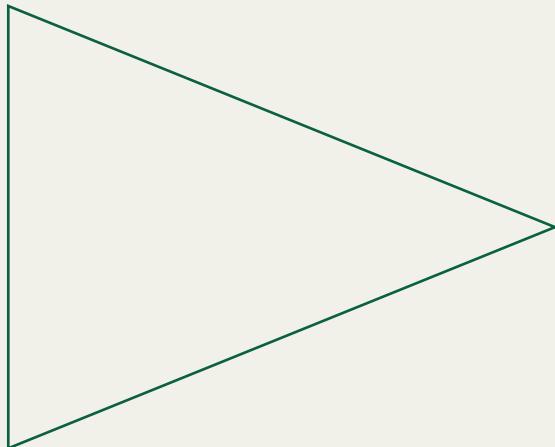
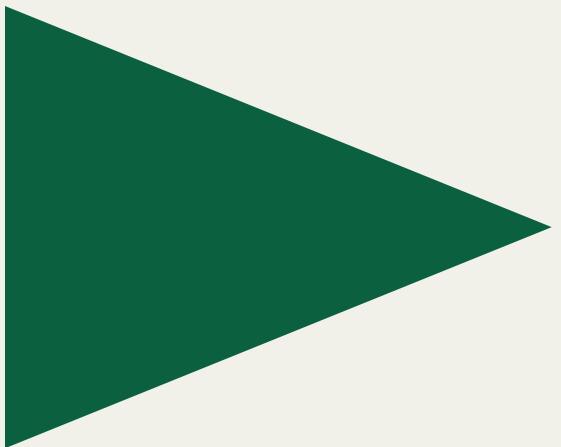


Inclusive Growth and Mobility

Reduce vehicle miles traveled and the need for single-occupant vehicle travel through increased development in transit-oriented areas and walkable centers



Action Area: Inclusive Growth and Mobility

Recommendation:

Reduce vehicle miles traveled and the need for single-occupant vehicle travel through increased development in transit-oriented areas and walkable centers.

Strategy 1

Facilitate transit-oriented and other smart growth development through incentives and requirements.

- ▶ **Action 1.1:** Strengthen existing state programs to increase smart growth development. Consider improvements to 40R that simplifies the process and requirements of the program. Clarify that the program's mission is not only to produce housing, but also to advance a number of smart growth principles, such as improving walkability, reducing transportation emissions, and developing a sense of place. Consider allowing housing by special permit, instead of only by-right, to better encourage multi-parcel districts.
- ▶ **Action 1.2:** Use improvements in transit service to incentivize higher-density residential development. Prioritize increased service and other improvements for stations in communities that have enabled smart growth development.
- ▶ **Action 1.3:** Empower a state or regional actor to directly participate in equitable, transit-oriented development by purchasing and disposing of land near transit to facilitate the production of affordable mixed-use and multifamily development. Identify the appropriate state actor to operationalize this program and create or identify a funding source for land acquisition. Update state laws to allow the relevant purchasing stakeholder to develop appropriate development in Transit Oriented Development (TOD) locations, regardless of existing local zoning regulations.

Strategy 2

Ensure site design, land use program, and development characteristics prioritize walkability and affordability.

- ▶ **Action 2.1:** The Commonwealth should support municipalities in updating parking policies that both accurately reflect the demand for parking and encourage a reduction or elimination of parking in transit-rich areas.
- ▶ **Action 2.2:** Codify site design principles into regulations to prioritize walkability and connectivity to surrounding neighborhoods.
- ▶ **Action 2.3:** Ensure affordability and optimize land use around transit and smart growth locations. Municipalities should ensure all smart growth locations within their communities apply a suite of tools to manage neighborhood change by, for instance, requiring deed-restricted affordable housing, renter protections, and other measures.

Strategy 3

Require new developments to focus their transportation mitigation on producing fewer single occupant vehicle trips.

- ▶ **Action 3.1:** MassDOT and the Department of Environmental Protection should require developers to use local data to accurately estimate vehicle trip generation to avoid overestimating impacts.
- ▶ **Action 3.2:** The Executive Office of Energy and Environmental Affairs should require new development sites that trigger the Massachusetts Environmental Policy Act to measure their transportation impacts on the basis of vehicle miles traveled rather than level of service at intersections.
- ▶ **Action 3.3:** The Legislature should allow municipalities to retroactively require employers to reduce their employees' vehicle miles traveled.
- ▶ **Action 3.4:** The Legislature should allow a municipality, or groups of municipalities, to pool mitigation funding for multiple development sites, including across municipal boundaries, to support public transit infrastructure and cycling/walking trails.

Área de acción: Crecimiento y movilidad inclusivos

Recomendación: Mejorar la accesibilidad al transporte y la conectividad regional

Estrategia 1

Mejorar la confiabilidad y la accesibilidad del servicio de transporte público de la región.

- ▶ **Acción 1.1:** Cada tres años, la MBTA debe establecer las prioridades de inversión e identificar las brechas de financiamiento mediante el desarrollo de un Plan de inversión de capital (CIP, por sus siglas en inglés) de diez años. El CIP debe incluir criterios transparentes de evaluación de proyectos, establecer prioridades de inversión claras durante la próxima década, e identificar cualquier brecha de financiamiento que deba cerrarse con el apoyo de la Legislatura. La evaluación de los proyectos debe basarse en datos pero debe desarrollarse con la orientación de las partes interesadas y del público, y debe centrarse en mejorar los servicios para las comunidades de bajos ingresos y las comunidades de color y en apoyar los objetivos climáticos y de resiliencia de Massachusetts, entre otras directivas.
- ▶ **Acción 1.2:** La MBTA debe establecer una tarifa basada en los recursos para pasajeros de bajos ingresos y la Legislatura debe apoyar el programa con fondos operativos continuos.
- ▶ **Acción 1.3:** El MassDOT debe convocar a un grupo de trabajo con el fin de desarrollar recomendaciones para coordinar el pago de tarifas y los horarios en el servicio de la MBTA, el servicio de la RTA, los transportes privados y las opciones regionales de bicicletas compartidas.

Estrategia 2

Reimaginar nuestros corredores viales que llevan al centro de Boston para fomentar modos de mayor ocupación y desalentar los viajes en vehículos de una sola persona.

- ▶ **Acción 2.1:** La Legislatura debe exigir que el MassDOT implemente un proyecto piloto de fijación de precios por congestión en una autopista interestatal que conduce a Boston, y debe utilizar los ingresos para ampliar los servicios de tránsito paralelos al corredor de la autopista para facilitar el cambio de modo. El MassDOT debe incluir un mecanismo para compensar un impacto económico desproporcionado en las personas de bajos ingresos.
- ▶ **Acción 2.2:** El MassDOT debe utilizar programas de subvención competitivos financiados en el Plan de inversión de capital del estado para incentivar a las ciudades y a los pueblos a dedicar más espacio de las carreteras para uso exclusivo de autobuses y ciclistas.
- ▶ **Acción 2.3:** Actualizar las regulaciones de la MEPA para incluir un análisis de la demanda inducida y de las millas recorridas por vehículo (VMT, por sus siglas en inglés) generadas por los nuevos proyectos de adición de capacidad de las carreteras.

Estrategia 3

Crear redes seguras, accesibles y bien conectadas de infraestructura segura para ciclistas y peatones.

- ▶ **Acción 3.1:** El MassDOT debe dar prioridad a una mayor financiación de capital para proyectos que mejoren exclusivamente las condiciones para ciclistas y peatones. Dichos proyectos podrían incluir carriles separados para bicicletas, mejoras en la conectividad de las aceras y senderos y vías verdes regionales que sean planificados, diseñados y financiados de manera proactiva por Massachusetts.
- ▶ **Acción 3.2:** Las ciudades y los pueblos deben adoptar políticas en consonancia con los planes locales para añadir instalaciones separadas para bicicletas como parte de la mayoría de los proyectos de reconstrucción o repavimentación de carreteras, a menos que el análisis recomiende lo contrario.

Estrategia 4

Dar forma a nuevos y emergentes servicios de movilidad para respaldar los objetivos de transporte locales y regionales de seguridad, reducción de la congestión del tráfico, menos emisiones de gases de efecto invernadero y acceso equitativo para todas las personas.

- ▶ **Acción 4.1:** Los municipios deben desarrollar políticas flexibles de uso de las aceras para adaptarse a la afluencia de nuevas opciones de movilidad y a una mayor demanda de espacio en las aceras. Las políticas de gestión de las aceras deben centrarse en reducir la congestión, los riesgos de seguridad y los conflictos con los vehículos de transporte público y los ciclistas. Estas políticas deben designar zonas de entrega y carga, establecer mecanismos de precios dinámicos para fomentar la utilización eficiente de las zonas y autorizar prácticas rigurosas de aplicación.
- ▶ **Acción 4.2:** Exigir a las empresas de movilidad y comercio electrónico que compartan los datos relacionados con los viajes y otra información relativa a sus impactos en el transporte con las entidades gubernamentales de planificación y establecer normas para hacerlo.

行动领域：包容性提升及交通便利性

建议：

改善交通服务的无障碍条件以及区域连通性

策略 1

提高该地区公共交通服务的可靠性和无障碍条件

- ▶ **行动 1.1:** MBTA应每三年制定十年“基建投资计划 (CIP)”，确定投资重点，并找出资金缺口。CIP应设置透明的项目评估标准，清晰设定未来十年的投资重点，并明确一切需要立法机构支持弥补的资金缺口。项目评估应以数据为基础，并在利益攸关方和公众的指导下制定，并应侧重改善低收入社区和有色人种社区的服务，支持州政府的气候和抗灾复原力目标以及其他相应法令。
- ▶ **行动 1.2:** MBTA应该为低收入乘客设立基于经济状况的票价，立法机构应予以支持，并为相应计划批准持续的运营资金。
- ▶ **行动 1.3:** MassDOT应该召集一个特别工作组，为协调MBTA服务、RTA服务、私人班车和区域自行车共享业务的票价支付和时间表提出建议。

策略 2

重塑通往波士顿市中心的各类道路廊道，鼓励人们乘坐大载客量的交通工具，不鼓励乘坐单人出行车辆

- ▶ **行动 2.1:** 立法机关应要求MassDOT在通往波士顿的州际高速公路上实施拥堵收费试点，相应收入应专门用于扩大与高速公路走廊平行的公交服务，从而简化不同交通模式之间的转换。MassDOT应该设置一种机制，对超出低收入者可承受范围的经济影响予以补偿。
- ▶ **行动 2.2:** MassDOT应运用州政府“基建投资计划 (CIP)”中的竞争性拨款项目，激励各市镇将更多的道路空间专门用于公共汽车和自行车。
- ▶ **行动 2.3:** 更新《环境保护法》条例，设置对道路增容新项目产生的诱发需求分析和车辆行驶里程 (VMT) 分析。

策略 3

建立安全、便利、连通性好的自行车和步行基础设施网络

- ▶ **行动 3.1:** MassDOT应该优先为专门改善自行车和步行条件的项目分配更多的基建资金。相应项目应该涉及分离式自行车、步行道连通性优化，以及由州政府前瞻性规划、设计和资助的区域小径和绿道。
- ▶ **行动 3.2:** 各市镇应采取与当地规划相一致的政策，要求大多数道路重建或路面翻新项目增加自行车分离设施，除非分析报告另有建议。

策略 4

培育新兴交通服务，从而支持地方和区域的交通目标，实现交通安全、减少交通拥堵、减少温室气体排放、人人平等享有交通便利

- ▶ **行动 4.1:** 各市政当局应制定灵活的路边空间使用政策，以适应新兴出行方式的兴起，以及对路边空间越来越多的需求。路边管理政策应注重减少拥堵、安全隐患，以及与公交车辆和骑行者的冲突。相应政策应设置送货区和装载区，建立动态定价机制促进以上区域的有效利用，并授权采取严格的执法措施。
- ▶ **行动 4.2:** 要求出行服务商和电子商务企业与政府规划实体共享其交通数据、其对交通影响的有关信息，并为相应信息分享制定标准。

Área de ação: Crescimento inclusivo e mobilidade

Recomendações: Melhorar a acessibilidade do transporte e a integração regional

Estratégia 1

Melhorar a confiabilidade e acessibilidade do serviço público de trânsito da região.

- ▶ **Ação 1.1:** A cada três anos, a Autoridade de Transporte da Baía de Massachusetts (MBTA) deverá definir as prioridades de investimento e identificar as lacunas de fundos desenvolvendo um Plano de Investimento de Capital (PIC) para dez anos. O PIC deve incluir os critérios de avaliação do projeto de transparência, definir prioridades claras de investimentos para a próxima década, identificar as lacunas de fundos que precisam ser eliminadas com suporte do Sistema Legislativo. A avaliação do projeto deve ser baseada em dados, mas desenvolvida com as partes interessadas e a orientação pública e deve se concentrar na melhoria dos serviços para comunidades de baixa renda e comunidades negras, além de apoiar as metas para o clima e resiliência da comunidade, entre outras diretrizes.
- ▶ **Ação 1.2:** A MBTA deve estabelecer uma tarifa baseada em meios para os passageiros de baixa renda e o Legislativo deve apoiar o programa com fundos operacionais contínuos.
- ▶ **Ação 1.3:** O MassDOT deve convocar uma força-tarefa para desenvolver recomendações para coordenar o pagamento de tarifas e horários nos serviços da MBTA, serviço da Autoridade de Trânsito Regional, ônibus privados e opções regionais de compartilhamento de bicicletas.

Estratégia 2

Repensar nossos corredores rodoviários que levam ao centro de Boston para encorajar modos de ocupação mais alta e desencorajar viagens com veículos individuais.

- ▶ **Ação 2.1:** O Legislativo deve exigir que a MassDOT implemente um projeto piloto de tarificação para congestionamento em uma rodovia interestadual que leve a Boston e usar a receita para expandir os serviços de trânsito paralelos ao corredor da rodovia visando facilitar a mudança para o sistema modal. A MassDOT deve incluir um mecanismo para compensar o impacto econômico desproporcional sobre a população de baixa renda.
- ▶ **Ação 2.2:** A MassDOT deve usar programas de concessão competitivos financiados no Plano de Investimento de Capital do estado para incentivar as cidades e vilas a dedicarem mais espaço rodoviário para uso exclusivo dos ônibus e de ciclistas.
- ▶ **Ação 2.3:** Atualizar as regulamentações da Lei de Política Ambiental de Massachusetts (MEPA) para incluir uma análise da demanda induzida e das milhas percorridas pelo veículo (VMT) geradas por novos projetos de adição da capacidade rodoviária.

Estratégia 3

Criar redes seguras, acessíveis e bem conectadas de infraestrutura segura para ciclovias e caminhadas.

- ▶ **Ação 3.1:** O MassDOT deve priorizar mais financiamentos de capital para projetos que melhorem exclusivamente as condições de bicicletas e de pedestres. Esses projetos podem incluir ciclovias separadas, melhor ligação de calçadas e trilhas regionais e vias verdes que são proativamente planejadas, projetadas e financiadas pela Comunidade.
- ▶ **Ação 3.2:** As cidades e vilas devem adotar políticas alinhadas com os planos locais para adicionar instalações separadas para bicicletas como parte da maioria dos projetos de reconstrução ou repavimentação de estradas, a menos que a análise recomende o contrário.

Estratégia 4

Aperfeiçoar serviços de mobilidade novos e emergentes para apoiar as metas locais e regionais de segurança, congestionamento de tráfego reduzido, menos emissões dos gases de efeito estufa e acesso igualitário a todas as pessoas.

- ▶ **Ação 4.1:** Os municípios devem desenvolver políticas flexíveis de uso de meios-fios para acomodar um influxo de novas opções de mobilidade e aumentar a demanda por espaço para meio-fio. As políticas de gerenciamento das calçadas devem se concentrar na redução de congestionamentos, riscos de segurança e conflitos com veículos de transporte público e ciclistas. Essas políticas devem designar zonas de entrega e de carregamento, estabelecer mecanismos dinâmicos de preços para promover a utilização eficiente das zonas e autorizar práticas rigorosas de fiscalização.
- ▶ **Ação 4.2:** Exigir que empresas de mobilidade e de comércio eletrônico compartilhem os dados relacionados a viagens e outras informações sobre seus impactos no transporte com entidades de planejamento do governo e estabeleçam padrões para isso.

Rekòmandasyon: Amelyore aksè nan trampò ak konnektivite rejyonnal

Estrateji 1

Amelyorasyon faktè konfyans ak aksè nan sèvis transpò piblik ki nan rejon an.

- ▶ **Aksyon 1.1:** Chak 3zan, MBTA dwe tabli priyorite envestisman ak idantifye kote ki bezwen finansman ; pou fè sa, li dwe devlope yon Plan Envestisman Kapital (CIP, ki vle di “Capital Investment Plan”). CIP a dwe genyen ladan li kondisyon ki klè pou evalye pwojè, epi li dwe tabli priyorite envestisman ki klè pou 10zan k ap vini yo, epi idantifye tout bezwen finansman ki dwe satisfè avèk sipò Lejislati a. Evalyasyon pwojè a dwe chita sou chif ki kòrèk, men li dwe devlope dapre konsèy moun ki envesti yo ansanm ak piblik la, epi li dwe konsantre sou amelyorasyon sèvis pou moun ki pa touche anpil lajan ak pou moun koulè, ak sou sipò pou anviwonnan nan Komonnwèlt la, ak objektif rezilyans, ansanm ak lòt direktiv.
- ▶ **Aksyon 1.2:** MBTA dwe tabli yon tarif nan mezi mwayen pasaje ki pa touche anpil lajan yo, epi Lejislatif la dwe sipòtè pwogram lan avèk fon pou aktivite ki la kounye a.
- ▶ **Aksyon 1.3:** MassDOT dwe reyini yon ekip travay pou devlope rekòmandasyon pou kowòdinasyon peman tarif yo, ak kalandriye pou sèvis MBTA, sèvis RTA, veyikil transpò prive, ak opsyon rejyonnal pou tarif bisiklèt.

Estrateji 2

Imajine ankò koulwa pou transpò ki mennen anba lavil Boston, pou ankouraje plis moun pran transpò komen ak dekouraje moun sèvi avèk veyikil prive poukont yo.

- ▶ **Aksyon 2.1:** Lejislati a dwe mande MassDOT pou li tabli yon tarif sou yon wout ki gen anpil trafik, ki mennen nan Boston, epi li dwe sèvi avèk lajan li rantre a pou devlope sèvis ki an paralèl avèk granwout sa a, pou fè li pi fasil pou chanje mòd. MassDOT dwe tabli yon sistèm konpansansyon pou absòbe gwo enpak ekonomik sou moun ki pa touche anpil lajan.
- ▶ **Aksyon 2.2:** MassDOT dwe sèvi avèk pwogram sibvansyon konpetitif ki resevwa finansman nan Plan Envestisman Kapital leta a, pou ankouraje vil ak vilaj yo konsakre plis espas pou fè wout ki rezève pou otobis ak bisiklèt.
- ▶ **Aksyon 2.3:** Nouvo vèsyon règleman MEPA yo dwe genyen yon ànaliz sou nouvo kondisyon ki nesesè yo, ak sou kantite mil chak veyikil kouri (VMT, ki vle di “Vehicle Miles Traveled”), kòm konsekans nouvo kapasite pwojè granwout yo pote.

Estrateji 3

Kreye rezo ki gen sekirite, ki fasil, epi byen konnekte kòm enfrastrikti pou bisiklèt ak pyeton.

- ▶ **Aksyon 3.1:** MassDOT dwe mete priyorite sou finansman pwojè ki konsantre sèlman sou amelyorasyon kondisyon pou bisiklèt ak pou pyeton yo. Kòm pwojè konsa, kapab genyen bann separe pou pasaj bisiklèt, amelyorasyon konneksyon pou twota, ak chimen rejyonnal ak santye Komonwèlt la plannifye davans, chwazi, ak finanse.
- ▶ **Aksyon 3.2:** Vil ak vilaj yo dwe adopte règleman annakò avèk plan lokal yo, pou mete enstalasyon separe pou bisiklèt nan pifò pwojè pou rekonstriksyon oswa pou refè wout yo, sòf si ànaliz yo rekòmande pa fè sa.

Estrateji 4

Prevwa nouvo sèvis pou mobilite ak sèvis ijans yo pou sipòte objektif lokal ak rejyonnal yo pou sekirite, pou redwi anboutejay, pou fè gen mwens emision gaz nan atmosfè a, ak pou tout moun kapab jwenn menm fasilite pou aksè.

- ▶ **Aksyon 4.1:** Minisipalite yo dwe tabli règleman fleksib pou sèvi avèk twotwa, pou fasilite anpil nouvo opsyon mobilite k ap pwopoze yo, ak pou ankouraje moun sèvi avèk twotwa. Règleman pou administre twotwa yo dwe konsantre sou redwi anboutejay, sou redwi danje, ak sou konfli avèk veyikil transpò publik oswa avèk bisiklèt. Règleman sa yo dwe rezèv espas espesyal pou livrezon ak chanzman, yo dwe tabli tarif dinamik pou ankouraje sèvis efikas nan zòn yo, ak pou otorize aktivite kontwòl ki efikas.
- ▶ **Aksyon 4.2:** Mande pou konpayi mobilite ak komès anliy yo pataje enfòmasyon sou deplasman trafik, ak lòt enfòmasyon ki anrapò avèk konsekans transpò yo, avèk ajans plannifikasyon gouvènmanm, epi etabli etanda pou rive fè sa.