



MALENTENDIDOS ACERCA DE LOS CARRILES EXPRESOS

El Departamento de Transporte de la Florida (FDOT por sus siglas en inglés) recopiló datos sobre los malentendidos más frecuentes acerca de los carriles expresos y los clarifica a continuación:

¿Por qué añadir carriles expresos en las autopistas I-75 y Palmetto Expressway?

Actualmente el promedio de tráfico diario en ambas direcciones de la Carretera Estatal 826/Palmetto Expressway es entre 209,100 y 223,000 vehículos por día y se espera que aumente de 344,000 a 404,000 vehículos por día para el año 2040, incluyendo los carriles expresos. El promedio de tráfico existente en ambas direcciones de la Carretera Interestatal 75 (I-75) en el Condado Miami-Dade es entre 114,000 y 127,000 vehículos por día y se espera que aumente entre 221,000 y 229,000 vehículos por día para el año 2040, incluyendo los carriles expresos. El éxito de los carriles expresos en la Carretera Interestatal 95 (I-95) demostró que la implementación de carriles expresos mejora el flujo del tránsito y beneficia a todos en la autopista. Por lo tanto, el proyecto **Palmetto Express** añadirá carriles expresos con cobro de peaje variable en la Carretera Estatal 826/Palmetto Expressway desde la Calle W. Flagler hasta la Calle 154 del Noroeste y en la Carretera Interestatal 75 (I-75) desde el Palmetto Expressway hasta la Calle 170 del Noroeste en el Condado Miami-Dade. El proyecto **Palmetto Express** proveerá conexión directa a los carriles expresos de la I-75 (**75 Express**) presentemente bajo construcción a cargo del Distrito Cuatro del Departamento de Transporte de la Florida, desde la Calle 170 del Noroeste en el Condado Miami-Dade hasta la Carretera Interestatal 595 (I-595) en el Condado Broward.

¿Los carriles expresos son más eficientes que los carriles designados para vehículos con múltiples pasajeros, conocidos como carriles “HOV” (por sus siglas en inglés)?

Se ha comprobado que los carriles expresos mejoran el flujo del tránsito más eficientemente que los carriles tradicionales para vehículos con múltiples pasajeros (“HOV”). Antes de la implementación de los carriles expresos en la Carretera Interestatal 95 (I-95) las cifras mostraban que durante las horas picos los carriles “HOV” operaban a una velocidad promedio de 20 m.p.h. en rumbo sur y 18 m.p.h. en rumbo norte mientras que los carriles de uso general operaban a un promedio de 15 m.p.h. en rumbo sur y a 18 m.p.h. en rumbo norte. Estas cifras indican que los antiguos carriles “HOV” no brindaban beneficios significativos a los vehículos con múltiples pasajeros ni a los usuarios de transporte público cuando las cifras se comparaban con las de los carriles de uso general. En la Carretera Interestatal 95 (I-95) la conversión de los carriles “HOV” a carriles expresos con peaje variable mejoró la velocidad promedio de los viajes en horas pico por aproximadamente 300%. Esto mejoró significativamente la movilidad y confiabilidad en los servicios de tránsito y por lo tanto los pasajeros de autobuses aumentaron por un 286% en comparación a antes de que se lanzara el sistema de autobuses rápido/“bus rapid transit”. La significativa mejora en el tránsito como resultado de los carriles expresos se logra mediante la aplicación de varias técnicas, entre ellas la implementación del mecanismo de peaje basado en el nivel de congestión (peaje dinámico) que permite administrar la demanda del tránsito en tiempo real. El peaje dinámico permite que los vehículos de múltiples pasajeros puedan usar los carriles expresos, pero a su vez administra la circulación del tránsito de modo que los vehículos con una sola

persona puedan hacer uso del exceso de capacidad en los carriles expresos, siempre y cuando elijan pagar el peaje variable cuando su tiempo sea más valioso que el costo del peaje.

¿Los carriles expresos benefician solamente a los que eligen pagar el peaje?

Los proyectos de carriles expresos benefician a todos los motoristas en la autopista. El hecho de que los carriles expresos movilicen más vehículos más eficientemente resulta en que las condiciones en el resto de los carriles, conocidos como carriles de uso general o carriles libres de peaje, también se mejoren, ofreciendo así mejor movilidad en la autopista. También se debe destacar que en el proyecto **95 Express** en el Condado Miami-Dade los reportes recientes demuestran que el promedio de la velocidad se duplicó en los carriles de uso general durante las horas pico en la dirección más transitada. Al mejorar la velocidad en los carriles de uso general se reduce significativamente la congestión, comprobando que los carriles expresos benefician a todos los motoristas en la autopista. Además, los carriles expresos se ofrecen como una opción a los motoristas que elijan pagar por usar estos carriles. No obstante, los motoristas que no elijan pagar el peaje para usar los carriles expresos, aún reciben beneficios significativos como resultado de las mejoras en los recursos para responder a los incidentes en la autopista al igual que a través de las mejoras en los niveles de velocidad y la reducción de la congestión del tránsito en los carriles de uso general.

¿Mientras más alto es el peaje, mejor es el servicio?

Un peaje alto no significa que se deba esperar mejor servicio en los carriles expresos. Es justamente lo contrario; significa que los niveles de servicio están disminuyendo porque los carriles expresos están llegando al límite de su capacidad. Cuando el costo del peaje es alto, esto significa que hay muchos vehículos entrando en los carriles expresos a la misma vez y se están llenando muy rápido. El costo del peaje se aumenta para intentar que los motoristas dejen de entrar en los carriles expresos y así evitar que la velocidad disminuya en el servicio. Cuando el costo del peaje es más bajo, esto significa que los carriles expresos están funcionando con fluidez y por lo tanto se puede esperar un mejor servicio.

¿Todos los proyectos de carriles expresos son básicamente iguales?

Todos los proyectos de carriles expresos no funcionan de la misma manera. Aunque todos reducen la congestión, cada uno de ellos puede proveer combinaciones de servicios diferentes que aplican específicamente a la autopista o comunidad a la que prestan servicio. Como objetivo común, todos los proyectos de carriles expresos en la Florida emplean el peaje variable conocido como peaje dinámico y posiblemente otras técnicas de administración de transporte con costos eficientes para mejorar la movilidad y seguridad en el sistema de autopistas. No obstante, cada proyecto puede que provea una combinación singular de servicios y técnicas. Por ejemplo, mientras que todos los carriles expresos utilizan el peaje dinámico, puede que provean o no provean servicios de transporte público directo, y/o incentivos para viajes compartidos, señalizaciones en las rampas, ensanchamiento de carreteras, entre otros.

¿Los proyectos de carriles expresos funcionan igual que las otras autopistas con cobro de peaje tradicional?

Los proyectos de carriles expresos no funcionan de la misma forma que las autopistas con cobro de peaje tradicional. Los proyectos de carriles expresos emplean una técnica para controlar el tránsito llamada peaje dinámico, la cual aumenta la movilidad en los carriles expresos para ayudar a reducir la congestión en la autopista. En contraste con las autopistas que emplean el cobro de peaje tradicional, el peaje variable conocido como peaje dinámico se aplica a uno o dos carriles en la autopista (carriles expresos) para brindar una opción a los motoristas que elijan usar estos carriles. La cantidad del costo del peaje aumenta basado en los niveles de demanda en los carriles expresos y se reduce cuando la demanda baja.

¿Los costos de operación y mantenimiento de los carriles expresos son iguales que los de las autopistas con cobro de peaje tradicional?

Los costos asociados con los proyectos de carriles expresos son diferentes a aquellos de los proyectos de las autopistas con cobro de peaje tradicional porque sus operaciones requieren servicios especiales de administración de tránsito y programas cibernéticos (“software”). La tecnología que se usa para administrar estos proyectos impone costos muy singulares. Además, para medir el desempeño de estos proyectos se requieren recursos superiores tales como los que se usan para la administración de incidentes, para hacer cumplir las leyes del tránsito, para los servicios de observación del tránsito, y otros.

¿El peaje que se paga en los carriles expresos garantiza una velocidad mínima de 45 m.p.h.?

El peaje que se paga para usar los carriles expresos no garantiza que se podrá conducir a un límite de velocidad específico. Los proyectos de carriles expresos ofrecen tiempos de viajes más confiables para aquellos que elijan usar los carriles expresos, especialmente durante días entre semana y en horas pico. Esta mejora también beneficia las operaciones en los carriles de uso general y por lo tanto permite que todos los motoristas puedan disfrutar de los aumentos en la velocidad en todos los carriles de la autopista.

¿Deben los carriles expresos ser exclusivamente para uso de autobuses?

Designar carriles para el uso de autobuses exclusivamente no sería una mejor opción que la que brinda los carriles expresos para mejorar la circulación del tránsito y beneficiar a todos los motoristas en la autopista. Al igual que los carriles exclusivos para vehículos con múltiples pasajeros, los carriles solamente para autobuses no harían buen uso del exceso de capacidad en el carril. Los carriles expresos les permiten a los motoristas que conducen larga distancia la opción de usar los carriles expresos siempre que elijan pagar el peaje. Los carriles para uso de autobuses exclusivamente no brindarían a los motoristas esta opción. Por lo tanto, los otros vehículos no podrían hacer uso del exceso de capacidad en los carriles exclusivamente para autobuses y estarían obligados a conducir en los carriles de uso general causando que el tráfico circule con más lentitud en esos carriles.

El transporte público fue un componente clave en el desarrollo del programa piloto de la primera fase de los carriles expresos en la I-95 y el valor de ese componente se puede apreciar mediante el número de usuarios de autobuses en la **95 Express**, tanto en el servicio de transporte público de Miami-Dade como en el servicio de transporte público de Broward. Pero el transporte público es solamente un componente del sistema de carriles expresos y no es totalmente responsable por su éxito. Uno de los factores principales que contribuyen al éxito de los carriles expresos es la opción que tienen los motoristas que conducen solos de pagar el peaje variable para tener viajes de largas distancias más predecibles. Los proyectos **Palmetto Express** y **75 Express** proveerán la opción de autobuses públicos desde el Centro BB&T en el Condado Broward hasta la estación del metro rail de la Calle 74 del Noroeste en el Condado Maimi-Dade. Esta opción promoverá usos de transporte multimodales, disminuyendo el número de vehículos en la carretera y favoreciendo al medio ambiente.

¿Los proyectos de carriles expresos se usan para generar ingresos?

Los proyectos de carriles expresos no se implementan con el propósito de generar ingresos únicamente. El objetivo principal de la mayoría de los proyectos de carriles expresos es reducir la congestión para todos los motoristas en la autopista empleando una combinación de técnicas para administrar el tránsito en tiempo real, lo cual presenta una alternativa de costo eficiente a los proyectos tradicionales de ensanchamiento de autopistas. Los ingresos generados por estos proyectos se usan típicamente para cubrir los costos relacionados con las operaciones tales como los servicios de observación de tránsito, administración de incidentes, cumplimiento de leyes de tránsito y servicios de mantenimiento.

Ventajas de los carriles expresos

- Benefician a todos los motoristas en la autopista porque movilizan el tránsito más rápido y eficientemente
- El pago de peaje es opcional. Los motoristas pueden elegir pagar el peaje para usar los carriles expresos o conducir en los carriles de uso general libres de peaje y beneficiarse de mejoras en la velocidad del tránsito
- Ofrecen transporte público confiable con servicio de autobuses rápidos
- Separan los viajes de larga distancia de los viajes de corta distancia, reduciendo así la frecuencia en los cambios de carriles, lo cual disminuye las oportunidades de accidentes
- No tienen restricciones en el número de personas que viajan en un vehículo a diferencia de los carriles exclusivos para vehículos con múltiples pasajeros
- Ofrecen mejores recursos para responder a incidentes, y servicios de observación del tránsito.

PARA MÁS INFORMACIÓN SOBRE EL PALMETTO EXPRESS VISITE: www.palmettoexpresslanes.com **O COMUNÍQUESE**
CON: Marta Rodriguez, Especialista en Información Pública
TELÉFONO: 305-592-6026
CORREO ELECTRÓNICO: marta.rodriguez@dot.state.fl.us

Actualizado en septiembre de 2014