

Resumen Ejecutivo

Este resumen ejecutivo proporciona una breve descripción del siguiente Ruta Estatal 29 Multimodal Integral Plan de Corredor. (SR 29 CMCP) reporte y destaca el resultante Plan de Corredor Preferido. Mientras que el Resumen Ejecutivo fue preparado para transmitir un resumen general del reporte y resultante Plan de Corredor, el estudio y sus apéndices deben de ser referenciado para detalle adicional en Metodología.

La Ruta Estatal 29 Multimodal Integral Plan de Corredor evalúa la parte más contenida de la Ruta Estatal 29- una parte de 11.5 millas que se extiende desde Avenida Imola (designada Ruta Estatal 121 al este de Ruta Estatal 29) en la ciudad de Napa hasta Ruta Estatal 37 en la ciudad de Vallejo. El estudio del corredor mostrado a continuación.



Objetivo de Estudio

El objetivo de Ruta Estatal 29 Multimodal Integral Plan de Corredor (SR 29 CMCP) es para desarrollar un paquete Multimodal Integral de priorizar mejores que dirige al corredor problemas preeminentes, incluso:

- Congestión del tráfico y retraso;
- Aumentado riesgos de coche por todos los usuarios;
- Ausencia de bajo estrés y conectividad multimodal;
- Tiempo de viaje reducido y fiabilidad de tránsito

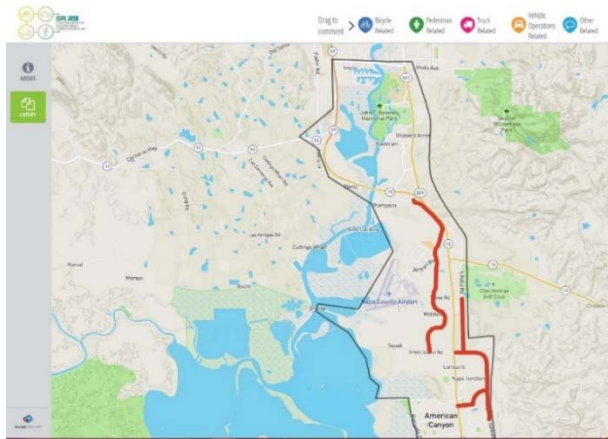
El paquete preferido de mejoras multimodales tiene que ser factible, equitativo, y soporte comunitario. El paquete preferido de mejoras multimodales servirá para guiar futura Ruta Estatal 29 decisiones de programación de corredor en un plazo de veinte años basado en fondos disponibles. Mejoras para viajes multimodales, capacidad paralela, operacional, estrategias de telecomunicaciones fueron un enfoque clave de la SR 29 CMCP. Información técnica requerida consistente con subvención estatal y federal pautas del programa y implementación de eliminación gradual del paquete de mejoras multimodales también fueron elementos clave del Plan.

Enfoque de Estudio

La Ruta Estatal 29 Multimodal Integral Plan de Corredor examina la presente y futura desempeño operacional y de seguridad de Ruta Estatal 29 usando el marco de movilidad inteligente de Caltrans acercarse, basado en el rendimiento análisis realizado para desarrollar y evaluar conceptos de mejora alternativa del corredor. Los resultados de análisis de rendimiento fueron conjunto entrada sustancial del público para informar la selección última de la Ruta Estatal preferido concepto de recomendación hacia el corredor.

El SR 29 concepto preferido con asociación a mejoras multimodales establece las prioridades de fondos para el corredor que mejor conoce a ambos objetivos locales y regionales mientras proporciona la más alta retorno en la inversión (costo de beneficio) de limitado transporte regional fondos durante el próximo 20 años.

La Ruta Estatal 29 Multimodal Integral Plan de Corredor se basa en una base social, documentos de política, y esfuerzos de alcance comunitario ya completado a lo largo de SR 29 corredor. En particular, la Ruta Estatal 29 CMCP es una continuación del alcance, análisis, y recomendaciones de la Ruta Estatal 29 Plan de Mejora de Corredor de Entrada (NVTA, 2014).



Resumen de Alcance Publico

La Ruta Estatal 29 CMCP esfuerzo de alcance fue robusto en su enfoque llegando a las diversas comunidades. Este esfuerzo de alcance incluye dos talleres para la comunidad, un grupo de trabajo del personal que comprende a todas las agencias asociadas, y una robusta campana de participación de linea incluyendo un mapa interactivo. Esta herramienta de mapa es disponible en el sitio web del proyecto comenzando en Noviembre 2019 y se mantuvo en vivo mediante Marzo 2020.

Soluciones de Corredor

Tras la revisión de planificación pasada y otros corredores relacionados documentos y establecimiento de evaluacion métricas de rendimiento (Capítulo 2 del reporte), el público estaba comprometido por su aporte (Capítulo 3) y una evaluación exhaustiva de condiciones presentes se llevó a cabo (Capítulo 4). Este esfuerzo combinado llevó a cabo la identificación y evaluación de un grupo enfocado llamado Soluciones de Corredor (Capitulo 5). Estas soluciones de corredor fueron identificadas basado en esfuerzos brevios de la Ruta Estatal 29 Plan de Mejora de Corredor de Entrada y por las análisis necesaria preparado en parte a este estudio.

Siete categorías de mejoras posibles del corredor fueron identificadas. Dentro de cada categoría, 24 mejoras separada y distinta, y servicios fueron descrito. Cada uno de las mejoras dentro de estas siete categorías fueron costado y priorizado para futura subvención de fondos y implementacion. Las categorías se describen a continuación.

- Mejoras Paralelas de Capacidad
- Mejoras Multimodales de Ruta Estatal 29
- Mejoras de Intersección
- Rutas de Uso Compartido
- SMART Extensiones de Tren
- Mejoras del Autobus
- Gestión Integrada de Corredores

Evaluación de Desempeno

, Las métricas de desempeño seleccionada para la Ruta Estatal 29 CMCP informado cada uno de los seis Marco de Movilidad Inteligente objetivos lo arrastro que el resultado de mejora

recomendaciones proporciona un equilibrado, sostenible, y una evaluación multimodal del actual y pronosticado condiciones del corredor. Rúbricas requeridas incluyen:

- Planificación Nivel de Opiniones de Costo
- Cambio de Modo y Millas Recorridas del Vehículo
- Nivel de Puntajes de Estrés de Tráfico
- Retraso Vehicular y Reducciones de Tiempo de Amortiguación
- Beneficio de Reducción de Colisión
- Beneficio de Salud y Calidad del Aire
- Costo Social y Beneficial Factores de Monetización (por Caltrans 2018 Parametros Economicos); y,
- Retorno de la Inversión (es decir costo-beneficio).

Igual atención se le dio a documentar resultados beneficiosos de medidas no reflejadas directamente en la evaluación de costo-beneficio. Estos incluyen; consistencia del plan (con planes existentes); Coherencia de la Política (NVTA, la ciudad y condado de Napa, ciudad de American Canyon y Caltrans); Ambiental/Institucional Sensibilidad; Adaptación; Desarrollo Económico, y Aceptación de la Comunidad.

Evaluación de Monetización de Beneficios

Los costos sociales y beneficios fueron monetizados basado en la información de costos sociales de Caltrans 2016 y 2018 Parámetros Económicos, usando la herramienta de análisis de Caltrans Cal-B/C. Todos los beneficios cuantificados fueron anualizado y proyectado para reflejar un diseño de 20 años condición de año (por decir costos del ciclo de vida). Estos beneficios monetizados fueron combinados con planificación actualmente disponible nivel de mejoras opiniones de costo (descrito abajo) para producir un holístico estimación de costo para cada proyecto alternativa. El total beneficio estimado para el presupuesto de mejoras del corredor fue \$699,589,714 más de 20 años.

Los costos estimados fueron documentos obtenidos sobre planificación anteriores, revisados y equilibrados para ser consistente con costos existente. Donde no fue disponible, planificación preliminar de nivel de costos fueron desarrollados por el grupo de proyecto personal de planificación e ingeniería. El costo estimado individual de mejora del corredor está presentado en el reporte. El costo estimado total para el propuesto Plan de Mejoras del Corredor es \$394,415,000.

El beneficio costo integral para todo mejoras propuesto dentro del estudio del corredor. Mientras el costo de beneficio existente equivale a la proporción de .28, cuando monetizado a un ciclo de vida de 20 años, la B/C aumenta a 1.77. Esto quiere decir que el beneficio general más de 20 años es casi el doble de capital real y costo de mantenimiento gastado sobre el mismo tiempo.

Costo Total del Proyecto	Beneficio del Ciclo de Vida
\$394,415,000	\$699,589,714
Total B/C	1.77

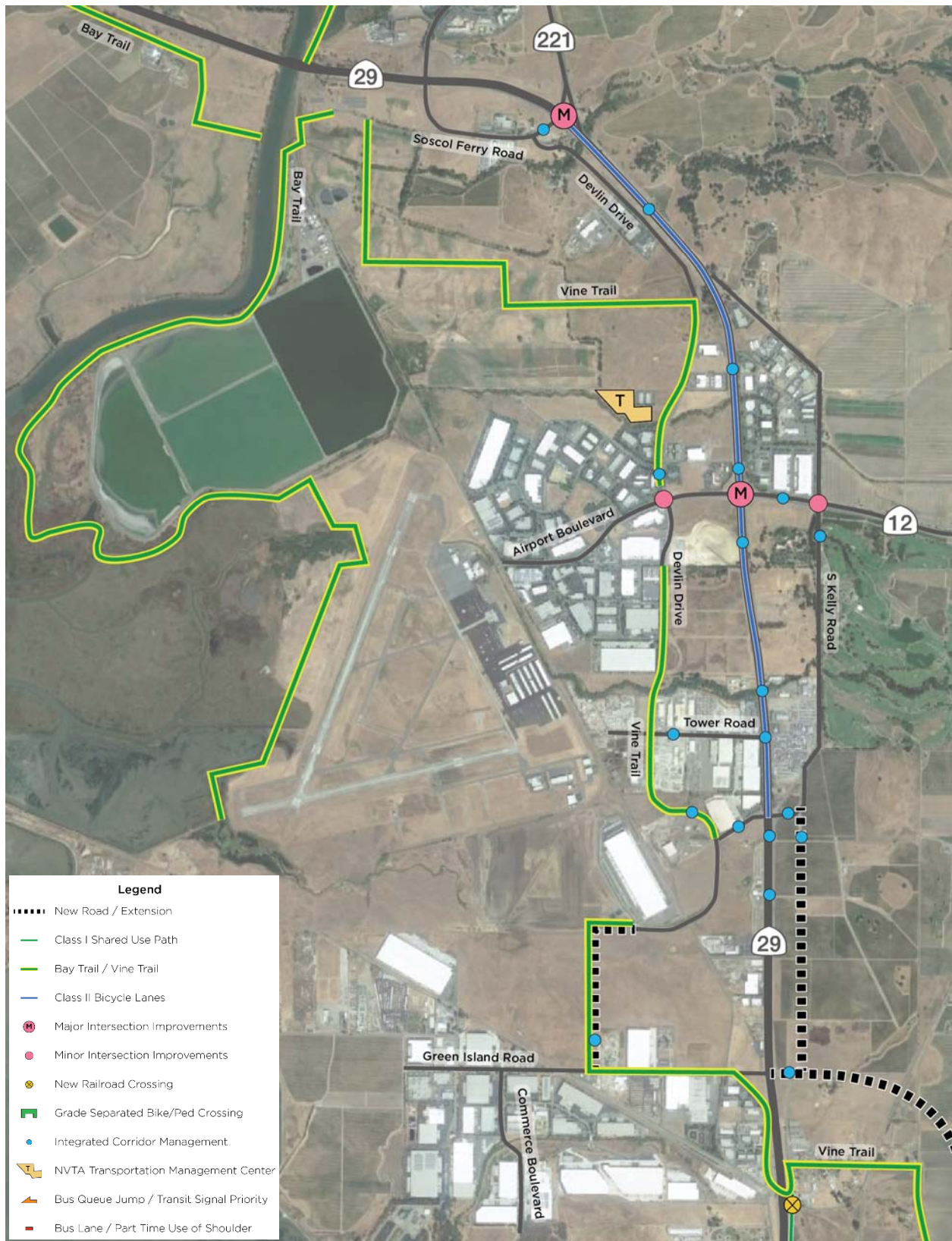
Plan de Corredor Preferido

El siguiente Plan de Corredor Preferido, que representa la implementación del multimodal priorizado paquete de mejora, es el resultado logrado de este estudio. El Plan de Corredor Preferido considera aporte público y la aplicación del Marco de Movilidad Inteligente para evaluar el desempeño de medida holística y alinearse con el estado y subvención federal requerimientos de aplicación, produciendo un resultado competitivo.

Plan de Corredor Preferido: Avenida Imola hasta union Soscol (figura 1 de 3)



Plan de Corredor Preferido: Union Soscol hasta Green Island Road (figura 2 de 3)



Plan de Corredor Preferido: Green Island Road hasta Ruta Estatal 37 (figura 3 de 3)

