



Estudio de Capacidad y Fiabilidad

Ronda 3

Reuniones públicas

Verano de 2023



Agenda de reuniones

- Propósito del estudio y descripción general
- Cómo se desarrollaron las alternativas
- Descripciones de las seis alternativas actuales
- Próximos pasos



BOS Corridor

Resumen del estudio BOS

- **Propósito:** Abordar múltiples desafíos y oportunidades sobre las líneas azul, naranja y plateada
- **Resultado:** Concluye cuando la Junta Directiva de Metro seleccione una alternativa de preferencia local (LPA, por sus siglas en inglés)



Avances en Estudios del Plan de Transformación Estratégica Su Metro

La Misión de Metro: Su Metro - conectándote con las posibilidades

Visión de Metro: La manera confiable de la región para mover a más personas de forma segura y sostenible

El estudio BOS se alinea con los objetivos de Su Metro

**Your Metro,
The Way Forward**
Strategic Transformation Plan

- Excelencia en el servicio**

Prestar un servicio seguro, confiable, conveniente, equitativo, accesible y agradable para todos los usuarios
- Oportunidad regional y asociación**

Diseñar un servicio de transporte público para proporcionar servicio a más personas y conectar equitativamente una región en crecimiento
- Sostenibilidad**

Gestionar los recursos de forma responsable para lograr un modelo sostenible de funcionamiento, infraestructura y medioambiental

Equipos de talento

Atraer, desarrollar y retener a los mejores talentos, donde las personas se sientan valoradas, apoyadas y orgullosas de su contribución

La selección de una Alternativa Local Preferida LPA para la BOS es una iniciativa del Plan Metro

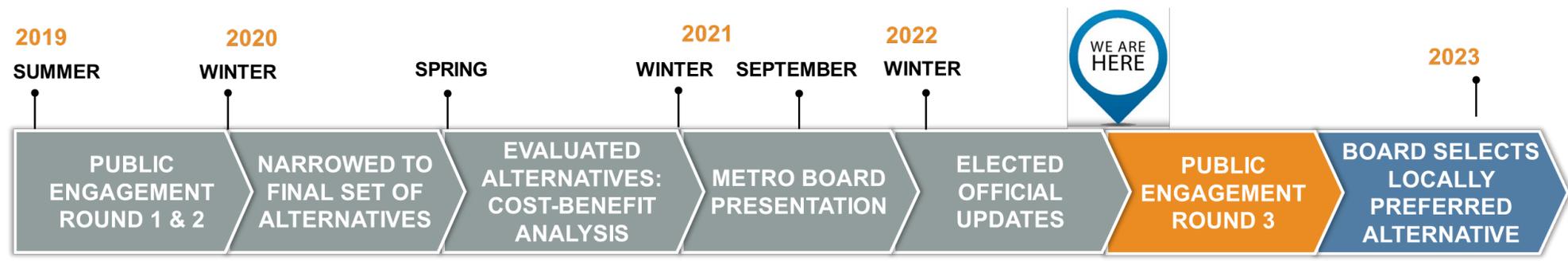
Oportunidad regional y asociación

Desarrollar y seleccionar un plan para el corredor de las líneas azul, naranja y plateada



Estado del estudio BOS

- Dos rondas de participación pública completadas
- Colaboradores comunitarios y oficiales electos comprometidos
- Seis alternativas identificadas y un análisis de costo-beneficio realizado
- Listo para la ronda tercera de participación pública



Una alternativa de preferencia local

- Siguen el análisis y los comentarios del público sobre una variedad de alternativas
- La LPA es la alternativa que los responsables de la toma de decisiones eligen para un mayor desarrollo



Propósito de la reunión de hoy

- Presentar las seis alternativas y el análisis de costo-beneficio
- Reunir sus comentarios sobre:
 - la alternativa preferida y posibles nombres
 - los resultados o beneficios prioritarios
- No se revisan los objetivos, las alternativas ni el análisis coste-beneficio
- Sus comentarios servirán de base para la selección de la alternativa de preferencia local (LPA) por parte de la Junta Directiva

No construir

- Sistema de transporte existente
- Estado de conservación
- Modernización del sistema
- Proyectos de gobiernos locales como: Purple Line; líneas de BRT

Optimización de trenes y del servicio de autobuses

- Mejoras en los servicios de autobuses
- Programación dinámica
- Capacidad de trenes
- Regresos de trenes
- Ampliación de las estaciones centrales

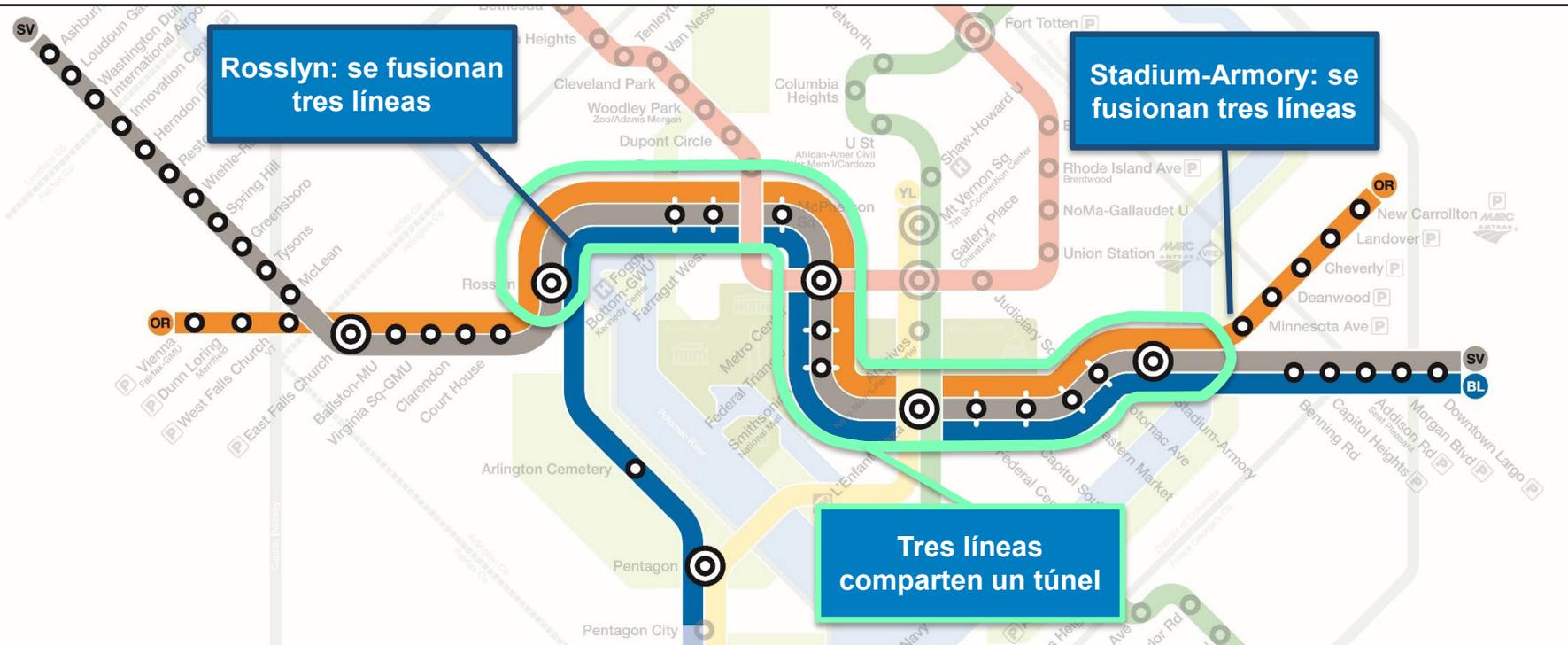


Cómo se identificaron las alternativas

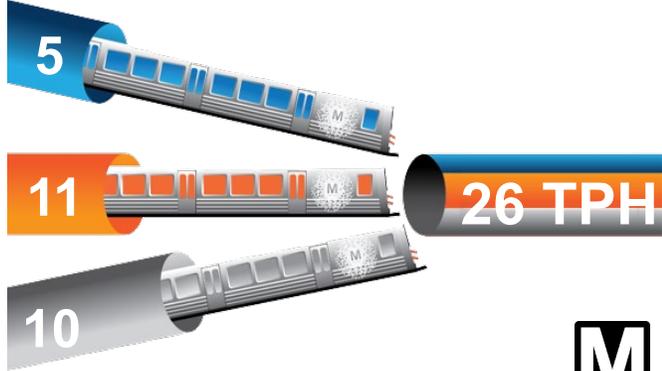
Capacidad

- Funcionan tres líneas en un conjunto de vías entre Rosslyn y Stadium-Armory
- Capacidad de 26 trenes por hora (TPH) con los sistemas y la tecnología existentes
- La región prevé un 37% más de personas y un 30% más de empleos en torno a las líneas BOS para 2040

Limitaciones del sistema actual

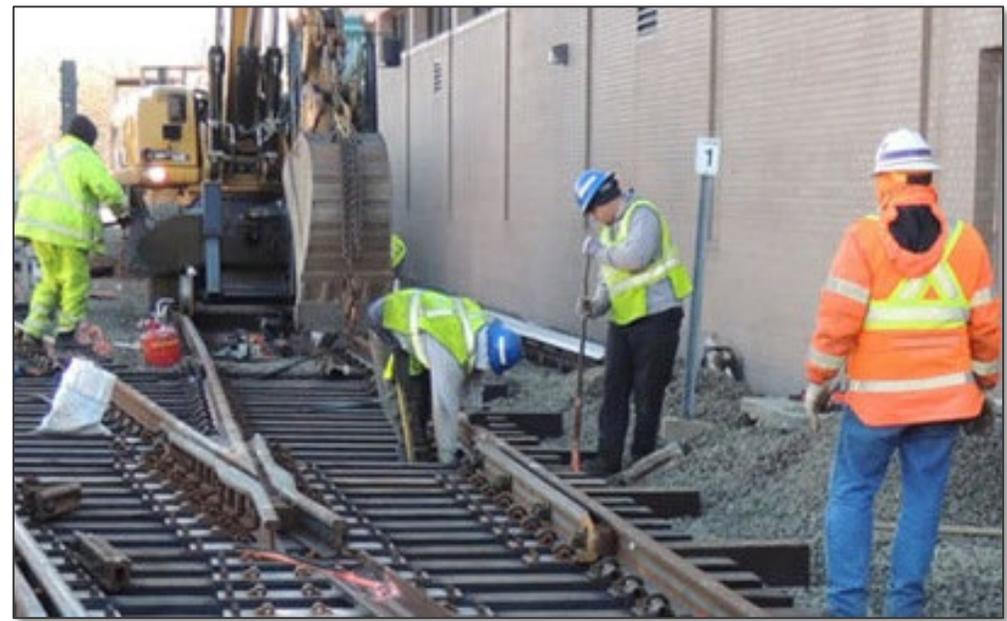
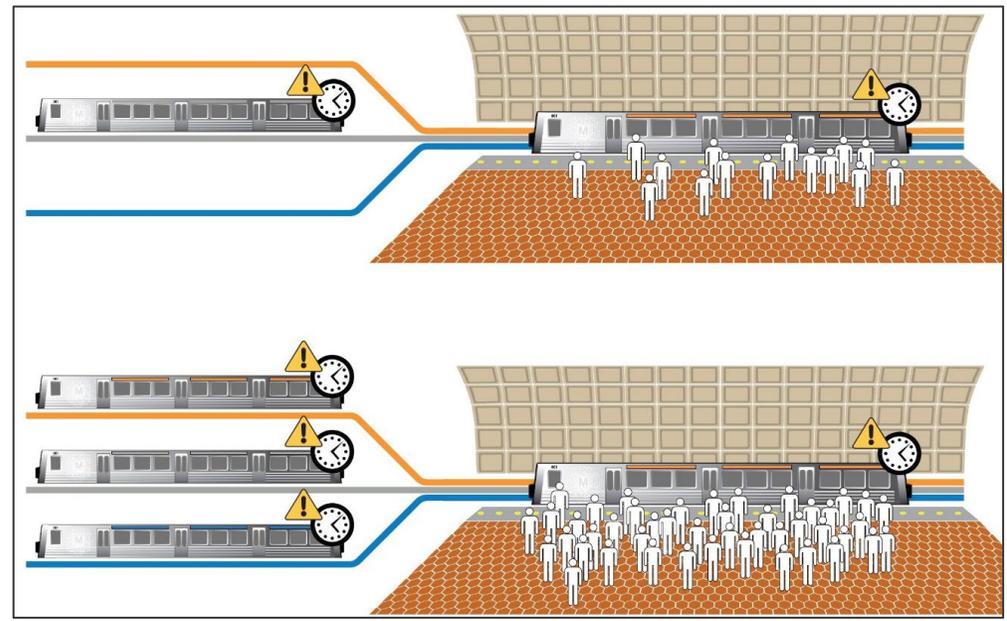


Intervalo de servicio de 6 minutos
26 TPH máx./26 TPH programados



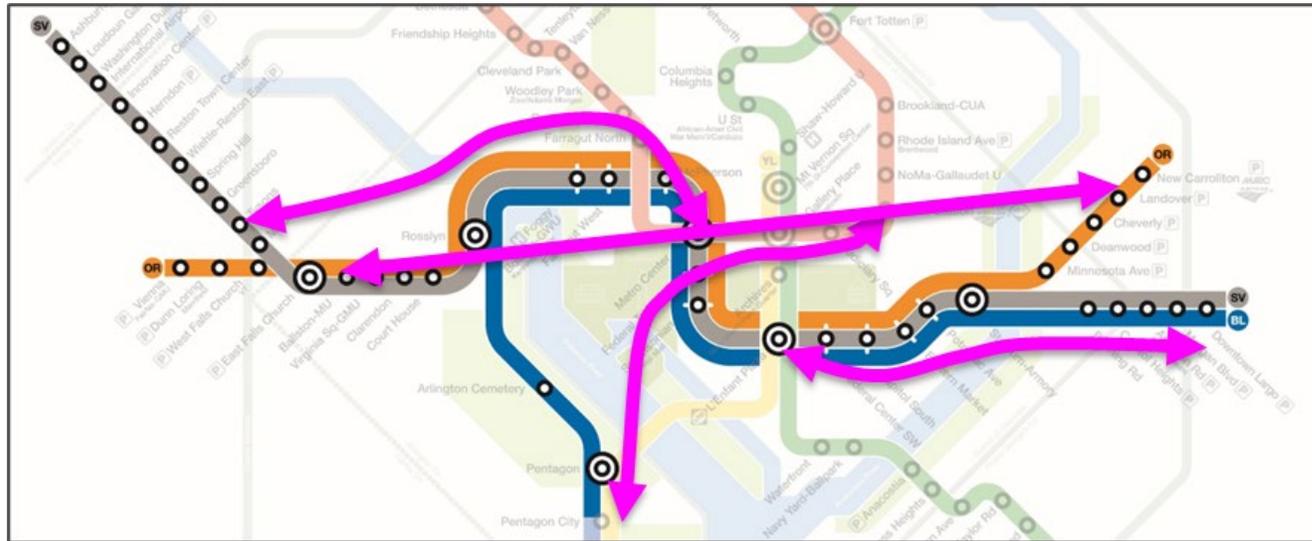
 Servicio confiable, conectividad y flexibilidad

- Pasar tres líneas por un túnel genera y multiplica retrasos y aglomeraciones
- *La nueva infraestructura ayudaría a Metro a gestionar y sortear mejor las interrupciones*
- Reduciría los impactos de las zonas de trabajo y las interrupciones

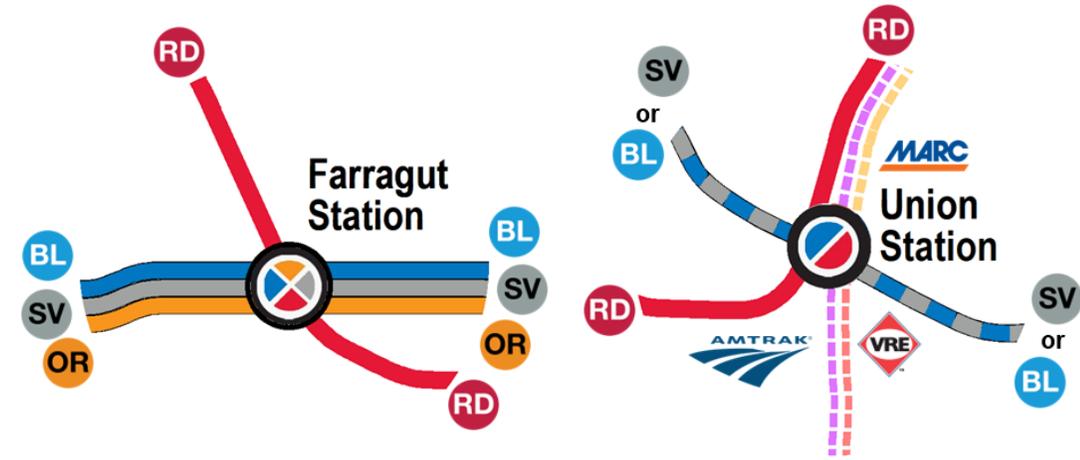


Servicio confiable, conectividad y flexibilidad

- Oportunidad de corregir las limitaciones del sistema existente (transbordos complicados y entre líneas)
- Las nuevas conexiones y las opciones de ruta de los usuarios evitarían problemas similares en el futuro



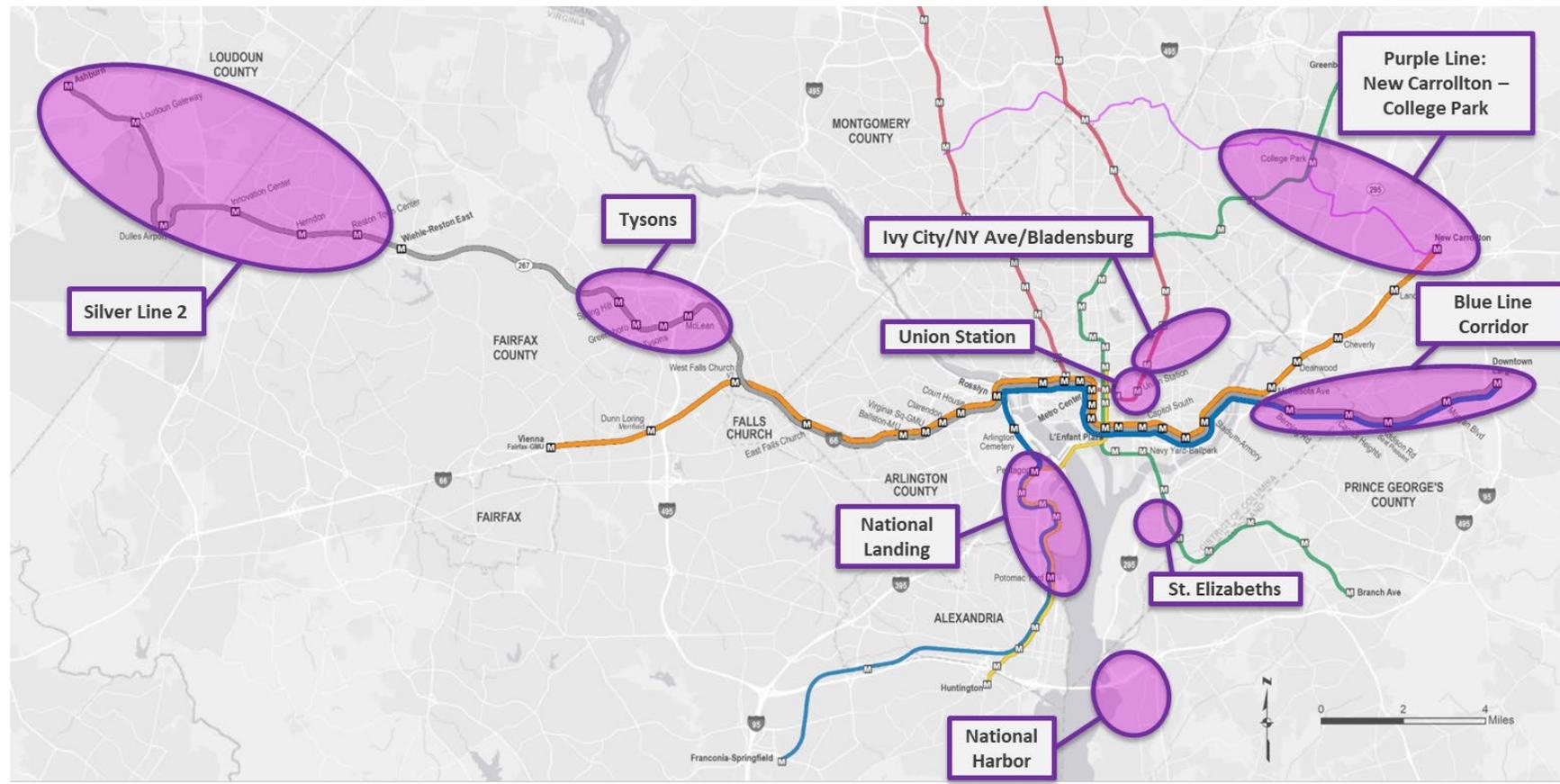
Oportunidad de eliminar la interlínea azul/naranja/plata y ofrecer a los usuarios más formas de llegar a su destino



Oportunidad de más y mejores conexiones, dentro del sistema de Metro y con los servicios regionales

Desarrollo

- Aumentar el desarrollo orientado al transporte público
- Apoyar las zonas prioritizadas para el crecimiento
- Aumentar el uso y el valor de la infraestructura existente



Equidad

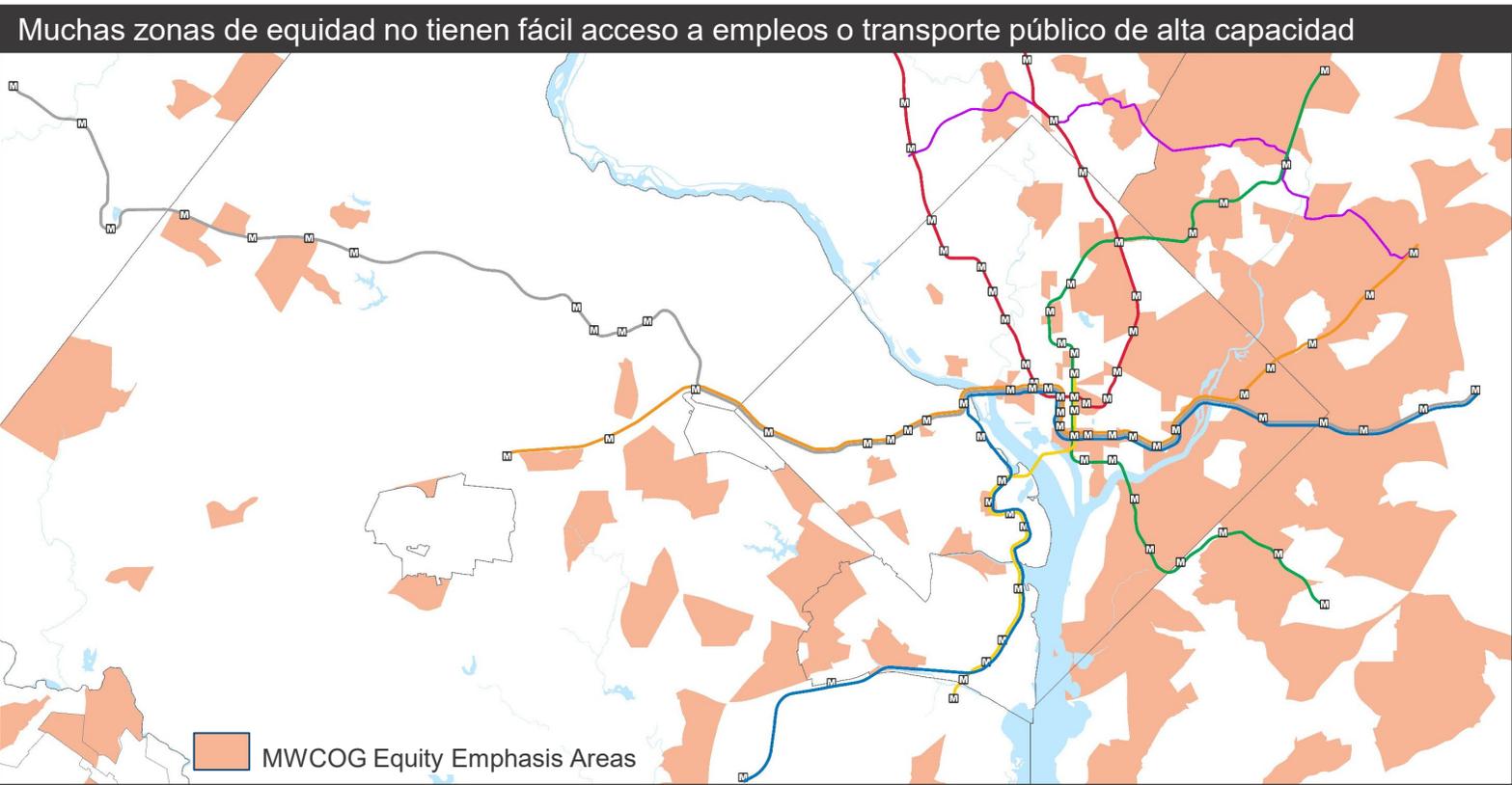
- Ampliar el acceso al transporte público de alta frecuencia y las oportunidades económicas
- En especial en las comunidades centradas en la equidad que carecen de un transporte público rápido hacia los empleos u otras actividades



Marco del plan Region United de MWCOG

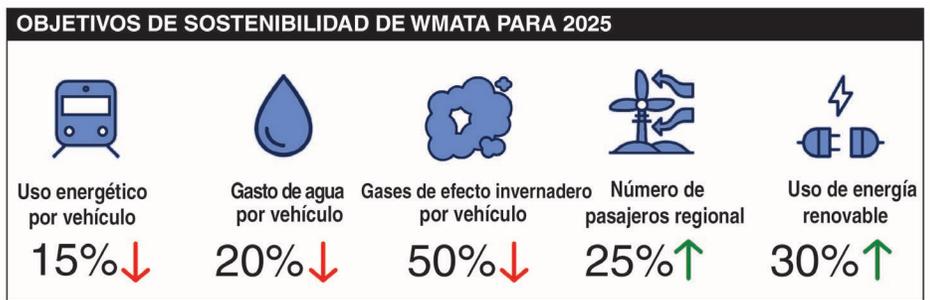


wmata.com/BOSstudy

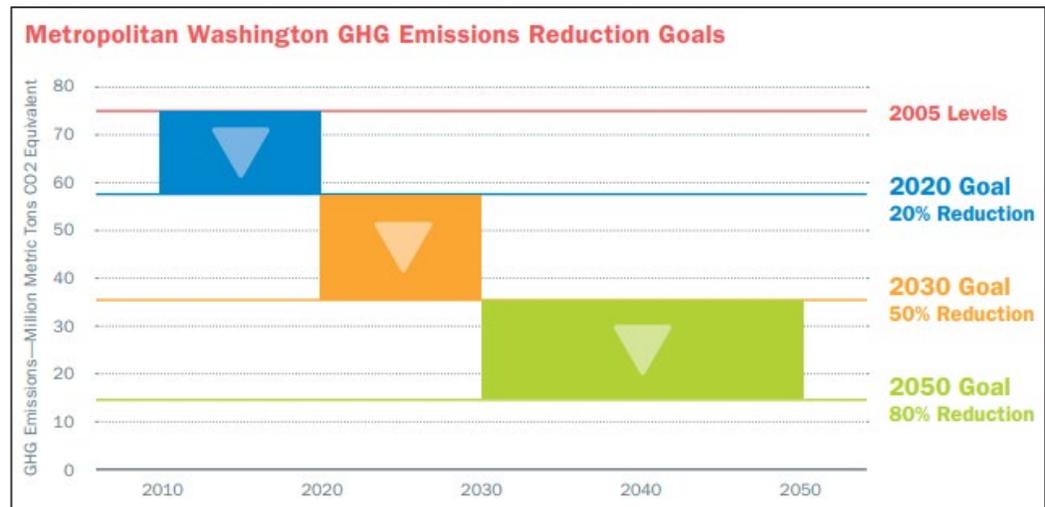


Sustainability

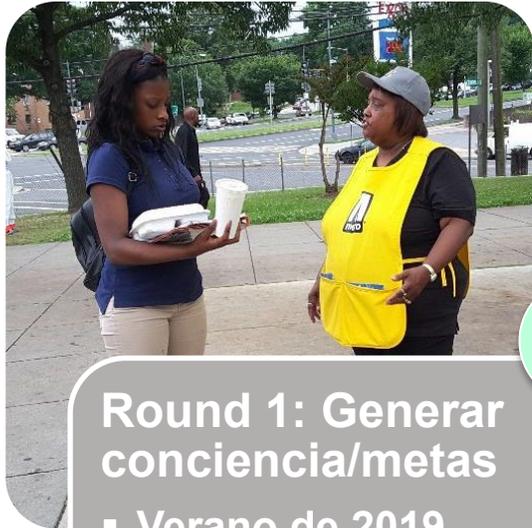
- Promover los objetivos y las metas de sostenibilidad de la región
 - Ser el modo principal de elección para la mayoría de las personas
 - Fomentar la transición de conducir al transporte público, la bicicleta y la caminata
 - Ayudar a reducir las emisiones y los gases de efecto invernadero



Marco del plan Region United de MWCOC



Aportaciones comunitarias ayudaron a perfilar las alternativas



Round 1: Generar conciencia/metas

- Verano de 2019
- Completa
- Sitio web
- Eventos itinerantes
- Folletos
- Reuniones con partes interesadas



Ronda 2: Alternativas

- Invierno de 2019
- Completa
- Reuniones abiertas al público
- Encuesta en línea
- Sitio web actualizado
- Reuniones con partes interesadas



Ronda 3: Solución

- Verano de 2023
- Reuniones públicas
- Difusión presencial en las estaciones
- Encuesta en línea
- Reuniones con partes interesadas
- Aporte sobre la alternativa preferida

La LPA debe cumplir cuatro metas:



Objetivo 1:
Proporcionar suficiente capacidad ferroviaria para satisfacer la demanda de pasajeros



Objetivo 2:
Mejorar la fiabilidad y el rendimiento puntual



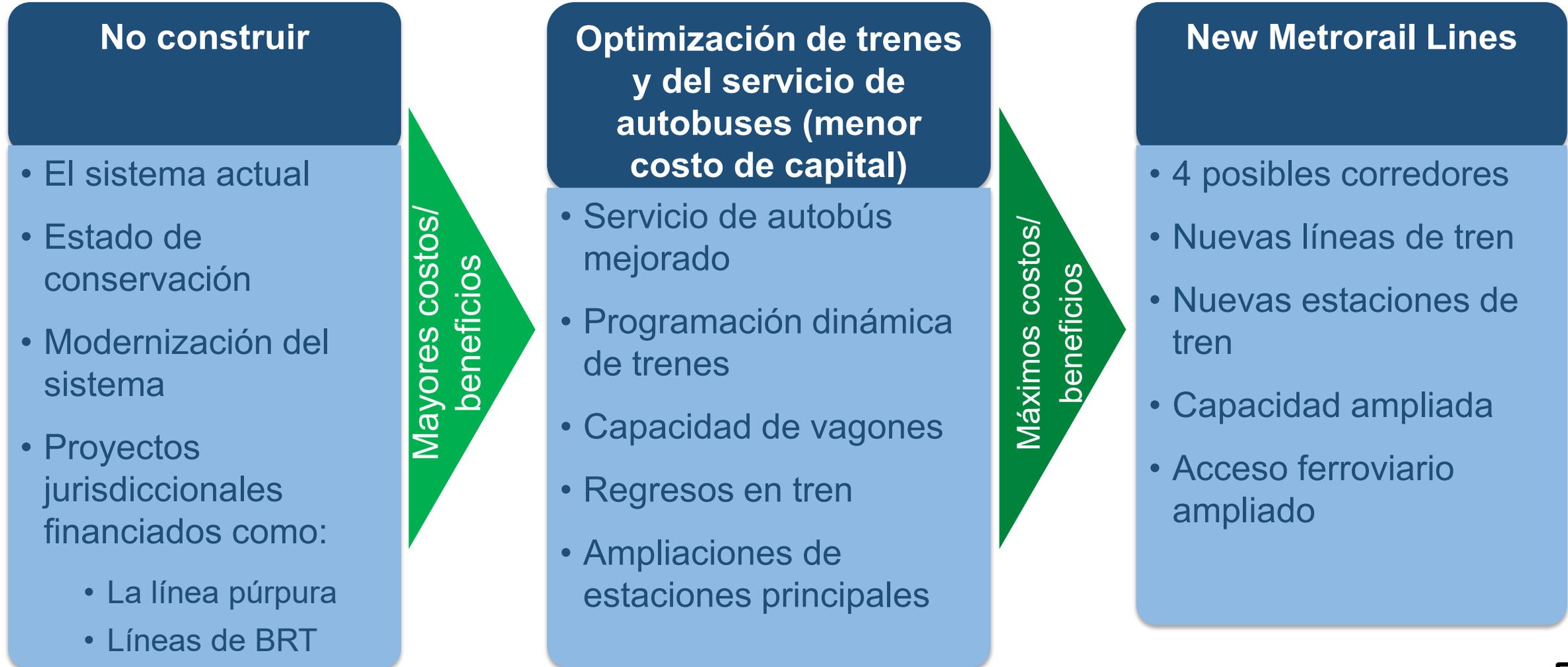
Objetivo 3: *Mejorar la flexibilidad operativa y la rentabilidad*



Objetivo 4: *Brindar opciones de transporte que respalden el desarrollo sostenible y fortalezcan las finanzas de Metro*

Las alternativas

Seis alternativas actuales que varían en beneficios, impactos y costos



Alternativa 1: No contruir



El sistema de transporte tal como está previsto (y financiado) para 2040, que incluye:

- Vías y transporte público existentes
- Proyectos de estado de conservación
- Programas de modernización y optimización
- Nuevos servicios de transporte público planificados y financiados, como:
 - Purple Line
 - US-1/Richmond Highway BRT
 - Flash BRT

Esta alternativa mejorará el servicio confiable y la sostenibilidad, pero no cumpliría los cuatro objetivos

* Basado en proyectos actualmente financiados más esta alternativa

Alternativa 2: Optimización de trenes y del servicio de autobuses (Menor costo de capital)



Intenta cumplir los objetivos sin una nueva línea de tren y utiliza:

- Nuevos servicios de autobuses de transporte rápido (BRT) y de autobuses para pasajeros regulares (aproximadamente 60 rutas)**
 - Programación dinámica de trenes
 - Nuevos regresos en tren
 - Mejoras de capacidad en la estación principal
 - Mejoras de capacidad en los vagones

Resumen de beneficios:

- Cuesta mucho menos que las opciones de trenes
- Podría implementarse antes
- Menos beneficios que las opciones de trenes
- Solo logra los objetivos de capacidad si miles de pasajeros de las horas pico cambian del tren al autobús

**Consulte la siguiente diapositiva para ver los mapas de los autobuses

* Basado en proyectos actualmente financiados más esta alternativa

Alternativa 2: Optimización de trenes y del servicio de autobuses

Rutas de BRT y de autobuses para pasajeros regulares ilustrativas



16,000
Nuevos viajes en transporte público en días laborales



0
Nuevas estaciones



\$3-5 B
Costo de construcción



+3%
Viajes en transporte público frente a otras opciones



+27%
Habitantes en zonas de equidad con nuevo acceso al transporte público de alta capacidad



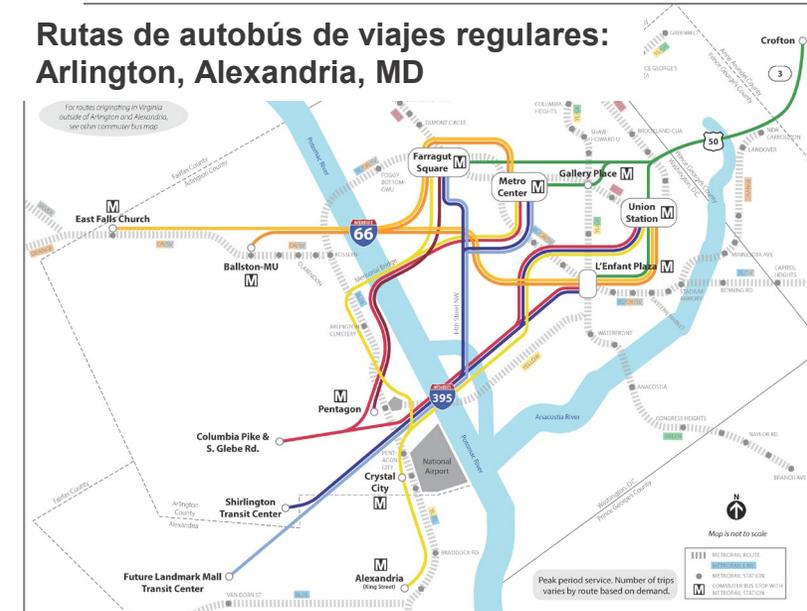
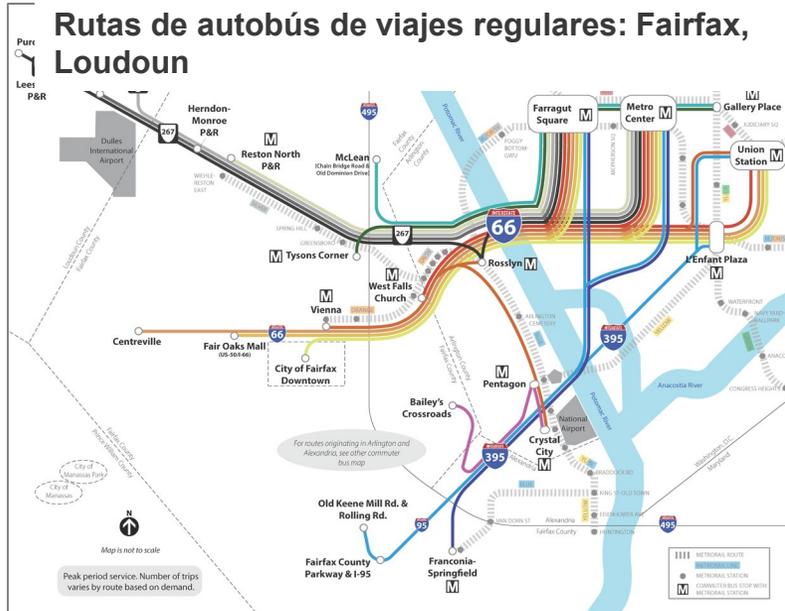
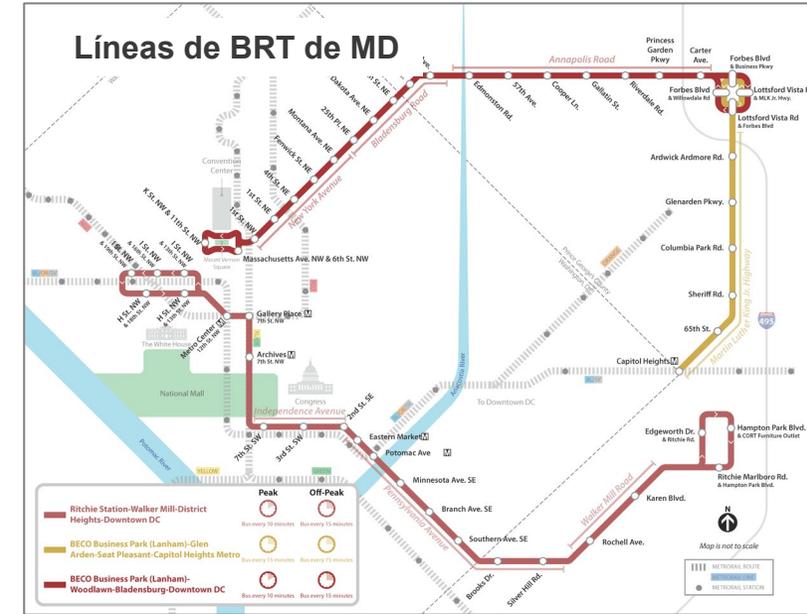
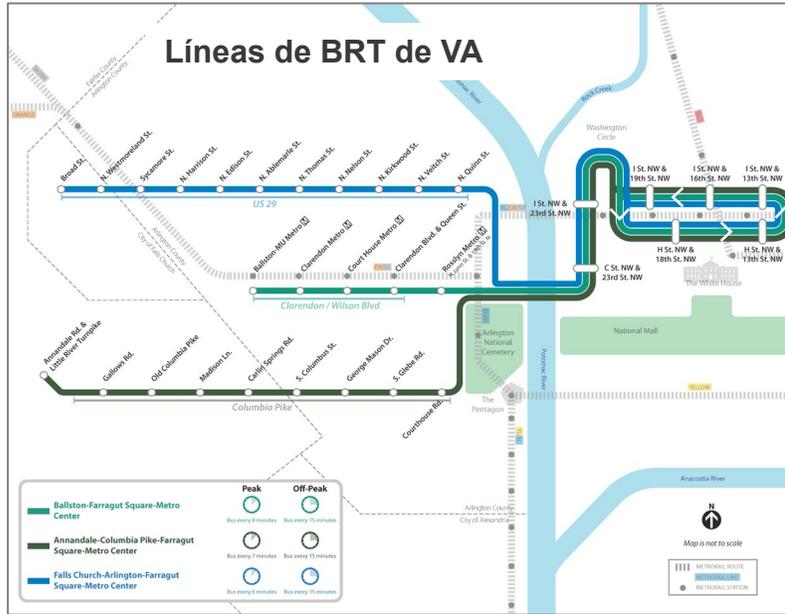
\$75-100 M
Nuevo costo de funcionamiento anual



-7%
Usuarios afectados por demoras en el servicio



\$34 M
Nuevos ingresos anuales por tarifas



Alternative 3: **BL** to Greenbelt

Esta alternativa brindaría servicio a las siguientes zonas:

- Rosslyn
- Georgetown
- Downtown DC
- Union Station
- Union Market
- Ivy City
- Fort Lincoln
- Port Towns
- Hyattsville
- College Park
- Greenbelt

Habrá transbordos en las siguientes estaciones:

- GR** Greenbelt
- GR** College Park-U of Md
- YL GR** Mt Vernon Sq
- OR SV** Rosslyn II
- RD OR SV** Farragut Station
- RD** Union Station

Resumen de beneficios: Funciona bien con la puntualidad y tiene el menor costo de construcción de las opciones de trenes



92,000
Nuevos viajes en transporte público en días laborables

14
Nuevas estaciones

\$25-30 B
Costo de construcción

+3%
Viajes en transporte público frente a otras opciones

+20%
Habitantes en zonas de equidad con nuevo acceso al transporte público de alta capacidad

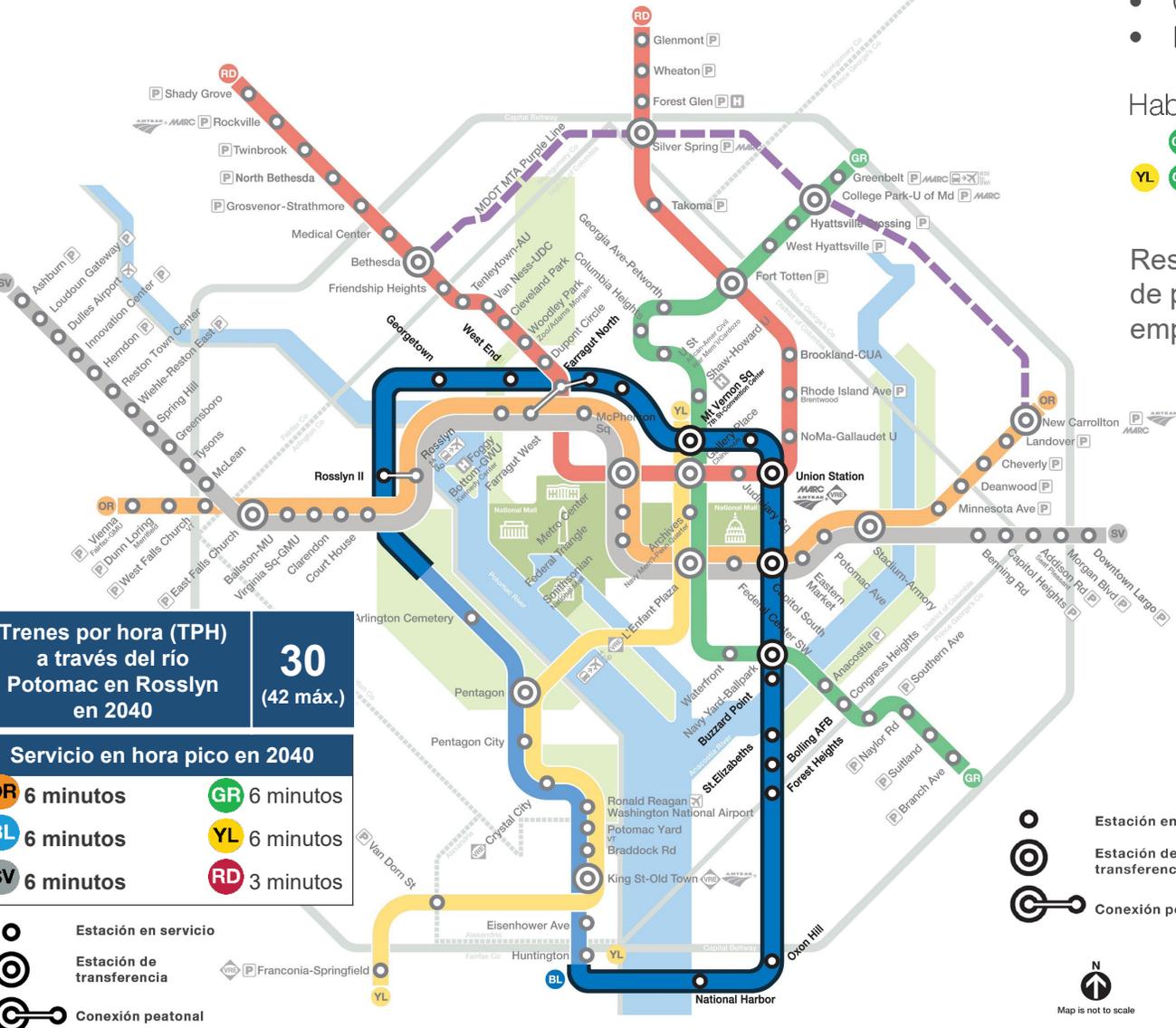
\$125-150 M
Nuevo costo de funcionamiento anual

-13%
Usuarios afectados por demoras en el servicio

\$79 M
Nuevos ingresos anuales por tarifas

* Basado en proyectos actualmente financiados más esta alternativa

Alternative 4: **BL** to National Harbor



Esta alternativa brindaría servicio a las siguientes zonas:

- Rosslyn
- Georgetown
- Downtown DC
- Union Station
- Navy Yard
- Buzzard Point
- St. Elizabeths
- Forest Heights
- Oxon Hill
- National Harbor
- Alexandria

Habrá transbordos en las siguientes estaciones:

- GR Navy Yard-Ballpark
- YL GR Mt Vernon Sq
- OR SV Rosslyn II
- OR SV Capitol South
- RD OR SV Farragut Station
- RD Union Station

Resumen de beneficios: La mejor para reducir las aglomeraciones, aumentar el número de pasajeros, aumentar la conectividad y ampliar el acceso al transporte público y a los empleos en las zonas de equidad

| | |
|---|--|
| 180,000 Nuevos viajes en transporte público en días laborables | 16 Nuevas estaciones |
| \$30-35 B Costo de construcción | +11% Viajes en transporte público frente a otras opciones |
| +35% Habitantes en zonas de equidad con nuevo acceso al transporte público de alta capacidad | \$175-200 M Nuevo costo de funcionamiento anual |
| -15% Usuarios afectados por demoras en el servicio | \$154 M Nuevos ingresos anuales por tarifas |

* Basado en proyectos actualmente financiados más esta alternativa

Alternative 5: **sv** Express in VA

Esta alternativa brindaría servicio a las siguientes zonas:

- West Falls Church
- Georgetown
- Capitol Hill
- Hyattsville
- Ballston
- Downtown DC
- Ivy City
- College Park
- Rosslyn
- Union Station
- Port Towns
- Greenbelt

Habrá transbordos en las siguientes estaciones:

- GR** Greenbelt
- OR** West Falls Church
- RD** Union Station
- GR** College Park-U of Md
- BL** Rosslyn
- OR** Farragut Station
- YL** Mt Vernon Sq

Resumen de beneficios: Maximizaría el rendimiento de los trenes, aumentaría la flexibilidad de funcionamiento y la resiliencia y brindaría a los usuarios muchas opciones de rutas



Trenes por hora (TPH) a través del río Potomac en Rosslyn en 2040

30 (52 máx.)

Servicio en hora pico en 2040

- OR** 6 minutos
- BL** 6 minutos
- SV** 6 minutos
- GR** 6 minutos
- YL** 6 minutos
- RD** 3 minutos

- Estación en servicio
- ⊙ Estación de transferencia
- Conexión peatonal

139,000
Nuevos viajes en transporte público en días laborables

18
Nuevas estaciones

\$35-40 B
Costo de construcción

+3%
Viajes en transporte público frente a otras opciones

+27%
Habitantes en zonas de equidad con nuevo acceso al transporte público de alta capacidad

\$175-200 M
Nuevo costo de funcionamiento anual

-32%
Usuarios afectados por demoras en el servicio

\$119 M
Nuevos ingresos anuales por tarifas

* Basado en proyectos actualmente financiados más esta alternativa

Alternative 6: **sv** to New Carrollton

Esta alternativa brindaría servicio a las siguientes zonas:

- Rosslyn
- Georgetown
- Downtown DC
- Union Station
- Union Market
- Ivy City
- Fort Lincoln
- Port Towns
- Landover Hills
- New Carrollton

Habrá transbordos en las siguientes estaciones:

- YL** **GR** Mt Vernon Sq
- OR** New Carrollton
- RD** Union Station
- BL** **OR** Rosslyn
- RD** **BL** **OR** Farragut Station

Resumen de beneficios: La mejor para reducir los tiempos de viaje entre el centro del DC y las zonas cercanas a la línea naranja del este





94,000
Nuevos viajes en transporte público en días laborables



12
Nuevas estaciones



\$25-30 B
Costo de construcción



+3%
Viajes en transporte público frente a otras opciones



+17%
Habitantes en zonas de equidad con nuevo acceso al transporte público de alta capacidad



\$125-150 M
Nuevo costo de funcionamiento anual



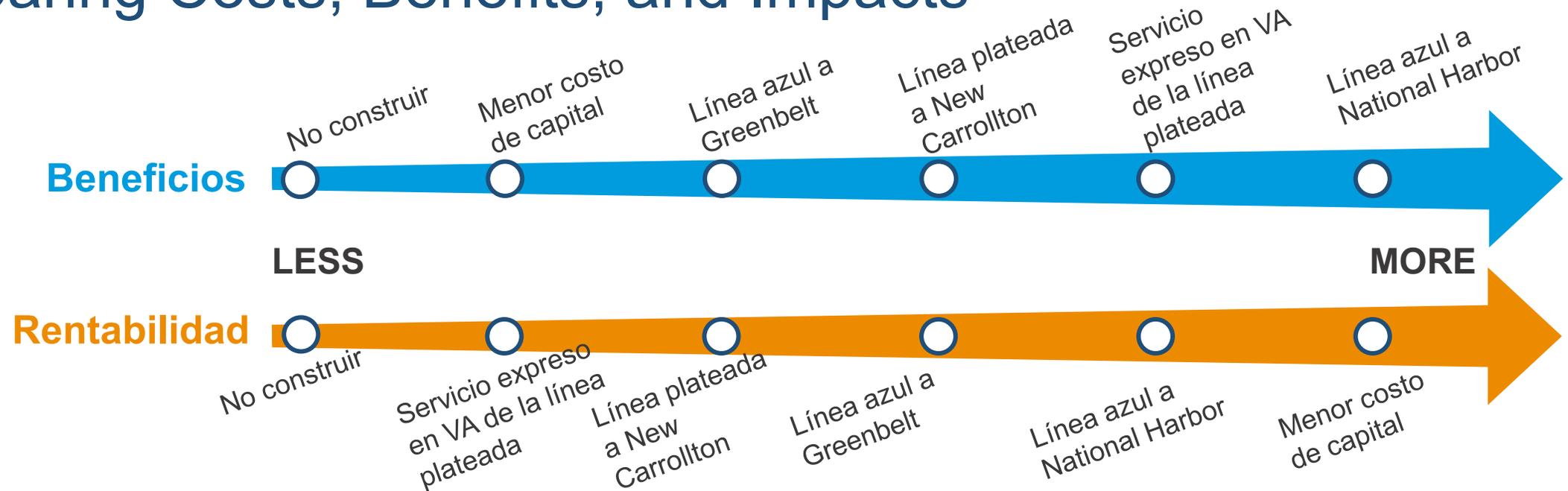
-34%
Usuarios afectados por demoras en el servicio



\$80 M
Nuevos ingresos anuales por tarifas

* Basado en proyectos actualmente financiados más esta alternativa

Comparing Costs, Benefits, and Impacts

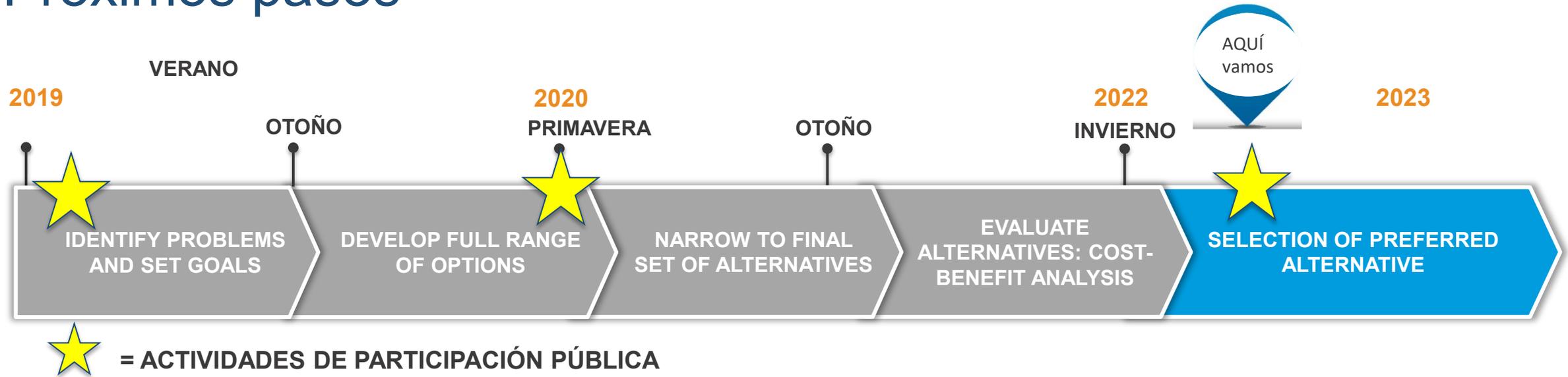


Estimación de nuevos pasajeros, ingresos por tarifas y costos (además de la alternativa de no construir)

| Alternativa | La alternativa cumple la meta | Nuevos servicios de tren | Nuevos ingresos por tarifas anuales (\$M) | Costos de construcción (\$M) | Funcionamiento anual/ costos de mantenimiento (\$M) |
|---|-------------------------------|--------------------------|---|------------------------------|---|
| Alt 4: Línea azul a National Harbor | ● | 180K | \$154.2 | \$30-35 | \$175-200 |
| Alt 5: Expreso en VA de la línea plateada | ● | 139K | \$119.4 | \$35-40 | \$175-200 |
| Alt 6: Línea plateada a New Carrollton | ● | 94K | \$80.4 | \$25-30 | \$125-150 |
| Alt 3: Línea azul a Greenbelt | ● | 92K | \$79.1 | \$25-30 | \$125-150 |
| Alt 2: Optimización de trenes y autobuses | ● | 16K | \$33.9 | \$3-5 | \$75-100 |
| Alt 1: No construir | ■ | 0 | \$0 | \$0 | \$0 |

Próximos pasos

Próximos pasos

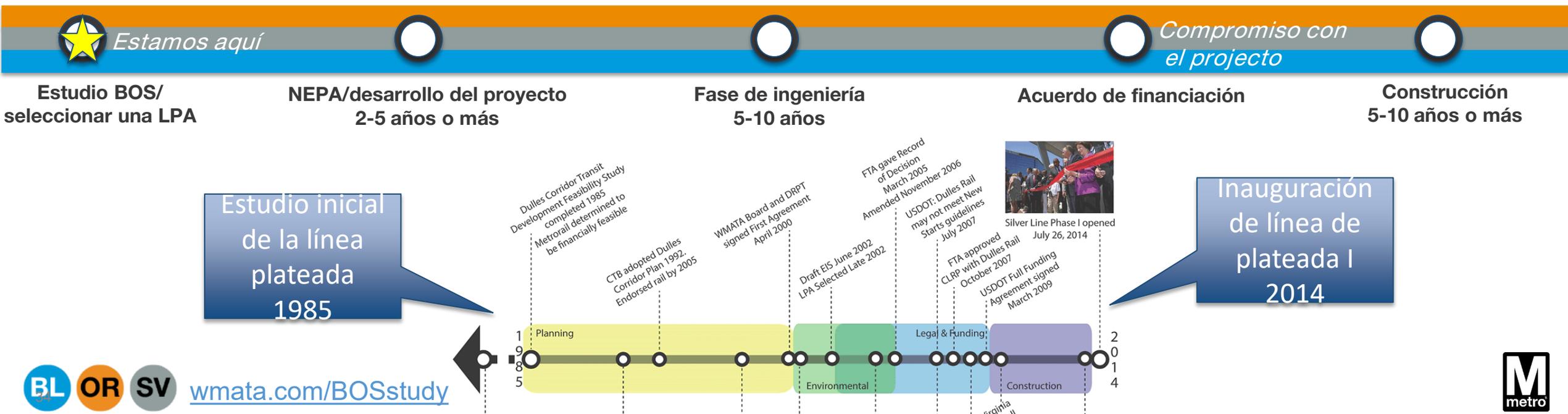


- Finalizar la participación pública
- Discutir los resultados con los comités de partes interesadas y funcionarios electos
- Apoyar a la Junta Directiva de Metro en la selección de una LPA

¿Por qué ahora?

- Este estudio es solo el primer paso de un largo proceso
- Los proyectos de transporte público importantes (como la línea plateada) pueden demorarse décadas
- Metro está cumpliendo los requisitos federales para calificar para la financiación federal
- No hay compromiso de construir a menos que exista un acuerdo de financiación.

Línea de tiempo ilustrativa de realización de proyectos importantes



¡GRACIAS!

No olvide registrarse a una reunión
y realizar la encuesta en línea en
wmata.com/BOSstudy