



Reunión N.º 6 de la Comisión de Morrissey Boulevard

Boston Collegiate Charter School &
Virtual por Zoom

25 de septiembre de 2024

Procedimientos y notas de la reunión

Aviso de grabación

- Esta reunión virtual pública se grabará. El Departamento de Transporte de Massachusetts tendrá la posibilidad de conservar y distribuir el video, imágenes, audio y/o transcripciones del chat.
- Su asistencia a esta reunión pública virtual implica que usted acepta participar de un evento que se grabará.
- Todas las grabaciones y las transcripciones del chat se considerarán un registro público.
- Si no se siente cómodo en una grabación, apague su cámara, mantenga su micrófono en silencio y evite escribir en el chat. De lo contrario, podrá decidir no participar de la reunión.

Avisos importantes

- Su micrófono y su cámara se desactivarán automáticamente cuando ingrese a la reunión.
- Habrá una sección de preguntas y respuestas al final de la presentación.

Las preguntas y los comentarios serán bienvenidos y muy bien recibidos; sin embargo, le solicitamos que evite hacer comentarios irrespetuosos.

Controles de Zoom



- Menú desplegable para verificar micrófono y altavoces



- Hacer preguntas y comentarios



- Levantar la mano



- Si no puede conectarse a internet o tiene problemas técnicos, ingrese a la reunión llamando al número 312-626-6799 y utilice el siguiente ID de webinar: 858 6067 6091



Si tiene problemas técnicos durante la presentación, llame al siguiente número:

1-888-799-9666

Zoom genera subtítulos ocultos automáticamente



Orden del día

- **Apertura**
- **Presentación de los miembros de la comisión**
- **Presentación del estudio**
 - **Revisión de comentarios anteriores**
 - **Actualizaciones sobre mejoras a corto plazo e iniciativas relevantes**
 - **Diseños del corredor**
 - **Análisis de alternativas**
- **Debate de la comisión**
- **Comentarios del público**
- **Próximos pasos**

Presentaciones de la comisión



*Tenga en cuenta que las responsabilidades de la Agencia de Planificación y Desarrollo de Boston se han trasladado al Departamento de Planificación de la Ciudad de Boston el 1 de julio de 2024.

Objetivos de la comisión



Mejorar la **movilidad** de los peatones, los usuarios de transporte público, los ciclistas y los conductores



Fortalecer la **resiliencia climática** en la sección de Dorchester de la Ciudad de Boston a lo largo de Morrissey Boulevard en la ciudad



Desarrollar un plan integral y **diseñar alternativas conceptuales** para el corredor de Morrissey Boulevard



Identificar **inversiones a corto plazo** para mejorar la movilidad de los peatones, los usuarios de transporte público, los ciclistas y los conductores en el corredor de Morrissey Boulevard

Aviso:

La función de la Comisión de Morrissey Boulevard es evaluar y recomendar mejoras de transporte e infraestructura.

El rol del equipo del estudio se limita a presentar información contextual relevante, y a desarrollar y evaluar mejoras para la resiliencia del transporte.

Esta presentación incluye contenido que está fuera del alcance de la Comisión de Morrissey Boulevard.

Dicho contenido adicional tiene como objetivo ofrecer contexto regional para el corredor y permitir un debate público más amplio.

Presentación del estudio

Revisión de los comentarios recibidos

Resumen de los comentarios recibidos

Actualizaciones sobre mejoras a corto plazo y proyectos relevantes

Dudas sobre la reducción de la capacidad de la carretera.

Mejoras necesarias en el acceso/transporte activo

Consideraciones ambientales: ruido, contaminación, barreras visuales

Giros en U en Bianculli Boulevard

Próximos temas



Actualizaciones sobre mejoras a corto plazo y proyectos relevantes

Análisis inicial de alternativas

Consideraciones ambientales

Análisis final, hallazgos provisionarios y recomendaciones

Aprobación y envío del informe final

Actualizaciones sobre mejoras a corto plazo e iniciativas relevantes

Actualización de la Ciudad de Boston

Plan de acceso para el área de la estación JFK/UMass

- Desarrollo de un **plan concreto y una visión integral para realizar mejoras** en la estación JFK/UMass de MBTA
- Desarrollo de **planes a corto y largo plazo**
- Trabajo en conjunto con MBTA para rediseñar la estación y desarrollar el proyecto Columbia Road Action Plan
- Consideraciones de mejoras para Mount Vernon Street

¿Qué sigue?

- Evento abierto presencial el **9 de octubre**
- Reunión pública virtual el **16 de octubre**
- Finalización del plan a fin de año
- ¿Desea saber más? Visite el [sitio web del programa](#)



Código QR de Plan de acceso para el área de la estación JFK/UMass

Actualización de agencias estatales (1)

Actualizaciones de MassDOT

- **Intersección de K Circle/Columbia Road I-93**
 - Recolección de datos sobre tráfico y encuestas en progreso
 - La División de Carreteras de MassDOT planea presentar las deficiencias operativas y los conceptos iniciales en el invierno de 2024/2025.
- **Reconstrucción del puente Beades Bridge**
 - El proyecto está en la etapa de diseño conceptual preliminar

Actualizaciones del DCR

- **Repavimentación de la calle de acceso de Morrissey Boulevard** de Old Colony Avenue a Bianculli Boulevard (finalizado en verano de 2024)
- **Renovación de la acera y reconstrucción de la rampa para silla de ruedas** desde el antiguo Boston Globe hasta Malibu Beach (verano – otoño 2024)
- **Mejoras de accesibilidad para peatones en Preble Circle** en Old Colony Avenue / Columbia Road (otoño de 2024)
- **Manejo de especies invasoras:** En agosto de 2024, el DCR eliminó plantas de especies invasoras de Pleasure Bay, Wollaston Beach y Neponset Greenway.

Actualización de agencias estatales (2)

Actualizaciones del DCR

- **Se construirá la estación de bombeo de Morrissey Boulevard en 2024-2025 para evitar inundaciones en Morrissey Boulevard desde Conley Street y McKone Street hasta Market Place**
- Se cierra la desembocadura del desagüe existente con compuerta de marea en 818 Morrissey Boulevard cuando hay marea alta para evitar inundaciones costeras.
- Se requiere el bombeo de emergencia para evitar la inundación de la carretera cuando hay abundantes lluvias en momentos de marea alta.
- **En 2024**, MassDOT construirá estaciones de bombeo con Neponset Greenway desde Conley Street hasta Freeport Street.
- **En 2025**, el DCR completará la construcción y operará la estación de bombeo.



Ubicación de la estación de bombeo

Diseños del corredor

Revisión de diseños del corredor

- Posibles opciones presentadas para cinco puntos a lo largo del corredor:
 - **Neponset Circle** – Diseño del DCR modificado
 - **Freeport Street (2)**
 - Diseño del DCR modificado
 - Cuadrante de carretera
 - **Bianculli Boulevard** – Diseño del DCR
 - **First Street (2)**
 - Control señalizado
 - Calles de acceso
 - **Preble Street** – Control señalizado
- Evaluación de opciones para la resiliencia costera
 - Opciones con compuerta de marea, sin compuerta de marea e híbridas
- Desarrollo de diseños del corredor según los comentarios

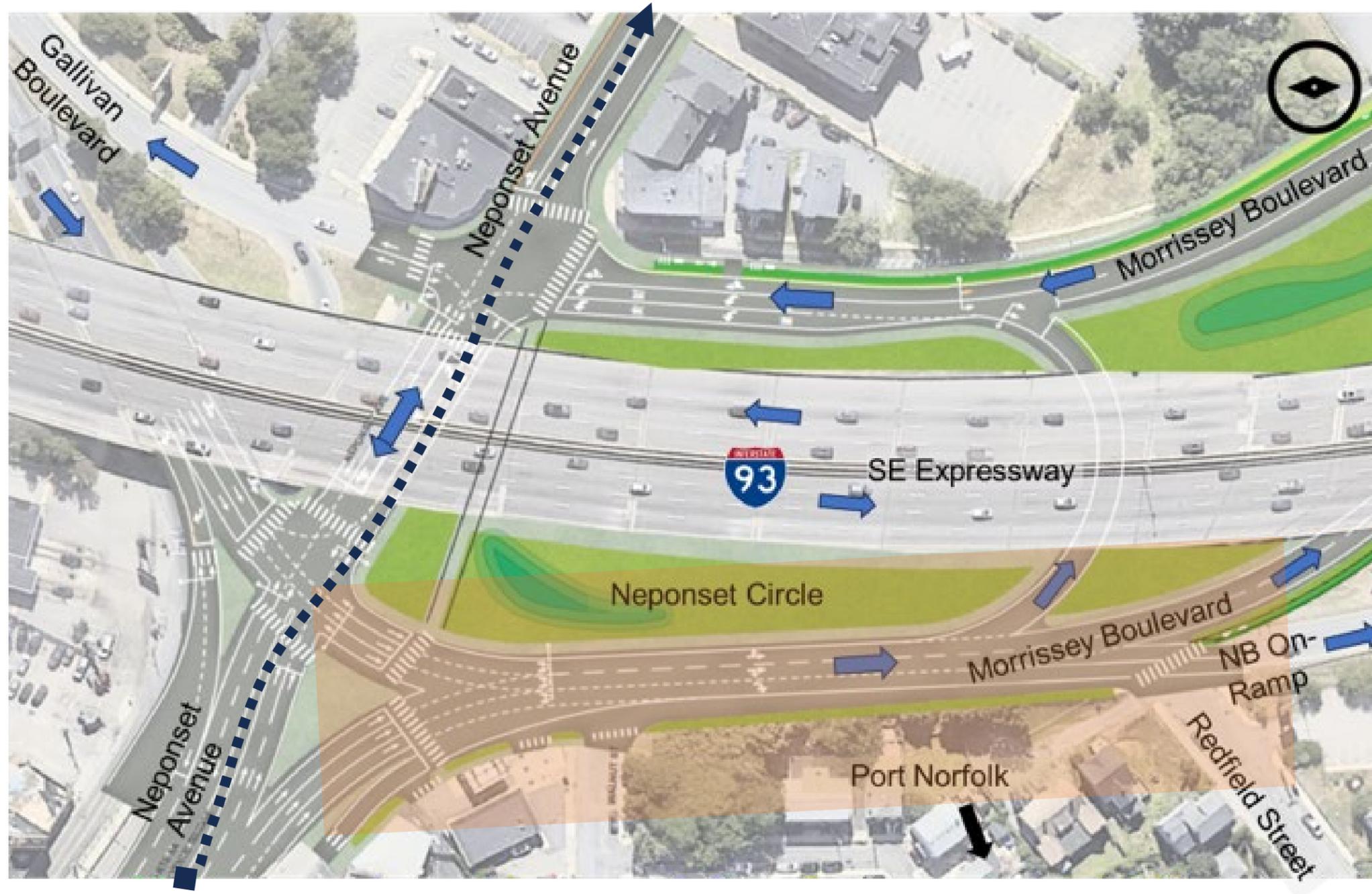
Dudas sobre la reducción de la capacidad de la carretera

Giros en U en Bianculli Boulevard

Consideraciones ambientales

Mejoras en el acceso/transporte activo

Neponset Circle



Norte de Neponset Circle hacia Victory Road



Victory Road a Freeport Street (Diseño del DCR modificado)



Victory Road a Freeport Street (Cuadrante de carretera)



Norte de Freeport Street al sur de Bianculi Boulevard



Bianculli Boulevard a Kosciuszko Circle



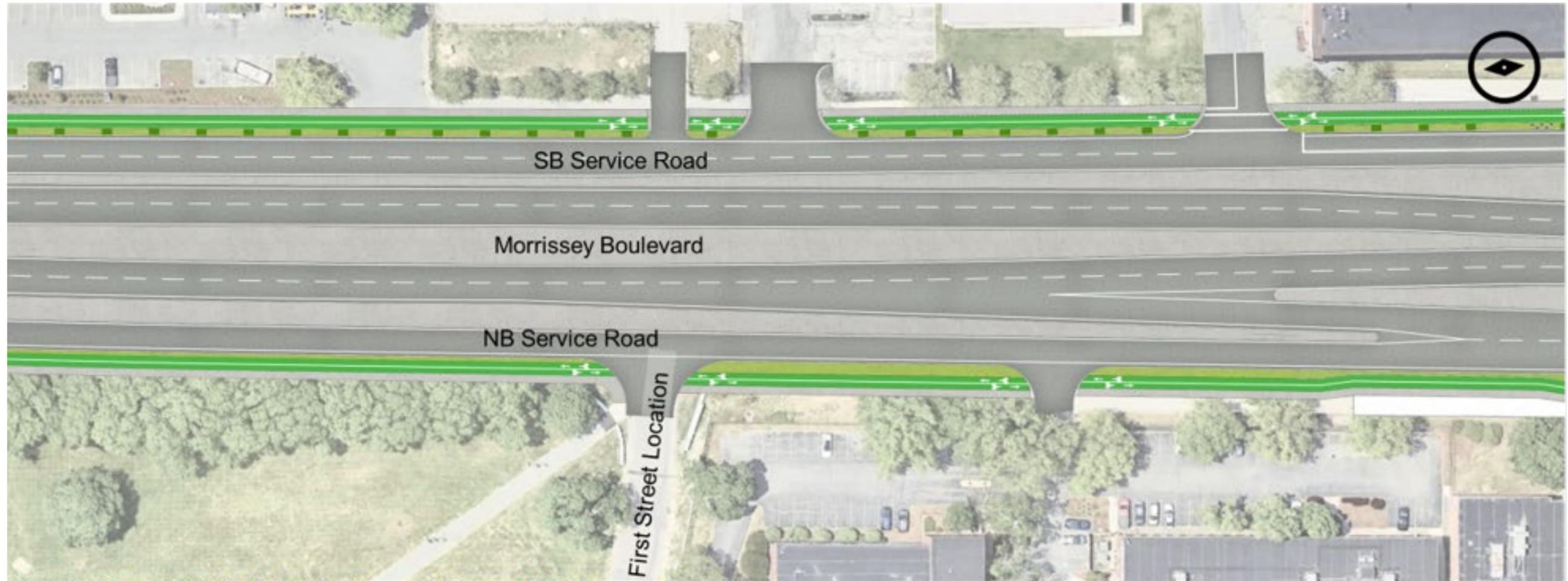
Bianculli Boulevard - Detallado



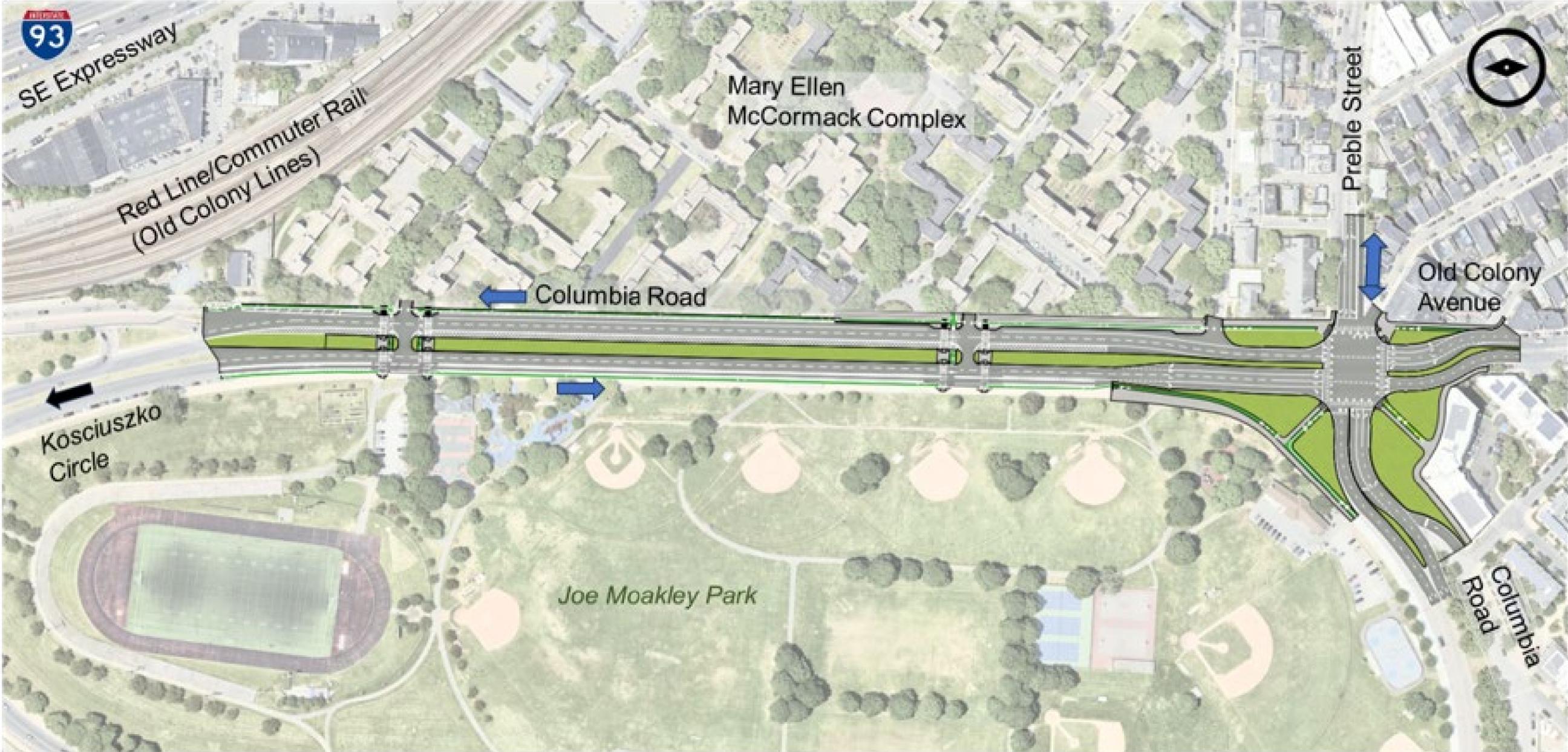
First Street – Control señalizado



First Street – Calles de acceso



Norte de Kosciuszko Circle a Preble Circle



Análisis inicial de alternativas

Revisión de criterios de evaluación

Objetivos de la comisión

Mejora de la
movilidad

Fortalecimiento de la
resiliencia climática

Desarrollo de plan integral y
alternativas de concepto para el
diseño

Identificación de
inversiones a
corto plazo

Criterios de evaluación



**Movilidad del
corredor**



**Resiliencia y
ecología**



**Creación de
espacios públicos**



Constructividad

Aviso: A fines de realizar un análisis, en el análisis inicial de alternativas se incluyen todas las opciones de intersección que se presentaron hasta la fecha.

Componentes de los criterios de evaluación

Cada una de las alternativas se evaluó según sus posibles beneficios e impactos en las siguientes áreas:

Movilidad del corredor

- Demora – nivel de servicio de la intersección
- Demora – número total de horas de demora para vehículos
- Filas
- Acceso de vehículos
- Acceso de transporte público
- Comodidad del cruce peatonal
- Brechas peatonales
- Estrés en el cruce de bicicletas
- Posibles efectos en la seguridad

Resiliencia y ecología

- Efectos en recursos ambientales
- Superficie impermeable

Creación de espacios públicos

- Creación de espacios públicos/espacios abiertos
- Efectos visuales
- Consistencia con los planos
- Alteración de los vecindarios
- Acceso recreativo
- Árboles con sombra

Constructividad

- Costo de la construcción
- Constructividad
- Posibles problemas de mantenimiento
- Complejidad/permisos ambientales

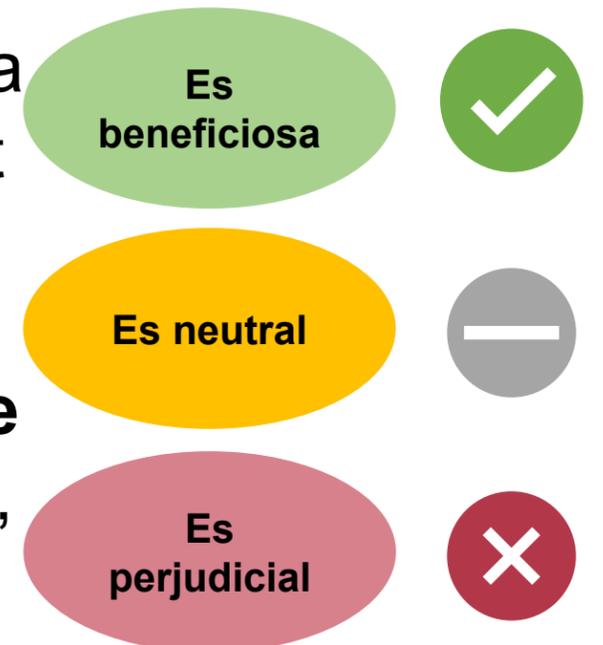


Análisis inicial de alternativas – Neponset Circle (1)



Criterios de movilidad del corredor	Diseño del DCR modificado
Demora – Nivel de servicio de la intersección	✓
Demora – Número total de horas de demora para vehículos	✗
Filas	✗
Acceso de vehículos	✓
Acceso de transporte público	—
Comodidad del cruce peatonal	✓
Brechas peatonales	✓
Estrés en el cruce de bicicletas	✓
Posibles efectos en la seguridad	✓

En comparación con la infraestructura existente, la alternativa para Neponset Circle (Diseño del DCR modificado) **reduce la necesidad de cambiar de carril para los vehículos, ofrece conexiones adicionales para ciclistas y peatones y mejora la accesibilidad y la seguridad**



Análisis inicial de alternativas – Neponset Circle (2)



Criterios de resiliencia y ecología	Diseño del DCR modificado
Efectos en recursos ambientales	
Superficie impermeable	

Criterios de creación de espacios públicos	Diseño del DCR modificado
Creación de espacios públicos/espacios abiertos	
Efectos visuales	
Consistencia con los planos	
Alteración de los vecindarios	
Acceso recreativo	
Árboles con sombra	

En comparación con la infraestructura existente, se estima que la alternativa para Neponset Circle (el diseño de DCR modificado) tendrá **beneficios ambientales**, aumentará las **oportunidades de creación de espacios públicos** y tendrá **efectos visuales positivos**.

Análisis inicial de alternativas – Neponset Circle (3)



Criterios de constructividad	Diseño del DCR modificado
Costo de la construcción	—
Constructividad	✓
Posibles problemas de mantenimiento	—
Complejidad/permisos ambientales	—

En comparación con la infraestructura existente, se estima que la alternativa para Neponset Circle (el diseño de DCR modificado) tendrá **alta constructividad** y algunas **consideraciones de costo, mantenimiento y/u obtención de permisos.**



Análisis inicial de alternativas – Freeport Street (1)



Criterios de movilidad del corredor	Diseño del DCR modificado	Cuadrante de carretera	Intersección completa en Victory Road
Demora – Nivel de servicio de la intersección	✓	✓	—
Demora – Número total de horas de demora para vehículos	✓	✓	✓
Filas	✓	✓	✓
Acceso de vehículos	✓	✓	✓
Acceso de transporte público	✓	✓	✓
Comodidad del cruce de peatones	—	—	—
Brechas peatonales	✓	✓	✓
Estrés en el cruce de bicicletas	✓	✓	✓
Posibles efectos en la seguridad	✓	✓	✓

En comparación con la infraestructura existente, se estima que todas las alternativas tendrán **beneficios en relación con la movilidad**, con cierta comodidad para peatones en términos de longitud del cruce, señalización e infraestructura.

Es beneficiosa ✓

Es neutral —

Es perjudicial ✗

Análisis inicial de alternativas – Freeport Street

(2)



Criterios de resiliencia y ecología	Diseño del DCR modificado	Cuadrante de carretera	Intersección completa en Victory Road
Efectos en recursos ambientales	—	—	—
Superficie impermeable	✓	✓	✓

Criterios de creación de espacios públicos	Diseño del DCR Modificado	Cuadrante de carretera	Intersección completa en Victory Road
Creación de espacios públicos/espacios abiertos	—	—	✓
Efectos visuales	—	—	✓
Consistencia con los planos	✓	✓	✓
Alteración de los vecindarios	✗	✗	✗
Acceso recreativo	✓	✓	✓
Árboles con sombra	✓	✓	✓

En comparación con la infraestructura existente, se estima que las alternativas **proveerán un alto potencial para la instalación de superficie impermeable**; se estima que la **Intersección completa en Victory Road** tendrá la **mayor cantidad de beneficios en términos de creación de espacios públicos**

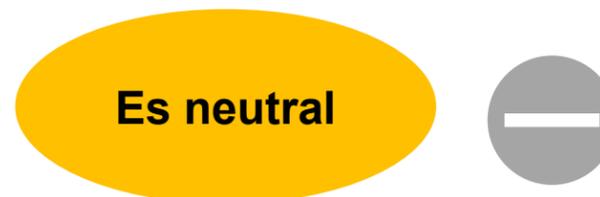


Análisis inicial de alternativas – Freeport Street (3)



Criterios de constructividad	Diseño del DCR modificado	Cuadrante de carretera	Intersección completa en Victory Road
Costo de la construcción	—	—	✗
Constructividad	—	—	—
Posibles problemas de mantenimiento	—	—	—
Complejidad/permisos ambientales	—	—	—

En comparación con la infraestructura existente, se estima que todas las alternativas tendrán ciertas consideraciones de constructividad, mantenimiento y/u obtención de permisos.



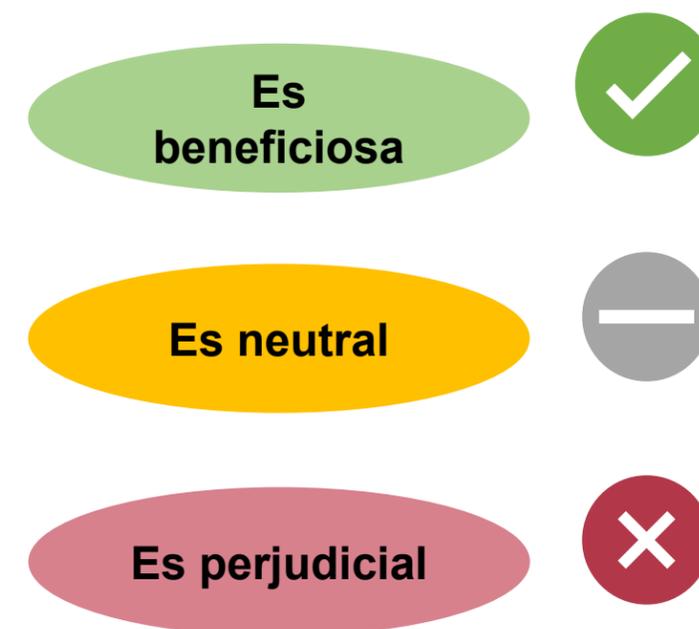
Análisis inicial de alternativas – Bianculli Boulevard



(1)

Criterios de movilidad del corredor	Diseño del DCR	T en verde continuo	Giro en U con isla central
Demora – Nivel de servicio de la intersección	✓	✓	✓
Demora – Número total de horas de demora para vehículos	✓	✓	✓
Filas	✓	—	—
Acceso de vehículos	—	✗	✓
Acceso de transporte público	—	—	—
Comodidad del cruce de peatones	✓	✗	✓
Brechas peatonales	✓	✓	✓
Estrés en el cruce de bicicletas	✓	✗	✓
Posibles efectos en la seguridad	✓	—	✓

En comparación con la infraestructura existente, se estima que las opciones **Diseño del DCR y Giro en U con isla central** tendrán la mayor cantidad de beneficios para la movilidad del corredor.



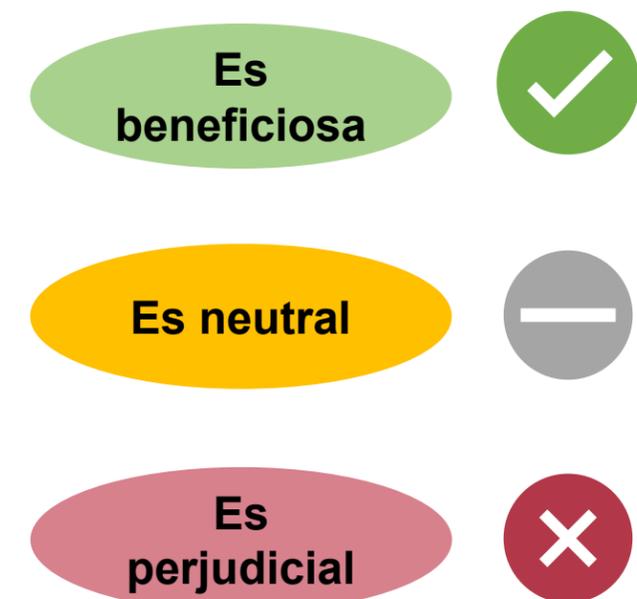
Análisis inicial de alternativas – Bianculli Boulevard (2)



Criterios de resiliencia y ecología	Diseño del DCR	T en verde continuo	Giro en U con isla central
Efectos en recursos ambientales	✓	—	✗
Superficie impermeable	✓	—	—

En comparación con la infraestructura existente, se estima que **el diseño del DCR tendrá la mayor cantidad de beneficios de resiliencia y oportunidades de creación de espacios públicos.**

Criterios de creación de espacios públicos	Diseño del DCR	T en verde continuo	Giro en U con isla central
Creación de espacios públicos/espacios abiertos	✓	✓	✓
Efectos visuales	✓	✓	✓
Consistencia con los planos	✓	—	—
Alteración de los vecindarios	—	✗	✓
Acceso recreativo	✓	✓	✓
Árboles con sombra	✓	✓	✓



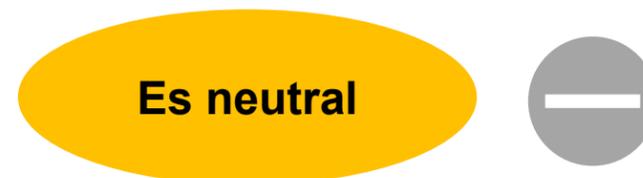
Análisis inicial de alternativas – Bianculli Boulevard

(3)



Criterios de constructividad	Diseño del DCR	T en verde continuo	Giro en U con isla central
Costo de la construcción	—	—	—
Constructividad	✓	✓	✓
Posibles problemas de mantenimiento	✓	✓	✓
Complejidad/permisos ambientales	✓	✓	—

En comparación con la infraestructura existente, se estima que las alternativas **Diseño del DCR y T en verde continuo** tendrán **alta posibilidad de realizar construcciones, menos posibles problemas de mantenimiento y menos posibles problemas a la hora de obtener permisos.**



Análisis inicial de alternativas – First Street (1)



Criterios de movilidad del corredor	Calles de acceso	Control señalizado
Demora – Nivel de servicio de la intersección	✓	✗
Demora – Número total de horas de demora para vehículos	✓	✗
Filas	✓	✗
Acceso de vehículos	—	✓
Acceso de transporte público	—	—
Comodidad del cruce de peatones	✓	—
Brechas peatonales	✓	✓
Estrés en el cruce de bicicletas	✓	✓
Posibles efectos en la seguridad	✓	✓

En comparación con la infraestructura existente, se estima que la alternativa Calles de acceso tendrá la mayor cantidad de beneficios para la movilidad del corredor.

Es beneficiosa 

Es neutral 

Es perjudicial 

Análisis inicial de alternativas – First Street (2)



Criterios de resiliencia y ecología	Calles de acceso	Control señalizado
Efectos en recursos ambientales	—	—
Superficie impermeable	✓	✓

Criterios de creación de espacios públicos	Calles de acceso	Control señalizado
Creación de espacios públicos/espacios abiertos	✓	✓
Efectos visuales	✓	✓
Consistencia con los planos	✓	✓
Alteración de los vecindarios	✓	✓
Acceso recreativo	—	✓
Árboles con sombra	—	✓

En comparación con la infraestructura existente, se estima que cada una de las alternativas tendrá algunos beneficios en términos de resiliencia; se estima que la alternativa **Control señalizado** tendrá la mayor cantidad de oportunidades de creación de espacios públicos.

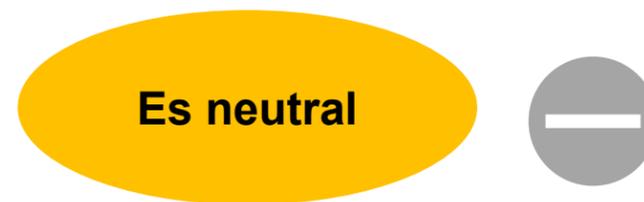


Análisis inicial de alternativas – First Street (3)



Criterios de constructividad	Calles de acceso	Control señalizado
Costo de la construcción		
Constructividad		
Posibles problemas de mantenimiento		
Complejidad/permisos ambientales		

En comparación con la infraestructura existente, se estima que todas las alternativas tendrán **ciertas consideraciones de constructividad, mantenimiento y/u obtención de permisos.**

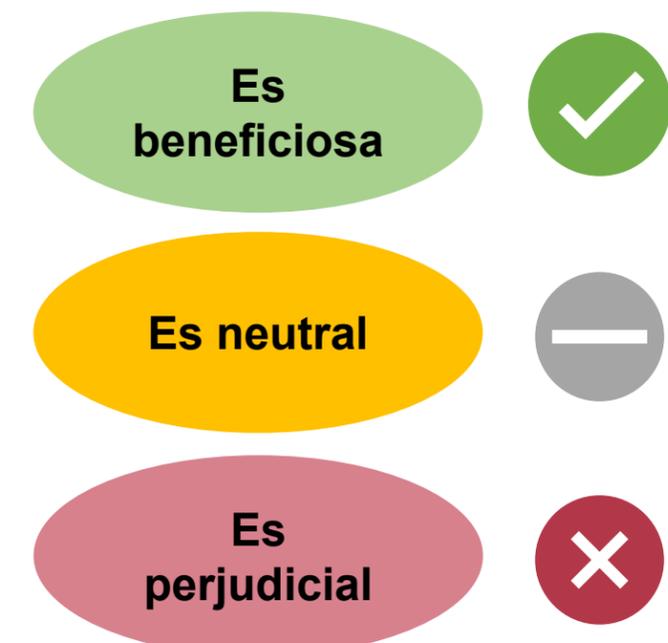


Análisis inicial de alternativas – Preble Circle (1)



Criterios de movilidad del corredor	Rotonda moderna	Control señalizado
Demora – Nivel de servicio de la intersección	✗	✓
Demora – Número total de horas de demora para vehículos	✗	✓
Filas	✗	✓
Acceso de vehículos	—	—
Acceso de transporte público	—	—
Comodidad del cruce de peatones	—	—
Brechas peatonales	✓	✓
Estrés en el cruce de bicicletas	✓	✓
Posibles efectos en la seguridad	✓	—

En comparación con la infraestructura existente, se estima que **Control señalizado** tendrá **menos demoras y filas.**



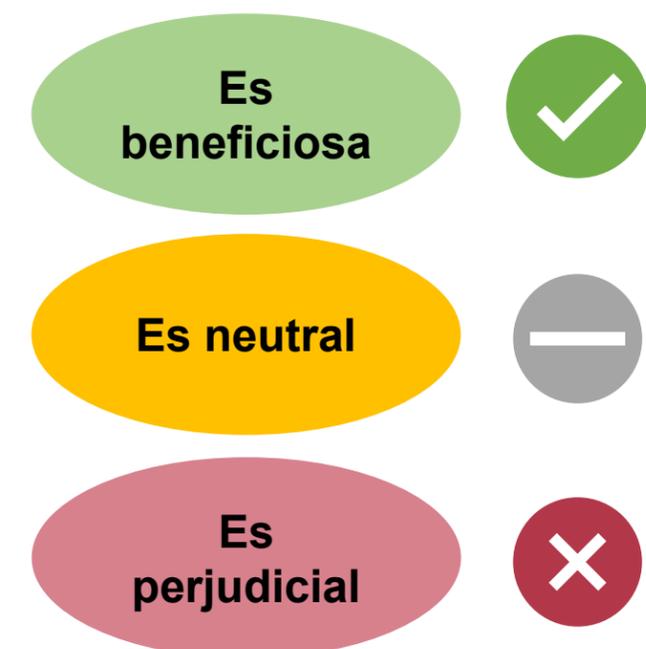
Análisis inicial de alternativas – Preble Circle (2)



Criterios de resiliencia y ecología	Rotonda moderna	Control señalizado
Efectos en recursos ambientales	✓	✓
Superficie impermeable	✓	✗

Criterios de creación de espacios públicos	Rotonda moderna	Control señalizado
Creación de espacios públicos/espacios abiertos	✓	✓
Efectos visuales	✓	✗
Consistencia con los planos	—	—
Alteración de los vecindarios	—	✗
Acceso recreativo	—	—
Árboles con sombra	✓	✗

En comparación con la infraestructura existente, se estima que **Rotonda moderna** tendrá **menos superficie impermeable** y **más oportunidades de creación de espacios públicos.**



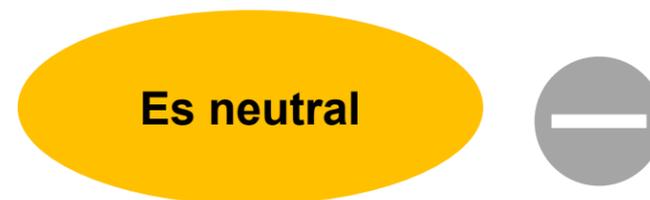
Análisis inicial de alternativas – Preble Circle

(3)



Criterios de constructividad	Rotonda moderna	Control señalizado
Costo de la construcción	—	—
Constructividad	✓	✗
Posibles problemas de mantenimiento	✗	—
Complejidad/permisos ambientales	—	—

En comparación con la infraestructura existente, se estima que **Rotonda moderna** tendrá **menos posibles problemas de constructividad**

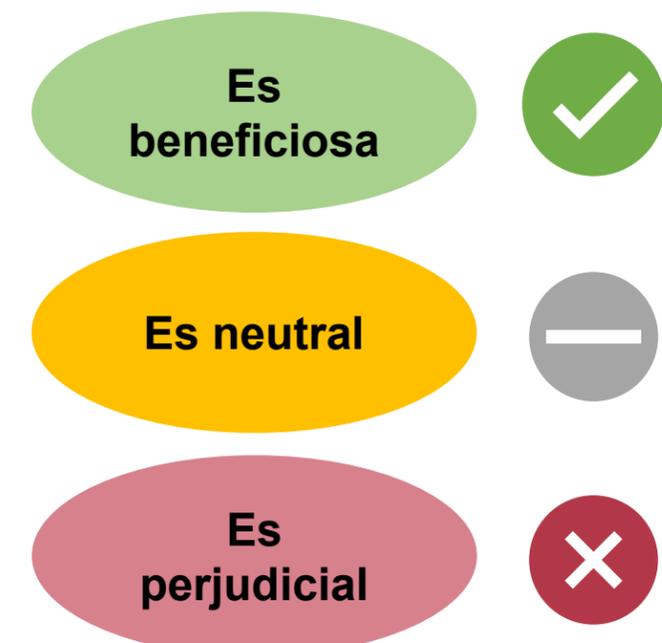


Análisis inicial de alternativas – Opciones de resiliencia (1)



Criterios de movilidad del corredor	Con compuerta de marea	Sin compuerta de marea	Híbrida
Demora – Nivel de servicio de la intersección	—	—	—
Demora – Número total de horas de demora para vehículos	—	—	—
Filas	—	—	—
Acceso de vehículos	—	—	—
Acceso de transporte público	—	—	—
Comodidad del cruce de peatones	—	—	—
Brechas peatonales	—	—	—
Estrés en el cruce de bicicletas	—	—	—
Posibles efectos en la seguridad	—	—	—

En comparación con la infraestructura existente, se estima que todas las alternativas tendrán ciertas consideraciones en términos de movilidad del corredor.



Análisis inicial de alternativas – Opciones de resiliencia (2)



Criterios de resiliencia y ecología	Con compuerta de marea	Sin compuerta de marea	Híbrida
Efectos en recursos ambientales	✗	✓	—
Superficie impermeable	✓	✓	✓

Criterios de creación de espacios públicos	Con compuerta de marea	Sin compuerta de marea	Híbrida
Creación de espacios públicos/espacios abiertos	✓	✓	✓
Efectos visuales	—	✗	✗
Consistencia con los planos	✓	✓	✓
Alteración de los vecindarios	✓	✓	✓
Acceso recreativo	—	✗	✗
Árboles con sombra	✓	✓	✓

En comparación con la infraestructura existente, se estima que **Sin compuerta de marea** tendrá la mayor cantidad de beneficios en términos de resiliencia; se estima que la alternativa **Con compuerta de marea** tendrá la mayor cantidad de oportunidades de creación de espacios públicos.

Es beneficiosa

Es neutral

Es perjudicial

Análisis inicial de alternativas – Opciones de resiliencia (3)



Criterios de Constructividad	Con compuerta de marea	Sin compuerta de marea	Híbrida
Costo de la construcción	✓	✓	—
Constructividad	—	✓	✓
Posibles problemas de mantenimiento	—	✓	—
Complejidad/permisos ambientales	—	✓	—

En comparación con la infraestructura existente, se estima que la alternativa **Sin compuerta de marea** tendrá **menos posibles problemas de constructividad**

Es beneficiosa ✓

Es neutral —

Es perjudicial ✗

Próximos pasos del análisis de alternativas

- **SYNCHRO** se usó inicialmente para analizar las alternativas individuales de la intersección a fin de identificar restricciones operativas o “errores trágicos”.
- Se finalizaron los diseños del corredor para realizar el análisis inicial.
- VISSIM se está utilizando para modelar subáreas del corredor según los resultados de las pruebas con SYNCHRO.
 - **Se incluyen movimientos de vehículos, ciclistas, peatones y transporte público.**

En base a los comentarios, **se completará el análisis y es posible que se modifique, después de lo cual se desarrollarán recomendaciones y hallazgos provisorios.**

Proceso de simulación de transporte

Inicialmente se evalúan cómo impactan las alternativas en el movimiento de vehículos y se identifican problemas (o “errores trágicos”).

Luego, se incorporan ciclistas, peatones y usuarios de transporte público y se identifican los “errores trágicos”.

Las alternativas con pocos o nulos “errores trágicos” avanzan a la siguiente ronda para ser analizadas en mayor profundidad.

Ejemplo del modelo Sin construcción en Bianculli Boulevard



Ejemplo del modelo Con construcción en Bianculli Boulevard



Debate de la comisión

Debate de la comisión

¿Existen preguntas o comentarios generales sobre el Análisis inicial de alternativas?

Comentarios del público

Envíe preguntas y comentarios: Proceso de reunión híbrida

- Los moderadores presenciales y virtuales trabajarán en equipo para garantizar que quienes asistan a la reunión en ambos espacios puedan hacer preguntas y comentarios.
- Los moderadores responderán de a una pequeña cantidad de comentarios por vez en un espacio y luego cambiarán al otro espacio mientras dure el período de comentarios del público.
- Si varias personas hacen la misma pregunta, los moderadores le informarán a la audiencia cuántas personas hicieron esa pregunta y la responderán una sola vez.

Recuerde que todas las preguntas y comentarios se podrán divulgar para su inclusión en registros públicos. Por lo tanto, le pedimos que use estas funciones solo para fines relacionados con el proyecto.

Envíe preguntas y comentarios: Asistentes presenciales



- Utilice el micrófono que se provee y haga una fila que no supere las tres (3) personas por vez para que los asistentes virtuales puedan participar.



- Diga su nombre antes de hacer la pregunta o el comentario.



- Haga solo **1** pregunta o comentario por vez, con un límite de **2** minutos para que otros puedan participar.

Recuerde que todas las preguntas y comentarios se podrán divulgar para su inclusión en registros públicos.

Envíe preguntas y comentarios: Asistentes virtuales



- Envíe sus preguntas y comentarios utilizando el botón Q&A.
- Utilice la función “Levantar la mano” para que se active su micrófono si quiere expresar su pregunta oralmente para levantar la mano)
- Diga su nombre antes de hacer la pregunta.
- Haga solo **1** pregunta o comentario por vez, con un límite de **2** minutos para que otros puedan participar.
- Para hacer una pregunta por teléfono, marque *9 y el moderador llamará los últimos dígitos de su número de teléfono y activará su audio cuando sea su turno.

Recuerde que todas las preguntas y comentarios se podrán divulgar para su inclusión en registros públicos. Por lo tanto, le pedimos que use estas funciones solo para fines relacionados con el proyecto.

Próximos pasos

Próximos pasos



Actualizaciones sobre mejoras a corto plazo y proyectos relevantes

Análisis provisorio de alternativas

Consideraciones ambientales

Recomendaciones y hallazgos provisorios

Aprobación y envío del informe final



Contáctenos

Envíe sus comentarios por escrito a la siguiente dirección:

Attention: Office of Transportation
Planning 10 Park Plaza, Suite 4150
Boston, MA 02116

Envíe sus comentarios por correo electrónico a la siguiente dirección:

planning@dot.state.ma.us

Para obtener más información sobre el proyecto, visite el sitio web del estudio:

<https://www.mass.gov/k-circle-morrissey-study> o utilice el Código QR:



Código QR del sitio web del estudio



¡Gracias!