

****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.****

**AUTORIDAD DE RECONSTRUCCIONES DE BOSTON
QUE EJERCE COMO AGENCIA DE PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO DE
BOSTON**

**PLAN DE DESARROLLO DE LA FASE 2
PARA
EL ÁREA DE DESARROLLO PLANIFICADA N.º [___]**

~~RECONSTRUCCIÓN~~REURBANIZACIÓN DE SUFFOLK DOWNS, EAST BOSTON

FECHA: [__ de _____ de 2019]

1. Plan de desarrollo. De conformidad con la Sección 3-1A, Secciones 53-44 a 53-49 y con el Artículo 80C del Código de Zonificación de Boston (en vigencia a partir de la fecha del presente, el “Código”) y de ese Plan Maestro determinado para el Área de Desarrollo Planificada (Development Planned Area, PDA) n.º [___] (el “Plan Maestro”) para la ~~reconstrucción~~reurbanización propuesta de la parte de East Boston (el “PDA del Plan Maestro”) de los aproximadamente 161 acres (~~65 hectáreas~~) del Sitio Suffolk Downs (el “Sitio Suffolk Downs”) ubicados en 525 McClellan Highway en East Boston y Revere (el “Proyecto Maestro”), este plan (este “Plan de Desarrollo”) enuncia la información sobre la segunda fase (el “Proyecto de la Fase 2”) de la reconstrucción de aproximadamente ~~1-129-800~~1,129,800 pies cuadrados (~~10-4961,85 metros cuadrados~~) de estacionamiento ubicados dentro de la parte más grande del Sitio Suffolk Downs, como se describe legalmente en el **Anexo A** y se representa en el **Anexo B** adjunto al presente (el “Sitio de la Fase 2”). Este Plan de Desarrollo enuncia la ubicación, las dimensiones y el aspecto de las estructuras, de los espacios abiertos y del diseño del paisaje propuestos, los usos propuestos del área, las densidades, la circulación del tráfico propuesta, las instalaciones para el estacionamiento y la carga, y el acceso al transporte público propuestos para el Proyecto de la Fase 2.

Se ha completado la revisión del Proyecto Maestro (incluido el Proyecto de la Fase 2) ~~en virtud del~~bajo el Artículo 80B del Código y seguirán los procedimientos detallados en la Sección 15 de este Plan de Desarrollo (~~revisión~~Revisión de ~~proyecto a gran escala~~Proyecto a Gran Escala). Se presentó conjuntamente un Formulario de Notificación de Proyecto Ampliado y un Formulario de Notificación Medioambiental Ampliado para el Proyecto Maestro a la Autoridad de Reconstrucciones de Boston, que ejerce como Agencia de Planificación y Desarrollo de Boston (Boston Planning & Development Agency, la “BPDA”), el 30 de noviembre de 2017. La BPDA emitió una Determinación de Alcance para el Proyecto Maestro (incluido el Proyecto de la Fase 2) en virtud de la Sección 80B del Código, el 21 de febrero de 2018. Posteriormente, el 01 de octubre de 2018, se presentó conjuntamente un Informe Preliminar del Impacto del

Proyecto y un Informe Preliminar del Impacto Medioambiental para el Proyecto Maestro (incluido el Proyecto de la Fase 2) a la BPDA. El 12 de febrero de 2019, la BPDA pidió al Proponente que presente un Documento de Información Complementaria; y el 1 de mayo de 2019, el Proponente presentó un Documento de Información Complementaria en respuesta a esta solicitud. La BPDA emitió una Solicitud de Información Adicional el 22 de agosto de 2019; y el 16 de septiembre de 2019, el Proponente presentó un Documento de Información Adicional en respuesta a esta solicitud. El _____ de 2019, la BPDA emitió una Determinación de Adecuación Preliminar exonerando el requisito de un Informe Final de Impacto del Proyecto. Después del proceso de revisión público y de la aprobación de la BPDA del Proyecto Maestro de acuerdo con el Artículo 80B del Código, y en función de ese proceso y de la aprobación de este Plan de Desarrollo, se presentarán a la BPDA los planos y las especificaciones finales para cada ~~construcción~~edificación dentro del Proyecto de la Fase 2, ~~en virtud de~~conforme a las Secciones 80B y 80C del Código, para la aprobación y para la certificación de ~~la revisión~~ del diseño final en cuanto a la congruencia y al cumplimiento de este Plan de Desarrollo.

Este Plan de Desarrollo consta de [__] ([_]) páginas de texto y de los Anexos A-F. Todas las referencias a este Plan de Desarrollo contenidas en el presente corresponden solo a esas [__] ([_]) páginas de texto y a los Anexos A-F. Los planos de diseño, los planos de diseño del paisaje y los planos del sitio para el Proyecto de la Fase 2 están sujetos al perfeccionamiento posterior y a la revisión del diseño, revisión medioambiental y a las revisiones de otro tipo por parte de la BPDA, y de otros organismos ~~gubernamentales~~ y autoridades gubernamentales, y el Proyecto de la Fase 2, como se describe en este Plan de Desarrollo, puede evolucionar durante el transcurso de esa revisión y en respuesta a las demandas del mercado. Los términos en mayúsculas utilizados, pero no definidos en este Plan de Desarrollo representarán lo definido en la Sección 2A del Código, en vigencia ~~a partir de la~~en fecha del presente y no según las enmiendas de aquí en adelante.

De conformidad con la Sección 80C-9 del Código, la emisión de una Certificación de Cumplimiento y de una Certificación de Congruencia confirma la congruencia del Proyecto de la Fase 2 (o, si corresponde, las partes de este aludidas en la Certificación de Cumplimiento y en la Certificación de Congruencia) con el Plan de Desarrollo y constituye el cumplimiento de los requisitos del Código en la medida en que esos requisitos hayan sido abordados en ~~el~~este Plan de Desarrollo.

2. El proponente. El proponente de este Plan de Desarrollo es The McClellan Highway Development Company, LLC, una empresa de responsabilidad limitada de Delaware (conjuntamente con sus afiliadas, y con sus respectivos sucesores y personas designadas, el “**Proponente**”). El Proponente es un afiliado de The HYM Investment Group, LLC y es el actual propietario del Sitio de la Fase 2, así como de todo el Proyecto Maestro y del Sitio Suffolk Downs.

El Proponente es una empresa privada de responsabilidad limitada de Delaware que está habilitada para ejercer en Massachusetts y que ha presentado una Declaración de Interés Beneficioso a la BPDA, según se exige en la Sección 80B-8 del Código.

3. Ubicación propuesta. El Sitio de la Fase 2, de aproximadamente ~~25,9~~25.9 acres (~~10,48 hectáreas~~), está ubicado dentro del Sitio Suffolk Downs más grande (aproximadamente

161 acres ~~{65 hectáreas}~~) e incluye un área norte y un área sur. El área norte está ubicada en la parte noreste del Área PDA y el área sur está ubicada junto al extremo sur del Área PDA junto una parte de Waldemar Avenue. La parte correspondiente a Boston del Sitio Suffolk Downs, que es el Área PDA del Plan Maestro, está completamente dentro del Área de Desarrollo Económico de Suffolk Downs (el “**Subdistrito**”) del Distrito del Vecindario de East Boston, regido por el Artículo 53 del Código. La Sección 53-44 del Código identifica al Área PDA del Plan Maestro (incluido el Sitio de la Fase 2) como una ubicación para una posible Área de Desarrollo Planificada. El Código también identifica el Área de Desarrollo Económico de Suffolk Downs como ~~una~~ una Área de Superposición de Estudio Especial. Como se indicó anteriormente, actualmente, la tierra dentro del Sitio de la Fase 2 es propiedad del Proponente. En relación con el desarrollo del Proyecto de la Fase 2, ~~en virtud de~~ conforme con este Plan de Desarrollo, y para facilitar el derecho de propiedad y el financiamiento individual independiente, se prevé que el Sitio de la Fase 2 ~~se subdividirá~~ será subdividido y que se crearán nuevas parcelas legales, las que serán poseídas bajo derechos de propiedad independientes. El Área PDA del Plan Maestro y las partes contiguas ~~al~~ del Sitio Suffolk Downs ubicadas dentro de Revere; ~~actualmente;~~ incluyen una pista de carreras subutilizada, un edificio de administración desocupado, un club house y edificios de mantenimiento asociados, una tribuna, área de estacionamiento y establos (que se encuentran en mal estado y no se pueden seguir usando). En la actualidad, el Sitio de la Fase 2 incluye partes del edificio del club house y de la tribuna, partes de la pista y del área dentro del campo, y partes de las calles pavimentadas contiguas y de las áreas de estacionamiento.

El PDA del Plan Maestro bordea el barrio residencial Orient Heights al sur. Como se enuncia en el Plan Maestro, una parte del Área PDA del Plan Maestro ha sido designada Zona de Transición de Orient Heights y está sujeta a restricciones especiales para la protección del barrio Orient Heights. Una parte del Sitio de la Fase 2 está ubicada dentro de la Zona de Transición de Orient Heights, como se muestra en el Anexo C.

4. Aspecto y dimensiones de las estructuras y densidades propuestas. El Proyecto de la Fase 2 es la segunda fase del Proyecto Maestro total más grande. El desarrollo de este ~~derivará~~ resultará en la construcción de diferentes opciones de vivienda para cumplir con las necesidades de los barrios circundantes (que pueden incluir tanto propiedades para alquiler como para la venta), en el desarrollo de un nuevo distrito; atractivo para los empleadores de las crecientes industrias y de las nuevas tecnologías, que mejorarán y expandirán la creación de puestos de trabajo y oportunidades económicas, y la incorporación de un centro comercial ~~de~~ una en la planta baja, así como el establecimiento de un nuevo espacio abierto, el Espacio Común Central (Central Common), en el corazón del Sitio Suffolk Downs. El Proponente aplicará los principios de Desarrollo Orientado al Tránsito (Transit-Oriented Development, **TOD**) mediante la integración de la estación de la línea azul de la Autoridad de Transporte de la Bahía de Massachusetts (Massachusetts Bay Transportation Authority, **MBTA**) de Suffolk Downs contigua con medios de transporte alternativos, que incluyen nuevos senderos para bicicletas, estacionamiento para bicicletas y estaciones públicas de bicicletas compartidas, y a través del desarrollo de conexiones mejoradas con los barrios contiguos de East Boston y de Revere en todo el Sitio Suffolk Downs, lo que incluye senderos peatonales y para bicicletas dentro del nuevo sistema de espacios abiertos y de la red de calles. El Proponente también incorporará estrategias de adaptación previsoras para abordar el futuro aumento del nivel del mar y otros

impactos del cambio climático. Se prevé que el Proyecto de la Fase 2 será la segunda fase de la reconstrucción del Área PDA del Plan Maestro para crear una comunidad ~~vibrante, orientada al tránsito~~ de uso mixto vibrante y orientada al tránsito que ofrecerá una combinación de usos activos, alegres vivaces y apropiados (incluidos los usos para oficina, para laboratorio, para hotel, comerciales, residenciales, para estacionamiento y otros usos), conectados y respaldados por nuevos espacios abiertos de acceso público y por espacios cívicos. Esto incluirá el desarrollo de la segunda fase ~~de~~ en Boston ~~de lo que será un~~ extenso ~~Sitio Suffolk Downs, sistema de espacios abiertos y accesibles al público~~ con una extensión de aproximadamente 40 acres (~~46 hectáreas~~) (25% del Sitio Suffolk Downs), ~~con un sistema de espacio abierto con acceso público que lo cual~~ incorporará características de los humedales existentes, así como áreas de recreación activa y pasiva.

El Proyecto de la Fase 2 incluirá la parte de Boston de un nuevo espacio abierto de, aproximadamente, 15 acres (~~6 hectáreas~~), denominado Espacio Común Central (Central Common). El Espacio Común Central comprenderá un campo abierto para usos ~~múltiples~~ múltiples de, aproximadamente, ~~2,3~~ 2.3 acres (~~0,9 hectáreas~~) que se podrá utilizar para diferentes actividades, como para hacer pícnic de verano, jugar al fútbol, dar clases de gimnasia, hacer eventos comunitarios y otras actividades grupales y usos recreativos activos. Además del Espacio Común Central, el Proyecto de la Fase 2 también incluirá trabajos de restauración y mejoras al diseño del paisaje del estanque con forma de herradura existente (“**Horseshoe Pond**”), así como el desarrollo de un nuevo parque para el vecindario junto a Waldemar Avenue, la parte ubicada más al sur del Corredor Lineal Activo (Active Lineal Corridor) y un segmento de los espacios abiertos ~~Manos Verdes~~ (Green Fingers) y de los humedales cercanos existentes con mejoras al diseño del paisaje que se utilizarán como corredores peatonales pasivos verdes, y brindarán mejores capacidades de adaptación y aptitudes de manejo del drenaje pluvial. Como parte del Proyecto de la Fase 2, también se desarrollarán espacios abiertos pensados para peatones y de acceso público, que mejorarán la capacidad de adaptación. Se proporcionarán aproximadamente ~~380 000~~ 380,000 pies cuadrados (~~35 303,16 metros cuadrados~~) (alrededor de ~~8,98,9~~ acres [~~3,6 hectáreas~~]) de espacio abierto de acceso público en el conjunto del Proyecto de la Fase 2. Se adjunta un Plano del Sitio para el Proyecto de la Fase 2, el Anexo C.

El Proyecto de la Fase 2 consta de once (11) edificios (B12-15, B25, B26A, B26B, B30, B33, B34 y B43), más cuatro (4) viviendas adosadas adicionales (designadas TH01). Sujeto a cambios permitidos por este Plan de Desarrollo, el Proyecto de la Fase 2 tendrá un total de aproximadamente ~~1 731 000~~ 1,731,000 pies cuadrados (~~16 0815,16 metros cuadrados~~) de Superficie Bruta Construida, de los que, aproximadamente, ~~1 325 000~~ 1,325,000 pies cuadrados (~~123 096,52 metros cuadrados~~) totalmente construidos se utilizarán con fines residenciales y, aproximadamente, ~~406 000~~ 406,000 pies cuadrados (~~37 718,63 metros cuadrados~~) totalmente construidos se utilizarán con fines no residenciales, como se describe en más detalle en el Anexo D, y con fines complementarios a estos, incluidos, al menos, ~~51 000~~ 51,000 pies cuadrados (~~4738,06 metros cuadrados~~) de Usos Activos de la Planta Baja (como se define a continuación). El diseño arquitectónico del Proyecto de la Fase 2 logrará un equilibrio de cohesión del vecindario, diversidad en el diseño y calidad arquitectónica que es imprescindible para la creación de una comunidad exitosa con usos mixtos, con un auténtico sentido del lugar. Los diseños de los edificios emplearán ~~diferentes~~ una variedad de materiales para garantizar un entorno para el peatón y una experiencia visual ~~intensos~~ abundantes. El objetivo del Proyecto de la Fase 2 es

permitir una combinación de diferentes enfoques de diseño y la creación de una noción clara de un espacio urbano continuo y de un vecindario orientado hacia el futuro del siglo 21, en el que se pueda vivir, trabajar y jugar. Los detalles arquitectónicos de cada edificio y las requeridas mejoras de la esfera pública asociadas con cada edificio se presentarán como parte de la revisión del diseño de la BPDA. Los edificios del Proyecto de la Fase 2 se pueden construir en cualquier orden. Se presentarán los planos y las especificaciones finales de cada edificio a la BPDA para su aprobación antes de la emisión de la Certificación de Cumplimiento y de la Certificación de Congruencia conforme a las Secciones 80B-6 y 80C-8 del Código para el edificio correspondiente.

El **Anexo D** brinda la ubicación aproximada y el volumen conceptual para los edificios del Proyecto de la Fase 2 y enumera los usos, las Alturas de Construcción máximas y las Superficies **Brutas** Construidas máximas. Según se utiliza en este Plan de Desarrollo, la Altura de Construcción excluirá las estructuras de los techos, las plataformas, los áticos y el equipo que puedan estar ubicados en el techo de los edificios del Proyecto de la Fase 2 (incluidos a los fines de implementar conceptos de energía solar y ecológica, como paneles solares y áreas verdes en los techos), como se define en el Artículo 2A del Código, sujetos a revisión del diseño por parte de la BPDA. Todo el equipo que se instala para implementar conceptos de energía solar y ecológica, y que sea congruente con los planos de construcción finales aprobados por la BPDA quedarán excluidos en el del cálculo de la Altura de Construcción. “Superficie **Bruta** Construida” tendrá el significado establecido en el Artículo 2A del Código. Las áreas de estacionamiento y carga en la superficie, congruentes con los planos de construcción final aprobados por la BPDA, constituirán estacionamiento requerido y quedarán excluidas en el del cálculo del coeficiente de utilización del suelo (floor area ratio, FAR).

Además, el desarrollo del Proyecto de la Fase 2 estará sujeto a los siguientes requisitos dimensionales y parámetros de diseño urbanístico:

- a. ~~a.~~ Zonas de servidumbre. En el Anexo C-1 del Plan Maestro, se muestra un plano de las zonas de servidumbre propuestas dentro del PDA. Se concederán las zonas de servidumbre a la ciudad de Boston después de finalizar la construcción de todas las zonas de servidumbre y de los lotes de desarrollo adyacentes dentro el Proyecto Maestro, con respecto a las zonas de servidumbre según se muestra en dicho plano, incluidas las zonas de servidumbre dentro del Proyecto de la Fase 2. Una asociación de propietarios de los edificios de Suffolk Downs (Suffolk Downs building owner’s association, SDOA), financiada por contribuciones de propietarios de edificios individuales, se ocupará del mantenimiento de todas las zonas de servidumbre.
- b. ~~b.~~ Usos activos de la planta baja. Un mínimo del 75 % de las tiendas en la planta baja a lo largo de las zonas de servidumbre especificadas en el Anexo D-2 se destinará a espacio para Usos activos de la planta baja.
- c. ~~c.~~ Estructuras de base y retiros de los edificios. En el Adjunto al presente, se adjunta el Anexo D-3 donde se muestra un plano que especifica las zonas con retiro de las estructuras de base es incluido en el Anexo D-3. Como se muestra en dicho plano, se requerirán retiros de los edificios a lo largo de ciertas fachadas de edificios, a lo largo de zonas de servidumbre públicas futuras, arriba de una estructura de base que no

debe exceder los seis (6) pisos en las áreas identificadas para estructuras de base de seis (6) pisos y que no debe exceder los siete (7) pisos en las áreas identificadas para estructuras de base de siete (7) pisos, en el Anexo D-3. Dichos retiros serán de un mínimo de cinco (5) pies ~~(1,5 metros)~~, salvo que, para hasta el veinte por ciento (20 %) de la superficie lineal total donde se deberían cumplir las reglas de retiro dentro del Proyecto de la Fase 2, la BPDA haga una excepción de los requisitos sobre retiros en virtud de la Sección 15 que se encuentra a continuación.

- d. ~~d.~~ Distancia mínima entre edificios. La distancia mínima entre dos edificios con espacio habitable, cuyos elementos se construyan sobre una estructura de base, será de cincuenta (50) pies ~~(15,2 metros)~~.
- e. ~~e.~~ Retiros de los edificios. Los edificios cumplirán con las zonas de retiro de edificios mínimas para áreas de retiro de cinco (5) pies ~~(1,5 metros)~~, diez (10) pies ~~(3 metros)~~ y quince (15) pies ~~(4,5 metros)~~, medidas desde el límite de la zona de servidumbre adyacente, en las ubicaciones que se muestran en el Anexo D-4 que se adjunta en el presente. Para la medición del retiro de un edificio, no se tendrán en cuenta los casos en los que el exceso del límite sea menor, como toldos, cornisas, astas y letreros.
- f. ~~f.~~ Entradas de estacionamiento, servicio y muelle de carga. ~~En el~~ Adjunto al presente, ~~se adjunta~~ un plano ~~en el~~ que ~~se especifican~~ especifica las zonas de servidumbre donde se prohíben las entradas de estacionamiento, servicio y muelle de carga, ~~que se adjunta~~ es incluido en el Anexo D-5. Para cada edificio, el ancho total de cada rampa sobre la acera para las entradas de estacionamiento no excederá los veinticuatro (24) pies ~~(7,3 metros)~~, y el ancho total de cada rampa sobre la acera para las entradas de servicio y muelle de carga no excederá los veinticuatro (24) pies ~~(7,3 metros)~~, salvo en los edificios específicos identificados en el Anexo D-5, donde se permiten rampas sobre acera más grandes, las rampas sobre la acera para entradas de estacionamiento pueden ser de hasta cuarenta y ocho (48) pies ~~(14,6 metros)~~ de ancho.
- g. ~~g.~~ ~~Pared~~ La máxima pared horizontal del edificio ~~horizontal máxima~~. La longitud horizontal máxima para paredes de edificios continuas dentro del Proyecto de la Fase 2 será de (x) 270 pies ~~(82,2 metros)~~ para los edificios cuyo uso principal sea comercial y de (y) 320 pies ~~(97,5 metros)~~ para los edificios cuyo uso principal sea residencial.

Cualquier cambio en los requisitos dimensionales y los parámetros de diseño urbanístico mencionados anteriormente requerirá la aprobación del BPDA en virtud de la Sección 15 que se encuentra a continuación.

Los requisitos de dimensiones o de diseño del Código (incluidas, entre otras, las disposiciones establecidas en las Secciones 53-51.2, 53-52, 53-53, 53-54, 53-55 y 53-56 del Código) no se aplicarán al Proyecto de la Fase 2 ni al Sitio de la Fase 2, y este Plan de Desarrollo los sustituye. Tras la emisión de una Certificación de Cumplimiento y de una Certificación de Congruencia conforme a las Secciones 80B-6 y 80C-8 del Código, el (los) edificio(s) y otras

mejoras a este(os) se considerarán en cumplimiento con los requisitos de dimensiones, de diseño y medioambientales que se aplican al Proyecto de la Fase 2.

5. Usos propuestos para el Sitio de la Fase 2. Excepto según se enuncia a continuación para la parte del Sitio de la Fase 2 ubicada dentro de la Zona de Transición de Orient Heights, los usos permitidos dentro del Sitio de la Fase 2 incluirán los siguientes (cada uno se define en forma individual con más detalle en el Anexo E adjunto al presente): usos residenciales, para laboratorios, para investigación y ~~para~~ desarrollo, para oficinas, para hoteles, para restaurantes, para comercios, para bancos, para servicios y para ventas al por mayor, para atención médica del vecindario; si la BPDA lo aprueba, para educación y para ~~alojamiento~~, dormitorios de estudiantes, para usos culturales y de la comunidad, instalaciones para reuniones públicas, para estacionamiento y para uso vehicular, para usos artísticos, para espacios abiertos y recreativos, para entretenimiento, para energía renovable, para el uso de equipos de comunicaciones inalámbricas, para señales y para usos complementarios y de adaptación (en conjunto, los “**Usos Permitidos**”). Tal como se usa en este Plan de Desarrollo, “**Usos Activos de la Planta Baja**” significarán lo siguiente si se encuentran en la planta baja y abiertos al público: usos para restaurantes, para comercios, para bancos, para servicios y para ventas al por mayor, para entretenimiento, para usos culturales y comunitarios, y para usos ~~complementarios~~ relacionados a estos. Excepto por la parte del Sitio de la Fase 2 ubicada dentro de la Zona de Transición de Orient Heights, y sujeto o congruente a la tabla del Anexo D ~~o congruente con esta~~, todos los Usos Permitidos estarán permitidos dentro y en todo el Sitio de la Fase 2.

La parte del Sitio de la Fase 2 ubicada dentro de la Zona de Transición de Orient Heights se puede usar ~~con~~ solamente para fines residenciales, para estacionamiento y para usos vehiculares (limitado a ~~eecheras~~ estacionamientos, usos compartidos de vehículos y estacionamiento en la calle), para espacios abiertos y con fines recreativos, y para usos complementarios a estos.

6. Espacios abiertos y diseños del paisaje propuestos. El Proponente incorporará ~~espacio abierto~~ espacios abiertos de acceso público, diseño del paisaje y elementos con capacidad de adaptación al clima en el diseño del Proyecto de la Fase 2, incluido en el Espacio Común Central, en el Parque Orient Heights y en la parte inicial del Corredor Lineal Activo, y mejoras adicionales al entorno del espacio abierto que rodea e incluye Horseshoe Pond, ubicado en la Fase 1. Se proporcionarán aproximadamente ~~380 000~~ 380,000 pies cuadrados (~~35-303,16 metros cuadrados~~) (alrededor de ~~8,9~~ 8.9 acres [~~3,6 hectáreas~~]) de espacio abierto de acceso público en el conjunto del Proyecto de la Fase 2, incluidas las áreas de espacio abierto que se muestran en el Anexo C y el espacio abierto ubicado en las parcelas de cada edificio. El Proponente y/o la SDOA construirá y mantendrá el espacio abierto, como espacio abierto al público, y todos los espacios abiertos se desarrollarán de acuerdo con las pautas para espacios abiertos que se adjuntan en el presente documento dentro del Anexo D-7. El espacio abierto del Proyecto de la Fase 2 estará sujeto a la revisión del diseño por parte de la BPDA, y cualquier espacio abierto o paisaje aprobado como parte de esa revisión se considerará en cumplimiento de este Plan de Desarrollo tras la emisión de una Certificación de Cumplimiento y de una Certificación de Congruencia conforme a las Secciones 80B-6 y 80C-8 del Código,

respectivamente. No se aplicará ningún otro requisito del Código al Proyecto de la Fase 2 ni al Sitio de la Fase 2 para el espacio abierto ni para el diseño del paisaje, y este Plan de Desarrollo los sustituye. Tras la finalización, los propietarios de los edificios adyacentes o la SDOA estarán a cargo de mantener las áreas de espacios abiertos, de por vida, y las obligaciones de mantenimiento para las áreas de espacios abiertos pertenecientes a la ciudad de Boston se regirán por el contrato de mantenimiento correspondiente que se celebró por cada área de espacio abierto.

El Proponente también asumió los siguientes compromisos adicionales para la propiedad pública o los derechos de servidumbre permanentes de las áreas de espacio abierto clave como se describen a continuación:

(A) Orient Heights Park (aproximadamente 1,0 acres ~~{0,4 hectáreas}~~). Este espacio abierto se construirá sobre una parte del extremo sur del Sitio del PDA, adyacente al vecindario Orient Heights y a Waldemar Avenue, e incluirá usos de recreación activos (es decir, patios de juegos, posibles canchas de básquetbol u otras instalaciones), áreas para sentarse, paseos peatonales y senderos de bicicletas que se conectan con la red de espacios abiertos del Proyecto Maestro más grande. Tras la finalización de la construcción de esta área de espacio abierto, y de las calles y los edificios asociados, el Proponente otorgará la propiedad de Orient Heights Park a la ciudad de Boston para su uso como parque público, y celebrará un acuerdo con el Departamento de Parques y Recreación de Boston (Boston Parks and Recreation Department, BPRD) para que la SDOA se haga cargo del mantenimiento del espacio abierto y de las mejoras implementadas por el Proponente de manera indeterminada.

(B) Áreas de espacio abierto en el Gateway Park (aproximadamente 1,5 acres ~~{0,6 hectáreas}~~ en el conjunto). Este espacio abierto se construirá a lo largo de la nueva calle Parkway (que va a lo largo del espacio común central) y se podrá acceder a él desde el corredor lineal activo y desde el espacio común central. Estas áreas de espacio abierto del Gateway Park incluirán varias zonas de recreación activa como canchas de básquetbol/tenis/pickleball, patios de juegos y un parque para perros. Tras la finalización de la construcción de esta área de espacio abierto, y de las calles y los edificios asociados, el Proponente otorgará la propiedad de las áreas de espacio abierto del Gateway Park a la ciudad de Boston para su uso como parque público, y celebrará un acuerdo con el BPRD para que la SDOA se haga cargo del mantenimiento del espacio abierto y de las mejoras implementadas por el Proponente de manera indeterminada.

(C) Campo de usos múltiples dentro del espacio común central (aproximadamente 2,3 acres ~~{0,9 hectáreas}~~). El espacio abierto común central será el espacio abierto más grande del Sitio Suffolk Downs e incluirá un gran campo para usos múltiples de aproximadamente 2,3 acres ~~{0,9 hectáreas}~~. Este campo de usos múltiples se diseñará u construirá para fomentar deportes como el fútbol, eventos (incluidos los eventos de la comunidad y la ciudad) y otros usos de recreación activa. Tras la finalización de la construcción del campo para usos múltiples, el Proponente otorgará los derechos de servidumbre del espacio abierto, de conformidad con un acuerdo de servidumbre, a la ciudad de Boston, junto con el uso público permanente del campo para usos múltiples, y también celebrará un contrato con el BPRD a fin de que la SDOA se encargue del mantenimiento del espacio abierto y de las mejoras implementadas por el Proponente de manera indeterminada. Este contrato establecerá que la SDOA se encargará de mantener el campo para usos múltiples y que la SDOA y el BPRD tendrán derechos de

programación compartidos, con la supervisión por parte del BPRD de la programación del campo para el 50 % del tiempo de actividad y con el control por parte de la SDOA de la programación del 50 % del tiempo de actividad restante.

7. Transporte. El Proyecto de la Fase 2 implicará la construcción de la segunda fase de una red más grande de calles, de ~~veredas~~aceras, de senderos para bicicletas y de paseos peatonales para el uso de los residentes, de los empleados y de los visitantes del Proyecto de la Fase 2 y de las partes contiguas al Sitio Suffolk Downs en general. Se prevé que todas estas sean mantenidas y reparadas por el Proponente y/o por una asociación de propietarios del Sitio Suffolk Downs o de partes de este. Las calles y las ~~veredas~~aceras dentro del Sitio Suffolk Downs se construirán de forma tal que cumplan con un estándar único que es, generalmente, congruente con los estándares y con los requisitos de las Calles Completas de la ciudad de Boston, incluidos los requisitos para el acceso y para las sendas para bicicletas, y las Pautas para las Calles Completas de Revere. Los patrones de circulación vehicular, peatonal y de bicicletas del Proyecto de la Fase 2 propuestos están representados en el Plan Maestro, que se prevé que evolucionará con el tiempo en relación con el desarrollo del Sitio Suffolk Downs en general. A solicitud del Proponente, la BPDA puede aprobar cambios en la ubicación de las ~~calzadas~~calles, de las sendas para bicicletas y de los caminos peatonales propuestos siempre que esos cambios sean congruentes con el carácter del Proyecto de la Fase 2 y del Proyecto Maestro.

El Anexo F establece un programa propuesto de mitigación del tráfico y mejoras en el transporte que se implementarán dentro de Boston (incluidas las mejoras en el transporte y la mitigación del tráfico dentro de Boston en relación con el Proyecto de la Fase 2) y especifica las mejoras en el transporte y la mitigación del tráfico a fin de implementarse en Revere en relación con el Proyecto Maestro, incluidas las ~~grandes~~ mejoras a varias calzadas, un programa robusto de mitigación de la demanda del tráfico, servicio de ~~traslados en colectivos~~autobús de enlace para atender a la estación de la línea azul de Suffolk Downs, servicio de ~~traslados en colectivo~~autobús de enlace a ubicaciones fuera del sitio e instalaciones para compartir bicicletas; todo esto se brindará como parte del Proyecto Maestro. El Proponente trabajará con la ciudad de Boston, con el Departamento de Transporte de Massachusetts, con el Departamento de Conservación y Recreación de Massachusetts y con la ciudad de Revere para finalizar los detalles de la mitigación del tráfico y las mejoras al transporte que se implementarán en relación con el Proyecto de la Fase 2. Conforme al Acuerdo Maestro de Plan de Acceso al Transporte (Transportation Access Plan Agreement, **TAPA**) que celebrarán el Proponente y el Departamento de Transporte de Boston (Boston Transportation Department, **BTD**) con respecto al Proyecto Maestro, antes de la emisión de una Certificación de Cumplimiento y de una Certificación de Congruencia para cada edificio del Proyecto de la Fase 2, el propietario del edificio correspondiente celebrará un TAPA para ese edificio con el BTD especificando la mitigación del tráfico y las mejoras al transporte requeridas para ese edificio. Si la cantidad de tráfico generada por el Proyecto Maestro excede, en cualquier momento, la cantidad de tráfico proyectada en el Informe Preliminar de Impacto del Proyecto que se debería producir una vez finalizada toda la construcción, 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. El TAPA Maestro exigirá al Proponente que brinde una supervisión anual que incluya la supervisión del tráfico, la cantidad de pasajeros en el transporte

público y la supervisión de la ocupación según corresponda para evaluar los efectos del tráfico y del tránsito del Proyecto de la Fase 2.

Si la cantidad de tráfico generada por ~~los~~ el Proyecto Maestro excede, en cualquier momento, la cantidad de tráfico proyectada en el Informe Preliminar de Impacto del Proyecto que se debería producir una vez finalizada toda la construcción los edificios del Proyecto de la Fase 2 y el desarrollo de fase 2 de Revere excede el nuevo promedio de viajes diarios [27 550], 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.¹

Las zonas de servidumbre se otorgarán a la ciudad de Boston, luego de la finalización de la construcción de cada zona de servidumbre correspondiente y de los lotes de desarrollo adyacentes, de acuerdo con el Plan Maestro.

8. Estacionamiento y carga propuestos. Según se contempla actualmente, los ~~garajes~~ estacionamientos del Proyecto de la Fase 2 incluirán la capacidad para cada estacionamiento de hasta 704 vehículos en el conjunto, con superficie adicional proporcionada en las ~~calzadas~~ calles de propiedad privada a lo largo del sitio. Se prevé que cada edificio tenga su propia área de carga ~~y~~ sus muelles de carga, que se pueden acceder usando las calles y los accesos internos. Se prevé que los compactadores de basura y los contenedores se ubicarán en las zonas de carga y no bloquearán el acceso a los muelles de carga.

El estacionamiento propuesto para el Proyecto de la Fase 2 se ha determinado según sitios de TOD similares ubicados en contextos urbanos similares al Sitio de la Fase 2. Los siguientes radios de estacionamiento se utilizaron para determinar la capacidad del estacionamiento que debe proporcionarse para el desarrollo en el PDA:

- › Oficina: 1,0 espacios por 1000 pies cuadrados ~~(92,9 metros cuadrados)~~
- › Laboratorio: 1,0 espacios por 1000 pies cuadrados ~~(92,9 metros cuadrados)~~
- › Vivienda residencial: 0,5 a 1 espacio por unidad, con un máximo general de 0,75 espacios por unidad
- › Hotel: 0,5 espacios por habitación
- › Local de venta minorista: 0,5 espacios por 1000 pies cuadrados ~~(92,9 metros cuadrados)~~

El Proponente se comprometió a controlar los datos sobre el estacionamiento relacionados con la construcción del Proyecto Maestro y a revisar los datos con la BPDA antes del comienzo de cada Fase después de la Fase 2, con el objetivo de ajustar/reducir la cantidad de espacios de

¹ Las cifras finales ajustadas para respaldar las medidas de mitigación se confirmarán luego de que se complete el análisis de tráfico del Personal de Planificación de Transporte Central (Central Transportation Planning Staff, CTPS).

estacionamiento en las fases futuras, según sea necesario. El Proponente también utilizará los conceptos de estacionamiento compartido para disminuir la cantidad actual de espacios de estacionamiento y controlará minuciosamente la demanda de estacionamiento con el objetivo de reducir aún más la cantidad de espacios de estacionamiento en las fases de construcción futuras, según sea necesario. Las demandas y los requisitos de estacionamiento y carga pueden satisfacerse, incluidas las necesidades de estacionamiento pasajero, a través de la construcción de nuevas instalaciones para estacionamiento, del uso de superficie para estacionamientos existente, del uso de instalaciones de estacionamiento compartidas y de la reserva de terreno para la construcción de futuros espacios de estacionamiento según las necesidades. Las instalaciones de estacionamiento y de carga, y de circulación del tráfico del Proyecto de la Fase 2 estarán sujetas a la revisión del diseño y a la aprobación por parte de la BPDA antes de la emisión de una Certificación de Cumplimiento y de una Certificación de Congruencia, y las instalaciones de estacionamiento y de carga y la circulación del tráfico aprobada para cada edificio como parte de esa revisión se considerarán en cumplimiento de este Plan de Desarrollo tras la emisión de una Certificación de Cumplimiento y de una Certificación de Congruencia conforme a las Secciones 80B-6 y 80C-8 del Código, respectivamente. No se aplicará ningún otro requisito del Código al Proyecto de la Fase 2 ni al Sitio de la Fase 2 para el tráfico, para la carga y para la circulación, y este Plan de Desarrollo los sustituye.

9. Acceso al transporte público. El Proyecto de la Fase 2 se desarrollará en relación con la ~~reconstrucción~~reurbanización general del Sitio Suffolk Downs para crear una red cohesiva de calles urbanas modernas principales, secundarias y terciarias, paseos peatonales, senderos para bicicletas, ~~y estacionamiento y estaciones~~puestos para compartir y estacionar bicicletas, conexiones ecológicas y servicios de ~~traslado en colectivos~~autobús de enlace. Todas estas fomentarán el uso público de la estación de la línea azul de la MBTA de Suffolk Downs contigua.

10. Vivienda. El Proyecto de la Fase 2 incluye el desarrollo de, aproximadamente, ~~4 325,000~~1,325,000 pies cuadrados (~~123,096,53 metros cuadrados~~) de Superficie ~~Bruta~~-Construida para usos residenciales y para usos ~~complementarios~~relacionados a estos, que pueden incluir tanto la venta como el alquiler de las unidades. El Proponente tiene la intención de reservar el 13% de la cantidad total de las unidades como unidades (o, según la elección de la BPDA como se establece a continuación, el 13 % de los pies cuadrados del espacio para unidades de vivienda) ~~como unidades~~ ~~asequibles~~ ~~en el marco del programa de viviendas regido por~~conforme con la Política de Desarrollo Incluyente del Alcalde (Mayor's Inclusionary Development Policy) ~~en~~ ~~virtud~~ de la Orden del Alcalde relativa al Desarrollo Incluyente (Mayor's Order Relative of Inclusionary Development) con fecha del 09 de diciembre de 2015 (Inclusionary Development Policy, **IDP**). Conforme al Acuerdo Maestro de ~~Adquisición de~~ Vivienda Asequible que celebrarán el Proponente y la BPDA con respecto al Proyecto Maestro, el propietario de cada edificio residencial ~~deberá celebrar~~celebrará un Acuerdo de ~~Adquisición de~~ Vivienda Asequible con la BPDA antes de la emisión de una Certificación de Cumplimiento y de una Certificación de Congruencia conforme al Artículo 80B. Las unidades de vivienda asequibles requeridas se pueden proporcionar en el lugar según lo requerido por la IDP o, sujeto a la aprobación de la BPDA, se pueden redistribuir en otros edificios dentro del Sitio Suffolk Downs o en otra ubicación fuera del sitio.

Además, el Proponente asumió los siguientes compromisos con respecto a las viviendas asequibles fuera del sitio en East Boston:

- a. ~~a.~~—Conforme a la IDP, la prioridad ha sido proporcionar un porcentaje determinado del total de las unidades en el sitio y hacer que estas unidades sean similares en tipo y tamaño a las unidades de valor de mercado. Por consiguiente, un porcentaje significativo de unidades creadas en virtud de la IDP son estudios o unidades de un dormitorio. Sin perjuicio de lo antes mencionado, a fin de aumentar las unidades de tamaño grande aptas para familias (p. ej., unidades de tres dormitorios), a criterio de la BPDA, el Proponente está dispuesto a separar el 13 % de la superficie total de todas las unidades de vivienda dentro del PDA, incluidas las unidades para venta y alquiler, para unidades asequibles en virtud de la IDP, en lugar de un porcentaje determinado de la cantidad total de unidades de vivienda dentro del PDA, con el fin de facilitar la disposición de unidades asequibles más grandes.
- b. ~~b.~~—A criterio de la BPDA, el Proponente ha aceptado proporcionar las unidades de alquiler asequibles en el sitio en un promedio del 70 % del Ingreso Medio del Área (Area Median Income, AMI), en lugar de proporcionar dichas unidades al 70 % del AMI. El AMI máximo de cualquier unidad asequible individual no puede ser mayor que el 80 % del AMI. Este cambio en cuanto a la práctica habitual en virtud de la IDP se permite en esta área de la Ciudad y garantizará que los residentes con ingresos por debajo del 70 % del AMI cuenten con servicios y puedan acceder a viviendas en Suffolk Downs.
- c. ~~c.~~—El Proponente ha aceptado brindar una contribución de [MONTO A DETERMINAR] a un fondo de estabilización de vivienda, que se utilizará para ayudar a las organizaciones sin fines de lucro ubicadas en East Boston con la compra y, luego, la implementación de restricciones de ingreso en unidades de vivienda de valor de mercado existentes. El fondo tiene el objetivo de solucionar los problemas de desalojamiento continuo en East Boston y los alrededores, y de que el financiamiento funciones de manera similar al Programa de Oportunidad de Adquisición de la Ciudad. Esta contribución se realizará en dos pagos iguales, el primer pago vencerá treinta (30) días después de la fecha en que el período de apelación finalice (sin que se haya solicitado ninguna apelación) para todas las aprobaciones discrecionales de Boston del Proyecto Maestro, y el segundo pago vencerá treinta (30) días después de que finalice el período de apelación (sin que se haya solicitado ninguna apelación) para un permiso de edificación para la construcción del primer edificio en el PDA.
- d. ~~d.~~—El Proyecto Maestro es un Proyecto de Impacto de Desarrollo que iniciará la realización de pagos por exacción de viviendas sustanciales, que la BPDA y la ciudad de Boston utilizarán, en colaboración con las organizaciones sin fines de lucro ubicadas en East Boston, para construir o hacer que se construyan unidades de vivienda destinadas exclusivamente a residentes de recursos bajos y moderados de East Boston. Si la Ciudad lo solicita, el Proponente realizará pagos de vinculación para cada edificio cuando se emita un permiso de edificación en lugar

de luego de siete años como lo permite el Código, con una tasa de descuento conforme a las prácticas habituales de la ciudad.

- e. ~~e-~~ El Proponente ha aceptado buscar financiamiento para la infraestructura (p. ej., subvenciones, financiamiento con bonos y/u otros programas de incentivos), en colaboración con la Ciudad y la Mancomunidad, para el extenso trabajo de calles e infraestructura requerido para el Proyecto Maestro. Para cualquiera de dichos fondos que se reciben hasta un monto máximo determinado, luego de justificar los gastos para obtener el financiamiento de la infraestructura, en lugar de conservar los beneficios financieros netos de esto, el Proponente realizará contribuciones adicionales, en una base dólar por dólar (1:1), al fondo de estabilización de vivienda mencionado anteriormente.

Como requisito para la emisión del primer permiso de ~~edificaeión~~construcción para ~~la construcción de~~ cualquier edificio dentro del Proyecto de la Fase 2, se debe haber registrado la Cláusula de No Discriminación requerida por el Plan Maestro.

11. Edificios ecológicos. El Proyecto de la Fase 2 cumplirá con el Artículo 37, Edificios ecológicos, del Código. Además, el Proponente se ha comprometido a que, tras la finalización de los Proyectos de la Fase 1 y de la Fase 2, al menos, el 60% de los edificios desarrollados en los Proyectos de la Fase 1 y de la Fase 2 (en conjunto) ~~satisfagan~~satisfarán los requisitos de, al menos, la calificación de oro de LEEDv4 y los demás edificios satisfagan, al menos, los requisitos de la calificación de plata de LEEDv4. Además, el Proponente se ha comprometido a la construcción de un proyecto demostrativo de “Casa Pasiva” (residencial, multifamiliar) de, al menos, ~~50-000~~50,000 pies cuadrados (~~4645,15 metros cuadrados~~) ~~brutos~~ antes de la finalización del Proyecto de la Fase 2.

12. Señalización. El programa de señalización del Proyecto de la Fase 2 estará sujeto a la revisión del diseño por parte de la BPDA y cualquier ~~letrero~~rotulo que cumpla con las pautas de señalización aprobadas o esté aprobado de algún otro modo por la BPDA se considerará que cumple con este Plan de Desarrollo.

13. Procedimientos de revisión del desarrollo. Todos los planes para el diseño del Proyecto de la Fase 2 están sujetos a la revisión continua del diseño y del desarrollo, y a la aprobación de la BPDA. Esta revisión se realizará de conformidad con la Revisión ~~del Proyecto de Proyectos a~~ Grande Escala según la Sección 80B del Código.

14. Beneficios públicos. El Proyecto de la Fase 2 brindará considerables beneficios públicos al vecindario de East Boston y a la ciudad de Boston al avanzar los objetivos del Plan Maestro para transformar la parte de Boston de las instalaciones de la antigua pista de carreras subutilizada, Suffolk Downs, en un centro dinámico que promueve la innovación y el comercio a través del desarrollo de un nuevo vecindario con una combinación de usos activos, ~~alegres~~vivaces y ~~adecuados~~apropiados, conectados y respaldados por nuevos espacios abiertos, por comercios para el vecindario y por espacios cívicos. En consonancia con las prioridades de la ciudad de Boston observadas en el plan de la ciudad *Albergar una ciudad cambiante, Boston 2030 (Housing a Changing City Boston 2030)*, el Proyecto de la Fase 2 también aportará un aumento sustancial en las unidades de viviendas. En el Anexo F, se adjunta una lista exhaustiva

de las medidas específicas de mitigación para el Proyecto Maestro, en las que se aclaran las medidas que se proporcionarán para el Proyecto de la Fase 2. Entre los muchos otros beneficios anticipados, se prevé que el Proyecto de la Fase 2 haga lo siguiente:

- a. Diversifique y expanda la economía y las oportunidades laborales de East Boston mediante la incorporación de usos residenciales, para restaurantes y para comercios, brindando opciones de empleo en el lugar para un amplio espectro de residentes de Boston.
- b. Cree diferentes tipos de viviendas para los diferentes tipos de residentes actuales y nuevos (incluidos jóvenes trabajadores, ~~parejas~~personas cuyos hijos ya no viven con ellos, ~~ancianos~~personas mayores y familias), incluida una cantidad ~~importante~~considerable de unidades asequibles ~~en respaldo del~~conforme al Programa de Viviendas Incluyentes de la ciudad de Boston.
- c. Revitalice y energice el carácter estético del Sitio de la Fase 2, y conecte las comunidades aledañas a través una extensa red de espacios abiertos de acceso público que el Proponente desarrollará y mantendrá, con una programación planificada que se anticipa que incluirá festivales, mercado de agricultores y eventos de la comunidad, así como actividades ~~para realizar~~ejercicios de deporte y ~~recreativas~~recreación.
- d. Cree oportunidades de desarrollo económico para los residentes y para los comercios de East Boston mediante la inclusión de una asignación de aproximadamente el 10% de los espacios comerciales en los Proyectos de las Fases 1 y 2 (en conjunto) a comercios locales con términos de alquiler flexibles conforme a un plan aprobado por la BPDA de conformidad con el Plan Maestro.
- e. Apoye a los grupos comunitarios locales de East Boston al proporcionarles, al menos, ~~2500~~2,500 pies cuadrados (~~232,26 metros cuadrados~~) de espacio para la comunidad en el Proyecto de la Fase 1 o en algún otro lugar del Proyecto Maestro (este espacio se puede reubicar dentro del Proyecto Maestro) conforme a un plan aprobado por la BPDA de conformidad con el Plan Maestro.
- f. Genere beneficios económicos ~~importantes~~considerables para la ciudad de Boston a través de nuevos ingresos fiscales netos.
- g. Genere fondos de vinculación de viviendas y empleos para la ciudad de Boston según lo exigido por la Sección 80B-7(3)(a) del Código, a través de Acuerdos del Impacto del Desarrollo del Proyecto individuales celebrados por el propietario de cada edificio residencial, todo de conformidad con un Acuerdo del Proyecto sobre el Impacto del Desarrollo que se celebrará entre el Proponente y la BPDA para cada edificio con Usos con Impacto del Desarrollo antes de la emisión de un permiso de construcción. La tasa del Subsidio de Contribución para la Vivienda y la tasa del Subsidio de

Contribución para los Empleos será de \$9,03 y de \$1,78 por pie cuadrado de ~~superficie bruta construida~~ Superficie Construida de los Usos con Impacto del Desarrollo, sujetas a una excepción para los primeros ~~100-000~~ 100,000 pies cuadrados (~~9290-metros-cuadrados~~) de Superficie ~~Bruta~~ Construida de Usos con Impacto del Desarrollo en el Proyecto Maestro.

- h. Aplique los principios del ~~desarrollo orientado al tránsito (Transit Oriented Principles,~~ Desarrollo Orientado al Tránsito (TOD) mediante la integración de la estación de la línea azul de Suffolk Downs contigua y de modos de traslado alternativos, incluidos nuevos senderos para bicicletas puestos para estacionar bicicletas y estaciones puestos de bicicletas compartidas.
- i. Desarrolle conexiones mejoradas con los vecindarios contiguos a East Boston y a Revere, incluidos paseos peatonales y senderos de bicicletas dentro del nuevo sistema de espacios abiertos y de la red de calles.
- j. Mejore la infraestructura del sistema de transporte local y regional, y los servicios, mediante la segunda fase de un programa de aproximadamente \$50 millones para mejoras fuera del sitio a numerosas calles clave, intersecciones e infraestructura relacionada, incluidas mejoras significativas a la Ruta 1A, que se construirá como parte del Proyecto Maestro, así como un ~~sólido~~ fuerte programa de mitigación de la demanda de tráfico, servicio de ~~traslados en~~ colectivos autobús de enlace dentro del Sitio Suffolk Downs para la estación de la línea azul de Suffolk Downs, servicio de ~~traslados en colectivo~~ autobús de enlace a ubicaciones fuera del sitio, estacionamiento para bicicletas e instalaciones para compartir bicicletas.
- k. Avance ~~con~~ los objetivos y ~~con~~ las metas de sustentabilidad de la ciudad de Boston para lograr la neutralización del carbono para el 2050 al exceder los requisitos del Artículo 37 del Código, con criterios de diseño de construcción que cumplan o sobrepasen la calificación de plata LEEDV4 para todos los edificios del Proyecto de la Fase 2 y cumpliendo los estándares de oro de LEEDv4 para el 60%, como mínimo, de los edificios del Proyecto de la Fase 1 y de la Fase 2 (en conjunto).
- l. Avance ~~con~~ los objetivos y ~~con~~ las metas de sustentabilidad de la ciudad de Boston para lograr la neutralización del carbono para el 2050 a través de la construcción de todas las viviendas adosadas y de las viviendas unifamiliares para que sean viviendas pasivas y/o equivalentes a E+. Además, el Proponente se ha comprometido a la construcción de un proyecto demostrativo de “Casa Pasiva” (residencial, multifamiliar) de, al menos, ~~50~~ 000 50,000 pies cuadrados (~~4645,15-metros-cuadrados~~) ~~brutos~~ antes de la finalización del Proyecto de la Fase 2.
- m. Avance ~~con~~ los objetivos de adaptación de la ciudad de Boston con mejoras en los edificios y en el sitio diseñadas para controlar sucesos de tormentas, incluso tormentas ~~con un 1-%~~ de probabilidad frecuencia de ~~que ocurran~~ 100

años, y que se adapten tanto a la inundación en la costa como ~~tierra adentro~~ del interior, incluidos los posibles impactos de los sucesos de precipitaciones extremas debido al cambio climático y a la inundación de la costa debido al aumento del nivel del mar. Estas medidas de adaptación incluyen mejoras al sistema de drenaje pluvial, como mejoras a los canales de drenaje pluvial, sistemas de cámaras de filtración, jardines de lluvia y cuencas hidrográficas con bombas de sumidero profundas con separadores de aceite y gas, así como un aumento en la altura de las calles, aumento en la altura del espacio del primer piso de los equipos en los edificios, y espacios flexibles en el primer piso y que los niveles inferiores de los estacionamientos se puedan usar como posibles áreas de almacenamiento de agua de inundaciones.

15. Procedimientos de revisión del desarrollo. El Proyecto de la Fase 2 está sujeto a la Revisión ~~del~~ Proyecto a Gran Escala en virtud de la Sección 80B del Código. La BPDA ha aprobado los planes conceptuales adjuntos al presente, como **Anexo D**. El diseño de los edificios individuales y los espacios abiertos estará sujeto al proceso de aprobación descrito en el presente, el que incluirá la revisión por parte de la Comisión de Diseño Cívico de Boston y la revisión posterior por parte de la BPDA del diseño esquemático, de los gráficos de diseño esquemático, de diseño del desarrollo, y de construcción, de conformidad con las Pautas para la Revisión del Desarrollo de la BPDA y con el Artículo 80B del Código. Antes de la aprobación de la Certificación de Cumplimiento y de la Certificación de Congruencia para el Proyecto de la Fase 2 o de una parte de este conforme a este Plan de Desarrollo, la BPDA completará el siguiente proceso de revisión:

a. ~~n.~~ El proponente deberá realizar una reunión con el personal de la BPDA, antes de la presentación, para iniciar el proceso y ~~la revisión de~~ revisar la solicitud propuesta.

b. ~~e.~~ Luego de la reunión previa a la presentación, el Proponente presentará un paquete de revisión del diseño de edificios o espacios abiertos, según corresponda, para la parte correspondiente del Proyecto de la Fase 2, que deberá contener, ~~según corresponda~~, lo siguiente:

(i) documentos de diseño esquemático, incluido un plano del sitio, planos esquemáticos de construcción, planos de espacios abiertos y de diseño del paisaje, y diseños esquemáticos de las calles,

(ii) estudios con respecto al viento, a las sombras, al ~~resplandor~~ reflejo solar y a luz del día/~~eúpu~~ las cielo,

(iii) los informes más recientes de monitoreo del tráfico para el tráfico generado por el Proyecto Maestro,

(iv) una lista de verificación de LEED para cada edificio,

(v) planos de drenajes,

(vi) información actualizada sobre la infraestructura de los edificios públicos relevantes,

(vii) una descripción de las medidas de mitigación que se tomarán con respecto a cada edificio según el programa de mitigación adjunto como **Anexo F, y**

(viii) un plan de manejo de la construcción en cuanto a los impactos de los períodos de construcción;

(ix) una hoja informativa que resuma la información contenida en el paquete de revisión del diseño de edificios, que se brindará en inglés y en ~~español~~español, y

(x) variaciones propuestas de los requisitos dimensionales y de los parámetros de diseño urbanístico establecidos anteriormente en la Sección 4, si las hubiera.

~~c. p.~~ Se brindarán copias del paquete de revisión del diseño de edificios para la revisión a los dirigentes elegidos que representen el Área PDA del Plan Maestro, a los organismos relevantes de la ciudad, a la Comisión de Diseño Cívico de Boston y al Grupo Asesor de Impactos (Impact Advisory Group, **IAG**).

~~d. q.~~ La BPDA anunciará públicamente la disponibilidad del paquete de revisión del diseño de edificios y se pondrán copias a disposición en la sucursal de East Boston de la Biblioteca Pública de Boston (East Boston Branch Library), y se podrá ver y descargar en el sitio web del Proponente.

~~e. r.~~ El Proponente presentará el paquete de revisión del diseño del edificio al IAG y responderá a preguntas del IAG, y el IAG tendrá la oportunidad de brindar comentarios a la BPDA.

~~f. s.~~ La BPDA llevará a cabo una reunión comunitaria en la que el Proponente presentará el paquete de revisión del diseño de edificios y responderá preguntas de los miembros de la comunidad, y los miembros de la comunidad tendrán la oportunidad de realizar comentarios a la BPDA.

~~g. t.~~ El período para los miembros del IAG y para los miembros de la comunidad para realizar comentarios a la BPDA será de, al menos, 19 días, después de la reunión comunitaria.

~~h. u.~~ La BPDA completará su revisión del diseño esquemático y de otros materiales presentados conforme a las Pautas de Revisión del Desarrollo de la BPDA y al Artículo 80B del Código, y la BPDA puede aprobar las variaciones requeridas de los requisitos dimensionales y los parámetros de diseño urbanístico establecidos anteriormente en la Sección 4, si las hubiera, luego de la revisión por el IAG y la Comisión de Diseño Cívico de Boston.

La BPDA no aprobará la emisión de la Certificación de Congruencia ni la de la Certificación de Cumplimiento solicitada hasta que el proceso en curso se haya completado. La emisión de la Certificación de Congruencia y de la Certificación de Cumplimiento también ~~estará sujeta~~estarán sujetas a una revisión posterior, de parte de la BPDA, ~~de los planos de~~ diseño del desarrollo y de los planos de construcción para los edificios individuales conforme a las Pautas de Revisión del Desarrollo de la BPDA y al Artículo 80B del Código. Los aspectos del Proyecto de la Fase 2 también pueden requerir aprobaciones de otros organismos gubernamentales, como la Comisión de Mejoras Públicas de la ciudad de Boston y la Comisión de Conservación de Boston. No se requerirá ningún permiso de la Junta de Apelaciones de Zonificación (Zoning Board of Appeals) para ningún elemento del Proyecto de la Fase 2 incluido en este Plan de Desarrollo, ~~ya que este puede estar~~ como haya sido enmendado.

16. Efecto del Plan de Desarrollo. Este Plan de Desarrollo establece la zonificación para todos los elementos del Proyecto de la Fase 2 para el Sitio de la Fase 2. Este Plan de Desarrollo es congruente con el Plan Maestro y, por lo tanto, se presume que cumple y es congruente con la zonificación subyacente y con todas las demás disposiciones del Código en la medida que esos requisitos hayan sido abordados en este Plan de Desarrollo.

De conformidad con la Sección 80C-9 del Código, la emisión de una Certificación de Congruencia o de una Certificación Parcial de Congruencia confirma la congruencia de cada elemento correspondiente del Proyecto de la Fase 2 con este Plan de Desarrollo y constituye el cumplimiento de los requisitos del Código en la medida en que esos requisitos hayan sido abordados en el Plan de Desarrollo. Para implementar el Proyecto de la Fase 2, se pueden crear nuevas parcelas legales, y una o más pueden ser alquiladas o traspasadas bajo derechos de propiedad independientes. A pesar de que las parcelas legales pueden ser poseídas bajo derechos de propiedad independientes y/o pueden estar separadas por calles, los requisitos de dimensiones establecidos en este Plan de Desarrollo (excepto la altura máxima de los edificios) se aplicarán al Sitio de la Fase 2 en su conjunto y no a cada parcela individual, y cada edificio por separado será elegible y podrá recibir una Certificación de Congruencia. La falta de cumplimiento de cualquier edificio no afectará el cumplimiento de ningún otro edificio para el ~~que~~cuál se haya emitido un Certificado de Congruencia o el derecho a construir algún otro edificio contemplado en este Plan de Desarrollo.

17. Enmienda al Plan de Desarrollo. Cualquier propietario de una parcela individual dentro del Sitio de la Fase 2 puede ~~intentar obtener~~pedir la enmienda de este Plan de Desarrollo solo para esa parcela de conformidad con los procedimientos establecidos por el Código sin el consentimiento de ningún otro propietario de la tierra dentro del Sitio de la Fase 2, siempre que, esa enmienda no afecte los derechos o las obligaciones de ningún otro propietario de la tierra del Sitio de la Fase 2 bajo este Plan de Desarrollo o cualquier acuerdo entre el Proponente y la BPDA, u otro organismo de la ciudad. Dado el alcance del Proyecto Maestro propuesto y dadas las diferentes revisiones necesarias para garantizar todos los permisos y las aprobaciones requeridas, el Proponente puede solicitar realizar modificaciones a los edificios y a las mejoras al sitio incluidas en el Proyecto de la Fase 2. La BPDA puede aprobar las modificaciones propuestas al uso principal y al diseño de los edificios individuales, y las mejoras al sitio como parte del proceso de revisión del desarrollo, sin que sea necesaria una enmienda a este Plan de Desarrollo, siempre que, en ningún caso, la Superficie ~~Bruta~~-Construida Total, la Superficie

~~Bruta~~-Construida Residencial o la Superficie ~~Bruta~~-Construida No Residencial para el Proyecto de la Fase 2 aumente o disminuya más del 10% sin una enmienda a este Plan de Desarrollo según ~~lo determine~~ la [determinación de la](#) BPDA. Pese a cualquier disposición contraria a este Plan de Desarrollo, no se puede aumentar la Altura de Construcción o la Superficie ~~Bruta~~-Construida de ningún edificio ubicado dentro de la Zona de Transición de Orient Heights y [no se puede mover](#) ningún edificio de la Zona de Transición de Orient Heights ~~puede moverse~~ más cerca ~~del~~ límite sur del Sitio de la Fase 2 que la distancia que se muestra en el **Anexo C**, sin una enmienda a este Plan de Desarrollo y al Plan Maestro.

Anexo A

Descripción legal del Sitio de la Fase 2

[consulte el adjunto]

Anexo B

Representación del Sitio de la Fase 2

[consulte el adjunto]

Anexo C

Plano del Sitio

[consulte el adjunto]

Anexo D

Uso, dimensiones y planos de volumen de los edificios

Edificio	Uso principal	Altura máxima (pies {metros})	Superficie Bruta Construida ^A aproximada (pies cuadrados {metros cuadrados})
B12	Vivienda-residencial	175-(53,34)	171-317 (15 915,87) <u>171,317</u>
B13	Vivienda-residencial	70-(21,34)	68-635 (6376,40) <u>68,635</u>
B14	Vivienda-residencial	175-(53,34)	239-245 (22 226,59) <u>239,245</u>
B15	Vivienda-residencial	70-(21,34)	100-358 (9323,56) <u>100,358</u>
B25	Vivienda-residencial	140-(42,67)	161-595 (15 012,67) <u>161,595</u>
B26A	Vivienda-residencial	140-(42,67)	193-633 (17 989,09) <u>193,633</u>
B26B	Vivienda-residencial	140-(42,67)	176-917 (16 436,12) <u>176,917</u>
B30	Vivienda-residencial	140-(42,67)	200-913 (818 665,3) <u>200,913</u>
B33	Comercial	140-(42,67)	252-834 (23 489,05) <u>252,834</u>
B34	Comercial	125-(38,1)	116-196 (10 794,96) <u>116,196</u>
B43	Comercial	45-(4,18)	32-190 (2990,55) <u>32,190</u>
TH01 (4 viviendas adosadas)	Vivienda-residencial	40-(12,19)	16-672 (1548,88) <u>16,672</u>
Total			1-730-506 (160 769,27) <u>1,730,506</u>

Anexo D-1

Omitido intencionalmente

| [EAST\169236774.5](#)

[E-24](#)

| [EAST\164727237.4](#)

Anexo D-2

Usos activos de la planta baja

[consulte el adjunto]

Anexo D-3

Plan de retiro de la estructura de base del edificio

[consulte el adjunto]

Anexo D-4

Plan de retiros del edificio

[consulte el adjunto]

Anexo D-5

Entradas de estacionamiento, servicio y muelle de carga

[consulte el adjunto]

Anexo D-6

Omitido intencionalmente

| EAST\169236774.5

E-29

| EAST\164727237.4

Anexo D-7

Pautas para espacios abiertos

[consulte el adjunto]

EAST169236774.5

E-31

EAST164727237.4

Anexo E

Listado de usos permitidos²

Usos de laboratorio, ~~de investigación~~ y de investigación y desarrollo

- Usos de Investigación y Desarrollo, y Usos de Laboratorio Científico, incluidos, entre otros, laboratorios básicos, laboratorios de investigación o de desarrollo de productos o fabricación de prototipos, o un establecimiento dedicado a la evaluación y al análisis científico, y a la aplicación de hipótesis de investigación a través de experimentación.

Usos de oficina

- Usos de oficina, incluidos, entre otros, organismos u oficinas profesionales, trastiendas, oficinas compartidas, oficinas en general y usos de oficina para compañías aseguradoras, para grupos culturales, para organizaciones de servicio a la comunidad, para bancos y para oficinas de arquitectos, de abogados, de odontólogos, de médicos y de otros profesionales.

Usos residenciales

- Usos residenciales, incluidos, entre otros, viviendas unifamiliares, viviendas adosadas, viviendas residenciales multifamiliares y hogares de ~~ancianos~~personas ancianas, con una mezcla de tipos de unidades, incluidas ~~micro~~unidadesmicro unidades, estudios, unidades de una, dos o tres habitaciones, y departamentos de estadía prolongada.

Usos de hotel

- Usos de hotel y centros de conferencias, incluidos, entre otros, alojamiento y desayuno, centro de conferencias, habitaciones ejecutivas, hotel, incluidas las estadías prolongadas en el hotel.

Usos de restaurant

- Usos de restaurant, incluidos, entre otros, comedores, restaurant con o sin entretenimiento en vivo, cafetería, bar con o sin entretenimiento en vivo, establecimientos en los que se sirve o no alcohol y/u otro lugar para el servicio o para la venta de comidas y/o bebidas para el consumo en el lugar y en el que se sirve o no alcohol, incluidos los ~~bares~~cafés al aire libre, los lugares para la venta y el consumo de comidas y bebidas, que sirven o no alcohol, en los que se brinda entretenimiento o se baila, o ambas, en una estructura, venta en el mostrador, no completamente secundaria a un comercio minorista local o uso de restaurant, de comidas o bebidas preparadas para el consumo fuera del

² Los términos en mayúsculas, pero no definidos en este Anexo E, representarán lo definido en la Sección 2A del Código, en vigencia a partir de la fecha del presente, y no según las enmiendas de aquí en adelante.

local o para el consumo en el local si se venden de tal modo que la comida o la bebida esté lista para ser llevada, pastelería, café, ~~bar, chareutería~~ [comedor, delicatessen](#) y/o ~~eena~~ [cafetería](#) e instalaciones para reuniones públicas.

Usos para comercios, bancos, servicios y ventas al por mayor

- Usos para comercios, [usos para](#) bancos, [y](#) servicio postal, [usos para](#) servicios y ventas al por mayor, incluidos, entre otros, comercios o servicios, que abarcan, sin limitaciones, tiendas al servicio de los negocios minoristas locales o servicios para satisfacer las necesidades del vecindario, incluidas, entre otras, peluquería, salón de belleza, zapatero, lavandería autoservicio, fotocopiadora, sastrería, oficina postal, lavandería con retiro y devolución de prendas o tintorería, licorería, taller de costura, lavandería a mano, tienda de artículos al por menor, incluidas, entre otras, las siguientes: alimentos, alcohol, artículos ~~eeinados~~ [horneados](#), comestibles, medicamentos, productos con tabaco, ropa, productos secos, libros, películas, videos, software para computadoras, arte, flores, pinturas, herramientas y pequeños artículos para el hogar, venta al ~~menudeo~~ [menor](#), incluidos, entre otros, grandes almacenes, tiendas de muebles, ~~almacenamiento~~ [tienda](#) de mercadería general, ~~de centros comerciales y complementarios~~ [con almacenamiento](#), banco [relacionado](#) (sin atención por ventanilla desde el auto), cajero automático ~~y locales~~ [un negocio](#) de venta al por mayor.

Usos para la comunidad y culturales

- Usos para la comunidad y culturales, incluidos, entre otros, atención de niños, que incluyen, sin limitaciones, centros de atención durante el día, guarderías, centros de educación o de tutoría, centros comunitarios, usos para el arte y usos mixtos de artistas, incluidos, entre otros, talleres, estudios de bellas artes, galerías de arte (comerciales o sin fines de lucro) y espacios para exhibiciones, talleres de arte con aguja, alquiler de disfraces, exhibiciones históricas, reparación de instrumentos musicales, espacios públicos de muestras de arte, estudios (de música, de danzas, de artes visuales o de teatro) y venta de entradas.

Usos para instalaciones de reuniones públicas

- Instalaciones de reuniones públicas, como auditorios, teatros, salas de conciertos, salones de baile, autocines o estadios.

Usos para la atención médica del vecindario

- Consultorios médicos, clínicas, incluidas las instalaciones para procedimientos ambulatorios, centros de vida asistida ~~o~~ [de atención médica](#) [cuidos custodiales](#).

Usos para educación y para alojamiento

[EAST\169236774.5](#)

[EAST\164727237.4](#)

- ~~Alojamiento~~ [Viviendas para estudiantes](#) e instalaciones satélites para facultades, universidades ~~o~~ escuelas profesionales, o escuelas de oficios, en cada caso solo si están aprobados por la BPDA.

Usos artísticos

- La creación, la fabricación o el montaje de artes visuales, incluidas, ~~entre otras~~, obras de arte o artesanías en dos o tres dimensiones, u otros objetos ~~artísticos~~ [de bellas artes](#) creados, fabricados o montados a los fines de ser vendidos, exhibidos, entregados por encargo o en consignación, o vendidos por artistas o artesanos, o clases para la enseñanza del arte.

Usos para estacionamiento y vehiculares

- Usos para estacionamiento, incluidos, entre otros, garajes de estacionamiento, estacionamiento en la calle, servicios de limpieza de vehículos, servicios para compartir autos y/o bicicletas y agencias de alquileres de vehículos, principalmente para residentes, empleados y visitantes del Sitio Suffolk Downs y de los vecindarios aledaños.

Usos para energía renovable

- Instalaciones y equipos de energía renovable, incluidos, entre otros, paneles solares para la producción de electricidad e instalaciones de energía eólica integradas ~~dentro de~~ [con](#) la construcción.

Usos para equipos de comunicaciones inalámbricas

- Equipo de comunicaciones inalámbricas, incluidas, entre otras, antenas, platos de comunicaciones y otro equipo de recepción y transmisión, y estructuras de montaje de equipos relacionadas con la transmisión inalámbrica o con la recepción de señales de comunicación electromagnéticas.

Usos para espacios abiertos y recreativos

- Usos para espacios abiertos, incluidos, entre otros, espacios abiertos para uso recreativo activo o pasivo, y espacios abiertos públicos.

Usos para entretenimiento

- Usos para entretenimiento, incluidos, entre otros, teatros, bares, centros de bienestar y/o gimnasios.

Señales

- Señales, según lo permitido conforme al Plan de Desarrollo del PDA aplicable.

[EAST\169236774.5](#)

[EAST\164727237.4](#)

Usos complementarios y ~~para adaptación~~ usos auxiliares

- Usos complementarios y usos ~~para adaptación~~ auxiliares, según lo definido en el Código, incluidos, entre otros, cualquier uso complementario o ~~para adaptación~~ auxiliar y, normalmente, relacionados con un uso principal legal, el almacenamiento de líquidos inflamables y gases relacionados con un uso legal, viviendas permanentes para el personal que debe residir en un lote para la ~~seguridad~~ operación segura y adecuada ~~operación~~ de un uso principal legal, almacenamiento o ~~tenencia complementaria~~ vivienda auxiliar de animales de laboratorio, centro de día y/o centro de salud, estacionamiento en un garaje, servicios de autos compartidos, y/o servicios de bicicletas compartidas ~~que se estacionan en la calle.~~

≡

Anexo F

Suffolk Downs

Resumen de beneficios públicos y de las medidas de mitigación relacionadas con el proyecto

General	
Diversificar y expandir la economía y las oportunidades laborales de East Boston mediante un nuevo desarrollo con una combinación de usos, incluidos usos para oficina, para laboratorios, para comercios y para hoteles, brindando una amplia variedad de opciones para un amplio espectro de residentes.	Todas las fases de construcción
Crear diferentes tipos de viviendas para diferentes tipos de residentes actuales y nuevos (incluidos jóvenes trabajadores, parejas personas cuyos hijos ya no viven con ellos, ancianos personas mayores y familias).	Todas las fases de construcción
Revitalizar y energizar el carácter estético del PDA, y conectar las comunidades aledañas a través una extensa red de espacios abiertos de acceso público que el Proponente desarrollará y mantendrá, con una programación planificada que se anticipa que incluirá festivales, mercado de agricultores y eventos de la comunidad, así como actividades para realizar ejercicios y recreativas.	Todas las fases de construcción
Invertir más de \$170 millones en todo el sitio Suffolk Downs, en calles, veredas aceras , senderos para bicicletas y caminos peatonales públicos, instalaciones para el abastecimiento de agua, para el desagüe y el drenaje pluvial, y espacios abiertos para crear una infraestructura pública sólida fuerte para el Proyecto Maestro, sin costos para la ciudad de Boston.	Todas las fases de construcción
El 25% del sitio será construido y mantenido como espacio abierto de acceso público, con aproximadamente 27 acres (10,93 hectáreas) en Boston y 13 acres (5,26 hectáreas) adicionales en Revere, todas disponibles para los residentes de Boston.	Todas las fases de construcción
Otorgar a la Ciudad la propiedad de aproximadamente 2,5 acres (1 hectárea) y el derecho de servidumbre en aproximadamente 3 acres (1,2 hectáreas) adicionales de áreas de espacios abiertos clave, y proporcionar derechos de programación compartidos a la Ciudad con respecto a las partes clave de acuerdo con el Plan Maestro.	Tras la finalización de la construcción de los espacios abiertos correspondientes y los lotes de desarrollo adyacentes.
Cumplir con la política de desarrollo inclusivo de Boston. Accesibilidad del 13%, hasta 900 unidades asequibles calculadas estimadas (o el 13 % del espacio de unidades de vivienda en el sitio como se describe a continuación).	Todos los edificios en Boston que incluyen usos residenciales
A solicitud de la BPDA, proporcionar unidades asequibles en edificios residenciales que equivalgan al 13 % de la superficie construida de unidades de vivienda (en lugar del 13 % de la cantidad de unidades) a fin de aumentar las unidades de vivienda asequibles aptas para	Todas las fases de construcción

<u>familias (p. ej., unidades de tres dormitorios).</u>	
<u>A solicitud de la BPDA, proporcionar unidades residenciales a residentes con un ingreso promedio igual al 70 % del AMI para que algunas unidades puedan proporcionarse a residentes con ingresos por debajo del 70 % del AMI.</u>	<u>Todas las fases de construcción</u>
<u>Realizar una contribución de [monto a determinar] a un nuevo Fondo de Estabilización de Vivienda del Vecindario East Boston y trabajar con la Ciudad para otorgar partes de los pagos por exacción de viviendas futuros (fondos de vinculación) a este nuevo Fondo de Estabilización del Vecindario East Boston a fin de ayudar a solucionar los problemas de desalojamiento continuos en East Boston y los alrededores.</u>	<u>Financiamiento en 2 pagos iguales, (A) 30 días después de la finalización del período de apelación para las aprobaciones discrecionales de Boston y (B) 30 días después de la finalización del período de apelación para un permiso de edificación para el primer edificio en el PDA.</u>
<u>Buscar financiamiento de infraestructura para el Proyecto Maestro y para cualquier fondo que se reciba hasta un monto máximo determinado, luego de justificar los gastos para obtener dicho financiamiento de infraestructura, en una base dólar por dólar (1:1), realizar contribuciones adicionales al Fondo de Estabilización de Vivienda de East Boston mencionado anteriormente.</u>	<u>Antes de completar la infraestructura en el sitio.</u>
<u>Crear hasta 14 000 nuevos puestos de trabajo en la construcción y de 25 000 a 50 000 nuevos puestos de trabajo permanentes.</u>	<u>Todas las fases de construcción</u>
<u>Generar beneficios económicos considerables para la ciudad de Boston a través de nuevos ingresos fiscales netos.</u>	<u>Todas las fases de construcción</u>
<u>Pagos por exacción de viviendas y de desarrollo de empleo (es decir, vinculación) a la ciudad de Boston. La tasa del Subsidio de Contribución para la Vivienda y la tasa del Subsidio de Contribución para los contribución al desarrollo de empleo serán de \$9,03 y de \$1,78 por pie cuadrado de Usos con Impacto del Desarrollo después de los primeros 100,000 pies cuadrados</u>	<u>Todos los edificios en Boston que incluyen Usos con Impacto del Desarrollo</u>
<u>Crear oportunidades de desarrollo económico para los residentes y para los comercios de East Boston mediante la inclusión del 10% de la superficie destinada a comercio en Boston para negocios locales y para propietarios con parámetros de alquiler flexibles.</u>	<u>Todas las fases de construcción en Boston</u>
<u>Respaldar a los grupos comunitarios locales de East Boston al proporcionarles 2,500 pies cuadrados de espacio cívico en planta baja que se ubicarán en un edificio de la Fase 1 en Belle Isle Square provisionalmente, antes de ser reubicados en una ubicación permanente en una fase posterior del proyecto.</u>	<u>Construcción de la Fase 1B</u>
<u>Pagos por mitigación de flujo e infiltración de \$9,64 por galón de flujo sanitario agregado</u>	<u>Todas la fases de construcción en Boston</u>
<u>Aplicar los principios del desarrollo orientado al tránsito (Transit Oriented Principles, TOD) mediante la integración de las estaciones de la línea azul de la MBTA de Suffolk Downs y de Beachmont contiguas, y de modos de traslado alternativos, incluidos nuevos senderos para bicicletas puestos para estacionar bicicletas, y</u>	<u>Todas las fases de construcción</u>

estaciones de bicicletas compartidas, incluida la instalación de aproximadamente 9200 pies lineales de sendas para bicicletas y de aproximadamente 8100 pies lineales de carriles para bicicletas separados en el Proyecto Maestro.	
Avanzar con los objetivos de adaptación de la ciudad de Boston con mejoras diseñadas para controlar sucesos de tormentas, incluso tormentas de frecuencia de 100 años, y que se adapten tanto a la inundación en la costa como del interior. Estas medidas incluyen mejoras al sistema de drenaje pluvial, como mejoras a los canales de drenaje pluvial, sistemas de cámaras de filtración, jardines de lluvia y cuencas hidrográficas con bombas de sumidero profundas con separadores de aceite y gas, así como un aumento en la altura de las calles, aumento en la altura del espacio del primer piso y de los equipos en los edificios, y espacios flexibles en el primer piso, que los niveles inferiores de los estacionamientos se puedan usar como posibles áreas de almacenamiento de agua de inundaciones.	Todas las fases de construcción
Plantar más de 1500 nuevos árboles de alineación en todo el Sitio Suffolk Downs.	Todas las fases de construcción
Registrar una cláusula de no discriminación que prohíba la discriminación por raza, credo, religión, color, nacionalidad, ascendencia, edad (salvo con las viviendas para la tercera edad que cumplen con los requisitos legales correspondientes), sexo, orientación sexual, identidad de género, discapacidad, situación familiar, hijos, estado civil, fuente de ingreso, ser beneficiario de asistencia social, asistencia con el alquiler, subsidio de vivienda, experiencia militar o información genética, en la venta, alquiler con opción a compra o alquiler, o en el uso u ocupación del PDA o cualquier parte de esta.	Antes de comenzar la construcción del primer edificio en Boston.
Otorgar zonas de servidumbre a la ciudad de Boston con respecto a las zonas de servidumbre especificadas de acuerdo con el Plan Maestro.	Después de completar la construcción de todas las zonas de servidumbre y los lotes de desarrollo adyacentes.
Humedales y cursos de agua	
Mejoras a la orilla de Horseshoe Pond	Construcción de la Fase 1B
**Abertura de la alcantarilla de Sales Creek	Construcción de la Fase 2R
Mejora de la vegetación/Restauración de la ribera del río (Riverfront Area, RFA)	Construcción de las Fases 2B, 2R, 3B, 3R y 4R
Control de especies invasivas	Construcción de la Fase 1R
**Mitigar los posibles impactos temporarios fuera del sitio en las áreas de recursos (orilla, humedales rodeados de vegetación	Construcción de la Fase 1R

[Bordering Vegetated Wetlands, BVW], suelo debajo de cuerpos de agua y de cursos de agua [Land Under Waterbodies and Waterways, LUWW], RFA, suelo sujeto a inundaciones por tormentas costeras [Land Subject to Coastal Storm Flowage, LSCSF] debido a conexiones de desagüe provisionarias (parcialmente en el sitio) al restaurarlas en el lugar actual, inmediatamente después de que finalice la instalación.	
Mitigar los posibles impactos fuera del sitio a las áreas de recursos debido a las mejoras al tráfico, si es necesario.	Inmediatamente después de las mejoras al tráfico
<u>Manejo de aguas pluviales</u>	
Construir un sistema de manejo del agua pluvial que mejorará la calidad general de la escorrentía del agua pluvial (incluye desarrollo de bajo impacto (low impact development, LID), que se usará para riego y que abordará la mayor intensidad futura de las tormentas, debido al cambio climático.	Todas las fases de construcción
Trabajar con Massport para garantizar que las compuertas y las alcantarillas que se encuentran debajo de la Ruta 1A y hacia Chelsea Creek tengan suficiente capacidad para transportar caudales anticipados.	Construcción de la Fase 2B
Instalar una instalación de detención de 52,000 pies cúbicos de agua pluvial subterránea dentro de la cuenca de Chelsea Creek.	Construcción de la Fase 4B
Exigir que todos los edificios de la cuenca Chelsea Creek almacenen, reutilicen o dejen filtrar las primeras 1.0 pulgadas de agua de lluvia.	Durante la construcción de todas las fases
Reducir el área impermeable general en todo el sitio >10% al reducir el área impermeable propuesta dentro de los espacios abiertos y aumentando las azoteas con cubierta vegetal un 20%:	Durante la construcción de todas las fases
<u>Espacio abierto</u>	
Plaza Belle Isle Square y **Plaza Beachmont	Construcción de la Fase 1B/1R
Espacio central común, **Teatro al aire libre	Construcción de la Fase 2B/2R
Green Fingers, paseos peatonales junto a Sales Creek, parque junto a Orient Heights	Construcción de la Fase 2B/3B/3R
Finalización del Corredor Lineal Activo	Construcción de la Fase 4B/4R
<u>Agua y agua residual</u>	
Financiar la mitigación de la afluencia e infiltración de los desagües	Todas las fases de construcción: a

(4:1 en Boston, 10:1 en Revere).	realizarse en fases a medida que se otorguen los permisos de construcción
Instalar una línea de desvío para el agua residual específica que conecte directamente el sistema de la MWRA, corriente abajo de la estación de bombas Caruso, para permitir que Boston y Revere mantengan las capacidades existentes en sus sistemas locales y para que la MWRA conserve la capacidad de bombas existente en la estación de bombas Caruso.	Construcción de la Fase 2B/2R
Redirigir el flujo de cuatro bombas de sumideros fuera del sitio que en la actualidad se vierten en el desagüe dentro de Waldemar Avenue al sistema de drenaje de agua pluvial específico del Proyecto del Plan Maestro.	Construcción de la Fase 2B
Reutilizar el agua de lluvia para el riego	Construcción de las fases 1B-5B, 2R-4R
<u>Transporte</u> <u>[Sujeto a revisión posterior por parte de BTS y MassDOT]</u>	
Llevar a cabo evaluaciones de ingeniería y de arquitectura de la estación de Suffolk Downs y de la estación Beachmont.	En progreso¹
**Construir una nueva parada de ómnibus en la Ruta 119 en Stop & Shop y en la rotonda de Tomasello Drive.	Finalizado el 02/09/2018
Construir nuevas paradas de ómnibus en la Ruta 119 en el Sitio Suffolk Downs.	Según se justifique por la demanda
Brindar servicios de ómnibus de enlace operados por empresas privadas que circulen dentro del sitio.	Según se justifique por la demanda
Brindar nuevos servicios de ómnibus de enlace operados por empresas privadas que proporcionen conexiones directas entre el Sitio Suffolk Downs, y puntos clave y nodos de transporte (las conexiones propuestas incluirán conexiones con North Station, South Station, Chelsea Station y Seaport District).	Según se justifique por la demanda¹
Completar mejoras en el código y en las condiciones de las estaciones Suffolk Down y **Beachmont.	TBD¹
Realizar contribuciones para mejoras en el tránsito, incluidas las posibles mejoras en la estación de Suffolk Downs y de la estación Beachmont.	TBD¹
Implementar señalizaciones de prioridad en las ubicaciones señalizadas en donde se propone mitigación del tráfico como parte del Proyecto Maestro.	Junto con mejoras de mitigación del tráfico
**Winthrop Ave. (Ruta 145) en MBTA/Ingreso al sitio	Antes de la finalización de la Fase 1R
**Bennington Street en la ruta estatal/Winthrop Ave.	Antes de la finalización de la Fase 1R
**Bennington Street en Crescent Ave.	Antes de la finalización de la Fase 1R
**Winthrop Avenue en la estación de bomberos (retornos y señales de tránsito)	Antes de la finalización de la Fase 1R

Ruta 1A en Tomasello Drive	Antes de la finalización de la Fase 1R
**Ruta 60 en Sigourney Street	Antes de la finalización de la Fase 1R
**Ruta 60 en Charger Street	Antes de la finalización de la Fase 1R
**Winthrop Avenue (Ruta 145) en Revere Beach Parkway (Ruta 16)/Harris Street	Antes de la finalización de la Fase 1R
**Winthrop Ave. (Ruta 145) en North Shore Road	En 2 000 000 ft²
**Winthrop Ave. (Ruta 145) en Tomasello Drive	En 2 000 000 ft²
Ruta 1A en Tomasello Drive (señal temporaria de giro a la izquierda hacia el sur)	En 2 000 000 ft²
**Ruta 1A de Boardman Street a Furlong Drive Mejoras en Boston: incluyen dos carriles principales hacia el sur con un carril de giro a la izquierda exclusivo y una banquina de 8 pies a 10 pies próximos a Boardman, y tres carriles principales hacia el norte con un carril de giro a la izquierda exclusivo. Los carriles de giro a la izquierda se ampliarán y el carril de giro a la derecha hacia el norte se reemplazará por un carril compartido de giro a la derecha por aproximadamente 1200 pies hacia Boardman. Se agregará un camino de uso compartido hacia el norte en el corredor Tomasello y desde allí continuará hacia el corredor de Revere Beach Parkway/Winthrop Avenue en Revere a lo largo de Tomasello. En Tomasello, se proporcionará control con señales y se ensanchará la calle hacia el sur con cuatro carriles para permitir la continuación de dos carriles principales y la incorporación de dos carriles con giro a la izquierda. La sección de cuatro carriles se extenderá desde la intersección con giro a la derecha para dirigirse a la izquierda cerca del camino de Boston/Revere City a Tomasello. Dentro de esta área, la banquina hacia el sur se eliminará y se reemplazará con una rampa sobre la acera de ancho limitado. Hacia el norte, se mantendrán tres carriles principales desde la intersección Boardman con un carril de giro a la derecha exclusivo agregado para acceder al sitio.	Antes de 3 000 000 ft²
**Ruta 60 en Bell Circle (5 intersecciones)	En 3 000 000 ft²
**Ruta 1A en Curtis Street Mejoras en Boston: incluyen la realineación de la Ruta 1A hacia el sur a fin de formalizar la salida a las zonas de Bennington y Curtis, y de proporcionar dos carriles continuos para el movimiento hacia el sur, al crear una isla entre el área pavimentada actual y al brindar control de paradas en la intersección de rampa/Curtis Street. El movimiento desde Curtis Street a la Ruta 1A hacia el sur continuará en una situación de incorporación de carril.	En 3 000 000 ft²
**Ruta 1A en Revere Street	En 5 500 000 ft²
**Ruta 60 en Revere Street y Breed Street	En 5 500 000 ft²
Bennington Street en Saratoga Street Mejoras en Boston: incluyen instalar una isla de tráfico en el cuadrante sudoeste, redireccionar los cruces peatonales de los cruces de Bennington y Saratoga, proporcionar una rampa sobre la acera compatible para el cruce de Bennington en el cuadrante sudeste.	En 5 500 000 ft²

cambiar los usos de carril en la orientación hacia el norte de Bennington (uno solo para la derecha y uno principal a la izquierda), eliminar/reubicar el cantero en el tramo norte de Bennington para permitir la incorporación de tres carriles hacia el sur (dos principales y uno para la izquierda) y un carril principal hacia el norte, y modificar las fases de señales.	
Plaza Day (cinco intersecciones) Mejoras en Boston: el Proponente participará con un grupo de trabajo para llevar a cabo estudios adicionales sobre Day Square y desarrollar alternativas de diseño para abordar las preocupaciones de las partes interesadas.	En 5 500 000 ft²
Brown Circle	En 5 500 000 ft²
**Intersección Ruta 1/Ruta 16	En 7 000 000 ft²
**Ruta 16 y Garfield Ave./Webster Ave.	En 7 000 000 ft²
Construir instalaciones para bicicletas y para peatones dentro del sitio con conexiones a infraestructuras fuera del sitio.	Durante todas las fases
Diseñar y construir, o con la opción del Proponente de financiar el diseño y la construcción, la extensión de East Boston Greenway desde Constitution Beach hasta el extremo sudeste del Sitio del Proyecto, que sigue a lo largo de Bennington Street y Walley Street, incluido un cruce para peatones/bicicletas designado en Bennington Street.	Para la construcción de la Fase 3B
Programa integral de control de la demanda del transporte para reducir la dependencia de vehículos con un solo ocupante y fomentar modos alternativos de transporte.	Durante todas las fases
Calidad del aire	
Implementar un programa de monitoreo del tráfico	Durante todas las fases
Consulte las Medidas de Transporte anteriores para la mitigación de fuentes móviles de gases de efecto invernadero (greenhouse gases, GHG).	
Emisiones de GHG	
Preparar diseños esquemáticos y cálculos de costos de un edificio de múltiples residencias de 200,000 pies cuadrados para un diseño preferido/previsto y para un diseño de vivienda pasiva.	Diseño de la Fase 1R
Todas las viviendas adosadas (en total 22) serán viviendas pasivas y/o E+ (energía positiva) equivalente.	Construcción de la Fase 1B y 2B
Construir un (1) proyecto de demostración de vivienda pasiva (o	Construcción de la Fase 2B

<u>equivalente) de un edificio residencial de múltiples familias de, como mínimo, 50,000 pies cuadrados.</u>	
<u>Todas las viviendas unifamiliares junto a Waldemar Avenue (12 en total) serán viviendas pasivas y/o E+ equivalentes.</u>	<u>Para la construcción de la Fase 3B</u>

A solicitud de la BPDA, proporcionar unidades asequibles en edificios residenciales que equivalgan al 13 % de la superficie construida de unidades de vivienda (en lugar del 13 % de la cantidad de unidades) a fin de aumentar las unidades de vivienda asequibles aptas para familias (p. ej., unidades de tres dormitorios).	Todas las fases de construcción
A solicitud de la BPDA, proporcionar unidades residenciales a residentes con un ingreso promedio igual al 70 % del AMI para que algunas unidades puedan proporcionarse a residentes con ingresos por debajo del 70 % del AMI.	Todas las fases de construcción
Realizar una contribución de [monto a determinar] a un nuevo Fondo de Estabilización de Vivienda del Vecindario East Boston y trabajar con la Ciudad para otorgar partes de los pagos por exacción de viviendas futuros (fondos de vinculación) a este nuevo Fondo de Estabilización del Vecindario East Boston a fin de ayudar a solucionar los problemas de desalojamiento continuos en East Boston y los alrededores.	Financiamiento en 2 pagos iguales, (A) 30 días después de la finalización del período de apelación para las aprobaciones discrecionales de Boston y (B) 30 días después de la finalización del período de apelación para un permiso de edificación para el primer edificio en el PDA.
Buscar financiamiento de infraestructura para el Proyecto Maestro y para cualquier fondo que se reciba hasta un monto máximo determinado, luego de justificar los gastos para obtener dicho financiamiento de infraestructura, en una base dólar por dólar (1:1), realizar contribuciones adicionales al Fondo de Estabilización de Vivienda de East Boston mencionado anteriormente.	Antes de completar la infraestructura en el sitio.
Crear hasta 14 000 nuevos puestos de trabajo en la construcción y de 25 000 a 50 000 nuevos puestos de trabajo permanentes.	Todas las fases de construcción
Generar beneficios económicos importantes para la ciudad de Boston a través de nuevos ingresos fiscales netos.	Todas las fases de construcción
Pagos por exacción de viviendas y de los empleados (es decir, vinculación) a la ciudad de Boston. La tasa del Subsidio de Contribución para la Vivienda y la tasa del Subsidio de Contribución para los Empleos será de \$9,03 y de \$1,78 por pie cuadrado de Usos con Impacto del Desarrollo después de los primeros 100 000 pies cuadrados (9290,30 metros cuadrados)	Todos los edificios en Boston que incluyen Usos con Impacto del Desarrollo
Crear oportunidades de desarrollo económico para los residentes y para los comercios de East Boston mediante la inclusión del 10 % de la superficie destinada a comercio en Boston para negocios locales y para propietarios con parámetros de alquiler flexibles.	Todas las fases de construcción en Boston
Respaldar a los grupos comunitarios locales de East Boston al proporcionarles 2500 pies cuadrados (232,26 metros cuadrados) de espacio cívico en planta baja que se ubicarán en un edificio de la Fase 1 en Belle Isle Square temporariamente, antes de ser reubicados en una ubicación permanente en una fase posterior del proyecto.	Construcción de la Fase 1B
Pagos por mitigación de afluencia e infiltración de \$9,64 por galón de flujo sanitario agregado	Todas la fases de construcción en Boston

Aplicar los principios del desarrollo orientado al tránsito (Transit Oriented Principles, TOD) mediante la integración de las estaciones de la línea azul de la MBTA de Suffolk Downs y de Beachmont contiguas, y de modos de traslado alternativos, incluidos nuevos senderos para bicicletas y estaciones de bicicletas compartidas, incluida la instalación de aproximadamente 9200 pies lineales (2804,1 metros) de sendas para bicicletas y de aproximadamente 8100 pies lineales (2468,8 metros) de carriles para bicicletas separados en el Proyecto Maestro.	Todas las fases de construcción
Avanzar con los objetivos de adaptación de la ciudad de Boston con mejoras diseñadas para controlar sucesos de tormentas, incluso tormentas con un 1 % de probabilidad de que ocurran, y que se adapten tanto a la inundación en la costa como tierra adentro. Estas medidas incluyen mejoras al sistema de drenaje pluvial, como mejoras a los canales de drenaje pluvial, sistemas de cámaras de filtración, jardines de lluvia y cuencas hidrográficas con bombas de sumidero profundas con separadores de aceite y gas, así como un aumento en la altura de las calles, aumento en la altura del espacio del primer piso y que los niveles inferiores de los estacionamientos se puedan usar como posibles áreas de almacenamiento de agua de inundaciones.	Todas las fases de construcción
Plantar más de 1500 nuevos árboles de alineación en todo el Sitio Suffolk Downs.	Todas las fases de construcción
Registrar una cláusula de no discriminación que prohíba la discriminación por raza, credo, religión, color, nacionalidad, ascendencia, edad (salvo con las viviendas para la tercera edad que cumplen con los requisitos legales correspondientes), sexo, orientación sexual, identidad de género, discapacidad, situación familiar, hijos, estado civil, fuente de ingreso, ser beneficiario de asistencia social, asistencia con el alquiler, subsidio de vivienda, experiencia militar o información genética, en la venta, alquiler con opción a compra o alquiler, o en el uso u ocupación del PDA o cualquier parte de esta.	Antes de comenzar la construcción del primer edificio en Boston.
Otorgar zonas de servidumbre a la ciudad de Boston con respecto a las zonas de servidumbre especificadas de acuerdo con el Plan Maestro.	Después de completar la construcción de todas las zonas de servidumbre y los lotes de desarrollo adyacentes.
Humedales y cursos de agua	
Mejoras a la orilla de Horseshoe Pond	Construcción de la Fase 1B
**Iluminación natural del conducto de Sales Creek	Construcción de la Fase 2R
Mejora de la vegetación/Restauración de la ribera del río (Riverfront Area, RFA)	Construcción de las Fases 2B, 2R, 3B, 3R y 4R
Control de especies invasivas	Construcción de la Fase 1R
**Mitigar los posibles impactos temporarios fuera del sitio en las	Construcción de la Fase 1R

<p>áreas de recursos (orilla, humedales rodeados de vegetación [Bordering Vegetated Wetlands, BVW], suelo debajo de cuerpos de agua y de cursos de agua [Land Under Waterbodies and Waterways, LUWW], RFA, suelo sujeto a inundaciones por tormentas costeras [Land Subject to Coastal Storm Flowage, LSCSF]) debido a conexiones de desagüe provisionarias (parcialmente en el sitio) al restaurarlas dentro del radio de acción actual, inmediatamente después de que finalice la instalación.</p>	
<p>Mitigar los posibles impactos fuera del sitio a las áreas de recursos debido a las mejoras al tráfico, si es necesario.</p>	<p>Inmediatamente después de las mejoras al tráfico</p>
<p>Manejo de aguas pluviales</p>	
<p>Construir un sistema de manejo del agua pluvial que mejorará la calidad general de la escorrentía del agua pluvial (incluye desarrollo de bajo impacto (low impact development, LID), que se usará para riego y que abordará la mayor intensidad de las tormentas, debido al cambio climático, en el futuro.</p>	<p>Todas las fases de construcción</p>
<p>Trabajar con Massport para garantizar que las compuertas y los conductos que se encuentran debajo de la Ruta 1A y hacia Chelsea Creek tengan suficiente capacidad para transportar caudales anticipados.</p>	<p>Construcción de la Fase 2B</p>
<p>Instalar una instalación de detención de 52 000 pies cúbicos (1472,48 metros cúbicos) de agua pluvial subterránea dentro de la cuenca de Chelsea Creek.</p>	<p>Construcción de la Fase 4B</p>
<p>Exigir que todos los edificios de la cuenca Chelsea Creek almacenen, reutilicen o filtren las primeras 1,0 pulgadas (2,5 centímetros) de agua de lluvia.</p>	<p>Durante la construcción de todas las fases</p>
<p>Reducir el área impermeable general en todo el sitio >10 % al reducir el área impermeable propuesta dentro de los espacios abiertos y aumentando las azoteas con cubierta vegetal un 20 %:</p>	<p>Durante la construcción de todas las fases</p>
<p>Espacio abierto</p>	
<p>Plaza Belle Isle Square y **Plaza Beachmont</p>	<p>Construcción de la Fase 1B/1R</p>
<p>Espacio central común, **Teatro al aire libre</p>	<p>Construcción de la Fase 2B/2R</p>
<p>Green Fingers, paseos peatonales junto a Sales Creek, parque junto a Orient Heights</p>	<p>Construcción de la Fase 2B/3B/3R</p>

Finalización del Corredor Lineal Activo	Construcción de la Fase 4B/4R
Agua y agua residual	
Financiar la mitigación de la afluencia e infiltración de los desagües (4:1 en Boston, 10:1 en Revere).	Todas las fases de construcción: a realizarse en fases a medida que se otorguen los permisos de construcción
Instalar una línea de desvío para el agua residual específica que conecte directamente el sistema de la MWRA, corriente abajo de la estación de bombas Caruso, para permitir que Boston y Revere mantengan las capacidades existentes en sus sistemas locales y para que la MWRA conserve la capacidad de bombas existente en la estación de bombas Caruso.	Construcción de la Fase 2B/2R
Redirigir el flujo de cuatro bombas de sumideros fuera del sitio que en la actualidad se vierten en el desagüe dentro de Waldemar Avenue al sistema de drenaje de agua pluvial específico del Proyecto del Plan Maestro.	Construcción de la Fase 2B
Reutilizar el agua de lluvia para el riego	Construcción de las fases 1B-5B, 2R-4R
Transporte [Sujeto a revisión posterior por parte de BTS y MassDOT]	
Llevar a cabo evaluaciones de ingeniería y de arquitectura de la estación de Suffolk Downs y de la estación Beachmont.	En progreso ¹
**Construir una nueva parada de ómnibus en la Ruta 119 en Stop & Shop y en la rotonda de Tomasello Drive.	Finalizado el 02/09/2018
Construir nuevas paradas de ómnibus en la Ruta 119 en el Sitio Suffolk Downs.	Según se justifique por la demanda
Brindar servicios de ómnibus de enlace operados por empresas privadas que circulen dentro del sitio.	Según se justifique por la demanda
Brindar nuevos servicios de ómnibus de enlace operados por empresas privadas que proporcionen conexiones directas entre el Sitio Suffolk Downs, y puntos clave y nodos de transporte (las conexiones propuestas incluirán conexiones con North Station, South Station, Chelsea Station y Seaport District).	Según se justifique por la demanda ¹
Completar mejoras en el código y en las condiciones de las estaciones Suffolk Down y **Beachmont.	TBD ¹
Realizar contribuciones para mejoras en el tránsito, incluidas las posibles mejoras en la estación de Suffolk Downs y de la estación Beachmont.	TBD ¹
Implementar señalizaciones de prioridad en las ubicaciones señalizadas en donde se propone mitigación del tráfico como parte del Proyecto Maestro.	Junto con mejoras de mitigación del tráfico
**Winthrop Ave. (Ruta 145) en MBTA/Ingreso al sitio	Antes de la finalización de la Fase

	1R
**Bennington Street en la ruta estatal/Winthrop Ave.	Antes de la finalización de la Fase 1R
**Bennington Street en Crescent Ave.	Antes de la finalización de la Fase 1R
**Winthrop Avenue en la estación de bomberos (retornos y señales de tránsito)	Antes de la finalización de la Fase 1R
Ruta 1A en Tomasello Drive	Antes de la finalización de la Fase 1R
**Ruta 60 en Sigourney Street	Antes de la finalización de la Fase 1R
**Ruta 60 en Charger Street	Antes de la finalización de la Fase 1R
**Winthrop Avenue (Ruta 145) en Revere Beach Parkway (Ruta 16)/Harris Street	Antes de la finalización de la Fase 1R
**Winthrop Ave. (Ruta 145) en North Shore Road	En 2 000 000 ft ² (185 806,08 m ²)
**Winthrop Ave. (Ruta 145) en Tomasello Drive	En 2 000 000 ft ² (185 806,08 m ²)
Ruta 1A en Tomasello Drive (señal temporaria de giro a la izquierda hacia el sur)	En 2 000 000 ft ² (185 806,08 m ²)
**Ruta 1A de Boardman Street a Furlong Drive Mejoras en Boston: incluyen dos carriles principales hacia el sur con un carril de giro a la izquierda exclusivo y una banquina de 8 pies (2,4 metros) a 10 pies (3 metros) próximos a Boardman, y tres carriles principales hacia el norte con un carril de giro a la izquierda exclusivo. Los carriles de giro a la izquierda se ampliarán y el carril de giro a la derecha hacia el norte se reemplazará por un carril compartido de giro a la derecha por aproximadamente 1200 pies (365,7 metros) hacia Boardman. Se agregará un camino de uso compartido hacia el norte en el corredor Tomasello y desde allí continuará hacia el corredor de Revere Beach Parkway/Winthrop Avenue en Revere a lo largo de Tomasello. En Tomasello, se proporcionará control con señales y se ensanchará la calle hacia el sur con cuatro carriles para permitir la continuación de dos carriles principales y la incorporación de dos carriles con giro a la izquierda. La sección de cuatro carriles se extenderá desde la intersección con giro a la derecha para dirigirse a la izquierda cerca del camino de Boston/Revere City a Tomasello. Dentro de esta área, la banquina hacia el sur se eliminará y se reemplazará con una rampa sobre la acera de ancho limitado. Hacia el norte, se mantendrán tres carriles principales desde la intersección Boardman con un carril de giro a la derecha exclusivo agregado para acceder al sitio.	Antes de 3 000 000 ft ² (278 709,12 m ²)
**Ruta 60 en Bell Circle (5 intersecciones)	En 3 000 000 ft ² (278 709,12 m ²)
**Ruta 1A en Curtis Street Mejoras en Boston: incluyen la realineación de la Ruta 1A hacia el sur a fin de formalizar la salida a las zonas de Bennington y Curtis, y de proporcionar dos carriles continuos para el movimiento hacia el sur,	En 3 000 000 ft ² (278 709,12 m ²)

al crear una isla entre el área pavimentada actual y al brindar control de paradas en la intersección de rampa/Curtis Street. El movimiento desde Curtis Street a la Ruta 1A hacia el sur continuará en una situación de incorporación de carril.	
**Ruta 1A en Revere Street	En 5 500 000 ft ² (510 966,72 m ²)
**Ruta 60 en Revere Street y Breed Street	En 5 500 000 ft ² (510 966,72 m ²)
Bennington Street en Saratoga Street Mejoras en Boston: incluyen instalar una isla de tráfico en el cuadrante sudoeste, redireccionar los cruces peatonales de los cruces de Bennington y Saratoga, proporcionar una rampa sobre la acera compatible para el cruce de Bennington en el cuadrante sudeste, cambiar los usos de carril en la orientación hacia el norte de Bennington (uno solo para la derecha y uno principal a la izquierda), eliminar/reubicar el cantero en el tramo norte de Bennington para permitir la incorporación de tres carriles hacia el sur (dos principales y uno para la izquierda) y un carril principal hacia el norte, y modificar las fases de señales.	En 5 500 000 ft ² (510 966,72 m ²)
Plaza Day (cinco intersecciones) Mejoras en Boston: el Proponente participará con un grupo de trabajo para llevar a cabo estudios adicionales sobre Day Square y desarrollar alternativas de diseño para abordar las preocupaciones de las partes interesadas.	En 5 500 000 ft ² (510 966,72 m ²)
Brown Circle	En 5 500 000 ft ² (510 966,72 m ²)
**Intersección Ruta 1/Ruta 16	En 7 000 000 ft ² (650 321,28 m ²)
**Ruta 16 y Garfield Ave./Webster Ave.	En 7 000 000 ft ² (650 321,28 m ²)
Construir instalaciones para bicicletas y para peatones dentro del sitio con conexiones a infraestructuras fuera del sitio.	Durante todas las fases
Diseñar y construir, o con la opción del Proponente de financiar el diseño y la construcción, la extensión de East Boston Greenway desde Constitution Beach hasta el extremo sudeste del Sitio del Proyecto, que sigue a lo largo de Bennington Street y Walley Street, incluido un cruce para peatones/bicicletas designado en Bennington Street.	Para la construcción de la Fase 3B
Programa integral de control de la demanda del transporte para reducir la dependencia de vehículos con un solo ocupante y fomentar modos alternativos de transporte.	Durante todas las fases
Calidad del aire	
Implementar un programa de monitoreo del tráfico	Durante todas las fases
<i>Consulte las Medidas de Transporte anteriores para la mitigación de fuentes móviles de gases de efecto invernadero (greenhouse gases, GHG).</i>	

Emisiones de GHG	
Preparar diseños esquemáticos y cálculos de costos de un edificio de múltiples residencias de 200 000 pies cuadrados (18 580,61 metros cuadrados) para un diseño preferido/previsto y para un diseño de vivienda pasiva.	Diseño de la Fase 1R
Todas las viviendas adosadas (en total 22) serán viviendas pasivas y/o E+ (energía positiva) equivalente.	Construcción de la Fase 1B y 2B
Construir un (1) proyecto de demostración de vivienda pasiva (o equivalente) de un edificio residencial de múltiples familias de, como mínimo, 50 000 pies cuadrados (4645,15 metros cuadrados).	Construcción de la Fase 2B
Todas las viviendas unifamiliares junto a Waldemar Avenue (12 en total) serán viviendas pasivas y/o E+ equivalentes.	Para la construcción de la Fase 3B
Construir edificios para lograr ahorros en el uso de la energía en comparación con los códigos de energía requeridos en la actualidad (9.º edición) de, al menos, el 10% en todos los edificios de la Fase 1 y mayores incrementos en las fases posteriores para cumplir los siguientes niveles de ahorro de energía cuando finalice la construcción: <ul style="list-style-type: none"> • 5% de los edificios mayor al 50% • 35% de los edificios del 30% al 50% • 55% de los edificios del 18% al 30% • 5% de los edificios del 10% al 18% 	Durante la construcción de todas las fases
Construir todos los edificios para que estén listos para instalar energía solar.	Durante la construcción de todas las fases
Instalar, como mínimo, 2 MW de energía fotovoltaica en las terrazas de los edificios	Durante la construcción de todas las fases
Diseñar todos los edificios para lograr los estándares de las certificaciones LEED de la siguiente manera: <ul style="list-style-type: none"> • 5% de LEED de platino, como mínimo • 75% de LEED de oro, como mínimo • 20% de LEED de plata, como máximo 	Durante la construcción de todas las fases según se indica en los Planos de Desarrollo
Designar espacios de estacionamiento preferenciales para los vehículos con combustible alternativo.	Todas las fases
<i>Consulte las Medidas de transporte para la Mitigación de las fuentes móvilesFuentes Móviles para la calidadCalidad del aireAire.</i>	
Capacidad de adaptación ante el cambio climático	
Facilitar un estudio de viabilidad para la protección contra inundaciones regional (berma de Bennington Street)	A determinarse, antes del diseño de la Fase 4
Construir la fase para que no haya pérdidas en la zona de control almacenamiento de inundaciones para el rebasamiento anual del 1% de la llanura aluvial modelado al día actual.	Construcción de cada una de las Fases 2B y 2R
Construir la fase para que no haya pérdidas en la zona de control almacenamiento de inundaciones para el rebasamiento anual	Construcción de cada una de las Fases 3B y 3R

del 1% de la llanura aluvial modelado al día actual.	
Facilitar la instalación de una compuerta en el límite este del Sitio Suffolk Downs.	Antes de la construcción de la Fase 4R
Diseñar las actualizaciones mejoras de la estación de bombeo Alfred H. Long (Bennington Street). (El Proponente participará en la división de los costos)	Diseño de la Fase 4R
Facilitar la actualización las mejoras de la estación de bombeo Alfred H. Long (Bennington Street) de 300 pies cúbicos por segundo (cfs) a 600 cfs.	Antes de la construcción de la Fase 4B
Apuntar a elevaciones del primer piso de 20,5 20.5 pies (6,25 metros) de la base de la ciudad de Boston (Boston City Base, BCB) para los edificios no críticos y de 21,5 21.5 pies (6,5 metros) de la BCB para los edificios críticos, para la infraestructura y para el espacio residencial en la planta baja, según las pautas de la BPDA, para proporcionar 1 o 2 pies (0,3 o 0,6 metros) de espacio vertical sobre la altura de inundación de Boston (Boston Flood Elevation, BFE) proyectada para el 2070.	Todas las fases del diseño
En donde una altura del primer piso (first floor elevation, FFE) de 20,5 20.5 pies (6,25 metros) no sea posible, implementar medidas de protección contra inundaciones (por ej. ejemplo, especificar materiales secos a prueba de inundaciones, diseñar con capacidad para agregar barreras contra inundaciones temporarias en las aberturas de los edificios y limitar el primer piso a usos no residenciales).	Todas las fases del diseño
Seleccionar materiales de pavimento con menor capacidad de absorción del calor y un índice de reflejo de la luz solar que contrarreste los efectos de los veranos cada vez más calurosos.	Todas las fases del diseño
Especificar ventanas de abrir para los edificios residenciales, y tenerlas en cuenta para los hoteles y para los edificios de oficinas.	Todas las fases del diseño
Usar un día pico de 95 °F (35 °C) para medir los sistemas mecánicos del edificio.	Todas las fases del diseño
Plantar un sólido fuerte dosel arbóreo dentro del espacio común central, en otras áreas de los espacios abiertos y dentro de la zona zonas de servidumbre circulación, para mitigar el efecto de calor tipo isla y para capturar/lentificar el agua de lluvia.	Todas las fases de construcción
Recursos históricos	
Desarrollar un plan de mitigación histórico que se implemente como parte del Proyecto Maestro.	Diseño de la fase 1B
Llevar a cabo un inventario para identificar elementos de la pista de carreras para rescatarlos y reutilizarlos en el sistema de espacios abiertos del sitio y/o para donarlos a los museos locales.	Antes de la construcción de la Fase 1B
Realizar un inventario y recopilar fotos, documentos, pinturas y otros recuerdos coleccionables coleccionados de las carreras de caballo para la posible inclusión dentro del sitio y/o para donarlos a los	Antes de la construcción de la Fase 1B

museos locales.	
Desarrollar e instalar una exhibición interpretativa para incorporarla en un área seleccionada del sistema de espacio abierto.	Construcción de la Fase 2B
Período de construcción	
Desarrollar un Plan de Manejo de la Construcción (Construction Management Plan, CMP) preliminar para el Proyecto del Plan Maestro basado en un escenario de logística de construcción conceptual para cada fase.	Al momento de la presentación del Informe Preliminar del Impacto Medioambiental (Draft Environmental Impact Report, DEIR)/Informe Preliminar del Impacto del Proyecto (Draft Project Impact Report, DPIR) (completos)
Preparar un CMP para cada fase para abordar impactos temporales relacionados con la construcción en el que se detalle el cronograma de la construcción general, las horas de trabajo, la cantidad de trabajadores de la construcción, el transporte de los trabajadores y el estacionamiento, y la cantidad de vehículos y vías de la construcción.	Antes de cada fase de construcción

¹~~En función del servicio y de~~ [Basado en](#) los tiempos ~~de implementación~~ propuestos [de construcción y implementación](#).

² Para todas las mejoras al tránsito programadas en una determinada superficie, las mejoras se deben completar antes del primer Permiso de Habitabilidad después del ~~umbral~~[límite](#) de la superficie indicado.

**Elementos de mitigación únicamente de Revere

Como se utilizó en ~~el~~[Anexo F](#), las referencias a las Fases 1B, 2B, 3B, 4B y 5B son con respecto a las cinco fases del Proyecto Maestro, es decir, el Proyecto de la Fase 1, el Proyecto de la Fase 2, el proyecto de la Fase 3, el Proyecto de la Fase 4 y el Proyecto de la Fase 5, respectivamente y las referencias a las fases 1R, 2R, 3R y 4R hacen referencia a las fases 1 a 4 de la ~~reconstrucción~~[reurbanización](#) de la parte de Revere del Sitio Suffolk Downs.

Summary report: Litéra® Change-Pro TDC 10.1.0.700 Document comparison done on 10/4/2019 11:01:19 AM	
Style name: DLAPiper	
Intelligent Table Comparison: Active	
Original filename: C:\Users\jj37801\Desktop\George Redlines 10.4.19\Suffolk Downs - PDA Development Plan (Phase 2)-163867343-v8_SPA.docx	
Modified filename: C:\Users\jj37801\Desktop\George Redlines 10.4.19\Suffolk Downs - PDA Development Plan (Phase 2) - SPANISH TRANSLATION 2.DOCX	
Changes:	
<u>Add</u>	288
Delete	309
Move From	0
<u>Move To</u>	0
<u>Table Insert</u>	79
Table Delete	79
<u>Table moves to</u>	0
Table moves from	0
Embedded Graphics (Visio, ChemDraw, Images etc.)	0
Embedded Excel	0
Format changes	0
Total Changes:	755