



Características de la Ruta de Transporte Público Nicollet-Central

La Ruta de Transporte Público Nicollet-Central es una ruta muy prometedora para las mejoras del transporte público. Tiene una longitud de 9.2 millas y se extiende entre la 46th Street/Nicollet Avenue (estación de tránsito de la I-35W) y 41st/Central Avenue (estación de tránsito de Columbia Heights).



La Ruta de Transporte Público Nicollet-Central alberga a 90,000 residentes y se espera ver un aumento de 25,000 residentes entre ahora y el 2030. El veinticinco por ciento de los hogares dentro de media milla de la ruta no tienen autos y el 24 por ciento de los residentes viven en la pobreza. En la actualidad existen 125,000 trabajos dentro de la ruta y para el 2030 se proyecta que habrá 50,000 más.

Alternativas

Después del estudio inicial de las alternativas, se seleccionaron tres alternativas para una evaluación detallada:

Sin construcción – autobuses convencionales que operan tal como lo hacen en la actualidad a lo largo de las Rutas 10, 18 y 59.

Tranvía moderno – tranvías modernos que tienen una parada aproximadamente cada 1/4 de milla (cada dos calles aproximadamente), con cobro del precio del pasaje fuera del autobús, paradas/marquesinas del tránsito mejoradas, ajustes de señales para una velocidad de tránsito mejorada y otras amenidades para peatones y transporte público.



Autobús mejorado – autobuses articulados eléctricos e híbridos diseñados para simular el servicio y las instalaciones del tranvía.



Propósito del Estudio de Alternativas

El 25 de octubre de 2012, el Comité Asesor de Políticas (Policy Advisory Committee, PAC) aprobó la siguiente declaración de propósitos para mejorar el tránsito en la Ruta Nicollet-Central:

“El propósito del Proyecto de Alternativas de Transporte Público para Nicollet-Central es mejorar la conectividad del tránsito, mejorar el atractivo del servicio de transporte público, y catalizar el desarrollo mediante una inversión en la infraestructura del transporte público dentro de la Ruta Nicollet-Central.”

Objetivos y Medidas de Evaluación

Se identificaron seis objetivos, junto con 28 medidas de evaluación relacionadas con esos objetivos, con el fin de evaluar lo bien que las alternativas de transporte público abordan el propósito del proyecto mencionado anteriormente. Esos objetivos son:

- **Conectar personas y lugares** (medido por el número de personas, trabajos y centros de actividad que reciben el servicio así como la calidad de las conexiones del transporte público, bicicletas y peatones)
- **Mejorar el atractivo del transporte público** (medido por la cantidad de pasajeros proyectada y el potencial de aumento futuro en la cantidad de pasajeros)
- **Catalizar y apoyar el desarrollo económico** (medido por la capacidad potencial de desarrollo y el potencial de estimular el desarrollo económico)
- **Integración con el sistema de transporte existente** (medido por los impactos en el tráfico, estacionamientos y trenes de mercancías)
- **Apoyar comunidades sanas y prácticas medioambientales** (medido por los impactos en recursos históricos y naturales, beneficios para las comunidades con justicia medioambiental y población dependiente del transporte público, y beneficios medioambientales)
- **Desarrollar un proyecto implementable con el apoyo de la comunidad** (medido por los gastos de inversión, costos de operación y mantenimiento, rentabilidad, y apoyo público/comercial)



Evaluación de las Alternativas Modales

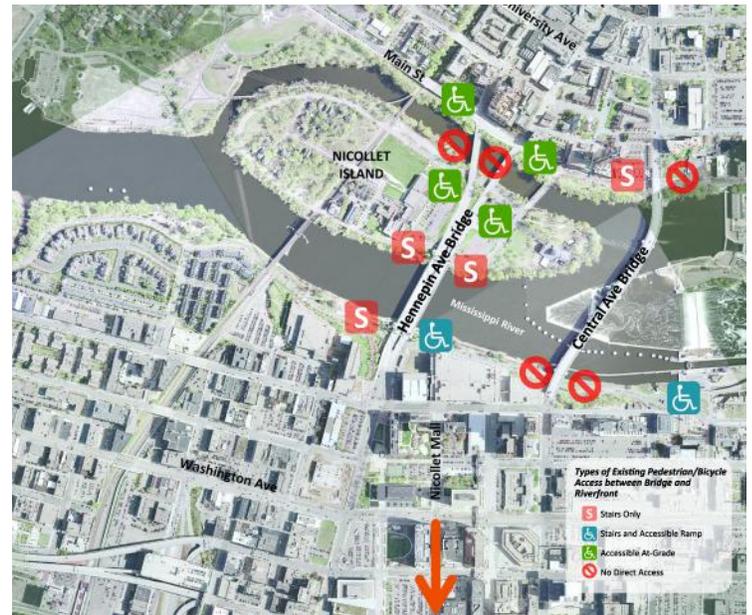
Lo siguiente son los resultados de la evaluación detallada al comparar el tranvía y el autobús mejorado:

- **Objetivo 1** – Conectar personas y lugares: No existe ninguna diferencia entre las alternativas debido a que ambas prestan servicio a la misma población, a los mismos empleos y a los mismos centros de actividad y ambas proporcionan las mismas conexiones para el transporte público, peatones y ciclistas.
- **Objetivo 2** – Mejorar el atractivo del transporte público: El tranvía tiene una cantidad más alta de pasajeros proyectada (19,000 abordajes por semana comparado con los 13,400 abordajes en el autobús mejorado).
- **Objetivo 3** – Catalizar y apoyar el desarrollo económico: El tranvía tiene mayor potencial para catalizar el desarrollo basándose en una revisión de ciudades iguales y una discusión en un foro local de promotores.
- **Objetivo 4** – Integración con sistemas de transporte existentes: Tanto el tranvía como el autobús mejorado operan en los mismos carriles que el tráfico general. El autobús mejorado y el tranvía se detendrán en el tráfico y esto tendrá cierto impacto sobre el tráfico. Sin embargo, ambos tendrán abordajes más rápidos y tendrán mejoras de tiempo de señalización que beneficiarán al tráfico. Ambos podrán tener un pequeño impacto sobre el estacionamiento en algunas paradas pero puede que no tengan ningún impacto o un impacto positivo en otras.
- **Objetivo 5** – Apoyar comunidades sanas y prácticas medioambientales: Se espera que el tranvía preste servicio a un mayor número de pasajeros dependientes del transporte público (7,500 pasajeros por día hábil comparado con 4,500 pasajeros por día hábil para el autobús mejorado). No se anticipa que haya una diferencia significativa en la contaminación del aire o en la energía usada entre las alternativas.
- **Objetivo 6** – Desarrollar un proyecto implementable con el apoyo de la comunidad: El autobús mejorado tiene menores gastos de inversión (\$94 millones comparado con los \$393 millones para el tranvía) y un menor costo anual de operación y mantenimiento (\$13.6 millones comparado con los \$20.1 millones para el tranvía). Sin embargo, el costo de operación y mantenimiento por pasajero es aproximadamente el mismo. El grado de apoyo público/comercial se evaluará después de las reuniones públicas y de un período de comentarios públicos durante agosto de 2013.

Evaluación de las Alternativas de Cruce del Río

Se evaluaron el Puente de Hennepin Avenue y el Puente de Central/3rd Avenue como alternativa para cruzar el río. Estos son los resultados de la evaluación:

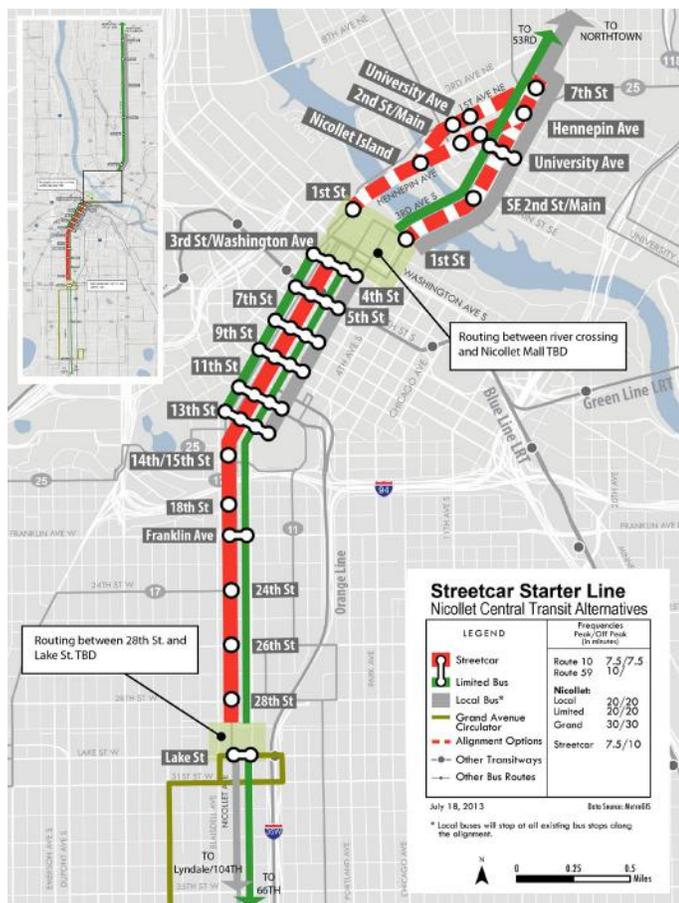
- La alineación de Hennepin tiene una cantidad de pasajeros proyectada mayor en el transporte público y tiempos de desplazamiento más rápidos en el transporte público.
- La alineación de Central es la ruta actual para la Ruta 10 (servicio de Central Avenue), con mayores distancias para caminar para algunos de los pasajeros existentes si la alineación se fuera a cambiar a Hennepin.



- El Puente de Central/3rd Avenue aparece en el Registro Nacional de Lugares Históricos. Debido a su antigüedad y condición histórica, será más caro de modificar para el tranvía.
- Hay mejores conexiones existentes para peatones y bicicletas con el río desde Hennepin Avenue y Hennepin Avenue proporciona una conexión directa con Nicollet Island.
- La instalación del tranvía en Hennepin/1st Ave. no impedirá la operación futura de dos direcciones en Hennepin/1st Ave.
- La instalación de vías para el tranvía en esta sección de Central Avenue y la instalación de carriles de bicicletas (actualmente son señales de bicicletas con doble punta de flecha sobre el pavimento que indican que puede haber ciclistas compartiendo la carretera) a lo largo de la Central Avenue requeriría la eliminación del estacionamiento en la calle. Existe suficiente derecho de paso en las Avenidas de Hennepin y 1a para instalar vías de tranvía sin impactar en el estacionamiento en la calle o en los carriles de bicicletas.

Evaluación de la Línea Inicial de Salida del Tranvía

Se completó una evaluación de una línea inicial de salida para la alternativa del tranvía moderno para identificar un “segmento mínimo operable”. Los sistemas de tranvía moderno son relativamente nuevos en los Estados Unidos y la mayoría de las líneas de salida tienen de 1 a 3 millas de longitud. Para competir por la financiación Small Starts, el proyecto debe tener un gasto de inversión en el 2013 no superior a \$200 millones. Además, es importante que esta línea de salida pueda prestar servicio como centro o columna vertebral del centro de la ciudad para futuras líneas de tranvías, que tenga fuertes anclajes (densidad de desarrollo existente y futuro), y que tenga conexiones buenas con el transporte público de este a oeste.



Se evaluaron múltiples opciones para una línea de salida basándose en la población y el empleo a los que se presta servicio, oportunidad de desarrollo económico, gasto de inversión, y la posibilidad de reemplazar el servicio de autobuses existente. La sección entre “Lake y 8th Street NE” se identificó como la mejor línea de salida porque:

- Presta servicio a la mayor población y al mayor empleo
- Presta servicio al mayor número de personas que viven actualmente en la pobreza, al mayor número de personas que dependen del transporte público y las unidades de vivienda asequible vinculante.
- Presta servicio a 5 de 9 lugares identificados con oportunidad de desarrollo y tiene la capacidad de desarrollo de mayor potencial (pies cuadrados y dólares).
- Tiene el mayor potencial para reemplazar los autobuses existentes.
- La línea de salida inicial del tranvía se anticipa que supondrá un gasto de inversión de \$182 millones en 2013 y un costo de operación anual de \$10.6 millones en \$2013.
- La línea de salida inicial del tranvía se prevé que tenga 9,200 abordajes en 2030.

Siguientes Pasos

Después del período de comentarios del público, los siguientes pasos del proceso de desarrollo del proyecto son:

- Recomendación de la Alternativa Preferida Localmente (LPA) por el Comité Asesor del Proyecto
- Adopción de la LPA por parte del Consejo de la Ciudad
- Proceso de revisión medioambiental completo tal como se indica en las normas de la FTA
- Plan de Política de Transporte Regional Enmendado para incluir la LPA
- Desarrollo de un plan de inversión y conseguir acuerdos interagenciales para permitir que el estudio continúe en el proceso de financiación federal del proyecto

Denos sus opiniones:

Vaya a www.minneapolismn.gov/nicollet-central para participar en una encuesta en-línea. Para más información o para dar sus comentarios, póngase en contacto con Charleen Zimmer, gerente del proyecto interino en:

czimmer@zanassoc.com
612-251-1920