



CONNECT DOWNTOWN: CAMBRIDGE STREET

Respuestas a Preguntas Comunes

Publicado en febrero de 2022

Resumimos y respondemos a sus preguntas del otoño del 2021 sobre Connect Downtown: Cambridge Street. Esta fue la primera fase de las conversaciones con la comunidad sobre el proyecto. Ustedes compartieron sus preguntas con nosotros durante una serie de eventos presenciales al aire libre, en citas virtuales individuales y a través de correos electrónicos y cartas.

Ir a:

[General](#)

[Conducción y Uso de la Acera](#)

[Posibles Opciones de Diseño](#)

[Proyectos Relacionados](#)

[Otros Temas](#)

General

¿Por qué se están considerando carriles de bicicleta en Cambridge Street?

Cambridge Street es un vínculo fundamental de nuestra red ciclista en toda la ciudad. Lo conecta con los puestos de trabajo, escuelas y recursos cívicos en el centro de la ciudad y sus alrededores. Varias rutas ciclistas muy transitadas -como Longfellow Bridge, el Paul Dudley White BikePathy Charles Street- conectan con Cambridge Street. Sin embargo, Cambridge Street no es todo lo segura que podría ser para los ciclistas y hay pocas rutas alternativas.

Recientes planes de transporte han identificado Cambridge Street como un corredor prioritario para mejores instalaciones para bicicletas. Estos incluyen [Go](#)

[Boston 2030](#) y [North Station Area Mobility Action Plan \(NSAMAP\)](#). Su aporte ayudó a dar forma a estos planes.

[Connect Downtown](#) Desde que lanzamos nuestro proyecto [Connect Downtown](#) en el otoño del 2019, hemos escuchado a cientos de personas hasta la fecha. Muchos de ustedes nos han contado sus experiencias en Cambridge Street.

Hay suficiente gente que va en bicicleta por Cambridge Street para que valga la pena añadir carriles de bicicleta?

Mucha gente ya va en bicicleta por Cambridge Street durante todas las estaciones del año a pesar de las condiciones poco ideales. Nuestros datos a cerca del conteo de bicicletas muestran que Cambridge Street es un corredor importante para las personas que van en bicicleta incluso durante la pandemia de COVID-19. Muchos empleados de hospitales y otros trabajadores esenciales utilizan la bicicleta para ir y venir del trabajo.

- Durante los meses más cálidos, los ciclistas representan alrededor del **12 por ciento del tráfico en dirección punta** durante las horas pico.
- En los meses más fríos, los ciclistas forman hasta el **7% del tráfico en dirección punta** durante las horas pico.¹

Cambridge Street se encuentra en el 3% superior de las calles de toda la ciudad en cuanto a accidentes que causan lesiones y que implican a ciclistas. **Tenemos que brindar a los ciclistas condiciones diarias seguras.**

Instalaciones para bicicletas seguras y cómodas pueden ayudarnos a cumplir nuestros objetivos de transporte y sustentabilidad en toda la ciudad. Usted tendrá más opciones para llegar a los puestos de trabajo, escuelas y recursos cívicos en el centro de Boston y sus alrededores.

¿Cuál es el calendario de este proyecto?

En otoño del 2021, comenzamos a explorar las opciones de diseño y continuamos nuestro trabajo en el 2022. Estamos conversando con usted y escuchando sus objetivos para Cambridge Street. Esperamos tener un diseño conceptual a corto plazo para compartirlo con usted en el 2022.

¹ Basado en los [datos recogidos durante los recuentos trimestrales de bicicletas](#) en marzo, junio, septiembre y diciembre 2020-2021.

Nuestro objetivo es utilizar materiales de construcción rápida, como bolardos flexibles, bordillos de concreto prefabricados, señalización de calles y cambios en el tiempo de programación de las señales. Esto nos permitirá diseñar y construir el proyecto en un plazo más corto.

¿Cómo se está dando a conocer el proyecto?

Hemos enviado tarjetas postales a 11.275 direcciones de los barrios West End y Beacon Hill, hemos colocado y distribuido folletos a lo largo de la calle y hemos enviado avisos por correo electrónico a nuestra lista de 420 contactos. También compartimos información con las asociaciones de vecinos y las organizaciones de gestión y administración de edificios.

Durante los meses de agosto, septiembre y octubre de 2021 organizamos una serie de eventos espontáneos presenciales en Cambridge Street. Los eventos tuvieron lugar durante horas de la mañana y de la tarde de días laborables y un sábado por la tarde. Informamos a la gente sobre los eventos a través de un envío de tarjetas postales, correos electrónicos, publicaciones en las redes sociales y folletos.

Ofrecimos, y seguimos ofreciendo, reuniones virtuales individuales o llamadas telefónicas para que el público hable con un miembro del equipo del proyecto.

[Puede hacer una cita](#) con nosotros.

Cuando tenemos actualizaciones importantes para compartir, utilizamos los canales mencionados para contactar a los residentes.

¿Cómo se va a utilizar el aporte del público?

Sus comentarios nos ayudan a tomar decisiones sobre el diseño. Cuando tengamos un diseño conceptual preferido para compartir, seguiremos afinando el diseño en base a sus comentarios. Seguiremos respondiendo sus preguntas a lo largo del proyecto. Este documento es una recopilación de las preguntas más frecuentes hasta la fecha.

Conducción y Uso de la Acera

How will this project impact traffic? ¿Cómo afectará este proyecto al tráfico?

Nuestro objetivo es estar seguros de que todos puedan seguir circulando de forma segura. En este momento, no tenemos un concepto de diseño. Pero, cuando lo tengamos, compartiremos información sobre cómo el diseño podría afectar al tráfico.

Al igual que con cualquier proyecto, utilizamos datos de tráfico para simular cómo los cambios que proponemos podrían afectar al tráfico. Tenemos un modelo de tráfico pre-pandémico que brindará información a nuestro diseño. También estamos estudiando los datos de noviembre del 2021 para entender cómo el tráfico actual utiliza el corredor.

¿Qué pasará con el estacionamiento?

Todavía no tenemos un concepto de diseño. A medida que avancemos, es posible que propongamos cambios en la normativa de las aceras para ayudar a alcanzar los objetivos del proyecto. Compartiremos, discutiremos y afinaremos cualquier cambio propuesto con usted. Disponemos de información detallada sobre la normativa actual de aceras y los restaurantes al aire libre.

¿Se verán afectados los restaurantes al aire libre?

Trabajaremos con todos los negocios de Cambridge Street para entender y acomodar sus necesidades en la mayor medida posible, incluyendo las áreas para comer al aire libre.

¿Cómo afectará su proyecto a las entregas a los negocios?

Cambridge Street alberga una vibrante comunidad de pequeños negocios. Sabemos que muchos pequeños negocios en el lado de Beacon Hill de Cambridge Street dependen del acceso a la acera para las entregas y otros usos. No tienen otra forma de recibir bienes y suministros que no sea desde Cambridge Street. En nuestro diseño daremos prioridad al acceso a la acera para los pequeños negocios en la mayor medida posible.

¿Se pueden limitar las entregas a determinadas horas (por ejemplo, a primera hora de la mañana) para reducir el estacionamiento en doble fila en Cambridge Street?

Las entregas nocturnas podrían molestar a los residentes que viven arriba de las tiendas de Cambridge Street. Los pequeños comercios constituyen la mayoría de las tiendas del lado de Beacon Hill de Cambridge Street. A menudo tienen poco control sobre la hora del día en que llegan sus entregas.

Posibles Opciones de Diseño

¿Qué hará este proyecto para la gente que camina por Cambridge Street?

Muchos de ustedes han compartido con nosotros sus opiniones a cerca de caminar por Cambridge Street. Nuestro diseño dará prioridad a los peatones en las intersecciones señalizadas en la mayor medida posible. Todavía no tenemos un concepto de diseño, pero es probable que los cambios para los peatones incluyan cambios en la sincronización de las señales y el aumento de las líneas de visión.

Sabemos por investigaciones que las instalaciones para bicicletas también pueden mejorar la experiencia de los peatones. Los residentes que viven en calles en las que se han añadido carriles dedicados para bicicletas han manifestado que hay menos ciclistas en las aceras, que están más satisfechos con la experiencia de caminar y que tienen una mayor sensación de seguridad al cruzar la calle.²

¿Pondrán carriles dedicados para bicicletas en Cambridge Street?

Estamos evaluando una amplia gama de opciones de diseño para Cambridge Street. Uno de nuestros objetivos es proporcionar un espacio dedicado y seguro para las bicicletas.

Nuestros datos de bicicletas muestran que los ciclistas representan hasta el 12% del tráfico en dirección punta en Cambridge Street durante las horas pico, incluso durante la pandemia de COVID-19.³ Además, Cambridge Street se encuentra en [el](#)

² Monsere, C., Dill, J., McNeil, N., Clifton, K., Foster, N., Goddard, T., Berkow, M., Gilpin, J., Voros, K., van Hengel, D., & Parks, J. (2014, June). *Lessons From The Green Lanes: Evaluating Protected Bike Lanes In The U.S.* (NITC-RR-583). National Institute for Transportation and Communities (NITC).

³ Basado en los [datos recogidos durante los recuentos trimestrales de bicicletas](#) en marzo, junio, septiembre y diciembre 2020-2021.

[3% superior de las calles de toda la ciudad en cuanto a accidentes que causan lesiones incluyendo a ciclistas.](#) Tenemos que brindar a los ciclistas condiciones diarias seguras.

Algunas de las opciones de diseño que consideraríamos son los carriles para bicicletas en un solo sentido en ambos lados y los carriles para bicicletas de dos sentidos en diversas configuraciones. Nuestro objetivo es diseñar una instalación para bicicletas lo más cómoda posible, teniendo en cuenta las necesidades de todos los usuarios. También tenemos que tener en cuenta algunas limitaciones de diseño:

- Cambridge Street tiene varias secciones en las que el ancho entre aceras es muy limitado. En esas secciones, se necesitaría construcción a gran escala para hacer espacio para los carriles dedicados a bicicletas. Aunque es posible que en el futuro tengamos la oportunidad de construcción de tal escala, también estamos viendo qué es lo que se puede hacer a corto plazo.
- Estamos considerando cuidadosamente otras necesidades en Cambridge Street, incluyendo la comodidad y la seguridad de los peatones. También debemos tener en cuenta las necesidades de nuestro departamento de bomberos y facilitar a los pacientes llegar a MGH.

¿Se puede poner el carril de bicicleta en medio de Cambridge Street?

Estamos considerando una amplia gama de opciones, incluyendo ésta. Sin embargo, los carriles para bicicletas en el centro no son la mejor idea para Cambridge Street porque hay muchos vehículos que giran en varias intersecciones. Para que esta idea funcione, tendríamos que hacer grandes cambios en el boulevard y los semáforos. Estos cambios alargarían considerablemente los plazos de ejecución del proyecto.

¿Cómo van a mantener los carriles dedicados para bicicletas?

Nos comprometemos a mantener los carriles dedicados para bicicletas en Boston durante todas las estaciones del año. Tenemos barredoras y palas de nieve más pequeñas que utilizamos en nuestros carriles de bicicleta. Trabajamos con cuidado para asegurarnos de que nuestros diseños se ajustan a los requisitos de nuestros equipos de Obras Públicas y sus equipos. Si utilizamos postes flexibles, controlamos los daños de los mismos y los sustituimos al menos una vez por trimestre.

Compramos postes flexibles adicionales para sustituir los que se dañan. También estamos estudiando materiales más duraderos.

¿Considerarán la posibilidad de construir un carril para bicicletas en Charles Street?

Hemos escuchado a muchas personas pedir un carril para bicicletas en Charles Street. También sabemos que los ciclistas representan tanto como el 25% de todos los vehículos que circulan por Charles Street durante las horas pico.⁴

Charles Street es una de las muchas calles del área de estudio de Connect Downtown. Estamos abordando Connect Downtown por etapas. En 2020, realizamos [una importante ampliación de la red de bicicletas del centro y mejoramos la señalización para los peatones](#). En 2021 y 2022, estamos estudiando tanto Cambridge Street como [otros cambios en las intersecciones cercanas al Public Garden](#). Todavía no tenemos un calendario para Charles Street, pero hemos escuchado sus peticiones y entendemos su importancia dentro de la red de calles del centro.

¿Charles Circle forma parte del área del proyecto?

Nuestro proyecto contempla Cambridge Street entre Court Street (Government Center) y West Cedar Street (donde el viaducto de la Red Line pasa por arriba de Cambridge Street). Esta sección de Cambridge Street está bajo la jurisdicción de la ciudad de Boston.

Muchos de ustedes han compartido su deseo de que Charles Circle sea mejor para el ciclismo. La mayor parte de Charles Circle está controlada por el Department of Conservation and Recreation (DCR), una agencia estatal. La jurisdicción del DCR comienza cerca de West Cedar Street y se extiende desde allí hacia el oeste. **No se pueden hacer cambios en Charles Circle sin coordinación conjunta con el DCR.** Nos reunimos regularmente con el DCR, y están al tanto del proyecto. Tenemos previsto continuar las conversaciones en el 2022. Sin embargo, no queremos retrasar ningún cambio que podamos hacer en la parte de Cambridge Street que es propiedad de la ciudad mientras avanzan nuestras conversaciones con el DCR.

¿Su proyecto añadirá un cruce peatonal en la parte trasera de la estación Charles/MGH?

Somos concientes de que algunos pasajeros del T salen de la estación Charles/MGH por la parte trasera y cruzan Cambridge Street desde allí. A través

⁴ Basado en los datos recogidos durante los recuentos trimestrales de bicicletas en 2019-2021.

del [North Station Area Mobility Action Plan](#) exploramos opciones para un cruce peatonal aquí. Y, hemos oído su pregunta si podemos añadir cruces peatonales aquí con este proyecto. Está fuera del alcance de nuestro proyecto a corto plazo porque:

- Añadir un cruce peatonal requeriría un trabajo de diseño y construcción significativamente mayor del que podríamos hacer a corto plazo.
- Esta ubicación cruza los límites jurisdiccionales hacia una propiedad estatal. Por lo tanto, no podemos hacer cambios por nuestra cuenta en el calendario a corto plazo que planeamos para este proyecto.
- Hay algunos desafíos de diseño únicos en esta área. Anticipamos que se necesitaría un alto nivel de atención para diseñar un cruce peatonal que cumpla con nuestras normas de seguridad.

A medida que continuamos las conversaciones con DCR y otras agencias estatales, la oportunidad de mejorar la experiencia de los peatones en Charles/MGH será una prioridad.

Proyectos Relacionados

¿Cómo [el proyecto del Red-Blue Connector afectara este proyecto](#)?

La MBTA está estudiando una extensión de la Blue Line hasta Charles/MGH. Aunque el estudio tiene fondos actualmente, la construcción en sí todavía no está ni financiada ni programada. Los proyectos de tal escala pueden tardar mucho tiempo en completarse. Mientras planificamos ese futuro proyecto, buscamos formas de mejorar Cambridge Street para peatones y ciclistas a corto plazo.

¿Cómo afectará al proyecto el desarrollo del Massachusetts General Hospital (MGH) Clinical Building

El desarrollo de MGH puede producirse en el transcurso de cinco a diez años. Estamos trabajando con MGH para crear un plan de espacio público que sea compatible con nuestros objetivos para Cambridge Street. Seguiremos trabajando con MGH para garantizar que el acceso para ciclistas y peatones se mantenga plenamente durante la construcción.

¿Qué está haciendo la ciudad para mitigar la posibilidad de que aumente el tráfico de vehículos como consecuencia del propuesto MGH Clinical Building?

La ciudad de Boston, a través de la Agencia de Planificación y Desarrollo de Boston (BPDA) y el Departamento de Transporte de Boston (BTD), está trabajando directamente con la comunidad para entender las áreas de preocupación y abordarlas con MGH. Las cuestiones relacionadas con la circulación del tráfico, la sincronización de las señales y los cambios en el ámbito público son objetos de continuas conversaciones entre las agencias de la ciudad de Boston, la comunidad y MGH.

[We developed a tool to help them do that](#) Todos los proyectos nuevos de gran tamaño en Boston deben reducir el número de nuevos viajes en vehículo. [Hemos desarrollado una herramienta para ayudarles a conseguirlo](#). La herramienta del sistema de puntos de gestión de la demanda de transporte (TDM) permite a los organizadores elegir entre una amplia variedad de estrategias para ayudar a gestionar las opciones de viaje de las personas. Estas estrategias incentivan a la gente a conducir menos, a utilizar el transporte público y la bicicleta, a compartir el coche y a utilizar el coche compartido. La herramienta se aplica a las grandes construcciones nuevas de más de 50.000 pies cuadrados brutos. Los organizadores presentan un plan de GDT como parte del proceso de revisión del desarrollo de transporte.

Otros Temas

¿Van a plantar más árboles como parte de este proyecto?

Entendemos la importancia de una cubierta arbórea urbana saludable. Añadir árboles requiere un proceso exhaustivo para determinar las especies y la adecuación del lugar, crear planes detallados de drenaje y construcción, e identificar un plan de mantenimiento a largo plazo. Los cambios a esta escala están fuera del alcance de nuestro proyecto a corto plazo. Este trabajo encaja mejor con una posible reconstrucción de Cambridge Street.

La ciudad de Boston está trabajando actualmente en un [Plan de Bosques Urbano](#), que ayudará a informar sobre las oportunidades de proteger y añadir árboles dentro de la ciudad.

¿Cómo afectará este proyecto al acceso de los vehículos de emergencia?

Sabemos que Cambridge Street es una importante conexión con MGH y desde la estación de bomberos. Cualquier cambio en los patrones de tráfico y en la capacidad se revisará teniendo en cuenta esas necesidades.

Cambridge Street se encuentra [en el 3% superior de las calles de toda la ciudad en cuanto a accidentes que causan lesiones que implican a ciclistas](#). Tenemos que brindar a los ciclistas condiciones diarias seguras para reducir el número de visitas a emergencias en este corredor.

¿Cómo se evitará que los ciclistas sorprendan a los peatones?

Usted ha compartido sus experiencias de ser sorprendido por los ciclistas mientras camina. Ha expresado su preocupación de que este proyecto pueda empeorar las cosas. Dar a los ciclistas un espacio propio puede hacer que el tráfico sea más predecible para todos. Facilita que los peatones y los ciclistas se vean mutuamente. Es menos probable que los ciclistas serpenteen entre los vehículos. Y, a medida que construyamos más carriles dedicados para bicicletas en Boston, esperamos ver menos personas que opten andar en bicicleta por la acera.

Los residentes que viven en calles en las que se han añadido carriles de bicicleta protegidos han informado de que hay menos ciclistas en las aceras, de que la experiencia de caminar es más satisfactoria y de que tienen una mayor sensación de seguridad al cruzar la calle.⁵

Una opción que tenemos para fomentar un comportamiento más predecible es utilizar señales para bicicletas. Están diseñadas específicamente para ser utilizadas por ciclistas. Suelen tener una lente con forma especial para bicicleta en lugar de un círculo o una flecha. Las intersecciones con señales para bicicletas han demostrado un mayor nivel de cumplimiento por parte de los ciclistas.⁶ Podemos utilizarlas en Cambridge Street cuando sea apropiado según las directrices de ingeniería.

⁵ Monsere, C., Dill, J., McNeil, N., Clifton, K., Foster, N., Goddard, T., Berkow, M., Gilpin, J., Voros, K., van Hengel, D., & Parks, J. (2014, June). *Lessons From The Green Lanes: Evaluating Protected Bike Lanes In The U.S.* (NITC-RR-583). National Institute for Transportation and Communities (NITC).

⁶ Monsere, C., Dill, J., McNeil, N., Clifton, K., Foster, N., Goddard, T., Berkow, M., Gilpin, J., Voros, K., van Hengel, D., & Parks, J. (2014, June). *Lessons From The Green Lanes: Evaluating Protected Bike Lanes In The U.S.* (NITC-RR-583). National Institute for Transportation and Communities (NITC).

Sabemos que algunos de ustedes han tenido experiencias negativas con personas que conducen en bicicleta por las aceras. Nos han preguntado sobre las leyes relacionadas con el uso de la bicicleta en la acera. El uso de la bicicleta en la acera está permitido en la ciudad de Boston en los casos en los que la gente no se siente segura conduciendo por la calle. Puede obtener más información sobre las [leyes relacionadas con el uso de la bicicleta](#), que son establecidas por la legislatura del Estado.

¿Qué materiales se utilizarán para construir este proyecto, y son compatibles con la estética histórica de Beacon Hill?

Cuando tengamos un concepto de diseño, nos reuniremos con la Beacon Hill Architectural District Commission para confirmar los materiales y la aplicación que corresponda.

[FOOTNOTES]

1 Basado en los datos recogidos durante los recuentos trimestrales de bicicletas en marzo, junio, septiembre y diciembre 2020-2021.

3 Basado en los datos recogidos durante los recuentos trimestrales de bicicletas en marzo, junio, septiembre y diciembre 2020-2021.

4 Basado en los datos recogidos durante los recuentos trimestrales de bicicletas en 2019-2021.