambiental para ambas alternativas de 2040 y asegurar la financiación para su aplicación. El programa ha desarrollado mejoras graduales que se pueden ir incorporando y crean un corredor vial cada vez más atractivo que inspira a los habitantes de Filadelfia para que se sientan más orgullosos del bulevar. Agradecemos el apoyo de todos los que han participado en este proceso. Juntos impulsaremos el cambio para transformar el bulevar Roosevelt.