

Autobús de Transporte Rápido en Phoenix

Transcripción en Vivo de la Reunión Pública Virtual

Martes, Noviembre 17, 2020 | 5 PM – 6:30 PM

Presentadora de la Reunión:

Buenas noches. Yo soy Joanne, con el equipo de participación pública. Gracias por acompañarnos en esta reunión pública virtual del Programa de Autobús de Transporte Rápido.

Los participantes se unen a la reunión a través de sus computadoras en Webex o a través de sus teléfonos, y actualmente están silenciados. En un momento voy a describir el formato de la reunión y cómo participar, pero primero, si usted está teniendo algún problema técnico en este momento, es posible que tenga que colgar o cerrar la sesión, y volver a marcar o volver a conectarse. Si esto no funciona, póngase en contacto con el servicio de asistencia de Webex al 866.229.3239. Este número se muestra en la pantalla; una vez más, el número es 866.229.3239.

Esperamos sus comentarios y preguntas. Después de la presentación, describiremos y mostraremos instrucciones para hacer una pregunta o comentario. Tenga en cuenta que después de esta reunión, puede continuar proporcionando comentarios a través de nuestra encuesta que estará disponible hasta el 18 de Diciembre en la página web del programa BRT en Phoenix.gov/BRT. Tenga en cuenta que este evento se está grabando y también se publicará en la página web: Phoenix.gov/BRT.

Conmigo esta noche está Sara Kotecki, la Administradora del Programa de Autobús de Transporte Rápido de la Ciudad de Phoenix, junto con nuestro gerente de proyecto, Matthew Taunton. Se les une Adriana Rodríguez que estará presentando esta noche. Sara y Matthew responderán preguntas después de la presentación.

Y ahora pasamos con Adriana.

Panelista, Adriana Rodriguez:

Gracias por las instrucciones Joanne. Bienvenidos a la reunión pública virtual del programa Autobús de Transporte Rápido en Phoenix --- conocido como Bus Rapid Transit o BRT (por sus siglas en Inglés).

Tenemos bastante información, pero hay 3 cosas que queremos que recuerde:

- Tenemos un compromiso con los residentes de Phoenix para brindarles el servicio BRT

- También, contamos con 6 posibles corredores de BRT con alto potencial
- Y el programa BRT en Phoenix acaba de iniciar su proceso de educación y alcance al público.

En el 2015, los votantes de Phoenix aprobaron la Propuesta 104. Esta es la base del plan urbano y de transporte público de 35 años conocido como Plan de Transporte 2050 o de dos mil cincuenta. Uno de los objetivos de de dos mil cincuenta es traer soluciones de transporte para el futuro. Se estima que en un futuro - cerca de un millón de residentes más, estarán en la ciudad de Phoenix. Para que la ciudad pueda cargar con este tipo de crecimiento, un mayor porcentaje de la gente tendrá que utilizar el transporte público. Afortunadamente, el transporte público es la forma más efectiva de usar el espacio para mover muchas personas. Además, BRT es una parte clave de de dos mil cincuenta para crecer nuestra red de transporte publico de alta capacidad.

La pregunta es, ¿cómo lo haremos? Uno de los primeros pasos es --- identificar los corredores que formarán la red principal BRT.

BRT existe hace más de 45 años y está en más de 160 ciudades alrededor del mundo, incluyendo en Nueva York, Los Ángeles, Chicago y Houston.

BRT es diferente del servicio de autobús RAPID/Express.

BRT presta servicio para todos los usuarios en las principales carreteras arteriales, operando en un pico diario de 12 horas, con frecuencia de cada 10 minutos. Las paradas de BRT son aproximadamente cada 1 milla y estos autobuses suelen tener una mayor capacidad de pasajeros.

El servicio de autobús RAPID y Express, por lo general se origina en lugares de parqueo designado (park-n-ride), utilizando autopistas para llegar al centro de la ciudad. RAPID y Express sirven específicamente a viajeros durante las horas pico tradicionales de la mañana y la tarde, y dependiendo de la ruta, tienen frecuencias que van desde 10-30 minutos, con muy pocas paradas.

BRT es un servicio de autobús de gran capacidad -- que se enfoca en mejorar la velocidad y comodidad del transporte público. Es un servicio único porque no cuenta con estándares universales. Se puede planear y diseñar de acuerdo con las necesidades de una comunidad específica.

BRT puede darnos la oportunidad de tener --- conexiones más rápidas a destinos importantes como centros de trabajo, lugares de salud, escuelas y centros comerciales.

Hablaremos de los elementos comunes en los sistemas BRT. Es importante tener en cuenta que BRT en Phoenix puede tener todos o solo algunos de estos elementos. Entre más elementos se incluyan en el sistema, será más sólido y puede ser más eficiente.

Uno de estos elementos es el mejoramiento de las estaciones. Podría incluir estaciones centrales o periféricas; plataformas anchas; abordaje a nivel para el acceso a personas de todas las capacidades; paradas con techos más grandes para dar sombra; bancos para sentarse o apoyarse; información en tiempo real, mensajes a los pasajeros para que sepan cuándo llegará el próximo autobús y máquinas de boletos.

Los autobuses adaptados serían autobuses largos con una mayor capacidad de pasajeros (alrededor de cien a ciento veinticinco pasajeros), tendrían pisos bajos para el abordaje a nivel, y contarían con varias puertas para entrada y salida más rápida. También contarían con comodidades como cargadores y espacio para bicicletas.

El cobro anticipado es cuando puede pagar antes de subir al autobús a través de pago de tarifa móvil, tarjetas recargables o validadores.

BRT se diferencia de otras formas de transporte público gracias a su marca exclusiva. La marca tendrá 2 cosas principales: el nombre y el elemento visual como el logotipo y la combinación de colores. La ciudad tendrá oportunidad para que el público participe en el proceso.

Existe la posibilidad de incluir carriles exclusivos. Estos carriles separan los autobuses del tráfico para aumentar la velocidad y la confiabilidad. Se pueden implementar en una parte del corredor o en toda la línea, o también, puede que un autobús utilice un carril exclusivo durante ciertas horas del día.

La ciudad estudiara los carriles exclusivos junto con las zonas de público que existen. Existen áreas donde los carriles exclusivos no tendrían mucho impacto debido la gran cantidad de zonas de dominio público.

Los carriles alternativos son una herramienta para mejorar el transporte público. Estos son carriles adicionales en las intersecciones y permiten que los autobuses tengan su ritmo regular, dandoles prioridad en la carretera.

La prioridad de señal de tráfico también es otra herramienta para mejorar el transporte público. Esto cambia la señal normal y alarga el tiempo de la señal verde o acorta la señal roja para organizar mejor los autobuses. La prioridad de la señal de tráfico también ahorra combustible y contribuye a que aiga menos retrasos.

El Consejo de Phoenix y la Comisión de Transporte nos dirijio a que revisemos los corredores identificados en la Propuesta 104 y que identifiquemos otros posibles corredores. Este es un proceso basado en datos. Revisamos las tendencias del transporte público – en otras palabras, la posible demanda del sistema de transporte...tambien revisamos el rendimiento o informacion de

los numeros de pasajeros...y por fin usamos un modelo de cálculo de pasajeros para crear cantidades de pasajeros en situaciones del presente y futuras.

Este mapa muestra los corredores BRT potenciales basados en los estudios que acabo de mencionar. Estas ocho ubicaciones salieron en los resultados: Las Calles Camelback; Indian School; Thomas; McDowell; Van Buren; Avenida 19; Avenida 35 y la Calle 24. Tenga en cuenta que un corredor podría estar compuesto de 2 Calles juntas. Nuestro objetivo es identificar nuestra red principal que tendrá 3 corredores. Esta red se extenderá a las orillas de la ciudad con el tiempo.

Así, que a pesar de que en este mapa no se ven posibles corredores al sur de Van Buren o al norte de la Avenida Peoria, a medida que la ciudad crezca y exista más demanda, el sistema puede tambien crecer. Nuestro enfoque para la red principal es aquellos corredores que serán más productivos y tendrán la mayor demanda y necesidad.

Ahora vamos a presentar información más detallada sobre el rendimiento del transporte público, las tendencias y la cantidad de pasajeros del presente servicio de autobús y para los posibles corredores BRT.

Antes de empezar, quiero señalar que todos los mapas que vamos a discutir en las siguientes diapositivas se pueden encontrar en el sitio web del proyecto en phoenix.gov/brt.

Comencemos con una visión general del servicio de autobús en Phoenix. Phoenix domina la región con su sistema de transporte público, ya que dos tercios de todos los abordajes en la región están en Phoenix. El servicio de autobús local de Phoenix tiene una excelente red, pero viajar a través de la red puede ser difícil, particularmente en dirección diagonal, ya que esto depende en los trasbordos. Tambien, la red de autobuses en el presente se ha estancado en cuanto a estructura operativa. Por ejemplo, muchas de las rutas principales de Phoenix tienen frecuencia de 10 minutos o más en la hora pico. Se podría anadir más frecuencia, pero los resultados serían menor al menos que se acompañe con algún tipo de mejoramientos de infraestructura en el sistema. Por lo tanto, el desafío actual es cómo mejorar la velocidad del transporte público y la confiabilidad para cumplir las demandas.

Entonces, ¿cómo se comparan los posibles corredores BRT en Phoenix con otros proyectos BRT? Esta tabla muestra los proyectos BRT de Kansas, Minneapolis y Seattle. Las líneas verdes muestran la cantidad de pasajeros de autobuses locales en el corredor antes del sistema BRT. Las líneas anaranjadas muestran el aumento de pasajeros una vez implementado el sistema BRT. Como se puede ver, hubo un aumento grande en la cantidad de pasajeros en cada uno de estos corredores cuando se implementó BRT.

Ahora comparemos estos proyectos BRT con algunos de los corredores de autobuses locales mas ocupados en Phoenix.

Muchos de los corredores de autobuses locales en Phoenix superan la cantidad de pasajeros que algunos de estos exitosos proyectos BRT. Esto significa que hay un gran potencial para la cantidad de pasajeros BRT en Phoenix.

La cantidad de pasajeros de transporte público en esta región se documenta con informacion como el promedio de abordajes diarios y abordajes por milla. Hicimos un resumen de todas las rutas de autobús en la ciudad de Phoenix, y este mapa muestra las rutas que tienen el promedio más alto de abordajes y de pasajeros combinados con abordajes por milla.

Lo que nos interesa saber es la cantidad de pasajeros en cada segmento a lo largo de las rutas. Hay por lo menos cuatro mil paradas de autobús en Phoenix. Por eso, resumimos los abordajes por parada de autobús en segmentos principales de una milla. Los segmentos que tienen color verde en este mapa muestran zonas con la cantidad de pasajeros de autobús local más alta en Phoenix. Estos segmentos se encuentran en rutas con la frecuencia más alta, y estas rutas se conectan con el tren ligero u otro servicio de autobús frecuente.

Este mapa muestra las tendencias del transporte público -- tendencias son indicadores demográficos y socioeconómicos de la posible demanda del sistema de transporte. Esto incluye densidad de población, de empleo, hogares de bajos ingresos y mucho más. Lo que se muestra aquí es un conjunto de todas estas categorías.

Donde más oscuro sea el color, mayor será la densidad de estas categorías y son estas las áreas que tienen el mayor potencial de demanda de transporte público.

Ahora, si ponemos la cantidad de pasajeros por segmento sobre el mapa de tendencias...la mayoría de los segmentos con la cantidad más alta de pasajeros se sobreponen con las áreas de mayor tendencia de transporte público. Esto muestra que la red de autobuses local en Phoenix trae servicio a las áreas con la mayor demanda posible.

Utilizando los datos de tendencia y rendimiento, identificamos ocho corredores BRT que se muestran como punto de partida en el mapa. Creamos un cálculo de la cantidad de pasajeros para cada uno de los corredores.

Luego, presentamos estos posibles corredores BRT en un taller tecnico al que asistieron personal de la municipalidad, de Valley Metro, de la Asociación de Gobiernos de Maricopa--, y del Departamento de Transportacion de Arizona.

Luego cambiamos los corredores BRT basados en los comentarios recibidos en el taller, para que funcionaran más como rutas de autobús reales con finales de recorrido ---es decir - como centros de transporte público. También, combinamos varios de los corredores BRT para mejorar las conexiones y reducir los trasbordos.

Esto dio resultado a los 6 corredores BRT que ven en el mapa. En siguiente, veremos en detalle cada uno de estos corredores de manera individual con el final de cada corredor, su longitud y cantidad de pasajeros estimados en el futuro.

El primer corredor que se observa es en Camelback y la Calle 24. Este comienza en Desert Sky Transit Center y se dirige norte por la 75 Avenida hasta Camelback, al este por Camelback hasta la Calle 24, luego al sur por la Calle 24, y termina en la futura estación de SkyTrain en la Calle 24 y Buckeye. Este corredor comparte una frontera con la ciudad de Glendale al oeste de la 43 Avenida.

El siguiente corredor es Indian School y Calle 24. Este corredor también comienza en Desert Sky Transit Center y se dirige hacia el norte por la 75 Avenida al este en Indian School hasta la Calle 24, luego al sur por la Calle 24, y termina en la futura estación SkyTrain en la Calle 24 y Buckeye.

Este corredor es Thomas y la Calle 44. También comienza en Desert Sky Transit Center y se dirige hacia el este por Thomas hasta la Calle 44, luego al sur por la Calle 44 y termina en la estación SkyTrain en la Calle 44 y Washington.

Nuestro siguiente corredor es McDowell y la Calle 44. Este corredor es mucho más corto que los otros porque comienza en la 35 Avenida en lugar de comenzar en Desert Sky Transit Center. Aquí es donde coincide con la futura extensión del tren ligero al Capitolio/Interestatal-10 Oeste. Este corredor se dirige hacia el este en McDowell hasta la Calle 44, luego al sur en la Calle 44 hasta terminar su recorrido en la estación SkyTrain en la Calle 44 y Washington.

Este corredor es Avenida 35 y Van Buren y comienza en el Metrocenter Transit Center y luego se dirige hacia el sur por la Avenida 35th hacia Van Buren, y al este por Van Buren hasta el centro de Phoenix. Este corredor incluye una alternativa que recorre la 19 Avenida en lugar de la 35 Avenida, al sur de Camelback.

El corredor final es la Avenida 19 y Van Buren. Este corredor comienza en el Sunnyslope Transit Center y luego se dirige hacia el sur por la 19 Avenida hacia Van Buren y al este por Van Buren hasta el centro de Phoenix. El segmento que está al norte de Montebello coincide con la ruta del tren ligero en la 19 Avenida, y por eso se muestra como una opción alternativa.

El objetivo final es seleccionar corredores BRT que formen nuestra red principal. ¿Qué se necesita para formar una buena red BRT? En general, hay tres prácticas que se deben seguir.

Primero, queremos buena cobertura geográfica--por ejemplo, mínimo de 2 millas entre corredores. Segundo, queremos que los corredores BRT se conecten con el tren ligero y el servicio de autobús frecuente. Y tercero, queremos finales de recorridos que también funcionen como inicio de recorrido y destinos importantes.

Entonces, ¿Cuáles son algunos posibles escenarios de la red BRT? Hemos desarrollado 4 escenarios utilizando prácticas recomendadas.

El primer escenario de la red BRT es Camelback y Calle 24, Thomas y Calle 44 y Avenida 35 y Van Buren.

El segundo es Camelback y Calle 24, Thomas y la Calle 44 y Avenida 19 y Van Buren.

El tercero es Indian School y la Calle 24, McDowell y Calle 44 y Avenida 35 y Van Buren.

Y el cuarto escenario es Indian School y Calle 24, McDowell y Calle 44 y Avenida 19 y Van Buren.

Aqui vemos una comparación de los 4 escenarios de la red BRT uno al lado del otro. Se puede observar que cada uno tiene una cobertura geográfica y conexiones de tránsito diferentes.

Mostramos estos escenarios para ofrecer más información de cada uno de los 6 corredores BRT.

Tenemos una oportunidad excelente frente a nosotros. Estamos trabajando para traer una red BRT a la quinta ciudad más grande de Estados Unidos – la cual es Phoenix. El equipo del programa BRT esta en el proceso de alcance al público sobre los seis posibles corredores. El servicio BRT de Phoenix se formara con las necesidades actuales y futuras de los pasajeros y con la opinión de la comunidad. Por eso se necesita la opinión de la comunidad para crear los 3 corredores de la red principal BRT. Una vez completado, volveremos a la Comisión de Transporte y al Consejo de la ciudad - con una recomendación para la red principal BRT. Para dejar su opinión sobre la red principal BRT, complete la encuesta en línea en Phoenix.gov/BRT

Gracias y ahora volvemos con Joanne para dar comienzo a la parte de preguntas y respuestas de la reunión.

Presentadora de la Reunión:

Gracias Adriana!

Ahora comenzaremos la parte de preguntas y respuestas de la reunión. Para aquellos que utilizan Webex, pueden levantar la mano para hacer una pregunta verbalmente, o pueden utilizar la función de preguntas y respuestas para escribir una pregunta o comentario. El equipo del proyecto responderá a sus preguntas independiente de la manera que usted las envíe.

Todas estas instrucciones para Webex se muestran en la pantalla. Si se ha unido a la reunión por teléfono, presione asterisco-3 para hacer una pregunta o comentario. Esto nos da una señal de "mano levantada". Cuando sea tu turno de hablar, le llamaremos y su línea estará abierta. Cuando haya terminado de hablar, presione asterisco-3 de nuevo para eliminar la señal "mano levantada".

Vamos a repasar las preguntas y comentarios en el orden en que se reciben. Si tenemos alguna pregunta o comentario pendiente al final de la reunión, los incluiremos, junto con las respectivas respuestas, en el Resumen de la Reunión Pública que se enviará por correo electrónico a los participantes de la reunión y se publicará en la página web del programa BRT.

Un par de recordatorios: si tiene problemas técnicos, póngase en contacto con el servicio de asistencia de Webex al 866.229.3239; también, puede proporcionar comentarios en cualquier momento a través de la página web del proyecto en Phoenix.gov/BRT.

Kristi Shepherd con el equipo de participación pública está gestionando la lista de preguntas; Kristi, ¿estamos listos?

Productora de la Reunión:

Sure. It doesn't look like we have any questions at this time so we can go ahead and give everyone a few moments.

Presentadora de la Reunión:

Al momento no tenemos alguna pregunta, pero si alguien tiene algo que decir puede seguir las instrucciones en la pantalla para hacer su pregunta o comentario.

Productora de la Reunión:

Joanne you can feel free to go into the FAQs while we wait for any questions.

Presentadora de la Reunión:

Ok. Tenemos algunas preguntas que hemos recibido o que hemos tenido para contestar. Una de las preguntas es ¿Qué es BRT? The question is: What is BRT?

Gracias, Joanne. ¿Qué es BRT? BRT, o autobús de transporte rápido, es una red de autobuses moderna y de alta capacidad que mejora la velocidad y confiabilidad de viaje, la capacidad de pasajeros y la experiencia del cliente a través de varias mejoras al servicio de tránsito. BRT utiliza autobuses especializados con múltiples puertas que permite agilizar la entrada y salida de pasajeros, sistema de prepago de tarifas y abordaje en plataforma nivelada, lo que facilita que personas de todas las capacidades puedan abordar el autobús de manera eficiente. También puede incluir tratamiento prioritario en las intersecciones señalizadas para aumentar la velocidad y la

confiabilidad, y puede incluir carriles exclusivos para autobuses en algunas áreas y así facilitar viajes más rápidos.

Presentadora de la Reunión:

Gracias, Adriana.

Kristi do we have a question? ¿Tenemos alguna pregunta?

Meeting Producer:

No, we do not have a question at this time.

Presentadora de la Reunión:

Ok. Le recordamos que si tiene alguna pregunta o comentario, puedes seguir las instrucciones que estan en la pantalla para poder recibir su comentario o pregunta. Tenemos otra pregunta que podemos discutir. We have another question we can ask, share with the public.

¿Cuáles son algunos de los elementos típicos de BRT? The question is: What are some typical elements of BRT.

Panelista, Adriana Rodriguez:

Gracias, Joanne. Algunos de los elementos típicos de BRT.

No existe un estándar universal para BRT, ya que está planificado y diseñado en base a las necesidades de la comunidad. Los elementos que pueden estar incluidos para el programa Phoenix BRT son:

- Autobuses personalizados y paradas con abordaje a nivel
- Sistema prepago de tarifas como por ejemplo, compra de tarifas por medio de su teléfono o en un quiosco, en lugar de pagar al abordar el autobús.
- Marca exclusiva
- Mejoras puntuales para transporte público, como prioridad en intersecciones señalizadas para los autobuses
- Carriles exclusivos para autobuses para vehículos BRT

Presentadora de la Reunión:

Ok. Gracias, Adriana. Otra pregunta que podemos contestar es **¿Que es un salto de fila?** The question is: What is a queue jump lane?

Panelista, Adriana Rodriguez:

Gracias, Joanne. Se implementa un salto de fila para dar preferencia a los autobuses en las intersecciones. Consiste en un carril adicional en una intersección, acompañado de su propia señal de tráfico, lo que permite que los autobuses se incorporen sin problemas a los carriles pasantes regulares; dando a los autobuses una ventaja antes del tráfico general. Para obtener más información sobre los saltos de fila, visite la guía Transit Street Design.

Presentadora de la Reunión:

Ok. Gracias. Otra pregunta que tenemos es **¿Qué es la prioridad de tránsito en intersecciones señalizadas?** The question is: What is transit signal priority?

Panelista, Adriana Rodriguez:

Gracias, Joanne. La prioridad de tránsito en intersecciones señalizadas (TSP) es una tecnología que permite a los vehículos BRT comunicarse con las señales de tráfico dentro del corredor BRT designado. TSP puede ayudar a los vehículos a moverse más rápidamente por el corredor y aumentar la confiabilidad del servicio de tránsito a través de dos métodos:

- Verde extendido: cuando un vehículo BRT se acerca a una señal verde que está a punto de cambiar a amarillo, puede solicitar que la fase verde de la señal de tráfico se extienda unos segundos para permitir que el vehículo transite por la intersección.
- Verde temprano: del mismo modo, un vehículo BRT que se acerca a una señal roja que está a punto de cambiar a verde puede solicitar que la señal de tráfico cambie a verde un poco antes para que el vehículo pueda atravesar la intersección.

Presentadora de la Reunión:

Gracias, Adriana. Kristi do we have any questions? Or no?

Productora de la Reunión

No additional questions at this time.

Presentadora de la Reunión:

Ok thank you. Hay otra pregunta que podemos presenter **¿Cuál es la diferencia entre el servicio actual de transporte público y BRT?** The question is: How is BRT different from current transit service?

Panelista, Adriana Rodriguez:

Gracias, Joanne. Las rutas RAPID y Express operan en autopistas y utilizan los carriles para vehículos de alta ocupación (HOV) cuando es posible. Las rutas RAPID y Express brindan servicio por la mañana y nuevamente por la noche, durante las horas pico tradicionales. Cada ruta tiene un número limitado de paradas que generalmente están ubicadas cerca del comienzo y el final de la ruta en particular.

BRT brinda un servicio de autobús de alta capacidad que puede operar durante todo el día en las carreteras principales e incluye elementos que mejoran la velocidad de viaje, la frecuencia del servicio, la capacidad de pasajeros y la experiencia general del cliente.

Presentadora de la Reunión:

Gracias, Adriana. Hay una pregunta más. **¿Qué otras ciudades tienen BRT?** The question is: What other cities have BRT?

Panelista, Adriana Rodriguez:

Gracias, Joanne.

Presentadora de la Reunión:

Le agradecemos por participar esta noche. Su opinión es importante, y le agradecemos que se tome el tiempo para aprender más sobre el programa y proporcionar sus comentarios. Una grabación de este evento se publicará en la página web en Phoenix.gov/BRT, donde también puede encontrar información y participar en una encuesta sobre el programa. Si no tiene acceso a una computadora ó necesita una copia impresa de la encuesta, póngase en contacto con nosotros al 602.256.3531 o TTY: 7-1-1.

Como recordatorio, respuestas para la encuesta se aceptan hasta el 18 de Diciembre del 2020 en la página web de Phoenix.gov/BRT. Gracias a todos por asistir y tengan una feliz noche.

Nos quedaremos conectados hasta las 6:30 pm por si tiene alguna pregunta ó comentario.