



# Informe de involucramiento de la comunidad en relación con los pasajes y el estacionamiento

Diciembre de 2023



# Resumen ejecutivo

## Propósito

Este informe resumido de involucramiento presenta una descripción general de las actividades llevadas a cabo como parte del esfuerzo de involucramiento comunitario de Sound Transit en materia de pasajes y estacionamientos, que tuvo lugar entre julio y noviembre de 2023. Este informe ofrece una presentación integral de las actividades de involucramiento de la comunidad y de las conclusiones relativas tanto a los pasajes como al estacionamiento.

En este informe, el "equipo del proyecto" se refiere a los equipos de Sound Transit y de los asesores que llevaron a cabo este trabajo. El equipo de Sound Transit incluyó personal de varios departamentos, incluidos Finanzas; Planificación, Medio Ambiente y Desarrollo de Proyectos; Derechos Civiles, Equidad e Inclusión; Comunicaciones, Mercadotecnia e Involucramiento; Relaciones Gubernamentales y Comunitarias; Servicios Empresariales Estratégicos; Legal; y Administración de la Junta.

Los pasajes del Link light rail y las tarifas de estacionamiento son fuentes esenciales de ingresos para Sound Transit.

Han pasado ocho años desde que Sound Transit aumentó los pasajes del Link light rail, y se aplazó un aumento de los pasajes previsto para 2020 debido a la pandemia de COVID-19. Si los ingresos por pasajes caen por debajo de nuestros objetivos, la capacidad de Sound Transit para prestar los servicios de calidad y las ampliaciones puede verse afectada.

Además, y antes de la pandemia de COVID-19, los estacionamientos para vehículos de pasajeros de Sound Transit estaban regularmente llenos a primera hora de la mañana, lo que dificultaba el acceso al transporte público para muchas personas. Aunque la demanda de estacionamiento en todo el sistema ha disminuido debido a los cambios en el comportamiento de los viajeros tras la pandemia, algunas instalaciones, especialmente las que dan servicio al Link light rail, siguen estando muy llenas. A medida que Sound Transit amplíe el Link light rail en los próximos años, será fundamental mantener la disponibilidad de estacionamientos y la seguridad para los pasajeros.

Sound Transit puso en marcha una jornada de puertas abiertas en línea en varios idiomas y una encuesta para presentar dos opciones de pasajes para el Link light rail y tres opciones distintas de programas de estacionamiento. La encuesta pedía a los encuestados compartir qué opciones preferían, por qué, sus prioridades generales como usuarios de Sound Transit y otra información relevante sobre cómo usaban los servicios de Sound Transit. La jornada de puertas abiertas en línea y la encuesta fueron promocionadas ampliamente a través de actividades de divulgación en persona, medios de comunicación en línea, anuncios en medios de comunicación en varios idiomas y grupos de enfoque.

**Principales conclusiones sobre los pasajes del Link light rail:** más de 4,000 personas contestaron al menos una pregunta de la encuesta sobre los pasajes, las tarifas de estacionamiento o la demografía del Link light rail. Los encuestados mostraron una ligera preferencia (50.14 %) por la opción A, un pasaje de tren ligero basado en la distancia, similar a la situación actual, frente a la Opción B, un pasaje con tarifa fija en toda el área de servicio. Aunque los encuestados tenían una ligera preferencia por los pasajes basados en la distancia, muchos encuestados expresaron en comentarios abiertos su deseo de pasajes más bajos o de la eliminación de los pasajes por completo.

Muchos encuestados opinaron que los ingresos podrían mejorar si Sound Transit cambiara la forma en la que cobra o aplica los pasajes. Los encuestados también hicieron hincapié en su deseo de una mejor seguridad y aplicación de las reglas y las políticas existentes para los usuarios.

**Principales conclusiones sobre las tarifas de estacionamiento:** casi la mitad de los encuestados (48 %) prefirieron la opción A, que ofrecía una tarifa diaria escalonada (entre \$2 y \$4) con la opción de permisos para áreas reservadas. El 34 % prefirió la opción C, que ofrecía una tarifa diaria fija (\$4) sin la opción de permisos reservados. El 18 % prefirió la opción B, que ofrecía una gama más amplia de tarifas diarias variables (entre \$2 y \$8) sin ninguna opción de permisos reservados. Aunque la mayoría de los encuestados prefirieron la opción A, muchos se opusieron a cualquier aumento en las tarifas de estacionamiento, afirmando que el estacionamiento gratuito era esencial para impulsar el número de usuarios. Con un aumento en las tarifas, los usuarios indicaron que optarían por manejar todo el camino hasta su destino.

En este informe se incluyen una descripción completa de la metodología de la encuesta, las actividades de divulgación, los resultados y las respuestas abiertas.

# Índice

<b>1</b>	<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>6</b>
1.2	Conjunto de herramientas para la equidad racial/conjunto de herramientas para una participación equitativa	8
1.3	Descripción general de la estrategia de involucramiento	8
<b>2</b>	<b>ESTRATEGIA DE INVOLUCRAMIENTO: ACTIVIDADES Y CONCLUSIONES</b>	<b>10</b>
2.1	Sesiones informativas	10
2.2	Jornada de puertas abiertas en línea y encuesta	12
2.3	Encuesta: temas clave y conclusiones	17
2.4	Grupos de enfoque	27

## INTRODUCCIÓN

### 1.1 Antecedentes y contexto del proyecto

Sound Transit está considerando hacer cambios en la forma de cobrar los pasajes del Link light rail y en la forma de administrar sus estacionamientos. Para 2026, Sound Transit ampliará y abrirá múltiples estaciones nuevas de tren ligero y estacionamientos. Sound Transit se propuso comprender las preferencias de los pasajeros y obtener instrucciones de la Junta Directiva de Sound Transit a lo largo de 2023 e inicios de 2024 para implementar cualquier cambio en las políticas que se encuentre en consonancia con la ampliación del sistema.

Los pasajes y las tarifas de estacionamiento son una fuente importante de ingresos del plan financiero de Sound Transit y apoyan su capacidad para operar los servicios de tren y autobús. Sound Transit no ha modificado los pasajes del Link light rail desde 2015. Aunque tenía previsto hacerlo en 2020, Sound Transit pospuso hacer cualquier cambio debido a la pandemia de COVID-19. La Junta de Sound Transit sopesa múltiples factores a la hora de considerar cambios en la estructura de pasajes del Link light rail de Sound Transit, entre ellos hacer que los pasajes sean sencillos de entender para los usuarios y de cobrar para el personal. La junta también dio instrucciones para que los pasajes se coordinen con otras agencias de transporte de la región y que es necesario considerar cómo afectaría a los usuarios la programación y la estructura de cualquier cambio en los pasajes. Sound Transit no está considerando hacer cambios en los pasajes del Link para ORCA LIFT, los pasajes para personas mayores/discapacitados o los pasajes gratuitos para jóvenes; tampoco cambios en los pasajes de los servicios de Sounder o ST Express.

Sound Transit también está considerando hacer cambios en la forma de administrar sus estacionamientos. Con el aumento del número de personas que vuelven a usar el transporte público y la duplicación de los destinos del Link light rail con las extensiones de Link a Lynnwood, East, centro de Redmond y Federal Way, Sound Transit prevé que la demanda de cajones en los diferentes estacionamientos aumente rápidamente. La expansión del transporte público supondrá la llegada de más usuarios al sistema, por lo que la demanda de estacionamiento en ciertos lugares puede superar la disponibilidad en las horas pico. Sound Transit está considerando la posibilidad de implementar tarifas diarias o estacionamiento permitido de pago para administrar la demanda de cajones de estacionamiento, de modo que las personas que manejan para acceder a los servicios de Sound Transit sepan que tienen una opción confiable para estacionarse y tomar el transporte público. Cobrar por el estacionamiento también significa que las personas que usan los estacionamientos en edificios y en terrenos descubiertos estarían contribuyendo directamente a la capacidad de Sound Transit para proporcionar ese servicio.

Aunque las decisiones sobre el programa de estacionamiento se tomarán al margen de cualquier cambio en la estructura de los pasajes y las tarifas, Sound Transit decidió buscar la participación de la comunidad en los pasajes del Link light rail y en el estacionamiento de forma simultánea. Dado que ambos temas afectan a la forma en la que los pasajeros pagarán por usar el sistema, Sound Transit quiere comprender el panorama completo de cómo afectarían estos cambios el costo total de los pasajeros para acceder a los servicios de Sound Transit y usarlos.

## Cronología del proyecto

Primavera de 2023	Verano/otoño de 2023	Noviembre-diciembre de 2023	1.er trimestre de 2024	Verano/otoño de 2024
Investigación interna y análisis Elaboración de un conjunto de herramientas para la equidad racial/conjunto de herramientas para una participación equitativa Reuniones informativas iniciales con la Junta de Sound Transit	Trabajo y análisis internos continuados del personal Involucramiento de la comunidad	Presentación de los resultados de la participación y el análisis de estructuras de pasajes a la Junta de Sound Transit Posible acción de la Junta de Sound Transit sobre las tarifas y la estructura de los pasajes	Presentación del análisis de la administración diaria de estacionamientos a la Junta de Sound Transit Posible acción de la Junta de Sound Transit sobre el estacionamiento	<i>Inauguración de la Extensión de Link a Lynnwood</i>  Implementación de las decisiones sobre los pasajes y el estacionamiento

## Conjunto de herramientas para la equidad racial/conjunto de herramientas para una participación equitativa

Sound Transit trató de llevar a cabo un proceso de participación comunitaria equitativo para este proyecto. Para asegurarse de que Sound Transit dirigía con equidad, el personal de Sound Transit de toda la agencia emprendió un análisis profundo e intencionado utilizando el conjunto de herramientas para la equidad racial (Racial Equity Toolkit, RET) y el conjunto de herramientas para una participación equitativa (Equitable Engagement Toolkit, EET) de Sound Transit. Esos análisis fundamentaron la estrategia de involucramiento comunitario que finalmente se aplicó y que se describe en las secciones siguientes.

El EET de Sound Transit define la participación equitativa de la comunidad como:

*"el acto de garantizar la plena inclusión de todas las voces de la comunidad, en particular de aquellas a las que se les ha negado, y se les sigue negando, el acceso al poder. Las prácticas que definen la participación equitativa pretenden dar lugar a altos niveles de participación de aquellos que tienen más probabilidades de verse afectados negativamente por las iniciativas de la agencia y que están históricamente excluidos y poco representados en estas conversaciones".*

## Descripción general de la estrategia de involucramiento

Como se destaca en el EET, Sound Transit trató de lograr las siguientes metas a través de este proceso de involucramiento:

- Utilizar diferentes herramientas y tácticas de involucramiento para comprender las perspectivas de las comunidades poco representadas.
- Documentar el interés de la comunidad y hacer un seguimiento si surgen otros temas fuera del alcance de este proyecto. Esta información será documentada por separado y conservada por el equipo del proyecto para futuros esfuerzos de involucramiento.
- Garantizar que la Junta de Sound Transit tenga una comprensión global de las perspectivas de la comunidad.
- Estandarizar el uso del EET como una herramienta colaborativa para el personal técnico y de los proyectos de involucramiento.
- Generar confianza entre los miembros de la comunidad demostrando que el involucramiento equitativo es una prioridad para Sound Transit.

### Públicos e idiomas

Con la información obtenida de los análisis de los RET y EET, Sound Transit identificó los siguientes públicos principales para los esfuerzos de involucramiento del proyecto:

- Los pasajeros actuales del Link, así como los futuros pasajeros del Link, reconociendo que los cambios en los pasajes podrían afectar a las personas que actualmente hacen viajes más cortos y a las que harán viajes más largos en el futuro.
- Personas de comunidades inmigrantes.
- Personas que hablan un idioma distinto del inglés en casa.
- Personas que se identifican como negras, indígenas y otras personas de color (Black, Indigenous, and People of Color, BIPOC).
- Personas que actualmente usan o usarán (con la expansión del sistema) el Link light rail y no usan ninguna subvención para el pasaje.

Reconociendo que las identidades son interseccionales y que las personas pueden pertenecer a múltiples categorías, otras categorías de público incluidas:

- Personas que no trabajan durante el horario laboral tradicional o que no tienen horarios de trabajo flexibles.
- Personas con acceso limitado a la tecnología.
- Personas que usan Sound Transit con poca frecuencia.
- Personas que no pueden acceder fácilmente a los servicios de Sound Transit (por ejemplo, una persona que quiere estacionarse en una instalación de Sound Transit, pero que no puede hacerlo porque está al límite de su capacidad y, por lo tanto, opta por manejar; una



persona que vive en un vecindario al que actualmente no llega el servicio de Link, pero que lo hará en el futuro).

- Es posible que las personas que viven fuera del área de servicio de Seattle no estén usando todavía los servicios.

Aunque el EET identificó originalmente a las personas con discapacidades y a las personas que viven con bajos ingresos como públicos principales para el involucramiento, el equipo del proyecto restó importancia a estos públicos, ya que los cambios en la estructura de pasajes y en las tarifas del Link light rail solo se aplicarían a los usuarios que pagarán el pasaje completo de adulto.

### **Enfoque de participación equitativa**

A través del proceso del EET, el equipo del proyecto evaluó los métodos de divulgación, lo que esboza el alcance de la influencia que los miembros de la comunidad pueden tener en un proceso de involucramiento. Basándose en el debate, el nivel de involucramiento que mejor se ajustaba a esta oportunidad era la "consulta", que Sound Transit define como mantener a los miembros de la comunidad informados sobre el proyecto, obtener y considerar las aportaciones del público y reconocer las inquietudes de los interesados y de los miembros de la comunidad.

Este proyecto también ofrecía oportunidades para "Informar", lo que involucraba la divulgación de información sobre el proyecto.

A través del proceso del EET, el equipo del proyecto identificó una serie de medidas que Sound Transit podría adoptar para mejorar la inclusión y la participación en el involucramiento de la comunidad en este proyecto. De estas, Sound Transit implementó las siguientes:

- Acceso lingüístico
  - Traducción de los materiales del proyecto a varios idiomas, incluidos el español; el chino simplificado y tradicional; el vietnamita; el coreano; el tagalo; el ruso; el amárico, y el somalí. Estos idiomas se eligieron basándose en los datos del censo, el condado y la ciudad dentro de las áreas de servicio actuales y futuras.
  - Ofrecimiento de interpretación en caso necesario.
  - Ofrecimiento de algunas actividades de participación totalmente en español.
  - Uso de un lenguaje sencillo y sin jerga para los materiales de cara al público.
- Ofrecimiento de múltiples formas de participación:
  - Teniendo una presencia física en los centros de transporte, las estaciones de tren ligero y los estacionamientos para vehículos de pasajeros de todo el sistema de Sound Transit para crear conciencia y promover la participación.

- Uso de medios de comunicación multiculturales asociados con el público principal para crear conciencia y promover la participación.
- Ofrecimiento de oportunidades de participación de forma virtual (apta para celulares) y en persona, a distintas horas del día y en diferentes días de la semana para adaptarse a una variedad de horarios.
- Compensación a las personas por su tiempo y sus opiniones al participar en grupos de enfoque.

## **Resumen de las tácticas de involucramiento**

Con la información del EET y tomando en consideración las limitaciones de tiempo del proyecto y los esfuerzos de involucramiento no relacionados que se estaban llevando a cabo simultáneamente en Sound Transit, el equipo del proyecto decidió seguir las siguientes tácticas de involucramiento:

- Sesiones de información virtuales
- Jornada de puertas abiertas en línea y encuesta
- Embajadores del equipo de calle de Sound Transit
- Grupos de enfoque

Cada una de estas tácticas se detalla en la siguiente sección, incluyendo una descripción general de la táctica, los detalles de su implementación, y las conclusiones y el análisis de los datos.

## **ACTIVIDADES DE INVOLUCRAMIENTO**

### **2.1 Sesiones informativas**

Para garantizar que las comunidades a las que atiende Sound Transit tuvieran la oportunidad de conocer mejor los cambios propuestos en los pasajes del Link light rail y en el programa de estacionamiento, el equipo del proyecto organizó una serie de sesiones informativas virtuales.

Las metas de Sound Transit para las sesiones informativas virtuales eran:

- Informar a los miembros de la comunidad sobre los cambios en la estructura de pasajes, las tarifas y la administración de estacionamientos del Link de Sound Transit.
- Escuchar las inquietudes, las prioridades y las necesidades de los miembros de la comunidad sobre los pasajes y el estacionamiento del Link light rail.
- Responder preguntas sobre los pasajes y el estacionamiento.
- Fomentar los comentarios y la colaboración durante la duración del proyecto.

Para garantizar una mayor facilidad de acceso al público, cada reunión se celebró en línea, en un formato de seminario web facilitado por la plataforma Zoom, sin necesidad de inscripción previa. Cada reunión siguió un formato similar, en el que el personal de Sound Transit presentó una descripción general de los temas y se invitó a los asistentes a hacer preguntas, que se respondieron en vivo durante la reunión cuando fue posible. Sound Transit ofreció interpretación al español en cada reunión.

Sound Transit publicitó las sesiones informativas de las siguientes maneras:

- Sitio web del proyecto de la jornada de puertas abiertas en línea
- Calendario de eventos de Sound Transit
- Dos avisos por mensaje de texto/correo electrónico a los pasajeros
- Comunicado de prensa de Sound Transit
- Anuncios de pago geolocalizados en Facebook en inglés, español, coreano, ruso, tagalo, chino tradicional y chino simplificado.

**Tabla 1. Resumen de las sesiones informativas virtuales**

Detalles de la sesión	Número de participantes	Enfoque de las preguntas/comentarios
<p><i>Tema: Combinación de pasajes y estacionamiento</i></p> <p>Sábado, 7 de octubre de 2023</p> <p>De 10 a. m. a 11 a. m.</p>	<p>16</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Interés en las zonas de pasajes como posible alternativa a los pasajes basados en la distancia.</li> <li>• Deseo de ver un aumento de los embajadores de pasajes que comprueban los pasajes pagados.</li> <li>• Inquietud por los cajones de estacionamiento limitados para quienes no tienen un permiso de estacionamiento.</li> </ul>
<p><i>Tema: pasajes</i></p> <p>Martes, 10 de octubre de 2023</p> <p>De 6 p. m. a 7 p. m.</p>	<p>20</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Todo lo anterior, más:</li> </ul> <p>Deseo de explorar la implementación de barreras de acceso que ayuden a prevenir la evasión del pasaje. Interés en ver un estudio comparativo sobre los pasajes de agencias similares de todo el país. Comentario de que una estructura de pasajes con tarifa fija parece más fácil de entender.</p>

<p><i>Tema:</i> <i>estacionamiento</i></p> <p>Miércoles, 11 de octubre de 2023</p> <p>De 6 p. m. a 7 p. m.</p>	<p>28</p>	<p>Preguntas sobre hasta qué punto Sound Transit tendrá en cuenta la opinión pública a la hora de elegir una de las tres opciones de estacionamiento. Interés por ver un análisis que compare los estacionamientos de pago del centro de Seattle y las tarifas de estacionamiento propuestas para los estacionamientos para vehículos de pasajeros de Sound Transit. Deseo de ver un aumento de la seguridad en los estacionamientos.</p>
--	-----------	---

## 2.2 Jornada de puertas abiertas en línea y encuesta

Se diseñó una jornada de puertas abiertas en línea (Online Open House, OOH) para compartir información sobre el proyecto y permitir a Sound Transit recabar comentarios del público a través de una encuesta en línea.

Las metas de Sound Transit para la jornada de puertas abiertas en línea y la encuesta eran:

- Asegurarse de que el público clave de Sound Transit comprendiera el propósito, la necesidad y el valor de las propuestas de pasajes y estacionamiento.
- Garantizar que los públicos clave y la comunidad en general tuvieran la oportunidad de compartir sus opiniones y comunicar sus prioridades, preferencias y necesidades.
- Garantizar que Sound Transit dispusiera de datos sólidos de las encuestas a los clientes y a la comunidad que ayudaran al personal a elaborar las recomendaciones para poner a consideración de la Junta de Sound Transit.

### Metodología

La OOH se diseñó como un sitio web de una sola página para ayudar a los lectores a desplazarse por el contenido de forma eficiente y contestar las preguntas de la encuesta. Las preguntas de la encuesta se presentaron en dos secciones: primero, las preguntas sobre los pasajes del Link light rail y después las preguntas sobre el estacionamiento junto con preguntas demográficas. La tecnología en la que se basó la encuesta permitió al equipo del proyecto comparar la información demográfica con las preferencias por las opciones de pasajes y estacionamiento.

La OOH y la encuesta estaban disponibles en diez idiomas: inglés, español, chino simplificado, chino tradicional, vietnamita, coreano, tagalo, ruso, amárico y somalí. A los participantes en la encuesta se les hicieron preguntas cuantitativas y cualitativas sobre sus viajes habituales,

cómo y dónde usaban el Link light rail y las opciones de estacionamiento, y qué les había gustado de las nuevas opciones presentadas. Los participantes también pudieron proporcionar comentarios abiertos (por escrito), que luego se categorizaron para ayudar a solidificar la comprensión de los comportamientos, las preferencias, las prioridades y otros elementos de los pasajeros por parte del equipo del proyecto para apoyar las recomendaciones a la Junta Directiva de Sound Transit.

En las secciones posteriores de este resumen se proporciona más información sobre los resultados y el análisis de la encuesta.

## **Esfuerzos promocionales**

El equipo del proyecto llevó a cabo múltiples esfuerzos para fomentar que las personas visitaran la OOH, contestaran la encuesta y conocieran otras formas de participar en el esfuerzo de involucramiento. Las sesiones informativas virtuales descritas antes y los grupos de enfoque descritos a continuación también sirvieron como mecanismos para conducir la participación en la encuesta.

### **1.1.1.1 Embajadores del equipo de calle de Sound Transit**

El equipo del proyecto organizó un enfoque de "equipo de calle" como táctica para informar al público sobre el proyecto y las oportunidades para involucrarse.

El enfoque de equipo de calle consiste en empleados de toda la agencia que se ofrecieron como voluntarios para interactuar con los pasajeros en persona circulando a pie por las paradas de autobús, los centros de transporte, las plataformas de las estaciones de tren y los entornos. Estos embajadores interactuaban directamente con pasajeros individuales y grupos de pasajeros (especialmente los que hacían cola para tomar autobuses o trenes), se identificaban como empleados de Sound Transit y explicaban que la agencia está considerando hacer cambios significativos en los pasajes y en la forma en la que administra el acceso a los estacionamientos para vehículos de pasajeros. Los miembros del equipo compartieron folletos impresos con la información del proyecto, enlaces web y códigos QR que los pasajeros podían usar para acceder a la jornada de puertas abiertas en línea y a la encuesta asociada, así como para inscribirse en el grupo de enfoque o en las sesiones informativas virtuales.

Entre el 3 y el 15 de octubre, 34 empleados de Sound Transit realizaron 50 turnos de embajadores del equipo de calle en 21 estaciones de toda el área de servicio de Sound Transit. Los turnos de los embajadores se alinearon con los periodos de viajes de hora pico de la mañana y de la tarde, e incluyeron estaciones de Link y Sounder.

El equipo del proyecto reclutó a otros empleados de Sound Transit a través de dos boletines internos que animaban al personal a ofrecerse como voluntarios para los turnos de embajadores del equipo de calle. Antes del lanzamiento del esfuerzo, el equipo del proyecto celebró dos sesiones de orientación para revisar los materiales y guiar a los embajadores voluntarios del equipo de calle. Los embajadores del equipo de calle interactuaron con el público compartiendo información, respondiendo sus preguntas y abordando sus inquietudes sobre los próximos cambios en los pasajes y el estacionamiento. Los embajadores del equipo de calle distribuyeron más de 3,000 tarjetas promocionales (pequeños folletos impresos que se podían encontrar en autobuses o trenes) que contenían códigos QR que enlazaban con la jornada de puertas abiertas en línea y la encuesta.

**Tabla 2. Turnos de los embajadores del equipo de calle**

Fecha	Horario	Ubicación	Número de empleados embajadores
3 de octubre de 2023	De 6:30 a. m. a 9:30 a. m.	Estación Northgate	3
3 de octubre de 2023	De 3:30 p. m. a 6:30 p. m.	Estaciones Capitol Hill y Westlake	4
3 de octubre de 2023	De 3:30 p. m. a 6:30 p. m.	Estaciones Tukwila Intl. Blvd. y Angle Lake	2
5 de octubre de 2023	De 6:30 a. m. a 9:30 a. m.	Estaciones Columbia City, Othello y Rainier Beach	4
5 de octubre de 2023	De 6:30 a. m. a 9:30 a. m.	Estación Puyallup	2
5 de octubre de 2023	De 3:30 p. m. a 6:30 p. m.	Estaciones Beacon Hill y Mount Baker	4
5 de octubre de 2023	De 3:30 p. m. a 6:30 p. m.	Centro de Transporte Público de Lynnwood	4
7 de octubre de 2023	De 9:00 a. m. a 12:00 p. m.	Estaciones U District y Roosevelt	4
7 de octubre de 2023	De 2:00 p. m. a 5:00 p. m.	Estaciones Columbia City, Othello y Rainier Beach	4

10 de octubre de 2023	De 6:30 a. m. a 9:30 a. m.	Centro de Transporte Público de Lynnwood	2
10 de octubre de 2023	De 3:30 p. m. a 6:30 p. m.	Estación Puyallup	3
11 de octubre de 2023	De 6:30 a. m. a 9:30 a. m.	Estación Auburn	2
11 de octubre de 2023	De 6:30 a. m. a 9:30 a. m.	Estaciones de University St y Pioneer Square	3
11 de octubre de 2023	De 3:30 p. m. a 6:30 p. m.	Centro de Transporte Público de Federal Way	3
11 de octubre de 2023	De 3:30 p. m. a 6:30 p. m.	Estación Northgate	3
15 de octubre de 2023	De 9:00 a. m. a 12:00 p. m.	Estación International District/Chinatown	3

### 1.1.1.2 Canales de comunicación administrados por Sound Transit

El equipo del proyecto usó varias herramientas propias para promocionar la jornada de puertas abiertas en línea y la encuesta, promover las sesiones informativas virtuales, reclutar participantes para los grupos de enfoque y crear conciencia sobre los cambios propuestos que la agencia está considerando. El 25 de septiembre, Sound Transit emitió un comunicado de prensa que tuvo cobertura en múltiples medios, entre ellos el Seattle Times, The Urbanist y KIRO 7 News. Sound Transit también colocó volantes en los vehículos del Link light rail y en estacionamientos de toda la región.

La participación digital incluyó avisos a los usuarios y anuncios de pago en Facebook. Se enviaron avisos a usuarios el 25 de septiembre, el 5 de octubre, el 9 de octubre y el 19 de octubre a unos 55,000 suscriptores por cada aviso. Se publicaron anuncios en varios idiomas en Facebook del 1.º al 18 de octubre. Entre los idiomas se incluían inglés; español; coreano; ruso; chino simplificado y tradicional; vietnamita, y tagalo.

**Tabla 3. Alcance e impresiones de los anuncios en varios idiomas de Facebook**

<b>Nombre del anuncio</b>	<b>Alcance</b>	<b>Impresiones</b>
Estacionamiento y pasajes (Parking & Fares, P&F) en filipino	793	1026
P&F en chino tradicional	674	890
P&F en vietnamita	712	920
P&F en ruso	629	781
P&F en español	899	1039
P&F en inglés	593	648
P&F en coreano	513	618
P&F en chino simplificado	520	704
<b>Total</b>	<b>5247</b>	<b>6626</b>

### **1.1.1.3 Alcance de organizaciones comunitarias**

El equipo del proyecto colaboró con otros empleados de Sound Transit pertenecientes a los equipos de Participación y Relaciones Gubernamentales y Comunitarias para informar a las organizaciones comunitarias (Community-Based Organizations, CBO) sobre este proyecto y las oportunidades de participación. El personal de Sound Transit proporcionó un conjunto de herramientas de divulgación a las CBO asociadas y las invitó a compartirlo a través de sus redes y plataformas de comunicación. El conjunto de herramientas incluía ejemplos de textos e imágenes para las redes sociales, un ejemplo de párrafo para un boletín electrónico, una entrada de blog o una página web, enlaces a las sesiones informativas virtuales y enlaces para inscribirse en los grupos de enfoque.

El personal envió correos electrónicos a más de quince CBO, las cuales se enumeran más abajo. El equipo del proyecto se comunicó con El Centro de la Raza y colaboró estrechamente con el Latino Educational Training Institute (LETI) para promover y reclutar participantes para el grupo de enfoque en español. El equipo del proyecto también coordinó sesiones informativas con la Coalición de Movilidad del norte del condado de King y Hopelink.

Las CBO con las que se comunicaron incluyen:



- DESC Cottage Grove
- El Centro de la Raza
- Coalición de Acción de Highland Park, South Delridge y Riverview (Highland Park, South Delridge, Riverview, Action Coalition, H.P.A.C)
- Hopelink
- Latino Educational Training Institute (LETI)
- Lighthouse for the Blind
- Coalición de Movilidad del norte del condado de King
- Consejo del Vecindario de Pigeon Point
- Safe Futures Youth Center
- South Seattle College
- Coalición de Movilidad del sur del condado de King
- Centro Cultural Vietnamita
- West Seattle Chamber of Commerce
- YMCA para familias de West Seattle
- West Seattle Food Bank
- West Seattle Junction Association

Además de los avisos por correo electrónico sobre el proyecto, el equipo de Involucramiento de la extensión de Link a Ballard celebró reuniones con las CBO en las que compartieron el sitio web de la OOH y solicitaron comentarios sobre los pasajes y el estacionamiento, además de proporcionar actualizaciones sobre el proyecto de la Extensión de Link a Ballard. Las organizaciones involucradas fueron Alliance for Pioneer Square, Seattle Chinatown International District and Development Authority (SCIDpda), Historic South Downtown (HSD), International Community Health Services (ICHS) y el Área de Mejora de Negocios (Business Improvement Area, BIA) del Chinatown International District (CID).

#### **1.1.1.4 Estrategia de medios multicultural**

Para garantizar que la jornada de puertas abiertas en línea y la encuesta llegaran a los públicos principales de Sound Transit, el equipo del proyecto implementó una estrategia de medios multicultural. Este enfoque despertó conciencia sobre el proyecto, reclutó participantes para los grupos de enfoque y promovió la encuesta entre personas tradicionalmente poco representadas en la toma de decisiones de Sound Transit.

El plan de medios multicultural usó los siguientes medios de publicidad:

- **Anuncios en la radio.** La colocación de anuncios en emisoras de radio en otros idiomas ha demostrado ser una forma eficaz de llegar a las comunidades que hablan un idioma distinto del inglés. La promoción de nuestros esfuerzos en varios idiomas aumentó la visibilidad de este proyecto entre las personas que hablan chino y coreano.
- **Anuncios en periódicos impresos/en línea.** Los anuncios en varios idiomas en periódicos impresos y digitales son un método de gran alcance y accesible para hacer llegar la información a públicos principales. El equipo del proyecto colocó anuncios en varios idiomas en medios impresos y digitales, con lo cual se amplió el rango de personas que leerán sobre esto y participarán en este esfuerzo de involucramiento.

**Tabla 4. Colocación multicultural en los medios de comunicación**

Medio	Tipo	Detalles de la colocación	Comunidad atendida
Chinese Radio Seattle	Radio	Publicidad de 45 segundos 3 veces al día	China
Radio Hankook	Radio	Publicidad de 30 segundos 1 vez al día (entre las 3:00 p. m. y las 6:00 p. m.), 3 veces a la semana	Coreana
Joy Seattle	Digital	Publicidad "rascacielos"	Coreana
La Raza del Noroeste	Digital	Paquete estándar	Hispana
Vietnamese Today Weekly News	Impreso y digital	1/2 página en color	Vietnamita
Real Change	Digital	Publicidad lateral	Comunidad sin hogar
Seattle Chinese Times	Impreso y digital	Publicidad de 1/4 de página durante 3 semanas; en color	China
The Seattle Medium	Digital	1/8 de página; en blanco y negro	Afroestadounidense

## 2.3 Encuesta: temas clave y conclusiones

Visitaron la OOH un total de 11,006 personas. De estas personas, 4,843 respondieron al menos una pregunta sobre pasajes, estacionamiento o demografía.

The screenshot shows the Sound Transit website for an online open house. At the top, it says "SOUNDTRANSIT Survey open through Oct. 22, 2023" and "English" in a dropdown menu. The main header is "2023 Link Light Rail Fares + Parking Online Open House". Below this, it says "VIEW THIS ONLINE OPEN HOUSE IN:" followed by language options: English, Español, 한국어, 繁體中文, 简体中文, 한국어, Русский, Soomaali, Tagalog, and Tiếng Việt. A navigation bar has four tabs: "Welcome" (highlighted in pink), "Project overview", "Link light rail fares", and "Parking access". The "Welcome" section features a "Welcome" heading and a sub-heading "Welcome to our online open house!". The text below explains that changes are coming to Sound Transit in 2024 and asks for feedback. It also states the survey will be open through October 22, 2023. To the right, there is a form titled "Yes! I would like to receive project updates." with fields for "First Name", "Last Name", and "Email Address", and a "SUBMIT" button. Below the main text, there is a section titled "How to use this online open house" with two bullet points: "To advance through this open house, continue scrolling down or select the tab to navigate to the section you want." and "Share your thoughts by completing the survey. Remember to click the 'Submit' button at the end."

## Conclusiones sobre los pasajes

### Descripción general

La jornada de puertas abiertas en línea presentó dos estructuras para los pasajes del Link Light Rail para su consideración:

**Tabla 5. Opciones para los pasajes del Link Light Rail**

Opción	Opción 1: Pasaje actualizado basado en la distancia	Opción 2: Nuevo pasaje fijo
Descripción general	Los pasajeros de Link light rail pagarán montos diferentes dependiendo de la distancia que viajen.	Los pasajeros de Link light rail pagarán la misma cantidad sin importar qué tan lejos viajen.
Costo:	Se están considerando aumentos del pasaje base de \$0.25 o \$0.50, lo que dará lugar a rangos de pasajes de \$2.50 a \$4.50 o de \$2.75 a \$4.75 después de que el tren ligero se expanda a Lynnwood, Redmond y Federal Way.	Se están considerando tarifas fijas de pasajes de \$3, \$3.25 o \$3.50.
Cómo se verá para usted:	Se mantiene la estructura de pasajes actual y se debe “pasar la tarjeta” al comenzar y al finalizar el viaje. Tomar el Link light rail para distancias más cortas cuesta menos y tomarlo para distancias más largas cuesta más. Con un pasaje basado en la distancia, si un pasajero se olvida de “pasar la tarjeta” al finalizar el viaje, se le cobra la tarifa más alta posible desde donde comenzó su viaje.	Los pasajeros no necesitarían “pasar” la tarjeta al salir del Link light rail, lo que facilitaría y haría más sencillo viajar desde cada estación. Los pasajes de tarifa fija implican que los viajes cortos serán más caros y los viajes más largos serán más baratos. Es posible que sea más fácil entender y presupuestar los pasajes fijos.

Se pidió a los encuestados que identificaran qué opción les gustaba más y que luego evaluaran cada opción usando los siguientes criterios y una escala de cinco puntos, desde totalmente de acuerdo a totalmente en desacuerdo.

- Me gusta esta opción.
- Esta opción es fácil de entender.
- Esta opción es asequible.
- Esta opción sería un incentivo para que use el Link light rail con más frecuencia.

Luego se hicieron preguntas a los encuestados sobre la frecuencia con la que usan el Link light rail, desde qué estaciones suelen viajar para ir o volver (o es probable que lo hagan en el futuro), y cómo suelen pagar el viaje en el Link light rail o en otro medio de transporte público.

Los encuestados también podían proporcionar comentarios abiertos sobre las opciones presentadas.

## **Preferencias generales**

En cuanto a los pasajes, 4,155 personas contestaron las preguntas de la encuesta. Las preferencias de los encuestados estuvieron divididas por una muy pequeña diferencia: el 50.14 % de los encuestados prefería los pasajes basados en la distancia y el 49.86 % prefería los pasajes con tarifa fija.

Muchos encuestados describieron las ventajas y las desventajas de cada opción en sus comentarios por escrito.

La equidad fue un tema común, independientemente de la preferencia por los pasajes con tarifa fija o basados en la distancia, y muchos señalaron que los usuarios suburbanos podían ser tanto de comunidades acomodadas como no acomodadas. Los comentarios también indicaron que, en general, los encuestados querían mantener los costos bajos, incentivar los viajes cortos y dar prioridad a la seguridad de los pasajeros.

Las personas que preferían los pasajes con tarifa fija consideraban que eran más fáciles de entender y de presupuestar y que tenían más en cuenta a quienes vivían fuera del centro de Seattle. Los participantes expresaron su inquietud por el mecanismo de "chechar la salida" del sistema de pasajes basados en la distancia, por ser difícil de recordar y estar mal comunicado.

A continuación se incluyen algunas frases de los encuestados que ilustran esto.

*"Un sistema de pasajes con tarifa fija es lo más sensato. Es fácil de entender, parece el tipo de pago más cómodo para el usuario y no requiere que los usuarios se acuerden de marcar la salida (sobre todo porque no tenemos torniquetes ni que marcar salida en otros medios de transporte público)".*

*"Muchas personas de las clases económicas más bajas tienden a vivir más alejadas del centro de la ciudad (debido a que la renta es más barata) y dependen más del transporte público. Tener un sistema de tarifas basado en la distancia afecta negativamente a las personas que más usan el Link light rail".*

Los pasajes con tarifa fija se consideraron fáciles de entender en general. El 90 % estuvo de acuerdo o muy de acuerdo en que los pasajes con tarifa fija eran fáciles de entender. Esta fue una perspectiva a la que se hizo referencia con frecuencia para la opción de pasajes con tarifa fija.

Las personas que preferían un sistema de pasajes basado en la distancia expresaron la importancia de la equidad para quienes recorren distancias cortas, como ilustran los siguientes comentarios.

*"Como habitante de Seattle de toda la vida, no creo que debamos subvencionar a las personas que viajan desde fuera de Seattle. Ya están pagando costos más bajos de vivienda, impuestos sobre la propiedad, etc. Deben pagar más para trasladarse para llegar a empleos mejor pagados si eligen vivir fuera de Seattle. Esto es más justo y equitativo para los que elegimos vivir en Seattle y tenemos ya un costo de vida más elevado".*

### **Cobro y cumplimiento de los pasajes**

A través de comentarios abiertos, muchos de los encuestados perciben que los problemas de ingresos o de costos son el resultado de una deficiente verificación del pago del pasaje y desean que Sound Transit fomente el pago formal del pasaje a través de torniquetes o de una estructura física que garantice que los usuarios paguen antes de entrar. Los encuestados también señalaron que muchas personas se sienten confundidas por el sistema actual de marcar la entrada y la salida con las tarjetas ORCA. Independientemente de la opción que se implemente, muchos encuestados desean ver un sistema de pago simplificado con una mejor señalización e instrucciones en las estaciones para las personas que están de visita o las que no son usuarios frecuentes.

*"Cualquier debate sobre los pasajes carece un poco de sentido desde el principio debido al sistema de pago de pasajes basado en el "sistema de honor". Hasta que se tome en serio la verificación del pago del pasaje, muchos seguirán viajando gratis a costa de los que realmente pagan sus pasajes".*

### **Oposición a los aumentos en los pasajes**

A través de comentarios abiertos. Muchos de los encuestados expresaron su oposición a cualquier aumento de los pasajes, ya sea por la percepción de falta de cumplimiento con el pago de los pasajes o porque creen que el Link light rail es un servicio público que debería estar al alcance de todos por igual, en particular de las personas con bajos ingresos o que no pueden acceder a otros medios de transporte.

### **Tercera opción del sistema basado en zonas**

A través de comentarios abiertos, varios encuestados sugirieron buscar un sistema de pasajes basado en zonas, similar al que se usa en Londres, Inglaterra, y otras ciudades del mundo. Los encuestados señalaron que un sistema basado en zonas podría ayudar a equilibrar los viajes asequibles de corta distancia en los vecindarios, además de cobrar de forma realista los viajes más largos y ayudar a los usuarios a anticipar sus futuros costos de viaje.

Vea en el Apéndice A una presentación pregunta por pregunta de los resultados de la encuesta sobre los pasajes y un resumen de los comentarios escritos.

## Conclusiones sobre el estacionamiento

### Descripción general



La jornada de puertas abiertas en línea presentó tres diseños alternativos de programas de estacionamiento, centrados en mejorar la disponibilidad de estacionamiento en las instalaciones de Sound Transit, aumentar los ingresos e incrementar el número de usuarios.

Cada opción iba acompañada de un mapa en el que se mostraban las posibles tarifas de estacionamiento en las estaciones clave junto con las líneas de tren ligero programadas para su apertura en 2026. También se expusieron los detalles sobre las desventajas inherentes a cada opción de programa.

*Pie de foto: Captura de pantalla de los mapas con las opciones de estacionamiento presentados en la jornada de puertas abiertas en línea. Nota: Los mapas no están a escala y están diseñados para resaltar los estacionamientos para vehículos de pasajeros.*



### ***Opción A: Tarifas diarias escalonadas con opciones de permisos reservados***

Elementos clave:

- Tarifa diaria para estacionamiento general según el orden de llegada en las estaciones de Link y todos los estacionamientos para vehículos de pasajeros que regularmente están a más de la mitad de su capacidad.
- Tarifas iniciales establecidas en función del costo de los estacionamientos cercanos.
- Una opción de permiso está disponible en los estacionamientos para vehículos de pasajeros más concurridos para mantener algunos espacios disponibles.
- Hay permisos para vehículos compartidos disponibles de forma gratuita; los permisos para vehículos de un solo ocupante cuestan entre \$45 y \$120 al mes.
- Permisos y tarifas con descuento para pasajeros calificados para ORCA LIFT.
- Posible rango de cuotas: de \$2 a \$4 por día, dependiendo de la estación.

Desventajas: la opción A incentivaría un mayor número de usuarios con más uso de vehículos compartidos y un mejor acceso al mediodía. Los pasajeros tendrían más opciones, pero la estructura de los costos puede resultar compleja de usar para los pasajeros y de administrar para Sound Transit.

### **Opción B: Tarifas diarias variables sin permisos reservados**

Elementos clave:

- Todo el estacionamiento está disponible según el orden de llegada sin opciones de permisos reservados.
- Tarifas diarias variables en las estaciones de Link y en todos los estacionamientos para vehículos de pasajeros que normalmente tienen más del 50 % de su capacidad colmada.
- Las tarifas iniciales varían según el estacionamiento para vehículos de pasajeros, de \$2 a \$6 o más, según el costo del estacionamiento cercano.
- Los precios se ajustan regularmente para mantener algunos espacios disponibles en todas las estaciones.
- Tarifas con descuento o sin cargo para vehículos compartidos y pasajeros que califican para ORCA LIFT.
- Posible rango de cuotas diarias: variable, de \$2 a \$10 al día.

Desventajas: la opción B ofrecería una disponibilidad de estacionamiento más confiable para los pasajeros. Sin embargo, los pasajeros podrían enfrentar cuotas significativamente más elevadas en ciertos estacionamientos para vehículos de pasajeros con un uso elevado. Los cambios frecuentes de precios también requerirían una comunicación más frecuente con los pasajeros.

### **Opción C: Tarifa diaria fija sin permisos reservados**

Elementos clave:

- Todo el estacionamiento está disponible según el orden de llegada sin opciones de permisos reservados.
- Se aplica una tarifa fija diaria de \$4 (precio inicial) a todos los estacionamientos para vehículos de pasajeros.
- Tarifa ajustada anualmente para recuperar los costos de operación y mantenimiento del estacionamiento.
- Tarifas con descuento o sin cargo para vehículos compartidos y pasajeros que califican para ORCA LIFT.

Desventajas: la opción C maximizaría los ingresos para financiar las operaciones de los estacionamientos y el servicio de transporte público.

La cuota fija sería más sencilla de entender para los pasajeros y de administrar para Sound Transit. Sin embargo, la opción C probablemente daría como resultado un menor uso de los estacionamientos y un menor número de usuarios del transporte público.

Se pidió a los encuestados que evaluaran cada una de las siguientes metas del programa de estacionamiento en una escala Likert de cinco puntos (de muy importante a nada importante):

- Mantener algunos espacios de estacionamiento abiertos y disponibles cuando sea necesario.
- Aumentar la circulación de pasajeros fomentando el uso de vehículos compartidos, adaptando los viajes al mediodía y alentando el uso del transporte público.
- Recuperar costos para operar y mantener los estacionamientos para vehículos de pasajeros.
- Generar ingresos adicionales para ampliar el servicio de transporte público y mejorar el acceso.
- Simplificar la experiencia del pasajero con relación a la búsqueda y pago del estacionamiento.

También se pidió a los encuestados que evaluaran cada opción de diseño del programa de estacionamiento en algunos aspectos clave, usando una escala Likert de cinco puntos (de *muy de acuerdo* a *muy en desacuerdo*):

- Esta opción es fácil de entender.
- Estos precios son asequibles para mí y mi familia.
- Usaría lugares de estacionamiento si se implementa esta opción.

Las preguntas restantes indagaban sobre el interés en diversas posibles ofertas de permisos, preguntaban sobre el comportamiento actual (la frecuencia con la que los encuestados usaban las instalaciones de estacionamiento existentes) y las preferencias sobre los métodos de pago.

El Apéndice B detalla el conjunto completo de preguntas de la encuesta sobre estacionamiento y sus resultados.

Al final de la sección de la encuesta sobre estacionamiento se hicieron siete preguntas demográficas para captar información clave sobre los encuestados (es decir, código postal, grupo de edad, idioma del hogar e identidad cultural).

### **Preferencias del programa de estacionamiento**

Casi la mitad de los encuestados (48 %) prefirieron la opción A, que ofrecía una tarifa diaria escalonada (entre \$2 y \$4) con la opción de permisos para áreas reservadas. El 34 % prefirió la opción C, que ofrecía una cuota diaria fija (\$4) sin la opción de permisos reservados. El 18 % prefirió la opción B, que ofrecía una gama más amplia de tarifas diarias variables (entre \$2 y \$8) sin opción de permisos reservados.

Debido a un error tipográfico en la encuesta de la jornada de puertas abiertas en línea, muchos encuestados se sintieron confundidos sobre si la opción C (tarifas fijas) incluía una opción de permisos reservados, lo que posiblemente infló el número de encuestados que eligieron esta opción como su preferida.

La mayoría de los comentarios abiertos se opusieron a la idea de estacionamiento de pago en las instalaciones de Sound Transit (431 comentarios abiertos). Muchos consideraron que, en primer lugar, socavaría fundamentalmente el propósito de los servicios de estacionamiento para vehículos de pasajeros y tendría un impacto desproporcionado en los usuarios con menos ingresos. Los encuestados también afirmaron que el estacionamiento de pago haría que el costo del transporte público fuera comparable al de desplazarse en auto o, en algunos casos, costaría más, lo que desincentivaría el uso del transporte público.

Aunque los que respondieron con comentarios abiertos se opusieron rotundamente al estacionamiento de pago, cuando respondieron a metas de operación, muchos encuestados querían que se diera prioridad a la recuperación de los costos y a los ingresos adicionales. (El 65 % dijo que era *muy importante, importante o algo importante*). Muchos encuestados comentaron que la verificación del pago del pasaje en el tren ligero ayudaría por sí misma en este esfuerzo. La importancia de la disponibilidad de estacionamiento, el aumento del número de usuarios del transporte público y una experiencia simplificada para el usuario fueron identificados por muchos encuestados como las metas más importantes por alcanzar por un programa de ampliación del estacionamiento.

*"Con el aumento del costo del transporte público y ahora un posible costo de los estacionamientos para vehículos de pasajeros, el costo de manejar y estacionarme en mi lugar de trabajo es comparable y absorbe menos tiempo que tomar el tren ligero. En mi opinión, no habría entonces ningún incentivo para tomar el tren ligero".*

### **Opciones de pago**

Muchos encuestados expresaron su deseo de que se ampliaran las opciones de pago, en particular la posibilidad de usar un saldo en las tarjetas ORCA con el que los empleadores podrían ayudar a cubrir otros costos además de los pasajes. También se sugirieron opciones de compra a través de aplicaciones móviles. Es importante señalar que Sound Transit está considerando diversas opciones de pago, incluido el pago en línea y a través de una aplicación móvil de la marca. La agencia también se ha comprometido a facilitar el pago a través de cuentas ORCA.

*"Me gustaría pagar la tarifa de estacionamiento con mi tarjeta ORCA en lugar de con mi tarjeta de crédito personal. Podría financiarlo y siento que mi tarjeta de crédito personal corre peligro en una estación de pago".*

*"Requeriría más infraestructura, pero algún tipo de sistema de estacionamiento cercado (como la mayoría de los estacionamientos de pago) o una aplicación en la que se pueda pagar por placa e iniciar/detener la estancia cuando se desee serían los mejores sistemas. La aplicación también sería una buena forma de pagar digitalmente; tiene que haber la menor fricción posible con el pago. Las entidades de control pueden consultar un manifiesto en vivo y ver si ciertas placas han pagado o no".*

### **Perfil del encuestado**

La mayoría de los encuestados eran usuarios frecuentes y usaban el estacionamiento para vehículos de pasajeros varias veces a la semana, con la mayoría haciendo viajes antes de las 11:00 a. m. La mitad de los que respondieron la pregunta sobre qué les impide usar el Link light trail dijeron que no tenían barreras significativas para usar los servicios de estacionamiento para vehículos de pasajeros o que no necesitan usarlos con frecuencia.

## **Apoyo al desarrollo orientado al transporte público**

Muchos expresaron su oposición general a los estacionamientos para vehículos de pasajeros o a las ampliaciones de estacionamientos en edificios, y abogaron por una mayor inversión en el desarrollo orientado al transporte público y en otra infraestructura que reduzca, en cambio, la necesidad de desplazarse en vehículo.

*"Sí. Los estacionamientos para vehículos de pasajeros son anticuados y una mala decisión de uso de suelo. Con todo ese estacionamiento de superficie y asfalto que está contribuyendo a la isla de calor urbana, se podría proporcionar vivienda a miles de personas -sin mínimos de estacionamiento- como usuarios del transporte público integrado y automático".*

## **2.4 Grupos de enfoque**

El equipo del proyecto usó grupos de enfoque, que permitieron recopilar las aportaciones a través de conversaciones más estructuradas con públicos claramente definidos. Los grupos de enfoque fueron una forma de obtener información de los miembros de la comunidad que tuvieron más tiempo para comprender mejor los cambios propuestos que se estaban considerando y hablar de ideas e inquietudes como grupo.

Las metas de Sound Transit para los grupos de enfoque eran:

- Interactuar en profundidad con las comunidades históricamente poco representadas y otras partes potencialmente afectadas.
- Asegurarse de que los participantes entiendan perfectamente las opciones de pasajes y estacionamiento que se están considerando.
- Asegurarse de que los participantes tuvieran una oportunidad significativa de compartir sus comentarios sobre los cambios propuestos y comprendieran claramente cómo se usarían sus comentarios para fundamentar la toma de decisiones de Sound Transit.

Sound Transit organizó cinco sesiones, una de ellas celebrada presencialmente en la oficina de Sound Transit y cuatro sesiones celebradas virtualmente por Zoom. El reclutamiento para los grupos de enfoque formó parte de los amplios esfuerzos de promoción antes descritos. Dos sesiones se centraron tanto en los pasajes como en el estacionamiento, dos sesiones se centraron únicamente en el estacionamiento y una sesión se centró exclusivamente en los pasajes. Una sesión virtual se llevó a cabo íntegramente en español y fue facilitada por el personal de Sound Transit.

A lo largo de las cinco sesiones, Sound Transit pudo obtener información directamente de 16 miembros de la comunidad acerca de los cambios propuestos sobre el estacionamiento y los pasajes. Tras la conclusión de los grupos de enfoque, se compensó a los participantes con tarjetas de regalo digitales de \$75 distribuidas a través de Tango, un sitio web que permite a los destinatarios seleccionar una tarjeta regalo entre cientos de establecimientos.

### 1.1.2 Metodología y criterios de selección

Para ser considerado para un grupo de enfoque, el equipo del proyecto solicitó que las personas interesadas llenaran un formulario en el que se preguntaba sobre sus fechas preferidas para las sesiones de los grupos de enfoque, sus hábitos de uso del transporte público/estacionamiento y datos demográficos clave.

Con el objetivo de tener grupos de entre ocho y doce personas, el equipo del proyecto seleccionó luego a los posibles participantes al tiempo que equilibraba múltiples factores, como la identificación y la priorización de la participación de personas que se identificarán como BIPOC y de personas que se identificarán como hablantes de un idioma distinto al inglés en casa. El equipo del proyecto también tomó medidas para reducir el riesgo de participantes no auténticos (es decir, alguien que se presenta falsamente con el único objetivo de obtener una compensación).

Cada grupo de enfoque se centró específicamente en un público definido con el que el equipo del proyecto pretendía interactuar, lo que proporcionó criterios adicionales para seleccionar a los posibles participantes (por ejemplo, personas que viven fuera de Seattle, personas que pagan el pasaje completo de adulto, etc.). Una vez revisada la lista de posibles participantes y aprobada por el personal de Sound Transit, el equipo del proyecto invitó a los posibles participantes a las sesiones de los grupos de enfoque.

**Cuadro 5. Resumen de los grupos de enfoque**

Sesión	Enfoque del público destinatario	Descripción general del participante
<p><i>Tema: estacionamiento</i></p> <p>Jueves, 12 de octubre de 2023 (virtual)</p> <p>De 4:30 p. m. a 6:00 p. m.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Personas que tienen o han tenido permisos de estacionamiento</li> </ul>	<p>Número de invitados: 10</p> <p>Número de participantes: 3</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Género: <ul style="list-style-type: none"> <li>Mujer (3)</li> </ul> </li> <li>Código postal: <ul style="list-style-type: none"> <li>98155 (2)</li> <li>98258 (1)</li> </ul> </li> <li>Identidad racial:</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Asiático o asiático americano (1)</li> <li>• Blanco o europeo (1)</li> <li>• Dos o más razas (1)</li> <li>• Latino <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sí (1)</li> <li>• No (1)</li> </ul> </li> </ul>
<p><i>Tema: combinación de pasajes y estacionamiento</i></p> <p>Sábado 14 de octubre de 2023 (en persona)</p> <p>De 9:30 a. m. a 11:00 a. m.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Personas que pagan el pasaje completo de adulto</li> <li>• Personas que viajan en Link con regularidad</li> <li>• Personas que recorren trayectos más cortos</li> <li>• Personas que recorren trayectos más largos</li> <li>• Personas que usan/buscan usar los estacionamientos</li> </ul>	<p>Número de invitados: 11</p> <p>Número de participantes: 2</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Género: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mujer (2)</li> </ul> </li> <li>• Código postal: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 98105 (1)</li> <li>• 98133 (1)</li> </ul> </li> <li>• Identidad racial: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Blanco o europeo (2)</li> </ul> </li> <li>• Latino <ul style="list-style-type: none"> <li>• No (2)</li> </ul> </li> </ul>
<p><i>Tema: pasajes</i></p> <p>Jueves, 19 de octubre de 2023 (virtual)</p> <p>De 6:30 p. m. a 8:00 p. m.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Personas que pagan el pasaje completo de adulto</li> <li>• Personas que viajan en Link con regularidad</li> <li>• Personas que recorren trayectos más cortos</li> <li>• Personas que recorren trayectos más largos</li> </ul>	<p>Número de invitados: 12</p> <p>Número de participantes: 4</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Género: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mujer (3)</li> <li>• Hombre (1)</li> </ul> </li> <li>• Código postal: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 98198 (1)</li> <li>• 98192 (1)</li> <li>• 98115 (1)</li> <li>• 98055 (1)</li> </ul> </li> <li>• Identidad racial: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Otra identidad (2) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mexicano (1)</li> <li>• Sin definir (1)</li> </ul> </li> <li>• Nativo de Alaska, nativo americano o indígena (1)</li> <li>• Negro, africano o afroestadounidense (1)</li> </ul> </li> <li>• Latino <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sí (1)</li> <li>• No (3)</li> </ul> </li> </ul>
<p><i>Tema: combinación de pasajes y</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Personas que pagan el pasaje completo de adulto</li> </ul>	<p>Número de invitados: 11</p> <p>Número de participantes: 4</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Género:</li> </ul>

<p><i>estacionamiento</i></p> <p>Martes 24 de octubre de 2023 (virtual)</p> <p>Idioma español</p> <p>De 6:00 p. m. a 7:30 p. m.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Personas que viajan en Link con regularidad</li> <li>• Personas que recorren trayectos más cortos</li> <li>• Personas que recorren trayectos más largos</li> <li>• Personas que usan/buscan usar los estacionamientos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mujer (3)</li> <li>• No binario (1)</li> <li>• Código postal: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 98108 (1)</li> <li>• 98387 (1)</li> <li>• 98030 (1)</li> <li>• 98105 (1)</li> </ul> </li> <li>• Identidad racial: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Otra identidad (2) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mexicano (1)</li> <li>• Latino (1)</li> </ul> </li> <li>• Nativo de Alaska, nativo americano o indígena (1)</li> <li>• Blanco o europeo (1)</li> </ul> </li> <li>• Latino <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sí (4)</li> </ul> </li> </ul>
<p><i>Tema: estacionamiento</i></p> <p>Jueves, 2 de noviembre de 2023 (virtual)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De 6:30 p. m. a 8:00 p. m.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Personas que se estacionan con frecuencia en una ubicación de Sound Transit.</li> <li>• Personas que viven/trabajan junto o cerca de un lugar de estacionamiento actual o futuro de Sound Transit</li> <li>• Personas que viven fuera de Seattle</li> </ul>	<p>Número de invitados: 20 Número de participantes: 3</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Género: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mujer (2)</li> <li>• No binario (1)</li> </ul> </li> <li>• Código postal: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 98036 (1)</li> <li>• 98133 (2)</li> </ul> </li> <li>• Identidad racial: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Negro, africano o afroestadounidense (1)</li> <li>• Blanco o europeo (2)</li> </ul> </li> <li>• Latino <ul style="list-style-type: none"> <li>• No (3)</li> </ul> </li> </ul>

**1.1.3 Grupos de enfoque: temas clave y conclusiones - pasajes**

El sentimiento general de los participantes en los grupos de enfoque era favorable a la estructura de pasajes basados en la distancia. Muchos participantes pensaron que esta estructura resultaba más justa para un mayor número de usuarios, ya que muchos de ellos solo usaban el Link light rail para recorrer distancias cortas.

*"Yo preferiría el basado en la distancia porque uso el tren ligero todos los días, y es solo para trayectos cortos, de Capitol Hill al centro, así que no quiero tener que pagar el precio completo de ir hasta el aeropuerto".*



Las personas apreciaban la sencillez del modelo de pasajes con tarifa fija, pero eso no compensaba los aumentos de precios que repercutirían en las personas que realizaran trayectos más cortos.

*"...mi instinto como que me llevó a inclinarme por el pasaje con tarifa fija debido a su sencillez y a que a menudo me olvido de marcar la salida. Pero creo que no me preocupa porque no soy yo quien paga por ello. Es mi empleador... pero si lo pagara yo, creo que mi preferencia sería sin duda el pasaje basado en la distancia porque habría un salto bastante grande entre eso y el aumento del pasaje con tarifas fijas".*

Hubo reacciones encontradas entre los participantes sobre si el cambio a un pasaje con tarifas fijas afectaría o no su decisión de viajar en el tren ligero. Los participantes que dependen del transporte público diariamente dijeron que los cambios no afectarían su uso del Link light rail, ya que no disponen de otro medio de transporte. Sin embargo, muchos participantes que tenían opciones alternativas expresaron que un cambio a pasajes con tarifas fijas los llevaría a buscar otras opciones de transporte, como ir en bicicleta o caminar distancias cortas.

*"Tener un pasaje con tarifa fija me empujaría a buscar otros métodos de transporte porque el costo del pase mensual sería más elevado".*

Además, mantener el transporte público accesible y equitativo fueron temas que se repitieron en todas las sesiones. Los participantes hicieron hincapié en la importancia de mantener unos pasajes razonables, para que la clase media o las personas con ingresos modestos que no reúnan los requisitos para acogerse al programa de bajos ingresos puedan pagar el costo de viajar en tren ligero.

*"Es bastante duro porque muchos de nosotros vivimos entre un nivel de ingresos ni alto ni bajo. Si te quedas fuera del sistema, no tienes ningún recurso para cubrir los gastos de la vida. El transporte es un aspecto importante de la vida".*

*"...para mí la equidad y la inclusión son lo más importante. El transporte público está ahí para proporcionar un medio para que las personas puedan ir de un lugar a otro de forma cómoda y a un costo razonable. No todo el mundo puede pagar el costo de tener un vehículo o manejar su vehículo todos los días para ir al trabajo. Por desgracia, la mayoría de los que se ven afectados de ese modo son minorías BIPOC o personas que simplemente tratan de ganarse la vida".*

El cumplimiento de los pasajes surgió como solución para ayudar a Sound Transit a aumentar los ingresos en múltiples sesiones. Los participantes consideraron que no parecía justo que las personas que sí pagan tuvieran que pagar ahora más en lugar de que Sound Transit verificara el pago de los pasajes actuales de forma más estricta.

*"Siempre me he preguntado sobre la opción en cuanto a la verificación del pago del pasaje. En realidad, nunca he visto a nadie verificar el pago del pasaje, y me parece bien, pero si los ingresos son un problema, es muy fácil viajar gratis. Definitivamente hay muchas veces que he tenido prisa y no he marcado nada y no me he preocupado por ello porque nadie lo revisa".*

Por último, la seguridad fue un tema expresado por muchos participantes. Los participantes dijeron que la seguridad personal era un factor primordial en su decisión de tomar el transporte público. Aunque en general las personas estaban de acuerdo en que el transporte público se siente seguro ahora, tenían inquietudes sobre la seguridad en el futuro.

*"Solo viajaría en el tren ligero si sintiera que es seguro. Antes vivía en Nueva York. Antes era de Nueva Jersey, y esa es una de las cosas realmente importantes para mí".*

### **Grupos de enfoque: temas clave y conclusiones - estacionamiento**

En las distintas sesiones, los participantes parecieron preferir la Opción A del programa de estacionamiento (cuotas diarias escalonadas con opciones de permisos reservados). A los participantes les gustó que esta opción les diera más opciones para usar los distintos estacionamientos y que les pareciera más justa.

*"Estoy más a favor de la A; me gusta menos la B. Estoy a favor de los permisos reservados y del uso de vehículos compartidos. En la B, las personas van a las estaciones que tienen más cerca. No pueden evitar donde viven y que muchos otros vivan allí también. No sé si cobrar más se combate realmente la falta de estacionamiento; seguirá estando abarrotado".*

La mayoría de los participantes mostraron un gran interés por los permisos de estacionamiento reservados. Las personas estuvieron de acuerdo en que los estacionamientos en terrenos abiertos se llenan muy rápido, y sería cómodo tener la opción de acceder a un área reservada. Sin embargo, también existía la inquietud de que los cajones del área reservada pudieran quedar vacíos y no estar disponibles para el estacionamiento no permitido durante todo el día.

*"Para las personas que viajan solas, creo que [el estacionamiento reservado] es muy importante. Quiero decir, muchos de mis compañeros de trabajo viajan solos y lo pasan realmente mal".*

A la hora de debatir sobre cómo podrían estructurarse los sistemas de reservación, hubo sentimientos encontrados sobre la mejor manera de implementarlos.

*"Creo que sería realmente difícil no tener un límite de tiempo [en los espacios reservados] porque si no, tienes la posibilidad de tener muchos cajones sin usar que podrían haber sido usados por alguien que realmente los habría necesitado... Así que digo que están ustedes en una posición difícil, pero creo que reservar algunos de ellos como están ahora es un plan bastante bueno en general en lo que se refiere a pagar por un cajón".*

*"Digo, mi opinión personal sobre hacer horarios es que es un poco difícil en un centro de transporte solo porque la vida pasa... Me gusta la idea, pero siento que en la vida real, si tuvieras que manejar el tiempo de esa manera es difícil de hacer en la vida real".*

Por último, los participantes mencionaron sus inquietudes sobre desincentivar el uso del transporte público introduciendo mayores costos de estacionamiento. Muchas personas deciden usar el transporte público porque es una opción más económica, así que si el costo no es significativamente menor que manejar un vehículo personal para todo un trayecto, las personas pueden dejar de usar el transporte público, sobre todo porque los tiempos totales de viaje con el transporte público suelen ser más largos.

*"[Las personas no usan] el transporte público porque quieran hacerlo, sino también por su relación entre costo y beneficio. Pero cuando haya una tarifa diaria de estacionamiento como de \$8, entonces uno tiene que pagar, sabe, \$3 por el tren ligero que es, como, se convierte en \$12.00 al día. Cuando uno podría manejar hasta el trabajo y estacionarse allí por unos \$8 al día. Solo me pregunto, digo, ¿cómo anima eso a las personas a usar el transporte público?"*

## **Comentarios de las CBO**

El personal de las CBO y los miembros de las organizaciones compartieron los siguientes comentarios, que se recogieron de forma cualitativa y no se atribuyen específicamente a una persona en particular:

Comentarios abiertos de las CBO sobre los pasajes:

- Interés en un pasaje con tarifas fijas generales frente a un pasaje actualizado basado en la distancia.
- Muchas conversaciones sobre la equidad en relación con la gentrificación y la asequibilidad, con inquietudes de que un pasaje basado en la distancia supondría mayores costos para quienes no tienen los recursos para vivir en Seattle.
- Un trayecto corto puede ser más caro para una persona con un pasaje con tarifa fija, pero hay más posibilidades de que se encuentre en un nivel de ingresos más alto.
- Las personas se ven empujadas cada vez más hacia el exterior, cada vez les resulta más difícil desplazarse al trabajo y comprar en los vecindarios.

- Aunque existen opciones de pasajes reducidos para las personas mayores y los residentes con ingresos más bajos, a las personas les gustaría ver opciones de pasajes más bajos para todos los pasajeros.
- Inquietud por un aumento general de los pasajes (independientemente de las opciones), la asequibilidad y el cambio más reciente de los embajadores de pasajes que verificarán el pago del pasaje a partir de noviembre de 2023.

Comentarios abiertos de las CBO sobre el estacionamiento:

- Ninguna opinión firme sobre el modelo de estacionamiento de pago.
- El modelo de precios dinámicos sí ayuda a manejar la forma en la que las personas llegan a los vecindarios donde realizan sus actividades y diligencias esenciales.
- Un comentario sobre cómo debería haber mejores y más opciones de estacionamiento en el sur de Seattle (por razones de equidad), con un añadido para un estacionamiento para vehículos de pasajeros en Rainier Beach.