



¿Se suprimiría mi autobús? 2
 ¿Cómo hizo Metro para determinar
 dónde realizar los recortes? 2
 ¿Por qué Metro tiene que reducir el servicio? 4

Cortes propuestos en el servicio de autobús

Metro trabaja muy intensamente para proporcionar el servicio que nuestros clientes quieren y necesitan. El recorte del servicio es la última cosa que queremos hacer. Metro ha tenido una grave escasez de fondos desde el año 2008, y hemos reducido costos, elevado las tarifas y tomado muchas otras acciones para mantener los autobuses en las calles. Pero después que algunos fondos temporales se agotaran en junio de 2014, nos enfrentaremos a un déficit anual de \$75 millones. Los legisladores han estado considerando nuevas herramientas para la financiación del transporte público, pero aún no han convenido una solución. Ahora no tenemos más remedio que implementar reducciones en el servicio.

¿Qué puede hacer?

Conozca más sobre el tema y díganos lo que piensa sobre los recortes propuestos.

Si encontramos maneras de reducir el impacto sobre los pasajeros y prestar el servicio a más clientes incluso recortando las horas de servicio que sean necesarias, podríamos hacer los ajustes necesarios al plan. Le presentaremos una propuesta final al Consejo del Condado de King en abril.

Visite www.kingcounty.gov/metro/future para obtener más información acerca de la propuesta y responder a una encuesta en línea.

Asista a una reunión comunitaria o visite nuestra camioneta de información itinerante.

Otras maneras de darnos sus comentarios, hacer preguntas, o solicitar un intérprete en una reunión pública son:

Correo electrónico: haveasay@kingcounty.gov

Llame a nuestra línea de mensajes en español: 206-263-9988

Únase a nuestra conversación

En nuestro blog: <http://metrofuture-blog.wordpress.com>

En Twitter: @kcmetrobus

En Facebook: HaveaSayatKCMetro hashtag #kcmetrocuts

Para cerrar la brecha, tenemos que recortar hasta 600.000 horas de servicio — alrededor del 17 por ciento de nuestro sistema. Otras 45.000 horas serían recortadas cuando el financiamiento se acabe el servicio adicional de autobuses durante la construcción del viaducto Alaskan Way. Si no se aprueba una nueva financiación, podrían hacerse reducciones en junio y septiembre de 2014, y luego otras más en el año 2015.

- **74** de las 214 rutas de Metro serían suprimidas.
- **107** rutas serían reducidas o revisadas — menos viajes, terminación del servicio más temprano, eliminación de parte de una ruta o combinación con otra ruta, o una ruta diferente.
- **33** rutas no serían cambiadas, pero es probable que sean más concurridas en la medida que absorban más pasajeros.

Más del 80% de las rutas de autobús de Metro y DART se verían afectadas.

Los pasajeros y las comunidades a lo largo y ancho del Condado King sentirían el impacto: menos opciones de transporte, mayores esperas entre un autobús y otro, más transferencias, autobuses más llenos y menos confiables, y mayor congestión de tráfico.

El número de pasajeros de Metro se aproxima a un récord histórico. En vez de hacer recortes, Metro debería estar aumentando el servicio en 15 por ciento para reducir el hacinamiento, mantener la puntualidad en y satisfacer la demanda actual. En el futuro, el servicio debe ser incrementado.



Conozca más sobre su autobús >>

Cómo se verán afectadas las rutas ante la propuesta de reducción del servicio

Para más información >> www.kingcounty.gov/metro/future

Deleted

4	82	205 EX	DART
5 EX	83	209	
7 EX	84	210	901
19	99	211 EX	908
21	110	213	909
22	113	215	910
25	139	217	913
26	152	237	916
27	154	238	919
28	158	242	927
30	159	243	930
31	161	244 EX	935
37	167	250	
47	173	260	
48 EX	178	265	
57	179	277	
61	190	280	
62	192	304	
66 EX	200	306 EX	
67	201	308	
68	202		
72	203		

Reduced/Revised

C Line	33	116 EX	180	252
D Line	36	118 EX	181	255
1	40	118	182	257
2	41	119 EX	186	269
3	43	119	187	271
5	44	120	193 EX	311
7	49	121	197	331
8	50	122	204	342
9 EX	55	123	208	346
11	56 EX	124	212	348
12	60	125	214	355 EX
13	64 EX	128	221	358 EX
14	65	131	226	(E Line)
16	70	132	232	372 EX
17 EX	71	143 EX	234	DART
18 EX	73	148	235	
21 EX	98	150	236	903
24	105	156	240	907
26 EX	106	157	241	914
28 EX	107	164	245	915
29	111	168	248	917
32	114	177	249	931

Unchanged

A Line	268
B Line	301
10	303 EX
15 EX	309 EX
48	312 EX
74 EX	316
75	330
76	345
77	347
101	373 EX
102	601 EX
140	DART
(F Line)	
153	906
166	
169	
183	
216	
218	
219	
224	
246	

¿Cómo hizo Metro para determinar dónde realizar los recortes?

Seguindo nuestros lineamientos de servicio, recogimos datos acerca de nuestro servicio, he hicimos estas preguntas:

¿Cuál es el desempeño de esta ruta comparada con otras rutas? Medimos el desempeño preguntando ¿A cuántos pasajeros transporta el autobús por hora?, y ¿qué tanto se usan determinadas secciones de la ruta? Las rutas, trayectos o partes de las rutas de menor desempeño son las primeras que consideramos para una eventual eliminación o reducción.

¿La ruta duplica otro servicio de autobús? Si es así, es más probable que sea recortada porque los pasajeros tienen otras opciones disponibles.

Si la ruta se hace en horas pico únicamente, ¿el tiempo de viaje y el número de pasajeros es mucho mejor que el servicio durante todo el día? Si no es así, podría ser cambiada para reducir costos.

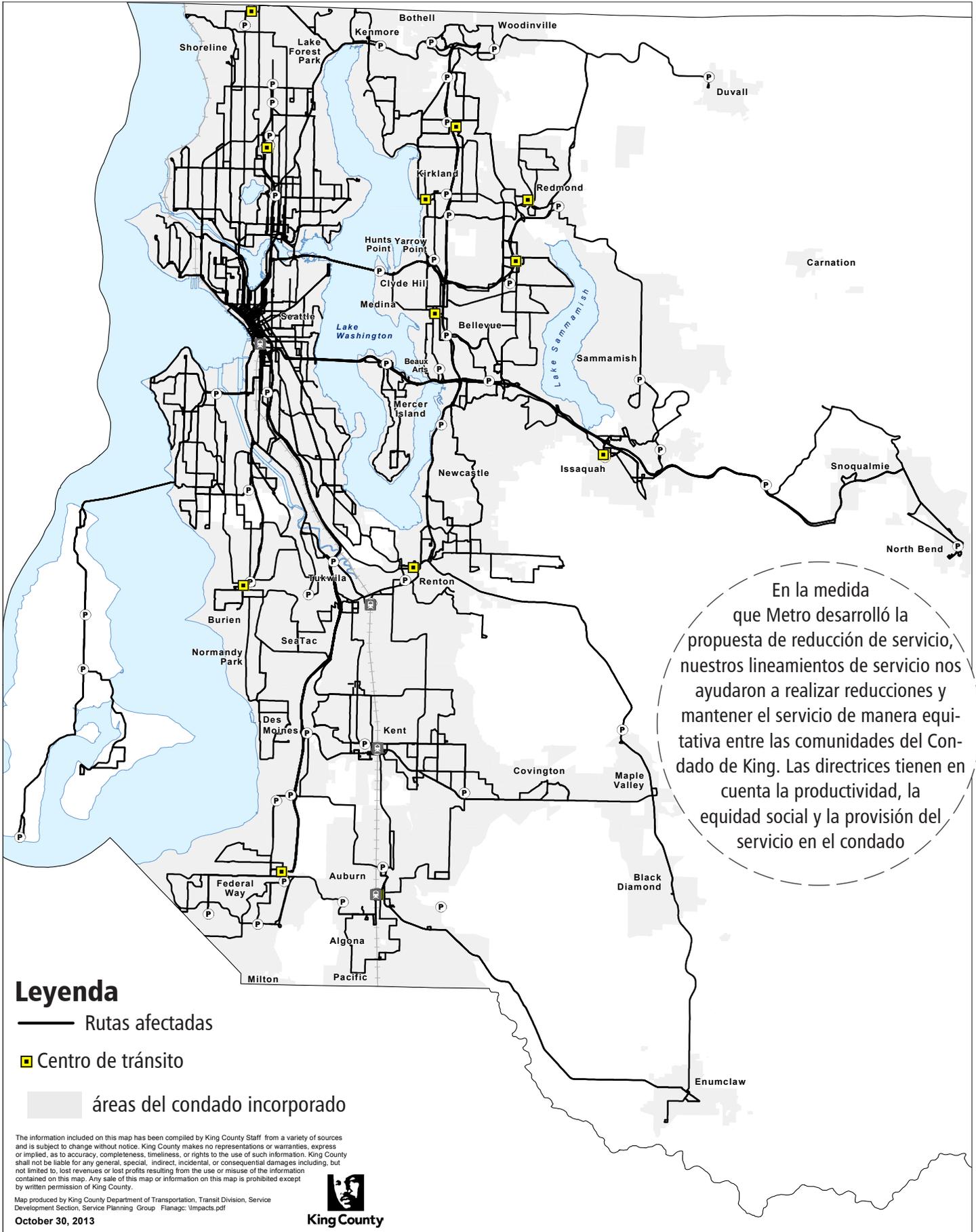
¿Existe un servicio de transporte en el corredor de menor, igual o mejor nivel de servicio? Metro establece metas en los niveles de servicio para los corredores de tránsito basándose en el número de hogares, trabajos y escuelas cercanas; el número de pasajeros en áreas que tienen muchas minorías y residentes de bajos ingresos; y los principales destinos a los que llega el corredor. Una ruta tiene menos probabilidades de ser recortada si el servicio en el corredor está ya por debajo de la meta.

¿Podríamos reestructurar una red de rutas para reducir el impacto de los recortes, prestar el servicio a una mayoría de pasajeros y reducir los costos operativos? Podríamos combinar rutas, eliminar partes de las mismas en las que se transportan menos pasajeros o trasladar los autobuses a diferentes calles para mejorar la red en general. Incluso las rutas que están funcionando bien y llevan a muchos pasajeros podrían ser revisadas.

Hemos propuesto recortes y revisiones basándonos en las respuestas, siguiendo un orden de prioridad definido en los lineamientos de servicio.

El Regional Transit Task Force, compuesta por miembros de la comunidad, recomendó que Metro adoptara lineamientos objetivos para incrementar, reducir o modificar el servicio de transporte público. El Concejo del Condado King adoptó dichos lineamientos de servicio en 2011.

Reducciones de servicio puede afectar todas las áreas del condado



En la medida que Metro desarrolló la propuesta de reducción de servicio, nuestros lineamientos de servicio nos ayudaron a realizar reducciones y mantener el servicio de manera equitativa entre las comunidades del Condado de King. Las directrices tienen en cuenta la productividad, la equidad social y la provisión del servicio en el condado

Leyenda

-  Rutas afectadas
-  Centro de tránsito
-  áreas del condado incorporado

The information included on this map has been compiled by King County Staff from a variety of sources and is subject to change without notice. King County makes no representations or warranties, express or implied, as to accuracy, completeness, timeliness, or rights to the use of such information. King County shall not be liable for any general, special, indirect, incidental, or consequential damages including, but not limited to, lost revenues or lost profits resulting from the use or misuse of the information contained on this map. Any sale of this map or information on this map is prohibited except by written permission of King County.

Map produced by King County Department of Transportation, Transit Division, Service Development Section, Service Planning Group. File name: Impacts.pdf

October 30, 2013



King County

¿Por qué Metro tiene que reducir el servicio?

A pesar de las reformas financieras, sigue existiendo un problema de financiación

Gran parte de la financiación de Metro proviene de los impuestos sobre las ventas. Las tarifas son la segunda fuente más importante. Los ingresos de Metro provenientes del impuesto a las ventas cayeron bruscamente durante la crisis financiera y hoy en día no han alcanzado el nivel necesario.

Hasta ahora hemos evitado mayores reducciones del servicio adoptando vigorosamente las reformas financieras a través de la agencia. Hemos reducido costos, hemos aumentado la eficiencia de las operaciones, hemos usado fondos de reserva, hemos encontrado nuevas fuentes de ingresos y hemos elevado las tarifas cuatro veces en cuatro años (un aumento del 80 por ciento en total). Con estas y otras acciones hemos ahorrado o recaudado casi \$800 millones, conservando la mayoría del servicio de autobuses entre 2009 y 2013.

En 2011, el Consejo del Condado aprobó un cobro para reducir la congestión durante dos años y, así ayudar a superar el déficit presupuestario de Metro mientras la legislatura del estado buscaba una solución para la financiación del transporte.

La legislatura del estado no ha acordado una solución. Con la finalización del cobro para reducir la congestión en junio de 2014 y habiendo usado las reservas disponibles, Metro enfrenta un déficit de aproximadamente \$75 millones por año a partir de mediados de 2014. Para reducir ese déficit, tendríamos que reducir hasta 600.000 horas en el servicio de

autobuses. (Dicha cantidad podría cambiar dependiendo de nuestra situación financiera en el momento en que se aprueben las reducciones.)



Los fondos del viaducto Alaskan Way también se agotan. El Departamento de Transporte del Estado de Washington ha estado pagando por un servicio adicional de autobuses en áreas donde el tráfico ha estado afectado por los trabajos del viaducto Alaskan Way. (Entre el centro de Seattle y West Seattle, Burien, White Center, el norte de Seattle [Aurora] y Ballard. La mayor parte está en la zona oeste de Seattle).

Metro transporta a 33.000 pasajeros más cada día de la semana — reduciendo así la congestión del tráfico.

La financiación de este servicio adicional termina en junio de 2014. Si no se extiende, se tendrán que recortar 45.000 horas adicionales de servicio— unos 150 viajes diarios de autobuses. El oeste de Seattle perdería alrededor del 30% de su servicio como consecuencia de la combinación de reducciones.

A falta de soluciones de financiación, Metro tiene que planificar los recortes. Estamos buscando continuamente maneras de preservar el servicio de manera más eficiente. Sin embargo, después de todas las acciones que ya hemos tomado, no quedan opciones para terminar completamente con el déficit actual. No podemos proporcionar el servicio que el público necesita sin una financiación adicional y sostenible.

Reuniones de la comunidad

Federal Way, miércoles, 20 de noviembre, 6-8 p.m., Federal Way Community Center

West Seattle, martes, 3 de diciembre, 6-8 p.m., Youngstown Cultural Arts Center

Al norte de Seattle, jueves, 5 de diciembre, 6-8 p.m., North Seattle Community College

El centro de Seattle, martes, 10 de diciembre, 12-2 p.m., Union Station

Bellevue, miércoles, 11 de diciembre, 6-8 p.m., Bellevue City Hall

Kent, lunes, 16 de diciembre, 6-8 p.m., Kent Commons

Kirkland, jueves, 16 de enero, 6-8 p.m., Peter Kirk Community Center

Sureste Seattle, jueves, 23 de enero, 6-8 p.m., South Shore K-8

Al norte del condado de King, lunes, 27 de enero, 6-8 p.m., Lake Forest Park City Hall



King County Dept. of Transportation
Community Relations
KSC-TR-0824
201 S Jackson St
Seattle, WA 98104-3856

Las adaptaciones razonables en las reuniones públicas están disponibles por solicitud previa.

206-477-3835, TTY relay: 711

Formatos alternativos disponibles
206-477-3835, TTY relay: 711