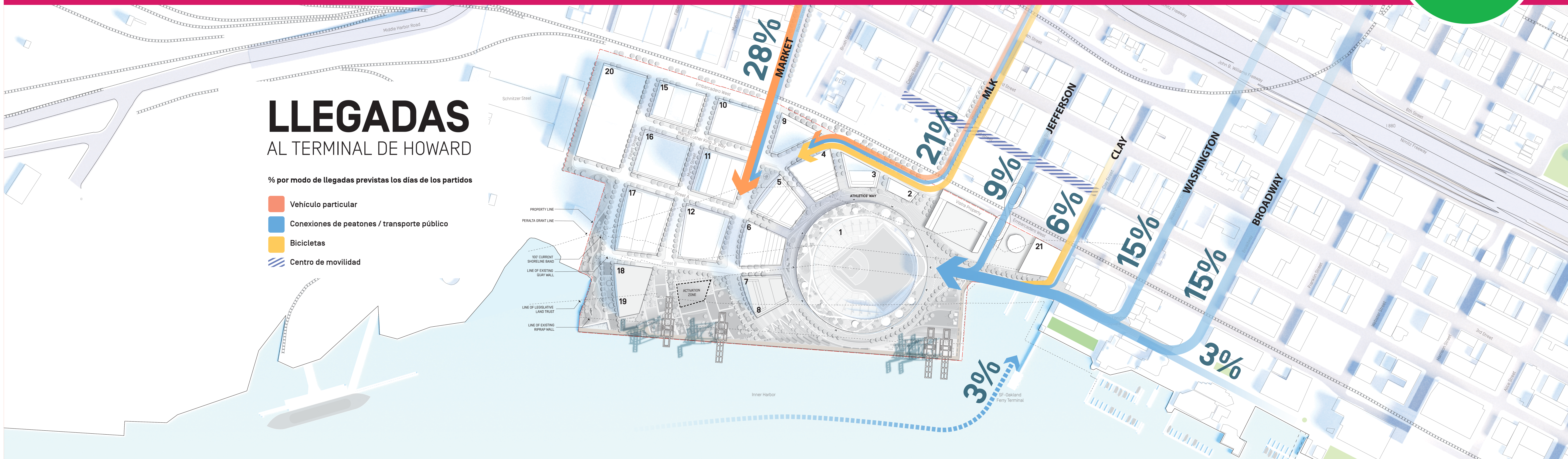


# PLAN DE TRANSPORTE – VISIÓN GENERAL



## Metas de la Ciudad de Oakland

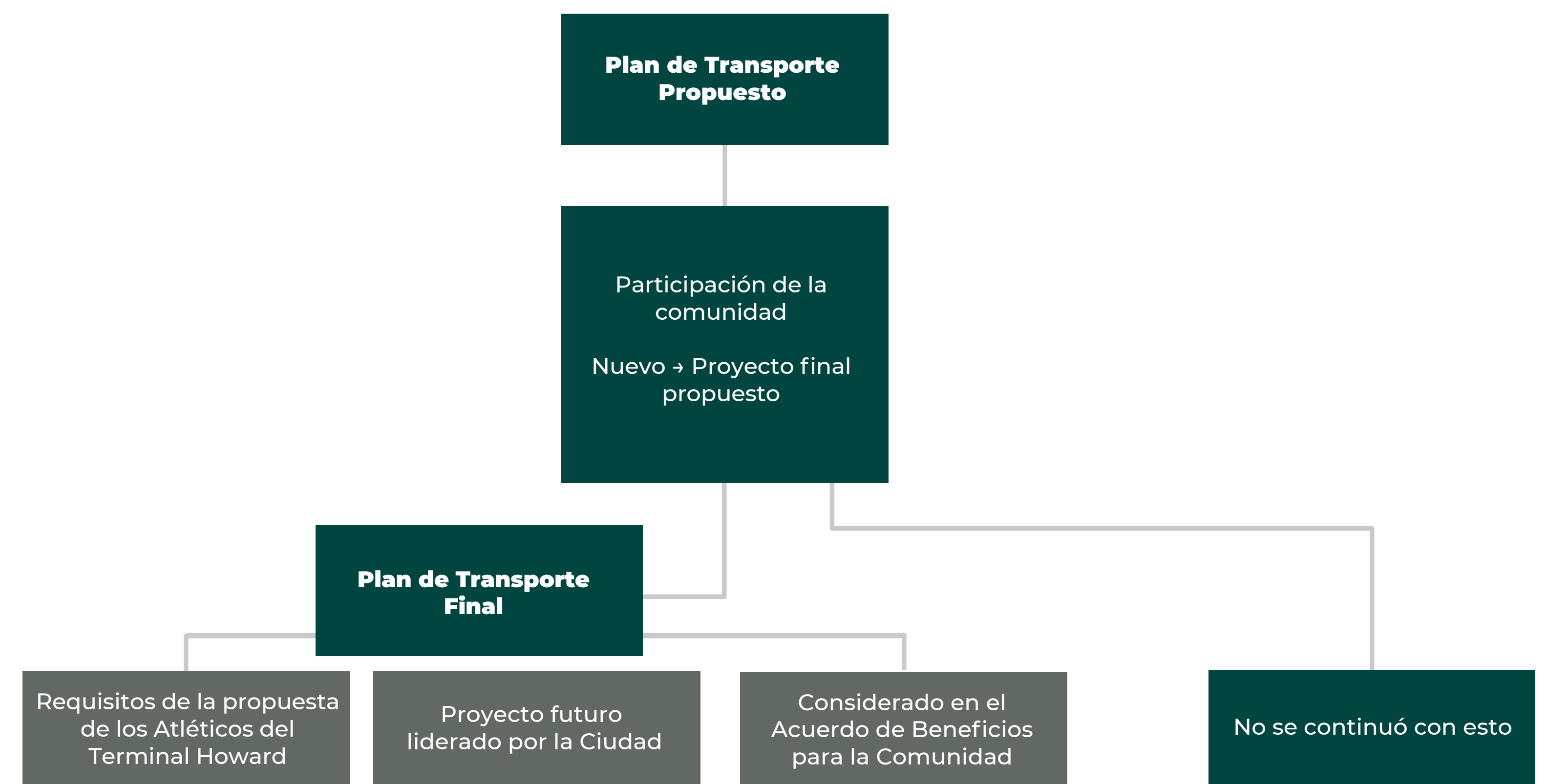
- Garantizar que las mejoras **beneficien a la comunidad** general y ayudar a **cerrar las brechas en desigualdades raciales**.
- Mover a las personas de manera **sostenible y segura**.
- Administrar usos diferentes** adyacentes al área de proyecto. (Por ejemplo, vivienda, el Puerto de Oakland, industrias locales, empresas vecinales).

## Cómo alcanzar metas

Oakland ha dado prioridad al **transporte público y a caminar** como la manera clave de alcanzar nuestras metas. Esto tendrá impactos mínimos en la comunidad, el vecindario y las operaciones del Puerto, el medio ambiente y la seguridad y a la vez moverá al número máximo de personas.

La Ciudad de Oakland reconoce que existen disparidades raciales sistemáticas. La Ciudad está lidiando con estas desigualdades subyacentes **analizando y resolviendo las disparidades raciales**.

## Cómo el plan de transporte interactúa con el propuesto proyecto de los Atléticos.



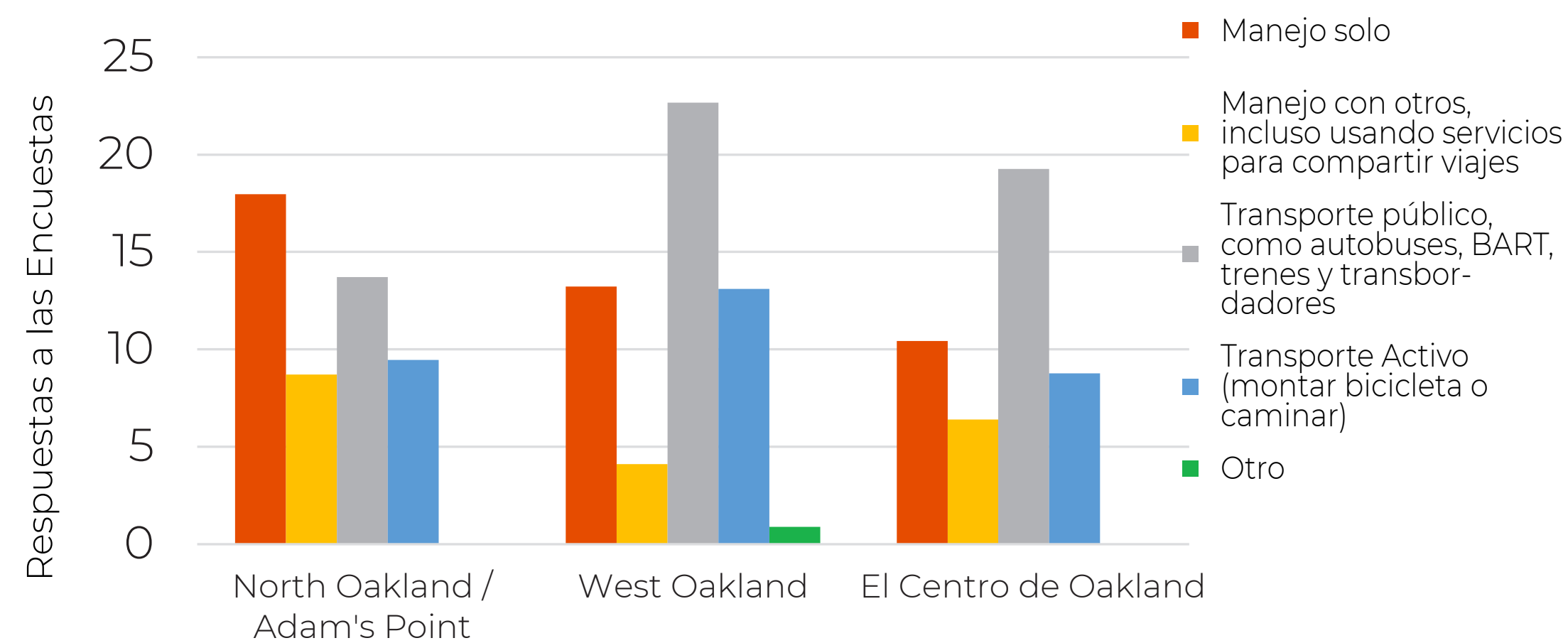
# EL TRANSPORTE PÚBLICO HOY



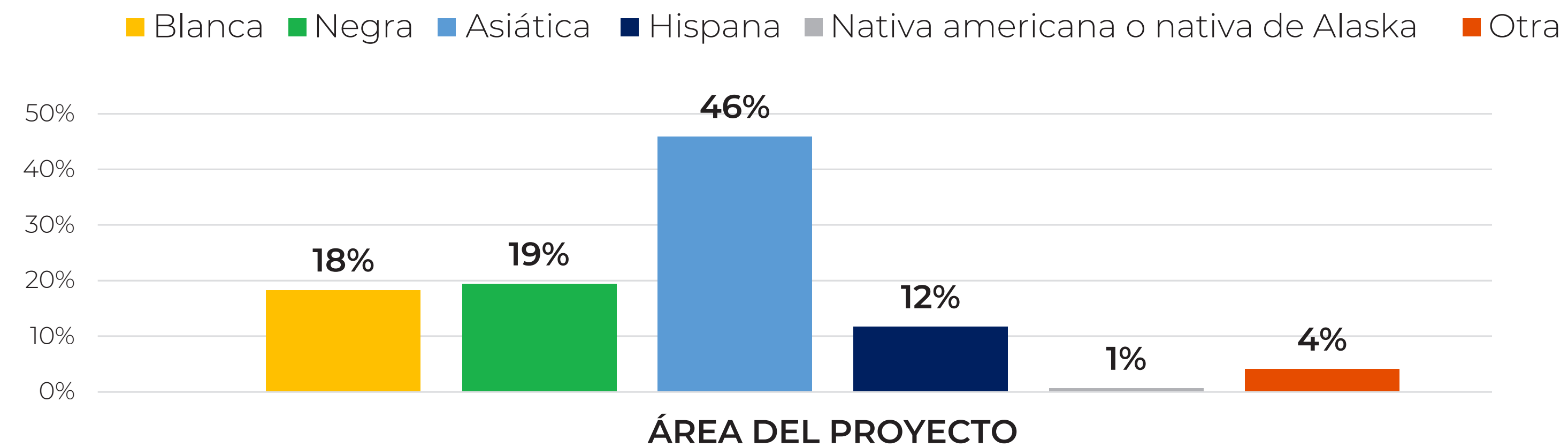
## ANÁLISIS DE EQUIDAD

### MODALIDAD PRIMARIA DE TRANSPORTE

MODALIDAD PRIMARIA DE TRANSPORTE: el transporte público es el modo primario más común en West Oakland y el Centro de Oakland



### RAZA DEL HABITANTE

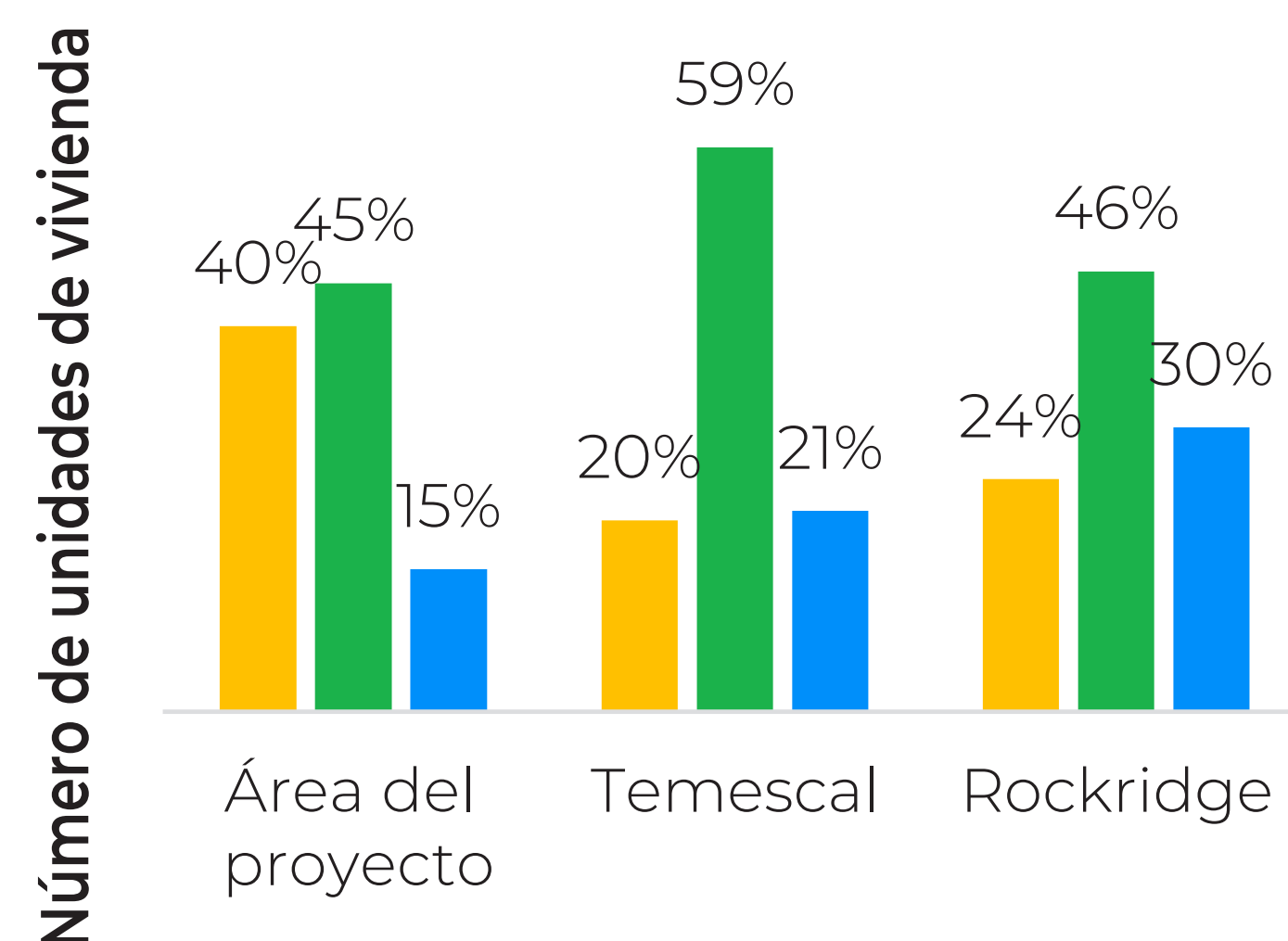


### CONCLUSIONES CLAVE

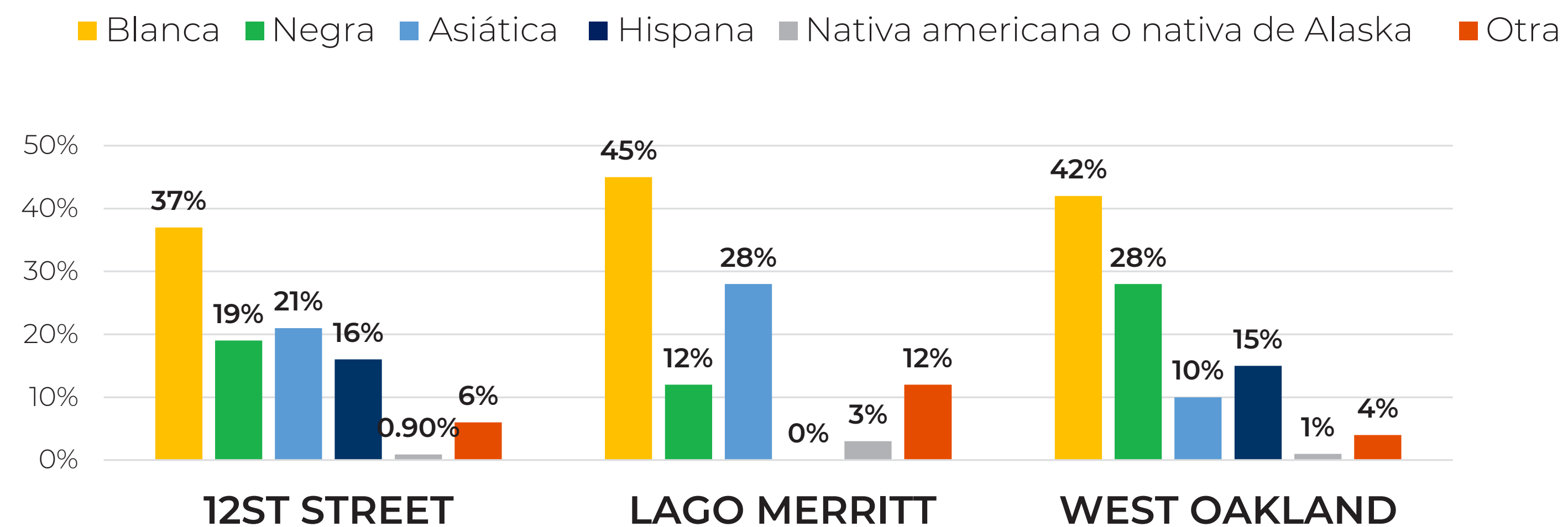
- El transporte público es el **modo principal y mayor** en el área del proyecto
- AC Transit presta servicio a muchos pasajeros con ingresos bajos, la mayoría tienen **un ingreso en el hogar por debajo de los \$35,000**
- Aunque BART tiene una función vital de transporte para las comunidades de color, los pasajeros son **desproporcionadamente más blancos** que los residentes alrededor de las estaciones
- El área del proyecto tiene el **mayor número de unidades ocupadas por inquilinos y dueños con cero a un automóvil disponible**

### VEHÍCULOS DISPONIBLES POR HOGAR OCUPADO POR INQUILINOS

- Ningún vehículo disponible
- 1 vehículo disponible
- 2 o más vehículos disponibles



### RAZA DEL PASAJERO DE BART



# POSIBLES MEJORAS AL TRANSPORTE PÚBLICO



## Infraestructura del transporte público

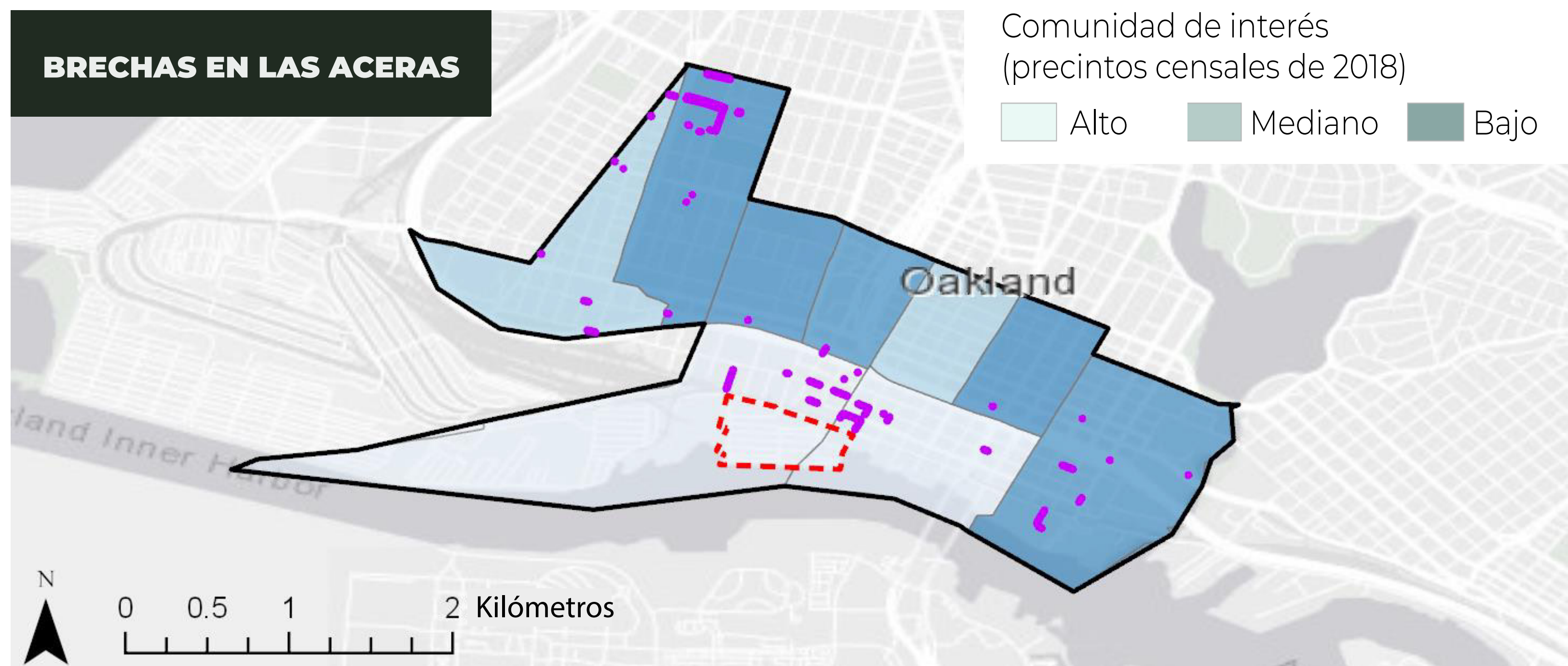
- Góndola potencial
- Carril en construcción para autobuses
- Carril para autobuses necesario para el proyecto de los Atléticos
- Carril para autobuses propuesto por la Ciudad
- Solo autobuses y tránsito local propuesto para los días de los partidos
- Centro de transporte público
- Ruta existente de autobús
- Puente propuesto para peatones y ciclistas

## NO INFRAESTRUCTURA

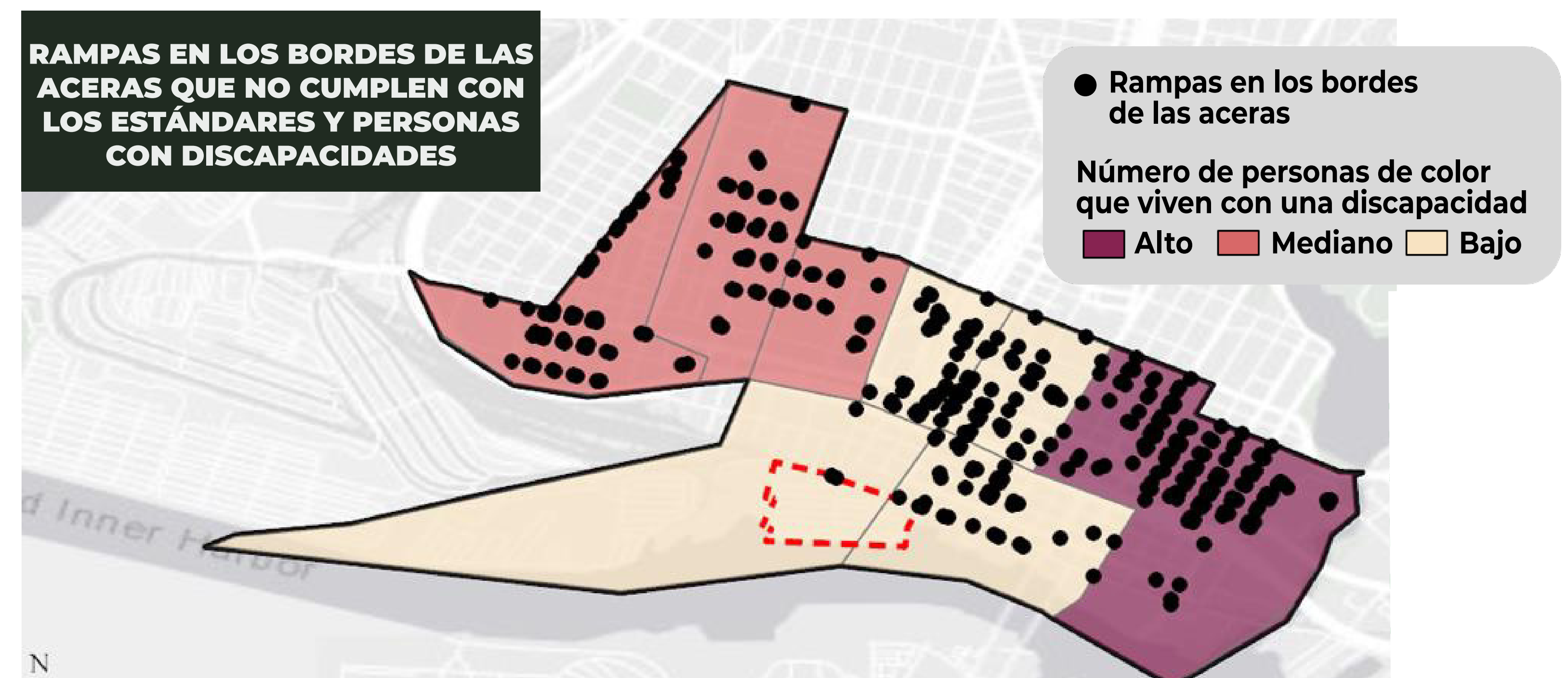
- Servicio de autobús ampliado o nuevo
- Pases de transporte público para empleados y residentes
- Mejorar las conexiones a BART – transporte gratuito los días de los partidos
- Subsidios de boletos de transporte público para los asistentes
- Coordinar con WETA y Amtrak

## ANÁLISIS DE EQUIDAD

**LAS ACERAS EN EL ÁREA DEL PROYECTO TIENEN BRECHAS CONSIDERABLES EL DESEO DE CERRAR LAS BRECHAS EN LAS ACERAS EN LOS VECINDARIOS CIRCUNDANTES**



**HAY MUCHAS RAMPAS EN LOS BORDES DE LAS ACERAS QUE NO CUMPLEN CON LOS ESTÁNDARES EN LAS ÁREAS DONDE VIVEN PERSONAS DE COLOR CON DISCAPACIDADES**



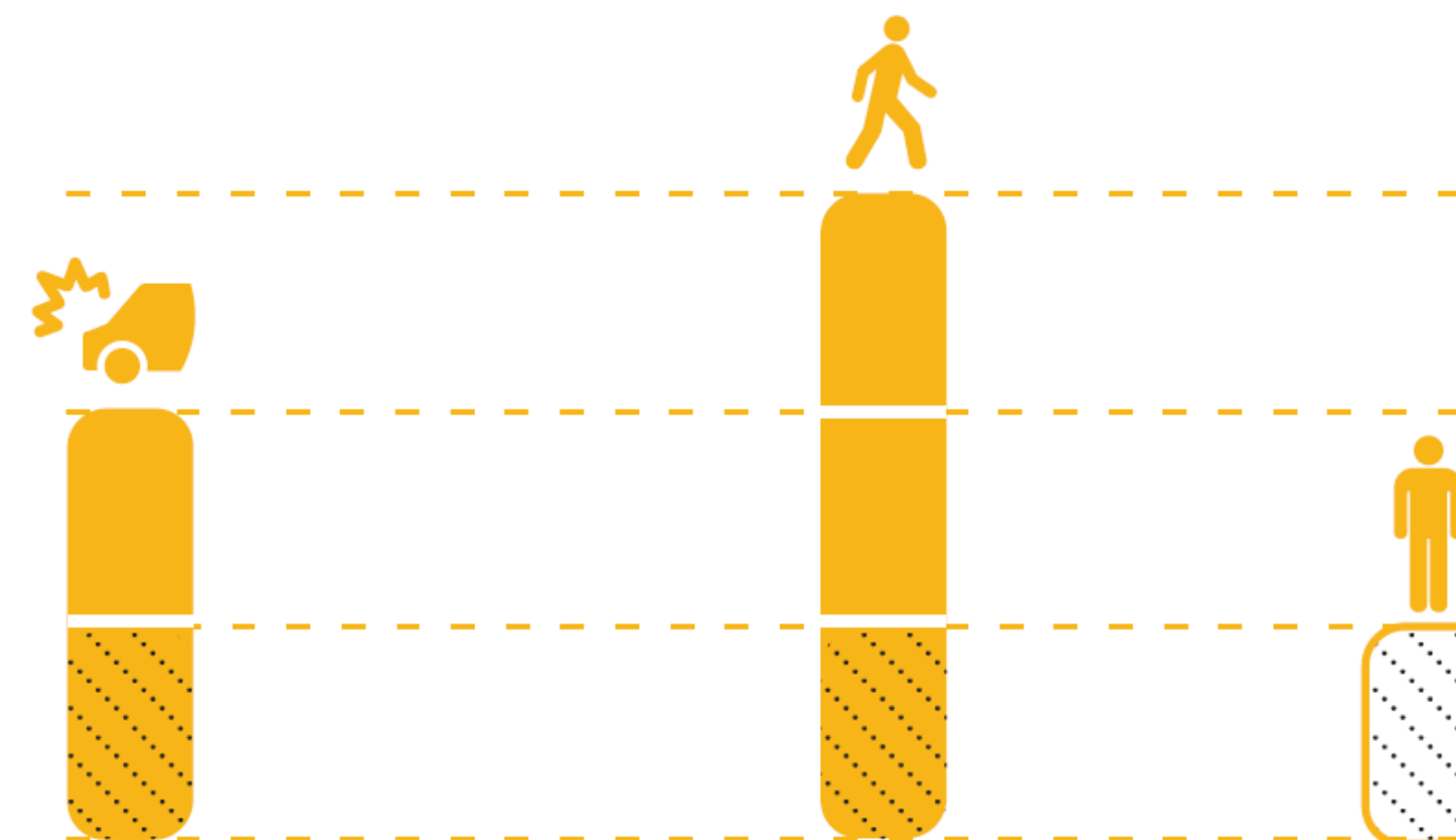
### HABITANTES DE OAKLAND MAYORES



El **67%** de las muertes de **habitantes mayores de Oakland (de 65 o más)** ocurren al **caminar**

Comparado con solo el **26%** para los habitantes de Oakland de todas las otras edades

### HABITANTES NEGROS DE OAKLAND



Los **habitantes negros de Oakland** Tienen **2 veces** la probabilidad de morir o de sufrir lesiones graves en una colisión (todos los modos)

y Tienen **3 veces** la probabilidad de morir o de sufrir lesiones graves mientras **caminan** comparado con todos los demás habitantes de Oakland

### HABITANTES ASIÁTICOS DE OAKLAND



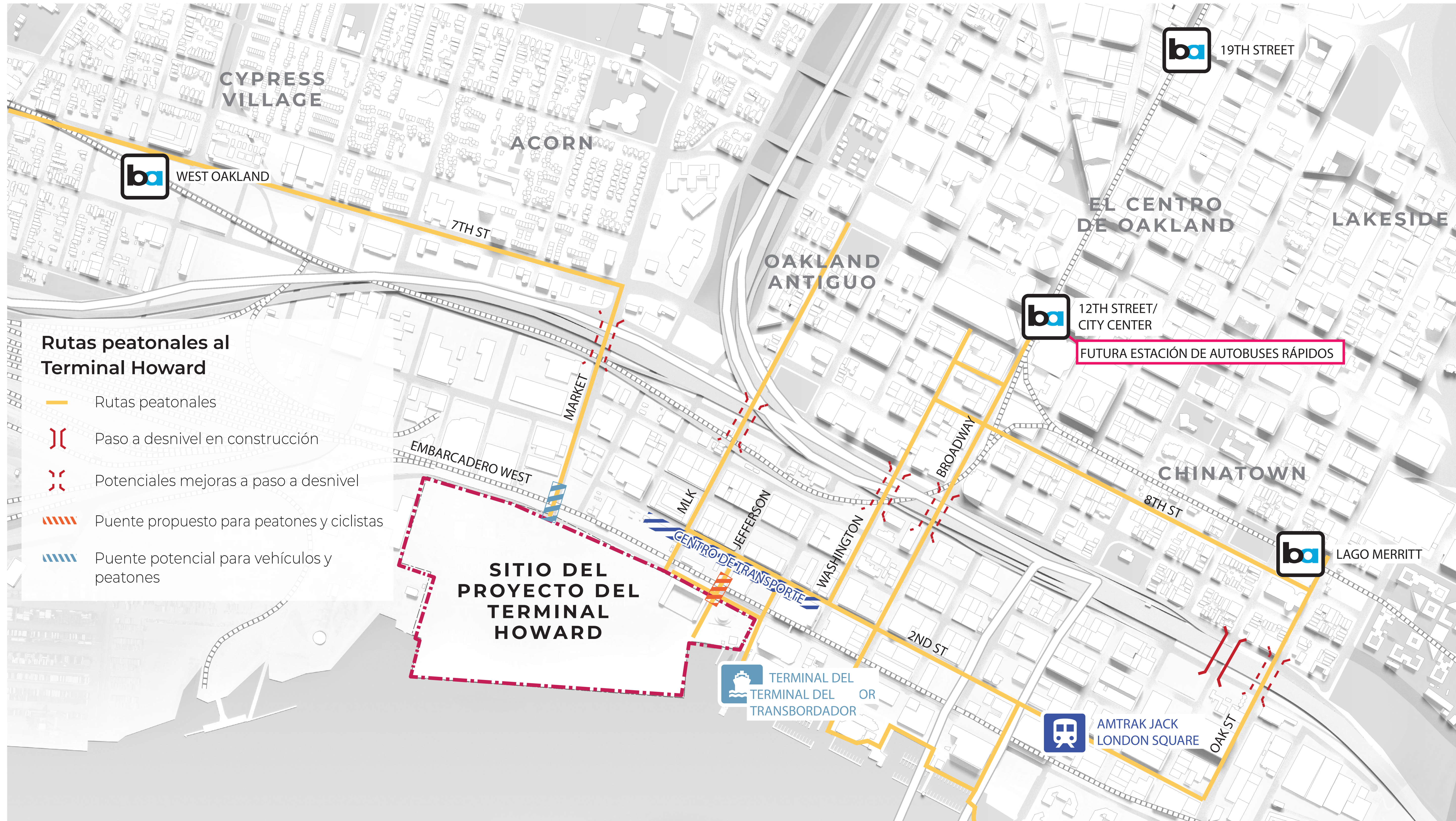
El **30%** de las calles en los **precintos censales con una mayoría asiática** están en la Red de Alta Incidencia de Lesiones a Peatones de la Ciudad de Oakland – el porcentaje más grande de cualquier grupo étnico

# CÓMO MEJORAR LA EXPERIENCIA DE CAMINAR



## DÍGANOS DÓNDE COLOCAR MEJORAS EN EL MAPA

-  **Aceras más anchas**
-  **Atenuación del tránsito**
-  **Mejor iluminación**
-  **Aceras más parejas**
-  **Más y mejores rampas en los bordes de las aceras**
-  **Bancas**
-  **Cruces e intersecciones más seguras**
-  **Mejoras a los pasos a desnivel**
-  **Plantas y árboles**
-  **Arte público**
-  **Mejor calidad del aire**
-  **Seguridad Personal**



# BICICLETAS, PATINETES Y MICROMOVILIDAD



## Infraestructura para bicicletas

- Existente      Propuesta
- Sendero fuera de la calle
  - Carril separado para bicicletas requerido para el proyecto de los Atléticos
  - Carriles separados para bicicletas en otros proyectos
  - Carril para bicicletas
  - Boulevard para bicicletas / Ruta
  - Puente propuesto para peatones y ciclistas
  - Estación existente de bicicletas compartidas

## PROBLEMAS PARA CICLISTAS

Hay muchos carriles para bicicletas cerca del sitio el proyecto pero no se conectan a él

Faltan carriles para bicicletas completamente protegidos y es necesario mejorarlos para que sean estilos más seguros de carriles para bicicletas

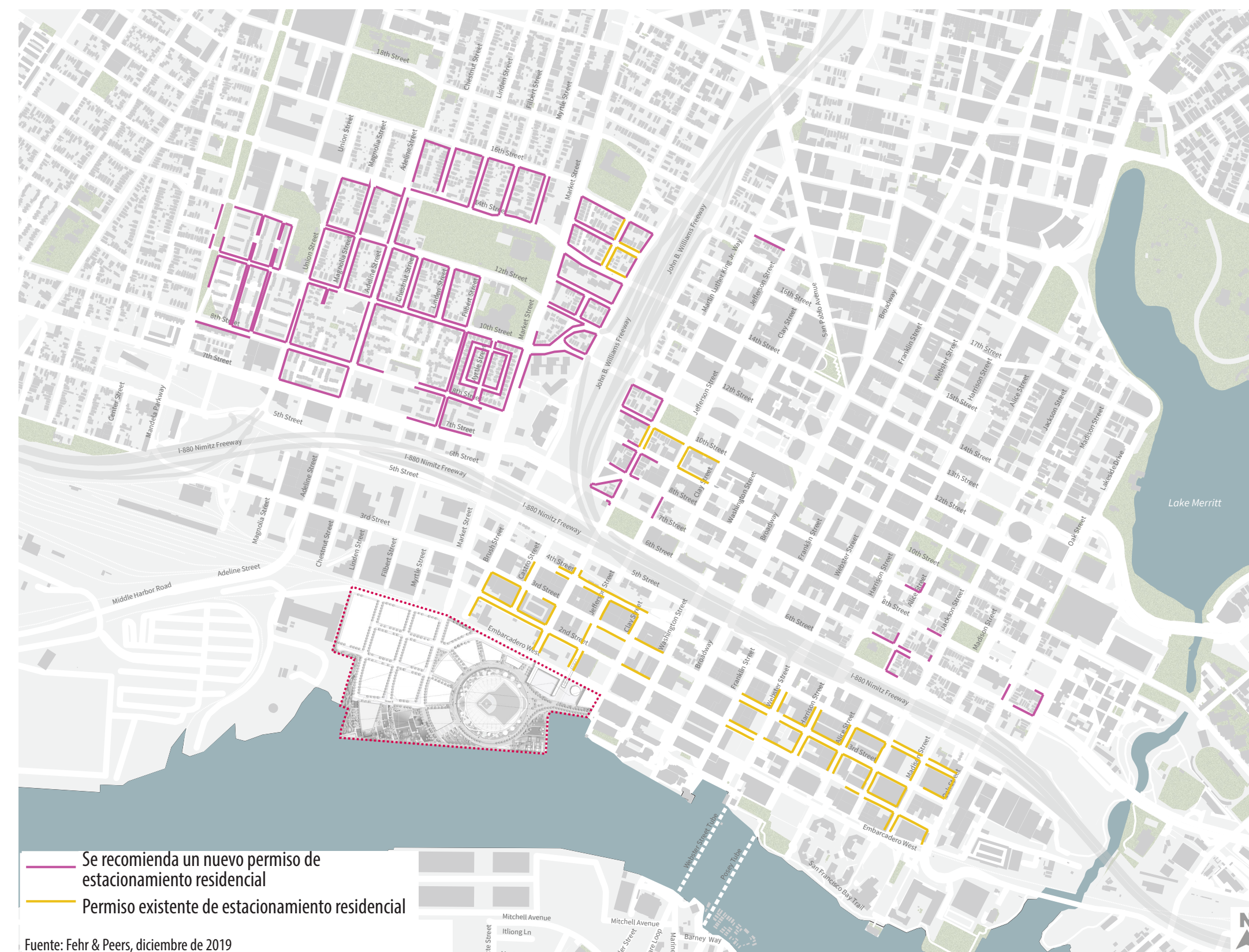
El tráfico de las autopistas, las rampas de entrada y salida, y los camiones del puerto contribuyen a un entorno difícil para los ciclistas

Los carriles propuestos para bicicletas al sitio y a través de él ofrecen acceso público a la costa de la bahía y al Sendero de la Bahía

Es posible instalar un nuevo sendero para bicicletas en Broadway si se retira el estacionamiento

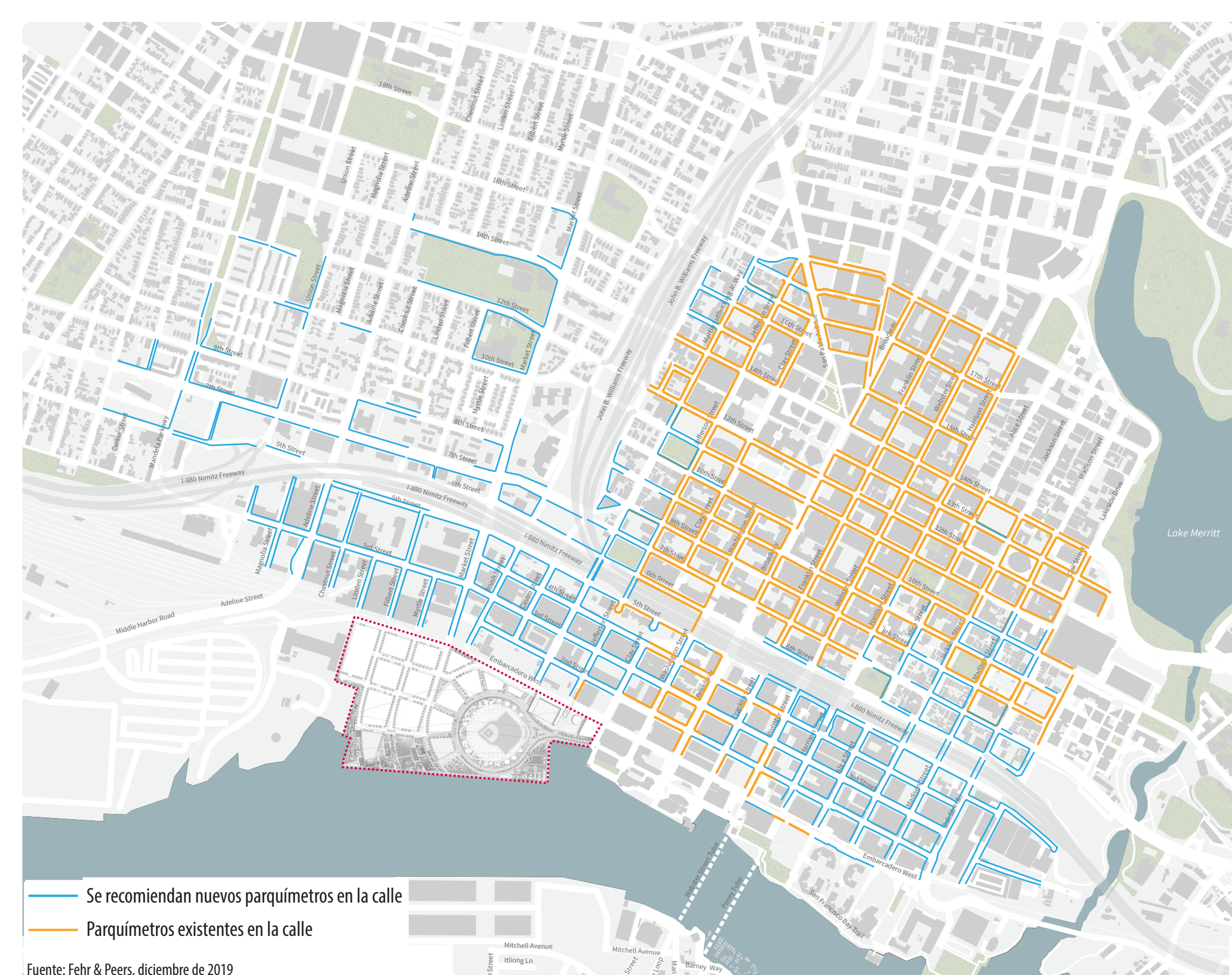
## PROTEGER EL ESTACIONAMIENTO EN EL VECINDARIO • REDUCIR EL TRÁFICO • MEJORAR LA EXPERIENCIA

### ÁREAS RESIDENCIALES CON PERMISO DE ESTACIONAMIENTO



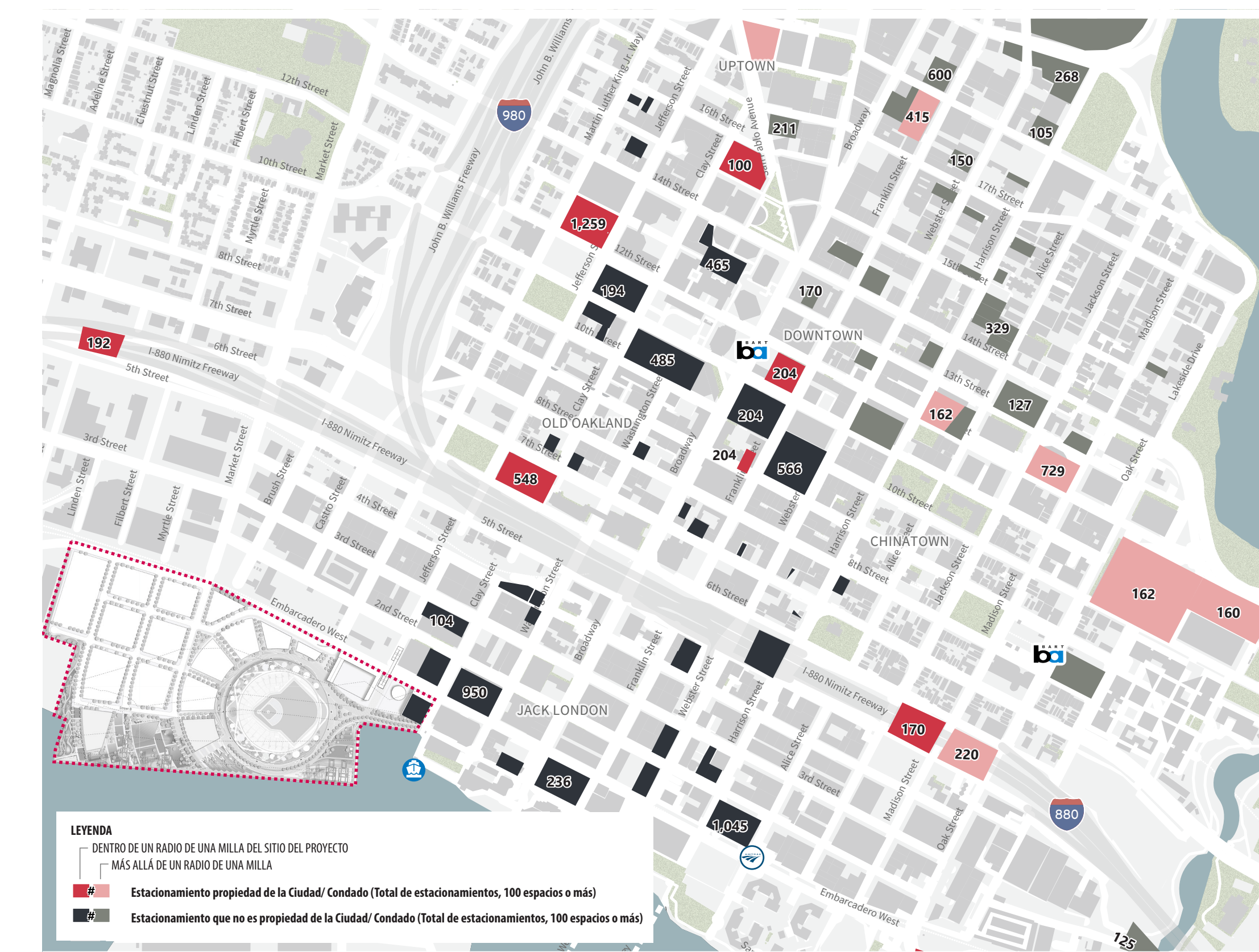
- Protege las calles en los vecindarios de ser usadas como estacionamiento durante eventos especiales y por personas que viajan cotidianamente en BART o a otro lugar
- Podría ofrecer permisos de estacionamiento residencial con descuentos para personas con ingresos bajos.
- Hace que sea más fácil encontrar estacionamiento hasta las 11 p. m. 362 días al año (no en el Día de Acción de Gracias, la Navidad o el Año Nuevo)
- Acabar formalmente con los permisos piloto de estacionamiento comercial para alinearse con las áreas de estacionamiento con parquímetro

### ÁREAS DE ESTACIONAMIENTO CON PARQUÍMETRO



- Los parquímetros ubicados a una distancia caminable del Terminal Howard no tendrían límites de tiempo, en lugar de eso usarían el precio para gestionar la demanda
- Las tarifas se ajustarían a la tarifa más baja posible que garantice que sea fácil de encontrar un espacio de estacionamiento, a veces tan baja como 50 centavos o incluso gratis
- Ampliar el horario de los parquímetros en el Área del Proyecto hasta las 11 p. m. y los domingos

### GARAJES Y ESTACIONAMIENTOS FUERA DE LA CALLE



- Sistema de reservaciones en línea/móvil para reservar un espacio en garajes de estacionamiento existentes con un rango de precios para reducir la presión al estacionamiento en la calle
- Constantemente habrá espacios disponibles en lotes de estacionamiento y garajes usando precios ajustables
- Descuentos por reservar un espacio de antemano en garajes participantes

# GESTIÓN DEL ESTACIONAMIENTO EN LOS DÍAS DE PARTIDOS



## GESTIÓN DEL ESTACIONAMIENTO EN LOS DÍAS DE PARTIDOS

Modalidad	Noche de semana	35,000 aficionados (boletos agotados)	Vehículos
Manejar	50%	17,500	7,600
BART	23%	8,000	--
Uber, Lyft, etc.	16%	5,600	2,400
Caminar	4%	1,400	--
Autobús	3%	1,200	--
Bicicleta	1%	400	--
Transbordador	3%	900	--
<b>Coliseo existente (45,000 asientos)</b>			
Drive	70%	--	--
BART	23%	--	--
Uber, Lyft, etc.	7%	--	--

En autobus, caminando, en bicicleta Menos que 1%

### Modalidad primaria al Terminal Howard en otros días

Modalidad	Porcentaje de viajes
Manejar	51%
Transporte público	34%
Caminar	9%
Bicicleta	7%

\*El cálculo se basa en 50,000 viajes diarios con modalidades múltiples cuando se termine el proyecto y será implementado en fases.

**Viajar en autobús y caminar no son modalidades primarias, pero serán clave para las conexiones de la última milla al Terminal Howard.**



Control del tránsito los días de partidos



Las calles Adeline, Union y 5th operan de manera similar a las condiciones existentes

Demoras en 7th al este de Filbert

El tráfico es peor en Castro en los días de partidos comparado con las condiciones existentes

El tráfico en Market y MLK al sur de 5th es peor los días de partidos

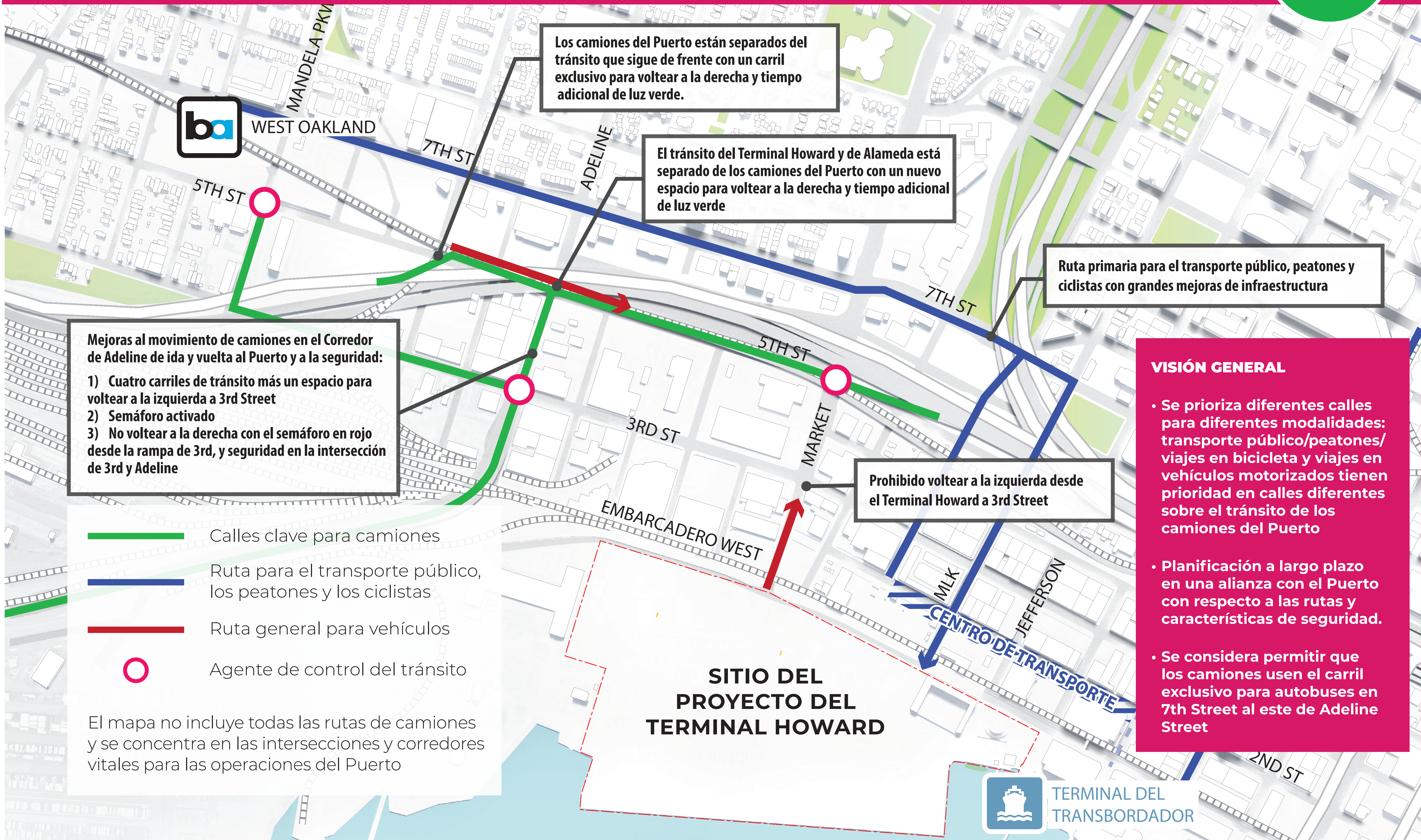
El tráfico en 5th y Broadway es similar a las condiciones existentes

El tráfico sale del estadio lentamente, causando menos impacto al sistema general. Habrá demoras en las calles dentro del Terminal Howard.

Las calles sin color indican impactos de tráfico mínimos los días de partidos



# CAMIONES Y OPERACIONES DEL PUERTO



Los camiones del Puerto están separados del tránsito que sigue de frente con un carril exclusivo para voltear a la derecha y tiempo adicional de luz verde.

El tránsito del Terminal Howard y de Alameda está separado de los camiones del Puerto con un nuevo espacio para voltear a la derecha y tiempo adicional de luz verde

Ruta primaria para el transporte público, peatones y ciclistas con grandes mejoras de infraestructura

**Mejoras al movimiento de camiones en el Corredor de Adeline de ida y vuelta al Puerto y a la seguridad:**

- 1) Cuatro carriles de tránsito más un espacio para voltear a la izquierda a 3rd Street
- 2) Semáforo activado
- 3) No voltear a la derecha con el semáforo en rojo desde la rampa de 3rd, y seguridad en la intersección de 3rd y Adeline

Prohibido voltear a la izquierda desde el Terminal Howard a 3rd Street

**VISIÓN GENERAL**

- Se prioriza diferentes calles para diferentes modalidades: transporte público/peatones/viajes en bicicleta y viajes en vehículos motorizados tienen prioridad en calles diferentes sobre el tránsito de los camiones del Puerto
- Planificación a largo plazo en una alianza con el Puerto con respecto a las rutas y características de seguridad.
- Se considera permitir que los camiones usen el carril exclusivo para autobuses en 7th Street al este de Adeline Street

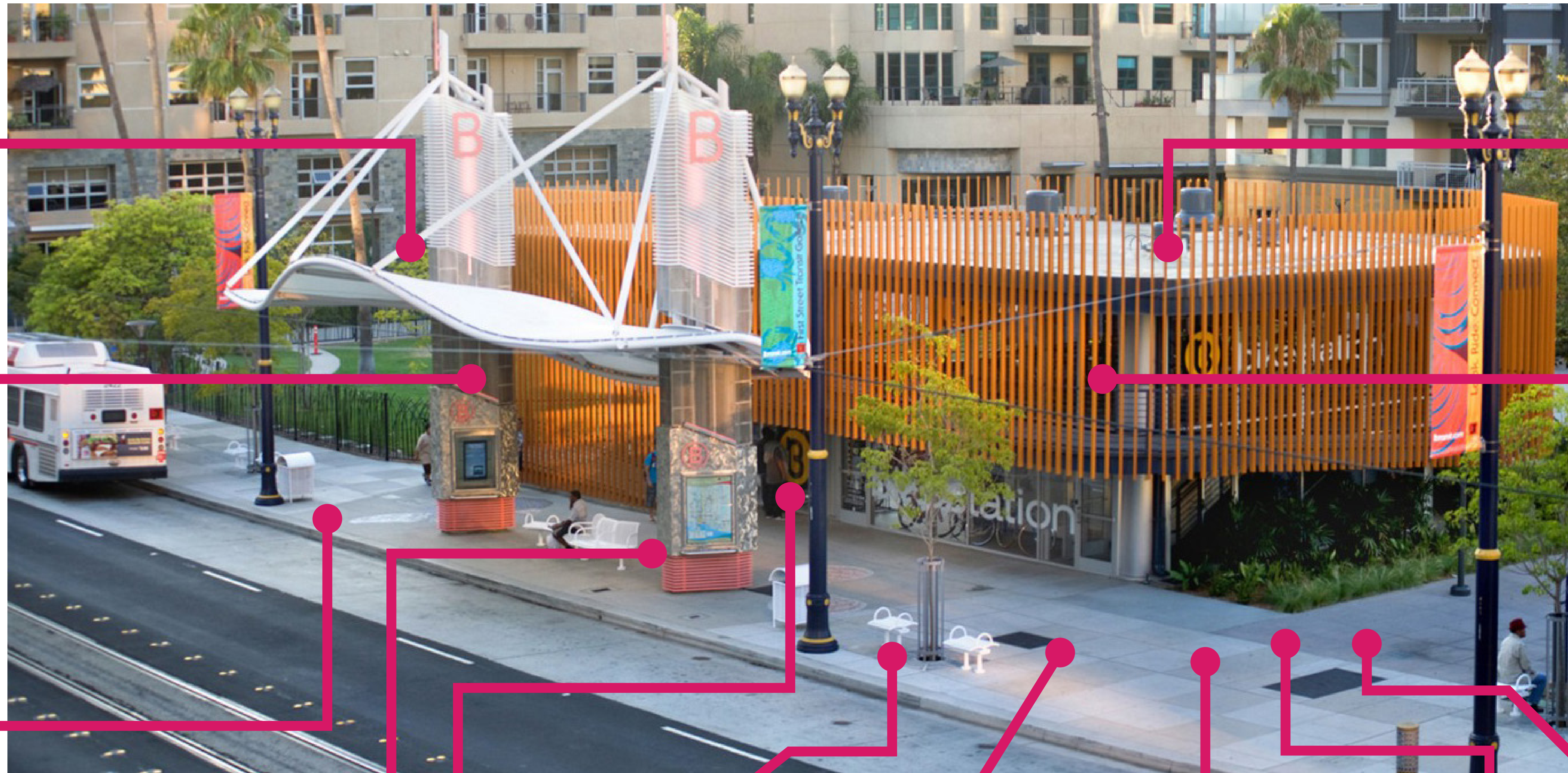
- Calles clave para camiones
- Ruta para el transporte público, los peatones y los ciclistas
- Ruta general para vehículos
- Agente de control del tránsito

El mapa no incluye todas las rutas de camiones y se concentra en las intersecciones y corredores vitales para las operaciones del Puerto

**SITIO DEL PROYECTO DEL TERMINAL HOWARD**



# CENTRO DE MOVILIDAD DEL TRANSPORTE



Albergues cubiertos para esperar el autobús



Baños públicos gratuitos



Información de transporte público en tiempo real



Estacionamiento para bicicletas seguro o supervisado



Estación para abastecerse de agua



Transmisión del partido



Café y comida



Asientos en los exteriores



Máquinas de Tarjetas Clipper



Área de juego para niños



Estación de reparación de bicicletas



Bicicletas y patinetes compartidos

# EMBARCADERO OESTE (WEST) Y SEGURIDAD CON LOS TRENES



## Mejoras a la seguridad con los trenes



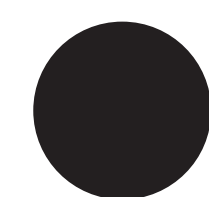
Vuelta obligatoria a la derecha rumbo al norte



Mejoras al cruce ferroviario



Puente propuesto para peatones/ciclistas



Nuevo semáforo



Nueva cerca a lo largo de la vía del tren



Potencial puente para vehículos/peatones



Lado rumbo al sur: nuevo acceso para vehículos de emergencia, peatones, y el sendero para bicicletas solamente



Ruta peatonal