

Let's Keep Moving!

Informe Electrónico del Comité de Política en Transporte
Presidente, Alcalde de Tempe Neil Giuliano
2 de Julio, 2003

Mensaje del Presidente

Nos estamos acercando más y más al cumplimiento del Borrador del Plan Regional de Transporte. Seguimos discutiendo las modificaciones al plan híbrido presentado el 18 de junio. La discusión en la reunión del 2 de julio, 2003, incluyó un discurso de política acerca del financiamiento de operaciones en tránsito urbano, y se debe exigir que las ciudades provean financiamiento igual para esas operaciones. Si se requiere financiamiento igual, entonces surge la pregunta sobre cuanto debe ser la cantidad que deben proveer. El actual plan híbrido asume un compromiso de 15 por ciento. Algunos miembros del Comité de Política en Transporte (TPC) creen que el porcentaje es muy alto, otros creen que es muy bajo, mientras que otros quieren que no se requiera ningún compromiso de fondos iguales de parte de las ciudades. Se pidió al personal MAG que provea modelos financieros detallados de lo que el Plan Regional de Transporte sería bajo los diferentes niveles de requisitos de financiamiento igual local. El TPC estudiará esos escenarios en su siguiente reunión y decidirá como proceder. Sin embargo, es importante notar que se ha logrado gran progreso en el desarrollo del Plan borrador, y anticipamos tener el Plan Borrador listo para comentario y sugerencias de publico al final del mes de julio.

Resumen de la reunión del 2 de julio, 2003

Reporte Acerca del Costos de Mantenimiento y Operaciones de Servicio de Autobuses

En su reunión del 21 de mayo, 2003, miembros del TPC pidieron información detallada acerca de los costos para operar y mantener el servicio de autobuses urbano. Jim Dickey de Valley Metro presento documentación y dio una presentación acerca de dichos gastos. El Señor Dickey explicó que el servicio de autobuses urbanos es proveído en cinco diferentes entidades bajo el pabellón de Valley Metro, dando más de 50 millones de viajes y más de 30 millones de millas de servicio anualmente. El servicio por teléfono Dial-a-Ride es ofrecido en nueve diferentes entidades y provee un millón de viajes anualmente.

Los componentes de los costos tanto de autobuses como Dial-a-Ride son similares e incluyen cosas como mano de obra, beneficios, combustible, partes, provisiones, seguros, servicios de mantenimiento privados, licencias, y equipo. Los costos de trabajo, incluyendo beneficios a los empleados, abarcan 73 por ciento del total del costo de operaciones y mantenimiento, mientras que combustible y mantenimiento de vehículos alcanzan otros 15 por ciento. El Señor Dickey explicó que el financiamiento para servicio de operación previene de varias fuentes, incluyendo el actual impuesto de medio centavo en ventas para transporte, dinero del fondo general de municipios, impuestos en ventas dedicados al transporte, fondos de la lotería, pasajes, y otros ingresos. Los costos para operar el sistema son \$106.2 millones para servicio de autobús en rutas fijas y \$21.5 millones para servicios Dial-a-Ride. Los costos capitales para las rutas fijas son \$69.9 millones y \$2.3 millones para Dial-a-Ride. Los costos capitales son pagados a través de una formula y financiamiento discrecional.

Refinamiento del Escenario Híbrido

Funcionarios en MAG han continuado haciendo cambios al Borrador del Escenario Híbrido presentado en la reunión de junio tomando en cuenta sugerencias recibidas del TPC y las agencias miembros de MAG. También se han recibido comentarios de parte de Valley Metro, el Departamento de Transporte de Arizona, (ADOT), y el Condado Maricopa. Un resumen de los comentarios de estas tres agencias es incluido con este informe.

Instrucciones de la última reunión del TPC para cambios al plan híbrido incluyeron las siguientes peticiones: balancear el plan fiscalmente, reflejar las diferentes necesidades de las diferentes áreas de la región, enfocar sobre los proyectos de importancia regional, incorporar contribuciones similares locales para operación y

mantenimiento regional (lo que resultó en la discusión mencionada anteriormente), y especificar ingresos y gastos.

Cambios a los proyectos de autopistas del plan híbrido del 18 de junio incluyeron una confirmación de la configuración de carriles y los costos con ADOT; la Avenida Grand aumentó por \$20 millones a \$231 millones; el Corredor Adicional al I-10 fue cambiado de Autopista a Carretera, inversiones en I-17 fueron aumentadas a \$869 millones; e inversiones en I-10 fueron agregadas para un total de \$974 millones. En la reunión, se pidió a funcionarios de MAG que exploraran los costos de la compra de derecho de vía a lo largo de la carretera paralela al I-10 entre Loop 303 y SR 85.

Cambios a los proyectos de calles arteriales incluyeron agregar caminos frontales al Loop 101 desde Princess Drive hasta Scottsdale Road por \$25 millones, mejoras a 15 intersecciones para mejorar el flujo regional de tráfico en Chandler y Gilbert.

Exclusiones del plan híbrido original incluyen la Conexión Avenida 99, eliminación del la Extensión Sun Valley a Avenida Grand (\$ 130 millones), eliminación del proyecto Jomax Road desde Loop 303 hasta Sun Valley Extensión (\$228 millones), y mejoras a Riggs Road desde Gilbert Road hasta Meridian (\$54 millones). Se pidió a los funcionarios reconsiderar la eliminación de los proyectos Jomax Road y Riggs Road.

Los cambios en tránsito urbano continúan y reflejarán las diferentes etapas de servicios de tránsito urbano en las diferentes partes de la región. Quedan aún decisiones que se deben hacer en cuanto a financiamiento de operaciones y mantenimiento así como la definición de millas adicionales de tren ligero y el total de financiamiento para instalaciones regionales.

Bajo el presente plan híbrido, el porcentaje de modo de transporte bajo el impuesto en ventas de medio centavo incluye:

| | |
|----------------------|-----------------------------------|
| Autopistas | 57% |
| Calles | 10.4 % |
| Autobuses | 15.6 % |
| Tren Ligero | 11.8% |
| Tránsito Adicional | 4.3% |
| Planeamiento | .3% |
| Ciclistas/Caminantes | (otras fuentes de financiamiento) |
| Calidad del Aire | (otras fuentes de financiamiento) |

Los siguientes pasos serán para refinar el plan híbrido balanceado fiscalmente, el cual será presentado en la reunión del T PC del 16 de Julio. Si es aceptado, el plan híbrido actualizado será sometido a las agencias y el público para comentarios y sugerencias, y el plan será sometido a modelación computarizada para determinar su efectividad. Un Plan Final tendrá que ser adoptado en Septiembre para que pueda ser sometido a pruebas en cuanto a la calidad del aire.

Alcance al Público, Agencias Miembros, y el Comercio

Después de que el Plan Borrador sea adoptado, MAG empezará una serie de talleres en los sectores público y comercio para recaudar recomendaciones, sugerencias e ideas sobre el Plan Borrador. Los talleres están siendo organizados para mediados de agosto en las áreas Noreste, Noroeste, Central, Sureste y Suroeste de la región. Los talleres incluirán una reunión para representantes del comercio seguido por una casa abierta y taller público, y una oportunidad para los que quieran dar comentario formal a través de una estenógrafa legal. Los detalles aún

están pendientes. Por favor visite nuestro sitio internet www.LetsKeepMoving.com en las siguientes semanas para las fechas y horarios de los talleres.

Reuniones Futuras y Eventos

Comité de Política en Transporte
Comité de Política en Transporte

9 AM*, miércoles 16 de julio, Oficinas MAG
(si es necesaria) 2:00 PM, miércoles, 22 de julio, Oficinas MAG

*representa cambio de horario normal

Las Oficinas MAG están ubicadas en 302 N. 1st Avenue, Phoenix. Los salones de reuniones están en el segundo piso.

Let's Keep Moving es un informe electrónico mensual con información acerca del Comité de Política en Transporte y la elaboración del Plan Regional de Transporte. Para preguntas acerca de esta publicación o para ser removido de la lista de distribución, comuníquese con Kelly Taft, 602-254-6300. o por correo electrónico, ktaft@mag.maricopa.gov

RESUMEN DE COMENTARIOS AL PLAN REGIONAL DE TRANSPORTE

Comentarios De Valley Metro

- * El Estudio de Tránsito Regional documentó grandes necesidades en tránsito urbano
- * La Modelación quizás minimizó el número de pasajeros para Tren Ligero debido al código usado
- * El Escenario 3 es agresivo – reduciendo la red mejorará la efectividad
- * Se debe incluir infraestructura de apoyo en los códigos (estacionar y viajar, autobús local, etc.)

Comentarios por ADOT

- * Construcción de la Autopista South Mountain lo más pronto posible
- * Construcción de Loop 303 como Autopista eventualmente, aunque tenga que ser carretera por mientras
- * Preservación del derecho de vía (ROW) y construcción interina de Loop 303 a Riggs Road
- * Apoyo a Autopista Secundaria I-10 y Autopista Williams Parkway dando consideración para preservación de derecho de vía completo
- * Apoyo de Loop 303: Camino New River para construcción en fases con preservación completa de derecho de vía
- * Reconstrucción mayor a SR 51 (Ruta Estatal 51) desde I-10 a Glendale es indispensable si se agrega capacidad.
- * Financiamiento para I-17 desde I-10 hasta Dunlap no es adecuado.
- * Financiamiento para control de acceso a SR 74 y expansión a 4 carriles separados.
- * Apoyo de autobuses regionales y financiamiento de tren ligero a aproximadamente \$4 billones.
- * Apoyo financiamiento para arteriales de conectividad regional
- * Financiamiento de Avenida Grand de la categoría Calles Arteriales. (Mayores)
- * Apoyo a proyectos de “Calidad de Vida” como pavimento silencioso, paredes contra el ruido, y paisaje.
- * Se necesita tratar con el financiamiento adicional para mantenimiento
- * Enfoque del impuesto en ventas sobre la expansión del sistema regional y nuevos corredores. Enfoque de financiamiento ADOT en otras autopistas/carreteras.

Comentarios del Condado Maricopa

- * Financiamiento solo para proyectos capitales con el impuesto en ventas de medio centavo.

- * Promover iniciativas innovadoras como carriles de cobro para Vehículos Con Más de una Persona abordo (HOV).
- * Necesidades de movilidad Este-Oeste desde Loop 101 a Loop 303.
- * Extender SR 74 a conectar con el Propuesto Corredor CANAMEX.
- * Consideración de un aumento de cinco centavos al impuesto en gasolina, ligándolo al índice de inflación para mantenimiento.
- * Financiamiento de mejoras a arterias específicas y solo en el Sistema Primario del Condado.
- * No se debe usar dinero del impuesto en ventas para mantenimiento de calles principales.
- * Financiamiento de gastos capitales de Tránsito de Autobús Rápido y autobús exprés, pero no operaciones y mantenimiento.
- * Ningún financiamiento para tren ligero
- * Otros programas regionales financiados 50/50.

###