

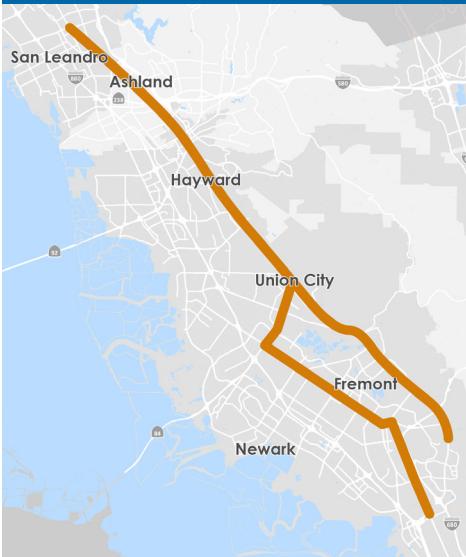
# Proyecto de Corredor Multimodal del E. 14th St./Mission Blvd. y Fremont Blvd.

## ACTUALIZACIÓN DEL PROYECTO Oño de 2019



## Descripción general del proyecto

### Corredor del proyecto



El corredor en estudio conecta las comunidades del centro y sur del Condado de Alameda con facilidades regionales de transporte, centros de empleo y centros de actividad económica y de recreación. El corredor cruza cinco jurisdicciones del Condado de Alameda—San Leandro, Hayward, Union City, Fremont y las áreas no incorporadas del condado—facilitando conexiones paralelas al I-880 y a BART a través del interior del Este de la Bahía.

El Proyecto del Corredor Multimodal (Proyecto) identificará mejoras específicas de movilidad multimodal a corto, medio y largo plazo para su implementación.

## Objetivos del Proyecto

Mejoras multimodales en el Área de Estudio serán desarrolladas para avanzar las siguientes metas:

- Apoyar planes a largo plazo para el crecimiento y el desarrollo económico
- Abordar la gama de necesidades de movilidad de las personas que viven y trabajan en el Área de Estudio
- Transportar a las personas de manera más eficiente dentro del corredor
- Aumentar el uso de modos de viaje alternativos
- Mejorar la conectividad entre los modos de transporte
- Proveer un ambiente seguro y conveniente para los peatones, ciclistas y usuarios de tránsito
- Proporcionar flexibilidad para futuros cambios en la tecnología del transporte

## Mejoras a largo plazo

Las mejoras a largo plazo (más de 7 años) abordarán las necesidades de movilidad resultantes del crecimiento proyectado en los próximos 20 años en el área de estudio.

## ¿Qué va a pasar pronto?

Los cambios en los próximos 7 años se centrarán en mejorar los problemas existentes relacionados con la movilidad peatonal, ciclista y de transporte público en el área de estudio.



### Un vistazo al área de estudio

**5 jurisdicciones locales**

**314,000 residentes**

**90,000 empleados**

**14 áreas prioritarias de desarrollo**

**120 intersecciones señalizadas**

**16,800 a 36,000 vehículos por día**

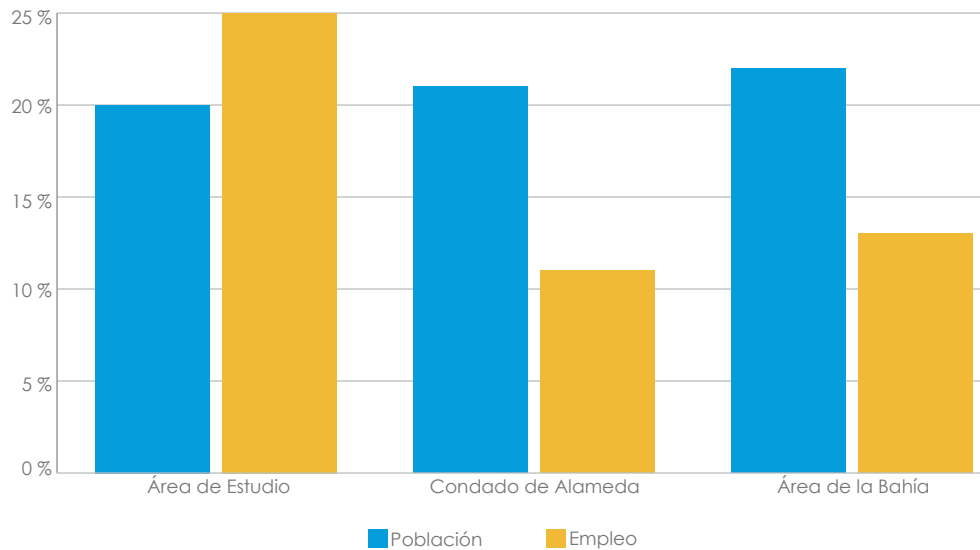
**2/3 del corredor con carriles para bicicletas**

**7 empresas de tránsito y transbordadores públicos y privados**

**7 estaciones BART, 2 estaciones Capitol Corridor, 1 estación ACE (compartida con Amtrak)**

## Demografía

**Crecimiento del área de estudio de 2020 a 2040**



Fuente – Play Bay Area 2040

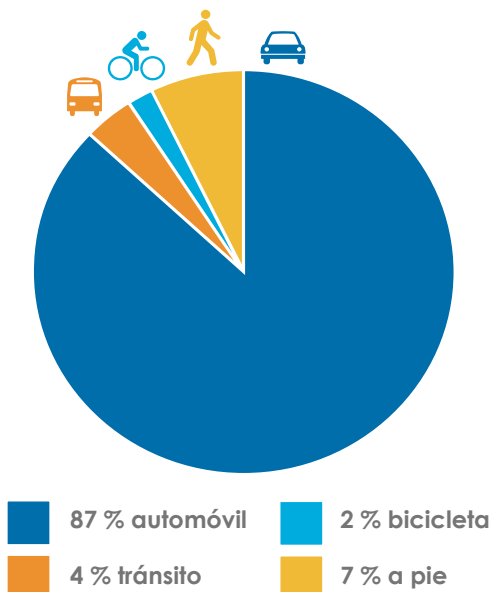
### Proyección de un crecimiento significativo del empleo

Se proyecta que el empleo total en el Área de Estudio crecerá en un 25 por ciento entre 2020 y 2040, el doble de la tasa proyectada para el Condado de Alameda y para la región del Área de la Bahía de nueve condados. Se proyecta que la población en el Área de Estudio crecerá a un ritmo comparable al del resto del condado y la región.

## Mercados de viajes

### La mayoría de los viajes realizados en automóvil

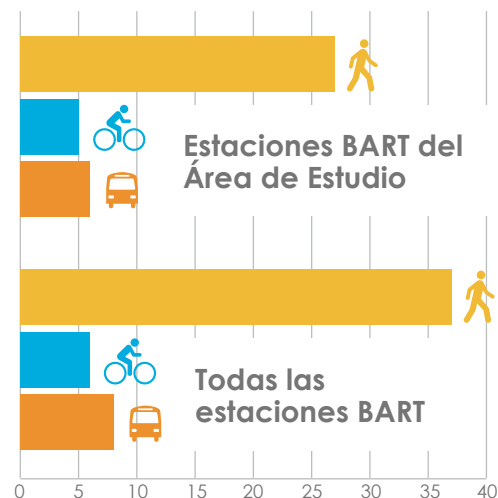
Los viajes en automóvil (incluyendo viajes en automóvil solo más viajes compartidos) constituyen casi el 90 por ciento de los viajes en el Área de Estudio.



Fuente – Modelo del Condado de Alameda, 2018

### Modo de acceso BART

Dentro del Área de Estudio, un porcentaje menor de pasajeros de BART caminan y toman el autobús para llegar a la estación en comparación con el sistema BART en su totalidad.



Porcentaje de embarques por la mañana

Fuente – Encuesta de satisfacción del cliente BART 2015

## Seguridad

### Colisiones con lesiones graves y mortales

84 colisiones mortales o con lesiones graves en un período de cinco años

 **32 que involucran a peatones**

 **10 que involucran a ciclistas**

Entre junio de 2012 y mayo de 2017, la mitad de las colisiones mortales y severas involucraron a un peatón o ciclista.

### Red de alto riesgo de lesiones en todo el Condado



El 40 % del corredor forma parte de la red PEATONAL de alto riesgo



El 25 % del corredor es parte de la red CICLISTA de alto riesgo

El Plan de Transporte Activo del Condado de 2019 identifica varias partes del corredor como parte de la red de alto riesgo de lesiones en todo el condado.

## Operaciones de tráfico

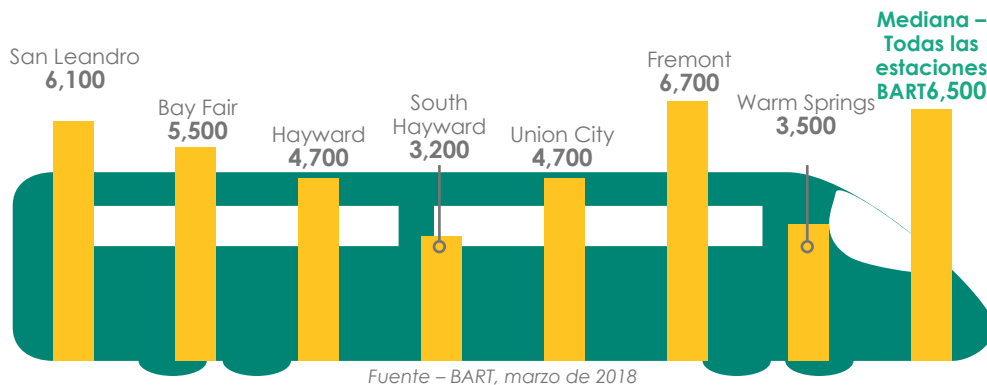
Seis intersecciones operan actualmente por encima de su capacidad:

- Foothill Blvd. y A St.
- Mission Blvd. y Niles Canyon Rd./Niles Blvd.
- Mission Blvd. y Mowry Ave.
- Mission Blvd. y rampas de la I-680 en dirección sur
- Fremont Blvd. y Decoto Rd.
- Fremont Blvd. y Automall Pkwy.

## Tránsito

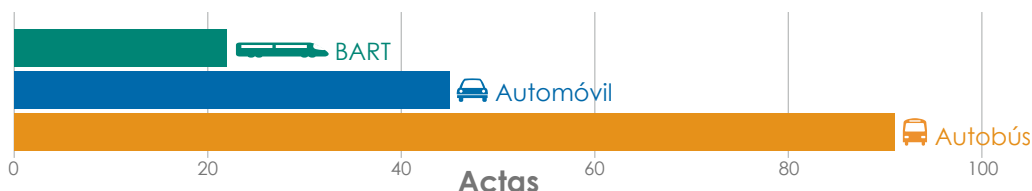
### Usuarios de BART

El número de pasajeros en las estaciones BART en el Área de Estudio es generalmente menor que en todo el sistema BART en su conjunto.



### Comparación del tiempo de viaje – De San Leandro a Fremont

Viajar en BART es actualmente el doble de rápido que conducir un automóvil de un extremo a otro del corredor durante las horas pico de la tarde. Esto resalta la necesidad de implementar conexiones directas con BART para aprovechar su ventaja en rapidez.

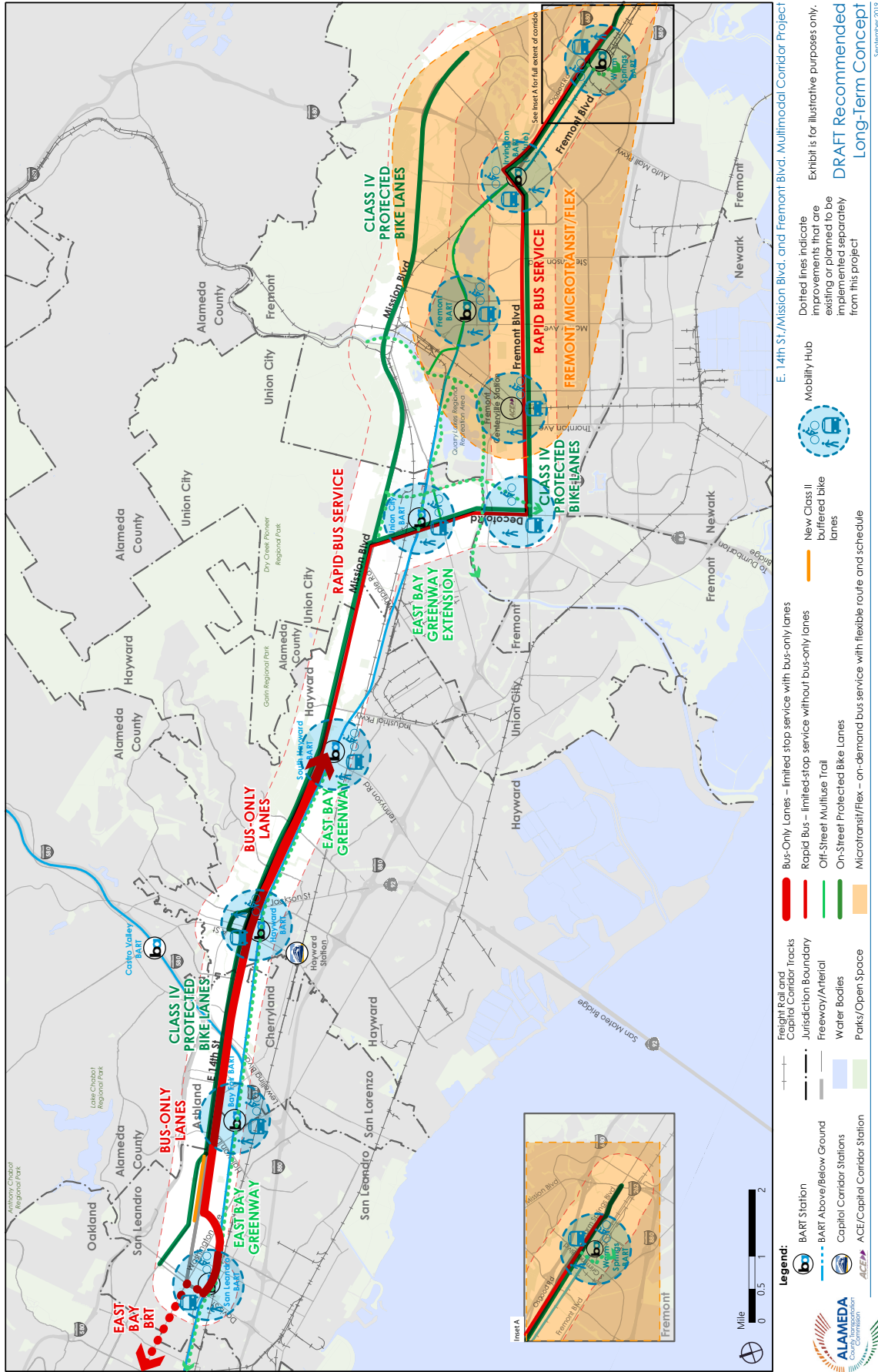


### Datos sobre los pasajeros de autobús

- Las frecuencias de servicio de autobuses a lo largo del corredor son de hasta 13 autobuses por hora, lo que representa múltiples proveedores de tránsito y tipos de servicio.
- Las líneas 10 y 99 de AC Transit tienen el mayor número de pasajeros en el Área de Estudio. Cada una de ellas transporta a más de 3,000 pasajeros por día.
- 40 % de los pasajeros de autobús del Área de Estudio embarcan en una estación BART.



## Borrador de concepto recomendado a largo plazo



**BORRADOR para efectos  
ilustrativos únicamente**



## Autobuses rápidos y carriles solo para autobuses

### CARACTERÍSTICAS DE LOS AUTOBUSES RÁPIDOS

- Servicio de autobuses exprés con menos paradas para acelerar los autobuses
- Las rutas locales continúan operando en todas las paradas para mantener la cobertura
- Autobuses de piso bajo para ayudar a los pasajeros a subir y bajar más rápido
- Tecnología moderna de semáforos para reducir los retrasos de tráfico
- Islas de embarque para que los autobuses no bloqueen los carriles para bicicletas
- Las paradas de autobús tienen datos de llegada en tiempo real para el próximo autobús
- Las paradas de autobuses rápidos se pueden compartir con las rutas locales



Fuente – AC Transit



Fuente – AC Transit

### MICROTRÁNSITO EN FREMONT

Hoy en día, la mayoría de los viajes a lo largo de Fremont Blvd. se realizan dentro de la ciudad de Fremont, lo que da la oportunidad de implementar servicio de tránsito flexible y por demanda.

### Características del microtránsito

- Servicio por demanda
- Ruta y horario flexibles
- Utiliza pequeños transbordadores o furgonetas
- Algunos ejemplos son: AC Transit Flex

### CARACTERÍSTICAS DE LOS CARRILES SOLO PARA AUTOBUSES

- Parte del sistema BRT (autobús de tránsito rápido)
- Los autobuses tienen una ventaja de velocidad en comparación con los automóviles
- Plataforma de parada de autobús elevada
- Los billetes se compran en la plataforma, no en el autobús
- La tecnología de señales de tráfico reduce los retrasos de tráfico
- Las paradas de autobús tienen datos de llegada en tiempo real para el próximo autobús
- Paradas separadas para BRT y servicio de autobús local
- Servicios como wifi, asientos acolchados y espacio para el equipaje

Los carriles exclusivos para autobuses pueden estar en el centro de la calle o contiguos a la acera.

### Carriles para autobuses que funcionan solo en el centro



Fuente - AC Transit

### Carriles para autobuses contiguos a la acera



Fuente - NYMTA

### Los beneficios incluyen

- Amplio acceso de la comunidad al tránsito
- Aumento del número total de usuarios de transporte público

## Carriles protegidos para bicicletas

El proyecto de recomendaciones tiene por objeto:

- Abordar la seguridad para ciclistas y peatones
- Proporcionar un viaje cómodo para todas las edades y capacidades
- Aumentar las opciones de viaje para estos viajes de corta distancia

### Visión a largo plazo - 2040

Carriles para bicicletas protegidos en la calle desde San Leandro hasta Fremont, que proporcionarán una experiencia de ciclismo más segura y cómoda. Esto implicaría la separación física entre los carriles para bicicletas y el tráfico en movimiento (estacionamiento en la calle, arriate o postes flexibles).



Fuente – Kittelson & Associates

### Proyectos en curso y propuestos

- Los condados de Alameda, Hayward y Fremont tienen proyectos en marcha que añadirán carriles protegidos para bicicletas en el corredor.
- Las mejoras adicionales a corto plazo proporcionan carriles para bicicletas nuevos o mejorados en áreas que forman parte de la red de alto riesgo de lesiones en el Área de Estudio.



Fuente – Agencia de Obras Públicas del Condado de Alameda

## Seguridad para peatones y ciclistas

Los tratamientos de seguridad para peatones en todo el corredor proporcionarán un viaje más seguro y de mayor calidad para los peatones. Los tratamientos de seguridad para ciclistas a lo largo del corredor y en las intersecciones harán que andar en bicicleta sea una experiencia más cómoda.

### Proyectos en curso y propuestos

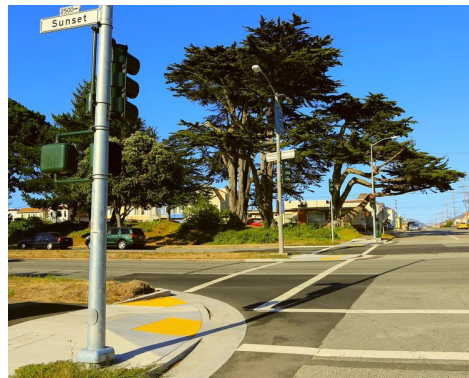
#### Proyectos peatonales:

- Cierre de brechas en las aceras
- Mejoras para peatones de la ADA
- Fases peatonales en los semáforos
- Mejoras en los cruces de peatones
- Mejoras en el paisaje urbano

#### Proyectos de bicicletas:

- Mejoras en las intersecciones señalizadas
- Reparación de carriles para bicicletas de ciclismo
- Instalaciones en calles paralelas y de conexión
- Consolidación de entradas de vehículos en aceras
- Señalización informativa.

### Mejoras de rampas de ADA



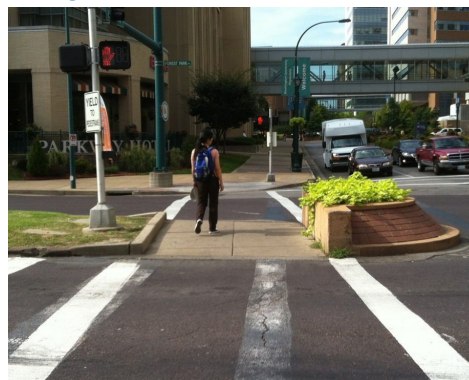
Fuente – Kittelson & Associates

### Revestimiento de pavimentos



Fuente – Kittelson & Associates

### Refugio peatonal de media cuadra



Fuente – Alameda CTC

### Fase peatonal líder



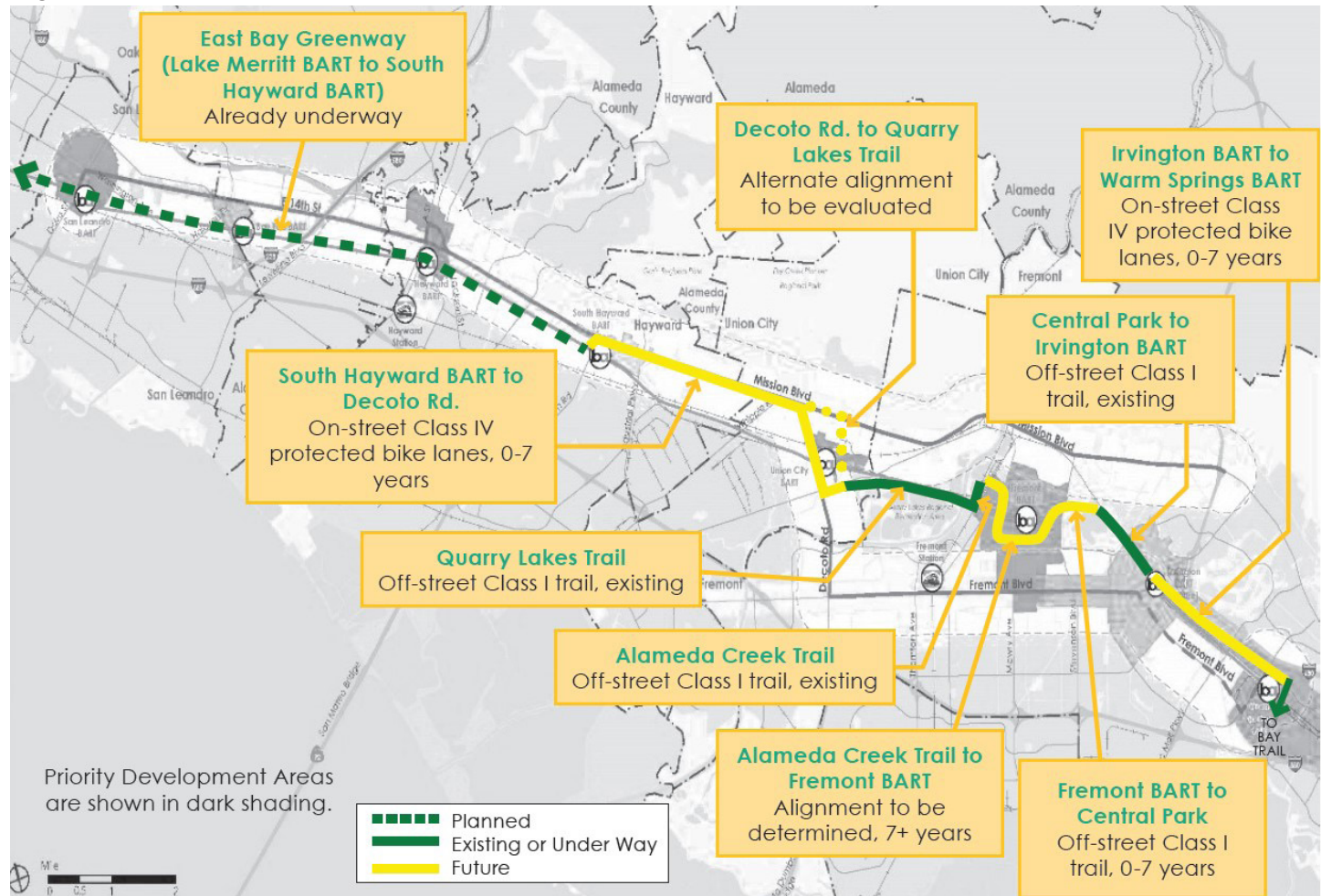
Fuente – Kittelson & Associates



## Extensión de East Bay Greenway

### UNA VISIÓN PARA EL FUTURO

La visión a largo plazo es una extensión de East Bay Greenway desde South Hayward BART hasta Warm Springs BART. Esto utilizaría los senderos existentes y los carriles para bicicletas planificados, y proporcionaría un viaje más seguro y cómodo para las personas que caminan y andan en bicicleta.



### Ya está en marcha: East Bay Greenway desde Lake Merritt BART hasta South Hayward BART

El Proyecto de East Bay Greenway Project propone construir una instalación para bicicletas y peatones que generalmente seguirá la alineación de BART durante 16 millas a través de las ciudades de Oakland, San Leandro y Hayward, así como de las comunidades no incorporadas de Ashland y Cherryland.

#### Senderos existentes

- Quarry Lakes Trail – Alvarado Niles Rd. a Alameda Creek Trail
- Alameda Creek Trail – Decoto Rd. a Mission Blvd.
- East Bay Greenway – Central Park a Irvington BART

#### Nuevos senderos y conexiones de senderos

- South Hayward BART a Quarry Lakes Trail
- Alameda Creek Crossing: Nuevo puente de bicicletas y peatones
- East Bay Greenway, Alameda Creek Bridge a Fremont BART: Sendero de clase I (se requiere una evaluación de factibilidad adicional).
- East Bay Greenway, Fremont BART a Central Park: Sendero de clase I



Fuente – Alameda CTC



Fuente – Revista Alameda

## Centros de movilidad

Los centros de movilidad se desarrollarán alrededor de los principales centros de transporte y pueden incluir:

- Estación de bicicletas/casilleros de bicicletas
- Información de tránsito en tiempo real
- Señalización informativa
- Transporte compartido bajo demanda/ viajes compartidos
- Servicios de microtránsito
- Opciones de vehículos compartidos (automóvil compartido, bicicletas compartidas, scooters)
- Estaciones de carga para vehículos eléctricos
- Información de estacionamiento en tiempo real
- Infraestructura de acceso para peatones y ciclistas
- Usos de suelo que fomenten el uso de transporte público (entrega de paquetes, tiendas de conveniencia, etc.)

### Estaciones de carga para vehículos eléctricos



Fuente – Alameda CTC

### Transbordador de tránsito



Fuente – Kittelson & Associates

### Aparcamiento seguro para bicicletas



Fuente – Ciudad de Oakland

### Automóvil compartido



Fuente – Kittelson & Associates

### Acceso peatonal mejorado



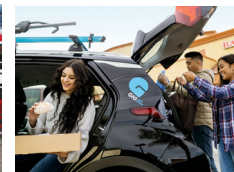
Fuente – Kittelson & Associates

### Scooters compartidos



Fuente – Lime

### Viajes compartidos



Fuente: GLG Car Share

### Acceso mejorado para bicicletas



Fuente – Alameda CTC

## Tecnología y operaciones de tráfico

### VISIÓN PARA EL FUTURO - 2040

La visión a largo plazo del corredor tiene en cuenta los posibles avances tecnológicos relacionados con los vehículos conectados. Los vehículos conectados son capaces de "hablar" con la infraestructura vial y/o con otros vehículos.

**Comunicación de vehículo a infraestructura** – Información compartida entre los vehículos y la infraestructura vial (cámaras, semáforos, marcadores de carril y señalización).

**La comunicación entre vehículos** permite a los vehículos intercambiar información sobre su velocidad y ubicación. Esta tecnología ayudaría a evitar colisiones o accidentes de autos.

### ¿QUÉ VA A PASAR PRONTO?

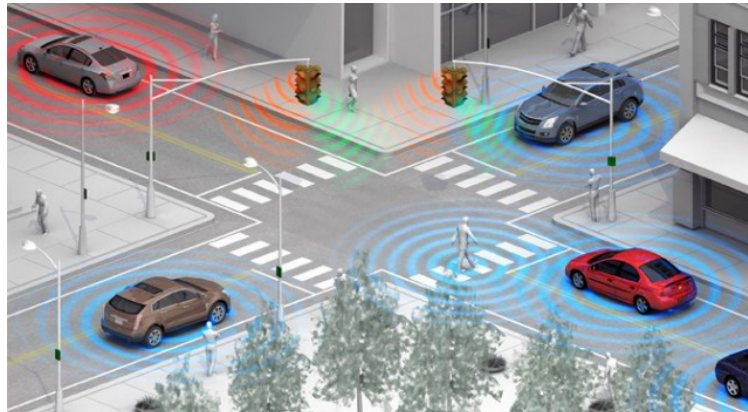
**Corredor seguro e inteligente de Fremont Blvd** – Este proyecto utiliza tecnología y nuevas oportunidades de innovación para mover el tráfico de manera eficiente y mejorar la seguridad y la circulación para los peatones, ciclistas y usuarios de tránsito.

[www.fremontsmartcorridor.org](http://www.fremontsmartcorridor.org)

**Control de señales adaptativas (Hayward y Condado de Alameda)** – Los sistemas de señales adaptativas utilizan información de tráfico en tiempo real de cámaras de video o sensores de carreteras para determinar cuándo un semáforo debe ser rojo o verde.

**Detección de peatones (San Leandro y Fremont)** – Caltrans está en el proceso de completar mejoras en la señalización peatonal a lo largo de E. 14th St. en San Leandro y Mission Blvd. en Fremont.

### Seguridad mejorada y prevención de colisiones



Fuente – [www.extremetech.com](http://www.extremetech.com)



1111 Broadway  
Suite 800  
Oakland, CA 94607  
(510) 208-7400  
[AlamedaCTC.org](http://AlamedaCTC.org)