



Carriles Rápidos de la Ruta Estatal 94

Preguntas Frecuentes

Pregunta 1:

¿Cuáles son las principales características del proyecto de Carriles Rápidos de la Ruta Estatal 94 (SR 94)?

Respuesta:

- Un Carril Rápido en cada dirección, extendiendo 2.7 millas en total desde la I-5 hasta la I-805
- Un conector para proveer acceso directo entre los Carriles Rápidos de la I-805 norte hacia la SR 94 oeste y la SR 94 este hacia la I-805 sur.
- Mejores operaciones de tráfico dentro del corredor del proyecto, en donde sea posible



Carriles existentes en la SR 94

Pregunta 2:

¿Por qué es necesario este proyecto?

Respuesta:

El proyecto mejoraría y gestionaría la capacidad del transporte disponible en la SR 94 entre la I-805 y el centro de San Diego, convirtiéndola en un elemento seguro, eficiente y efectivo del sistema de transporte que fue planificado para la región por SANDAG en el Plan Regional de Transporte de San Diego 2050 (RTP, por sus siglas en inglés). Este proyecto proporcionaría una conexión fundamental para el sistema de transporte multimodal de la región, el cual incluiría vehículos con dos o más ocupantes y el servicio de autobús de tránsito rápido (BRT, por sus siglas en inglés). El proyecto avanzaría al mismo ritmo que los planes regionales de crecimiento y desarrollo y podría manejar mejor las demandas en las autopistas y las calles adyacentes de la ciudad.

Pregunta 3:

¿El proyecto de Carriles Rápidos en la SR 94 usa uno de los carriles existentes de uso general para crear el Carril Rápido?

Respuesta:

No. El proyecto no reduciría la cantidad de carriles de uso general. Los Carriles Rápidos serían adicionales y se construirían en el centro de la SR 94.

Pregunta 4:

¿Este proyecto agregaría algún carril de uso general adicional?

Respuesta:

Los carriles auxiliares (los cuales se agregan entre las rampas de entrada y salida) se agregarían a lo largo de la SR 94 en dirección este y en dirección oeste, entre la calle 25 y la calle 28, entre la calle 28 y la calle 32, y entre la calle 32 y la SR 15. Únicamente en la alternativa número 1 se agregaría un carril de uso general en la SR 15 en dirección sur, desde la calle Market hasta el Bulevar Ocean View.

Pregunta 5:

¿Dónde se pueden acceder los nuevos Carriles Rápidos?

Respuesta:

En dirección este, el punto de acceso se encuentra desde el este de la calle 22 hasta justo al este de la calle 25, proveyendo una conexión directa a los Carriles Rápidos en dirección sur de la I-805. Los vehículos que se dirigen al este por la SR 94 y que no deseen viajar al sur por la I-805, no usarían los Carriles Rápidos. En dirección oeste, el acceso se encuentra desde los Carriles Rápidos en dirección norte de la I-805, mediante el nuevo conector entre la I-805 y la SR 94. El tráfico viajando en dirección oeste por la SR 94 que se originó al este de la I-805 no podrá acceder a los Carriles Rápidos ya que no existen puntos de acceso intermedios, pero el proyecto no descarta la construcción de Carriles Rápidos en el futuro en la SR 94 que se extenderían hacia el este hasta la SR 125.

Pregunta 6:

¿Cuándo comenzaría la construcción del proyecto de Carriles Rápidos de la SR 94?

Respuesta:

Actualmente este proyecto se encuentra en la fase de investigación ambiental, la cual está programada para ser completada en la primavera de 2015. Dependiendo de la disponibilidad de financiamiento, el diseño del proyecto comenzaría inmediatamente después de la aprobación ambiental y se podría iniciar la construcción a finales de 2017.

Pregunta 7:

¿Cuánto costaría el proyecto de Carriles Rápidos de la SR 94 y cómo se financiaría?

Respuesta:

El costo previsto del proyecto es de entre 500 y 600 millones de dólares, dependiendo de qué alternativa se elija. El financiamiento provendría de fuentes locales, estatales y federales, incluyendo TransNet, un impuesto de medio centavo que fue aprobado por los votantes del condado de San Diego en 2004 para financiar proyectos de transporte.

Pregunta 8:

¿Cómo podrán compartir el mismo Carril Rápido los autobuses y los vehículos?

Respuesta:

Actualmente, los autobuses y los vehículos viajan en el sistema estatal de autopistas y no ha sido un problema que compartan los carriles de uso general. Además, una vez que los vehículos ingresan al Carril Rápido, prácticamente no tienen oportunidad de adelantarse ni de rebasar a otro vehículo. Por lo tanto, se eliminan esos riesgos asociados con las condiciones de los vehículos que cambian de carril continuamente y del tráfico emergente.

Pregunta 9:

¿Cuál es la altura de la estructura elevada de la Alternativa 2?

Respuesta:

La estructura elevada de la Alternativa 2 es de aproximadamente 60 pies de altura en la mayoría de sus dos millas de extensión.

Pregunta 10:

¿Por qué ambas Alternativas eliminarían la rampa de entrada hacia la SR 94 este desde la calle 32?

Respuesta:

Se eliminaría la rampa de entrada hacia la SR 94 en dirección este desde la calle 32 para mejorar las condiciones de vehículos que cambian de carril continuamente y del tráfico emergente en el conector entre la SR 94 y la SR 15. Las personas que usan esta rampa actualmente podrían acceder a la SR 94 en dirección este desde la calle 28 o desde la calle Market por la SR 15.

Pregunta 11:

¿Por qué la Alternativa 1 eliminaría la rampa de entrada hacia la SR 94 en dirección oeste desde la calle 49?

Respuesta:

La rampa de entrada de la calle 49 se eliminaría para mejorar las condiciones de vehículos que cambian de carril continuamente y del tráfico emergente asociado con la implementación del conector de mano derecha entre la SR 94 oeste y la I-805 sur. Esta rampa de entrada actualmente tiene un volumen de tráfico bajo. Las personas que usan esta rampa actualmente podrían acceder a la SR 94 oeste desde las avenidas Home o Euclid.

Pregunta 12:

¿Por qué en la Alternativa 1 se eliminaría el conector entre la SR 15 norte y la SR 94 oeste?

Respuesta:

Este conector se eliminaría como consecuencia de las limitaciones del diseño estándar y para mejorar las condiciones de vehículos que cambian de carril continuamente y del tráfico emergente. El conector entraría en conflicto con la rampa de entrada hacia la SR 94 en dirección oeste desde la avenida Home y con el conector entre la SR 15 en dirección sur y la SR 94 en dirección oeste. Actualmente, este conector tiene un volumen de tráfico relativamente bajo. Las personas que actualmente usan este conector accederían a la SR 94 en dirección oeste desde la calle Market hasta la calle 32.

Pregunta 13:

¿Qué mejoras se realizarían en los puentes sobre la SR 94?

Respuesta:

Los puentes existentes que cruzan la SR 94 en las calles 22, 25 y 30 se reemplazarían con puentes más largos y se ampliarían, donde sea posible, para mejorar las instalaciones para peatones y ciclistas, de acuerdo a la directiva de Calles Completas de Caltrans. La política de Calles Completas, adoptada por Caltrans, exige que se desarrollen calles que permitan que las personas viajen de manera segura utilizando cualquier modo legal de transporte ya sea que usen bicicletas, transporte público, o que caminen o manejen.

Pregunta 14:

¿Proporcionaría el proyecto una conexión directa hacia la SR 15, similar a la de la I-805?

Respuesta:

El alcance de este proyecto no incluye un conector para los Carriles Rápidos entre la SR 94 y la SR 15, pero el diseño de los Carriles Rápidos se adaptaría a esta conexión en el futuro.

Pregunta 15:

¿Se proponen características del proyecto más allá del alcance del proyecto de los Carriles Rápidos?

Respuesta:

Sí, se considerarán algunas características del proyecto como parte de este proyecto más allá de la construcción de los elementos del proyecto y de las medidas de mitigación asociadas con los proyectos de infraestructura de gran escala.

Pregunta 16:

¿Consideraron Caltrans y SANDAG el desarrollo de un tren ligero en vez del servicio de BRT propuesto?

Respuesta:

Existe un tren ligero en el corredor de viaje al este del centro de San Diego en la Línea Anaranjada del Trolley. Los Carriles Rápidos de la I-15 y los proyectos de BRT de South Bay proporcionarán acceso al centro de San Diego desde el corredor de la I-15 norte y desde el corredor interno de South Bay. Para facilitar un transporte de alta velocidad y horarios fiables similar a los proyectos de tranvías, estos proyectos de BRT de autopistas utilizarán el sistema regional planificado de Carriles Rápidos en autopistas para garantizar un tráfico de flujo libre. El proyecto de Carriles Rápidos de la SR 94 constituye una conexión importante entre los corredores de Carriles Rápidos de la I-15 y la I-805 hacia el centro de San Diego, como se diseñó en el RTP de San Diego 2050 de SANDAG.

Pregunta 17:

¿Cuál es la cantidad de pasajeros prevista que utilizaría el servicio del autobús normal y del autobús de tránsito rápido que justifica este proyecto?

Respuesta:

Se prevé que para el 2020, 38,000 pasajeros utilizarán diariamente los servicios de BRT de la I-15, de South Bay y de los proyectos de tránsito rápido de Mid-City.