



Plan de Acción de Transporte de Jamaica Plain/Roxbury

Resumen de la reunión pública del 19 de septiembre de 2017

Centro de Salud Comunitario Brookside, Sala de Conferencias Kennedy

Esta fue la primera reunión en lo que será un proceso de aproximadamente un año para desarrollar mejoras de transporte a corto y largo plazo en el área del corredor de Washington Street/Columbus Avenue entre Forest Hills y Jackson Square. En la reunión, la ciudad presentó el alcance de la iniciativa, describió cómo se sigue el proceso PLAN JP/Rox, y presentó un resumen de las mejoras de transporte que ya están implementadas. Se realizó una discusión detallada con la comunidad después de la presentación. La ciudad también anunció que está finalizando el contrato con el consultor quien va a asistir en el proyecto.

Aproximadamente 44 personas asistieron además del personal de la ciudad de Boston del Departamento de Transportación de Boston (BTD), BPDA y la Oficina de Servicios a Vecindarios del Alcalde. Un representante de la MBTA también estuvo presente.

BTD empezó la reunión con una presentación cubriendo el alcance y la geografía del Plan de Acción de Transporte de JP/Rox. En varios momentos de la presentación, la ciudad tomó preguntas de la audiencia. La presencia de un traductor de español se notó para cualquier persona que necesitaba servicios de interpretación.

Después de la presentación, la comunidad y los funcionarios de la ciudad discutieron el plan más a fondo, enfocándose en algunas áreas generales, incluyendo el presupuesto, proyectos de infraestructura en curso, PLAN: JP/Rox, trabajando con otras agencias y posibles elementos de acción.

Se le preguntó a la ciudad cual era el presupuesto y cómo se relacionaba con otros Planes de Acción similares. La ciudad respondió que el presupuesto es de \$300,000, que es comparable con otras iniciativas y será adecuado para un área de estudio de este tamaño y complejidad. Siguió una discusión del modelo de tráfico que se desarrollaría para el área; un integrante señaló que esos son costosos de construir y en cuanto más se gaste en ajustar un modelo de tráfico, menos estará disponible para gastar en otras partes del plan. La ciudad mencionó que algunas intersecciones que no están en el área de estudio deberán estudiarse ya que los cambios a lo largo de Washington Street-Columbus Avenue podrían afectarlas.

Respondiendo a la presentación de la ciudad sobre proyectos en curso, los constituyentes preguntaron si los cruces peatonales ya planeados pueden mejorarse y señalaron algunas quejas sobre el proyecto Arborway de MassDOT. La ciudad cree que los cruces peatonales se basan en las mejores prácticas y diseños similares se han implementado con éxito en otras partes de la ciudad, pero también los cubrirán como parte del Plan de Acción de Transporte de JP/Rox. Con respecto al proyecto Arborway, la ciudad prometió investigar quien sería la mejor persona para contactar. *(Tenga en cuenta que el problema ahora se ha solucionado)*



Departamento de Transporte de Boston

con MassDOT cambiando los tiempos de la señal de tráfico según lo solicitado por la comunidad).

También surgió el proyecto PLAN JP/Rox del BPDA. Un miembro de la audiencia remarcó que el aumento de la densidad permitido por el plan podría aumentar el tráfico, mientras que otro mencionó que es probable que el desarrollo orientado al tránsito disminuya la demanda de tráfico, ya que las personas que de lo contrario viven en Dedham o Needham, no tienen que conducir por el vecindario. Otro integrante declaró que el PLAN: JP/Rox ya hizo muchas recomendaciones con respecto a carriles para bicicletas, estacionamiento en la calle, menores proporciones de estacionamiento y calles lentas, y declaró que deberíamos usar eso como línea de base en lugar de volver a mencionar estos temas. Mientras tanto, otro constituyente argumentó que los comerciantes no necesariamente estarían felices si se recomendara la eliminación del estacionamiento.

Finalmente, se le preguntó a la ciudad por que se separaron los procesos de planificación, a lo que la ciudad respondió que, de hecho, el estudio PLAN JP/Rox tenía una planificación de transporte detallada y que el Plan de Acción actual era un seguimiento recomendado para preparar el escenario de implementación.

Los constituyentes preguntaron si la ciudad trabajaría con otras agencias, como el Departamento de Conservación y Recreación (DCR), que controla el corredor sudoeste, y las escuelas públicas de Boston, que dirigen los autobuses escolares a través del vecindario. La ciudad enfatizó que trabajar con otras agencias, incluyendo MBTA y MassDOT, es fundamental para el plan.

Finalmente, los constituyentes comenzaron a hablar sobre algunos elementos de acción potenciales. Estos incluyen: fase de señal orientada a peatones; una ciclo vía en Washington Street; un distrito de beneficios de estacionamiento; conexiones para bicicletas fuera del área, especialmente conectando todo el camino hasta el centro de Boston; y tasas de utilización y relaciones de estacionamiento fuera de la vía pública.