

MTA, LISTA PARA INAUGURACION EL 29 DE JUNIO DE LAS LINEAS DE AUTOBUS METRO RAPID EN VAN NUYS BOULEVARD Y FLORENCE AVE

- MTA ESPERA IMPLEMENTAR 27 LINEAS DEL SISTEMA METRO RAPID EN 2008

El exitoso programa de autobús Metro Rapid de MTA alcanzará otro record el domingo 29 de junio con el inicio del servicio en el bulevar Van Nuys y en la avenida Florence.

"Metro Rapid continúa cumpliendo con la promesa que su nombre asegura de manera audaz", dijo Yvonne Brathwaite Burke, supervisora del condado de Los Angeles e integrante de la Junta Directiva de MTA. "Las nuevas líneas en el bulevar Van Nuys y la avenida Florence llevarán el mismo servicio rápido y confiable del que gozan ya los pasajeros en el bulevar Wilshire, el bulevar Ventura, la avenida Vermont y en la calle Broadway (sur)".

La ruta de 21.4 millas de Metro Rapid en Van Nuys (Línea 761) se iniciará en el bulevar Van Nuys, entre los bulevares Foothill y Ventura, continuará a lo largo de Sepulveda Pass, a través de la autopista 405, después sobre el bulevar Sepulveda y en el bulevar Sunset hasta Westwood, donde se conectará con el servicio de Metro Rapid de Wilshire/Whittier en el bulevar Wilshire. La ruta de 10.3 millas de Metro Rapid en Florence (Línea 711) empezará en la avenida Florence desde la avenida Garfield en la ciudad de Bell Gardens hasta La Brea Avenue en Inglewood.

Las nuevas líneas, incluyendo una en el bulevar Crenshaw que comenzará a operar en diciembre de 2003, son parte de la expansión del sistema Metro Rapid que será finalizada en 2008, cuando un total de 27 líneas de Metro Rapid cubran toda el área de Los Angeles.

Las líneas de Metro Rapid en el bulevar Van Nuys y la avenida Florence complementarán las rutas de 11.9 millas en la avenida Vermont y de 10.5 millas en la calle Broadway (sur), también de Metro Rapid. Estas líneas iniciaron su servicio en diciembre de 2002, mientras que la ruta de 26 millas de Wilshire/Whittier y la de 16 millas de Ventura empezaron a funcionar en junio de 2000.

Desde junio de 2000, el número total de pasajeros sobre los corredores de Wilshire/Whittier y el bulevar Ventura se ha incrementado en un 40 por ciento. Un tercio del aumento proviene de pasajeros nuevos en el transporte público.

La Línea 720 de Metro Rapid que va sobre Wilshire/Whittier actualmente tiene un promedio de 45,000 abordajes semanales. Los abordajes promedio entre semana para la Línea 750 de Metro Rapid en Ventura son de 9,000.

"Metro Rapid ha probado consistentemente su valor para nuestros pasajeros como un medio de transporte rápido, confiable y seguro para ir al trabajo, a centros médicos y lugares de diversión", dijo Roger Snoble, presidente ejecutivo de MTA. "Pensamos que Metro Rapid tiene sentido y es claro que nuestros usuarios están de acuerdo".

Varios atributos claves han contribuido al éxito de Metro Rapid incluyendo un sistema de prioridad de señales para autobús. Desarrollado por el Departamento de Transporte de Los Angeles (LADOT), este sistema de prioridad de señales para autobús reduce la cantidad del tiempo que un vehículo de Metro Rapid está detenido en los altos al extender la duración de las luces en verde y disminuir las luces en rojo. Como resultado

de ello, Metro Rapid ha reducido el tiempo de recorrido en el corredor Wilshire/Whittier cerca de un 30 por ciento y 23 por ciento en Ventura Boulevard.

MTA y LADOT anticipan que cuando empiece el servicio de Metro Rapid en la avenida Florence habrá entre un 20 y 25 por ciento de disminución en el tiempo de recorrido, en comparación con el servicio actual sobre ese corredor. Se espera un mejoramiento similar en el bulevar Van Nuys cuando el sistema de prioridad de señales para autobús entre en efecto el próximo septiembre.

“La unión de tecnología y sentido común en Metro Rapid está produciendo tiempos de recorrido en calles congestionadas de Los Angeles que no habían alcanzado sistemas de autobuses en otras ciudades grandes de Estados Unidos”, dijo Wayne Tanda, gerente general de LADOT. “LADOT está muy complacido de ser parte de un programa que ha transformado una visión en un medio de transporte rápido y eficiente para miles de pasajeros”.

Otros elementos importantes que han contribuido al éxito de Metro Rapid incluyen el uso de autobuses sin escalones para reducir el tiempo de abordaje y descenso de los pasajeros, autobuses fácilmente reconocibles y estaciones que tienen letreros que muestran el tiempo del siguiente autobús”, así como kioscos con información y características de operación similares a las de los trenes.

Al igual que la mayoría de los sistemas de trenes ligeros, los autobuses de Metro Rapid se detienen aproximadamente cada 0.8 millas en las calles principales, a diferencia de los autobuses con paradas limitadas y de servicio local en los cuales los vehículos se detienen alrededor de cada 0.3 millas y 0.2 millas, respectivamente.

Los corredores del bulevar Van Nuys, la avenida Florence, la avenida Vermont y la calle Broadway (sur) se encuentran entre los elegidos para una expansión de 24 líneas del programa de Metro Rapid, de aquí a cinco años, aprobada por la Junta Directiva de MTA en 2002. Los otros corredores incluyen la calle Soto, Crenshaw-Rossmore, el bulevar Pico, el bulevar Santa Monica, el bulevar Hawthorne, el bulevar Long Beach, Hollywood-Fairfax-Pasadena, la avenida Western, el bulevar Beverly, Vernon-La Cienega, el bulevar Atlantic, la avenida Central, San Fernando-Lankershim, el bulevar West Olympic, las calles Garvey-Chavez, la avenida Manchester, San Fernando Road (sur), el bulevar Sepulveda (sur), Torrance-Long Beach y el bulevar Lincoln.

Los costos totales de capital para implementar la expansión de las líneas se estiman en 101.8 millones de dólares. Estos se usarán para construir 24 corredores con 356 millas de prioridad para señales de autobús en 34 ciudades y 11 comunidades no incorporadas al condado de Los Angeles, así como para construir 779 estaciones de Metro Rapid, todas con letreros que indiquen el “tiempo del siguiente recorrido”.

Además, MTA ha empezado la construcción de las 14 millas de la ruta Metro Rapidway en el Valle de San Fernando que incluirá 14 estaciones, un estacionamiento con 3 mil espacios, una ciclopista y un andador peatonal. La construcción de la ruta Metro Rapidway costará 329.5 millones de dólares. A diferencia de las otras líneas de Metro Rapid, en las cuales los autobuses operan en un flujo de tráfico mixto, los autobuses de la ruta Metro Rapidway operan sobre un carril exclusivo.

El aumento de las 24 líneas ofrecerá un incremento neto de 15,646 horas de ganancia al año en comparación con los niveles preexistentes de servicio en esos corredores. Todos los fondos para la expansión han sido reservados en el Plan de Transporte de Largo Alcance de MTA.

El plan de expansión fue desarrollado siguiendo un riguroso proceso de selección para identificar los corredores donde el servicio de Metro Rapid cumpliría mejor con las necesidades de los usuarios. Los corredores se evaluaron sobre la base del éxito existente, el éxito potencial y la necesidad de transporte público.

El horario propuesto para el servicio de Metro Rapid se determinó sobre la base de ingresos disponibles y se anticipa que ocho de los 24 corredores de Metro Rapid que se crearán estarán en servicio siete días a la semana, tres operarán entre semana y los sábados, seis operarán todo el día y sólo entre semana y siete operarán solamente durante las horas pico entre semana.

El programa de autobús de Metro Rapid fue seleccionado recientemente como semifinalista de los premios 2002 Innovation in American Government Awards de la Universidad de Harvard. Patrocinados por la Fundación Ford, estos premios reconocen ejemplos sobresalientes de resolución creativa de problemas dentro del sector público.

MTA-093

[\[Return to Home\]](#)