



MetroRAPID BRT Vía Norte

Preguntas y Respuestas de la Reunión Pública

November 18, 2021 | 5:30 – 6:30 p.m.

Gracias por tomar tiempo para unirse a nosotros en esta reunión virtual de información pública sobre el Estudio del Corredor Norte de MetroRAPID Bus Rapid Transit (BRT). Hubo tantas buenas preguntas hechas durante la sesión de preguntas y respuestas que no pudimos responderlas todas durante el tiempo de la reunión.

A continuación, se presentan las respuestas a las preguntas formuladas durante esta reunión.

¡Gracias por su interés!





P: ¿Se cubrirá o protegerá el acceso al BRT del clima? La distancia a recorrer a pie o en rueda en Northcross será de casi media milla, si se estaciona en el espacio de estacionamiento más alejado.

R: Sí, el acceso a la estación BRT en Northcross Opción 1, en la que los pasajeros accederían al BRT en la mediana de la autopista, se prevé que sea una estructura cerrada, similar a las estructuras construidas en la extensión de la Línea Azul LYNX en la estación Sugar Creek y la estación University City Blvd.

P: Agregar estaciones de carga para vehículos eléctricos puede ser una carga financiera, y no una actualización. ¿Cómo incorporará CATS esto en la previsión presupuestaria?

R: CATS tiene un programa separado que busca incorporar autobuses eléctricos en su flota. Una fase futura del estudio analizará las estaciones de carga y si serían beneficiosas en los centros de movilidad de MetroRAPID.

P: ¿Qué pasa con Express to CLT? ¿Puedes ver una ruta de autobús factible a esa estación de CATS en la salida 28? Sin inconvenientes ni retrasos y ¿es este el único parque y paseo disponible en la salida 28?

R: La opción tentativa en Cornelius busca aliviar la congestión de tráfico en la salida 28 y busca acceder al Cornelius Park and Ride existente, a través de una forma alternativa, que incluye la construcción de acceso solo para autobuses.

P: ¿Cómo se atenderán las necesidades de las personas de color y los residentes de bajos ingresos, así como de las personas con discapacidades físicas?

R: A lo largo del diseño, CATS trabajará con la comunidad discapacitada y seguirá todos los requisitos de la ADA. La participación pública exige garantizar que todas las reuniones públicas sean totalmente accesibles para todos los ciudadanos, proporcionando traducción y abordando todas las barreras lingüísticas, culturales y económicas.



Preguntas sobre las operaciones actuales de autobuses y los servicios locales:

Se pidió a los participantes que enviaran las siguientes preguntas a teltransit@charlottenc.gov o 704.336.RIDE.

P: ¿Podría el 7N Northlake tener servicio al mediodía en Northlake, Park and Ride, durante las horas en que 53x Northlake no está funcionando?

R: La ruta 7 actualmente sirve el correo de Northlake aproximadamente cada 30-40 minutos de 5:47 a.m. a 11:07 p.m. La mayor parte del día son cada 30 minutos, solo los viajes nocturnos van a 40 minutos.

P: ¿Cuáles son los planes para las áreas en que los autobuses expresos sirven actualmente, más allá del Park and Ride? Por ejemplo, el servicio 77x a lo largo de 115 y Catawba (ayuntamiento de Cornelius, etc.)

R: Con la implementación del servicio MetroRAPID BRT, CATS estudiaría la red de servicios de autobuses que conectaría los centros de movilidad con las áreas circundantes, incluyendo como servir a las áreas a y rutas de los autobuses expresos existentes. Además, el Estudio de Prioridad de Autobús EMR (Envision My Ride) desarrollará recomendaciones para transporte en-demanda, las cuales son servidas por el servicio Village Rider. Esto proporcionará la fundación para más mejoras en el servicio a corto plazo.

P: ¿Qué planes están en desarrollo para el servicio local para reemplazar el modelo Village Rider?

R: CATS desarrollará un plan de integración de autobuses como parte del servicio MetroRAPID que crearía una red estratégica de autobuses a las áreas circundantes. Además, el Estudio de Prioridad de Autobús EMR (Envision My Ride) desarrollará recomendaciones para transporte en-demanda, las cuales son servidas por el servicio Village Rider. Esto proporcionará la fundación para más mejoras en el servicio a corto plazo.



P: Esto suena muy bien para aquellos que no son ancianos o discapacitados. ¿Los Servicios Especiales de Transporte (STS) para discapacitados serán parte de este plan masivo? ¿Por qué no se permite STS en Cornelius, ahora solo se permite mediante alquiler privado para empresas privadas, como hogares de ancianos?

R: CATS proporciona servicio STS (paratransito) a ubicaciones dentro de las 3/4 millas de las rutas fijas locales. La mayoría del servicio en Huntersville, Cornelius y Davidson es proporcionado por rutas expresas en lugar de una ruta fija local. CATS no proporciona servicio STS a 3/4 de milla de rutas fijas no locales, como rutas expresas. Para complementar el servicio de rutas exprés en las ciudades del norte, CATS proporciona servicio de ruta fija local, a través de las rutas de pasajeros del Village Rider; 97, 98 y 99. Las rutas fijas locales del Village Rider proporcionan un servicio desviado de 3/4 de milla a ubicaciones dentro de las 3/4 millas de cada ruta. Los Village Riders se pueden explicar mejor como un servicio de ruta fija desviada. Nuestro servicio de ruta fija desviada se desvía hasta 3/4 de la ruta. En nuestro caso, las rutas fijas locales no se desvían.

P: ¿Hay algún plan para aumentar la frecuencia de los autobuses 97, 98, 99? Incluso una frecuencia de 30 minutos sería mucho mejor que el servicio por hora.

R: CATS está estudiando formas de aumentar el servicio en varias de sus rutas en Envision My Ride Estudio de Prioridad de Autobús. El proyecto EMR (Envision My Ride) tiene un objetivo aspiracional de no prestar ningún servicio superior a 30 minutos. El Village Rider operan cada 60 minutos. A largo plazo y cuando los recursos están disponibles, el objetivo de CATS es mejorar las rutas de Village Rider cada 30 minutos. Además, el Estudio de Prioridad de Autobuses de EMR desarrollará recomendaciones para una estrategia bajo demanda que incluirá áreas actualmente servidas por el Village Rider. Esto proporcionará la fundacion para más mejoras en el servicio a corto plazo.

Preguntas respondidas durante la reunión pública:



P: Ahora que los autobuses más largos de 45 pies y los autobuses articulados ahora son legales en Carolina del Norte, ¿cuándo espera adquirir el primer autobús articulado totalmente eléctrico para CATS?

R: Tendremos que ver los diferentes autobuses y tecnologías disponibles. Los autobuses articulados podrían no ser el mejor uso para este corredor en particular. CATS está en el proceso de estudiar el cambio a autobuses eléctricos alimentados por baterías en el futuro. Los vehículos de autocar de carretera (autobuses MCI) que se utilizan para el servicio hoy en día, parecen una forma eficiente para el corto plazo, pero estudiaremos diferentes tipos de vehículos en la próxima fase.

P: ¿El servicio MetroRapid también llegará a Gastonia, Rock Hill y Monroe?

R: Debido a los carriles administrados por la I-77, podemos ejecutar el servicio existente y utilizar estos carriles. Este es el primer corredor que CATS está estudiando para el servicio de MetroRapid, pero esto se puede extender a otras áreas. Por ejemplo, están construyendo carriles administrados similares en la I-485 en South Charlotte. En el futuro, buscaremos otros corredores donde el servicio MetroRAPID BRT podría ser una opción.

P: ¿Qué pasa con el transporte activo y la accesibilidad de la ADA? ¿Los estacionamientos y los lotes de atracciones proporcionarán estándares mínimos o proporcionarán instalaciones seguras y cómodas para las conexiones de primera milla?

R: Todos nuestros Park and Rides cumplirán con todos los requisitos para la accesibilidad de la ADA. Si hay una estructura donde hay que llegar a un segundo nivel, habrá alguna combinación de ascensores, escaleras mecánicas y escaleras para que todos puedan acceder a ella fácilmente.

A medida que avanzamos a la siguiente fase, comenzaremos a estudiar la planificación del uso de la tierra, no solo en el Park and Ride en sí, sino en las áreas de la estación. Estudiaremos qué mejoras se pueden hacer en el área circundante en términos de red de carreteras, conexiones para bicicletas y peatones, y vías verdes.



P: ¿El estacionamiento de bicicletas a largo plazo incluirá la electrificación de las bicicletas eléctricas? A medida que crecen, deben ser parte de la inversión inicial para promover el uso en lugar de responder a la demanda.

R: Hay una variedad de opciones para los centros de movilidad y esa es una. Cada centro de movilidad se dimensionará con las necesidades y servicios que demanda. A medida que crece la demanda de bicicletas eléctricas y existe la necesidad de cargarlas en las estaciones, podemos incorporarlas a estas estaciones. A medida que desarrollamos y diseñamos estos centros de movilidad, queremos no solo incorporar la visión actual, sino también tener la flexibilidad de agregar servicios adicionales a medida que se introducen.

P: ¿El servicio de Davidson requerirá un rediseño para los autobuses articulados eléctricos?

R: En el futuro estudiaremos si los autobuses articulados son los vehículos adecuados para el servicio BRT de MetroRAPID. Estudiamos que el movimiento real del radio de giro tanto de los vehículos MCI existentes como de los autobuses articulados y que pueden maniobrar con seguridad las rotondas de Davidson hoy en día.

P: ¿El lote de Cornelius requerirá una reconstrucción para apoyar los autobuses eléctricos o se priorizará para duchas y almacenamiento de bicicletas a largo plazo?

R: Una fase de planificación futura estudiará cada centro de movilidad y determinará qué nivel de servicios se recomendará en cada uno. Si se agregaran autobuses eléctricos al servicio, tendríamos que determinar qué servicios de autobuses eléctricos se requerirían en cada centro de movilidad.

P: ¿Podrían todos los autobuses de MetroRAPID que van hacia el norte poder comenzar a recoger pasajeros en un lugar designado alrededor del Centro de Transporte de Charlotte, para facilitar el acceso y las conexiones?

R: El servicio actualmente sale de la I-277 y utiliza Church Street, una calle de un solo sentido hacia el sur, y College Street, una calle de un solo sentido hacia el norte, a través de la mayor parte del distrito central de negocios. El servicio podría acceder a la futura



estación Charlotte Gateway al oeste o al Charlotte Centro de Transportación existente al este. La siguiente fase del estudio determinará la circulación de Uptown Charlotte y cómo se incorpora el BRT al resto del sistema CATS.