

# ***Let's Keep Moving!***

**Su Informe Electrónico del Comité de Política en Transporte (TPC)  
Concejal de Phoenix Peggy Bilsten, Presidenta  
19 de septiembre, 2007**

## **Mensaje de la Presidenta**

Por ser la región de más rápido crecimiento en los Estados Unidos, existe presión increíble sobre todas las comunidades en la región MAG para tratar con los impactos del crecimiento, especialmente cuando se trata de infraestructura para el transporte. El Comité de Política en Transporte fue testigo de algunos de estos retos recientemente cuando discutimos la ampliación de una ruta esencial en nuestra región. El discurso sobre la ampliación de I-10 enfocó sobre la necesidad de una reexaminación de nuestras políticas de aceleración para asegurar tanto flexibilidad como consistencia de nuestro proceso de planeación.

Políticas sobre aceleración son necesarias porque construir proyectos de transporte más pronto puede beneficiar a toda la región a través de alivio en embotellamientos y ahorra costos a largo plazo. A la misma vez, es importante que el programa permanezca en balance fiscal y que prioridades establecidas sean mantenidas. Cuando la política MAG sobre aceleración fue adoptada en 2000, no anticipábamos contribuciones de parte de la legislatura que específicamente enfocan sobre costos de intereses para reembolso. Anteriormente, estos costos eran compartidos entre las agencias miembros que pedían la aceleración y el Programa Regional de Autopistas. Las oportunidades de financiamiento STAN deben ser tratadas en la revisión de políticas.

Para tratar con los muchos asuntos involucrados, el Comité de Administración MAG recomendó que un Grupo de Trabajo fuera establecido para revisión de la política y hacer recomendaciones al TPC. El TPC anticipa recibir las recomendaciones de parte del Comité de Administración. Después de revisión y consideración del TPC, las recomendaciones serán avanzadas al Concejo Regional para su consideración y aprobación.

## **Resumen de Reunión**

Reexaminación de la Política MAG sobre Aceleración de Carreteras

En marzo 2000, el Concejo Regional MAG estableció una política para aceleración de carreteras. Hasta recientemente, esta política fue usada para acelerar porciones del sistema de autopistas financiado por la Proposición 300. Después de la aprobación de Proposición 400, el sistema de autopistas financiado por Proposición 300 fue combinado con el existente sistema interestatal. Desde entonces, algunas aceleraciones han sido procesadas bajo la política del 2000. En la última sesión legislativa, el fondo STAN II fue establecido y los gastos de intereses pueden ser ahora reembolsados usando fondos de STAN II. Esto es un cambio de la política MAG que ha típicamente asignado 50 por ciento del costo de intereses a la agencia miembro que pidió la aceleración y 50 por ciento al programa. Esto ha resultado en una petición para reexaminación de la política. Se ha pedido al Comité de Administración formar un Grupo de Trabajo para estudiar la política y determinar si cambios son necesarios.

La Política MAG sobre Aceleración de Carreteras muestra el proceso para jurisdicciones que quieran acelerar proyectos, requiere que financiamiento local sea proveído en una manera fiscalmente prudente, y asegura que otros proyectos en el programa no sean afectados.

Entre los asuntos a ser examinados están:

¿Aplica la política a todos los proyectos de autopistas y carreteras?

¿Qué clases de compromisos locales son necesarios para que MAG considere una petición de aceleración?

¿Cómo debe ser compartido el costo de intereses?

¿Cuál es el proceso para considerar proyectos sometidos para un préstamo bajo la cuenta alterna STAN Caminos de Significado Regional?

Se pedía al Grupo de Trabajo hacer recomendaciones al Comité de Administración, el cual después hará recomendaciones al TPC.

### **Asignación de Fondos al Fondo MAG de Financiamiento de Transporte por Acción Legislativa o del Congreso**

Además de la reexaminación de la política de aceleración mencionada anteriormente, preguntas adicionales sobre política han surgido cuando financiamiento es recibido al programa de transporte MAG por acción legislativa o del congreso. En 1999, un acuerdo histórico conocido como "Acuerdos Casa Grande" fue establecido con el Departamento de Transporte de Arizona (ADOT) que estableció una fórmula de financiamiento para fondos estatales y federales. El Comité Consejero de Distribución de Recursos que resulto de este proceso monitorea fondos adicionales que fluyen al transporte para asegurar que todas las regiones en el estado reciban la parte justa que les corresponde del financiamiento. Cuando agencias miembros piden fondos especiales de parte del Congreso o la Legislatura, es importante que los fondos no sean de recursos que ya estén siendo enviados a Arizona. Si el financiamiento sale de recursos ya existentes, son llamados fondos "debajo de la línea" y puede resultar en una suspensión de procesos estatales y regionales obligados por ley federal.

El TPC acordó con recomendaciones por el Comité de Administración que el mismo grupo de trabajo que está estudiando la Política sobre Aceleración de Carreteras debe también examinar estos asuntos y proveer recomendaciones.

### **Construyendo un Arizona de Calidad**

El TPC además recibió una actualización de un esfuerzo estatal conocido como "*Building a Quality Arizona*" (Construyendo un Arizona de Calidad). Durante el pasado año, la Asociación de Concilios de Gobiernos de Arizona y Organizaciones Metropolitanas Planificadoras se han estado reuniendo para discutir asuntos de crecimiento y transporte. Como resultado de esas reuniones, se recomendó que un Estudio de Reconocimiento fuera iniciado para examinar lugares de embotellamiento de tráfico por todo el estado, para desarrollar una herramienta de modelación estatal y para recomendar áreas para estudios de infraestructura de transporte.

En agosto, los COGs/MPOs junto con compañeros en el sector comercio y el Departamento de Transporte de Arizona se reunieron para recibir información preliminar del estudio de reconocimiento y para discutir las áreas por todo el estado

que beneficiarían de estudios de infraestructura y un probable proceso de estudio que resultaría en una elección estatal de transporte.

Se dio una actualización a los miembros del Comité de Política en Transporte y las posibles áreas de estudio. Los estudios de infraestructura serán parcialmente financiadas a través de \$7 millones que fue aprobado por la Junta Estatal de Transporte. Además de revisar las propuestas áreas de estudio, el proceso y programación que puedan resultar en una probable elección estatal fueron discutidos. Información adicional del Estudio de Reconocimiento será presentado al TPC en noviembre.

### **Estudio de Infraestructura de Transporte I-10/Hassayampa Valley**

Un estudio de infraestructura que ya ha sido efectuado en la región MAG está casi completo. El Estudio de Infraestructura de Transporte Interestatal 10/Hassayampa Valley estudia las necesidades futuras de una porción significativa del Condado Maricopa al oeste de la Montañas White Tanks, incluyendo el Valle Hassayampa. El estudio investigo las maneras de preservar I-10 como el corredor primordial para mover a la gente y la mercancía por los Estados Unidos, así como también entre el área metropolitana de Phoenix y los puertos de Los Ángeles y Long Beach.

Los resultados preliminares del estudio incluyeron recomendar desarrollo de nuevas vías de alta capacidad. Sin embargo, debido a que una red intensa de autopistas quizás nunca sea posible, la red conceptual incluye muchas facilidades de capacidad mediana conocidos como "*parkways*". Estas son carreteras se seis u ocho carreteras de carriles separados que pueden proveer capacidad hasta el doble de las convencionales carreteras. Estas carreteras conocidas como "*parkways*" formarían un sistema de 240 millas que requeriría una nueva clasificación funcional y llegaría a ser conocido como "Arizona Parkway." El estudio también recomendó que, para mejorar la seguridad y eficiencia, corredores futuros para autopistas deben de separar salidas y entradas a las autopistas cada tres millas en lugar de cada milla.

En su reunión de noviembre, el TPC determinará si recomendará aceptación de los resultados del estudio-incluyendo aceptación de la recomendada separación de las salidas y entradas a la autopista y la clasificación funcional del nuevo Arizona Parkway-al Concejo Regional.

### **Eventos y Reuniones Próximas**

Puesto de Información MAG, Tempe Tardeada, una celebración de la cultura hispana de Tempe, 12 a 8 p.m., domingo 14 de octubre, 2007, Tempe Community Complex, 3500 S. Rural (Southern y Rural), Tempe

Reunión del Comité de Política en Transporte, 4 PM, miércoles, 17 de octubre, 2007, Oficinas MAG

Puesto de Información MAG "Don't Trash Arizona", Noche de Educación EarthFest, 4 a 7 PM, 17 de octubre, 2007, Zoológico Phoenix, Van Buren y Galván Parkway.

Puesto de Información MAG, Chicanos Por La Causa, Expo de Negocios en Español, 1 a 7 PM, 18 de octubre, 2007, Phoenix Convention Center, Calle 3 y Washington

Reunión del Concejo Regional MAG, 5 PM, miércoles, 24 de octubre, 2007, Oficinas MAG.

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

*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 [ktaft@mag.maricopa.gov](mailto:ktaft@mag.maricopa.gov)*