

Plan de Transporte 2035 para el Área de la Bahía de San Francisco

FINAL

Abril 2009

CAMBIO EN MOVIMIENTO



TRANSPORTATION
2035



METROPOLITAN
TRANSPORTATION
COMMISSION

Joseph P. Bort MetroCenter
101 Eighth Street
Oakland, CA 94607-4700

510.817.5700 TELÉFONO

510.817.5769 TDD/TTY

info@mtc.ca.gov CORREO ELECTRÓNICO

www.mtc.ca.gov WEB

Comisionados de MTC

Scott Haggerty, Presidente
Condado de Alameda

Adrienne J. Tissier, Vicepresidente
Condado de San Mateo

Tom Azumbrado
Departamento de vivienda y
desarrollo urbano de los Estados Unidos.

Tom Bates
Ciudades del Condado de Alameda

Dean J. Chu
Ciudades del Condado de Santa Clara

Dave Cortese
Asociación de Gobiernos del Área de
la Bahía (Association of Bay
Area Governments)

Chris Daly
Ciudad y Condado de San Francisco

Bill Dodd
Condado y Ciudades de Napa

Dorene M. Giacopini
Departamento de Transporte de
los Estados Unidos.

Federal D. Glover
Condado de Contra Costa

Anne W. Halsted
Comisión de conservación y
desarrollo de la Bahía de San Francisco

Steve Kinsey
Condado y Ciudades de Marin

Sue Lempert
Ciudades del Condado de San Mateo

Jake Mackenzie
Condado y Ciudades de Sonoma

Jon Rubin
Asistente asignado por el Alcalde de
San Francisco

Bijan Sartipi
Agencia Estatal de Negocios,
Transporte y Vivienda

James P. Spering
Condado y Ciudades de Solano

Amy Rein Worth
Ciudades del Condado de Contra Costa

Ken Yeager
Condado de Santa Clara

Producido en colaboración con:



Association
of Bay Area
Governments



BAY AREA
AIR QUALITY
MANAGEMENT
DISTRICT

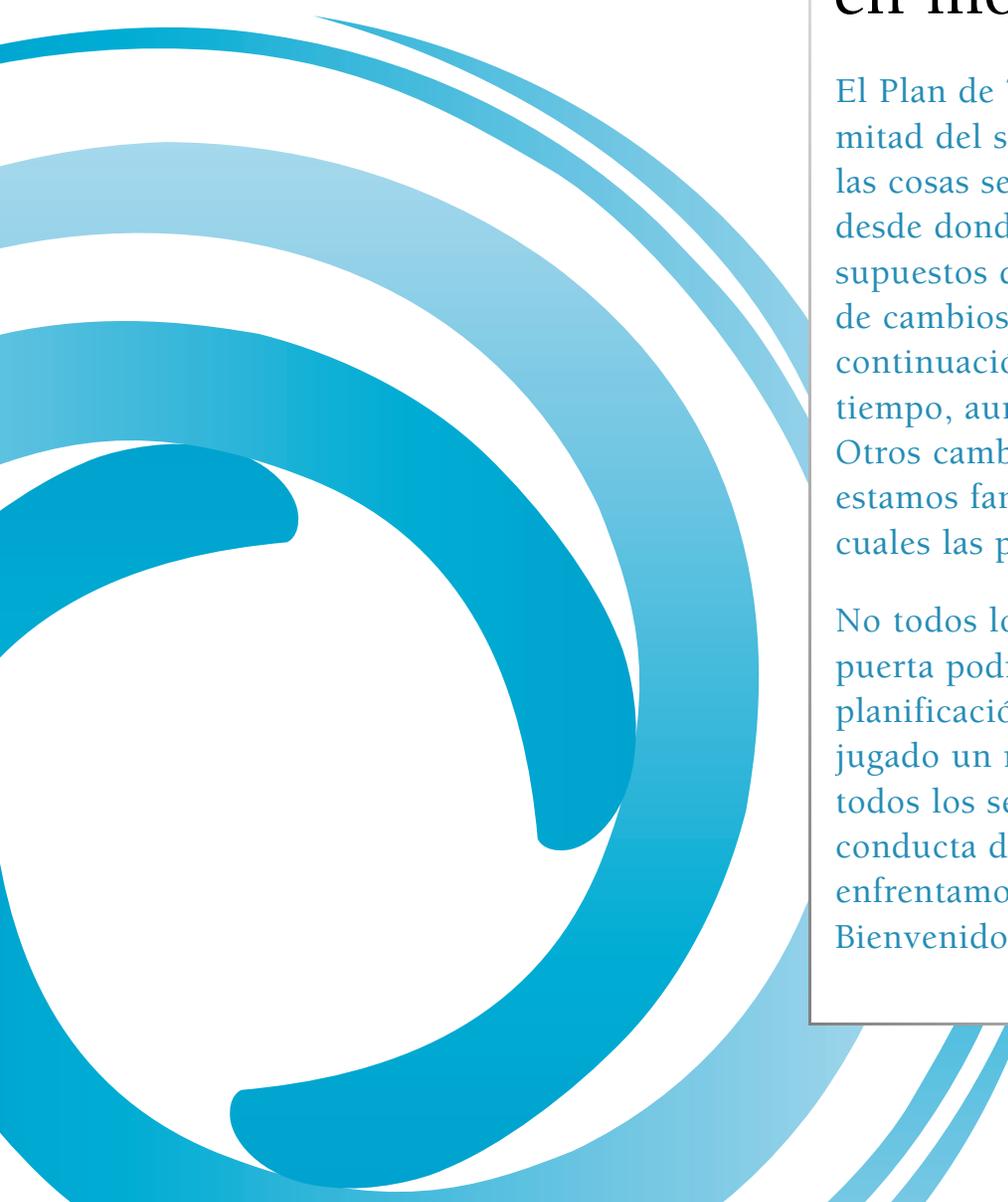


Bay Conservation
and Development
Commission

Para obtener un Plan de Transporte 2035
completo en inglés, comuníquese a la
biblioteca de MTC:

library@mtc.ca.gov CORREO ELECTRÓNICO
510.817.5932 FAX
510.817.5836 TELÉFONO

El Plan de Transporte 2035 también está
publicado en el sitio web de MTC:
www.mtc.ca.gov



Panorama general – Cambio en movimiento

El Plan de Transporte 2035 se enfoca con fuerza hacia el futuro, hacia la mitad del siglo 21. Existen razones para creer que a mediados del siglo 21 las cosas serán profundamente distintas que a mediados del siglo 20, desde donde se originan la mayoría de nuestras actuales metodologías y supuestos de planificación de transporte. Tenemos por delante un periodo de cambios sin precedentes. Algunos de estos cambios serán la continuación de tendencias que han estado emergiendo durante un buen tiempo, aunque muchas apenas están alcanzando la conciencia pública. Otros cambios serán rompimientos abruptos de las tendencias con las que estamos familiarizados – cambios transformativos y estructurales, para los cuales las prácticas del pasado proporcionan muy poca guía.

No todos los cambios serán igual de drásticos. Algunos de los cambios en puerta podrían sólo requerir que cambiemos cómo abordamos la planificación del transporte para incluir factores que hasta ahora sólo han jugado un rol marginal. Otros podrían repercutir de forma importante en todos los sectores de la vida económica y social, incluyendo nuestra conducta de transporte. Pero parece claro que los cambios que enfrentamos provocarán cambios en la forma en que nos movemos. Bienvenidos al cambio en movimiento.

Transporte 2035: Visión

El Transporte 2035 implica un cambio en movimiento. Guiado por las tres prioridades de la sustentabilidad – Economía, Ambiente y Equidad (ver páginas 11 y 13) – las ambiciosas metas y objetivos de desempeño del plan transformarán no sólo la forma en que invertimos en el transporte, sino en la misma forma en que se viaja en el Área de la Bahía. Transporte 2035 expone una visión audaz y nos lleva a un viaje hacia:

Un lugar en el que la movilidad y la accesibilidad están aseguradas para todos los residentes y visitantes del Área de la Bahía, sin importar la raza, edad, ingreso o incapacidad; y

Un lugar en el que nuestras instalaciones para bicicletas y peatones, sistemas de transporte público, calles y caminos locales, y carreteras son seguros y bien conservados, y nos llevan a donde necesitamos ir y cuando lo necesitamos; y

Un lugar en el que un sistema integrado de precios basados en el mercado para los carriles para autos compartidos (mediante la red regional de carriles expresos), para puentes y para carreteras, nos ayude no sólo a administrar la demanda en nuestro sistema maduro de transporte, sino a pagar además por sus mejoras; y

Un lugar en el que nuestra región metropolitana, llena de vida y diversidad, sea transformada por un patrón de crecimiento que genere comunidades enteras con un acceso conveniente, seguro y cercano a los trabajos, tiendas y servicios que estén conectados por una familia de servicios de transporte confiables y a buen costo; y



Un lugar en el que los avances tecnológicos pasen de los laboratorios a las calles, incluyendo vehículos y combustibles limpios, sistemas sofisticados para la operación del tráfico para administrar el flujo del tráfico y reducir los retrasos y la congestión en nuestras avenidas, información avanzada y accesible para los viajeros que nos permita tomar decisiones informadas de viaje, y estrategias para la operación del transporte que sincronicen la estructuras de tarifas, los horarios y las rutas para viajar más rápido a nuestros destinos; y

Un lugar en el que tengamos una opción viable para dejar nuestros autos en el hogar y aprovechar una red impecable de caminos accesibles para peatones y bicicletas que comunique con los servicios cercanos de autobús, tranvía y barcos de transbordo que nos pueden llevar al trabajo, a la escuela, de compras, a servicios o a lugares de recreación; y

Un lugar en el que dirijamos y movilizemos una alianza de agencias, negocios y partes interesadas de la localidad y la región, con el fin de emprender acciones eficaces para proteger nuestro ambiente y servir como modelo para acciones nacionales e internacionales; y

Un lugar en el que nuestras inversiones de transporte y conductas de viaje estén impulsadas por la necesidad de disminuir nuestro impacto en los habitantes naturales del planeta; y

Un lugar en el que los residentes del Área de la Bahía disfruten una mejor calidad de vida.

El cambio afecta la planificación

El Plan de Transporte 2035 surge de, y es una respuesta al momento histórico particular en el que nos encontramos, en el que fuerzas externas y las propias aspiraciones del Área de la Bahía nos impelen a cambiar la forma en que pensamos y planificamos el futuro de transporte. Algunos de los cambios más destacados que enfrenta el Plan de Transporte 2035 se describen más adelante.

Cambio en el Clima en el Radar de la Región

El calentamiento del clima de la Tierra debido a emisiones de gases del efecto invernadero, es hoy en día una realidad aceptada, y las consecuencias de este fenómeno global se harán sentir a cierto nivel a pesar de cualquier medida que tomemos para mitigar su impacto. En California y el Área de la Bahía tendremos mayor número de días extremadamente calurosos, un riesgo elevado de incendios, una disminución de la nieve en la Sierra que amenazará nuestro abastecimiento de agua, y un incremento en el nivel del mar (el cual amenazará la infraestructura de transporte concentrada cerca de la playa en la Bahía).

Con el transporte generando el 40 por ciento de la emisión de gases del efecto invernadero en la región, el Área de la Bahía enfrenta un imperativo claro para abordar el cambio climático en el proceso de planificación de Transporte 2035. Si eso no fuera suficiente por sí mismo para motivarnos, la Ley de Soluciones al Calentamiento Global de California de 2006 (también conocida como AB 32) ordena la reducción de emisiones de gases del efecto invernadero a los niveles de 1990 para el año 2020 – un recorte efectivo del 15% del nivel actual. Y la firma el año pasado por parte del Gobernador Schwarzenegger del proyecto de ley

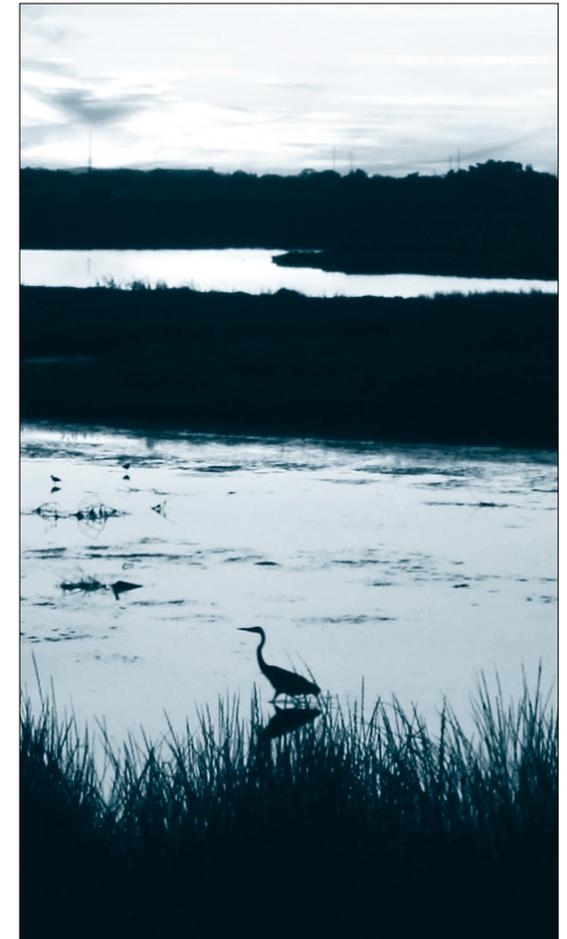
“ Para proteger la magnificencia de la Bahía de San Francisco y el ambiente de toda nuestra región, nuestros planes de largo alcance deben enfrentar directamente la amenaza que representa el cambio climático. Este Plan de Transporte 2035 empieza a asumir ese reto.”

Will Travis, Director Ejecutivo, Comisión de Conservación y Desarrollo de la Bahía

del Senado 375 – el cual ordena al Consejo de Recursos Aéreos de California trabajar con las agencias regionales como MTC y la Asociación de Gobiernos del Área de la Bahía para controlar el crecimiento y reducir las emisiones de gases del efecto invernadero – añade fuerza a este esfuerzo. Este plan debe asumir el reto de lograr estas metas de cambio climático.

Los precios volátiles del petróleo añaden una incertidumbre a la planeación

Los altos precios récord de la gasolina que sucedieron durante el desarrollo del Plan de Transporte 2035 introdujeron un cambio repentino y quizá profundo en el proceso (aunque los precios han disminuido considerablemente en los meses más recientes; ver el cuadro en la página 8). En combinación con los datos que indican que el volumen vendido de gasolina en California realmente se redujo cada año en los últimos tres, el alza en el precio del petróleo podría ayudar a impulsar una tendencia nueva hacia la reducción de la conducción de autos – una tendencia reafirmada por los incrementos en el uso del transporte en el Área de la Bahía. Esto podría resultar en reducciones en el número de millas-vehículo viajadas dentro de la región, con efectos benéficos en la congestión, muertes en autopista, y emisiones de gases de efecto invernadero así como de otros contaminantes del aire.

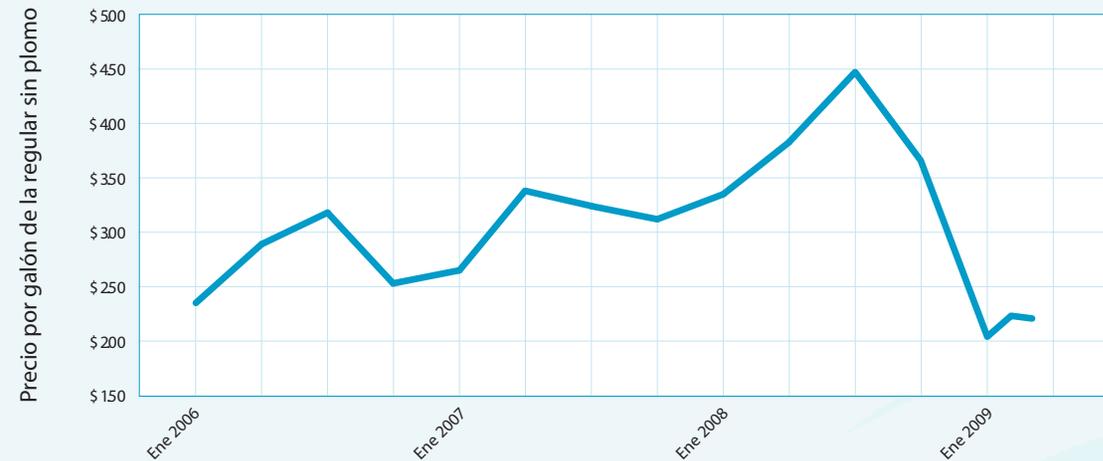


En contraparte, la mayoría de los fondos para el transporte se derivan de los impuestos federales y estatales sobre la gasolina, y si se compra menos combustible, habrá menos dólares disponibles para mejoras futuras. Los actuales niveles de financiamiento ya quedan cortos para cubrir nuestras necesidades, y esto empeorará si las personas disminuyen cuánto conducen y compran menos gasolina. Se deberán desarrollar nuevos mecanismos para obtención de fondos. Mientras tanto, los impuestos a la gasolina deben ser elevados para recuperar la pérdida del poder adquisitivo debido a la falla legislativa durante décadas para ajustar estos impuestos vitales.

Cambios en el uso de suelo dentro de FOCUS

No todos los cambios representan retos desalentadores. Algunos cambios muestran el camino hacia el progreso futuro. Un caso así es la iniciativa conjunta regional para la planificación llamada FOCUS, la cual promueve un crecimiento futuro en áreas cerca del transporte y dentro de las comunidades que rodean la Bahía de San Francisco. Aún en sus primeros años, FOCUS está obteniendo un impulso considerable en la región, como se demuestra por el hecho de que 60 entidades de gobierno locales se han ofrecido como voluntarias para facilitar la designación de Áreas Prioritarias de Desarrollo (Priority Development Areas: PDAs) dentro de sus jurisdicciones. Una PDA es terreno designado localmente en el que puede canalizarse el crecimiento a futuro, con suficiente densidad para aprovechar la infraestructura existente y los servicios, en especial el de transporte. El inventario actual de PDAs adoptadas (planificadas y potenciales) incluye casi 120 áreas individuales en toda la región. En total ellas comprenden sólo cerca del 3 por ciento del área de suelo de la región, pero con base en las

Precios promedio de gasolina en el Área de la Bahía¹, 2006 – 2009²



¹ Encuesta en estaciones de gasolina en los condados de Alameda, Contra Costa, Marin, San Francisco, San Mateo y Santa Clara

² Hasta marzo de 2009

Fuente: Departamento de Energía de los Estados Unidos

La volatilidad de los mercados globales de petróleo hacen de la predicción de largo alcance de los precios de la gasolina un ejercicio inusualmente especulativo. El aumento o disminución de los precios de gasolina y diesel pueden ser razones poderosas para cambiar, pero su curso a futuro es arriesgado.

estimaciones proporcionadas por los gobiernos locales podrían albergar hasta el 56 por ciento del crecimiento del Área de la Bahía hasta el año 2035 – todo en lugares que serán accesibles para el transporte de alta calidad. El interés tan temprano en este programa es una señal esperanzadora para la región.

El envejecimiento de la población supone un giro en las elecciones de vivienda y de viaje

Un aspecto clave en los cambios demográficos que afectarán el transporte en el Área de la Bahía, es el envejecimiento de la generación de los “baby boomers”. Cuando este numeroso segmento de los residentes de la región alcance la tercera edad, se espera que muchos se

reubiquen en viviendas más pequeñas, en las porciones más urbanizadas del Área de la Bahía, para tener un acceso más fácil a los servicios esenciales y a las oportunidades culturales. Para algunos, con el envejecimiento llegará una falta de habilidad para conducir, y para quienes tienen bajos ingresos o incapacidades físicas, los problemas de transporte vital se harán cada vez más importantes. Entonces, desde una perspectiva del uso de suelo y de la movilidad, el envejecimiento de la generación de los “baby boomers” parecería ser un argumento a favor de hogares más pequeños, disposiciones domésticas que requieran poco mantenimiento, y una mayor dependencia de las opciones de transporte que no impliquen conducir, como el transporte público y viajes compartidos con amigos y familiares más jóvenes.

El aumento en los costos de construcción implica que la eficiencia del sistema sea aún más importante

Para las entidades que supervisan los programas de infraestructura, como Caltrans, una tendencia a más largo plazo hacia precios globales más altos en las materias primas ha resultado con frecuencia en aumentos sin precedentes de los costos de construcción. Durante el 2005 y a principios del 2006, algunos precios en los materiales de construcción se elevaron mucho más rápido que los índices de precio de los consumidores o los productores. Las consecuencias de tales incrementos en los precios pueden incluir grandes faltantes de fondos que no están previstos, el retraso o posposición de proyectos por un año o más (frecuentemente provocando

más aumentos en los costos debidos a la inflación), e incluso la cancelación de proyectos. Debido a que el Área de la Bahía tiene un sistema algo antiguo, los costos de mantenimiento son importantes, y el retardo o posposición de los proyectos significa que debemos seguir pagando altos costos para conservar el sistema viejo. Aunque los costos de construcción han disminuido durante la actual baja económica, es imperativo para nosotros ver más allá de la infraestructura hacia formas más eficientes y menos costosas para administrar mejor el sistema que ya tenemos.

Una posible respuesta, que se promueve en este plan, es instituir una Red de Carriles Expresos hacia el Área de la Bahía en las autopistas de la región. Al dar a los conductores que no van en viajes compartidos en auto la opción de pagar

por los carriles para viajes compartidos en auto, los cuales se utilizan por debajo de su capacidad, la red de carriles expresos nos permitiría administrar mejor la demanda de viajes y mejorar los ingresos que necesitamos. Y otras mejoras tecnológicas pueden ayudarnos a maximizar las operaciones del sistema existente de autopistas.

El vencimiento del programa federal de transporte crea incertidumbre, oportunidad

La legislación federal vigente para el transporte terrestre, la Ley de Equidad en el Transporte Eficiente, Flexible, Confiable y Seguro: Un legado para los usuarios (SAFETEA), vence en septiembre de 2009. Como forma de expresar su deseo de revisar a fondo las políticas, los programas y los mecanismos de ingresos de la SAFETEA, el Congreso creó una comisión especial de estudio, la Comisión Nacional para el Estudio de Políticas e Ingresos del Transporte Terrestre, con el fin de que lo asesore. Este grupo emitió sus hallazgos a principios del 2008, proponiendo un plan integral para aumentar la inversión, expandir los servicios, reparar la infraestructura, pedir cuentas y cambiar el enfoque de la política federal de transporte, mientras se conserva un rol federal fuerte en el transporte.

La posibilidad de una reforma fundamental en el programa federal de transporte introduce una medida importante de incertidumbre, desde luego, pero también representa una inmensa oportunidad para una nueva visión nacional de transporte. Y la llegada al poder de una nueva administración presidencial en el 2009 promete agregar un nuevo ímpetu a este esfuerzo. Nuevamente, la inminencia de un cambio forma el telón de fondo para el desarrollo de este plan.



“ Una forma de enmarcar el reto de planificación que enfrenta el Área de la Bahía es: ¿Podremos cumplir con lo que prometamos? Durante mucho tiempo hemos hablado sobre el crecimiento inteligente – sobre integrar el transporte y el uso del suelo – pero no hemos hecho lo mismo a la hora de actuar. Sabemos lo que debemos hacer. La pregunta es, ¿estamos listos para hacerlo? Transporte 2035 nos ayudará a probar qué tan listos estamos.”

Henry Gardner, Director Ejecutivo, Asociación de Gobiernos del Área de la Bahía



Planificando provocar el cambio

Este plan hace más que simplemente tomar en cuenta las circunstancias de cambio que enfrentamos. Las aborda directamente, adoptando nuevos enfoques que distinguen este plan de sus predecesores. *Transportación 2035* encarna el cambio en cada giro – cambio de socios, cambio en el proceso de planificación, cambio en las metas, y cambio en el enfoque analítico. Hemos creado un plan que responde a las necesidades y demandas de transporte de una región lista para el cambio.

Colaboración

Desde el inicio extendimos nuestro alcance y nos unimos a una nueva alianza con nuestras agencias hermanas regionales – la Asociación de Gobiernos del Área de la Bahía, el Bay Area Air Quality Management District, y la Comisión de Conservación y Desarrollo de la Bahía – para ayudarnos a desarrollar este plan de largo alcance. Con la ayuda de nuestros socios regionales, este plan ya no se enfoca solamente en la infraestructura del transporte terrestre sino que toma en cuenta cómo el transporte afecta nuestros patrones de uso de suelo, nuestra calidad del aire y los cambios climáticos, y viceversa.

Visión antes del presupuesto

A su vez, nuestro enfoque y proceso de planificación han cambiado. Mientras que los planes anteriores se enfocaban primero en los presupuestos y cómo repartir el pastel de la inversión, *Transporte 2035* buscó primero definir una visión de cómo debe lucir el sistema de transporte de la región en el 2035, y luego identificó, a grandes rasgos, las políticas e inversiones que harían real esa visión (ver

página 6). En nuestro deseo de poner primero las prioridades y luego los proyectos, hicimos un esfuerzo especial para ver más allá de simples soluciones de infraestructura y considerar una gama de mejoras operacionales e innovaciones en las políticas.

Economía, Ambiente, Equidad

Con base en las tres prioridades de Economía, Ambiente y Equidad, la visión de Transporte 2035 es apoyar una economía próspera y mundialmente competitiva, proporcionar un ambiente saludable y seguro, y producir oportunidades equitativas para todos los residentes del Área de la Bahía para compartir los beneficios de un sistema regional de transporte bien conservado y eficiente. Las ocho metas que la Comisión adoptó para este plan (ver página 13), incluyendo la nueva meta de protección del clima y la nueva meta de administración de emergencias y seguridad en el transporte, dan una expresión más específica de nuestro compromiso con los tres principios prioritarios. Las políticas y las inversiones en este plan están diseñadas para ayudarnos a lograr estas metas y avanzar hacia los tres principios prioritarios. Las apuestas son altas: El no hacer estos avances hacia estas metas no sólo tendría un efecto negativo en nuestro sistema de transporte, también degradaría la calidad general de vida en el Área de la Bahía.

El desempeño cuenta

Un enfoque de planificación basado en el desempeño fue utilizado para ayudarnos a enfocarnos en resultados mensurables de potenciales inversiones, y el grado hasta el cual apoyan las políticas establecidas. El uso de las medidas de desempeño en el plan de transporte de largo alcance del Área de la Bahía no es nuevo con Transporte 2035. SB 1492 (Estatutos del 2002) requiere que la Comisión establezca



critérios de medición de desempeño tanto a nivel proyecto como a nivel del corredor, con el fin de evaluar y asignar prioridades a todas las nuevas inversiones para consideración en el Plan de Transporte Regional (RTP). MTC realizó evaluaciones de desempeño al Plan de Transporte Regional 2001, y en 2003, para el Plan de Transporte 2030. Aunque la evaluación produjo información útil que permitió la comparación entre las distintas inversiones, los resultados de las evaluaciones estuvieron disponibles después de que ya se habían tomado muchas de las decisiones clave de inversión del RTP.

Sin embargo, en esta ocasión, utilizamos los métricos de desempeño para apoyar los esfuerzos para establecer la visión y dar forma a los beneficios relativos de diferentes inversiones

antes de tomar las decisiones mismas. Hicimos una prueba sobre cómo tres paquetes sólidos de infraestructura que no estuvieran apegados a un presupuesto funcionarían con respecto a una serie de ambiciosos objetivos de desempeño. En análisis se enfocó en reducir las millas-vehículo viajadas, la congestión, las emisiones de dióxido de carbono y otras partículas, y en mejorar los precios para el usuario. Además de los paquetes de infraestructura, evaluamos cómo una estrategia de precios que aumente los costos de operación de automóviles, y cómo una estrategia de uso de suelo que genere un mejor equilibrio entre el trabajo y el hogar en el centro urbano, nos ayudarían a cumplir los objetivos.

Además, realizamos una evaluación de desempeño a nivel del proyecto. Virtualmente

todos los proyectos propuestos para su inclusión en el plan fueron probados para ver si ayudaban en el avance hacia los tres principios prioritarios. Y se realizó un riguroso análisis de costo/beneficios en los proyectos de gran escala importantes para la región, con el fin de determinar cuáles proyectos nos daban los mejores resultados por nuestro dinero. Vea el Informe de Evaluación de Desempeño, en el Apéndice 2, para obtener detalles adicionales de este análisis.

Lecciones aprendidas: Límites de la infraestructura; el poder de controlar precios y uso de suelo; la necesidad de tecnología y cambio de conducta

Nuestras evaluaciones de desempeño nos ayudaron a sondear qué objetivos del plan eran alcanzables, qué se necesitaría para alcanzarlos, y qué nueva autoridad, nuevas alianzas y nuevas políticas podrían ser necesarias para ayudarnos a avanzar hacia ellos. Aprendimos que las inversiones de infraestructura producen sólo efectos ligeramente tangibles a nivel de la región, y que las estrategias ambiciosas para precios y uso del suelo ejercen una mayor influencia que los proyectos de transporte solos

en los avances hacia el logro de los objetivos de desempeño. También aprendimos que debemos basarnos en las innovaciones tecnológicas para hacer avances importantes hacia un punto desde el que podamos lograr nuestras metas. A fin de cuentas, aunque podemos proponer las mejores inversiones en infraestructura y buscar el control de los precios y el uso del suelo, y los avances tecnológicos a largo plazo, se necesita un cambio sustancial en las conductas y elecciones que los individuos toman diariamente para conseguir nuestras metas.



Visión de Transporte 2035, Guía para los tres principios prioritarios

Los pilares de la visión de Transporte 2035 son los tres principios prioritarios de sustentabilidad – una economía próspera y mundialmente competitiva, un ambiente saludable y seguro, y equidad en la que todos los residentes del Área de la Bahía compartan los beneficios de un sistema regional de transporte bien conservado, eficiente y comunicado. Estos tres principios prioritarios clave enmarcan las siguientes ocho metas individuales para este plan.

- Mantenimiento y seguridad
- Confiabilidad
- Viajes eficientes de carga
- Administración de emergencias y seguridad
- Aire limpio
- Protección del clima
- Acceso equitativo
- Comunidades habitables

Las metas establecen una dirección hacia el futuro, miden los avances, y evalúan los proyectos y programas de transporte necesarios para conservar el sistema, mejorar la eficiencia del mismo y expandirlo estratégicamente. Las metas del plan no están limitadas exclusivamente a cualquiera de los tres principios prioritarios; en lugar de eso, varias metas abarcan y refuerzan los tres principios.

Principios Prioritarios	Meta	Objetivo de desempeño
Economía	Mantenimiento y seguridad	Mejorar la condición de los activos Disminuir los choques y las
	muertes	
	Confiabilidad	Disminuir los retrasos
	Viajes eficientes de carga	Disminuir la vulnerabilidad en la seguridad Mejorar la preparación para emergencias
Administración de emergencias y seguridad		
Ambiente	Aire limpio	Disminuir el viaje de vehículos
	Protección del clima	Disminuir las emisiones
Equidad	Acceso equitativo usuarios	Mejorar los precios para los
	Comunidades habitables	

Para fijar metas todavía más elevadas, la Comisión también estableció un conjunto de objetivos de desempeño que además apoyan los tres principios prioritarios y las metas del plan. Estos objetivos de desempeño son marcas numéricas para medir los avances de la región en la realización de la visión. Estos objetivos pretenden reducir las millas-vehículo viajadas, la congestión, las emisiones de dióxido de carbono y de materia en partículas, y los accidentes/muertes; disminuir los costos de transporte y vivienda de las familias de bajos ingresos; y mejorar el mantenimiento y la seguridad.

La Comisión medirá los avances de forma periódica con respecto a los objetivos de desempeño, y podría considerar cambios, la sustitución o eliminación del/de los objetivo(s) de desempeño para alinearse mejor con la política de la Comisión o para responder ante nuevas circunstancias. La evaluación de los objetivos de desempeño ocurrirá como parte del informe de “Estado del Sistema” de la región, y como parte de cada actualización del plan de largo alcance. (Ver Capítulo 2 para obtener más información sobre los objetivos de desempeño de Transporte 2035.)

Dirigiendo el cambio: Inversiones de Transporte 2035

Apegarse a los tres principios prioritarios de sustentabilidad y el creciente énfasis regional en el crecimiento enfocado, la calidad del aire y la protección del clima, nos dieron una perspectiva desde la cual evaluar las políticas, las inversiones y las acciones en el Plan de Transporte 2035. MTC y sus socios vieron hacia delante para determinar los tipos de cambios necesarios para dar forma a nuestro futuro, y las maneras en que podemos dirigir esos cambios. Aquí hay algunas cosas destacadas de los cambios propuestos en este plan y detallados en el Capítulo 4 “Inversiones.”

Conservar Nuestro Sistema en un Buen Estado

Nuestros sistemas de transporte y de caminos son una parte integral de la red de transporte del Área de la Bahía y representan una inversión enorme de recursos públicos. Este plan no sólo reafirma la antigua política de la región de “arréglalo primero”, además expande nuestro compromiso en conservar y operar nuestros sistemas locales existentes de transporte y caminos. El Plan de Transporte 2035 dirige \$7 mil millones de dólares en fondos discrecionales para conservar los caminos locales con las condiciones actuales del pavimento, y \$6.4 mil millones dólares para cubrir los faltantes en los fondos para los activos de transporte mejor calificados.

A la Vanguardia en la Protección del Clima

Se espera que el cambio climático afecte de forma importante la infraestructura de

“ El transporte es la principal fuente de contaminación del aire y de gases del efecto invernadero en el Área de la Bahía. Para proteger la salud de los usuarios y el clima, necesitamos hacer un mejor uso de nuestros sistemas de transporte, y necesitamos construir y crear comunidades habitables que reduzcan nuestra dependencia de los automóviles.”

Jack Broadbent, Funcionario Ejecutivo, Bay Area Air Quality Management District



transporte del Área de la Bahía cuando se eleve el nivel del mar y las condiciones del clima lleguen a extremos. La contribución nociva del sector del transporte al cambio climático es generalmente por las emisiones de gases de efecto invernadero de los autos, camiones, autobuses, trenes y barcos de transbordo. Nuestras decisiones y acciones con respecto al transporte pueden ayudar o perjudicar los esfuerzos de proteger el clima, y con este fin, la Comisión ha apartado \$400 millones de dólares para implementar una Campaña de Acción con respecto al Clima en el Transporte que se enfoque en acciones individuales, alianzas entre el sector público y el privado, e incentivos y concesiones para estrategias climáticas innovadoras. Conocida por su compromiso con el medio ambiente, el Área de la Bahía se ajusta idealmente para proporcionar liderazgo regional y servir como modelo para California, para la nación y para el mundo en nuestros esfuerzos para reducir nuestra emisión de carbono. Este plan nos hace avanzar en la lucha contra el calentamiento global y valida la reputación de la región como una fuerza previsoras para el cambio.

Maximizar el desempeño del sistema mediante la tecnología

El sistema estatal de autopistas es donde se realizan la mayor parte de los viajes en el Área de la Bahía. La Iniciativa de Desempeño de Autopistas (Freeway Performance Initiative, FPI), lanzada por MTC, Caltrans y las agencias asociadas, es un plan estratégico para mejorar las operaciones, la seguridad y la administración de los corredores más importantes de viaje en autopista en la región. La FPI intenta maximizar la eficiencia y la confiabilidad de las autopistas mediante aplicaciones tecnológicas como sistemas de operación de tráfico y semáforos para controlar el flujo de vehículos que ingresan, además de limitar la expansión de las autopistas a sólo los lugares más esenciales. El Plan de Transporte 2035 destina \$1.6 mil millones de dólares para el despliegue completo y un continuo mantenimiento de las estrategias de bajo costo y de alta tecnología definidas por la FPI. Además, MTC continúa con su compromiso al destinar \$1.1 mil millones de dólares para apoyar los programas operacionales innovadores y orientados a los clientes, como el sistema 511 de información telefónica – y por Internet – para viajeros, y la tarjeta inteligente para tarifas de transporte TransLink®.

Poner un precio a la demanda de viajes en autopista

Aunque el uso de buenos precios para evitar la sobrecarga en horas de mayor tránsito es empleado de forma común por aerolíneas y otras compañías de servicios, aquél es la excepción en la política del transporte terrestre. Como se ha demostrado mediante la aplicación exitosa en varias ciudades de los ESTADOS UNIDOS., los carriles para vehículos de dos o más pasajeros (HOT, por sus siglas en inglés) – que permiten que conductores de viajes no compartidos en coche paguen un peaje para acceder a los carriles para vehículos de viajes

compartidos en coche (los cuales se utilizan por debajo de su capacidad) – pueden aportar beneficios reales para los viajeros del Área de la Bahía. Los carriles HOT, con frecuencia llamados carriles expresos, proporcionan opciones de viaje para viajes compartidos en coche, autobuses expresos y pagadores de peajes; permiten un uso más eficiente de la capacidad de la autopista; y generan ingresos para otras mejoras en la autopista y el transporte. MTC en su calidad de Autoridad de Peajes del Área de la Bahía, las agencias de administración de la congestión a nivel del condado, Caltrans y la Patrulla de Autopistas (Highway Patrol) de California han acordado establecer principios para guiar la aplicación de una Red de Carriles Expresos en el Área de la Bahía, la cual se establece en este plan. Los principios representan un compromiso para buscar el desarrollo de esta nueva red mediante un proceso colaborativo y cooperativo. La Red de Carriles Expresos del Área de la Bahía tiene el potencial de generar cerca de \$6 mil millones en ingresos netos por peaje en los próximos 25 años. Estos fondos estarían disponibles para financiar mejoras adicionales en los corredores de carriles expresos.

Proporcionar acceso equitativo para la movilidad

La calidad del transporte disponible afecta la capacidad de las personas para llegar a donde necesitan ir y su calidad general de vida. En particular, es primordial asegurar la accesibilidad y aumentar la movilidad para aquellas personas cuyas opciones están limitadas debido a la edad, a una incapacidad o al ingreso. El programa de transporte vital de MTC, el cual financia los proyectos de movilidad para los residentes de bajos ingresos de la región, ha visto recientemente un influjo importante de fondos federales y estatales. El Plan de Transporte 2035 asigna \$400 millones

Invirtiendo en el Cambio

Durante el lapso de 25 años de este plan de largo alcance, MTC calcula que \$218 mil millones de todas las fuentes públicas de fondos serán gastados en transporte para el Área de la Bahía. Transporte 2035 establece un cambio en movimiento con \$32 mil millones de dólares en nuevas inversiones – ideas frescas, innovaciones inteligentes e iniciativas audaces que mejorarán los viajes en la región y la calidad general de vida. Las inversiones clave de Transporte 2035 que se apegan a este programa incluyen:

- Iniciativa de desempeño de autopistas \$ 1.6 mil millones
- Red de Carriles Expresos del Área de la Bahía \$ 7.6 mil millones (con fondos de ingresos por peajes)
- Campaña de Acción con respecto al Clima en el Transporte \$ 400 millones
- Transporte para Comunidades Habitables \$ 22 mil millones
- Programa Regional de Bicicletas \$ 1 mil millones
- Programa de Transporte Vital \$ 400 millones

La Comisión también está haciendo inversiones de miles de millones de dólares para conservar y expandir nuestros sistemas de transporte, y para conservar nuestros caminos en buen estado. Además, Transporte 2035 responde a cambios ambientales y de uso de suelo, y maximiza la movilidad y la accesibilidad para todos los usuarios de transporte. Para más detalles, vea el Capítulo 4, “Inversiones.”

adicionales para proporcionar opciones de transporte a las comunidades de bajos ingresos.

Seguir caminando y usando bicicleta

Caminar y usar bicicleta son medios importantes de movilidad y buenos indicadores de salud y bienestar de las personas y las comunidades. No hay duda que “un auto menos” ha sido el lema de los ávidos ciclistas por años, y la relevancia de este mensaje suena profundamente dadas las crecientes preocupaciones sobre la calidad del aire, las emisiones de gases del efecto invernadero, obesidad y diabetes infantil, y la fluctuación en los precios de la gasolina. El Plan de Transporte 2035 aprueba estos modos de “transporte activo” al asignar \$1 mil millones

para la construcción de una Red Regional de Caminos para Bicicletas, y apoyar los programas de Rutas Seguras hacia las escuelas y las Rutas Seguras hacia el Transporte incrustadas en la Campaña de Acción con respecto al Clima en el Transporte (ver página 14). Además, el programa de Transporte para Comunidades Habitables de MTC seguirá financiando las mejoras de acceso para peatones y ciclistas.

Tomar pasos audaces hacia el crecimiento enfocado

Durante los últimos años, el Área de la Bahía ha emprendido grandes pasos para abordar el crecimiento actual y futuro de la población y de los trabajos, y como resultado, nuestra región

avanza establemente hacia un patrón de uso de suelo más compacto y sustentable. En fechas más recientes, las cuatro agencias regionales asociadas – MTC, la Asociación de Gobiernos del Área de la Bahía, la Bay Area Air Quality Management District y la Comisión de Conservación y Desarrollo de la Bahía – lanzaron la iniciativa regional de desarrollo y conservación FOCUS, basada en incentivos, como forma de alentar más viviendas adyacentes al transporte y para proteger nuestros espacios verdes.

Las Áreas Prioritarias de Desarrollo (PDAs) de FOCUS, en particular, sirven como mecanismo para generar el compromiso del gobierno local para buscar el crecimiento enfocado cerca de los centros de transporte dentro de sus comunidades. FOCUS proporciona apoyo de financiamiento mediante incentivos como fondos de capital de infraestructura, concesiones de planificación y asistencia técnica para estas comunidades porque en ellas recaerá la mayor parte del crecimiento futuro de la región. En este Plan de Transporte 2035, MTC aumenta al doble el tamaño de su programa distintivo de Transporte para Comunidades Habitables, a \$2.2 mil millones de dólares en los próximos 25 años, con el fin de avanzar en los objetivos de crecimiento enfocado y apoyar las PDAs.

Entregar una nueva generación en el transporte

Adoptada en el 2001, la Resolución 3434 de MTC representa la siguiente generación de expansión del servicio de autobús, tranvía y barco de transbordo del Área de la Bahía hacia todos los rincones de la región. Las nuevas 140 millas de ruta de tranvía, las cientos de nuevas millas de ruta de servicios de autobús expreso,



las numerosas rutas de barcos de transbordo que cruzan la Bahía, y las nuevas conexiones importantes de transporte en San Francisco y San Jose, responden directamente a las demandas de viajes de una región en crecimiento. Además, la adopción de la Política de Desarrollo Orientado al Transporte (Transit-Oriented Development: TOD) por parte de la Comisión en el 2005, ayuda a maximizar la efectividad y el valor de los servicios regionales al condicionar los fondos discrecionales para usos de suelo que apoyen el transporte. De hecho, la política TOD ayudará a estimular la construcción de al menos 42,000 nuevas unidades de vivienda e impulsar la cantidad general de pasajeros de transporte en aproximadamente 50 por ciento para el 2035. Como se detalla en el Plan Estratégico de la Resolución 3434 por la Comisión, en el otoño del 2008, el Área de la Bahía está comprometida con entregar los primeros elementos de este programa de expansión de transporte regional de \$18 mil millones para la próxima década.

Colocando el cambio en movimiento a futuro

Y aún así, a pesar de todo lo que hace, el Plan de Transporte 2035 aún se queda corto. Como nuestra evaluación detallada de las inversiones del plan lo deja lamentablemente en claro (ver Capítulo 2), cumplir con nuestros ambiciosos objetivos de desempeño conllevará más de los \$218 mil millones de dólares en inversión en infraestructura, y de las audaces y nuevas políticas e iniciativas que Transporte 2035 presenta.



Este plan no es sino el comienzo. Otras acciones – involucrar políticas, iniciativas operativas, arreglos institucionales, ingresos adicionales y una autoridad legal nueva – deben emprenderse para hacer que el Área de la Bahía pase al camino del cambio. Hemos identificado los pasos más apremiantes y prometedores en el Capítulo 5, “Creando fuerza para el cambio.”

Pero también se necesitan cambios que vayan más allá de lo predecible, y para estos primero acudimos a la tecnología. Por ejemplo, las mejoras tecnológicas futuras o aún no descubiertas, como los combustibles alternativos, vehículos más limpios y sistemas

mejorados de control de emisiones, pueden ayudarnos mucho para cumplir con los estándares de calidad de aire y de gases de efecto invernadero. Se pueden realizar grandes mejoras en la seguridad con la introducción de tecnologías de vehículo a vehículo o de vehículo a carretera, y estas ya están en línea de desarrollo. Es optimista, pero no irracional – en especial en el Área de la Bahía, el centro de tantas innovaciones – ver el progreso tecnológico como el aliado clave en la búsqueda de un mejor desempeño en el transporte. Creemos que esto jugará un papel crucial.

Los Habitantes del Área de la Bahía Impulsan una Orden para el Cambio

Cerca de 6,000 residentes del Área de la Bahía de todas las áreas profesionales ayudaron a dar forma al Plan de Transporte 2035. Su mensaje, presentado rotundamente, fue claro: ¡Nuestro mundo está cambiando y nosotros debemos cambiar también!

Este llamado a una nueva dirección comenzó en junio de 2007 con talleres preliminares sobre las metas generales para el Plan de Transporte 2035. El diálogo continuó en el otoño, cuando MTC y la Asociación de Gobiernos de la Bahía patrocinaron un foro conjunto regional para el uso del sueño y el transporte en Oakland, el cual tuvo 700 asistentes. En el transcurso de los siguientes 18 meses, MTC se acercó a sus constituyentes regionales mediante numerosos talleres públicos y grupos de enfoque, dos encuestas telefónicas estadísticamente válidas (realizadas en tres idiomas), encuestas interactivas en la web, entrevistas “a personas en la calle”, y mediante discusiones a fondo con miembros de los tres comités asesores ciudadanos de MTC y de la alianza con el Área de la Bahía.

Los habitantes del Área de la Bahía presentaron planificadores de transporte y una orden inequívoca para el cambio, expresada en mensajes como los siguientes:

- Estamos preocupados sobre la calidad del aire y el cambio climático. Para disminuir las emisiones de gas del efecto invernadero y proteger la salud pública, el Área de la Bahía debe enfocarse en disminuir las emisiones del tubo de escape y alentar alternativas a la conducción de autos. En una encuesta telefónica en otoño de 2007 para 1,800 residentes, aproximadamente dos tercios de quienes respondieron declararon que el



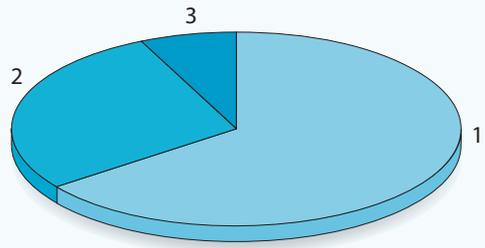
calentamiento global es extremadamente importante y que debe ser una de las prioridades más altas de la región (ver gráfica de pastel en la parte superior izquierda de la página 19). Además, el 67 por ciento de quienes respondieron, dijeron que preferirían aceptar un desarrollo más denso en sus comunidades que conservara o mejorara el ambiente.

- Dennos opciones de transporte. En las encuestas y en los foros públicos, se nos dijo que la prioridad máxima para la movilidad futura de la región debe ser invertir en opciones de transporte – incluyendo

tranvía y servicio de autobús – para tener una alternativa a conducir un auto. Las personas expresaron un deseo de transporte público más accesible y con mejores precios, y por una red más eficiente de rutas de autobús, tranvía y barcos de transbordo. Un número de los participantes del taller pidieron más proyectos para alentar el ciclismo y las caminatas también.

- Apoyar el desarrollo orientado al transporte. Hubo un consenso para concentrar el desarrollo en áreas cercanas al transporte. Las opiniones estuvieron encontradas sobre si las ciudades que están

Importancia del calentamiento global



	Porcentaje del total
1 Extremadamente importante	65%
2 Algo importante	28%
3 No importante	7%
Total	100%

Otoño de 2007; 1,800 residentes Fuentes: MTC; BW Research

dispuestas a aceptar más viviendas deben recibir más dólares para el transporte, o si estas inversiones deben estar repartidas de forma más equitativa en toda el Área de la Bahía. Quienes respondieron a la encuesta de otoño de 2007, indicaron una preferencia por una vivienda más pequeña y un viaje al trabajo más corto, en lugar de una vivienda más grande y un viaje al trabajo más largo (74 por ciento contra 19 por ciento).

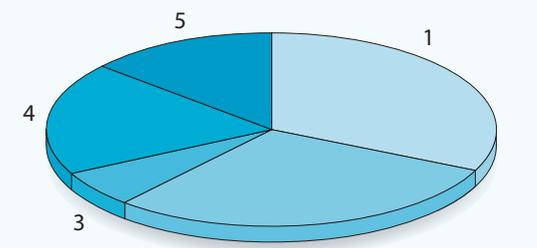
- Mejorar lo que ya tenemos. En las encuestas y en las reuniones públicas, las personas por lo general se apegaron al enfoque “arréglalo primero” para las prioridades de transporte. En lugar de financiar nuevas autopistas y expandir los servicios de transporte, las inversiones deberían enfocarse en

hacer que las autopistas, los caminos locales y las operaciones de transporte existentes en el Área de la Bahía funcionen de forma más eficiente.

- Apoyar incentivos de mercado referentes a precios de transporte. Los votantes del Área de la Bahía aceptan ampliamente el concepto de utilizar precios basados en el mercado para administrar la demanda en los carriles de viajes compartidos en auto en las autopistas, según los resultados de una encuesta a 3,600 votantes que se realizó en el verano del 2008. Una amplia mayoría (62 por ciento) de quienes respondieron la encuesta expresaron apoyo para establecer carriles de peaje para vehículos de dos o más pasajeros en las autopistas del área. (Ver gráfica de pastel de la derecha.) Sin embargo, si los precios del transporte fueran implementados en el Área de la Bahía, quienes respondieron solicitaron acciones para aliviar cualquier carga excesiva para los conductores de bajos ingresos.

Para obtener un resumen completo de los esfuerzos de participación pública de Transporte 2035, por favor consulte el Informe del Programa de Participación y Comunicación Pública, según se describe en el Apéndice 2.

Apoyo para Carriles HOT



	Porcentaje del total
1 Apoyo probable	32%
2 Apoyo seguro	30%
3 No sabe/no contestó	6%
4 Oposición segura	19%
5 Oposición probable	14%
Total	100%

Primavera de 2008; 3,600 votantes
Los porcentajes no suman el Total debido a redondeos.

Fuentes: MTC; BW Research

“ En su espíritu, este plan está guiado por los tres principios prioritarios – Economía, Equidad, Ambiente. En la práctica, fue formado por las Tres Cs – Convergencia, Colaboración y Consenso. La convergencia de los asuntos, en especial del cambio climático, los altos costos de energía y el crecimiento enfocado, nos dieron la fuerza. La colaboración sin precedentes de las cuatro agencias más importantes de la región amplió nuestra visión. Y el amplio consenso para el cambio entre las muchas partes dieron un impulso a nuestras acciones. Estos son los ingredientes secretos del cambio en movimiento.”

Steve Heminger, Director Ejecutivo, Comisión Metropolitana del Transporte
(Metropolitan Transportation Commission, MTC)



A más largo plazo, buscamos que los residentes del Área de la Bahía hagan cambios en la conducta – conducir menos, tomar el transporte público más seguido, vivir más cerca del trabajo, y usar más la bicicleta o caminar cuando es sensato – que puedan ayudar a la región a lograr las metas y los objetivos de desempeño establecidos en este plan. Como región y como nación, sabemos que un público activo puede intentar y lograr cambios de conducta dramáticos una vez que el alcance de un problema es conocido y bien reconocido, y cuando el camino a seguir es claro. El éxito de la campaña contra el tabaco y la aceptación general, así como la práctica activa del reciclaje de basura son dos ejemplos de cómo la creciente conciencia pública puede llevar al compromiso con el cambio – con cambios radicales de comportamiento en toda la sociedad. También colocamos nuestra esperanza en este fenómeno. Aquí, en el efecto colectivo de las acciones individuales multiplicadas 7 millones de veces, radica la verdadera promesa del “cambio en movimiento” para el Área de la Bahía.