

PLAN DE TRANSPORTE A NIVEL ESTATAL DE MARYLAND



BORRADOR | ENERO DE 2022

*Esta página se dejó en blanco
intencionalmente.*

Agradecimientos

El Plan de Transporte a Nivel Estatal de Maryland (el Plan) no sería posible sin la participación de la comunidad de todo el estado, incluidos los líderes, el personal y los representantes de los proveedores de transporte, los condados y las municipalidades; las juntas regionales de planificación; los otros organismos estatales; las organizaciones comerciales, comunitarias y de apoyo; y los miembros individuales del público. Durante los últimos dieciséis meses, sus contribuciones ayudaron a elaborar la visión, los objetivos y las estrategias que darán forma al futuro del sistema de transporte público en todo el estado. Las colaboraciones y asociaciones fueron fundamentales para la creación del Plan y serán un tema recurrente en su implementación.

Jurisdicciones locales de Maryland

La Administración de Tránsito de Maryland del Departamento de Transporte de Maryland (MDOT MTA) envía un agradecimiento especial a los líderes y el personal de las jurisdicciones locales y los proveedores de transporte, así como a las Organizaciones de Planificación Metropolitana y a los consejos de planificación, por participar en las múltiples reuniones de mesa redonda de las partes interesadas, en las encuestas y en las entrevistas que informó el Plan.



Allegany County



Anne Arundel County



Baltimore City



Baltimore County



Calvert County



Caroline County



Carroll County



Cecil County



Charles County



Dorchester County



Frederick County



Garrett County



Harford County



Howard County



Kent County



Montgomery County



Prince George's County



Queen Anne's County



St. Mary's County



Somerset County



Talbot County



Washington County



Wicomico County



Worcester County

Equipo de consultores

Kimley-Horn

Foursquare Integrated Transportation Planning (Planificación del transporte integrado Foursquare)

Carta de la administradora

Estimados/as residentes de Maryland, pasajeros/as y partidarios/as:

Desde la Administración de Tránsito de Maryland del Departamento de Transporte de Maryland (MDOT MTA), nos complace compartirles el Plan de Transporte a Nivel Estatal de Maryland. Este Plan se desarrolló en el reconocimiento de que el transporte es una fuerza impulsora para la economía de Maryland y con el deseo de desarrollar estrategias para abordar las diversas necesidades del estado de la mejor manera.

El Plan presenta tanto una visión colectiva como objetivos fundacionales para nuestro sistema de transporte durante los próximos 50 años en plazos manejables de 5 y 25 años. Identifica las oportunidades para lograr esta visión innovadora al detallar estrategias de acción medibles, y al unir proyectos e inversiones en todos los condados, las ciudades y los pueblos del estado. Se diseñó para reflejar la diversidad del paisaje de Maryland y las necesidades específicas en todas sus regiones. Se logró con un amplio alcance y colaboración con más de 20 proveedores de tránsito locales y regionales, agencias asociadas y personal, trabajadores de tránsito de primera línea, líderes comerciales e industriales, partidarios, representantes de la comunidad y pasajeros del transporte.

El desarrollo del Plan ocurrió durante la pandemia de la COVID-19, cuando los empleados de transporte público de todo el estado estaban en primera línea brindando servicios esenciales en todo Maryland, con la salud y la seguridad públicas como la máxima prioridad. Durante toda esta crisis, la MTA del MDOT se ha comprometido a planificar el transporte para las generaciones actuales y futuras y a cumplir con su misión de "brindar un transporte seguro, eficiente y confiable en Maryland con un servicio al cliente de primer nivel".

El Plan es el resultado de un equipo de personal dedicado de la MTA del MDOT que trabaja en estrecha colaboración con los gobiernos locales y regionales, todos los cuales han experimentado cambios rápidos y desafíos en el funcionamiento de sus sistemas de transporte. Al enfatizar un enfoque a nivel estatal para vincular mejor el desarrollo y el tránsito, el Plan promoverá la conectividad regional e interurbana con el empleo, la vivienda, los servicios esenciales y las oportunidades comerciales en todo Maryland.

A lo largo del Plan, encontrará reflexiones sobre los últimos 50 años de transporte, perspectivas de los residentes y pasajeros de Maryland sobre la experiencia de transporte actual y pensamientos sobre cómo debería ser la experiencia en 50 años. Les agradecemos por su ayuda en la elaboración de una visión para el futuro del sistema y reconocemos que todavía queda mucho trabajo por hacer. Como queda claro en el Plan, el futuro del transporte en Maryland es muy brillante y esperamos trabajar juntos para construir un sistema aún mejor.

Atentamente,



Holly Arnold
Administradora de la MTA del MDOT

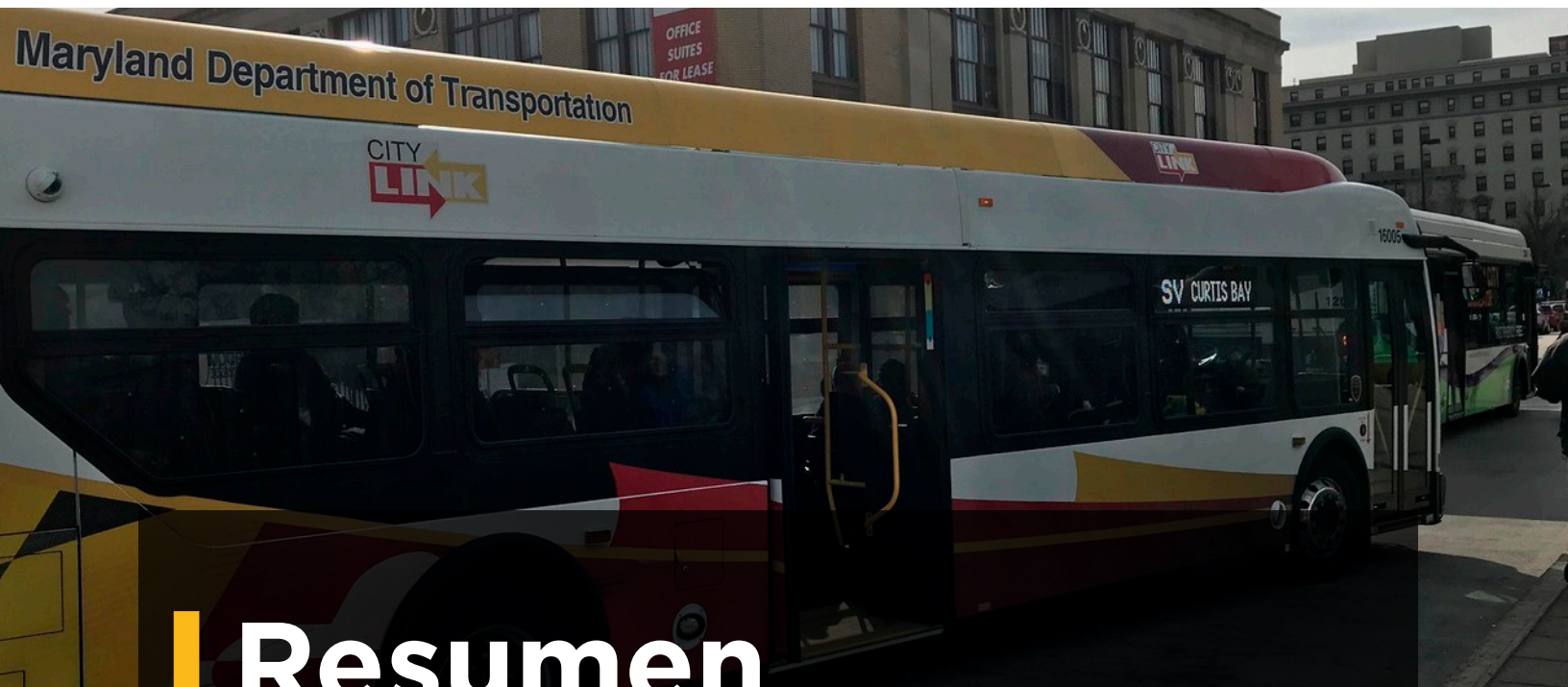
Tabla de contenidos

Resumen ejecutivo	vi
1. Sobre el plan.....	1
Una visión de 50 años	3
Por qué el transporte importa	4
Los últimos 50 años	6
Cómo se formó el plan	8
2. El transporte en la actualidad.....	12
Región por región.....	20
Crecimiento futuro	32
3. Visión y objetivos	36
Visión	38
Objetivos.....	39
4. Estrategias para alcanzar el éxito	41
Objetivo 1: Ser equitativo, accesible, y asequible.....	42
Objetivo 2: Garantizar un entorno de transporte seguro y saludable	46
Objetivo 3: Brindar movilidad entre regiones.....	50
Objetivo 4: Conectar a las personas con empleos y oportunidades	55
Objetivo 5: Ofrecer un servicio confiable y cómodo	60
Objetivo 6: Ser sostenible, ágil, e innovador	64
Objetivo 7: Invertir de manera inteligente y sostenible	68
5. Conectando regiones	72
6. Avanzar con el plan	82
Innovación	83
Política.....	83
Financiamiento y financiación	84
Plan de acción y próximos pasos.....	86
Siguiendo nuestro progreso.....	88
Glosario de términos.....	90
Notas finales.....	95

Tabla de gráficos

Gráfico 1: Cobertura de transporte de ruta fija	13
Gráfico 2: Total de pasajeros anuales por operador en Maryland.....	16
Gráfico 3: Participación en los traslados por año y modo, 2010-2019.....	16
Gráfico 4: Regiones de Maryland	21
Gráfico 5: Áreas de Financiamiento Prioritario, Centros de Actividad, y Áreas de Preservación y Recreación.....	34
Gráfico 6: Conexiones de transporte – actuales	74
Gráfico 7: Conexiones de transporte - visión de 50 años.....	76

*Esta página se dejó en blanco
intencionalmente.*



Resumen Ejecutivo

El Plan de Transporte a Nivel Estatal de Maryland (el Plan) ofrece una visión para mejorar el transporte público durante los próximos 50 años , con atención al contexto regional y las necesidades de movilidad en todo el estado. La visión y los objetivos del Plan se lograrán mediante las estrategias identificadas por la Administración de Tránsito de Maryland del Departamento de Transporte de Maryland (MDOT MTA) junto con la contribución del público y la colaboración con las partes interesadas, las jurisdicciones y los proveedores de tránsito locales y regionales. Los planes a largo plazo como éste proporcionan un marco para garantizar que el sistema de transporte de Maryland pueda satisfacer y superar las necesidades y expectativas de sus pasajeros. El Plan define una **visión y los objetivos, las estrategias y las futuras conexiones para el transporte** en todo Maryland y sus regiones rurales, suburbanas y urbanas.

La visión de 50 años del Plan de Transporte a Nivel Estatal establece las bases para los siete objetivos generales que guiarán las inversiones de transporte de Maryland hacia el futuro:

El sistema de transporte público de Maryland **conectará personas, lugares y oportunidades**, al apoyar la economía de Maryland con un transporte eficiente, equitativo, sostenible e innovador. Los pasajeros del transporte en todo el estado experimentarán viajes cómodos y coordinados y una experiencia al cliente digna.



1 Ser **equitativo, accesible, y asequible**



2 Garantizar un entorno de transporte **seguro y saludable**



3 Brindar **movilidad entre regiones**



4 Conectar a las personas con **empleos y oportunidades**



5 Ofrecer un servicio **confiable y cómodo**



6 Ser **sostenible, ágil, e innovador**



7 Invertir de manera **inteligente y sostenible**

Cómo se formó el plan



Cómo se ve el éxito respecto al transporte en Maryland:

- Un transporte conectado y accesible que proporciona **el acceso a empleos y oportunidades** en todo Maryland.
- Una experiencia de transporte **digna y de primer nivel libre de acoso, discriminación, o exclusión** por motivos de edad, raza, origen étnico, color de piel, habilidades cognitivas o físicas, estatus social o económico, género o identidad sexual.
- Un servicio que **apoya a las personas que experimentan inseguridad en la vivienda, falta de vivienda, desalojos, inseguridad alimentaria, o dificultades para encontrar trabajo.**
- El acceso a **los servicios y las actividades esenciales** en cualquier día u horario en que se necesiten.
- **Viajes dentro y entre las regiones de Maryland** con tiempos de traslado más rápidos.
- La **capacidad de viajar utilizando un transporte confiable y efectivo** sin importar si los pasajeros viven en el centro de la ciudad o en una comunidad rural.
- Agencias de transporte que son **estables, innovadoras, y con visión de futuro.**

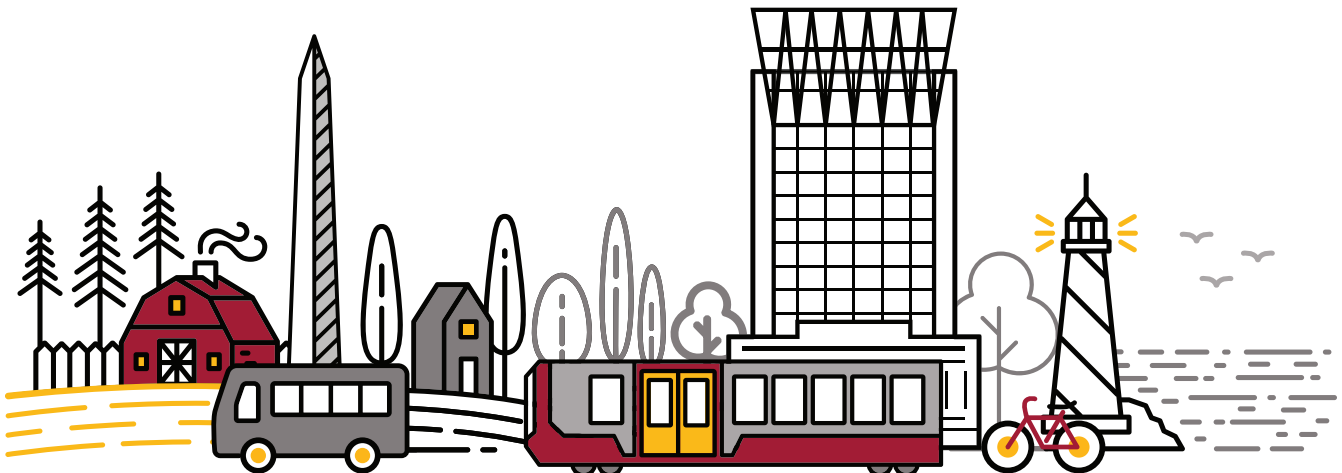
Estrategias

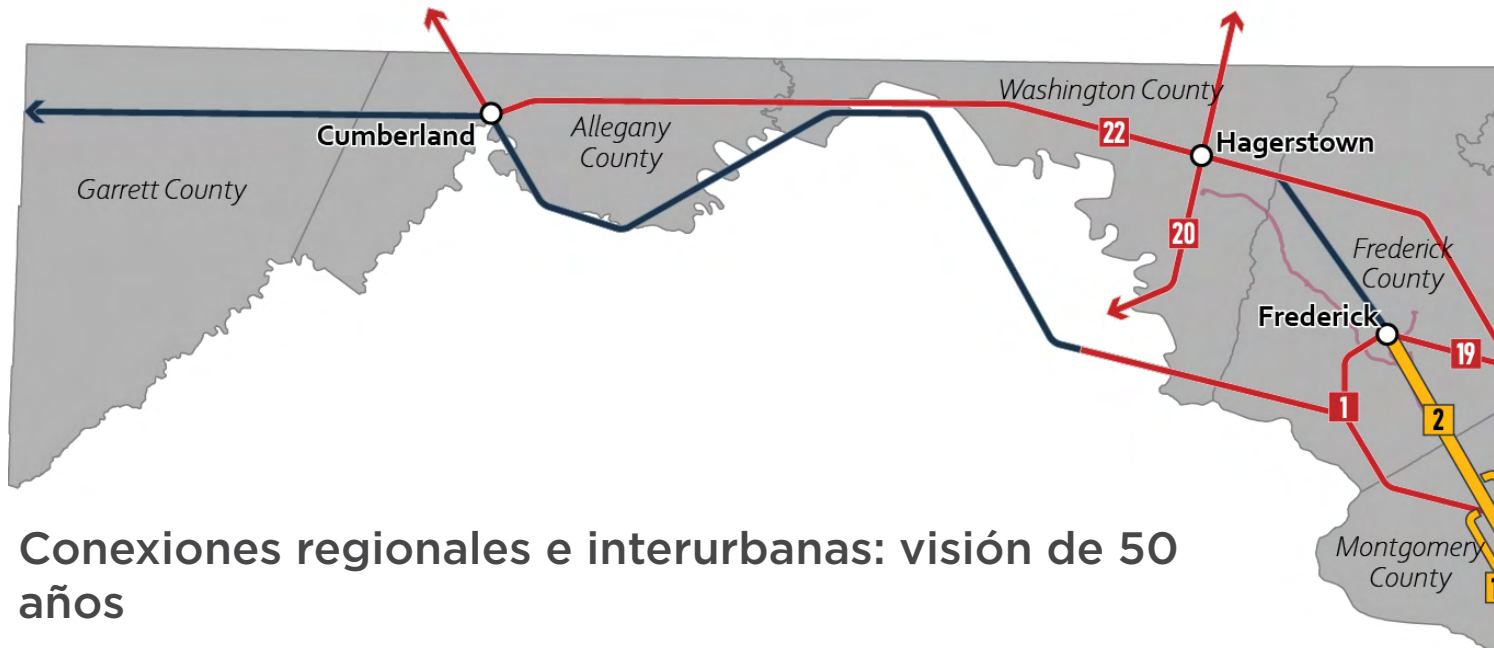
El Plan incluye 31 estrategias para trabajar hacia el logro de cada uno de los 7 objetivos mediante **los esfuerzos coordinados con socios locales, regionales y estatales** en todo Maryland y con una **práctica continua de acción basada en datos y en la comunidad**. Estas estrategias son pasos prácticos para que contribuyan a guiar el avance de los objetivos de Plan y son fundamentales para lograr el éxito. Las estrategias incluyen la búsqueda del pago integrado de tarifas, adoptar nuevas tecnologías, mantener prácticas de seguridad, explorar nuevas asociaciones, instalar funcionalidades orientadas a los clientes en las paradas y estaciones, mejorar y expandir el servicio a destinos esenciales, la búsqueda del desarrollo orientado al transporte, y más. El Plan también identifica 25 conexiones interurbanas y regionalmente significativas, muchas de las cuales son actualmente el foco de proyectos de diseño o estudio en curso, que mejorarán el acceso entre las regiones de Maryland y los estados vecinos. Las métricas de rendimiento de referencia y de objetivo para plazos de 5, 25 y 50 años seguirán el progreso después de la adopción del Plan.

Conexiones regionales e interurbanas clave

El análisis de datos y la evaluación de las modalidades de viaje, además de los comentarios y la colaboración de las partes interesadas, arrojaron luz sobre varias oportunidades para conectar de una mejor manera al estado, sus comunidades y su gente mediante el transporte de conformidad con la visión y los objetivos del Plan.

Existen varias conexiones de transporte interurbanas y regionales importantes en Maryland que ayudarán al estado a satisfacer las necesidades de viaje futuras. Resumidas a nivel estatal, las inversiones a lo largo de estas conexiones están destinadas a mejorar el transporte en Maryland y respaldar la dirección, la visión y los objetivos estratégicos del Plan de Transporte a Nivel Estatal. Debido a la complejidad y la densidad de estas áreas, se muestran más conexiones en las regiones metropolitanas de Baltimore y Washington. Algunas de estas conexiones adicionales incluyen los corredores identificados en el Plan de Transporte Regional de Maryland Central (RTP), y también el corredor del Transporte Rápido de Maryland Sur (SMRT) que proporcionará una futura conexión entre el Sur de Maryland y la Línea Verde de Metrorail en la región metropolitana de Washington. Si bien no se incluyen en este mapa, las conexiones de corta distancia y las mejoras planificadas de manera local por parte de las jurisdicciones también son importantes para satisfacer las necesidades de transporte en todo el estado.



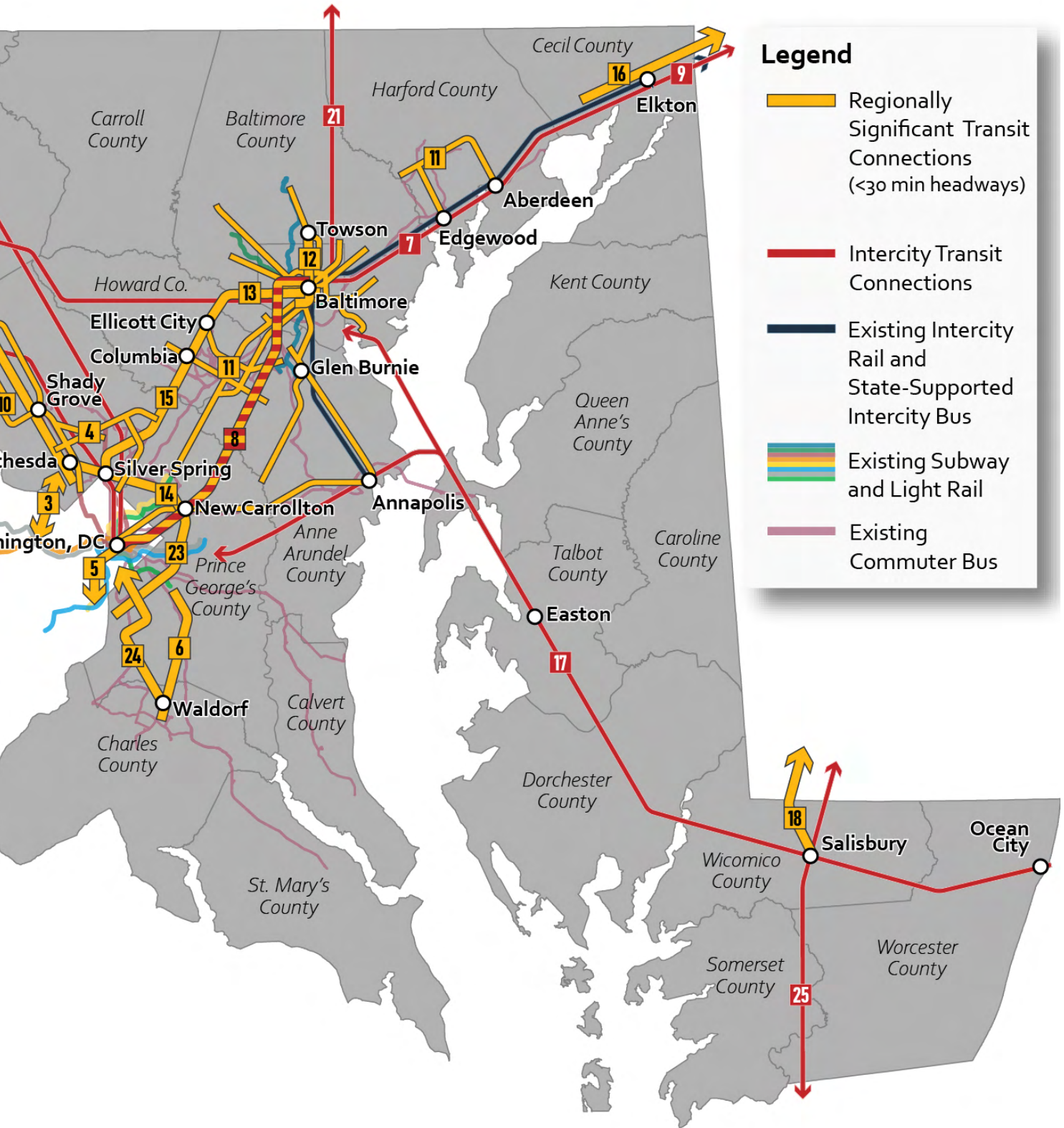


Conexiones regionales e interurbanas: visión de 50 años

1. Mejoras en la línea MARC Brunswick
2. Conexión entre Frederick y D.C.
3. Desde el condado de Montgomery hasta el norte de Virginia/Tysons Corner a través del puente American Legion
4. Red de transporte en todo el condado del condado de Montgomery
5. Servicio directo de MARC/VRE
6. Corredor del Transporte Rápido de Maryland Sur
7. Mejoras del corredor noreste al norte de Baltimore
8. Servicio nuevo/mejorado entre Baltimore y D.C.
9. Extensión a Delaware de MARC
10. Corredor Cities Transitway
11. Corredores del Plan de Transporte Regional de Maryland Central (RTP)
12. Corredor Norte-Sur del RTP
13. Corredor Este-Oeste del RTP
14. Línea Violeta
15. Corredor de Transporte Rápido de Autobuses (US 29)
16. Transporte local entre el condado de New Castle, DE y el condado de Cecil, MD
17. Conexión interurbana entre Eastern Shore y Baltimore/D.C.
18. Conexiones de transporte local desde Salisbury hasta el sur de Delaware
19. Conexión entre Frederick y Baltimore
20. Transporte interurbano entre Hagerstown y las comunidades cercanas en West Virginia y Pensilvania (por ejemplo, Chambersburg, Martinsburg)
21. Conexiones entre ciudades/suburbanas ampliadas entre York, la región de PA y Baltimore
22. Conexiones interurbanas adicionales entre el oeste de Maryland y Baltimore o D.C.
23. Extensión de la Línea Violeta
24. Conexiones suburbanas entre Waldorf y Anacostia
25. Conexión interurbana entre el sur de Delaware, la costa este y Virginia



En la página 74 se puede encontrar una descripción de las conexiones de transporte interurbano existentes. Este es un mapa esquemático, las líneas no están a escala. Sujeto a estudios/planificación futuros y apoyo de la jurisdicción local.



*Esta página se dejó en blanco
intencionalmente.*



1.

Sobre el Plan

El Plan de Transporte a Nivel Estatal de Maryland (el Plan) brinda una **visión para mejorar el transporte público en el estado durante los próximos 50 años**. El Plan reconoce que el transporte y la movilidad general representan una variedad de destinos, necesidades, capacidades, medios y horarios para las personas en todo Maryland. Tanto para los pasajeros del transporte actuales como para los futuros, se identifican oportunidades para aumentar el acceso, la comodidad y la conectividad, no solo entre los diferentes servicios de transporte sino también entre el transporte y otras opciones para movilizarse. Los objetivos, las estrategias y las conexiones de transporte identificadas en este documento destacan la importancia de **la coordinación entre los proveedores de transporte locales, regionales e interurbanos, los planes de transporte y de desarrollo económico que se respaldan mutuamente, y un futuro de conectividad mayor y más fluida a nivel regional y estatal**.

El Plan examina las necesidades fundamentales del presente y las nuevas tendencias para identificar un marco para el progreso estratégico y medible hacia la visión y los objetivos de 50 años. **Sin perder el foco a nivel estatal, este plan también reconoce los patrones y necesidades regionales de todo el estado**, los cuales se dividen en las cinco regiones principales de **Maryland este, la región metropolitana de Baltimore, la región metropolitana de Washington, Maryland sur y la costa este.**

La Administración de Tránsito de Maryland del Departamento de Transporte de Maryland (MDOT MVA) desarrolló el Plan con **el aporte de una amplia variedad de socios, incluidas los otros organismos estatales, las partes interesadas locales y regionales, los proveedores de transporte público y privado, las organizaciones comerciales y no gubernamentales, y el público.** El Plan se basa y reconoce varios proyectos de transporte estatales, regionales y locales existentes y planificados que ayudarán a lograr su visión y objetivos de asequibilidad, equidad, seguridad, sostenibilidad y más.

El Plan es una guía para la MTA del MDOT, los operadores de transporte local, las jurisdicciones locales, y las agencias planificadoras para centrar los esfuerzos y las inversiones en abordar las



Una visión de 50 años

El Plan brinda una visión de 50 años de transporte local, regional e interurbano coordinado en todo el estado. Los esfuerzos de planificación a largo plazo como éste proporcionan un marco para garantizar que el sistema de transporte de Maryland pueda satisfacer y superar las necesidades y expectativas de sus pasajeros. El Plan define objetivos y estrategias de transporte público para las regiones rurales, suburbanas y urbanas de Maryland con una visión **hacia una movilidad cada vez más coordinada, equitativa e innovadora.**

Las consideraciones del Plan incluyen el crecimiento tanto actual como futuro de la población y el empleo, el uso y la densidad del suelo, y las tendencias sociodemográficas. Con un enfoque en el futuro, el plan identifica **diversas estrategias para lograr su visión a largo plazo**, muchas de las cuales requerirán planificación, investigación y análisis adicionales en los próximos años antes de que puedan implementarse o promulgarse. **Las estrategias necesitarán una coordinación continua con las jurisdicciones locales, los proveedores de transporte, y otros socios en todo el estado.** El Plan no está destinado a proporcionar un análisis o un diseño detallado a nivel de proyecto; más bien, identifica áreas de énfasis y prioridades de transporte que beneficiarán al sistema estatal y los viajes interregionales.

La pandemia de la COVID-19, durante la cual ocurrió el proceso de desarrollo del Plan de Transporte a Nivel Estatal, ha tenido impactos drásticos en el tránsito, el transporte y la movilidad en general, algunos de los cuales pueden ser a largo plazo, como el aumento de las tasas de teletrabajo y más viajes que ocurren fuera de la hora pico tradicional de la mañana y de la tarde. A pesar de esto, para Maryland seguirá siendo importante apoyar y brindar una amplia gama de opciones de movilidad, en especial para los trabajadores esenciales que continúan siendo el eje central de nuestra economía, y, por lo tanto, deben ser prioritarios en nuestra planificación y servicio de transporte. **El Plan de Transporte a Nivel Estatal presenta una oportunidad para que Maryland apoye y promueva las mejoras al transporte, establezca una visión para el papel del transporte en la recuperación luego de la pandemia, reconozca la naturaleza crítica de nuestro trabajo y subraye la importancia del transporte para respaldar los viajes esenciales.**



Por qué el transporte importa

El transporte público conlleva muchos beneficios para los residentes de Maryland, incluso para aquellas personas que no lo utilizan. El transporte apoya a las comunidades y la calidad de vida de los residentes en todo el estado al impulsar el desarrollo económico, al brindar acceso a empleos y oportunidades y al promover estilos de vida más asequibles, activos y sostenibles.



Equidad

- **El acceso al transporte es un determinante social de la salud fundamental.** Para las personas de color y los residentes de bajos ingresos, las opciones de movilidad seguras y asequibles funcionan para superar las disparidades de salud y la distribución desigual de los recursos y las oportunidades.¹
- **El transporte permite que una mayor cantidad de residentes de Maryland participen en la fuerza laboral.** Esto es especialmente cierto para las personas con discapacidades y las poblaciones con acceso limitado o nulo a los automóviles. La confiabilidad del transporte afectará el acceso a empleos y oportunidades.

La planificación equitativa del transporte prioriza la movilidad, la salud y las oportunidades para las personas de color y las comunidades de bajos ingresos mientras que aborda las desigualdades raciales y económicas sistémicas. Como herramienta para promover la equidad, el transporte brinda beneficios que incluyen impactos positivos en la salud y mayores oportunidades económicas y sociales.



Seguridad

- **Viajar en transporte público es 10 veces más seguro** por milla que en automóvil y las tasas de accidentes disminuyen a medida que aumenta el transporte público.²
- **La MTA del MDOT fue nombrada el sistema de transporte más seguro de Estados Unidos** en términos de delitos de la Parte I durante seis años (2014, 2015, 2016, 2017, 2019 y 2020) de entre las 12 agencias de transporte más grandes de los Estados Unidos.

El compromiso de la MTA del MDOT con la seguridad incluye expandir sus políticas y prácticas de seguridad, como la capacitación a los empleados, las inversiones en la modernización de la flota para respaldar las operaciones seguras, y un Sistema de Gestión de Seguridad (SMS) diseñado para reducir el riesgo de lesiones y daños a la propiedad al identificar y eliminar de manera proactiva los potenciales peligros en el sistema de transporte.



Calidad de vida

- **El transporte proporciona un valor importante y beneficios de calidad de vida** tanto a los pasajeros como a las personas que no lo utilizan, entre ellos menores costos de transporte, menor tráfico y viajes más activos.³
- **El transporte proporciona más de 130 millones de viajes en Maryland cada año.** Si bien los viajes al trabajo suelen ser el foco, el transporte también facilita los viajes esenciales no laborales para acceder a las instalaciones médicas, los alimentos, la escuela y otros servicios.



Economía

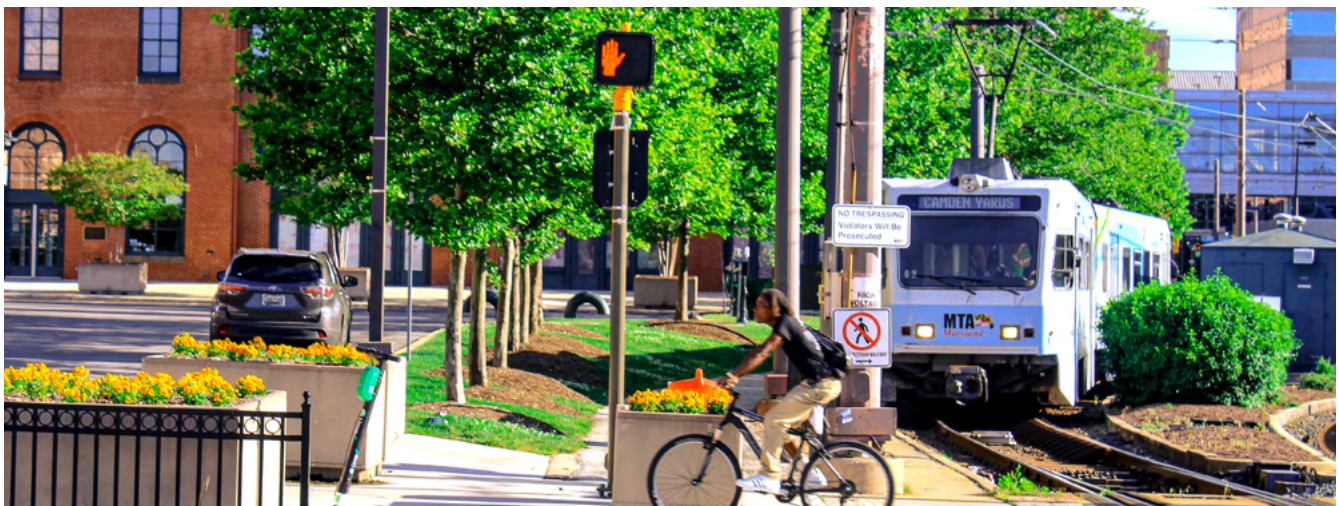
- **El transporte ayuda a hacer crecer y sostener la economía de Maryland** al conectar a las personas con empleos, negocios y servicios, educación, y más. Las empresas de Maryland dependen de tener opciones de viaje fáciles y cómodas para sus empleados y clientes.
- **Las inversiones en transporte ofrecen un rendimiento económico de 5 a 1:** cada \$1 mil millones invertidos en transporte público, genera \$5 mil millones en actividad económica y respalda o crea 50.000 puestos de trabajo.⁴



Medio ambiente

- **El sector de transporte se encuentra entre las mayores fuentes de emisiones de gases de efecto invernadero** en los Estados Unidos y Maryland. Mejorar y expandir el sistema de transporte es una herramienta poderosa para reducir las emisiones y reducir el impacto ambiental del transporte.
- **El transporte público reduce el consumo de gasolina y la huella de carbono de Maryland.**

Cada año, el transporte público le ahorra a Estados Unidos 4,2 mil millones de galones de gasolina al año y reduce las emisiones de carbono del país en 37 millones de toneladas métricas.⁵



Los últimos 50 años

1969

WMATA Metrorail construction begins

1970

MDOT MTA takes over Baltimore Transit Company

1971

Amtrak is established

1972

MDOT purchases BWI Airport

1973

Maryland Department of Planning creates the first Land Use/Land Cover map. **10.5% of the state's land area is developed**

1974

MDOT first subsidizes commuter rail

1976

Ride On bus service is launched in Montgomery County

1978

Metrorail service to Silver Spring and New Carrollton begins



1987

Subway extended to Owings Mills

1986

MARC service extended to Martinsburg



1984

MARC commuter rail brand is created

1983

Baltimore Subway opens

1980

BWI Airport Amtrak station opens

1990

The Bus bus service is established in Prince George's County

1991

MARC service extended from Baltimore to Perryville

1992

Baltimore Light Rail opens

The Americans with Disabilities Act (ADA) takes effect

1993

TransIT bus service is established in Frederick

1995

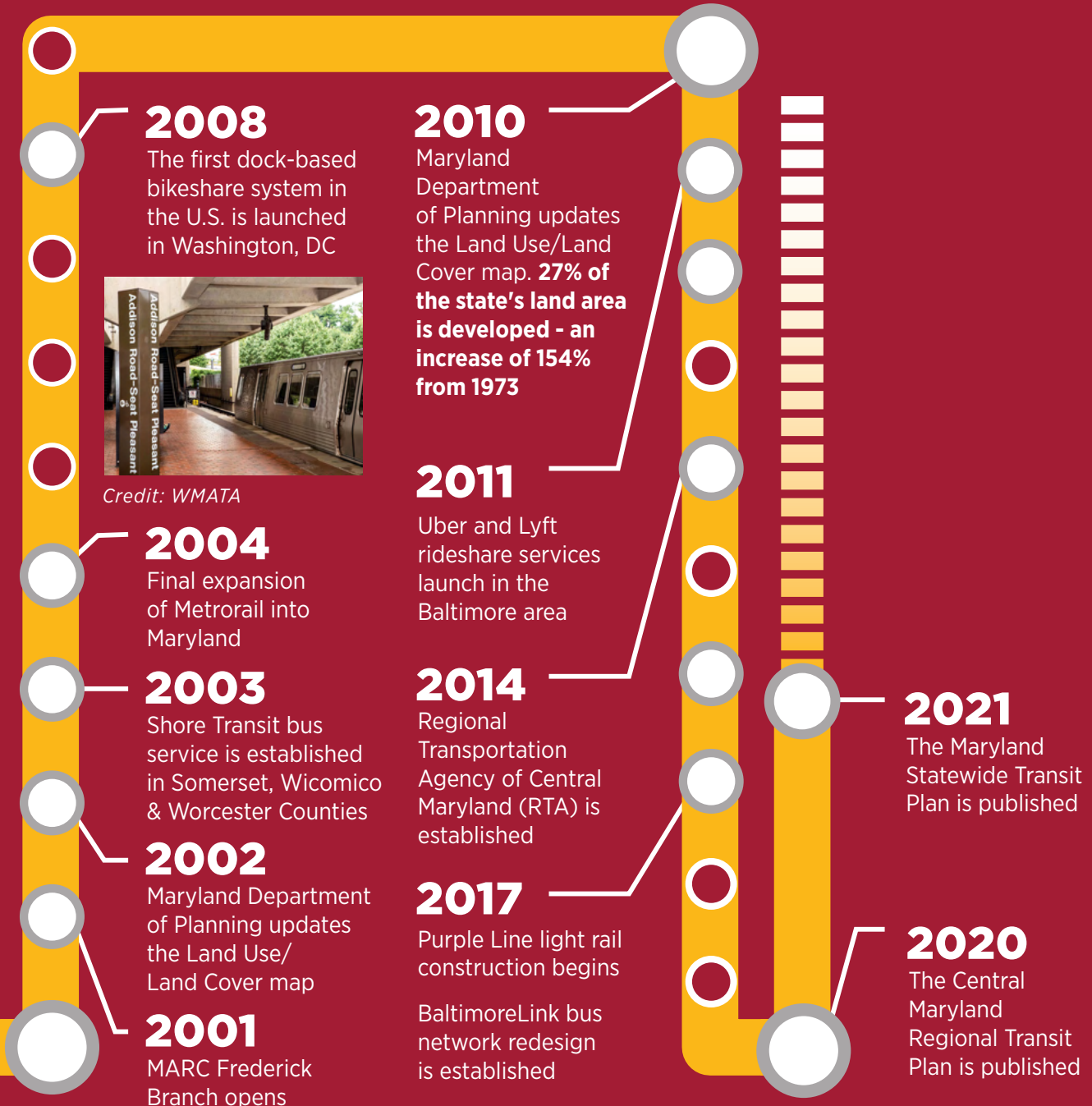
Subway extended to Johns Hopkins

1997

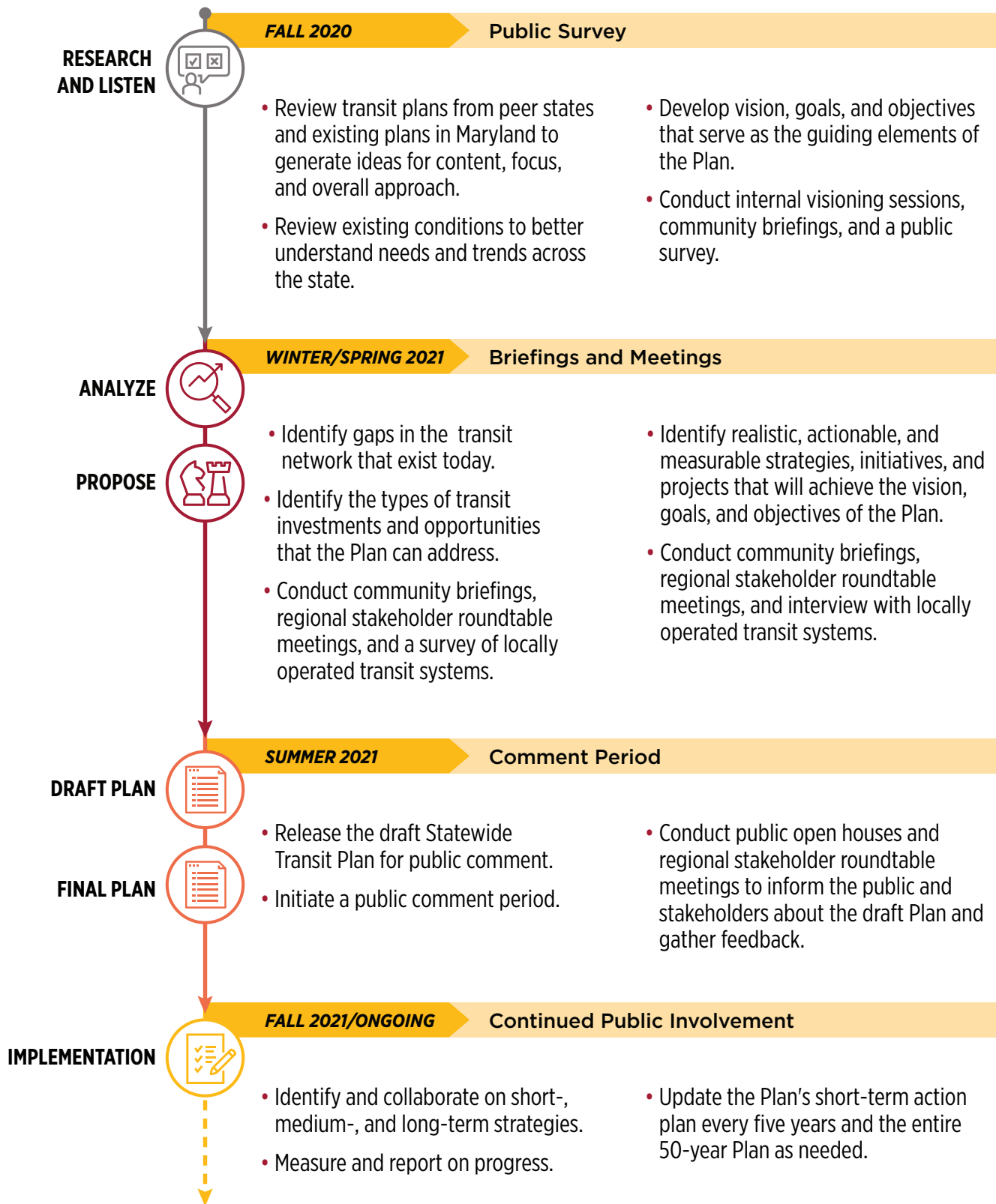
Light rail extended to BWI Airport

Dónde estuvimos

Los últimos 50 años brindan una perspectiva útil sobre cuánto puede cambiar en los próximos 50 años. Las inversiones pasadas representan compromisos importantes por parte del estado de Maryland, y será fundamental estructurar las inversiones futuras en estos recursos para facilitar su longevidad. Mientras miramos hacia el futuro, es importante reconocer y comprender cómo el transporte ha evolucionado a lo largo de la historia y cómo continuará evolucionando en los próximos años, no solo para la MTA del MDOT, sino para todas las agencias de transporte locales en todo Maryland.



Cómo se formó el plan



Quién informó al Plan

El Plan se desarrolló con la participación del público, los Sistemas de Transporte Operados Localmente (LOTS), las juntas y comisiones regionales, los grupos de apoyo, otro personal del gobierno local, y los expertos técnicos.

La MTA del MDOT recibió información valiosa a través de más de 1,500 interacciones y compromisos en todo el estado. La MTA del MDOT se reunió con una amplia variedad de partes interesadas, entre ellas empleadores, operadores de transporte, y grupos comerciales. Además, las jurisdicciones locales y los proveedores de transporte en el estado brindaron de manera consistente una valiosa fuente de conocimiento y experiencia a través de reuniones “de mesa redonda” centradas en las regiones entre las partes interesadas. Este importante esfuerzo hace que el plan sea más sólido y que refleje mejor las diversas perspectivas de Maryland.

El desarrollo del Plan de Transporte a Nivel Estatal en 2020 y 2021 coincidió con la pandemia de la COVID-19. Las partes interesadas en todo el estado se adaptaron rápidamente para unirse a las reuniones celebradas de manera virtual, utilizando herramientas en línea para llevar a cabo encuestas y reuniones, y obtener comentarios del público sobre el Plan borrador. Con estas herramientas, además de los esfuerzos para alcanzar a las personas sin acceso a la participación virtual, la MTA del MDOT pudo recopilar información, solicitar comentarios y obtener información y conocimiento sobre las necesidades, los desafíos y los deseos únicos de transporte en todo el estado.

What are the greatest transit gaps in your region? (Select Top 2)

Category	Percentage
Geographic gaps	45%
Equity and/or access gaps	10%
Technology gaps	30%
Policy gaps	
Ease of use	15%
Customer service	
Other	

MARYLAND STATEWIDE TRANSIT PLAN
Commuter Choice Maryland – Jan. 21, 2021

Introductions
Speaker: Emily

- Name
- Organization
- Tell us about yourself! **How do you plan to make the holidays special this year?**

Entre muchos otros compromisos, el personal de la MTA del MDOT debatió sobre el Plan de Transporte a Nivel Estatal en la edición de enero de 2021 del seminario web Commuter Choice de la MTA del MDOT y con las partes interesadas de todo el estado durante las reuniones de mesa redonda regionales.

Eventos y actividades de divulgación

Más de 1.500 interacciones



1 encuesta pública
con **514** respuestas

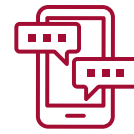
1 encuesta de los Sistemas de Transporte Operados Localmente
con
19 respuestas y
18 entrevistas de seguimiento



15 mesas redondas regionales (tres con cada una de las cinco regiones) con un total de **184 asistentes**, entre ellos personal de proveedores de transporte locales y regionales y agencias planificadoras



63 presentaciones brindadas en reuniones de las comunidades en todo el estado con un total de **775 asistentes**



45 boletines y publicaciones en redes sociales de la MTA del MDOT y sus socios

Lo que escuchamos



"Necesitamos un sistema de transporte confiable que conecte cada condado y los sistemas de transporte locales".



"El acceso a la atención médica, el empleo y las necesidades diarias generales son muy limitados".



"Los empleados deben poder contar con el transporte público en todos los turnos y horarios".



"Mejorar la calidad del transporte, no solo la cantidad".



"El transporte debe tener en cuenta los días en los que 'no somos perfectos', en los que perder el autobús no arruina todo el día porque el servicio es frecuente y puedo tomar el siguiente pronto".



"El plan debe ser flexible y ágil".

*Esta página se dejó en blanco
intencionalmente.*



2.

El transporte en la actualidad

El estado de Maryland abarca más de **12,000 millas cuadradas de área terrestre**, es el hogar de más de **6 millones de residentes** y tiene más de **3 millones de empleos** y contando. Incluye densos centros urbanos, sitios históricos y calles principales, barrios suburbanos y centros urbanos más nuevos, comunidades rurales y tierras de cultivo, y vastas costas y pueblos costeros. La alta densidad de población y la concentración de puestos de trabajo en el estado ayudan a impulsar la demanda de transporte. Con la **participación en el transporte público en el quinto puesto más alto de los Estados Unidos**, el transporte público es esencial para la movilidad en Maryland. Una mirada a las condiciones y tendencias existentes en todo el estado revela desafíos y oportunidades para el transporte en Maryland.

Maryland. La MTA del MDOT brinda un servicio de transporte local que se centra alrededor de la región metropolitana de Baltimore y un servicio de transporte suburbano en todo el estado, principalmente al brindar acceso suburbano a las regiones de Baltimore y Washington D.C. La MTA del MDOT opera autobuses locales, autobuses suburbanos, trenes ligeros, trenes suburbanos y brinda servicios de paratransporte, y también dirige fondos y asistencia en todo el estado a LOTS en todo Maryland.

- **Servicio de transporte operado localmente.** La mayoría de las agencias de transporte en Maryland son administradas a nivel de condado o ciudad. Algunas jurisdicciones tienen un servicio de ruta fija extenso, muchas tienen tanto un servicio de ruta fija como de respuesta a la demanda, y una jurisdicción rural ofrece únicamente un servicio de respuesta a la demanda. Estos servicios locales por lo general operan dentro de los límites jurisdiccionales, aunque algunos proveedores con base en el condado viajan entre las fronteras de la ciudad, el condado o el estado.
- **Servicio de transporte operado regionalmente.** Varios operadores de transporte en Maryland van más allá de los límites jurisdiccionales para brindar una mayor conectividad regional. La Agencia de Transporte Regional (RTA) de Maryland central es financiada y administrada por los condados de Howard, Anne Arundel y Prince George, y la ciudad de Laurel. WMATA es financiada y administrada mediante un convenio regional entre el distrito de Columbia, Maryland, y Virginia con un Consejo que representa cada jurisdicción, así como al gobierno federal. El transporte de la costa funciona como un proveedor regional con un servicio que alcanza a los condados de Somerset, Wicomico, y Worcester en la costa este.
- **Servicio interurbano.** Maryland recibe servicios por parte de varios operadores interurbanos, incluidos el autobús interurbano y el tren interurbano de pasajeros Amtrak. Estos servicios complementan al transporte local en todo Maryland y son un componente crítico de toda la red de transporte a nivel estatal, al brindar conexiones importantes entre las fronteras de las ciudades, condados y del estado. Los diferentes aspectos del servicio interurbano están regulados por diferentes agencias, como la Administración Federal de Ferrocarriles, la Comisión de Servicio Público de Maryland y las entidades locales que otorgan permisos y licencias.

Maryland cuenta con seis proveedores de transporte público que ofrecen servicios entre las fronteras estatales:

- El autobús suburbano de la MTA del MDOT que conecta con Washington, D.C.
- El tren suburbano de MARC que conecta con Washington, D.C. y West Virginia
- WMATA y sus servicios de Metrorail y Metrobus
- El transporte de Cecil que conecta al condado de Cecil con Delaware
- Eastern Panhandle Transit Authority (EPTA) con sede en Virginia Occidental que conecta los condados de Berkeley y Jefferson, Virginia este, con el condado de Frederick
- Rabbit Transit, con sede en Pensilvania, que conecta York y ubicaciones seleccionadas a lo largo del tren ligero en el condado de Baltimore

Estos servicios son importantes ya que la demanda de transporte en Maryland no se detiene en las fronteras estatales, con frecuencia requieren complejos acuerdos legales y financieros entre gobiernos y proveedores.



Amtrak opera aproximadamente de 85 a 90 trenes de pasajeros diarios a través de Maryland⁶, entre ellos el Acela de alta velocidad y el servicio regional regular del noreste desde Washington, D.C. a Boston, MA, en el corredor noreste. La MTA del MDOT es socia de la Comisión del Corredor Noreste y trabaja en conjunto con Amtrak, los gobiernos estatales, y otros operadores de trenes para modernizar y mejorar el sistema ferroviario de manera estratégica para pasajeros y carga.

Amtrak también opera siete servicios diarios más y un servicio cada tres semanas que continúan al sur y al oeste de Maryland hasta Miami, FL; Savannah, GA; Nueva Orleans, LA; Charlotte, NC; y Chicago, IL (con muchas paradas intermedias adicionales). Con importantes inversiones en infraestructura ferroviaria interurbana pendientes, los residentes de Maryland se beneficiarán de los planes de Amtrak para mejorar y expandir el servicio mediante la creación de nuevas conexiones entre los corredores del Medio Oeste y Sudeste, incluidas nuevas rutas a ciudades como Nashville, TN y Columbus, OH y un servicio más rápido a Richmond, VA, Raleigh, NC y más.

Cómo se trasladan las personas

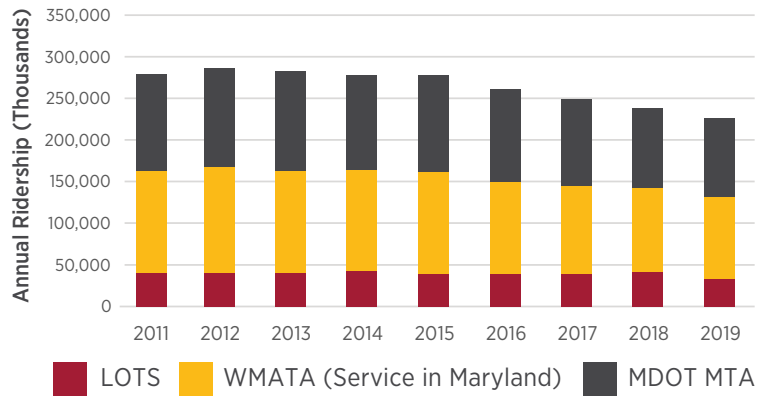
Las tendencias en la cantidad de pasajeros del transporte público en Maryland siguen las que se han observado en todo el país.

- El 98 por ciento de los viajes en transporte público en Maryland ocurren en las regiones metropolitanas de Baltimore y Washington. Tras un aumento durante la recesión de finales de 2007 a mediados de 2009, la cantidad de pasajeros se mantuvo firme hasta 2015. La disminución constante en la cantidad de pasajeros desde 2015 se puede atribuir a varias tendencias económicas, demográficas y de movilidad.
- Un combustible más barato, una mayor cantidad de propietarios de automóviles y una mayor disponibilidad y asequibilidad de los vehículos híbridos y eléctricos hacen que más personas elijan conducir.
- Los servicios de movilidad compartida como las bicicletas y los automóviles compartidos complementaron al transporte público a principios de la década de 2010, pero la introducción y la rápida implementación de los servicios de movilidad a demanda como Uber y Lyft en 2012 aumentaron la competencia en la participación.
- A pesar de que la cantidad de pasajeros de rutas fijas ha disminuido, la demanda de los servicios de paratransporte que brindan servicios a los adultos mayores y las personas con discapacidades ha aumentado.

El transporte público es el tercer medio de transporte más utilizado en Maryland luego de conducir solo y compartir el automóvil.

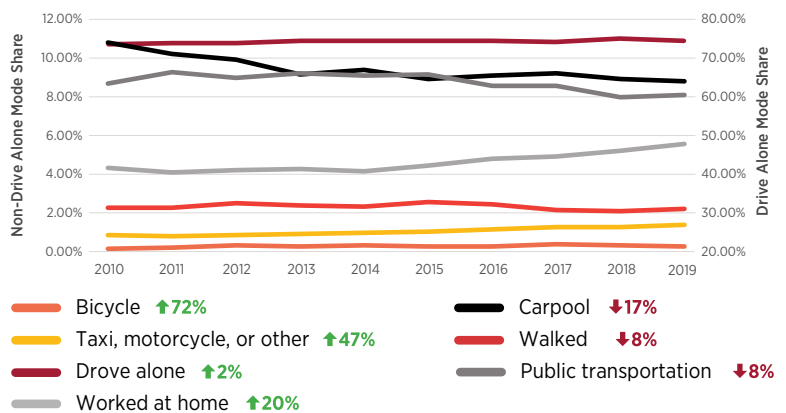
- La cantidad de pasajeros que utilizan el transporte público disminuyó del 9 por ciento en 2015 al 8 por ciento en 2018.
- La participación de los viajes en bicicleta, taxi, y motocicleta aumentaron a las tasas más altas.
- El trabajo desde el hogar, o teletrabajo, aumentó un 20 por ciento, una tendencia que se amplificó recientemente con la pandemia de la COVID-19.

Gráfico 2: Total de pasajeros anuales por operador en Maryland



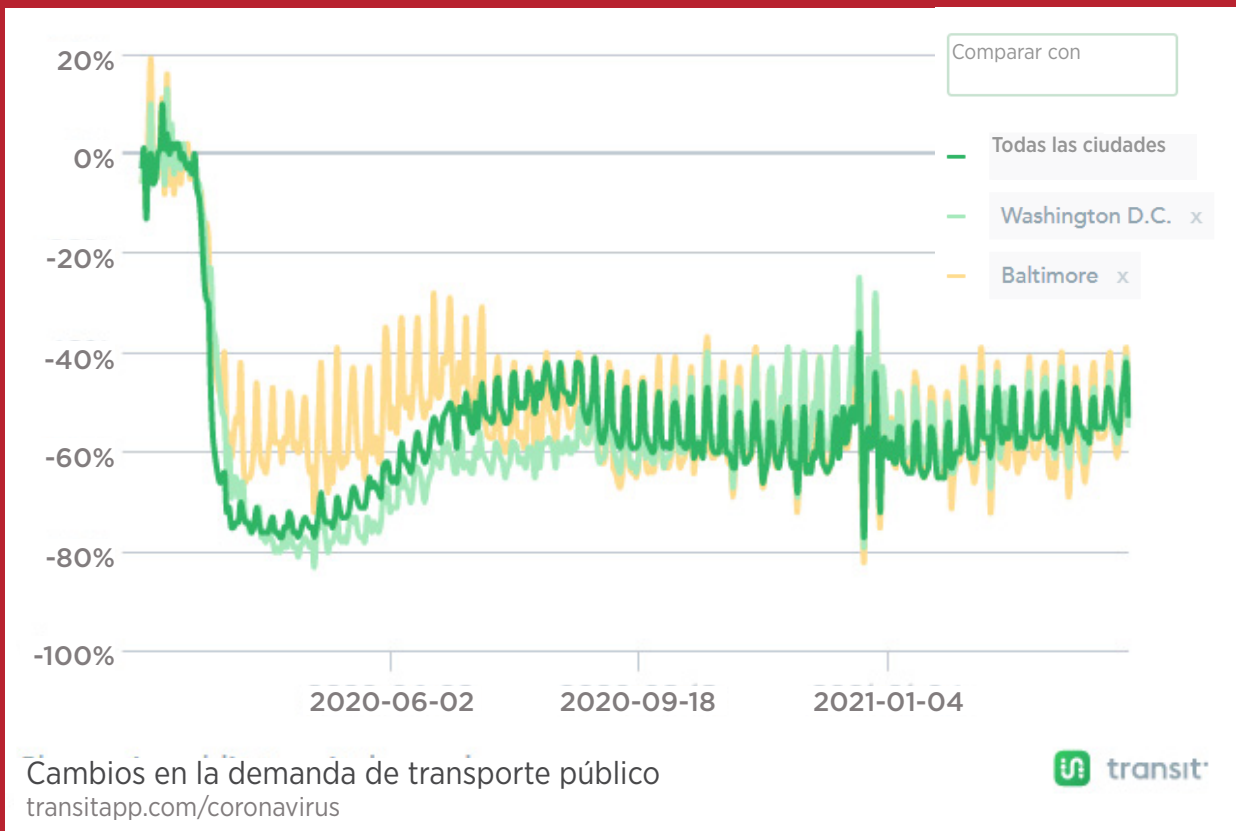
Fuente: Informe anual de logros de la MTA del MDOT, 2020, 2019

Gráfico 3: Participación en los traslados por año y modo, 2010-2019



Fuente: Promedios anuales de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense (2010 a 2019)

El transporte público ha sido una fuerza importante a lo largo de la pandemia de la COVID-19, lo que representa el éxito en la capacidad de Maryland para mantener y priorizar las rutas y servicios para las personas que más los necesitan y para los trabajadores esenciales de los que todos dependemos. En Baltimore, el servicio del Core Bus de la MTA del MDOT experimentó reducciones en la cantidad de pasajeros menos drásticas durante la pandemia al compararlo con Washington D.C. y Estados Unidos en su conjunto, lo que demuestra la resiliencia del transporte público en Maryland. A lo largo del estado, los sistemas de transporte local se movilizaron rápidamente para reforzar los protocolos de sanidad e implementar prácticas como la eliminación de las tarifas y el abordaje por la puerta trasera para asegurar la seguridad de los operadores. La pandemia ha tenido un impacto significativo en nuestro sistema de transporte, con efectos duraderos en su fuerza laboral, cantidad de pasajeros y financiamiento. El Plan de Transporte a Nivel Estatal presenta una oportunidad para que Maryland apoye y promueva los esfuerzos actuales para mejorar el transporte público, establezca una visión para el papel del transporte en la recuperación luego de la pandemia, subraye la importancia del transporte público para respaldar los viajes esenciales, y reconozca la naturaleza crítica del trabajo de la MTA del MDOT y del trabajo de los proveedores de transporte público locales de todo el estado.



Nuestros residentes y pasajeros

Para comprender las necesidades de transporte público actuales y futuras, es importante comprender a la población que utiliza el transporte y a la población estatal en lo que respecta a los ingresos, la educación y el empleo, así como los factores como la raza, la edad y la identidad de género. **El avance de la equidad requiere que Maryland (la MTA del MDOT junto con otros proveedores de transporte) comprenda cómo las personas están experimentando barreras para acceder a las oportunidades y los recursos.**



El ingreso en Maryland, según lo medido por el ingreso familiar promedio, es de \$83,242⁷. El ingreso familiar promedio varía entre \$42,165 en el condado de Somerset y \$117,730 en el condado de Howard.

Muchas personas de bajos ingresos a menudo dependen del transporte público como un recurso vital y una forma asequible de ir y venir del trabajo, las tiendas, las citas médicas y otros destinos esenciales.



El índice de propietarios de automóviles en Maryland está aumentando, con 1,977,742 vehículos registrados en 2017, un aumento del 2 por ciento con respecto al 2012⁸. Sin embargo, **el 9 por ciento de los hogares de Maryland no tienen un automóvil.**

Esta métrica es importante para comprender dónde viven las poblaciones que probablemente dependen del transporte público. Además de las regiones metropolitanas de Baltimore y Washington, el condado de St. Mary y el condado de Charles en Maryland sur, el condado de Wicomico y el condado de Dorchester en Maryland este, y algunas zonas en Maryland oeste tienen un mayor número de hogares sin automóviles en comparación con el resto del estado.



Un sistema futuro de transporte público de Maryland que respalde la capacidad de vivir sin automóviles o con menos viajes en automóvil se clasificó como una de las principales prioridades de los participantes en la encuesta pública.



La representación racial y étnica en Maryland incluye al 55 por ciento de las personas que se identifican como blancas y al 45 por ciento que se identifican como personas de color.⁹ La población de personas de color en todo el estado incluye el 30 por ciento que se identifican como personas negras, el 6 por ciento asiáticas, el 0,3 por ciento indias americanas y el 0,1 por ciento de las islas del Pacífico, y otro 11 por ciento se identifica como personas hispanas *y el 3 por ciento como multirraciales.

Las personas de color en Maryland tienen casi **tres veces más probabilidades de viajar en transporte público** que los residentes blancos.¹⁰ Aunque es posible que las personas de color tengan un mejor acceso al transporte frecuente en comparación con la población general, muchas aún enfrentan desafíos para acceder a empleos y destinos debido a la disparidad en los destinos a los que se puede llegar más fácilmente en automóvil que en transporte público. Existen oportunidades en todo el estado para mejorar la accesibilidad a los empleos y servicios para las personas de color al enfocar el crecimiento del empleo en áreas que ya son accesibles por el transporte público y al focalizar nuevas inversiones en transporte hacia las concentraciones de empleo.

* Las personas de origen hispano pueden identificarse con cualquier raza y pueden seleccionar una o más categorías. Si bien no se puede comparar fácilmente la proporción total de residentes que tienen origen hispano con otras razas, Maryland es el hogar de muchos residentes con cultura u origen cubano, mexicano, puertorriqueño, sudamericano o centroamericano, o español.



Las personas con discapacidades constituyen el 11 por ciento de la población de Maryland, o aproximadamente 1 de cada 10 personas.¹¹ Las regiones metropolitanas de Baltimore y Washington tienen la mayor densidad de personas con discapacidades, mientras que las áreas rurales y exurbanas tienen el porcentaje más alto de la población total de personas con discapacidades del estado.

A pesar de que no todas las personas con discapacidades dependen del transporte público para trasladarse, muchas sí lo hacen.

Para abordar los desafíos de accesibilidad que existen en la actualidad para las personas con discapacidades, las comunidades pueden realizar inversiones a nivel local con el objetivo de reducir las barreras para acceder al transporte público y mejorar la accesibilidad en todo el sistema de transporte público de Maryland.



La edad de los residentes de Maryland, a nivel estatal medio, es de 39 años.¹² **El 15 por ciento de la población de Maryland tiene más de 65 años.** Muchos adultos mayores no tienen acceso a un automóvil, no tienen una licencia de conducir válida, o no se sienten cómodos al conducir.

Las regiones metropolitanas de Baltimore y Washington tienen la densidad más alta de adultos mayores, mientras que las áreas rurales tienen el porcentaje más alto de la población total de adultos mayores del estado.

Los adultos mayores en las zonas rurales enfrentan un acceso y una disponibilidad limitada a los servicios de transporte público de todo el día o del mismo día, los cuales son un recurso vital para que las personas permanezcan en sus comunidades y mantengan su independencia a medida que envejecen.



Los idiomas que se hablan en Maryland varían, con un 81 por ciento de residentes que hablan inglés y un 9 por ciento de residentes que hablan español. En más del 3 por ciento de los hogares se tiene un dominio limitado del inglés.¹³

Los residentes con un dominio limitado del inglés tienen un 50 por ciento más de probabilidades de viajar en transporte público y se ven afectados de manera desproporcionada por los tiempos de viaje más altos que el promedio.

Las concentraciones de las poblaciones con un dominio limitado del inglés por lo general se alinean con el servicio de transporte público existente, y se **concentran principalmente en Maryland central.**

Hay más de 1.2 millones de residentes de Maryland sordos y con problemas de audición¹⁴, muchos de los cuales se comunican mediante la lengua de señas estadounidense (ASL).




El género en Maryland está dividido casi en partes iguales, con una ligera mayoría de la población del 52%, que se identifica como mujer y el 48% por ciento se identifica como hombre.

La identidad de género puede jugar un rol importante en las elecciones de viajes y la experiencia en el transporte público. Por ejemplo, las personas que respondieron la encuesta del Plan de Transporte a Nivel Estatal que se identificaron como hombres tenían menos probabilidades de identificar "aumentar la seguridad" y "reducir la delincuencia en el transporte" como una prioridad máxima, mientras que las personas que respondieron la encuesta **de todas las demás identidades de género, incluidas las mujeres, las personas no binarias y autodenominadas, consideraron el aumento de la seguridad y la eliminación de delitos como una prioridad máxima.**

Región por región

A pesar de ser relativamente pequeña en tamaño, Maryland es increíblemente diversa en cuanto a su geografía. Hay montañas en el oeste, costas al este y un corredor urbano que atraviesa el medio, con tierras de cultivo rurales, pequeñas ciudades y suburbios repartidos entre medio. El Plan refleja este contexto al adoptar las cinco regiones definidas en el Plan de Transporte de Maryland de 2040.

 **La población** asciende a 6,185,278 con una densidad de población promedio de 619 personas por milla cuadrada.¹⁵ La densidad de población varía desde 33 personas por milla cuadrada en el condado de Dorchester hasta 6,678 personas por milla cuadrada en la ciudad de Baltimore.


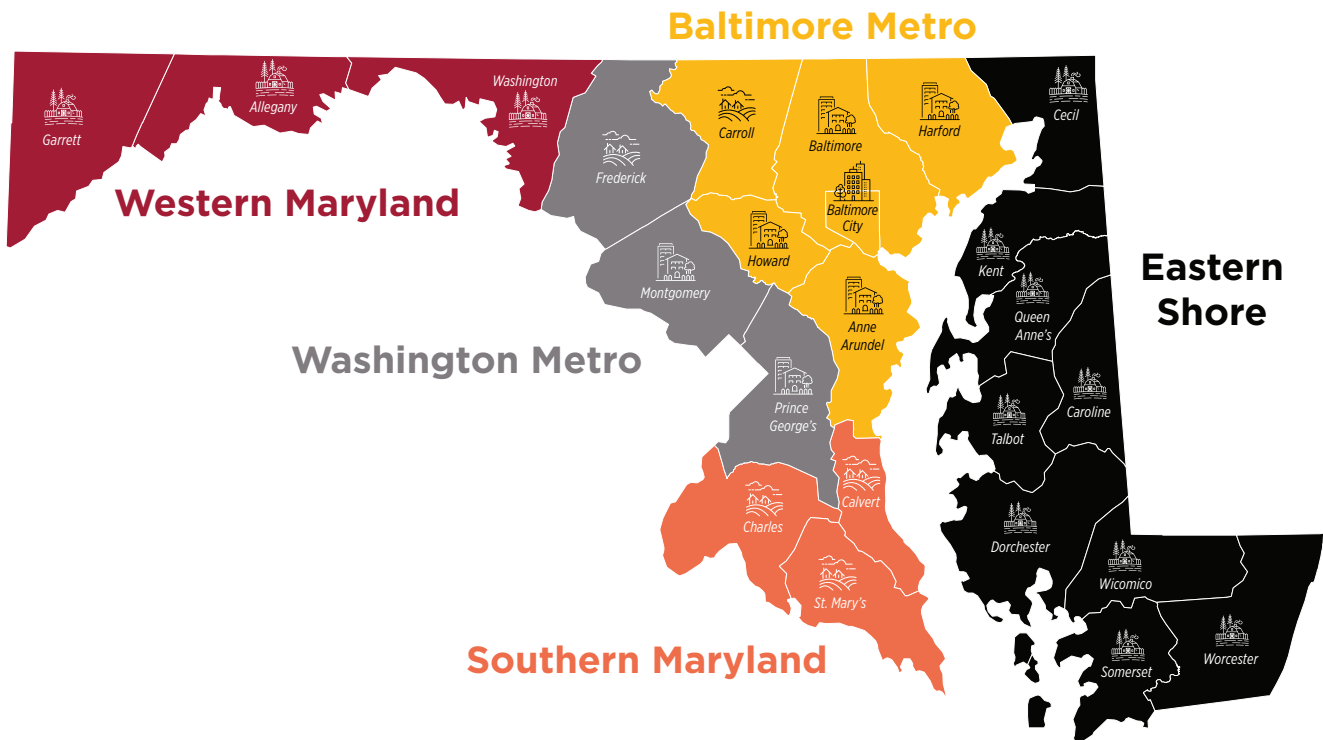
 **Los empleos** en Maryland suman un total de 2,628,952 con una densidad de trabajo promedio de 181 trabajos por milla cuadrada.¹⁶ La densidad de puestos de trabajo varía desde 6 puestos de trabajo por milla cuadrada en el condado de Somerset hasta 3,179 puestos de trabajo por milla cuadrada en la ciudad de Baltimore.



Gráfico 4: Regiones de Maryland



URBANAS

Las áreas con la densidad más alta en cuanto a la población, los empleos, y los viajes en transporte también descritas como núcleos urbanos y zonas de contexto de centros urbanos con una densidad moderada a alta de desarrollo de usos variados.¹⁷



SUBURBANAS

Áreas que albergan a la mayoría de la población del estado y rodean las dos áreas urbanas más grandes. Estas áreas incluyen centros de actividad suburbana y centros urbanos tradicionales con menor densidad pero con una amplia variedad de usos.



EXURBANAS

Áreas en los límites de las regiones metropolitanas con áreas rurales, y crecimiento poblacional y desarrollo suburbano continuo. Estas áreas están caracterizadas en el contexto suburbano pero tienen más desarrollo residencial de baja densidad que comercial.






RURALES

Áreas fuera de las dos grandes áreas metropolitanas del estado, que albergan centros urbanos más pequeños, pero en su mayoría son rurales. Estas áreas tienen la densidad más baja y albergan áreas agrícolas y de preservación, y viviendas con baja densidad.

Maryland oeste

Maryland oeste es la región menos poblada del estado. En la región predomina la geografía rural y se caracteriza por sus bosques, cordilleras, agricultura y pequeñas ciudades. Sin embargo, la región alberga centros de población más densos, como las ciudades de Cumberland, Frostburg y Hagerstown.

SERVICIO DE TRANSPORTE:

-  Autobús de ruta fija
-  Autobús suburbano
-  De respuesta a la demanda

VIAJES DE TRANSPORTE ANUAL

673,625 (2018)

PARTICIPACIÓN EN LOS VIAJES DE TRANSPORTE PÚBLICO: **1%**

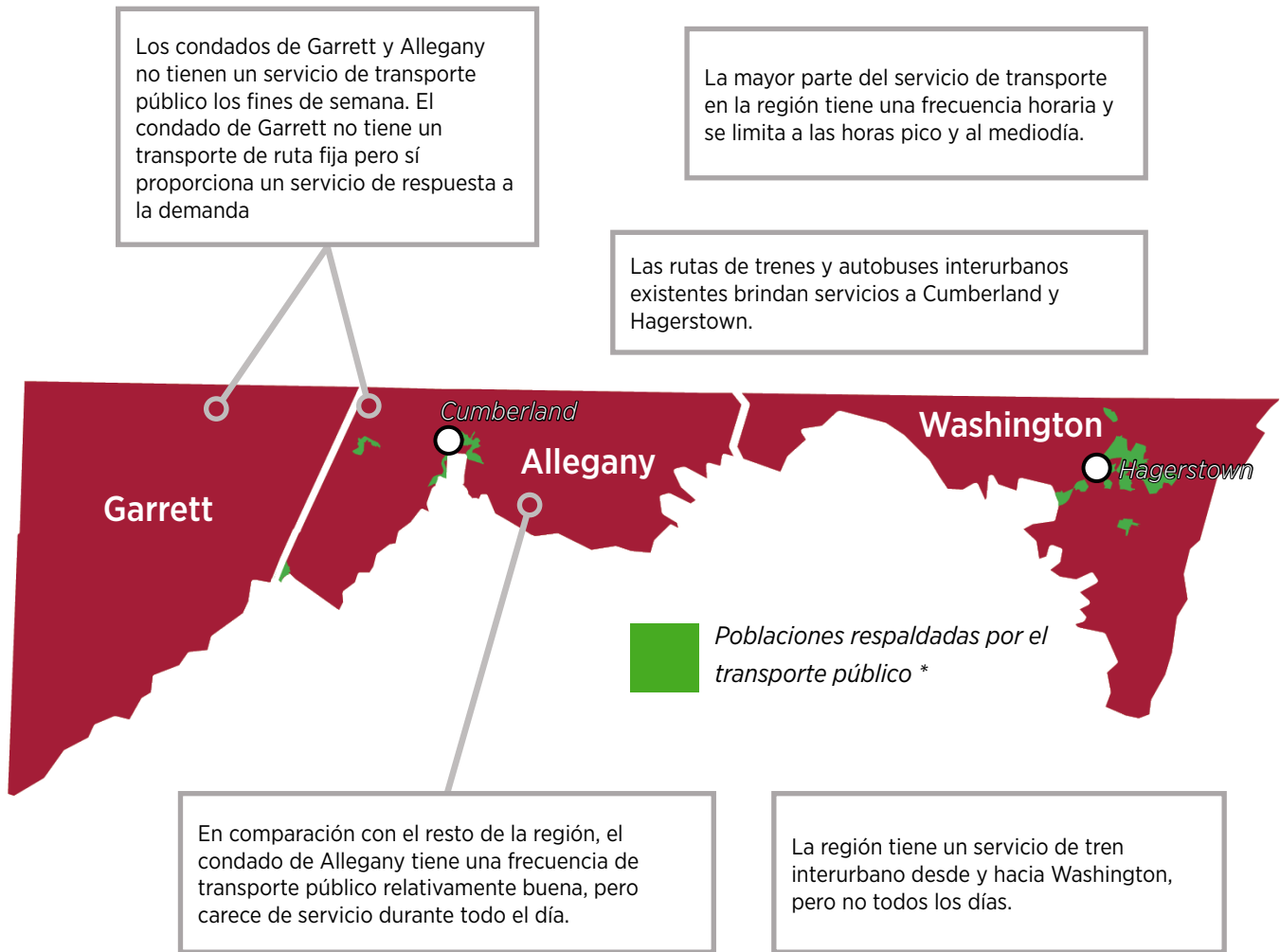
HOGARES SIN AUTOMÓVIL: **9%**

PANORAMA GENERAL DEL MERCADO DE TRANSPORTE:


- Cumberland y Hagerstown son centros urbanos más pequeños con mayor concentración de personas y densidad de puestos de trabajo.
- Los hogares de bajos ingresos parecen estar más extendidos en Maryland oeste, que tiene un transporte de ruta fija con una cobertura y frecuencia limitadas.
- Existen áreas con concentraciones de hogares sin automóviles en algunas zonas de cada uno de los tres condados.
- El condado de Washington alberga poblaciones más numerosas de residentes negros/as e hispanos/as o latinos/as.
- Los condados de Garrett, Allegany y Washington tienen áreas de baja densidad con una alta concentración de personas con discapacidades. En muchas de estas áreas, el único servicio de transporte público disponible es el de respuesta a la demanda con un horario de operación limitado y una planificación requerida con 24 horas de anticipación.
- En Maryland oeste, muchos adultos mayores viven en las afueras de las áreas urbanas, donde las densidades más bajas hacen que proporcionar un transporte de ruta fija sea más desafiante. Al ser una región con una población que envejece, una proporción cada vez mayor de residentes necesitará medios de transporte alternativos para garantizar que puedan envejecer en el lugar y conservar su independencia.



Créditos: Condado de Washington



Lo que escuchamos para mejorar la transporte público, como los alimentos









“Existen oportunidades en Maryland oeste para aumentar el acceso a los servicios esenciales y la atención médica, y poner atención a la retención de empleados para los servicios de transporte.”

“Las necesidades clave de transporte público incluyen conexiones de pasajeros a los centros de empleo en West Virginia y Pensilvania y conexiones mejoradas a destinos recreativos como el Centro de visitantes C&O y la red Gap Trail.”

* Áreas con altas densidades de población y concentraciones de personas jóvenes, personas mayores, hogares de bajos ingresos, hogares con pocos propietarios de automóviles y personas con discapacidades.

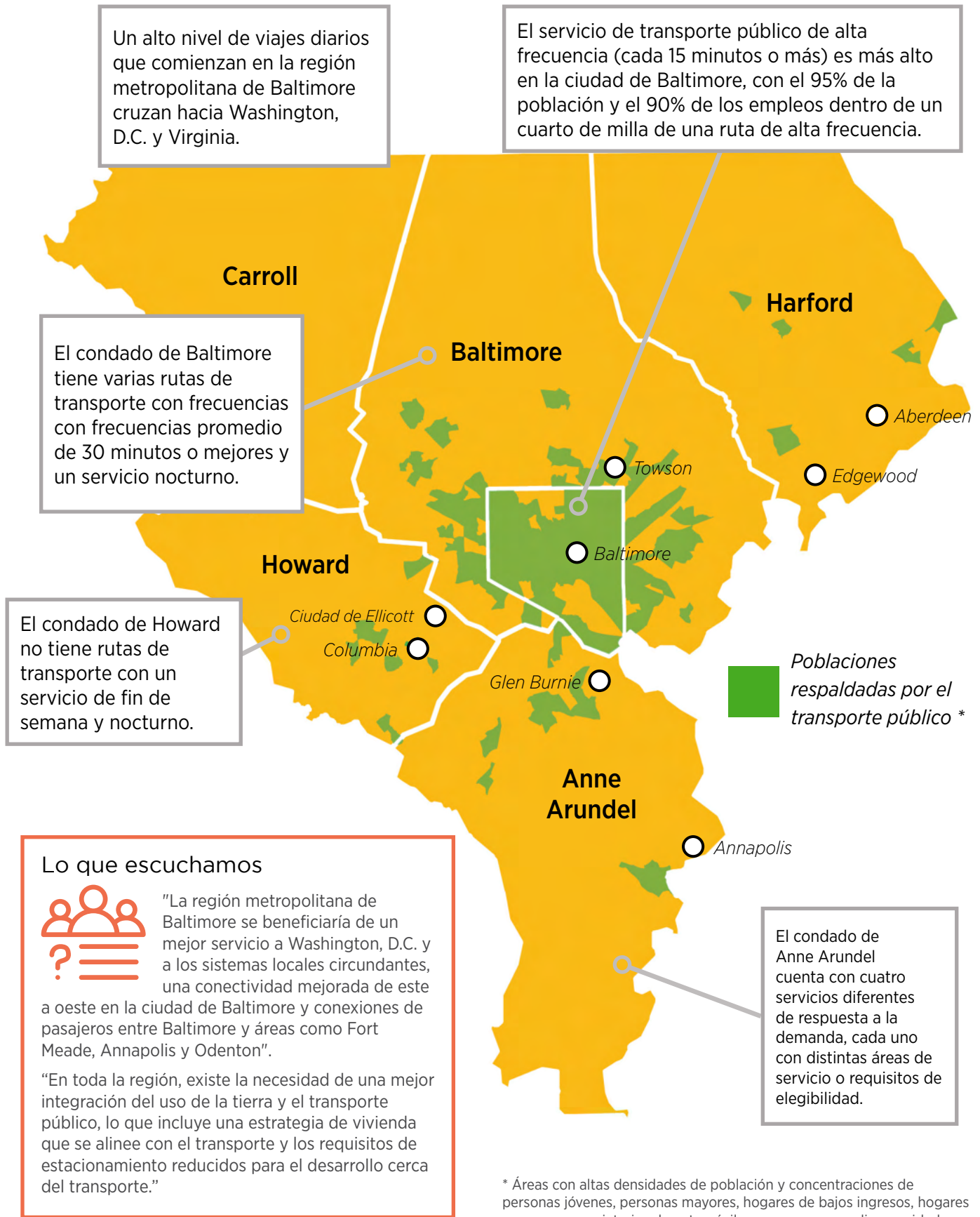
Región metropolitana de Baltimore

La región metropolitana de Baltimore está conformada por la ciudad de Baltimore, los condados circundantes, y Annapolis, la capital del estado. La ciudad de Baltimore y Annapolis cuentan con centros urbanos más densos, y las áreas circundantes están formadas por suburbios de densidad media a baja que realizan la transición a las comunidades rurales con una distancia mayor del núcleo urbano.

SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO:		VIAJES DE TRANSPORTE ANUAL
 Autobús de ruta fija	 Tren suburbano	101,233,751 (2018)
 Tren ligerol/Metro	 De respuesta a la demanda	PARTICIPACIÓN EN LOS VIAJES DE TRANSPORTE PÚBLICO: 6%
 Autobús suburbano	 Ferry	HOGARES SIN AUTOMÓVIL: 11%

PANORAMA GENERAL DEL MERCADO DE TRANSPORTE:






- El Core Bus de la MTA del MDOT mantuvo uno de los niveles de cantidad de pasajeros más altos en los Estados Unidos a lo largo de la pandemia de la COVID-19.
- La región alberga el 45 por ciento de la población del estado y el 51 por ciento de los trabajos del estado, y en promedio, viajar en transporte público toma un 71 por ciento más de tiempo que conducir.¹⁸
- Las mejoras al servicio ferroviario MARC y el rediseño del sistema de autobuses BaltimoreLink han ayudado a atraer y retener a los pasajeros.
- En las comunidades suburbanas y exurbanas de rápido crecimiento de la región, el transporte público respalda los objetivos de planificación a nivel estatal existentes y las iniciativas de desarrollo orientado al transporte (TOD), lo que garantiza que Maryland se desarrolle donde ya existen opciones de transporte de calidad.
- La región tiene concentraciones densas de hogares de bajos ingresos. Si bien la región tiene una mejor cobertura y frecuencia de transporte público en general, las personas con bajos ingresos que no tienen acceso a un automóvil pueden experimentar una menor accesibilidad general a los trabajos y servicios, ya que muchos destinos regionales son inaccesibles solo mediante el transporte público.
- La región tiene un elevado número de hogares sin automóvil. En la ciudad de Baltimore, casi el 30 por ciento de los hogares no tienen automóvil y el transporte público es esencial para conectar a las personas con empleos y oportunidades.¹⁹
- Hay una mayor concentración de personas de color en las áreas urbanas de la región. A pesar de que es más probable que se trasladen en transporte público, estas poblaciones tienen un acceso limitado al servicio de transporte que pasa cada 30 minutos o más.
- Las poblaciones con un dominio limitado del inglés se concentran principalmente en los condados de Howard y Baltimore



Región metropolitana de Washington

La región metropolitana de Washington está conformada por los condados suburbanos fuera de Washington, D.C. Su geografía es principalmente suburbana, con áreas de densas áreas urbanas que se transforman en suburbios de densidad media a baja. En los últimos años, la región ha experimentado un crecimiento suburbano significativo a lo largo del corredor

SERVICIO DE TRANSPORTE:

-  Autobús de ruta fija
-  Tren ligero/Metro
-  Autobús suburbano
-  Tren suburbano
-  De respuesta a la demanda

VIAJES DE TRANSPORTE ANUAL

128,685,218 (2018)*

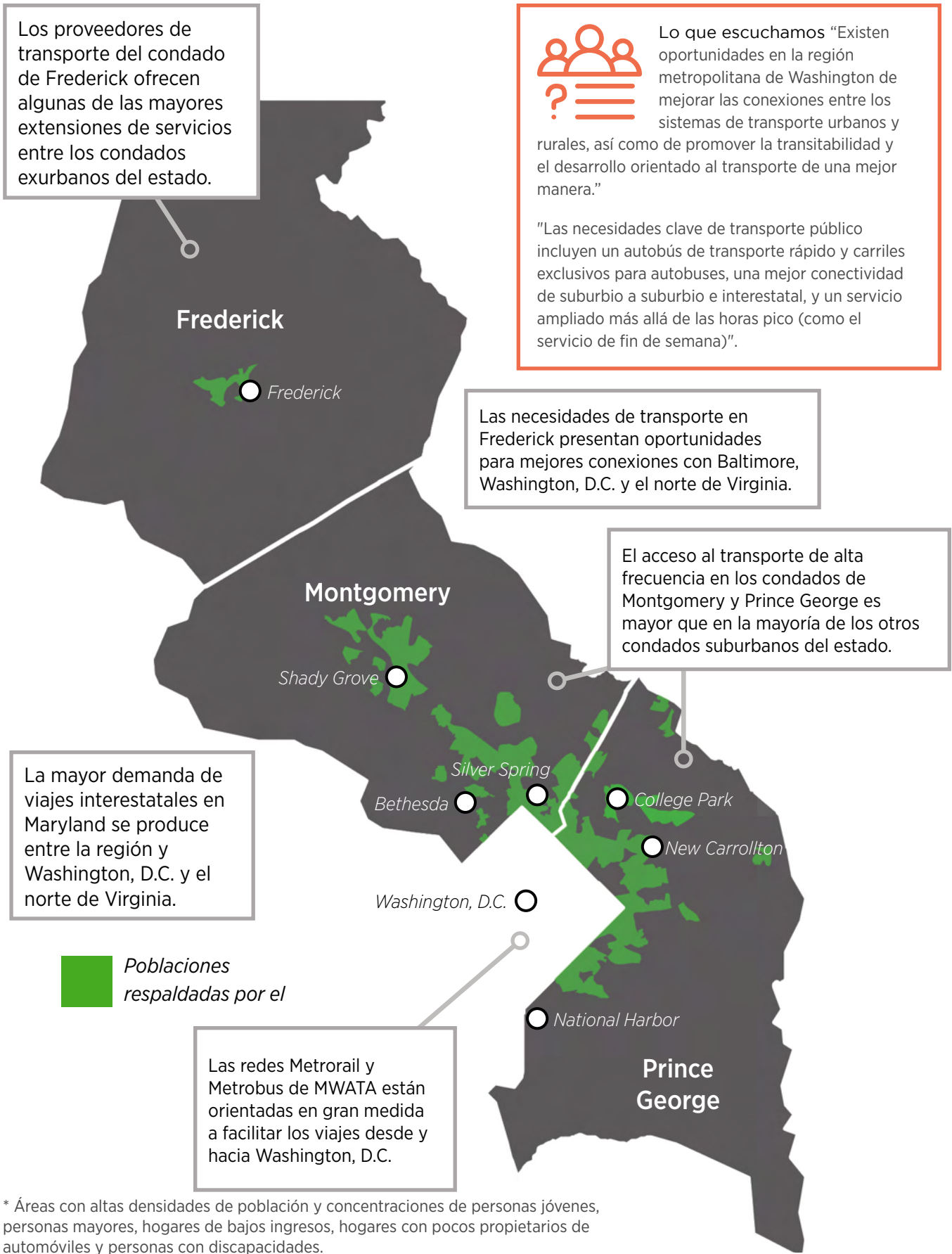
PARTICIPACIÓN EN LOS VIAJES DE TRANSPORTE PÚBLICO: 14%

HOGARES SIN AUTOMÓVIL: 8%

PANORAMA GENERAL DEL MERCADO DE TRANSPORTE:

- Las inversiones recientes y próximas, como la Línea Violeta del tren ligero y el Autobús de Transporte Rápido (BRT) FLASH del condado de Montgomery, facilitarán el desplazamiento de los pasajeros y ayudarán a anclar la población clave y los centros de empleo.
- La región de Washington alberga el 37 por ciento de la población del estado y el 35 por ciento de los trabajos del estado, y en promedio, viajar en transporte público toma un 43 por ciento más de tiempo que conducir.²⁰
- En las comunidades suburbanas y exurbanas de rápido crecimiento de la región, el transporte público respalda los objetivos de planificación a nivel estatal existentes y las iniciativas de desarrollo orientado al transporte (TOD), lo que garantiza que Maryland se desarrolle donde ya existen opciones de transporte de calidad.
- La región tiene concentraciones densas de hogares de bajos ingresos. Si bien la región tiene una mejor cobertura y frecuencia de transporte público en general, las personas con bajos ingresos que no tienen acceso a un automóvil pueden experimentar una menor accesibilidad general a los trabajos y servicios, ya que muchos destinos regionales son inaccesibles solo mediante el transporte público.
- La región tiene un alto número de hogares sin automóviles (siete por ciento) además de redes de transporte público más sólidas que en otras partes del estado.
- Los condados de Montgomery y Prince George tienen más personas de color, incluidas las comunidades negras, asiáticas e hispanas o latinas, pero la cobertura del servicio de transporte público que opera cada 30 minutos o menos es limitada en estos condados.
- La región, en particular el condado de Frederick, alberga una gran población de usuarios de la lengua ASL, así como un campus de la Escuela para Personas Sordas de Maryland. Aparte del inglés, los idiomas que se hablan con mayor frecuencia en la región son el español, el coreano, el vietnamita, el chino, el francés, el árabe y el amárico.

* La cantidad de pasajeros de la región metropolitana de Washington incluye la cantidad de pasajeros de WMATA solo en Maryland de 2018 (del Informe de logro de la MTA del MDOT de 2021) y los valores de pasajeros informados para todas las demás agencias de transporte en la región (de la base de datos de transporte nacional).



Maryland sur

Se proyecta que Maryland sur será la región de más rápido crecimiento del estado en los próximos años debido al desarrollo suburbano rápido y generalizado. Gran parte de este crecimiento proyectado se puede atribuir al aumento de residentes que trabajan en la región de Washington, D.C. y la expansión de las oportunidades de empleo en el sur de Maryland.

SERVICIO DE TRANSPORTE:

- 🚌 Autobús de ruta fija
- 🚌 Autobús suburbano

VIAJES DE TRANSPORTE ANUAL

1,284,405 (2018)

PARTICIPACIÓN EN LOS VIAJES DE TRANSPORTE PÚBLICO: 4%

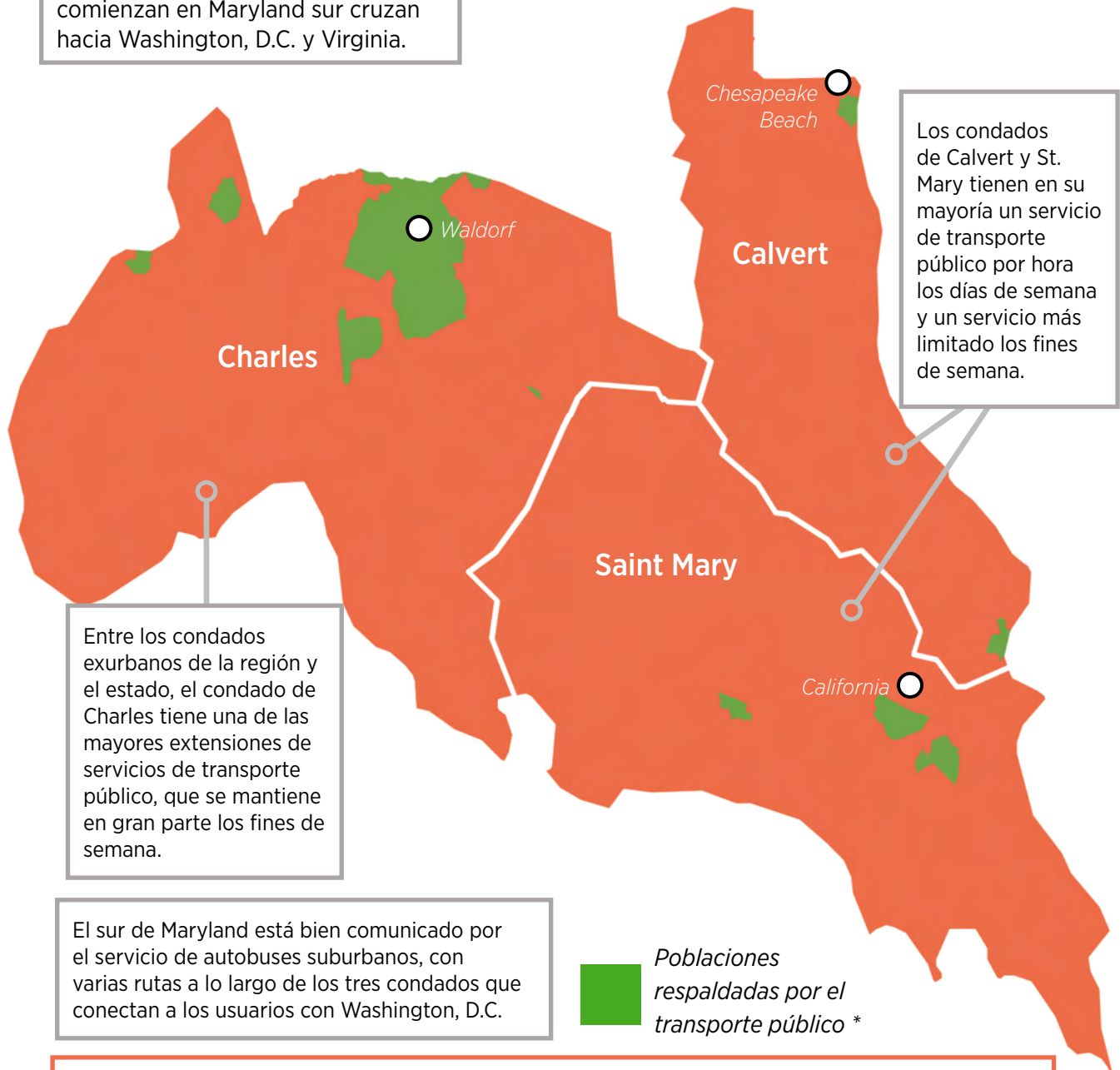
HOGARES SIN AUTOMÓVIL: 4%

PANORAMA GENERAL DEL MERCADO DE TRANSPORTE:

- Además de los servicios locales y de ruta fija, los condados en Maryland sur también reciben servicios por parte de los autobuses suburbanos de la MTA del MDOT. California, Chesapeake Beach, y Waldorf son centros urbanos más pequeños con mayor concentración de personas y densidad de puestos de trabajo.
- Los hogares de bajos ingresos están más concentrados a lo largo de la costa sur del condado de St. Mary. Las personas en estas áreas pueden recibir directamente los servicios de transporte de ruta fija, pero con frecuencias más bajas.
- Las áreas con concentraciones de hogares sin automóviles incluyen el condado de St. Mary (cinco por ciento) y el condado de Charles (tres por ciento).
- El condado de Northern Charles alberga comunidades más diversas, sin embargo, el servicio de transporte público con una frecuencia de 30 minutos o mejor se limita a las comunidades dentro de la Interestatal 495 (Capital Beltway).
- Los condados de Calvert y St. Mary tienen áreas de baja densidad con una alta concentración de personas con discapacidades. En muchas de estas áreas, el único servicio de transporte público disponible es el de respuesta a la demanda con un horario de operación limitado y una planificación requerida con 24 horas de anticipación.
- Muchos adultos mayores no pueden utilizar el servicio de respuesta a la demanda según las pautas actuales debido a que viven en comunidades costeras fuera de los límites del transporte de ruta fija.



Un alto nivel de viajes diarios que comienzan en Maryland sur cruzan hacia Washington, D.C. y Virginia.




Los condados de Calvert y St. Mary tienen en su mayoría un servicio de transporte público por hora los días de semana y un servicio más limitado los fines de semana.

Entre los condados exurbanos de la región y el estado, el condado de Charles tiene una de las mayores extensiones de servicios de transporte público, que se mantiene en gran parte los fines de semana.

El sur de Maryland está bien comunicado por el servicio de autobuses suburbanos, con varias rutas a lo largo de los tres condados que conectan a los usuarios con Washington, D.C.

Poblaciones respaldadas por el transporte público *

Lo que escuchamos “Existen oportunidades en Maryland sur para mejorar el servicio de transporte público en los centros urbanos como Washington, D.C. y Baltimore, así como para permitir transferencias más eficientes entre las diferentes rutas y servicios.”







“Las necesidades clave de transporte público incluyen mejores conexiones con las comunidades que envejecen, instalaciones militares y universidades, y la búsqueda de recomendaciones identificadas en los esfuerzos de planificación del Transporte Rápido de Maryland Sur (SMRT)”.

* Áreas con altas densidades de población y concentraciones de personas jóvenes, personas mayores, hogares de bajos ingresos, hogares con pocos propietarios de automóviles y personas con discapacidades.

Costa este

La costa este alberga una sólida industria agrícola, con la ciudad de Salisbury en su centro. El turismo también es una industria importante, centrado en las comunidades frente a la playa como Ocean City, lo que genera fluctuaciones estacionales sustanciales en los residentes y visitantes.

SERVICIO DE TRANSPORTE:

-  Autobús de ruta fija
-  Tren suburbano*
-  Autobús suburbano
-  De respuesta a la demanda

VIAJES DE TRANSPORTE ANUAL

3,089,004 (2018)

PARTICIPACIÓN EN LOS VIAJES DE TRANSPORTE PÚBLICO: 1%

HOGARES SIN AUTOMÓVIL: 7%

PANORAMA GENERAL DEL MERCADO DE TRANSPORTE:

- En la costa este, el transporte de ruta fija se limita principalmente a los servicios locales, con rutas suburbanas que alcanzan a partes del condado de Queen Anne. Easton, Salisbury, y Ocean City son centros urbanos más pequeños con mayor concentración de personas y densidad de puestos de trabajo. El alto volumen de visitantes a la región desde otras partes del estado presenta la necesidad de un servicio de transporte interurbano hacia la costa este.
- Al ser una región con una gran proporción de adultos mayores, un número creciente de residentes necesitará medios de transporte alternativos para garantizar que puedan envejecer en el lugar y conservar su independencia.
- Los hogares de bajos ingresos están más concentrados a lo largo de la frontera entre Maryland y Delaware, y el condado de Somerset tiene el ingreso medio más bajo de la región. Las personas en estas áreas pueden recibir directamente los servicios de transporte de ruta fija, pero con frecuencias más bajas.
- Las áreas con más hogares sin automóviles incluyen el condado de Wicomico y el condado de Dorchester.
- Los condados de Somerset y Wicomico albergan a más residentes de comunidades negras e hispanas o latinas.
- El condado de Cecil tiene áreas de baja densidad con una alta concentración de personas con discapacidades. En muchas de estas áreas, el único servicio de transporte público disponible es el de respuesta a la demanda con un horario de operación limitado y una planificación requerida con 24 horas de anticipación.
- Hay concentraciones de poblaciones con un dominio limitado del inglés en los condados de Wicomico, Somerset, Caroline y Queen Anne que tienen acceso limitado al transporte de ruta fija.



Créditos: Transporte de

*El servicio de tren suburbano en la costa este se limita a la estación Perryville de MARC en el extremo norte de la región.



Lo que escuchamos “La costa este necesita una mejor conectividad con Maryland central y Washington, D.C., el cierre de la brecha regional entre Perryville y Newark, Delaware, y una mejor conectividad entre las áreas rurales y los centros de actividades para las necesidades de la comunidad, como la atención médica.”

“Nuestra población que envejece presenta necesidades de movilidad en evolución, así como desafíos con la accesibilidad a la tecnología”.

La costa este depende en gran medida de los servicios de respuesta a la demanda, la mayoría de los cuales operan hasta 12 horas al día.

La costa este tiene un alto nivel de demanda de transporte a Delaware, específicamente del condado de Cecil al condado de New Castle/ Wilmington.

El servicio de transporte público de mayor frecuencia está disponible en Ocean City durante los meses de verano.

Poblaciones respaldadas por el transporte público *

Los condados de Somerset, Wicomico y Worcester ofrecen extensiones de servicio de respuesta a la demanda que se extienden por más de 20 horas al día entre semana, así como un servicio los fines de semana.

* Áreas con altas densidades de población y concentraciones de personas jóvenes, personas mayores, hogares de bajos ingresos, hogares con pocos propietarios de automóviles y personas con discapacidades.

Crecimiento futuro

El transporte público es más efectivo en donde hay concentraciones de personas y puestos de trabajo. Para comprender las necesidades de transporte actuales y futuras, es importante comprender dónde se concentran actualmente la población y los empleos, así como dónde aumentarán o disminuirán en los próximos años.

Entre 2015 y 2040, se proyecta que la población de Maryland crecerá en 880,000 (15 por ciento) a casi 7 millones de personas y **se espera que la cantidad de empleos aumente en 715,000 (23 por ciento)** a 3.8 millones de empleos*. Las políticas de uso de la tierra guían dónde ocurre el crecimiento dentro de los condados, lo que afecta qué tan bien la red de transporte público puede brindar acceso a los residentes de Maryland. Las nuevas inversiones en transporte público pueden complementar las políticas de uso de la tierra para fortalecer el acceso a empleos y oportunidades, y ayudar a Maryland a cumplir con los objetivos de transporte, de uso de la tierra y ambientales en todo el estado.

- Se pronostica que solo tres condados, Prince George, Allegany y Garrett, experimentarán un crecimiento o una pérdida de población mínimas durante las próximas dos décadas. Las conexiones de transporte público mejoradas, como la Línea Violeta, podrían impulsar el desarrollo que reduce o revierte la falta de crecimiento proyectada.
- Se proyecta que las áreas del condado de Frederick y el condado de Charles experimentarán tasas más altas de crecimiento de la población para el año 2040, muchas de las cuales ocurrirán en o cerca de los principales centros de actividad que actualmente carecen del nivel de densidades que admiten el servicio de transporte público de alta frecuencia.
- Se espera que el crecimiento del empleo ocurra a lo largo de los corredores I-95 y la Línea Penn de MARC, especialmente en los condados de Howard, Anne Arundel y Harford.

Región	Población en 2015	Población en 2040	Cambios en el porcentaje de la población	Empleo en 2015	Empleo en 2040	Cambios en el porcentaje del empleo
Maryland oeste	252,054	297,328	+18%	142,512	165,627	+16%
Región metropolitana de Baltimore	2,737,374	3,006,215	+10%	1,640,984	2,018,188	+23%
Región metropolitana de Washington	2,173,123	2,512,065	+16%	963,229	1,188,320	+23%
Maryland sur	357,235	474,374	+33%	141,890	178,764	+26%
Costa este	447,936	557,866	+25%	239,576	292,617	+22%
Total	5,967,722	6,847,848	+15%	3,128,191	3,843,516	+23%

<?> Estas proyecciones se basan en el Modelo de Transporte a Nivel Estatal de Maryland (MTSM). El pronóstico del MTSM se desarrolla en cooperación con las jurisdicciones locales y las organizaciones de planificación metropolitana (MPO) y representa la población y el empleo pronosticados según las tendencias existentes y los planes de uso de la tierra.

Se proyecta que gran parte del crecimiento de la población y el empleo ocurrirá fuera de las áreas que más se benefician del transporte público hoy en día, incluso en tierras rurales o no desarrolladas y en los límites de las áreas urbanas.

- Para el 2040, la población del estado crecerá un 15 por ciento, y gran parte de este crecimiento ocurrirá en los centros urbanos y suburbanos existentes. Invertir en transporte público es clave para respaldar esta población en crecimiento y garantizar que siga siendo un medio de transporte competitivo y cómodo.
- Fomentar el crecimiento y el desarrollo en las áreas que reciben servicios de transporte público puede ayudar a las comunidades a lograr un desarrollo más compacto, preservar los espacios abiertos y los paisajes rurales, y reducir la dependencia de la conducción.
- Invertir en el transporte público crea oportunidades adicionales para el desarrollo TOD, las cuales pueden atraer tanto residentes como puestos de trabajo a las áreas de estaciones transitables que respaldan estilos de vida con menos automóviles.
- Mejorar la red de transporte público puede garantizar que el crecimiento que se produce en cualquier lugar de la red puede mejorar el acceso y la calidad de vida de cualquier otro lugar de la red de transporte público.
- Seguirá siendo importante que las comunidades que experimentan crecimiento estén "listas

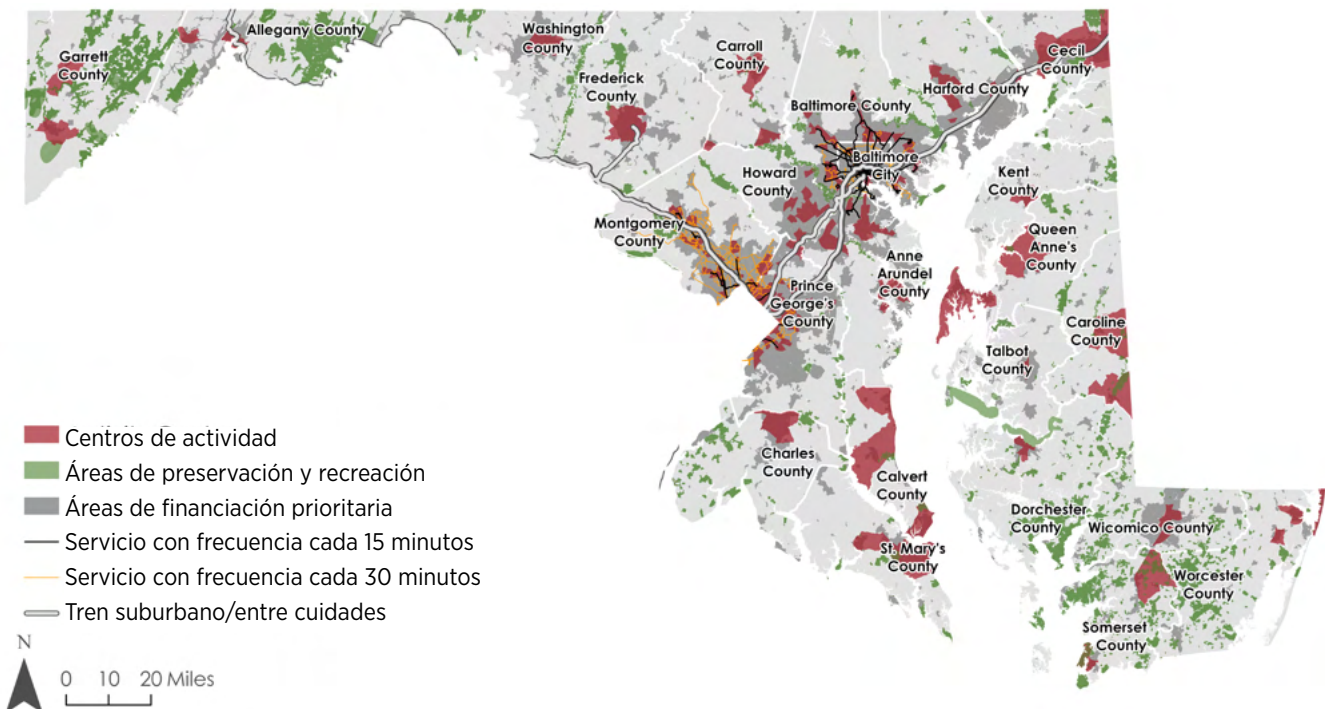
La disponibilidad de transporte público describe el grado en que un lugar tiene las características que respaldan el transporte de ruta fija en sus dos objetivos principales de brindar movilidad y acceso a los pasajeros. El acceso al transporte público está directamente relacionado a la combinación de usos de la tierra a los que brinda servicios el transporte, el diseño de la red de infraestructura que utilizan los pasajeros para llegar desde el vehículo a su destino y las decisiones de diseño urbano cerca de las estaciones y paradas.

La disponibilidad de transporte público se puede considerar en varias categorías, entre ellas la cantidad de destinos, la densidad y la combinación de usos de la tierra, el acceso y la conectividad, la comodidad de los entornos de transporte y los programas e incentivos disponibles. Cada factor tiene sus propias oportunidades y desafíos para extender o mejorar el servicio de transporte, y se puede aplicar a una amplia gama de tipos de comunidades, ya sean urbanas o suburbanas.

Apoyo a la planificación del estado y los objetivos de crecimiento

El transporte público puede desempeñar un papel importante en dar forma al futuro de Maryland, incluida la orientación del desarrollo futuro y el apoyo al desarrollo sostenible, la preservación de los espacios abiertos y la revitalización de la comunidad. El gráfico 5 demuestra que las áreas con servicio de transporte de alta frecuencia se encuentran en gran parte dentro de las Áreas de Financiamiento Prioritario (PFA) existentes. Las PFA son una herramienta para coordinar los esfuerzos de los gobiernos estatales y locales para apoyar el desarrollo económico y el nuevo crecimiento. A través de las PFA, los proyectos en las municipalidades, las áreas industriales y las áreas de crecimiento planificadas reciben prioridad para el financiamiento estatal.

Gráfico 5: Áreas de Financiamiento Prioritario, Centros de Actividad, y Áreas de Preservación y Recreación



Fuente: Proyecciones del uso de la tierra del Modelo de Transporte a Nivel Estatal de Maryland, Departamento de Planificación de Maryland y Departamento de Recursos Naturales de Maryland

Términos clave

Área de Financiamiento Prioritaria (PFA)

Designación establecida por la legislación del Estado. Las siguientes áreas califican como Áreas de Financiamiento Prioritario:

- Todas las municipalidades, como existían en 1997
- Áreas dentro de Washington Beltway y Baltimore Beltway
- Áreas ya designadas como zonas empresariales, áreas de revitalización de vecindarios, áreas patrimoniales y terrenos industriales existentes.

Centro de actividad

Definido a nivel de condado por este Plan. Representa los lugares que atraen la mayor densidad de viajes cada día. Incluye los principales destinos de empleo, educación y compras.

Áreas de Preservación y Recreación

Áreas naturales protegidas administradas por el Departamento de Recursos Naturales de Maryland o el Servicio de Parques Nacionales.

- Expandir el transporte público para brindar servicios a más centros de actividades es esencial para ayudar a que esas áreas crezcan mientras se mantiene la accesibilidad para los residentes de Maryland.
- Conectar el servicio de transporte a las áreas de preservación y recreación ayudará a más residentes de Maryland a beneficiarse de esos recursos públicos y aumentará el apoyo estatal para su protección y crecimiento continuos.
- Es importante que el transporte público esté disponible para prestar servicios a la población en crecimiento y los centros de empleo en Maryland. También es importante que el diseño del nuevo desarrollo respalde conexiones seguras y cómodas entre los edificios y las paradas/estaciones de transporte público.
- El transporte público respalda un crecimiento y desarrollo más compacto, lo que incluye inversiones en los centros de las ciudades y centros urbanos existentes, porque permite el traslado eficiente de personas con una infraestructura que ocupa menos espacio que el estacionamiento y la conducción de vehículos personales. Con una orientación a los peatones y al movimiento de los vehículos de transporte público, hay más espacio disponible para viviendas, oficinas o espacios comerciales.

Desarrollo Orientado al Transporte

El desarrollo orientado al transporte (TOD) describe un lugar de densidad relativamente más alta que incluye una combinación de usos residenciales, laborales, comerciales y cívicos diseñados para fomentar el acceso multimodal a una estación de transporte público cercana. El desarrollo TOD puede apoyar el desarrollo económico, promover el uso del transporte público y maximizar el uso eficiente de la infraestructura de transporte.

El estado juega un papel activo en la promoción del desarrollo TOD, y el Departamento de Transporte de Maryland administra un proceso de designación del TOD para facilitar la participación del estado en las oportunidades del TOD. En 2020, la MTA del MDOT publicó las Pautas de Diseño del TOD actualizadas como un recurso para las jurisdicciones locales, los desarrolladores y las comunidades que están considerando el desarrollo en o cerca de una estación de ferrocarril. La MTA del MDOT fomenta el diseño que respalda el transporte público para todo el desarrollo cerca de las estaciones de ferrocarril que incluyen espacios de calidad para caminar y trasladarse en bicicleta desde y hacia el transporte público. Las Pautas de Diseño del TOD contienen recomendaciones para todos los tipos de estaciones, ya sea que estén ubicadas en un centro denso o en un entorno de ciudad más pequeña. Las Pautas de Diseño del TOD de la MTA del MDOT pueden encontrarse en línea en: mta.maryland.gov/transit-oriented-development.



Metro Centre en la estación de metro Owings Mills

Metro Centre en la estación de metro Owings Mills es un ejemplo del potencial de desarrollo que tienen las estaciones de transporte público en todo el estado. El desarrollo de 46 acres, cuando esté terminado, tendrá aproximadamente 1.5 millones de pies cuadrados de oficinas y locales comerciales, 1,700 unidades residenciales, un hotel y varias instalaciones comunitarias públicas. El desarrollo reemplaza los estacionamientos en la superficie alrededor de la estación Owings Mills.



3.

Visión y objetivos

El enfoque a nivel estatal y el plazo de 50 años de este Plan presenta un marco único en el que identificar oportunidades y prioridades para la red de transporte público. Durante los próximos 50 años, los patrones de desarrollo y el comportamiento de los traslados podrán cambiar radicalmente. El Plan de Transporte a Nivel Estatal no solo analiza el servicio de transporte público en la actualidad, sino que comienza a anticipar los tipos de mejoras de transporte que le permitirán a Maryland lograr metas y objetivos de políticas más amplios y mantenerse ágil en el futuro.

Es importante tener en cuenta que las necesidades de transporte serán diferentes en Maryland en los próximos años. El análisis realizado para el Plan de Transporte a Nivel Estatal reveló varias oportunidades y necesidades generales para la red de transporte público de Maryland. Las fortalezas y los desafíos que enfrenta el transporte en Maryland ayudan a identificar varias oportunidades que la MTA del MDOT, los proveedores de transporte locales y otros socios estatales pueden aprovechar para mejorar nuestra red de transporte público. **La búsqueda de estas oportunidades requerirá una serie de intervenciones, desde inversiones en la infraestructura física hasta nuevas políticas, y funcionarán para lograr la visión y los objetivos del Plan.**



Las prioridades de nuestros clientes

La participación del público y de las partes interesadas aclaró varias prioridades generales para mejorar el transporte en todo el estado. Las personas que respondieron la encuesta pública identificaron varias prioridades para el transporte público en los próximos 50 años, **entre ellas la movilidad equitativa**, la provisión de **conexiones regionales y locales**, y el respaldo para la **capacidad de vivir sin automóviles**. Los debates adicionales produjeron sentimientos muy similares, incluida la necesidad de **mejorar la frecuencia, la velocidad y la confiabilidad del transporte público, mejorar la seguridad e invertir en tecnología**. Los residentes de Maryland también destacaron el deseo de que los proveedores de transporte trabajen de manera directa con las comunidades locales y entre ellos para abordar las necesidades específicas, tales como **mejorar el acceso al transporte público a pie y en bicicleta y buscar sistemas de pago de tarifas coordinadas**.



Visión

“ El sistema de transporte público de Maryland conectará personas, lugares y oportunidades, al apoyar la economía de Maryland con un transporte eficiente, equitativo, sostenible e innovador. Los pasajeros del transporte en todo el estado experimentarán viajes cómodos y coordinados y una experiencia al cliente digna.

”

Objetivos

Los siete objetivos generales para el Plan de Transporte a Nivel Estatal fueron desarrolladas en un proceso colaborativo por la MTA del MDOT, las partes interesadas regionales y estatales, y el público. Los objetivos son pautas generales que explican lo que debe lograr el Plan de Transporte a Nivel Estatal y, en conjunto, guiarán las inversiones en transporte público hacia el futuro.



Ser equitativo, accesible, y asequible

Los proveedores de transporte tienen la responsabilidad de brindar servicios y apoyar a nuestros pasajeros, y a todos los residentes de Maryland. Al centrar la opinión de la comunidad y la experiencia vivida, podemos comprender mejor las necesidades de los residentes, lo cual es vital para eliminar las barreras existentes y prevenir futuras barreras al transporte público.



Garantizar un entorno de transporte seguro y saludable

La seguridad es lo más importante en lo que respecta al transporte público en Maryland. Todos los proveedores de transporte en Maryland priorizan la salud, seguridad y protección de los pasajeros.

Además de enfatizar la importancia de las paradas, las estaciones y los vehículos limpios y accesibles, las agencias de transporte en todo Maryland se esfuerzan por hacer del transporte público una manera de viajar sin preocupaciones, especialmente cuando esos viajes son esenciales. Es de suma importancia garantizar que la infraestructura sea un beneficio, no una barrera, para un estilo de vida saludable, lo que incluye el bienestar físico y mental.



Brindar movilidad entre regiones

Es importante garantizar que nuestros sistemas de transporte público mejoren y amplíen la movilidad de nuestros residentes y faciliten conexiones importantes entre las regiones para todas las personas. A medida que Maryland crece, nuestro sistema de transporte debe seguir el ritmo para satisfacer las necesidades de movilidad diversas y cambiantes de nuestros residentes.



Conectar a las personas con empleos y oportunidades

El transporte público conecta a los residentes de Maryland con el trabajo, la escuela, los servicios esenciales, la recreación y otros destinos. La forma en que proporcionamos servicios, nos asociamos con los miembros de la comunidad y ofrecemos una visión para el futuro de Maryland debe maximizar la conectividad y mejorar el acceso a los empleos y recursos, al mismo tiempo que avanzamos en la equidad.



Ofrecer un servicio confiable y cómodo

La confiabilidad y la comodidad son aspectos importantes en lo que respecta al transporte público para garantizar que los pasajeros puedan viajar con confianza y llegar a su destino de manera segura y oportuna. Podemos integrar herramientas y estrategias innovadoras para compartir información y brindar un servicio confiable y cómodo, que impacte directamente en la vida diaria de las personas e influya en su decisión de utilizar el transporte público.



Ser sostenible, ágil, e innovador

Maryland debe planificar un futuro sostenible y mejorar el transporte de una manera que aproveche los avances tecnológicos, la planificación de servicios y las inversiones estratégicas. Ahora y en el futuro, seguirá siendo importante reducir el impacto ambiental en las comunidades a las que brindamos servicios y, al mismo tiempo, priorizar los avances tecnológicos que mejoran el servicio sin aumentar las barreras de acceso o comprensión.



Invertir de manera inteligente y sostenible

La sostenibilidad y la responsabilidad fiscal son principios clave para maximizar los recursos y minimizar nuestras emisiones de carbono. Maryland debe ser intencional y estratégica en lo que invertimos y en cómo lo hacemos, y mientras trabajamos para enfrentar la crisis climática, debemos ser audaces y creativos al brindar y expandir nuestro sistema de transporte.



4.

Estrategias para alcanzar el éxito

En función de las oportunidades y prioridades identificadas, una revisión de las mejores prácticas, los aportes del personal de la MTA del MDOT y los comentarios de las partes interesadas y el público, **se han identificado 31 estrategias a las cuales la MTA del MDOT y los proveedores locales de transporte se dedicarán en los próximos 50 años.** Estas estrategias están organizadas en función del área del objetivo que apoyan de manera más directa y requerirán la coordinación y colaboración entre las partes interesadas, incluida la MTA del MDOT y los sistemas de transporte operados localmente.

Objetivo 1:

Ser equitativo, accesible, y asequible



Los proveedores de transporte tienen la responsabilidad de brindar servicios y apoyar a nuestros pasajeros, y a todos los residentes de Maryland. La equidad, la accesibilidad y la asequibilidad son la manera en que podemos superar las barreras y las cargas que enfrentan nuestros residentes. Debemos ser audaces al abordar estos problemas y trabajar de manera proactiva para encontrar soluciones. Al centralizar los comentarios de la comunidad y las experiencias vividas, podemos comprender y abordar de mejor manera las necesidades de los residentes.

El acceso al transporte público representa el acceso a las oportunidades y, si bien ha habido un progreso significativo en Maryland, todavía hay posibilidades de mejorar. Dar pasos estratégicos y enfocados para garantizar que cualquier persona en el estado pueda viajar en transporte público de manera segura, cómoda y de la manera que mejor se adapte a sus necesidades, posicionará a Maryland como líder en el servicio al público con una experiencia de transporte digna.

Cómo se ve el éxito



Un empleado de una fábrica puede viajar a un turno nocturno o de fin de semana utilizando un transporte público asequible, sin la preocupación de perder un autobús o tren y tener que optar por un viaje compartido costoso.



Llegar a un partido de básquetbol de sábado por la mañana en transporte público no es un problema para su hermana, que utiliza una silla de ruedas, porque los caminos, las paradas de transporte y los vehículos son totalmente accesibles

y es fácil desplazarse.

Estrategia 1.1

Garantizar que los recursos de transporte satisfagan las necesidades de las comunidades desatendidas y sobrecargadas.

Definir las condiciones existentes y deseadas para un transporte público equitativo y crear planes o pautas es un primer paso para lograr la distribución más justa de los recursos de transporte en Maryland. Los planes son útiles para **identificar las necesidades de personal y financiamiento** y para producir estrategias de acción medibles. Las agencias de transporte de Maryland pueden enfocarse en los desafíos particulares de sus comunidades locales al llevar los planes a la acción. Además, pueden trabajar en asociación entre sí para abordar los desafíos comunes en todo el estado. Estas acciones se fortalecerán mediante **la realización de análisis de datos, la presentación de informes de resultados y el intercambio de éxitos** entre ellos.

Estrategia 1.2

Continuar dando la bienvenida a todas las personas al transporte público, sin tolerancia al acoso o comportamiento discriminatorio.

Las agencias de transporte de Maryland pueden continuar con la creación de experiencias de transporte público más acogedoras y reducir los daños de muchas maneras. **Las campañas en contra de la discriminación y la violencia** pueden ser herramientas eficaces para crear conciencia y eliminar todas las formas de acoso por motivos de raza y género, delitos violentos, y otros comportamientos discriminatorios.

Una mayor representación de las habilidades, los géneros, las razas, las sexualidades y las culturas de los pasajeros y las comunidades que reciben servicios de transporte público que se incluya en el liderazgo de la agencia, los comités asesores e incluso en el arte y el diseño de las comodidades del transporte también puede ser significativo e impactante.



Entre las personas que respondieron la encuesta pública que se identificaron como mujeres, personas no binarias o prefirieron describir su identidad de género por su cuenta, una prioridad máxima es aumentar la seguridad y eliminar los delitos en el sistema de transporte público, un poco más que para los encuestados que se identificaron como hombres.

Estrategia 1.3

Brindar un transporte público completamente accesible para las personas con cualquier discapacidad cognitiva y física.

Las agencias de transporte de Maryland pueden comprender mejor **las necesidades específicas de los pasajeros con discapacidades** a través del alcance directo, inventarios de vehículos y paradas de transporte público accesibles e inaccesibles y recursos coordinados para construir mejoras. Las estrategias más específicas incluyen **aumentar la localización de caminos para guiar a los pasajeros** por el camino más accesible y **establecer caminos accesibles y conectados** con la Administración Estatal de Carreteras (SHA) del MDOT y las agencias responsables de los caminos locales entre el área local y la parada o centro de transporte público cercano.

Para los adultos mayores y las personas con discapacidades en Maryland, el transporte puede permitirles envejecer en el lugar y conservar la comodidad, la confianza y la independencia mientras viajan. Las personas mayores y las personas con discapacidades como proporción de la población total se concentran en las zonas rurales del estado como Maryland oeste y la costa este. Las bajas densidades de población dificultan la prestación de servicios a los usuarios de transporte público en estas áreas y que se garantice que las personas sigan teniendo acceso a servicios y oportunidades clave independientemente de su edad o capacidad.

Estrategia 1.4

Reducir el costo como una barrera para viajar en transporte público al ofrecer opciones flexibles y con descuento para pagar tarifas.

Habilitar y adoptar los pagos abiertos de tarifas y la tecnología “traiga su propio dispositivo” (BYOD) hará posible que las agencias de transporte aumenten la asequibilidad y la flexibilidad de las tarifas para los pasajeros. La nueva tecnología también hace que la **limitación de tarifas y los programas de incentivos y descuentos regionales o estatales** sean más viables para que las agencias de transporte los pongan en marcha y administren de manera colaborativa.



Muchas personas que respondieron la encuesta pública expresaron preocupaciones, dificultades o confusión respecto a cómo pueden utilizar y trasladarse entre múltiples servicios para llegar a todos los destinos y oportunidades a los que accede el sistema de transporte de Maryland. Actualmente, los pasajeros deben conocer las reglas y tarifas de cada servicio de transporte, que no siempre incluyen un descuento de transbordo.

La accesibilidad a los sistemas de tarifas operados con tecnología es fundamental y debe **incluir opciones de pago en efectivo y otros medios para las poblaciones “no bancarizadas” y “sin teléfonos”** que pueden no tener acceso a una cuenta bancaria, tarjeta de crédito o teléfono inteligente.

Esta estrategia, junto con la Estrategia 3.4 y la Estrategia 5.4 trabajan para el logro de los pagos de tarifas integrados, asequibles y accesibles en todos los sistemas de transporte de Maryland.

Los costos de transporte pueden representar una gran parte de los gastos de una familia. Es más probable que los residentes de bajos ingresos busquen viviendas de bajo costo, que por lo general están desatendidas por el transporte público y más lejos de los trabajos y las oportunidades. ²¹Esto puede reducir los costos de vivienda pero aumentar los costos de transporte debido a la necesidad de viajar más lejos y realizar transbordos entre los servicios para llegar a los destinos. Hay muchas opciones para adoptar sistemas de pago de tarifas que minimizan el costo para los pasajeros y permiten pagar los viajes a través de varios métodos, entre ellos los teléfonos inteligentes, las tarjetas inteligentes o las tarjetas de crédito sin contacto, para crear un sistema de pago de tarifas unificado a través de los límites jurisdiccionales y los diferentes sistemas.

Los sistemas de pago de tarifas también pueden abordar la equidad mediante la limitación de tarifas, que es "especialmente útil para aquellas personas que no pueden pagar un pase ilimitado por adelantado debido a restricciones financieras". ²² Mediante la limitación de tarifas, una vez que un pasajero realiza una determinada cantidad de viajes en un día, el resto de sus viajes son gratuitos. Los programas de limitación de tarifas permiten a los pasajeros obtener tarifas con descuento al nivel del pase, sin necesidad de utilizar dinero al comienzo

Estrategia 1.5

Mejorar las oportunidades para que los pasajeros compartan su experiencia con el transporte público y se demuestre cómo los comentarios se ponen en práctica.

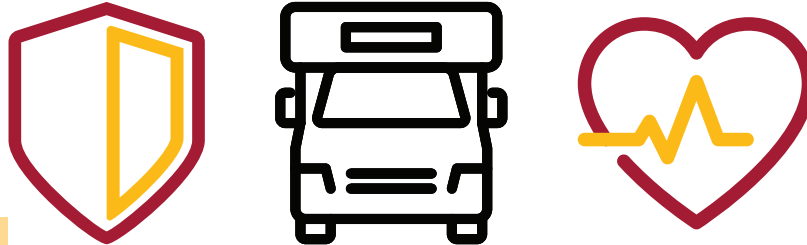
Para comprender mejor las experiencias únicas de los usuarios de transporte público y las causas de la insatisfacción de los clientes, las agencias de transporte público pueden **realizar encuestas o votaciones para los pasajeros de forma periódica** con el objetivo de mantenerse al tanto de los cambios en las opiniones de los pasajeros. Escuchar a los pasajeros describir sus propias observaciones y experiencias con los servicios de transporte público puede revelar nuevas oportunidades para realizar mejoras significativas. La comunicación bidireccional habitual y directa con las comunidades sobrecargadas dará como resultado **una retroalimentación de mayor alcance y más representativa** a través de encuestas, grupos focales, reuniones comunitarias u otros métodos.

Crédito de la fotografía: Ted Eytan



Objetivo 2:

Garantizar un entorno de transporte seguro y saludable



La salud y seguridad de nuestros pasajeros, operadores y residentes de Maryland es una prioridad máxima y, como se demostró a lo largo de la pandemia de la COVID-19, dar prioridad a la salud puede ayudar a salvar vidas. Debemos asegurarnos de que la salud y la seguridad sean principios fundamentales para todos los aspectos de nuestros servicios, con especial consideración a las comunidades que experimentan mayores disparidades de salud y riesgos adversos. Es nuestra responsabilidad como proveedores de transporte cumplir con las regulaciones de seguridad establecidas para evitar riesgos conocidos y evitables y ser diligentes, precavidos y creativos para abordar emergencias emergentes o repentinas de salud y seguridad.

Está comprobado que el transporte público es un servicio esencial que continúa operando en tiempos habituales y en tiempos de incertidumbre. Los proveedores de transporte público continúan manteniendo los servicios funcionando al máximo nivel posible para que las personas lleguen a donde necesitan ir y de la manera más segura y saludable posible.

Cómo se ve el éxito



Su abuela puede caminar de manera segura y cómoda hasta la estación de tren y viajar en el tren sin preocuparse por su seguridad o salud personal.



Como padre/madre, puede sentirse seguro/a al permitir que su hijo/a viaje en transporte público porque sigue siendo una forma segura de trasladarse por Maryland.

Estrategia 2.1

Proporcionar un ambiente limpio y una experiencia de transporte público que mantiene a los clientes, empleados y el público en buen estado de salud.

Los vehículos e instalaciones de transporte público de Maryland se seguirán limpiando y desinfectando y las agencias de transporte utilizarán procedimientos que sean consistentes con los estándares actualizados y las mejores prácticas para mejorar la salud pública en el sistema de transporte.

Las agencias de transporte también pueden **integrar las perspectivas de salud pública y ambiental** en la planificación del transporte público y las decisiones de operaciones para aliviar las disparidades de salud y mejorar el impacto del transporte en la salud de los pasajeros y las comunidades cercanas.

La MTA del MDOT, el transporte LINK de Harford, Ride On del condado de Montgomery y TheBus del condado de Prince George se unieron a casi 100 agencias de transporte en todo el país en un compromiso nacional para mantener la seguridad del público de pasajeros mientras la nación se recupera de la emergencia de salud por la COVID-19. El Programa de Compromisos de Salud y Seguridad, organizado por la Asociación Estadounidense de Transporte Público (APTA), está diseñado para ayudar a las agencias de transporte público a establecer políticas y prácticas individualizadas respaldadas por el asesoramiento de los funcionarios de salud pública.



Estrategia 2.2

Respaldar el transporte público seguro, protegido y sin preocupaciones mediante la implementación del servicio al cliente y la aplicación de la ley de manera efectiva.

Las agencias de transporte de Maryland pueden crear un entorno de transporte público cómodo y seguro al **augmentar la presencia en persona de personal capacitado de servicio al cliente y embajadores de transporte** que pueden conectar a los pasajeros con información y recursos durante los días habituales y garantizar una comunicación eficiente e inmediata con los supervisores, las fuerzas del policiales o los socorristas en situaciones de emergencia. Los recursos y el diseño del sistema de transporte local determinan si el personal puede estar asignado regularmente dentro de las comunidades como una presencia familiar o de manera rotativa para supervisar la actividad. Las agencias también pueden **evaluar el impacto de los aumentos o disminuciones de la presencia del personal** para informar recomendaciones para adaptar las estrategias exitosas con el objetivo de lograr los resultados a largo plazo.

Estrategia 2.3

Brindar un acceso seguro al transporte público para que todos los usuarios de las carreteras se sientan cómodos y seguros en los cruces e intersecciones de calles.

La mayoría de los viajes en transporte público implican ir desde el hogar hacia una parada de autobús, o de una parada de autobús a otro destino, como el trabajo, el consultorio del médico o la escuela, mediante un traslado a pie, en bicicleta o en silla de ruedas desde unos pocos cientos de pies hasta más de una milla. Las agencias de transporte pueden trabajar de manera estrecha con los departamentos de planificación local y de trabajos públicos para **identificar, diseñar y construir caminos al transporte público más seguros y accesibles**.

Las inversiones que **llenan los vacíos en la red existente de peatones y bicicletas y dan como resultado cruces de calles más seguros** en las intersecciones son una prioridad y requieren coordinación con la Administración de Carreteras del Estado del Departamento de Transporte de Maryland, el personal del condado y otros socios locales.



El cuarenta y uno por ciento de los las personas que respondieron la encuesta pública indicaron que es necesario mejorar el



Estrategia 2.4

Promover una cultura de seguridad positiva entre el personal, los contratistas y los clientes de las agencias de transporte.

La inversión en **capacitaciones de seguridad regulares, la recopilación de datos de seguridad, la eliminación y prevención de peligros, y mantener el buen estado** son maneras en las que las agencias de transporte pueden promover una cultura de seguridad sólida para los pasajeros, los operadores, el personal y el público en general. Los proveedores de transporte de Maryland continuarán publicando y actualizando al personal sobre las prácticas seguras para evitar lesiones o incidentes **y celebrarán los logros en la mejora de la seguridad con el personal de transporte y con el público**.

Diecisiete de las 23 agencias de transporte de Maryland han desarrollado un Plan de Seguridad de las Agencias de Transporte Público (PTASP), que documenta sus objetivos y estrategias para mejorar la seguridad en el transporte público.

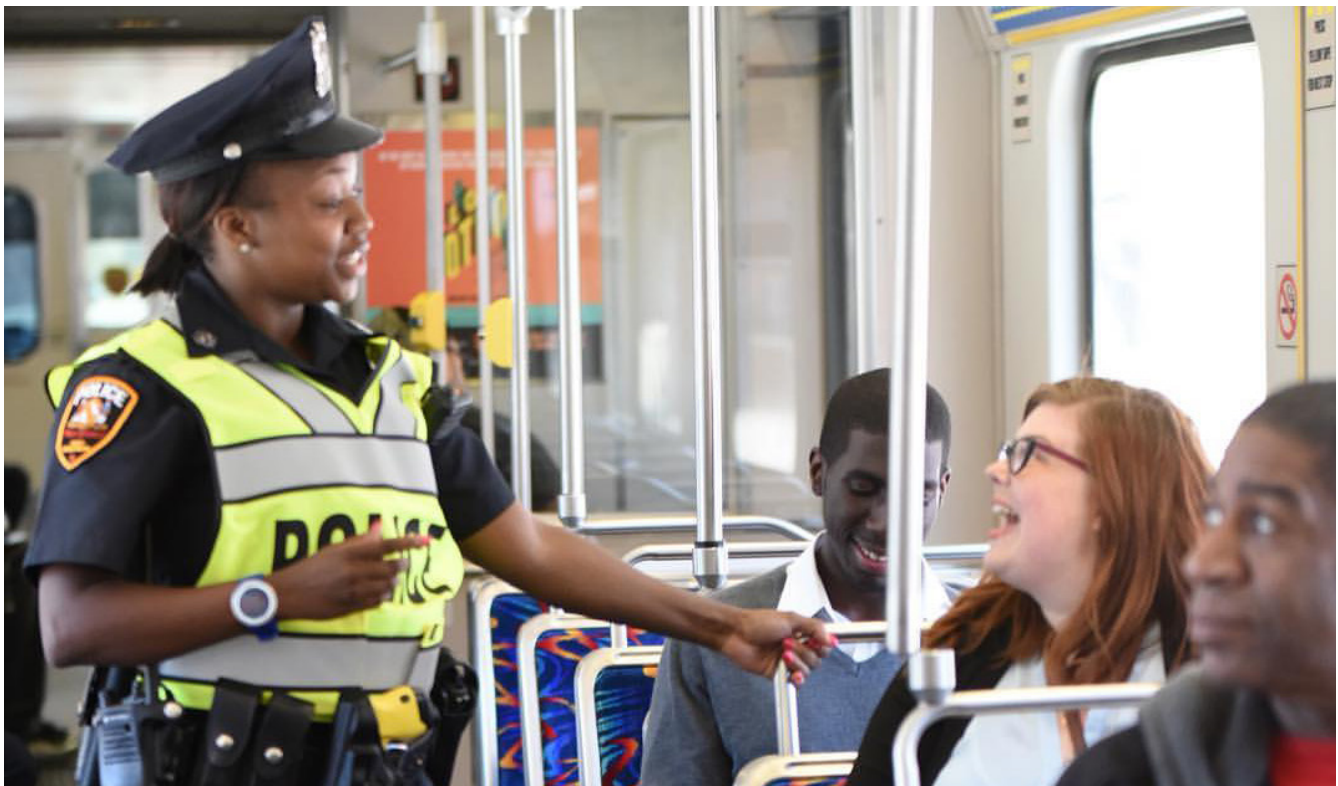
Estrategia 2.5

Garantizar que existan planes de respuesta a emergencias para reducir los impactos en los pasajeros y el tiempo necesario para restablecer el servicio después de las interrupciones.

Las agencias de transporte de Maryland pueden **realizar un inventario de las prácticas de respuesta a las emergencias actuales, estudiar e implementar prácticas nuevas y mejoradas, y desarrollar Planes de Continuidad de las Operaciones (COOP)** para reducir la cantidad de tiempo y recursos necesarios para restaurar el servicio de vuelta a la normalidad luego de situaciones de emergencia.

La coordinación con el personal de planificación local y regional ayudará a las agencias de transporte a supervisar y reaccionar ante los cambios en las modalidades de viaje y las opciones de medios durante las emergencias. Estos datos pueden informar a las agencias de transporte sobre las oportunidades para respaldar los planes de evacuación locales y estatales y otras emergencias en toda el área.

El transporte público es una manera segura de viajar. En comparación con quienes conducen un automóvil, los pasajeros del transporte público tienen menos probabilidades de verse involucrados en un accidente grave o fatal. Sin embargo, las percepciones de seguridad son muy variadas entre las diferentes poblaciones, y muchas personas tienen preocupaciones válidas sobre la seguridad mientras utilizan el transporte público. Por ejemplo, los pasajeros de edad avanzada y mujeres con frecuencia expresan que viajar hacia las paradas de autobús y esperar en ellas es una preocupación. Una mayor inversión en servicios para paradas y estaciones de transporte público, como cobertizos e iluminación, ayudará a mejorar la seguridad personal para los pasajeros de transporte actuales y futuros.²³



Objetivo 3: Brindar movilidad entre regiones



A medida que Maryland continúa desarrollándose, debemos asegurarnos de que nuestros sistemas de transporte mejoren y amplíen la movilidad de los residentes y faciliten conexiones importantes entre regiones, desbloqueando el acceso para todas las personas a las tierras agrícolas, parques, ciudades y costas de Maryland. Ya sea para conectar a las personas con el trabajo, la escuela, los servicios esenciales, la recreación u otros lugares, nuestro sistema de transporte actual y futuro y el crecimiento futuro deben coordinarse con un objetivo compartido para satisfacer las necesidades de movilidad diversas y cambiantes de los residentes y visitantes de Maryland.

Cómo se ve el éxito



Una persona recién graduada puede conseguir el trabajo de sus sueños, ahorrar en estacionamiento y viajar al trabajo, las actividades sociales y más en todo el estado mediante el uso

del transporte público.



Su amigo/a del extranjero puede visitar Maryland y acceder a sus ciudades, pueblos, costas y parques mediante el transporte público con facilidad.

Estrategia 3.1

Mejorar y expandir las conexiones regionales a las principales áreas urbanas y centros de trabajo importantes.

Las agencias de transporte de Maryland pueden **estudiar la viabilidad financiera y técnica de realizar conexiones de transporte nuevas o mejoradas a los centros de trabajo regionales**. El siguiente capítulo, Conectando Regiones, resume todas las conexiones de transporte regional e interurbano clave en Maryland que ayudarán al estado a satisfacer las necesidades de viaje futuras de los trabajadores y las personas que buscan empleo. Las posibles conexiones incluyen un servicio nuevo o aumentado entre los centros de trabajo en crecimiento en las regiones metropolitanas de Baltimore y Washington y las regiones rurales y suburbanas de Maryland, así como conexiones fuera del estado, como el servicio en Delaware y Virginia Occidental.

Las agencias de transporte también pueden **supervisar los cambios en la cantidad de pasajeros** en los autobuses suburbanos, los autobuses interurbanos, las estaciones de ferrocarril y los estacionamientos disuasorios, y **planificar inversiones** que estén respaldadas por los aumentos anticipados u observados en la cantidad de pasajeros. Si continúa la suburbanización de los empleos y el crecimiento económico, se requerirá la expansión del transporte público para garantizar un acceso equitativo a los empleos. **La coordinación del transporte y la planificación del uso de la tierra** seguirá siendo una solución proactiva al costo creciente de mantener la infraestructura de transporte actual y futura.

Plan de Transporte Regional para Maryland Central



El Plan de Transporte Regional (RTP) es un plan de 25 años para mejorar el transporte público en Maryland central (condado de Anne Arundel, ciudad de Baltimore, condado de Baltimore, condado de Harford y condado de Howard). El RTP

aborda el transporte tradicional, identifica oportunidades para mejorar las conexiones de transporte hacia el norte y entre los vecindarios del este y el oeste, y explora nuevas opciones de movilidad y tecnología.

Se está implementando una serie de estrategias en el RTP, entre ellas los dos primeros estudios del corredor. El RTP se puede encontrar en línea en:

<https://rtp.mta.maryland.gov/>

Línea Violeta

La Línea Violeta, una línea de tren ligero de 16 millas que se extenderá desde Bethesda en el condado de Montgomery hasta New Carrollton en el condado de Prince George, mejorará y expandirá significativamente las conexiones regionales a las principales áreas urbanas y centros de trabajo importantes en la región metropolitana de Washington. La Línea Violeta proporcionará conexiones directas a las Líneas Roja, Verde y Naranja de WMATA Metrorail en Bethesda, Silver Spring, College Park y New Carrollton y también se conectará a los servicios ferroviarios MARC, Amtrak y de autobuses locales. La construcción de la Línea Violeta está en marcha.



Estrategia 3.2

Proporcionar conexiones interurbanas entre las comunidades rurales y los centros urbanos que ofrecen oportunidades médicas, cívicas y educativas.

El transporte interurbano ofrece viajes de mayor distancia con menos paradas para que los residentes de Maryland puedan viajar a destinos de negocios o de recreación de entre 100 a 500 millas de distancia en menos de un día o en unas pocas horas. **La expansión de los autobuses interurbanos es especialmente clave para hacer que los viajes interurbanos sean más asequibles y más accesibles para los residentes de Maryland.** Las tarifas de autobús suelen ser más baratas en relación con los costos de combustible y peajes para conducir y las tarifas para viajes en tren y avión. Hay muchas oportunidades para mejorar o expandir las conexiones de transporte regional e interurbano, como se muestra en el capítulo Conectando Regiones de este plan.

Los servicios interurbanos mejorados entre Maryland oeste, la costa este y los destinos a lo largo del corredor I-95 podrían permitir a estas comunidades aprovechar la actividad económica en las áreas metropolitanas de Baltimore y Washington, DC. Además, el servicio interurbano puede ayudar a facilitar el turismo en las zonas rurales del estado. La red actual de trenes y autobuses interurbanos opera principalmente a lo largo del Corredor Noreste, lo que hace que sea más fácil viajar a destinos como Nueva York y Boston en tren o autobús desde Maryland central que desde Maryland oeste o la costa este.

La MTA del MDOT continuará **coordinando inversiones en trenes suburbanos con inversiones en trenes de carga y pasajeros interurbanos** con Amtrak, CSX, Norfolk Southern y otros propietarios y operadores de ferrocarriles junto con cualquier conexión propuesta. La red de autobuses interurbanos existente, tanto privada como pública, brinda una oportunidad similar para colaborar en la mejora de las conexiones.

Será importante **estudiar la viabilidad y la posible cantidad de pasajeros del servicio de autobús y tren local, suburbano o interurbano** a lo largo de todas las regiones y hacia otros estados, incluidos los nuevos medios como Maglev. Los proveedores de transporte local pueden **conectar autobuses locales con centros de autobuses y trenes** interurbanos para brindar más oportunidades de transbordos y conexiones locales para viajes de larga distancia. Los estudios **pueden identificar las barreras que impiden que los proveedores de transporte de Maryland se conecten a destinos fuera del estado** (por ejemplo, requisitos de seguro) y proporcionar estrategias para superar estas barreras.

La MTA del MDOT está colaborando con el esfuerzo de Amtrak para reemplazar el túnel Frederick Douglass de 148 años (anteriormente conocido como el túnel Baltimore y Potomac) en Baltimore. Las mejoras al túnel Frederick Douglass darán como resultado un servicio ferroviario mejorado y más confiable, abordarán un cuello de botella de muchos años a lo largo de la Línea Penn de MARC y el corredor noreste de Amtrak, y permitirán una mayor cantidad de trenes y trenes más rápidos entre Maryland y las principales ciudades como Washington, D.C., Filadelfia, y Nueva York.

Estrategia 3.3

Crear y mejorar centros de transbordo multimodal para que los pasajeros puedan realizar transbordos con facilidad entre varias rutas y proveedores de servicios.

La MTA del MDOT y muchas agencias de transporte locales están **desarrollando y actualizando guías y recomendaciones para mejorar la experiencia** del usuario en las paradas de autobús y centros de transbordo multimodal, especialmente donde se conectan múltiples servicios.

Las recomendaciones a menudo incluyen **información en tiempo real, orientación y otros servicios para compartir información, la disposición del transporte y otras opciones de transporte y movilidad, las necesidades de estacionamiento, y mejoras de acceso a la primera y última milla.** Esto también puede incluir la identificación de rutas operadas por diferentes agencias que deberían tener una parada compartida o una mejor alineación de los horarios para que los transbordos sean más fáciles.



Los usuarios actuales del transporte público han indicado que esperar en las paradas o estaciones del transporte público, realizar transbordos entre rutas o servicios y el servicio al cliente son áreas en las que se necesita mejorar. Para los usuarios de transporte público que se identifican con una discapacidad, se percibe que estas partes del viaje en transporte público necesitan un nivel de mejora aún mayor.

El Centro de Transporte de Takoma Langley Crossroads abrió en 2016 y brinda servicios de autobús a más de 12,000 clientes diariamente, lo que lo convierte en el punto de transbordo de estaciones fuera de Metrorail más grande de la región de Washington. El centro cuenta con una carpa grande y bien iluminada, áreas de carga de autobuses accesibles para personas con discapacidades y pantallas de llegada de autobuses en tiempo real. El centro también ofrece una ubicación fuera de la vía pública para abordar autobuses y realizar transbordos de forma segura, y reducir los incidentes entre vehículos y peatones.



Créditos: WMATA

Estrategia 3.4

Mejorar la forma en que los pasajeros viajan al utilizar múltiples servicios de transporte sin necesidad de varias tarjetas de tarifas, planificadores de viajes y certificaciones.

La MTA del MDOT puede trabajar con los proveedores de transporte locales, los partidarios y las comunidades **para crear una experiencia de pasajeros más fluida en todo Maryland** mediante la construcción o mejora de paradas compartidas y centros de transbordo multimodal, la integración de opciones y políticas de pago de tarifas, garantizar que los planificadores de viajes tengan horarios actualizados e información en tiempo real para todos los proveedores, y establecer un lenguaje y un diseño coherentes de la información de transporte entre los proveedores.

La creación de experiencias fluidas para los pasajeros no se limita al transporte de ruta fija. La MTA del MDOT trabajará con **proveedores locales de respuesta a la demanda y paratransporte para integrarse con el servicio de ruta fija y entre sí**. Un inventario de la certificación actual, la planificación de viajes, el pago y otros procesos operativos y orientados al cliente para los proveedores de paratransporte podría revelar oportunidades para crear experiencias de pasajero fluidas para todos. La integración multimodal con todas las formas de transporte será un esfuerzo más avanzado y de largo plazo.

Esta estrategia, junto con la Estrategia 1.4 y la Estrategia 5.4 trabajan para el logro de los pagos de tarifas integrados, asequibles y accesibles en todos los sistemas de transporte de Maryland.

Los límites jurisdiccionales son una barrera importante para los viajes de transporte interregionales en Maryland. Los viajes a través de las fronteras de los condados con frecuencia no están disponibles o requieren el transbordo entre los sistemas. Si bien la mayoría de los viajes en el estado comienzan y terminan dentro del mismo condado, durante los próximos 20 años se prevé que aumenten los viajes interregionales.



Objetivo 4: Conectar a las personas con empleos y oportunidades



El transporte público conecta a los residentes de Maryland con empleos, recursos y otras oportunidades. Nuestro objetivo es brindar un servicio de transporte que permita a las personas llegar al trabajo y acceder a los recursos y las oportunidades. La forma en que proporcionamos servicios, nos asociamos con desarrolladores y ofrecemos una visión para el futuro de Maryland debe maximizar la conectividad, mejorar el acceso a los empleos y recursos, y avanzar en la equidad.

Los residentes de Maryland deben tener la oportunidad de vivir y viajar a donde quieran, cuando quieran. Para las personas que desean o necesitan la opción de reducir o eliminar su dependencia de un vehículo de propiedad personal, es fundamental un sistema de transporte público confiable y conectado para lograr esta versión de movilidad y libertad. Este ambicioso objetivo requerirá un movimiento de una red de transporte centrada en los viajes suburbanos a una red de transporte más completa que permita muchos propósitos de viaje posibles, desde los viajes esenciales de trabajo y servicio hasta las actividades sociales y recreativas que conforman la vida.

Cómo se ve el éxito



Una enfermera de cuidados intensivos puede optar por vivir en el centro de una ciudad o en una comunidad suburbana, con la capacidad de viajar a su trabajo esencial utilizando un transporte confiable y efectivo en cualquiera de los dos entornos.



Un padre/madre soltero/a puede vivir en una comunidad asequible e ideal para familias de su elección y acceder a trabajos y oportunidades en todo Maryland mediante el uso de un transporte público conectado y cómodo.

Estrategia 4.1

Aumentar el acceso a los empleos en los sectores esenciales, entre ellos los empleos nocturnos y por turnos.

Los proveedores de transporte pueden **ajustar el transporte para brindar mejores servicios en los horarios de viajes esenciales**, los cuales con frecuencia incluyen empleos nocturnos, de fines de semana, y por turnos. Los programas continuos y mejorados, como los beneficios tributarios para los pasajeros trabajadores, los servicios de transporte apoyados por el empleador y los subsidios de transporte, garantizarán aún más que las personas puedan ir a trabajar. También se recomienda que los subsidios de transporte **igualen o excedan los subsidios**

de estacionamiento para reducir el tráfico y los impactos ambientales, y que las agencias de transporte trabajen con las cámaras de comercio locales y las oficinas de desarrollo económico para **alentar a los empleadores a ubicarse en áreas existentes que reciban servicios de transporte público**. Estas acciones pueden reducir el costo de proporcionar transporte público y reducir el tiempo total de traslado de los trabajadores esenciales.

La MTA del MDOT ha implementado varias mejoras en las rutas de autobús que respaldan el acceso a los centros de trabajo, incluidos los de Tradepoint Atlantic y Cockeysville, así como la creación de una nueva ruta Express BusLink entre Baltimore oeste y Tradepoint Atlantic.

Estrategia 4.2

Garantizar que el transporte público preste servicios hacia los destinos esenciales, entre ellos los principales establecimientos médicos, los edificios cívicos, las instituciones educativas y las tiendas de alimentos.

Las agencias de transporte de Maryland pueden **identificar dónde y cuándo se necesita el transporte a destinos de importancia regional**, como a los establecimientos médicos, los edificios cívicos, las instituciones educativas y los supermercados. La inversión en servicios de respuesta a la demanda y de ruta fija ayudará a las personas a programar a tiempo las citas médicas, citas en la corte y clases o a participar en actividades cívicas como audiencias públicas y elecciones. El transporte público puede ser una barrera menos para participar y beneficiarse de las oportunidades disponibles en Maryland. **Dar prioridad a las inversiones que beneficiarían al servicio de transporte público hacia destinos esenciales** garantizará que los usuarios del transporte en las comunidades rurales y urbanas de Maryland que de manera histórica y sistemática fueron privadas de derechos puedan acceder a los recursos y servicios.



Créditos: Transporte del condado de Montgomery

Con recursos fijos y presupuestos limitados, las agencias de transporte deben tomar decisiones difíciles en el diseño de sistemas y la prestación de servicios. Los sistemas que se centran en la **frecuencia** a menudo presentan rutas que viajan a lo largo de las calles principales con más residentes y destinos, al prestar servicios a la mayoría de las personas con menos vehículos y rutas más eficientes. Como resultado, las áreas más alejadas de las calles principales pueden recibir un servicio menos frecuente o ningún servicio en absoluto, un desafío particular en las comunidades con más adultos mayores, personas con discapacidades o hogares sin automóviles, muchos de los cuales dependen del transporte como un recurso vital.

Los sistemas que se centran en la **cobertura** pueden garantizar que toda una comunidad tenga cierto acceso al transporte sin importar dónde viven. Estos sistemas ofrecen una distribución geográfica más equitativa del transporte público para quienes no pueden conducir. Sin embargo, al tener que cubrir más terreno con los mismos recursos/presupuestos fijos, es posible que cada ruta brinde un servicio menos frecuente durante menos horas del día. La cantidad de pasajeros puede ser más baja, pero el transporte estará disponible para aquellas personas que más lo necesitan.

La frecuencia y la cobertura son objetivos importantes, pero con frecuencia entran en conflicto. Las agencias de transporte deben encontrar el equilibrio que mejor se adapte a las necesidades únicas de sus comunidades y pasajeros, ya que estas son disyuntivas desafiantes que se deben superar y deben explorarse con comentarios significativos de los pasajeros y las partes interesadas.

Estrategia 4.3

Respaldar el estilo de vida sin automóvil y con pocos automóviles con un servicio de transporte hacia los parques y la recreación, el entretenimiento y restaurantes, y otros espacios sociales.

Una red de transporte público sólida puede permitir que más residentes de Maryland vivan sin un automóvil o con menos necesidad de viajes en automóvil, si así lo desean. Menos automóviles en las calles y en nuestras comunidades significa menos tráfico, aire más limpio y más espacio para las personas y servicios como viviendas, parques, centros comunitarios y tiendas.

La infraestructura y el servicio que respalda la actividad estacional o recreativa pueden incluir centros de transbordo multimodal en destinos populares como pistas de esquí, bosques, playas y otras áreas recreativas, proyectos piloto que exploran las conexiones de autobuses de pasajeros a parques estatales, o transbordadores con tarifas locales o regionales.

El transporte público es más que una opción de traslado. Para **mejorar las conexiones y el acceso a destinos que no sean el hogar y el trabajo**, los conocidos como "terceros lugares", los proveedores de transporte de Maryland pueden estudiar y probar conexiones a áreas con actividades sociales, entretenimiento y turismo, compras y restaurantes, deportes y recreación, o parques estatales y locales. Para avanzar con esta estrategia, las agencias de transporte también pueden **expandir el servicio nocturno y de fin de semana** para actividades sociales y **asociarse con agencias de turismo y otras agencias** que administran oportunidades recreativas para promover el desarrollo turístico y económico.

Estrategia 4.4

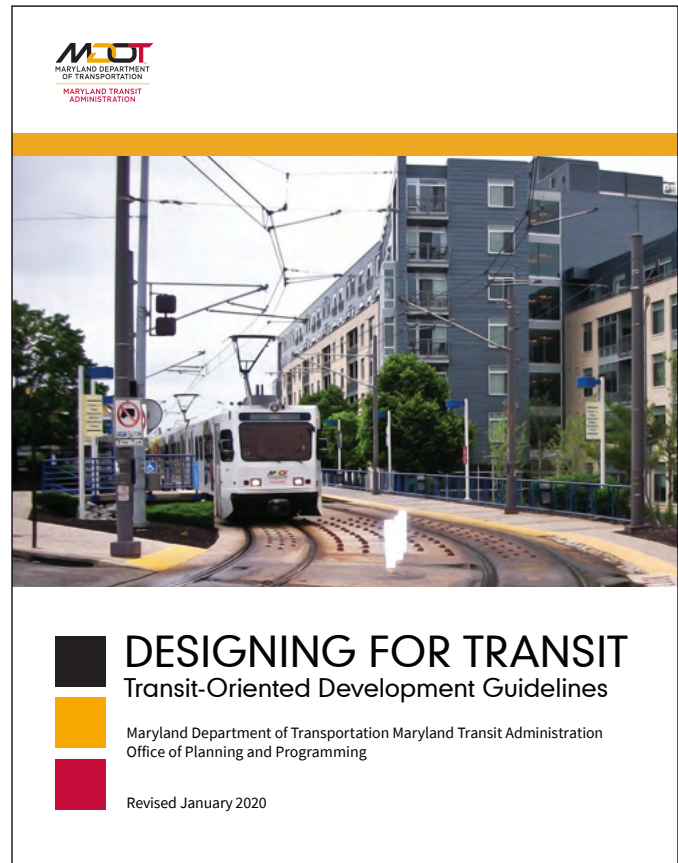
Impulsar el desarrollo orientado al transporte (TOD) para generar crecimiento económico, así como comunidades accesibles y sostenibles.

Las agencias de transporte pueden coordinar con sus agencias locales de planificación y desarrollo económico para aumentar el desarrollo cerca de las estaciones de transporte existentes. Se necesitará la recopilación y el análisis de datos para crear **pautas de disponibilidad de transporte público y políticas de uso de la tierra sensibles al contexto**. Las políticas identificadas pueden informar sobre la revisión del desarrollo local para garantizar que los conceptos de diseño del desarrollo TOD de calidad se integren desde el principio.

La MTA del MDOT continuará trabajando con el Departamento de Planificación de Maryland para **actualizar el asesoramiento del desarrollo TOD** en todo el estado y aumentar los ejemplos de áreas suburbanas y rurales que aborden cómo maximizar el acceso multimodal seguro para usuarios motorizados y no motorizados.

Para aprovechar al máximo el potencial de la inversión del desarrollo TOD, las agencias de transporte de Maryland pueden **explorar herramientas de políticas, oportunidades para el desarrollo conjunto y otras asociaciones creativas que garanticen proyectos de TOD equitativos**. Los proyectos de TOD equitativos son aquellos que incluyen viviendas asequibles y viviendas accesibles para personas con discapacidades para que haya un lugar cerca del transporte público para quienes más lo necesitan. Las agencias de transporte, en asociación con el personal jurisdiccional local, pueden establecer **metas u objetivos para viviendas asequibles** en o cerca de los centros de transbordo multimodal e **identificar formas de prevenir los posibles efectos negativos de nuevos desarrollos**, como el desplazamiento de comunidades existentes.

El desarrollo TOD se puede utilizar para fomentar el uso del transporte público y generar el crecimiento económico. Las investigaciones muestran que casi el 50 por ciento de las personas que conducen a su destino se cambiarían al uso del transporte público si viven a media milla a pie de una estación.²⁴ El transporte público se vuelve mucho más accesible y bien utilizado si hay más residentes cerca de las estaciones, y el sistema de transporte los lleva hacia los destinos clave.



Estrategia 4.5

Asociarse con proveedores de servicios humanos y sociales para brindar servicios de transporte público adaptados a las necesidades de los clientes.

Las agencias de transporte pueden asociarse con trabajadores sociales y proveedores de servicios humanos para **aumentar la disponibilidad y el acceso a la información de transporte**. Las guías y folletos sobre cómo obtener pases de transporte público, cómo solicitar tarifas con descuento o planificar viajes en varios condados, y la **promoción y participación en los programas de capacitación para viajes** pueden ser herramientas efectivas.

Además, las agencias de transporte pueden trabajar con otras agencias estatales y locales para agilizar **cuándo, dónde y cómo los clientes pueden acceder a los recursos necesarios** sin requerir múltiples viajes y formularios en papel para cada agencia. Se requieren varios procesos por separado para las personas que ya enfrentan desafíos importantes, ya sea en el proceso de reingreso, las personas inmigrantes recién llegadas, los veteranos que regresan o cualquier persona que busque una vivienda estable y asequible. La coordinación entre las agencias de servicios sociales y humanos y las agencias de transporte para comprender y mejorar la forma en que las personas se desenvuelven en los servicios beneficiará a innumerables personas.

La capacitación para viajes se refiere a la práctica de enseñar a las personas a viajar de forma independiente en diferentes medios de transporte. Los programas de capacitación para viajes tienen como objetivo fomentar cambios de comportamiento al brindarles a las personas un nivel de comodidad y comprensión de las opciones de viaje que son nuevas para ellos. Estos programas pueden ofrecerse en grupo o de manera individual y pueden estar especializados para niños en edad escolar, personas mayores o personas con discapacidades cognitivas o físicas.



Objetivo 5: Ofrecer un servicio confiable y cómodo



Es esencial que el servicio de transporte público sea confiable y cómodo para garantizar que nuestros pasajeros puedan utilizar nuestro servicio con confianza y llegar a su destino de manera segura y oportuna. Hay muchas formas de garantizar la confiabilidad y la comodidad, lo que incluye cuándo, dónde y con qué frecuencia se programa el servicio de transporte público y con qué frecuencia los proveedores de transporte cumplen los horarios publicados. Los beneficios de un servicio confiable y cómodo aumentan cuando los pasajeros del transporte público tienen acceso a información clara y precisa sobre cómo utilizar el servicio de transporte, incluso sobre cómo realizar transbordos entre los servicios. Podemos integrar herramientas y estrategias innovadoras para compartir información y actualizaciones con los clientes del transporte público en Maryland. Sabemos que nuestra capacidad para brindar un servicio confiable y cómodo impacta directamente en la vida diaria de las personas e influye en su decisión de utilizar (o no utilizar) el transporte público. La confiabilidad les brinda a las personas confianza para utilizar nuestro servicio y les permite llegar y regresar de sus empleos, escuelas y citas médicas a tiempo.

Cómo se ve el éxito



Puede confiar en el transporte público para ir y volver del trabajo todos los días, y también tomar el autobús para ir a la conferencia de padres/madres y docentes de su hijo/a después de que termine de trabajar.



Un estudiante de posgrado que toma clases nocturnas puede decidir tomar el transporte público con confianza, ya que sabe exactamente cuándo llegará su autobús y que llegará al campus a tiempo para el examen importante.

Estrategia 5.1

Brindar a las personas la confianza para elegir el transporte público mediante el aumento de la velocidad, la confiabilidad y la eficiencia del transporte.

Las personas no elegirán el transporte que llegue tarde o tome tres veces más que otras opciones de transporte para llegar al mismo destino. El crecimiento económico puede estar acompañado de la expansión y mejoras del transporte público, como la **prioridad de señal de tránsito, saltar filas, los carriles exclusivos para autobuses, los carriles para vehículos de alta ocupación (HOV)**, y otras **mejoras operativas o de diseño de calles** donde hay un servicio de autobús frecuente en corredores congestionados y tráfico mixto. Las agencias de transporte cada vez tienen más cantidad de herramientas y fuentes de datos para **evaluar dónde y cuándo aplicar tratamientos de prioridad de transporte**.

Las agencias de transporte también pueden **llevar a cabo encuestas de la experiencia de los usuarios** centradas en la facilidad de uso del sistema y la disposición de los encuestados a viajar en transporte público. De las respuestas a la encuesta, las agencias pueden **identificar oportunidades para optimizar aún más la experiencia de los usuarios** e incentivar el uso del transporte público.



La MTA del MDOT ha creado un conjunto de herramientas de prioridad de transporte para ayudar a los vecindarios, los funcionarios electos y los planificadores e ingenieros de transporte público a considerar cómo los posibles tratamientos de priorización del transporte pueden aplicarse en las carreteras. Este conjunto de herramientas identifica mejoras que pueden implementarse estratégicamente para abordar las demoras y la confiabilidad de los autobuses, y también mejoras de seguridad para quienes caminan o andan en bicicleta para conectarse al transporte público. Las recientes inversiones en infraestructura prioritaria de autobuses han tenido un gran éxito y están demostrando beneficios. En asociación con la ciudad de Baltimore, se instalaron más de 5.5 millas de carriles exclusivos

para BaltimoreLink, lo que mejoró los tiempos de viaje hasta en un 32 por ciento. La prioridad de las señales de tránsito también se ha ampliado a lo largo de Liberty Road y Belair Road, sistemas que han demostrado mejorar los tiempos de viaje hasta en un 22 por ciento. El conjunto de herramientas de prioridad de transporte de la MTA del MDOT se puede encontrar en línea en: <https://www.mta.maryland.gov/transit-priority-initiative>

Estrategia 5.2

Compartir información de transporte precisa, clara y oportuna para garantizar la transparencia a los pasajeros.

Los pasajeros han indicado en encuestas públicas y reuniones comunitarias que la información en tiempo real es una prioridad absoluta. Las agencias de transporte están **expandiendo los servicios en las paradas de autobús como la señalización de la información en tiempo real**, y la instalación de tecnología de seguimiento en tiempo real para permitir una planificación de viajes y un seguimiento de vehículos más fáciles y fiables para los pasajeros.

La MTA del MDOT ha lanzado información de llegada en tiempo real en todos los autobuses CityLink, LocalLink y Express BusLink a través de la aplicación Transit, y de esta forma se unió a WMATA, Ride On del condado de Montgomery, TheBus del condado de TheBus y RTA de Maryland central. La información y el seguimiento en tiempo real permiten una mejor planificación de los viajes y les brinda a los pasajeros confianza para optar por el transporte público.

Además, muchos usuarios del transporte público, existentes y potenciales, consideran que los horarios y la información del transporte público son difíciles de entender o encontrar. Las agencias de transporte pueden simplificar el proceso de comprensión de cómo usar el transporte público al **mejorar la señalización, la orientación y la información** publicada en las paradas y estaciones, en los vehículos de transporte, en línea, a través de notificaciones en la aplicación y centros de llamadas, y en cualquier lugar donde los pasajeros busquen información de transporte.

Estrategia 5.3

Proporcionar un transporte público confiable y puntual, y establecer un estándar a nivel estatal para medir el desempeño de la puntualidad (OTP).

El informe del desempeño OTP según el medio y el mes es una estrategia para establecer informes de rendimiento más uniformes y permitir informes de rendimiento en todo el estado. Actualmente, diferentes agencias de transporte tienen diferentes definiciones de lo que constituye la “puntualidad” y reportan el desempeño OTP con diferentes niveles de detalle, si es que lo hacen.

Esta estrategia va de la mano con **el aumento de la disponibilidad de seguir la ubicación de los vehículos en tiempo real**. La tecnología en tiempo real no solo ayuda a los pasajeros a comprender dónde están los vehículos, sino que también ayuda a las agencias de transporte a administrar el servicio diario y planificar mejoras de servicio a corto y largo plazo con los datos adquiridos. Las agencias de transporte de Maryland continuarán desarrollando la capacidad y la infraestructura para lograr esta estrategia con una mayor coordinación.

Estrategia 5.4

Facilitar la comprensión y el uso de los medios de tarifas en varios proveedores de transporte.

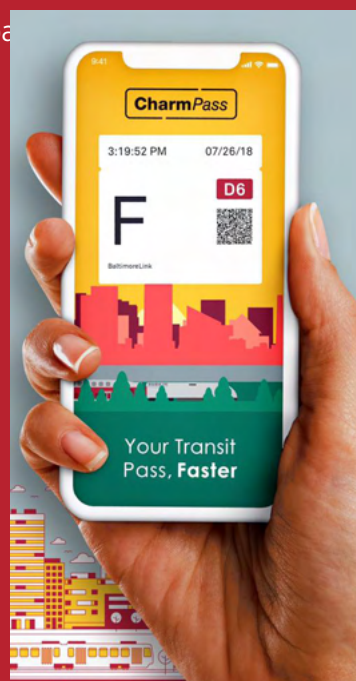
En consonancia con las estrategias de accesibilidad, asequibilidad y equidad, las agencias de transporte continuarán **identificando la política de tarifas y los cambios tecnológicos** que hacen que la planificación de viajes y el pago de tarifas sean más fáciles de entender y usar en múltiples proveedores de transporte y con otros medios de transporte. **Las tecnologías de pago abierto de tarifas electrónicas y sin contacto** hacen que las tarifas coordinadas e integradas sean cada vez más fáciles de implementar para los servicios de paratransporte y transporte público en general, incluida la integración con otros medios de transporte y servicios.

Las políticas como la limitación de tarifas, los descuentos especiales y las tarifas de transbordo deberán acordarse y coordinarse con el objetivo de mejorar la comodidad y la asequibilidad para los pasajeros. Para avanzar con esta estrategia de una manera que sea operativa y financieramente factible para todos los proveedores de transporte, la MTA del MDOT puede **aprovechar la contratación colaborativa** para la integración de tarifas en todo el estado y **reunirse con el personal de transporte local, regional y estatal** para implementar tarifas integradas, abiertas y basadas en las cuentas. *Esta estrategia, junto con la Estrategia 1.4 y la Estrategia 3.4 trabajan para el logro de los pagos de tarifas integrados, asequibles y accesibles en todos los sistemas de transporte de Maryland.*

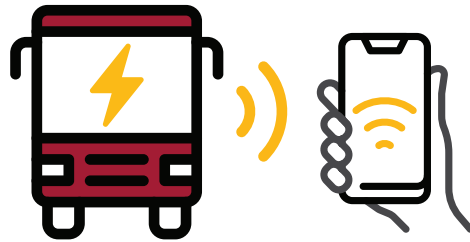
La MTA del MDOT está desarrollando e implementando opciones de pago que apoyan a una variedad de pasajeros y continúan apoyando a los clientes de bajos ingresos y que pagan en efectivo. Este sistema de pago de tarifas de próxima generación brindará más opciones para el pago sin contacto, entre ellas las tarjetas de bancos, Apple Pay, Google Pay y Virtual CharmCards en los teléfonos móviles. También habrá métodos más fáciles para comprar y recargar CharmPass y CharmCard con efectivo, incluidas más tiendas minoristas, y habrá nuevas opciones disponibles para usar CharmCards de uso limitado. Este nuevo sistema también permitirá políticas de tarifas más flexibles y asequibles, entre ellas:

- Pases de calendario, donde las tarifas están limitadas a un nivel máximo durante un período de tiempo
- Transbordos gratuitos entre los servicios de la MTA del MDOT y los Sistemas de Transporte Operados Localmente (LOTS)
- La integración con las opciones de pago de LOTS y la capacidad de un sistema de pago de tarifas a nivel estatal

Varios sistemas LOTS, incluidos RTA, Transit Link de Harford y TRANSIT de Frederick, también están utilizando una plataforma de terceros compartida para pagos de tarifas en teléfonos móviles llamada aplicación Token Transit (aplicación). Esta aplicación le permite a los pasajeros pagar tarifas de múltiples agencias en una sola aplicación. Los pasajeros del transporte público de Maryland podrán acceder a estos métodos de pago simples, cómodos y más asequibles a partir de 2023, y el sistema completo operará en 2025.



Objetivo 6: Ser sostenible, ágil, e innovador



Es importante planificar para crear un futuro sostenible, lo que significa desarrollar y expandir la red de transporte público de una manera que de como resultado los efectos directos que los pasajeros desean y necesitan en la actualidad, a la par que coloca a las agencias de transporte en una sólida posición financiera para mantener y expandir el transporte público en el futuro. Las innovaciones de bajo costo y alto rendimiento, como avances tecnológicos, materiales sostenibles, modelos creativos de prestación de servicios y otras inversiones estratégicas, serán fundamentales para alcanzar este objetivo.

Ahora y en el futuro, seguirá siendo importante ser un sistema de transporte ecológico para las comunidades a las que brindamos servicios. La puesta a prueba y el establecimiento de programas que reduzcan la cantidad de emisiones de carbono y otra contaminación generada por los vehículos de transporte, las instalaciones y los usuarios respaldarán los objetivos locales y estatales para reducir el impacto ambiental de la red de transporte más grande. Las agencias de transporte continuarán enfrentándose a tecnologías emergentes mientras equilibran la necesidad de brindar una movilidad igual de buena o mejor sin aumentar las barreras o desigualdades en el sistema de transporte. La comunicación colaborativa y abierta entre agencias y con el público ayudará a equilibrar estas necesidades mientras permaneces abiertos a la innovación y el progreso.

Cómo se ve el éxito



Los residentes de Maryland cerca de las instalaciones de mantenimiento del transporte o de las estaciones de autobuses pueden vivir en comunidades más limpias y ecológicas sin las cargas de la contaminación y el ruido del diésel.



Su hermano puede elegir caminar, andar en bicicleta o en escúter hasta la parada de autobús más cercana y llegar a la biblioteca local para trabajar en su reseña de un libro.

Estrategia 6.1

Reducir las emisiones mediante la transición a vehículos de transporte sin emisiones a medida que la tecnología esté disponible, probada y sea rentable.

Las agencias de transporte de Maryland continuarán **colaborando con la adquisición de vehículos de transporte** cada año a medida que las agencias planifiquen e implementen la transición a una flota de emisiones bajas o sin emisiones. Las agencias de transporte también necesitarán **modernizar las instalaciones de transporte público y los corredores más antiguos** para cargar y mantener nuevos tipos de vehículos eléctricos o de cero emisiones y los sistemas asociados.

También existen oportunidades para que los proveedores de transporte protejan y mejoren de una mejor manera los bienes naturales, históricos y culturales donde se encuentran las instalaciones y los equipos. Las agencias pueden **aprovechar las prácticas de diseño sostenible, la protección de recursos y las fuentes de energía renovable** que minimizan el ruido, las emisiones, los residuos líquidos y los otros impactos negativos de las operaciones de transporte. Las agencias de transporte también **considerarán las necesidades específicas de las poblaciones vulnerables y en riesgo** en la planificación, la construcción, las operaciones y el mantenimiento de los recursos de transporte.

La MTA del MDOT se compromete a actualizar el 50 por ciento de su flota de autobuses a tecnología de cero emisiones para 2030 a fin de cumplir con el objetivo de Maryland de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, como se describe en el Plan de la Ley de Reducción de Gases de Efecto Invernadero de 2030.

El primer paso es completar el programa piloto de autobuses de cero emisiones con siete autobuses eléctricos de batería que se pondrán en servicio en 2022. Alcanzar el objetivo de un 50 por ciento de autobuses con cero emisiones requerirá grandes inversiones más allá de la flota, incluidas mejoras en las terminales de autobuses y capacitación para operadores y mecánicos.

Además, los condados de Howard y Frederick han implementado el uso de autobuses eléctricos en sus flotas. Estos autobuses más limpios reducen la contaminación del aire y el ruido a lo largo de las rutas y cerca de las instalaciones de mantenimiento, lo que ayuda a aliviar los impactos negativos en las comunidades circundantes.



Estrategia 6.2

Expandir la movilidad a nivel regional y estatal al integrar las opciones compartidas y a demanda con una red sólida de transporte central.

Las agencias de transporte pueden **identificar asociaciones rurales, suburbanas y urbanas con proveedores para expandir la integración de los servicios** como el uso compartido de bicicletas y motonetas, el uso compartido de automóviles, el microtransporte y más.

Muchos residentes desean utilizar más el transporte público y pueden elegir entre múltiples opciones completas de transporte y viajes sin un vehículo personal.

Las agencias de transporte pueden priorizar estas nuevas asociaciones al evaluar si apoyan o no los objetivos locales, regionales o estatales.

Ride On del condado de Montgomery ha lanzado "Flex", un servicio de transporte a demanda que no tiene paradas ni horarios fijos, con zonas de servicio en Rockville y Glenmont/Wheaton.



Estrategia 6.3

Realizar proyectos piloto y soluciones de creación rápida para ensayar y probar nuevas soluciones.

Las agencias de transporte pueden **trabajar para comprender mejor los beneficios para pasajeros y los costos operativos y de capital antes de los compromisos a largo plazo**. Un proyecto piloto es un proyecto o estudio preliminar a pequeña escala que se lleva a cabo para evaluar la viabilidad, el costo y los efectos de las mejoras propuestas y que suele tener lugar durante unos pocos meses o hasta un año. Probar las mejoras antes de la implementación de un proyecto intensivo en recursos a gran escala o más costoso puede dar como resultado un servicio de transporte que responda mejor a las necesidades del cliente y sea más responsable con el financiamiento público.

Los proyectos piloto han adoptado muchas formas en las agencias de transporte en todo el estado, al brindar oportunidades para que las agencias aprendan unas de otras. La MTA del MDOT ha probado los carriles de autobús pintados en algunos corredores antes de implementar los carriles de autobús más permanentes pavimentados con asfalto rojo en lugar de pintura. La MTA del MDOT ha publicado un Plan de Trabajo de Movilidad Compartida para su área de servicio, participa en el Grupo de Trabajo de Vehículos Conectados y Automatizados (CAV) de Maryland y ha puesto a prueba la tecnología de estacionamiento automatizado en la estación MARC de Odenton. El transporte de Cecil recibió una subvención para probar la movilidad a demanda entre las casas de recuperación y las paradas de transporte de ruta fija o los lugares de abordaje en la acera.

Estrategia 6.4

Buscar oportunidades para brindar comodidades a los pasajeros en las paradas y estaciones de transporte público mediante asociaciones neutrales en cuanto a los costos o que generen ingresos.

Las agencias de transporte pueden **brindar comodidades mejoradas para los pasajeros**, como más cobertizos, señalización en tiempo real, conectividad Wi-Fi, señales/tecnología Bluetooth y

otras mejoras, particularmente para la accesibilidad y el desplazamiento en las paradas de transporte, estaciones y áreas centrales. Existen oportunidades para que las agencias de transporte de Maryland **aprovechen los bienes raíces de propiedad pública o de agencias para arrendar espacios para** vendedores de alimentos, casilleros para bultos, opciones de transporte de automóviles compartidos o a demanda, o quioscos y exhibidores informativos. Estos son solo algunos ejemplos que están implementando las agencias de transporte en Maryland y fuera de ella.

Aprovechar la tecnología, como los datos en tiempo real y el Wi-Fi, puede incentivar el uso del transporte público y hacer accesibles los diferentes medios. La implementación de imágenes y un alcance multilingüe también puede asegurar que un grupo diverso de personas pueda comprender y utilizar el sistema de transporte completo.

Subvenciones a nivel estatal para la innovación en el transporte público

Varias comunidades de Maryland han recibido subvenciones a nivel estatal para la innovación en el transporte público (STIG) para los proyectos diseñados para mejorar las paradas, las estaciones y el servicio general de transporte público.

- En el condado de Charles, los fondos de las STIG se están utilizando para instalar sistemas de cámaras de seguridad en dos instalaciones de estacionamiento disuasorio que sirven como centros de transbordo multimodales para los autobuses suburbanos de la MTA del MDOT y VanGO, el sistema de transporte operado localmente del condado.
- En el condado de Garrett, los fondos de las STIG se utilizan para adquirir software de programación automática y software de notificación a los pasajeros.
- En el condado de Allegany, los fondos de las STIG se están utilizando para construir un centro de movilidad central en la Universidad Estatal de Frostburg y realizar un estudio de impacto relacionado con la creación de un centro de movilidad en Cumberland. Estos centros de movilidad brindan ubicaciones centralizadas para los autobuses, brindan información adicional a los pasajeros y mejoran las comodidades para los operadores, lo que incluye los baños.

El programa de las STIG, administrado por la MTA del MDOT, permite que las agencias de transporte locales y los funcionarios del condado soliciten fondos estatales para planificar, diseñar o construir proyectos de transporte innovadores.



Objetivo 7: Invertir de manera inteligente y sostenible

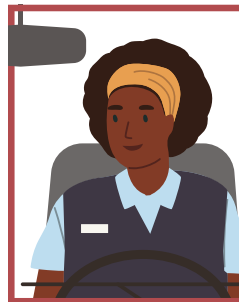


En toda la industria del transporte, la responsabilidad fiscal y la sostenibilidad son principios clave para maximizar nuestros recursos actuales y futuros, y minimizar los costos actuales y futuros de ser proveedores de transporte resilientes al clima y respetuosos con el medio ambiente. Debemos ser intencionales y estratégicos tanto en qué como en cómo invertimos. A medida que trabajamos para abordar la crisis climática, debemos ser audaces y creativos al proporcionar y expandir nuestro sistema de transporte público, de modo que estemos preparados y seamos capaces de brindar servicio en entornos cada vez más desafiantes y cambiantes.

Cómo se ve el éxito



Las agencias de transporte pueden continuar brindando un servicio de transporte público seguro, confiable, bien financiado y bien mantenido a sus comunidades.



Los residentes de Maryland en la industria del transporte pueden encontrar un trabajo confiable y gratificante en cualquiera de las agencias de transporte de Maryland estables, innovadoras y con visión de futuro que están liderando la industria de la nación.

Estrategia 7.1

Priorizar la inversión en las necesidades del estado de conservación (SGR) para mantener la calidad del servicio y la seguridad necesarias para un servicio al cliente de primer nivel.

En cumplimiento de los planes de administración de recursos de transporte (TAM) de Maryland, las agencias de transporte **priorizarán la implementación de los proyectos de SGR** identificados en el retraso de transporte de SGR. El transporte público necesita inversiones y reinversiones continuas para mantener la calidad, la comodidad y la confiabilidad de los servicios existentes y futuros.

Las agencias de transporte de Maryland pueden **compartir los éxitos y el asesoramiento respecto al costo del ciclo de vida o el costo de toda la vida** para las inversiones de capital, **participar en capacitaciones** para mejorar la estimación precisa de costos y buscar otros apoyos técnicos para la solicitud y administración de subvenciones. **También podría ser beneficioso replicar esfuerzos como el Programa de Sostenibilidad de la MTA del MDOT** a todos los proveedores de transporte que prestan servicios en Maryland. Las agencias de transporte continuarán avanzando en los programas de administración de los recursos, al evaluar los costos del ciclo de vida e incorporar perspectivas de sostenibilidad para guiar una inversión inteligente.

Tener en cuenta los costos del ciclo de vida es imperativo para la planificación inteligente de las inversiones. La MTA del MDOT y LOTS han incorporado la planificación del ciclo de vida en los programas de gestión de recursos para determinar el nivel de inversión necesario para mantener los servicios de transporte. El retraso actual del SGR de la MTA del MDOT es de aproximadamente \$2 mil millones y el retraso de LOTS combinado es de aproximadamente \$368 millones. En conjunto, el retraso del SGR representa el 17 por ciento del valor de todos los recursos de transporte en Maryland. Estos retrasos requieren inversiones para reemplazar y rehabilitar los recursos obsoletos, junto con las inversiones en curso necesarias para evitar que otros activos caigan en el retraso. Las agencias de transporte de Maryland se enfocan en priorizar las necesidades de transporte según la condición de los recursos y su contribución a la seguridad, la calidad del servicio y la eficiencia.

Campus de transporte y obras públicas de Ocean City



En 2021, la ciudad de Ocean City celebró la inauguración de sus instalaciones nuevas y mejoradas del campus de transporte y obras públicas. Las instalaciones originales de la ciudad en la calle 65 se construyeron en 1982 con una flota de 13 autobuses y un personal de 20 empleados, y desde entonces han resultado pequeñas. Las instalaciones mejoradas ahora albergan todo lo necesario para las operaciones de autobuses, incluida una terminal de autobuses con espacio para la flota de 70 autobuses de Ocean City, un depósito de combustible y edificio administrativo para los 146 empleados de transporte de la ciudad. El proyecto de \$29 millones se financió mediante una combinación de fondos federales, estatales y locales.

Estrategia 7.2

Buscar subvenciones discrecionales y asociaciones de financiamiento para cumplir con las necesidades de mantenimiento y respaldar la expansión.

Las agencias de transporte de Maryland pueden **identificar y evaluar oportunidades de financiamiento nuevas y antiguas para las inversiones en el transporte**. La recopilación de datos y el seguimiento de los resultados de la inversión se pueden utilizar para **informar sobre la ejecución exitosa del proyecto** y demostrar al público y a otros socios financieros que la inversión en el transporte conduce a resultados significativos y tangibles. La MTA del MDOT también puede identificar nuevas subvenciones o modificaciones a los programas de subvenciones estatales existentes, como la subvención a nivel estatal para la innovación en el transporte público, para **orientar las inversiones de transporte locales y regionales que promueven las prioridades del Plan de Transporte a Nivel Estatal**. Las agencias de transporte de Maryland también pueden **coordinar la capacitación técnica** para las solicitudes y la administración de las subvenciones e identificar oportunidades para acelerar los plazos de implementación una vez financiados.

La promoción de la responsabilidad fiscal y el desarrollo de asociaciones y mecanismos de financiación innovadores son un objetivo clave del Plan de Transporte de Maryland de 2040, adoptado en 2019. La consideración de fuentes de ingresos alternativas puede ayudar a cubrir los déficits de financiamiento que puedan estar presentes e inhibir la mejora o expansión de los servicios de transporte.



North Avenue Rising

North Avenue Rising (Mejora de la Avenida Norte) es un proyecto conjunto de la MTA del MDOT y el Departamento de Transporte de la ciudad de Baltimore, con fondos adicionales del programa federal de Recuperación Económica Generadora de Inversiones en Transporte (TIGER) y la Administración Federal de Carreteras. El proyecto conducirá a una serie de inversiones específicas en transporte a lo largo de North Avenue que apoyan la revitalización económica del corredor, incluidos carriles exclusivos para autobuses, prioridad de señales de tránsito, paradas de autobús mejoradas y renovaciones a la estación Penn/North Metro SubwayLink.

Estrategia 7.3

Hacer crecer y retener a la fuerza laboral de transporte calificada para garantizar una calidad constante del servicio de transporte público en todo el estado.

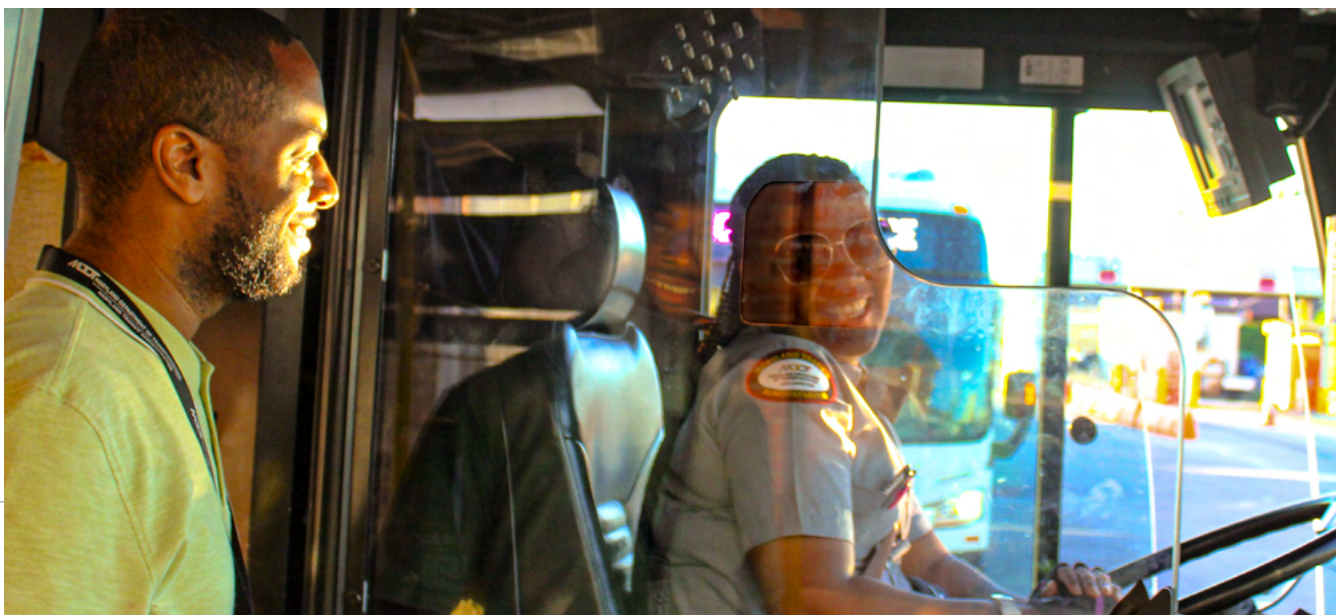
Las agencias de transporte de Maryland pueden trabajar juntas para **desarrollar una guía estatal** sobre la contratación, retención, capacitación y planificación de sucesión de empleados. Las agencias de transporte pueden **implementar encuestas de satisfacción y una capacitación mejorada** para preparar mejor al personal de primera línea. Para mejorar la retención del personal esencial, las agencias de transporte de Maryland pueden **crear o expandir programas** que se centren en beneficios, incentivos y reconocimiento. El personal de transporte de primera línea debe estar incluido en el desarrollo de estos programas.

Estrategia 7.4

Identificar y proteger los recursos vulnerables para garantizar la continuidad del servicio en los casos de inundaciones y otros eventos climáticos.

La MTA del MDOT puede **compartir asesoramiento sobre la planificación de la resiliencia** con los proveedores de transporte locales para que las agencias puedan recopilar y rastrear los datos necesarios, definir las necesidades de resiliencia, realizar evaluaciones de vulnerabilidad e identificar desafíos y oportunidades para tener un sistema de transporte más resiliente en todo el estado. **Las agencias pueden crear planes de resiliencia locales** para comunicar las consideraciones críticas con el público y respaldar las solicitudes de financiamiento:

- Recursos que requieren protección contra los eventos climáticos como las inundaciones.
- Poblaciones a favor de la justicia ambiental que requieren servicio en los eventos importantes
- Inversiones prioritarias y de mejor valor que mantienen el buen estado y la calidad del servicio





5.

Conectando regiones

Esta sección resume las principales conexiones de transporte interurbanas y regionales en Maryland que ayudarán al estado a satisfacer las necesidades futuras de viaje. Resumidas a nivel estatal, las inversiones a lo largo de estas conexiones están destinadas a mejorar el transporte interurbano y regional en Maryland y respaldará la dirección, la visión y los objetivos estratégicos del Plan de Transporte a Nivel Estatal.

Las conexiones interurbanas y regionales presentan oportunidades específicas para cubrir las deficiencias existentes en el servicio y satisfacer las necesidades futuras a través del estudio, la planificación y el diseño continuo de proyectos, muchos de los cuales están en curso actualmente. Este elemento del plan se centra en las conexiones interurbanas y regionales, mientras que los Planes de Desarrollo del Transporte (TDPs, Transit Development Plans) elaborados por las jurisdicciones de forma individual trabajan para identificar las áreas locales que necesitan mejoras en el transporte público. Las conexiones principales se presentan en las dos siguientes categorías:

- **Conexiones de transporte de importancia regional:** Corredores en los que podría apoyarse el servicio de transporte local, regional y orientados a los desplazamientos al trabajo, con una frecuencia en el servicio moderada o alta (cada 30 minutos o más), más paradas y estaciones, y más conexiones a destinos de importancia local o regional.
- **Conexiones de transporte interurbano:** Corredores en los que podría apoyarse el servicio de transporte de larga distancia, con una frecuencia menor, pero regular, del servicio, tiempos de traslado más rápidos y mayores distancias entre las paradas y las estaciones.

Aunque no se trata de una lista exhaustiva de todos los estudios, planes y proyectos de transporte y tránsito en curso o de las diferencias en el servicio a lo largo del estado, estas conexiones abordan las necesidades y las oportunidades clave de transporte y crearán un sistema de transporte conectado, cómodo, equitativo y sostenible en Maryland durante los próximos 50 años. Estas conexiones serán revaluadas con estudios futuros y esfuerzos de planificación y responderán a las necesidades y apoyos de las jurisdicciones locales.

El análisis detallado que se llevó a cabo como parte del esfuerzo del Plan de Transporte a Nivel Estatal ayudó a informar sobre la identificación de oportunidades de transporte en Maryland. El conocimiento de dónde están las mayores oportunidades de transporte, respaldado por la información disponible y las proyecciones futuras, destacan la importancia de estas conexiones a nivel estatal y regional.

Entender las oportunidades en el estado

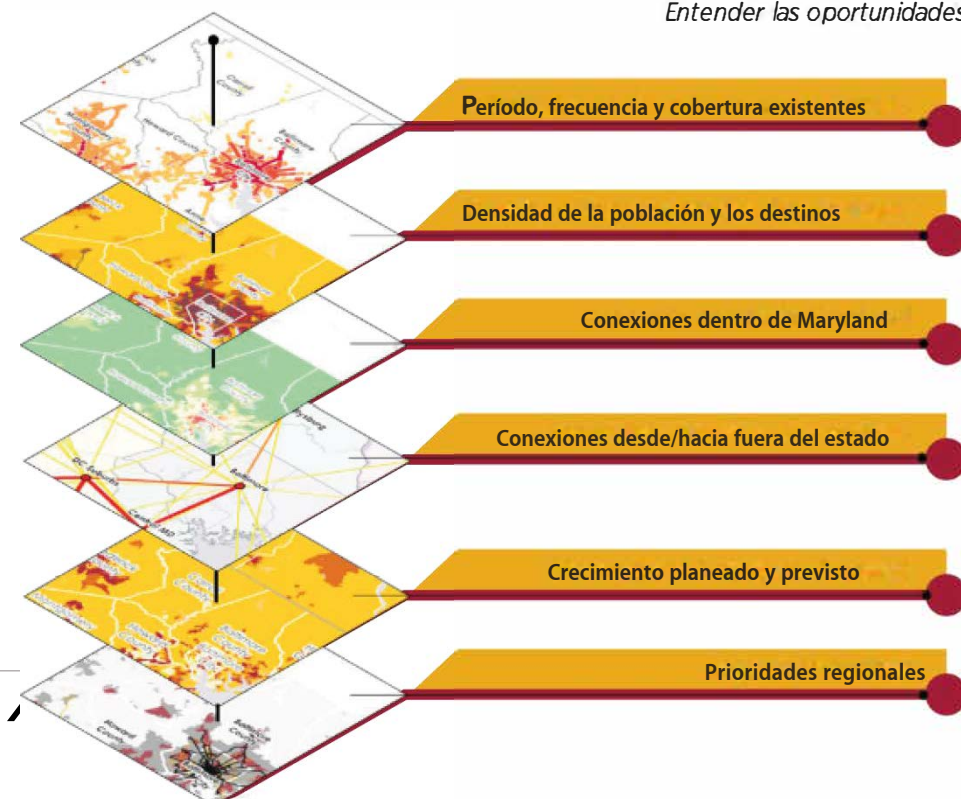
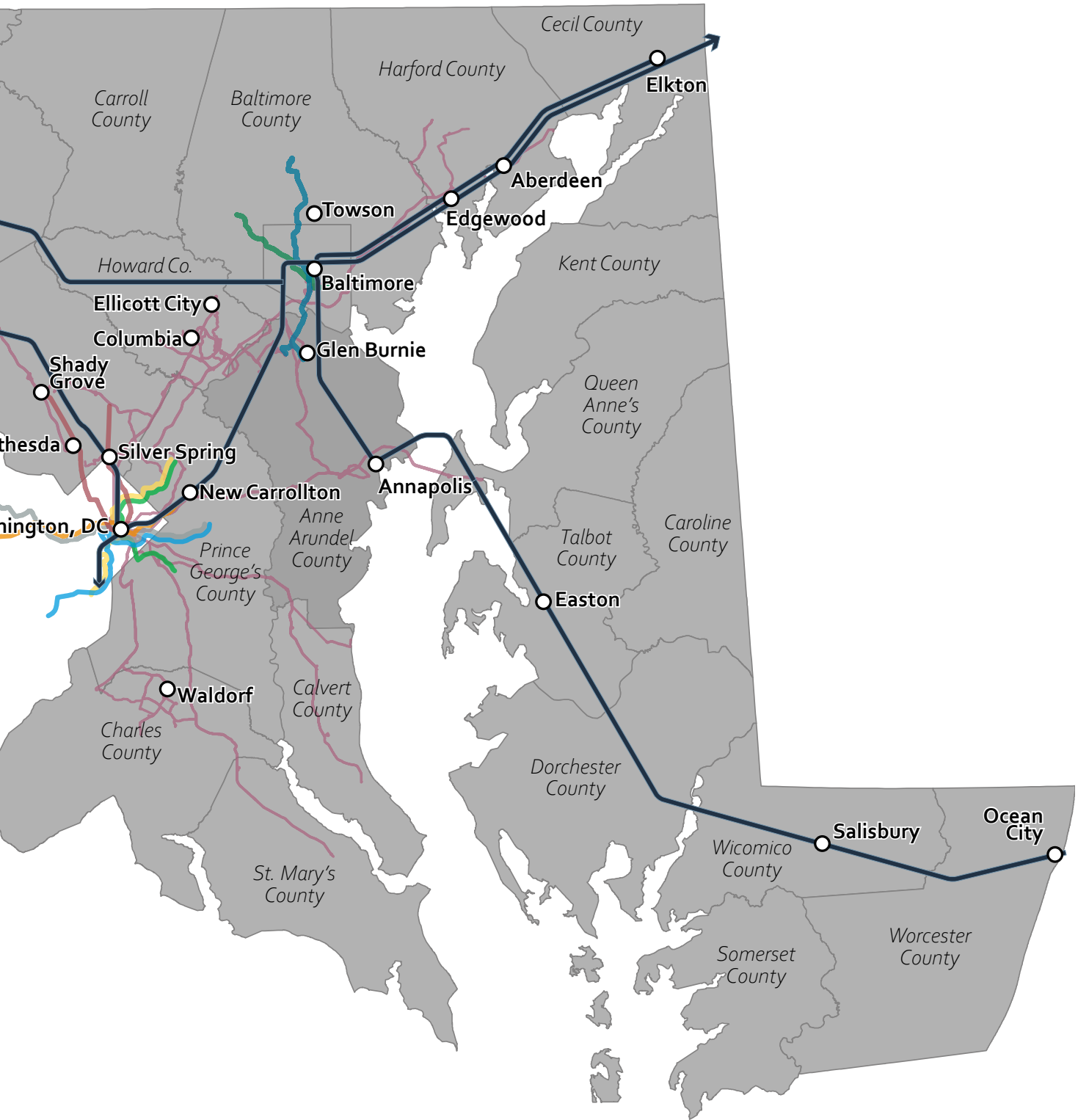


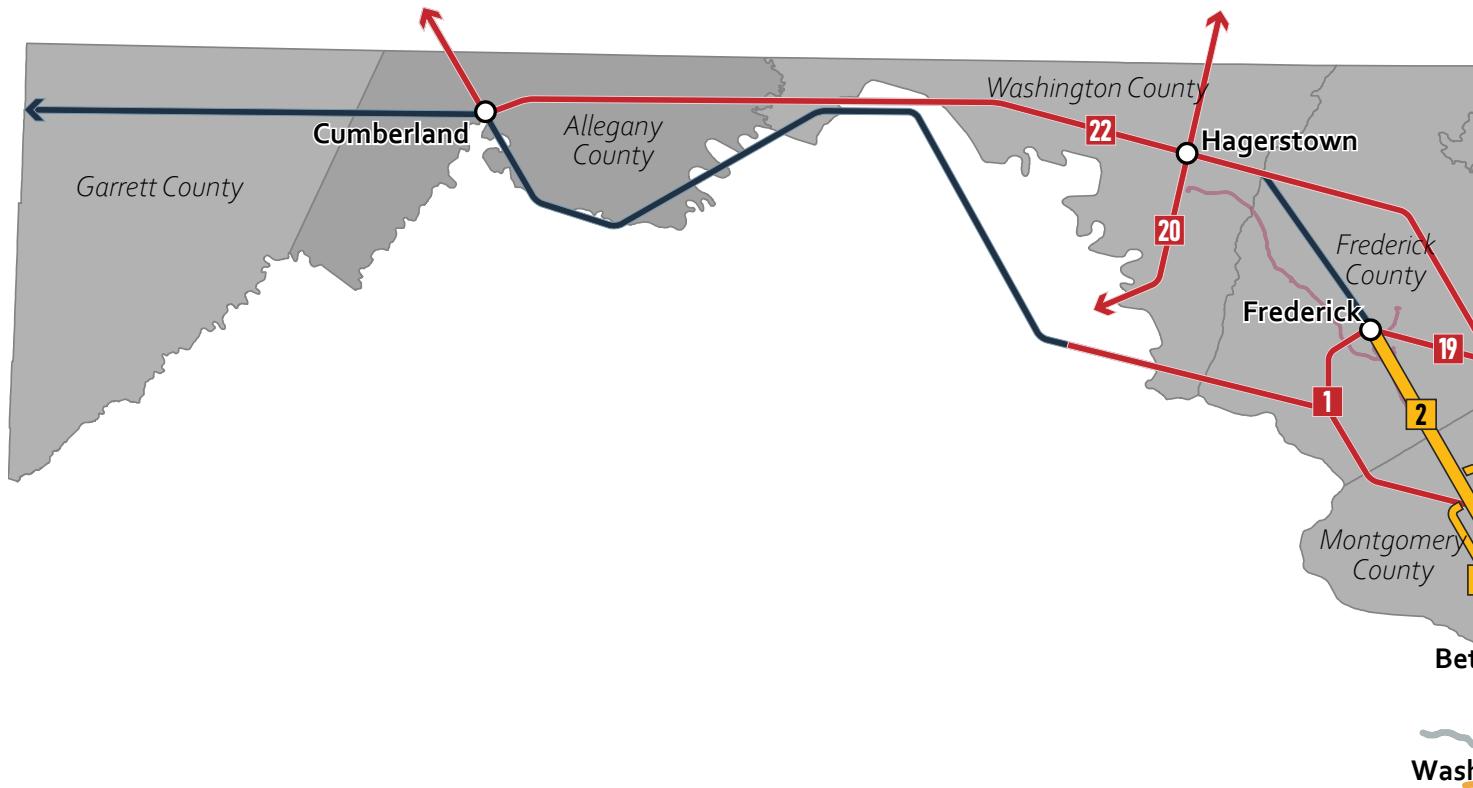
Gráfico 6: Conexiones de transporte - actuales





Este es un mapa esquemático, las líneas no están a escala.

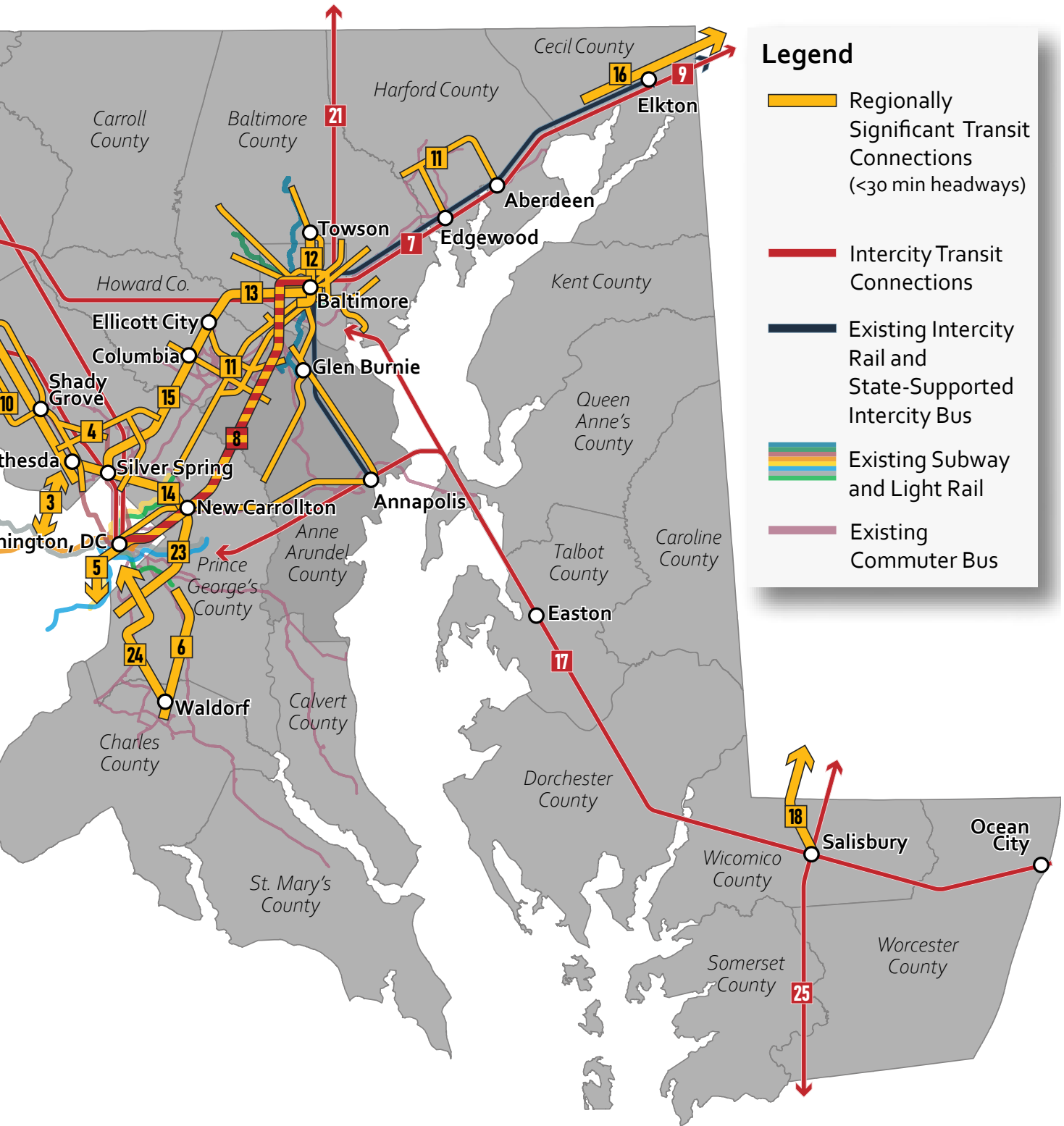
Gráfico 7: Conexiones de transporte - visión de 50 años



Para cuándo esperar estas conexiones

A pesar de que llevará tiempo concretar muchas de estas conexiones interurbanas y de importancia regional, aquellas que se espera que entren en funcionamiento antes son para las cuales se están realizando estudios o proyectos de planificación y diseño. Muchos de estos esfuerzos a corto plazo se basan en los Planes de Desarrollo de Transporte locales que definen objetivos con una visión a cinco años, así como en los planes a largo plazo de la Organización de Planificación del Área Metropolitana (MPO, Metropolitan Planning Organization) y el Plan Regional de Transporte para Maryland Central, que tienen objetivos con una visión de 20 a 25 años.





Este es un mapa esquemático, las líneas no están a escala. Sujeto a estudios/planificación futuros y apoyo de la jurisdicción local.

Conexiones de transporte - visión de 50 años

Mapa #	Nombre y descripción de la conexión
1	Mejoras en la línea MARC Brunswick - Las mejoras en este corredor permitirán una mayor frecuencia en el servicio de trenes MARC en las líneas Brunswick y Frederick.
2	Conexión Frederick a D. C. - El nuevo servicio de transporte a lo largo del corredor I-270 resolverá la congestión y la demanda regional de viajes.
3	Desde el Condado de Montgomery a Virginia del Norte /Tysons Corner a través del puente American Legion - El nuevo enlace ofrecerá una conexión directa entre Maryland y los
4	Red de transporte a lo largo del Condado de Montgomery - Red en desarrollo de los corredores de autobuses de transporte Rápido FLASH que conecten los principales
5	Servicio directo de MARC/VRE - El servicio ferroviario directo mejorará la conectividad entre Maryland y el Virginia del Norte.
6	Corredor de transporte rápido de Maryland Sur - Conecta el Condado de Charles con el Condado de Prince George y la red de metro WMATA.
7	Mejoras del corredor noreste al norte de Baltimore - Mejoras en un corredor ferroviario esencial pero antiguo, entre ellas la ampliación del servicio ferroviario MARC hacia Delaware. Abordarán las conexiones de transporte limitadas entre Baltimore y otros destinos del norte.
8	Servicio nuevo/mejorado entre Baltimore y D. C. - Una cantidad significativa de personas viajan todos los días entre Baltimore, D. C. y Maryland Central. Las mejoras en el corredor noreste/línea MARC Penn, línea Camden y nuevos medios de transporte mejorarán las conexiones en este corredor desatendido.
9	Ampliación del MARC a Delaware - Ampliación del servicio ferroviario MARC para responder a la demanda de viajes entre el noroeste de Maryland y el norte de Delaware/
10	Corredor Cities Transitway - Conecta las comunidades de rápido crecimiento del Condado de Montgomery con el metro.
11	Corredores del Plan de Transporte Regional (RTP) de Maryland Central - Estos corredores fueron identificados por el RTP y conformarán el eje central de la red de transporte
12	Corredor RTP Early Opportunity de norte a sur - Un nuevo corredor de norte a sur para conectar los principales destinos de la región de Baltimore, como Towson y Downtown
13	Corredor RTP Early Opportunity de este a oeste - Un nuevo corredor de este a oeste para conectar los principales destinos de la región de Baltimore, como el oeste, el centro y el
14	Línea Violeta - El nuevo corredor ofrecerá una conexión directa entre dos de las jurisdicciones más pobladas del estado.
15	Corredor de transporte rápido de autobuses FLASH (US 29) - Mejora del transporte entre Silver Spring y el Condado de Howard.

Mapa #	Nombre y descripción de la conexión
16	Transporte local entre el Condado de New Castle, DE y el Condado de Cecil - Esta nueva conexión regional responderá a la importante demanda de viajes entre el noreste de
17	Conexión interurbana entre la Costa Este y Baltimore/D. C. - En la actualidad, las opciones de transporte entre la Costa Este y el resto del estado son limitadas. La mejora de las conexiones ayudará a los residentes y los visitantes de la Costa Este a viajar desde/hacia las principales áreas metropolitanas del estado.
18	Conexiones de transporte local desde Salisbury al sur de Delaware - El sur de Delaware representa una gran parte de los viajes desde/hacia Salisbury. Una nueva conexión de transporte local ofrecerá un enlace directo entre los dos estados.
19	Conexión Frederick-Baltimore - Ofrece el enlace suburbano que faltaba entre Baltimore y Frederick.
20	Transporte interurbano entre Hagerstown y las comunidades cercanas al oeste de Virginia y Pensilvania (p. ej.: Chambersburg, PA y Martinsburg, WV) - Esta conexión podría responder al alto volumen de viajes entre Hagerstown y las comunidades adyacentes en el oeste de Virginia y Pensilvania.
21	Ampliación de las conexiones interurbanas/suburbanas entre York, la región de PA y Baltimore - Un gran volumen de usuarios viajan entre Baltimore y York, pero el servicio de transporte entre las dos áreas metropolitanas es muy limitado.
22	Conexiones interurbanas adicionales entre Maryland oeste y Baltimore o D. C. - Mejora en la accesibilidad a Maryland oeste, ayudando a crear enlaces con los servicios esenciales y a generar un desarrollo económico y turístico.
23	Ampliación de la línea violeta - Ampliaría la Línea Violeta a los barrios periféricos con gran densidad de población en el interior del Condado de Prince George.
24	Conexiones suburbanas entre Waldorf y Anacostia - Ofrece una nueva conexión de autobús a Anacostia/el sudeste de D. C. permitiendo que los usuarios del Condado de
25	Conexión interurbana entre el sur de Delaware, la Costa Este y Virginia - Aborda el servicio interurbano limitado a lo largo del corredor de Filadelfia a Norfolk. Le ofrecería a los habitantes de la Costa Este un mejor acceso a los principales centros metropolitanos.

Proyectos regionales ilustrativos

Maryland oeste



Estudio MARC del oeste de Maryland

Muchas personas viajan desde el oeste de Maryland a Washington, D.C. y Baltimore. La ampliación del servicio suburbano a estas principales áreas urbanas mejorará y ampliará el acceso a puestos de trabajo y oportunidades. Como parte del desarrollo de este plan y del Plan de Ferroviario Estatal, la MTA del MDOT identificó posibles mercados para mejorar los servicios ferroviarios y de transporte y el potencial para obtener ventajas de las líneas actuales de trenes de carga para conectar más servicios de pasajeros a la línea Brunswick de MARC. La MTA del MDOT

continuará analizando este corredor crítico para mejorar el acceso al transporte desde y hacia el oeste de Maryland y trabajará junto a los socios importantes en la viabilidad de los distintos medos de servicio.

Región metropolitana de Baltimore

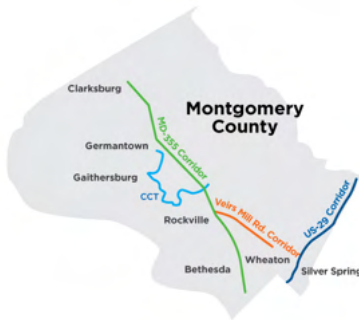


Corredores de transporte regional

El Plan de Transporte Regional (RTP) es un plan de 25 años para mejorar el transporte público en Maryland central (Condado de Anne Arundel, ciudad de Baltimore, Condado de Baltimore, Condado de Harford y Condado de Howard). El RTP se centra en el transporte tradicional y las nuevas tecnologías, analiza las inversiones a corto plazo, como los carriles de autobús, identifica políticas para perfeccionar las conexiones entre los sistemas de transporte y prioriza 30 corredores para inversiones de transporte adicionales.

Se están poniendo en marcha algunas estrategias del RTP, entre ellas los dos primeros estudios sobre el Corredor Regional de Transporte, un corredor de este a oeste entre la Ciudad de Ellicott y Bayview y un corredor de norte a sur entre Towson y el centro de Baltimore.

Región metropolitana de Washington



Autobuses FLASH de Transporte Rápido

FLASH es un nuevo servicio autobuses de transporte rápido (BRT) en el Condado de Montgomery, que actualmente funciona en Colesville Road/Columbia Pike (US 29), con destinos como el centro de Silver Spring, Four Corners, White Oak, Fairland y Burtonsville. El FLASH BRT ofrece un servicio de transporte de primera calidad que es frecuente y confiable; un diseño único de las estaciones, con protección contra las condiciones climáticas, estaciones prepagas e información de transporte en tiempo real;

embarque a nivel (sin escalones); y más. Muchos corredores FLASH están actualmente en la fase de planificación o construcción:

- MD 355 entre Clarksburg y Bethesda
- MD 586 (carretera Veirs Mill) entre Rockville y Wheaton
- Otros corredores FLASH están planificados como parte del Plan Maestro Funcional de los Corredores de Transporte del Condado.

Maryland sur



Estudio del corredor del Transporte Rápido del sur de Maryland

La MTA del MDOT realizó el Estudio del Transporte Rápido de Maryland Sur (SMRT) para evaluar las opciones de un sistema de transporte rápido para ofrecer a los Condados de Prince George y Charles un acceso mejorado al área de Washington, D.C. El estudio SMRT recomienda un sistema de transporte de gran capacidad en el corredor MD 5/US 301 entre la estación de metro Branch Avenue y el área de Waldorf-White Plains. Este estudio fue un esfuerzo colaborativo entre la MTA del MDOT, el Condado de Prince George, el Condado de Charles y otras partes interesadas.

Costa este



Estudio de autobuses interurbanos

La MTA del MDOT está llevando a cabo el Estudio de Autobuses Interurbanos de Maryland, que tiene como objetivo hacer un inventario de los servicios de autobuses interurbanos que existen en Maryland (tanto de rutas privadas como aquellas financiadas con fondos públicos), identificar las deficiencias en el servicio o las necesidades no satisfechas, revisar el uso estatal de los fondos de la Sección 5311(f) de la Administración Federal de Transporte (FTA) para el servicio de autobuses interurbanos, y ver si hay posibles opciones para mantener y mejorar la red estatal. Hasta hace poco,

los transportistas no subvencionados ofrecían el servicio que conectaba a Baltimore con la Costa Este, pero como consecuencia de las reducciones en el servicio a causa de la pandemia del COVID-19 este estudio está desarrollando y evaluando opciones a corto plazo y a futuro para mantener y mejorar este elemento fundamental del sistema de transporte estatal.



6.

Avanzar con el plan

El logro de la visión y los objetivos del Plan de Transporte a Nivel Estatal necesitará una inversión y un compromiso continuos por parte de los líderes estatales, así como el apoyo de los socios locales y regionales. Para los pasajeros, la devolución de la inversión del estado será en una experiencia de transporte digna y de primer nivel, la capacidad de acceder a las ubicaciones esenciales sin importar la hora del día, la capacidad de viajar por las regiones de Maryland utilizando el transporte en una cantidad de tiempo comparable a la de los viajes en automóvil, la capacidad de viajar utilizando un transporte confiable y efectivo a nivel estatal, y el acceso a empleos y oportunidades en todo Maryland. Para las agencias de transporte, esta devolución de la inversión será en operaciones sostenibles y de primer nivel, estabilidad financiera e innovación. Cincuenta años proporcionan tiempo suficiente y oportunidades para implementar cambios, mejorar el transporte, y lograr los elementos clave del Plan mientras se incrementa y avanza la equidad en el transporte en todo el estado.

Innovación

En los próximos 50 años, el status quo del transporte cambiará de formas predecibles e impredecibles. Algunas innovaciones futuras son conocidas y pueden verse en el horizonte, como las nuevas tecnologías y opciones de movilidad, entre ellas la información en tiempo real, los sistemas de pago de tarifas sin contacto y los vehículos eléctricos, conectados o autónomos. El Plan de Transporte a Nivel Estatal apoya la innovación por medio de acciones relacionadas al pago de tarifas, la tecnología de los vehículos, los servicios para los clientes y la creación de una experiencia general del usuario perfectamente integrada entre el transporte y una variedad de otros modos y destinos.

Ante un futuro que es impredecible, una continua incorporación de innovaciones ayudará a la MTA del MDOT y a los proveedores de transporte local a lo largo del estado a prepararse para los cambios a medida que surjan, en lugar de quedarse atrás o reaccionar demasiado tarde. Pero lo más importante es que la continua innovación mejora la experiencia del cliente, facilita el uso diario y aumenta la cantidad de pasajeros y el acceso a las oportunidades.

Política

Hay una amplia gama de herramientas para la aplicación de las políticas que pueden funcionar como facilitadores para mejorar el transporte público en Maryland. Las políticas son importantes para guiar la toma de decisiones en las áreas de financiamiento del transporte, la gobernanza, las asociaciones, los servicios inter-jurisdiccionales, la política y el pago de tarifas, la accesibilidad y la equidad, la sostenibilidad y la resiliencia, etc. La disponibilidad de transporte público y la presencia de políticas de respaldo al transporte varía mucho en las regiones de Maryland, con un deseo en común entre las partes interesadas de un mayor apoyo y orientación a nivel estatal.

Las políticas y los programas nuevos podrían ayudar a que el transporte sea más cómodo y fácil de usar a lo largo del estado. Algunos ejemplos incluyen una tarifa unificada a nivel estatal o la incorporación de una plataforma de pago integrada, normas estatales de los servicios o un recurso centralizado para la información sobre el transporte para brindar una experiencia más uniforme a los pasajeros.

Las políticas y la gobernanza del transporte público en Maryland varía y no hay una única solución para todos. Las diferencias en las políticas y la gobernanza contribuyen a las distintas experiencias en el uso del transporte en el estado. Abordar las necesidades de las políticas es un componente importante para mejorar la calidad de los servicios de transporte y llevar a cabo la visión y los objetivos de este plan. Algunos ejemplos de dichas estrategias incluyen una mayor coordinación entre agencias en cuanto a los horarios y los servicios, la evaluación de políticas tarifarias, la creación de objetivos de sostenibilidad y el desarrollo de fuentes de financiamiento alternativas.

Financiamiento y financiación

El Plan de Transporte a Nivel Estatal incluye una variedad de estrategias que han sido desarrolladas sin tener en cuenta los costos. Para avanzar e implementar estas estrategias, es necesario el financiamiento. Algunas estrategias pueden financiarse como parte de los programas vigentes o de los presupuestos adoptados, pero muchos de los presupuestos de transporte vigentes están destinados a operar y mantener el sistema de transporte actual y su infraestructura. Las nuevas iniciativas, la ampliación de los servicios y los proyectos de capital requieren nuevas fuentes de financiamiento o la redistribución de fondos existentes, así como también la priorización equitativa basada en las necesidades más importantes.

El financiamiento es una parte fundamental para las mejoras y ampliaciones de los servicios. Mientras la demanda de un servicio de transporte conectado y con frecuencia continúe creciendo, también lo hará la necesidad de financiamiento para implementar dichos servicios. El déficit de financiamiento entre los gastos y los ingresos a veces requiere que los proveedores de transporte prioricen los esfuerzos de conservación (SGR) y mantenimiento sobre las posibles mejoras y ampliaciones del sistema. El financiamiento es fundamental para poder implementar proyectos que aborden las oportunidades de crecimiento.

En la actualidad, casi todo el financiamiento de transporte en Maryland proviene de fuentes del gobierno federal, estatal o del condado. La implementación de las estrategias requerirá de una coordinación estrecha entre los distintos niveles del gobierno estatal y local, y la asociación con diversas partes interesadas, empresas o instituciones.

Financiamiento federal

El Departamento de Transporte de los Estados Unidos (USDOT) y la Administración Federal de Transporte (FTA) financian los sistemas de transporte público a través de programas de subvenciones basados en fórmulas y discrecionales, la mayoría de los cuales deben complementarse con fondos locales y estatales en el caso de ser otorgados. El financiamiento necesario para la compensación estatal y local varía según el programa de subvenciones y puede oscilar entre el 20 y el 60 por ciento del costo total de un proyecto.

- **Las subvenciones basadas en fórmulas** se determinan en función de varios factores, tales como la población y el tamaño del sistema de transporte. Las subvenciones basadas en fórmulas suelen utilizarse para proyectos más grandes que están destinados a ayudar al mantenimiento y a los esfuerzos de conservación de la infraestructura vigente.
- Las **subvenciones discrecionales** se conceden a proyectos específicos mediante un proceso de solicitud competitivo. Los programas recientes de subvenciones discrecionales a gran escala para proyectos de transporte incluyen las subvenciones de Reconstrucción de la Infraestructura Norteamericana con Sostenibilidad y Equidad (RAISE) y las Subvenciones de Inversión Capital (CIG). Las subvenciones RAISE (antes conocidas como BUILD) suelen estar destinadas a proyectos más pequeños de hasta 30 millones de dólares de costo, mientras que las subvenciones CIG pueden utilizarse en proyectos más grandes de ampliación de sistemas, como los proyectos de autobuses de transporte rápido (BRT) de vía fija y de ferrocarril.

Financiamiento estatal




El Estado de Maryland, a través del MDOT, es la principal fuente de financiamiento de transporte en Maryland en la actualidad. El gasto de transporte en Maryland está respaldado por el Fondo Fiduciario de Transporte (TTF). Algunos beneficios del TTF son sus diversas fuentes de ingresos y su carácter multimodal. El TTF depende de una variedad de fuentes de ingresos, entre ellas el impuesto al combustible; el impuesto de titulación; las ayudas federales; el impuesto a la renta; y los ingresos de explotación del puerto, el aeropuerto y el transporte. Estos fondos no están destinados a ningún fin específico y se asignan por medio del proceso presupuestario anual del estado para dirigir y mantener el sistema de transporte de Maryland. Realmente es un sistema: los camiones que recogen el cargamento del Puerto de Baltimore dependen de las carreteras para entregar los bienes, nuestras carreteras dependen del transporte para brindar opciones de transporte más limpias y reducir la congestión, y los autobuses dependen de nuestras carreteras para trasladar a los pasajeros de forma segura de un lugar al otro. Los proyectos de financiamiento del transporte en el estado requerirán de consideraciones estratégicas y un enfoque equilibrado para garantizar que el estado pueda financiar de forma sostenible las inversiones en infraestructuras críticas necesarias para el funcionamiento seguro el sistema de transporte.



Financiamiento local

El financiamiento local en Maryland es una pequeña parte del total del financiamiento del transporte, pero una parte importante de los presupuestos de los servicios operados a nivel local. Por lo general, los condados en Maryland utilizan fondos generales que están compuestos de impuestos sobre la renta y la propiedad. Debido a que estos fondos generales se utilizan en su totalidad para una variedad de servicios públicos, los condados tienen relativamente pocas oportunidades para redirigir estos fondos para ampliar el transporte. Los condados tienen la autoridad para aplicar recargos fiscales en áreas específicas con fines específicos, lo cual podría ser un mecanismo para proporcionar financiamiento adicional para el transporte. Este método de recargos fiscales, que suelen ser recargos a los impuestos sobre las ventas, se utilizan en gran medida en otras partes de los Estados Unidos.

Plan de acción de 5 años y próximos pasos

En los **próximos cinco años**, la MTA del MDOT liderará y promoverá las siguientes acciones prioritarias, comprometiéndose con las agencias de transporte locales en el estado y fomentando su participación e intervención, según sea necesario, para avanzar hacia las estrategias a corto plazo.

Objetivo	Elemento de acción	
 <p>Ser equitativo, accesible, y asequible</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Crear una guía de transporte equitativa • Crear un esquema de equidad de los servicios para ayudar a las decisiones de financiamiento de los proyectos de transporte • Desarrollar una campaña para tratar el acoso, los crímenes de odio y otros comportamientos discriminatorios en el transporte público • Llevar a cabo un inventario de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA) en todos los equipos, paradas de autobús e instalaciones y establecer prioridades para mejoras en el marco de la ADA • Identificar los cambios necesarios en la política tarifaria para optimizar la planificación de los viajes y el pago de las tarifas 	<p>1.1 1.2 1.3 1.4</p>
 <p>Garantizar un entorno de transporte seguro y saludable</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollar una guía de buenas prácticas para las respuestas en casos de emergencias de tránsito • Colaborar con las jurisdicciones para identificar las deficiencias en las conexiones de los peatones y los ciclistas con el transporte público • Mejorar los informes sobre los parámetros de seguridad de todos los proveedores • Continuar mejorando los procedimientos de limpieza y desinfección de todos los vehículos, incluso en las superficies de contacto frecuente 	<p>2.1 2.3 2.4</p>
 <p>Brindar movilidad entre regiones</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Analizar e identificar los obstáculos y las oportunidades para la integración del servicio de paratransporte • Desarrollar recomendaciones para mejorar la experiencia del usuario en centros de transbordo multimodal en el estado • Explorar las oportunidades para ampliar el servicio ferroviario MARC a Virginia y Delaware • Analizar la eficacia del servicio nuevo o mejorado en el oeste de Maryland y en los corredores en los que se identificaron fallas (p. ej.: de Frederick/Hagerstown a Baltimore; de la Costa este a Delaware) • Continuar trabajando con Amtrak para mejorar el túnel Frederick Douglass (B&P) • Diseñar e implementar nuevos centros de transbordo multimodal 	<p>3.1 3.2 3.3</p>

Objetivo	Elemento de acción	
 <p>Conectar a las personas con empleos y oportunidades</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollar un plan de implementación para cubrir las deficiencias en los servicios nocturnos y de fin de semana • Identificar las necesidades de transporte relacionadas con los trabajadores y los servicios • Trabajar junto a trabajadores/as sociales y proveedores de servicios sociales para elaborar una guía e información sobre el uso del transporte público • Mejorar los corredores de transporte regionales del Plan de Transporte Regional de Maryland Central 	<p>4.1 4.2 4.3 4.4 4.5</p>
 <p>Ofrecer un servicio confiable y cómodo</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Establecer una encuesta para los usuarios del transporte a nivel estatal • Establecer una norma estatal para medir el desempeño de puntualidad (OTP) e informar regularmente sobre el OTP por ruta, organismo y a nivel estatal • Desarrollar guías y plantillas para ampliar la información en tiempo real a los clientes • Ampliar la red de carriles exclusivos para autobuses y el uso de la prioridad de señales de tránsito (TSP). 	<p>5.1 5.2 5.3</p>
 <p>Ser sostenible, ágil, e innovador</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Probar y adquirir autobuses, equipo e infraestructura de emisión cero • Llevar a cabo una prueba piloto de vehículos de transporte conectados y autónomos • Identificar oportunidades rurales, suburbanas y urbanas para ampliar la integración de la movilidad compartida y el transporte 	<p>6.1 6.2 6.4</p>
 <p>Invertir de manera inteligente y sostenible</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Implementar una campaña para que los pasajeros vuelvan a utilizar el transporte público mientras el estado se recupera de la pandemia del COVID-19 • Aumentar la sostenibilidad del transporte y la planificación de la resiliencia • Buscar subvenciones discrecionales para cubrir las deficiencias de financiamiento, proporcional apoyo técnico y formación para la solicitud y la gestión de subvenciones • Identificar nuevas subvenciones o modificaciones a los programas de subvenciones estatales vigentes para abordar las prioridades de transporte acordadas en el Plan de Transporte a Nivel Estatal • Desarrollar guías a nivel estatal sobre las encuestas de satisfacción de los empleados, la retención del personal y la planificación de la sucesión 	<p>7.1 7.2 7.3 7.4</p>

Siguiendo nuestro progreso

La MTA del MDOT coordinará y controlará el progreso utilizando medidas de desempeño identificadas y objetivos a corto y largo plazo. El Plan de Transporte a Nivel Estatal ha identificado medidas para cada una de las siete áreas de objetivos e identificó objetivos a 5, 25 y 50 años.

En coordinación con los servicios de transporte locales (LOTS), la MTA del MDOT controlará el progreso del Plan de Transporte a Nivel Estatal en la ejecución de las siete áreas de objetivos. Utilizando los números vigentes como punto de referencia, las siguientes medidas serán monitoreadas con regularidad, algunas de forma anual y otras a medida que los datos están disponibles. La mayoría de las medidas a continuación no incluyen WMATA, con algunas excepciones en las que los servicios de WMATA de Maryland están incluidos. Hay 22 LOTS; por lo tanto, la mayoría de las medidas incluyen 23 agencias en Maryland (las LOTS y la MTA del MDOT). Las medidas que reflejan 24 agencias incluyen la WMATA. Además, algunas medidas se presentan aquí por condado.

Medida	Proveedores con datos disponibles en 2021	Punto de	Objetivo a 5 años	Objetivo a 25 años	Objetivo a 50 años
Ser equitativo, accesible, y asequible					
Porcentaje de paradas y estaciones de transporte público que cumplen con la ADA	2/23	19 %	25 %	50 %	100 %
Porcentaje de vehículos de transporte que cumplen con la ADA	23/23	91 %	95 %	100 %	100 %
Porcentaje de comunidades justicia ambiental (EJ) con acceso a transporte frecuente	24/24	60 %	70 %	90 %	95 %
Garantizar un entorno de transporte seguro y saludable					
Total de lesiones graves por cada 100 millones de millas por pasajero	16/23	0,23	0	0	0
Total de lesiones de empleados/trabajadores por cada 100 millones de millas por pasajero	16/23	3,86	2	1	0
Total de lesiones de pasajeros, peatones y ciclistas por cada 100 millones de millas por pasajero	16/23	20,72	10	5	0
Porcentaje de agencias con un plan de respuesta ante emergencias o un plan de continuidad de las operaciones (COOP)	20/23	70 %	75 %	100 %	100 %
Brindar movilidad entre regiones					
Porcentaje de agencias de transporte con una plataforma de pago de tarifas compartida con al menos una agencia	23/23	22 %	50 %	75 %	95 %

Medida	Proveedores con datos disponibles en 2021	Punto de	Objetivo a 5 años	Objetivo a 25 años	Objetivo a 50 años
Viajes de ruta fija los días de semana que cruzan los límites regionales	24/24	8.085	9.000	12.000	18.000
Conectar a las personas con empleos y oportunidades					
Porcentaje de agencias que ofrecen servicios nocturnos	24/24	54 %	67 %	83 %	100 %
Porcentaje de agencias que ofrecen servicios de fin de semana	24/24	75 %	83 %	100 %	100 %
Porcentaje de zonas de análisis de transporte (TAZ) de centros de actividad dentro de 1/4 de milla del servicio de transporte de ruta fija o 1/2 milla de una parada de tren	24/24	97 %	99 %	100 %	100 %
Porcentaje de residentes que viven dentro de ¼ de milla de una parada de autobús o a ½ milla de una estación de tren	24/24	47 %	57 %	65 %	75 %
Ofrecer un servicio confiable y cómodo					
Porcentaje de agencias de transporte que informan públicamente sobre el desempeño de puntualidad (OTP)	2/24	8 %	75 %	100 %	100 %
Porcentaje de agencias de transporte que ofrecen información en tiempo real sobre la hora de llegada a los clientes	20/24	58 %	60 %	80 %	100 %
Ser sostenible, ágil, e innovador					
Porcentaje de vehículos de transporte de emisión cero*	23/23	5 %	10 %	95 %	100 %
Porcentaje de agencias de transporte que ofrecen pagos de tarifas por teléfono o sin contacto	22/24	32 %	50 %	100 %	100 %
Invertir de manera inteligente y sostenible					
Porcentaje de activos (por valor) en estado de conservación acumulados	25/25	17 %	12 %	10 %	5 %
Porcentaje de jurisdicciones con una función para el DOT local o el proveedor de transporte en la revisión del plan o el desarrollo	19/24	45 %	60 %	100 %	100 %

*Aviso: Esta medida incluye los vagones de propulsión eléctrica que pueden tener emisiones previas.

La MTA del MDOT informa todos los meses sobre el OTP para cada medio que opera a través del [sitio web de la mejora del desempeño de la MTA del MDOT](#). Los objetivos se establecen para el OTP según el desempeño actual y los planes de mejora en el RTP. El objetivo de mejorar el OTP es perfeccionar el OTP de Core Bus a través de un análisis basado en datos para ofrecer un mejor servicio al mayor número de pasajeros.

Objetivos: Core Bus — 80 % Tren ligero — 95 % Metro — 95 %
Tren MARC — 93 % Movilidad — 92 %

El OTP de Core Bus ha mejorado continuamente desde el lanzamiento de BaltimoreLink en 2017. No obstante, el OTP se vio afectado durante la pandemia del COVID-19 debido a que muchos autobuses llegaban antes a destino debido a que había menos tráfico y un menos cantidad de embarques de pasajeros.

Glosario de términos

Paradas y estaciones de transporte accesibles según la ADA: Se les denomina como “accesibles según la ADA” a aquellas paradas y estaciones de transporte que cumplen con los requisitos mínimos de diseño de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA) de 1990 y las Directrices de Accesibilidad de la ADA (ADAAG) publicadas por La Junta de Acceso de los Estados Unidos. Estos requisitos de diseño tienen por objeto garantizar que las personas con discapacidades, incluyendo las que utilizan dispositivos de movilidad como sillas de ruedas o andadores y las personas con discapacidades visuales, entre otras, puedan subir y bajar de los vehículos de transporte en las paradas y estaciones.

Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA): La Ley de Estadounidenses con Discapacidades otorga protecciones de derechos civiles a personas con discapacidades. Garantiza la igualdad de oportunidades para las personas con discapacidades en el empleo, los lugares públicos, el transporte, los servicios del gobierno estatal y local, y las telecomunicaciones.

Vehículos Conectados y Automatizados (CAV): Un vehículo que funciona en modo “piloto automático” y que puede desplazarse por sí mismo desde un punto de partida hasta un destino predeterminado utilizando diversas tecnologías y sensores en el vehículo, como el control de cruceo adaptativo, la dirección activa, el sistema de frenado antibloqueo, tecnología de navegación GPS, láseres y radares.

Autobús de Transporte Rápido (BRT): Un sistema de autobús más avanzado que opera en carriles exclusivos para combinar la flexibilidad de los autobuses con la eficiencia de las vías férreas. El BRT utiliza típicamente una combinación de tecnologías avanzadas, infraestructura e inversiones operativas que proporcionan un servicio significativamente mejor que el servicio de autobús tradicional.

“Traiga su propio dispositivo” (BYOD): BYOD es un término que se utiliza para describir las experiencias de los usuarios de los sistemas abiertos de pago de tarifas. Los usuarios pagan su viaje (incluidas las transferencias entre proveedores de servicios) a través de una aplicación en un dispositivo móvil. La tecnología simplifica las tarifas a un pago digital en lugar de pagar las tarifas en cada transferencia.

Plan de Continuidad de Operaciones (COOP): Un COOP prepara una agencia de tránsito para que pueda proporcionar las funciones esenciales de la agencia luego de un evento de emergencia significativo que limita o restringe la disponibilidad del personal, las instalaciones o los sistemas técnicos. Un COOP enumera las funciones esenciales y los recursos necesarios para realizarlas, como el suministro de combustible/energía, proporcionar un mantenimiento adecuado del vehículo y en las vías, proporcionar las comunicaciones necesarias, satisfacer las necesidades de los empleados (es decir, la nómina), proporcionar información pública y mantener la seguridad y la protección. Un COOP enumera las acciones que deben tomarse para preservar estas funciones esenciales en caso de una emergencia. *(Fuente: APTA)*

Transporte que responde a solicitudes de viaje (DRT): El transporte que responde a solicitudes

de viaje es un servicio flexible que opera sin ruta fija, a menudo denominado como dial-a-ride. El DRT ofrece servicio de puerta-a-puerta o acera-a-acera a petición del cliente y típicamente requiere que el cliente programe el servicio por adelantado.

Empresas Comerciales en Desventaja (DBE): Las empresas con fines de lucro DBE deben ser propiedad (más del 51%) y administradas (incluidas las operaciones diarias) por personas en desventaja social y económica. Se presume que las personas afroamericanas, hispanas, nativas americanas, asiáticas del pacífico y asiático-americanas del subcontinente, y las mujeres están social y económicamente en desventaja. Las empresas reciben una certificación de DBE por parte del Estado. *(Fuente: US DOT)*

Comunidades de Justicia Ambiental (EJ): La justicia ambiental es el trato justo y la participación significativa de todas las personas, independientemente de su raza, color, origen nacional o ingresos, con respecto al desarrollo, implementación y cumplimiento de las leyes, regulaciones y políticas ambientales. Las comunidades de justicia ambiental se definen como “comunidades sobrecargadas” que experimentan daños y riesgos ambientales desproporcionados. El término describe situaciones en las que múltiples factores, incluidos los factores estresantes tanto ambientales como socioeconómicos, pueden actuar de manera acumulativa para afectar la salud y el medio ambiente y contribuir a las disparidades persistentes en la salud ambiental. *(Fuente: EPA)*

Plan de Respuesta a Emergencias: Los Planes de Respuesta a Emergencias se desarrollan sobre la base de evaluaciones de riesgo que identifican posibles escenarios de emergencia y respuestas para proteger a cualquier persona que utilice las instalaciones o servicios durante una emergencia *(Fuente: Ready.gov)*

Limitación de tarifas: La limitación de las tarifas permite limitar el monto que se paga por todo el viaje en un día, una semana o un mes. Una vez que la compra de su pase y las activaciones en un día, semana o mes se sumen al valor de un pase de mayor valor, se le proporcionará automáticamente el pase de mayor valor para que lo use durante el período de tiempo restante. Con la limitación de tarifas, se consigue la equidad social eliminando las barreras de costo inicial asociadas con los pases recurrentes.

Emisiones de gases de efecto invernadero (GEI): Las emisiones de GEI son el resultado de una variedad de industrias.

La industria del transporte es uno de los mayores contribuyentes a las emisiones de GEI debido a la liberación de dióxido de carbono durante la combustión de combustibles fósiles en los motores de los vehículos. El transporte público es una manera efectiva de reducir las emisiones de GEI al proporcionar servicios que transportan a más personas con menos vehículos. *(Fuente: US DOT)*

Vehículo de alta ocupación (HOV): Vehículos con más de un pasajero. En algunos casos, HOV 3+ se refiere a los vehículos con tres o más pasajeros. *(Fuente: moveDC 2014)*

Sistema integrado de pago de tarifas: un sistema integrado de pago le permitirá a los pasajeros utilizar diferentes servicios de transporte público con el mismo boleto electrónico, ya sea una tarjeta que no requiere contacto o una tarjeta con banda magnética.

Coste del ciclo de vida o coste de toda la vida (WLC): La inclusión de todos los costos en el

costo total de las inversiones de capital. Los costos pueden incluir, entre otros, costos de capital, mantenimiento y remoción.

Sistemas de Transporte Operados Localmente (LOTS): Sistemas de transporte de Maryland que proporcionan principalmente servicio de autobús y servicios de transporte que responden a solicitudes de viaje dentro de las áreas locales en las que operan.

De bajos ingresos: Personas con un ingreso familiar anual igual o inferior al 150% de la línea de pobreza federal, o \$ 39,750 para un hogar de cuatro a partir de 2020.

Organización de Planificación Metropolitana (MPO): Un consejo de políticas, que incluye a funcionarios locales y estatales, responsable de la planificación del transporte metropolitano y de la asignación de fondos federales. Las MPO son requeridas por el gobierno federal en áreas con una población mayor a 50,000. Las MPO promueven la cooperación y la continuidad en la planificación del transporte mediante la coordinación de la planificación del transporte a través de los límites jurisdiccionales locales. *(Fuente: FHWA)*

Empresas Minoritarias (MBE): Las empresas MBE pertenecen y son operadas por una persona de color en más del 51%. Las personas de color incluyen aquellas que son de origen asiático-indio, asiático-Pacífico, negro, hispano y nativo americano. *(Fuente: NMSDC.org)*

Movilidad: La movilidad tiene que ver con la libertad de movimiento y el acceso a muchas opciones de transporte, así como con la calidad de esas opciones para brindar a las personas la posibilidad de transportarlas a donde necesitan ir. Tener movilidad es tener la capacidad de llegar de manera segura y asequible a los lugares que permiten una vida plena y saludable: empleos y oportunidades, servicios esenciales, escuelas, consultorios médicos, centros comunitarios, parques y más.

Medio: Un término que se utiliza para distinguir entre diferentes formas de transporte o de transportar personas (por ejemplo, autobús, tren ligero, metro, bicicleta, a pie, en automóvil, etc.)

Participación: Porcentaje de todos los viajes en los que se utiliza un medio de transporte específico, incluidos, entre otros, vehículos, caminar, andar en bicicleta y transporte público.

Multimodal: La capacidad y disponibilidad de los usuarios para utilizar una variedad de opciones de transporte dentro de un sistema o área.

Medios no motorizados: Los medios incluidos en esta categoría incluyen caminar, andar en bicicleta y los medios no motorizados de ruedas pequeñas (p. Ej., patinetas, patinetes no motorizados, sillas de ruedas).

(Fuente: TDM Encyclopedia)

Servicios de movilidad a demanda: La integración de varios tipos de servicios de transporte en una sola plataforma. Estos medios incluyen, entre otros, transportes de rutas fijas, transporte compartido y transporte compartido a pedido, taxis, bicicletas y scooters, y muchos otros. Idealmente, un usuario accede a una aplicación móvil para reservar y pagar todo su viaje. Los pasajeros tienen la opción de pagar por viaje o suscribirse a un plan que les permite una cantidad específica de viajes por mes dependiendo de los términos del plan. Una vez que se reserva un viaje, la plataforma funciona automáticamente para realizar la ruta con los mejores medios de transporte, de acuerdo con las preferencias del usuario, para llegar al destino final. Se necesita información en tiempo real sobre el transporte para respaldar las plataformas de movilidad a demanda e informar las preferencias de usuario.

Desempeño de puntualidad: La MTA del MDOT utiliza la medida de dos minutos antes a siete minutos tarde para determinar si un autobús local está a tiempo. El paratransporte tiene una ventana de 30 minutos. Otras agencias en Maryland pueden tener diferentes definiciones para la medición "puntual".

Sistema abierto de pago de tarifas: Un sistema abierto de pago de tarifas hace que el pago de las tarifas sea más cómodo para los usuarios. Los sistemas abiertos de pago de tarifas tienen el potencial de combinar información y pagos para diferentes proveedores en un método de pago para los usuarios. Los sistemas abiertos de pago de tarifas consolidan el pago en una sola tarjeta inteligente o aplicación en la que los usuarios pueden realizar un toque en la entrada de un establecimiento. El pago lo cobra un proveedor externo que asigna los ingresos por tarifas a los proveedores correspondientes. Son diferentes a los sistema integrado de pago de tarifas

porque el método de pago no es específico para los proveedores de transporte y se puede utilizar para acceder a cualquier servicio de transporte.

Servicio de paratransporte: Un servicio de transporte que complementa los sistemas de transporte público más grandes al proporcionar viajes individualizados sin rutas ni horarios fijos. El paratransporte incluye el paratransporte complementario de ADA, los servicios de transporte de respuesta a la demanda, el servicio con suscripción, los taxis de viaje compartido, los viajes compartidos y las camionetas compartidas. Se pueden proporcionar servicios adicionales para atender a adultos mayores, residentes rurales u otras poblaciones.

Personas de color: Las personas de color se definen como aquellas que se identifican como negras o afroamericanas, indias americanas y nativas de Alaska, asiáticas, nativas de Hawái y otras islas del Pacífico, de cualquier otra raza o dos o más razas, o como hispanas según las categorías del censo de Estados Unidos. Las fuentes de datos utilizan actualmente la etiqueta de "minoría" para el mismo grupo definido.

Área de Financiamiento Prioritaria (PFA): Las PFA son comunidades existentes y lugares designados por los gobiernos locales que indican dónde desean que la inversión estatal respalde el crecimiento futuro. *(Fuente: Departamento de Planificación de Maryland)*

Saltear filas: Saltear las filas es una estrategia para aumentar la eficiencia y confiabilidad de los autobuses dándoles prioridad en las intersecciones. Saltear filas consiste en un carril de circulación adicional que se acerca a una intersección señalizada que generalmente está restringida solo para vehículos de transporte público. El tiempo de la señal en la intersección se puede ajustar para detectar y permitir que los autobuses reciban una indicación VERDE antes de los carriles con tráfico general. *(Fuente: NACTO)*

Supervisión de la condición de los recursos de transporte en tiempo real (mediante la telemática y otras tecnologías): La supervisión de la condición de los recursos de transporte en tiempo real permite que las agencias de transporte evalúen, detecten y supervisen las condiciones de los recursos de manera continua. Se pueden utilizar tecnologías nuevas y emergentes como la telemática (transmisión de datos a través de redes inalámbricas) y LIDAR (detección de luz y rango para medir distancias) para realizar los informes sobre la condición de los recursos. Por ejemplo, la telemática permiten que la tecnología a bordo (ej: sistema GPS, sensores) en un vehículo envíe datos y se comunique con un centro base. *(Fuente: US DOT, GEOTAB)*

Información en tiempo real: Información a disposición de los proveedores o clientes de tránsito sobre la situación actual de los vehículos, incluidas la ubicación aproximada y las horas previstas de llegada.

Corredores de transporte regional: Los corredores de transporte regional tienen una importancia regional y a menudo proporcionan conectividad entre diferentes jurisdicciones. Estos corredores demuestran una demanda de tránsito suficiente para justificar la infraestructura, el servicio, y mejoras tecnológicas. Los medios apropiados para los corredores regionales son los medios de mayor capacidad y velocidad, incluidos el autobús de parada limitada o el autobús exprés, el autobús de transporte rápido (BRT), el tren ligero, el tren de alta capacidad o el tren suburbano. Los métodos para mejorar la velocidad de los viajes incluyen la prioridad de transporte público, el derecho de paso exclusivo y el pago de la tarifa fuera del vehículo de transporte. La frecuencia del servicio debe ser por lo menos cada 15 minutos durante las horas pico y de 20 a 60 minutos fuera de las horas pico, mientras que el servicio funciona por lo menos 14 horas al día.

Movilidad compartida: La movilidad compartida es el uso compartido de un vehículo, motocicleta, patín, bicicleta u otro medio de transporte. La movilidad compartida le ofrece a los usuarios un acceso a corto plazo a uno de estos medio de transporte a medida que lo necesiten.

Pequeñas Empresas (SBE): La Administración de Pequeñas Empresas de Estados Unidos debe definir a las SBE como pequeñas empresas. La empresa con fines de lucro debe tener un ingreso bruto anual promedio de tres años de menos de \$26,29 millones y al menos el 51% de la propiedad de la empresa debe estar en manos de ciudadanos estadounidenses e individuos con un patrimonio neto personal inferior a \$1,32 millones. Las SBE se certifican a través de el MDOT. *(Fuente: MDOT)*

Notas finales

1. Sobre el Plan

1. [página 4] Transporte + Factores Determinantes de la Salud, Centro Nacional de Gestión de la Movilidad.
2. [página 4] Asociación Estadounidense de Transporte Público, *La solución oculta para la seguridad vial: Transporte público* (2016)
3. [página 5] Asociación Estadounidense de Transporte Público, *Apoyando a los trabajadores de los turnos de noche: sus necesidades de transporte y la economía* (2019)
4. [página 5] Asociación Estadounidense de Transporte Público, *Impacto económico de la inversión en transporte público* (2020)
5. [página 5] Asociación Estadounidense de Transporte Público, *Libro de datos del transporte público* (2020)

2. El transporte en la actualidad

6. [página 15] Hoja de datos del año fiscal 2018 de Amtrak, Estado de Maryland www.amtrak.com/content/dam/projects/dotcom/english/public/documents/corporate/statefactsheets/MARYLAND18.pdf
7. [página 18] Estimaciones de cinco años de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense de 2019, Oficina del Censo de Estados Unidos).
8. [página 18] Estadísticas de propiedad de automóviles (Informe 2020), ValuePenguin
9. [página 18] Para los propósitos de este análisis, las personas de color se definen como aquellas que se identifican como negras, indias americanas, asiáticas, isleñas del Pacífico, otras y de dos o más razas, así como aquellas que se identifican como hispanos o latinos independientemente de la raza (actualmente clasificados como poblaciones "minoritarias" en la Oficina del Censo de Estados Unidos).
10. [página 18] Datos de muestra de microdatos de uso público del censo de Estados Unidos (PUMS, en inglés), 2014-2019
11. [página 19] Estimaciones de cinco años de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense de 2019, Oficina del Censo de Estados Unidos).
12. [página 19] Estimaciones de cinco años de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense de 2019, Oficina del Censo de Estados Unidos).
13. [página 19] Estimaciones de cinco años de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense de 2019, Oficina del Censo de Estados Unidos
14. [página 19] Oficina del Gobernador para Personas Sordas y con Dificultades de Audición

15. [página 20] Estimaciones de cinco años de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense de 2020, Oficina del Censo de Estados Unidos
16. [page 20] Dinámica longitudinal del empleo-hogar de 2018, Oficina del Censo de Estados Unidos
17. [page 21] Contexto: Acceso y movilidad para todos los usuarios, Administración de Tránsito del Estado de Maryland, 2020.
18. [página 24] Encuesta Nacional de Movilidad en los Hogares
19. [página 24] Estimaciones de cinco años de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense de 2019, Oficina del Censo de Estados Unidos
20. [page 26] Encuesta Nacional de Movilidad en los Hogares

4. Estrategias de transporte

21. [página 45] Administración Federal de Transporte, División de Investigación, *Informe de la FTA núm. 0030*, febrero del 2013.
22. [página 45] Asociación Estadounidense de Transporte Público, *La movilidad como servicio*
23. [página 49] Quiénes están a bordo: Cómo recuperar a los pasajeros del transporte público de Estados Unidos, Transit Center, 2019.
24. [página 58] Administración Federal de Transporte, División de Investigación, *Informe de la FTA núm. 0030*, febrero de 2013

*Esta página se dejó en blanco
intencionalmente.*

*Esta página se dejó en blanco
intencionalmente.*

