



WASHINGTON AREA
BUS TRANSFORMATION
PROJECT

bustransformationproject.com

Plan de Acción

Resumen Ejecutivo

December 2019





Una mejor manera de **LLEGAR**

La congestión, accesibilidad y movilidad son los principales problemas de la región de Washington y que no harán más que crecer, pues cada año se agregan entre 40,000 y 60,000 hogares y puestos de trabajo. Sin embargo, nuestro sistema regional de autobuses no sigue el ritmo de este crecimiento ni el de la necesidad de los pasajeros de tener un servicio frecuente, confiable y rápido.

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.

Visite bustransformationproject.com para leer más sobre la estrategia y el plan de acción.

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 mediante Metrorail.

En el transcurso del proyecto, los habitantes de la región y los grupos cívicos y de defensa fueron muy 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 fomenta la colaboración y coordinación para hacer realidad la estrategia.

Este plan de acción destaca las actividades necesarias para lograr los cambios previstos para el sistema de autobuses de la región durante la próxima década y que fueron exigidos por las partes interesadas y el público. Mientras que el documento de la estrategia de transformación de autobuses encarna el "qué" para la transformación de autobuses, el plan de acción detalla el "cómo". Estas acciones se centran en alcanzar resultados que benefician a los pasajeros de autobuses y a toda la región al proporcionar un servicio de autobuses frecuente y confiable de manera consistente en toda la región, con mayor velocidad y eficiencia para los pasajeros.

Recomendaciones

Elaborada 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.

LAS CUATRO RECOMENDACIONES PRINCIPALES SON:

- 

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

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




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

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








Estas cuatro recomendaciones generales abarcan 26 recomendaciones específicas que requerirán la colaboración de varias agencias y partes interesadas. Con nueve agencias separadas que proveen servicio de autobuses locales en la región, junto con múltiples niveles de gobiernos estatales y locales con responsabilidades concurrentes, ninguna entidad puede implementar todas estas recomendaciones por sí sola. **Las agencias tendrán que tomar la iniciativa para dirigir algunas acciones y asociarse para lograr otras.** A partir del excelente trabajo que ya está en marcha en nuestra región, el plan de acción prevé un enfoque de implementación colaborativa que facilita el progreso mediante el intercambio de conocimientos y mejores prácticas, al tiempo que se aprovechan las prioridades y los recursos de cada parte interesada.

Resultados clave de la implementación

Un esfuerzo concertado conduce a una serie de beneficios regionales de gran alcance:

-  Satisfacción con el servicio de tránsito
-  Beneficio financiero
-  Beneficio ambiental

El sistema regional también obtendrá muchos beneficios:

-  Aumento del número de pasajeros
-  Mayor eficiencia en los costos de operación
-  Mejor coordinación en la toma de decisiones a nivel regional
-  Aumento de la proporción de medios de transporte
-  Reducción del impacto ambiental del transporte
-  Mejoramiento en la satisfacción del usuario
-  Menor congestión en las vías de la región

PARA EL 2030, LOS PASAJEROS DE AUTOBUSES VERÁN UN SISTEMA DE AUTOBUSES ENORMEMENTE MEJORADO:



Visión general del plan de acción

El plan de acción representa el plan de implementación detallado para las recomendaciones de la estrategia de transformación de autobuses y prioriza cada actividad para lograr el máximo impacto durante el período de implementación de 10 años.

El plan de acción se construye alrededor de un conjunto de hitos asociados con las 26 recomendaciones u objetivos para lograr mejoras específicas por parte de entidades individuales y de todos los proveedores de autobuses de la región. Estos hitos destacan cómo la acción de estas agencias resultará en un mejor sistema de autobuses para toda la región.

Todas las recomendaciones son fundamentales para transformar verdaderamente los autobuses de la región, pero en conjunto representan una empresa de gran envergadura que no puede abordarse de forma simultánea. El plan de acción presenta pasos secuenciales para la implementación, basados en el potencial de transformación de cada recomendación y la relativa dificultad de implementación, para lograr el máximo impacto en un plazo de 10 años. **Considerando las actividades que ya se están realizando a nivel local, estatal y regional, este plan de acción está diseñado para ser lo suficientemente flexible como para alentar a cada jurisdicción y agencia a implementar sus prioridades mientras trabajan en colaboración para implementar las prioridades regionales.** Es probable que las acciones específicas se lleven a cabo y se logren de diferentes maneras en cada una de las jurisdicciones de nuestra región debido a las diferencias en las estructuras de gobierno, los procesos y los progresos que cada una de ellas ya ha realizado.

Las siguientes páginas destacan el cronograma y las prioridades del plan de acción, con un enfoque en los **hitos significativos** que transformarán el sistema de autobuses en nuestra región.

Las recomendaciones se han dividido en tres categorías en función de cómo deberían implementarse:



Completar el trabajo que ya está en marcha: incluye recomendaciones cuyas acciones ya están en marcha en gran medida por parte de los responsables.



Mejorar los esfuerzos existentes: incluye recomendaciones cuyas actividades representan un trabajo continuo que deberá ser elevado a través de la ampliación de los fondos o de la dotación de personal de los programas y actividades de trabajo existentes.



Implementar nuevas iniciativas: incluye las recomendaciones restantes, cuyas actividades deben ser implementadas lo antes posible por los actores involucrados. El progreso actual en estas acciones puede variar ampliamente entre agencias, y algunas pueden estar ya en marcha en agencias individuales.

Este plan de acción permitirá a la región transformar verdaderamente el autobús en el medio preferido en las vías de la región y garantizar que los usuarios reciban un servicio de alta calidad que les lleve a donde necesiten ir de forma rápida, confiable y cómoda. Esto no será fácil. Requerirá voluntad política y tomar decisiones difíciles. Si bien la gestión financiera es un principio importante de la estrategia, y, de hecho, muchas de las recomendaciones se traducirían en ahorros en los costos de operación, aumento de los ingresos por tarifas debido al aumento del número de pasajeros, o ambas cosas, **para transformar con éxito los autobuses, el plan de acción necesita liderazgo político y recursos financieros.**

Es fundamental que además de completar la planificación y el trabajo técnico que es parte de este plan de acción, la región se una para asegurar que **la inversión en los autobuses y el apoyo continuo a los autobuses estén a la vanguardia de las conversaciones regionales sobre el transporte.**



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

PRIORIDADES:

- 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** para crear el sistema de autobuses más eficiente y enfocado al usuario.
- 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.

↑ **1%–3%**

Ciudades como Austin, Columbus y Houston que recientemente han reestructurado o rediseñado su servicio de autobuses han estabilizado el número de pasajeros y, en algunos casos, se han dado cuenta de que el número de pasajeros ha aumentado del 1% al 3%.

48%

Hoy en día, el 48% de la población del área de Washington tiene un servicio de 15 minutos o mejor durante las horas pico. La aplicación de pautas de servicio para asegurar que el servicio se alinee con la demanda aumentará el número de habitantes con acceso al servicio frecuente y el número de empleos accesibles a través del servicio frecuente.

LOGROS CLAVE



en el 2020

- La Junta Directiva de WMATA revisará las definiciones de servicio de autobús "regional" y las fórmulas de financiamiento asociadas.
- Múltiples agencias pondrán a prueba e implementarán un servicio flexible según la demanda.
- La región adoptará normas mínimas de servicio adaptadas al uso del espacio y a la hora del día.



en el 2021

- Se implementarán acuerdos de intercambio de datos entre los proveedores de autobuses.
- Comenzará el esfuerzo de reestructuración del sistema de autobuses de la región.



para el 2025

- Los datos sobre todos los proveedores de autobuses regionales estarán disponibles en un solo lugar.
- El nuevo sistema reestructurado de autobuses regionales estará en operación.
- Se prestará un servicio flexible y según la demanda en las zonas y horas del día en las que resulte más conveniente, ampliando el alcance del sistema de tránsito en toda la región.



BENEFICIOS DESBLOQUEADOS

Los usuarios tendrán:

- una experiencia más fluida utilizando el sistema de tránsito de la región
- un servicio de autobuses que mejor se adapte a sus necesidades y demandas
- un mejor acceso al servicio de autobuses frecuentes

El sistema de autobuses de la región verá:

- un mayor número de pasajeros
- una mayor eficiencia en los costos de operación
- una mayor satisfacción del usuario
- una menor congestión en las vías de la región
- una reducción del impacto ambiental del transporte

2



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

PRIORIDADES:

- F.** 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.
- G.** Implementar políticas de cumplimiento que **establezcan la prioridad del autobús** y den como resultado un servicio confiable y rápido.
- H.** Establecer un programa de inversión en WMATA que **respalde la implementación acelerada de proyectos de prioridad del autobús**, incluido BRT.
- I.** Apoyar los esfuerzos regionales de mitigación de la congestión que refuerzan la prioridad del autobús y **movilizan a más personas de manera más eficiente**.

\$30M

Mejorar la velocidad de los autobuses a los niveles de 2008 permitirá a Metrobus recuperar gran parte de los \$30M que se pierden anualmente por congestión y podría resultar en un aumento del 7% en el número de pasajeros.

↓ 85%

En Londres, la aplicación automatizada del carril de autobuses redujo las violaciones del carril de autobuses en un 85%.

↑ 10%

Con la prioridad de señal de tránsito (TSP, en inglés), las rutas fuera del centro de DC han mostrado mejoras en el tiempo de ejecución de más del 10% y la confiabilidad del itinerario ha mostrado mejoras de alrededor del 5%.

Hasta un 31%

El servicio de autobuses selectos de la ciudad de Nueva York mostró promedios de mejora en el tiempo de viaje del 13% al 23% y un aumento en el número de pasajeros del 10% al 31%.

LOGROS CLAVE



en el 2020

- A nivel de políticas, la región se comprometerá a buscar tratamientos prioritarios para los autobuses apropiados para el área.
- Para la prioridad del autobús, la región desarrollará un programa de aplicación listo para la implementación.



en el 2021

- WMATA desarrollará un programa capital para implementar la prioridad del autobús en la región.



para el 2025

- La región habrá establecido pautas sobre dónde y cómo se debe implementar la prioridad del autobús.
- Para hacer cumplir apropiadamente la prioridad del autobús, se habrá adquirido el equipo necesario y se habrá promulgado la legislación necesaria por parte de los organismos estatales y locales pertinentes.
- Avanzarán los esfuerzos para apoyar e implementar tarifas de congestión en la región.
- Estará en marcha la implementación de proyectos de prioridad del autobús en toda la región.

BENEFICIOS DESBLOQUEADOS

Los usuarios tendrán:

- Servicios de la ruta más rápidos y confiables.

El sistema de autobuses de la región verá:

- Aumento del número de pasajeros
- Mayor eficiencia en los costos de operación
- Mejoramiento en la satisfacción del usuario
- Menor congestión en las vías de la región
- Reducción del impacto ambiental del transporte

3



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

PRIORIDADES:

Proporcionar a los pasajeros información de alta calidad, precisa y de fácil acceso para planificar un viaje.

- J.** Asegurarse de que la información de servicio precisa y en tiempo real para todos los proveedores esté disponible en un solo lugar.
- K.** 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.
- L.** Ampliar los esfuerzos de mercadeo para mejorar la visibilidad de las opciones y los beneficios del autobús.

Facilitar el pago de las tarifas de autobús.

- M.** Proporcionar un descuento completo en los traslados entre el autobús local y Metrorail.
- N.** Proporcionar opciones de tarifas reducidas para pasajeros de bajos ingresos.
- O.** Crear una solución móvil para planificar y pagar viajes en un solo lugar.
- P.** Desarrollar pases regionales que funcionen para todos los proveedores y hacer que las tarifas de autobuses sean claras y comprensibles.
- Q.** Incentivar a que más empleadores ofrezcan beneficios de tránsito.

15,000

Un aumento de 15,000 de pasajeros en tránsito en días laborables podría dar lugar a la creación de una estructura de tarifas más fluida entre Metro y los proveedores de autobuses locales.

↑2%

Proporcionar información precisa en tiempo real aumentó el número de pasajeros en un 2% en San Francisco, Nueva York y Chicago. También se dieron cuenta del aumento de la satisfacción y la sensación de seguridad de los usuarios y la reducción de los tiempos de espera percibidos.

↑20%

En toda el área de WMATA Compact, unos 350,000 residentes (8.5% de la población total) viven por debajo de la línea de pobreza, y las personas de bajos ingresos constituyen alrededor del 25% de los viajes de pasajeros en días laborables (tren + autobús). Una disminución del 50% en las tarifas podría generar un aumento del 20% en el número de pasajeros.

LOGROS CLAVE



en el 2020

- Se habilitará el pago móvil en los autobuses locales de la región.
- Todos los proveedores de autobuses de la región tendrán un plan para publicar los datos de los autobuses en tiempo real de GTFS.
- Los transbordos entre Metrorail y Metrobus serán gratuitos.
- DC pondrá a prueba un producto de tarifas bajas para pasajeros en tránsito.



en el 2021

- Estarán disponibles los datos de GTFS en tiempo real para todos los proveedores de autobuses de la región.
- Los trasbordos entre Metrorail y todos los servicios de autobuses locales serán gratuitos.
- La región comenzará a distribuir mapas impresos y electrónicos más fáciles de entender.
- La región y las jurisdicciones desarrollarán planes para animar a más empleadores a ofrecer beneficios de tránsito a los pasajeros de autobús.



para el 2025

- Las rutas de autobús a lo largo de la región tendrán un esquema de numeración cohesivo y fácil de usar.
- Los productos de tarifas bajas estarán disponibles en todas las jurisdicciones.
- WMATA habrá lanzado una solución móvil que permite a las personas planificar y pagar todos sus viajes en autobús y Metrorail de la región.
- Todos los proveedores de autobuses regionales aceptarán los pases mensuales ilimitados de WMATA y otros tipos de pases de autobús ilimitados.



BENEFICIOS DESBLOQUEADOS

Los usuarios tendrán:

- Una experiencia más fluida utilizando el sistema de tránsito de la región
- Viajes menos costosos, especialmente para pasajeros de bajos ingresos
- Información precisa, fácil de usar y accesible que facilita el uso del sistema de tránsito de la región

El sistema de autobuses de la región verá:

- Aumento del número de pasajeros
- Mejoramiento en la satisfacción del usuario
- Menor congestión en las vías de la región
- Reducción del impacto ambiental del transporte

3

(continuación)



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

PRIORIDADES:

Hacer que viajar en autobús sea más seguro y agradable.

- R.** Hacer que las **paradas y refugios de autobús** sean seguros, cómodos, accesibles y que permitan el uso de la tecnología.
- S.** Fomentar la tecnología y los programas que **mejoren la seguridad** de todos a bordo al asociarse con pasajeros, operadores de autobuses y sindicatos.
- T.** Capacitar al personal de primera línea para brindar **un servicio al cliente excepcional**.
- U.** Asegurarse de que todos los autobuses cumplan con los más altos estándares de **comodidad y limpieza**.

Procurar la innovación y el mejoramiento de los autobuses.

- V.** Fomentar nuevas tecnologías vehiculares para mejorar la **huella ambiental y la eficiencia del autobús**, como los autobuses eléctricos y la automatización.
- W.** 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.

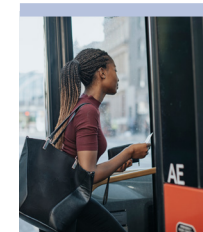
↓ 50%

En algunos Metrobuses se añadieron monitores a bordo que muestran a los pasajeros imágenes en directo del circuito cerrado de televisión del vehículo, lo que resultó en una reducción de las quejas de los usuarios de más del 50% y en una reducción del 30% de los incidentes delictivos registrados por el centro de control.

128,000

La transición a una flota de autobuses eléctricos a batería podría reducir las emisiones de Metrobus en casi 128,000 toneladas métricas de CO₂ anuales para el año 2040, el equivalente a casi 100,000 vehículos de pasajeros conducidos durante 1 año.

LOGROS CLAVE



en el 2021

- Se desarrollarán nuevos programas de capacitación en servicio al cliente para el personal de tránsito.
- Se establecerán las mejores prácticas para la limpieza del autobús.

para el 2025

- Los autobuses se promocionarán con mayor eficacia en toda la región, y una porción apropiada de los costos operativos se destinará a esfuerzos de mercadeo.
- Las partes responsables habrán desarrollado planes e identificado financiación para asegurar que todas las paradas de autobús tengan acceso para discapacitados y cumplan con las pautas de servicios de la jurisdicción para el año 2030.
- Todos los proveedores de tránsito estarán implementando sus planes para equipar a los autobuses con equipo de seguridad mejorado.
- Todos los proveedores de tránsito habrán implementado programas mejorados de capacitación en servicio al cliente y otras políticas que aseguren la mejor calidad de servicio al cliente.
- Todos los proveedores habrán implementado programas mejorados de limpieza de autobuses, para asegurar que los autobuses en toda la región tengan interiores y exteriores limpios.
- Los proveedores de autobuses de toda la región estarán en el proceso de implementación de flotas completas de vehículos de emisión cero e instalaciones de apoyo.
- Se habrá puesto en marcha exitosamente el Laboratorio regional de innovación en movilidad.

para el 2030

- Todas las paradas de autobús en la región cumplirán con las normas jurisdiccionales de acceso, servicios y seguridad.
- Los autobuses serán más seguros para los pasajeros y los conductores y estarán totalmente equipados con las mejores características de seguridad.



BENEFICIOS DESBLOQUEADOS

Los usuarios tendrán:

- Una experiencia más fluida utilizando el sistema de tránsito de la región
- Una experiencia más segura y cómoda cuando se viaja y se espera el autobús

El sistema de autobuses de la región verá:

- Aumento del número de pasajeros
- Mejoramiento en la satisfacción del usuario
- Menor congestión en las vías de la región
- Reducción del impacto ambiental del transporte
- Mayor eficiencia en los costos de operación



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

PRIORIDADES:

- X.** 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.**
- Y.** 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.
- Z.** **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.



Con una mayor visibilidad del desempeño de los autobuses, el progreso en la transformación de los autobuses y la expansión de la implementación de tratamientos prioritarios de autobuses en toda la región, se espera que el perfil de los autobuses crezca entre los responsables de la toma de decisiones regionales, y se espera que aumente la inversión en tratamientos prioritarios y otras mejoras críticas.

8,800

La estrategia de transformación de autobuses fue diseñada a través de las prioridades y preferencias de más de 8,800 personas que respondieron a encuestas y asistieron a eventos. Durante la implementación, los aportes del público seguirán siendo una parte crucial del proceso en la forma de una plataforma de retroalimentación del pasajero regional.

LOGROS CLAVE



en el 2021

- La región llegará a un consenso sobre un proceso formal que eleva el papel del autobús en los planes de transporte regional y asegura que todos los proveedores de autobuses locales avancen en la misma dirección.
- Se publicará el primer Informe del progreso de la transformación de autobuses.
- Una entidad independiente publicará el primer Reporte de calificación del desempeño de autobuses.
- Se lanzará la Plataforma de retroalimentación del pasajero de la región para ofrecer un único punto de contacto, de modo que los pasajeros envíen comentarios sobre el sistema de autobuses.



para el 2025

- Este plan de acción se habrá revisado para reflejar los progresos realizados y las nuevas prioridades y oportunidades.

BENEFICIOS DESBLOQUEADOS

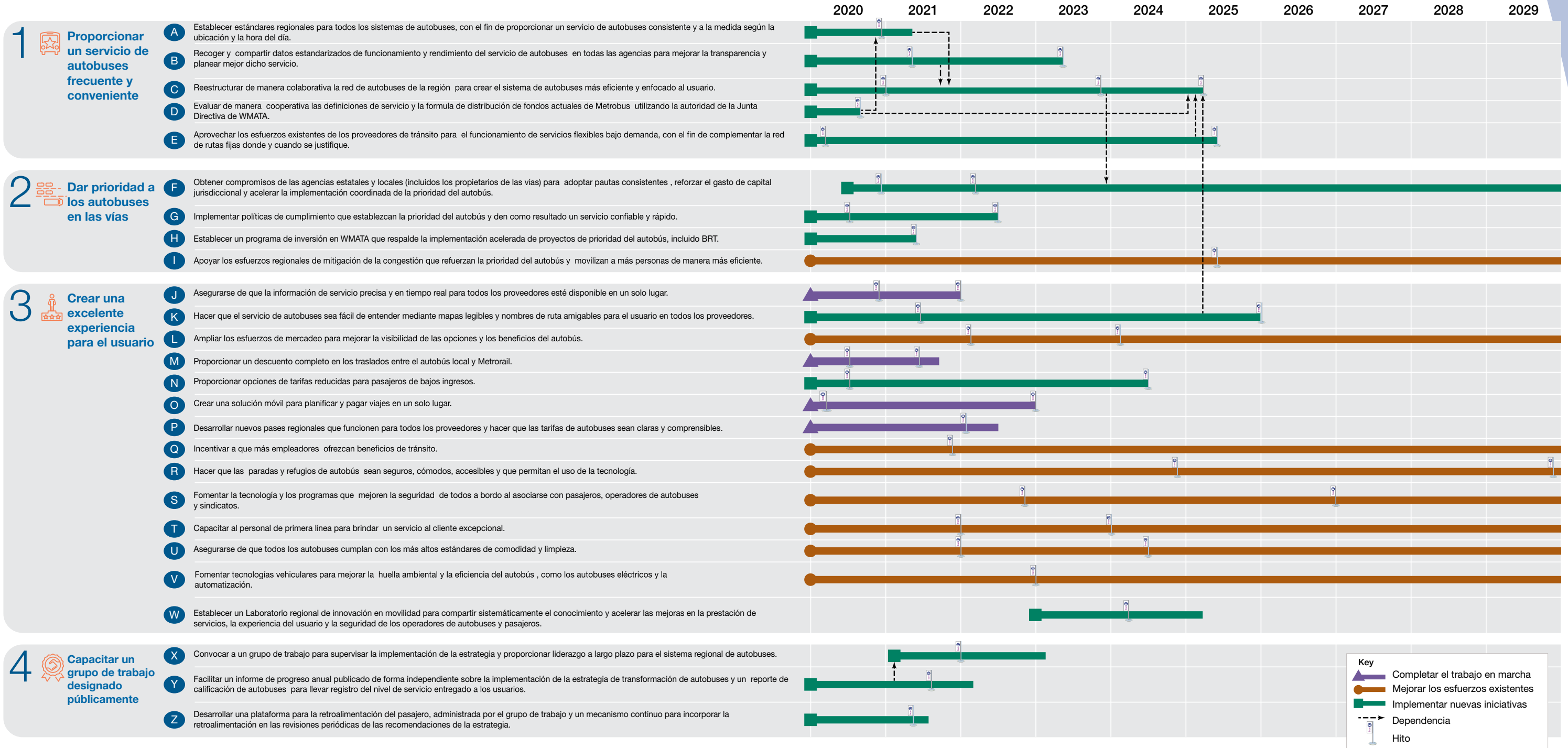
Los usuarios tendrán:

- Una experiencia más fluida utilizando el sistema de tránsito de la región
- Una voz en la configuración de la estrategia de transformación de autobuses a medida que evoluciona

El sistema de autobuses de la región verá:

- Mejoramiento en la satisfacción del usuario
- Menor congestión en las vías de la región
- Mejor coordinación en la toma de decisiones a nivel regional

Plan de acción



Key

- ▲ Completar el trabajo en marcha
- Mejorar los esfuerzos existentes
- Implementar nuevas iniciativas
- Dependencia
- 📍 Hito

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 públicas hasta la fecha
- 13** eventos de participación de la división de Metrobus
- 4** grupos focales
- 23** reuniones de ESC
- 16** reuniones del Equipo Técnico
- 8** reuniones SAP
- 45** sesiones informativas externas acerca del proyecto
- 3** reuniones abiertas al público
- 33** eventos emergentes
- 14** sesiones informativas del Equipo de Liderazgo de WMATA
- 285** publicaciones en redes sociales
- 312,000** 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?

La enorme experiencia en esta región ha guiado el desarrollo de esta estrategia. Esta estrategia se ha basado en un gran número de aportes 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 autobuses de la región.

PANEL ASESOR DE LA ESTRATEGIA (SAP)

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 autobús.

EQUIPO TÉCNICO

Los miembros del equipo son líderes disciplinarios reconocidos dentro de WMATA y personal con alta experiencia de 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 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 9,000 respuestas de encuestas, tanto en línea como presenciales en localidades en toda la región.

PARTES INTERESADAS CLAVE

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



El plan de acción representa el final de la primera fase del proyecto de transformación de autobuses, pero el trabajo no termina aquí.

Ahora comienza el trabajo duro. Cada proveedor de tránsito, y muchas otras entidades de la región, tienen un papel que desempeñar en la implementación de este plan de acción durante los próximos 10 años. Para poder aprovechar los beneficios de un sistema de autobuses mejorado, cada agencia tendrá que identificar las áreas en las que puede **liderar**, **apoyar** o **asociarse** con otras agencias para promover estas recomendaciones.

El apoyo en todas las recomendaciones y actividades será importante para la implementación exitosa de la estrategia de transformación de autobuses. Diferentes agencias podrán tener oportunidades para liderar en diferentes áreas. Las siguientes listas no son exhaustivas, pero proporcionan alguna orientación para los grupos que quieren impulsar la transformación de autobuses.

WMATA	TODOS LOS PROVEEDORES DE AUTOBUSES:	PROPIETARIOS DE LAS VÍAS	GOBIERNOS LOCALES Y ESTATALES	OTRAS ENTIDADES REGIONALES
✓ C	✓ A	✓ F	✓ F	✓ L
✓ D	✓ B	✓ G	✓ G	✓ Q
✓ H	✓ C	✓ I	✓ I	✓ W
✓ M	✓ E	✓ R	✓ M	✓ X
✓ O	✓ J		✓ N	✓ Y
✓ P	✓ K		✓ Q	✓ Z
	✓ L		✓ X	
	✓ R			
	✓ S			
	✓ T			
	✓ U			
	✓ V			



Registro del progreso

- ¿Dónde estaremos dentro de un año?
- ¿Dentro de dos años?
- ¿Dentro de diez años?

Este plan de acción ha definido un camino agresivo pero factible hacia el sistema de autobuses que esta región necesita. Pero el plan de acción pretende ser un documento abierto que se adaptará al progreso y al cambio. Ha sido desarrollado en colaboración con el equipo técnico del proyecto, y el proceso de priorización está documentado de manera transparente, todo con la intención de que los contenidos puedan ser actualizados para reflejar el progreso y el cambio de un año a otro.

Los progresos realizados en la implementación y los beneficios resultantes serán objeto de un seguimiento periódico para destacar los progresos de la región hasta la fecha y las áreas en las que se necesita más apoyo. ¿Cuántos de los objetivos de nuestra región podemos alcanzar? ¿Cuánto más podemos mejorar nuestro sistema de autobuses?

Trabajando juntos, podemos transformar el autobús en el modo de elección en las carreteras de la región. Este ejemplo de informe de progreso muestra cómo la región podría calificarse a sí misma en función del progreso en la implementación de la estrategia de transformación de autobuses el próximo año.

RECOMENDACIÓN	PLAZO DEL PLAN DE ACCIÓN	ACTOR(ES) PRINCIPAL(ES)	ACTOR(ES) SECUNDARIO(S)	ESTATUS	VERIFICACIÓN DE HITOS
J Crear una excelente experiencia de servicio al cliente para retener e incrementar el número de pasajeros.					
Asegurarse de que la información de servicio precisa y en tiempo real para todos los proveedores esté disponible en un solo lugar.	2020-2022	Proveedores de autobuses, incluida WMATA	Grupo de trabajo para facilitar la coordinación regional	En progreso y en marcha	El hito del 2020 se alcanzó (todos los proveedores tienen planes para GTFS-RT); el hito del 2021 está en marcha (GTFS-RT disponible para todos los proveedores)
K 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.	2020-2025	Proveedores de autobuses, incluida WMATA	Grupo de trabajo de reestructuración del sistema de autobuses (1C) para facilitar algunas medidas de acción	En progreso, pero demorado	El hito del 2021 (mapas impresos y electrónicos más fáciles de entender) está parcialmente demorado
L Ampliar los esfuerzos de mercadeo para mejorar la visibilidad de las opciones y los beneficios del autobús.	2020-2030 y en curso	Proveedores de autobuses, incluida WMATA	Apoyo de jurisdicciones y organizaciones independientes	Lanzamiento retrasado	El hito del 2022 (el autobús se comercializará más eficazmente en toda la región) probablemente no se logrará
W Establecer un Laboratorio regional de innovación en movilidad para compartir sistemáticamente el conocimiento y acelerar las mejoras en la prestación de servicios, la experiencia del usuario.	2023-2025	Grupo de trabajo compuesto por proveedores de autobuses, incluida WMATA, y otras entidades	Gobierno estatal y local; agencias operadoras de vías	Sin iniciarse aún	No está previsto que empiece sino hasta el 2023

COMITÉ DIRECTIVO EJECUTIVO

- | | | |
|---------------------|----------------|-------------------------|
| Rob Puentes, Chair | 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, General Manager and Chief Executive Officer
- Joseph Leader, Executive Vice President and Chief Operating Officer
- Robert Potts, Senior Vice President, Bus Services
- Andrea Burnside, Vice President, Operating Budget, Performance, and Planning
- Jim Hughes, Managing Director, Intermodal Strategic Planning
- Barbara Richardson, Executive Vice President and Chief of External Affairs
- Lynn Bowersox, Senior Vice President, Customer Service, Communications, and Marketing
- Regina Sullivan, Vice President, Government Relations
- Dennis Anosike, Executive Vice President and Chief Financial Officer
- Tom Webster, Executive Vice President, Capital Planning and Program Management
- Shyam Kannan, Vice President, Planning
- Allison Davis, Director, Planning
- Julie Hershorn, Assistant Director, Bus Service Planning and Scheduling

EQUIPO TÉCNICO

- Ray Alfred, WMATA
- Martin Barna, Alexandria - DASH
- Jewel Bell, WMATA
- Peter Cafiero, WMATA
- Jamie Carrington, WMATA
- Raka Choudhury, DDOT
- Allison Davis, WMATA
- Andrew D'huyvetter, NVTC
- Clinton Edwards, Virginia Department of Rail and Public Transit (DRPT)
- Gary Erenrich, Montgomery County
- Michael Felschow, Fairfax Connector
- Lawrence Flint, WMATA
- Anthony Foster, Prince George's County - TheBus
- Scott Gross, Loudoun County
- Derek Gunn, Maryland State Highway Administration
- Jim Hamre, WMATA
- Matt Hardison, WMATA
- Julie Hershorn, WMATA
- Al Himes, WMATA
- Jordan Holt, 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, Washington Suburban Transit Commission
- Eric Randall, Transportation Planning Board
- Gail Ribas, WMATA
- Brent Riddle, Fairfax County
- Chloe Ritter, City of Fairfax - CUE
- Tim Roseboom, Arlington County
- Wendy Sanford, City of Fairfax
- Lisa Schooley, WMATA
- Charlie Scott, WMATA
- Al Short, WMATA
- Jennifer Slesinger, City of Alexandria
- Dan Smith, WMATA
- Sam Stepney, WMATA
- Catherine Vanderwaart, WMATA
- Marcus Washington, WMATA
- Thomas Webb, WMATA
- Todd Wigglesworth, Fairfax County
- Christopher Ziemann, City of Alexandria

PANEL ASESOR DE LA ESTRATEGIA

- Marcel Acosta, National Capital Planning Commission
- David Anspacher, Maryland-National Capital Park and Planning Commission - Montgomery
- Monica Backmon, Northern Virginia Transportation Authority
- Josh Baker, Alexandria - DASH
- Jeff Bennett, DDOT - Circulator
- Tom Biesiadny, Fairfax County Department of Transportation
- Michael Blackwell, Northern Virginia Community College
- Mercia Bowser, Disability Community Outreach Collaborative
- Maura Brophy, Federal City Council
- Zachary Chissell, Maryland Transit Administration
- Daehyeon Choi, Korean Community Service Center of Greater Washington
- Maria Ciarocchi, Alexandria Chamber of Commerce
- Christopher Conklin, Montgomery County Department of Transportation
- Candace Cunningham, Restaurant Opportunities Center
- Ronnie Dampier, Office of the City Administrator
- Jennifer DeBruhl, Virginia Department of Rail and Public Transit (DRPT)
- Bob Duffy, Arlington Department of Community Planning, Housing, and Development
- Dan Emerine, District Department of Transportation
- Sophia Fisher, Fairfax Department of Planning and Zoning
- Rudy Gardner, Local 922
- Gigi Godwin, Montgomery County Chamber of Commerce
- Laurel Hammig, National Park Service - National Capital Region
- Dan Hibbert, Montgomery County Department of Transportation - RideOn
- Jennifer Hosey, Action Committee for Transit
- Raymond Jackson, Local 689
- Aly Kaba, DC Office on African Affairs
- Steve Kaffen, WMATA Accessibility Advisory Committee (DC)
- Monika Kerdeman, Transportation Planning Board Citizens Advisory Committee (MD)
- Elizabeth Kiker, House of Ruth
- Yon Lambert, City of Alexandria
- Dennis Leach, Arlington County
- Justin Lini, Transportation Planning Board Citizens Advisory Committee (DC)
- Jana Lynott, AARP
- Nechama Masliansky, So Others Might Eat
- Kate Mattice, Northern Virginia Transportation Commission
- Joe McAndrew, Greater Washington Partnership
- Clayton Medford, Northern Virginia Chamber of Commerce
- Emeka Moneme, Federal City Council
- Heather Murphy, Maryland Department of Transportation
- Penny Newquist, Loudoun County
- Vincent Orange, District Chamber of Commerce
- Mark Pace, Montgomery College
- Jeff Parnes, Transportation Planning Board Citizens Advisory Committee (VA)
- Scott Pedowitz, Arlington Chamber of Commerce
- Dwayne Pelfrey, Fairfax County Department of Transportation - Connector
- Phil Posner, WMATA Accessibility Advisory Committee (VA)
- Pat Pscherer, Maryland Department of Transportation - Suburban MD
- Doris Ray, Transportation Planning Board Access for All Committee
- Chloe Ritter, City of Fairfax - CUE
- Lynn Rivers, Arlington Transit
- Caitlin Rogger, Greater Greater Washington
- Lisa Rother, Urban Land Institute (ULI Washington)
- Wendy Sanford, City of Fairfax
- Kanti Srikanth, Transportation Planning Board
- Yesim Taylor, DC Policy Center
- John Townsend, American Automobile Association
- Andrew Trueblood, DC Office of Planning
- Deb Wake, League of Women Voters, National Capital
- D'Andrea Walker, Prince George's County
- Wii White, Riders Advisory Council
- Yemisrach Wolde, DC Language Access Coalition



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

CONOZCA MÁS SOBRE EL SISTEMA DE AUTOBUSES DE LA REGIÓN

- Estrategia final
- Anteproyecto de la estrategia
- 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

- Executive Steering Committee
- Equipo de Liderazgo de WMATA
- Equipo técnico
- Panel asesor de estrategia
- Equipo consultor: AECOM, Foursquare ITP, BCG, Neonic Strategies