

OBJETO

Actualización del trabajo técnico realizado hasta la fecha sobre el Plan Conceptual de la Estación Diridon.

ANTECEDENTES

La Estación Diridon, propiedad de Peninsula Corridor Joint Powers Board (PCJPB), es el principal centro de transporte público de la Bahía del Sur, que actualmente presta servicio a aproximadamente 17,000 pasajeros diarios. La Estación actual es una terminal histórica con servicios de trenes de pasajeros proporcionados por PCJPB (el servicio de trenes de cercanías “Caltrain”), Amtrak, Capitol Corridor Joint Powers Authority, Altamont Commuter Express (ACE), y servicios de conexión de trenes ligeros y autobuses de Santa Clara Valley Transportation Authority (VTA), entre otros proveedores de transporte de autobuses regionales. Con la introducción del servicio de Bay Area Rapid Transit (BART) y California High-Speed Rail a San José Diridon en los próximos años, la importancia de la Estación como centro de transporte aumentará significativamente. Además de estos nuevos servicios de trenes, los servicios electrificados de Caltrain y los servicios ampliados de ACE y Capitol Corridor harán que San José Diridon se convierta en una de las estaciones de trenes más populares en California. La ampliación de los servicios de trenes y autobuses en el área de la Estación también respaldará el desarrollo previsto en los documentos de referencia sobre la política de uso de terrenos en San José. El Plan General 2040 y el Plan del Área de la Estación Diridon (DSAP) prevén una marcada expansión del centro de la ciudad, que hoy es relativamente pequeño, para que adquiera un tamaño y una densidad más adecuados a los de una ciudad de un millón de personas.

ASOCIACIÓN DE AGENCIAS - ACUERDO DE COOPERACIÓN

Ciudad de San José, VTA, PCJPB, y California High-Speed Rail Authority (las “Agencias Asociadas”) formaron una asociación de agencias públicas a través de un Acuerdo de Cooperación (con fecha del 12 de junio^{de} 2018) para rediseñar y expandir la Estación Diridon. La clave de esta iniciativa es el acuerdo para coordinar sus respectivos proyectos de capitales de manera de integrar las instalaciones de la estación de transporte y el área de desarrollo circundante.

Las Agencias Asociadas aceptan que una visión unificada y una estrategia cohesiva para las inversiones en la Estación y el área más amplia de la Estación generarán más valor que si las Agencias Asociadas planificaran y actuaran con respecto a los proyectos de transporte y oportunidades de desarrollo de forma individual. Las Agencias Asociadas contrataron a un equipo asesor liderado por arquitectos de Arcadis y Bentham Crouwel (“Equipo ABC”) para preparar el Plan Conceptual de la Estación Integrada (“Plan Conceptual”). El Equipo ABC está familiarizado con el desarrollo de complejos proyectos de infraestructura y diseño urbano en los que intervienen múltiples agencias, a partir de la experiencia obtenida tras la ejecución de importantes proyectos de inversión de capital en transporte y estaciones en Europa y en otras regiones.

¿QUÉ ES EL PLAN CONCEPTUAL DE LA ESTACIÓN DIRIDON INTEGRADA?

A partir de la convergencia de los servicios de BART, trenes de cercanías, trenes de alta velocidad, trenes ligeros y líneas de autobuses complementarias, la Estación Diridon admitirá más conexiones de transporte de alta capacidad que cualquier otro lugar del Área de la Bahía. Para que esta actividad de desarrollo y crecimiento planificado del transporte pueda ejecutarse efectivamente, así como para facilitar su uso, es necesario rediseñar y ampliar la Estación de manera que todo funcione como un conjunto integrado. En lugar de ejecutar proyectos de transporte individuales que converjan en la estación de forma desordenada y fragmentada, el Plan Conceptual establecerá una visión unificada para reunir todo el transporte y los componentes de uso del terreno en un mismo proyecto para la estación.

El alcance del Plan Conceptual consta de dos componentes principales:

1. Un componente de diseño espacial
2. Un componente organizativo

El componente de diseño espacial establecerá: (a) una infraestructura de transporte que garantice capacidad para ampliar los servicios de transporte en el futuro, (b) una relación física óptima entre los modos de transporte y (c) una relación equilibrada entre la Estación y los barrios circundantes. Esto encuadrará la visión de lo que la Estación se convertirá con el tiempo.. El Plan Conceptual se centrará en la funcionalidad de la Estación, en lugar de enfocarse en su aspecto arquitectónico. Las fases posteriores del trabajo incluirán diseño e ingeniería detallados, y una revisión ambiental.

El componente organizativo. La remodelación de la Estación Diridon no solo es compleja desde una perspectiva de diseño físico, sino también desde una perspectiva organizativa. En ese sentido, el segundo pilar importante del Plan Conceptual es el desarrollo de una estructura organizativa que posibilite el funcionamiento y la operación de la futura Estación de manera eficaz.

El Plan Conceptual comenzó a principios de septiembre de 2018. El proceso de 18 meses del Plan Conceptual incluye dos fases y los siguientes pasos:

Fase I: Desarrollo de diseños espaciales y organización

- Ambiciones, desarrollo de diseños y evaluación
- Selección de un concepto de visión
- Desarrollo de los componentes organizativos para las operaciones y la implementación del proyecto

Fase II: Desarrollo de la visión y preparación del Plan Conceptual

- Desarrollo de la planificación e ingeniería conceptual
- Actividades de desarrollo del programa, como estimación de costos preliminares, estrategias de implementación, planificación de fases y estrategias de financiamiento

- Desarrollo continuo de los componentes organizativos para las operaciones y la implementación del proyecto

AMBICIONES Y OBJETIVOS

Las Agencias Asociadas establecieron una filosofía respecto de lo que se espera de la nueva Estación Diridon. Esta filosofía proporcionó un conjunto de objetivos o ambiciones que regirán el desarrollo del Plan Conceptual. Las ambiciones estipuladas articulan las expectativas de las Agencias Asociadas en cuanto a la forma del diseño urbano y la organización asociada para el proyecto.

Los objetivos clave son:

- Una estación centrada en las personas, integrada, multimodal
- La estación como catalizadora para el entorno urbano
- La estación como destino
- Una visión convincente para el futuro de la Estación Diridon
- Una estación innovadora, adaptada, flexible y con garantía de futuro
- Alianza organizativa
- Participación de partes interesadas internas y externas
- Objetivos de financiamiento y gestión de riesgos

PROCESO DEL PLAN CONCEPTUAL

El Equipo ABC comenzó a trabajar en el Plan Conceptual con una serie de entrevistas con las Agencias Asociadas. En estas entrevistas, el Equipo ABC obtuvo una idea de las ambiciones de cada agencia para el proyecto, los requisitos de diseño individuales, y los requisitos en relación con los criterios de diseño e información crítica sobre restricciones del sitio. Esta información estableció una base importante en el proceso de planificación conceptual. Posteriormente, con el fin de transformar los requisitos en un programa conceptual, el Equipo ABC lideró una serie de talleres interactivos e interdisciplinarios con expertos técnicos de cada Agencia Asociada. Estos talleres se enfocaron en la integración urbana, la configuración de la estación, la configuración de las vías y la planificación del acceso. En función de los requisitos, ambiciones y colaboración del taller, el Equipo ABC propuso enfoques de diseño para los siguientes elementos:

- Alineación y perfil vertical de las vías de trenes pesados en la estación, así como los enfoques de las vías en la estación de norte a sur.
- Ubicación de la terminal de pasajeros de trenes y plataformas de pasajeros de trenes pesados.
- Integración urbana y conexiones hacia los barrios circundantes.
- Acceso peatonal y de bicicletas hacia y desde la estación, así como instalaciones para modos emergentes de “micromovilidad” como patinetas eléctricas.

- Integración de todos los modos de alta capacidad en la estación, lo que incluye BART, trenes ligeros y autobús local.
- Las instalaciones para otros modos de acceso y vehículos privados, que incluye autobuses de larga distancia, autobuses de empresas, taxis, compañías de red de transporte (TNC), ascenso y descenso de pasajeros y estacionamiento disuasorio.

PROCESO DE DISEÑO A LA FECHA: GRANDES MOVIMIENTOS Y CONJUNTO DE PARTES

Usando los elementos que se describen anteriormente, el Equipo ABC y las Agencias Asociadas han explorado tres grandes movimientos para la distribución espacial de la futura Estación: a) configuraciones verticales para corredores y plataformas de estaciones de trenes pesados (Caltrain y trenes de alta velocidad); b) la ubicación de la terminal de la futura estación; y c) el enfoque de las vías de norte a sur en la futura estación. Además, el Equipo ABC creó un conjunto de partes de elementos más flexibles que se pueden combinar en distribuciones posibles para la futura Estación.

Gran movimiento n.º 1: configuraciones verticales para el corredor y las plataformas de la estación de trenes

Un enfoque temprano del proceso de diseño ha sido sobre los corredores y plataformas de trenes pesados. Una lección importante del Viaje de Estudio de 2017 para visitar las estaciones europeas exitosas por parte de la Asociación y otras partes interesadas, fue la noción de “diseño de las vías hacia afuera”. Esto se basa en la noción de que las vías de trenes pesados son el elemento menos flexible de un esfuerzo de diseño de estación y que solo hay una cantidad limitada de formas en que la infraestructura de trenes pesados se pueda traer a través de un centro urbano denso. Las siguientes opciones verticales de trenes han sido seleccionadas porque son las más prometedoras para lograr los objetivos del proyecto:

- **A nivel del suelo:** la estación permanece en el nivel del suelo elevado actual;
- **Elevada 25’ por sobre el nivel existente:** todas las vías y plataformas estarían elevadas aproximadamente 25 pies por sobre la elevación actual de vías;

Dos distribuciones posibles presentan un diseño de vías elevadas. Elevar las vías y las plataformas traería beneficios significativos en términos de integración urbana. Las vías elevadas permitirían a los peatones, ciclistas y vehículos pasar por debajo de la estación al nivel del suelo. Esto ayudaría a unir los vecindarios hacia el este y el oeste de las vías. También crea una cantidad significativa de espacio a nivel de la calle que puede utilizarse para albergar las instalaciones de la estación así como escaparates y espacio de trabajo para animar la calle en el área de la estación. Sin embargo, elevar las vías crea un esquema de etapas de construcción más desafiante y un trabajo de vías más caro hacia el norte y el sur de la estación para reconectar la red de trenes en ambos extremos.

Gran movimiento n.º 2: la ubicación de la futura entrada de la estación

El Equipo ABC y sus Agencias Asociadas también están considerando la ubicación de la entrada principal de la estación en relación con las plataformas de los trenes, cómo se relaciona con el área circundante y lo bien que interactúa con otros modos de transporte, como la nueva estación BART. Tres de estas opciones actualmente parecen ser las más prometedoras para satisfacer las ambiciones de la visión de futuro y ellas son:

- la estación generalmente en la misma ubicación que la Estación Diridon hoy en Stover Street;
- la entrada de la estación cambia hacia el sur a San Fernando Street;
- la entrada de la estación cambia hacia el norte a Santa Clara Street.

Gran movimiento n.º 3: enfoques de vías hacia la estación futura

Cambiar la estación hacia el norte o el sur permite considerar ajustes a los enfoques de vías de los trenes pesados existentes a medida que se acercan a la Estación. Dos distribuciones posibles cambian las plataformas de la estación hacia el norte y, como resultado, requiere una nueva alineación de vías del norte para reconectar las plataformas de la estación con las vías existentes de los trenes pesados a nivel del suelo. Dado que sería difícil acceder a la instalación existente de mantenimiento y almacenamiento de Caltrain desde esta nueva alineación de vías del norte, la instalación de Caltrain tendría que ser reubicada.

Trasladar la instalación de mantenimiento y almacenamiento a una ubicación al sur de Tamien presenta beneficios para la Estación Diridon así como para el sistema Caltrain en su totalidad. Primero, los trenes podrían operar a través de Diridon e ingresar a una instalación reubicada de mantenimiento y almacenamiento hacia el sur, en donde recibirían mantenimiento y serían almacenados hasta que se necesiten para el servicio nuevamente. Esto reduciría la cantidad de trenes que hace escala y dan la vuelta en Diridon para dirigirse hacia el norte para ir a la instalación de mantenimiento existente, lo que permite un uso más eficiente de la infraestructura de vías en Diridon, que es adecuada para una estación urbana. Segundo, trasladar la instalación de mantenimiento y almacenamiento a un lugar más grande permitiría un mejor crecimiento de la flota y el servicio para el sistema Caltrain. Asimismo, el Equipo ABC y las Agencias Asociadas han explorado la opción de una nueva alineación de las vías de los trenes pesados que permitiría la operación de algunos servicios de trenes en un nuevo viaducto sobre la Interestatal 280.

El conjunto de partes

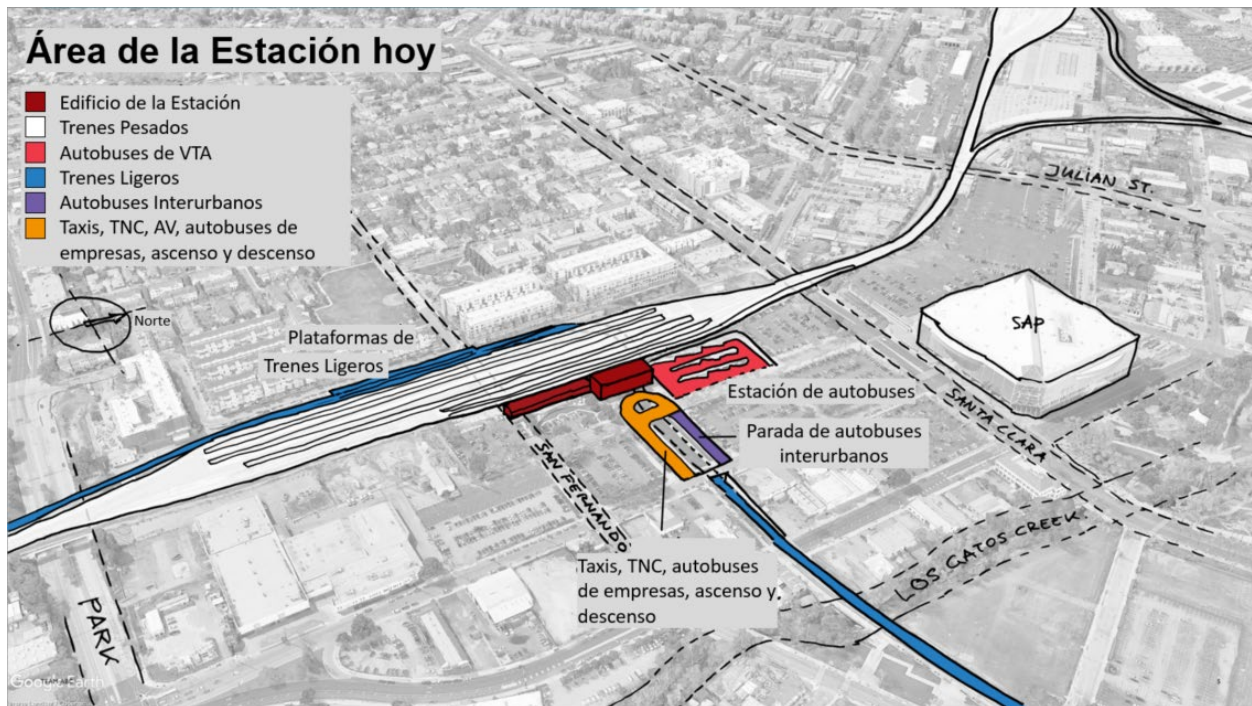
El conjunto de partes comprende todos los elementos que deben organizarse juntos para crear un nuevo centro intermodal. El modo en que esta infraestructura pesada se trae a través de una ciudad tiene efectos profundos que definen el lugar. El Equipo ABC y las Agencias Asociadas también están considerando el efecto de las opciones de vías y salón de la estación en la integración urbana total del área para el desarrollo, movimiento de personas desde/hacia y a través de la estación y conexiones entre otros modos de transporte (autobuses y trenes ligeros de la VTA). Estas consideraciones de acceso e integración urbana son críticas para crear una Estación multimodal exitosa. Estos elementos comprenden un conjunto de partes e incluyen:

- Trenes ligeros;
- Estación de autobuses y circulación;
- Rutas peatonales y de bicicletas, estacionamiento de patinetas electricas y bicicletas;
- Autobuses interurbanos, taxis, TNC, y autobuses de empresas; y
- Circulación de automóviles e instalaciones.

PROGRESO DEL DISEÑO A LA FECHA: TRES DISEÑOS ESPACIALES

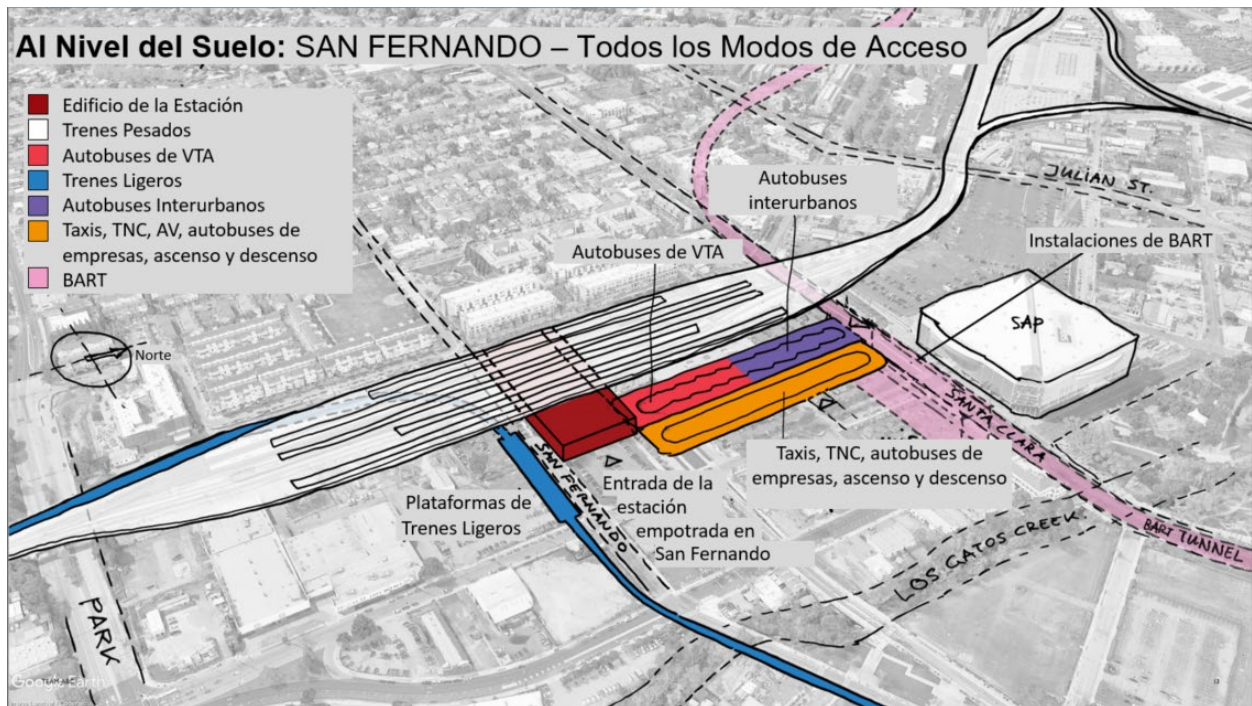
El conjunto de partes existe para crear diseños espaciales posibles para demostrar cómo la Estación podría funcionar operativamente y mejorar el ambiente urbano. El Equipo ABC diseñó tres diseños posibles para comenzar una conversación pública sobre la futura Estación e ilustrar los beneficios y contrapartidas que deben evaluarse en el proceso de planificación conceptual. Las distribuciones resaltan un rango de opciones para la elevación de la estación, la ubicación de la entrada y las conexiones intermodales. En los próximos meses, las Agencias Asociadas están buscando contribución pública sobre los tres diseños. Esta contribución será utilizada como parte de un proceso de optimización de diseño que incluye mezclar y combinar las partes preferidas de cada distribución para crear un Borrador Visión. Las Agencias Asociadas no seleccionarán simplemente una de los tres diseños que se describen a continuación sino que los usarán para evaluar los elementos de cada distribución y trabajarán para optimizarlos en opciones más sólidas para que las Juntas de policía las consideren.

Distribución de la estación hoy en día



Diseño n.º 1: San Fernando Street

LEl primer diseño potencial ubica la estación en San Fernando Street, con plataformas y vías al nivel del suelo y utiliza la alineación de vías existente norte y sur. La ventaja de esta opción es que sería potencialmente menos desafiante para construir y hacer gradualmente y también sería potencialmente menos costosa de construir. También, una configuración de vías al nivel del suelo reduciría la distancia de transferencia vertical para los pasajeros entre los modos de trenes pesados y BART. Sin embargo, esta opción ofrece pocas mejoras en términos de integración urbana (especialmente este/oeste a través de las vías), coloca la terminal de trenes más lejos de BART, y dedica una gran cantidad de terreno dentro del área de la estación a la circulación de autobuses, taxis y shuttle. El desarrollo podría ocurrir potencialmente en los elementos al nivel de superficie en este diseño.



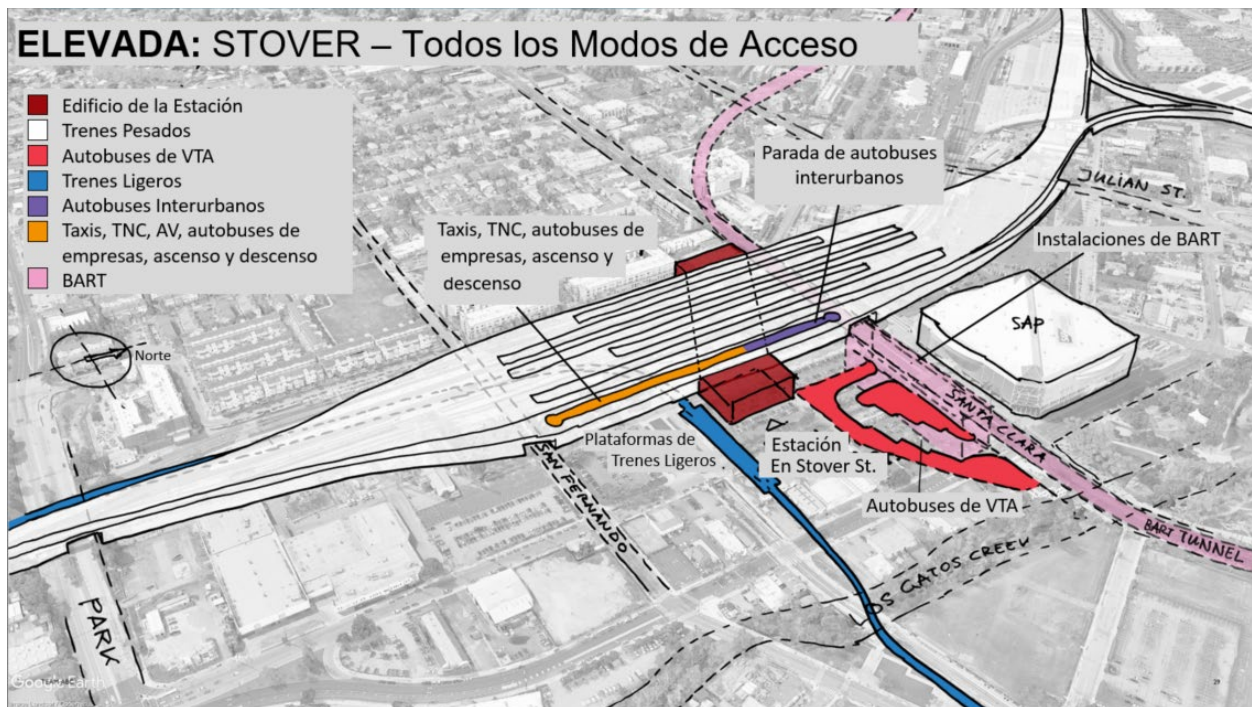
Diseño n.º 2: Santa Clara Street

El segundo diseño ubica la estación en Santa Clara Street, con las plataformas y vías elevadas. Esta distribución cambia las plataformas de la estación hacia el norte, lo que requiere una nueva alineación de vías del norte para reconectar las plataformas de la estación con las vías existentes de los trenes pesados a nivel del suelo. Esta distribución también proporciona una opción para operar algún servicio de trenes en una alineación de trenes sur en un nuevo viaducto sobre la Interestatal 280. Las vías elevadas promueven la vida de la calle a lo largo de Santa Clara Street y acerca la terminal de trenes pesados a BART. La terminal elevada puede suponer transferencias verticales más complicadas hacia y desde BART. La instalación de autobuses se coloca a lo largo de Autumn Street, más alejada de la estación principal. Esta distribución podría razonablemente tener impacto en la propiedad junto con la nueva alineación de vías norte. También requeriría la reubicación de la instalación de mantenimiento de Caltrain. El viaducto de la Interestatal 280 será más complejo y costoso para construir y resultará en posibles impactos en la propiedad en el área de la estación y otros vecindarios.



Diseño n.º 3: Stover Street

El tercer diseño ubica la estación en Stover Street, con plataformas y vías elevadas y utiliza la alineación de vías existente sur. Esta distribución cambia las plataformas de la estación hacia el norte, lo que requiere una nueva alineación de vías del norte para reconectar las plataformas de la estación con las vías existentes de los trenes pesados a nivel del suelo. Las vías elevadas promueven la vida de la calle a lo largo de Santa Clara Street y las cuadras adyacentes. Crea una presencia visual fuerte para la entrada de la estación y una conexión única al centro urbano y los vecindarios circundantes. También acerca la terminal de trenes pesados a BART. La terminal elevada puede suponer transferencias verticales más complicadas hacia y desde BART. En esta distribución, hay posibles impactos a la propiedad junto con la nueva alineación de vías norte. También requeriría la reubicación de la instalación de mantenimiento de Caltrain.



MARCO DE EVALUACIÓN

El Equipo ABC y las Agencias Asociadas diseñaron un marco de evaluación basado en los objetivos del proyecto y las ambiciones y los temas emergentes por los comentarios de la comunidad. El marco se utilizará para revisar los tres diseños y resaltaré las oportunidades de optimización. Los criterios de evaluación usados en el marco son:

1. Eficiencia operativa
2. Integración multimodal
3. Acceso
4. Integración urbana
5. Potencial de desarrollo
6. Efectos comunitarios
7. Efectos ambientales

En los próximos meses, el marco se utilizará para optimizar las distribuciones mezclando y combinando del conjunto de partes para crear un Borrador Visión para el Plan Conceptual Integrado.

PARTICIPACIÓN COMUNITARIA

Los Asociados desarrollaron una Estrategia de Participación Comunitaria con el objetivo de:

- Informar y educar al público acerca del proyecto y del proceso de toma de decisiones
- Reunir comentarios de las Agencias Asociadas para considerar durante la preparación del Plan Conceptual
- Fomentar un sentido de orgullo y propiedad colectiva en la visión establecida por el Plan Conceptual

Las Agencias Asociadas continúan alentando la participación activa de una amplia sección transversal de la comunidad. Las Agencias Asociadas han completado dos rondas de participación en el Plan Conceptual a la fecha. El objetivo de la primera ronda de participación fue presentar a los miembros de la comunidad el proyecto y pedirles comentarios sobre la visión inicial de alto nivel y los objetivos clave para la futura estación. La segunda ronda proporcionó una actualización del estado y presentó conceptos preliminares bajo consideración, así como un marco de evaluación potencial para identificar áreas en las que cada diseño podría optimizarse.

Las actividades completadas incluyen:

- 18 de octubre de 2018: presentado al Grupo asesor de área de la estación Diridon de la ciudad
- 10 de diciembre de 2018 reunión comunitaria inicial
- Proyecto de clase final de Maestría de planificación urbana sobre la Estación Diridon respaldada por SJSU

- 24 de enero de 2019: presentación a los empleados de Adobe
- 13 de febrero de 2019: presentación a la asociación vecinal Willow Glen
- 11 de marzo de 2019: se presentó una actualización al Grupo asesor del área de la estación (SAAG) de la ciudad
- 18 de marzo de 2019: tabla de información emergente fuera de la Estación Diridon
- 25 de marzo de 2019: reunión comunitaria n.º 2
- 26 de marzo de 2019: presentación a la asociación vecinal Delmas Park

Las Agencias Asociadas seguirán comprometiendo a la comunidad y buscando comentarios sobre los tres diseños posibles. Las oportunidades de participación anticipadas para la tercera ronda de participación incluyen:

- 17 de mayo de 2019: presentación a la Junta Asesora de la Política Conjunta
- 22 de mayo de 2019: presentación al Grupo asesor de área de la estación de la ciudad
- 4 de junio de 2019: presentación al Consejo de San Jose City
- 6 de junio de 2019: presentación a la Junta de directores de Caltrain
- 6 de junio de 2019: presentación a la Junta de directores de VTA
- 18 de junio de 2019: presentación a la Junta de directores de California High-Speed Rail Authority
- 10 de junio de 2019: reunión comunitaria n.º 3
- 15 de junio de 2019: reunión comunitaria n.º 3 (en español)
- Encuesta en línea
- Tabla de información emergente fuera de la Estación Diridon
- Análisis con las organizaciones comunitarias

Además, las Agencias Asociadas también continúan la participación continua con las partes interesadas clave que incluyen MTC, BART, Capitol Corridor y ACE, SAP Center y Google. El sitio web del proyecto con información actualizada está disponible en www.diridonsj.org. Las Agencias Asociadas también han desarrollado una lista de correo electrónico generalizada para mantener a los miembros de la comunidad informados sobre el avance del proyecto. Una ronda adicional de participación comunitaria se planea para el otoño de 2019 para solicitar la contribución de la comunidad sobre el Borrador Visión.

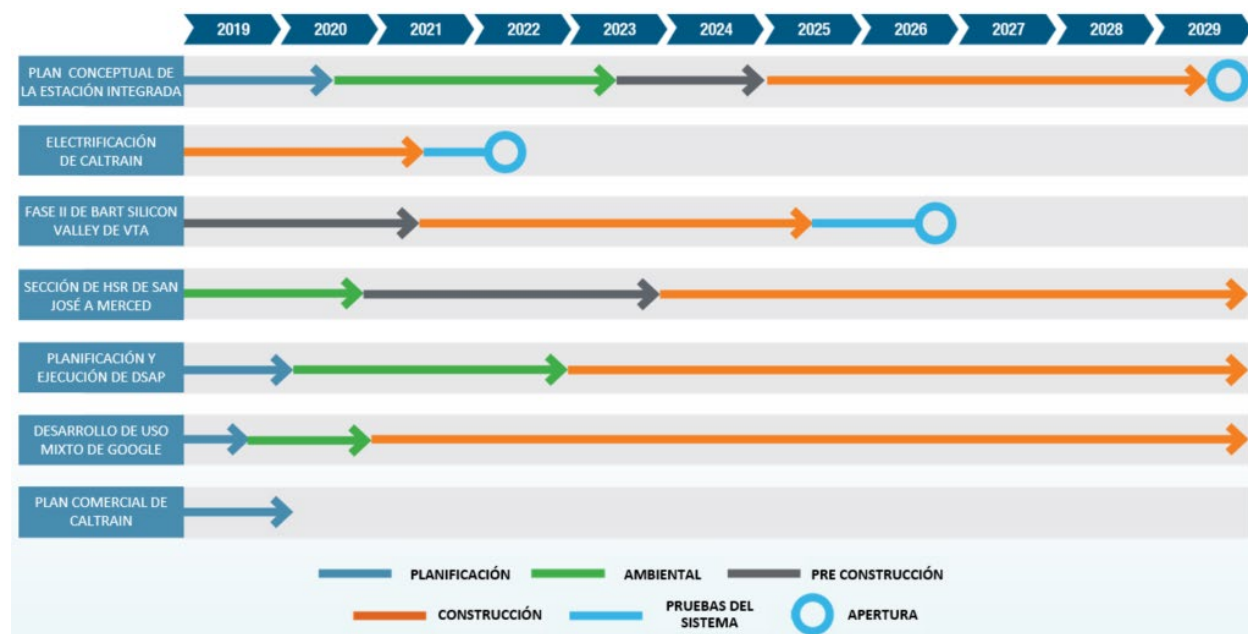
Participación comunitaria - Temas emergentes

En función de las contribuciones recibidas, emergen las siguientes prioridades para el futuro de la Estación:

- La Estación debe trabajar bien para los pasajeros por sobre todas las cosas
- La Estación debe funcionar como un centro comunitario, un destino por sí mismo
- La Estación debe reflejar la diversidad cultural de San José a través de su diseño, arte, accesibilidad, espacios públicos y servicios
- Debe ser fácil llegar a la Estación desde cualquier lado en la ciudad, región y estado.

COORDINACIÓN CON OTROS PROYECTOS PRINCIPALES

Cada una de las Agencias Asociadas tiene sus propias iniciativas o proyectos principales en desarrollo al mismo tiempo como la preparación del Plan Conceptual. Parte de la intención del Acuerdo de Cooperación es garantizar que las agencias estén alineadas entre ellas para lograr no solo sus proyectos individuales sino para trabajar juntas para desarrollar una nueva Estación Diridon.



Los siguientes proyectos son coordinados activamente con el Plan Conceptual:

Agencia líder	Proyecto
VTA	Fase II de le Extensión BART de Silicon Valleyde VTA
CHSRA	San José – Segmento del proyecto Merced del sistema de trenes de alta velocidad estatal
Caltrain	Electrificación de Caltrain
Caltrain	Plan Comercial de Caltrain
City of San Jose	Modificación del Plan de Área de la Estación Diridon (DSAP)
City of San Jose	Plan maestro/proyecto de desarrollo de Google
City of San Jose	Plan de Transporte para el Centro de la Ciudad

INFORMACIÓN ADICIONAL

Información adicional sobre el Plan Conceptual, lo que incluye preguntas frecuentes, que se pueden encontrar en el sitio web del proyecto en www.diridonsj.org.