

**Plan Regional de Transporte 2012**  
**Taller de Participación Pública: Hoja de Comentarios**

Nombre (opcional):  
Comentarios?

Ubicación del taller:

Con Respecto a las Preguntas de Votación en el Teclado

Pregunta # \_\_?  
Opciones adicionales para explorar?  
(favor de enumerar)

Comentarios:

Pregunta # \_\_?  
Opciones adicionales para explorar?  
(favor de enumerar)

Comentarios:

Pregunta # \_\_?  
Opciones adicionales para explorar?  
(favor de enumerar)

Comentarios:

Comentarios se pueden enviar vía fax al 213-236-1963 o vía correo electrónico a  
tzeng@scag.ca.gov

# Plan Regional de Transporte 2012 /Estrategia De Comunidades Sustentables (RTP/SCS) – Talleres Públicos

**Instrucciones:** Para participar en la encuesta con el uso del teclado desde uno de los lugares de videoconferencia de SCAG **1.** participe junto con la presentación, **2.** llene este cuestionario y **3.** entregue su cuestionario a un miembro del personal presente en el sitio. Gracias por su participación.

Su nombre (opcional):

Fecha de hoy:

Localidad del Taller:

## I. ¿Alguna vez le ha mentado a su madre?

1. Nunca... ¡Honestamente!
2. Sólo una vez y he pagado caro por ello.
3. Sólo un par de veces.
4. Sí, pero yo era muy joven y involucraba dulces.
5. Prefiero llamarlo "estirando la verdad"
6. Sólo cuando era por su mejor interés.
7. ¡Sí, pero mi hermano/hermana me obligaron a hacerlo!
8. ¡Demasiadas veces para contar!

## II. ¿En que parte de la región vive?

1. Coachella Valley
2. Orange County
3. Ventura County
4. Western Riverside
5. High Desert (Victor Valley y Antelope Valley)
6. San Bernardino County (Aparte de Victor Valley)
7. San Gabriel Valley
8. Westside y South Bay Cities
9. Imperial County
10. Los Angeles City y Gateway Cities

## III. ¿En que parte de la región trabaja/va a la escuela?

1. Coachella Valley
2. Orange County
3. Ventura County
4. Western Riverside
5. High Desert (Victor Valley y Antelope Valley)
6. San Bernardino County (Aparte de Victor Valley)
7. San Gabriel Valley
8. Westside y South Bay Cities
9. Imperial County
10. Los Angeles City y Gateway Cities

## IV. ¿Cuál es la prioridad más importante en el sur California?

1. Economía

2. Medio Ambiente
3. Vivienda
4. La infraestructura
5. Salud Pública
6. Equidad Social
7. Transporte

**V. ¿Cuál es la segunda prioridad más importante en el sur de California?**

1. Economía
2. Medio Ambiente
3. Vivienda
4. La infraestructura
5. Salud Pública
6. Equidad Social
7. Transporte

**VI. ¿Qué afirmación describe mejor su viaje diario al lugar de trabajo/escuela?**

1. Yo principalmente manejo solo.
2. Yo principalmente camino o ando en bicicleta a mis destinos comunes.
3. Yo principalmente “carpool” con alguien.
4. Yo principalmente utilizo el transporte público.
5. Yo no tengo un viaje diario a un lugar de trabajo/escuela.

**VII. ¿Que declaración describe su acceso a opciones de transporte?**

1. Yo conduzco; poco acceso a tránsito
2. Tengo algún acceso al transporte, pero decido conducir
3. Tengo un acceso adecuado al tránsito y no conducir

**VIII. ¿Qué es el mayor obstáculo al uso de transporte público?**

1. No hay servicio cerca de mi casa.
2. No hay servicios a lugares donde necesito ir.
3. La frecuencia del servicio no es suficiente o no hay servicio a la hora que lo necesito.
4. Demasiado lleno de gente, no disfruto el viaje.
5. Demasiado caro para mi presupuesto.
6. Ninguna de las anteriores...

**IX. El RTP debe invertir la mayor parte de su dinero en las calles y carreteras.**

1. Estoy completamente de acuerdo
2. Estoy de acuerdo
3. Ni estoy de acuerdo, ni en desacuerdo
4. No estoy de acuerdo
5. Estoy completamente en desacuerdo

**X. El RTP debería invertir en una mezcla de opciones de transporte, incluyendo las calles, carreteras, autopistas, ferrocarriles de tránsito, express bus y bicicletas/peatones.**

1. Estoy completamente de acuerdo
2. Estoy de acuerdo
3. Ni estoy de acuerdo, ni en desacuerdo
4. No estoy de acuerdo
5. Estoy completamente en desacuerdo

**XI. El RTP debería de invertir la mayor parte del dinero en ferrocarriles de tránsito, autobuses “express” y bicicletas/peatones.**

1. Estoy completamente de acuerdo
2. Estoy de acuerdo
3. Ni estoy de acuerdo, ni en desacuerdo
4. No estoy de acuerdo
5. Estoy completamente en desacuerdo

**XII. El RTP debería de centrarse más relativamente en la expansión de maneras de viaje más rápidas, o en reducir las distancias.**

1. Expansión de movilidad (expansión de carreteras y tránsito)
2. Equilibrio entre el 1 y 3
3. Centrarse más en reducir las distancias viajadas

**XIII. Promover más el crecimiento del empleo en o cerca de las comunidades residenciales.**

1. Estoy completamente de acuerdo
2. Estoy de acuerdo
3. Ni estoy de acuerdo, ni en desacuerdo
4. No estoy de acuerdo
5. Estoy completamente en desacuerdo

**XIV. Promover más crecimiento residencial en o cerca de los centros de empleo.**

1. Estoy completamente de acuerdo
2. Estoy de acuerdo
3. Ni estoy de acuerdo, ni en desacuerdo
4. No estoy de acuerdo
5. Estoy completamente en desacuerdo

**XV. Para acomodar la futura población de la región, el desarrollo de nuevas viviendas y tipos de viviendas en las próximas décadas deben ser por la mayor parte...**

1. Lotes grandes, separados
2. Lotes pequeños, separados
3. Adosados (“townhomes”)
4. Desarrollo Multifamiliar

**XVI. El futuro desarrollo de los centros de empleo y áreas comerciales deberían de ocurrir en la mayor parte en:**

1. Áreas suburbanas estándar
2. Parte estándar, parte uso mixto y transitable
3. Uso mixtos y transitable
4. Parte uso mixtos y transitable, parte urbano
5. Áreas Urbanas

**XVII. El futuro desarrollo áreas residenciales deberían de ocurrir en la mayor parte en:**

1. Áreas suburbanas estándar
2. Parte estándar, parte uso mixto y transitable
3. Uso mixtos y transitable
4. Parte uso mixtos y transitable, parte urbano
5. Áreas Urbanas

## **Objetivos Potenciales para el Plan Regional de Transporte 2012**

### **Movilidad**

1. Reducir la necesidad de viajar largas distancias
2. Reducir tiempo gastado en viajar diariamente al lugar de trabajo
3. Mantener viajes al o aproximadamente al límite de velocidad, reducir congestión
4. Hacer el viaje al lugar de trabajo más previsible y confiable

### **Impactos al Medio Ambiente, a la Salud, y a la Comunidad**

8. Reducir exigencia de combustibles fósiles
9. Reducir emisiones contaminantes en el aire para mejorar la salud pública
10. Reducir exigencia de desarrollo en el borde de la región
11. Promover revitalización de comunidades y infraestructura actual

### **Modos de Transporte**

16. Crear más opciones de transporte en más lugares: manejar, caminar, usar bicicleta
17. Habilitar a más gente a usar transportación pública
18. Habilitar a más gente a caminar y usar bicicletas para sus necesidades diarias
19. Atender a más zonas de la región con carreteras de alta capacidad

### **Consideraciones Fiscales y Económicas**

23. Ayudar a que nuestra economía prospere y sea resistente (por ejemplo, a pesar de alzas de precios de energía)
24. Mantener bajos los gastos gubernamentales de transporte
25. Minimizar los gastos de hogar de transporte (cuanto me cuesta transportarme)
26. Priorizar las inversiones de transporte más rentables
27. Mejorar el movimiento de carga a través de la región

### **Seguridad**

31. Mejorar la seguridad de las personas que caminan, usan transportación pública o usan bicicletas
32. Mejorar la seguridad de conductores

### **Justicia Ambiental**

35. Ayudar a todos los residentes a transportarse. No solamente los conductores
36. Evitar impactos desproporcionados en las comunidades de menos ingresos

### **Otros Objetivos**

## Plan Regional de Transporte 2012 /Estrategia De Comunidades Sustentables (RTP/SCS)

	DESCRIPCIONES DE SITUACIONES HIPOTÉTICAS 2035	Sitios para Desarrollo	Diseño de la comunidad / vecindario	Opciones de Vivienda	Inversiones en Transporte	CONSIDERACIONES PARA LAS SITUACIONES HIPOTÉTICAS
		Desarrollo Disperso <<-->> Desarrollo Enfocado	Auto-orientado <<-->> Caminable	Subdivisiones de casas individuales <<-- >> Enfoque en multifamiliares	Calles/Carreteras <<-->> Estrategias de tránsito y no-auto	
1	Esta situación hipotética se basa en los planes generales preparados por las ciudades. Incluye una proporción significativa de desarrollo suburbano, auto-orientados, y también reconoce la reciente tendencia al aumento de desarrollo en las existentes áreas urbanas y cercas de tránsito. Las nuevas viviendas son mayormente casas unifamiliares, con un aumento en lotes pequeños, condominios, y viviendas multifamiliares; pero esta mezcla de viviendas no está a la altura de la demanda por estos tipos de casas. Inversiones en transporte podría favorecer la infraestructura de los automóviles un poco, pero también apoyará la creación de nuevas vías de tránsito y otras estrategias sin automóviles y mejoramientos.	Consumo de zonas / campos verdes (28%)  Crecimiento intraurbano (relleno) (72%)	Uso mixto / caminable  Suburbano estándar ///  41% / 45% / 14%  Crecimiento intraurbano (relleno)	Lote grande / Lote pequeño / Adosados / Multifamiliar  Nuevo desarrollo al 2035  Resultado de esta combinación de viviendas 2035	- - -	Las situaciones hipotéticas descritas aquí varían en cuanto a los programas y tipos de usos de la tierra y en las cantidades de inversiones que apoyan la calidad y la ubicación del crecimiento en las situaciones. En última instancia, el RTP y SCS también considerara las diversas estrategias de transporte y pólizas con enfoque en mejoramientos para la movilidad y reducción en las millas viajadas por vehículo (VMT) y las emisiones del transporte.
2	Esta situación hipotética se centra más en crecimiento para vecindarios caminables con uso mixto en las comunidades existentes y previstas para zonas de tránsito de alta calidad. En ella, aumentarían las inversiones en tránsito y no de modo automático, con estrategias para apoyar modelos de desarrollo que son menos auto-dependiente. El desarrollo del empleo se centra en los centros urbanos con tránsito. Esta situación se enfoca en satisfacer la demanda con una gama más amplia de tipos de vivienda, con desarrollos de nuevas casas unifamiliares en lotes más pequeños, casas adosadas, y condominios multifamiliares y apartamentos.	Consumo de zonas / campos verdes (17%)  Crecimiento intraurbano (relleno) (83%)	Uso mixto / caminable  Suburbano estándar ///  6% / 75% / 19%  Crecimiento intraurbano (relleno)	Lote grande / Lote pequeño / Adosados / Multifamiliar  Nuevo desarrollo al 2035  Resultado de esta combinación de viviendas 2035	- - -	<b>Los Efectos de Precios</b> El precio de combustibles, junto con otros costos automovilísticos, afecta las decisiones de manejo de autos en el plazo corto y largo. SCAG está trabajando con nuestros socios para explorar cómo los precios pueden afectar simultáneamente las decisiones de manejo, reducir congestión en las calles y autopistas, apoyar los tipos de desarrollo y desarrollo más eficiente, aumentar los ingresos necesarios para apoyar el crítico sistema de transporte – incluyendo los ingresos para mejorar las opciones de tránsito, bicicletas y para caminar. Cada una de las situaciones asumen un hipotético cargo de 2 centavos por milla (VMT), el cual en promedio, resultaría en una reducción del 2% en el total VMT.
3	Esta situación hipotética se basa en desarrollo caminable, usos mixtos con enfoque con el crecimiento descrito en la situación 2, y también tiene como objetivo el mejoramiento fiscal y rendimientos ambientales con la transferencia de una parte del desarrollo de la región a las áreas que están más cerca de modos de tránsito, menos auto-céntricos y edificios con necesidades de energía y agua menos intensivas. Igual a situación 2, esta situación se enfoca en satisfacer la demanda de una gama más amplia de tipos de vivienda, con desarrollos de nuevas casas unifamiliares en lotes más pequeños, casas adosadas, y condominios multifamiliares y apartamentos.	Consumo de zonas / campos verdes (12%)  Crecimiento intraurbano (relleno) (88%)	Uso mixto / caminable  Suburbano estándar ///  4% / 73% / 23%  Crecimiento intraurbano (relleno)	Lote grande / Lote pequeño / Adosados / Multifamiliar  Nuevo Desarrollo al 2035  Resultado de esta combinación de viviendas 2035	- - -	
4	Esta situación hipotética maximiza el desarrollo en áreas ya desarrolladas con configuraciones de zonas urbanas y uso mixto, junto a existentes y previstas inversiones en transporte. Para apoyar este cambio, las mayores inversiones de sistemas de transporte son en la infraestructura de tránsito y mejoramientos operativos, así como también los mejoramientos en infraestructura de bicicletas y peatones. Igual a situación 3, esta situación se enfoca en rendimientos ambientales con la transferencia de una parte del desarrollo de la región a las áreas que están más cerca de modos de tránsito, menos auto-céntricos y edificios con necesidades de energía y agua menos intensivas.	Consumo de zonas / campos verdes (7%)  Crecimiento intraurbano (relleno) (93%)		Lote grande / Lote pequeño / Adosados / Multifamiliar  Nuevo desarrollo al 2035  Resultado de esta combinación de viviendas 2035	- - -	<b>Póliza de VEHÍCULOS y COMBUSTIBLES</b> Para alcanzar nuestros objetivos de gases de efecto invernadero (GEI), las emisiones de contaminantes, y energía incluirá un conjunto de estrategias y pólizas. Además de las estrategias consideradas para los usos de tierra y transporte, en estas primeras RTP/SCS situaciones hipotéticas, la eficiencia de nuestros coches y de los combustibles que utilizamos también desempeñarán una función, además de las medidas para conservar energía y agua en nuestras casas y empresas. Mientras que estas primeras situaciones se centran en el impacto del uso de tierra, las inversiones en el transporte y las estrategias para las metas de VMT, las emisiones de GEI, la contaminación, y retas de energía, un análisis posterior explorará los impactos de las nuevas tecnologías, la generación de energías renovables, las medidas de fomento, y las muchas pólizas del medio ambiente y energía, en la región y estado.

**Plan Regional de Transporte 2012 /Estrategia De Comunidades Sustentables (RTP/SCS)**

	<p><b>RESULTADOS DE SITUACIONES HIPOTÉTICAS 2035*</b></p> <p>*Las situaciones hipotéticas son solamente para fines comparativos. Modelos de rendimiento en esta etapa del proceso del RTP/SCS son preliminares y sujetos a refinamiento a medida que avance el desarrollo de las situaciones hipotéticas y proceso de modelización.</p>	<p><b>Consumo de la Tierra</b></p> <p>Consumo de zonas / campos verde</p> <p>[millas cuadradas]</p>	<p><b>Costo de Infraestructura Local</b></p> <p>Costos acumulados de capital y operaciones del fondo general y gastos de mantenimiento</p> <p>Incluye carreteras locales, aguas residual y alcantarillado sanitario, abastecimiento de agua, y parques y recreación</p> <p>[dólares del 2009]</p>	<p><b>Millas viajadas por vehículo (VMT)</b></p> <p>VMT (Viajes Vehiculares de Auto Pasajeros)</p> <p>[millas]</p>	<p><b>Consumo de Combustibles</b></p> <p>Consumo de Combustibles de Vehículos</p> <p>[galones]</p>	<p><b>Gastos del Hogar</b></p> <p>Combustibles Anuales, Funcionando Automáticamente, Energía, y Gastos de Agua del Hogar</p> <p>[dólares del 2009]</p>	<p><b>Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI)</b></p> <p>Emisiones de GEI de Auto Transporte de Pasajeros y Utilización de Energía de Edificios</p> <p>[Toneladas métricas en millones]</p>	<p><b>Utilización de Energía de Edificios</b></p> <p>Consumo Anual de Energía Comercial y Residencial</p>	<p><b>Consumo de Agua</b></p> <p>Consumo Anual de Agua, Total y por Hogar</p> <p>[acre-pies y galones]</p>	<p><b>Salud Pública</b></p> <p>Ahorro Anual en Gastos de la Salud Debido a Reducciones en Emisiones de Contaminantes Relacionados al Transporte</p> <p>[dólares del 2009]</p>
<p><b>1</b></p>	<p>Uso mixto / caminable 41%/45%/14% Suburbano estándar ----- Crecimiento intraurbano (relleno)</p> <p>Lote grande / Lote pequeño / Adosados / Multifamiliar Nuevo desarrollo al 2035 Resultado de esta combinación de viviendas 2035</p>	<p>251 mi<sup>2</sup></p>	<p>Capital Operaciones/ mantenimiento</p> <p>\$35 bil</p>	<p>20,920 millas por hogar</p>	<p>5.5 billones de galones</p>	<p>Combustibles/ automóvil</p> <p>Energía/agua</p> <p>\$15,100 por hogar</p>	<p>Transportación Edificio</p> <p>96 MMT</p>	<p>comercial residencial</p> <p>835 tril Btu</p>	<p>3.0 mil ac ft</p>	<p>\$1.1 bil</p> <p>Ahorro de status quo</p>
<p><b>2</b></p>	<p>Uso mixto / caminable 6% / 75% / 19% Suburbano estándar----- Crecimiento intraurbano (relleno)</p>	<p>127 mi<sup>2</sup></p>	<p>\$31 bil</p>	<p>18,630 millas por hogar</p>	<p>4.9 billones de galones</p>	<p>\$13,600 por hogar</p>	<p>88 MMT</p>	<p>775 tril Btu</p>	<p>2.9 mil ac ft</p>	<p>\$1.6 bil</p> <p>Ahorro de status quo</p>
<p><b>3</b></p>	<p>Uso mixto / caminable 4% / 73% / 23% Suburbano estándar----- Crecimiento intraurbano (relleno)</p> <p>Lote grande / Lote pequeño / Adosados / Multifamiliar Nuevo desarrollo al 2035 Resultado de esta combinación de viviendas 2035</p>	<p>84 mi<sup>2</sup></p>	<p>\$29 bil</p>	<p>18,250 millas por hogar</p>	<p>4.8 billones de galones</p>	<p>\$13,350 por hogar</p>	<p>86 MMT</p>	<p>760 tril Btu</p>	<p>2.9 mil ac ft</p>	<p>\$1.7 bil</p> <p>Ahorro de status quo</p>
<p><b>4</b></p>	<p>Uso mixto / caminable 2% / 56% / 42% Suburbano estándar----- Crecimiento intraurbano (relleno)</p> <p>Lote grande / Lote pequeño / Adosados / Multifamiliar Nuevo desarrollo al 2035 Resultado de esta combinación de viviendas 2035</p>	<p>46 mi<sup>2</sup></p>	<p>\$25 bil</p>	<p>17,990 millas por hogar</p>	<p>4.7 billones de galones</p>	<p>\$13,150 por hogar</p>	<p>85 MMT</p>	<p>745 tril Btu</p>	<p>2.8 mil ac ft</p>	<p>\$1.8 bil</p> <p>Ahorro de status quo</p>

#### PPT Slide #2

##### I. ¿Alguna vez le ha mentado a su madre?

1. Nunca... ¡Honestamente!
2. Sólo una vez y he pague caro por ello.
3. Sólo un par de veces.
4. Sí, pero yo era muy joven y involucraba dulces.
5. Prefiero llamarlo "estirando la verdad"
6. Sólo cuando era por su mejor interés.
7. ¡Sí, pero mi hermano/hermana me obligaron a hacerlo!
8. ¡Demasiadas veces para contar!

#### 2012 RTP/SCS scenario – PPT Slide #3

### Unas pocas preguntas preliminares...

#### PPT Slide #4

##### II. ¿En que parte de la región vive?

1. Coachella Valley
2. Orange County
3. Ventura County
4. Western Riverside
5. High Desert (Victor Valley y Antelope Valley)
6. San Bernardino County (Aparte de Victor Valley)
7. San Gabriel Valley
8. Westside y South Bay Cities
9. Imperial County
10. Los Angeles City y Gateway Cities

#### PPT Slide #5

##### III. ¿En que parte de la región trabaja/va a la escuela?

1. Coachella Valley
2. Orange County
3. Ventura County
4. Western Riverside
5. High Desert (Victor Valley y Antelope Valley)
6. San Bernardino County (Aparte de Victor Valley)
7. San Gabriel Valley
8. Westside y South Bay Cities
9. Imperial County
10. Los Angeles City y Gateway Cities

#### PPT Slide #6

##### IV. ¿Cuál es la prioridad más importante en el sur California?

1. Economía
2. Medio Ambiente
3. Vivienda
4. La infraestructura

5. Salud Pública
6. Equidad Social
7. Transporte

#### **PPT Slide #7**

#### **V. ¿Cuál es la segunda prioridad más importante en el sur de California?**

1. Economía
2. Medio Ambiente
3. Vivienda
4. La infraestructura
5. Salud Pública
6. Equidad Social
7. Transporte

#### **PPT Slide #8**

#### **VI. ¿Qué afirmación describe mejor su viaje diario al lugar de trabajo/escuela?**

1. Yo principalmente manejo solo.
2. Yo principalmente camino o ando en bicicleta a mis destinos comunes.
3. Yo principalmente “carpool” con alguien.
4. Yo principalmente utilizo el transporte público.
5. Yo no tengo un viaje diario a un lugar de trabajo/escuela.

#### **PPT Slide #9**

#### **VII. ¿Que declaración describe su acceso a opciones de transporte?**

1. Yo conduzco; poco acceso a tránsito
2. Tengo algún acceso al transporte, pero decido conducir
3. Tengo un acceso adecuado al tránsito y no conducir

#### **PPT Slide #10**

#### **VIII. ¿Qué es el mayor obstáculo al uso de transporte público?**

1. No hay servicio cerca de mi casa.
2. No hay servicios a lugares donde necesito ir.
3. La frecuencia del servicio no es suficiente o no hay servicio a la hora que lo necesito.
4. Demasiado lleno de gente, no disfruto el viaje.
5. Demasiado caro para mi presupuesto.
6. Ninguna de las anteriores...

#### **2012 RTP/SCS escenario – PPT Slide #11**

### **Inversiones en Transporte...**

#### **PPT Slide #13**

#### **IX. El RTP debe invertir la mayor parte de su dinero en las calles y carreteras.**

1. Estoy completamente de acuerdo

2. Estoy de acuerdo
3. Ni estoy de acuerdo, ni en desacuerdo
4. No estoy de acuerdo
5. Estoy completamente en desacuerdo

#### PPT Slide #14

**X. El RTP debería invertir en una mezcla de opciones de transporte, incluyendo las calles, carreteras, autopistas, ferrocarriles de tránsito, express bus y bicicletas/peatones.**

1. Estoy completamente de acuerdo
2. Estoy de acuerdo
3. Ni estoy de acuerdo, ni en desacuerdo
4. No estoy de acuerdo
5. Estoy completamente en desacuerdo

#### PPT Slide #15

**XI. El RTP debería de invertir la mayor parte del dinero en ferrocarriles de tránsito, autobuses “express” y bicicletas/peatones.**

1. Estoy completamente de acuerdo
2. Estoy de acuerdo
3. Ni estoy de acuerdo, ni en desacuerdo
4. No estoy de acuerdo
5. Estoy completamente en desacuerdo

#### PPT Slide #20

**XII. El RTP debería de centrarse más relativamente en la expansión de maneras de viaje más rápidas, o en reducir las distancias.**

1. Expansión de movilidad (expansión de carreteras y tránsito)
2. Equilibrio entre el 1 y 3
3. Centrarse más en reducir las distancias viajadas

#### 2012 RTP/SCS escenario – PPT Slide #22

### ¿Equilibrando empleos con viviendas?

#### PPT Slide #26

**XIII. Promover más el crecimiento del empleo en o cerca de las comunidades residenciales.**

1. Estoy completamente de acuerdo
2. Estoy de acuerdo
3. Ni estoy de acuerdo, ni en desacuerdo
4. No estoy de acuerdo
5. Estoy completamente en desacuerdo

#### PPT Slide #27

#### **XIV. Promover más crecimiento residencial en o cerca de los centros de empleo.**

1. Estoy completamente de acuerdo
2. Estoy de acuerdo
3. Ni estoy de acuerdo, ni en desacuerdo
4. No estoy de acuerdo
5. Estoy completamente en desacuerdo

#### 2012 RTP/SCS escenario – PPT Slide #28

### ¿Opciones de vivienda?

#### PPT Slide #30

#### **XV. Para acomodar la futura población de la región, el desarrollo de nuevas viviendas y tipos de viviendas en las próximas décadas deben ser por la mayor parte...**

1. Lotes grandes, separados
2. Lotes pequeños, separados
3. Adosados (“townhomes”)
4. Desarrollo Multifamiliar

#### 2012 RTP/SCS escenario – PPT Slide #31

### ¿Desarrollo Orientado al Tránsito?

#### PPT Slide #34

#### **XVI. El futuro desarrollo de los centros de empleo y áreas comerciales deberían de ocurrir en la mayor parte en:**

1. Áreas suburbanas estándar
2. Parte estándar, parte uso mixto y transitable
3. Uso mixtos y transitable
4. Parte uso mixtos y transitable, parte urbano
5. Áreas Urbanas

#### PPT Slide #35

#### **XVII. El futuro desarrollo áreas residenciales deberían de ocurrir en la mayor parte en:**

1. Áreas suburbanas estándar
2. Parte estándar, parte uso mixto y transitable
3. Uso mixtos y transitable
4. Parte uso mixtos y transitable, parte urbano
5. Áreas Urbanas

## **Objetivos para considerar para el Plan Regional de Transporte 2012**

### **Movilidad**

- Reducir la necesidad de viajar largas distancias
- Reducir el tiempo del viaje a diario
- Viajar al límite de velocidad y reducir el congestionamiento
- Hacer el viaje a diario más fácil, predecir y más seguro

### **Impacto al Medio Ambiente, a la Salud y a la Comunidad**

- Reducir la demanda para el combustible fósil
- Reducir la contaminación del medio ambiente para mejorar la salud pública
- Reducir la demanda del desarrollo en las orillas de la región
- Estimular la revitalización de las comunidades y la infraestructura

### **Modo de Viajar**

- Crear más opciones para viajar en más lugares: automóvil, tránsito, caminando, bicicleta
- Darle oportunidad a más gente de usar el transporte público
- Darle oportunidad a más gente de caminar y andar en bicicleta para las necesidades diarias
- Servir a más partes de la región con carreteras de alta capacidad

### **Consideraciones Fiscales y Económicas**

- Ayudar a la economía a que prospere y sea elástica (aun con altos costos de energía)
- Mantener bajos los gastos gubernamentales de transporte
- Mantener bajos los gastos de transporte domésticos
- Darle prioridad a las inversiones de transporte más eficaces
- Mejorar el movimiento del transporte regional de mercancía

### **Seguridad**

- Mejorar la seguridad de la gente que camina, usa el tránsito, o viaja en bicicleta
- Mejorar la seguridad para los que manejan

### **Justicia del Medio Ambiente**

- Ayudar a todos los residentes a que puedan viajar, no solamente a los que manejan
- Prevenir impactos desproporcionados en las comunidades de recursos limitados

### **Otros Objetivos**