

Características del proyecto

Servicio de autobús más rápido y confiable
(reducción de tiempo de 3 a 5 minutos durante horas pico)



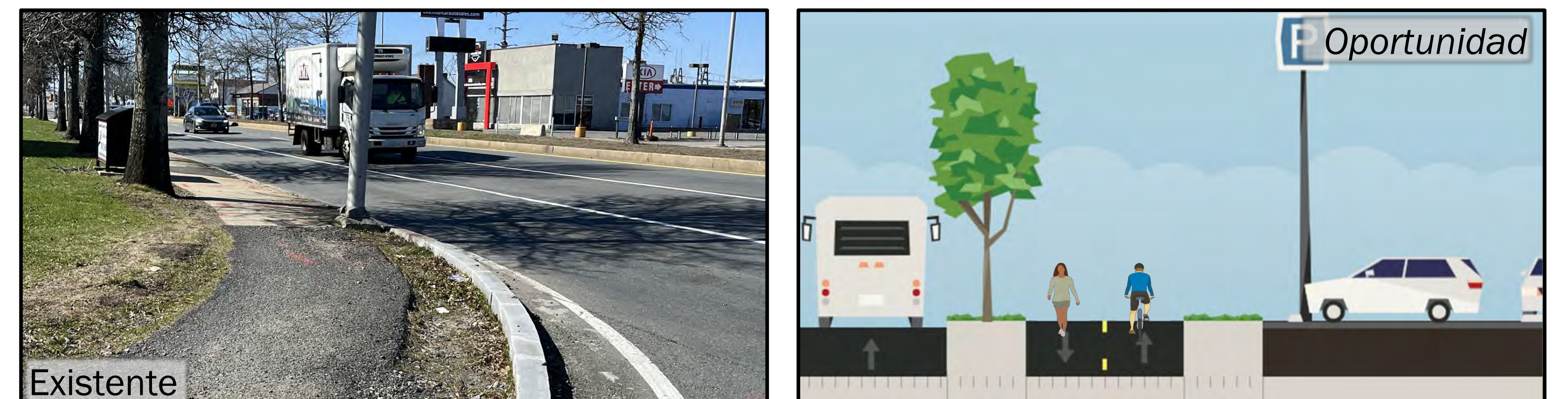
Marquesinas de parada de autobús mejoradas con
plataformas de autobús más espaciadas



Aceras más seguras y conformes a
las normativas ADA



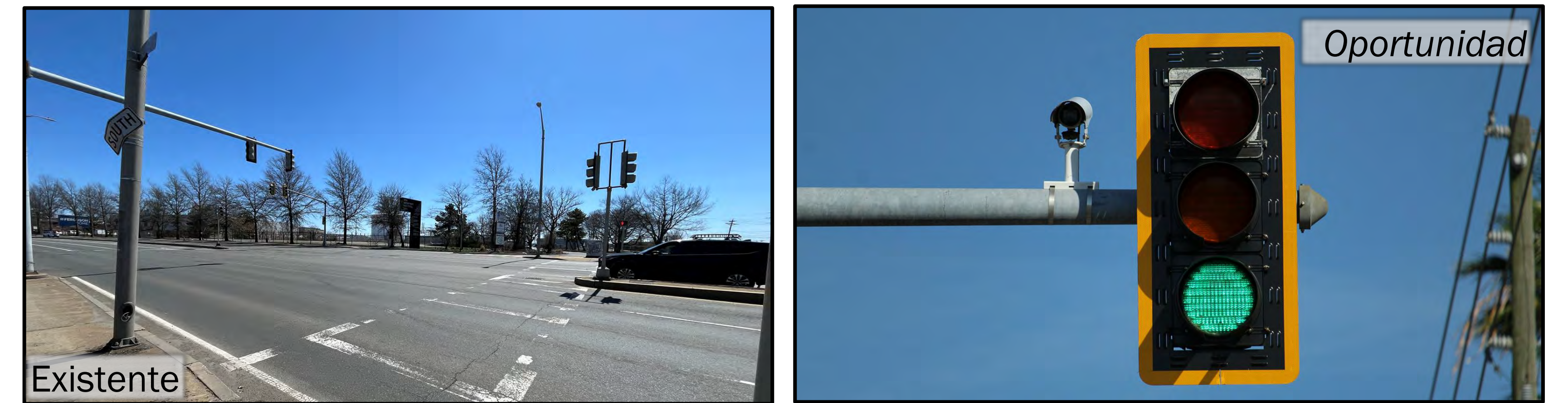
Aceras más amplias e instalaciones para bicicletas
para sostener nuevo desarrollo



Más árboles y sombra a ambos lados del Lynnway



Infraestructura de señales de tránsito moderna



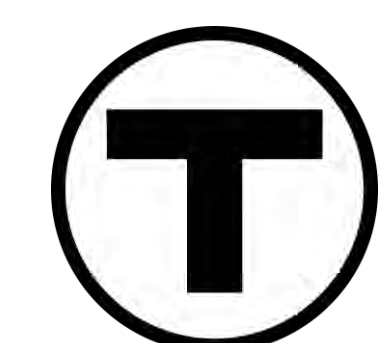
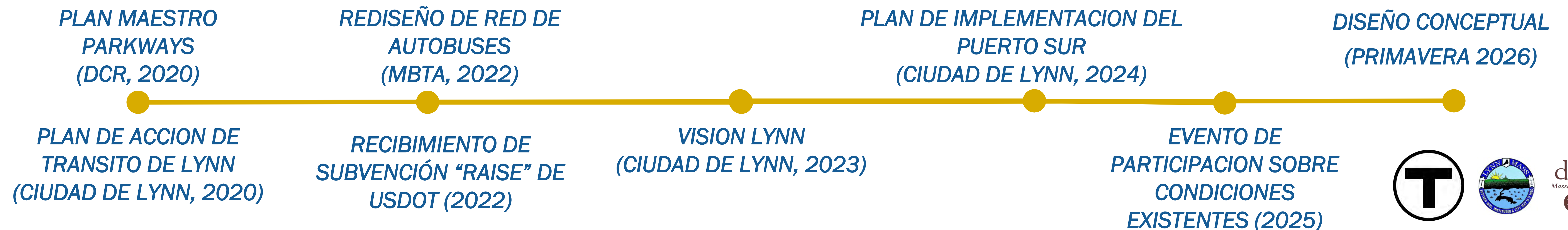
El Lynnway de Hoy

El Lynnway de hoy tiene:

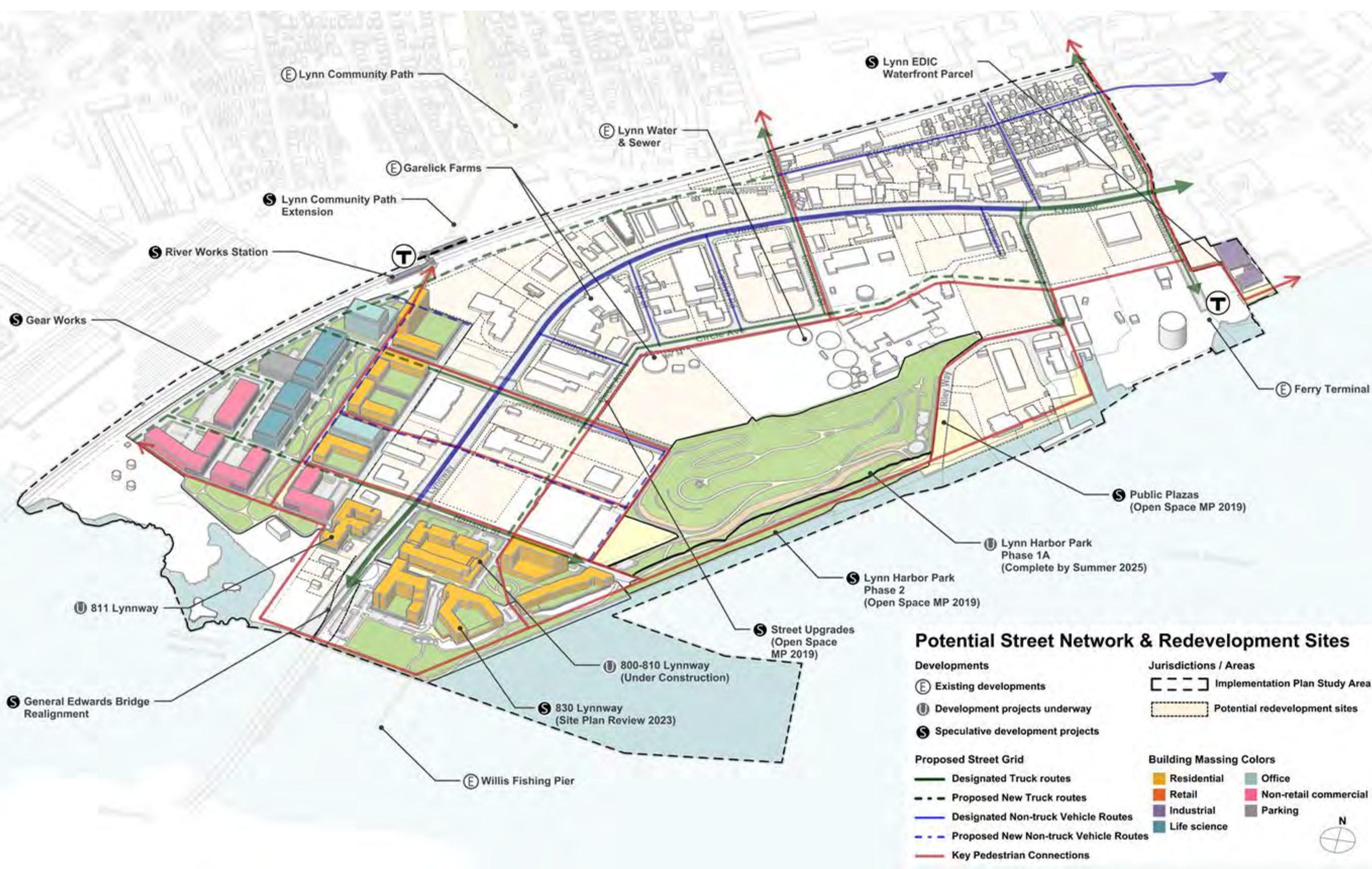
- Usos predominantemente comercial e industrial, con desarrollo residencial limitado en los extremos sur y norte del área del proyecto.
- Rutas de autobuses que producen 3,000 abordos diarios y 70,000 viajes semanales
- 40,000 carros por día, pero con diseño vial anticuado e inseguro
- Una de las concentraciones de accidentes más altas del estado para automóviles, peatones y ciclistas.
- Velocidades altas y aceras estrechas, creando un área indeseable para peatones y otras modalidades, particularmente aquellos tratando de cruzar el Lynnway
- Árboles localizados predominantemente en la mediana y a lo largo de la dirección norte del Lynnway, con brechas largas entre áreas de sombra en la acera, especialmente en la dirección sur
- Infraestructura de señales de tránsito anticuada e ineficiente
- Luces de calles que no iluminan adecuadamente las aceras



Trabajo previo:



El Lynnway del Mañana



Plan de Implementación del Puerto Sur de Lynn

Mirando hacia el futuro, la ciudad de Lynn ha desarrollado una visión para un Puerto Sur más conectado y tranquilo, con una red vial adjunta para proporcionar viajes locales más seguros y nueva urbanización. Entre el 2025 y el 2035, se anticipa que el área del proyecto tendrá:

- 2,000 o más unidades residenciales nuevas
- Hasta 1.6M de pies cuadrados de espacio comercial y de oficina
- Más de 40 acres de espacio abierto, incluyendo dos parques nuevos
- Puente GE, calles e infraestructura de tren de cercanías reconstruïdos

El diseño conceptual Lynnway considera estos cambios continuos, balanceando al mismo tiempo las necesidades actuales de usos de suelo existentes y la importancia regional del Lynnway.



Objetivos y Financiación Del Proyecto

La MBTA se está asociando con la Ciudad de Lynn, el Departamento de Conservación y Recreación (DCR) y el Departamento de Transporte de Massachusetts en el Proyecto del Corredor Multimodal de Lynnway.

Objetivos Del Proyecto



Carretera más segura y tranquila



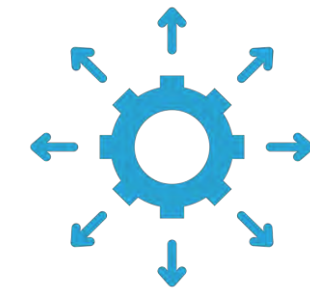
Un transporte más rápido, más confiable y más cómodo



Señalización actualizada y mejor flujo de tráfico



Infraestructura verde mejorada, que incluye árboles en las calles y paisajismo



El diseño respalda el desarrollo pendiente y el "Lynnway del mañana"



Conexiones más seguras para bicicletas a destinos locales y regionales, así como a espacios verdes



Un lugar más seguro y cómodo para caminar a lo largo y al cruzar – no solo para pasar en auto

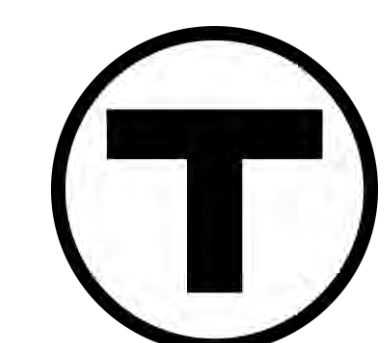


Financiamiento Del Proyecto

Basándose en los planes liderados por la Ciudad de Lynn, la MBTA y el DCR, MassDOT solicitó con éxito una subvención de RAISE del Departamento de Transporte de EE. UU. para 2022, destinada a financiar el rediseño y la construcción de una Lynnway más segura y multimodal.

RAISE es un programa federal de subvenciones que ayuda a las comunidades a desarrollar proyectos de transporte con impacto local o regional y mejoras de seguridad.

La subvención de Lynnway proporciona financiación para mejoras en la seguridad de los peatones, carriles para autobuses, carriles para bicicletas, mejoras en las carreteras, actualizaciones de las señales de tráfico e infraestructura ecológica.



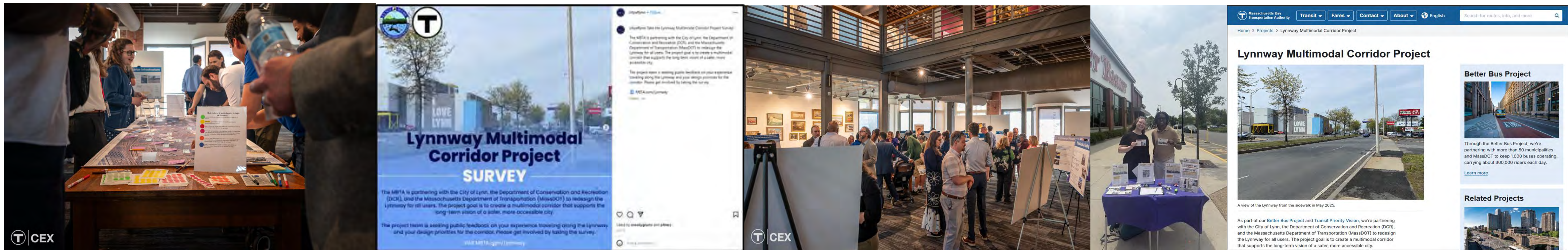
Participación Pública hasta la Fecha

INTERACCIONES:

- Primera ronda de participación pública ocurrió en el verano y otoño del 2025
- Eventos en Lynn, Marblehead, y Nahant
- Más de 415 materiales impresos fueron distribuidos
- 2 eventos de mesa redonda para negocios y desarrolladores inmobiliarios
- Encuesta en línea en 7 idiomas

COMENTARIOS:

- 1,645 respuestas de encuesta
- 30 formularios de comentarios
- 40 comentarios en planos enrollables
- 970 interacciones en ejercicio de cartel/puntos



LO QUE ESCUCHAMOS:



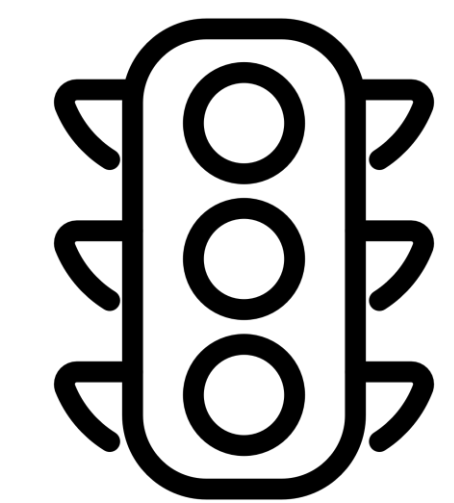
La mayoría de los conductores se sienten seguros, mientras que peatones y ciclistas se sienten inseguros debido a infraestructura inadecuada



Deseo de más árboles y espacio verde para hacer del área un lugar más agradable y orientada al desarrollo



Desarrolladores inmobiliarios y negocios adjuntos ven valor y beneficios para sus empleados en un servicio de transporte más frecuente y confiable



Mejoras en las señales de tránsito y flujo son la prioridad más alta – usuarios se preocupan por el aumento en congestión y el tiempo de traslado

Individuos pudieron participar de distintas formas, incluyendo en persona y virtual. Comentarios incluyen varias respuestas de un mismo individuo.

Infraestructura Peatonal y Ciclista

LO QUE HEMOS VISTO Y ESCUCHADO

Deseo de cruces peatonales más seguros y frecuentes que conecten negocios con espacios públicos sin interrumpir el flujo del tránsito

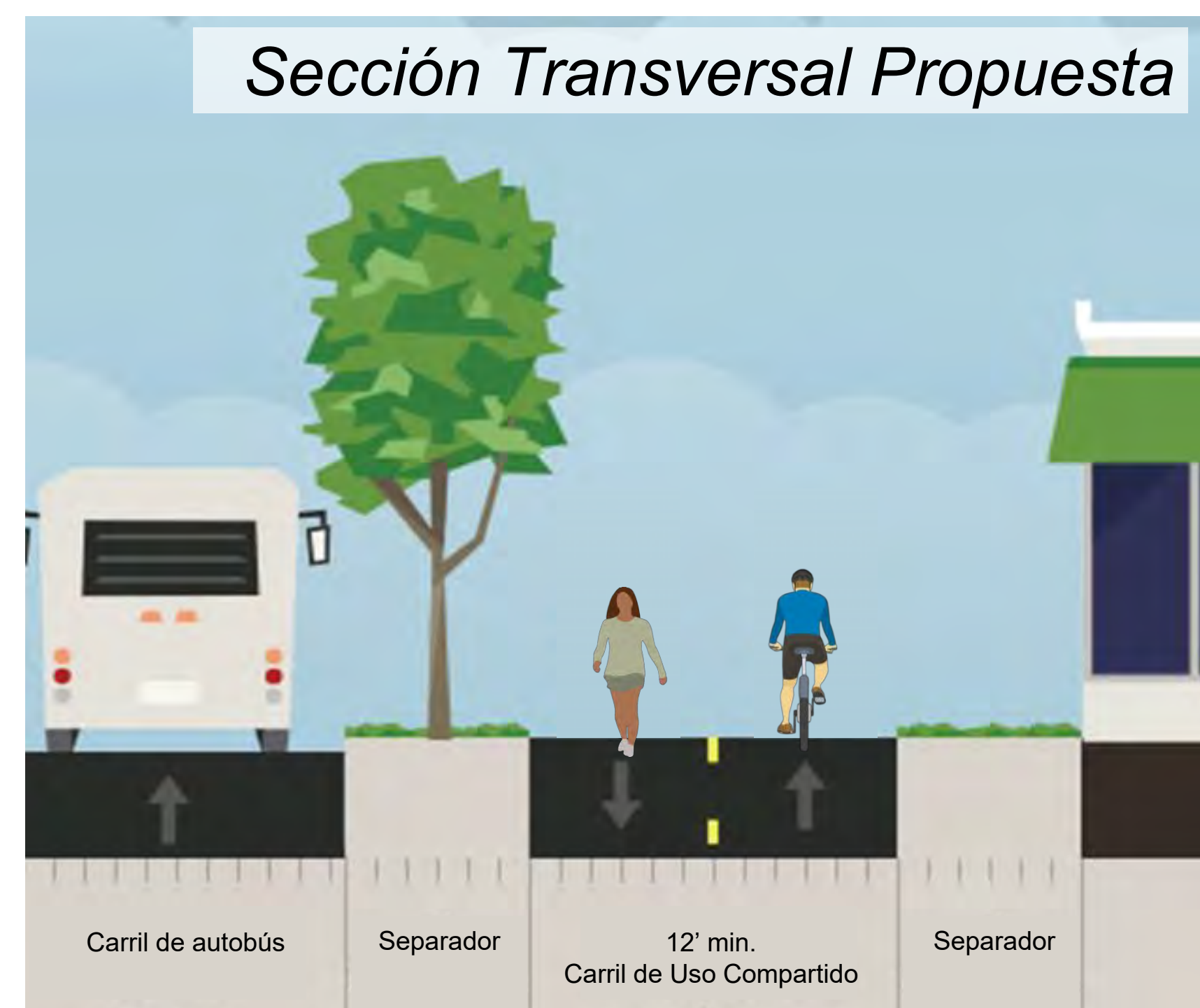
Seguridad peatonal debe ser priorizada para sostener el futuro desarrollo del frente marino

Ser un ciclista no es seguro, pero hay oportunidades para mejorar la infraestructura existente y crear nuevos caminos para desplazamiento

Aceras estrechas próximas al tránsito de alta velocidad hacen del Lynnway un área poco atractiva

CARACTERÍSTICAS DEL DISEÑO CONCEPTUAL

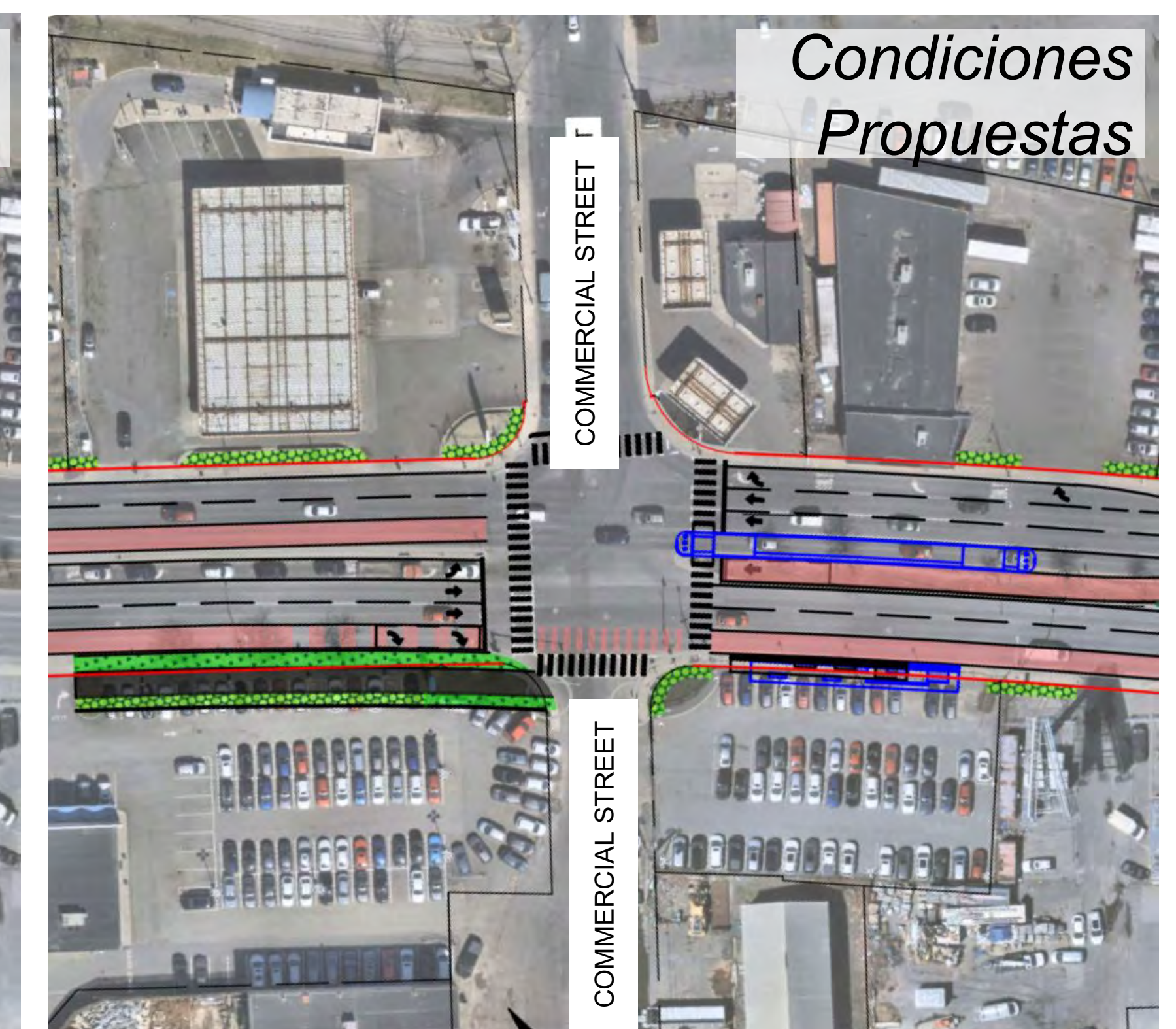
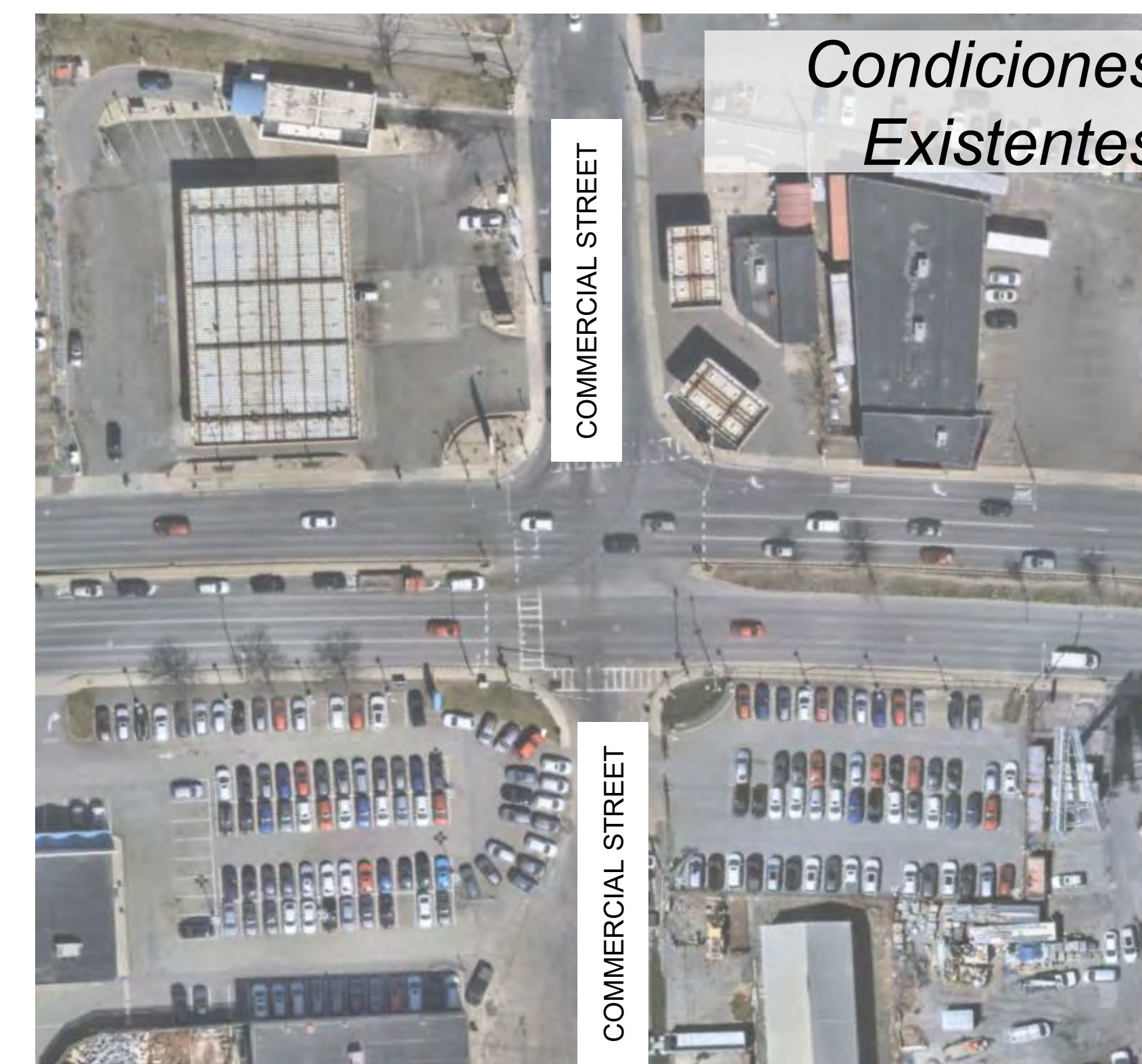
Hanson Street



- Aceras próximas a vehículos de alta velocidad:
 - reduce la seguridad y comodidad de peatones
 - Exposición a ruido y gases de escape
- Postes de luz y árboles reducen el ancho de aceras, restringiendo a usuarios de sillas de ruedas y otros dispositivos
- Ciclistas se ven forzados a compartir carriles con vehículos o transitar por aceras y marquesinas estrechas

- Carriles de uso compartido permiten que una variedad de usuarios no motorizados puedan compartir el espacio de desplazamiento en ambas direcciones
- Jardines separadores protegen usuarios del humo y velocidad de vehículos
- Aceras más seguras facilitan viajes cortos a pie, en bicicleta o autobús (por ej., residentes del Lynnway comprando o comiendo en restaurantes)
- Conexión con el nuevo carril en el Puente GE

Commercial Street



- Cruces peatonales están en condiciones pobres o no existen
- Rampas para cruzar no cumplen con las normativas actuales
- Con frecuencia los peatones carecen de refugio a medio plazo de un cruce del Lynnway

- Cruces peatonales y rampas mejorados para cumplir con normativas ADA
- El carril de autobús central en dirección sur ofrece un lugar de espera seguro para peatones mientras cruzan el Lynnway
- Carril de autobús en dirección norte provee una separación entre peatones y el tránsito en general

Arboles y Entorno Público

LO QUE HEMOS VISTO Y ESCUCHADO

Iluminación vial está orientada a vehículos y no contribuye a una experiencia peatonal acogedora

Encuesta del 2025 indicó que árboles eran deseados en distintos lugares, incluyendo Hanson St y Harding St, Commercial St hasta Shepard St, y Pleasant St hasta Market St

El diseño actual del Lynnway no está alineado con la visión de la Ciudad o su futuro desarrollo

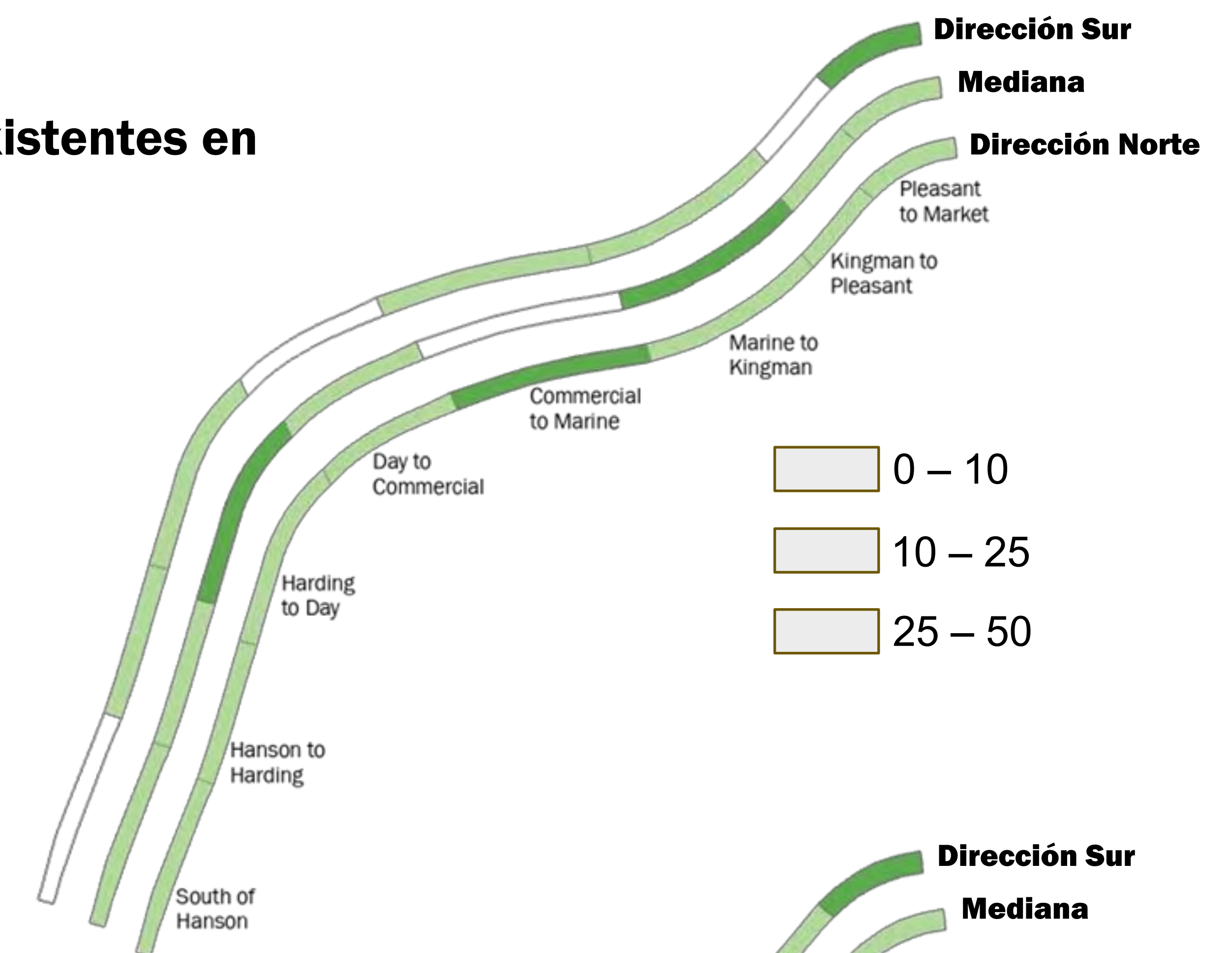
CONDICIONES EXISTENTES

- Alumbrado vial en alto está diseñado primordialmente para respaldar la calle y no provee una experiencia peatonal segura
- El lado de la dirección sur tiene 40% menos árboles que el lado de dirección norte. Esto genera múltiples y amplios segmentos entre puntos de sombra, incluyendo un segmento de más de 2,000 pies.
- La combinación de limitaciones en cobertura arbórea, cruces peatonales y aceras, así como iluminación vial inadecuada, contribuyen a un ambiente hostil para la experiencia peatonal y limita acceso al frente marino

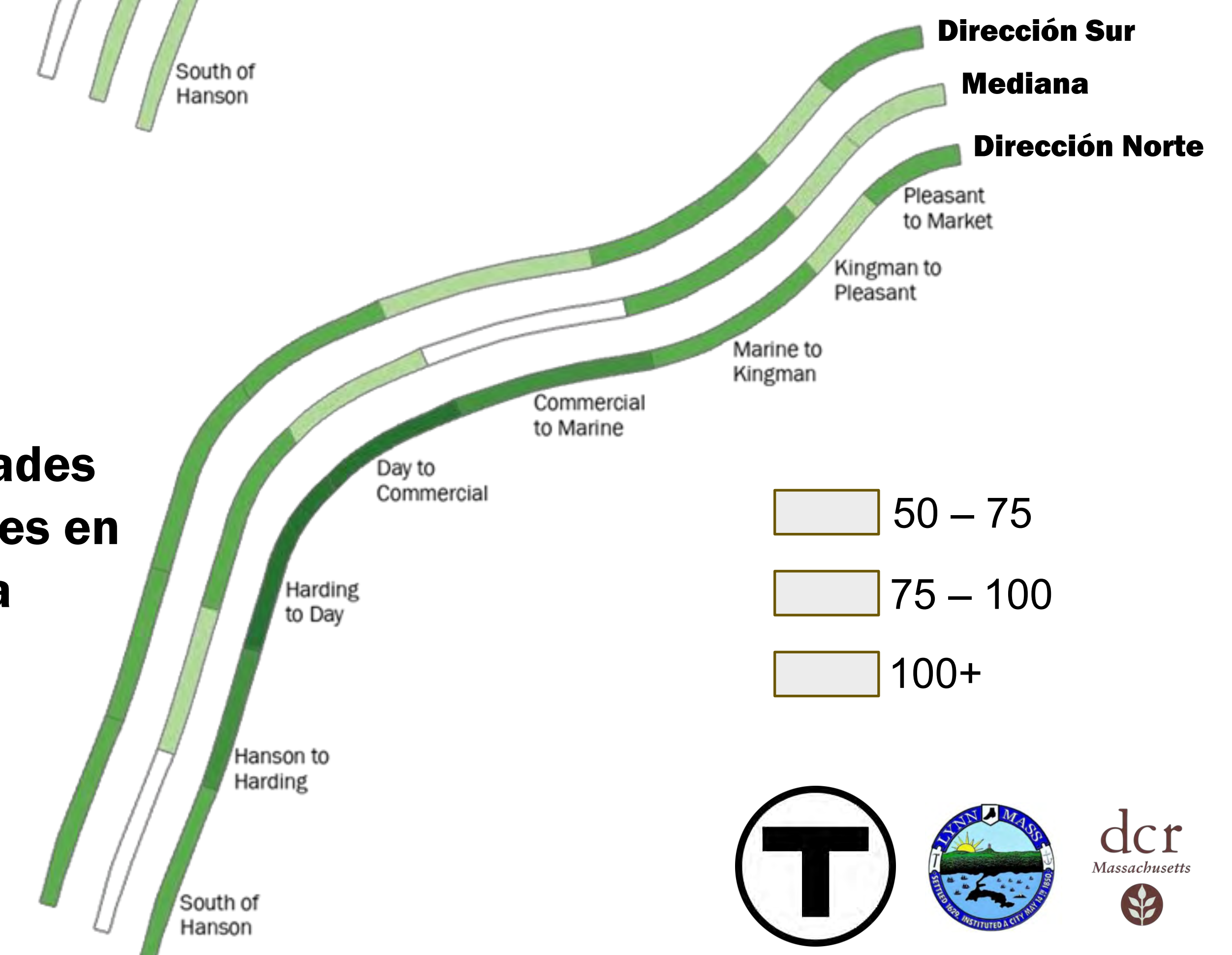
CONDICIONES PROPUESTAS

- El Plan de Implementación del Puerto Sur anticipa el Desarrollo de un área de 400 acres con edificios para uso mixto residencial y comercial conectados al frente marino a través de caminos peatonales y parques
- Mejorías en la iluminación vial para mejorar la seguridad y el carácter de la calle
- La propuesta de rediseño busca aumentar significativamente el número de árboles a lo largo de las aceras del Lynnway, posiblemente en un 200%
- Más allá del atractivo visual, árboles en las calles:
 - reducen calor urbano y mejoran la calidad del aire
 - proveen soluciones para el manejo de ruido y aguas pluviales
 - mejoran la seguridad peatonal

Arboles Existentes en Lynnway



Oportunidades para Arboles en la Calle vía Redesign (Total de Arboles)



Infraestructura de Tránsito

LO QUE HEMOS VISTO Y ESCUCHADO

Hoy día, los autobuses en el Lynnway tienen retrasos en horas pico de 3 – 5 minutos, resultando en llegadas tardías y conexiones perdidas

Servicio de tránsito frecuente y confiable promueve nuevos desarrollos y provee residentes nuevos del corredor con una gama de opciones de transporte público

Servicios de autobús, ferry, tren de cercanías y caminos propuestos convertirían al Lynnway en un verdadero corredor multimodal

CONDICIONES PROPUESTAS

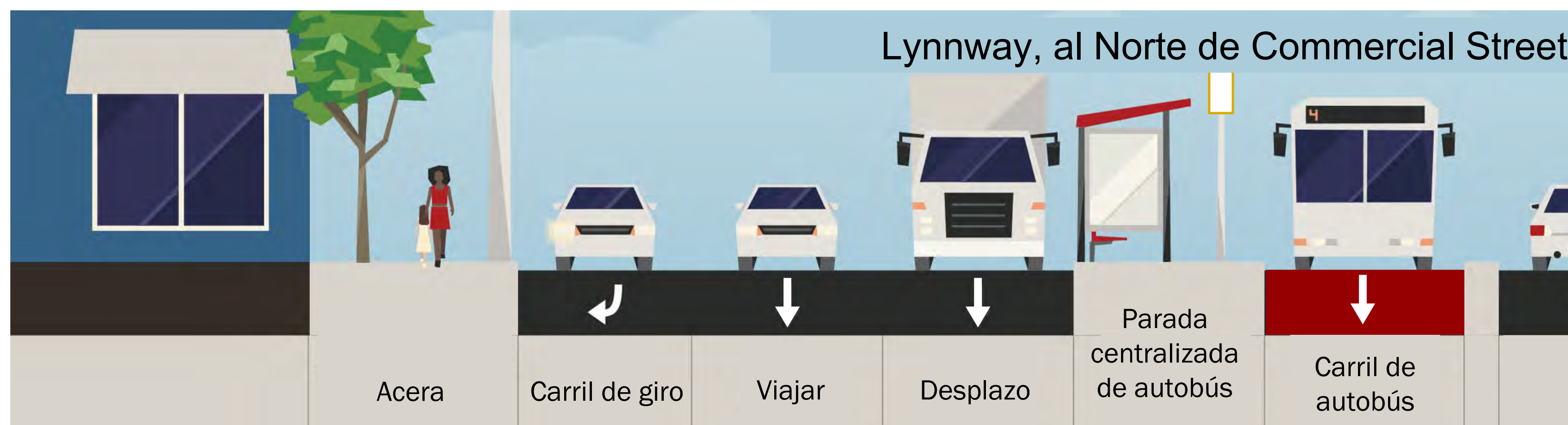
- Basado en sus comentarios, la propuesta de diseño tiene un balance de carriles de autobuses centralizados y laterales, permitiendo así un mejor flujo del tráfico comparado con carriles centralizados en ambas direcciones
- Servicio de autobús Lynnway más rápido y confiable servirá a usuarios diarios y miles de futuros residentes vía los carriles de autobuses
- Servicio de autobús duplicado comparado con el servicio de hoy día gracias al Rediseño de Red de Autobuses de MBTA
- Mejores refugios en paradas de autobuses y letreros de llegadas en tiempo real
- Conexiones a negocios, parques y futuras residencias



T Localización actual de paradas **T** Localización propuesta de paradas*

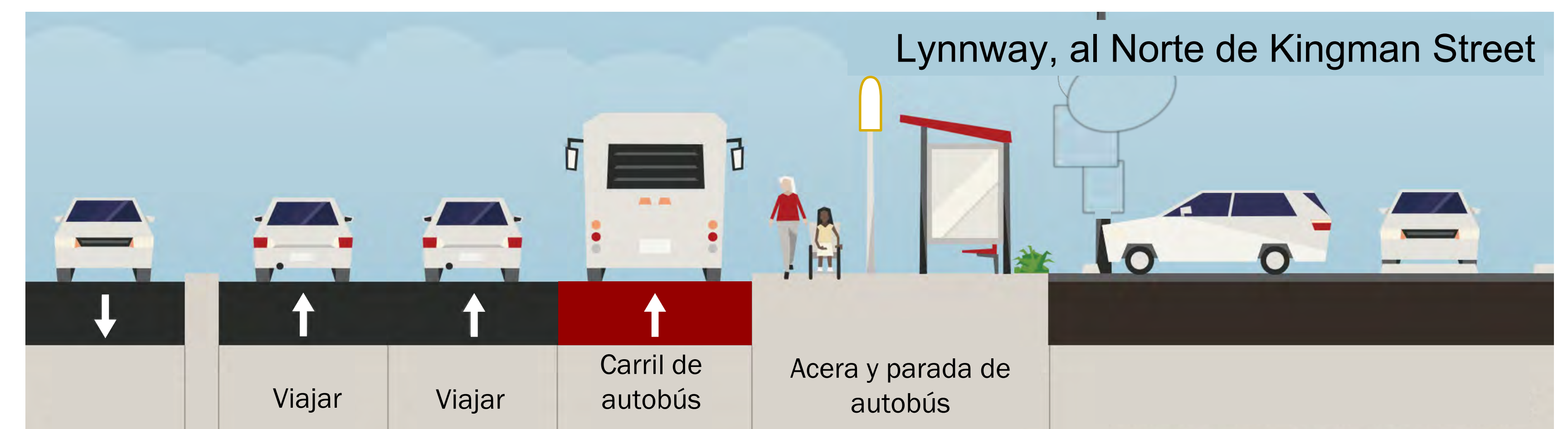
*Referencia de Propuesta de diseño, alternativas no reflejadas

Dirección Sur



- Carriles laterales de autobuses desde Broad St hasta Blossom St; carriles centralizados desde Marine Blvd hasta el sur de Hanson St
- Carriles centralizados de autobuses en dirección sur seleccionados con el fin de reducir conflictos con el alto porcentaje de marquesinas en la dirección sur
- Paradas de autobuses centralizadas localizadas cerca de Hanson St, Harding St, y Commercial St; parada de autobús lateral en Kingman St

Dirección Norte



- Carriles laterales de autobuses desde el sur de Hanson St hasta Kingman St
- Menos marquesinas y menor volume de tráfico en la dirección norte, permitiendo así un mejor funcionamiento de los carriles de autobuses laterales
- Paradas de autobuses laterales localizadas cerca de Hanson St., Harding St, Commercial St, Kingman St y, potencialmente, Market St

La Calle y el Tráfico

LO QUE HEMOS VISTO Y ESCUCHADO

Más del 50% de las respuestas a la encuesta del 2025 identificaron más señales de tránsito eficientes y mayor flujo del tránsito como la prioridad principal

Los volúmenes diarios en horas pico durante el 2026 fueron contados, los resultados fueron similares a los conteos de volumen de tráfico en el 2021 y 2026

Negocios en el Lynnway enfatizaron la importancia de mantener acceso para camiones para fines de desplazamiento regional y local

ANÁLISIS DE DESPLAZAMIENTO EN LYNNWAY CONDICIONES PROPUESTAS

ACTUALMENTE

- Tiempos de desplazamiento y congestión a lo largo del Lynnway son similares o mejores que otros segmentos de los viajes regionales típicos de la costa norte
- Tiempo promedio de viaje durante las horas pico AM y PM a lo largo del área de proyecto de 1.5 millas, oscilan entre 4 - 5 minutos en cada dirección. Viajes en los días de congestión "malo" son aproximadamente 1 minuto más largo

- Retiene al menos dos carriles de paso en cada dirección y todos los carriles de giro
- Vehículos que giren a la derecha pueden entrar por los carriles laterales de autobús de dirección norte 100 - 200 pies después de la intersección, creando un carril de giro a derecha
- Actualización de los equipos de señales de tránsito para mejorar su eficiencia, especialmente fuera de las horas pico de viajes
- Eliminación de fines de carriles repentinos en dirección sur en Market St y el puente
- Con la adición del carril de uso compartido, los autobuses ya no se detienen en los carriles de tránsito general y tienen menos conflictos con ciclistas
- Policías, bomberos y personal de primeros auxilios pueden usar los carriles de autobuses, manteniendo, o incluso mejorando, su tiempo de respuesta



LEYENDA

Viaje promedio de la costa Norte hasta el centro de Boston, aprox. 15 millas

Distancia del área del proyecto, approx. 1.5 millas

Análisis muestra destinos regionales comunes son Wonderland, Aeropuerto Logan, y el Puerto, Centro de Ciudad y Back Bay

Impactos al Tiempo de Traslado Estimado Product del Proyecto

Dirección	Opción A:		Opción B	
	Pico AM	Pico PM	Pico AM	Pico PM
Sur	2 - 3 min	0 - 1 min	3 - 4 min	0 - 1 min
Norte	0 - 1 min	0 - 1 min	0 - 1 min	3 - 4 min

- Opción A retiene giro a la derecha en dirección sur en Commercial St; ver cartelón "Localización 3" para más detalles
- Análisis basado en tráfico anual futuro, incluyendo nuevas urbanizaciones

Cronología y Próximos Pasos

Línea de Tiempo

Trabajos previous

- Plan de Acción de Tránsito de Lynn, 2020
- Plan Maestro de Parkways, 2020
- Subvención RAISE, 2022
- Visión Lynn, 2023
- Estudio de Viabilidad de DCR, 2023
- Rediseño de la Red de Autobuses de MBTA, 2022
- Plan de Implementación del Puerto Sur, 2024

Recopilación de Datos y
Condiciones Existentes:
Verano de 2025

Recopilar Comentarios del Público

Desarrollo del Concepto:
Otoño de 2025

Recopilar Comentarios del Público

Ingeniería Detallada:
2026 - 2027

Recopilar Comentarios Públicos

Construcción:
entre 2027 y 2030

Comunicación constante

¡Manténgase Informado!



Visite [MBTA.com/Lynnway](https://www.mbta.com/Lynnway) para:

- Obtener más información sobre el proyecto
- Suscribirse para recibir actualizaciones por correo electrónico
- Descubrir oportunidades para enviar comentarios.

