



Alternativa Preferida Localmente Recomendada

La Alternativa Preferida Localmente (LPA, Locally Preferred Alternative) recomendada para el transporte público en la Ruta Nicollet-Central es el tranvía moderno que se desplaza entre Lake Street y al menos la 5th Street NE en Nicollet Avenue, Nicollet Mall y las Avenidas Hennepin/1st, que usa el Puente de la Avenida de Hennepin para cruzar el Río Mississippi.

La LPA recomendada fue aprobada por el Ayuntamiento de Minneapolis para su recomendación al Consejo Metropolitano el 4 de octubre de 2013.

La decisión se produce tras más de un año de análisis técnico y de participación del público a través del Estudio de Alternativas de Transporte Público Nicollet-Central. Durante el estudio, más de 3,000 personas participaron en las actividades de alcance, incluyendo diez jornadas de puertas abiertas públicas, presentaciones en 70 reuniones de pie de la comunidad y de las partes interesadas, encuestas en línea, y otros esfuerzos. Un Comité Técnico/Asesor de la Comunidad y un Comité Asesor de Políticas guiaron el proceso, reuniéndose con regularidad, y con la recomendación de la LPA al Ayuntamiento de Minneapolis.

El estudio examinó una ruta de 9 millas por Nicollet Avenue S y Central Avenue NE entre la 46th Street hacia el sur y la 41st Avenue NE hacia el norte. La ruta pasa por el centro de la ciudad de Minneapolis y presta servicio a muchos centros de actividad, incluyendo el Centro de Convenciones, varias escuelas universitarias o terciarias, y numerosos distritos de ocio y restaurantes.

Se evaluaron una variedad de modos de tránsito alternativos y alineaciones para determinar qué opción cumplía mejor el propósito del proyecto:

Mejorar la conectividad del transporte público, 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.

Con este fin se evaluaron seis objetivos y 28 medidas de evaluación para evaluar las alternativas. Basándose en los resultados de la evaluación y en la opinión del público y de las partes interesadas, se determinó que el tranvía moderno en la alineación LPA de 3.4 millas satisfacía mejor la finalidad del proyecto.

FACTORES DEL PROYECTO

Longitud: 3.4 millas

Frecuencia del servicio: 7.5 min en las horas punta, 10 minutos fuera de las horas punta, los 7 días de la semana

Cantidad de pasajeros proyectada entre semana para 2030: 9,200

Gasto de inversión estimado: aproximadamente \$200 millones en 2017

Conexiones del transporte público más importantes:

- todo el transporte público en el centro de Minneapolis
- 4 líneas LRT (Light-Rail Transit, tren ligero de tránsito) del centro de la ciudad (Azul y Verde)
- Línea BRT (Bus Rapid Transit, autobús de tránsito rápido) I-35W Highway (en Lake St y el centro de la ciudad)
- conexiones importantes de autobuses Este-Oeste fuera del centro de la ciudad (Lake St, Franklin Ave, 4th/University)

Generadores especiales:

- Nicollet Mall
- Centro de Convenciones de Minneapolis
- 6,000 habitaciones de hotel
- Distrito comercial “Eat Street” Nicollet Avenue
- Instituto de Arte de Minneapolis
- Distrito comercial de East Hennepin
- El Parque Regional Central Mississippi Riverfront y la Isla Nicollet

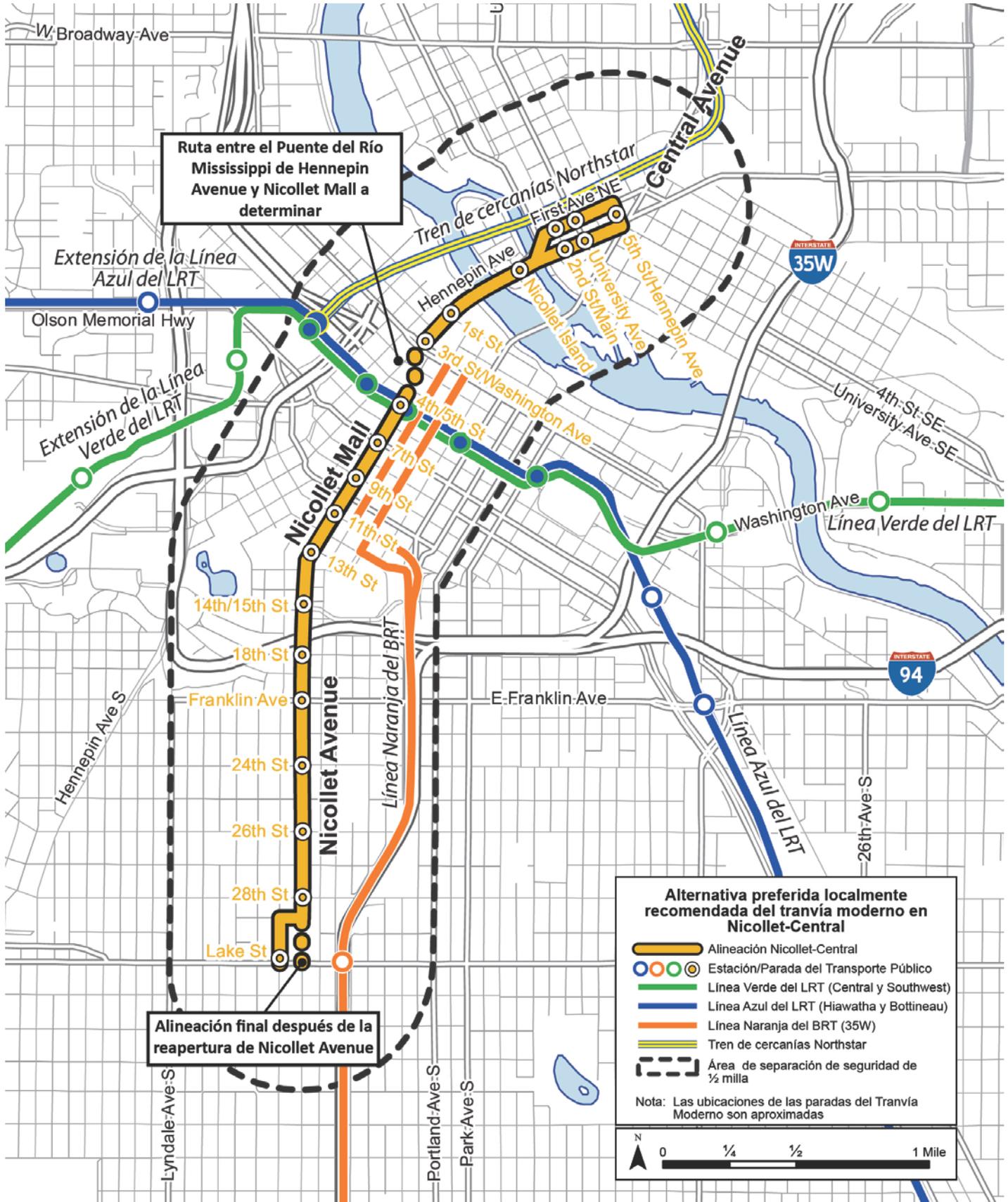
Población y trabajos:

- 55,000 residentes y 118,000 trabajos dentro de media milla
- Crecimiento proyectado de 25,000 residentes y 50,000 trabajos durante los próximos 20 años

Población dependiente del transporte público:

- El 20 por ciento de la población dentro de media milla no tiene automóvil
- El 24 por ciento de los residentes dentro de media milla viven en la pobreza
- 4,200 unidades de vivienda asequible vinculante dentro de media milla

Alineación del tranvía moderno en Nicollet-Central



Nota: Las ubicaciones de las estaciones/paradas son aproximadas y se definirán más mediante un mayor diseño e ingeniería

Decisión sobre el modo

El estudio evaluó en detalle las opciones de tranvía moderno y autobús mejorado que operan en el tráfico mixto con los autos para la ruta de estudio de 9 millas. Al comienzo del proceso se examinaron otras alternativas como el tren ligero de tránsito y el autobús de tránsito rápido en un carril exclusivo y dedicado debido al espacio físico limitado en la ruta y la alta demanda de desplazamientos cortos y paradas frecuentes. Ambas alternativas de autobús mejorado y tranvía moderno prestan servicio a las mismas personas y los mismos trabajos, centros de actividad, sitios de desarrollo y conexiones del transporte público y tienen impactos mínimos similares en el sistema de transporte existente. El tranvía moderno se eligió como el modo preferido porque:

- atrae a más pasajeros;
- tiene mayor capacidad para catalizar y soportar el desarrollo económico;
- cuesta menos de construir y operar y mantener, pero tiene costos operativos y de mantenimiento similares basándose en los pasajeros; y
- tiene un apoyo significativamente mayor del público.

Decisión sobre la alineación

El estudio evaluó las opciones de alineación alternativa por el centro de la ciudad y en paralelo a Nicollet Avenue S y Central Avenue NE. La selección inicial de las opciones de alineación determinó que Nicollet Avenue S, Nicollet Mall y Central Avenue NE cumplen mejor con el propósito y los objetivos del proyecto; sin embargo, se evaluaron detenidamente dos opciones de alineación del cruce del río: (1) el Puente de Hennepin/1st Avenue, y (2) el Puente de Central/3rd Avenue. Aunque los dos cruces del río están geográficamente cerca y prestan servicio a las mismas conexiones generales de áreas y transporte público, se seleccionó el cruce del río de la Avenida de Hennepin como la alineación preferida porque:

- es una ruta más corta, lo que resulta en tiempos de desplazamiento más rápidos, mayor uso del transporte y menores costos;
- tiene mejores conexiones para bicicletas/peatones con el Río Mississippi y proporciona una conexión directa con la Isla Nicollet;
- puede acomodar más fácilmente las instalaciones para bicicletas y el estacionamiento en la calle al norte del río; y
- no aparece en el Registro Nacional de Lugares Históricos como el Puente de Central/3rd Avenue y supone un menor costo para acomodar el tranvía moderno.

Decisión sobre la longitud del proyecto

Debido a que la mayoría de los proyectos de tranvías modernos en los Estados Unidos son generalmente cortos (construidos en segmentos de 1 a 4 millas) y operan en los centros de actividad donde existe una gran demanda para los desplazamientos cortos, al comienzo del estudio se identificó y presentó al público la necesidad de considerar la alternativa del tranvía moderno como un proyecto inicial más corto. Se evaluó una línea de salida de 3.4 millas del tranvía moderno entre Lake Street y aproximadamente 5th Street NE con el mismo nivel de detalle que las alternativas de autobús mejorado y tranvía moderno de 9 millas. Se determinó que este segmento de 3.4 millas acaparaba una concentración significativa de los beneficios de la alternativa de tranvía más larga y a un costo que era competitivo con los proyectos de tranvías modernos en otras ciudades que compiten por fondos federales. Se seleccionó la línea de salida del tranvía moderno de 3.4 millas como la alternativa preferida, ya que:

- requiere la mitad de los costos de construcción que la alternativa de tranvía de 9 millas;
- presta servicio a la mitad de los pasajeros proyectados de la alternativa de tranvía de 9 millas;
- presta servicio a dos tercios de la población y al 90 por ciento de la población proyectada y del crecimiento del empleo de la ruta de 9 millas;
- presta servicio al 60-70 por ciento de las personas dependientes del transporte público (personas sin automóviles y personas en situación de pobreza), al 60 por ciento de la población no blanca, y al 90 por ciento de unidades de vivienda asequible dentro de la ruta de 9 millas;
- presta servicio a dos tercios de la capacidad de desarrollo y a cinco de los nueve sitios con oportunidad de desarrollo dentro de la ruta de 9 millas;
- presta servicio a la sección de la ruta con un alto porcentaje de desplazamientos cortos, lo que permite la sustitución de muchos autobuses a lo largo de la Nicollet Avenue y Nicollet Mall en el centro de la ciudad; y
- está fuertemente apoyada por el público como línea de salida, aunque existe interés en extender la línea más al noreste.

¿Qué es el tranvía moderno?

El tranvía moderno es un tipo de transporte ferroviario que se adapta más fácilmente a las calles urbanas que el tren ligero de tránsito (LRT).

Al igual que el LRT, el tranvía moderno:

- tiene vías en el suelo y cables eléctricos aéreos;
- presta un servicio frecuente de todo el día;
- permite el embarque rápido de pasajeros con pasaje pagado fuera del tranvía, tiene múltiples puertas y plataformas de embarque;
- cataliza y apoya el desarrollo económico;
- atrae a más pasajeros que el autobús; y
- es fácil de usar para los pasajeros nuevos y ocasionales.

A diferencia del LRT, el tranvía moderno:

- comparte las vías/los carriles con los automóviles y los camiones;
- realiza paradas frecuentes (cada 1/4 de milla);
- usa coches sencillos y plataformas más pequeñas; y
- tiene impactos de construcción de menor alcance y menores costos de construcción que el LRT.

Siguientes Pasos

- **Plan de Política de Transporte Regional** – El Plan de Política de Transporte de 2030 del Consejo Metropolitano será modificado a principios del 2014 para reconocer la LPA recomendada de Tranvía Moderno de Nicollet-Central.
- **Revisión medioambiental** – Se está preparando una Evaluación Medioambiental (EA) en el 2014 para el proyecto, dirigida por la Ciudad de Minneapolis en asociación con el Consejo Metropolitano y la Administración Federal del Transporte Público.
- **Desarrollo del proyecto** – La Ciudad de Minneapolis y el Consejo Metropolitano, el presunto propietario y operador del tranvía moderno, están colaborando para hacer progresar el diseño y la ingeniería para el proyecto.
- **Financiación** – En la primavera de 2013, tras la aprobación de la legislación habilitante por el estado de Minnesota, la Ciudad de Minneapolis estableció un distrito de captura de valor, por el que los ingresos fiscales futuros generados en el corto plazo de desarrollo previsto en cinco cuadras a lo largo del proyecto se pueden utilizar para financiar los gastos de inversión del proyecto del tranvía, que se estima que generará hasta \$60 millones. Se necesitan fondos adicionales locales, regionales y/o federales para el transporte.

Para más información

Toda la documentación técnica, documentos de divulgación pública, y el Informe sobre la Alternativa Preferida Localmente final están disponibles en el sitio web del proyecto: www.minneapolismn.gov/nicollet-central.

Así podría verse el tranvía en...



Hennepin Ave E



Nicollet Mall



Nicollet Avenue S

Nota: Estas representaciones son sólo para fines ilustrativos y no representan diseños ni paradas reales