



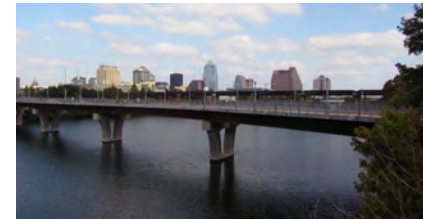
**GENTE, PLANES Y
PREPARACIÓN PARA EL
FUTURO:**

**PLAN DE TRANSPORTE
DE 25 AÑOS**

Febrero 2009

**Reporte Técnico #1: Evaluación de
Necesidades**

Sumario Ejecutivo



CAMPO DESARROLLA SOLUCIONES A PROBLEMAS DE TRANSPORTE EN LA REGIÓN.



Aparte de la educación y la atención médica, no hay nada más importante para el futuro de nuestra región, estado y país que la infraestructura. En años recientes hemos tenido fuertes indicios de que se acerca una crisis: el colapso de un puente en Minneapolis, un apagón en Nueva York y el debate presupuestal sobre el financiamiento de carreteras en Texas. La infraestructura es la base del crecimiento económico; al invertir en la infraestructura de transporte aprovechamos mejor otras inversiones en capital humano y estimulamos la prosperidad regional.

En las últimas décadas la inversión en nuestra infraestructura no ha bastado para nuestras necesidades. El costo de proyectos ha aumentado y hemos recibido menos impuestos por la recesión económica actual. Las preocupaciones sobre el impacto medioambiental global y local son más importantes que nunca. El Plan Regional De Transporte 2035 de CAMPO guiará el desarrollo de un sistema extenso de transporte multimodal y regional que concluirá en 2035. Este resumen ejecutivo explica las dificultades principales de transporte en nuestra región y es el principio de la planificación para el proceso del Plan 2035.

En Texas todo es más grande y los problemas de transporte no son la excepción. Debemos trabajar unidos en nuestra región para asegurar que la prosperidad impacte las vidas de los residentes actuales y del futuro en el centro de Texas.

CONSEJO DE POLÍTICA DE TRANSPORTE

Kirk Watson, Presidente, Senador Estatal

Cynthia Long, Vicepresidente,

Comisionada del Condado de Williamson

Eddie Rodriguez, Representante Estatal

Diana Maldonado, Representante Estatal

Sam Biscoe, Juez del Condado de Travis

Sarah Eckhardt, Comisionada del Condado de Travis

Karen Huber, Comisionada del Condado de Travis

Liz Sumter, Juez del Condado de Hays

Will Wynn, Alcalde de la Ciudad de Austin

Lee Leffingwell, Miembro del Consejo de la Ciudad de Austin

Brewster McCracken, Alcalde Pro Tempore

de la Ciudad de Austin

Sheryl Cole, Miembro del Consejo de la Ciudad de Austin

Bob Lemon, Alcalde de la Ciudad de Cedar Park

Joe Clifford, Alcalde Pro Tempore de la Ciudad de Round Rock

George Garver, Alcalde de la Ciudad de Georgetown

Susan Narvaiz, Alcalde de la Ciudad de San Marcos

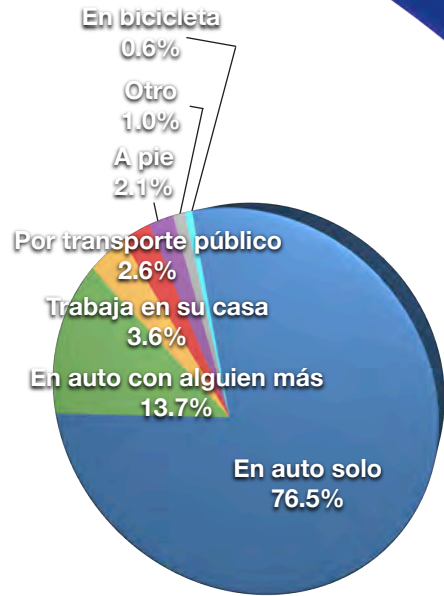
Jeff Mills, Alcalde de la Ciudad de Sunset Valley

Miguel Gonzalez, Alcalde de la Ciudad de Kyle

John Treviño, Miembro del Consejo de Capital Metro

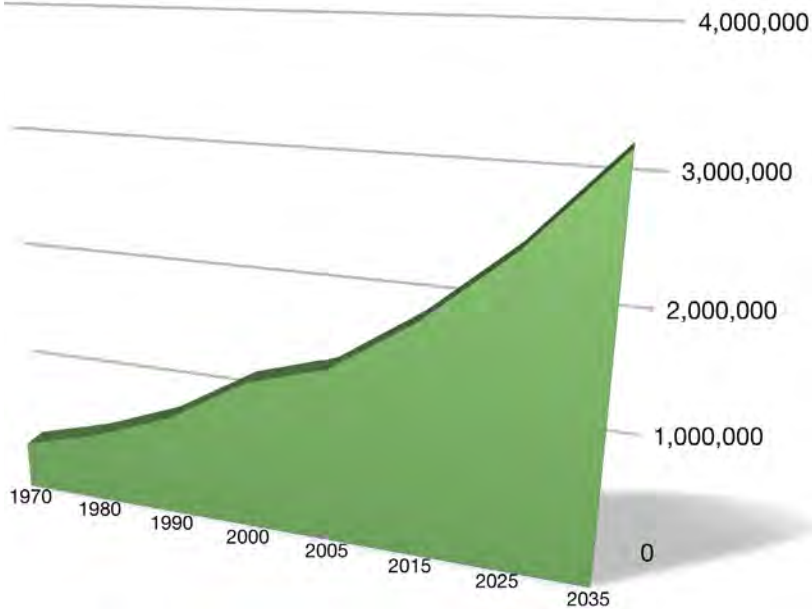
Bob Daigh, TxDOT Distrito de Austin

TENDENCIAS



Censo de Estados Unidos de 2000
Modo de Transporte al Trabajo

Predicción de la población de CAMPO



El crecimiento de población y empleo de los cinco condados de la región de Austin ha sido constante históricamente. CAMPO proyecta que el crecimiento continuará con menor rapidez que la explosión de los últimos 25 años. Sin embargo, con una economía robusta y competitiva a nivel nacional, la población y el número de em-

mentará mucho el número de mayores de 65 años y de personas cuya lengua madre no es el inglés. Para ajustarnos a las necesidades de estos grupos tendremos que ofrecer más opciones de transporte público, facilitar el transporte en horas diferentes a las horas hábiles en que viajan los trabajadores, y ofrecer información en diferentes formatos tocante la seguridad de pasajeros.

Proyectan a la población regional y el empleo más que doble antes de 2035.

pleos se duplicarán. En 2035 nuestro sistema de transporte servirá a más de tres millones de habitantes.

Este crecimiento causará mayor demanda para el transporte de la región; sin embargo, el impacto real dependerá de muchos factores. Con la gran cantidad de personas nacidas durante la posguerra e inmigrantes, au-

Necesitaremos crear más calles y carreteras. Sin embargo, si la baja densidad de población y las costumbres de transporte no cambian, también será necesaria una red más extensa de caminos regionales. Si se mantiene la baja densidad de población, el transporte público probablemente seguirá siendo una parte reducida del transporte total y necesitará una red de terminales de autobuses para funcionar bien. Por otro lado, si la región concentra su crecimiento en áreas de alta densidad con líneas de autobús y tren,

serán menores las necesidades de nuestra red de transporte y se necesitarán menos carreteras, ya que se utilizarán de manera más eficiente.

ESTADÍSTICAS DEL SISTEMA

Promedio de viajes por persona por día: 3.42
Millas en vehículo por persona por día: 25.53

Millas en vehículo por persona por día: 25.53

Duración promedio del viaje (millas): 7.8 millas

Duración promedio del viaje (minutos) 12.9 minutos

PORCENTAJE DE PERSONAS QUE REPORTAN VIAJES MÁS LARGOS AL TRABAJO QUE HACE 2 AÑOS: 34.19%

Periodo con el mayor porcentaje de viajes: 7:01-8:00 AM

Porcentaje de personas que usan transporte público en la región: <3%

PORCENTAJE DE PERSONAS QUE TOMARÍAN EL TREN SI FUNCIONARA ADECUADAMENTE: >64%

DESEMPEÑO ACTUAL Y PROYECTADO DE LA RED DE CAMINOS

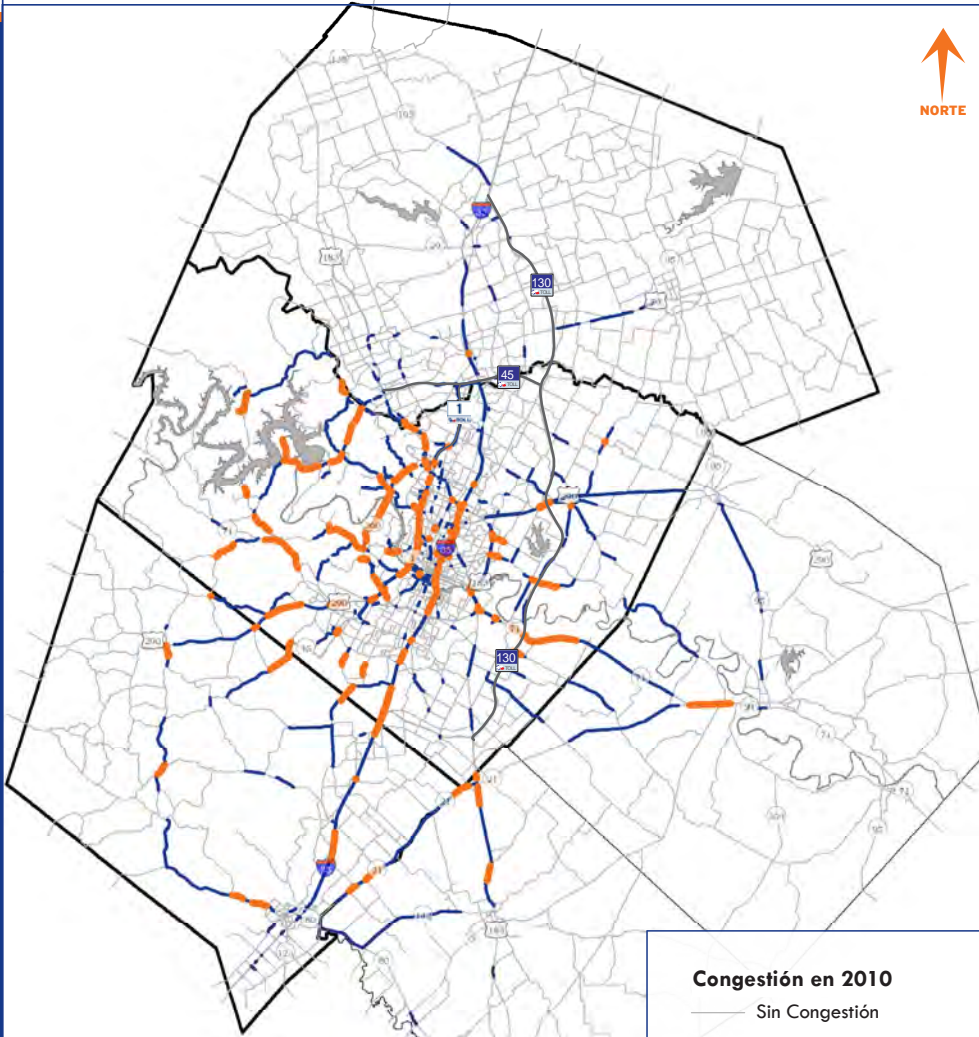
Para determinar cómo implementar mejoras a nuestro sistema de transporte y cuál combinación de opciones necesita, CAMPO colecta y analiza los patrones regionales de tráfico. CAMPO adquiere información de diversas fuentes y la utiliza para determinar si el sistema actual cumple con las necesidades de la región. El programa de Detección y Análisis de Congestión de CAMPO registra información sobre intersecciones, calles y vías congestionadas y analiza la intensidad y duración de los embotellamientos. En aproximadamente 90 corredores, el programa adquiere información sobre la duración de los viajes durante las horas pico.

Como parte del proceso de planificación a largo plazo, CAMPO también hace proyecciones sobre la demanda futura de la red de caminos para estimar la calidad futura de nuestro sistema de transporte. Esta información identifica las áreas donde el tráfico sobrepasará la capacidad, y así ayuda a los planificadores a identificar expansiones necesarias a la red.



Congestión en 2010 (24 horas)

Región de CAMPO con los Condados de Bastrop y Caldwell
Febrero de 2009



- Congestión en 2010**
- Sin Congestión
 - Congestión Moderada
 - Congestión Severa

Este mapa fue desarrollado por CAMPO para ayudar en la planificación de transporte regional y no es para ningún otro uso. CAMPO no garantiza que el mapa sea preciso ni exhaustivo.

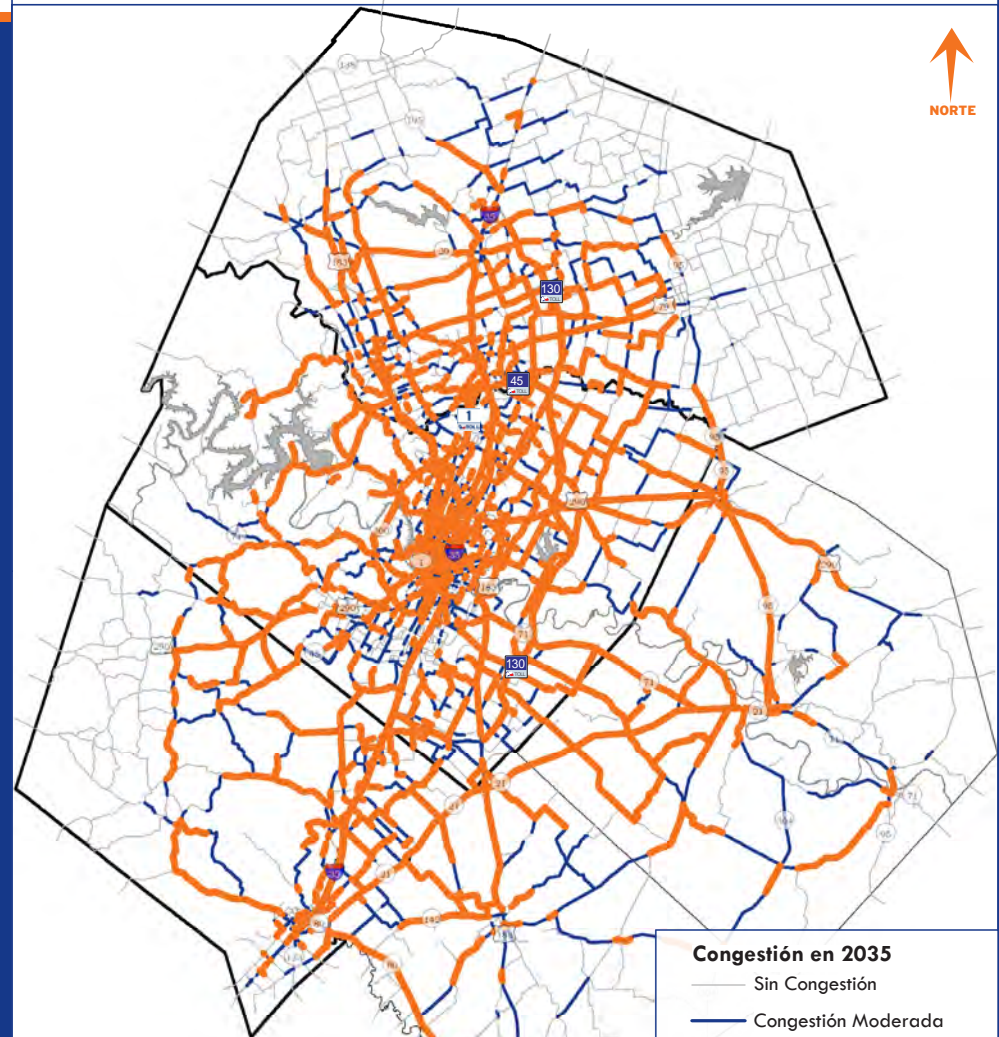
CAPITAL AREA METROPOLITAN PLANNING ORGANIZATION

www.CAMPOTexas.org

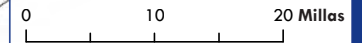


Congestión en 2035 (Sin Nuevas Vías)

Región de CAMPO con los Condados de Bastrop y Caldwell
Febrero de 2009



- Congestión en 2035**
- Sin Congestión
 - Congestión Moderada
 - Congestión Severa

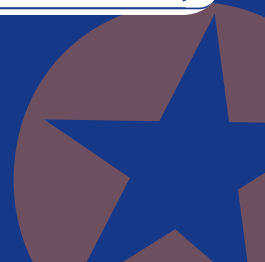


Este mapa fue desarrollado por CAMPO para ayudar en la planificación de transporte regional y no es para ningún otro uso. CAMPO no garantiza que el mapa sea preciso ni exhaustivo.

CAPITAL AREA METROPOLITAN PLANNING ORGANIZATION

www.CAMPOTexas.org

Si el crecimiento de la población continúa y no invertimos en nuevos proyectos de transporte, los embotellamientos empeorarán en los próximos años.



CONSIDERACIONES ESPECIALES

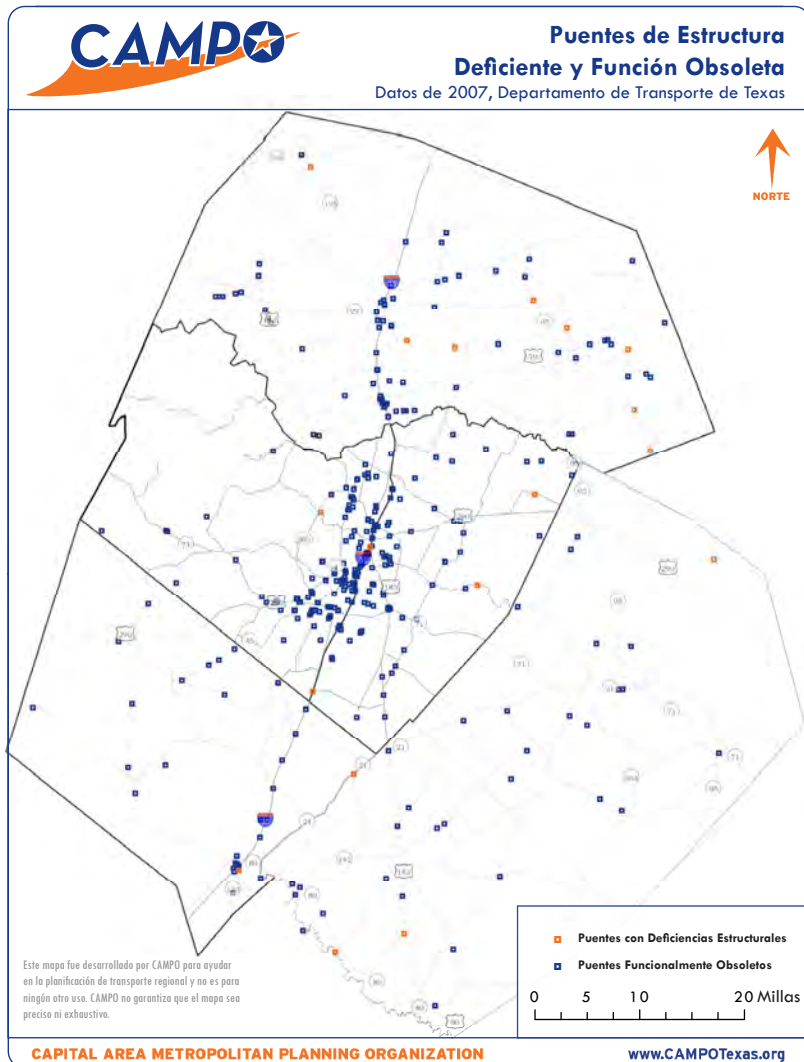
Preservación

Históricamente, el mantenimiento de nuestras vías de transporte ha tenido menor prioridad que la construcción de nuevas vías para cumplir con la demanda.

Sin embargo, al pasar el tiempo hemos sufrido ejemplos catastróficos de fallas en infraestructura que demuestran la necesidad de preservar nuestros sistemas.

Las jurisdicciones de la región utilizan una serie de estrategias de mantenimiento para preservar inversiones previas en vías, construcciones de tránsito, sistemas para peatones y ciclistas y otros elementos del sistema de transporte. Estas estrategias incluyen mantenimiento correctivo y preventivo, compra de reemplazos para los vehículos de transporte público y rehabilitación y reconstrucción de caminos y edificios sin añadir capacidad adicional.

Texas tiene más puentes que cualquier otro estado en el país; de ellos, muchos en la región tienen deficiencias estructurales actualmente. Con el paso del tiempo debemos incrementar nuestros esfuerzos de preservación. Sin embargo, no podemos arriesgarnos en cuanto a seguridad y confiabilidad. Las necesidades futuras de mantenimiento requerirán una porción mayor de nuestros fondos y pueden restarle recursos a proyectos de expansión de la red.



Transporte Público Regional

El transporte público es un elemento esencial de la red de transporte regional, ya que le permite desplazarse a la gente que no conduce un auto. Desde luego, el uso del transporte público no se limita a quienes no pueden conducir o no tienen un vehículo. Muchas personas utilizan el transporte público porque es más conveniente o más barato que manejar su propio auto. El transporte público puede reducir el número de conductores en nuestras autopistas, lo cual reduce el impacto de la congestión y la necesidad de una mayor capacidad para nuestras vías. El transporte público también puede facilitar el desarrollo urbano residencial y comercial de alta densidad. Por lo tanto, el transporte público es esencial para la productividad y el desarrollo económico de la región.

Capital Metro abrirá la primera línea de tren de pasajeros, una ruta de Leander al Centro de Convenciones del centro, el 30 de marzo de 2009. La región también está considerando la expansión del tránsito

por tren. Además, Capital Metro y CARTS, el proveedor regional de tránsito rural, continuarán ampliando el servicio de autobuses en la región.

En años recientes, los proveedores de transporte público y servicios de salud se han coordinado a través del Comité de Coordinación de Tránsito Regional para crear estrategias para mejorar la eficiencia del transporte público y mejorar servicios para personas que dependen del transporte público, incluyendo clientes de los servicios de salud y sociales. Esta coordinación ha generado alianzas innovadoras para expandir los servicios de transporte regional dentro del presupuesto actual.

La construcción y la operación del transporte público, en especial el tren de pasajeros, son relativamente caras, así que la inversión futura en el sistema de transporte público dependerá de una serie de factores como capacidad y la viabilidad de sus servicios dado el uso del terreno de la región.

Las jurisdicciones de la región necesitarán comprometerse a una visión unificada, ya que sus límites y proveedores de servicios de tránsito serán un obstáculo para la coordinación. Se requerirán nuevas formas de financiamiento para poder llevar a cabo grandes expansiones del servicio de transporte público.

Ciclistas y Peatones

El centro de Texas no ha avanzado tanto como el resto del país en cuanto a facilidades para ciclistas y peatones. Las ciudades de la región han mejorado su infrae-

structura considerablemente desde la Ley de Americanos con Discapacidades (Americans with Disabilities Act), pero aún falta mucho por hacer en estas áreas de transporte. La nueva política

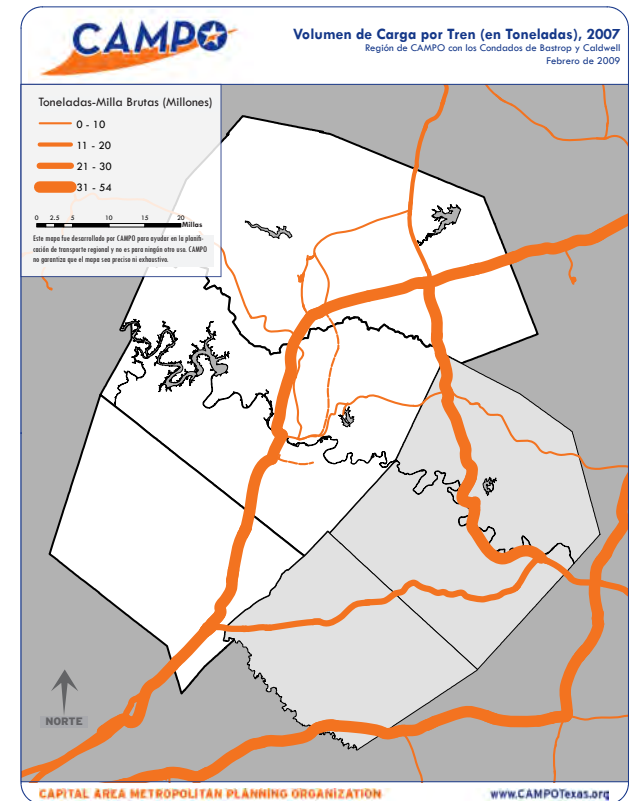
Un porcentaje muy pequeño de la población va al trabajo a pie o en bicicleta, pero del 15 al 20% lo haría bajo las condiciones adecuadas.

de CAMPO requiere que todas las vías construidas en áreas urbanas y suburbanas permitan acceso a ciclistas y peatones. En áreas rurales, los peatones y ciclistas pueden hacer uso del camino sin necesidad de provisiones especiales, ya que estos caminos tienden a tener poca circulación. Las áreas suburbanas del centro de Texas presentarán el mayor reto y la mayor oportunidad para el transporte seguro de ciclistas y peatones, ya que su población va en aumento y requerirá acceso adecuado en esas áreas.

Un porcentaje muy pequeño de la población va al trabajo a pie o en bicicleta, pero del 15 al 20% lo haría bajo las condiciones adecuadas. Para que nuestra región aproveche los beneficios de peatones y ciclistas necesitamos invertir en mejoras a la infraestructura, así como en programas de educación y seguridad. Nuestra política de construir facilidades para ciclistas y peatones mientras se está diseñando o remodelando un camino nos permitirá usar nuestros fondos de infraestructura para mejorar el acceso de los medios más básicos de transporte.

Las inversiones para crear nuevas banquetas y carriles de ciclista son una oportunidad excelente para formar nuevas conexiones region-

ales. Estas técnicas, combinadas con la coordinación de autoridades estatales, regionales y locales, podrían popularizar estos métodos de transporte para el año 2035.



Carga

La región de Austin transporta carga en su red de caminos, ferrocarriles y aeropuertos regionales. El Tratado de Libre Comercio (NAFTA) ha aumentado considerablemente el volumen de carga de México

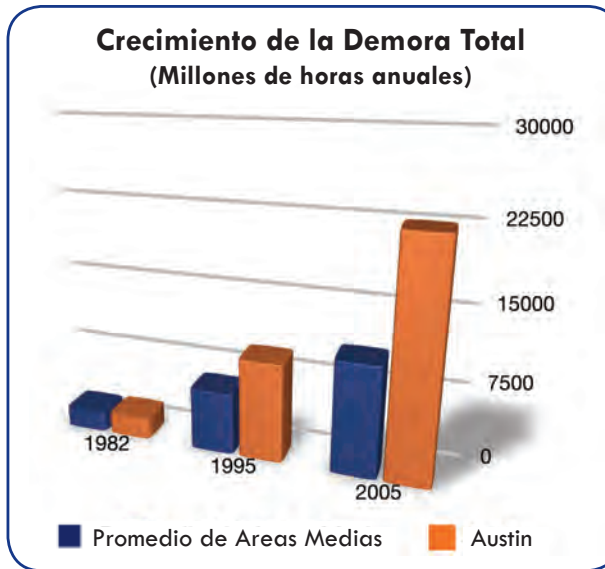
en la última década. A pesar de que un alto porcentaje de la carga se transporta por ferrocarril, no hay centrales de almacenamiento de trenes en el centro de Texas. Las entregas locales generalmente se hacen por camión, lo cual aumenta la congestión de nuestras vías. El Aeropuerto Internacional Austin-Bergstrom, el puerto principal de la región para carga aérea, ofrece otro método de transporte de mercancías.

CAMPO, en coordinación con el Departamento de Transporte de Texas y la Cámara de Comercio del Área Metropolitana de Austin, está desarrollando un análisis de carga regional. La primera fase identifica las mejores acciones a tomar para satisfacer las necesidades futuras del transporte de mercancía en la región con una serie de factores, incluyendo el apoyo de “zonas de carga” y la densidad industrial en corredores apropiados de carreteras y ferrocarril, así como varias mejoras tecnológicas como son semáforos y monitoreo. CAMPO y el Departamento de Transporte de Texas también han comenzado un análisis inicial de rutas para carga peligrosa en la región. Las necesidades del transporte de mercancía serán una consideración importante durante la planificación de nuestro sistema de transporte.

Eficiencia del Sistema

Austin es la ciudad mediana más congestionada del país y resolver la congestión es una meta central de la planificación regional a largo plazo. La congestión presenta un reto enorme. La mayor congestión ocurre durante las horas pico, mientras que nuestras vías se encuentran disponibles durante el resto del día. Añadir carriles o construir vías paralelas puede ser muy costoso. La dificultad es mayor por el hecho de que aumentar la capacidad no siempre

reduce la congestión, puesto que la nueva capacidad puede agotarse con incrementos en la



demanda o con el impacto de un nuevo centro en el corredor.

La región utiliza varias estrategias y programas para manejar la congestión y aumentar la eficiencia y confiabilidad de la red. Estas estrategias se dividen en dos categorías. La Administración de Sistemas de Transporte (Transportation System Management, TSM) mejora el funcionamiento de los caminos actuales al remover puntos problemáticos de embotellamientos, sincronizar los semáforos, agregar carriles o carriles adicionales para voltear, usar tecnología de “Sistema de Transporte Inteligente” (“Intelligent Transportation System, ITS”) y otras mejoras. La Administración de Demanda de Transporte (Transportation Demand Management, TDM) disminuye la demanda de la red de transporte, especialmente durante las horas pico. Las estrategias de TDM

incluyen dar incentivos para cambiar el método de transporte (por ejemplo, para ciclistas, peatones y tránsito), dar incentivos para compartir autos y permitir horas de trabajo flexibles. La implementación de carriles para vehículos de dos o más personas puede ayudar a reducir la congestión y hacer que más personas compartan carros o usen el transporte público.

A través del Programa de Soluciones para el Trabajador, CAMPO ha coordinado esfuerzos con varios lugares de trabajo y proveedores de transporte de la región para educar al público sobre otras formas de transporte. La eficiencia y confiabilidad del sistema serán metas centrales del proceso de planificación.

Seguridad

Accidentes Fatales por Condado (2006-2008)

	2006	2007	2008
Williamson	31	29	25
Travis	91	89	71
Hays	16	24	27
Bastrop	24	17	15
Caldwell	3	12	7

Los accidentes automovilísticos son la mayor causa de muertes entre los jóvenes de Estados Unidos. La seguridad es muy importante en el proceso de planificación en el transporte. Los programas regionales de seguridad van desde instalar topes hasta las campañas como “Click It or Ticket” diseñadas para cambiar el comportamiento de los ciudadanos.

Otras medidas se pueden implementar según la naturaleza de un accidente automovilístico. Por ejemplo, las leyes estrictas contra manejar intoxicado previenen crímenes repetidos y las señales adecuadas para ciclistas y peatones pueden prevenir choques.

El sistema de transporte en el futuro se planificará con tres objetivos importantes de seguridad: minimizar la posibilidad de choques, minimizar el riesgo de choques y minimizar las consecuencias de los choques.

Protección

Los desastres meteorológicos y los incidentes de terrorismo de los últimos años han subrayado la necesidad de proteger nuestro sistema de transporte. En este aspecto, la cooperación entre jurisdicciones es esencial. Austin tiene la fortuna de contar con la mejor tecnología en su Centro Combinado de Transporte, Emergencias y Comunicaciones (CTECC), en el cual el Condado de Travis y la Ciudad de Austin coordinan la policía, los bomberos y servicios paramédicos con ayuda de cámaras de la red de transporte para rápidamente identificar áreas problemáticas.

Se están realizando esfuerzos para coordinar la respuesta de emergencia en toda la región, no sólo en Austin. El equipo de Administración para Autopistas de Incidentes del Área de Austin (AIMHigh) ha generado muchos avances en el tema, como lo son protocolos y acuerdos entre agencias para compartir información. Continuar la centralización de estos organismos será

necesario para proteger nuestra red en los años venideros.

Aparte de la respuesta coordinada de emergencia, el Departamento de Transporte de Texas ha identificado rutas de evacuación de huracanes para el área de CAMPO. Sin embargo, todavía hay que hacer muchos preparativos para poder mover grandes números de personas durante una crisis. La región seguirá fomentando la cooperación entre jurisdicciones; en el proceso de planificación, la seguridad ocupará un lugar importante.

Energía y Combustible

En los últimos meses, los precios de la gasolina han presionado económicamente a los americanos de escasos recursos. A pesar

Necesitaremos manejar mejor la demanda de transporte y promover la conservación.

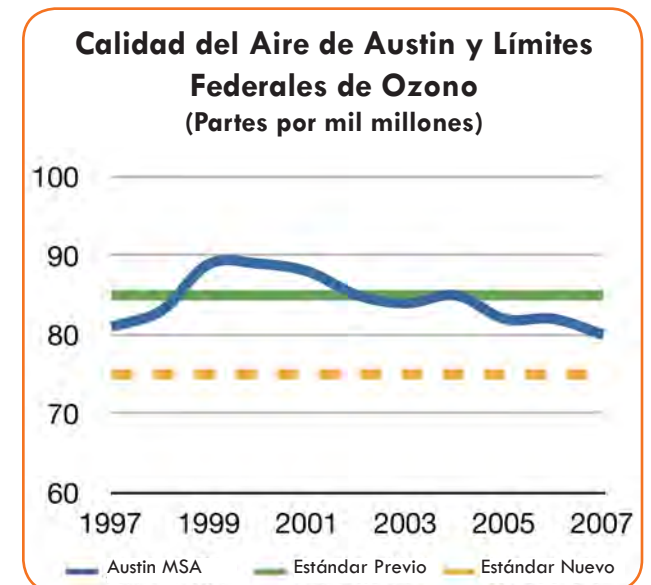
de que los precios han bajado últimamente, no podemos darnos el lujo de asumir que se mantendrán bajos.

Las reservas de petróleo son un gran problema para el sector de transporte porque los vehículos de motor, los aviones, los trenes y los barcos no tienen una alternativa viable a los combustibles líquidos derivados del petróleo. La conservación es uno de nuestros recursos más grandes y baratos.

Si planificamos nuestra red de transporte cuidadosamente, podríamos aumentar su eficiencia y reducir a un mínimo el consumo de combustible. Para implementar un sistema así necesitaremos manejar mejor la demanda de transporte y promover la conservación. También necesitaremos infraestructura para la próxima generación de instalaciones y modos de transporte eficientes.

Calidad del Aire

Actualmente la cantidad de ozono en nuestro aire rebasa los límites permitidos por el gobierno federal y por lo tanto nuestra región podría ser designada “de incumplimiento” por la Agencia de Protección al Ambiente de Estados Unidos (US EPA) en los próximos años. El ozono al nivel del suelo causa una serie de problemas de salud, como dolores de pecho, tos, irritación y congestión nasal. El ozono a nivel del



suelo puede complicar la bronquitis, el enfisema y el asma, aparte de reducir la capacidad de los pulmones e inflamar las membranas pulmonares. La exposición continua puede ocasionar cicatrices permanentes en los pulmones. El ozono al nivel del suelo también daña la vegetación y nuestros ecosistemas.

El ozono proviene principalmente de las emisiones de automóviles, vapores de gasolina, edificios industriales y solventes químicos. Ya que el sector de transporte es responsable de un alto porcentaje de las emisiones, debe ser el líder en reducir las. Afortunadamente las tácticas para mejorar la calidad del aire y la eficiencia del sistema son muy similares. Las medidas como promover modos alternativos de transporte, aliviar la congestión y preservar el medio ambiente reducirán nuestro consumo de energía y mejorarán la calidad del aire. La región seguirá utilizando los programas voluntarios que han dado buenos resultados. La planificación de nuestro sistema de transporte tendrá muy presente el reducir emisiones en la región.

Conservación Ambiental

Al expandirse nuestro sistema de transporte va jugando un mayor papel en la calidad de vida regional y el medio ambiente. Los nuevos proyectos de transporte deben de evitar o limitar sus efectos negativos en la naturaleza, la vida silvestre, la calidad del agua y aspectos sociales del medio ambiente, ya sea recursos históricos o el carácter local.

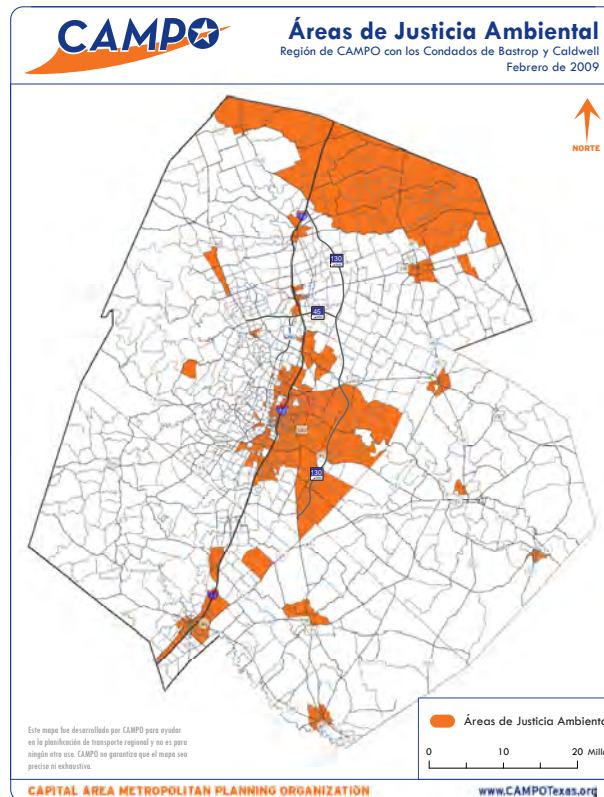
La región mantiene información sobre sus recursos medioambientales y los planificadores han identificado áreas de consideración especial al ubicar proyectos de

transporte, así como áreas que se puedan utilizar para ubicar actividades de mitigación. El plan del futuro sistema de transporte será desarrollado con mínimo impacto en estos recursos, evitándolos cuando sea posible.

Equidad y Justicia Ambiental

Las leyes federales sobre la justicia ambiental y la equidad social requieren que los planes de transporte identifiquen y corrijan los efectos negativos que dichos proyectos de transporte puedan tener en las minorías y las personas de escasos recursos.

CAMPO ha identificado “áreas de justicia ambiental (EJ)” en la región, incluyendo áreas donde más del



50% de los residentes viven en núcleos que ganan menos de 80% de los ingresos medios por familia, así como áreas en donde más del 21% de los residentes viven en la pobreza.

Una encuesta reciente encontró que para las poblaciones de justicia ambiental, las tres prioridades principales son las condiciones de las vías existentes, la falta de facilidades para ciclistas y peatones y el precio de la gasolina y el diesel. Consideraremos estas áreas detenidamente durante el proceso de planificación.

Vitalidad Económica

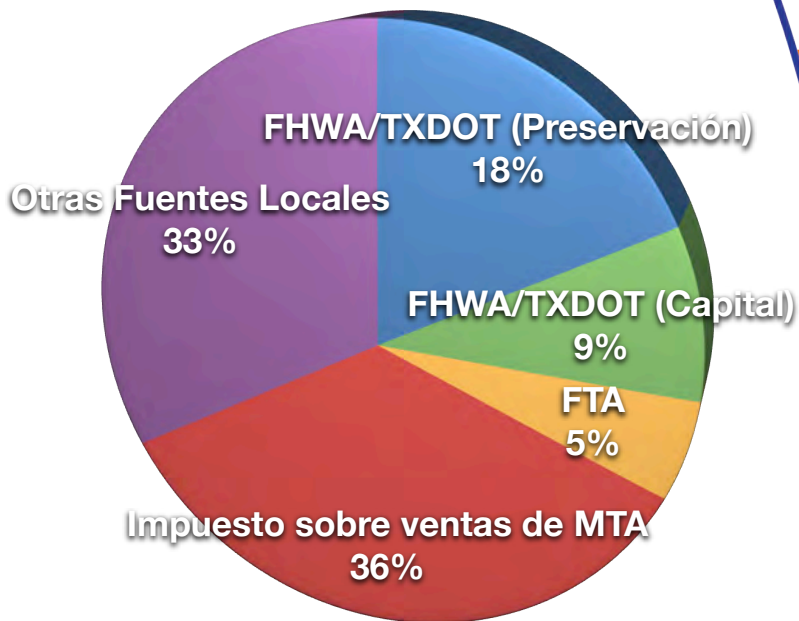
Nuestra economía y nuestro sistema de transporte están profundamente conectados. Por ejemplo, en el año después del colapso del puente 35W en Minneapolis, la pérdida del puente redujo el producto económico de Minnesota por 60 millones de dólares, o el 0.1% de la producción total del estado. La pérdida incrementó el costo del uso de caminos por \$400,000 por día.

El sistema de transporte permite la actividad comercial, el mover bienes de un lugar a otro. Pero el transporte en sí también puede generar beneficios a corto plazo, como creación de empleos y aumento en el valor del terreno, cuando se planifican e implementan los proyectos adecuados. A largo plazo, un sistema de transporte eficiente reduce costos de operación, incrementa la productividad y ahorra tiempo personal que de otro modo se pierde, por ejemplo por la congestión.

Para mantener nuestro crecimiento económico necesitamos un sistema de transporte regional que permita el desarrollo de propiedades de alto valor, que aproveche nuevas fuentes de ingreso para acelerar proyectos y cubrir el costo de reparaciones y que tome en cuenta la escasez y el costo del combustible.

FINANCIACIÓN

Fuentes de Ingresos



Para desarrollar un Plan Regional de Transporte viable tenemos que identificar una combinación de mejoras que podamos financiar. La región deberá buscar nuevas fuentes de fondos, pero debemos determinar nuestras prioridades para cubrir las necesidades más importantes con los recursos disponibles.

de dólares de 2010 a 2035 para la construcción, operación y mantenimiento del sistema regional de transporte. Esos fondos vendrán de fuentes federales, estatales y locales. Una vez que se haya asignado el dinero necesario para la operación, mejora y mantenimiento de nuestro sistema actual, CAMPO estima disponer de 13 mil millones de dólares para añadir capacidad y hacer mejoras adicionales durante

Sólo podremos construir 54% de los proyectos identificados en el Plan 2030 de CAMPO.

El Plan de Movilidad 2030 de CAMPO asumió que se tendrían alrededor de 23 mil millones de dólares para construir, operar y mantener el sistema de transporte de la región durante 25 años. Sin embargo, un estimado reciente del impacto de la inflación indica que sólo podremos construir 54% de los proyectos identificados en el Plan 2030 de CAMPO.

CAMPO estima disponer de aproximadamente 25 mil millones

los próximos 25 años.

El monto de las inversiones de transporte se ajustará al tipo, lugar y momento de cada proyecto, así como a los fondos adicionales que el proyecto pueda recaudar. Los fondos disponibles no alcanzarán a cubrir todos los proyectos deseados ni todas nuestras necesidades. Durante la planificación tomaremos decisiones difíciles sobre nuestras prioridades para que nuestra inversión produzca el máximo beneficio con el menor costo posible.

RESPONDIENDO A NUESTRAS NECESIDADES

PERSONAL DE CAMPO

Joesph Cantalupo, AICP, Director Ejecutivo

Maureen McCoy, Director Asistente

Stevie Greathouse, Administrador de Proyectos,
Planificador Principal

Daniel Yang, PhD, Administrador del Programa del
Sistema de Información Gráfica (GIS) y Diseño

Cathy Stephens, Administradora de Programas Ambientales

Maria Caminos, Planificadora Mayor

Greg Griffin, AICP, Planificador Mayor

Kevin Lancaster, Planificador Mayor

Michelle Meaux, Planificadora Mayor

Dan Dargevics, Planificador

Michael Dutton, Planificador

Greg Goldman, Planificador

Cole Kitten, Planificador

Shana Norton, Planificadora

Art Zamorano, Especialista Administrativo

Franklin Fejarang, Asesor Financiero

Andrea Hall, Interna

John T. Kennedy, Interno

Abel Balwierz, Interno

Allison Hartless, Interna

Capital Area Metropolitan Planning Organization
(512) 974 - 2275

P.O. Box 1088 | Austin, TX 78767

Para más información consulte el Reporte Técnico de Evaluación de Necesidades, disponible en el sitio web www.campotexas.org.

CAMPO está trabajando con otras organizaciones regionales y con el público en general para identificar las diferentes soluciones

a nuestros problemas de transporte y poder incluir esas ideas en el Plan 2035 de CAMPO. El compartir la visión de la región nos ayuda a trabajar en equipo y así poder utilizar nuestros recursos limitados y avanzar con más eficacia.

Nuestra visión está basada en los valores más importantes de la región: movilidad, igualdad, calidad del medio ambiente, desarrollo económico, costos efectivos y seguridad.

También reconocemos que el implementar una visión común para la región no es una tarea fácil. Se debe de dar prioridad a las decisiones más importantes y tomar en cuenta la mezcla de las inversiones para mejorar el transporte. Este plan aportará una guía para las inversiones relacionadas con:

- Construcción y expansión de nuevas carreteras y autopistas

- Nuevas líneas del metro y aumento de servicios de autobuses
- Mejoras a nivel regional para acceso a ciclistas y peatones
- Mejoras de seguridad
- Mantenimiento y sistemas de preservación

Así como también proyectos y programas para mejorar la eficiencia de nuestro sistema de transporte. Nuestros fondos son limitados y los montos de inversión dependerán de nuestros objetivos.

De nuestra habilidad de mantener, mejorar y expandir nuestros sistemas de transporte dependen nuestra economía y otros aspectos regionales relacionados con nuestra calidad de vida. En el clima económico actual, es imperativo que planifiquemos las mejoras a nuestros sistemas de transporte considerando nuestra visión, fondos limitados y las necesidades de nuestras comunidades. La información contenida en el Reporte Técnico de Evaluación de Necesidades de CAMPO nos ayudará a planificar tomando en cuenta nuestras necesidades, visión y las limitaciones de la región.