

***\*\*Esta traducción al español es solamente para conveniencia. En el caso de cualquier discrepancia entre el documento original en inglés y esta traducción al español, la versión en inglés controlará.\*\****

***\*\*This translation into Spanish is for convenience only. In the event of any discrepancy between the original English-language document and this Spanish-language translation, the English version shall govern.\*\****

# 1

## Información adicional

De acuerdo con el Artículo 80B del Código de Urbanización de la Ciudad de Boston (el "Código"), The McClellan Highway Development Company, LLC ("MHDC", o el "Proponente"), una filial de The HYM Investment Group, LLC ("HYM"), presenta respetuosamente este Documento de Información Adicional (Additional Information Document, "AID") a la Agencia de Planificación y Desarrollo de Boston (Boston Planning and Development Agency, "BPDA"), en respuesta a la Solicitud de Información Adicional ("RAI") de la BPDA del 22 de agosto de 2019 sobre el Borrador del Plan Maestro del PDA de Suffolk Downs presentado el 12 de febrero de 2019 y el documento de Información Suplementaria ("SID") presentado el 1 de mayo de 2019. El "Proyecto del plan maestro", o "Proyecto", es una nueva comunidad de uso mixto orientada al tránsito en el antiguo hipódromo de Suffolk Downs, ubicado en el barrio East Boston y la ciudad de Revere, Massachusetts (el "Sitio del proyecto"). Este AID incluye las solicitudes descritas en la RAI de la BPDA (una copia de la cual se adjunta a este documento), junto con una respuesta a cada solicitud de información.

### 1.1 Resumen del proceso de revisión de la BPDA

El 30 de noviembre de 2017, el Proponente presentó un Formulario de Notificación del Proyecto (Project Notification Form, "PNF") ante la BPDA, que dio inicio a la revisión formal de la BPDA y al proceso comunitario. Después de la finalización de la fase inicial de revisión y proceso comunitario, la BPDA emitió una Determinación del Alcance para el Proponente el 21 de febrero de 2018. La determinación del alcance solicitó análisis y estudios adicionales por parte del Proponente, además de respuestas a las cartas de comentarios. El Proponente respondió posteriormente con un borrador del Informe del Impacto del Proyecto (Draft Project Impact Report, "DPIR"), que se presentó ante la BPDA el 1 de octubre de 2018. La presentación del DPIR inició una revisión adicional y un proceso comunitario.

El 1 de febrero de 2019, el Proponente presentó una propuesta del Plan Maestro del PDA y cinco Planes de urbanización del PDA para el desarrollo del mismo: Un Plan de urbanización de la fase 1, un Plan de urbanización de la fase 2, un Plan de urbanización de la fase 3, un Plan de urbanización de la fase 4 y un Plan de

urbanización de la fase 5 (colectivamente, incluyendo el Plan Maestro, los "Planes del PDA") con respecto al Proyecto. Los planes del PDA también se tradujeron al español y se pusieron a disposición de los residentes de habla hispana.

La BPDA determinó que se necesitaba un análisis más profundo y exigió que el Proponente presentara un Documento de Información Complementaria (Supplemental Information Document, "SID") en una solicitud del 12 de febrero de 2019, y el 1 de mayo de 2019 el Proponente presentó un SID en respuesta a la solicitud de la BPDA. Los avisos de la presentación de los planes del PDA y del SID se publicaron en el Boston Herald el 7 de febrero de 2019 y el 13 de mayo de 2019, respectivamente. El período de consulta al público sobre estos materiales finalizó el 31 de mayo de 2019. La RAI se emitió tras la finalización del período de consulta al público sobre las solicitudes anteriores presentadas en virtud del artículo 80. Además de lo anterior, la BPDA ha organizado numerosas reuniones comunitarias anunciadas públicamente, como reuniones relacionadas con los Planes del PDA y el SID el 26 de febrero de 2019, el 7 de marzo de 2019 (reunión en español) y el 21 de mayo de 2019. Asimismo, el 10 de abril de 2019 y el 30 de abril de 2019 se celebraron las reuniones del Grupo de Asesoramiento del Impacto sobre las presentaciones.

El Proponente pretende que la BPDA emita una Determinación de Adecuación Preliminar (Preliminary Adequacy Determination, "PAD") de conformidad con la Sección 80B-5.4(c) del Código de Boston, y busca la aprobación de los Planes del PDA de conformidad con la Sección 3-1A, las Secciones 53-44 a 53-49, y el Artículo 80C del Código de Boston, y la autorización para que el Director de la BPDA solicite la aprobación de los Planes del PDA a la Comisión de Urbanización de Boston. En el PAD, es posible que la BPDA determine que todos los componentes del AID son suficientes para cumplir con los requisitos de la RAI y renuncie a una revisión posterior de conformidad con la Sección 80B-5.4(c)(iv) si, después de revisar los comentarios del público, la BPDA establece que el AID y otros documentos presentados en virtud del Artículo 80 (incluidos los Planes de PNF, DPIR, SID y PDA) describen adecuadamente en conjunto los impactos del Proyecto.

## **1.2 Refinamientos del proyecto del Plan Maestro desde las presentaciones anteriores**

En respuesta a los aportes y observaciones de varias partes interesadas, se han realizado los siguientes cambios en los planes del proyecto y del PDA desde la presentación de los documentos anteriores:

1. Se aclararon e hicieron compromisos adicionales de propiedad estatal y derechos de servidumbre perpetua para el sistema de espacios abiertos de Suffolk Downs, que incluye aproximadamente 2,5 acres de parque que serán propiedad de la Ciudad de Boston y aproximadamente 3 acres más de parque sobre los cuales la Ciudad de Boston tendrá derechos de servidumbre perpetua. Además, la ciudad

- de Boston tendrá derechos de programación compartidos en partes principales del sistema de espacios abiertos;
2. Se sugirieron cambios en la propuesta de la IDP (vivienda asequible) para permitir una mayor flexibilidad para la Ciudad de Boston en el 13% de la vivienda social en el lugar, incluida la flexibilidad que permitirá una mayor cantidad de unidades de vivienda asequibles para las familias (por ejemplo, unidades de tres habitaciones), y la flexibilidad con respecto a unidades de alquiler en el lugar a un promedio del 70% del ingreso promedio para el área (Area Median Income, "AMI"), en lugar de todas las unidades al 70% del AMI, tal como se describe a continuación;
  3. Compromiso de financiar un nuevo Fondo de Estabilización de Vivienda para el barrio East Boston y trabajar con la Ciudad de Boston para dirigir partes de los futuros Pagos de Exacción de Vivienda (Fondos de vinculación) a este nuevo Fondo de Estabilización para el barrio East Boston, para ayudar a enfrentar las presiones actuales de desplazamiento en East Boston y a su alrededor. Se está discutiendo el monto que se financiará con la Ciudad y los funcionarios electos.
  4. Nos comprometimos a diseñar y construir una ampliación de East Boston Greenway desde Constitution Beach hasta Walley Street/Bennington Street; una bicisenda de ida y vuelta en Walley Street desde Suffolk Downs hasta la nueva ampliación de East Boston Greenway; y una nueva señal de cruce seguro para peatones/ciclistas en Bennington Street;
  5. Se redujo aún más la altura de dos edificios residenciales que se encuentran muy cerca del barrio Orient Heights, que se contrarrestó con un leve aumento de la altura de los edificios residenciales que se encuentran cerca de la Ruta 1A (no hubo cambios en los pies cuadrados como resultado de esta leve reasignación de la altura);
  6. Se acordaron los requisitos dimensionales y los parámetros de diseño urbano para mejorar el diseño urbano y la esfera pública y proporcionar más protecciones para el sistema de espacios abiertos propuesto y los vecindarios circundantes, como los requisitos para el diseño y las dimensiones del derecho de paso, la cobertura máxima del edificio, las alturas máximas del edificio, las alturas máximas del podio, la distancia mínima entre las torres del edificio, las distancias mínimas del edificio, la longitud máxima de las paredes horizontales del edificio, los usos activos de la planta baja y las entradas a los estacionamientos, los servicios y los muelles de carga;
  7. Se realizaron pequeños cambios en el plano del lugar para el diseño del desarrollo de la fase 5 en respuesta a un diseño de reducción del corredor de la Ruta 1A (eliminación de las izquierdas diferidas);
  8. Se redujo el número de espacios de estacionamiento propuestos en Boston en 456 espacios;
  9. Se identificaron las servidumbres de derecho de paso que se otorgarán a la Ciudad de Boston con respecto a los derechos de paso de calles especificadas;

10. Se hicieron cambios en la mitigación de tráfico propuesta para el Corredor de la Ruta 1A en función de extensas discusiones con MassDOT, la Ciudad de Boston y la Ciudad de Revere, y se acordó utilizar los ahorros de costos del diseño modificado de la Ruta 1A para ofrecer financiamiento para mejorar el sistema de transporte público que funciona en East Boston y Revere, de tal manera que no haya una reducción en el costo de las mejoras de mitigación de transporte proporcionadas por el Proyecto; y.
11. Nos comprometimos a mejorar la resistencia fuera del sitio, lo que incluye la instalación de otra compuerta para mareas y la financiación de una contribución del 50 por ciento para la modernización de la estación de bombeo de Bennington Street, de hasta \$2,625 millones.

### 1.3 Estructura del documento del Plan Maestro del PDA

**Observación:** *Se debe evitar hacer referencia a documentos anteriores o a documentos requeridos por otras agencias y se debe incluir todo el material de referencia en el apéndice del Plan Maestro del PDA.*

**Respuesta:** El Proponente ha incluido como Anexos [1-6] a este AID versiones actualizadas de los Planes del PDA y resaltó los cambios realizados en respuesta a las observaciones y los aportes de las partes interesadas, que incluyen los funcionarios electos, los miembros del público y los representantes de las agencias gubernamentales. Se han modificado los Planes del PDA modificados para eliminar las referencias a las presentaciones o los documentos anteriores que no se incluyen en los Planes del PDA en sí.

#### 1.3.1 Marco de la urbanización propuesta

**Observación:** *Para comunicar claramente los objetivos de planificación y la naturaleza de la urbanización, el Plan Maestro del PDA de Suffolk Downs debe presentar un marco de urbanización que derive de la localización de todas las características de la esfera pública, incluidos los derechos de paso y los espacios abiertos públicos, y el plan de parcelación posterior. Dentro de este marco, el Plan Maestro del PDA de Suffolk Downs debe identificar claramente las estrategias de propiedad y las fases de construcción previstas para todas las características de la esfera pública. El Plan Maestro del PDA también debe identificar los subdistritos de urbanización, que establecen los usos propuestos y la variedad de requisitos dimensionales previstos para las parcelas de urbanización resultantes.*

**Respuesta:** Se han revisado y complementado los planes del PDA en respuesta a esta observación y nuevas discusiones con el personal de la BPDA. El Proponente y el personal de la BPDA han trabajado juntos para desarrollar más requisitos dimensionales y parámetros de diseño urbano con variaciones en cada calle, fase o edificio, y el Proponente ha asumido nuevos compromisos respecto a estos asuntos, como se discute en las Secciones que se encuentran a continuación, y a servidumbres públicas en derechos de paso clave. El Proponente también ha asumido nuevos



compromisos en relación con las áreas de espacios abiertos, como compromisos de propiedad pública y derechos de programación compartida en las partes principales del sistema de espacios abiertos, como se explica más adelante en la sección 1.7. En la Figura 1 se muestra un borrador del plan de parcelación.

*Además, el Proponente ha reducido aún más la altura y los pies cuadrados de dos edificios cercanos al vecindario de Orient Heights y al nuevo Parque de Orient Heights propuesto, en base a los aportes del vecindario; cambios que se han compensado con aumentos leves en la altura y los pies cuadrados de los edificios más cercanos a la Ruta 1A. Estos pequeños cambios no incrementan los pies cuadrados totales del Proyecto, es decir, hacen que el Proyecto mantenga la misma superficie total.*

### 1.3.2 Derechos de paso públicos

**Observación:** *Se deben exponer y registrar los derechos de paso públicos, incluidos los pasajes, las calles y los caminos de uso múltiple como las vías para bicicletas y peatones, demostrando el eje central del derecho de paso y su alcance previsto. Se deben clasificar los derechos de paso públicos con la nomenclatura de las pautas de Boston Complete Streets. Se espera que la Ciudad de Boston conserve una servidumbre sobre aquellos derechos de paso que se conecten con los derechos de paso públicos existentes como McClellan Highway y Walley Street, así como cualquier derecho de paso que se prevé que incluya servicios públicos como el transporte. A continuación se incluye más orientación relacionada con las características de la esfera pública, que se presentará en cartas de comentarios de los organismos competentes.*

**Respuesta:** Los planes del PDA se han completado para incluir un plan, como Anexo [C-1] al Plan Maestro del PDA, que muestra las ubicaciones propuestas y las dimensiones previstas para los derechos de paso propuestos en el lugar. Se ha designado cada derecho de paso con la nomenclatura de las pautas de Boston Complete Streets. Según lo establecido en los Planes actualizados del PDA y lo especificado en la Sección 5.c.ii del Plan Maestro del PDA actualizado, el Proponente ha prometido que se otorgarán las servidumbres de derecho de paso a la Ciudad de Boston después de la finalización de la construcción de cada derecho de paso aplicable y de los edificios en las parcelas de urbanización adyacentes. Las servidumbres públicas se otorgarán en los derechos de paso que proporcionarán acceso a los servicios públicos y de emergencia para todo el lugar. Las Figuras 2a-2g de este AID ilustran una muestra de las dimensiones de varios derechos de paso clave dentro del Sitio del Proyecto.

### 1.3.3 Mitigación de los impactos

**Observación:** *Para comunicar claramente las estrategias asociadas con la mitigación del impacto, el Plan Maestro del PDA de Suffolk Downs debe esbozar las estrategias para evaluar los impactos potenciales, los métodos para obtener la mitigación a escala adecuada para esos impactos, cómo se asignará la mitigación a través de resultados*

*específicos previstos y los desencadenantes esperados asociados con la distribución de las medidas de mitigación. La mitigación debe estar asociada con el desempeño del proyecto previsto. El desempeño del proyecto se medirá mediante parámetros específicos que se registrarán en el Plan Maestro del PDA. En caso de que el proyecto no logre alcanzar los resultados específicos registrados en el Plan Maestro del PDA, se espera que se vuelva a evaluar la mitigación del proyecto asociado. Los factores desencadenantes de la distribución de la mitigación deben estar vinculados a los límites del proyecto que se registrarán en el Plan Maestro del PDA y pueden incluir, entre otros, el total de pies cuadrados brutos entregados, la cantidad de residentes del proyecto, incluidos los habitantes y los empleados, la participación en la forma de transporte y la fase del proyecto.*

**Respuesta:** Los Planes actualizados del PDA incluyen una lista de beneficios públicos y medidas de mitigación para el Proyecto, que se ha actualizado para los compromisos adicionales que asumió el Proponente, y que incluye información detallada sobre cómo ciertas medidas de mitigación y beneficios públicos están vinculados a las fases y los factores desencadenantes de la implementación. Véase el Anexo J del Plan Maestro del PDA y el Anexo F de cada uno de los Planes de urbanización del PDA. Se ha actualizado la información sobre la mitigación específica y los factores desencadenantes y las fases desde la presentación de los Planes del PDA por parte del Proponente el 1 de febrero de 2019, y se han hecho cambios en respuesta a las observaciones y los aportes de las partes interesadas, que incluyen los funcionarios electos, los miembros del público y los representantes de la BPDA y otras agencias gubernamentales. Se han desarrollado y planificado la mitigación y los beneficios públicos de manera proporcional al programa de urbanización por fases del Proyecto.

**Observación:** *Los requisitos para los subdistritos de urbanización que rigen la esfera pública, incluidos los espacios abiertos y los espacios cívicos, deben incluir características tales como la naturaleza general, los usos típicos y las dimensiones generales relacionadas con el tamaño y la ubicación. El Plan Maestro del PDA de Suffolk Downs debe definir las estrategias de propiedad previstas para todos los espacios abiertos, y que como mínimo, la Ciudad de Boston controlaría 2.5 acres de espacio abierto recreativo, una vez completado. Se espera que los 12 acres de espacio abierto identificados como el Centro Común estén protegidos de manera permanente mediante una restricción de conservación que se registrará con un acuerdo de uso compartido que le permitirá al público darle un uso recreativo. Se incluye una nota más detallada del personal de la BPDA y del Departamento de Parques de Boston como anexo a esta solicitud.*

**Respuesta:** Se han modificado la Sección 5.b del Plan Maestro del PDA y la Sección 4 de cada Plan de urbanización del PDA para incluir nuevos requisitos dimensionales y parámetros de diseño urbano, que se añadieron en respuesta a las observaciones y los aportes del personal de la BPDA y otras partes interesadas, incluidos los funcionarios electos y los miembros del público. Los requisitos dimensionales y los parámetros de diseño urbano abordan el diseño y las dimensiones del derecho de

paso, la cobertura máxima del edificio, las alturas máximas del edificio, las alturas máximas de los pedestales, la distancia mínima entre las torres, las distancias mínimas del edificio, la longitud máxima de las paredes horizontales del edificio, los requisitos sobre los usos activos de la planta baja y las ubicaciones y el ancho de las entradas a los estacionamientos, los servicios y los muelles de carga. Estos nuevos parámetros de diseño y requisitos dimensionales se están implementando calle por calle o distrito por distrito. Los requisitos dimensionales se muestran gráficamente en los planos que se incorporarán en el Plan Maestro y los Planes de urbanización del PDA.

El Proponente ha asumido nuevos compromisos con respecto a las áreas de espacios abiertos, como compromisos de propiedad pública y derechos de servidumbre perpetua para las áreas principales de los espacios abiertos. Aproximadamente 2,5 acres de espacio abierto serán propiedad de la Ciudad de Boston y aproximadamente otros 3 acres de espacio abierto estarán sujetos a derechos de servidumbre perpetua. La ciudad de Boston también tendrá derechos de programación compartidos en partes principales del sistema de espacios abiertos. En la Sección 1.7 que se encuentra a continuación se describen las respuestas detalladas con respecto a la carta de comentarios del Departamento de Parques y Recreación de Boston (Boston Parks and Recreation Department, "BPRD").

**Observación:** *Los requisitos para los subdistritos de urbanización que rigen las parcelas de urbanización pueden incluir características tales como los usos propuestos y las normas de diseño de los edificios. Las normas de diseño pueden incluir varios requisitos dimensionales, como la cobertura del terreno, la altura máxima del edificio, la longitud máxima de la fachada del edificio, las distancias mínimas del edificio, las alturas de los pedestales, las disminuciones de los pedestales, la altura de la torre, la distancia entre las torres, el área máxima de la placa base y la superficie bruta construida por unidad de vivienda. Otros estándares de construcción que van más allá de los requisitos dimensionales pueden incluir un porcentaje mínimo de los usos activos de la planta baja, el ancho máximo combinado de todas las entradas de vehículos, las restricciones en la ubicación de las áreas de carga y servicio, las restricciones en la ubicación de las entradas de los estacionamientos y los requisitos de estacionamiento.*

**Respuesta:** Como se indicó en la respuesta anterior, la Sección 5.b del Plan Maestro del PDA modificado y la Sección 4 de cada Plan de urbanización del PDA incluyen nuevos requisitos dimensionales y parámetros de diseño urbano, que abordan el diseño y las dimensiones del derecho de paso, la cobertura máxima del edificio, las alturas máximas del edificio, las alturas máximas de los pedestales, la distancia mínima entre las torres, las distancias mínimas del edificio, la longitud máxima de las paredes horizontales del edificio, los requisitos sobre los usos activos de la planta baja y las ubicaciones y el ancho de las entradas a los estacionamientos, los servicios y los muelles de carga.

## 1.4 Asequibilidad de la vivienda

**Observación:** Si bien los requisitos de un constructor en virtud de la Política de Desarrollo Inclusivo (Inclusionary Development Policy, "PDI") en proyectos de una fase, ya sean pequeños o grandes, suelen entenderse sin problemas (aunque todavía están abiertos a incrementos como parte del proceso de revisión del Artículo 80), es importante que haya un compromiso con la asequibilidad adicional en este lugar dada la escala y la naturaleza del Proyecto Propuesto. Las siguientes son áreas donde la BPDA y el Proponente ya han acordado algunas metas y resultados específicos, y la respuesta del Proponente debe indicar su acuerdo con estas metas y cualquier esfuerzo adicional y/o más específico que el Proponente emprenderá para crear una asequibilidad adicional en el lugar o dentro de East Boston.

1. El Proponente ha acordado ofrecer las unidades de alquiler en el lugar a un promedio del 70% del Ingreso promedio para el área ("AMI"), en lugar de todas las unidades al 70% del AMI. El AMI máximo de cualquier unidad individual no sería superior al 80% del AMI. Este cambio de lo que es la práctica habitual según la IDP se permite en esta área de la ciudad y garantizará que un rango más amplio de ingresos pueda presentarse y tenga acceso a una vivienda en Suffolk Downs.
2. En el marco de la IDP, la atención se ha centrado en proporcionar un porcentaje fijo del total de unidades en el lugar, y que estas unidades sean similares en tipo y tamaño a las unidades a precio de mercado. Como resultado, un gran porcentaje de las unidades construidas en virtud de la IDP son estudios y unidades de un dormitorio. Para aumentar la oferta de unidades de dos y tres dormitorios aptas para familias, el personal de la BPDA está dispuesto a recomendarle a la Junta Directiva de la BPDA que se le permita al Proponente brindar un porcentaje fijo del total de pies cuadrados residenciales en lugar de un porcentaje fijo del total de unidades, para proporcionar estas unidades más grandes.
3. El Proponente ha acordado proporcionar una contribución a un fondo de estabilización de vivienda, que se utilizará para ayudar a las organizaciones sin fines de lucro que tengan sede en East Boston a intentar comprar y luego imponer restricciones de ingresos a las unidades de vivienda existentes a precio de mercado. El objetivo de este fondo es abordar las presiones de desplazamiento en East Boston y sus alrededores, y ser similar a los fondos del Programa de Adquisición de Oportunidades de la Ciudad. Esta contribución se financiará en dos cuotas iguales: la primera cuota se deberá pagar treinta (30) días después de la fecha de finalización del período de apelación (sin la presentación de apelaciones) para todas las aprobaciones discrecionales de Boston para el Proyecto, y la segunda cuota se deberá pagar treinta (30) días después de la finalización del período de apelación (sin la presentación de apelaciones) para un permiso de construcción para la construcción del primer edificio en Boston. Se está discutiendo el monto que se financiará con la Ciudad y los funcionarios electos.

4. Como es una urbanización de uso mixto, una gran cantidad de fondos de vinculación irán al Fideicomiso de viviendas del barrio. Estos fondos luego se dispersan por toda la ciudad. Sin embargo, el constructor puede optar por la opción "Construcción de viviendas" para acelerar los pagos al fondo para respaldar proyectos individuales. El Proponente debe discutir la posibilidad de comprometerse a usar la opción de Construcción de viviendas para 1) aumentar la asequibilidad dentro de Suffolk Downs, y 2) respaldar desarrollos de vivienda asequible dentro de East Boston.

**Respuesta:** Como se establece en los Planes del PDA modificados, además de comprometerse a incluir un 13% de viviendas asequibles en el lugar, el Proponente ha asumido los siguientes compromisos con respecto a las viviendas asequibles fuera del lugar en East Boston:

1. En virtud del programa de viviendas de la Política de Desarrollo Inclusivo del Alcalde conforme a la Orden del Alcalde en relación con el Desarrollo Inclusivo del 9 de diciembre de 2015 (la "IDP"), el enfoque se ha centrado en brindar un porcentaje fijo del total de unidades en el lugar, y en que estas unidades sean similares en tipo y tamaño a las unidades a precio de mercado. Como resultado, un gran porcentaje de las unidades construidas en virtud de la IDP son estudios y unidades de un dormitorio. Para aumentar la oferta de unidades grandes para familias (por ejemplo, unidades de tres habitaciones), el Proponente está dispuesto a reservar, a criterio de la BPDA, el 13% de los pies cuadrados totales de todas las unidades de vivienda de Boston, incluidas tanto las unidades para la venta como las unidades para alquiler, como unidades asequibles en virtud de la IDP, en lugar de un porcentaje fijo de la cantidad total de unidades de vivienda, para facilitar la oferta de unidades más grandes y asequibles.
2. El Proponente ha acordado ofrecer, a criterio de la BPDA, las unidades de alquiler en el lugar asequibles a un promedio del 70% del Ingreso promedio para el área ("AMI"), en lugar de ofrecer dichas unidades al 70% del AMI. El AMI máximo de cualquier unidad individual asequible no sería superior al 80% del AMI. Este cambio de lo que es la práctica habitual según la IDP se permite en esta área de la ciudad y garantizará que los residentes con ingresos por debajo del 70% del AMI pueden ser servido y tener acceso a una vivienda en Suffolk Downs.
3. El Proponente ha acordado proporcionar una contribución de cinco millones de dólares (\$5 000 000) a un fondo de estabilización de vivienda, que se utilizará para ayudar a las organizaciones sin fines de lucro que tengan sede en East Boston a intentar comprar y luego imponer restricciones de ingresos a las unidades de vivienda existentes a precio de mercado. El objetivo de este fondo es abordar las presiones de desplazamiento en East Boston y sus alrededores, y ser similar a los fondos del Programa de Adquisición de Oportunidades de la Ciudad. Esta contribución se financiará en dos cuotas iguales: la primera cuota se deberá pagar treinta (30) días después de la fecha de finalización del período de apelación (sin la presentación de apelaciones) para todas las aprobaciones discrecionales de Boston para el Proyecto, y la segunda cuota se deberá pagar

treinta (30) días después de la finalización del período de apelación (sin la presentación de apelaciones) para un permiso de construcción para la construcción del primer edificio en Boston.

4. El Proyecto es un Proyecto del impacto de la urbanización que iniciará los grandes pagos de Exacción de Vivienda, que la BPDA y la Ciudad de Boston prevén utilizar, al trabajar con organizaciones sin fines de lucro con sede en East Boston, para tratar de facilitar sus intentos de construir, o hacer que se construyan, unidades de vivienda exclusivas para residentes de ingresos bajos y moderados de East Boston. Si la Ciudad lo solicita, el Proponente efectuará fondos de vinculación para cada edificio cuando se emita un permiso de construcción en lugar de durante siete años como lo permite el Código, y aplicará una tasa de descuento de acuerdo con las prácticas habituales de la Ciudad.
5. En cooperación con los funcionarios de la Ciudad y el Estado, el Proponente ha acordado buscar financiamiento de la infraestructura (por ejemplo, subvenciones, financiamiento con bonos y/u otros programas de incentivos) para el extenso trabajo de calles e infraestructura que se requiere en relación con el Proyecto. Para cualquier fondo que se reciba hasta una cantidad máxima acordada, después de contabilizar los costos de obtención de dicho financiamiento de la infraestructura, en lugar de mantener los beneficios financieros netos del mismo, el Proponente hará contribuciones adicionales al fondo de estabilización de la vivienda descrito anteriormente, dólar por dólar (1:1).

Además, en respuesta a los aportes de la Concejala Edwards con respecto a los compromisos de equidad del Proponente establecidos en los Planes del PDA, el Proponente ha ampliado el alcance de las protecciones contra la discriminación establecidas en los mismos. Específicamente, se ha modificado la Sección 10.A del Plan Maestro del PDA para agregar protecciones adicionales para las personas que no habían sido incluidas anteriormente en la Cláusula de No Discriminación. El lenguaje modificado ofrece protecciones en función de la raza, el credo, la religión, el color, la nacionalidad de origen, la ascendencia, la edad (excepto en el caso de viviendas para personas de la tercera edad que cumplen con los requisitos legales pertinentes), el sexo, la orientación sexual, la identidad de género, la discapacidad o minusvalía, la situación familiar, los hijos, el estado civil, la fuente de ingresos, el cobro de asistencia pública, la asistencia para el alquiler o el subsidio de vivienda, la condición de veterano, o la información genética.

## 1.5 Transporte y movilidad

**Observación:** *El Proponente debe presentar más información complementaria que muestre la metodología cuantitativa que fundamenta las dimensiones de las calles internas, como todos los carriles vehiculares, para autobús, bicicletas, de estacionamiento/carga/descarga, y de giro. Por ejemplo, ¿tiene un volumen de tránsito estimado para cada calle? También sería útil entender la metodología de derivación de los cálculos de volumen de tránsito y cómo estos se relacionan con el*

*nivel del lote, o nivel del distrito, la construcción planificada. Esto debería incluir la metodología de derivación de los cálculos de volumen de tránsito y cómo estos se relacionan con el nivel del lote, o nivel del distrito, la construcción planificada. Este análisis también debería incluir un plan de gestión de la demanda de tránsito para reducir la demanda vehicular y, al mismo tiempo, optimizar las formas alternativas de movilidad.*

**Respuesta:** Los diseños de calles propuestos, que se han revisado en detalle con varios departamentos de la Ciudad de Boston, incorporan grandes zonas de aceras, zonas para bicicletas (bicisendas/ciclovías), estacionamiento en la calle y carriles de tránsito. Estos derechos de paso también se adaptan de manera adecuada a todos los servicios públicos subterráneos y cumplen las Pautas de Boston Complete Street y las nuevas Pautas de Smart Utilities. En el DEIR/DPIR se incluyó un plan detallado de Gestión de la Demanda de Transporte (Transportation Demand Management, TDM) para el lugar, el cual está orientado a optimizar las formas alternativas de transporte.

Los volúmenes internos del lugar se basan en las proyecciones de generación de tránsito que provinieron directamente del modelo del CTPS del estado. VHB evaluó la distribución de los vehículos en todo el lugar con un modelo de gravedad interna. Esta evaluación informó y validó los diseños de las secciones de cruce de calles que se han presentado hasta la fecha. Debido a que este ejercicio se centra en el tráfico de vehículos, la ubicación de los estacionamientos sirvió de "gravedad" principal para los vehículos que ingresaban al lugar desde todos los puntos de acceso disponibles. Otros factores que se tuvieron en cuenta fueron la cantidad de espacios en cada garaje y la densidad y la mezcla de usos en cada fase de urbanización. La distribución del tráfico generado en el lugar entre los puntos de acceso disponibles se basa principalmente en los resultados del Modelo del CTPS. Una vez que los vehículos se distribuyeron en los accesos del lugar, se los asignó a las rutas más probables y lógicas para llevarlos a su destino dentro del lugar. Las figuras 3a-b ilustran los volúmenes internos en las principales ubicaciones del lugar. En el Apéndice B se incluyen las hojas de cálculo del modelo de gravedad.

### 1.5.1 Usos del área junto a la acera

**Observación:** *Nos gustaría ver un diagrama que muestre la ubicación de los usos previstos de la acera en todo el lugar, incluido el estacionamiento, la carga, la descarga, y cualquier otro uso previsto de la acera. El diagrama debe estar acompañado por un recuento de espacios en la acera que se utilizarán para estacionar, cargar, descargar, etc.*

**Respuesta:** Se prevé que existirán aproximadamente 365 espacios de estacionamiento con límite de tiempo en la acera (Figura 4a). Habrá un área junto al acera para dejar y recoger que le corresponderá a cada edificio, y estará ubicada normalmente cerca de su vestíbulo. Todos los edificios tendrán estacionamiento fuera de la vía pública y áreas de carga fuera de la vía pública dentro de la huella del edificio. Se prevé que habrá hasta cuatro paradas de autobús en el lugar (Figura 4b). El Proponente

cooperará con la Ciudad de Boston y la MBTA para definir la posible ruta de los autobuses y las ubicaciones finales de las paradas de autobús dentro del lugar. Se revisarán en detalle todos los componentes de la estrategia de la acera como parte de la revisión del diseño a medida que avance cada edificio y/o fase.

### 1.5.2 Plano de las calles

**Observación:** Como se indicó anteriormente, se deben trazar todas las calles con medidas y límites de todos los derechos de paso. Según las instrucciones del Departamento de Obras Públicas, ciertas calles tendrán que designarse como públicas. Estas deben incluir cualquier derecho de paso futuro que permita el acceso en autobús, servicio de enlace o vehículo de emergencia. De forma preliminar, creemos que estas incluirían:

- › Tomasello Drive desde la conexión en la Ruta 1 A
- › El boulevard desde la conexión con Tomasello Drive
- › La calle principal del barrio desde la conexión con Park Drive
- › La conexión con la calle residencial del barrio Walley Street

**Respuesta:** Las ubicaciones y dimensiones de los futuros derechos de paso en los que se otorgarán las servidumbres públicas se incluyen en los planes actualizados del PDA, y los planes detallados de las calles estarán sujetos a revisión y aprobación durante el proceso de revisión de la urbanización de acuerdo con la Sección 15 de cada Plan de urbanización del PDA. Los planes detallados de todas las calles dentro de una fase o que participen en una fase estarán sujetos a revisión y aprobación al comienzo de cada fase, para garantizar que las calles de toda la fase funcionen en conjunto.

Las Figuras 2a-g ilustran una muestra de las dimensiones de varios derechos de paso clave dentro del Sitio del Proyecto. Las figuras 5a-d ilustran los tramos de calles propuestos para las cuatro calles que se planean designar como calles públicas. La Figura 6 señala las calles a las que tendrán acceso los autobuses, los servicios de enlace y los vehículos de emergencia.

### 1.5.3 Mitigación del transporte

**Observación:** En varios lugares, los borradores de los documentos del PDA hacen referencia a las medidas de mitigación que se enumeran en el DPIR. Como resultado de los cambios en el modelo de transporte solicitados por MassDOT y los grandes cambios en la mitigación requerida, muchas de las medidas de mitigación que se enumeran en el DPIR quedaron obsoletas; ya no tiene sentido hacer referencia a estas medidas de mitigación. Además, en el FEIR se adoptarán nuevas medidas de mitigación. Sería útil disponer de una lista consolidada de medidas de mitigación.

**Respuesta:** Como parte del Proyecto del Plan Maestro, se proponen extensas mejoras en las calles, el tráfico y la seguridad fuera del lugar en muchos de los lugares del área de estudio. En algunas áreas, el alcance de las mejoras varía de lo propuesto en el DEIR/DPIR en función de



la guía del MassDOT y los aportes locales durante el proceso de observación del DEIR/DPIR y una serie de discusiones relacionadas con el desarrollo del programa de mitigación final. Los cambios hechos al programa de mitigación desde el DEIR/DPIR son los siguientes:

#### **Corredor de la ruta 1A**

El plan de mitigación para el corredor de la Ruta 1A ha sufrido cambios con respecto a lo propuesto en el DEIR/DPIR. En sus observaciones, MassDOT pidió que se analizaran y desarrollaran varias secciones de cruce de corredores en función de un concepto de "supercalle" de ancho reducido o de giro a la izquierda desplazado. Cada uno de los tres conceptos proporcionó solo dos carriles hacia el sur para el tráfico de paso en comparación con los tres carriles que se discutieron e incluyeron en un principio en el DEIR. La preocupación principal con la sección de cruce más ancha de tres carriles hacia el sur fue que la capacidad que ofrece el plan de mitigación de Boardman Street liberaría una cantidad excesiva de tráfico (un aumento de aproximadamente el 50% sobre lo que actualmente se libera a través de la señal) a los túneles Ted Williams y Sumner. Debido a los límites de capacidad de cada uno de los túneles durante el período pico matutino existente, es más que probable que el tráfico adicional busque calles no regionales para acceder a los túneles, lo que añadiría una gran demanda al sistema local de calles de East Boston.

Además, MassDOT solicitó un análisis de un plan que implicaba mantener la intersección existente de la Ruta 1A/Calle Boardman con la incorporación del tercer carril de paso hacia el norte, lo que responde a las preocupaciones asociadas con el acceso local y los desvíos para camiones asociados con el diseño de la supercalle. Este plan también introdujo giros directos a la izquierda desde la Ruta 1A SB a Tomasello Drive y la modificación del corredor de Tomasello Drive cerca de la Ruta 1A de una rampa para cambio de sentido a una rotonda para revertir los giros en U aproximadamente 350 pies al este de la Ruta 1A.

Se analizó y presentó cada uno de los conceptos al Grupo de Trabajo de Transporte que incluyó representantes de varias agencias estatales y locales (MassDOT, MBTA, Massport, la Ciudad de Boston, la Ciudad de Revere, MEPA), que generalmente se reunían cada dos semanas durante varios meses. El concepto aceptado para el corredor de la Ruta 1A se ha basado en la conservación de la configuración existente de la intersección de la Ruta 1A y Boardman Street. El diseño aceptado de la Ruta 1A, que elimina el tercer carril hacia el sur que había sido sugerido como parte de las propuestas anteriores, minimiza los impactos potenciales del tráfico adicional en el túnel y la posibilidad de desvíos adicionales hacia el barrio de East Boston, mientras que mantiene y extiende el carril existente de giro a la izquierda desde la Ruta 1A hacia el sur hasta Boardman Street. Se espera que esto mejore el acceso a los barrios existentes de Orients Heights y East Boston.

El diseño aceptado incluye dos carriles de paso hacia el sur con un carril exclusivo para girar a la izquierda y un arcén de 8 a 10 pies cerca de Boardman Street. En dirección norte, hay tres carriles de paso y un carril exclusivo para girar a la izquierda. Se han extendido tanto los carriles de giro a la izquierda hacia el norte como hacia el sur. El carril de giro a la derecha en dirección norte se ha reemplazado por el tercer carril de paso compartido y giro a la derecha, que se ha añadido por una distancia de aproximadamente 1200 pies cerca de Boardman Street. No se han modificado los accesos y las salidas de Boardman Street. Se ha añadido un corredor de uso

compartido de doce pies (dos pies de amortiguación de la calzada y diez pies de carril para peatones) dentro del área de trabajo de la Ruta 1A en dirección norte y se ha extendido hasta el corredor de Tomasello Drive. En ese punto se continuará hasta el corredor de Revere Beach Parkway/Winthrop Avenue de Revere a través del lugar por Tomasello Drive. El propósito de este diseño es contener todas las obras viales y las adaptaciones para bicicletas dentro del trazado de la carretera estatal (State Highway Layout, SHLO) existente de 100 pies. Puede ser necesario modificar una pendiente existente y el área de servidumbre de drenaje a lo largo del lado este del SHLO para incluir la una servidumbre de la calle dentro de una pequeña parte de la servidumbre existente. Como se mencionó anteriormente, el Proponente acordó utilizar los ahorros de costos del diseño modificado de la Ruta 1A para ofrecer financiamiento para mejorar el sistema de transporte público que funciona en East Boston y Revere, y reconoció que no habrá una reducción en el costo de las mejoras de mitigación de transporte proporcionadas por el Proyecto.

Se brindará un control de las señales de tránsito de Tomasello Drive. La carretera hacia el sur, que se basará en el estado de los dos carriles de paso existentes, se ampliará a cuatro carriles para permitir la continuación de dos carriles de paso y la incorporación de dos carriles de giro a la izquierda hacia el lugar. La sección de cuatro carriles generalmente se extenderá desde la intersección de la rampa para cambio de sentido cerca de la línea de la ciudad de Boston/Revere hasta Tomasello Drive. Dentro de esta área, se eliminará el arcén hacia el sur y se reemplazará con un desvío del bordillo de ancho reducido. En dirección norte, se mantendrán los tres carriles de paso de la intersección de Boardman Street y se incorporará un carril exclusivo de giro a la derecha para acceder al lugar.

Dentro de Revere, también se han introducido cambios en el programa de mitigación de la Ruta 1A. Bajo la dirección de MassDOT, se han eliminado los descansos del medio propuestos y la señal de tráfico en Furlong Drive que estaban asociados con el concepto de supercalles. Por lo general, la ruta 1A tendrá dos carriles de paso en cada dirección. En dirección norte, se eliminarán cientos de pies de la sección de tres carriles que sale de Tomasello Drive al norte de la rampa de cambio de dirección y luego se incorporará como carril de giro a Furlong Drive y como salida al corredor de Revere Beach Parkway/Winthrop Avenue. Este cambio se basa en la preocupación de MassDOT de sobrecargar la aproximación a Bell Circle de la Ruta 1A en dirección norte y otros impactos en los corredores de la Ruta 1A y la Ruta 60 al norte de Bell Circle. Sin embargo, en base a una solicitud de la Ciudad de Revere, la sección de dos carriles, el arcén y el desvío medio serán lo suficientemente anchos como para permitir el futuro remarcado de la Ruta 1A para incluir un tercer carril de paso. En dirección sur, se mantendrá el carril de incorporación propuesto desde Revere Beach Parkway y se harán cambios en el acceso a Railroad Avenue. En las Figuras 7a-7c, se presenta el plan de mitigación propuesto.

### **Day Square**

Day Square incluye las siguientes cinco intersecciones:

- › Neptune Road en Saratoga Street
- › Neptune Road en Bremen Street
- › Bennington Street en Neptune Road
- › Bennington Street en Vienna Street

› Neptune Road en la rampa de salida de la Ruta 1A NB

Se delinearon mejoras conceptuales para Day Square en el DEIR/DPIR. Sin embargo, mediante discusiones con el Grupo de Trabajo de Transporte y con la confirmación de que varias partes interesadas tienen interés en hacer mejoras futuras en esta área, no se están fomentando los conceptos brindados en el DEIR/DPIR en este momento. En su lugar, el Proponente participará en un grupo de trabajo para llevar a cabo un estudio más profundo de Day Square y desarrollar alternativas de diseño que aborden las preocupaciones de las diversas partes interesadas.

**Observación:** *Al final del último párrafo de la sección 8 del borrador del Plan Maestro del PDA, se establece que «Si la cantidad de tráfico generada por el Proyecto Maestro excede, en cualquier momento, la cantidad de tráfico proyectada en el DEIR/DPIR que se debería producir una vez finalizada toda la construcción [se agrega énfasis], el Proponente deberá trabajar con la ciudad de Boston para implementar iniciativas adicionales de manejo de la demanda del tráfico para reducir la cantidad de tráfico al nivel proyectado». Este lenguaje es problemático porque solo hace referencia a la cantidad de tránsito asociado con la construcción completa. Cualquier umbral de activación para la mitigación adicional debe estar vinculado a fases específicas del proyecto, en lugar de a la construcción completa. Estaremos encantados de analizar con ustedes cuáles deberían ser las fases adecuadas y los umbrales de activación.*

**Respuesta:** Los Planes del PDA modificados proporcionan información sobre la cantidad total máxima de viajes diarios promedio previstos generados por el Proyecto luego de la finalización de cada fase (véase, por ejemplo, la Sección 8 del Plan Maestro del PDA modificado). Las disposiciones de los Planes del PDA exigen que si, al completarse una Fase del Proyecto del Plan Maestro (incluida la mitigación del tráfico asociado), la cantidad de tráfico generado por el Proyecto excede la cantidad de tráfico que se anticipa (ver Tabla 1 a continuación), el Proponente deberá trabajar con la Ciudad de Boston para implementar esfuerzos adicionales de administración de la demanda de transporte para reducir la cantidad de tráfico al nivel proyectado. La tabla 1 que se encuentra a continuación muestra el promedio aproximado previsto de nuevos viajes diarios generados por el proyecto del Plan Maestro (Boston y Revere) por fase. Téngase en cuenta que cada una de las fases que se enumeran a continuación incluye la fase correspondiente de urbanización en Revere (por ejemplo, la "Fase 1" incluye la Fase 1 en Boston y la Fase 1 de urbanización en Revere), y se deben confirmar los números finales ajustados para que justifiquen las medidas de mitigación una vez que finalice el análisis del tráfico del CTPS.

**Tabla 1: Viajes diarios en vehículo por fase**

|                                  | Fase 1          | Fase 2          | Fase 3          | Fase 4          | Fase 5          | Construcción completa |
|----------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------------|
|                                  | <b>2,76 MSF</b> | <b>3,28 MSF</b> | <b>4,38 MSF</b> | <b>4,40 MSF</b> | <b>1,38 MSF</b> | <b>16,20 MSF</b>      |
| Nuevo promedio de viajes diarios | 25 520          | 27 550          | 26 400          | 26 400          | 9180            | 114 780               |

**Observación:** La Sección 11(k) hace referencia a un programa de aproximadamente \$50M para mejoras en el transporte fuera del lugar, infraestructura de tránsito e infraestructura relacionada. Como resultado de las conversaciones recientes entre el Proponente, Mass DOT y la Ciudad, la lista de mejoras de mitigación relacionadas con el transporte ha cambiado sustancialmente. Esta lista completamente modificada de las medidas de mitigación debe identificarse en los documentos del PDA. Cuando se puedan pagar tarifas en lugar de mejoras, los documentos del PDA deben estipular que, con el tiempo, las tasas se indexarán en función de la inflación.

**Respuesta:** La lista de mejoras de mitigación relacionadas con el transporte no ha cambiado sustancialmente, excepto por el diseño de la Ruta 1A que se ha modificado como se describe con más detalle en este AID y, a pedido de MassDOT, el Proponente ha acordado utilizar los ahorros de costos del diseño modificado de la Ruta 1A para proporcionar financiamiento para las mejoras del sistema de transporte público que presta servicios en East Boston y Revere. Las mejoras específicas del transporte público que serán financiadas por el Proponente se encuentran en discusión con MassDOT y se incluirán en el EIR final de la MEPA para el Proyecto. No habrá una reducción en el costo de las mejoras de mitigación del transporte que proporciona el Proyecto. En función de estos cambios, se ha actualizado la lista de mejoras de mitigación relacionadas con el transporte, que se proporciona en el Anexo J del Plan Maestro del PDA y en el Anexo F del Plan de urbanización del PDA.

**Observación:** El Proponente se ha comprometido previamente a incorporar un transporte de enlace de acceso público que conecte el sitio del proyecto con South Station y South Boston Waterfront. Este compromiso se debe detallar más a fondo en la presentación suplementaria y conmemorar en el Plan Maestro del PDA. Esto debe incluir un cronograma específico vinculado a los objetivos de urbanización que iniciarán la implementación de este servicio.

**Respuesta:** El Proponente se compromete a brindar servicios de transporte de acceso público que conecten el sitio del proyecto con South Station y South Boston Waterfront, que se implementarán según lo que justifique la demanda al momento de la ocupación de los componentes comerciales de la Fase 2 del Proyecto del Plan Maestro. El Proponente también se compromete a monitorear los viajes del proyecto de manera anual, lo que comenzará cuando finalice la Fase 1 del Proyecto del Plan Maestro. En función de los resultados del monitoreo, el Proponente ajustará los servicios de transporte de enlace para satisfacer las necesidades de los pasajeros de la mejor manera posible, ya que pueden cambiar con la construcción del Proyecto del Plan Maestro.

**Observación:** El SID [presentado por el proponente el 1 de mayo de 2019] declara que el proponente ha realizado una evaluación de las condiciones existentes y del código de las estaciones de Suffolk Downs y Beachmont y las ha presentado ante la MBTA para su posterior revisión. ¿Están disponibles para que la Ciudad/BPDA la revise? ¿El Proponente tiene planeado financiar o hacer alguna mejora relacionada con estas evaluaciones?

**Respuesta:** En enero de 2019 el Proponente realizó una evaluación de las condiciones existentes y del código de la estación de Suffolk Downs y la estación Beachmont, la cual se presente ante la MBTA para su posterior revisión. En virtud del acuerdo del Proponente con la MBTA, se debe consultar a la MBTA antes de que la evaluación pueda compartirse con las autoridades gubernamentales. La evaluación se compartirá con la BPDA una vez que la MBTA finalice la revisión y este proceso de consulta. El Proponente continúa coordinando con la MBTA y MassDOT las posibles contribuciones de fondos para mejoras de tránsito, que incluyen mejoras potenciales en la Estación de Suffolk Downs y la Estación Beachmont. En el FEIR, se brindarán detalles adicionales sobre las posibles contribuciones de financiamiento del Proponente para realizar mejoras en la estación Beachmont y la estación de Suffolk Downs y están sujetos a una coordinación y revisión continuas por parte de la MBTA y MassDOT.

Como se mencionó anteriormente, el Proponente ha hecho cambios en la mitigación de tráfico propuesta anteriormente para el Corredor de la Ruta 1A en función de extensas discusiones con MassDOT, la Ciudad de Boston y la Ciudad de Revere y, en base a esos cambios, se acordó utilizar los ahorros de costos del diseño modificado de la Ruta 1A para ofrecer financiamiento para mejorar el sistema de transporte público que funciona en East Boston y Revere. (No habrá una reducción en el costo de las mejoras de mitigación del transporte que proporciona el Proyecto.) Se está discutiendo el monto de la contribución para las mejoras de tránsito con la MBTA.

#### 1.5.4 Infraestructura para ciclistas y peatones

**Observación:** *El Proponente debe comprometerse a diseñar y financiar completamente la implementación de una extensión de East Boston Greenway desde Constitution Beach hasta el sitio de Suffolk Downs a través de las calles Bennington y Walley. Esta conexión será fundamental para permitirles a los ciclistas de la comunidad de East Boston llegar al sitio de Suffolk Downs de manera segura y eficiente.*

**Respuesta:** El Proponente acepta financiar el diseño y la construcción completos de una conexión con East Boston Greenway desde Constitution Beach hasta la esquina sureste del Sitio del Proyecto, y luego continuar por las calles Bennington y Walley. Esto incluirá un cruce peatonal/para bicicletas en Bennington Street y Walley Street con las medidas de seguridad de tránsito apropiadas.

**Observación:** *La ciudad se compromete a implementar una red de bicisendas separadas para cumplir con los objetivos de modalidad compartida de Go Boston 2030. Estas conexiones permitirán a los ciclistas de todas las edades utilizar esta infraestructura de forma cómoda y con un alto grado de seguridad. El SID declara que habrá ciclovías delimitadas en el corredor de la calle principal y que, a menos que se le indique lo contrario, seguirá la Guía de planificación y diseño de ciclovías delimitados de MassDOT, que establece que las ciclovías no son necesarias en las calles con velocidades inferiores a 25 mph. Sin embargo, una red de ciclovías completamente delimitadas es fundamental para que la ciudad pueda alcanzar los*

*objetivos de Go Boston 2030 y, por lo tanto, deben implementarse en más lugares en la urbanización de Suffolk Downs. Es fundamental que exista una estrecha coordinación con la Ciudad/BPDA para garantizar que esta red cumpla con los estándares que establece la Ciudad de Boston.*

**Respuesta:** Se han incorporado bisisendas en varias calles internas, además del corredor principal. Además, las Figuras 2a-2g ilustran los diseños conceptuales de varios tipos de calles completas, como autopista, calle principal del barrio, conexión del barrio, calle compartida, boulevard y calle residencial del barrio. Esto incluye infraestructura para bicicletas, como bisisendas delimitadas y ciclovías. Cuando culmine la construcción, el Sitio del Proyecto incluirá aproximadamente 9200 pies lineales (linear feet, lf) de ciclovías y 8100 lf de bisisendas. El equipo del proyecto ha confirmado que en varios lugares hay espacio suficiente para convertir los tramos de ciclovías propuestos actualmente en más tramos de bisisendas. El Proponente continuará trabajando con la BPDA durante la revisión del diseño para estudiar la posible implementación más bisisendas en el sitio.

### 1.5.5 Estacionamiento y carga:

**Observación:** *El Proponente debe hacer declaraciones claras con respecto a una estrategia de estacionamiento en todo el sitio y comprometerse a monitorear las necesidades/demanda de estacionamiento durante la construcción del Proyecto con el objetivo de reducir aún más el número de espacios de estacionamiento en las fases de construcción futuras, según se justifique. Se deben aclarar las distintas fases en las que tienen lugar este análisis y determinación.*

**Observación:** *La sección 9 del documento borrador del Plan Maestro del PDA establece que pueden existir hasta 7216 espacios de estacionamiento en la urbanización. Se necesita una declaración clara que refleje nuestro entendimiento (que se explicitó en el Documento de Información Complementaria del 1 de mayo de 2019) de que el Proponente monitoreará las necesidades/la demanda de estacionamiento durante la construcción del Proyecto con el objetivo de reducir aún más el número de espacios de estacionamiento en las fases de construcción futuras, según se justifique. Se deben aclarar las distintas fases en las que tienen lugar este análisis y determinación.*

**Respuesta:** El estacionamiento propuesto para el Proyecto Maestro se ha definido en base a sitios similares de DOT (desarrollo orientado al tránsito) situados en contextos urbanos similares a los del Área PDA. El programa de estacionamiento se ha desarrollado utilizando proporciones de estacionamiento que son más bajas que las que normalmente se propondrían para un proyecto similar sin acceso excelente al transporte público. Se han utilizado las siguientes proporciones de estacionamiento para determinar la cantidad de estacionamiento que se proporcionará para la urbanización del área PDA:

- › Oficinas: 1,0 espacios por 1000 SF
- › Lab: 1,0 espacios por 1000 SF

- › Viviendas residenciales: 0,5 a 1,0 espacios por unidad, con un máximo total de 0,75 espacios/unidad
- › Hotel: 0,5 espacios por habitación
- › Local de venta minorista: 0,5 espacios por 1000 SF

Desde las presentaciones anteriores, se ha reducido la capacidad total de estacionamiento dentro de la porción de Boston del Proyecto del Plan Maestro de 7216 espacios a aproximadamente 6760 (456 menos) para cumplir con las proporciones de estacionamiento mencionadas anteriormente. Por motivos tanto ambientales como económicos, el Constructor comparte el objetivo de limitar aún más la construcción de estacionamientos en función de la demanda real. A medida que se construya cada fase (Fases 1 a 5 en Boston), el Proponente supervisará el uso del estacionamiento para evitar crear estacionamiento en exceso en las fases siguientes y buscará oportunidades para reducir cualquier estacionamiento innecesario o infrautilizado. Al igual que se establece en los Planes actualizados del PDA, el Proponente presentará los datos del monitoreo del estacionamiento ante la BPDA, junto con cualquier recomendación pertinente para reducir la cantidad de estacionamientos, antes del inicio de cada Fase después de la Fase 1.

Como se indicó anteriormente en las presentaciones del DPIP y el SID, en las primeras fases de urbanización, el estacionamiento se incorporará en parte en los estacionamientos existentes en la superficie. Este estacionamiento provisional en la superficie brinda flexibilidad para evitar la construcción de estacionamientos estructurados en exceso en las fases anteriores. La utilización de las partes sin construir del Sitio del Proyecto le permite al Proponente evaluar las necesidades y tendencias de estacionamiento antes de que se construya más estacionamiento estructurado en las fases posteriores.

### 1.5.6 Beneficios públicos

**Observación:** *Los beneficios públicos relacionados con el transporte a los que se hace referencia en los párrafos "i" y "j" de la Sección 11 del Borrador del Plan Maestro del PDA son extremadamente confusos. Es necesario que se brinden más detalles sobre los beneficios públicos (como carriles para bicicletas, estacionamiento de bicicletas, estaciones de bicicletas públicas, etc.), incluida la ubicación, las características y la escala o dimensión. Nos gustaría discutir esto con usted.*

**Respuesta:** Se han descrito las biciesendas, las ciclovías y la cantidad de estaciones de bicicletas públicas en documentos anteriores. Se han calculado las cantidades de estacionamientos para bicicletas y las instalaciones con duchas/vestidores utilizando las pautas de estacionamiento de bicicletas del BTM. El tipo y la ubicación de los estacionamiento de bicicletas y las instalaciones con duchas se pueden definir con el BTM y la BPDA durante la revisión del diseño de cada etapa de la construcción. El objetivo del Proponente es que todos los estacionamientos de bicicletas cumplan con las pautas de estacionamiento de bicicletas del BTM en cuanto a la ubicación, las características, la escala y la dimensión.

La cantidad de estaciones de bicicletas públicas propuestas se determinó a través de un análisis de la distancia entre las estaciones de bicicletas públicas que existen en el Distrito financiero de Boston, en el que se determinó que la distancia promedio era de aproximadamente 307 yardas. Con esto, el Proponente sugiere instalar estaciones de bicicletas públicas cada 300 yardas, aproximadamente. Esto daría lugar a siete estaciones de bicicletas públicas dentro de la parte del Sitio del Proyecto de Boston y doce en total dentro del sitio, además de dos estaciones de bicicletas públicas en las estaciones de la MBTA. La ubicación específica de las estaciones de bicicletas públicas se definirá con el asesoramiento del BTS y la BPDA durante el proceso de revisión de la urbanización de cada etapa. La ubicación de la estación de bicicletas públicas en la estación de MBTA de Suffolk Downs se definirá con el asesoramiento del BTS, la BPDA y la MBTA y debe planificarse cuidadosamente junto con cualquier plan futuro para la estación de Suffolk Downs y el corredor de Walley Street.

### 1.5.7 Acceso a los servicios de emergencia

**Observación:** Los servicios de emergencia son fundamentales para mantener la seguridad de la vida y responder a los incidentes. No está claro cómo se ha tenido en cuenta el acceso de los servicios de emergencia (policía, bomberos, ambulancias, etc.) en el sistema de calles. Deberá facilitarse un diagrama en el que se explique la planificación de la ruta de todos los servicios de emergencia, las repercusiones de dicha ruta en el diseño de las calles y la causa o el fundamento detrás de dicha planificación de ruta. Este diagrama debe prever un acceso directo desde Walley Street al sitio de Suffolk Downs, lo que permite un recorrido en ambos sentidos para que los vehículos de emergencia entren y salgan del sitio; el acceso directo desde Walley Street será fundamental para que los servicios de bomberos, policía y paramédicos accedan al sitio de Suffolk Downs desde los lugares existentes en East Boston.

**Respuesta:** La red vial del lugar se diseñó para permitir el acceso de vehículos de emergencia (Figura 6). El radio de giro y los modelos de altura de los camiones de bomberos más grandes que se prevén utilizar en el sitio se superpusieron con la red de calles propuesta para garantizar que se disponga de espacio suficiente. La entrada principal del sitio en Boston se encuentra en la Ruta 1A, y se ha incluido anteriormente una conexión de acceso de servicios de emergencia desde Walley Street hasta el área de Suffolk Downs Plaza del sitio. Hay otros puntos de acceso disponibles desde la Ciudad de Revere.

### 1.5.8 Mantenimiento

**Observación:** El Proponente debe describir los procedimientos apropiados para el mantenimiento de las calles, como quitar la nieve. El Proponente incluye información sobre las ubicaciones de las instalaciones de mantenimiento en el lugar y cómo se estructurarán los acuerdos de mantenimiento en caso de que haya varios propietarios presentes en este lugar en el futuro.



**Respuesta:** El mantenimiento y la reparación de la red vial privada del lugar, incluida la eliminación de la nieve, estarán a cargo una asociación de propietarios de edificios de Suffolk Downs (Suffolk Downs building owner's association, "SDOA") y serán financiados con las contribuciones de propietarios de edificios individuales. Se exigirá a cada propietario de una construcción que sea miembro de la SDOA conforme a un acuerdo escrito que comprometa a todos los terrenos dentro del sitio de Suffolk Downs, y las evaluaciones de los gastos de las calles y el costo de administración y mantenimiento de los espacios abiertos y otras instalaciones de uso compartido serán un gravamen sobre cada terreno si no se pagan a su debido tiempo. Se prevé que la SDOA contratará a terceros proveedores de servicios para que se encarguen de los trabajos en el sitio, tales como la eliminación de la nieve, la jardinería, las reparaciones de las calles cuando sean necesarias, etc. El mantenimiento de los derechos de paso cumplirá, como mínimo, con las normas de la Ciudad de Boston. No se prevén instalaciones de mantenimiento en el lugar, dado que los servicios serán prestados por terceros proveedores de servicios.

## 1.6 Resiliencia

**Observación:** *El programa Climate Ready Boston Coastal Resilience Solutions (Soluciones de resiliencia costera de Boston adaptables al clima) llevará a cabo en 2020 un análisis más profundo de East Boston que se centrará en las áreas de Belle Isle Marsh y Chelsea Creek. Este análisis brindará una mayor comprensión de las vulnerabilidades a las tormentas costeras actuales y futuras y al aumento del nivel del mar, así como los tipos de intervenciones en las zonas costeras y las opciones de diseño para proteger las zonas terrestres. El Proponente deberá brindar recursos sustanciales para seguir fomentando los planes de diseño y las opciones que surjan de este proceso, incluidos los compromisos previos para perfeccionar y ampliar una evaluación de la resiliencia de la barrera regional a lo largo de Bennington Street y la Ruta 1A con la posibilidad de proteger el sitio del proyecto y las propiedades colindantes.*

**Respuesta:** El equipo del Proyecto ha desarrollado un modelo Hidrológico e Hidráulico (H&H) detallado para representar las condiciones existentes y propuestas del sistema de agua dulce y mareomotriz de Sales Creek, y un modelo hidráulico costero específico para el sitio que se utiliza para calcular los niveles de inundaciones y las alturas de las olas, evaluar la protección del sitio del Proyecto, determinar el efecto del Proyecto del Plan Maestro en las propiedades linderas, y ayudar a diseñar el sitio para evitar posibles impactos en las propiedades linderas. El Proponente también se ha comprometido a facilitar la instalación de una compuerta para mareas en el límite este del sitio del Proyecto y aportar una contribución del 50% para la modernización de la estación de bombeo del DCR de Bennington Street de hasta 2625 millones de dólares. Por último, el Proponente se ha comprometido a respaldar la financiación de un estudio de viabilidad de las medidas de protección contra inundaciones a nivel del distrito a lo largo de Bennington Street para proteger las áreas fuera del sitio que están en riesgo de sufrir inundaciones en el

presente y en el futuro, como se describe con más detalle a continuación. El costo de la construcción de una barrera de cambio climático a escala regional fuera del sitio está más allá del alcance del proyecto Suffolk Downs. Sin embargo, el Proponente trabajará con el Estado, la Ciudad de Boston y la Ciudad de Revere para crear soluciones regionales para el cambio climático.

**Observación:** *El SID afirma que el Proponente "continúa perfeccionando y ampliando una evaluación de la resiliencia de la barrera regional a lo largo de Bennington Street y la Ruta 1 A". Más específicamente, se hace referencia a posibles barreras a lo largo de la Ruta 1 A y Bennington Street para proteger el sitio del proyecto y las propiedades colindantes, incluida la estación Suffolk Downs y partes de las vías. ¿Cuál es el estado de esta evaluación de viabilidad? ¿El Proponente planea implementar alguna mejora relacionada como parte del proyecto?*

**Respuesta:** El Proponente se ha comprometido a respaldar la financiación de un estudio de viabilidad de las medidas de protección contra inundaciones a nivel del distrito a lo largo de Bennington Street para proteger las áreas fuera del sitio que están en riesgo de sufrir inundaciones en el presente y en el futuro. Este estudio se completará antes del inicio de la Fase 2. El costo de construcción de las barreras de protección contra inundaciones fuera del sitio están fuera del alcance del Proyecto. Sin embargo, el Proponente trabajará con el Estado y la Ciudad para crear soluciones regionales para la protección contra los impactos del cambio climático. El proponente no prevé realizar ningún otro estudio de resiliencia en relación con el corredor de la Ruta 1A. El proyecto tiene una fachada limitada en la Ruta 1A y ninguna fachada en Chelsea Creek, y cualquier barrera destinada a hacer frente a las inundaciones de Chelsea Creek dependerá de muchos otros propietarios con tierras a lo largo de Chelsea Creek.

**Observación:** *El Proponente debe brindar recursos continuos para respaldar el mantenimiento y el funcionamiento de las instalaciones de la compuerta para mareas del Departamento de Conservación y Recreación en Bennington Street.*

**Respuesta:** La compuerta para mareas y la estación de bombeo en Bennington Street continuarán siendo operadas y continuarán siendo propiedad del DCR. El Proponente se ha comprometido a proporcionar el 50 por ciento del costo de hasta \$2625 millones de dólares para mejorar la Estación de Bombeo de Bennington Street.

**Observación:** *Cada fase del programa de urbanización también debe abordar de manera adecuada las políticas, los programas y las normas de resiliencia de la Ciudad que estén vigentes en el momento del desarrollo del diseño. Las construcciones en el sitio del proyecto deben responder al Nivel de Inundación de Diseño del aumento del nivel del mar de la BPDA.*

**Respuesta:** Como parte del proceso de urbanización requerido por los Planes de la PDA, habrá otra revisión pública de cada fase de urbanización. Como se describió anteriormente en el DEIR, el Proponente está cumpliendo con las pautas más recientes de Boston y está apuntando a un nivel de piso terminado de 20,5 pies de la BCB para

edificios no críticos y de 21,5 pies de la BCB para edificios críticos, infraestructura y residencias en planta baja, según las pautas de la BPDA, para proporcionar uno o dos pies de francobordo por encima de la BFE proyectada para el 2070.

## 1.7 Parques y recreación

### 1.7.1 Proporción de instalaciones recreativas

**Observación:** *El sistema de espacios abiertos propuesto en Suffolk Downs debería mantener o mejorar la proporción de instalaciones recreativas activas en función de la población residencial dentro de East Boston.*

**Respuesta:** El Proponente ha prometido que el 25% de todo el lugar de Suffolk Downs se mantendrá como espacio abierto de acceso público, y que se aplicará el mismo compromiso del 25% de espacio abierto por igual tanto en Revere como en Boston. Se desarrollarán y conservarán aproximadamente 27 acres de espacios abiertos en Boston, junto con aproximadamente otros 13 acres de espacios abiertos en Revere, los que estarán todos a disposición de los residentes de Boston.

El Proponente ha evaluado la forma en que se puede incorporar el espacio de recreación activa en el espacio abierto del sitio. Se prevé que se construirán las siguientes instalaciones de recreación activa (u otras instalaciones bastante similares):

- › Un (1) campo de usos múltiples de 3 acres (se detalla más adelante)
- › Un (1) campo versátil (se detalla más adelante)
- › Cuatro (4) canchas de básquet
- › Tres (3) canchas de tenis / canchas de Pickle Ball
- › Cinco (5) parques infantiles
- › Cinco (5) canchas de bochas

Como parte del proceso de urbanización que requieren los Planes del PDA, habrá una revisión pública adicional en cada fase de urbanización, y cada edificio individual y espacio abierto dentro de Boston, y este proceso de revisión exigirá presentaciones del diseño de los espacios abiertos y revisión por parte de la BPDA y otros departamentos y agencias pertinentes, incluido el BPRD. El proceso también exige la notificación pública, reuniones comunitarias y la oportunidad de recibir aportes de los funcionarios electos, el Grupo Asesor de Impacto y el público. Como parte de este proceso adicional de revisión de la urbanización, se tomarán más decisiones sobre el diseño y la ubicación de las instalaciones de recreación activas, como las canchas, los campos, los parques infantiles y otras áreas.

### 1.7.2 Codificación de los usos recreativos

**Observación:** *El proponente debe proporcionar el mecanismo mediante el cual codificará los usos recreativos activos que se muestran en los planes conceptuales para garantizar que se construyan al nivel que cumpla con las necesidades recreativas activas del nuevo barrio y más allá.*

**Respuesta:** La construcción de espacios abiertos se realizará de acuerdo con los requisitos de las fases que se establecen en los Planes del PDA, y el desarrollo de los espacios abiertos se sincronizará con el desarrollo de los edificios. Durante todo el desarrollo del Proyecto, incluida la finalización de cada fase, un mínimo del 25% de la parte del Sitio del Proyecto que se haya desarrollado en ese momento será un espacio abierto. Los planes del PDA exigen una revisión adicional pública y de la ciudad de cada fase de urbanización y cada edificio individual y espacio abierto dentro de Boston, como se mencionó anteriormente. Este proceso de revisión incluirá la revisión del diseño y ubicación de los usos recreativos activos por parte de la BPDA, el BPRD y otros departamentos y agencias pertinentes. Como se señaló anteriormente, el proceso exige la notificación pública, reuniones comunitarias y la oportunidad de recibir aportes de los funcionarios electos, el Grupo Asesor de Impacto y el público. A través de este proceso, se aprobarán los usos recreativos activos propuestos para cada espacio abierto en particular, lo que permite la evaluación de cada uso al momento de su desarrollo, en la que se toman en cuenta las necesidades y preferencias de los residentes locales (incluidos los futuros residentes locales) y demás personas.

### 1.7.3 Protección sin límite de tiempo

**Observación:** *Se debe cuantificar cualquier espacio abierto que se necesite, negocie o proponga como mitigación del artículo 80 o a través del proceso de aprobación la MEP A y la aprobación de la EOEEA como beneficio público para garantizar que no cambie con enmiendas futuras al plan de urbanización del PDA. El BPRD señala que el PDA y cualquier documento de la MEPA están sujetos a enmiendas y no son vinculantes cuando se trata de la protección permanente de los espacios abiertos. La BPRD solicita que se protejan de manera permanente los espacios abiertos que se proponen para la gestión de las aguas pluviales, que se negocian como mitigación para un PDA, o que la EOEEA aprueba como beneficio público, mediante restricciones de conservación aprobadas por la EOEEA o mediante la transferencia a la propiedad pública.*

**Respuesta:** Una parte fundamental del proyecto es el compromiso del Proponente de construir y conservar el 25% de todo el lugar de Suffolk Downs como espacio abierto de acceso público, y el cumplimiento del mismo compromiso del 25% de espacio abierto por igual tanto en Revere como en Boston. Como se mencionó anteriormente, se desarrollarán y conservarán aproximadamente 27 acres de espacios abiertos en Boston y aproximadamente otros 13 acres de espacios abiertos en Revere, los que estarán todos a disposición de los residentes de Boston.

La obligación de que el Proponente construya y conserve el 25% de la parte del sitio de Boston como espacio abierto de acceso público se establece y detalla en el Plan Maestro del PDA y en los Planes de urbanización del PDA y también se establecerá en el Acuerdo de Cooperación entre el Proponente y la BPDA. El Proponente también ha asumido los siguientes compromisos adicionales para transferir el título de pleno dominio y los derechos de servidumbre perpetua de las áreas principales de espacio abierto dentro de la porción del sitio de Boston al Departamento de Parques de Boston:

- › Parque de Orient Heights (aproximadamente 1,0 acre) Este espacio abierto se construirá a lo largo de un tramo del borde sur del sitio de Suffolk Downs, adyacente al vecindario de Orient Heights y a Waldemar Avenue, e incluirá usos recreativos activos (por ejemplo, parques infantiles y canchas u otras instalaciones), áreas para sentarse, paseos peatonales y senderos de bicicletas que se conectan con la red de espacios abiertos más grande de Suffolk Downs. Después de la finalización de la construcción de esta área de espacio abierto y de los caminos y edificios asociados, el Proponente otorgará la titularidad absoluta de Orient Heights Park para que la ciudad de Boston para que se use como parque público y firmará un acuerdo con el BPRD para que la SDOA mantenga el espacio abierto a perpetuidad.
- › Áreas de espacio abierto del Parque Gateway (aproximadamente 1,5 acres en total) Este espacio abierto se construirá a lo largo de la nueva carretera Parkway y se podrá acceder desde el Sistema de Parques Lineales Activos y desde el centro común. Se prevé que estas áreas de espacio abierto del Parque Gateway incluirán varias áreas recreativas activas como canchas de básquet/tenis/pickle ball, parques infantiles y un parque para perros. Después de la finalización de la construcción de esta área de espacio abierto y de los caminos y edificios asociados, el Proponente hará que el título de pleno dominio del espacio abierto se transfiera a la Ciudad de Boston para que se use como parque público y firmará un acuerdo con el BPRD para que la SDOA mantenga el espacio abierto a perpetuidad.
- › Campo de usos múltiples dentro del centro común (aproximadamente 2,3 acres) El espacio abierto del centro común será el espacio abierto más grande de Suffolk Downs e incluirá un gran campo de usos múltiples de aproximadamente 2,3 acres. Este campo de usos múltiples se diseñará y construirá para fomentar los deportes como el fútbol, los eventos (incluidos los eventos comunitarios y cívicos) y otros usos recreativos activos. Después de la finalización de la construcción del campo de usos múltiples, el Proponente otorgará servidumbres no exclusivas de los espacios abiertos de conformidad con un acuerdo de servidumbre con la Ciudad de Boston, que prevé el uso público y perpetuo del campo de usos múltiples, y también celebrará un acuerdo con el BPRD para que la SDOA mantenga el espacio abierto a perpetuidad. Este acuerdo estipulará que la SDOA conservará el campo de usos múltiples y que la SDOA y el BPRD tendrán derechos de programación compartidos; el BPRD supervisará la programación del

campo durante el 50% de sus horas de actividad, y la SDOA conservará el control de la programación durante el 50% restante de sus horas de actividad.

- › Campo versátil dentro del sistema lineal activo (aproximadamente 0,7 acres) El área de campo versátil dentro del sistema lineal activo se construirá como un campo abierto rectangular que será apto para fines recreativos a menor escala. Esto podría incluir fútbol juvenil, yoga y otros usos recreativos activos. De manera similar al campo de usos múltiples que se mencionó anteriormente, este campo versátil estará sujeto a un acuerdo de servidumbre no exclusiva del espacio abierto con la Ciudad de Boston, el cual prevé el uso público y perpetuo del campo versátil, y se celebrará un acuerdo con el BPRD para que la SDOA mantenga el espacio abierto a perpetuidad. Este acuerdo estipulará que la SDOA conservará el campo versátil y que la SDOA y el BPRD tendrán derechos de programación compartidos; el BPRD supervisará la programación del campo durante el 50% de sus horas de actividad, y la SDOA conservará el control de la programación durante el 50% restante de sus horas de actividad.

Los compromisos anteriores se explican en el Plan Maestro modificado del PDA, en su apartado 5.c.i.

#### 1.7.4 Fases de los espacios abiertos

**Observación:** El BPRD solicita que se sigan teniendo en cuenta las fases de los espacios abiertos protegidos para garantizar que el beneficio público se realice a corto plazo y no se vea afectado por futuras enmiendas al plan.

**Respuesta:** La construcción del espacio abierto se realizará de acuerdo con los requisitos de las fases establecidas en los Planes de urbanización del PDA, con el desarrollo de los espacios abiertos que se sincronizará con el desarrollo de los edificios y con la parte del Área PDA que se ha reconstruido en un momento dado para tener un 25% de espacio abierto protegido, como mínimo.

**Tabla 2: Espacio abierto por fase**

| Fase         | Área del sitio   | Espacio abierto  | Porcentaje |
|--------------|------------------|------------------|------------|
| 1            | 921 098          | 252 648          | 27%        |
| 2            | 1 148 638        | 389 862          | 34%        |
| 3            | 874 303          | 168 914          | 19%        |
| 4            | 1 030 632        | 175 975          | 17%        |
| 5            | 748 153          | 196 945          | 26%        |
| <b>Total</b> | <b>4 722 824</b> | <b>1 184 344</b> | <b>25%</b> |
| Acres        | 108              | 27,2             |            |

Conforme a los Planes del PDA, a medida que avance la urbanización, se exigirá otra revisión pública y de la Ciudad de cada fase de urbanización y cada edificio individual dentro de Boston, y este proceso de revisión exigirá presentaciones del diseño y revisión de las áreas de espacios abiertos por parte de la BPDA y otros departamentos

y agencias pertinentes, incluido el BPRD. El proceso también exige la notificación pública, reuniones comunitarias y la oportunidad de recibir aportes de los funcionarios electos, el Grupo Asesor de Impacto y el público. Como se mencionó anteriormente, a medida que avance la urbanización, los planes del PDA exigen una revisión adicional pública de cada fase de urbanización, edificio individual y espacio abierto dentro de Boston.



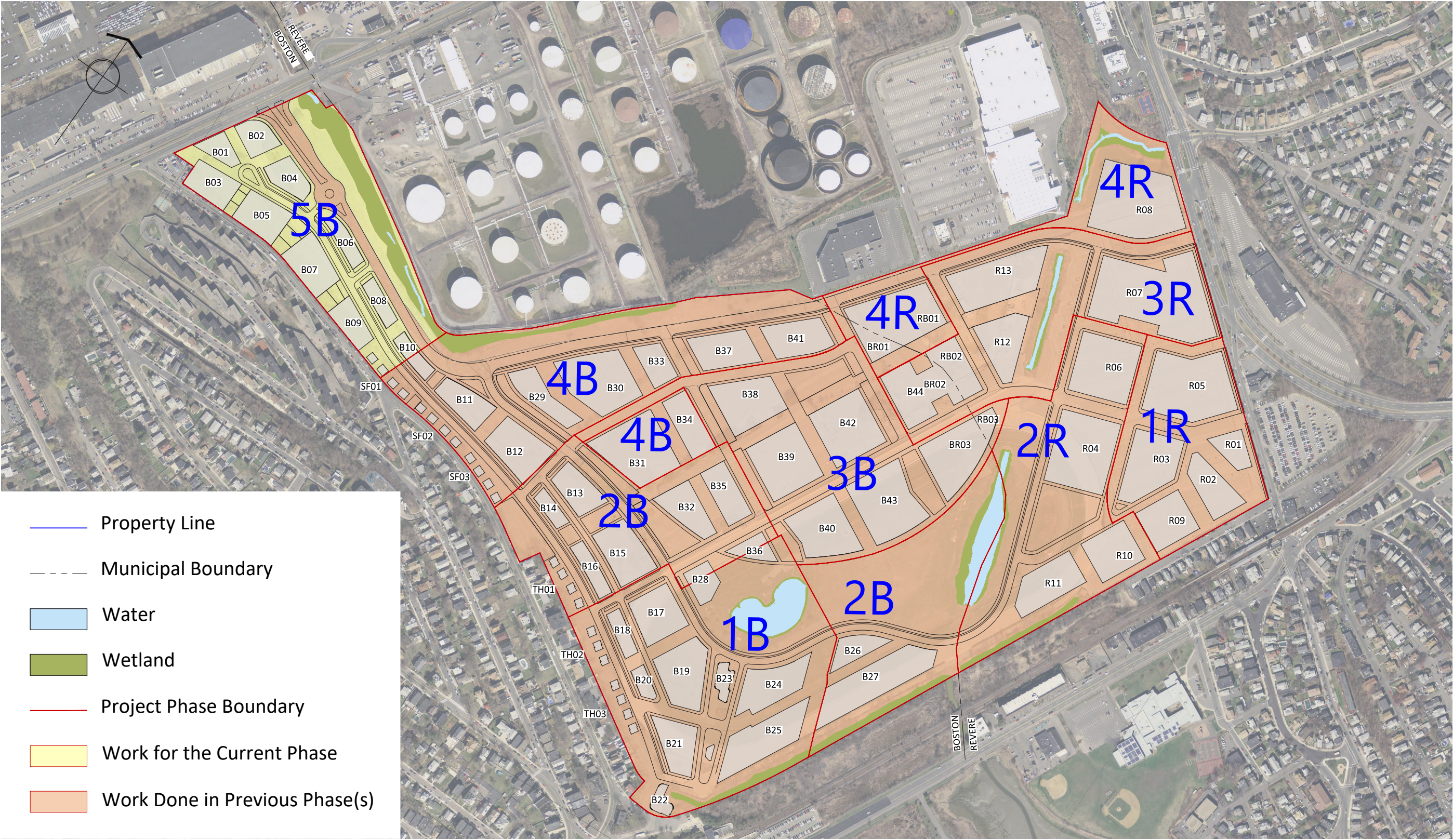


Figure 1  
Anticipated Parcelization Map



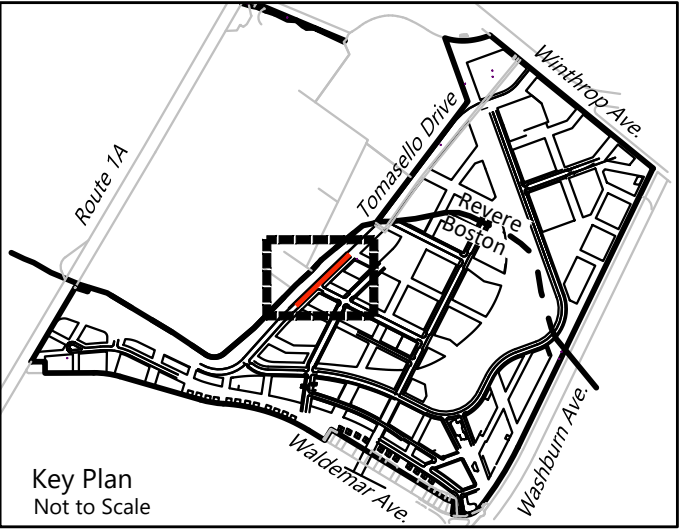
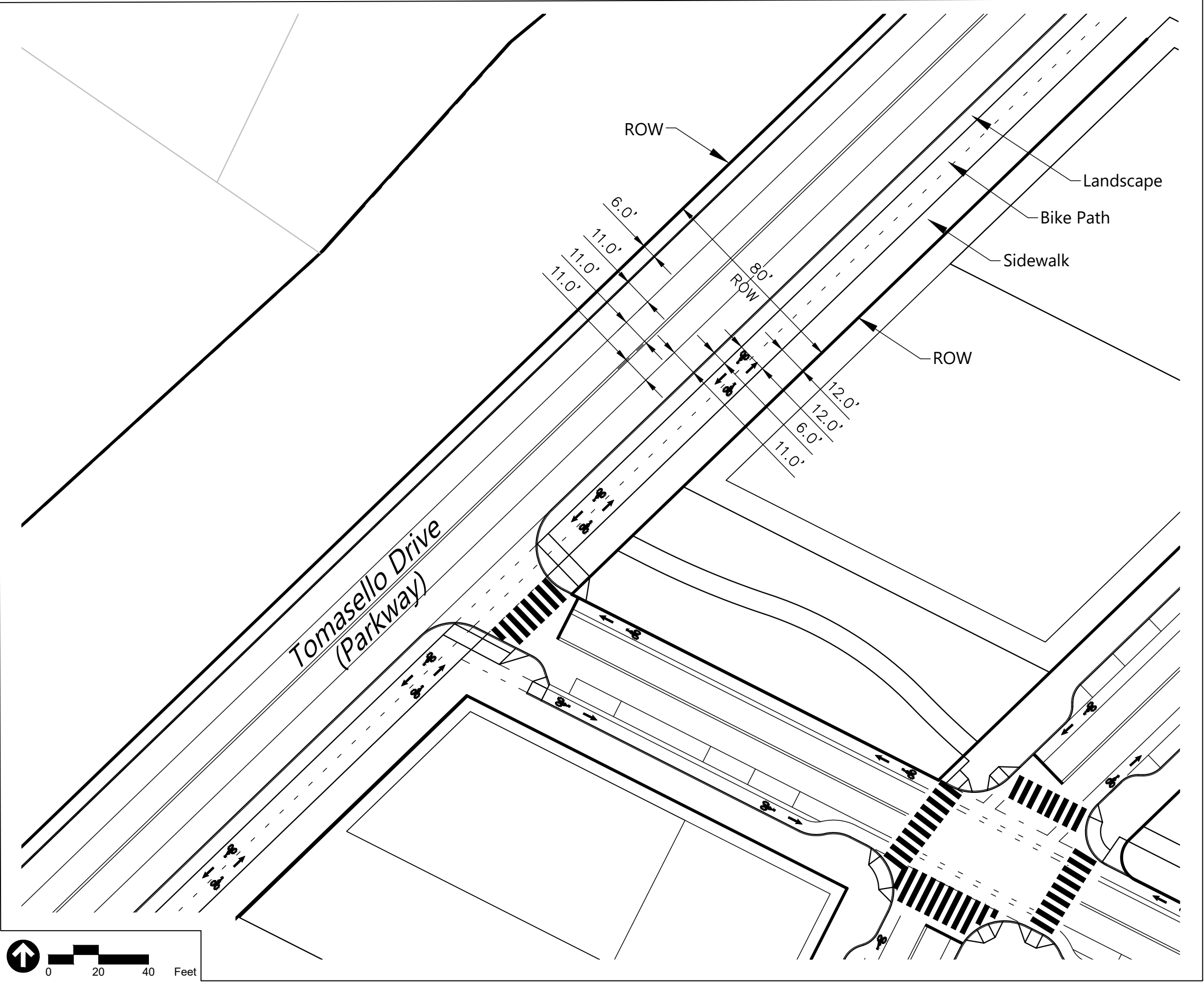


Figure 2a  
Anticipated Project Site ROW Dimensions

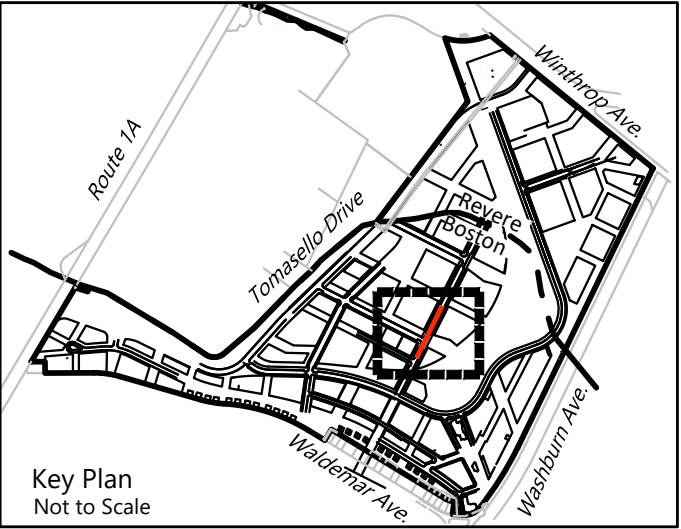
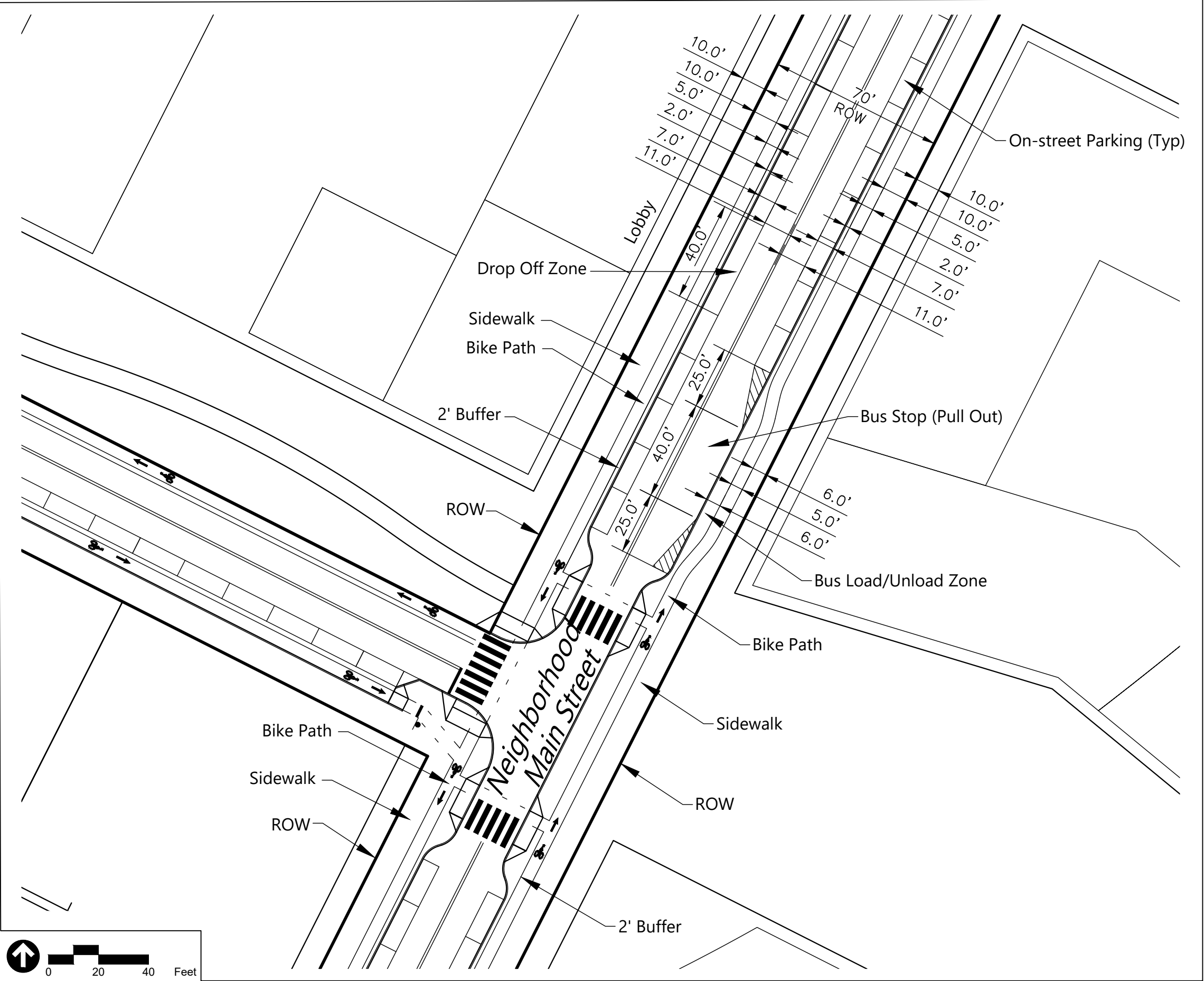


Figure 2b  
Anticipated Project Site ROW Dimensions

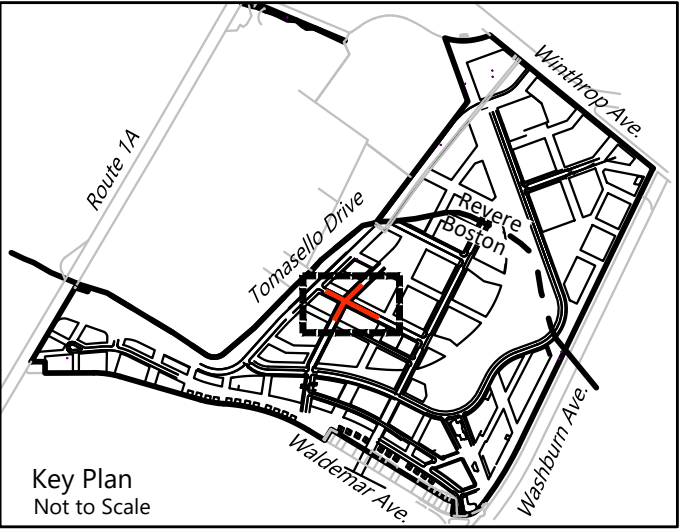
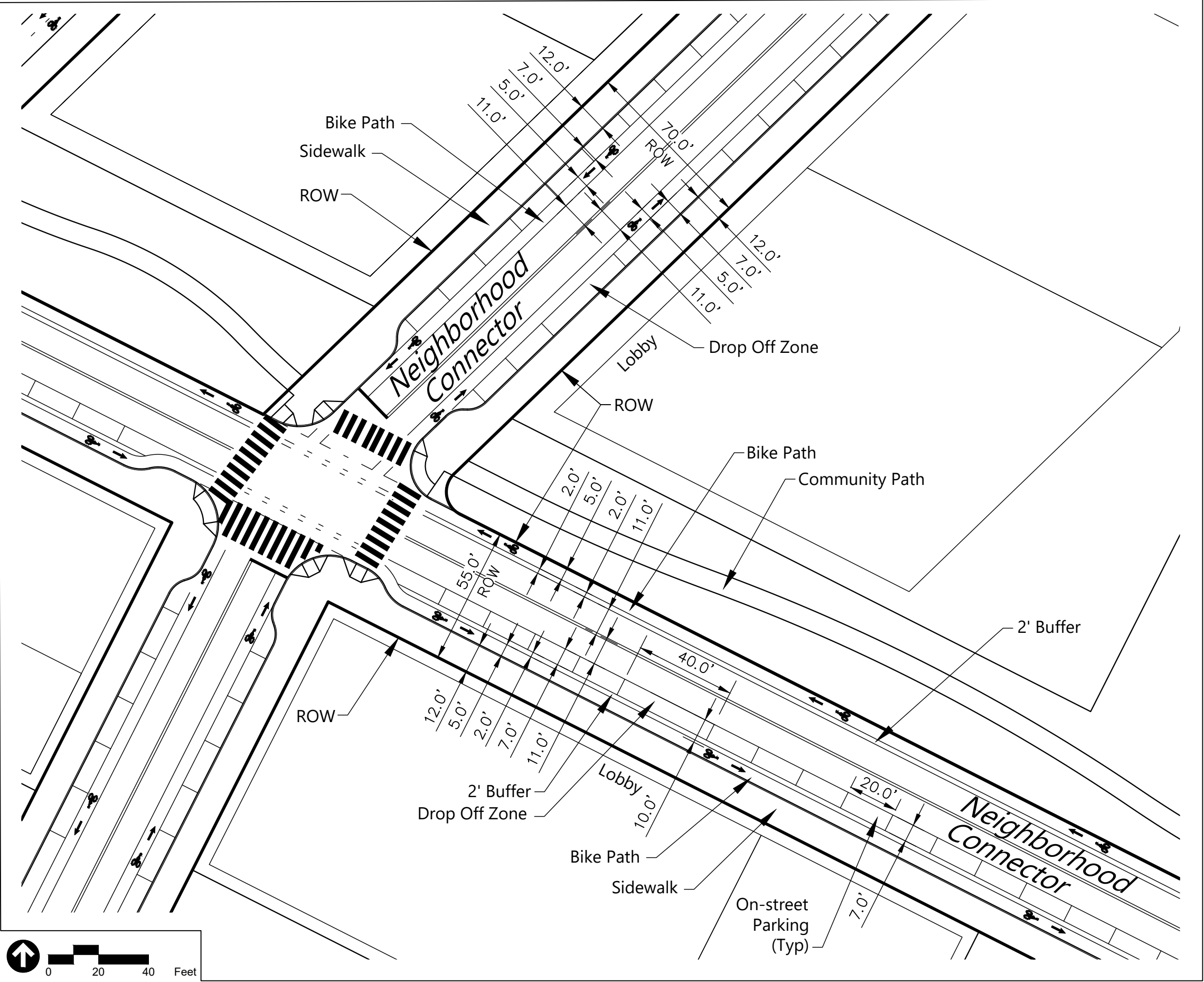


Figure 2c  
Anticipated Project Site ROW Dimensions

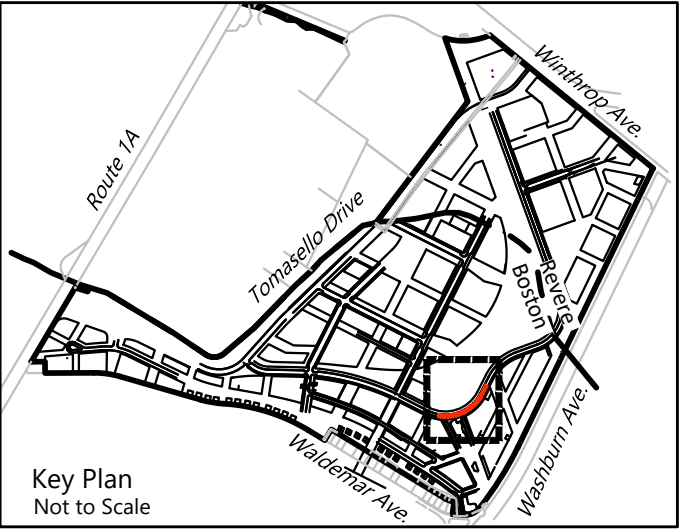
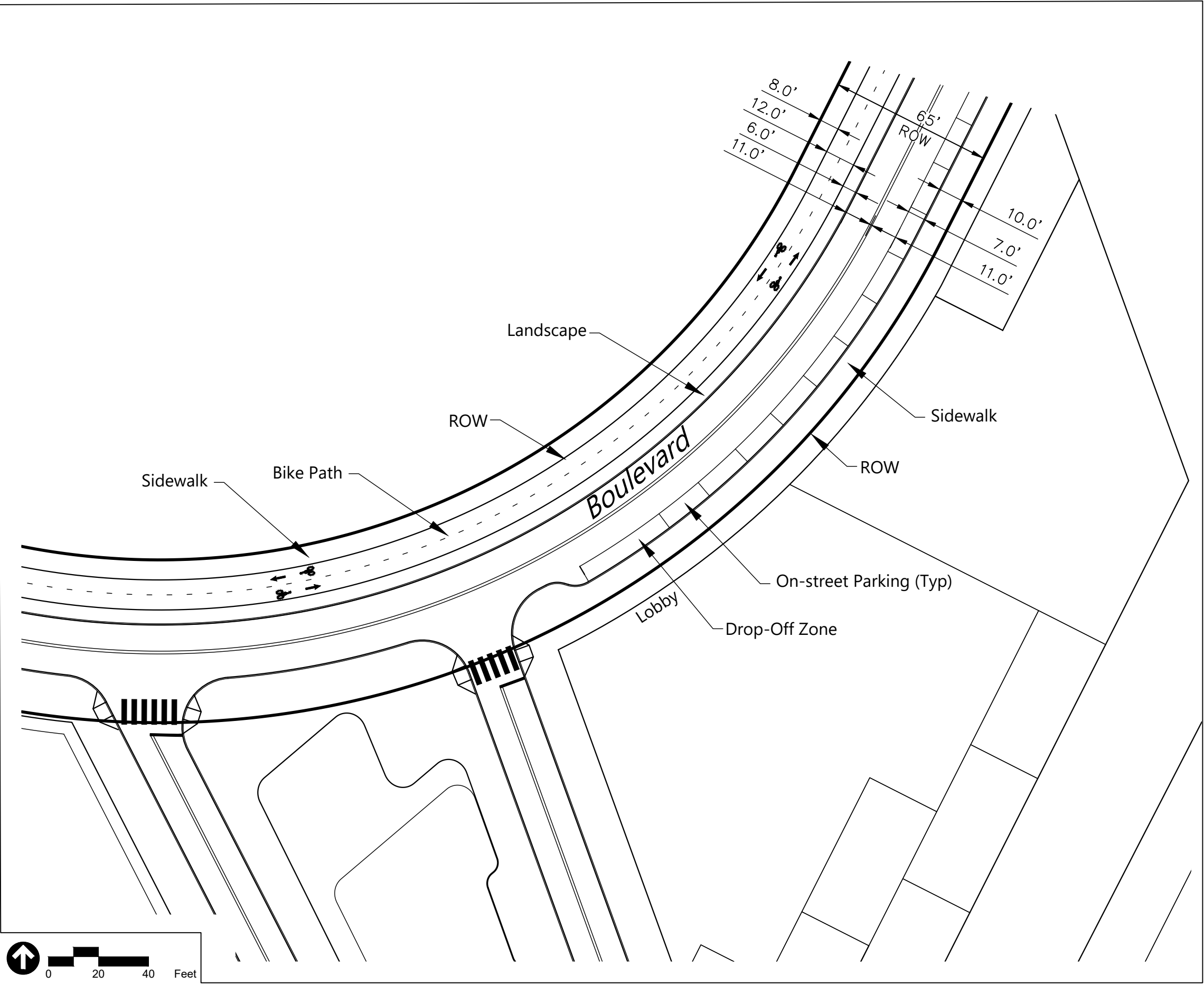


Figure 2d  
Anticipated Project Site ROW Dimensions



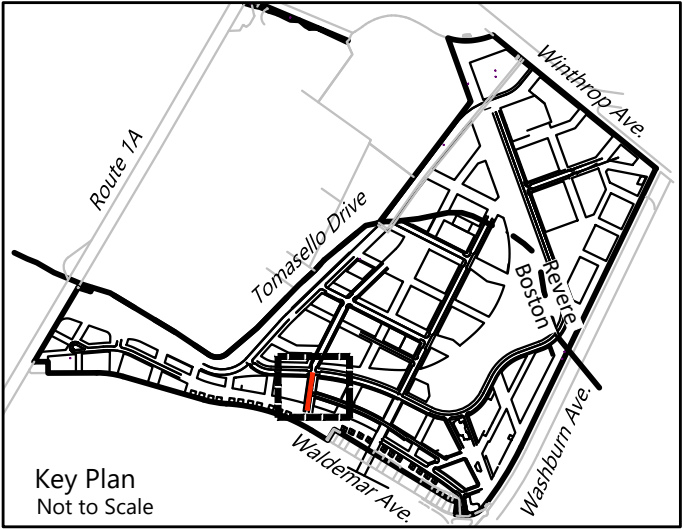
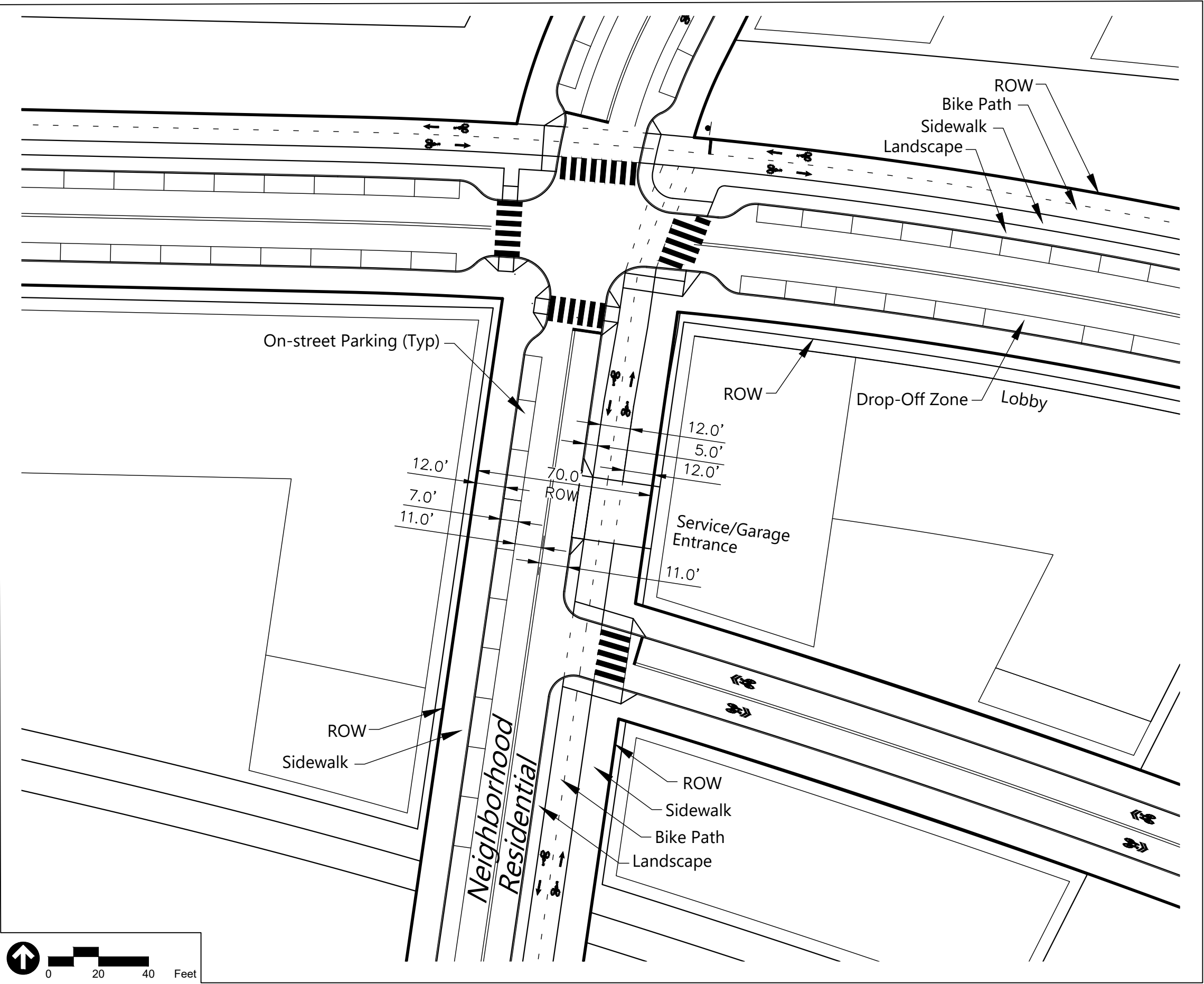


Figure 2e  
Anticipated Project Site ROW Dimensions

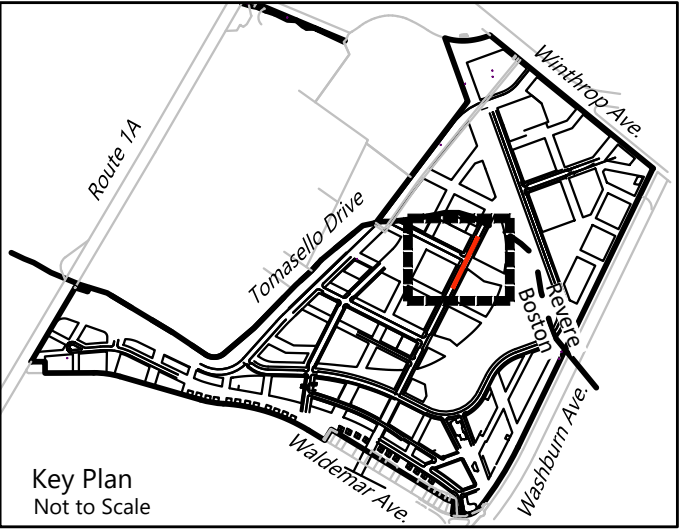
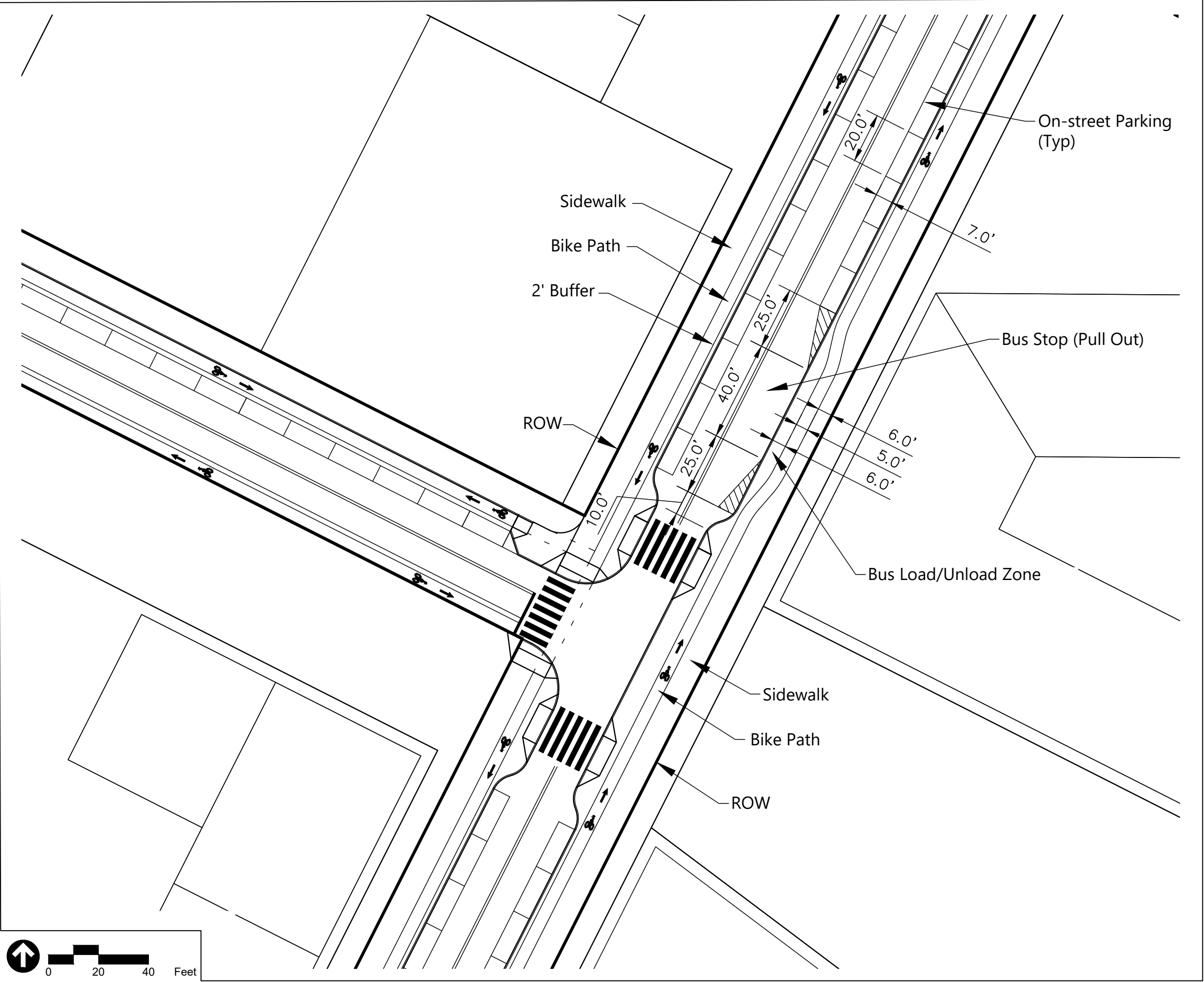


Figure 2f  
Anticipated Project Site ROW Dimensions

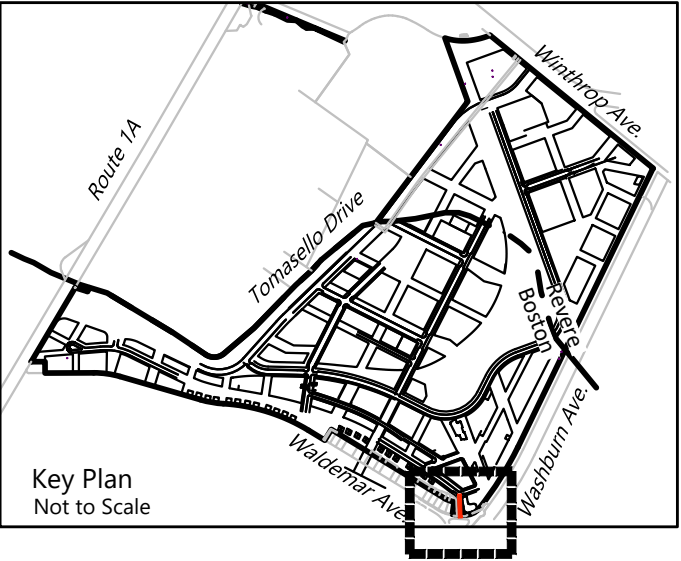
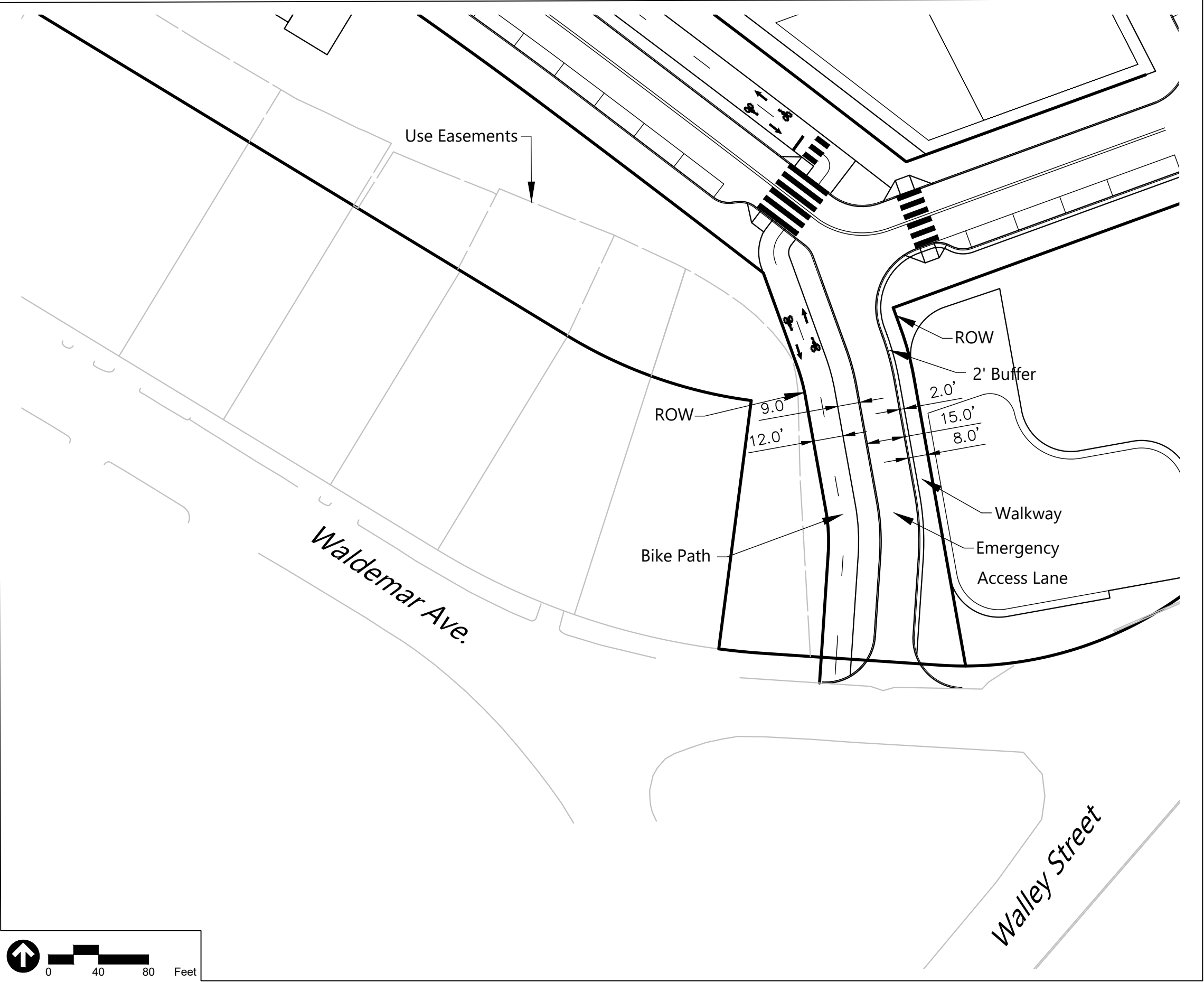


Figure 2g  
Anticipated Project Site ROW Dimensions





Figure 3a  
Anticipated Internal Traffic Volumes - AM





Figure 3b  
Anticipated Internal Traffic Volumes - PM



Legend

Property Line

Town line

Proposed Lobby Locations

Proposed Service and Loading Locations

On-Street Parking (Revere)

On-Street Parking (Boston)

|        | On-Street Parking |
|--------|-------------------|
| Boston | 369               |
| Revere | 181               |
| Total  | 550               |

Note:  
A 15% loss factor was incorporated into the on-street parking calculations to account for elevated crosswalks, drop-off areas, and bus stops.

The map illustrates the layout of a residential or commercial area with streets including TOMASELLO DRIVE, REVERE BOSTON, REVERE BEACH PARKWAY, WINTHROP AVENUE, WASHBURN AVENUE, PARK WAY, and WALDEN AVENUE. It shows the distribution of on-street parking spaces, with blue lines indicating spaces for Revere and teal lines for Boston. Numerous numbered arrows point to specific parking locations along these streets. A dashed line marks the town boundary. A north arrow is located in the top right corner.

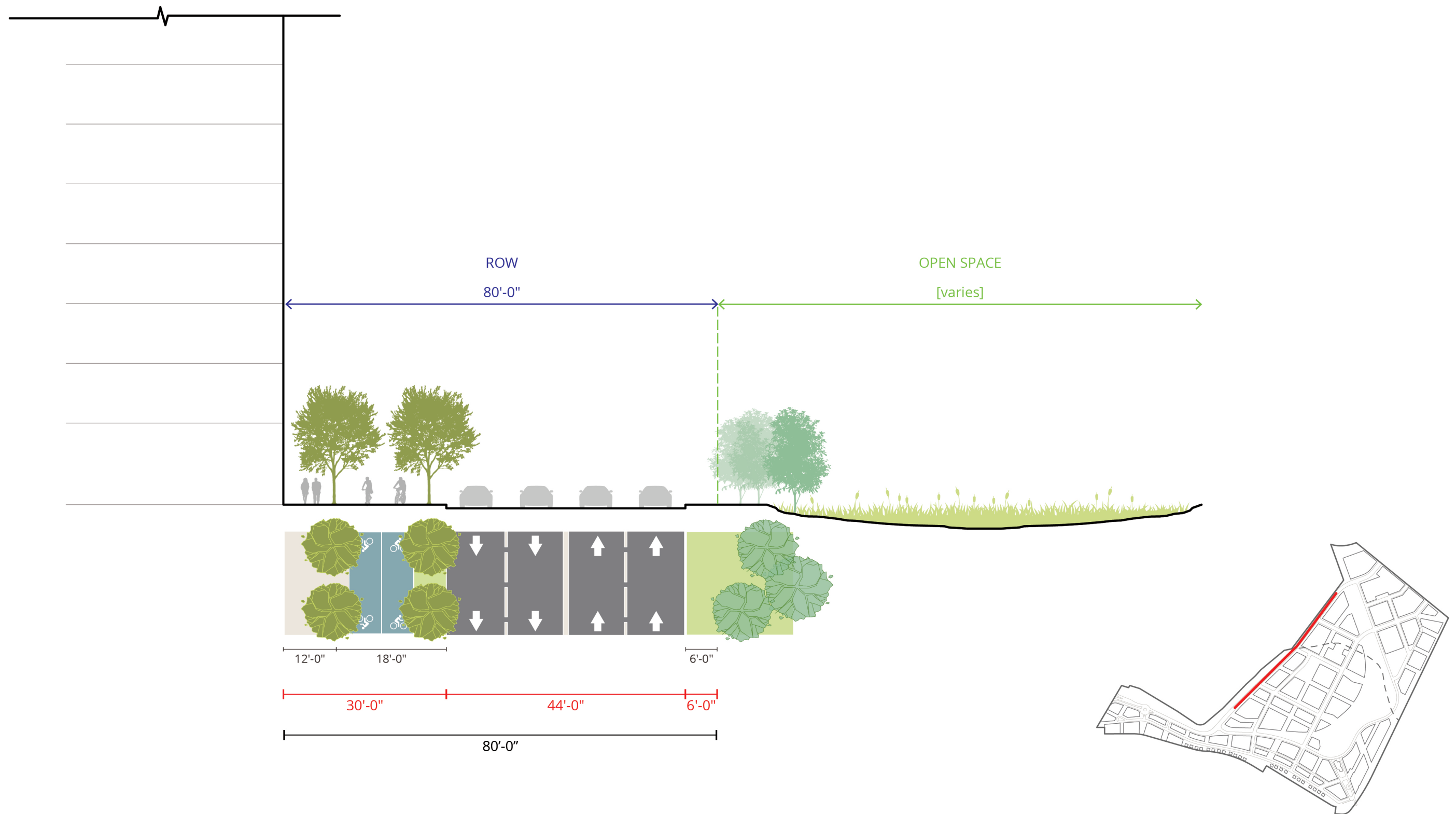
Figure 4a  
Anticipated On-Street Parking Spaces





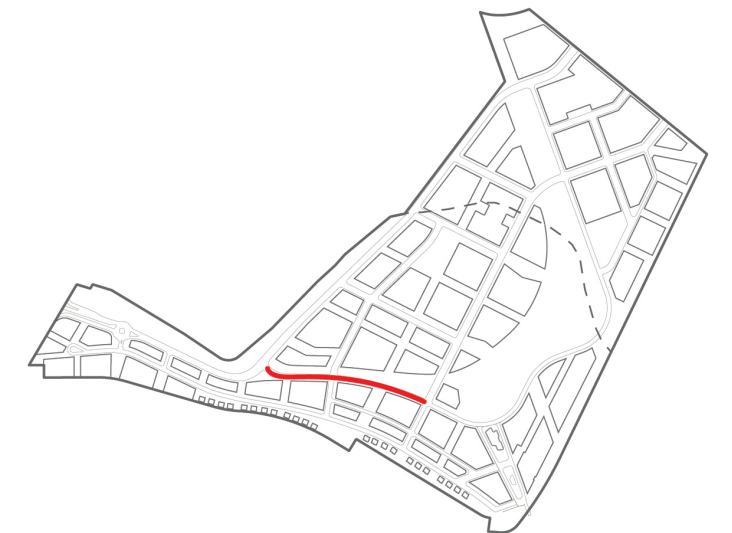
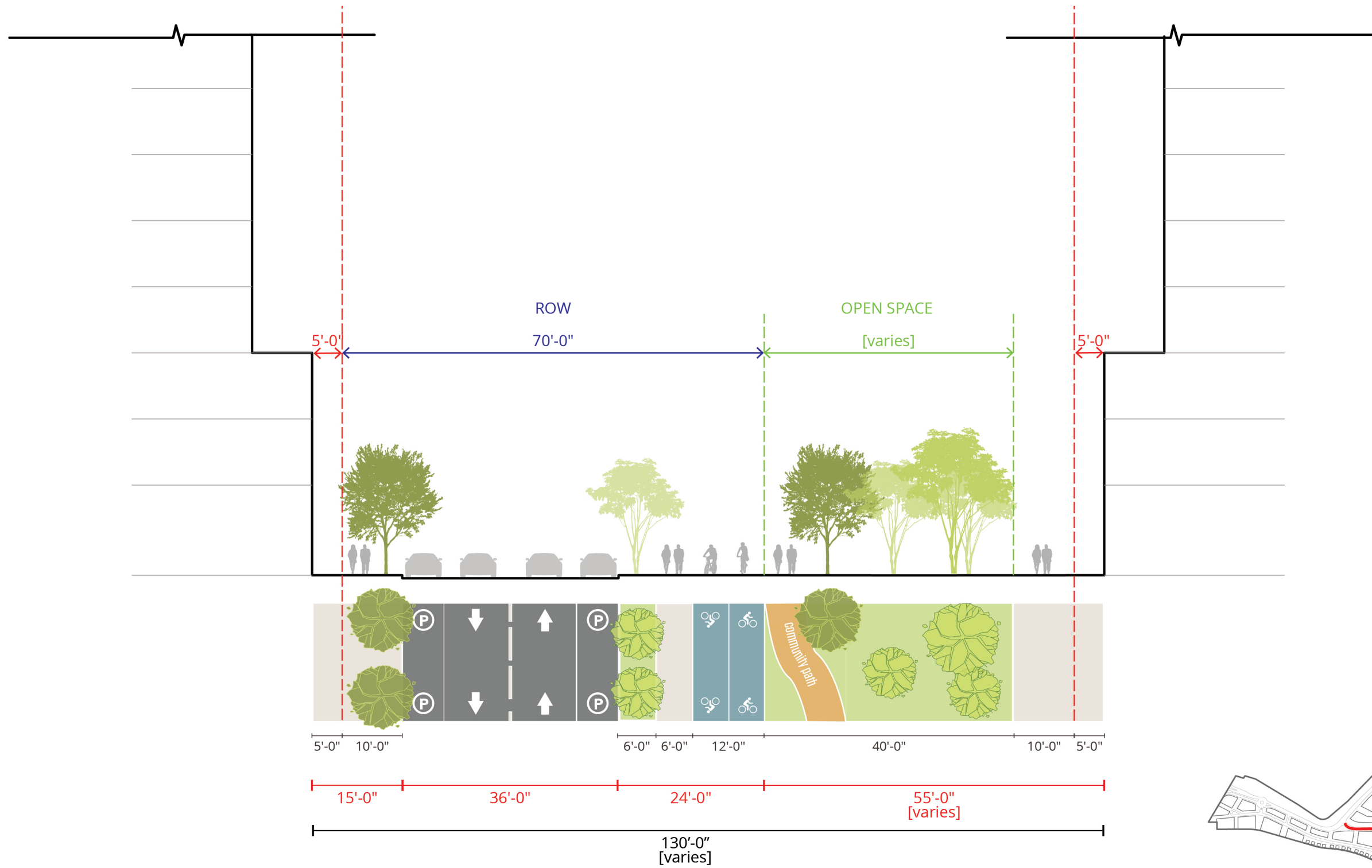
Figure 4b  
Anticipated Circulator Shuttle Routes





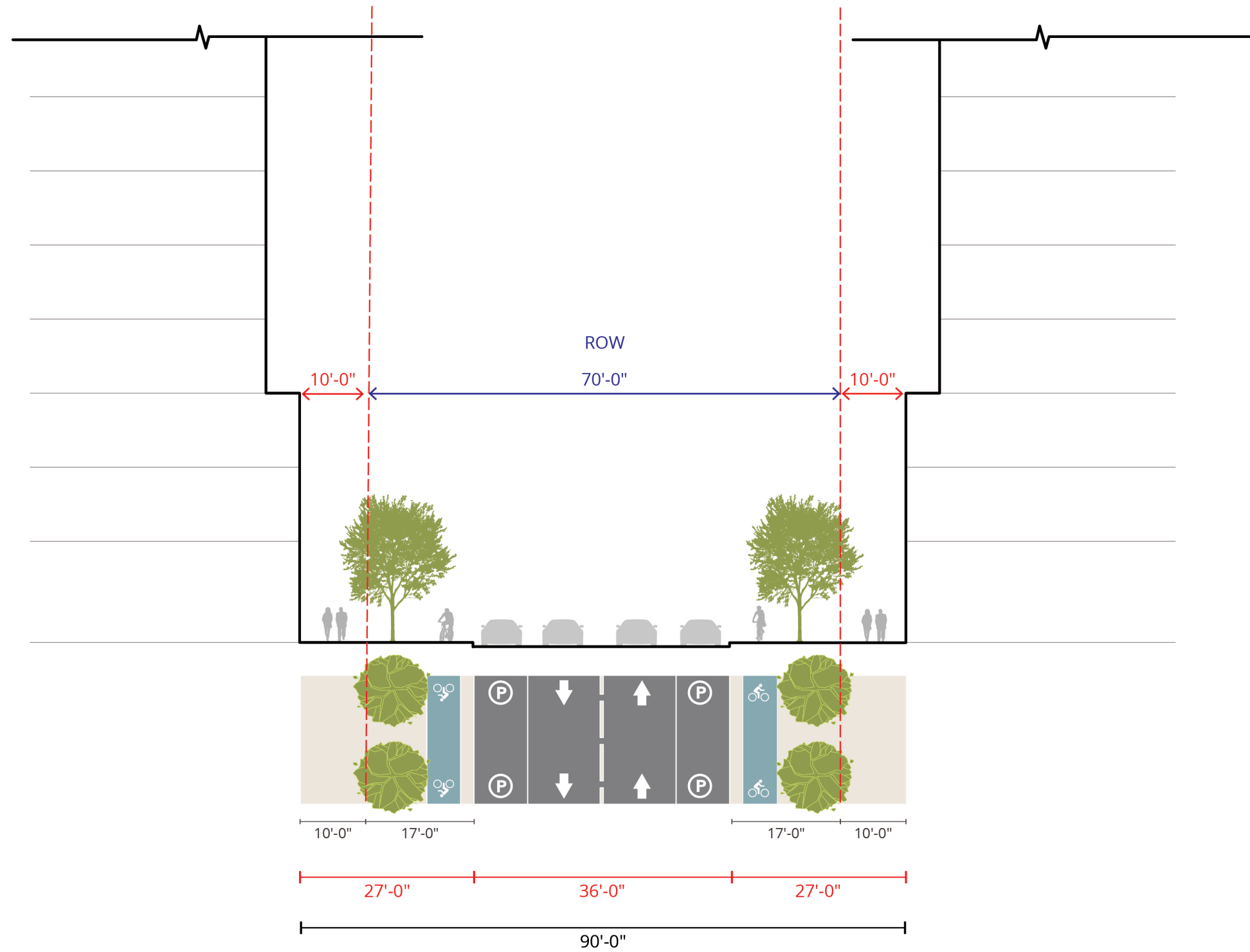
**Figure 5A**  
 Tomasello Drive from connection at Route 1A

**Suffolk Downs Redevelopment**  
**Boston & Revere, Massachusetts**



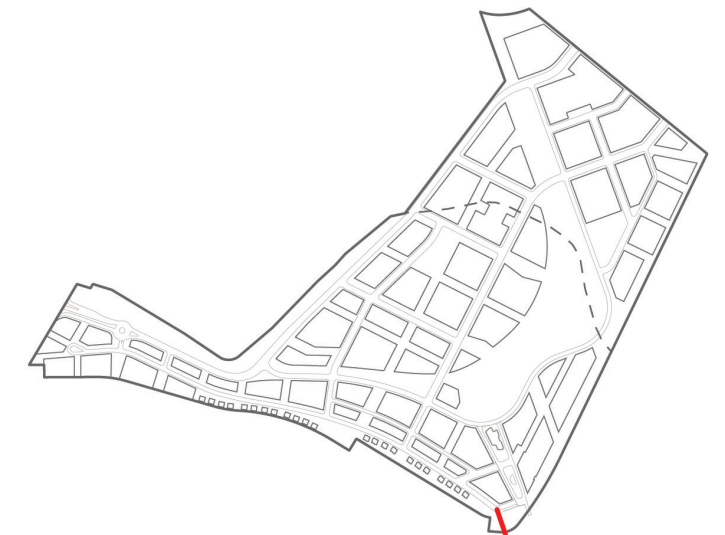
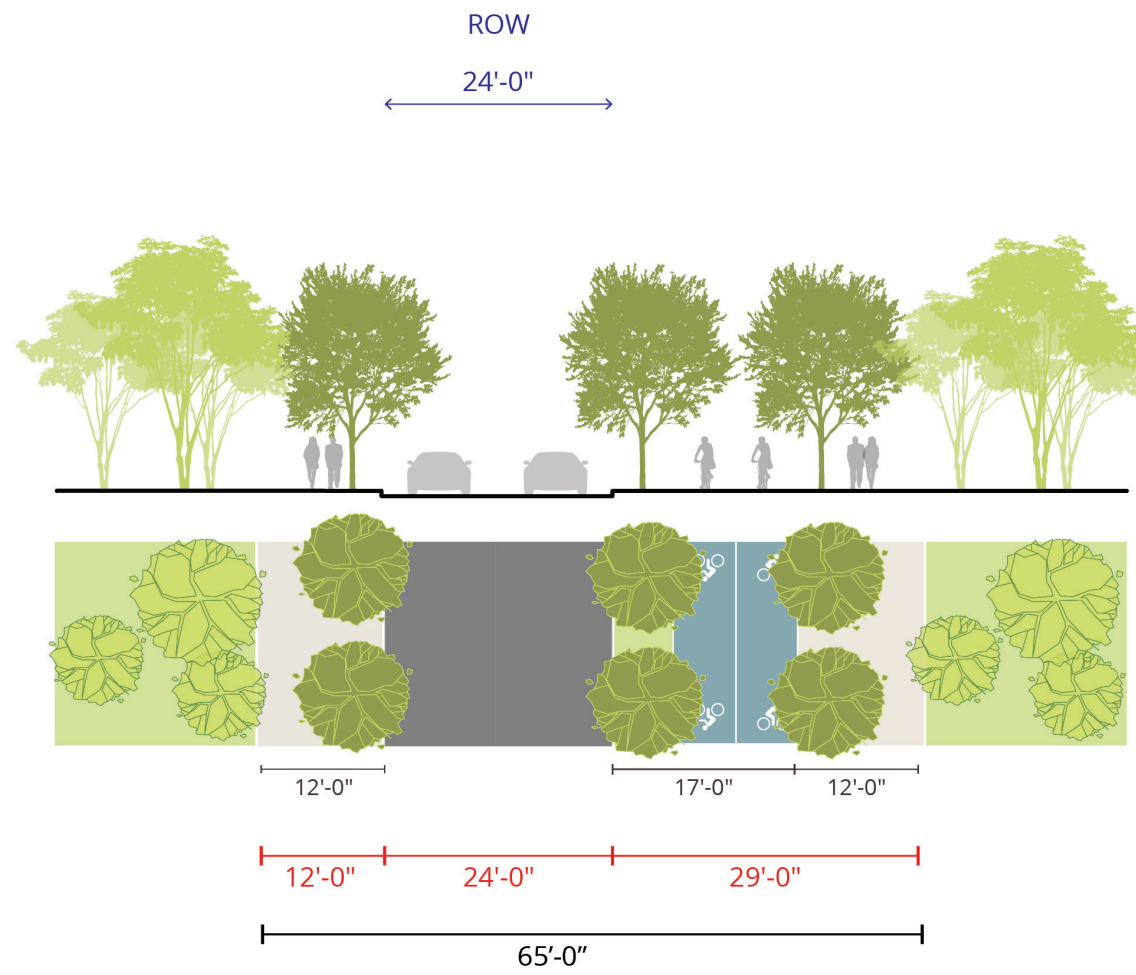
**Figure 5B**  
 Boulevard from connection with Tomasello Drive

**Suffolk Downs Redevelopment**  
 Boston & Revere, Massachusetts



**Figure 5C**  
 Neighborhood Main Street from connection with Park Drive

**Suffolk Downs Redevelopment**  
**Boston & Revere, Massachusetts**



**Figure 5D**  
 Connection to Walley Street Neighborhood Residential Street

**Suffolk Downs Redevelopment**  
**Boston & Revere, Massachusetts**





Figure 6  
Anticipated Accessible Roadways



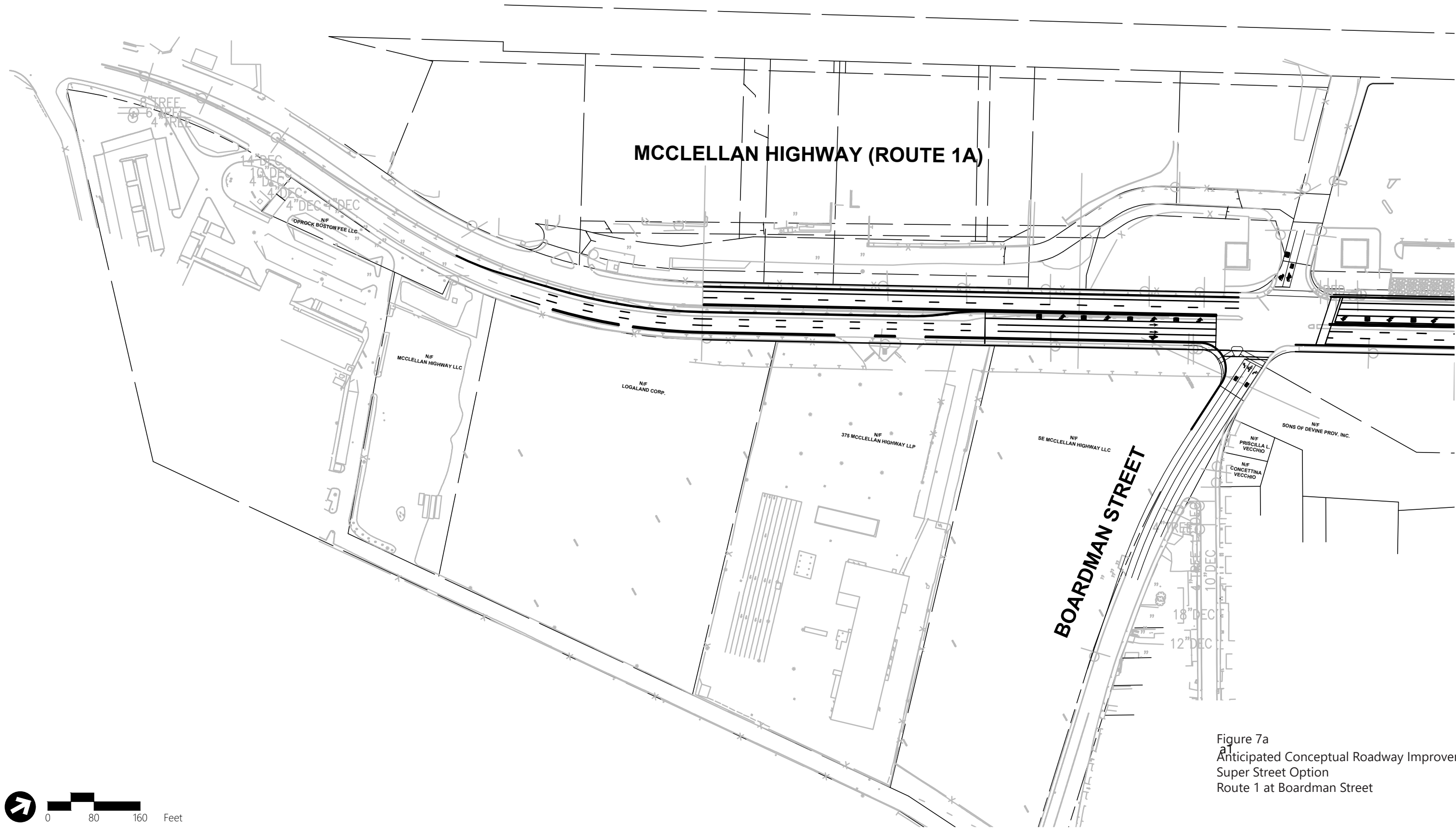


Figure 7a  
Anticipated Conceptual Roadway Improvement  
Super Street Option  
Route 1 at Boardman Street



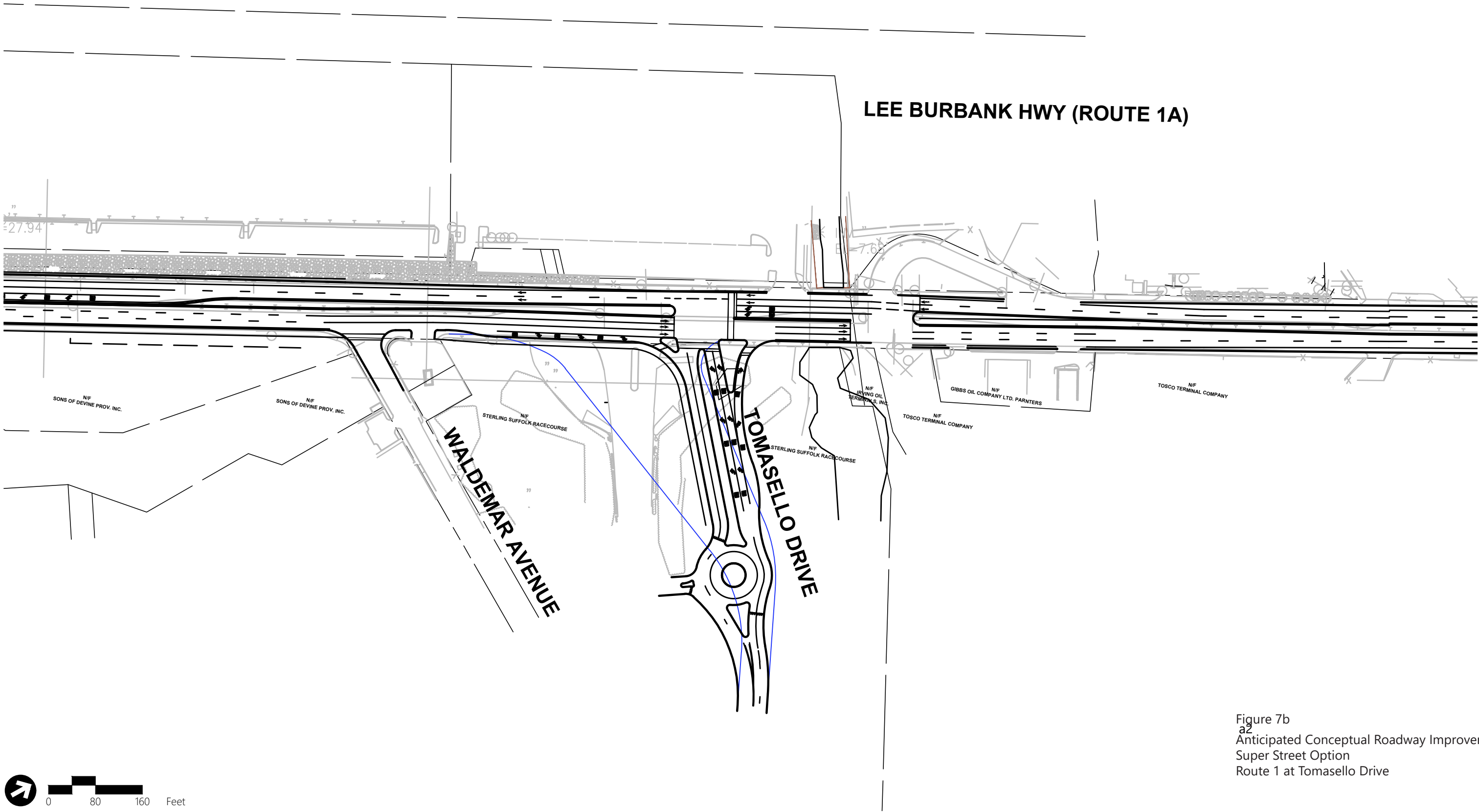


Figure 7b  
a2  
Anticipated Conceptual Roadway Improvement  
Super Street Option  
Route 1 at Tomasello Drive

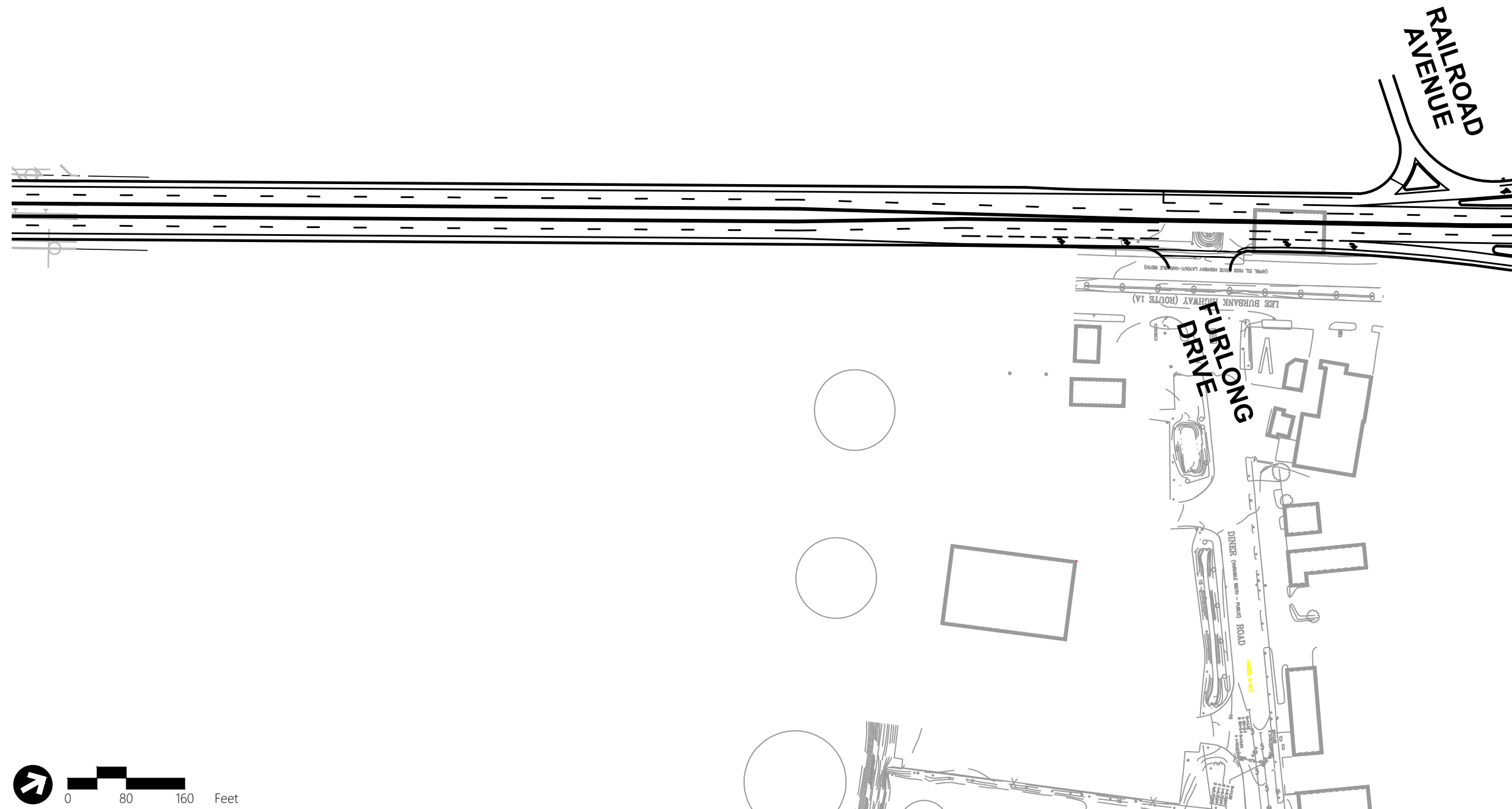


Figure 7c  
a3  
Anticipated Conceptual Roadway Improvement  
Super Street Option  
Route 1 at Furlong Drive

# Appendix A

## BPDA Request for Additional Information

## MEMORANDUM

**TO:** Michael Sinatra, Project Manager  
**FROM:** BPDA /BTD Transportation Planning Staff  
**DATE:** August 22, 2019  
**SUBJECT:** Suffolk Downs Request for Supplemental Information Comments

---

This memorandum includes transportation related comments on a) the Draft PDA Master Plan documents and b) the May 1, 2019 Supplemental Information Document.

### **Draft Master Plan PDA Documents**

**Rationale for Internal Street Dimensions and Sections:** The Proponent must submit additional supporting information demonstrating the quantitative methodology underlying the internal street dimensions, including all vehicular, bus, bicycle, parking/loading/pick-up, and turn lanes. For example, do you have estimated trip volumes for each street? It would also be helpful to understand the methodology for deriving trip volume estimates and how these relate to parcel level, or district level, planned buildout.

**Curbside Uses:** We would like to see a diagram showing the location of anticipated curbside uses across the site, including parking, loading, pick-up/drop off, and any other anticipated curbside uses. The diagram should be accompanied by a tally of curbside spaces for parking, loading, pick-up/drop off, etc.

**Layout of Streets:** As indicated above, all roads should be laid out, with metes and bounds of all rights-of-way. As per direction from the Public Works Department, certain streets will need to be designated as public. These should include any future rights of way which would accommodate bus, shuttle or emergency vehicle access. Preliminarily, we believe these would include:

- Tomasello Drive from connection at Route 1A
- Park Drive from connection with Tomasello Drive
- Main Street from connection with Park Drive

- Connection to Walley Street

**Transportation Mitigation:** In numerous locations, the draft PDA documents refer to mitigation measures identified in the DPIR. As a result of changes to the transportation modeling as requested by MassDOT as well as significant changes to required mitigation, many of the mitigation measures identified in the DPIR are now obsolete; referring to these mitigation measures no longer makes sense. Moreover, new mitigation measures will be forthcoming in the FEIR. It would be helpful to have a consolidated list of mitigation measures.

**Trigger(s) for additional mitigation:** At the end of the final paragraph in Section 8 of the Draft Master Plan PDA, it is stated that, "If the amount of traffic generated by the Master Project shall at any time exceed the amount of traffic projected in the DPIR to occur *upon full buildout [emphasis added]*, the Proponent shall work with the City of Boston to implement additional traffic demand management efforts to reduce the amount of traffic to the projected level." This language is problematic because it only refers to the amount of traffic associated with *full buildout*. Any trigger thresholds for additional mitigation should be tied to specific *project phases*, as opposed to full buildout. We would be happy to discuss with you what the appropriate phases and trigger thresholds should be.

**Parking and Loading:** Section 9 of the Draft Master Plan PDA document states that there may be up to 7,216 parking spaces in the development. There needs to be a clear statement to reflect our understanding (made explicit in the May 1, 2019 Supplemental Information Document) that the Proponent will monitor parking needs/demand over the build-out of the Project with the goal of reducing further the number of parking spaces in future construction phases, as warranted. The distinct phases at which this analysis and determination takes place should be made explicit.

**Public Benefits:** The transportation-related public benefits alluded to in Section 11, paragraphs "i" and "j" of the Draft Master Plan PDA are extremely vague. There needs to be more detail about the public benefits (such as bicycle paths, bike parking, public bikeshare stations, etc.) including the location, characteristics, and scale or dimension. We would be happy to discuss this with you.

**\$50M Mitigation Fee:** Section 11(k) refers to an approximately \$50M program of off-site transportation improvements, transit facilities and related infrastructure. As a result of recent conversations between the Proponent,

MassDOT and the City, the list of transportation related mitigation improvements has changed substantially. This full modified list of mitigation measures should be identified in the PDA documents. Where fees may be paid in lieu of improvements, the PDA documents should stipulate that, over time, the fees will be indexed to inflation.

**Boston Smart Utilities:** The request to obtain the layout, dimensions, and characterizations of the streets above will be crucial to the successful implementation of the Smart Utilities program on this site, as explained in the sections below.

District Energy Microgrids: After an extensive process to review the District Energy Microgrid Feasibility Assessment, the Smart Utilities team and the Proponent have agreed to integrate into the project “District Energy Microgrid-Ready” design to the maximum extent possible, both at the development area level and the building level. The Proponent has agreed to continue defining with the Smart Utilities team the details. Although the focus is currently placed on Phase 1, our expectation is to a) re-visit the Feasibility Assessment analysis into subsequent phases of development and b) at a minimum integrate similar “District Energy Microgrid-Ready” design into subsequent phases of development.

Telecommunications Utilidor: The Proponent has agreed to lay out a Telecommunications Utilidor in the site. We will continue to define the details of location, design, and capacity of the Telecommunications Utilidor in coordination with PIC and the Proponent as more information about the layout, dimensions, and characterizations of the streets are provided by the Proponent. (Another important reason why we need the layout, dimensions, and characterizations of the streets).

Green Infrastructure: Currently, there is a question as to whether the Proponent will be subject to the 1.25” stormwater water mitigation requirement due to their proposed stormwater management program. The Proponent has been receptive to scheduling the appropriate meetings with the BPDA and BWSC to continue the conversation. If it is determined that the Proponent should adhere with the requirement, the Smart Utilities team will review this in coordination with Urban Design and BWSC as each building goes through the final design review and before obtaining a building permit.

Adaptive Signal Technology (AST): We will continue to define the details of the location and design of the AST in coordination with BTM and the Proponent as more information about the layout, dimensions, and characterizations of the Streets are provided by the Proponent. (Another important reason why we need the layout, dimensions, and characterizations of the streets).

Smart Street Lights: We will continue to define the details the Smart Street Lights design in coordination with PIC and the Proponent as more information about the layout, dimensions, and characterizations of the streets are provided by the Proponent. (Another important reason why we need the layout, dimensions, and characterizations of the streets).

Smart Utility Standards: The Proponent has agreed to integrate the Smart Utility Standards into the street designs. The design of the cross sections will vary depending on the size and characterization of street. The laterals showing how utilities will be pulled into each building from the right of way will vary depending on the street layout. We will request cross sections and laterals in coordination with PIC as more information about the layout, dimensions, and characterizations of the streets are provided by the Proponent. (Another important reason why we need the layout, dimensions, and characterizations of the streets).

**Emergency Services Access:** Emergency services are critical for maintaining life safety and responding to events. It is unclear how the street system time has taken into account access for emergency services (police, fire, ambulance, etc.). A diagram explaining routing for all emergency services, the implications such routing has on street design, and the source or basis for the planned routing should be provided. This diagram should assume direct access from Walley Street to the Suffolk Downs site which allows for two-way travel for emergency vehicles to access and exit the site; direct access from Walley Street will be critical for fire, police, and EMT services to access the Suffolk Downs site from existing locations in East Boston.

**Maintenance:** Proper procedures for roadway maintenance, including snow plowing, should be outlined by the Proponent. The Proponent include information on locations for onsite maintenance facilities and how maintenance agreements will be structured if multiple owners are present at this site in the future.

**May 1, 2019 Supplemental Information Document**



**The following comments stem from the May 1, 2019 Public Information Document (SID) prepared by the Proponent.**

**Sea Level Rise:** The SID states that the Proponent “continues to refine and expand a resiliency assessment of regional barrier along Bennington Street and Route 1A”. More specifically, there is reference to possible barriers along Route 1A and Bennington Street to protect the project site and abutting properties, including Suffolk Downs station and portions of the tracks. What is the status of this feasibility assessment? Is the Proponent planning to implement any related improvements as part of the project?

The Climate Ready Boston Coastal Resilience Solutions program will be conducting further analysis of East Boston with a focus on the Belle Isle Marsh and Chelsea Creek areas in 2020. This will provide a greater understanding of vulnerabilities to current and future coastal storm events and sea level rise, as well as the types of coastal interventions and design options to protect landside areas. The Proponent should provide substantial resources to further advance the design plans and options that result from this process. Each phase of the development program must also adequately address City resiliency policies, programs and standards that are current at the time of design development. Buildings on the project site must be responsive to the BPDA’s Sea Level Rise Design Flood Elevation. The Proponent should provide ongoing resources to support the maintenance and operations of the Department of Conservation and Recreation’s tide gate facility on Bennington Street.

**Suffolk Downs Station:** The SID states that the Proponent has completed an existing conditions and code assessment of both Suffolk Downs and Beachmont Stations and has submitted these to the MBTA for further review. Are these available for City/BPDA review? Will the Proponent plan to fund or make any improvements related these assessments?

**Publicly accessible Shuttle to Suffolk Downs Station & Seaport:** A direct connection from Suffolk Downs to the Seaport and South Station area will be critical to allow for a one seat ride to these growing job centers. The SID states that the Proponent has committed to a publicly accessible shuttle connecting the project site to South Station and the Seaport, and that the Proponent will coordinate with the City to refine the proposed shuttle services details as they are planned and implemented. Will the Proponent be committing to this shuttle as part of the PDA

Master Plan? A full plan concept plan should be developed with specific timelines and development phases that will trigger implementation of this service.

**Bike Lane Design:** The City is committed to implementing a network of separated cycle tracks to meet the mode share goals of Go Boston 2030. These connections will allow riders of all ages to use these facilities comfortably and with a high degree of safety. The SID states that there will be separated bike lanes on Main Street Corridor, and that otherwise they will follow MassDOT's Separated bike lane Planning and Design Guide which says that bike lanes are not needed on streets with speeds below 25 mph. A fully separated network of bike lanes, however, is critical for the City to meet the mode share goals of Go Boston 2030 and therefore should be located in more locations in the Suffolk Downs development. Close coordination with the City/BPDA will be critical to ensure this network meets standards set by the City of Boston.

**East Boston Greenway Connection:** The Proponent should commit to design and fully fund the implementation of an East Boston Greenway extension from Constitution Beach to the Suffolk Downs site via Bennington and Walley Streets. This connection will be critical for allowing cyclists from the East Boston community to reach the Suffolk Downs site safely and efficiently.

## **BOSTON PLANNING & DEVELOPMENT AGENCY**

### **REQUEST FOR SUFFOLK DOWNS REDEVELOPMENT PROJECT**

#### **SUBMISSION REQUIREMENTS FOR ADDITIONAL INFORMATION REQUEST**

**PROPOSED PROJECT:** SUFFOLK DOWNS

**PROJECT SITE:** 525 MCCLELLAN HIGHWAY  
EAST BOSTON, MA 02128

**PROPONENT:** THE MCCLELLAN HIGHWAY DEVELOPMENT COMPANY, LLC  
AN AFFILIATE OF THE HYM INVESTMENT GROUP, LLC

**DATE:** AUGUST 22, 2019

The Boston Redevelopment Authority ("BRA") d/b/a The Boston Planning & Development Agency ("BPDA") has issued this Request for Additional Information in response to content presented by the McClellan Highway Development Company, LLC (the "Proponent") in both the Draft Suffolk Downs PDA Master Plan document filed on February 13, 2019 and the Supplemental Information document filed on May 01, 2019.

This document was prepared in collaboration with other public agencies and is focused on the critical issues of urban design, affordable housing and transportation. This document includes comments and feedback on these topics and others - contributed by public agencies, elected officials, and members of the public - and anticipates the submission of a revised Draft Suffolk Downs PDA Master Plan. When the Proponent files a response to this request, the BPDA will initiate a public review process. Further, all public comments are included on the BPDA website project page for reference.

## **I. PROJECT DESCRIPTION**

The Proposed Project entails approximately 10.5 million square feet of development on the approximately 109 acres of the Suffolk Downs site in the City of Boston. The multi-phased proposal will include the development of a new mixed-use neighborhood, a 40-acre publicly accessible open space system, and two retail squares at the Suffolk Downs and Beachmont MBTA Stations. The initial project phase will include approximately 1.39 million square feet of development consisting of the Phase 1 Project (520,000 square feet of corporate use and amenity space), three residential buildings, a portion of the townhomes proposed along Waldemar Avenue totaling over 800 housing units and construction of the Horseshoe Pond landscaped wetland enhancements and Belle Isle Square public plaza with over 100,000 square feet of ground floor retail.

## **II. PREAMBLE**

The Proposed Project is being reviewed pursuant to Article 80 of the Boston Zoning Code (the "Code"), Development Review and Approval, which sets forth a comprehensive procedure for

project review of the following components: transportation, environmental protection, urban design, historic resources, infrastructure systems, site plan, tidelands, and Development Impact Project, if any. The Proponent is required to prepare and submit to the BPDA a Request for Additional Information Filing that meets the requirements of this request by detailing the Proposed Project's impacts and proposed measures to mitigate, limit or minimize such impacts. After submitting the Additional Information Filing, the Proponent shall publish notice of such submittal. Public comments, including the comments of public agencies, shall be transmitted in writing to the BPDA after the public notice has been published. If the BPDA determines that the Additional Information Filing adequately describes the Proposed Project's impacts and, if appropriate, proposed measures to mitigate, limit or minimize such impacts, the Preliminary Adequacy Determination will announce such a determination and that the requirements of further review are waived pursuant to Section 80B-5.4(c) (iv) of the Code. Section 80B-6 of the Code requires the Director of the BPDA to issue a Certification of Compliance indicating the successful completion of the Article 80 development review requirements before the Commissioner of Inspectional Services can issue any building permit for the Proposed Project.

The Project Notification Form ("PNF") was filed with the BPDA on November 30, 2017. This filing kicked off the formal BPDA review and community process. After the initial phase of review and community process was completed, the BPDA issued a Scoping Determination to the Proponent on February 21, 2018. The scoping determination sought further analyses and studies by the Proponent, in addition to responses to all comment letters received. The Proponent subsequently responded with a Draft Project Impact Report ("DPIR") to the BPDA on October 1, 2018. The filing of the DPIR kicked off the second phase of review and community process. The BPDA determined that even further analysis was needed and required the Proponent to file an initial Supplemental Information filing along with the Draft PDA filing. Notice of the receipt was then received by the BPDA of the Draft PDA and Supplemental Information was published in the Boston Herald on February 13, 2019, which initiated a public comment period that ended on May 31, 2019. The BPDA hosted publicly advertised community meetings regarding the Draft PDA and Supplemental Information Filing on February 26, 2019, March 7, 2019 (in Spanish Language) and May 21, 2019. In addition, IAG meetings were also held on April 10, 2019 and April 30, 2019.

### III. STAFF COMMENTS

#### Structure of the PDA Master Plan document

In accordance with Article 80C of the Code, a PDA Master Plan may be submitted setting forth a statement of the development concept, including the planning objectives and character of the development, the proposed uses of the area, and the range of dimensional requirements contemplated for each of the proposed uses. The document should avoid referencing previous filings or documents required by other agencies, and should include all reference material in the appendix of the PDA Master Plan.

To clearly communicate the planning objectives and character of the development, the Suffolk Downs PDA Master Plan must demonstrate a development framework derived by locating all features of the public realm including public rights-of-way and open space, and subsequent parcelization plan. Within this framework, the Suffolk Downs PDA Master Plan must clearly identify the ownership strategies and intended construction phasing for all features of the public realm. The PDA Master Plan must also identify zoning subdistricts, which lay out the proposed uses and range of dimensional requirements anticipated for resultant development parcels.

Public rights-of-way, including roads, alleys, and multi-use paths such as bike and pedestrian paths, must be laid out and recorded by demonstrating the centerline of the right-of-way and its intended dimension. Public rights-of-way must be classified using nomenclature from Boston Complete Streets guidelines. It is expected that the City of Boston would retain an easement over those rights-of-way that connect to existing public rights-of-way such as McClellan Highway and Walley Street, as well as any right-of-way expected to host public services such as utilities and transit. Further guidance related to features of the public realm is included below and will be submitted in comment letters from appropriate agencies.

To clearly communicate the strategies associated with impact mitigation, the Suffolk Downs PDA Master Plan must outline strategies for assessing potential impacts, methods for deriving appropriately scaled mitigation for those impacts, how the mitigation will be allocated across specific intended outcomes, and the expected triggers associated with the distribution of mitigation measures. Mitigation must be associated with intended project performance. Project performance will be measured by specific metrics to be recorded in the PDA Master Plan. Should the project be unable to achieve specific outcomes as recorded in the PDA Master Plan, it is expected that associated project mitigation will be reassessed. Triggers for the distribution of mitigation must be tied to project thresholds to be recorded in the PDA Master Plan and may include but are not limited to total gross square footage delivered, number of project occupants including residents and employees, transportation mode share and project phase.

## Planning and Urban Design

To entitle both Article 80B and Article 80C Approval of the project, the BPDA requires that several features of the Suffolk Downs PDA Master Plan be encoded in the zoning approval.

Requirements for zoning subdistricts governing public realm, including open space and civic space, must include features such as general character, typical uses, and general dimensions related to size and location. The Suffolk Downs PDA Master Plan must identify intended ownership strategies for all open spaces, and that at minimum, 2.5 acres of recreational open space would be controlled by the City of Boston, once complete. It is expected that the 12 acres of open space identified as the Central Common would be permanently protected via a conservation restriction to be recorded with a shared use agreement allowing public permitting of a recreational use. A more detailed memo from BPDA and Boston Parks Department staff is included as an attachment to this request.

Requirements for zoning subdistricts governing development parcels may include features such as proposed uses and building design standards. Design standards may include several dimensional requirements such as lot coverage, maximum building height, maximum length of building face, building setbacks, podium heights, podium step backs, tower height, distance between towers, maximum floor plate area, and gross floor area per dwelling unit. Other building standards beyond dimensional requirements may include a minimum percentage of ground-floor active uses, maximum combined width of all vehicular entrances, restrictions on location of loading and service areas, restrictions on location of parking entrances, and parking requirements.

## Housing Affordability

While a developer's requirements under the Inclusionary Development Policy ("IDP") on one-phase projects, whether small or large, are generally well understood (though still open to increases as part of the Article 80 review process), given the scale and character of the

Proposed Project it is important that there is a commitment to additional affordability at this site. The following are areas where the BPDA and the Proponent have already agreed on some specific goals and outcomes, and the Proponent's response should outline their agreement with these goals as well as any additional and/or more specific efforts the Proponent will undertake to create additional affordability on-site or within East Boston.

- The Proponent has agreed to provide the on-site rental units at an *average* of 70% of Area Median Income ("AMI"), instead of all units at 70% of AMI. The maximum AMI of any individual unit would be no more than 80% of AMI. This change from what is typical practice under the IDP is allowed in this area of the City, and will assure that a broader range of incomes can be served and can access housing at Suffolk Downs.
- Under the IDP, the focus has been on providing a set percentage of the total units on-site, and that these units are to be comparable in type and size to the market rate units. As a result, a significant percentage of units created under IDP are studios and one-bedroom units. To increase the provision of two- and three-bedroom units suitable for families, BPDA staff are willing to recommend to the BPDA Board that the Proponent be allowed to provide a set percentage of the total residential square footage rather than a set percentage of the total units, in order to provide these larger units.
- The Proponent has agreed to create a neighborhood stabilization fund early in the development process to assist East Boston nonprofits to purchase and then income restrict existing housing. This fund would address ongoing displacement pressures in the neighborhood now, and would be similar to the City's Acquisition Opportunity Program. The Proponent should provide more detailed information about the amount, timing and implementation of this new program.
- As a mixed-use development, significant linkage funds will flow to the Neighborhood Housing Trust. These funds are then dispersed citywide. The developer can, however, take the "Housing Creation" option, accelerating payments to the fund to support individual projects. The Proponent should discuss making commitments to using the Housing Creation option to 1) increase affordability within Suffolk Downs, and 2) supporting affordable housing developments within East Boston.

## Transportation and Mobility

The Proponent should work to continue the ongoing dialogue with City and State agencies, elected officials and the East Boston community to resolve outstanding transportation and mobility issues identified through the Article 80 process. A more detailed memo from BPDA and Boston Transportation Department staff is included as an attachment to this request, but a high level summary includes the following:

- The Proponent should submit additional information regarding the rationale of sitewide street layouts and dimensions, a comprehensive bicycle network plan, curb uses and management, and loading. This should include methodology for deriving trip volume estimates and how these relate to parcel level, or district level, planned buildout. This analysis should also include a traffic demand management plan with the intent of reducing vehicular demand while optimizing alternate modes of mobility.
- The Proponent should make clear statements regarding a sitewide parking strategy and commitments to monitor parking needs/demand over the build-out of the Project with the goal of further reducing the number of parking spaces in future construction phases, as warranted. The distinct phases at which this analysis and determination takes place should be made explicit.

- The Proponent has identified an approximately \$50M program of off-site transportation, transit facilities and related infrastructure improvements. As a result of ongoing conversations between MassDOT and the City, the list of transportation related mitigation improvements has changed substantially. This full modified list of mitigation measures should be updated and identified within the PDA documents.
- The Climate Ready Boston Coastal Resilience Solutions program will be conducting further analysis of East Boston with a focus on the Belle Isle Marsh and Chelsea Creek areas in 2020. This will provide a greater understanding of vulnerabilities to current and future coastal storm events and sea level rise, as well as the types of coastal interventions and design options to protect landside areas. The Proponent should provide substantial resources to further advance the design plans and options that result from this process, including previous commitments to refine and expand a resiliency assessment of regional barrier along Bennington Street and Route 1A with the potential to protect the project site and abutting properties.
- The Proponent has previously committed to a publicly accessible shuttle connecting the project site to South Station and the South Boston Waterfront. This commitment should be further detailed in the supplemental filing and memorialized in the PDA Master Plan. This should include a specific timeline tied to development milestones that will trigger implementation of this service.
- The Proponent should commit to design and fully fund the implementation of an East Boston Greenway extension from Constitution Beach to the Suffolk Downs site via Bennington and Walley Streets. This connection will be critical for allowing cyclists from the East Boston community to reach the Suffolk Downs site safely and efficiently.

# Appendix B

## Transportation Supporting Documentation



## 1. Update Entering and Exiting Trips from Generation

## 2. Confirm Parking Spaces for each Zone and Ratios

## 3. Confirm Location of Points on Internal Network and Access Distribution

## 4. Distribute Percentages of Zones through each Point (Will probably not equal 100%)

## 5. Trips are the sum of the product of percentage of parking spaces through each point.

| Direction | Trips |
|-----------|-------|
| Entering  | 2497  |
| Exiting   | 1837  |
| Total     | 4334  |

| Zone | Parking Sp: Ratio | Entering | Exiting | Total |      |
|------|-------------------|----------|---------|-------|------|
| 1B   | 897               | 7%       | 169     | 124   | 292  |
| 2B   | 706               | 5%       | 133     | 98    | 230  |
| 3B   | 2397              | 18%      | 450     | 331   | 782  |
| 4B   | 2021              | 15%      | 380     | 279   | 659  |
| 5B   | 866               | 7%       | 163     | 120   | 282  |
| 1R   | 982               | 7%       | 184     | 136   | 320  |
| 2R   | 917               | 7%       | 172     | 127   | 299  |
| 3R   | 1852              | 14%      | 348     | 256   | 604  |
| 4R   | 2653              | 20%      | 498     | 367   | 865  |
| Sum  | 13291             |          | 2497    | 1837  | 4334 |

| Access Percentage (Enter) |          |         |         |          |             |
|---------------------------|----------|---------|---------|----------|-------------|
| Zone                      | Rt1A/Tom | Win/Tom | Furlong | Win/Main | Total       |
| 1B                        | 75%      | 15%     | 0%      | 10%      | 100%        |
| 2B                        | 75%      | 20%     | 0%      | 5%       | 100%        |
| 3B                        | 70%      | 30%     | 0%      | 0%       | 100%        |
| 4B                        | 70%      | 25%     | 0%      | 5%       | 100%        |
| 5B                        | 100%     |         | 0%      |          | 100%        |
| 1R                        | 10%      | 25%     | 10%     | 55%      | 100%        |
| 2R                        | 20%      | 15%     | 0%      | 65%      | 100%        |
| 3R                        | 10%      | 70%     | 5%      | 15%      | 100%        |
| 4R                        |          | 90%     | 10%     |          | 100%        |
|                           | 1057     | 1046    | 86      | 308      | <b>2497</b> |
|                           | 42%      | 42%     | 3%      | 12%      |             |

| Point (Enter) |     |      |     |     |     |     |
|---------------|-----|------|-----|-----|-----|-----|
| Zone          | A   | B    | C   | D   | E   | F   |
| 1B            | 15% | 75%  | 25% | 75% | 50% |     |
| 2B            | 20% | 75%  | 5%  | 75% | 40% | 10% |
| 3B            | 30% | 70%  | 0%  | 70% | 0%  | 70% |
| 4B            | 25% | 70%  | 5%  |     |     | 5%  |
| 5B            | 0%  | 100% | 0%  | 0%  |     |     |
| 1R            | 25% | 10%  | 55% | 10% | 20% |     |
| 2R            | 20% | 20%  | 65% | 20% | 40% |     |
| 3R            | 70% | 10%  | 15% | 10% | 20% | 5%  |
| 4R            | 90% | 0%   |     |     |     |     |

| Access Percentage (Exit) |          |         |         |          |             |
|--------------------------|----------|---------|---------|----------|-------------|
| Zone                     | Rt1A/Tom | Win/Tom | Furlong | Win/Main | Total       |
| 1B                       | 25%      | 45%     | 10%     | 20%      | 100%        |
| 2B                       | 30%      | 45%     | 10%     | 15%      | 100%        |
| 3B                       | 25%      | 50%     | 10%     | 15%      | 100%        |
| 4B                       | 30%      | 50%     | 10%     | 10%      | 100%        |
| 5B                       | 55%      | 45%     | 0%      |          | 100%        |
| 1R                       | 15%      |         | 5%      | 80%      | 100%        |
| 2R                       | 25%      | 15%     | 5%      | 55%      | 100%        |
| 3R                       | 30%      | 50%     | 5%      | 15%      | 100%        |
| 4R                       | 30%      | 60%     | 10%     |          | 100%        |
|                          | 532      | 826     | 146     | 334      | <b>1837</b> |
|                          | 29%      | 45%     | 8%      | 18%      |             |

| Point (Exit) |     |     |     |     |     |     |
|--------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Zone         | A   | B   | C   | D   | E   | F   |
| 1B           | 45% | 25% | 45% | 25% | 65% |     |
| 2B           | 45% | 30% | 15% | 30% | 45% | 45% |
| 3B           | 50% | 25% | 15% | 25% | 15% | 25% |
| 4B           | 50% | 30% | 10% |     |     | 10% |
| 5B           | 45% | 55% | 0%  | 0%  |     |     |
| 1R           | 0%  | 15% | 80% | 15% | 15% |     |
| 2R           | 25% | 25% | 55% | 25% | 25% |     |
| 3R           | 50% | 30% | 15% | 30% | 30% | 30% |
| 4R           | 70% | 30% |     |     |     |     |

| Entering Trips |      |     |     |     |     |
|----------------|------|-----|-----|-----|-----|
| A              | B    | C   | D   | E   | F   |
| 1055           | 1057 | 333 | 629 | 313 | 365 |
| 28%            | 28%  | 9%  | 17% | 8%  | 10% |
| Exiting Trips  |      |     |     |     |     |
| A              | B    | C   | D   | E   | F   |
| 875            | 532  | 365 | 272 | 303 | 116 |
| 36%            | 22%  | 15% | 11% | 12% | 5%  |

1. Update Entering and Exiting Trips from Generation

2. Confirm Parking Spaces for each Zone and Ratios

3. Confirm Location of Points on Internal Network and Access Distribution

4. Distribute Percentages of Zones through each Point (Will probably not equal 100%)

5. Trips are the sum of the product of percentage of parking spaces through each point.

| Direction | Trips |
|-----------|-------|
| Entering  | 2258  |
| Exiting   | 2793  |
| Total     | 5051  |

| Zone | Parking Sp: Ratio | Entering | Exiting | Total |      |
|------|-------------------|----------|---------|-------|------|
| 1B   | 897               | 7%       | 152     | 188   | 341  |
| 2B   | 706               | 5%       | 120     | 148   | 268  |
| 3B   | 2397              | 18%      | 407     | 504   | 911  |
| 4B   | 2021              | 15%      | 343     | 425   | 768  |
| 5B   | 866               | 7%       | 147     | 182   | 329  |
| 1R   | 982               | 7%       | 167     | 206   | 373  |
| 2R   | 917               | 7%       | 156     | 193   | 348  |
| 3R   | 1852              | 14%      | 315     | 389   | 704  |
| 4R   | 2653              | 20%      | 451     | 558   | 1008 |
| Sum  | 13291             | 2258     | 2793    | 5051  |      |

| Access Percentage (Enter) |          |         |         |          |       |
|---------------------------|----------|---------|---------|----------|-------|
| Zone                      | Rt1A/Tom | Win/Tom | Furlong | Win/Main | Total |
| 1B                        | 50%      | 40%     | 0%      | 10%      | 100%  |
| 2B                        | 50%      | 45%     | 0%      | 5%       | 100%  |
| 3B                        | 45%      | 50%     | 0%      | 5%       | 100%  |
| 4B                        | 40%      | 55%     | 0%      | 5%       | 100%  |
| 5B                        | 70%      | 30%     | 0%      |          | 100%  |
| 1R                        | 15%      | 30%     | 0%      | 55%      | 100%  |
| 2R                        | 15%      | 20%     | 0%      | 65%      | 100%  |
| 3R                        | 5%       | 80%     | 5%      | 10%      | 100%  |
| 4R                        |          | 85%     | 0%      | 15%      | 100%  |
|                           | 624      | 1268    | 16      | 351      | 2258  |
|                           | 28%      | 56%     | 1%      | 16%      |       |

| Point (Enter) |     |     |     |     |     |     |
|---------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Zone          | A   | B   | C   | D   | E   | F   |
| 1B            | 40% | 50% | 50% | 50% | 50% |     |
| 2B            | 45% | 50% | 5%  | 50% | 45% | 45% |
| 3B            | 50% | 45% | 5%  | 45% | 5%  | 45% |
| 4B            | 55% | 40% | 5%  |     |     | 5%  |
| 5B            | 30% | 70% | 0%  | 0%  |     |     |
| 1R            | 30% | 15% | 55% | 15% | 15% |     |
| 2R            | 15% | 15% | 65% | 15% | 15% |     |
| 3R            | 80% | 5%  | 10% | 5%  | 5%  | 5%  |
| 4R            | 85% | 0%  |     |     |     |     |

| Access Percentage (Exit) |          |         |         |          |       |
|--------------------------|----------|---------|---------|----------|-------|
| Zone                     | Rt1A/Tom | Win/Tom | Furlong | Win/Main | Total |
| 1B                       | 45%      | 35%     | 10%     | 10%      | 100%  |
| 2B                       | 45%      | 35%     | 10%     | 10%      | 100%  |
| 3B                       | 45%      | 35%     | 15%     | 5%       | 100%  |
| 4B                       | 50%      | 35%     | 10%     | 5%       | 100%  |
| 5B                       | 60%      | 35%     | 0%      | 5%       | 100%  |
| 1R                       | 35%      | 5%      | 0%      | 60%      | 100%  |
| 2R                       | 30%      | 15%     | 15%     | 40%      | 100%  |
| 3R                       | 30%      | 50%     | 10%     | 10%      | 100%  |
| 4R                       | 20%      | 55%     | 5%      | 20%      | 100%  |
|                          | 1058     | 1047    | 247     | 441      | 2793  |
|                          | 38%      | 37%     | 9%      | 16%      |       |

| Point (Exit) |     |     |     |     |     |     |
|--------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Zone         | A   | B   | C   | D   | E   | F   |
| 1B           | 35% | 45% | 45% | 45% | 45% |     |
| 2B           | 35% | 45% | 10% | 45% | 35% | 35% |
| 3B           | 35% | 45% | 5%  | 45% | 5%  | 45% |
| 4B           | 35% | 50% | 5%  |     |     | 5%  |
| 5B           | 35% | 60% | 5%  | 5%  |     |     |
| 1R           | 5%  | 35% | 60% | 35% | 35% |     |
| 2R           | 30% | 30% | 40% | 30% | 30% |     |
| 3R           | 50% | 30% | 10% | 30% | 30% | 30% |
| 4R           | 60% | 20% |     |     |     |     |

| Entering Trips |      |     |     |     |     |
|----------------|------|-----|-----|-----|-----|
| A              | B    | C   | D   | E   | F   |
| 1260           | 624  | 344 | 384 | 322 | 270 |
| 39%            | 19%  | 11% | 12% | 10% | 8%  |
| Exiting Trips  |      |     |     |     |     |
| A              | B    | C   | D   | E   | F   |
| 1104           | 1058 | 395 | 634 | 511 | 417 |
| 27%            | 26%  | 10% | 15% | 12% | 10% |