



WASHINGTON AREA
BUS TRANSFORMATION
PROJECT

Una mejor manera de llegar

Resumen
de la
estrategia



"Los autobuses desempeñan un papel 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".

Septiembre de 2019
bustransformationproject.com

—Rob Puentes, presidente del Comité Directivo Ejecutivo



**Miembros del
Comité Directivo
Ejecutivo**

Rob Puentes, presidente
Rosie Allen-Herring
David Alpert
Chuck Bean
Bob Buchanan
Jim Dyke

Nat Gandhi
Kim Horn
Jack McDougale
Sandy Modell
Neil Pedersen
Jack Potter

David Richardson
Deborah Ratner Salzberg
Stewart Schwartz
Anne Stubbs
Beverley Swaim-Staley
Ed Wytkind

Proyecto de Transformación de Autobuses - Comité Directivo Ejecutivo

Para: Los residentes y las empresas de la región metropolitana de Washington, DC

De: Robert Puentes, presidente

Asunto: Estrategia final para el Proyecto de Transformación de Autobuses

En 2018, un grupo de líderes de los sectores público, privado y sin fines de lucro se unieron para supervisar una visión audaz: resaltar el papel crítico del sistema de autobuses de la región de Washington y transformarlo para lograr el máximo impacto en la próxima generación.

Este documento de estrategia es el resultado de dicho esfuerzo. En nombre del Comité Directivo Ejecutivo, creemos firmemente que las siguientes cuatro recomendaciones clave son la base para la transformación: hacer que los autobuses sean más rápidos y confiables, acelerar la inversión para priorizar los autobuses en nuestras vías, atender a los usuarios mediante tecnología segura y fácil de usar y crear una estructura para garantizar un cambio duradero. Esta estrategia dará paso a un plan de acción detallado en el otoño de 2019 e ilustrará de manera precisa cómo se implementarán estas recomendaciones.

Hacemos un llamado a los líderes regionales para que tomen acciones ahora.

Desde retrasos en el tráfico hasta suspensiones del subterráneo, los problemas de transporte de la región son bien conocidos. Si bien se está realizando un buen trabajo para abordar esos desafíos, los autobuses se han dejado de lado en gran medida, gozan de poco reconocimiento y no se han priorizado, a pesar de su papel como un componente importante del sistema de transporte de la región. Hoy en día, los autobuses en el DMV están relegados a competir con los automóviles por espacio en las vías, disputarse las aceras con las compañías de transporte bajo demanda y luchar por atención a medida que aparecen nuevas opciones de movilidad a diario.

¿El resultado? Usuarios de autobús cada vez más insatisfechos. La más reciente encuesta regional de pasajeros encontró que aquellos que toman el autobús están significativamente menos satisfechos con respecto a hace tan solo tres años. Si bien esto presenta un desafío a la hora de retener pasajeros y atraer nuevos, es especialmente perjudicial para los usuarios que dependen del autobús y tienen pocas alternativas para desplazarse por la región. Durante la extensa difusión realizada para informar esta estrategia, escuchamos del público que utiliza este servicio como del que no (en todos los grupos demográficos y partes de la región) un fuerte e inequívoco llamado para que se mejore el servicio de autobuses. Como era de esperar, lo que querían era un compromiso radical para solucionar aspectos básicos: velocidad, frecuencia, confiabilidad y asequibilidad.

El Proyecto de Transformación del Autobús estableció una noción ambiciosa de “transformar” el autobús y una gran parte de eso es reformular las políticas, prácticas y actitudes. Requerirá que los proveedores de autobuses de la región trabajen con sus empleados y se concentren en la calidad y el servicio al cliente. Las perspectivas de los trabajadores que están en la primera línea vendrán de tratar a los sindicatos como socios y pueden impulsar este trabajo crítico hacia adelante.

Esta estrategia no es una lista de deseos inalcanzables de lo que le gustaría ver al Comité Directivo Ejecutivo, ni estaríamos remotamente satisfechos con un informe que se encuentra en el estante proverbial. Con eso en mente, consideramos la administración financiera a lo largo de este proyecto. Esto no significa que las inversiones no sean necesarias, son absolutamente necesarias, pero lo que recomendamos es que sea consciente de las limitaciones presupuestarias en todos los niveles de gobierno. También creemos firmemente que, dado que la cantidad de pasajeros aumentará una vez que se implementen estas estrategias, hay un fuerte retorno de la inversión para lo que hemos propuesto.

Reconocemos que transformar el sistema de autobuses de la región de Washington no será tarea fácil. Esto solo se dará con decisiones difíciles, defensores fuertes y la voz clara de los usuarios actuales y nuevos. Sin embargo, el público se ha pronunciado fuerte y claro. Ya es hora de que los líderes estatales, regionales y locales hagan lo que muchos otros lugares ya están haciendo: hacer del autobús el medio preferido en las vías de la región. Es fundamental para la prosperidad de la región de Washington.

Atentamente,



La prosperidad en peligro

La congestión, accesibilidad y movilidad son los principales problemas de la región de Washington que solo seguirán creciendo a medida que se agregan entre 40,000 y 60,000 hogares y puestos de trabajo cada año. Mientras tanto, nuestro sistema regional de autobuses no sigue el ritmo de este crecimiento y de la necesidad de los pasajeros de un servicio frecuente, confiable y rápido.



EL DESAFÍO

La creciente congestión resulta en acceso deficiente a empleos, altos costos de vida y menor crecimiento económico y competitividad. El tiempo que se pierde en la congestión se le quita a la familia, los amigos, la fe y la salud física. También suprime el potencial de ingresos, aumenta el estrés y la frustración y reduce la calidad de vida en general.

La gran mayoría de los 20 millones de viajes diarios en la región ocurren en vehículos particulares en vías ya estancadas.

El tránsito en tren surgió como una herramienta efectiva para combatir la congestión en nuestra región, pero su efectividad 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.

EL PROYECTO DE TRANSFORMACIÓN DE AUTOBUSES

Otras regiones a nivel nacional y global han transformado sus sistemas de autobuses para abordar desafíos similares, disminuyendo la congestión, mejorando la confiabilidad y funcionando eficientemente con un servicio frecuente y rápido. Ya es hora de que hagamos lo mismo: el transporte rápido y eficaz es fundamental para la prosperidad de nuestra región. Los autobuses juegan un papel vital porque hacen un uso eficiente de las vías al transportar un gran número de pasajeros de forma segura, conveniente y asequible, y proporcionan servicios en áreas no accesibles por Metrorail.

En el transcurso del proyecto, los residentes de la región y los grupos cívicos y de defensa fueron fuertes y claros sobre cómo transformar el sistema de autobuses: La transformación significa un servicio rápido, frecuente, confiable y asequible que se sienta como un sistema unificado y que no esté sujeto a límites geográficos o de financiación. La estrategia de transformación de autobuses proporciona un camino hacia adelante como una estrategia regional coordinada que aborda las necesidades del usuario, aprovecha la tecnología innovadora y propone un enfoque de gobernanza regional para hacer realidad la estrategia.

Este resumen de estrategia presenta cuatro recomendaciones clave que han sido estructuradas por una amplia gama de partes interesadas y el público de toda la región. Estas recomendaciones se centran en acciones que aseguren un servicio de autobuses frecuente y confiable de manera consistente en toda la región, con velocidad y eficiencia mejoradas para los pasajeros. Impulsan la innovación en funcionamiento, instituciones y tecnología que posicionarán a la región para transformar el sistema de autobuses.

Visite bustransformationproject.com para leer más sobre el proyecto y la estrategia en su totalidad.



Una mejor manera de LLEGAR

LA VISIÓN

Para el 2030, el autobús será el medio preferido en las vías de la región, sirviendo como la columna vertebral de un sistema de movilidad regional fuerte e inclusivo que apoyará una economía creciente y sostenible.

Una estrategia regional

Esta estrategia se enfoca en las necesidades de los pasajeros al examinar cómo funciona un servicio de autobuses de calidad para apoyar de la mejor forma los diversos tipos de usuarios en diferentes áreas de nuestra región y cómo los operadores de autobuses de la región pueden interactuar de la mejor forma entre sí y con otros usuarios de las vías.

La estrategia recomienda acciones concretas para transformar los servicios de autobús existentes en una red regional de autobuses accesible e integrada que sea parte del sistema de movilidad regional general.

Colaboración

La colaboración entre fronteras regionales y políticas puede generar soluciones que faciliten conexiones de viaje rápidas, frecuentes, asequibles y fluidas para los usuarios; conectar a las personas con trabajos, servicios y oportunidades en nuestra región; proporcionar acceso a opciones de vivienda más asequibles; alinear la red regional de autobuses de alta frecuencia y alta capacidad con las vías donde los autobuses tienen prioridad; delinear claramente y coordinar de manera efectiva los servicios proporcionados a nivel regional y los sistemas de autobuses administrados localmente; y capacitar a las organizaciones para coordinar funciones, aprovechar tecnologías transformadoras y realizar un seguimiento transparente del progreso.

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

DE LA VISIÓN A LOS OBJETIVOS

Con base en su visión, el Proyecto de Transformación de Autobuses estableció cinco objetivos para orientar la transformación del autobús en el Distrito de Columbia, en el Estado de Maryland y en la Mancomunidad de Virginia:

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.

Correcta administración financiera: mantener un medio de transporte que sea sostenible financieramente a largo plazo.

Sostenibilidad: Impulsar comunidades dinámicas, económicamente prósperas y sostenibles.

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

Para lograr estos objetivos, el proyecto desarrolló recomendaciones dinámicas basadas en la colaboración de las partes interesadas, la participación del público y las mejores prácticas a nivel mundial. Estas recomendaciones abordan directamente los desafíos centrales. Aunque los autobuses son un medio eficiente en términos de espacio y costos para movilizar grandes cantidades de personas, actualmente no se utilizan en todo su potencial.

INNOVACIÓN EN TODA LA REGIÓN

La estrategia de transformación de autobuses no comienza desde cero. Las jurisdicciones en toda la región ya están tomando acciones para mejorar el sistema de autobuses.

Pruebas piloto de servicios flexibles realizados por el condado de Montgomery

Autobús para transporte rápido (BRT) en el condado de Montgomery y el norte de Virginia

Evaluación de oportunidades para instalaciones conjuntas de almacenamiento / mantenimiento en el condado de Montgomery y WMATA

Autobuses eléctricos en las flotas de DC Circulator y RideOn fleet

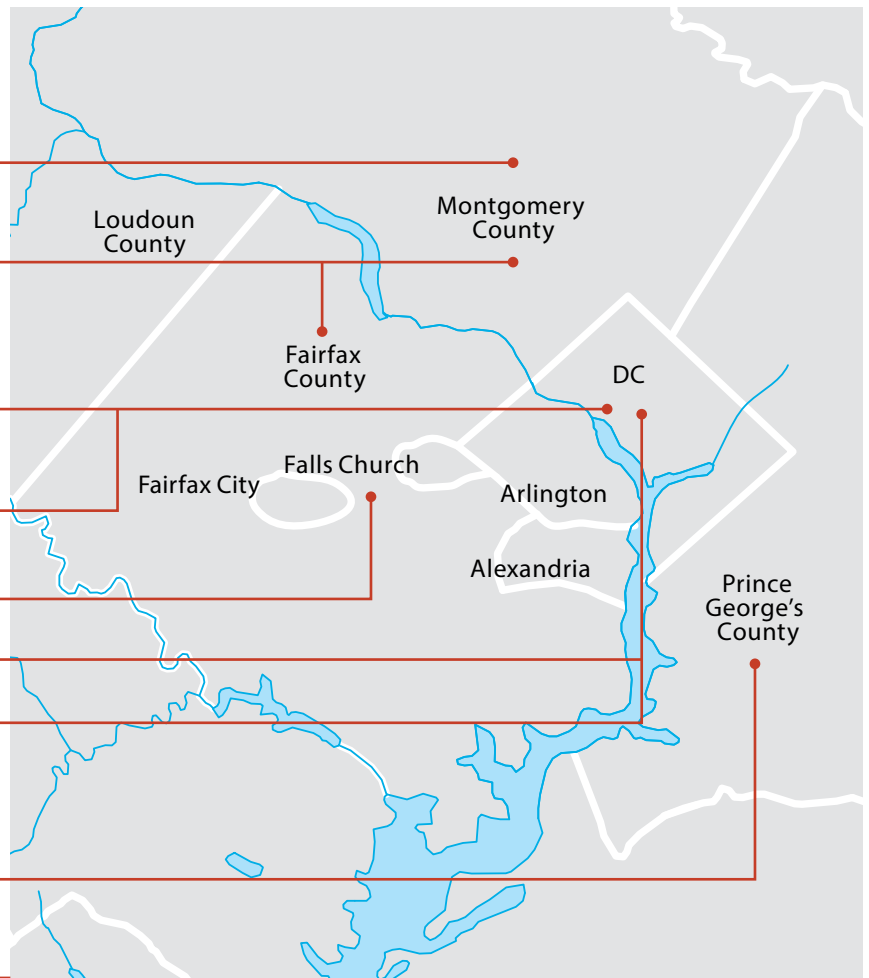
Prueba piloto de autobús autónomo en el condado de Fairfax

Carriles exclusivos para autobuses en el DC

Servicio de microtránsito en el DC

Exploración de oportunidades para instalaciones conjuntas de almacenamiento / mantenimiento y exploración de señales de tráfico conectadas en el condado de Prince George

Prioridad de las señales de tránsito en toda la región



Recomendaciones

Elaborado en colaboración con partes interesadas de toda la región, la estrategia de transformación de autobuses establece un ambicioso camino a seguir. La estrategia plantea cuatro recomendaciones clave para lograr los objetivos de este esfuerzo.

1



Proporcionar un servicio de autobuses frecuente y conveniente que conecte a las comunidades y promueve la asequibilidad de vivienda, equidad regional y crecimiento económico.

2



Dar prioridad a los autobuses en las vías para movilizar a las personas de manera rápida y confiable.

3



Crear una excelente experiencia para el usuario para retener e incrementar el número de pasajeros.

4



Capacitar un grupo de trabajo designado públicamente para la transformación del autobús y liderar la implementación de un sistema regional verdaderamente integrado.

Obtenga más información sobre cómo el proyecto se convirtió en una estrategia y lea la estrategia en bustransformationproject.com

1



Proporcionar un servicio de autobuses frecuente y conveniente que conecte a las comunidades y promueve la asequibilidad de vivienda, equidad regional y crecimiento económico.

- A.** Establecer estándares regionales para todos los sistemas de autobuses, con el fin de proporcionar un servicio de autobuses consistente y a la medida según la ubicación y la hora del día.
- B.** Recoger y compartir datos estandarizados de funcionamiento y rendimiento del servicio de autobuses en todas las agencias para mejorar la transparencia y planear mejor dicho servicio.
- C.** Reestructurar de manera colaborativa la red de autobuses de la región con el fin de crear el sistema de buses más eficiente y enfocado al usuario. [*Plan de Tránsito Masivo, según se define en el Compacto de WMATA]
- D.** Evaluar de manera cooperativa las definiciones de servicio y la fórmula de distribución de fondos actuales de Metrobus utilizando la autoridad de la Junta Directiva de WMATA.
- E.** Aprovechar los esfuerzos existentes de los proveedores de tránsito para el funcionamiento de servicios flexibles bajo demanda, con el fin de complementar la red de rutas fijas donde y cuando se justifique.

Un sistema de autobuses moderno debe...

- ✓ Reconocer que la misma solución no funciona para todo, y que las decisiones de servicio deben guiarse por la demanda, el uso del suelo y la equidad.
- ✓ Compartir datos de funcionamiento y rendimiento en un formato estandarizado.
- ✓ Coordinar servicios proporcionados en diferentes agencias.
- ✓ Equilibrar las condiciones de funcionamiento y financiación que tienen sentido para el funcionamiento regional del servicio de autobuses con las que tienen sentido para las jurisdicciones individuales.
- ✓ Ofrecer una mejor opción en el creciente mercado de opciones intensivas en recursos que las personas tienen hoy a su disposición.

La implementación de estas recomendaciones resultará en...

- ✓ La prestación de servicios de manera consistente y atractiva en toda la región, como resultado de una planificación, funcionamiento y desempeño cohesivos.
- ✓ Mayor comunicación entre agencias y usuarios.
- ✓ Mayor número de usuarios que usan el autobús en toda la región para acceder a destinos clave, independientemente de dónde vivan y a qué hora viajen.
- ✓ Mayor transparencia asociada con los servicios "regionales", donde los usuarios se benefician de la distinción más clara de cómo se planifican y distribuyen los servicios.
- ✓ Satisfacción de las crecientes expectativas de tránsito y viaje en toda la región a través de formas de servicios de autobús que son flexibles y económicas.
- ✓ Conexiones más fuertes entre los autobuses y el uso del suelo, donde las personas pueden acceder a centros de empleo, bienes y servicios clave, y comodidades, al igual que vivir de manera asequible.

2



Dar prioridad a los autobuses en las vías para movilizar a las personas de manera rápida y confiable.

- A.** Obtener compromisos de las agencias estatales y locales (incluidos los propietarios de las vías) para **adoptar pautas consistentes**, reforzar el gasto de capital jurisdiccional y acelerar la implementación coordinada de la prioridad del autobús.
- B.** Implementar políticas de cumplimiento que establezcan la **prioridad del autobús** y den como resultado un servicio confiable y rápido.
- C.** Establecer un programa de inversión en WMATA que **respalde la implementación acelerada de proyectos de prioridad del autobús**, incluido BRT.
- D.** Apoyar los esfuerzos regionales de mitigación de la congestión que refuerzan la prioridad del autobús y **movilizan a más personas de manera más eficiente**.



Un sistema de autobuses moderno...

- ✓ No puede ser sobrecargado por los altos niveles de congestión que causan los vehículos ocupados por una sola persona.
- ✓ Maximiza la capacidad de transporte de personas de la infraestructura y las vías de la región.
- ✓ Utiliza de manera efectiva los recursos limitados de toda la región para combatir la congestión con un servicio rápido, frecuente y confiable.
- ✓ Beneficia a todos, mientras que, sin intervención, el autobús corre el riesgo de convertirse en la opción de movilidad solo para aquellos que no tienen otra elección.

La implementación de estas recomendaciones resultará en...

- ✓ Un servicio de autobuses predecible y confiable en el que los clientes puedan confiar.
- ✓ El transporte de más personas de la manera más eficiente, dándoles más tiempo para trabajar, aprender y divertirse.
- ✓ Innumerables beneficios en toda la región, incluyendo mayor acceso a empleos y atracciones turísticas, mayor competitividad económica, menores emisiones y la promoción de un entorno natural más saludable.

3



Crear una excelente experiencia para el usuario para retener e incrementar el número de pasajeros.

- A. Proporcionar a los pasajeros información de alta calidad, precisa y de fácil acceso para planificar un viaje.**
 - A1: Asegurarse de que la información de servicio precisa y en tiempo real para todos los proveedores esté disponible en un solo lugar.
 - A2: Hacer que el servicio de autobuses sea fácil de entender mediante mapas legibles y nombres de ruta amigables para el usuario en todos los proveedores.
 - A3: Ampliar los esfuerzos de mercadeo para mejorar la visibilidad de las opciones y los beneficios del autobús.
- B. Facilitar el pago de las tarifas de autobús.**
 - B1: Proporcionar transbordos gratuitos entre el autobús y el tren.
 - B2: Proporcionar opciones de tarifas reducidas para pasajeros de bajos ingresos.
 - B3: Crear una solución móvil para planificar y pagar viajes en un solo lugar.
 - B4: Desarrollar nuevos pases regionales que funcionen para todos los proveedores y hacer que las tarifas de autobuses sean claras y comprensibles.
 - B5: Incentivar a que más empleadores ofrezcan beneficios de tránsito.
- C. Hacer que viajar en autobús sea más seguro y agradable.**
 - C1: Hacer que las paradas y refugios de autobús sean seguros, cómodos, accesibles y que permitan el uso de la tecnología.
 - C2: Fomentar la tecnología y los programas que mejoren la seguridad de todos a bordo al asociarse con pasajeros, operadores de autobuses y sindicatos.
 - C3: Capacitar al personal de primera línea para brindar un servicio al cliente excepcional.
 - C4: Asegurarse de que todos los autobuses cumplan con los más altos estándares de comodidad y limpieza.
- D. Procurar la innovación y el mejoramiento de los autobuses.**
 - D1: Fomentar nuevas tecnologías vehiculares para mejorar la huella ambiental y la eficiencia del autobús, como los autobuses eléctricos y la automatización.
 - D2: Establecer un laboratorio regional de innovación en movilidad para compartir sistemáticamente el conocimiento y acelerar las mejoras, como la prestación de servicios, la experiencia del usuario y la seguridad de los operadores de autobuses y pasajeros.

Un sistema de autobuses moderno debe...

- ✓ Ser legible para todos los usuarios y proporcionar información integral que incluya la planificación de viajes y el estado en tiempo real.
- ✓ Proporcionar una gama de opciones de pago que sean funcional y financieramente eficientes y satisfagan las diversas necesidades de los usuarios.
- ✓ Ser una opción de movilidad conveniente, segura, fácil de usar y enfocada en el usuario para todos los pasajeros.
- ✓ Aprovechar las innovaciones que reduzcan los impactos ambientales negativos.

La implementación de estas recomendaciones resultará en...

- ✓ Un mayor número de pasajeros y una mejor percepción de que el autobús es un medio de transporte atractivo y deseable, convirtiéndose en una opción fácil para todos los usuarios, independientemente de su edad, capacidad o ingresos.
- ✓ Opciones de viaje reestructuradas que ayudan a la gente a escoger el lugar donde viven y trabajan.
- ✓ Un sistema más seguro y cómodo para usuarios y empleados.
- ✓ Efectos positivos para el entorno construido y natural que crea una región más habitable y sostenible.

4



Capacitar un grupo de trabajo designado públicamente para la transformación del autobús y liderar la implementación de un sistema regional verdaderamente integrado.



- A.** Convocar a un grupo de trabajo para supervisar la implementación de la estrategia y **proporcionar liderazgo** a largo plazo para el sistema regional de autobuses, compuesto de los siguientes miembros:
 - Los gobernadores de Virginia y Maryland y el alcalde del Distrito de Columbia cada uno nominan a una persona (tres miembros en total)
 - Los seis miembros principales del Distrito de Columbia, Maryland y Virginia en la junta directiva de WMATA nominan colectivamente a una persona (un miembro en total)
 - El Comité Directivo Ejecutivo de Transformación de Autobuses nombra a tres personas (tres miembros en total)
 - El grupo de trabajo en sí puede nominar hasta dos personas adicionales (hasta dos miembros en total)
- B.** Facilitar un informe de progreso anual publicado de forma independiente sobre la implementación de la estrategia de transformación de autobuses y un reporte de calificación de autobuses para llevar registro del nivel de servicio entregado a los usuarios.
- C.** Desarrollar una plataforma para la retroalimentación del pasajero, administrada por el grupo de trabajo y un mecanismo continuo para incorporar la retroalimentación en las revisiones periódicas de las recomendaciones de la estrategia.

Porque...

- ✓ Las personas de toda la región han dicho que el actual sistema de autobuses desarticulados no satisface sus necesidades y los está llevando a recurrir a otros modos de transporte.
- ✓ Se necesita una acción inmediata y continua para implementar las recomendaciones con el fin de transformar el sistema de autobuses. Un grupo de trabajo tendrá la autoridad para establecer la agenda y coordinar acciones para lograr un progreso real.
- ✓ Los organismos responsables deben rendir cuentas de los objetivos, las prioridades y el desempeño del autobús en toda la región.
- ✓ La retroalimentación directa de los pasajeros es esencial para el mejoramiento continuo del servicio de autobuses en la región.

La implementación de estas recomendaciones resultará en...

- ✓ Entidades gubernamentales más fuertes que tienen responsabilidades con respecto al autobús y que implementan de manera colaborativa recomendaciones de estrategia.
- ✓ Un programa regional unificado; de lo contrario, el status quo se mantendrá, y la región probablemente continuará enfrentando los mismos problemas.
- ✓ Informes periódicos por parte de organizaciones independientes que aumentan la visibilidad de la transformación del autobús y producen mejoras medibles para los usuarios.
- ✓ Un mecanismo claro para que los pasajeros influyan en los cambios en el servicio de autobuses en la región.



Colaboración



¡La participación ha sido la piedra angular de este proyecto desde el principio! Las actividades de participación incluyen:

- 140 Participantes en la conferencia inaugural
- 8,800 Respuestas de encuestas hasta la fecha
- 13 Eventos de participación de la división de Metrobus
- 10 Grupos focales
- 25 Reuniones de ESC
- 10 Reuniones del equipo técnico
- 5 Reuniones SAP
- 45 Sesiones informativas externas acerca del proyecto
- 3 Reuniones abiertas al público
- 33 Eventos emergentes
- 9 Sesiones informativas del Equipo de Liderazgo de WMATA
- 243 Publicaciones en redes sociales
- 185,750 Personas alcanzadas a través de las redes sociales

Crear un sistema de transporte de superficie sostenible en el futuro depende de la colaboración entre operadores de autobuses, ciudades, condados y estados que son dueños de las vías.

¡También depende de los aportes de la comunidad en general: de las empresas, organizaciones sin ánimo de lucro y organizaciones comunitarias, líderes de opinión, el público y muchos más!

¿QUIÉN CONDUCE ESTE AUTOBÚS?

Aprovechar la inmensa experiencia en la región ha ayudado a guiar el desarrollo de la estrategia, la cual se ha basado en los aportes de muchas personas de toda la región.

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 jugado un papel importante para garantizar la transparencia, la independencia y la consideración de las necesidades de todos los pasajeros y proveedores de servicios de autobús de la región.

Panel Asesor de la 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 las cuestiones relacionadas con el servicio de autobuses.

Equipo técnico

Los miembros del equipo son líderes disciplinarios reconocidos dentro de WMATA y personal con alta experiencia en tránsito de la jurisdicción que revisan los aspectos técnicos y analizan todo el proyecto.

Equipo de liderazgo de WMATA

Los miembros del equipo son empleados responsables de la toma de decisiones dentro de WMATA que supervisan las partes del proyecto que afectan a la organización y las operaciones.

Público 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 9,000 respuestas de encuestas, tanto en línea como presenciales en localidades en toda la región.

Partes interesadas clave

Otras partes interesadas 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.

Participación pública

La estrategia de transformación de autobuses es el resultado de una amplia retroalimentación pública y un considerable esfuerzo colectivo. Desde que se publicó el anteproyecto de la estrategia en la primavera de 2019, el esfuerzo de participación pública regional e incluyente trajo miles de voces al proyecto y ayudó a aclarar el enfoque de la estrategia y las recomendaciones finales.

¿CÓMO PASÓ?

Llegó a donde están las personas:

Se realizaron eventos emergentes bilingües en estaciones de Metro, centros de tránsito de autobuses, supermercados y áreas comerciales en Maryland, Virginia y D.C., donde las personas pudieron conocer el proyecto y realizar una breve encuesta.

Se promovió la encuesta: Se utilizaron plataformas digitales, de radio, impresas y en persona para promover una breve encuesta bilingüe sobre el anteproyecto de la estrategia.

Se celebraron reuniones abiertas al público: Se realizaron tres reuniones abiertas al público en ubicaciones centrales en Virginia, Maryland y D.C. para obtener comentarios sobre el anteproyecto de la estrategia.

Se utilizaron las redes sociales: Se utilizaron anuncios de Instagram y Facebook para publicitar la encuesta y los eventos de divulgación, y muchas de nuestras publicaciones en las redes sociales fueron compartidas por agencias de tránsito regionales y otras partes interesadas importantes.

RESULTADOS DE LA ENCUESTA PÚBLICA

– Principales preferencias de recomendación, en todas las jurisdicciones:



Transbordos gratuitos entre autobuses y Metrorail



Construir carriles exclusivos para autobuses



Habilitar más autobuses en rutas de mayor tránsito

– Las paradas de autobús seguras y accesibles y las tarifas con descuento para pasajeros de bajos ingresos eran las principales prioridades para las personas de 65 años o más, los encuestados en español y los encuestados de bajos ingresos.

– Las personas de todos los grupos demográficos piensan que las recomendaciones podrían transformar el servicio de autobuses en la región y apoyaron firmemente la financiación pública para su implementación.

QUÉ DECÍAN LOS COMENTARIOS

de las encuestas y reuniones abiertas al público. ¡Sí, se leyeron los comentarios!

"Los transbordos gratuitos a Metrorail son fundamentales. El sistema de tránsito de la región fue diseñado como un sistema multimodal. ¿Por qué penalizar a las personas por utilizar el sistema según su uso previsto?"

"La frecuencia debe ser una frecuencia confiable. El autobús debe llegar a la hora en la que se supone que debe de llegar. Cuando no ocurre así, es probablemente lo más frustrante de viajar en autobús, y lo que hace que algunas personas se abstengan de hacerlo."

"un sí rotundo a los carriles exclusivos para autobuses. sí y más veces sí".

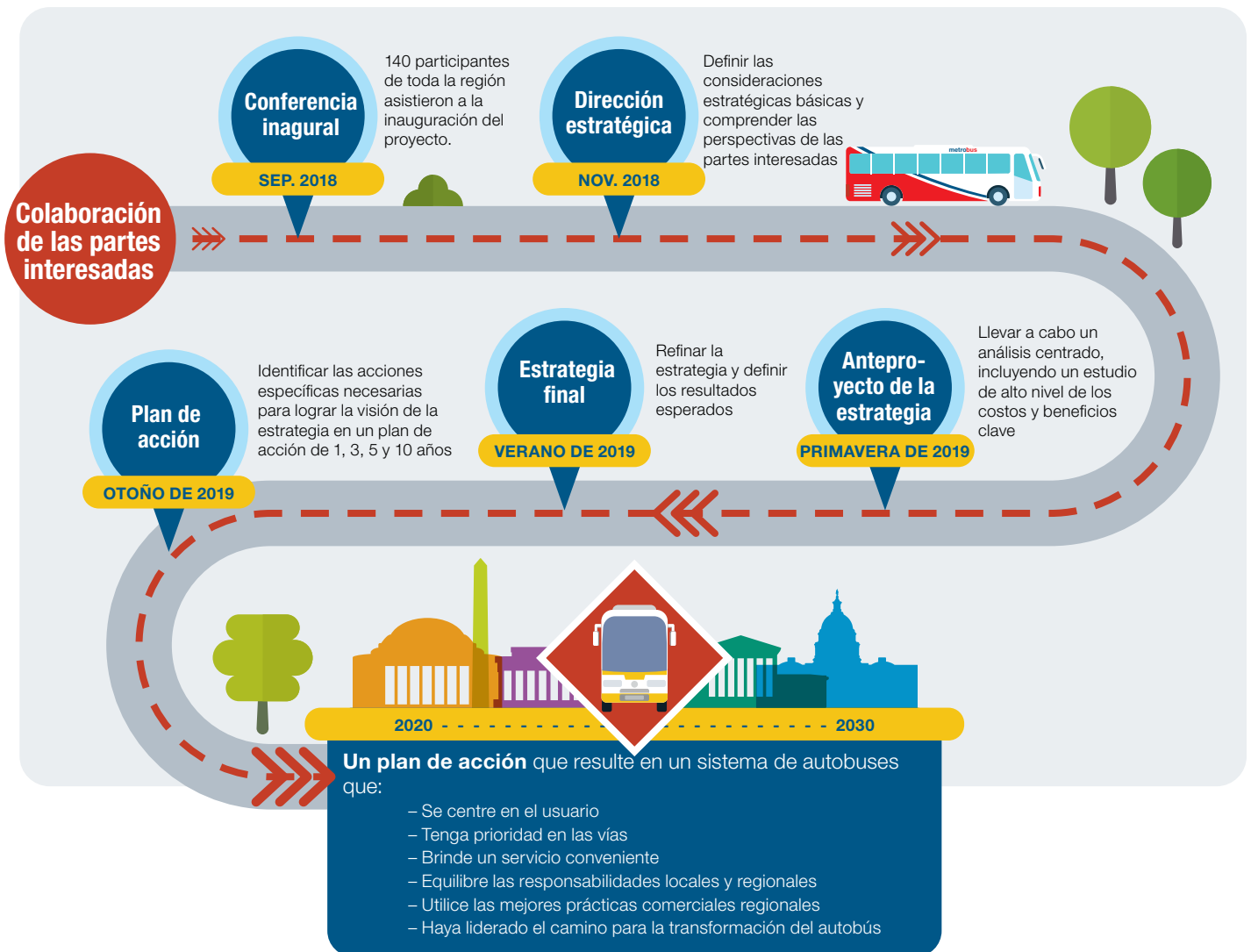
"¡Los programas de cumplimiento para los carriles de autobuses son fundamentales!"

Resumen de la difusión pública del anteproyecto de la estrategia

- 39 anuncios de radio en español en El Zol
- 16,900 usuarios de SmarTrip recibieron información por correo electrónico
- 1,300 clics en anuncios de Facebook e Instagram
- 1,500 correos electrónicos enviados a organizaciones asociadas y de partes interesadas
- 10,900 tarjetas postales distribuidas
- 492 comentarios recibidos

Siguientes pasos

Esta estrategia y sus recomendaciones son el resultado de amplias perspectivas de las partes interesadas, comentarios claros del público, las mejores prácticas de otras regiones y el análisis integral del sistema de autobuses de la región.



El plan de acción del proyecto de transformación de autobuses delimitará la implementación de esta estrategia durante los próximos 10 años. ¡Estén atentos mientras lanzamos este importante plan para finales de 2019!

COMITÉ DIRECTIVO EJECUTIVO

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

EQUIPO DE LIDERAZGO DE WMATA

Paul Wiedefeld, gerente general y director ejecutivo
 Joseph Leader, vicepresidente ejecutivo y director de operaciones
 Robert Potts, vicepresidente sénior de servicios de autobús
 Andrea Burnside, vicepresidente de presupuesto operativo, rendimiento y planeación
 Jim Hughes, director administrativo de planeación estratégica intermodal
 Barbara Richardson, vicepresidente ejecutiva y directora de asuntos externos
 Lynn Bowersox, vicepresidente sénior de servicio al cliente, comunicaciones y mercadeo
 Regina Sullivan, vicepresidente de relaciones gubernamentales
 Dennis Anosike, vicepresidente ejecutivo y director financiero
 Tom Webster, vicepresidente ejecutivo de planeación de capital y gestión de programas
 Shyam Kannan, vicepresidente de planeación
 Allison Davis, gerente de planeación
 Julie Hershorn, subgerente de planeación y programación de servicios de autobús

EQUIPO TÉCNICO

Ray Alfred, WMATA
 Martin Barna, Alexandria - DASH
 Jewel Bell, WMATA
 Peter Cafiero, WMATA
 Jamie Carrington, WMATA
 Raka Choudhury, DDOT
 Allison Davis, WMATA
 Clinton Edwards, Departamento Ferroviario y de Transporte Público de Virginia (DRPT)
 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
 Heidi Mitter, VDOT - NOVA
 Mark Phillips, WMATA
 Delores Proctor, WMATA
 Pat Pscherer, Comisión de Tránsito Suburbano de Washington
 Eric Randall, Junta de Planeación de Transporte
 Gail Ribas, WMATA
 Chloe Ritter, ciudad de Fairfax - CUE
 Tim Roseboom, condado de Arlington
 Wendy Sanford, ciudad de Fairfax
 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 Tránsito Suburbano de Washington
 Todd Wigglesworth, condado de Fairfax
 Christopher Ziemann, ciudad de Alexandria

PANEL ASESOR DE LA ESTRATEGIA

Marcel Acosta, Comisión de Planeación 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 de Personas con Discapacidades
 Maura Brophy, Federal City Council
 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 Planeación Comunitaria, Vivienda y Desarrollo de Arlington
 Dan Emerine, Departamento de Transporte del Distrito
 Sophia Fisher, Departamento de Planeación y Zonificación de Fairfax
 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)
 Jennifer Hosey, Comité de Acción para el Tránsito
 Raymond Jackson, Local 689
 Aly Kaba, Oficina de Asuntos Africanos del DC
 Steve Kaffen, Comité Consultivo sobre Accesibilidad de WMATA (DC)
 Monika Kerdeman, Comité Asesor de Ciudadanos de la Junta de Planificación de 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 de Transporte (DC)
 Jana Lynott, AARP
 Nechama Masliansky, So Others Might Eat
 Kate Mattice, Comisión de Transporte del Norte de Virginia
 Joe McAndrew, Greater Washington Partnership
 Clayton Medford, Cámara de Comercio del Norte de Virginia
 Emeka Moneme, Federal City Council
 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 de Transporte (VA)
 Scott Pedowitz, Cámara de Comercio de Arlington
 Dwayne Pelfrey, Departamento de Transporte del Condado de Fairfax - Connector
 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 de Transporte
 Chloe Ritter, ciudad de Fairfax - CUE
 Lynn Rivers, Arlington Transit
 Caitlin Rogger, Greater Greater Washington
 Lisa Rother, Instituto de Tierras Urbanas (ULI Washington)
 Wendy Sanford, ciudad de Fairfax
 Kanti Srikanth, Junta de Planeación de Transporte
 Yesim Taylor, DC Policy Center
 John Townsend, Asociación Americana del Automóvil
 Andrew Trueblood, Oficina de Planeación del DC
 Deb Wake, Liga de Mujeres Votantes, Capital Nacional
 D'Andrea Walker, condado de Prince George
 Wil White, Consejo Consultivo de Pasajeros
 Yemisrach Wolde, Coalición del Acceso al Lenguaje del DC

Este proyecto transformará el servicio de autobuses...

de

Preguntarse cuándo
vendrá el autobús



**HACER QUE EL AUTOBÚS SEA LA
PRIMERA Y MÁS FÁCIL OPCIÓN**



a

Frecuente y predecible

de

Lento y estancado
en el tráfico



**PRIORIZAR A LOS AUTOBUSES
EN LAS VÍAS PRINCIPALES**



a

Viajes rápidos a donde quiera ir

de

Último recurso



CENTRARSE EN EL USUARIO



a

Atractivo y deseable

de

Dividido
regionalmente



**FORTALECER LA COOPERACIÓN
REGIONAL PARA
TRANSFORMAR EL SISTEMA
DE AUTOBUSES**



a

Más fuertemente unido

CÓNOZCA MÁS SOBRE EL SISTEMA DE AUTOBUSES DE LA REGIÓN

El sistema de autobuses de 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