

Public Policy Institute of California

500 Washington Street, Suite 800
San Francisco, CA 94111
Tel: (415) 291-4400, Fax: (415) 291-4401
www.ppic.org

To view this press release in English, please visit
our website at:
<http://www.ppic.org/main/pressreleaseindex.asp>

Contacto: Victoria Pike Bond, (415) 291-4412

**Prohibición de divulgación: no publicar ni difundir antes de las 12:01:00 a.m. PDT
del día martes 28 de febrero**

¿MÁS PERSONAS QUE VIAJAN DEL HOGAR AL TRABAJO PERO EN VIAJES MÁS CORTOS?

LOS CAMBIOS EN LOS HÁBITOS ACORTAN LOS TIEMPOS DE MUCHAS PERSONAS QUE VIAJAN

El promedio de viajes del hogar al trabajo se acorta, pero el promedio estatal sigue siendo superior al del país

SAN FRANCISCO, California, 28 de febrero de 2006 — Para los californianos, los viejos hábitos en los viajes del hogar al trabajo han dado lugar a una auténtica mezcla de rutinas y modos de viajar, según un estudio publicado hoy por el Public Policy Institute of California (PPIC). La consecuencia inesperada de tantas variaciones en el hábito tradicional de viajar del suburbio al trabajo es un efecto estabilizador en los viajes, lo que ayuda a acortar el tiempo que muchos californianos demoran en llegar al trabajo.

Desde 1990 a 2004, el tiempo promedio de los viajes del hogar al trabajo en California descendió en un 9%, a 20 minutos, a pesar de un aumento en la población activa. “Lo que tenemos no es sólo un caso de intensificación de unos pocos hábitos de viajes de larga data”, señala Elisa Barbour, autora del estudio y analista político de PPIC. “Las rutas, los destinos y el comportamiento de las personas que viajan se han diversificado, lo que puede facilitar a absorber más viajes sin afectar la duración de manera considerable”.

Sin embargo, aunque la duración de los viajes para el trabajador típico se ha reducido, hay un número suficiente de californianos que tiene viajes excepcionalmente largos que hace que la duración promedio estatal haya aumentado en un 10 por ciento, a 27 minutos, en la última década y media. Además, la proporción de trabajadores que viajan 45 minutos o más aumentó del 15 al 18%. La duración promedio de los viajes del hogar al trabajo en California es 10 por ciento más elevada que la de todo el país. “A pesar de que la duración de los viajes de un trabajador típico disminuyó, el aumento en el promedio estatal pone de relieve la enorme variación en los viajes”, afirma Barbour.

Pero toda la variación está atravesada por un hilo en común: la suburbanización de los empleos. En el 2000, los viajes hacia los suburbios comprendían casi la mitad (48%) de todos los viajes en el estado, un alza del 3 por ciento como parte de todos los viajes desde 1990. Además, el 33 por ciento de los viajes comenzaba y terminaba en ubicaciones suburbanas, un alza del 2 por ciento con respecto a una década atrás, y el 12 por ciento de los viajes comenzaba en las ciudades centrales y terminaba en los suburbios, un aumento de casi el 2 por ciento.

Por otra parte, los viajes que comenzaban en los suburbios y terminaban en las ciudades centrales aumentaron en sólo medio punto por ciento, y los viajes dentro de la misma ciudad central disminuyeron en más del 3 por ciento.

“La descentralización de los empleos y hogares tiene un efecto complicado sobre los viajes, lo que resulta tanto en viajes largos, congestionados de los suburbios a la ciudad como en viajes de duración relativamente corta de suburbio a suburbio”, afirma Barbour. “Como los responsables de formular las políticas invierten en el transporte, es fundamental considerar un cambio en los hábitos de los viajes porque las opciones de inversión ayudarán a determinar la demanda pública al influir en las opciones de viajes y los hábitos de desarrollo”.

Un ejemplo de inversión que afecta la demanda es el viaje en el sistema de transporte público. Aquí, California se opuso a la tendencia nacional de disminución constante del uso del transporte público, y en cambio, vio un pequeño aumento en la parte del transporte público en los viajes del hogar al trabajo en los 90. Aunque es mínimo (menos del 1%), es probable que el estado fuera en dirección opuesta al país debido a importantes inversiones recientes en nuevos sistemas de transporte público. Aún así, la preferencia para viajar un automóvil continúa siendo clara: En todo el estado, el 75 por ciento de los californianos conducen solos; el 9 por ciento viaja con otra persona, el 4 por ciento viaja en autobús; el 3 por ciento viaja en bicicleta o camina; mientras que el 1 por ciento toma el subterráneo, tren o ferry. Y en cuanto a la duración de los viajes, en general el transporte público no puede competir: Los automovilistas que viajan solos tienen en promedio el viaje más corto (26 minutos), y los usuarios del transporte público tienen el más largo (47 minutos).

Las experiencias en los viajes varían considerablemente en las distintas regiones. El informe, *Time to Work: Commuting Times and Modes of Transportation of California Workers*, brinda un análisis detallado de los hábitos y estadísticas de los viajes en las regiones y los condados más importantes del estado. Algunos de esos hallazgos para los quince condados más populosos figuran a continuación:

- **El viaje más largo por condado (2004):** Condado de Contra Costa (32 minutos), seguido de los Condados de San Joaquín (31 minutos), Riverside (31 minutos), Los Ángeles, San Bernardino, y San Francisco (29 minutos).
- **El viaje más largo por ciudad (2000):** Oakley y Brentwood (44 minutos), Palmdale (43 minutos), Tracy y Antioch (42 minutos).
- **La mayor proporción de automovilistas que viajan solos (2000):** Condados de Santa Clara y Orange (77%), seguidos de los condados de Ventura (76%) y Sacramento (75%).
- **La parte menor de automovilistas que viajan solos (2000):** Condado de San Francisco (40%).
- **La parte mayor de usuarios del transporte público (2000):** Condado de San Francisco (21% autobuses, 11% camina/bicicleta, 9% subterráneo/tranvía).
- **La parte mayor de personas que viajan de a dos (2000):** Condados de San Bernardino y Riverside (13%) y Kern (12%).
- **La parte mayor de personas que viajan de a tres (2000):** Condado de Kern (6%).

Comunicado de Prensa del PPIC
28 de febrero, 2006
Página 3

El Public Policy Institute of California es una organización privada y sin fines de lucro, dedicada al mejoramiento de las políticas públicas en California mediante investigaciones independientes, objetivas y no partidistas de los más importantes aspectos económicos, sociales y políticos. El Instituto se creó en 1994 con una donación de William R. Hewlett.

###