

Nombre del grupo: Transporte

Fecha de la reunión: 16 de Noviembre de 2021

Hora de la reunión: 6:30PM

Lugar de reunión: Zoom

Miembros presentes: Brooke Ganser, Bill Judge, Ellen Beckmann, Katie Sukalski, Debra Haynes, Ed Rizzuto, Austin Amandolia, Erik Landfried, George A Long Sr, Constance Wright, David Bradway, and Dan Jewell (miembros ausentes: Alexis John, Kyle Taylor)

Cofacilitadores para el grupo: Debra Haynes and Erik Landfried

Información y actualizaciones del personal

- Recordatorio de que estamos trabajando para hacer realidad las [Metas y objetivos de la comunidad](#).
- Pregunta: ¿Se enviará el borrador de las recomendaciones de políticas redactado por el personal a los grupos de trabajo de políticas; específicamente, se enviarán las políticas de transporte a este grupo de trabajo de transporte?
- Sí, el borrador de las recomendaciones de políticas se enviará a cada uno de los grupos de trabajo de políticas después de que el personal haya redactado un texto de políticas más detallado. Es probable que esto ocurra en enero o febrero.

Tormenta de ideas sobre políticas

Consideraciones:

El equipo revisó en grupo las *Metas y objetivos de la comunidad*.

- Financiamiento disponible para el *Plan integral*
 - El *Plan integral* no tiene una fuente de financiamiento directa y dedicada, pero afecta el financiamiento y las políticas.
 - El *Plan de transporte de Durham* es una fuente de financiamiento para algunas de nuestras ideas sobre políticas.
 - Hay muchas formas de financiar los proyectos de transporte. El *Plan de transporte de Durham* es una de ellas, pero también hay dinero estatal y federal que fluye a través de los procesos de la Organización de Planeamiento Metropolitano y del financiamiento local con impuestos a los bienes inmuebles. Hay una amplia variedad de maneras de financiar proyectos. Para lograr esto, por ahora basta pensar en términos generales; luego tendremos que determinar cómo hacerlo realidad.
- Dar prioridad a políticas equitativas y comunidades desatendidas
 - Dada la forma actual de estas políticas, ¿cómo nos aseguramos de que las comunidades desatendidas figuren en estas políticas? Por ejemplo, si una comunidad no ha tenido actualizaciones de infraestructura en los últimos 50 años, ¿tendrá prioridad en cuanto a obtener lo que desea y necesita? Mi preocupación es la consolidación de esto en las políticas y la manera de hacerlo realidad.
 - Podríamos establecer una política según la cual Durham debería abordar tanto la falta de infraestructura como el daño que se le ha hecho a las comunidades de Durham. Eso debe abordarse primero o antes de hablar de otros proyectos. Deberíamos centrarnos en priorizar esas comunidades.
 - Sí, las comunidades desatendidas deben tener máxima prioridad en las políticas.

- Se establecerá una política que prioriza la manera de hacer las inversiones en infraestructura. Esta política le dará prioridad a las comunidades desatendidas.
- El programa *Embajador de participación* (Engagement Ambassador) ha estado trabajando y trabaja actualmente con esas comunidades.
- Pasar del automóvil a otras formas de transporte
 - A medida que la ciudad crece, el enfoque tradicional ha sido la construcción de calles y carreteras, los requisitos mínimos de estacionamiento, etc. Es necesario fomentar los modos de transporte no vehicular (como caminar, andar en autobús y andar en bicicleta). Es necesario fomentar en mayor medida el transporte no vehicular por medio de estudios de transporte, especialmente para las urbanizaciones. Si podemos determinar cómo incentivar la implementación del transporte público en urbanizaciones nuevas, financiar la conectividad futura, e incentivar a todas las personas para que se desplacen en vehículos de transporte público, algunas de las soluciones de nuestros problemas de transporte se pueden poner en marcha. El efecto del transporte no debe evaluarse únicamente en función de la capacidad vial, sino también en función del mejoramiento de la red de transporte en general. También creo que deberíamos incentivar la inversión en el transporte público, las vías verdes y las aceras por medio de la reducción del área de estacionamiento requerido en las urbanizaciones.
 - En GoTriangle, una de nuestras frustraciones fue que el mejoramiento de las aceras de nuevas urbanizaciones solo se podía requerir en el lado de la calle que daba a la urbanización. Sin embargo, en los "mejoramientos" viales, que por lo general implican más carriles, el lado de la calle parecía no importar. Se mejoraba toda la calzada, en ambas direcciones, no en un solo lado.
 - Los mejoramientos y la infraestructura deben ampliarse al mismo ritmo. Si se construye un vecindario, los servicios de transporte correspondientes deben ampliarse.
 - Varios integrantes del grupo estuvieron de acuerdo en que se necesitan aceras en ambos lados de la calle.
 - Las políticas deben aplicarse a toda la ciudad, no solo a las nuevas urbanizaciones. La mayor parte de la población está siendo desplazada hacia las afueras de la ciudad.
 - Se necesita asesoría adicional de parte de nuestro abogado. Muchas de estas ideas van a necesitar aprobación y cambios en la legislación estatal.
 - Según reuniones anteriores, no queremos limitarnos a lo que actualmente permite el estado. Debemos pensar en cómo podemos alcanzar nuestras metas y no limitarnos. Debemos seguir pensando en grande.
 - Podría ser posible incentivar en lugar de ordenar.
 - Debemos intentar evitar los errores que hemos cometido en el pasado.
- Accesibilidad para estadounidenses con discapacidades y accesibilidad para jóvenes
 - Necesitamos una política que fomente constantemente la modernización. Los sistemas como Lyft y Uber deben considerarse como paratransporte.
 - El cumplimiento de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (Americans with Disabilities Act, ADA) no debe ser el máximo. Debemos ir más allá de la Ley ADA.
 - Hacer que el sistema de transporte sea atractivo para todos.
 - Me alegra ver la conectividad como parte de este proyecto. Cambiar una caminata de una milla a una caminata de un cuarto de milla por medio de una calle es un gran mejoramiento de la conectividad.
 - Una acera de 5 pies de ancho a lo largo de la calle Fayetteville no es suficiente. Las áreas comerciales y de alto tráfico peatonal deben tener aceras más anchas.

- Debemos fomentar que haya vías seguras para que los niños vayan a la escuela a pie o en bicicleta. Esta actividad tiene un efecto positivo en la concentración y el aprendizaje. Las Escuelas Públicas de Durham ya han comenzado a trabajar en esto como meta a largo plazo.
- Disminución de los estándares de estacionamiento
 - La disminución de los estándares de estacionamiento aumenta el desplazamiento en transporte público.
 - ¿Afectará la economía disminuir el estacionamiento? ¿Afectará a restaurantes, bares, tiendas, etc.?
 - El estándar de estacionamiento actual para el centro es 0.
 - ¿Qué ciudades se han estudiado para ver si esto funciona?
 - Esta es una buena pregunta de seguimiento, pero la Municipalidad de Durham lo ha estado haciendo desde 2008.
 - También ha estado sucediendo naturalmente en la mayoría de las zonas del centro debido al costo de los terrenos y debido a que los estacionamientos no son el aprovechamiento óptimo de los terrenos.
 - Necesitamos establecer políticas para animar a las personas a no ir en automóvil al centro.
 - El centro comercial de la calle 16 en Denver es un buen ejemplo de reducción de estacionamiento y fomento del transporte. La calle ha sido rediseñada para que sea posible caminar y desplazarse en autobús público.
 - Todas las políticas de transporte deben funcionar en conjunto. No requerimos estacionamiento en el centro, pero todos los edificios nuevos del centro siguen teniendo estacionamientos de diversos tamaños. Es probable que esto se deba al financiamiento y a otros problemas, como el hecho de que nuestro sistema de transporte cierra a medianoche.

Para terminar

¿En qué desean centrarse las personas en nuestra próxima reunión? ¿En qué podemos trabajar individualmente antes de entonces?

- Todos los integrantes del grupo:
 - Repasar lo que hemos escrito en el JamBoard. Nos concentramos principalmente en la tablero 2, pero el personal de planificación también comenzó a poner información en los otros tableros para impulsar ideas.
 - Revisar ejemplos de políticas de planes de otras ciudades y condados.
 - Específicamente, considerar ejemplos de mejoramiento del paratransporte en ciertas zonas.
- Personal de planificación:
 - Enviar planes de la ciudad y condado que el grupo pueda revisar.
 - Tomar algunas de las ideas sobre políticas que el grupo ha redactado y considerar la manera de incorporar dichas ideas a las políticas.

Acuerdos adoptados por el grupo

- Entre a la reunión con la mente y el corazón abiertos.
- Llegue y quédese a su manera como se sienta más cómodo (cámara encendida o apagada, hablando o escribiendo en el chat, etc. Cada persona tiene su propio estilo.)
- Sea capaz de ver, apoyar y respetar el punto de vista de los demás; respetar y honrar

nuestras diferencias; y establecer un espacio abierto y seguro.

- Comprenda que cada uno de nosotros trae experiencias y perspectivas individuales, no haga suposiciones basadas en la identidad que las personas traen al espacio (jóvenes, ancianos, personas de color, etc.)
- Deje espacio para la participación de cada persona, la autorreflexión y la reflexión colectiva.
- Avance y retroceda cuando sea necesario.
- Sea transparente, comparta el poder y coopere para generar confianza
- Sea audaz en grupo y piense generacional y creativamente
- Concéntrese en lo posible y en las oportunidades y no en los riesgos y lo que no se puede hacer.
- Responda e interactúe con lo que dicen las personas, para que dichas personas sientan que se escucha lo que dicen. Anote y considere todas las ideas, aunque no lleguen al plan final
- Respete el tiempo de todos y presente oportunidades, instrumentos y recursos para obtener buenos resultados
- Ofrezca notas, agendas y resultados previstos de las reuniones para que las personas reflexionen al respecto fuera de las reuniones.
- Esfuércese para que las reuniones y la participación sean lo más accesibles posible.

