

Let's Keep Moving!

**Su Informe Electrónico del Comité de Política en Transporte (TPC)
Alcalde de Gilbert Steve Berman, Presidente
Noviembre 19, 2008**

Mensaje del Presidente

Compararnos a nuestros vecinos puede ser una medida informativa sobre cómo otros han tratado con desafíos similares. Nuestra reunión en noviembre incluyó un Taller de Transporte Público Con Regiones Similes que nos dio una visión de mucho valor de sistemas de transporte público en seis regiones iguales a la nuestra, ya que escuchamos directamente de los profesionistas en la industria quienes planean y operan estos sistemas. Representantes de Dallas, Denver, Salt Lake City, San Diego y Seattle relataron sus experiencias y también compartieron sus observaciones acerca de transporte público en la región MAG. Además recibimos información por escrito de representantes de MARTA en Atlanta.

Aprendimos que muchas de nuestras regiones similes tienen múltiples modalidades de transporte público, dando servicio que incluye tren ligero, tranvías modernos (vehículos ferroviarios más pequeños operados en el sistema de tren ligero en rieles en medio del tráfico), tren de pasajeros diarios, sistemas de respuesta a demanda, servicio de autobús local y expreso, y autobús de transporte rápido. Aunque la región MAG ha progresado en muchas de las mismas áreas con la implementación de tren ligero y la expansión de servicio de transporte público con la proposición 400, seguimos atrás de muchas otras áreas metropolitanas en cuanto a transporte público. Es interesante notar que cuatro de estas regiones tienen poblaciones más pequeñas que la nuestra (Denver, Salt Lake City, San Diego, Seattle). Sin embargo, cuentan con sistemas de transporte público más avanzados. Estas regiones comparables reconocen que elaborando sistemas exitosos de transporte público es indispensable para ser globalmente competitivos, especialmente cuando se trata de reclutar obreros preparados y tecnológicamente adiestrados quienes son atraídos a la experiencia urbana.

Los consejos dados por estos colegas incluye la importancia de fortalecer la relación entre el uso de terreno para pasajes de transporte público y seguir políticas locales y regionales que apoyan el transporte público. Las sugerencias incluyeron también responder a la demanda en el mercado y servir áreas de alta demanda con servicio responsable y de alta calidad. El trabajo del Comité de Política en Transporte será seguir considerando qué nuevos servicios de transporte público son necesarios. Estamos dispuestos a encontrar soluciones que mejoren nuestra conectividad por toda la región.

Resumen del Taller

Taller de Regiones comparables

Como se menciona anteriormente, el Taller de Regiones Similes se llevó a cabo antes de la reunión del TPC. Más adelante está un resumen breve de las regiones participantes en el taller y los servicios ofrecidos por dichas regiones. Para comparación, la región MAG tiene aproximadamente 3.9 millones de habitantes y el Condado Maricopa abarca aproximadamente 9,200 millas cuadradas. La Autoridad Regional de Transporte Público (Valley Metro) y las agencias locales operan 63 rutas de autobuses y proveen servicio de respuesta a demanda (Dial-A-Ride o transporte especializado) y servicio de camionetas para pasajeros. METRO Rail iniciará servicio en 20 millas de tren ligero en diciembre, y 37 millas adicionales son planeadas.

ATLANTA. Población: Aproximadamente 4 millones. Área: 1,963 millas cuadradas. Agencia Principal de Transporte Público: Metropolitan Atlanta Rapid Transit Authority (MARTA) compuesta de dos condados y la Ciudad de Atlanta. MARTA opera sistemas de autobuses (100 rutas), ferrocarril (4 líneas) y servicio de respuesta a demanda (120 vehículos). El financiamiento es exclusivamente de un impuesto local en ventas, actualmente de uno por ciento hasta 2047.

DALLAS, Población: Aproximadamente 4.8 millones. Área: 1,529 millas cuadradas. Agencia Principal de Transporte Público: Dallas Area Rapid Transit (DART), que incluye 13 ciudades. DART opera tren de pasajeros diarios (riel grueso), (35 millas en cooperación con la Autoridad de Transporte Público de Fort Worth); tren ligero (45 millas); servicio de autobús local/expreso (130 rutas); carriles HOV (75 millas); respuesta a demanda y servicio de camionetas de pasajeros. El financiamiento es por un

impuesto de un centavo en ventas dedicado a DART. Financiamiento adicional proviene de bonos en cantidad de \$2,9 billones y una entrega federal de \$700 millones, la cual será usada para futura expansión de tren ligero.

DENVER. Población: aproximadamente 2.3 millones. Área: 585 millas cuadradas. Agencia Principal de Transporte Público: Regional Transportation District (RTD), compuesta de seis condados así como la Ciudad/Condado de Denver y la Ciudad/Condado de Broomfield. RTD opera seis líneas de tren ligero (70 millas con 110 millas adicionales de tren ligero y tren de pasajeros diarios en desarrollo), 100 rutas de autobuses; 25 rutas de autobús expreso y 20 rutas de autobús regional; servicio en respuesta a demanda (ADA) y servicio de camionetas de pasajeros. Servicio de Transporte Público es financiado por impuesto local en ventas. La iniciativa electoral FastTracks aprobada en 2004, aumentó el impuesto de 0.6 por ciento a uno por ciento en 2004, proveyendo \$6.1 billones en financiamiento para expandir tren ligero y tren de pasajeros diarios.

SALT LAKE CITY. Población: 945,000. Área: 231 millas cuadradas. Agencia Principal de Transporte Público: Utah Transit Authority (UTA), representando seis condados. Opera tren ligero (actualmente sistema de 30 millas, agregando 70 millas en siete años sobre cinco líneas), tren de pasajeros diarios (44 millas), autobús local/expreso, servicio de respuesta a demanda, camionetas para pasajeros,. El financiamiento es a través de un impuesto local en ventas, fondos federales, impuesto en ventas de vehículos de motor, e impuesto en vehículos rentados. En 2000, un impuesto en ventas aprobado fue dedicado exclusivamente a financiar tren de pasajeros diarios y aumentar servicio de tren ligero. En 2006 los votantes también dedicaron fondos para expansión de transporte público en el futuro con la aprobación de la Proposición, un impuesto en ventas de un cuarto de centavo. UTA sirve más de 80 por ciento de la población del estado. En preparación para las Olimpiadas de Invierno de 2002-UTA compró más de 175 millas de corredores de rieles del Ferrocarril Union Pacific. Una meta es tener a todos los residentes en el frente Wasatch (area de Salt Lake City) dentro de una milla de cualquier parada mayor de transporte público para 2030.

SAN DIEGO. Población: aproximadamente 2.7 millones. Área: 782 millas cuadradas. Agencia Principal de Transporte Público: Metropolitan Transit System (MTS) consistente de 10 ciudades y partes de dos condados. Opera servicio de autobús local/expreso (100 rutas) servicio de tren ligero/tranvía (tres rutas), tren de pasajeros diarios (operado por una agencia de transporte público) servicio de respuesta a demanda, y servicio de camionetas de pasajeros. El financiamiento viene de TransNet, una iniciativa de 20 años de impuesto en ventas, la cual fue aprobada por votantes en 1988 y distribuye una tercera parte del total de ingresos de un impuesto en ventas de medio centavo a proyectos de transporte público. Una extensión de 40 años de TransNet fue aprobada por los votantes en 2004 que incluye proyectos de acción inmediata diseñados a ampliar carreteras agregando carriles para apoyar BRT y para expandir los sistemas de tren ligero y tren de pasajeros diarios. Los votantes recientemente aprobaron proposiciones apoyando impuestos de ventas locales y la venta de gasolina.

SEATTLE. Población: Aproximadamente 2.9 millones. Área: 954 millas cuadradas. Agencia Principal de Transporte Público: Central Puget Sound Regional Transit Authority, conocida como Sound Transit, compuesta de tres condados. Sound Transit opera tren de pasajeros diarios, tren ligero, autobús local./expreso, y servicio de respuesta a demanda, además de que otras agencias en la región también proveen servicio de camionetas de pasajeros, servicio de monoriel, y servicio de transporte público de chالان. Un impuesto en ventas local provee la parte mayor de ingresos para operaciones de transporte público,. En 2006, los votantes aprobaron Sound Move, una iniciativa de \$3.9 billones para aumentar el sistema actual de HOV, crear un sistema de 61 millas de tren de pasajeros, y crear un sistema de tren ligero de 25 millas (actualmente 3 millas han sido construidas). Un nuevo plan, Sound Transit 2, fue aprobado apenas el mes pasado que incluye un aumento en el impuesto en ventas de 0.5 por ciento que agregará 100,000 horas de servicio de autobús expreso, 36 millas adicionales de tren ligero, y más servicio de tren de pasajeros diarios en las líneas actuales.

Resumen de Reunión de TPC

Actualización de Planeamiento en Transporte

El TPC continuó el discurso de las proyecciones financieras para el Programa Regional de Autopistas. Los funcionarios presentaron un reporte financiero actualizado para el programa de autopistas que incorporó proyecciones revisadas de ingresos. Las nuevas proyecciones indican un déficit de \$5.5 billones en el programa, más grande aún del déficit de \$4.5 billones que había sido pronosticado el mes anterior. Los funcionarios también discutieron lo positivo y negativo de cuatro estrategias del programa incluyendo:

1. Seguir en la recta. Esta estrategia entregaría el programa establecido en 2003 pero extendería la fecha final de proyectos que están actualmente programados en Fases III y IV del programa más allá de las fechas originales. Esta estrategia asume que habría un mecanismo de financiamiento más allá de 2025.
2. Elaboración de facilidades alternas. Esta estrategia movería proyectos adelante utilizando alternativas que serían más baratas de construir. Una pregunta que tendría que ser contestada es si la facilidad alterna sería interina o con diseño permanente. Preguntas adicionales incluyen si la nuevas facilidades cumplirían con las metas y objetivos del Plan Regional de Transporte.
3. Política e Ingeniería de Valor. Posibilidades bajo este escenario incluirían tales estrategias como revisión de los espacios de interconexiones de tráfico, identificación de interconexiones de tráfico más sencillas, o reducir la compra de derechos de vía desde 10 carriles a 6. Un vez más, la pregunta sería si los cambios serían temporarios, o permanentes y si cumplirían con las metas y objetivos del Plan.
4. Revisión de Prioridades. Esta estrategia involucraría reconsideración de la estrategia actual de fases en el Plan Regional de Transporte al evaluar la preparación para inicios de proyectos y examen de cambios en condiciones. Una consideración importante sería en protección de corredores estratégicos de movilización. Los siguientes pasos incluyen revisión del programa de venta de bonos en vista de la proyección revisada y los mercados financieros, analizar los costos futuros de derecho de vía y construcción, y analizar opciones en proyectos como interino, fases, o reducción de tamaños. El TPC continuará su política de discutir y proveer dirección en opciones de programas, lo cual se espera será presentado a principios de 2009.

Futuras Reuniones y Eventos

Gran Apertura de Tren Ligero	10 AM a 5 PM, sábado, 27 de diciembre, 2008. Celebraciones en estaciones, incluyendo viajes gratis, se llevarán a cabo a lo largo de las 20 millas de la ruta. Actividades adicionales serán el domingo 28, a lo largo de la ruta.
Comité de Política en Transporte	4:00 p.m. miércoles, 21 de enero, 2009, en Oficinas MAG, Segundo Piso, Salón Saguaro
Concejo Regional	5.00 p.m. miércoles, 28 de enero, 2009, Oficinas MAG, Segundo Piso, Salón Saguaro.

Let's Keep Moving E-Update es una revista electrónica mensual con información acerca del Comité de Política en Transporte y la implementación del Plan Regional de Transporte. Para preguntas acerca de esta publicación, o para ser removido de la lista de distribución, llame a Kelly Taft, al (602) 254-6300, o por correo electrónico a ктаft@mag.maricopa.gov