



Resumen ejecutivo

La Autoridad de Tránsito de Utah (UTA), en colaboración con los socios del proyecto de la Ciudad de Ogden, el Condado de Weber, el Consejo Regional de Wasatch Front, el Departamento de Transporte de Utah, Weber State University y el Hospital McKay-Dee, proponen construir un sistema de autobús de tránsito rápido (BRT) que conectaría el Ogden Intermodal Transit Center con Weber State University y el Hospital McKay-Dee.

Este resumen ejecutivo de la Evaluación Ambiental (EA) realizada para el Estudio del Proyecto de Transporte Público de Ogden/Weber State University explica las bases del mismo, así como su propósito, necesidad y efectos.

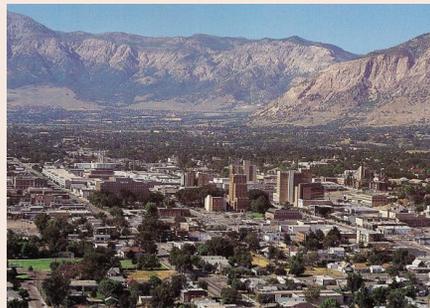
La Administración Federal de Tránsito (FTA) es la agencia federal líder del Proyecto de Transporte Público de Ogden/Weber State University. UTA patrocina el proyecto en asociación con la Ciudad de Ogden y otros socios del proyecto.

¿Cuáles son los objetivos del proyecto?

El área de estudio del proyecto está ubicada en una región de rápido crecimiento poblacional y cuenta con un alto uso de transporte público. Actualmente, se producen 380,000 viajes diarios de personas en el área de estudio, y se espera que este número aumente a 515,000 (un aumento de alrededor del 36%) para 2040.

Tres de las rutas de tránsito más utilizadas en el área tienen un número combinado de pasajeros diarios de casi 5,000. La ruta principal del autobús local, 603, proporciona servicio entre el Ogden Intermodal Transit Center, Weber State University y el Hospital McKay-Dee (a través de 25th Street). Esta ruta es una de las rutas locales de mayor producción en todo el sistema UTA en términos de pasajeros por hora, incluyendo a casi 50 pasajeros por hora, 3,2 pasajeros por milla y un promedio de 2,300 pasajeros en días de semana cuando se dictan clases en la universidad.

La Alternativa de Acción propuesta capitalizaría el éxito de la ruta 603 y reemplazaría el servicio de autobuses de la ruta 603 existente con un servicio BRT más eficiente y confiable, así como servicios de transporte público mejorados que aumenten la comodidad y seguridad del pasajero.



¿Cuáles son los propósitos y necesidades del proyecto?



El propósito del proyecto propuesto es:

- Mejorar las instalaciones y servicios de transporte público, el tiempo de viaje y la confiabilidad a lo largo del corredor de transporte propuesto para brindar mayor comodidad y seguridad.
- Conectar los campus norte y sur de Weber State University según el Plan Maestro del Campus de Weber State University.
- Reducir el crecimiento de los viajes en automóvil y la demanda de estacionamiento en Weber State University.
- Fomentar los usos del suelo orientados al transporte según el Plan General de la Ciudad de Ogden. Apoyar otras iniciativas de planificación local y regional y estrategias de uso del suelo que impulsen el desarrollo económico gracias a la inversión en infraestructura de transporte.
- Reducir el uso de energía relacionada con el transporte, las emisiones de contaminantes del aire y las emisiones de gases de efecto invernadero.

El proyecto propuesto es necesario porque:

- El servicio de transporte existente carece de las comodidades, la competitividad en el tiempo de viaje y la confiabilidad necesarias para ser más atractivo para nuevos usuarios.
- Weber State University cuenta con dos campus no contiguos.
- El crecimiento previsto para Weber State University superará la capacidad de las carreteras y del estacionamiento, a menos que se ofrezcan alternativas distintas al viaje en automóvil.
- Las instalaciones de mantenimiento de autobuses de la unidad de negocios Mount Ogden de UTA debe ampliarse para dar cabida a la nueva flota de ocho autobuses BRT.
- Los planes locales y regionales de uso del suelo y las iniciativas económicas y de reurbanización no están adecuadamente respaldados por el sistema de autobuses de ruta fija existente de UTA.
- La congestión del tráfico está creciendo, y el nivel de servicio de las carreteras y la calidad del aire local y regional están disminuyendo.



¿Cuál es la historia del proyecto?

En 2008, UTA inició un Análisis de Alternativas (AA) para evaluar opciones para mejorar el servicio de transporte público en Ogden. Un AA es el primer paso para determinar la elegibilidad de un proyecto para recibir fondos federales y, por lo general, una Alternativa Preferida Localmente (LPA) es seleccionada al final del análisis.

En 2013, el Alcalde y el Ayuntamiento de Ogden seleccionaron dos rutas y dos modalidades de transporte para su consideración. Las cuatro alternativas resultantes se estudiaron como parte del proceso de AA:

- Tranvía en 25th Street
- BRT en 25th Street
- Tranvía en 30th Street
- BRT en 30th Street

En 2014, UTA, en colaboración con los socios del proyecto, comenzó el Estudio del Proyecto de Transporte Público de Ogden/Weber State University. Los Comités Asesores Técnicos y de Políticas del estudio seleccionaron por unanimidad la Alternativa del BRT en 25th Street como la LPA y recomendaron su adopción al Ayuntamiento de la Ciudad de Ogden.

Los comités consideraron que la ruta de 25th Street se adapta mejor al uso de suelo actual, las iniciativas de reurbanización y el mercado inmobiliario de Ogden. Además, el BRT sería más asequible y financiable a corto plazo, a la vez que atraería pasajeros y mejoraría el servicio de autobuses actual de la ruta 603.

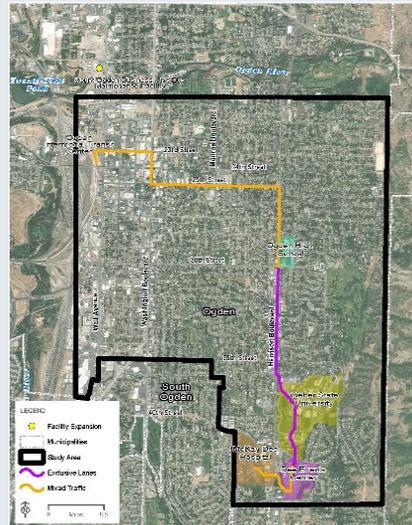
El Ayuntamiento de Ogden adoptó la LPA por resolución en 2015, concluyendo el proceso de AA. Esta alternativa luego fue evaluada como la Alternativa de Acción en la EA para el Estudio del Proyecto de Transporte Público de Ogden/Weber State University.

¿Qué alternativas se estudiaron?

En la EA, se comparó una Alternativa de No Acción con la LPA, también conocida como Alternativa de Acción, para evaluar los efectos del proyecto propuesto.

La **Alternativa de No Acción** proporciona una base para evaluar los efectos ambientales de la Alternativa de Acción. Incluye el sistema de transporte existente en el área de estudio del proyecto y todos los proyectos en el Plan de transporte regional aplicable que están programados para realizarse en el área de estudio y se espera que estén terminados para 2020, el año de apertura previsto para las mejoras de transporte público propuestas. La Alternativa de No Acción incluye el servicio de autobuses de la ruta 603 actual que utiliza autobuses estándar con el horario e intervalos de tiempo existentes y no ofrece servicios mejorados ni infraestructura adicional.

La **Alternativa de Acción** incluye una línea BRT de 5,3 millas con segmentos de tráfico mixtos y segmentos solo para autobuses.



¿Cuál es la Alternativa de Acción?

La actualización del servicio de transporte de Ogden permitiría que los pasajeros de los autobuses de la ruta 603 viajen más rápido y más cómodamente en un servicio más confiable utilizando vehículos especializados con marcas distintivas.

La Alternativa de Acción probablemente incluirá los siguientes elementos:

- Frecuencias de autobús de 10 a 15 minutos, 7 días a la semana entre las 4:30 a.m. y las 12:30 a.m.
- Un autobús de circulación del campus que opere cada 5 minutos entre Dee Events Center y el campus principal de Weber State University entre las 8:00 a.m. y las 2:00 p.m.
- Autobuses de piso bajo y nuevas plataformas que permitan tiempos de embarque y desembarque más seguros y rápidos en las estaciones.
- Autobuses nuevos y modernos, probablemente autobuses eléctricos, autobuses híbridos diésel-eléctricos, o autobuses diésel muy bajos en emisiones.
- Carriles exclusivos para autobuses en Harrison Boulevard, al sur de 31st Street y en el campus de Weber State University, permitiendo que los autobuses eviten el tráfico detenido o lento.
- Carriles para bicicletas de cinco pies de ancho en Harrison Boulevard entre 31st y 36th Streets.
- Diferenciación en la apariencia de la pista de BRT a través de la demarcación del pavimento, delineadores de carril, texturas y materiales alternativos de pavimento y/o color alternativo de pavimento.
- Prioridad en las señales de tránsito, lo que permite que los vehículos de transporte se comuniquen con las operaciones de las señales de tránsito para proporcionar prioridad a los autobuses en las intersecciones, extendiendo la duración de la luz verde y reduciendo el tiempo de viaje.
- Información de tránsito en tiempo real para eliminar la incertidumbre de los pasajeros sobre cuándo llegará el autobús.
- Recolección mejorada de tarifas, como tecnologías de prepago o tarjetas inteligentes, para reducir el tiempo de embarque en las paradas del autobús.
- Vehículos, paradas, estaciones, señales e información con una marca especial para diferenciar las rutas de BRT del resto del sistema de tránsito.
- Vehículos con estilo y cómodos con una apariencia de vagón que resulte atractiva para los pasajeros.
- Servicios en las paradas de autobús, incluyendo iluminación mejorada, recintos de vidrio, asientos, protección contra el clima, información de orientación, estacionamientos para bicicletas, cámaras de seguridad, jardinería y arte público.
- Rampas que cumplan con la Ley sobre Estadounidenses con Discapacidades (ADA).
- Áreas de embarque de mayor capacidad
- Diseño amigable con la comunidad que satisfaga las necesidades de ciclistas, peatones y automovilistas.
- Mayor capacidad para ayudar en los eventos especiales del campus de Weber State University.
- Ampliación de las instalaciones de mantenimiento de autobuses de la unidad de negocios de Mount Ogden para dar cabida a la nueva flota de autobuses.
- Mejoras a la infraestructura existente de carreteras, servicios públicos y transporte activo en 25th Street entre Adams Avenue y Jefferson Avenue y en 23rd Street entre Wall Avenue y Grant Avenue para apoyar la Alternativa de Acción.

¿Cuál es el área de estudio del proyecto?

El área de estudio del proyecto incluye los siguientes destinos principales que serían atendidos por el servicio de tránsito mejorado:

- El Ogden Intermodal Transit Center (FrontRunner opera un servicio frecuente desde Ogden a Provo, una ruta de 88 millas)
- Lindquist Field, un estadio de béisbol de ligas menores con una capacidad de 8,262 personas
- The Junction, una reurbanización de entretenimiento, residencial, comercial y de oficinas de 20 acres
- El distrito principal de negocios del centro de Ogden, que incluye oficinas de la ciudad, del condado y federales
- Siete distritos
- Escuela Secundaria de Ogden, con una inscripción anual de aproximadamente 1,000 estudiantes en los grados 10–12
- Weber State University, con aproximadamente 2,500 profesores y personal y aproximadamente 25,000 estudiantes (de 17,000 en 2007), 840 de los cuales vivían en el campus hasta septiembre de 2016
- El Dee Events Center, un lugar de entretenimiento y deportes con 12,000 asientos y un estacionamiento para 3,000 vehículos
- El Hospital McKay-Dee (con 2,300 empleados, el cuarto hospital más grande en Utah)



¿Qué impactos tendría el proyecto?

Los análisis ambientales realizados para el Estudio del Proyecto de Transporte Público de Ogden/Weber State University determinarían que la Alternativa de Acción no causaría ningún impacto significativo; sin embargo, la Alternativa de Acción tendría algunos efectos, tanto positivos como negativos.

No habrían impactos adversos para el **uso del suelo**. La Alternativa de Acción es consistente con los usos del suelo y la zonificación existentes y cumple con los planes y políticas regionales y locales.

La implementación de la Alternativa de Acción resultaría en beneficios de **transporte** para todas las poblaciones a lo largo de la alineación de la Alternativa de Acción, incluidas las **poblaciones de minorías y de bajos ingresos**. Los beneficios se reflejarían en un servicio de autobuses más confiable, estaciones mejoradas y elementos de paisaje y aceras.

Estas mejoras físicas también podrían contribuir al **desarrollo económico** y las mejoras de habitabilidad. La Alternativa de Acción y las mejoras de la calle asociadas podrían incentivar un nuevo desarrollo orientado al tránsito a lo largo de la alineación, lo que sería consistente con la zonificación.

Las características se proporcionarían a lo largo de la vía del autobús en el campus de Weber State University para garantizar la **seguridad de los peatones**. Se alentaría a los peatones a cruzar la vía del autobús en cruces designados para peatones, y se utilizarían plantaciones o bolardos (postes) y cadenas, así como señales, para demarcar aún más la vía del autobús de la vía peatonal, donde sea necesario. **Los carriles para bicicletas** se incluirían en algunas áreas de la alineación de la Alternativa de Acción, incluso en Harrison Boulevard al sur de 31st Street.

No se anticipa que se produzcan impactos significativos de **ruido** o **vibración** como resultado de la Alternativa de Acción. La alternativa utilizaría autobuses nuevos y más eficientes, y posiblemente autobuses eléctricos, que emitirían menos contaminantes del aire en comparación con los autobuses existentes, por lo que no se esperan impactos que afecten la **calidad del aire**.

La Alternativa de Acción requeriría la **adquisición** y demolición de un edificio comercial en Harrison Boulevard, lo que daría como resultado un **efecto adverso** en 1 edificio histórico elegible para el NRHP. Además, la Alternativa de Acción no tendría **ningún efecto adverso** en 21 edificios históricos elegibles para el NRHP, cuatro distritos históricos y un recurso arqueológico.

La **capacidad de tráfico** no se reduciría, pero se restringirán los giros a la izquierda en los carriles exclusivos para autobuses que van desde Harrison Boulevard a cruces de calles o negocios en intersecciones no señalizadas. La Ciudad de Ogden ha declarado que el **estacionamiento** en Harrison Boulevard al sur de 31st Street no se permitirá después de que se implemente la Alternativa de Acción.

La Alternativa de Acción proporcionaría varias mejoras adicionales que aumentarían la **seguridad** en el corredor de tránsito propuesto, incluyendo iluminación mejorada y recintos de vidrio. El diseño minimizaría los posibles impactos **visuales** de los recursos históricos y el entorno visual a través del corredor de tránsito propuesto.

La Alternativa de Acción no afectaría las tierras agrícolas primarias o únicas, los sitios de residuos peligrosos, los humedales, las especies en peligro de extinción, los peces o la vida silvestre.

¿Cómo puedo involucrarme?

Lo invitamos a participar en este proyecto revisando el EA, asistiendo al evento abierto al público y brindando sus comentarios sobre la información proporcionada.

UTA llevará a cabo un evento público el miércoles 9 de enero de 2019, de 5:30 a 7:30 p.m. en la Escuela Secundaria de Ogden, ubicada en 2828 Harrison Boulevard, Ogden. El evento será accesible de acuerdo con los requisitos de la Ley sobre Estadounidenses con Discapacidades. Un representante de habla hispana estará disponible.

Hay cuatro formas de brindar sus comentarios sobre el EA:

- Por correo electrónico, escribiendo a hearingofficer@rideuta.com
- En línea en <https://www.rideuta.com>
- En el evento abierto al público.
- Por correo postal a la siguiente dirección:

Ogden/Weber State University
Transit Project
Attn: Hal Johnson
Utah Transit Authority
669 West 200 South
Salt Lake City, UT 84101

¿Dónde puedo obtener más información?

Para obtener más información, visite el sitio web del proyecto en <https://www.rideuta.com/About-UTA/Active-Projects/Ogden-BRT> o comuníquese con el gerente de proyectos de UTA, Hal Johnson, llamando al (801) 237-1905.