

GUÍA DE ESTUDIO DE LOS TEMAS PRINCIPALES

PARTE II

Alcance al Público y Proceso de
Toma de Decisiones

Tendencias de los Viajeros y Uso del
Transporte Público en el Corredor

El Corredor

Las Alternativas

Objetivos del Proyecto y Criterios
para la Evaluación

Medidas Futuras y Cambios Principales
del Proyecto



PLAN DE MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN EL CENTRO DE EAST VALLEY

CORREDOR SANTA CLARA/ALUM ROCK

Enero 2003

¡MARQUE SU CALENDARIO!

Nota: Los lugares de las reuniones han cambiado

SEMINARIOS COMUNITARIOS EN ENERO

22 de enero del 2003

Sección: De 10th Street a Capitol Avenue
6:30 – 8:00 p.m.
Eastside Neighborhood Center
2150 Alum Rock Avenue
San José, CA

23 de enero del 2003

Sección: De la Estación Diridon a 10th Street
6:30 – 8:00 p.m.
First United Methodist Church
24 N. Fifth Street
San José, CA

SEMINARIOS COMUNITARIOS EN FEBRERO

26 de febrero del 2003

Sección: De 10th Street a Capitol Avenue
6:30 – 8:00 p.m.
Eastside Neighborhood Center
2150 Alum Rock Avenue
San José, CA

27 de febrero del 2003

Sección: De la Estación Diridon a 10th Street
6:30 – 8:00 p.m.
First United Methodist Church
24 N. Fifth Street
San José, CA

ALCANCE AL PÚBLICO Y PROCESO DE TOMA DE DECISIONES

Tipo de Transporte y Ruta Preferidos en el Corredor Santa Clara/Alum Rock

Como parte del Plan de Mejora del Transporte Público en el Centro de East Valley, se han propuesto importantes mejoras en el transporte público del Corredor Santa Clara/Alum Rock entre Capitol Avenue y la Estación Diridon en el Centro de San José. Como se muestra en el mapa, estas mejoras constituirán un enlace crítico en la red regional de transporte público.

Santa Clara Valley Transportation Authority (VTA) llevará a cabo una serie de seminarios y reuniones en enero y febrero del 2003 que culminarán en la selección del tipo de transporte público (tranvía – light rail o streetcar – o autobús) y de la ruta preferidos en el corredor. Estas decisiones formarán la base de la "descripción del proyecto" del corredor con respecto al impacto en el medio ambiente.

Esta es la segunda guía de estudio en una serie de paquetes informativos que ayudarán en el proceso de toma de decisiones.

Guía de Estudio Parte II: Resumen de Consideraciones Principales

CONSIDERACIÓN # 1

¿Cuál alternativa prestará más atención y complementará mejor el uso de transporte público y las tendencias de los viajeros en la zona bajo estudio?

CONSIDERACIÓN # 2

Opciones en Cada Alternativa:

- Tranvías de Dos Coches
- Tranvías de Un Coche
- Tranvías de Un Coche con Vehículos Nuevos
- Tranvías Modernos Europeos
- Tranvías Modernos de California
- Mejora del Servicio de Autobuses

CONSIDERACIÓN # 3

Basándose en los criterios de evaluación ¿cuál alternativa satisfará mejor los objetivos del proyecto?

RED DE TRANSPORTE PÚBLICO EN EL CONDADO DE SANTA CLARA



Participación Pública y Coordinación con Agencias

La participación pública y la coordinación por agencias son dos componentes importantes en el desarrollo del proyecto, en el análisis ambiental y en las fases de diseño y construcción. VTA continuará proporcionando las oportunidades necesarias para asegurar un diálogo con el público. Algunas de estas oportunidades incluyen reuniones públicas y seminarios, información actualizada en el sitio web de VTA, folletos y distribución de estudios para que el público los examine.

JUNTA ASESORA DE POLÍTICA (POLICY ADVISORY BOARD – PAB)

A la Junta Asesora de Política (PAB) del Centro de East Valley la forman cinco oficiales electos. PAB se reúne regularmente para examinar el proyecto y dar recomendaciones a la Junta Directiva de VTA. La Junta de VTA tomará la decisión final respecto al tipo de transporte y la ruta que se adoptarán en el proyecto del Centro de East Valley.

PAB del Centro de East Valley

Blanca Alvarado*, Presidente

Supervisor del Condado de Santa Clara
(408) 299-5020
blanca.alvarado@bos.co.santa-clara.ca.us

Cindy Chávez*, Vicepresidente

Supervisor del Condado de Santa Clara
(408) 277-5231
cindy.chavez@ci.sj.ca.us

Nora Campos

Miembro del Concejo de San José
(408) 277-5157
District5@ci.sj.ca.us

David Cortese*

Miembro del Concejo de San José
(408) 277-5242
dave.cortese@ci.sj.ca.us

Pete McHugh*

Supervisor del Condado de Santa Clara
(408) 299-5030
peter.mchugh@bos.co.santa-clara.ca.us

*Miembro de la Junta de VTA

Información

Para más información respecto al Plan de Mejora del Transporte Público en el Centro de East Valley, por favor llame al departamento de Planning and Programming de VTA al (408) 321-5744, al (408) 321-2330 para personas con incapacidades auditivas (TDD solamente) o visite nuestro sitio web en www.dtev-vta.org.

Horario de las Próximas Reuniones

Enero 2003: PAB Organiza Seminarios Comunitarios para Proporcionar Información Actualizada Respecto a las Alternativas en el Proyecto y respecto al Proceso de Evaluación y Para Escuchar Opiniones

- ▶ 22 de enero del 2003
6:30 – 8:00 p.m.
Eastside Neighborhood Center
2150 Alum Rock Avenue
San José, CA
- ▶ 23 de enero del 2003
6:30 – 8:00 p.m.
First United Methodist Church
24 N. Fifth Street
San José, CA

Febrero 2003: PAB Organiza Seminarios Comunitarios para Obtener un Informe de Evaluación y Recomendaciones del Personal

- ▶ 26 de febrero del 2003
6:30 – 8:00 p.m.
Eastside Neighborhood Center
2150 Alum Rock Avenue
San José, CA
- ▶ 27 de febrero del 2003
6:30 – 8:00 p.m.
First United Methodist Church
24 N. Fifth Street
San José, CA

Marzo 2003: PAB Selecciona el Tipo de Transporte y la Ruta Preferidos para ser Analizados en la Declaración/Informe del Impacto Ambiental del Corredor Santa Clara/Alum Rock

CONSIDERACIÓN # 1:

¿Cuál alternativa prestará más atención y complementará mejor el uso de transporte público y las tendencias de los viajeros en la zona bajo estudio?

El Corredor Santa Clara/Alum Rock Proporciona un Enlace Entre el Centro de San José y East Valley

El corredor Santa Clara/Alum Rock es extremadamente importante para viajar hacia el este y el oeste entre East Valley y el Centro de San José. Es el principal enlace directo por carretera entre el corazón del Centro de San José y East Valley y es el corredor más usado por el sistema de transporte público de VTA. Con el crecimiento que se estima en las zonas del centro y de East Valley de San José y con el tremendo nivel de inversiones tanto públicas como privadas que se anticipan en el centro en los próximos años, el corredor Santa Clara/Alum Rock se destacará aún más como uno de los recorridos más importantes para llegar al Centro de San José.

Aproximadamente entre 20,000 y 33,000 vehículos viajan al día por el corredor, un volumen de tráfico comparable al existente en Market Street en el Centro de San José. Esto hace que el corredor sea una forma importante de llegar al centro. Aunque el volumen actual de tráfico se encuentra dentro de los límites de capacidad de la carretera, el estacionamiento en la calle y las frecuentes señales de tráfico y otros puntos de acceso (por ejemplo, los caminos de entrada residenciales) y el tráfico que cruza, reducen la capacidad de la carretera y seguramente aumentan el nivel de congestión que se percibe en el corredor.

El Volumen Más Elevado de Pasajeros en el Transporte Público del Condado

Actualmente el uso del transporte público en el corredor Santa Clara/Alum Rock es extremadamente elevado: alrededor de 12,000 abordajes tienen lugar en la sección de 4 millas que se extiende entre Capitol Avenue y el área de la Estación Diridon. Ésta es la zona con el volumen de uso más elevado dentro del Condado de Santa Clara, lo cual es una tendencia histórica que se espera que continúe en el futuro.

Aunque este corredor ofrece más servicios de transporte público que ninguna otra zona en el Condado, hay que señalar que el nivel de uso no se debe únicamente al alto nivel de servicios de transporte público que se ofrecen. Como se muestra en la caja situada a la derecha, los servicios proporcionados en el corredor son muy productivos. Más de un 8% de los pasajeros que usan el sistema de VTA pasa por el corredor a diario a pesar de que el corredor tan sólo cuenta como un 0.3% del número de "millas de recorrido de transporte público" en servicio.

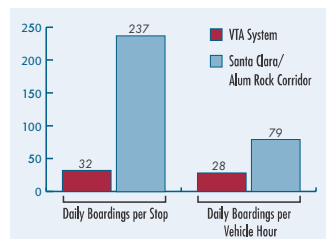
Un promedio diario de 32 pasajeros usa las paradas de autobuses de VTA mientras que una parada típica de autobuses en el corredor Santa Clara/Alum Rock da servicio a 237.

El uso del transporte público en este corredor es constante a lo largo del día y no tiene momentos de aumento de pasajeros tan acentuados como el sistema de VTA en general. El número de recorridos en transporte público durante horas de mayor y menor tránsito es muy parecido y esto sugiere que los pasajeros del transporte público en East Valley tienen diferentes razones por las que necesitan desplazarse y/o tienen horarios de trabajo poco tradicionales.

Por otro lado, existe la necesidad dos tipos de recorridos en el corredor: recorridos cortos del tipo "circular" y otros más largos a través del corredor y más allá del corredor (estos recorridos se conocen como "línea de transporte" ["line-haul"]).

Una encuesta realizada por VTA en el 2002 reveló lo siguiente: de todos los pasajeros de la Línea de Autobús 22 en la sección de Santa Clara/Alum Rock, el 51% subió y bajó en la misma sección, lo que sugiere un tipo de recorrido corto ("circular"). El 49% restante subió, bajó, o subió y bajó fuera del corredor, lo que sugiere un recorrido más largo a lo largo del corredor. De la misma manera, el 42% de los pasajeros de la Línea de Autobús 64 en la sección de Santa Clara/Alum Rock subió y bajó entre Capitol Avenue y la Estación Diridon, en contraste con el 58% que subió, bajó, o subió y bajó fuera del corredor. Esta división tan parecida de los dos tipos de recorridos sugiere una demanda significativa tanto de servicio "circular" como de "línea de transporte".

La encuesta del 2002 realizada con pasajeros de VTA en el corredor Santa Clara/Alum Rock demostró un alto nivel de dependencia del transporte público entre los pasajeros. Existe un alto porcentaje de pasajeros en el corredor que "no tiene otra manera de viajar" y este porcentaje es más alto que el del resto del área de servicio de VTA. La encuesta también reveló que 85% de los pasajeros usan el transporte público cuatro o más días a la semana.



TENDENCIAS DE LOS VIAJEROS Y USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN EL CORREDOR

	Sistema de VTA	Santa Clara/Alum Rock Corredor
Número Total de Abordajes Diarios	150,000	12,000*
Porcentaje del Número Total de Pasajeros en el Sistema	100%	8%
Porcentaje de Millas en el Área de Servicio	100%	3%
Media de Abordajes Diarios por Parada de Autobús	32	237

* Representa la suma de pasajeros en la Línea 22 (6,500), en la Línea 64 (4,300) y en la Línea 300 (1,100)

Tendencias de los Viajeros en el Corredor

El corredor Santa Clara/Alum Rock es muy diverso y se caracteriza por la presencia de una gran cantidad de negocios pequeños y de actividad comunitaria. Este corredor contiene algunos de los vecindarios más densamente habitados en el Condado de Santa Clara.

Las 30 millas cuadradas de área que constituyen el Centro de East Valley contienen 300,000 residentes y sólo 51,000 puestos de trabajo. En otras palabras, el área del Centro de East Valley está habitada por aproximadamente el 16% de la población del Condado de Santa Clara pero sólo cuenta con el 5% de los empleos en el condado. Esto significa que un alto porcentaje de residentes del Centro de East Valley viaja diariamente para trabajar fuera del área bajo estudio. También hay un elevado número de pasajeros habituales que viajan a través de esta zona debido al limitado número de carreteras en East Valley con dirección al este y al oeste y al aumento del desarrollo urbano al pie de las colinas del este, en la zona de Evergreen y en las comunidades al sur de San José.

Otras importantes características de la zona del Centro de East Valley son:

- El promedio de los ingresos en los hogares de esta zona es de un 44% menor que el del condado.
- El número de personas por cada hogar es casi de un 30% más alto que el promedio en todo el condado (416 comparado con 2.97).
- El número de coches por hogar en esta zona es menor que el promedio en todo el condado, por lo que el número de "personas por cada coche" es más alto.

Estos datos demográficos indican lo necesarios que son los servicios de transporte público que actualmente se proporcionan en el corredor.

Tema	Área Bajo Estudio	En Todo el Sistema
Usa Transporte Público Porque no Hay Otro Modo de Hacer Recorrido	73%	62%
Vive en Residencia Multifamiliar Menor de 35	55%	65%
Hembra	77%	61%
Minoría	51%	42%
Ingresos Anuales Por Debajo de \$35,000	81%	67%
Empleado/a (Jornada Completa o Parcial)	71%	55%
Estudiante	59%	70%
	26%	17%

Futuras Necesidades en el Corredor

Las Líneas de Autobuses 22, 64 y 300 dan servicio diario a casi 12,000 pasajeros a lo largo del corredor. Se estima que para el año 2020 entre 16,000 y 19,000 pasajeros de transporte público (autobús y/o tranvía) utilizarán a diario el corredor Santa Clara/Alum Rock.

Es necesario mejorar el transporte público que da servicio en el corredor Santa Clara/Alum Rock para poder satisfacer las presentes y futuras necesidades de residentes y viajeros diarios.

CARACTERÍSTICAS DEL CORREDOR

- Importante corredor para viajar al este y al oeste
- Fácil acceso al Centro de San José
- Distrito empresarial céntrico y lleno de vitalidad, caracterizado por negocios pequeños y actividad comunitaria
- Elevado uso del transporte público
- Elevada dependencia del transporte público
- Aumento anticipado de tráfico de coches y de transporte público
- Crecimiento anticipado de la población y de la densidad de población más rápido que en el resto de San José

El Corredor Santa Clara/Alum Rock



EJEMPLOS DEL ESCENARIO EXISTENTE DE LAS CALLES DE SANTA CLARA/ALUM ROCK



Plan de Mejora del Transporte Público en el Centro de East Valley
Corredor Santa Clara/Alum Rock

LAS ALTERNATIVAS

Alternativas Propuestas para el Corredor Santa Clara/Alum Rock

Existen seis alternativas propuestas y descritas en esta Guía de Estudio. VTA presentó estas alternativas basándose en información técnica reciente y en la opinión de la comunidad, de agencias y de la Ciudad de San José.

Las alternativas ofrecen una variedad de posibilidades a considerar para el corredor e incluyen algunas opciones que se mencionaron en las etapas iniciales de la selección. Por ejemplo, ahora todas las alternativas se sitúan principalmente en Santa Clara Street, al oeste de King Road. La ruta es consistente con el Plan Estratégico del Centro de San José y tiene en cuenta decisiones recientes como la ruta en Santa Clara Street para BART.

Todas las alternativas proporcionan conexiones con las estaciones de la Extensión de BART propuesta, así como con los Tranvías Guadalupe, Vasona y Capitol, con Caltrain, con ACE, con el Corredor de Capitol (a Sacramento) y con muchas líneas de autobuses de VTA.

Todas las alternativas incluirán mejoras en la estación y en el paisaje. Siempre que se necesite y sea posible, uno de los elementos de las alternativas es reemplazar los lotes de estacionamiento que se cierran.

La matriz en la parte inferior resume los elementos principales de cada alternativa. También se proporciona información más detallada de cada alternativa en esta Guía de Estudio. Cuando examine las alternativas, fíjese que los lugares propuestos para las estaciones son básicamente los mismos para cada alternativa. Después de seleccionar la alternativa preferida y durante la fase ambiental del proyecto, se decidirá la ubicación exacta de la estación.

CONSIDERACIÓN #2: OPCIONES EN CADA ALTERNATIVA

- Tranvías de Dos Coches (parte de la actual flota de VTA)
- Tranvías de Un Coche (parte de la actual flota de VTA)
- Tranvías de Un Coche (Vehículos Nuevos)
- Tranvías Modernos Europeos
- Tranvías Modernos de California
- Mejora del Servicio de Autobuses



		Diseño de Calle Al Oeste de King Road	Diseño de Calle Al Este de King Road	Medidas del Vehículo	Características de la Estación (plataforma)	Capacidad Estimada	Frecuencia Estimada de Servicio	Cumplimiento con la Ley de Americanos con Incapacidades Físicas (ADA) Proporcionado Por
Tranvías de Dos Coches	Tranvías de dos coches (parte de la actual flota de VTA)	Tranvías y coches comparten los carriles del centro	Vías exclusivamente en la mediana del centro	Longitud: 180 pies Anchura: 8.7 pies	Altura: 14 pulgadas Longitud: 200 pies	130 asientos y capacidad para 340 personas	10 minutos	Diseño de vehículo bajo con abordaje a nivel
Tranvías de Un Coche	Tranvías de un coche (parte de la actual flota de VTA)	Tranvías y coches comparten los carriles exteriores	Vías exclusivamente en la mediana del centro	Longitud: 90 pies Anchura: 8.7 pies	Altura: 14 pulgadas Longitud: 80-100 pies	65 asientos y capacidad para 170 personas	10 minutos	Diseño de vehículo bajo con abordaje a nivel
Tranvías de Un Coche con Vehículos Nuevos	Tranvías de un coche (vehículos nuevos)	Tranvías y coches comparten los carriles exteriores	Vías exclusivamente en la mediana del centro	Longitud: 77 pies Anchura: 8.7 pies	Altura: 10 pulgadas Longitud: 75-90 pies	60 asientos y capacidad para 145 personas	10 minutos	Diseño de vehículo bajo con plancha como puente
Tranvías Modernos Europeos	Tranvías de un coche parecidos a los usados en Portland, Oregon	Tranvías y coches comparten los carriles exteriores	Vías exclusivamente en la mediana del centro	Longitud: 66 pies Anchura: 8 pies	Altura: 10 pulgadas Longitud: 50-60 pies	30 asientos y capacidad para 115 personas	De 5 a 10 minutos	Diseño de vehículo bajo con plancha como puente
Tranvía Moderno de California	Tranvía de un coche parecida a los usados en Europa pero fortalecida	Tranvías y coches comparten los carriles exteriores	Vías exclusivamente en la mediana del centro	Longitud: 66 pies Anchura: 8 pies	Altura: 10 pulgadas Longitud: 50-60 pies	30 asientos y capacidad para 115 personas	De 5 a 10 minutos	Diseño de vehículo bajo con plancha como puente
Mejora del Servicio de Autobuses	Autobuses articulados parecidos a los de la actual flota de VTA y autobuses circulares	Autobús y coches comparten los carriles exteriores	Autobús y coches comparten los carriles exteriores	Autobús Articulado Longitud: 60 pies Anchura: 8.5 pies Autobús Circular Longitud: 30 pies Anchura: 8.5 pies	Altura: 6 pulgadas Longitud: 50-60 pies	Autobús Articulado 57 asientos y capacidad para 99 personas Autobús Circular 20 asientos y capacidad para 45 personas	Autobús Articulado 10 minutos Autobús Circular De 5 a 10 minutos	Diseño de vehículo bajo con rampa

Temas Principales y Conceptos

Actual Escenario de las Calles de Santa Clara/Alum Rock

Cada alternativa propuesta afecta de forma diferente el actual aspecto de las calles según dónde está ubicado (carril central, carriles laterales), de la longitud del vehículo y del tipo de estación que se necesita. Sería una buena idea examinar los elementos del actual escenario antes de determinar las diferentes opciones. El corredor actualmente tiene aceras a ambos lados y paisaje con árboles.

SANTA CLARA STREET, AL OESTE DE KING ROAD

- La carretera tiene cuatro carriles para el tráfico, dos en cada dirección.
- El corredor tiene en gran parte de su trayecto carriles de giro a la izquierda en intersecciones.
- Entre las calles 17th y 23rd, la carretera se hace más estrecha y los giros a la izquierda se han de efectuar desde el carril de la izquierda.
- Existe estacionamiento en la calle en cada tramo, normalmente a ambos lados de la calle, con la excepción de una pequeña zona cerca de Coyote Creek y en el paso a desnivel de la autopista US 101.

ALUM ROCK AVENUE, AL ESTE DE KING ROAD

- La carretera tiene cuatro carriles para el tráfico, dos en cada dirección.
- La mediana del centro permite giros a la izquierda en la mayoría de las intersecciones.
- Existe estacionamiento en la calle en cada tramo y a ambos lados de la calle, con la excepción de una zona cerca de Sunset Avenue y en el lado oeste del paso a desnivel de I-680 hasta Capitol Avenue.

Diseño en la Ruta de las Calles al Este de King Road

La anchura de las calles determina el tipo de alternativa a considerar. Por cada alternativa en esta Guía de Estudio existen diferentes opciones para el diseño de las calles al oeste de King Road, donde la calle se hace más estrecha. En lo que se refiere al este de King Road, todas las alternativas (excepto la Alternativa de Mejora del Servicio de Autobús) ofrecen servicio de tranvías exclusivamente en la mediana del centro.



Consideraciones Regulatorias para las Alternativas de Tranvías

La Comisión de Servicios Públicos de California (California Public Utilities Commission - CPUC) tiene la autoridad de regular todo lo concerniente a seguridad en el sistema de vías para el transporte público en California. CPUC emite Ordenes Generales que definen las reglas y las normas que los sistemas de vías para el transporte público han de seguir. La Orden General 143-B "Reglas y Normas de Seguridad que Rigen el Transporte Público en Tranvía" contiene requisitos para la solidez de importantes componentes estructurales del vehículo.

Los actuales vehículos de los tranvías de VTA cumplen los requisitos de la Orden General 143-B, pero el tranvía moderno europeo que se está considerando no cumple esta característica que sólo es necesaria en California. Por este motivo, si se selecciona el tranvía como el tipo de transporte público preferido, habrá que modificar cada tranvía para que cumpla con los requisitos de CPUC o VTA tendrá que buscar una solución con CPUC para dar cabida a la operación de tranvías.

Cumplimiento con la Ley de Americanos con Incapacidades Físicas (ADA)

Para aquellas personas con incapacidades físicas, tener acceso significa sencillamente poder usar, disfrutar de y participar en muchas actividades sociales, como trabajo, comercio y entretenimiento. El transporte es fundamental para que exista una participación total.

VTA se compromete a ofrecer un transporte público que proporcione el mismo tipo de acceso a todos sus usuarios. La Ley de Americanos con Incapacidades Físicas (ADA, por sus siglas en inglés) requiere que todos los sistemas de vías y autobuses se hagan totalmente accesibles cuando se arreglen.

Existen tres opciones para las alternativas: tranvía con piso bajo y abordaje a nivel, tranvía con piso bajo con abordaje a nivel usando una plancha como puente y autobús con piso bajo y rampa. La plancha como puente es una rampa pequeña que sale del vehículo cuando se abre la puerta. El "puente" cubre los huecos horizontales y verticales que existen entre el piso del vehículo y la plataforma de la estación.



Ejemplo de abordaje a nivel para autobuses con piso bajo



Ejemplo de abordaje a nivel con plancha como puente



Ejemplo de abordaje a nivel para un tranvía

Temas Principales y Conceptos

Ejemplos de Estaciones de Vías y Autobuses

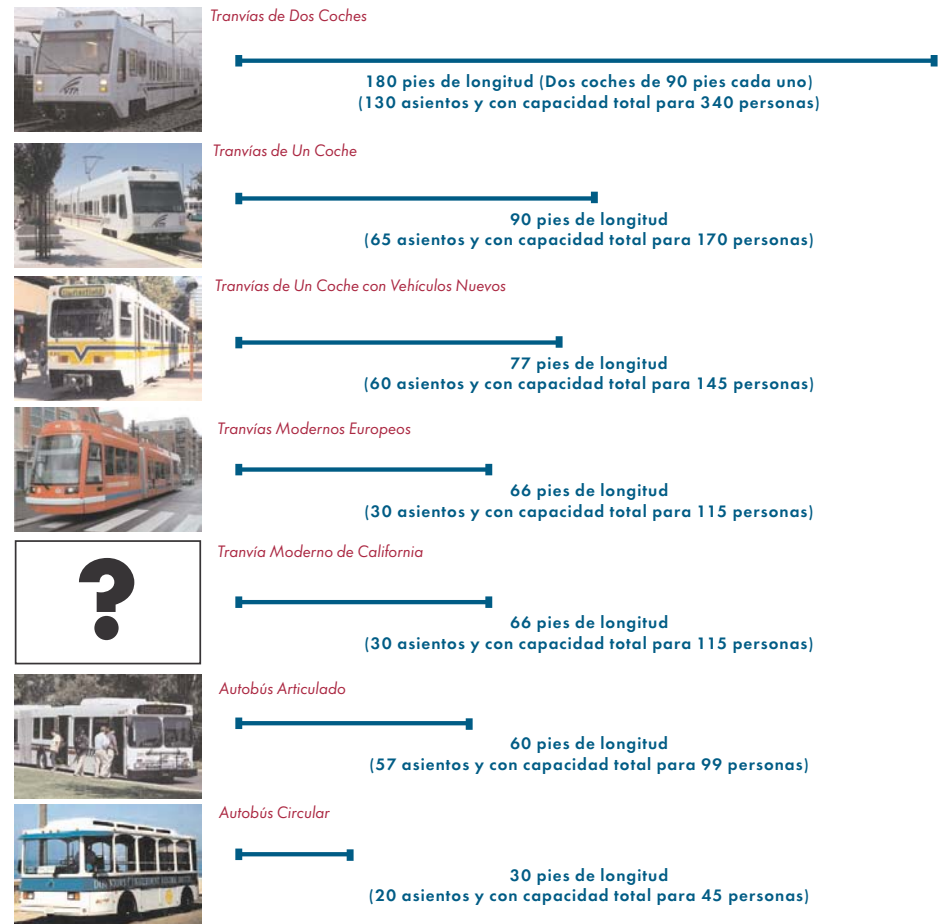
Las descripciones de las alternativas proporcionan detalles para las diferentes estaciones de vías y autobuses. Normalmente, una estación de parada consiste en la caseta de resguardo, despachadores automáticos de boletos, una iluminación especial y el paisaje ajardinado.



Ejemplos de una parada o estación

Ejemplos de Longitud y Capacidad del Transporte Público

Los tipos de transporte público bajo construcción varían en tamaño y capacidad. La capacidad se expresa tanto en el número total de asientos como en la capacidad total incluyendo pasajeros parados.



ELEMENTOS PRINCIPALES

- Dispondrá de un tranvía de dos coches (parte de la actual flota de VTA)
- Tendrá suficiente capacidad para dar servicio al actual número de pasajeros y pasará cada 10 minutos
- Dos coches contienen 130 asientos y una capacidad total para 340 personas
- Podrá conectar directamente con las vías de los Tranvías Vasona y Capitol



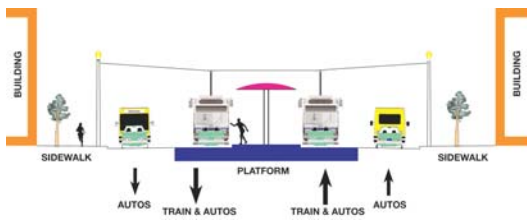
Ejemplo del Tranvía de Dos Coches de VTA

ALTERNATIVA DE TRANVÍAS DE DOS COCHES



Rutas y Estaciones Propuestas con Esta Alternativa

Santa Clara Street, al Oeste de King Road: Tranvías y Coches Comparten los Carriles del Centro

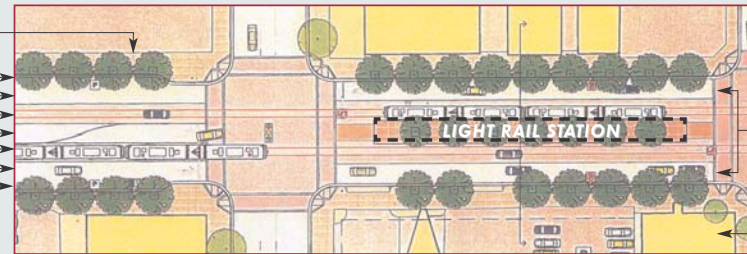


CARACTERÍSTICAS DE LA ESTACIÓN:

- Altura de la Plataforma: 14 pulgadas (para una sección de 200 pies)
- Longitud de la Plataforma: 200 pies
- La plataforma está situada en la mediana de la calle con acceso de cruces peatonales señalizados

Parada de Autobús que Permanece

- Reducción de Estacionamiento en la Calle
- Carril de Coches con Rumbo al Oeste
- Carril de Coches y Tranvías con Rumbo al Oeste
- Carril de Giro a la Izquierda
- Carril de Coches y Tranvías con Rumbo al Este
- Carril de Coches con Rumbo al Este
- Reducción de Estacionamiento en la Calle



Desaparece Estacionamiento para Ubicar Estación

Posible Nuevo Lote de Estacionamiento

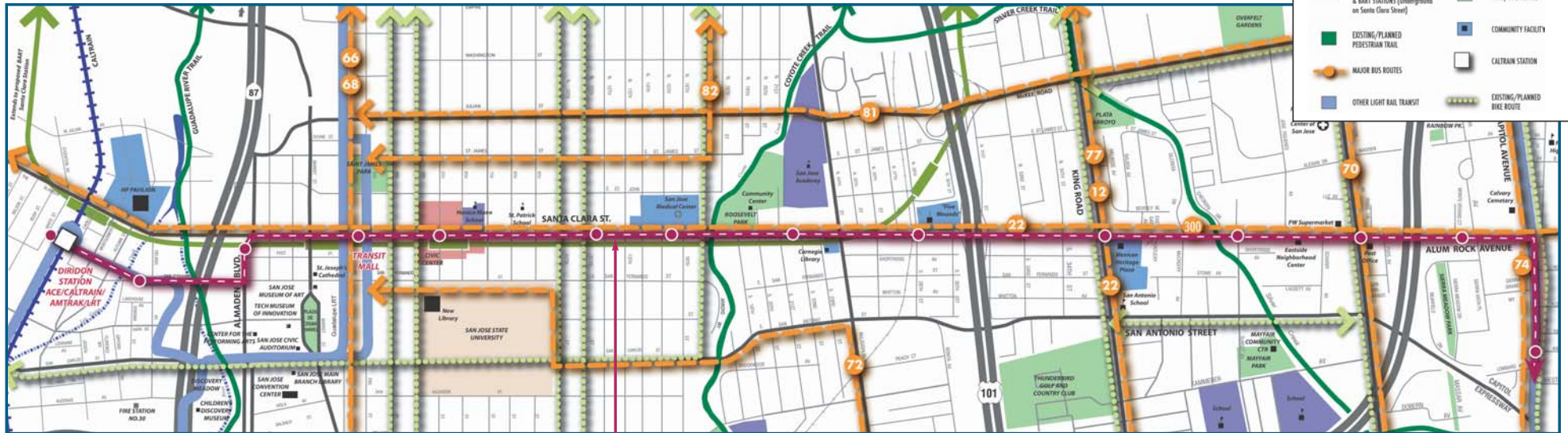
ELEMENTOS PRINCIPALES

- Dispondrá de un tranvía de un coche (parte de la actual flota de VTA)
- Cada coche contiene 65 asientos y una capacidad total para 170 personas
- Puede que no tenga suficiente capacidad para dar servicio al actual número de pasajeros pasando cada 10 minutos; la Línea de Autobuses 22 continuará proporcionando servicio para satisfacer completamente la necesidad de transporte público en el corredor.
- Podrá conectar directamente con las vías de los Tranvías Vasona y Capitol
- El servicio se podría ver afectado por las posibles interferencias de coches a los lados de la calle.



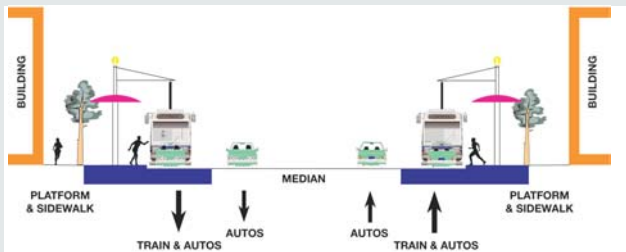
Ejemplo del Tranvía de Un Coche de VTA

ALTERNATIVA DE TRANVÍAS DE UN COCHE



Rutas y Estaciones Propuestas con Esta Alternativa

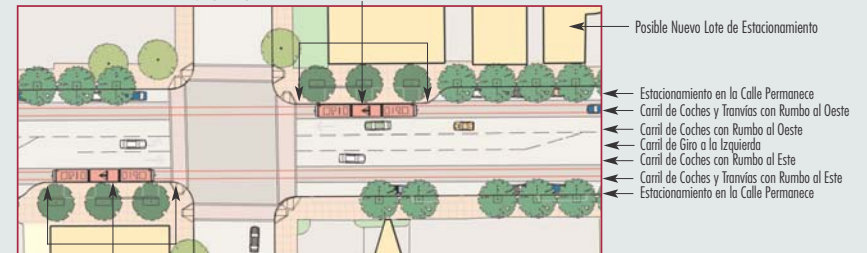
Santa Clara Street, al Oeste de King Road: Tranvías y Coches Comparten los Carriles Exteriores



CARACTERÍSTICAS DE LA ESTACIÓN:

- Altura de la Plataforma: 14 pulgadas (para una sección de 60 pies)
- Longitud de la Plataforma: 80 - 100 pies
- La plataforma está situada en los carriles exteriores de la calle como una extensión "añadida a la anchura" de la acera en la intersección para ser usada tanto por tranvías como por autobuses.

Ejemplo de plataforma de estación con extensión "añadida a la anchura" de la acera



Ejemplo de plataforma de estación con extensión "añadida a la anchura" de la acera

ELEMENTOS PRINCIPALES

- Dispondrá de un tranvía de un coche (vehículos nuevos)
- Cada coche contiene 60 asientos y una capacidad total para 145 personas
- Puede que no tenga suficiente capacidad para dar servicio al actual número de pasajeros pasando cada 10 minutos; la Línea de Autobuses 22 continuará proporcionando servicio para satisfacer completamente la necesidad de transporte público en el corredor.
- Podrá conectar directamente con las vías de los Tranvías Vasona y Capitol
- El servicio se podría ver afectado por las posibles interferencias de coches a los lados de la calle.



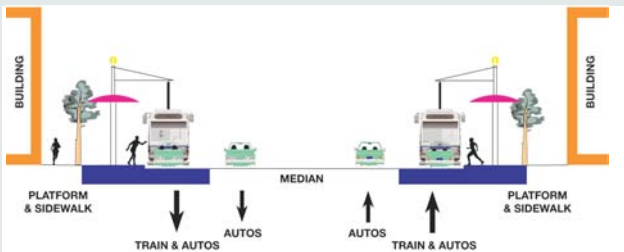
Ejemplo del Tranvía de California en Sacramento

ALTERNATIVA DE TRANVÍAS DE UN COCHE CON VEHÍCULOS NUEVOS



Rutas y Estaciones Propuestas con Esta Alternativa

Santa Clara Street, al Oeste de King Road: Tranvías y Coches Comparten los Carriles Exteriores



CARACTERÍSTICAS DE LA ESTACIÓN:

- Altura de la Plataforma: 10 pulgadas
- Longitud de la Plataforma: 75 - 90 pies
- La plataforma está situada en los carriles exteriores de la calle como una extensión "añadida a la anchura" de la acera en la intersección para ser usada tanto por tranvías como por autobuses.

Ejemplo de plataforma de estación "añadida a la anchura" de la acera



Ejemplo de plataforma de estación "añadida a la anchura" de la acera

ELEMENTOS PRINCIPALES

- Dispondrá de un tranvía de un coche parecido a los que se usan en Portland, Oregon
- El vehículo necesita la aprobación de la Comisión de Servicios Públicos de California (CPUC)
- Cada coche contiene 30 asientos y una capacidad total para 115 personas
- Para poder dar servicio al actual número de pasajeros, tendría que pasar cada 5 – 10 minutos; la Línea de Autobuses 22 continuará proporcionando servicio para satisfacer completamente la necesidad de transporte público en el corredor
- El costo de una estación nueva y las vías para conectar con el Tranvía Capital es potencialmente alto



Ejemplo del Tranvía Moderno Europeo Que se Usa en Portland, Oregon

ALTERNATIVA DE TRANVÍA MODERNO EUROPEO

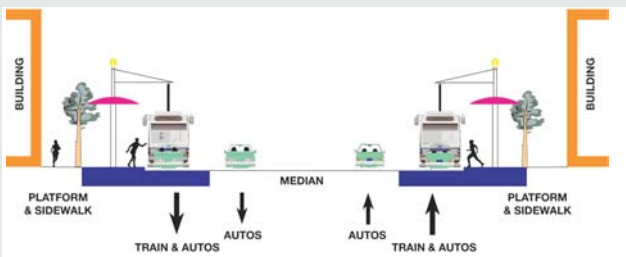


Tres Posibles Rutas desde la Estación Diridon a Santa Clara Street:

- 1) Ir al Centro de San José conectando directamente con Santa Clara Street
- 2) Hacer un círculo de una sola vía a lo largo de San Fernando Street, Cahill Street y Santa Clara Street
- 3) Hacer un puente nuevo a través de Los Gatos Creek al sur de Santa Clara Street

Rutas y Estaciones Propuestas con Esta Alternativa

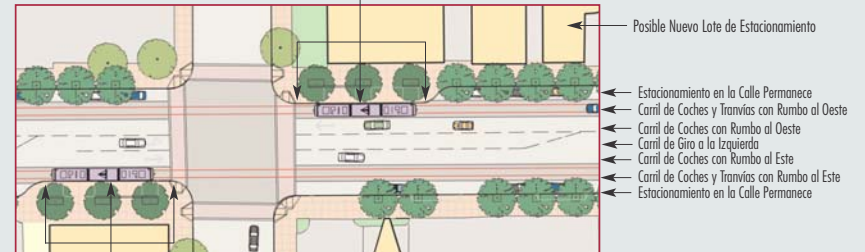
Santa Clara Street, al Oeste de King Road: Tranvías y Coches Comparten los Carriles Exteriores



CARACTERÍSTICAS DE LA ESTACIÓN:

- Altura de la Plataforma: 10 pulgadas
- Longitud de la Plataforma: 50 - 60 pies
- La plataforma está situada en los carriles exteriores de la calle como una extensión "añadida a la anchura" de la acera en la intersección para ser usada tanto por tranvías como por autobuses.

Ejemplo de plataforma de estación con extensión "añadida a la anchura" de la acera



Ejemplo de plataforma de estación con extensión "añadida a la anchura" de la acera

ELEMENTOS PRINCIPALES

- Tranvías de un coche parecido al Tranvía Moderno Europeo pero reforzados para cumplir con las regulaciones de CPUC
- Cada coche contiene 30 asientos y una capacidad total para 115 personas
- Se podría disponer de este nuevo vehículo, sin embargo, el costo y el diseño todavía se desconocen
- Para poder dar servicio al actual número de pasajeros, tendría que pasar cada 5 – 10 minutos; la Línea de Autobuses 22 continuará proporcionando servicio para satisfacer completamente la necesidad de transporte público en el corredor.
- Requeriría un transbordo con el Tranvía Vasona pero es posible que pueda conectarse directamente con las vías del Tranvía Capitol



El Tranvía Moderno de California no existe todavía. VTA espera poder reforzar el vehículo del Tranvía Moderno Europeo para poder cumplir con los requisitos de CPUC. Esto podría aumentar el costo del vehículo.

ALTERNATIVA DE TRANVÍAS MODERNO DE CALIFORNIA

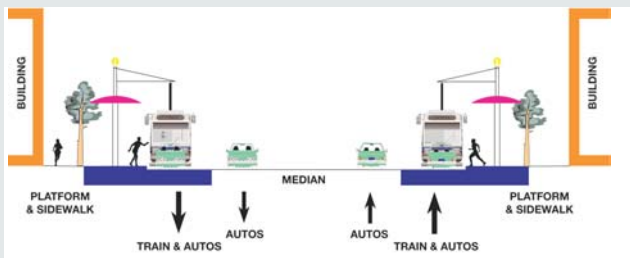


Tres Posibles Rutas desde la Estación Diridon a Santa Clara Street:

- 1) Ir al Centro de San José conectando directamente con Santa Clara Street
- 2) Hacer un círculo de una sola vía a lo largo de San Fernando Street, Cahill Street y Santa Clara Street
- 3) Hacer un puente nuevo a través de Los Gatos Creek al sur de Santa Clara Street

Rutas y Estaciones Propuestas con Esta Alternativa

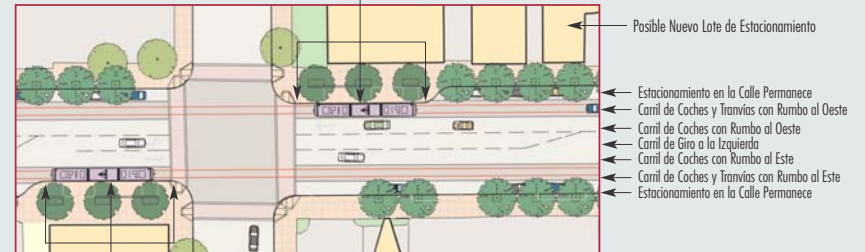
Santa Clara Street, al Oeste de King Road: Tranvías y Coches Comparten los Carriles Exteriores



CARACTERÍSTICAS DE LA ESTACIÓN:

- Altura de la Plataforma: 10 pulgadas
- Longitud de la Plataforma: 50 - 60 pies
- La plataforma está situada en los carriles exteriores de la calle como una extensión "añadida a la anchura" de la acera en la intersección para ser usada tanto por tranvías como por autobuses.

Ejemplo de plataforma de estación con extensión "añadida a la anchura" de la acera



Ejemplo de plataforma de estación con extensión "añadida a la anchura" de la acera

ELEMENTOS PRINCIPALES

- El servicio incluirá un número limitado de paradas para los autobuses articulados y un servicio de los autobuses circulares en vehículos más pequeños y especialmente diseñados
- Las mejoras en las paradas serán parecidas a las de las otras alternativas: casetas de resguardo, iluminación especial e información de los servicios en tiempo real
- Se incluirá prioridad en las señales de tráfico para una operación más rápida de los autobuses
- Los autobuses con número limitado de paradas darían servicio cada 10 minutos y los autobuses circulares, cada 5-10 minutos
- El autobús articulado contiene 57 asientos y una capacidad total para 99 personas
- El autobús circular contiene 20 asientos y una capacidad total para 45 personas



Ejemplo del Autobús Articulado de VTA



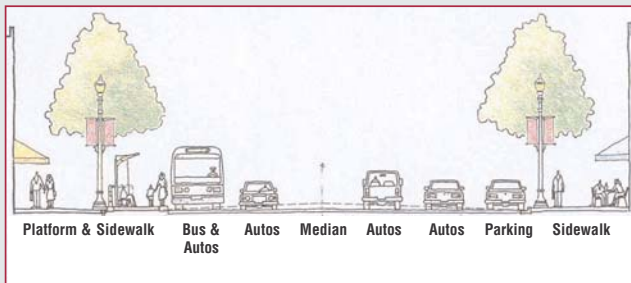
Ejemplo de un Autobús Circular Pequeño del Distrito de Transporte Público Metropolitano de Santa Barbara

MEJORA DEL SERVICIO DE AUTOBUSES



Rutas y Estaciones Propuestas con Esta Alternativa

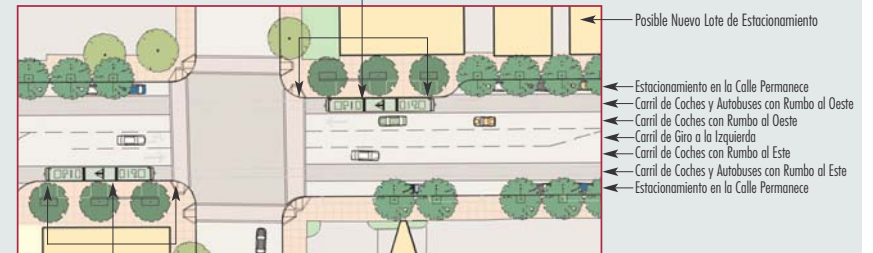
Santa Clara Street/Alum Rock Avenue



CARACTERÍSTICAS DE LA ESTACIÓN:

- Altura de la Plataforma: 6 pulgadas
- Longitud de la Plataforma: 50-60 pies
- La plataforma está situada en los carriles exteriores de la calle como una extensión "añadida a la anchura" de la acera en la intersección para ser usada tanto por autobuses articulados como por autobuses circulares

Ejemplo de plataforma de estación con extensión "añadida a la anchura" de la acera



Ejemplo de plataforma de estación con extensión "añadida a la anchura" de la acera

OBJETIVOS DEL PROYECTO Y CRITERIOS PARA LA EVALUACIÓN

CONSIDERACIÓN #3:

Basándose en los criterios de evaluación ¿cuál alternativa satisfará mejor los objetivos del proyecto?

Los objetivos del proyecto proporcionan una estructura para el desarrollo del tipo de transporte y la ruta preferidos en el corredor Santa Clara/Alum Rock. Los objetivos también se utilizan para guiar el análisis de las alternativas.

En el proceso de evaluación, es vital el uso de los criterios pertinentes de evaluación para la comparación de alternativas. Este proceso ayuda a determinar la alternativa que contiene más mérito desde un punto de vista técnico y comunitario. VTA ha realizado unos criterios preliminares que se propusieron para ser utilizados en la evaluación. La información que se obtenga durante los próximos seminarios comunitarios ayudará a refinar la lista.

Otros análisis técnicos y más opiniones de la comunidad ayudarán a completar el proceso de evaluación.

Criterios Preliminares de Evaluación

MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD

- Calidad del Servicio de Transporte Público
- Cantidad del Servicio de Transporte Público
- Conexiones con Otros Sistemas Existentes y Futuros de Transporte Público
- Duración del Viaje
- Cumplimiento
- Volumen de Pasajeros
 - Posibilidad de Atraer Nuevos Pasajeros
 - Satisfacer la Demanda Actual y Estimada de Transporte Público
 - Servir a los Actuales Pasajeros y aquellos que Dependen del Transporte Público

DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN

- Costo Capital
- Costo de Operación
- Posibilidad de Obtener Fondos Federales
- Compatibilidad con los Sistemas de Transporte Público Existentes
- Viabilidad de Implementación
- Impacto por Construcción
 - Duración
 - Extensión

COMPATIBILIDAD CON LA COMUNIDAD

- Relación con el Nivel/Personalidad de la Comunidad
- Impacto en las Aceras y en el Ajardinado de las Calles
- Impacto en el Transporte
 - Estacionamiento
 - Acceso a los Caminos de Entrada Residenciales
 - Zonas de Carga y Descarga
 - Tráfico en las Carreteras
- Apoyo a la Revitalización de Vecindarios, a Prioridades y a Iniciativas
- Justicia Ambiental
- Nivel de Apoyo de la Comunidad

MEDIDAS FUTURAS Y CAMBIOS FUNDAMENTALES DEL PROYECTO

Análisis Ambiental e Ingeniería Conceptual para Avanzar el Proceso de Aprobación de la Descripción del Proyecto

La fase del análisis ambiental del Plan de Mejora del Transporte Público en el Centro de East Valley comenzó después de la finalización del Estudio de Inversiones Principales (Major Investment Study – MIS) en el 2002. Leyes federales y estatales requieren un análisis formal de aquellos proyectos que pudiesen afectar el medio ambiente. La ley federal National Environmental Policy Act (Ley Nacional de Normas Ambientales, NEPA por sus siglas en inglés) exige la preparación de una Declaración del Impacto Ambiental (EIS, por sus siglas en inglés). La ley estatal California Environmental Quality Act (Ley de Calidad Ambiental en California, CEQA por sus siglas en inglés) exige la preparación de un Informe del Impacto Ambiental (EIR, por sus siglas en inglés). Se preparará el documento conjunto EIS/EIR para identificar los impactos ambientales del proyecto completo, incluyendo temas a corto plazo relacionados con la construcción del proyecto.

En el 2001, se recogieron opiniones en reuniones públicas, seminarios y reuniones de coordinación con la Ciudad de San José y la Junta Asesora de Política (PAB). Esas opiniones referentes al corredor Santa Clara/ Alum Rock produjeron nuevas consideraciones como alternativas para el proyecto que requerían otros análisis técnicos. PAB del Centro de East Valley aprobó recientemente un proceso que tendrá como resultado la toma de la decisión respecto al tipo de transporte y la ruta del corredor Santa Clara/ Alum Rock en marzo del 2003. Una vez que se tome esa decisión, VTA comenzará los estudios técnicos ambientales para el Bosquejo del Documento EIS/EIR sobre el corredor Santa Clara/ Alum Rock. Los siguientes pasos del proceso ambiental están esquematizados en el gráfico.

La fase ambiental y la de ingeniería conceptual generalmente se hacen al mismo tiempo. En la fase de ingeniería conceptual se refina el diseño del concepto de algunos de los elementos del proyecto, incluyendo ubicación de las estaciones, elementos de diseño, plan de servicio operativo y de transporte público, análisis de condiciones de tráfico existentes y futuras, e identificación de necesidades respecto al derecho de paso.

Fases del Proyecto: Desde Ingeniería Preliminar A Construcción

El progreso de las fases de ingeniería preliminar, diseño final y construcción dependerán de los fondos disponibles.

La siguiente fase en el proyecto después de la ingeniería conceptual es ingeniería preliminar y normalmente requiere un año para su finalización. Durante la ingeniería preliminar, el diseño del proyecto se refina más con el desarrollo del esquema de la plataforma de la estación y de la ruta. Se hace un análisis de ingeniería para examinar medidas que pudiesen reducir el costo. Se actualizan los presupuestos de costo y las proyecciones de flujo de fondos. La adquisición del derecho de paso comienza cuando el EIS/EIR se ha terminado.

La siguiente fase, el diseño final, puede llevar aproximadamente 18 meses y conlleva un diseño detallado del corredor. Se tomarán decisiones respecto a elementos presentes en el corredor como son las estaciones. Se establecerán los procedimientos de construcción como son días/horas de trabajo de construcción, tráfico y estacionamiento para los trabajadores de construcción, control de polvo y ruido, y acceso durante la construcción. Se finalizará el plan para la dirección del tráfico y se creará el esquema de un programa detallado de alcance al público para la fase de construcción. La construcción de estacionamientos para reemplazar los que se cierran podría empezar en esta fase. Durante esta fase, se finalizarán los planes de las fases de construcción y el plan detallado de mitigación con los gobiernos de las ciudades y con las agencias regulatorias.

La fecha para empezar la construcción se coordinará con la construcción del proyecto de Extensión VTA-BART. La fase de construcción podría empezar al terminar la fase de diseño final y llevaría aproximadamente dos años y medio.

Participación Pública y Coordinación con Agencias

La participación pública es un aspecto importante en las fases ambiental, de diseño y de construcción. VTA continuará organizando reuniones regulares de coordinación con PAB, con las partes interesadas en el proyecto y con el público. Habrá numerosas oportunidades para la participación pública con el fin de asegurar un diálogo continuo y público durante el proceso del estudio.

ESTUDIO DE INVERSIONES PRINCIPALES (MIS, por sus siglas en inglés)

2000

- ▶ Identificar las necesidades de los pasajeros y los temas de movilidad en la zona bajo estudio
- ▶ Presentar una lista de posibles alternativas de transporte y llevar a cabo un proceso inicial de selección; refinar las alternativas seleccionadas
- ▶ Llevar a cabo análisis técnicos y evaluar alternativas incluyendo elementos como volumen de pasajeros, costo y posible impacto
- ▶ Llevar a cabo reuniones públicas y recibir opiniones
- ▶ Agosto 2000 - La Junta Directiva de VTA aprueba una Estrategia de Inversión Preferida para el Plan de Mejoras en el Centro de East Valley

FASE AMBIENTAL Y DE INGENIERÍA CONCEPTUAL

2001

- ▶ Verano 2001 - Comienza el proceso ambiental
- ▶ Otoño 2001 - Presentación del documento EIS/EIR y reuniones dirigidas al público

2002

- ▶ El proceso ambiental revela la necesidad de más análisis técnicos para aclarar las alternativas para el corredor Santa Clara/ Alum Rock
- ▶ PAB y el público examinan las opciones tecnológicas para el tipo de transporte, la ruta y las estaciones

2003

- ▶ Enero 2003 - Organización de seminarios comunitarios por PAB para tratar las alternativas en el proyecto del corredor Santa Clara/ Alum Rock
- ▶ Febrero 2003 - Organización de seminarios comunitarios por PAB para recibir el informe de evaluación de las alternativas y recomendaciones del personal de VTA
- ▶ Marzo 2003 - Selección de la ruta y el tipo de transporte por PAB, que serán analizados en el documento EIS/EIR
- ▶ Abril 2003 - Aprobación de la descripción del proyecto por el Concejo de la Ciudad de San José
- ▶ Mayo 2003 - Aprobación de la descripción del proyecto por la Junta Directiva de VTA
- ▶ Preparación del Bosquejo del Documento EIS/EIR - Evaluación de los impactos comunitario y ambiental causados por las alternativas del proyecto
- ▶ Alcance al Público - Reunión de PAB con el público para proporcionar información actual del proyecto y resultados preliminares del estudio sobre el impacto ambiental

2004

- ▶ Publicación del Bosquejo del Documento EIS/EIR - Publicación del Bosquejo del Documento EIS/EIR para su revisión por el público. El documento contendrá alternativas del proyecto, el escenario ambiental actual, el posible impacto debido a la construcción y a la operación y las medidas para mitigar o eliminar el posible impacto
- ▶ Audiencia Pública para Revisar el Bosquejo del Documento EIS/EIR - Revisión pública y audiencia sobre el contenido del Bosquejo del Documento EIS/EIR
- ▶ Refinamiento de la Alternativa Preferida - VTA responderá a los comentarios orales y escritos del público en relación con el Bosquejo del Documento EIS/EIR. Se presentarán tanto los comentarios como las respuestas a la Junta Directiva de VTA para su consideración cuando se proceda con el refinamiento de la Alternativa Preferida
- ▶ Certificación del Documento EIS/EIR por VTA - Se publicará el Documento Final EIS/EIR que contendrá las respuestas de VTA a los comentarios del Bosquejo del Documento EIS/EIR y una descripción de cualquier cambio efectuado en el documento debido a alguno de esos comentarios. La Junta Directiva de VTA considerará la certificación del Documento Final EIS/EIR como un documento completo y correcto de acuerdo con la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA)
- ▶ Registro de la Decisión por FTA - La Administración de Transporte Público Federal (Federal Transit Administration – FTA) revisará el Documento Final EIS/EIR y considerará firmar el Registro de Decisión indicando que el documento satisface los requisitos del gobierno federal de acuerdo con la Ley Nacional de Normas Ambientales (NEPA)