

Estudio sobre cruces ferroviarios y conexiones comunitarias para ciclistas y peatones en North Fair Oaks - Lista común de preguntas con respuestas		
Temas	Preguntas generales	Respuesta
Necesidad de un nuevo cruce para ciclistas y peatones en las vías del ferrocarril Caltrain	Entendiendo las limitaciones existentes, si se construyera un nuevo cruce para peatones y bicicletas en las vías del ferrocarril Caltrain en North Fair Oaks, ¿se utilizaría?	<p>El Plan de Transporte Activo No Incorporado del Condado de San Mateo identifica North Fair Oaks como un área que se encuentra entre las que tienen la mayor demanda de andar en bicicleta y caminar debido a factores tales como su alta densidad de población y la mezcla de usos del suelo.</p> <p>Los resultados de la encuesta del estudio revelaron que existe la necesidad de otro cruce ferroviario para peatones y bicicletas, que pase por encima o por debajo de las vías, para mejorar la movilidad. La mayoría de los encuestados también dijeron que usarían el cruce una o más veces por semana.</p> <p>Además, los encuestados también compartieron que un nuevo cruce ferroviario necesitaría estar bien mantenido, libre de basura y vandalismo y que tendrían que sentirse seguros al usarlo. Se han expresado preocupaciones con la altura potencial del puente (aproximadamente 5 pisos de altura) y las rampas largas (aproximadamente 2 o 3 campos de fútbol de largo) para las dos opciones de puente. Las preocupaciones sobre la seguridad personal y el mantenimiento eran mucho mayores para la opción del túnel. Dadas las limitaciones y compensaciones que sería necesario abordar más a fondo, en este momento no se recomienda una opción preferida de cruce ferroviario.</p>
Preocupación por el aburguesamiento y el desplazamiento de la población	¿Las mejoras propuestas por el Estudio aumentarían el potencial de gentrificación y desplazamiento?	No se prevé que las mejoras propuestas aumenten el potencial de gentrificación y desplazamiento. La equidad fue una prioridad clave para el Estudio y el enfoque de desarrollo fue centrarse en llegar a las partes interesadas más vulnerables, buscando información sobre las necesidades, prioridades y preferencias de transporte existentes. Los encuestados del Estudio compartieron que las mejoras propuestas tienen el potencial de mejorar la movilidad y el acceso, especialmente para aquellos que tal vez no tengan acceso a un automóvil y no utilicen el transporte público. El equipo del Estudio tomó la decisión de considerar únicamente opciones de cruces ferroviarios que no requieran la remoción de viviendas. Las mejoras propuestas para bicicletas y peatones en las calles locales tienen como objetivo mejorar la movilidad de los residentes existentes.
	¿Alguna de las opciones de cruce ferroviario requeriría la eliminación de viviendas existentes?	Si bien se podría requerir la compra de propiedad y/o servidumbres para algunas parcelas privadas, la decisión se tomó temprano en el proceso para eliminar opciones que requirieran la remoción de viviendas. .
	¿Qué pasa con el desarrollo de estrategias para la creación de empleo local?	El estudio se encuentra a nivel de concepto de planificación. Las estrategias para la creación de empleo local como parte de la construcción podrían explorarse más a fondo durante una futura etapa de implementación de capital.
Seguridad personal	¿Cómo podría afectar un nuevo cruce ferroviario a la seguridad personal y cómo podrían las personas sentirse seguras en los cruces?	Sería necesario desarrollar disposiciones para abordar la seguridad personal utilizando medidas de diseño que podrían incluir, entre otras: iluminación, espejos para ver en las esquinas, botones de pánico en las entradas y en varios puntos a lo largo de largas rampas, y cámaras de televisión con subtítulos (CCTV). La patrulla policial también podría ayudar. Cuando haya espacio disponible, pueden existir oportunidades para crear plazas cerca de las entradas de los cruces para activar el área de modo que las personas puedan ser vistas y escuchadas, para crear una mayor sensación de seguridad personal.
	¿Los cruces de puentes tendrían barreras para evitar autolesiones?	Sí, se proporcionarían barreras de seguridad y son un requisito de Caltrain para las opciones de puentes y las rampas que conducen a ellos.
	¿Cómo se abordarían las preocupaciones sobre las personas sin vivienda en las opciones de cruce ferroviario?	El Condado ha sido proactivo con la provisión de nuevas viviendas y servicios de apoyo para ayudar a las personas sin hogar en el Condado a hacer la transición a viviendas de apoyo provisionales y permanentes, como el Centro de Navegación (consulte la información del Proyecto Homekey en: https://homeforallsmc.org/progress/department-of-housing/homekey/). Sería necesario explorar más a fondo las medidas para abordar en mayor medida las preocupaciones de seguridad personal y mantenimiento durante el desarrollo posterior del diseño.
Uso del espacio junto a los cruces ferroviarios	¿Ha considerado el Condado la posibilidad de añadir un parque infantil para los espacios de plaza propuestos asociados con los cruces ferroviarios?	El uso exacto y el diseño de las plazas propuestas no están incluidos en el alcance de este estudio y estarían sujetos a una mayor exploración con la comunidad, en caso de que en el futuro se tome la decisión de proceder con la Opción A, el Túnel de Dumbarton Avenue o la Opción B. el puente de la avenida Dumbarton.
Impacto de la construcción	¿Cómo afectará la construcción de las mejoras propuestas a los residentes de los alrededores?	Los impactos de la construcción y el ruido se evaluarían más a fondo cuando se sometiera a una revisión ambiental, según lo exige la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA), si el proyecto continuara en algún momento en el futuro. El equipo del Estudio anticipa que habría impactos temporales en el acceso y el ruido durante la construcción de los cruces ferroviarios.
	¿Existen planes para proporcionar nuevos aparcamientos y así hacer frente a la pérdida de aparcamientos debido a las opciones de cruce ferroviario propuestas?	Este Estudio no incluye la evaluación de nuevos estacionamientos para reemplazar los espacios de estacionamiento en la vía. El espacio es limitado y las oportunidades para proporcionar estacionamiento de reemplazo son limitadas. Se necesitaría una mayor coordinación entre el Condado y los residentes para abordar el deseo de reemplazar el estacionamiento.

Costo de las mejoras identificadas en el estudio.	¿Existe una idea de los costos de las mejoras propuestas al estudio?	Se prepararon estimaciones aproximadas de alto nivel para las opciones de cruce ferroviario y las mejoras correspondientes para ciclistas y peatones en ambos lados de las vías. Para las tres opciones de cruces ferroviarios, las estimaciones fueron de aproximadamente \$47 millones para el túnel y \$25-\$30 millones para las dos opciones de puente. Según los comentarios recibidos de Caltrain con respecto a la construcción y el mantenimiento sobre la infraestructura de electrificación de alto voltaje, las estimaciones de costos para los puentes podrían ser más altas. Las estimaciones de costos de alto nivel para la construcción completa de las mejoras propuestas a las calles para peatones y bicicletas son de \$13 a \$14 millones. Las mejoras para ciclistas y peatones en ambos lados de las vías no dependen de la implementación de un cruce ferroviario. Las estimaciones están en dólares de 2023.
Plazo de construcción y vida útil del nuevo cruce	¿Cuánto tiempo tomaría la construcción de la opción de cruce ferroviario seleccionada?	Al comprender las limitaciones y compensaciones que deben abordarse más a fondo, en este momento no se recomienda una opción preferida de cruce ferroviario. Si las condiciones cambiaran en el futuro, el momento exacto de la construcción se determinaría durante las futuras fases de planificación del proyecto. Si se obtienen los fondos, la finalización del diseño final y los permisos y aprobaciones requeridos, el plazo previsto para la construcción podría ser de 1 a 2 años.
	¿Cuál es la vida útil de las mejoras propuestas para los cruces ferroviarios?	Se espera que cada una de las opciones de cruce ferroviario esté al servicio del público durante muchas décadas con un mantenimiento regular.
Altura del puente	¿Por qué la altura de un posible nuevo puente de cruce para bicicletas y peatones debe ser de aproximadamente cinco pisos?	El ancho del corredor Caltrain está limitado en el área de estudio, con cuatro vías continuas separadas que lo atraviesan. El sistema de contacto aéreo electrificado de Caltrain contiene cables de alto voltaje que deben ubicarse dentro del derecho de paso de Caltrain. Los cables de alto voltaje no pueden ubicarse sobre casas o calles públicas adyacentes y están apilados uno encima del otro, lo que da como resultado una mayor altura. Se necesitaría más investigación, como parte de un estudio separado, para determinar si es factible bajar algunos de los cables de alto voltaje, lo que luego podría permitir una altura de cruce del puente más baja.
	¿Por qué los puentes propuestos tienen que ser más altos que los existentes, como el de Woodside Road?	Los estándares de electrificación de Caltrain se aplican a los nuevos cruces de puentes. La altura de los cruces de puentes existentes sigue siendo la misma.
Viabilidad de un nuevo cruce	Entendiendo las limitaciones, ¿es posible construir un nuevo cruce ferroviario?	Desde un punto de vista técnico, se podría construir un nuevo cruce. Sin embargo, hay muchos desafíos que deberían abordarse y resolverse más a fondo antes de que pueda continuar la implementación.
	¿Por qué no se nos informó del alcance de los desafíos y limitaciones de un posible cruce ferroviario en una etapa anterior del proceso de estudio?	Sin una comprensión de las preferencias de la comunidad por el posible diseño del cruce, sería difícil conocer los desafíos técnicos específicos y las limitaciones de cualquier opción. Este fue un estudio de planificación de alto nivel para confirmar las necesidades y brindar recomendaciones, y los aportes de la comunidad son siempre un componente importante de los estudios de planificación. A lo largo del estudio, las preferencias de la comunidad por los diseños conceptuales se desarrollaron y compartieron con los socios técnicos del condado para que pudieran evaluar más a fondo los impactos en las instalaciones y compartir sus hallazgos y recomendaciones.
Otras opciones de cruce	¿Ha considerado el Condado el uso de ascensores para cruzar las vías del tren?	El Condado evaluó cuidadosamente los beneficios y limitaciones de un cruce de ascensores con aportes externos de los consultores del estudio y las agencias de transporte locales que operan ascensores exteriores. El estudio no recomendó los ascensores como parte de una opción de cruce ferroviario debido a muchos factores, entre ellos: costos continuos de mantenimiento y operación, inspecciones periódicas, costos de reparación y reconstrucción, vandalismo y averías, largos períodos fuera de servicio que pueden experimentarse. esperando reparaciones y el requisito de la ADA de que se proporcionen viajes de mitigación cuando los ascensores estén fuera de servicio.
	¿Ha considerado el condado iniciar un servicio de transporte exclusivo para transportar a los residentes a través de las vías?	La provisión de un servicio de transporte no formaba parte del alcance de este estudio financiado por una subvención. Sin embargo, una mayor variedad de opciones de transporte diferentes proporciona flexibilidad y más opciones para todos. Se necesitaría un análisis separado para evaluar la viabilidad de un transbordador, además de identificar los gastos operativos continuos.
	¿Podrían elevarse las vías del ferrocarril para permitir que los residentes crucen las vías al nivel de la calle?	El alcance de este estudio fue evaluar la viabilidad de un cruce para ciclistas y peatones en las vías del ferrocarril e identificar mejoras para ciclistas y peatones en las calles del vecindario en ambos lados. El alcance del estudio no exploró un cruce vehicular. Conectar caminos a través de las vías afectaría muchas residencias a las que se accede a nivel (como a lo largo de Dumbarton Avenue) para lograr una distancia suficiente para bajar o subir las calles para cruzar las vías. Elevar las vías del ferrocarril requeriría cambios aguas arriba y aguas abajo de un cruce a lo largo de una distancia considerable, lo que generaría un conjunto separado de impactos y resultaría en costos significativamente mayores.
	¿Por qué no podemos simplemente construir otro cruce de vías en lugar de una instalación separada para ciclistas y peatones?	