



## PROYECTO DEL CORREDOR DE TRANSPORTE NOHO A PASADENA

# Preguntas Frecuentes (FAQs, por sus siglas en inglés)

### PREGUNTAS GENERALES

#### ¿Qué es un autobús de tránsito rápido?

El autobús de tránsito rápido (BRT, por sus siglas en inglés) es un servicio de transporte público prémium diseñado para parecerse a un tren. Sus características principales pueden incluir carriles exclusivos para autobuses, prioridad de la señalización para el transporte público, servicio de alta frecuencia, vehículos y estaciones exclusivos, estaciones modernizadas y letreros indicativos.

#### ¿Cuál es la cantidad de usuarios que se espera para este proyecto?

Se espera que el proyecto atraiga aproximadamente 35,000 pasajeros por día en 2042.

#### ¿Por qué se necesitan carriles exclusivos para autobuses?

Los carriles exclusivos para autobuses son críticos para el Autobús de tránsito rápido. Mejoran la velocidad de los autobuses, el tiempo de viaje y la fiabilidad en el servicio, aumentan la cantidad de pasajeros y crean una experiencia más parecida a la del tren, y también mejoran la seguridad porque eliminan los conflictos entre autos y autobuses.

#### ¿Qué tipos de beneficios se esperan con este proyecto?

El proyecto incrementa el acceso al transporte público y la fiabilidad, mejora la movilidad regional, facilita los tiempos de traslado e incluye numerosas mejoras para la seguridad de los peatones, los ciclistas y los conductores. También se espera que el proyecto reduzca la cantidad de millas recorridas por vehículo y que utilice autobuses eléctricos con cero emisiones, lo cual mejora la calidad del aire.

## ¿Cuánto tiempo se tardará en viajar de North Hollywood a Pasadena?

El tiempo aproximado de viaje de principio a fin con el proyecto propuesto apenas supera una hora. El recorrido del servicio de transporte público actual tarda aproximadamente dos horas.

## ¿Los autobuses tendrán un espacio adecuado para las bicicletas?

Como con todos los autobuses de Metro actuales, se espera que los autobuses de tránsito rápido estén equipados con portabicicletas en su parte frontal externa. El estacionamiento para bicicletas también se puede incluir en las estaciones del autobús de tránsito rápido para facilitar las conexiones en bicicleta.

## ANÁLISIS AMBIENTAL Y PLANIFICACIÓN DEL PROYECTO

### ¿Qué es un Reporte de Impacto Ambiental?

El Reporte de Impacto Ambiental (EIR, por sus siglas en inglés) son estudios diseñados para identificar los posibles impactos ambientales de un proyecto propuesto.

### ¿El reporte de Impacto Ambiental identificó algún impacto?

El Reporte de Impacto Ambiental no identificó ningún impacto significativo o inevitable. Los impactos identificados están, principalmente, relacionados con la construcción y pueden mitigarse. Las medidas de mitigación se identifican en el Plan preliminar del Reporte de Impacto Ambiental y se incluyen en el Reporte de Impacto Ambiental Final. Ambos informes se encuentran disponibles en el sitio web del proyecto en [metro.net/nohopasbrt](http://metro.net/nohopasbrt) en la sección llamada Documents.

### ¿Cuándo será la próxima vez que el público pueda hacer comentarios sobre el proyecto?

El público tendrá la oportunidad de comentar sobre el proyecto cuando el Reporte de Impacto Ambiental Final se presente ante la Junta de Metro en abril de 2022 para su certificación y se puede acceder a él desde el sitio de la Junta de Metro en [boardagendas.metro.net](http://boardagendas.metro.net).

### ¿Quién tomará la decisión final sobre este proyecto?

Se prevé que la Junta de Metro certifique el Reporte de Impacto Ambiental Final y apruebe el proyecto final en abril de 2022.

### ¿Con quién puedo comunicarme para obtener más información sobre este proyecto o para hacer una presentación en mi vecindario o en mi organización?

Para hacer comentarios o solicitar información, puede comunicarse con el equipo del proyecto por correo electrónico a [nohopasbrt@metro.net](mailto:nohopasbrt@metro.net) o por teléfono al 213.418.3228. Scott Hartwell es el mánager del proyecto y recibirá los comentarios y otros tipos de correspondencia en:  
Scott Hartwell, mánager de proyecto  
Autoridad de Transporte Metropolitano del Condado de los Angeles  
One Gateway Plaza, M/S 99-22-6  
Los Angeles, CA 90012

## **ESTACIONAMIENTO**

### **¿Cómo planea Metro abordar la pérdida de espacio de estacionamiento en el Informe de Impacto Ambiental Final?**

Aunque la pérdida de espacio de estacionamiento no se considera un impacto ambiental según la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA, por sus siglas en inglés), Metro se compromete a coordinar con las entidades locales para minimizar la pérdida de espacio de estacionamiento y aliviar los posibles efectos de esa pérdida.

### **¿Metro brindará estacionamiento de remplazo luego de que se implemente el proyecto?**

Aunque Metro se esfuerza por conservar la mayor cantidad de estacionamiento posible, no está planeado remplazar la pérdida de estacionamiento. Uno de los principales objetivos del proyecto es reducir la dependencia de los autos (y los estacionamientos) al brindar una nueva opción de transporte público prémium que conecte destinos claves y que compita con el uso de los autos.

### **¿Habrá remplazo de estacionamiento durante la construcción?**

Metro coordinará con entidades locales por el desarrollo de un Plan de Gestión de Tránsito y/o un Plan de Gestión de Construcción que podría incluir disposiciones para minimizar toda pérdida de estacionamiento asociada con la construcción.

### **¿Se brindará estacionamiento en las estaciones?**

No se considera el estacionamiento en las estaciones propuestas. El proyecto se construye a lo largo de calles de la ciudad y Metro no posee las propiedades adyacentes al recorrido donde se podría brindar estacionamiento.

## **ACCESO/RESTRICCIONES DE GIRO**

### **¿Los conductores podrán hacer giros en U?**

Los conductores podrán hacer giros en U en los lugares de giro a la izquierda a menos que se especifique lo contrario.

## **COMERCIOS**

### **¿Cómo se integrarán los repartos a los comercios en este proyecto?**

Donde las zonas de carga y descarga se vean afectadas, se identificarán los problemas y se moverán a las calles laterales adyacentes. En los casos en que eso no sea posible, Metro coordinará con los comercios afectados para encontrar posibles soluciones y/o la conservación de esas zonas de carga y descarga.

## **¿De qué manera obtendrán ayuda los comercios durante la construcción?**

Al reconocer la importancia de apoyar a las pequeñas empresas durante la construcción, la Junta Directiva autorizó la expansión del Centro de Soluciones Empresariales (BSC, por sus siglas en inglés) en 2019 para incluir el proyecto del corredor de transporte público de North Hollywood a Pasadena. El Centro de Soluciones Empresariales les brindará a las pequeñas empresas servicios técnicos y de desarrollo empresarial inmediatos y prácticos en caso de que surja algún problema durante la construcción del proyecto.

Asimismo, Metro desarrollará un Plan de Gestión de Tránsito o un Plan de Gestión de Construcción conjuntamente con entidades locales para minimizar los posibles impactos de la construcción.

## **Los comedores al aire libre se han instalado para mantener a los comercios a flote durante la pandemia de COVID-19. ¿El proyecto afectará los comedores al aire libre?**

No prevemos que el proyecto interfiera con los comedores al aire libre ya que no se espera que cambien las aceras para los peatones donde se ubican los comedores. Sin embargo, donde los comedores al aire libre hayan remplazado lugares de estacionamiento, algunas opciones de diseño que afectan los estacionamientos pueden entrar en conflicto con esos comedores.

## **¿Se necesitará alguna propiedad privada para el proyecto?**

Ya que el proyecto del autobús de tránsito rápido se construye a lo largo de las calles de la ciudad, en la servidumbre de paso, no se prevé que sea necesaria ninguna adquisición significativa de propiedades privadas para el proyecto.

## **CONSTRUCCIÓN**

### **¿Cuánto se prevé que dure la construcción?**

Se espera que la construcción total del proyecto dure entre 24 y 30 meses. Las actividades de construcción irán cambiando de lugar a lo largo del corredor, así que la construcción tomará menos tiempo en cada segmento individual.

### **¿Se cerrarán carriles como resultado de la construcción?**

A pesar de que puedan necesitarse cierres parciales de carriles, no esperamos que la construcción requiera de cierres totales en ninguna de las dos direcciones. Asimismo, Metro diseñará un Plan de Gestión de Tráfico y de Construcción conjuntamente con entidades locales para mitigar los impactos de la construcción y/o los cierres de los carriles.

### **¿Llevarán a cabo actividades de construcción durante la noche?**

No prevemos que se lleven a cabo actividades de construcción durante la noche. Sin embargo, si se necesita hacer trabajo nocturno, se implementarán medidas de mitigación para reducir todo tipo de impactos por ruidos durante la noche. Se necesitará que el contratista de construcción coordine con las entidades locales para obtener los permisos necesarios y para llevar a cabo actividades de construcción durante la noche.

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

No. No se incluyen nuevos pasos a desnivel en este proyecto.

### OPERACIONES

## ¿El proyecto prestará servicio hasta el Aeropuerto de Hollywood Burbank?

El proyecto no brindará acceso directo al Aeropuerto de Hollywood Burbank, pero otros servicios como los autobuses locales, Metrolink, Amtrak y Metro Micro brindan conexiones al aeropuerto.

## ¿No habrá más congestión del tránsito por causa del proyecto si se saca un carril? Si ese fuera el caso, los posibles usuarios estarían menos dispuestos a trasladarse a los comercios.

Metro está coordinando con las ciudades que se encuentran a lo largo del recorrido del proyecto para evaluar las condiciones del tráfico. Con base en el análisis que hicimos hasta la fecha, no prevemos ningún impacto significativo o desvío de tráfico a las calles aledañas.

## ¿Cómo piensan hacer cumplir el uso de los carriles para autobuses?

Metro planea coordinarlo con las entidades locales o con las fuerzas del orden.

## Preguntas para el segmento de Eagle Rock

### GENERALIDADES

## ¿Dónde se ubicarán las estaciones?

En Eagle Rock, las estaciones se ubicarán en Colorado Bl en Eagle Rock Plaza, Eagle Rock Bl y Townsend Av.

### ESTACIONAMIENTO

## ¿Cómo afecta cada diseño al estacionamiento sobre Colorado?

En general, la opción de un solo carril de circulación conserva la mayoría (62%) de los 319 espacios en Colorado Bl y la opción de dos carriles de circulación conserva cerca de un tercio (34%) de los espacios de estacionamiento. Tal como se indica en la tabla, hay una gran oferta de estacionamiento alternativo en calles transversales (763 espacios). Asimismo, hay 32 espacios públicos de estacionamiento adicionales disponibles en el lote de estacionamiento de la Ciudad en Caspar Av/Murton Av que no se incluyen en la tabla que sigue.

REGISTRO DE ESTACIONAMIENTOS				
Espacios de estacionamiento existentes en Colorado Street	Pico de Demanda*	Opción de Dos Carriles de Circulación Espacios Conservados	Opción de Un Carril de Circulación Espacios Conservados	Espacios de Estacionamiento Adicionales en la Calle dentro de 300 pies (100 metros)
319	202 (63%)	109 (34%)	197 (62%)	763

\*Ocupación más alta observada a diferentes horas del día

## ACCESO/RESTRICCIONES DE GIRO

### ¿Los conductores podrán hacer giros en U?

Los conductores podrán hacer giros en U en los lugares de giro a la izquierda, a menos que se especifique lo contrario.

### ¿Cuántos giros a la izquierda se verán afectados en Eagle Rock?

Con ambas opciones de diseño, la mayoría de los giros a la izquierda señalizados se retendrán. Sin embargo, hay algunos giros a la izquierda desprotegidos en intersecciones menores que se cerrarían para mejorar la seguridad y reducir conflictos con el tráfico. Además, habrá dos giros a la izquierda adicionales señalizados en Eagle Vista Dr y Hermosa Av. Algunos carriles de giro a la izquierda también serán alargados para obtener mayor capacidad vehicular.

## OPERACIONES

### ¿No habrá más congestión del tránsito por causa del proyecto si sacan un carril en Colorado?

El análisis de tráfico indica que habrá congestión adicional en los extremos este y oeste de Colorado Bl donde sucede el cambio de carriles (cerca de Eagle Rock Bl y cerca de las rampas de acceso de la SR-134). Sin embargo, el análisis también muestra que, aproximadamente, un 20% del tráfico se desviará a la SR-134 o a la SR-2, lo cual reduce el tráfico de paso en Colorado Bl. También se prevé que haya una reducción del 9% del tráfico en Eagle Rock Bl debido al desvío.

### ¿El proyecto creará tráfico en calles residenciales vecinas?

Los análisis muestran un mínimo desvío del tráfico ya que los caminos por vecindarios residenciales son más lentos y menos directos que viajar por Colorado Bl, incluso con la reducción de carriles de circulación. Por esta razón, para calles como Hill Dr y Yosemite Dr se prevé que reciban menos del 1% de los desvíos. Se prevé que la mayoría de los desvíos se harán hacia la autopista de la SR-134.

### ¿El servicio del autobús de tránsito rápido cambiará la clasificación de zonificación en Eagle Rock?

Eagle Rock ya es un corredor de transporte público de alta calidad con base en los servicios de transporte público existentes. Además, Eagle Rock ya tiene un Plan Específico existente que limita los desarrollos. Por lo tanto, el proyecto no afectará la zonificación.

## ¿El proyecto eliminará o reducirá las medianas con paisajismo en Eagle Rock?

La opción recomendada por el equipo de diseño retiene, en general, las medianas de 18 pies de ancho (5,5 metros), mientras que con la opción de dos carriles de circulación, requerirá la modificación de las medianas para hacerlas más angostas, de 6/16 pies (2/5 metros). Ambas opciones agregan medianas a las partes de Colorado Bl que actualmente no tienen, lo cual resulta en más pies lineales de medianas en general.

## ¿Cuál será el impacto sobre los servicios de emergencia (policía, bomberos, ambulancias, etc.)?

Los carriles para autobuses estarán disponibles para el uso de los servicios de emergencias, lo cual mejora los tiempos de respuesta al permitirles evitar la congestión vehicular.

## Segmento de Burbank

### GENERALIDADES

#### ¿Dónde se ubicarán las estaciones?

En Burbank, las estaciones se ubicarán en Olive/Hollywood Way, Alameda/Naomi, Olive/Verdugo, Olive/Lake, Olive/San Fernando y Glenoaks/Alameda.

#### ¿Las aceras serán más angostas?

No. Las aceras mantendrán el ancho existente.

### ESTACIONAMIENTO

#### ¿Cuántos de los actuales 299 espacios de estacionamiento se perderán en Olive Av entre Buena Vista St y Lake St?

La configuración propuesta con circulación lateral mantendrá todos los lugares de estacionamiento.

### ACCESO/RESTRICCIONES DE GIRO

#### ¿El autobús de tránsito rápido en Burbank restringirá el acceso a los giros hacia la derecha, zonas de carga y descarga y/o acceso a garajes?

No. Los autos podrán circular por los carriles para autobuses para girar hacia la derecha y acceder a los garajes. Además, los autos podrán cruzar los carriles para autobuses para acceder al estacionamiento sobre la calle o a las zonas de carga y descarga.

## CONSTRUCCIÓN

### ¿Qué impacto tendrá la construcción del autobús de tránsito rápido sobre Olive Av?

Las actividades de construcción en Olive Av serán, principalmente, de remarcación de las marcas viales y nueva señalización, lo cual requerirá de cierres parciales de carriles por un periodo corto de tiempo. Metro diseñará un plan de gestión de tráfico y de construcción conjuntamente con la Ciudad de Burbank para mitigar los impactos de la construcción o de los cierres de los carriles.

## OPERACIONES

### ¿No habrá más congestión del tránsito por causa del proyecto si se saca un carril en Olive Av?

El análisis de tráfico muestra efectos mínimos sobre el tráfico debido a los cambios previstos en los patrones de viaje y en los cambios al transporte público. Se espera que, aproximadamente, el 30% del tráfico se desvíe de Olive Av hacia otras calles importante en esa área, lo cual incluye Alameda Av, Burbank Bl y Hollywood Way. Con el desvío hacia estas calles, los carriles restantes de Olive Av tendrán suficiente capacidad como para hacerle frente a los volúmenes de tráfico previstos. Asimismo, las mejoras en la sincronización de las señales de tráfico y la implementación de prioridad de la señalización para el transporte público para el autobús de tránsito rápido ayudarán a mejorar el flujo de tráfico por Olive Av. Como resultado de ello, se prevé que los cuatro minutos que, aproximadamente, les toma a los autos viajar por Olive Av desde Buena Vista St a Lake St durante las horas pico, sean los mismos que con el autobús de tránsito rápido.

### ¿El proyecto creará tráfico en calles residenciales vecinas?

Los análisis muestran un mínimo desvío del tráfico ya que los caminos por vecindarios residenciales son más lentos y menos directos que viajar por Olive Av. Viajar por calles paralelas de vecindarios cercanos como Oak St o Clark Av le agregarían de un tercio de milla y media milla de distancia, respectivamente, y, por lo menos, un minuto de viaje en comparación con la opción de viajar por Olive Av, incluso con un solo carril de circulación en cada dirección.

### ¿Cuáles son los beneficios de tiempo que aporta el autobús de tránsito rápido?

Durante las horas pico, se prevé que el autobús de tránsito rápido ahorre un 34% a 44% de tiempo en comparación con el servicio de transporte público actual, lo cual mejorará enormemente la fiabilidad en el servicio al separar los autobuses del tráfico común. Otros servicios de transporte público, incluidos el Burbank Bus y los vehículos de emergencia, también podrán usar los carriles para autobuses.