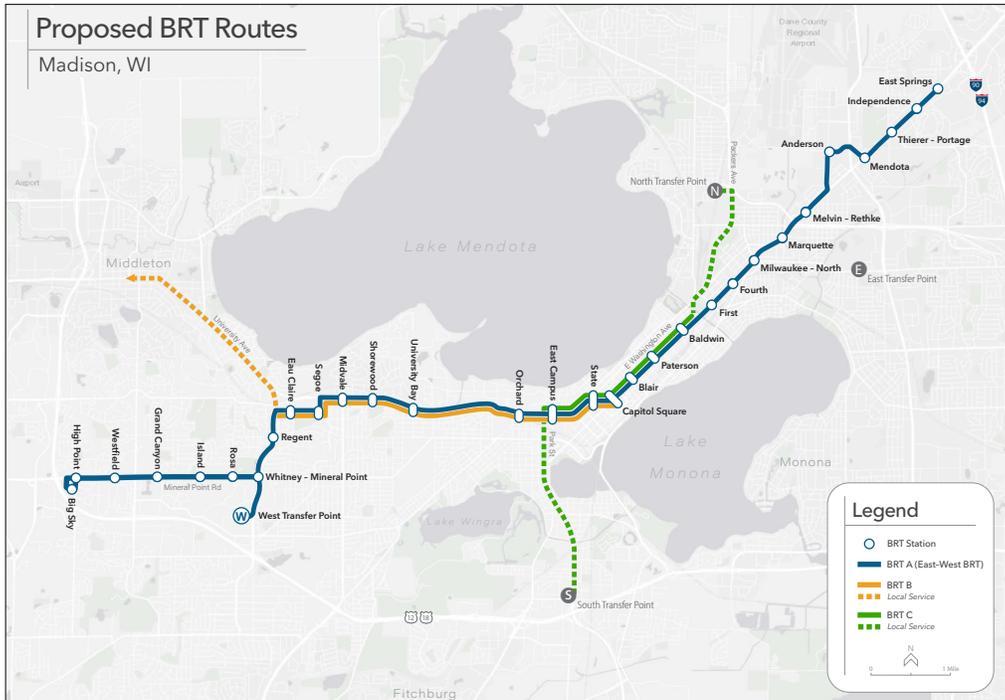


¿Qué es Autobús de Tránsito Rápido?

El autobús de tránsito rápido (BRT) es un sistema de autobuses frecuente, más rápido y más confiable que utiliza autobuses más grandes para transportar a más pasajeros. Las características de BRT incluyen servicio frecuente durante todo el día y rutas directas con menos paradas. Utiliza señales de tráfico especiales para ayudar a los autobuses pasar las intersecciones más rápido, carriles exclusivos para autobuses, estaciones con pago de tarifas fuera de bordo y autobuses más grandes.



¿Por qué necesitamos BRT?

Metro Transit ofrece un número de pasajeros líder a nivel nacional, proporcionando 13 millones de viajes cada año en 62 rutas con 218 autobuses. Sin embargo, para el año 2050, Madison anticipa 85,000 nuevos empleos, 100,000 nuevos residentes y casi 800,000 nuevos viajes por carretera al trabajo, la escuela y la recreación. Agregar BRT al sistema Metro Transit ayudará a aliviar el hacinamiento de pasajeros en los autobuses, mejorará los tiempos de viaje en toda la ciudad y simplificará el sistema, para hacer que tomar el autobús sea más fácil y mejor, ayudando a prepararse para el aumento esperado en la demanda de transporte público en horas extras.

BRT de un Vistazo

Información de horarios en tiempo real, autobuses eléctricos silenciosos y sin emisiones, Wi-Fi a bordo con asientos cómodos.



Número de pasajeros proyectado de 13,000 a 14,000 pasajeros, sirviendo a 120,000 empleos y 80,000 residentes del área.

Corriendo cada 10 minutos durante el pico de los días laborales, 15 minutos al mediodía y 30 minutos por la noche.

¿BRT me permitirá conectarme con autobuses que viajan más allá del corredor este-oeste?

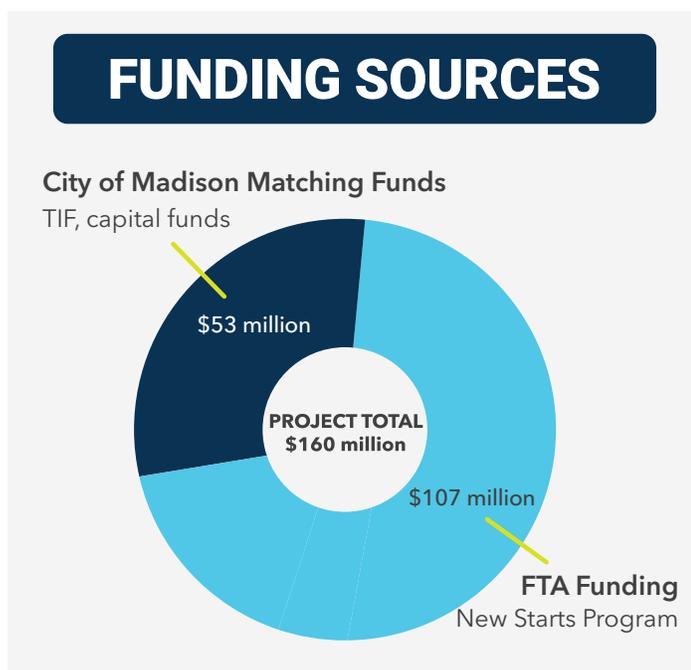
Si. El Plan de Diseño de La Red de Metro que está en curso garantizará que las nuevas rutas de Metro se conecten sin problemas con BRT, mejorando la cobertura, la velocidad y la confiabilidad del sistema.

¿Cuáles son las ventajas de implementar BRT en comparación con otras inversiones en tránsito?

El proyecto BRT de Madison Este-Oeste es elegible para recibir al menos el 50% de su financiamiento inicial, incluida la construcción de un nuevo garaje de mantenimiento de autobuses que servirá a toda la flota de BRT, a través de un programa de subvenciones administrado por la Administración Federal de Tránsito (FTA). El programa federal se llama "FTA Small Starts" y la mayoría de los proyectos financiados por el programa a nivel nacional son proyectos BRT. Este 50% de financiación federal inicial para vehículos, infraestructura de BRT y garaje de mantenimiento no estaría disponible si Metro decidiera abordar el problema simplemente agregando autobuses adicionales a su flota.

¿Cómo se pagará esto?

El costo inicial de \$160 millones se pagará mediante una combinación de fuentes de financiamiento locales y federales. En el otoño de 2020, la Ciudad solicitará una Subvención Federal para Pequeños Inicios, que podría pagar \$107 millones y los \$53 millones restantes se pagarán con fuentes locales, incluido el Presupuesto de Mejoras de Capital de la Ciudad. Las tarifas de BRT pagadas por los clientes de Metro Transit se utilizarán para compensar los costos de operación y mantenimiento.



¿Cuándo comenzará el servicio?

El servicio BRT más pronto que podría comenzar es a fines de 2024. Esto toma en consideración los procesos de financiamiento, la planificación del diseño y la construcción.

¿Cuánto costará viajar en BRT?

Se anticipa que las tarifas de BRT serán las mismas que las tarifas de tránsito típicas. Las transferencias también se manejarían de manera similar a como hoy, y las personas con pases podrían transferirse sin problemas entre BRT y los autobuses locales.

¿Por qué la primera fase del BRT es el corredor este-oeste cuando hay muchas personas de bajos ingresos que viven en los lados norte-sur de la ciudad?

La implementación de BRT depende completamente de una subvención federal, por lo tanto, la Ciudad debe cumplir con ciertos criterios de desempeño del sistema. El FTA utiliza la cantidad de pasajeros existentes y proyectados para evaluar proyectos, y el corredor Este-Oeste tiene un desempeño mucho más alto en ese sentido con más de 120,000 trabajos y 80,000 residentes que residen a 10 minutos a pie de la ruta propuesta del BRT. Una Fase 1 exitosa permitirá a la Ciudad expandir de manera más realista la Sistema BRT a lo largo del tiempo. La Ciudad todavía tiene un fuerte deseo de conectar los lados norte y sur al BRT. Durante su proceso preliminar de planificación de BRT, la Ciudad identificó rutas preferidas para una extensión de BRT Norte-Sur de Fase 2, que esencialmente conecta la Ciudad de Fitchburg al sur y conecta con el Aeropuerto Regional del Condado de Dane. Además, la ciudad está comprando autobuses BRT más grandes para las rutas norte-sur existentes. Esto permitirá que partes de esas rutas funcionen como BRT y mejorará los tiempos de ejecución. Como parte de la iniciativa de inversión en transporte público MetroForward del alcalde Satya, se están avanzando una serie de mejoras para abordar de inmediato las necesidades de servicio en los lados norte y sur. Estas mejoras incluyen un servicio de autobús local más frecuente durante las noches y los fines de semana, cuando muchas personas necesitan un acceso confiable a los trabajos. MetroForward también incluye pases de autobús gratuitos para los jóvenes que necesitan ir al trabajo y otras actividades durante los meses de verano, así como un aumento en los pases de autobús para familias.

¿Cuántas personas se espera que utilicen la línea BRT este-oeste?

La cantidad de pasajeros de BRT proyectada ha indicado que aproximadamente de 13,000 a 14,000 pasajeros usarían el servicio.

¿Qué impacto tendrá el BRT y su construcción en las empresas a lo largo del corredor?

La línea BRT a lo largo del corredor Este-Oeste y las nuevas estaciones de tránsito complementarán las ubicaciones comerciales del centro y brindarán oportunidades para un mayor tráfico de clientes. BRT permitirá que más personas vayan más lejos más rápido y aumentará la puntualidad de los empleados que dependen del transporte. Las empresas a lo largo del corredor participarán durante la fase de diseño para garantizar que se satisfagan las necesidades comerciales, como la carga y descarga eficientes, y que la construcción no tenga un impacto negativo en el negocio. El estacionamiento en la calle, que es utilizado por los clientes de algunas empresas, puede verse afectado en partes del corredor BRT Este-Oeste. Los impactos del estacionamiento se evaluarán en la próxima fase del desarrollo del proyecto BRT.

¿Por qué se está considerando el funcionamiento del centro para East Washington y Mineral Point?

East Washington y Mineral Point tienen derecho de paso adecuado para dar cabida a las estaciones de BRT en el centro de la calle. Cuando se compara con el BRT de funcionamiento lateral, el funcionamiento central se considera más rápido y más confiable debido a menos conflictos (bicicletas, vehículos que giran, camiones de reparto estacionados) y, en consecuencia, es más atractivo para los pasajeros del tránsito.

¿Qué tan frecuente será el servicio BRT?

El avance del BRT variará a lo largo del corredor para adaptarse mejor a la demanda de pasajeros. En las partes del corredor con mayor demanda operaremos la mayor parte



del servicio, mientras que en los extremos del corredor el avance será de solo 15 minutos.

¿Cómo aliviará el BRT la congestión a lo largo del corredor?

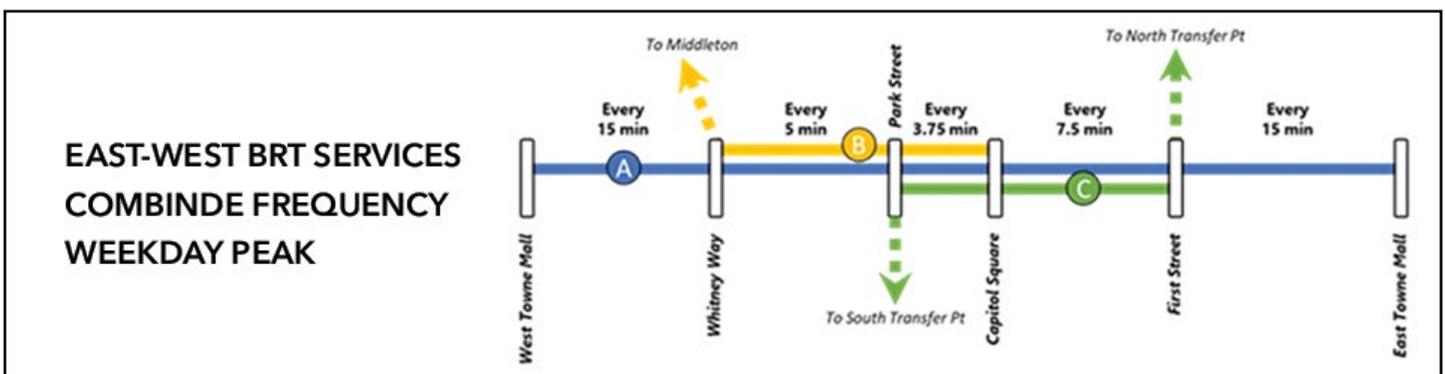
Uno de los beneficios clave del BRT es que los autobuses más grandes viajan en carriles exclusivos siempre que sea posible, lo que mejorará el flujo de tráfico para los conductores. El aumento de pasajeros de BRT y autobuses también disminuirá el número de conductores en el corredor, lo que ayudará a mitigar la creciente congestión de las carreteras.

¿Cómo beneficiarán los cambios en el corredor a ciclistas y peatones?

Las conexiones para bicicletas y los pasillos peatonales se mejorarán en todo el corredor, tanto a lo largo como cruzando el corredor. Estas mejoras serán necesarias para mejorar y apoyar el acceso seguro a las estaciones de BRT en ambos lados de la carretera. Los detalles de estas mejoras se evaluarán durante el proceso de desarrollo del proyecto BRT.

¿Se extenderá el BRT a los suburbios circundantes?

La línea Este-Oeste BRT se conectará al servicio de Metro existente a Middleton. Sin la capacidad de establecer una autoridad de tránsito regional, que proporcionaría el mecanismo para que los municipios trabajen juntos para planificar y financiar un sistema de tránsito regional, la extensión de las rutas BRT tendrá que ser negociada y pagada por las comunidades en el futuro.





**PARA MÁS INFORMACIÓN,
VISITE MadisonBRT.com**

