



NORTH SAN FERNANDO VALLEY TRANSIT CORRIDOR

Preguntas frecuentes

Panorama general del estudio

¿Qué son las mejoras de la Red de Autobuses de Tránsito Rápido?

El Proyecto de las mejoras de la Red de Autobuses de Tránsito Rápido es una propuesta para una red de autobuses mejorada que incrementará la conectividad y brindará un servicio de autobuses e infraestructura para el transporte público de alta calidad para las comunidades del Norte del Valle de San Fernando desde Northridge, en el oeste, hasta North Hollywood, en el este. Los principales corredores a mejorar con las mejoras de la Red de Autobuses de Tránsito Rápido incluyen Roscoe Bl, Nordhoff St y Lankershim Bl, con mejoras adicionales planificadas para Reseda Bl, Sherman Way, Vanowen St y Victory Bl. Esto puede incluir diversas mejoras claves y operativas tales como:

> Mejoras de los servicios y las comodidades:

- Mejora de la frecuencia del servicio diurno los días hábiles cada 10 minutos para la línea 152 de Roscoe y la línea 166 de Nordhoff
- Nuevos refugios para las paradas de autobuses en casi 400 ubicaciones en todo el valle de San Fernando
- Importantes comodidades en las paradas, lo cual incluye paradas más grandes, más espacio para sentarse, letreros indicativos e informativos en tiempo real y mejor iluminación en cinco ubicaciones claves
- Nuevos autobuses eléctricos de cero emisiones, silenciosos y de andar confortable para las líneas 152 de Roscoe, 162 de Sherman Way, 166 de Nordhoff y 240 de Reseda-Ventura



Metro

NORTH SAN FERNANDO VALLEY TRANSIT CORRIDOR



> Mejoras en la velocidad y en la fiabilidad de los autobuses:

- Nuevos carriles exclusivos para autobuses en horas pico durante los días hábiles (de 7–10am y de 3–7pm) en 10.5 millas de Roscoe Bl
- Adición de la prioridad de la señalización para el transporte público en hasta siete líneas (152 de Roscoe, 162 de Sherman Way, 164 de Victory, 165 de Vanowen, 166 de Nordhoff, 224 de Lankershim-San Fernando y 240 de Reseda-Ventura)
- Nuevo diseño para las paradas de autobuses (andenes para autobuses) para evitar demoras con los autobuses que entran y salen del tráfico en más de 80 paradas
- Embarque por todas las puertas para todas las líneas en el Valle de San Fernando mediante el equipamiento de las puertas traseras con máquinas lectoras de tarjetas TAP

¿Qué es un autobús de tránsito rápido (BRT)?

El Autobús de tránsito rápido incluye una gran cantidad de modernizaciones para las rutas estándares de autobuses que están pensadas para brindar una mayor calidad de servicio similar al servicio del tren. Estas modernizaciones pueden incluir carriles de circulación exclusivos para autobuses; nuevos autobuses exclusivos con alta capacidad y servicios como wifi, portabicicletas y embarque por todas las puertas; servicios más frecuentes; prioridad de la señalización para el transporte público en las intersecciones; estaciones espaciadas en lugares de mayor actividad en vez de en cada cuadra; servicios en las estaciones como marquesinas, pantallas con información de la llegada de los autobuses, compra de billetes prepagos; mejoras de los accesos a las estaciones para los peatones y los ciclistas. No todos los sistemas de autobuses de tránsito rápido tienen estos elementos y puede que algunos de ellos no tengan los mismos a lo largo de todo el recorrido, sin embargo, todos tienen el objetivo de brindar una experiencia similar a la del tren, es decir, de alta calidad y de alta frecuencia. Las líneas Orange y Silver son ejemplos del autobús de tránsito rápido tal como lo son los proyectos sbX en San Bernardino y el autobús de tránsito rápido de Alum Rock en el condado de Santa Clara.

¿El proyecto funcionará en carriles exclusivos? De ser así, ¿se quitarán los carriles para autos o los lugares de estacionamiento?

El proyecto introducirá autobuses que circulen por carriles exclusivos en segmentos de Roscoe Bl durante las horas pico únicamente los días hábiles donde el estacionamiento ya es restringido. Esto ajustará las actuales restricciones de estacionamiento los días hábiles en Roscoe Bl de 7–9am pasará a ser de 7–10am y de 4–7pm pasará a ser de 3–7pm. El estacionamiento en la calle permanecerá disponible durante las horas no pico, durante la noche, los fines de semana y los feriados más importantes. Todo cambio a los diseños actuales de las calles debe desarrollarse con la cooperación y la aprobación final del Departamento de Transporte de la ciudad de Los Angeles (LADOT).



Metro

NORTH SAN FERNANDO VALLEY TRANSIT CORRIDOR



¿Este proyecto incluye carriles exclusivos para autobuses? ¿Cuáles son las horas pico para los dichos carriles?

Sí. Las Mejoras de la Red de Autobuses de Tránsito Rápido incluyen carriles exclusivos para autobuses en las horas pico en Roscoe Bl donde el estacionamiento ya es restringido entre Coldwater Canyon Av y Topanga Canyon Bl. Los carriles exclusivos para autobuses en las horas pico no operarán en los segmentos de las intersecciones de la I-405 y la SR-170. Los carriles exclusivos para autobuses en las horas pico permiten que los autobuses circulen solos durante las horas pico de tráfico. Los autobuses tendrán una frecuencia de 10 minutos de lunes a viernes durante las horas pico de viaje de 7–10am y de 3–7pm en Roscoe Bl. El estacionamiento en la calle aún estará disponible durante el resto de las horas de los días hábiles. Esto ajusta las actuales restricciones de estacionamiento de lunes a viernes que son de 7–9am y de 4–7pm. El resto de los vehículos pueden ingresar a los carriles para autobuses para girar a la derecha en calles o accesos.

¿Aún se proponen los carriles exclusivos para el autobús de tránsito rápido en Nordhoff St?

No. Los carriles exclusivos no se proponen para Nordhoff St. Lo que se propone es mejorar la frecuencia de los autobuses en 10 minutos para la línea 166, prioridad de la señalización para el transporte público, andenes para autobuses, nuevos refugios para las paradas y paradas mejoradas fuera de la Universidad Estatal de California, Northridge (en Lindley) y en Nordhoff/Van Nuys.

¿Qué calles se tienen en cuenta para el proyecto de autobús de tránsito rápido?

Los principales corredores a mejorar con las mejoras de la Red de Autobuses de Tránsito Rápido incluyen Roscoe Bl, Nordhoff St y Lankershim Bl, con mejoras adicionales planificadas para Reseda Bl, Sherman Way, Vanowen St y Victory Bl.

¿Aún se estudia una única línea para el autobús de tránsito rápido como parte del proyecto?

Ya no se estudia una única línea para el autobús de tránsito rápido como parte del proyecto. Con base en las opiniones de la comunidad y las directivas de la Junta de Metro de estudiar una red de mejoras y la incorporación del Plan de autobús NextGen de Metro, el equipo del proyecto analizó maneras de mejorar los servicios de transporte público existentes en más áreas del norte del Valle de San Fernando con mejoras de los servicios, de las comodidades, de la velocidad de viaje y de la fiabilidad.

¿Este proyecto aún cumple con las metas de financiamiento de Measure M?

Sí. La ordenanza Measure M identifica a este proyecto capital de transporte público como “Mejoras del autobús de tránsito rápido del norte del Valle de San Fernando” con fecha de inicio de obra en el año fiscal 2019 y fecha de inauguración en los años fiscales 2023–2025. La ordenanza no especifica una ruta para las mejoras del autobús de tránsito rápido en el norte del Valle de San Fernando, sino que incluye notas al pie que establecen que “este proyecto incrementará la conectividad del sistema en el norte del Valle de San Fernando y en el sistema de transporte público de Metro”. Las Mejoras de la Red de Autobuses de Tránsito Rápido siguen cumpliendo con las metas identificadas en Measure M ya que el proyecto aumentará la conectividad del sistema en el norte del Valle de San Fernando y ofrecerá mejoras similares a las del autobús de tránsito rápido en más áreas.



Metro

NORTH SAN FERNANDO VALLEY TRANSIT CORRIDOR



¿Cómo se financiará el proyecto?

El proyecto del norte del Valle de San Fernando tal como se define ahora, está completamente financiado por Measure M, un impuesto sobre las ventas de medio centavo que financia diversos programas y proyectos de transporte. Con esta medida, al proyecto se le asignaron \$180 millones.

¿Cuándo se iniciará el proyecto?

Según Measure M, el proyecto tendrá un inicio anticipado en 2023–2025. Sin embargo, con las Mejoras de la Red de Autobuses de Tránsito Rápido, se prevé que los elementos del proyecto estén listos antes de lo que establece el cronograma de Measure M y que sea para el invierno 2024/2025, de unos 18 a 24 meses antes que una única línea de autobús de tránsito rápido.

Proceso medioambiental

¿Cuál es el proceso de exención medioambiental del proyecto de ley del Senado 288 (SB 288)?

El proyecto de ley del Senado 288 (SB 288) que se convirtió en ley el 28 de septiembre de 2020, establece una nueva exención legal de la Ley de Calidad Medioambiental de California (CEQA, por sus siglas en inglés) para darle prioridad a los proyectos de transporte público, lo cual incluye coordinación de la señalización, creación de carriles exclusivos para autobuses, conversión de carriles de uso común a carriles exclusivos para autobuses durante las horas pico o durante todo el día, y la construcción de estaciones en los existentes derechos de paso (ROW, por sus siglas en inglés). Metro identificó este proyecto como candidato para recibir la exención conforme al Proyecto de ley del Senado 288. Ya que las Mejoras de la Red de Autobuses de Tránsito Rápido del norte del Valle de San Fernando se valúan en más de \$100 millones, cumplir con el SB 288 incluye la preparación de un análisis de modelos de negocios e igualdad racial y llevar a cabo reuniones públicas de divulgación. El 29 de septiembre de 2022, se llevó a cabo una reunión pública para presentar el proyecto del análisis de modelos de negocios y equidad racial e información sobre el proyecto. Ambos informes se pueden consultar en el sitio web del proyecto en la sección llamada “Documents” en metro.net/projects/north-sfv-brt/#documents.

¿Aún se está estudiando un Informe de Impacto Ambiental para este proyecto?

No. Según el proyecto de ley del Senado 288 (SB 288), no se necesita un Informe de Impacto Ambiental si un proyecto cumple con los criterios descritos en la pregunta anterior. Ya que las Mejoras de la Red de Autobuses de Tránsito Rápido es un proyecto candidato según el SB 288, no se completará un Informe de Impacto Ambiental y se busca la exención legal en virtud de la Ley de Calidad Medioambiental de California (CEQA, por sus siglas en inglés).



Metro

NORTH SAN FERNANDO VALLEY TRANSIT CORRIDOR



Paradas mejoradas y refugios para las paradas

¿Dónde se ubicarán las paradas mejoradas?

La idea de las paradas mejoradas es incluir lugares de mayor actividad y destinos importantes y brindar oportunidades claves de trasbordo con otras rutas de transporte público. Algunas de las ubicaciones donde se considera la instalación de paradas mejoradas incluyen el campus de la Universidad Estatal de California, Northridge (CSUN, por sus siglas en inglés), el distrito comercial de Panorama City y el Hospital Northridge. Estos lugares incluyen paradas mejoradas con la posibilidad de hacer trasbordos con el sistema regional de autobuses de Metro y la futura línea del tren ligero del este del Valle de San Fernando.

¿Dónde se ubicarán los refugios adicionales para las paradas de autobuses?

La ubicación de los refugios para las paradas no está determinada por completo, pero se les dará prioridad a las paradas más activas de los corredores del proyecto de Mejoras de la red de autobuses de tránsito rápido, lo cual incluye Roscoe Bl, Nordhoff St, Lankershim Bl, Reseda Bl, Sherman Way, Vanowen St y Victory Bl. En colaboración con la ciudad de Los Angeles, las Mejoras de la Red de Autobuses de Tránsito Rápido incluirán la instalación de casi 400 nuevos refugios para las paradas de autobuses.

Mejoras de los servicios y las comodidades

¿Este proyecto incluirá autobuses eléctricos?

Este proyecto incluirá autobuses eléctricos nuevos de cero emisiones como parte del proyecto de Mejoras de la Red de Autobuses de Tránsito Rápido. El proyecto propone comprar 75 de estos autobuses para distribuirlos en cuatro líneas de transporte público (la 152 de Roscoe, la 162 de Sherman Way, la 166 de Nordhoff, la 240 de Reseda/Ventura) en el norte del Valle de San Fernando. Los autobuses eléctricos reducirán los ruidos y las emisiones de gas de efecto invernadero, tendrán un mejor rendimiento, serán más silenciosos y tendrán un andar más confortable.

¿Se incluirán carriles para bicicletas en el proyecto?

A pesar de que no se incluyen carriles para bicicletas en la implementación de este proyecto, la ciudad de Los Angeles tiene otros proyectos para incluir más infraestructura para ciclistas que lo complementan. Se pueden ver en bit.ly/ladotbike. Además, los carriles exclusivos para autobuses en los segmentos de Roscoe Bl pueden ser legalmente usados por ciclistas.

¿Los autobuses tendrán espacio adecuado para las bicicletas?

Los nuevos autobuses eléctricos incluirán portabicicletas externos al igual que la flota existente.



Metro

NORTH SAN FERNANDO VALLEY TRANSIT CORRIDOR



Mejoras en la velocidad de los autobuses y en la fiabilidad

¿Qué es la prioridad de la señalización para el transporte público?

La prioridad de la señalización para el transporte público usa la ubicación de los autobuses para comunicarse de modo inalámbrico con las señales de tráfico para extender el tiempo de luz verde o hacer avanzar una señal cambiando de rojo a verde por algunos segundos. Esto le permite al autobús continuar en las intersecciones sin demoras y puede ahorrar muchos minutos a lo largo de todo un viaje. La prioridad de la señalización para el transporte público contribuye a reducir los tiempos de viaje y asegura llegadas más puntuales. Como parte del proyecto, la prioridad de la señalización para el transporte público incluiría Lankershim Bl/San Fernando Rd, Roscoe Bl, Nordhoff St, Sherman Way, Victory Bl y Roscoe Bl/Ventura Bl.

¿Qué son los andenes para autobuses?

Los andenes para autobuses extienden la acera en las paradas de autobuses en todo el carril, mejoran la accesibilidad y facilitan el embarque de los pasajeros porque cuentan con mayores áreas de espera y tienen más comodidades. Los autobuses pueden seguir en sus carriles de circulación para que los pasajeros suban y bajen, evitando así las tardanzas que se generan al entrar y salir del tráfico. Los andenes para autobuses también mejoran la seguridad porque implementan cruces más cortos para los peatones y reducen las probabilidades de colisión con vehículos y ciclistas.

Construcción

¿Habrá pasos a desnivel en las calles más importantes o en las autovías?

El proyecto de autobús de tránsito rápido no incluirá separaciones a desnivel en las calles más importantes o en las autovías. Los autobuses operarán a nivel de la calle en los carriles exclusivos, donde sea posible, y en carriles de flujo de tránsito mixto donde no haya espacio para los carriles exclusivos.

¿Habrá adquisición de propiedades?

No es necesaria la adquisición de propiedades para implementar el proyecto. El ensanchamiento de la calle no es parte del proyecto.

¿Los usos del suelo cambiarán con la implementación de este proyecto?

No se han propuesto cambios en el uso del suelo como parte de este proyecto.



Metro

NORTH SAN FERNANDO VALLEY TRANSIT CORRIDOR



Proyectos regionales relacionados

¿Cómo se conectará el proyecto con otros proyectos de Metro?

Las Mejoras de la Red de Autobuses de Tránsito Rápido conectarán otros proyectos de transporte público, lo cual incluye la Línea G (Orange) del autobús de tránsito rápido de Metro y la Línea B (Red) del Metro en la estación de North Hollywood. Existe un proyecto separado de autobús de tránsito rápido que actualmente está en etapa de diseño que operaría entre North Hollywood y Pasadena con una conexión a este proyecto en la Estación de North Hollywood. Este proyecto también se conectará con el futuro tren del este del Valle de San Fernando que estará ubicado en Van Nuys Bl y que extenderá el tren ligero desde la estación de la Línea G (Orange) del autobús de tránsito rápido a la estación de Metrolink Sylmar/San Fernando.

Aporte de la comunidad

¿Cómo se han incorporado los aportes del público al proceso en curso?

El análisis de las alternativas incluye un capítulo y apéndices que documentan las actividades de promoción comunitaria que se han llevado a cabo antes de la fase de estudio de impacto del proyecto desde junio de 2018 hasta la primavera de 2019. En el proceso, se evaluaron las opiniones de público y los aportes de interesados claves y esos fueron los elementos claves que condujeron a las decisiones finales del diseño del proyecto y se basaron en las respuestas a los esfuerzos de planificación temprana desde junio de 2018 hasta la primavera de 2019. El informe del análisis de alternativas y los informes de promoción comunitaria por separado se pueden encontrar en el sitio web del proyecto.

Durante la fase actual del proyecto que estudia las Mejoras de la Red de Autobuses de Tránsito Rápido, los informes de la Junta del Comité de Planificación y Programación de Metro y de la Junta Ordinaria de noviembre incluyen el informe de divulgación que documenta la divulgación realizada desde la primavera de 2022 hasta el otoño de 2022. Los esfuerzos de difusión comunitaria continuarán para incluir enfoques abarcadores e innovadores que hagan participar a más miembros de la comunidad, en especial, aquellos provenientes de áreas que históricamente tienen bajos recursos con el objetivo de lograr resultados que promuevan y brinden oportunidades evitando el aumento de las disparidades.



Metro

NORTH SAN FERNANDO VALLEY TRANSIT CORRIDOR