



Moving Ahead

STREETS AND PLACES REIMAGINED



Reporte del Análisis del Programa de Alternativas

RESUMEN EJECUTIVO

*Un proyecto conjunto de la Ciudad de Eugene y
Distrito de Tránsito de Lane*

SEPTIEMBRE 2018



Reconocimientos

La Ciudad de Eugene y el Distrito de Tránsito de Lane desean reconocer con gratitud los esfuerzos de cada agencia, comité, organización comunitaria, negocio, ciudadano y ciudadana que ha ayudado con el desarrollo y evaluación del proyecto de alternativas “MovingAhead”. Hemos incluido una lista detallada en el Reporte de Análisis de Alternativas.

Socios



La Ciudad de Eugene Distrito de Tránsito de Lane

Agencias Asociadas

Administración de Tránsito Federal
Consejo de Gobiernos del Condado de Lane
Condado de Lane
Departamento de Transporte de Oregon
Ciudad de Springfield

Índice

Qué es “MovingAhead”	3
Objetivos del Proyecto	4
Participación Comunitaria	5
Opciones de Inversión	6
Conclusiones sobre las Rutas	8
Criterios de Evaluación	9
Rutas	
Ruta Highway 99	10
Ruta River Road	14
Ruta 30th Avenue (en el centro) hacia LCC.....	18
Ruta Coburg Road	22
Ruta Martin Luther King, Jr. Boulevard	26
Plan de Financiamiento	29
Próximos Pasos	30

¿Qué es un Análisis de Alternativas?

El modelo de Análisis de Alternativas es parte de una práctica establecida de planificación del transporte. Esto consiste en usar una técnica de análisis profundo para poder entender los costos y beneficios de cada opción, y cómo estas se pueden comparar en base a varios criterios. También es un primer paso importante para poder asegurar financiamiento del gobierno federal para proyectos locales.

Un análisis eficaz responde preguntas críticas sobre el proyecto en respecto a cada oportunidad de inversión. Preguntas como por ejemplo:

- ¿Cuáles son los problemas y oportunidades actuales que necesitamos abordar? ¿Cuáles podrían ser los problemas y oportunidades que podemos anticipar?
- ¿Cuáles son las causas subyacentes de los problemas?
- ¿Qué cambios son necesarios para alcanzar las metas en el futuro?
- ¿Qué opciones existen para resolver los problemas?
- ¿Cuáles son los costos, consecuencias, y beneficios de cada solución?
- ¿Cómo podemos evitar o minimizar las consecuencias?

El propósito de este análisis de alternativas es:

- Ayudar a seleccionar las mejores inversiones para cada ruta, que a su vez apoye los planes locales;
- Priorizar cuáles son las inversiones en las rutas que deben ocurrir primero; y
- Identificar opciones realistas de financiamiento.

Localmente, la Ciudad de Eugene y el Distrito de Tránsito de Lane se comprometen a tener un proceso de participación pública. Este proceso apoya el tomar decisiones informadas que tengan en consideración los efectos que estas tendrán sobre la gente, nuestro planeta, y nuestra prosperidad económica (el triple resultado). Colectivamente, estos esfuerzos son un enfoque integral para poder tomar decisiones que apoyen a nuestra comunidad en el presente y mientras vayamos creciendo hacia el futuro.

A man wearing a cap and a jacket is working on a bicycle. The bicycle has a large metal mesh basket on the front. The scene is overlaid with a white diagonal line that runs from the top left towards the bottom right. The background shows a building and a white van.

¿QUÉ ES MOVINGAHEAD?



CONSTRUYENDO UN MEJOR

FUTURO PARA EL TRANSPORTE

Eugene está creciendo – en el año 2032, esperamos tener 34.000 más personas y 37.000 más trabajos en nuestra comunidad. MovingAhead ayudará a administrar esta expansión de forma que mejore nuestra calidad de vida, y que también se demuestren los valores comunitarios que compartimos.

MovingAhead empezó en el 2015 como una asociación entre la Ciudad de Eugene, el Distrito de Tránsito de Lane (LTD), agencias regionales, y la comunidad de Eugene y Springfield. El propósito del proyecto era poder determinar qué inversiones en el transporte eran necesarias en algunas de nuestras calles más importantes.

Impulsado por las necesidades y los valores de nuestra comunidad, MovingAhead está construido basado en retroalimentación comunitaria y en planes ya existentes. MovingAhead se enfoca en crear espacios activos y vibrantes que también son seguros y accesibles, que brindan servicio a la comunidad y a su economía, y que puedan adaptarse a la expansión en el futuro.

MovingAhead no solo se trata del tránsito: también considera un rango de opciones para llevarnos hacia donde necesitamos ir, ya sea que viajemos en autobús, bicicleta, manejando, caminando, o utilizando aparatos de movilidad.

Este documento resume el Análisis de Alternativas, un paso clave en el proceso de planificación.

Basándose en la retroalimentación comunitaria, el equipo de MovingAhead se enfocó en cinco corredores claves, e identificó los costos y beneficios de varias inversiones en el transporte para cada corredor. Este análisis es una herramienta para ayudar a que nuestra comunidad pueda determinar cuándo y en dónde enfocar nuestras inversiones durante los próximos 10 años.

Se desarrollará un plan de financiamiento que describirá cómo se implementarán estas inversiones en las rutas. También considerarán todas las opciones potenciales de financiamiento, y el momento oportuno para llevar a cabo la solución más eficiente para cada ruta.

Al concluir el proyecto, el Consejo de la Ciudad de Eugene y la Mesa Directiva de LTD seleccionarán un paquete de inversiones para tránsito, peatones, y ciclistas en toda la extensión de las cinco rutas, el mismo que será financiado y construido durante los próximos 10 años. Esta lista de priorización de inversiones será un instrumento poderoso para la implementación de la tierra, el transporte, y los planes comunitarios tanto locales como regionales.

Objetivos del Proyecto

El objetivo final del proyecto MovingAhead es crear un plan de inversiones de 10 años para las cinco rutas en Eugene buscando mejorar la seguridad y accesibilidad en todas las formas de transporte: sea esto caminando, en bicicleta, usando diversos aparatos de movilidad, tomando el bus o manejando.

El proyecto busca asegurar que estas inversiones ayuden a mejorar la calidad de vida de la comunidad en general. Para conseguir este objetivo y lograr satisfacer las necesidades de nuestra comunidad y sus valores, el trabajo ha sido orientado bajo ciertos Objetivos y Metas.

El Propósito, las Necesidades, las Metas, y los Objetivos para “MovingAhead” fueron desarrollados en base a los valores de la comunidad, fundamentándose en las políticas locales existentes, los esfuerzos de planificación previos, y mejoras en el proceso de divulgación inicial del proyecto.

Objetivo 1 Mejorar el tránsito multimodal en los corredores de servicio



Mejorar la confiabilidad y tiempo de viaje, minimizar las transferencias, aumentar la cantidad de usuarios, y mejorar el acceso, y seguridad para peatones, ciclistas y usuarios de aparatos móviles.

Objetivo 2 Satisfacer la demanda actual y futura del tránsito de una manera económicamente eficiente y sostenible



Controlar costos y paralelamente incrementar la capacidad de tránsito para satisfacer su demanda. Aprovechar las oportunidades de financiamiento que provean su máximo retorno en la inversión; minimizando el impacto en el medio ambiente.

Objetivo 3 Apoyar el desarrollo económico, la revitalización y oportunidades de uso de la tierra a lo largo de las rutas



Apoyar y coordinar con otros planes ya desarrollados y proyectos de transportación, y proveer gran capacidad de tránsito que sea consistentes con la visión de la comunidad. Minimizar los impactos a los negocios y a las industrias y mejorar el tránsito para proveer beneficios a vehículos, transporte de carga, y servicios de emergencia.

Construir en Base a Planificaciones Anteriores

Envision Eugene es un proyecto fundamentado en la comunidad que busca alojar nuevos residentes y trabajos, mientras protegemos nuestra calidad de vida y reflejando nuestros valores compartidos. Un elemento clave de Envision Eugene es el sistema de transporte multimodal que provee opciones de movilidad y transporte, y paralelamente apoya el desarrollo urbano, la sostenibilidad, y la vivienda económica.

El proyecto MovingAhead apoya a Envision

Eugene identificando las inversiones más importantes y económicamente eficientes en el transporte multimodal a través de nuestras principales calles.

MovingAhead también se basa en el arduo trabajo de los esfuerzos de planificación anterior, que incluyen: el plan de Tránsito de Largo Plazo del Distrito de Tránsito de Lane; el Plan del Sistema de Transportación de Eugene 2035 (Eugene 2035 TSP); y el Plan Regional de Transporte de la Organización de Planificación Metropolitana del Centro del Condado de Lane (RTP).

Participación Comunitaria

MovingAhead continúa con la tradición de involucrar al público proactivamente que apoyó el proceso de la Ciudad Envision Eugene.

MovingAhead aspira implementar la visión colectiva y varias ideas incluidas en los planes ya existentes, tales como Envision Eugene y el plan de Tránsito de Largo Plazo de LTD. Estos planes son la culminación de décadas de involucramiento y participación de la comunidad. MovingAhead se fundamenta en estos planes y continúa las conversaciones con la comunidad iniciadas en estos esfuerzos anteriores.

El involucramiento comunitario para MovingAhead se inició en el 2015 con seminarios (socialización) para pedir aportes sobre las bases del criterio de evaluación usado, y explorar e identificar qué rutas deberían seguir adelante para evaluaciones posteriores. Durante estas reuniones, el público compartió lo que ellos sabían acerca de destinos importantes, barreras, deseos de inversión en transporte, y la importancia de características para las rutas, tales como parqueaderos, veredas y arborización.

La retroalimentación de estos seminarios, una casa abierta en línea, y otros comentarios del público en general, determinaron las cinco rutas y los tres niveles de opciones de inversión que han sido evaluados en el Análisis de Alternativas.

Para más información sobre esta retroalimentación del público, favor de referirse al Capítulo 2 del reporte de Análisis de Alternativas: Divulgación e Involucramiento.



*“Debería haber **mayor separación (espacio) entre los carriles para bicicletas y el tránsito** en general para mejorar la seguridad para todos los usuarios.”*

*“Yo tengo preocupaciones acerca de **cómo el acceso a los negocios va a ser afectado** por los cambios en el tránsito.”*

*“La **incorporación de los carriles para el EmX es bueno para Eugene** y su uso aumentará con el crecimiento de la ciudad.”*

Qué escuchamos

Los comentarios públicos fueron generalmente de ánimo a mayores inversiones para apoyar el tránsito peatonal, de bicicletas, y transporte público. Hubo comentarios sobre las rutas en específico que dieron información detallada en preocupaciones sobre seguridad y necesidades de instalaciones dentro de cada ruta, mismas que fueron incorporadas en la opción de desarrollo de cada ruta.



Opciones de Inversión

La retroalimentación del público y las conversaciones con la comunidad ayudaron a definir tres opciones de inversión que fueron consideradas dentro de cuatro de las cinco rutas (solamente dos opciones fueron exploradas para la ruta MLK, Jr. Boulevard).

Las menores y mayores opciones de inversión miraron a diferentes grados de mejora, tales como aceras peatonales e instalaciones para bicicletas, al igual que mejoras en el tránsito, como también mejoras a lo largo de las calles, aceras, arborización, e iluminación. Esto fue comparado a lo que pasaría si no hubiera el proyecto MovingAhead referido aquí como la opción “No-Build.”

La opción “Build” hace referencia al Mejoramiento de la Ruta y a la Alternativa EmX que podrían proveer la infraestructura o mejoras a las instalaciones a lo largo de la ruta. La alternativa “No-Build” dejaría la ruta como está.

Alternativa No-Build

(No nuevas inversiones en este momento)



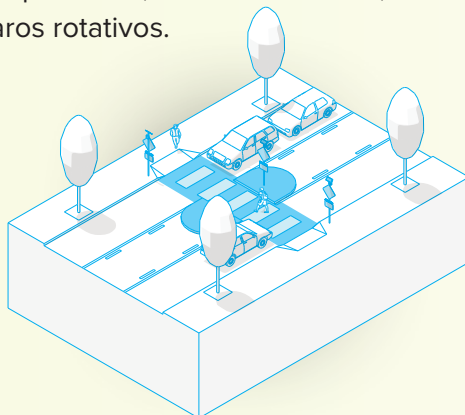
Esta opción es útil como punto de referencia para medir los beneficios, costos, e impactos relativos de la alternativa Build. Bajo la opción No-Build la ciudad y el LTD solamente harían cambios que están ya planificados como parte de otros proyectos. No inversión adicional sería requerida como parte del proyecto MovingAhead.



Herramientas para las Opciones EmX y Mejoramiento de la Ruta

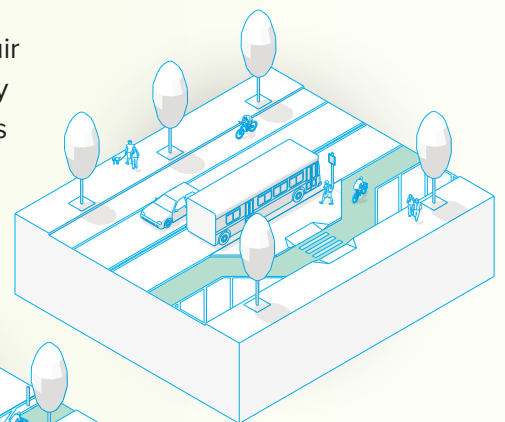
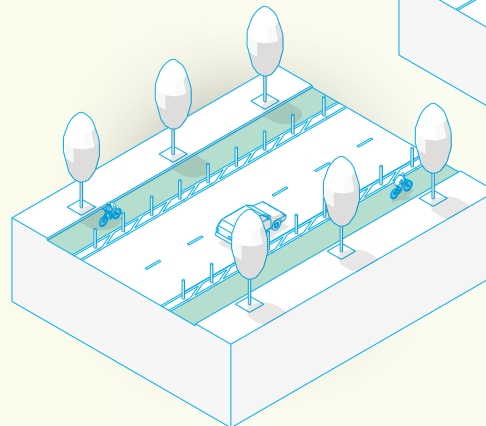
Pasos Peatonales Actualizados y Mejorados

Los nuevos pasos peatonales estarían localizados en áreas lejos de las intersecciones y más hacia el centro de la cuadra. Estos podrían incluir rampas de accesibilidad, islas para peatones, señalamiento vial, o faros rotativos.



Mejoramientos para Bicicletas

Las actualizaciones podrían incluir ciclovías separadas y cubiertas, y desviar las ciclovías detrás de las estaciones de tránsito.



Alternativa Mejoramiento de la Ruta *(opción de una inversión menor)*



Mejoramiento de la Ruta es un nuevo concepto para la región Eugene-Springfield y busca mejorar la seguridad, el acceso, y servicios de tránsito sin requerir mayor inversión de capital.

Las características claves incluyen:

- Habitualmente un bus cada 15 minutos
- Consolidación del número de paradas de tránsito
- Señalización de tránsito (señalética) priorizando las intersecciones
- Mejoramiento de algunas paradas de buses
- Mejorar o construir nuevos pasos peatonales
- Relleno de espacios en la red de aceras
- Aumentar rampas de accesos a las aceras en las intersecciones
- Mejorar o construir nuevas instalaciones para bicicletas
- Inversiones en el paisaje urbano tales como iluminación y paisajismo

Alternativa EmX *(opción de mayor inversión)*



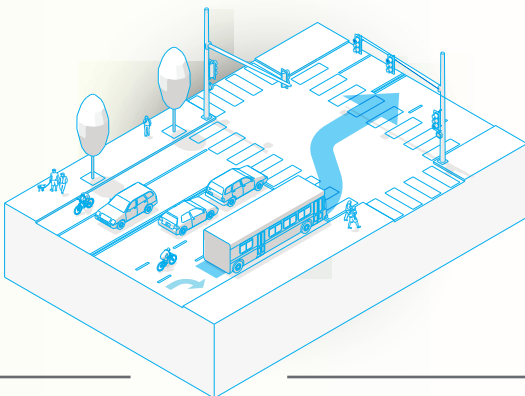
EmX son las iniciales de “Emerald Express” y el nombre del Autobús de Tránsito Rápido (BRT, por sus siglas en inglés) del LTD. El EmX actualmente opera entre el área de Gateway y west Eugene sirviendo al centro de Springfield, el centro de Eugene, y la Universidad de Oregon.

Las características claves incluyen:

- Habitualmente un bus cada 15 minutos
- Carriles solo para buses en localizaciones claves
- Vehículos de transporte público de alta capacidad con múltiples puertas
- Estaciones mejoradas con plataformas elevadas
- Cobro de tarifas antes de abordar para permitir subir usando múltiples puertas
- Priorización de señales de tránsito en las intersecciones
- Mayor distancia entre paradas
- Rediseñar el servicio y aumentar la frecuencia para mejorar la conectividad a través de la ciudad
- Mayores inversiones en vías peatonales, ciclovías, aceras y mejoras del paisaje urbano versus la opción Mejoramiento de la Ruta.

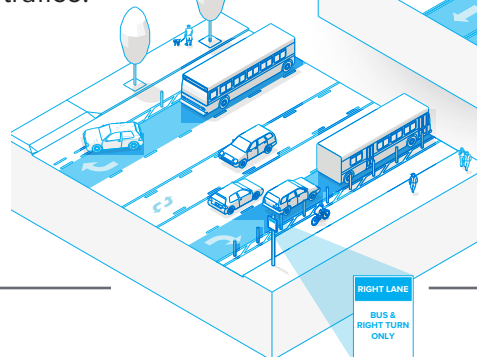
Saltarse la Cola de Espera

Los programas para poder “saltarse la cola” reducen las demoras del tránsito en las señales viales y mejoran la eficacia del sistema de tránsito al permitir que los buses sigan adelante frente a otros vehículos cruzando las señales viales.



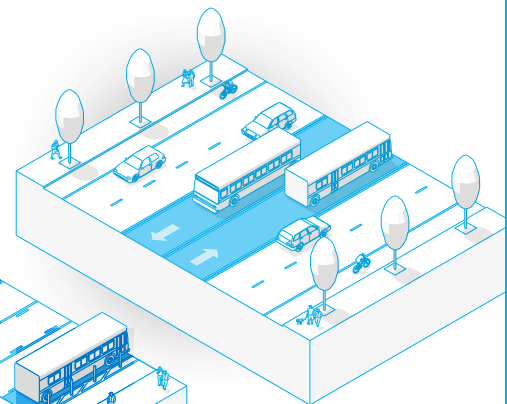
Carriles de Tránsito y Acceso a Negocios

Los carriles BAT, por sus siglas en inglés, están reservados para los buses y los vehículos que van a girar. Estas líneas permiten el acceso a los negocios, mejoran la fiabilidad en el transporte público, reducen el tiempo de viaje, y sacan a los buses y a los vehículos que van a girar de las líneas del resto del tráfico.



Carriles Solo para Buses

Los carriles solo para buses están reservadas para el transporte público y podrían estar localizadas en la mitad de la calle o en un área cercana a la vereda.



Conclusiones sobre las Rutas

MovingAhead toma un planteamiento singular al comparar opciones de inversión dentro de cinco corredores al mismo tiempo.

El proyecto empezó con una lista de 10 posibles rutas que luego fueron sujetas a un proceso de evaluación para poder determinar las mejores opciones para inversiones a corto plazo.

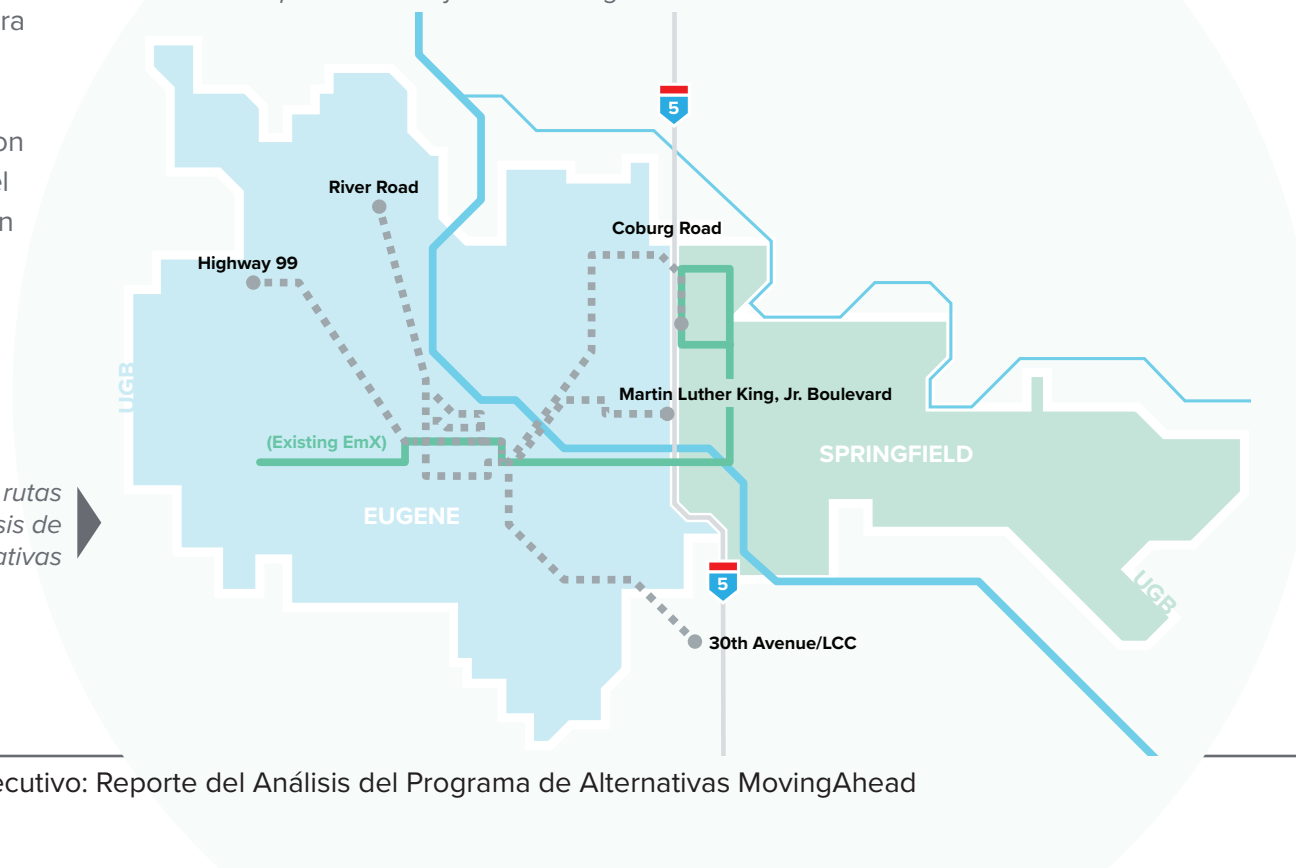
Una evaluación inicial, llamada una Detección de Errores Fatales, eliminó las alternativas que no eran una prioridad para inversiones de capital a lo largo de los próximos 10 años. Esto fue seguido por una Investigación Nivel 1 que evaluó las rutas con mayor profundidad basándose en el apoyo del público y en el Propósito, las Necesidades, las Metas, y los Objetivos del proyecto.

Basados en las aportaciones de la comunidad y los análisis técnicos, cinco rutas y sus alternativas fueron consideradas las más prometedoras para las inversiones a corto plazo, las mismas que fueron escaladas al Nivel 2 de Investigación (Análisis de Alternativas) descritas a la derecha.

Las cinco rutas escaladas al Análisis de Alternativas

Rutas Consideradas	Detección de Errores Fatales	Nivel 1 de Investigación	Nivel 2 de Investigación (Analysis Alt.)	
			Mejora-miento	EmX
Highway 99	✓	✓	✓	✓
River Road	✓	✓	✓	✓
Coburg Road	✓	✓	✓	✓
30th Avenue hacia LCC	✓	✓	✓	✓
MLK, Jr. Blvd/Centennial Blvd.	✓	✓*	✓	
Main Street-McVay Hwy	✓	✓*		
Valley River Center	✓	✗		
Randy Papé Beltline	✗			
18th Avenue	✗			
Bob Straub Parkway	✗			

* La ruta Main Street-McVay Highway y la extensión de la ruta Martin Luther King, Jr. Blvd. en conjunto con Centennial Blvd. fueron avanzadas para su consideración, pero han sido diferidas pendientes de completar un estudio separado de mejoras de la seguridad en Main Street.





Criteria Usada en la Evaluación

Las diferentes alternativas dentro de cada una de las rutas fueron evaluadas usando varias medidas de desempeño. El siguiente criterio fue identificado como el más útil en la diferenciación entre las varias alternativas.



Análisis Medioambiental

Diecisiete temas medioambientales fueron evaluados como parte del Análisis de Alternativas, incluyendo impactos y beneficios en la calidad de aire, calidad de agua, y recursos naturales. Generalmente, los estudios encontraron mínimas diferencias entre las distintas alternativas de las rutas (para más detalles referirse al reporte AA, capítulos 3-8.)


Costos

-  **Costo de Capital** → El costo de capital incluye costos estimativos para vehículos, diseño, construcción, derechos de vía, y administración del proyecto.
-  **Costos Operativos** → Los costos operativos son un estimado del costo anual para operar y mantener el servicio. Esto incluye la nómina de los operadores, mantenimiento y combustible de los vehículos, al igual que costos administrativos y gastos generales (overhead).






Desempeño del Tránsito

- +  **Ahorro de Tiempo al Tráfico Vehicular** → Este concepto mide cuánto le tomaría a un pasajero viajar desde el final de una línea a la Estación de Eugene durante la hora pico en la tarde.
- +  **Aumento de Usuarios (Pasajeros)** → Se usó el informe anual de usuarios (pasajeros) proyectado para el año 2035 usando el modelo de transportación regional.


Ciclistas y Peatones

- +  **Mejoras a los Accesos y Seguridad para Ciclistas y Peatones** → Este criterio está basado en el monto de inversión propuesto para el mejoramiento general para ciclistas y peatones en cada una de las rutas.

Impactos del Desarrollo y Crecimiento en la Propiedad

- +  **Apoiar el Crecimiento y la Remodelación** → Esta es una evaluación de qué tan eficiente es la alternativa en apoyar el crecimiento y la remodelación según ha sido identificado en los planes adoptados.
-  **Impactos sobre los Árboles** → Este criterio se basa en el número de árboles medianos y grandes que podría ser necesario talar y eliminar.
-  **Número de Adquisiciones y Áreas (Acres)** → Este criterio se basa en el número de propiedades y sus áreas (acres) individuales y totales que potencialmente se necesitarán comprar.
-  **Potencial Desalojo de Propiedades** → Esta medida indica el número de residencias o negocios que podrían ser desplazados como resultado de la construcción del proyecto.
-  **Impactos al Estacionamiento** → Este criterio considera la cantidad de estacionamientos en la calle (on-street) y fuera de la calle (off-street) que podría ser necesario eliminar.

Trabajos y Población

- +  **Trabajos Existentes y Servicio a la Población** → Esta estimación está basada en las alternativas “No Construir” (No-Build) y Mejoramiento de la Ruta, su provisión de transporte que da servicios a la población trabajadora y residentes a una distancia de ¼ de milla de la ruta y la Alternativa EmX sirviendo a la gente que trabaja y vive dentro de un área a ½ milla de la ruta.

Ruta Highway 99

La Ruta Highway 99 empieza en la Estación de Eugene se traslapa con EmX West. Viaja hacia el centro, y luego se extiende hacia el noroeste paralelamente a Highway 99 hasta Barger Drive. Luego vira al oeste en Barger Drive para terminar al norte de la intersección de Barger Drive y Cubit Street (al este de Randy Papé Beltline Highway).

Resumen

Comparado a la Alternativa No Construir (No-Build Alternative), como la alternativa del Mejoramiento de la Ruta, y la alternativa EmX, la ruta Highway 99, significativamente disminuyen el tiempo de viaje (entre 10 a 12 minutos respectivamente) e incrementaría los usuarios más que cualquier otra ruta (entre 111.000 y 267.000 viajes anuales, respectivamente). Ambas alternativas ofrecerán un servicio de transporte más frecuente.

La “No-Build Alternative” evita impactos (incluyendo adquisición de propiedades, impactos de estacionamientos fuera de la calle, y potencial tala y eliminación de árboles) y costos, sin embargo, no ofrece el mismo nivel de beneficios comparado con el Mejoramiento de la Ruta y la Alternativa EmX.

Qué Hemos Escuchado

- Los cruces para peatones y ciclistas actualmente son inseguros. Hagan que el entorno sea más seguro
- El Mejoramiento de la Ruta es un buen candidato porque se anticipa a los cambios de largo plazo.
- Los patios del ferrocarril son un obstáculo importante - en Maxwell Road y Roosevelt Boulevard.

Highway 99

5 1/2 MILES

- El servicio de buses no es lo suficientemente frecuente.
- La Highway 99 es difícil de cruzar para peatones y bicicletas.
- Hace falta ciclovías hacia el norte de Bethel Drive.
- Oposición a la Inversión en el EmX dentro de la periferia del vecindario Jefferson Westside Neighborhood (JWN, por sus siglas en inglés).

Examinando las Preocupaciones de la Comunidad

Ambas alternativas ofrecen nuevas inversiones en conectividad y seguridad para peatones y ciclistas. Esto incluye un puente para bicicletas y peatones conectando el vecindario Trainsong Neighborhood hacia la Ruta Highway 99. Ambas alternativas de construcción también representan un incremento en la frecuencia del servicio de transporte a lo largo de la ruta Highway 99.

Examinando las preocupaciones de JWN, la Alternativa EmX se redireccionará a lo largo de las calles 6th y 7th Street, y se han propuesto mejoras de la infraestructura a lo largo de las calles 11th y 13th Street como parte de la Alternativa Mejoramiento de la Ruta (Enhanced Corridor Alternative).

Ruta Highway 99: Comparación de Alternativas

	No-Build	Mejora- miento	EmX
Costos			
Costo de Capital	\$0.0M	\$38.0M	\$67.0M
Costos Operativos <i>(Cambiar de No-Build)</i>	\$0.0M	-\$0.1M	\$2.8M
Desempeño del Tránsito			
Ahorro de Tiempo al Tráfico Vehicular	0 min	10 min	12 min
Aumento de Usuarios (Pasajeros) <i>(En comparación con No-Build)</i>	0	111,000	267,000
Ciclistas y Peatones			
Mejoras a los Accesos y Seguridad para Ciclistas y Peatones <i>(1-5 grado)</i>	★	★★★★★	★★★★★★
Impactos del Desarrollo y Crecimiento			
Apoyar el Crecimiento y la Remodelación <i>(1-5 grado)</i>	★	★★★★	★★★★★★
Impactos sobre los Árboles	0	14	40
Número de Adquisiciones y Áreas (Acres)	0/0	44/1.3	38/1.6
Potencial Desalojo de Propiedades ¹	0	0	0
Impactos al Estacionamiento <i>(número de espacios)</i>	0/0	0/50	0/53
Trabajos Existentes y Servicio a la Población²			
Trabajos	≈15,000	≈15,000	≈29,000
Población	≈34,000	≈34,000	≈50,000

¹Las medidas de mitigación se utilizarían para evitar o reducir los impactos.

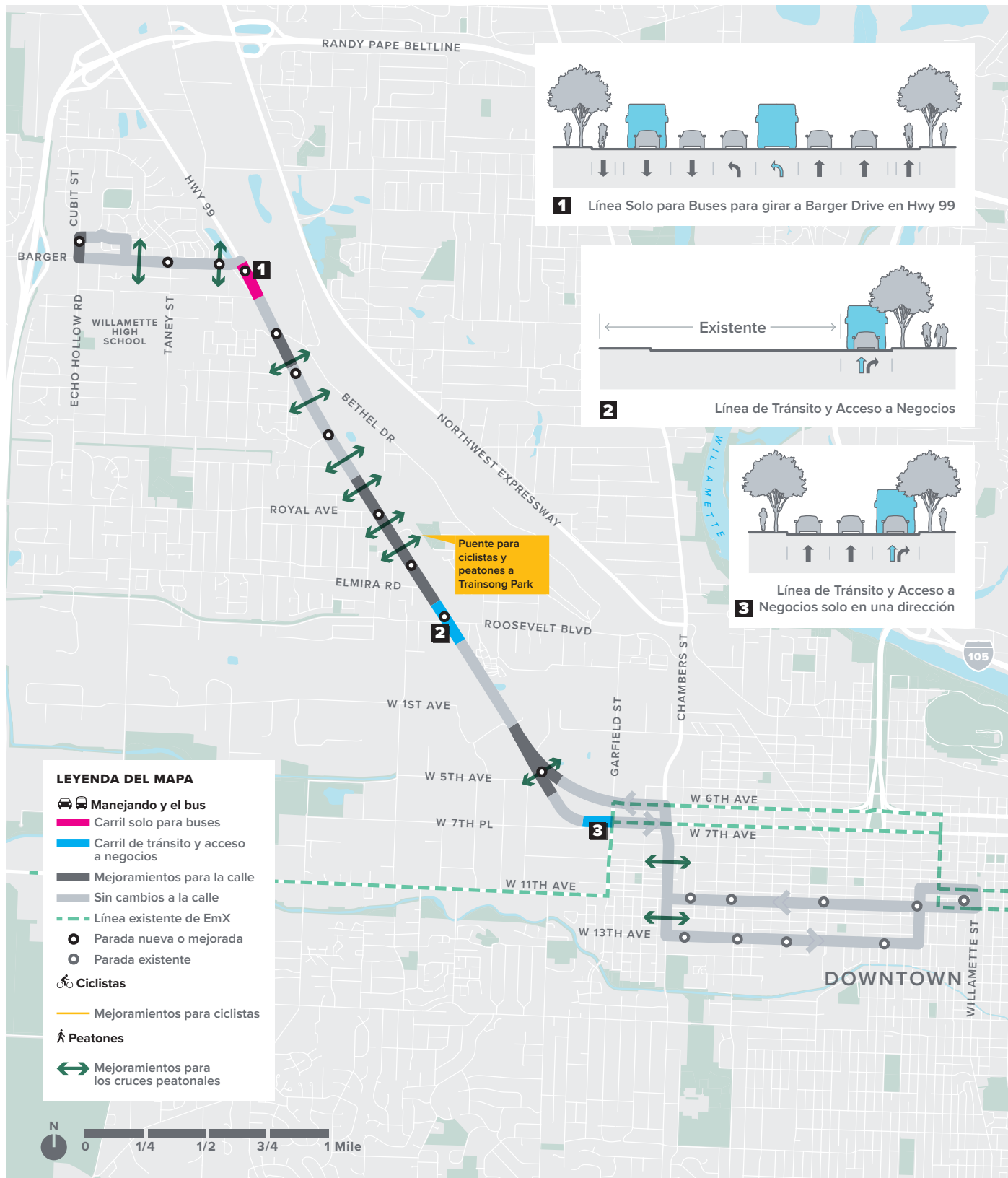
▲ Apoya los criterios del proyecto

▲ No apoya los criterios del proyecto

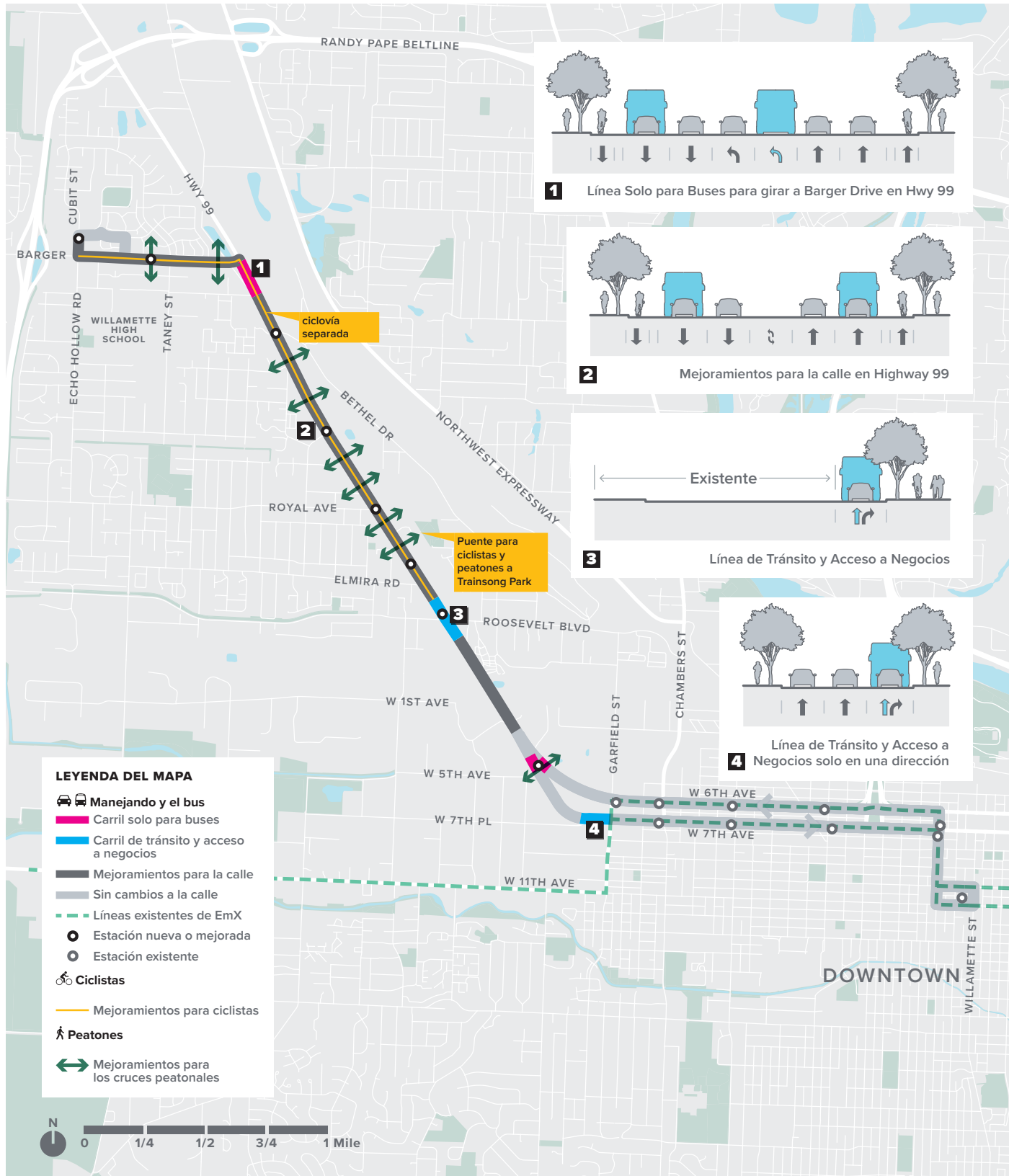
Ruta Highway 99

Estos mapas muestran las inversiones incluidas en la alternativa de construcción Highway 99 para transporte público, ciclistas y peatones.

Alternativa de Mejoramiento de la Ruta



Alternativa EmX



Ruta River Road

La Ruta River Road inicia en la Estación de Eugene y traslapa con EmX West, continúa a través del centro de Eugen y el vecindario Whiteaker Neighborhood, y luego va hacia el norte al Centro de Tránsito de la Comunidad de Santa Clara (Santa Clara Community Transit Center); esto es al sudeste de la intersección de Hunsaker Lane y River Road.

Resumen

De las dos alternativas de construcción, la Alternativa EmX ofrece mayor beneficio a la conectividad y seguridad de peatones y ciclistas, al igual que mejoramiento en la frecuencia de servicios de transporte porque se readaptan las líneas de tránsito Business Access and Transit (BAT, por sus siglas en inglés). La Alternativa de Mejoramiento de la Ruta también ofrece beneficios al tránsito y mejora las instalaciones para bicicletas y peatones, sin embargo, en menor alcance que con la Alternativa EmX, y resultaría en un menor incremento del transporte de usuarios.

La Alternativa “No-Build” evita impactos (incluyendo adquisición de propiedades, impacto en estacionamientos “off-street”, y potencial tala y eliminación de árboles) y costos, pero no ofrece el mismo nivel de beneficios comparado con las Alternativas Mejoramiento de la Ruta y EmX.

Qué Hemos Escuchado

- Se necesitan líneas de tránsito y ciclovías exclusivas
- Reducir el límite de velocidad en River Road



- El intercambiador Beltline es un área particularmente preocupante
- Consideren la seguridad de todos los usuarios de las rutas en el diseño de River Road
- Evitar la eliminación de árboles en cualquier opción de tránsito
- La opción EmX [Business Access and Transit Lanes] es preferida debido a la línea de giro en el medio
- Existen paradas de buses en ambos lados del River Road cerca de Briarcliff pero no hay pasos cebr para cruzar; un paso cebr aquí es crítico

Examinando las Preocupaciones de la Comunidad

Las alternativas de construcción incrementarían la frecuencia del transporte, al mismo tiempo que ofrecerían nuevas inversiones en la conectividad y seguridad para peatones y ciclistas. Ambas alternativas de construcción se enfocan en trabajar dentro de los derechos de vía existentes donde sea factible, y preservar árboles a lo largo de las rutas donde sea factible.

Ruta River Road: Comparación de Alternativas

	No-Build	Mejora- miento	EmX
Costos			
Costo de Capital	\$0.0M	\$24.0M	\$78.0M
Costos Operativos (Cambiar de No-Build)	\$0.0M	-\$0.6M	\$2.0M
Desempeño del Tránsito			
Ahorro de Tiempo al Tráfico Vehicular	0 min	5 min	8 min
Aumento de Usuarios (Pasajeros) (En comparación con No-Build)	0	33,000	246,000
Ciclistas y Peatones			
Mejoras a los Accesos y Seguridad para Ciclistas y Peatones (1-5 grado)	★	★★★★	★★★★★★
Impactos del Desarrollo y Crecimiento			
Apoyar el Crecimiento y la Remodelación (1-5 grado)	★	★★★★	★★★★★★
Impactos sobre los Árboles	0	13	132
Número de Adquisiciones y Áreas (Acres)	0/0	5/1.3	40/2.2
Potencial Desalojo de Propiedades ¹	0	4	6
Impactos al Estacionamiento (número de espacios)	0/0	0/2	0/31
Trabajos Existentes y Servicio a la Población²			
Trabajos	≈19,000	≈19,000	≈28,000
Población	≈35,000	≈35,000	≈44,000

¹Las medidas de mitigación se utilizarían para evitar o reducir los impactos.

▲ Apoya los criterios del proyecto

▲ No apoya los criterios del proyecto

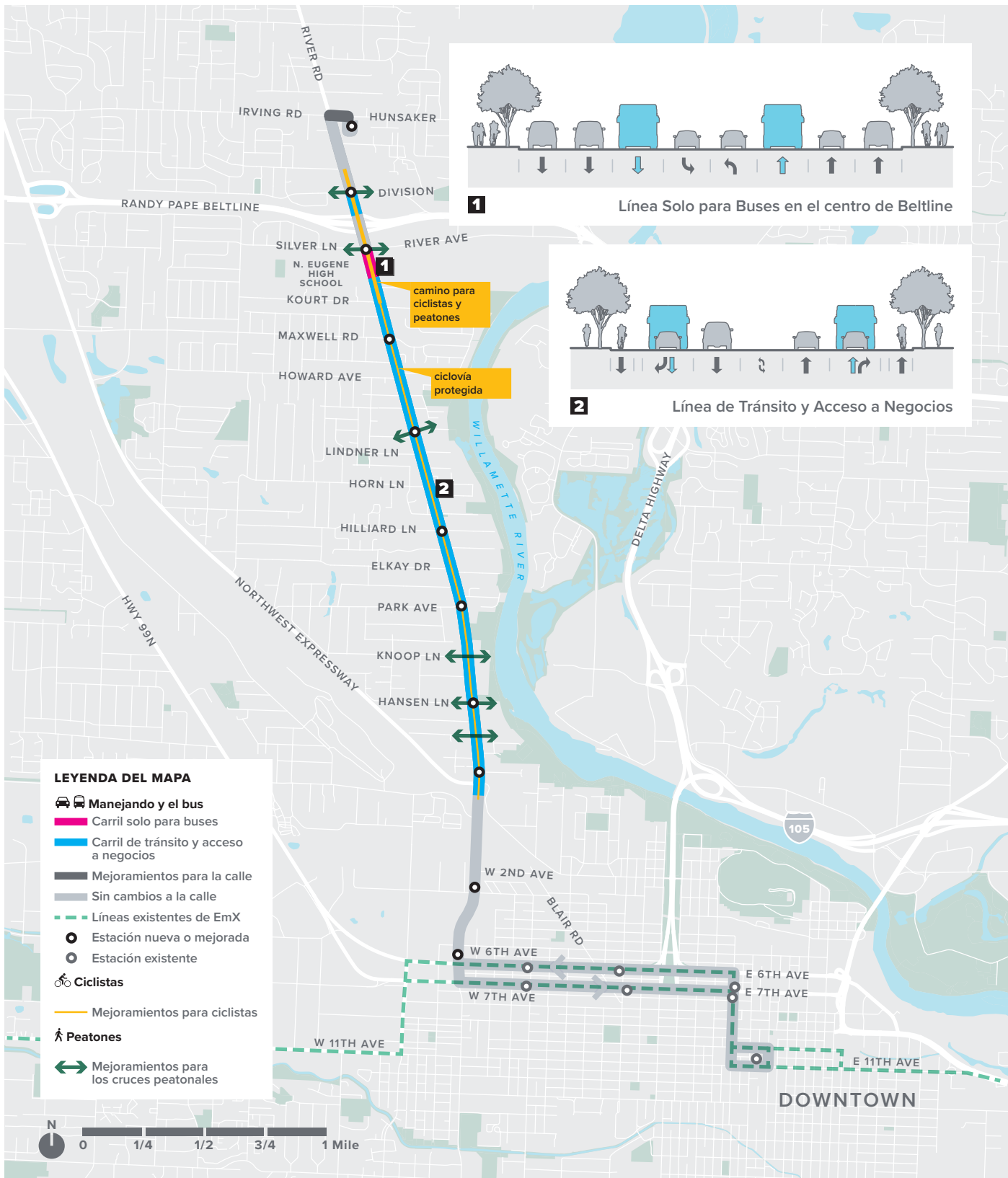
Ruta River Road

Estos mapas muestran las inversiones incluidas en la alternativa de construcción River Road para transporte público, ciclistas y peatones.

Alternativa de Mejoramiento de la Ruta



Alternativa EmX



Ruta 30th Avenue (Centro) hacia LCC

La Ruta 30th Avenue hacia LCC empieza en la Estación de Eugene y viaja hacia el sur a lo largo de Pearl Street hasta Amazon Parkway, de allí en la E. 30th Avenue va hasta la Estación LCC. El viaje de regreso es a lo largo de Oak Street (entrante).

Resumen

De las dos alternativas de construcción, la Alternativa EmX ofrece el mayor potencial de incremento de usuarios, al igual que la maximización de mejoras en la conectividad y seguridad para peatones y ciclistas. La Alternativa de Mejoramiento de la Ruta provee un menor nivel de inversiones para bicicletas y peatones, y menores beneficios de transporte, incluyendo una posible reducción de usuarios en el transporte debido a la eliminación del servicio en Harris Street y la conectividad directa al tránsito entre LCC y la Universidad de Oregon.

La Alternativa “No-Build”, la cual mantendría los servicios existentes, evitaría impactos (tales como adquisición de propiedades, impactos en el estacionamiento “off-street” y “on-street”, y posibles talas y eliminación de árboles) y costos, y ofrece tiempos de viaje que son similares a las dos alternativas de construcción.

Adicionalmente, el número de usuarios es mejor en la alternativa de “No-Build” que el número de usuarios que está estimado para la Alternativa de Mejoramiento de Ruta debido a la asumida eliminación del servicio de la Route 81.

Qué Hemos Escuchado

- Se necesitan más mejoras en las vías peatonales desde la calle 30th al campus LCC
- Se necesitan servicios de bus durante las noches y los fines de semana a LCC para atender eventos y reuniones
- Oak y Pearl deberían ser para buses a lo largo de la ruta 30th/LCC, y High Street debería ser una ciclo vía
- La ruta complementaría los cambios que están ocurriendo en el área South Willamette
- Cruzar a lo largo de la avenida 30th es difícil
- Se necesitan más detalles sobre cómo se acomodarán a las bicicletas

Examinando las Preocupaciones de la Comunidad

Ambas alternativas de construcción ofrecen nuevas inversiones en seguridad y conectividad para bicicletas y peatones. Cualquiera de las alternativas de construcción o de “No-Build” (que retiene los servicios existentes) pueden extender sus horas de servicio en el futuro.



Ruta 30th Avenue hacia LCC: Comparación de Alternativas

	No-Build	Mejora- miento	EmX
\$ Costos			
Costo de Capital	\$0.0M	\$21.0M	\$53.0M
Costos Operativos (Cambiar de No-Build)	\$0.0M	-\$0.5M	\$0.5M
Desempeño del Tránsito			
Ahorro de Tiempo al Tráfico Vehicular	0 min	1 min	2 min
Aumento de Usuarios (Pasajeros) (En comparación con No-Build)	0	-30,000	198,000
Ciclistas y Peatones			
Mejoras a los Accesos y Seguridad para Ciclistas y Peatones (1-5 grado)	★	★★★★	★★★★★
Impactos del Desarrollo y Crecimiento			
Apoyar el Crecimiento y la Remodelación (1-5 grado)	★	★★★★	★★★★★
Impactos sobre los Árboles	0	58	102
Número de Adquisiciones y Áreas (Acres)	0/0	13/0.4	20/0.5
Potencial Desalojo de Propiedades ¹	0	0	0
Impactos al Estacionamiento (número de espacios)	0/0	69/0	140/16
Trabajos Existentes y Servicio a la Población²			
Trabajos	≈15,000	≈15,000	≈30,000
Población	≈30,000	≈30,000	≈45,000

¹Las medidas de mitigación se utilizarían para evitar o reducir los impactos.

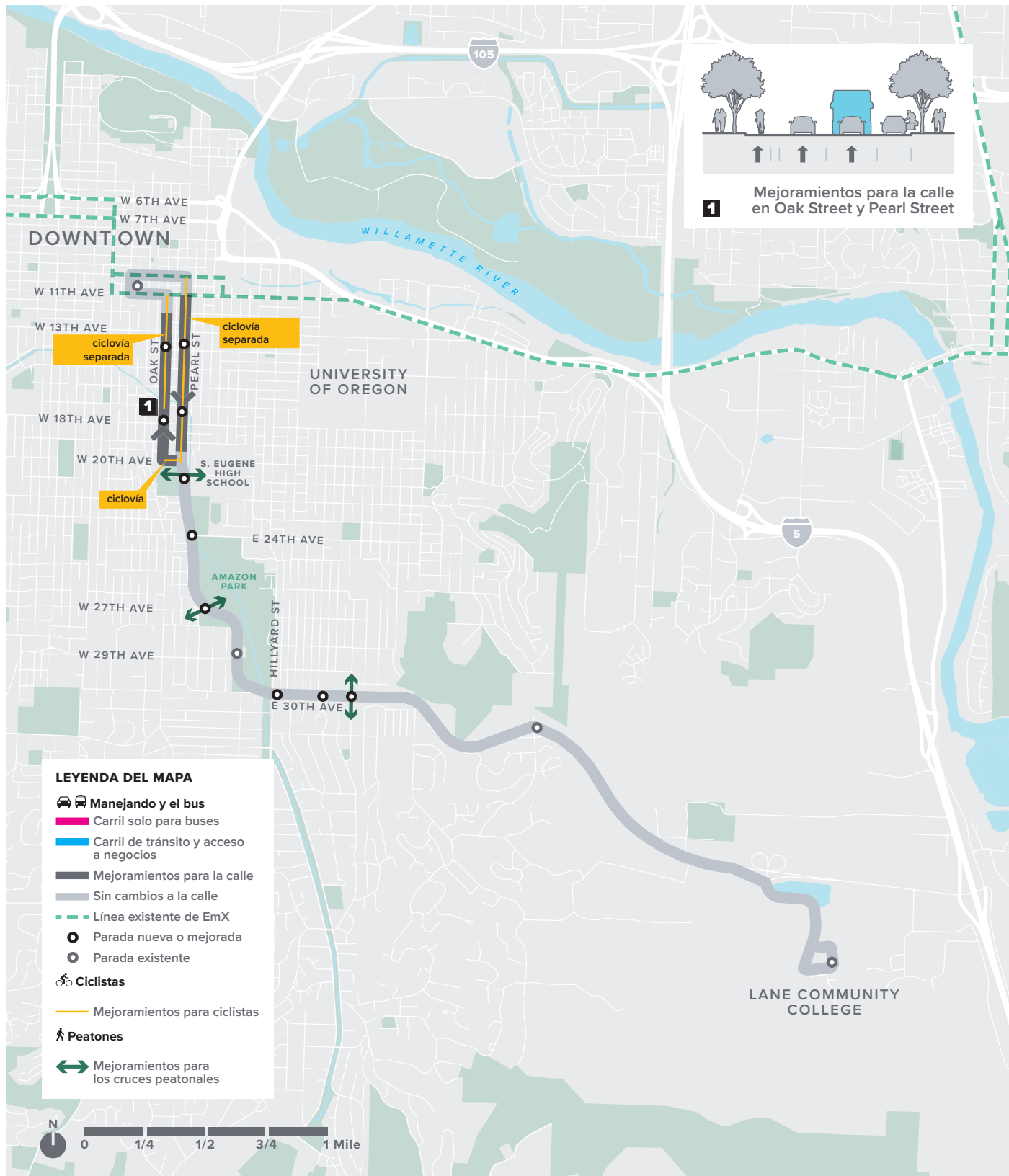
▲
Apoya los criterios
del proyecto

▲
No apoya los criterios
del proyecto

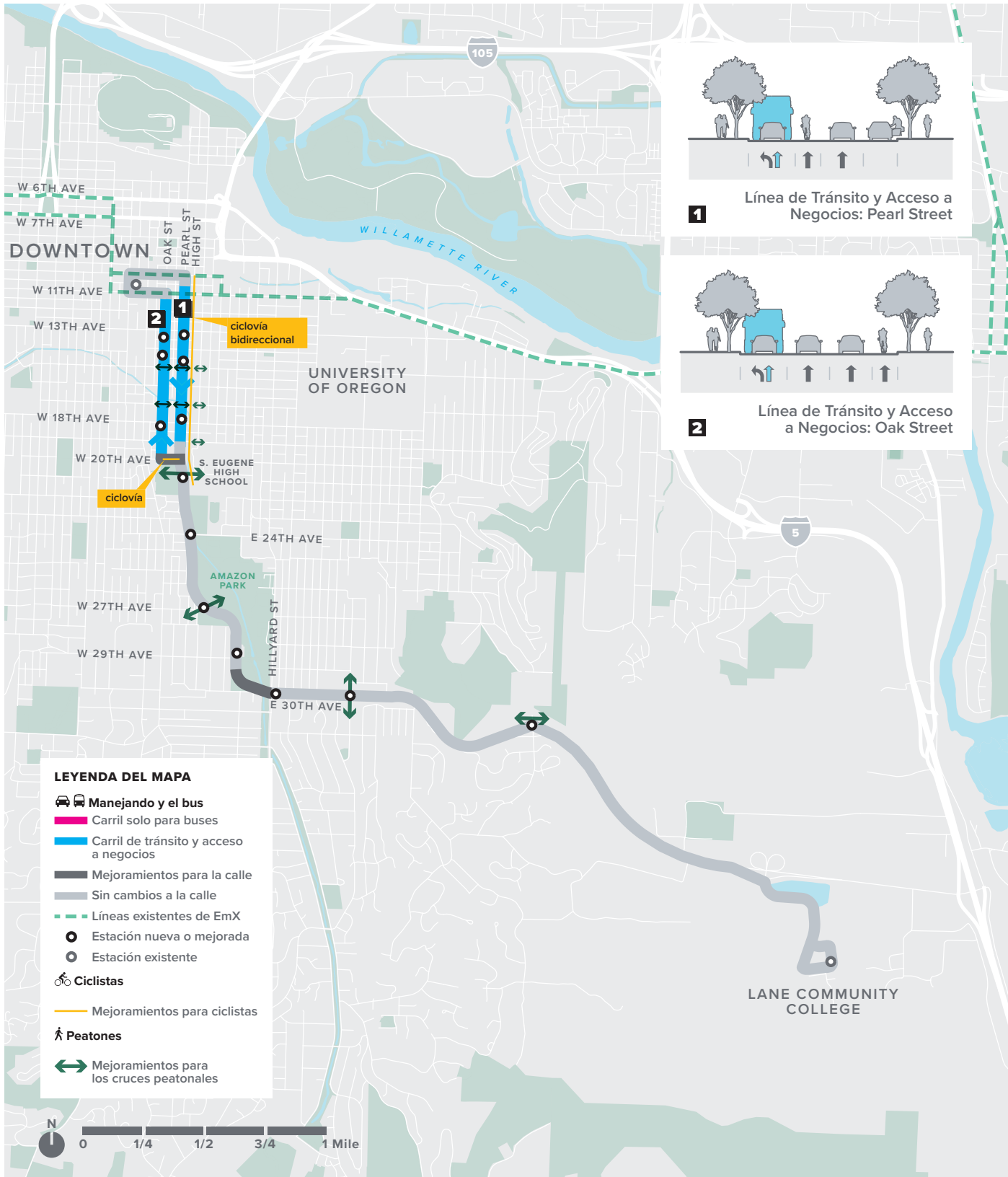
Ruta 30th Avenue (Centro) hacia LCC

Estos mapas muestran las inversiones incluidas en la alternativa de construcción 30th avenida (Centro) hacia LCC para transporte público, ciclistas y peatones.

Alternativa de Mejoramiento de la Ruta

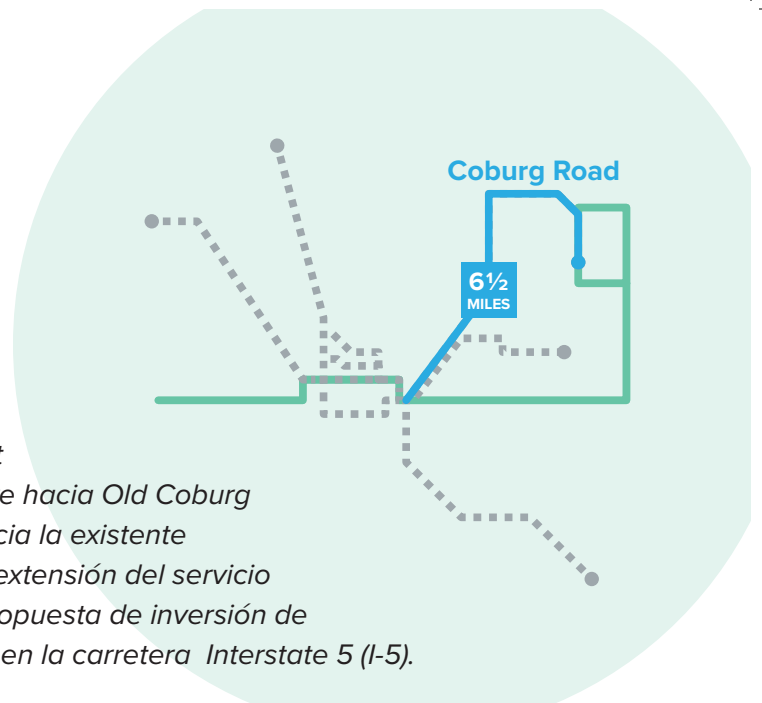


Alternativa EmX



Ruta Coburg Road

La Ruta Coburg Road empieza en la Estación de Eugene y continúa hasta Coburg Road usando el Puente Ferry Street Bridge. La ruta continúa hacia el norte en Coburg Road hasta Crescent Avenue, de allí va al este en Crescent Avenue, al sur en Shadow View Drive, al este en Chad Drive hacia Old Coburg Road, y al sur en N. Game Farm Road y Gateway Street hacia la existente Estación de Gateway en el Gateway Mall. Sin embargo, la extensión del servicio desde N. Game Farm Road a la Estación de Gateway, la propuesta de inversión de capital como parte del proyecto “MovingAhead” terminará en la carretera Interstate 5 (I-5).



Resumen

A pesar de que las dos alternativas de construcción tienen una calificación más favorable que la Alternativa “No-Build”, la Alternativa EmX en esta ruta tiene el costo de capital más alto de todas las alternativas consideradas para las rutas, y requerirían la mayor cantidad de adquisición de propiedades. La Alternativa de Mejoramiento de la Ruta tiene un costo menor, tiene un menor impacto, y una mejora del tiempo de viaje equivalente a la Alternativa EmX. Sin embargo, tiene una proyección de un menor nivel de usuarios.

La Alternativa “No-Build” evita costos e impactos (incluyendo adquisición de propiedades, impacto de estacionamiento “off-street” y “on-street”, y posible tala y eliminación de árboles).

Qué Hemos Escuchado

- La clínica VA y todo el nuevo desarrollo en el área de Crescent y más hacia el norte tienen servicios de bus limitados y pocas opciones de ciclovías.
- El acceso de los automóviles hacia los negocios debe ser mantenido

- El área de Coburg da miedo por su tráfico de rápido movimiento
- Los cruces peatonales y para bicicletas son difíciles
- Las instalaciones para bicicletas que estén separadas del tráfico son importantes
- La ruta es importante para los autos, debido al tipo de urbanización y su conexión a las carreteras

Examinando las Preocupaciones de la Comunidad

Las alternativas de construcción ofrecen inversiones en conectividad y seguridad para peatones y bicicletas, al igual que mejoramiento en el servicio de tránsito y conexiones al área norte de Beltline. Adicionalmente, se hicieron algunas preguntas acerca de cómo se minimizarán los impactos a los negocios. Ambas opciones de construcción proponen inversiones en infraestructura que están dentro de los derechos de vía existentes en lo que mejor sea posible.



Ruta Coburg Road: Comparación de Alternativas

	No-Build	Mejora- miento	EmX
Costos			
Costo de Capital	\$0.0M	\$41.0M	\$113.0M
Costos Operativos (Cambiar de No-Build)	\$0.0M	\$0.0M	\$1.8M
Desempeño del Tránsito			
Ahorro de Tiempo al Tráfico Vehicular	0 min	5 min	5 min
Aumento de Usuarios (Pasajeros) (En comparación con No-Build)	0	63,000	258,000
Ciclistas y Peatones			
Mejoras a los Accesos y Seguridad para Ciclistas y Peatones (1-5 grado)	★	★★★	★★★★★
Impactos del Desarrollo y Crecimiento			
Apoyar el Crecimiento y la Remodelación (1-5 grado)	★	★★★	★★★★★
Impactos sobre los Árboles	0	9	149
Número de Adquisiciones y Áreas (Acres)	0/0	47/1	73/4
Potencial Desalojo de Propiedades ¹	0	0	2
Impactos al Estacionamiento (número de espacios)	0/0	0/67	7/128
Trabajos Existentes y Servicio a la Población²			
Trabajos	≈25,000	≈25,000	≈36,000
Población	≈41,000	≈41,000	≈50,000

¹ Las medidas de mitigación se utilizarían para evitar o reducir los impactos.

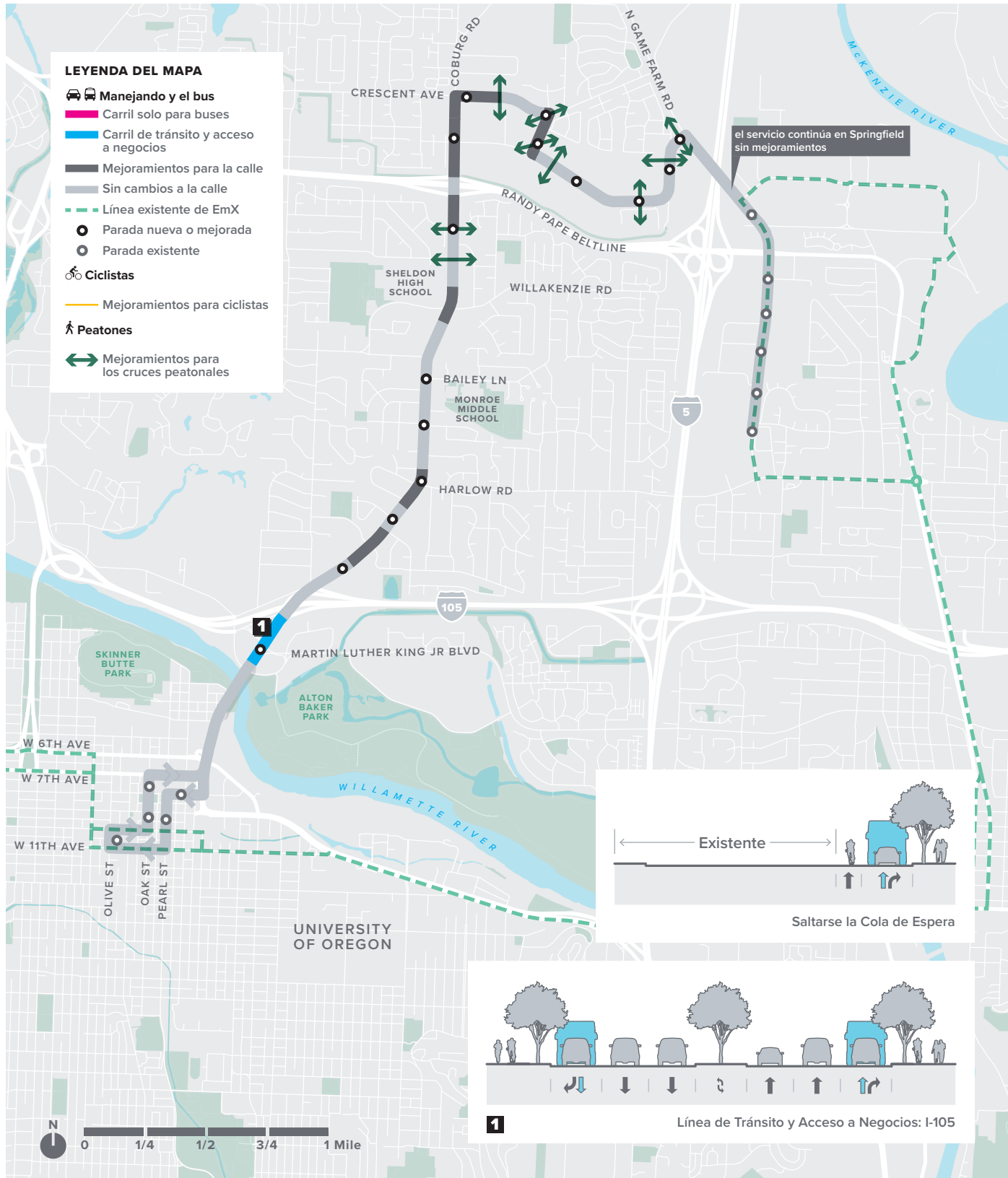
▲ Apoya los criterios del proyecto

▲ No apoya los criterios del proyecto

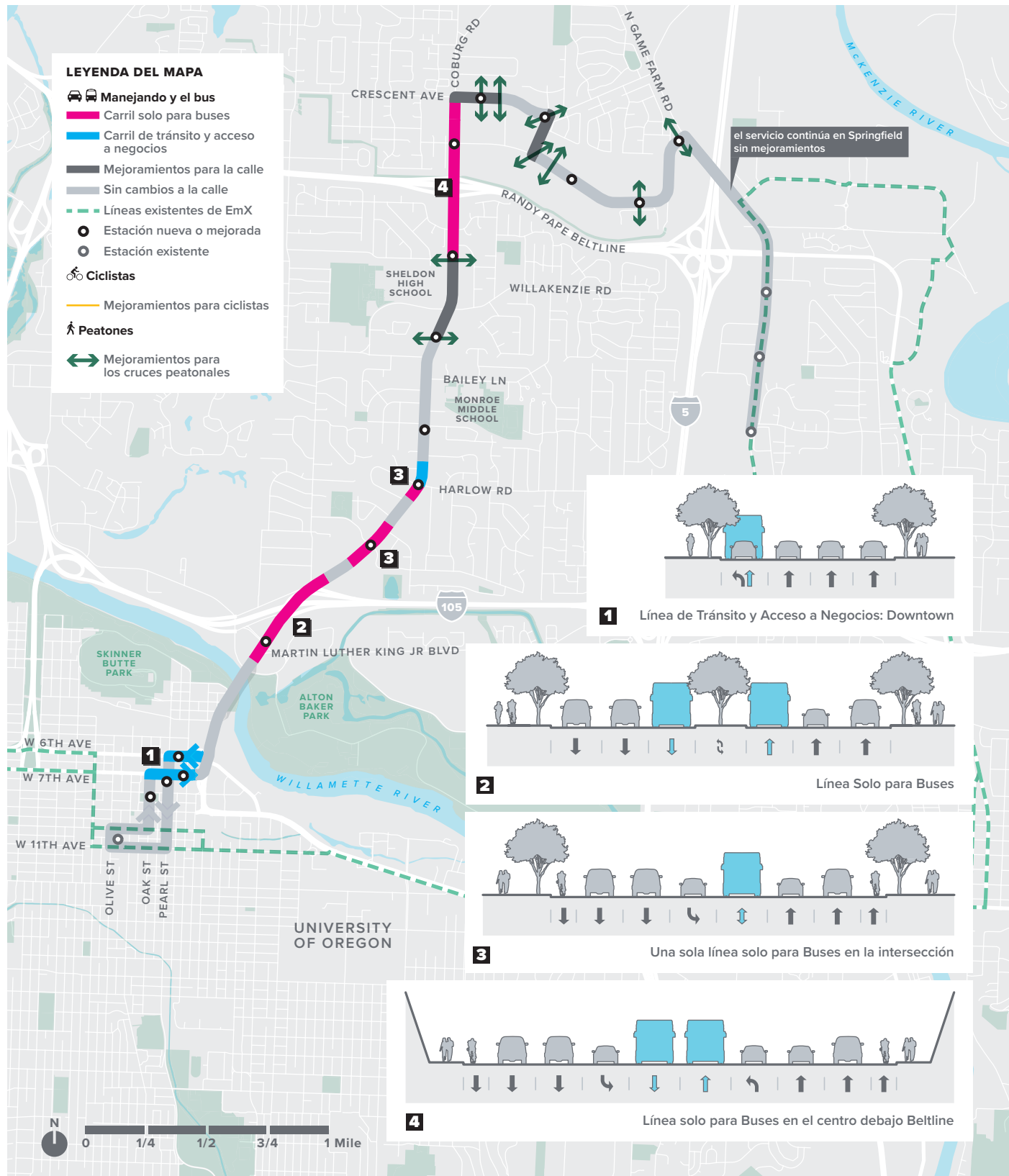
Ruta Coburg Road

Estos mapas muestran las inversiones incluidas en las alternativas de construcción en Coburg Road para el transporte público, bicicletas, y peatones.

Alternativa de Mejoramiento de la Ruta



Alternativa EmX



Ruta Martin Luther King, Jr. Boulevard

La Ruta MLK, Jr. Boulevard empieza en la Estación de Eugene y viaja a lo largo del área central de Eugene, y usa el Puente Ferry Street Bridge para alcanzar MLK, Jr. Boulevard, luego continúa hacia el este en MLK, Jr. Boulevard pasa por el Estadio Autzen hacia el Centennial Boulevard en donde se cruza con Gateway EmX. El servicio continuará en Centennial Boulevard sin ninguna inversión adicional de capital.

Resumen

La Alternativa de Mejoría de Ruta (Enhanced Corridor Alternative) ofrece el mejor potencial de incremento de usuarios y mayor cantidad de beneficios de seguridad y conectividad para ciclistas y peatones. Sin embargo, el ahorro en tiempo de viaje estimado es relativamente pequeño comparado con la alternativa “No-Build”. La opción EmX no fue considerada en la Ruta MLK, Jr. Boulevard debido a su corta distancia y en este momento un potencial de inversión con un bajo retorno. Esto se debe a que la inversión en la infraestructura propuesta actualmente termina en el límite entre Eugene y Springfield. En un futuro, podrían haber oportunidades para reconsiderar EmX en esta ruta.

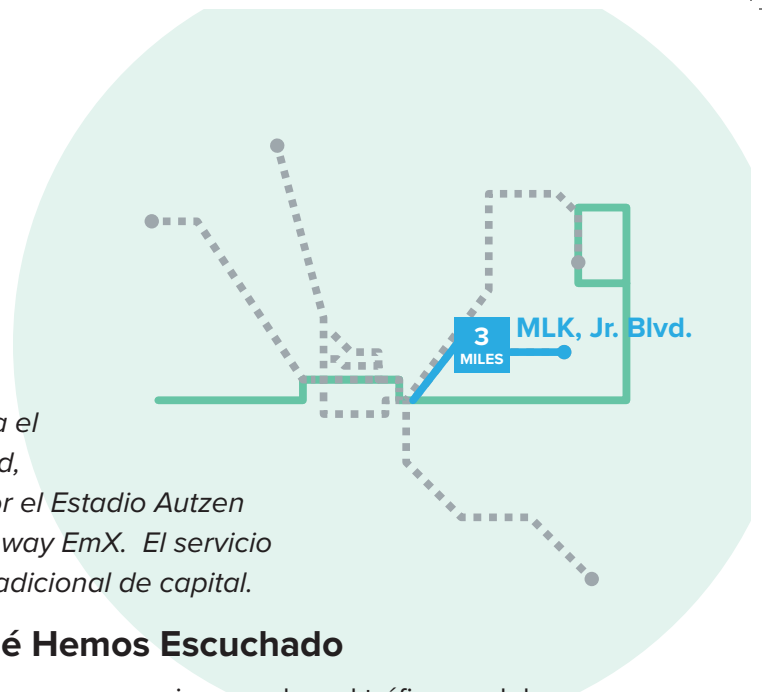
La Alternativa “No-Build” evita impactos (tales como adquisición de propiedades, impactos en el estacionamiento “off-street” y “on-street”, y posibles talas y eliminación de árboles) y costos.

Qué Hemos Escuchado

- Las preocupaciones sobre el tráfico se deben a los eventos en el Estadio Autzen
- La ruta es una conexión importante hacia las viviendas de los estudiantes, y hacia Eugene y Springfield
- Se necesitan mejoramientos para peatones y bicicletas
- No pongan en peligro al parque Alton Baker para aliviar la congestión de tráfico en el puente Ferry Street Bridge
- La ruta MLK sin conectividad a Springfield es un desperdicio, conecten la ruta a Springfield

Examinando las Preocupaciones de la Comunidad

La alternativa de construcción ofrece una variedad de inversiones en opciones de tránsito que ayudan al manejo de esta necesidad, principalmente la inclusión de las líneas BAT para proveer prioridad al transporte público y calmar el tráfico. La alternativa de construcción ofrece inversiones con una variedad de opciones de transporte que ayudan a resolver estas necesidades, en especial la inclusión de las líneas BAT para ofrecer tránsito prioritario y calmar los picos de tráfico.



Ruta MLK, Jr. Boulevard: Comparación de Alternativas

	No-Build	Mejora- miento	No alternativa EmX para esta ruta
Costos			
Costo de Capital	\$0.0M	\$21.0M	
Costos Operativos (Cambiar de No-Build)	\$0.0M	\$1.1M	
Desempeño del Tránsito			
Ahorro de Tiempo al Tráfico Vehicular	0	2 min	
Aumento de Usuarios (Pasajeros) (En comparación con No-Build)	0	186,000	
Ciclistas y Peatones			
Mejoras a los Accesos y Seguridad para Ciclistas y Peatones (1-5 grado)	★	★★★★	
Impactos del Desarrollo y Crecimiento			
Apoyar el Crecimiento y la Remodelación (1-5 grado)	★	★★★★	
Impactos sobre los Árboles	0	9	
Número de Adquisiciones y Áreas (Acres)	0/0	6/0.1	
Potencial Desalojo de Propiedades ¹	0	0	
Impactos al Estacionamiento (número de espacios)	0/0	0/0	
Trabajos Existentes y Servicio a la Población²			
Trabajos	≈15,000	≈15,000	
Población	≈26,000	≈26,000	

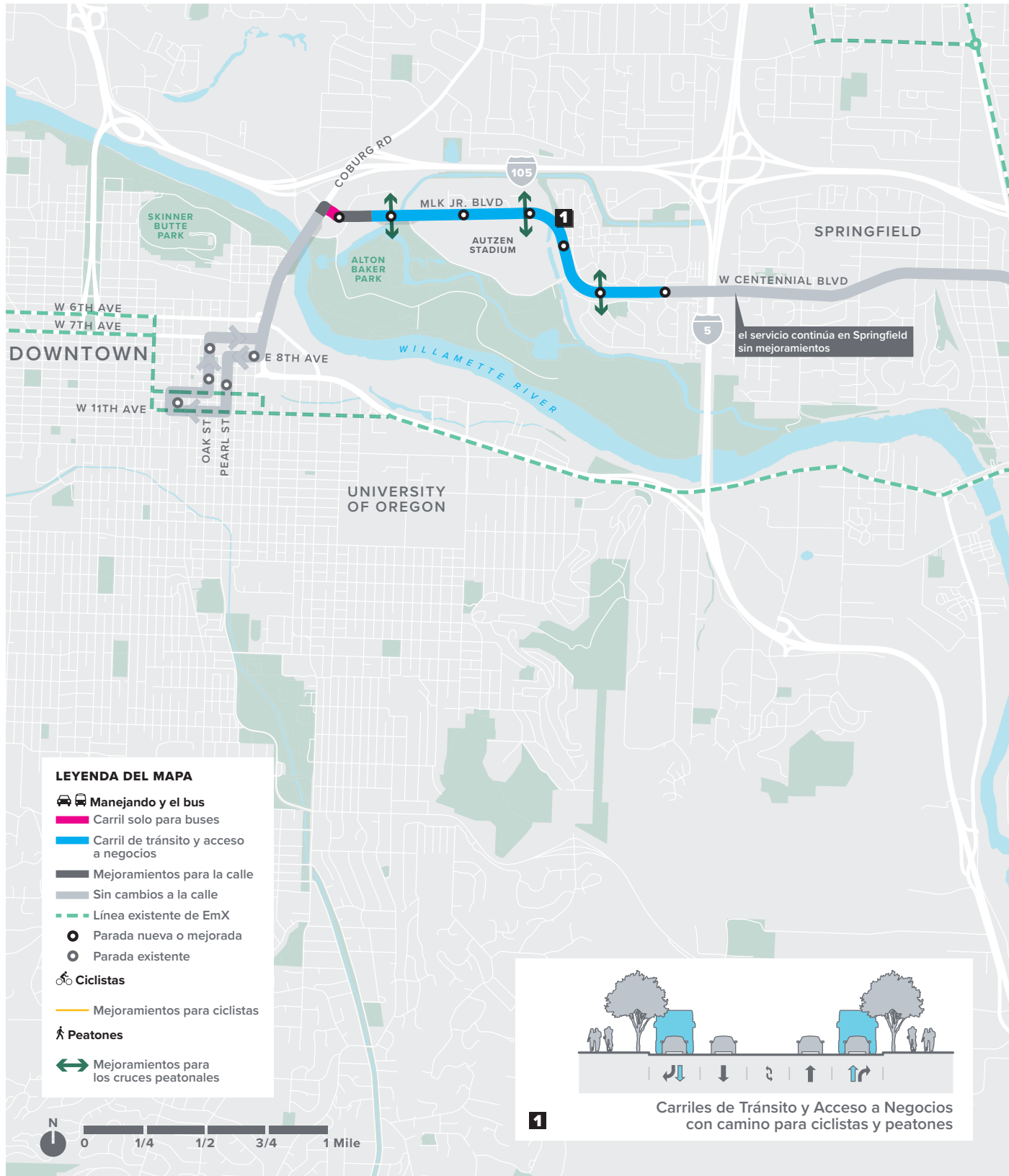
¹ Las medidas de mitigación se utilizarían para evitar o reducir los impactos.

▲ Apoya los criterios del proyecto ▲ No apoya los criterios del proyecto

Ruta Martin Luther King, Jr. Blvd

Estos mapas muestran las inversiones incluidas en las alternativas de construcción en la Ruta MLK, Jr. Boulevard para el transporte público, bicicletas, y peatones.

Alternativa de Mejoramiento de la Ruta



Plan de Financiamiento

Como parte del proyecto “MovingAhead”, un plan de financiamiento para la implementación de la inversión de la ruta será desarrollado. El plan considerará potenciales opciones de financiamiento y los periodos de las inversiones en la ruta, con el objetivo de usar los dólares locales para equilibrar el fondeo estatal y federal para ofrecer la estrategia general más eficiente de financiamiento. Dada las múltiples fuentes de ingresos y el desarrollo natural del fondeo del potencial proyecto, el plan de financiamiento debe ser ingenioso, proveyendo flexibilidad para tomar ventaja de las oportunidades de fondeo según estas aparezcan.

Una de las ventajas que tiene el proyecto “MovingAhead” con su planteamiento de evaluar inversiones de transporte multimodales a lo largo de varias rutas simultáneamente, es que el plan de financiamiento puede tomar en cuenta enfoques de implementación creativa que estén basados en las fuentes de fondeo disponibles, tales como:

- Combinar dos rutas dentro de un mismo proyecto de financiamiento
- Implementar un nivel más bajo de inversiones iniciales, tales como priorización de señales de tránsito, relleno de aceras a lo largo de todas las rutas de una sola vez
- Mezclar una combinación de fondeo de un modo específico dentro de un financiamiento de un paquete global

El plan de financiamiento considerará tanto el costo del capital como el costo de operaciones y mantenimiento (O&M). Los costos de capital son inversiones por una sola vez y necesarios para construir la infraestructura de la ruta; tales como diseño e ingeniería del proyecto, adquisición de propiedades, compra de vehículos y construcción. Los costos de operación y mantenimiento (O&M) incluyen el servicio de operaciones continuo, tales como los salarios de los operadores, combustible y mantenimiento de vehículos, costos y supervisión administrativos, y en general el mantenimiento de las inversiones en la infraestructura.

Costo de Capital

Existen muchas fuentes potenciales para fondear (financiar) las inversiones necesarias para la implementación de las rutas. Fondos federales

podrían estar disponibles para pagar hasta el 50% del proyecto. El fondeo más prometedor vendría del Programa “Small Starts” (Pequeños Inicios) de la Administración Federal de Tránsito (FTA, por sus siglas en inglés). Mientras que las alternativas EmX claramente califican para este programa, las alternativas de Mejoría de las Rutas pueden calificar o no, dependiendo de cómo estas alternativas sean definidas y desarrolladas. Podría ser posible que existan otros tipos de financiamiento estatal y federal disponibles para fondear las inversiones para el tránsito, los peatones y las bicicletas.

Posibles Fuentes de Financiamiento de Capital:

- Programa “Small Starts” de la FTA
- Financiamiento de acuerdo a sus fórmula internas de la FTA
- La ayuda económica (grant) Maximización en la Utilización de las Inversiones para Apalancar el Desarrollo (BUILD, por sus siglas en inglés). Anteriormente, estas ayudas económicas eran llamadas “TIGER”, por sus siglas en inglés
- Fondos de la Lotería Estatal
- Fondos de “ConnectOregon” (para mejoras en las áreas de bicicletas y peatones)
- Seguridad en el Transporte para Todos los Caminos (All Roads Transportation Safety, o “ARTS,” por sus siglas en inglés). Estos fondos son para mejorías en la seguridad

Costos de Operación y Mantenimiento (O&M)

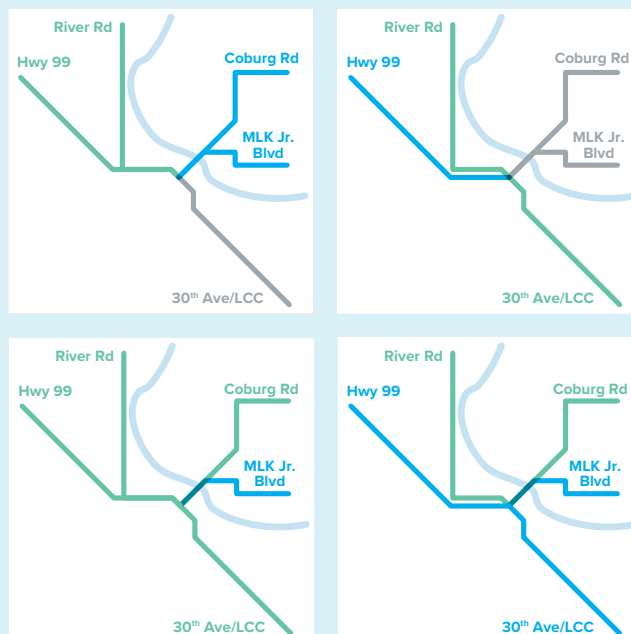


Los costos O&M son financiados por medio del presupuesto anual de LTD. LTD mantiene un Plan de Financiamiento a Largo Plazo que proyecta ingresos y costos de O&M por un periodo rotativo de 10 años. Este plan será usado para evaluar el sistema general de las necesidades de financiamiento de O&M en conjunto con inversiones de “MovingAhead” y cómo estas encajen en el cuadro general del fondeo. Las brechas en el financiamiento de O&M pueden ser resueltas a través de modificaciones en los niveles de servicio de las rutas, las fechas de implementación de los nuevos servicios, o la identificación de fondos adicionales. Se debe recalcar que la mayoría de las Alternativas de Mejoramiento de la Ruta podrían resultar en una disminución general de los costos de O&M.

Próximos Pasos

Paquetes de Inversión

Las opciones para las rutas más prometedoras serán combinadas en un paquete mejoramientos del sistema futuro para un periodo de inversiones a corto plazo (10 años) y su implementación basadas en cuáles son las opciones que mejor satisfacen las metas del programa y obtienen el apoyo de la comunidad. Estos “Paquetes” de Inversión, los cuales incluirían combinaciones de no construir (“No-Build”), Mejoría de la Ruta (“Enhanced Corridor”), y las alternativas EmX, serán evaluadas usando los criterios que reflejan los análisis de costo y beneficio de cada uno de los paquetes en su conjunto. Una consideración clave será la capacidad para el fondeo del capital de inversión (implementación) y los costos asociados con cada paquete en la continuación de sus operaciones y mantenimiento (O&M).



Adopción de Decisiones

La Mesa Directiva de LTD y el Consejo de la Ciudad de Eugene evaluarán las conclusiones técnicas incluidas en el reporte de Análisis de Alternativas, la evaluación de los Paquetes de Inversión, y las contribuciones de la comunidad antes de tomar una decisión en el paquete preferido para las inversiones de transporte multimodal para las cinco rutas. Los paquetes de inversión informarán cómo se deberían priorizar cada uno de los proyectos para su fondeo, diseño y construcción a mediano plazo (10 años).



¡Involúcrate!

Sus comentarios y retroalimentación al proyecto serán de mucha ayuda para construir un sistema de transportación mejor. Le invitamos a que visite la página web del proyecto donde encontrará la última información disponible. Suscríbese a nuestro servicio actualizaciones por correo electrónico, infórmese acerca de los eventos por venir, y contribuya con sus comentarios. www.MovingAhead.org

