



WASHINGTON AREA
BUS TRANSFORMATION
PROJECT

Una mejor manera de llegar

Resumen ejecutivo



“Los autobuses desempeñan un rol fundamental al conectar a las personas de esta región con las oportunidades. El Proyecto de Transformación de Autobuses identificará e implementará pasos para hacer que el autobús local sea una opción de viaje de clase mundial para todos los residentes de la región.”

Prosperidad en peligro

Si no se transforma el sistema de autobuses, la competitividad y la habitabilidad de la región estarán en riesgo.

La Región de la Capital Nacional está sumando de 40,000 a 60,000 empleos y hogares cada año, pero su sistema de transporte tiene dificultades para mantener el mismo ritmo, lo que lleva a algunos de los viajes más largos y la peor congestión de tránsito de la nación

EL DESAFÍO

La creciente congestión da como resultado un acceso deficiente a los empleos, mayores costos de vida y un menor crecimiento económico, lo que está degradando la competitividad de la región. El tiempo que se pierde en la congestión se le quita a la familia, los amigos, la fe y el buen estado físico, suprime el potencial de ingresos, aumenta el estrés y la frustración y reduce la calidad de vida en general.

Debido a que la gran mayoría de los 20 millones de viajes diarios de la región se realizan en vehículos personales en vías ya atascadas, la degradación ambiental continúa, acelerando el cambio climático.

En la región del DC, el tránsito ferroviario surgió como una herramienta altamente eficaz para combatir estas fuerzas, pero en una región en expansión, su eficacia tiene límites. La red de alta velocidad y alta capacidad de Metrorail solo llega aproximadamente a un cuarto de la superficie de la región, y cualquier ampliación del sistema ferroviario está a muchos miles de millones de dólares y décadas de distancia. Las opciones de movilidad impulsadas por la tecnología amenazan con empeorar la congestión, no con mejorarla, ya que agregan aún más vehículos de baja capacidad a las calles ya atascadas.

Mientras tanto, el mundo del transporte está innovando rápidamente, y nuestro sistema de autobuses no ha seguido el ritmo. El número de pasajeros está disminuyendo y los operadores sienten la presión que hace que los autobuses sean menos capaces de combatir la congestión en las vías, proporcionar un acceso al trabajo en un tiempo competitivo y remediar el desequilibrio económico de la región.

Hay una mejor manera de llegar.

Otras regiones a nivel nacional y mundial han transformado sus sistemas de autobuses para resolver la congestión, promover la movilidad inclusiva, generar ganancias de número de pasajeros y funcionar de manera eficiente. Ya es hora de que esta región haga lo mismo, ya que el avance progresivo alternativo no solo es inasequible, sino que también perjudica la competitividad y habitabilidad regional.



¿SABÍAS QUE...?

- Los autobuses de la región de la capital nacional realizan más de **600,000** viajes cada día de la semana, casi la misma cantidad de viajes cada día que el Metrorail
- Hay **9** proveedores diferentes en la región, cada uno con su propia flota, instalaciones y cobro de pasajes
- WMATA realiza aproximadamente un **80%** de los viajes de autobús de la región cada día
- **El 70%** de todos los viajes en autobuses locales es tomado por clientes frecuentes, aquellos que viajan 12 días o más cada mes
- **El 15%** de los viajes diarios en autobús se realizan entre diferentes jurisdicciones, y más del **27%** de las transferencias de Metrobus provienen de sistemas jurisdiccionales conectados

Una mejor manera de **LLEGAR**

El autobús será el modo de elección en las vías de la región para el 2030, sirviendo como la parte principal de un sistema de movilidad regional fuerte e inclusivo que apoyará una economía creciente y sostenible.

UNA MEJOR MANERA DE LLEGAR

Los autobuses son la clave para la movilidad y la prosperidad de nuestra región, pero actualmente no están siendo utilizados en todo su potencial. Las recomendaciones de esta estrategia le darán a la región la red de transporte de superficie que se merece, con un servicio de autobuses rápido y frecuente que lleve a las personas adonde quieran ir, de manera rápida, confiable y eficiente.

Al transformar el sistema de autobuses en el medio más eficiente en cuanto a espacio y costo para movilizar a un gran número de personas, esta estrategia conduce a:

- La capacidad de servir a más usuarios a un menor costo;
- Más viajes en la red de autobuses y menos viajes que contribuyan a la congestión;
- Esperas más cortas y viajes más rápidos para los usuarios, dándoles la velocidad y conveniencia que merecen;
- Responsabilidades regionales que pueden soportar la prueba del tiempo;
- Movilidad inclusiva y acceso a oportunidades para las poblaciones más vulnerables de nuestra región, e
- Información intuitiva, mapas y tarifas que sean fáciles de entender tanto para los visitantes como para los locales.

TRANSFORMACIÓN A TRAVÉS DE LA COLABORACIÓN

Esta área metropolitana abarca el Distrito de Columbia, el Estado de Maryland y el territorio autónomo de Virginia; el servicio de autobuses interconectados ofrece innumerables rutas e itinerarios que pueden resultar complicados para los pasajeros de autobuses. Por lo tanto, tener éxito en un esfuerzo regional requerirá acciones conjuntas que abarquen las fronteras políticas. Las soluciones para crear un futuro sostenible del transporte de superficie las tienen no solo los operadores de autobuses, sino también las ciudades, condados y estados que poseen las vías. Esta estrategia llama a estos actores a trabajar juntos para:

- Facilitar conexiones de viaje rápidas, frecuentes, deseables, económicas y sin problemas para los usuarios;
- Alinear la red de autobuses regionales de alta frecuencia y alta capacidad con vías en las que los autobuses tengan prioridad;
- Establecer y coordinar eficazmente los servicios provistos regionalmente y los sistemas de autobús administrados localmente; y
- Capacitar a las organizaciones para coordinar funciones, aprovechar las tecnologías transformadoras y hacer un seguimiento transparente del progreso.

ESTADÍSTICAS ESENCIALES

- **El autobús significa que las personas pueden vivir sin automóviles:** El 55% de los usuarios del Metrobus vive en hogares que **no tienen un auto.**
- **El autobús llega a las personas que más lo necesitan:** Más del 50% de los pasajeros de autobús vive en hogares que **ganan menos de \$30,000 por año.**
- **El autobús se sostiene por sí solo:** El 85% de los viajes del Metrobus **no implica una conexión a Metrorail.**
- **Las velocidades de los autobuses han disminuido:** Las velocidades de los autobuses han **disminuido en un 9%** en la última década debido a la mayor congestión de las vías regionales, **costándole a la región \$30 millones anualmente.**

En algunas de nuestras calles más congestionadas, los autobuses circulan a **3-4 mph**, casi la **velocidad de un peatón.**

Elementos

La red de autobuses del futuro puede lograr resultados de desempeño y objetivos de transporte que harán que la región sea más competitiva, sostenible, equitativa y habitable.

Los siguientes objetivos, desarrollados por un grupo inclusivo de partes interesadas, están destinados a guiar la transformación del autobús:

Conectividad regional: Proporcionar opciones de tránsito confiables en las calles que conecten eficientemente a las personas con los lugares y mejoren la movilidad

Experiencia del pasajero: Asegurar una elección de viaje conveniente, fácil de usar y centrada en el usuario

Administración Financiera: Mantener un modo de tránsito que sea financieramente sostenible a largo plazo

Salud económica sostenible y acceso a oportunidades: Impulsar a que las comunidades sean dinámicas, económicamente prósperas y sostenibles

Equidad: Crear un sistema de autobuses que sea económico y equitativo

1



El sistema de autobuses debe **centrarse en el usuario** y ser una opción fácil de usar que las personas deseen utilizar.

2



Dar prioridad a que los autobuses utilicen las principales vías es la manera fiscalmente responsable de **mover** a la mayoría de las personas de manera rápida y confiable.

3



El servicio de autobuses frecuente y conveniente es fundamental para acceder a oportunidades, construir una región equitativa y garantizar una alta calidad de vida.

4



Equilibrar las responsabilidades de los proveedores locales y regionales al ubicar los sistemas de autobuses locales para satisfacer sus necesidades jurisdiccionales y el sistema de autobuses regionales para satisfacer las necesidades regionales y ofrecer beneficios regionales.

5



Optimizar las funciones administrativas a través del intercambio, la racionalización y la innovación compartida consolidando los **recursos regionales** y dedicando más recursos al funcionamiento del servicio de autobuses.

6

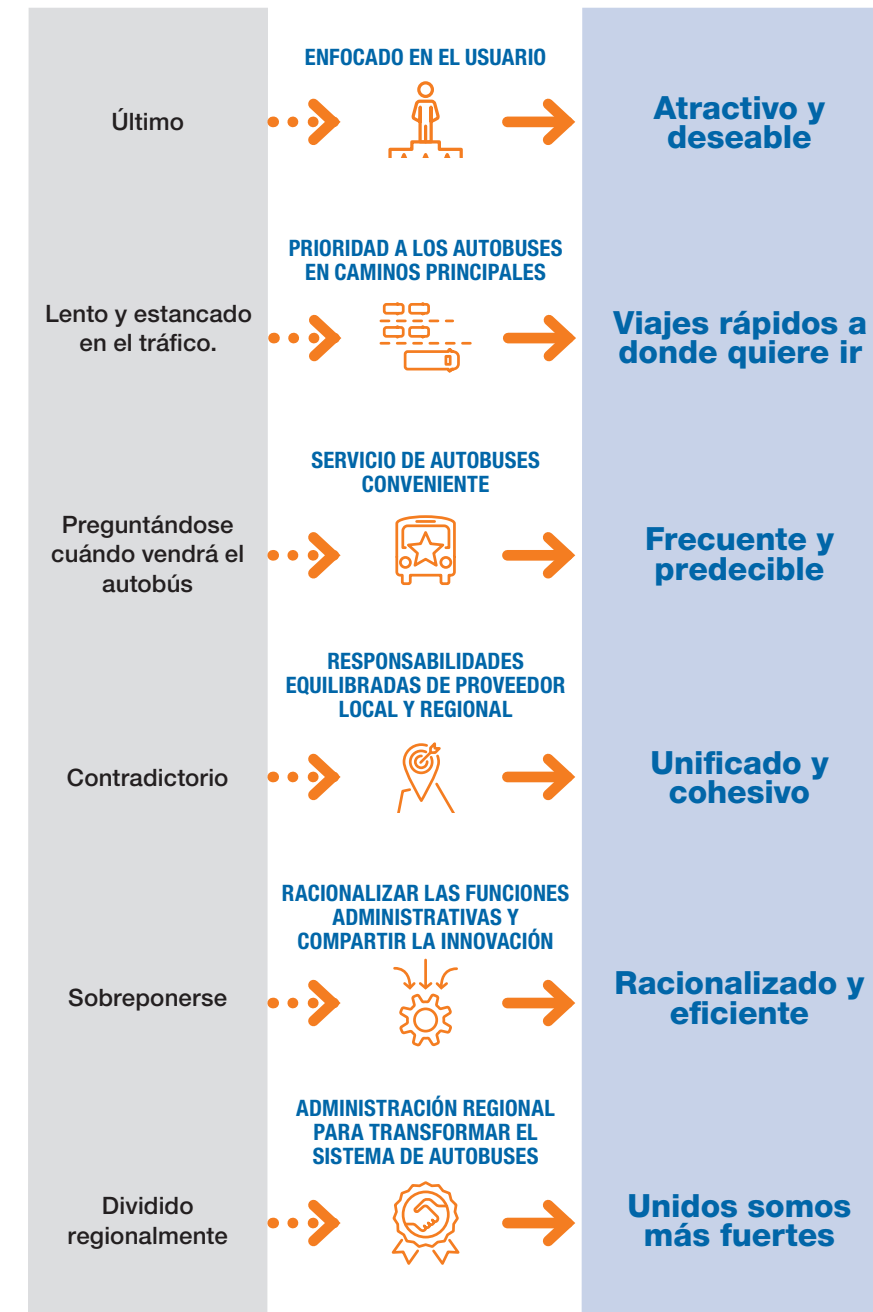


Los usuarios en una región con múltiples proveedores de servicios de autobús necesitan un **administrador regional para transformar el sistema de autobuses.**

Este proyecto transformará el servicio de autobuses . . .

DE

A



De la estrategia a la acción

Los seis elementos de la estrategia, creados en colaboración con las partes interesadas de la región, incluyen más de 25 recomendaciones para lograr los objetivos de este esfuerzo.



1 El sistema de autobuses debe centrarse en el usuario y ser una opción fácil de usar que las personas deseen utilizar

Recomendaciones

- A Ampliar las estrategias de marketing relacionadas con el autobús para mejorar la visibilidad de las opciones y los beneficios del autobús
- B Hacer que los autobuses sean fáciles de entender con mapas legibles y convenciones coherentes de nomenclatura de rutas
- C Crear una solución móvil que permita a los pasajeros planificar y pagar viajes y acceder a información de servicio en tiempo real
- D Hacer que las tarifas de los autobuses sean claras y consistentes en toda la región.
- E Introducir productos de pase que funcionen en todos los sistemas de autobús
- F Ampliar los programas de tarifas reducidas para incluir el producto de tarifas para bajos ingresos
- G Permitir que los clientes hagan transbordo gratis entre los autobuses locales y Metrorail
- H Incentivar a que más empleadores ofrezcan beneficios de transporte
- I Hacer que las paradas de autobús sean seguras, convenientes y accesibles en toda la región
- J Modernizar la flota de autobuses de la región con tecnologías avanzadas que mejoren el medio ambiente, la seguridad y la experiencia de los pasajeros

¿Por qué es importante?

Porque un sistema de autobuses moderno debe...

- ✓ Ser una opción de movilidad conveniente, segura, fácil de usar y enfocada en el usuario para todos los pasajeros.
- ✓ Ser legible para todos los usos y proporcionar información única, planificación de viajes, pagos y estado en tiempo real.
- ✓ Capitalizar las innovaciones que reduzcan los impactos ambientales negativos.

La implementación de estas recomendaciones resultará en...

- ✓ Un mayor número de pasajeros y los autobuses convirtiéndose en el modo de primera elección para todos los usuarios, independientemente de la clase, edad o capacidad.
- ✓ La reforma de las opciones de viaje a lo largo del tiempo, con impactos significativos en el lugar donde las personas eligen vivir y trabajar.
- ✓ Hacer que nuestra región sea más habitable y sostenible a través de un impacto positivo en el entorno construido y natural.



2 Dar prioridad a los autobuses en las principales vías es la manera fiscalmente responsable de trasladar a la mayoría de las personas de manera rápida y confiable

Recomendaciones

- A Obtener compromisos de cada jurisdicción local y estatal para priorizar el autobús en los corredores principales dentro de sus límites
- B Adoptar pautas de prioridad coherentes para los corredores de la región
- C Desarrollar programas de cumplimiento que maximicen la eficacia de los esfuerzos por la prioridad de los autobuses
- D Ofrecer incentivos a las jurisdicciones para alentar la implementación de los lineamientos de prioridad regional
- E Coordinar con los esfuerzos regionales de reducción de la congestión vehicular, como las tarifas de congestión, las tarifas de encintados y las limitaciones de estacionamiento para trasladar a más personas de manera más eficiente

¿Por qué es importante?

Porque un sistema moderno de autobuses...

- ✓ No puede ser sobrecargado en primer lugar por la congestión agotadora que causan los vehículos ocupados por una sola persona.
- ✓ Sin intervención, el autobús corre el riesgo de convertirse en el modo de último recurso o, peor aún, en la opción de movilidad reservada solo para aquellos que no tienen otra opción.
- ✓ Maximiza la capacidad de transporte de personas de la infraestructura vial de la región.
- ✓ Combate eficazmente la congestión con un servicio rápido, frecuente y confiable.

La implementación de estas recomendaciones resultará en...

- ✓ Predictable and reliable bus service that customers can trust.
- ✓ Moving the greatest number of people in the most efficient way—and giving people more time to earn, learn, and play.
- ✓ Myriad benefits across the region, including increased access to jobs and tourist attractions, enhanced economic competitiveness for the region, reduced emissions, and promotion of a healthier natural environment.



3 El servicio de autobuses frecuente y conveniente es fundamental para acceder a oportunidades, construir una región equitativa y garantizar una alta calidad de vida

Recomendaciones

- A Desarrollar un plan de red de autobuses regional que reorganice las rutas para crear el sistema de autobuses más eficiente y orientado al usuario
- B Adoptar pautas coherentes en todo el sistema para proporcionar a los usuarios la cantidad correcta de servicio de autobús por lugar y hora del día
- C Proporcionar servicios flexibles de transporte a pedido a los mercados donde los usuarios no están bien atendidos por el servicio de autobús convencional

¿Por qué es importante?

Porque un sistema de autobuses moderno debe...

- ✓ Reconocer que un solo tamaño no sirve para todos, y las decisiones de servicio deben guiarse por los impulsores de la demanda, los factores críticos de éxito y coordinar los objetivos de desempeño.
- ✓ Considerar las condiciones que tienen sentido para las operaciones de autobús frente a las que pueden tener sentido para otras herramientas de movilidad y jurisdicciones individuales.
- ✓ Ofrecer una mejor opción por sobre el conjunto de otras opciones más personalizadas que las personas tienen a su disposición en la actualidad.

La implementación de estas recomendaciones resultará en...

- ✓ Prestación de servicios coherente en toda la región, como resultado de una planificación, operaciones y desempeño cohesivos.
- ✓ Los usuarios que pueden usar el autobús en toda la región para acceder a destinos clave, independientemente de dónde vivan y a qué hora viajen.
- ✓ Servicios más coherentes y eficaces en toda la región, no solo en el suministro, sino en formas alternativas que sean flexibles, rentables y que satisfagan las crecientes expectativas de tránsito y viaje de los usuarios.



4 Equilibrar las responsabilidades de los proveedores locales y regionales al ubicar los sistemas de autobuses locales para satisfacer sus necesidades jurisdiccionales y el sistema de autobuses regionales para satisfacer las necesidades regionales y ofrecer beneficios regionales

Recomendaciones

- A Posicionar el sistema de autobuses regionales para proporcionar los servicios que satisfacen las necesidades regionales
- B Revisar el costo que las jurisdicciones locales pagan a WMATA por el servicio no regional para que coincida mejor con el costo real para proporcionar el servicio
- C Desarrollar un plan a 10 años para la transición de los servicios entre los sistemas de autobuses para las rutas aplicables

¿Por qué es importante?

Debido a esto...

- ✓ La red de autobuses de alta capacidad y alta frecuencia de la región es un activo regional crítico que debe ser planificado y administrado con claridad.
- ✓ WMATA y sus jurisdicciones asociadas tienen la responsabilidad de definir claramente el servicio de autobús "regional" y decidir cómo se debe ofrecer.
- ✓ Habrá una mayor transparencia de los costos asociados con los servicios "regionales", conexiones más claras entre lo que pagan las jurisdicciones locales y los beneficios recibidos.

La implementación de estas recomendaciones resultará en...

- ✓ Las entidades regionales y locales que operan los servicios son las más adecuadas para:
 - Metrobus operará el "rubber tire rail network" los servicios de alta intensidad y verdaderamente interjurisdiccionales que fomentan la movilidad regional;
 - Las agencias locales estarán capacitados para brindar un mejor servicio a los residentes y las empresas con control directo del servicio local.
- ✓ Un sistema coherente y transparente para enfocarse en los recursos en rutas y servicios necesarios, lo que lleva a un mejor servicio en general.



6 Los usuarios en una región con múltiples proveedores de servicios de autobús necesitan un administrador regional para transformar el sistema de autobuses

Recomendaciones

- A Formar un grupo de trabajo regional responsable de la ejecución del Proyecto de Transformación de Autobuses; después de un período de tres años, transferir las responsabilidades a una coalición formal de representantes jurisdiccionales con autoridad para la implementación
- B Hacer que las agencias de transporte y tránsito sean responsables de priorizar los autobuses como el modo principal de transporte dentro de sus organizaciones
- C Publicar un cuadro de puntuación anual de la transformación y el desempeño de los autobuses para rendir cuenta de los resultados

¿Por qué es importante?

Porque...

- ✓ Debe haber una acción inmediata y sostenida para implementar las recomendaciones con el fin de transformar el sistema de autobuses.
- ✓ Los organismos responsables deben rendir cuentas de los objetivos, las prioridades y el desempeño del autobús en toda la región.
- ✓ Un grupo de trabajo tendrá la autoridad de definir quién aborda lo que es primero, identificar prioridades y desafíos inmediatos y recomendar la composición y el alcance de la nueva Coalición.

La implementación de estas recomendaciones resultará en...

- ✓ Entidades gubernamentales fortalecidas responsables de los autobuses que están unificadas en implementar recomendaciones de estrategias.
- ✓ Un programa regional unificado y progresivo; de lo contrario, el estatus quo se mantendrá, y es probable que la región enfrente el programa durante años o décadas.
- ✓ Informes regulares por parte de organizaciones independientes que aumentan la visibilidad de la transformación del autobús y producen mejoras medibles para los usuarios.



5 Simplificar las funciones administrativas y compartir la innovación consolidando los recursos regionales y dedicando más recursos a operar el servicio de autobuses

Recomendaciones

- A Consolidar las funciones de apoyo administrativo para obtener beneficios compartidos para los sistemas de autobús que elijan participar
- B Crear un Laboratorio de Innovación de Movilidad Regional para impulsar la mejora continua de la experiencia del usuario al viajar
- C Desarrollar estándares regionales para la recolección, formateo, intercambio y análisis de datos de autobuses

¿Por qué es importante?

Porque...

- ✓ Está claro que algunas iniciativas solo pueden implementarse a través de la colaboración regional y requieren una influencia a nivel regional para cumplir funciones de apoyo básicas y ejecutarse en una escala que impulse la eficiencia y la coherencia.
- ✓ Los organismos de la región deben poner a prueba nuevas tecnologías y técnicas, que no requieran una gran voluntad política o fuentes de financiamiento para proyectos individuales.

La implementación de estas recomendaciones resultará en...

- ✓ Una integración más perfecta de los programas que elimine funciones duplicadas impulse acciones conjuntas cuando corresponda y opere a una escala que promueva la eficiencia regional y el ahorro de costos.
- ✓ Un sistema que facilite un programa piloto sólido que sirva como catalizador para implementar nuevas ideas, ya sea administrativo, como un sistema estandarizado para tecnología de información y administración de datos, o para hacer que el autobús se mueva de manera rápida, eficiente y equitativa.
- ✓ Una administración de autobuses que continuará evolucionando como un esfuerzo estructurado a largo plazo y se ejecutará más "como un negocio".



Colaboración

¡El compromiso ha sido el concepto básico de este proyecto, con más eventos cada día! Actividades de divulgación hasta la fecha:

- 140** Participantes en la conferencia inaugural
- 5,700** Respuestas de la encuesta hasta el momento
- 13** Eventos de participación de la División de Metrobus
- 10** Grupo de discusión
- 16** Reuniones de ESC
- 8** Reuniones de TT
- 1** Reunión de SAP
- 33** Informes externos de proyecto*
- 8** Informes de WMATA LT
- 128** Publicaciones en redes sociales
- 10,056** Personas alcanzadas a través de las redes sociales

¿QUIÉN CONDUCE ESTE AUTOBÚS?

Aprovechar la inmensa experiencia en esta región ha ayudado a guiar el desarrollo de la estrategia, y este proyecto se ha basado en los aportes de muchos, que incluyen:

Comité Directivo Ejecutivo

Miembros del comité, que ocupan diversos puestos de liderazgo en la comunidad empresarial, con organizaciones regionales y sin fines de lucro, o que son expertos en tránsito o representantes laborales no afiliados, han participado activamente en el desarrollo de la estrategia y han desempeñado un papel importante para garantizar la transparencia, la independencia y la consideración de la necesidad de todos los proveedores de servicios de autobuses de la región.

Panel asesor de estrategia

Miembros del panel, que ocupan posiciones de liderazgo en gobiernos locales y estatales, organizaciones comunitarias, empresas, grupos minoritarios y de personas con discapacidad, organizaciones laborales, grupos de expertos y la comunidad educativa, representan una variedad de perspectivas regionales y proporcionan información crítica sobre cuestiones relacionadas con el servicio de autobuses.

Equipo técnico

Líderes disciplinarios reconocidos en Metro y el personal con alta experiencia de tránsito de la jurisdicción revisan el análisis técnico y financiero a lo largo del proyecto.

Equipo de Liderazgo de WMATA

Los tomadores de decisiones dentro de Metro supervisan partes del proyecto que afectan la organización y las operaciones.

Público en general

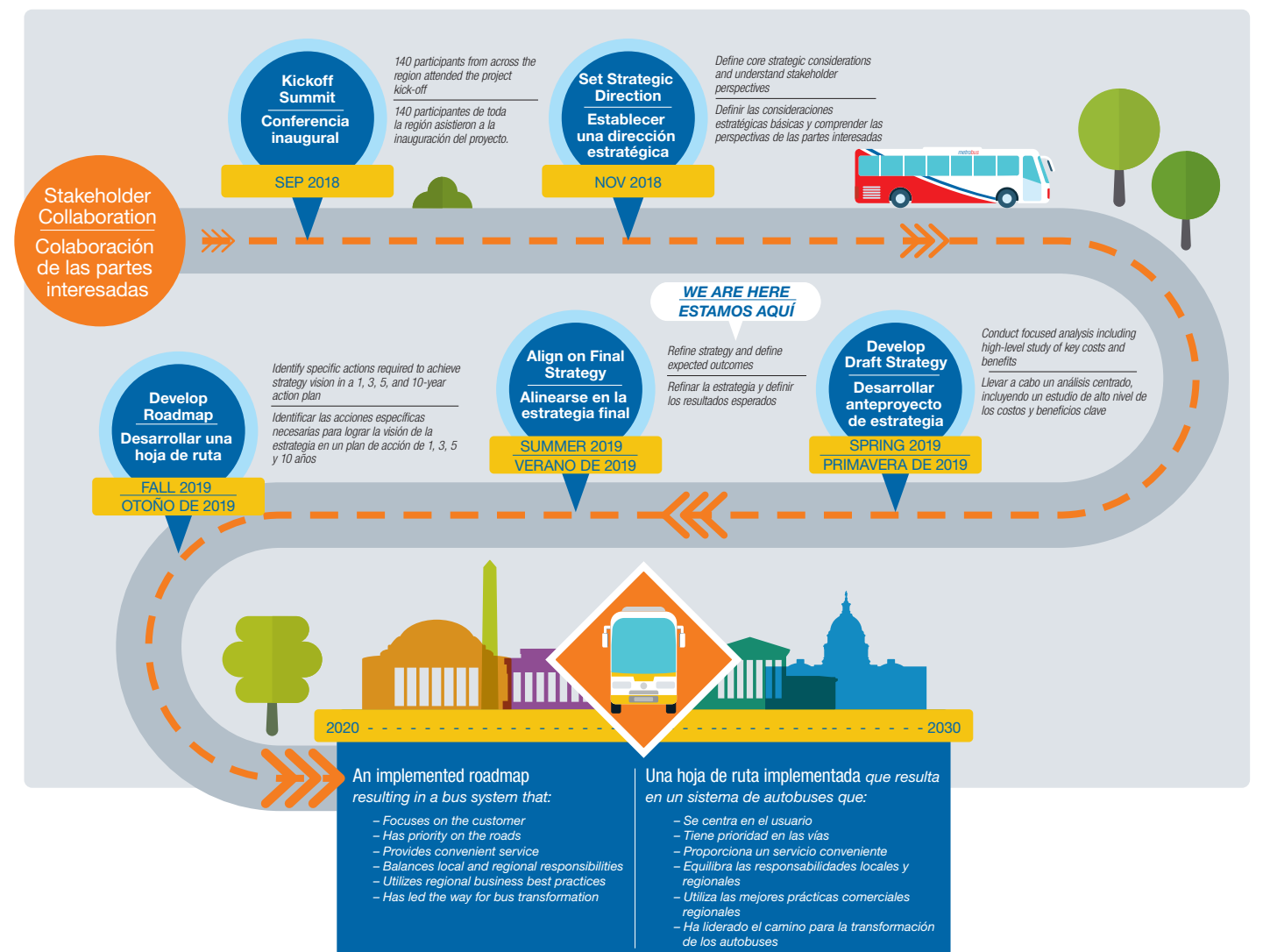
Una amplia muestra de pasajeros de autobuses y personas que no viajan en autobús han compartido sus prioridades a través de diversos medios, que incluyen casi 5,700 respuestas de encuestas, tanto en línea como presenciales en lugares de toda la región.

Otras partes interesadas clave

En toda la región han proporcionado aportes que representan las perspectivas de amplios grupos. Estas partes interesadas incluyen líderes de tránsito y transporte, y funcionarios elegidos y designados.

Siguientes pasos

Este borrador de estrategia y sus recomendaciones son el resultado de una amplia información de las partes interesadas, las mejores prácticas de otras regiones y el análisis exhaustivo del sistema de autobuses de la región.



¡Las oportunidades para dar su opinión comienzan ahora y continuarán hasta junio de 2019!

COMITÉ DIRECTIVO EJECUTIVO

Rob Puentes, Chair
Rosie Allen-Herring
David Alpert
Chuck Bean
Bob Buchanan
Jim Dyke
Nat Gandhi
Kim Horn
Jack McDougle
Sandy Modell
Neil Pedersen
Jack Potter
David Richardson
Deborah Ratner Salzberg
Stewart Schwartz
Anne Stubbs
Beverley Swaim-Staley
Ed Wytkind

EQUIPO DE LIDERAZGO DE WMATA

Paul Wiedefeld, DG/CEO, Equipo Ejecutivo
Joseph Leader, Director de Operaciones, Equipo Ejecutivo
Robert Potts, Subdirector General, Servicios de Autobuses
Andrea Burnside, Subdirector general en funciones, Oficina de presupuesto, desempeño y planificación
Jim Hughes, Director Administrativo, Planificación Estratégica Intermodal
Barbara Richardson, Executive Vice President and Chief of External Affairs
Lynn Bowersox, Subdirector General, Atención al Cliente, Comunicaciones y Marketing
Regina Sullivan, Director Administrativo, Relaciones Gubernamentales
Dennis Anosike, Director Financiero
Tom Webster, Jefe de Planificación de Capital y Gestión de Programas
Shyam Kannan, Director Administrativo, Planificación
Allison Davis, Director, Planificación
Julie Hershorn, Subdirector, Planificación de Autobuses

EQUIPO TÉCNICO

Ray Alfred, WMATA
Martin Barna, Alexandria - DASH
Jewel Bell, WMATA
Jamie Carrington, WMATA
Allison Davis, WMATA
Clinton Edwards, Departamento Ferroviario y de Transporte Público de Virginia (DRPT, por sus siglas en inglés)
Gary Erenrich, Condado de Montgomery
Michael Felschow, Fairfax Connector
Lawrence Flint, WMATA
Anthony Foster, Condado de Prince George - TheBus
Dan Goldfarb, NVTC
Scott Gross, Condado de Loudoun
Derek Gunn, Administración de Carreteras del Estado de Maryland
Jim Hamre, WMATA
Matt Hardison, WMATA
Julie Hershorn, WMATA
Al Himes, WMATA
Jordan Holt, WMATA
Jim Hughes, WMATA
William Jones, Arlington - ART
Shyam Kannan, WMATA
Melissa Kim, WMATA
Carla Longshore, DDOT
Phil McLaughlin, Montgomery County - RideOn
Dave Michels, WMATA

CONOZCA MÁS SOBRE EL SISTEMA DE AUTOBUSES DE LA REGIÓN

Sistema de autobuses hoy
Informe de la encuesta de opinión pública
Descripción del proyecto
Consideraciones estratégicas

bustransformationproject.com/resources/#documents

CONTRIBUYENTES DE ESTE DOCUMENTO

Comité Directivo Ejecutivo
Equipo de Liderazgo de Wmata
Equipo Técnico
Panel Asesor de Estrategia
Equipo consultor: AECOM, Foursquare ITP, BCG, Neoniche Strategies

Heidi Mitter, VDOT - NOVA
Mark Phillips, WMATA
Delores Proctor, WMATA
Eric Randall, Comité de Planificación del Transporte
Gail Ribas, WMATA
Chloe Ritter, Ciudad de Fairfax – CUE
Tim Roseboom, Condado de Arlington
Wendy Sanford, Ciudad de Fairfax – CUE
Lisa Schooley, WMATA
Charlie Scott, WMATA
Al Short, WMATA
Dan Smith, WMATA
Sam Stepney, WMATA
Steve Strauss, DDOT
Catherine Vanderwaart, WMATA
Marcus Washington, WMATA
Thomas Webb, WMATA
Christine Wells, Comisión de Transporte Público Suburbano de Washington
Todd Wigglesworth, Ciudad de Fairfax
Christopher Ziemann, Ciudad de Alexandria

PANEL ASESOR DE ESTRATEGIA

Marcel Acosta, Comisión de Planificación de la Capital Nacional
David Anspacher, Comisión de Parques y Planificación de Maryland - Capital Nacional - Montgomery
Monica Backmon, Autoridad de Transporte del Norte de Virginia
Josh Baker, Alexandria - DASH
Jeff Bennett, DDOT - Circulator
Tom Biesiadny, Departamento de Transporte del Condado de Fairfax
Michael Blackwell, Northern Virginia Community College
Mercia Bowser, Colaborativo de Divulgación de la Comunidad con Discapacidades
Zachary Chissell, Administración de Tránsito de Maryland
Daehyeon Choi, Centro de Servicios Comunitarios Coreano del Gran Washington
Maria Ciarocchi, Cámara de Comercio de Alexandria
Christopher Conklin, Departamento de Transporte del Condado de Montgomery
Candace Cunningham, Restaurant Opportunities Center
Ronnie Dampier, Oficina del Administrador de la Ciudad
Bob Duffy, Departamento de Planificación Comunitaria, Vivienda y Desarrollo de Arlington
Dan Emerine, Departamento de Transporte del Distrito
Sophia Fisher, Departamento de Planificación y Zonificación de Fairfax
Mike Forehand, Cámara de Comercio del Norte de Virginia
Rudy Gardner, Local 922
Gigi Godwin, Cámara de Comercio del Condado de Montgomery
Laurel Hammig, Servicio de Parques Nacionales - Región de la Capital Nacional
Dan Hibbert, Departamento de Transporte del Condado de Montgomery - RideOn
Jennifer DeBruhl, Departamento Ferroviario y de Transporte Público de Virginia (DRPT, por sus siglas en inglés)
Jennifer Hosey, Comité de Acción del Tránsito
Raymond Jackson, Local 689
Aly Kaba, Oficina de Asuntos Africanos del DC
Steve Kaffen, Comité Consultivo sobre Accesibilidad de WMATA
Monika Kerdeman, Comité Asesor de Ciudadanos de la Junta de Planificación del Transporte (MD)
Elizabeth Kiker, House of Ruth
Yon Lambert, Ciudad de Alexandria
Dennis Leach, Condado de Arlington
Justin Lini, Comité Asesor de Ciudadanos de la Junta de Planificación del Transporte (DC)
Jana Lynott, AARP
Nechama Masliansky, Para que Otros Puedan Comer
Kate Mattice, Comisión de Transporte del Norte de Virginia
Joe McAndrew, Asociación del Área Metropolitana de Washington
Emeka Moneme, Ayuntamiento Federal
Heather Murphy, Departamento de Transporte de Maryland
Penny Newquist, Condado de Loudoun
Vincent Orange, Cámara de Comercio del Distrito
Mark Pace, Montgomery College
Jeff Parnes, Comité Asesor de Ciudadanos de la Junta de Planificación del Transporte (VA)
Scott Pedowitz, Cámara de Comercio de Arlington
Dwayne Pelfrey, Departamento de Transporte del Condado de Fairfax – Conector
Phil Posner, Comité Consultivo sobre Accesibilidad de WMATA (VA)
Pat Pscherer, Departamento de Transporte de Maryland - Área suburbana de MD
Doris Ray, Comité Consultivo de Acceso para Todos de la Junta de Planificación del Transporte
Chloe Ritter, City of Fairfax - CUE
Lynn Rivers, Arlington Transit
Caitlin Rogger, Greater Washington
Lisa Rother, Instituto Urbano de la Tierra (ULI Washington)
Wendy Sanford, Ciudad de Fairfax
Kanti Srikanth, Comité de Planificación del Transporte
Yesim Taylor, Oficina de Planificación del DC
John Townsend, Asociación Americana del Automóvil
Andrew Trueblood, Oficina de Planificación del DC
Deb Wake, Liga de Mujeres Votantes, Capital Nacional
D'Andrea Walker, Condado de Prince Georges
Wil White, Consejo Asesor de Conductores
Yemisrach Wolde, Coalición de Acceso al Lenguaje del DC