



Metro News Pressroom

May 12, 2005

CONTACT--

Ed Scannell/Marc Littman

Metro MEDIA RELATIONS

(213) 922-2703/(213) 922-2700

www.metro.net/press/pressroom

e-mail-- mediarelations@metro.net

FOR IMMEDIATE RELEASE

Un estudio del Instituto de Transporte Texas "cita" los esfuerzos de Metro para disminuir los congestionamientos en el Condado de Los Angeles

Los congestionamientos de tráfico en los condados de Los Angeles y Orange prueban la paciencia del conductor más paciente. Pero hay algunas noticias motivadoras. El Reporte de Movilidad Urbana 2005 del Instituto de Transporte de Texas concluye que los enfoques de opciones múltiples de las agencias de transporte, incluyendo Metro, redujeron el número de horas que los viajeros pasan en el tráfico de 98 horas al año en el 2002 a 93 horas al año en el 2003.

"La conclusión del Instituto de Transporte de Texas apoya la antigua creencia de Metro de que el enfoque de -una talla le queda a todos- no es la mejor forma de reducir el congestionamiento en el tráfico", dijo Roger Snoble, Presidente Ejecutivo de Metro. "Toma una variedad de herramientas, todo desde los carriles para compartir el viaje hasta información pública e información tecnológica, mejor manejo del tráfico en nuestras calles y carreteras.

Mientras que el reporte de este año cita que una disminución en la economía de California en el 2002 y 2003 puede haber resultado en una baja en carros y camiones en las calles y carreteras, este también reconoce las mejoras operativas, incluyendo un incremento en el monitoreo de entradas a las autopistas y cámaras vigilantes en las autopistas y mejor manejo de incidentes con menos horas de retraso al año en el condado de Los Angeles y Orange.

"Estamos comenzando a reducir gradualmente esto", dijo David Schrank, co-autor de este año del Reporte de Movilidad Urbana del Instituto de Transporte de Texas. "Reducir de tres a cuatro horas de retraso por año es algo que puede no notarse, pero es un inicio. Mientras un área urbana hace más de estas mejoras operativas, diversifica el uso de su tierra y expande el transporte público, esas tres o cuatro horas se convertirán en seis u ocho".

Mientras que el Reporte Anual de Movilidad Urbana no estudia el impacto de las mejoras individuales de transporte, Schrank dice que cada mejora podría eliminar de uno a tres por ciento del congestionamiento de tráfico que asedia a grandes áreas urbanas, incluyendo la región de Los Angeles.

"Lo que estamos viendo es que cada uno de esos tratamientos elimina algún retraso", dijo Schrank, "Por eso, lo más que se haga, mayor será el retraso que se elimine".

De hecho, en años recientes ha habido un incremento marcado en el número de usuarios discrecionales que usan el sistema de autobuses y trenes Metro. El número de usuarios de Metro con carro o camioneta disponible aumento de 22 por ciento en el Otoño del 2002 a 30 por ciento

en el Otoño del 2004. El Reporte de Movilidad Urbana del 2005 reconoce los beneficios del transporte público, diciendo, "Si el servicio de transporte público fuera discontinuado y los usuarios viajaran en vehículos privados, las 85 áreas urbanas habrían sufrido un retraso adicional de mil 100 millones de horas en el 2003.

Schrank está motivado por el desempeño del programa de autobuses Metro Rapid, el cual a finales de Junio alcanzará la marca del cincuenta por ciento de la expansión planeada a 28 líneas, y dice que está interesado en ver el impacto de la Línea Naranja del Metro, un corredor exclusivo de 14 millas de Metro, cuando este abra a finales de año.

"La información previa muestra que los autobuses de transporte rápido tienen bastantes pasajeros y es bastante exitoso", dijo.

El reporte indica que extendiendo la capacidad de las calles y autopistas será necesario para mantener el paso con el desarrollo. Uno de esos proyectos en el condado de Los Angeles es el proyecto de la autopista 101/405, el cual removerá el crónico cuello de botella de este sobre cargado intercambio.

Schrank y el co autor Tim Lomax dicen que la eficiencia de las carreteras puede ser incrementada a través de tecnología de la información, incluyendo educar a los viajeros sobre sus opciones. En Septiembre del 2004 Metro se integró a un acuerdo con TrafficGauge, Inc. para proveer de manera regular información en tiempo real sobre los congestionamientos de tráfico en las autopistas a la compañía para su distribución a propietarios de aparatos electrónicos de mano para monitorear.

Schrank y Lomax sugieren que los cambios deben ser hechos en una forma que los desarrollos comerciales, de oficinas y residenciales se den para sostener la calidad de vida urbana y ganar desarrollo económico sin el típico incremento del declive en la movilidad". De manera clara el transporte público está a la vanguardia de tal cambio en el condado de Los Angeles y está rediseñando el paisaje urbano de Los Angeles. Un sondeo informal realizado por Metro en el 2004 mostró que las constructoras y sus socios están invirtiendo más de 4 mil millones de dólares en por lo menos 30 nuevos proyectos de desarrollo alrededor de las estaciones de Metro en el Condado de Los Angeles.

Schrank y Lomax dicen que es un hecho que las grandes áreas urbanas estarán congestionadas y "las expectativas realistas son también parte de la solución". Pero no tardaron en decir que con un enfoque balanceado y de múltiples soluciones sobre el congestionamiento no tiene que ser algo que se lleve todo el día".

metro-067