

Let's Keep Moving!

**Su Informe Electrónico del Comité de Política en Transporte (TPC)
Alcalde de Gilbert Steve Berman, Presidente
20 de mayo, 2009**

Mensaje del Presidente

Ha sido para mí un gran servir en el Comité de Política en Transporte (TPC) desde su inicio en septiembre 2002, y un honor aún más grande servir como presidente de este comité desde julio 2008. Cuando el TPC tuvo su retiro hace siete años, fue encargado con crear e implementar un plan de transporte multimodal. Fue una tarea significativa, pero un año después el TPC unánimemente recomendó aprobación del Plan Regional de Transporte al Concejo Regional MAG.

El Plan representa una enorme cantidad de fondos federales, estatales y locales-unos \$16 billones en el tiempo en que fue aprobado por los votantes. Cuando oficiales electos locales están encargados con la responsabilidad de planear e implementar esta cantidad de financiamiento, puede ser un proceso doloroso. Yo he llegado a darme cuenta de que esto es un testamento al hecho de que todas las voces están siendo escuchadas en la mesa, y al fin, los residentes de la región fueron los que se beneficiaron del completo y considerable debate involucrado en la elaboración del Plan.

Mientras que serví en el Concejo Regional MAG por un periodo acumulado de 10 años representando el Pueblo de Gilbert, tuve la experiencia adicional de haber crecido en el Oeste del Valle. Yo creo que esta doble perspectiva me dio una entendimiento más hondo de los intereses más amplios de la región y la necesidad de soluciones que son en el mejor interés de todos.

Estoy agradecido de que tenemos una organización como MAG que provee un foro regional para permitirnos ver más allá de las fronteras de nuestras ciudades y pueblos y para desarrollar planes cohesivos de transporte con muchas opciones. Les deseo a mis colegas, funcionarios y residentes el continuo éxito al seguir trabajando juntos para traernos el mejor sistema de transporte regional posible.

Resumen de Reunión del TPC

Elaboración del Programa Ciclo de Vida de Calles Principales Año Fiscal 2010.

Los Reglamentos y Políticas del Programa Ciclo de Vida de Calles Principales (ALCP) requieren que MAG mantenga un programa fiscalmente balanceado y la actualización de la información de proyectos anualmente. Además, las políticas incluyen procedimientos de una falta de ingresos en el programa. El personal reportó que las actuales proyecciones para ingresos en el fondo de Caminos Regionales en el Área (RARF) demuestran un descenso de \$330 millones sobre la vida del programa (2009-2026). Si es necesario, las políticas permiten que reembolsos de proyectos sean modificados con aprobación del Concejo Regional o retrasar proyectos en orden de prioridad. Técnicas de mitigación pueden incluir coordinación con agencias principales para cambios en proyectos; intercambio de proyectos en prioridad de programación; aumentan la cantidad de fondos de programados de Surface Transportation Program o Congestion Mitigation and Air Quality; o retrasar reembolsos de proyectos en orden de prioridad. Para el Año Fiscal 2010 del ALCP por ejemplo, aproximadamente \$99 millones fueron reprogramados de fondos RARF a STP, aproximadamente \$52 millones fueron reprogramados de fondos RARF a CMAQ, y proyectos alcanzando aproximadamente \$22 millones fueron atrasados de fase IV a 2027.

Propuesta Para Avanzar una Porción de Autopista Williams Gateway

El TPC recomendó aprobación de una petición de Mesa para avanzar el diseño y adquisición de derecho de vía de una conexión interina de la Autopista Williams Gateway desde Autopista Santan a Ellsworth Road. Una petición para acelerar el diseño, el derecho de vía y construcción de este segmento fue aprobada por el Concejo Regional MAG en enero 2009. La legislatura estatal consecuentemente barrió los fondos que habían sido designados para los gastos de interés del acelerado proyecto. Mesa está ahora pidiendo que sólo el diseño y el derecho de vía sean acelerados y que los fondos que habían sido programados para la avanzada adquisición de derecho de vía en el corredor sean usados para cubrir los gastos de intereses asociados con la

propuesta aceleración. El TPC recomendó aprobación del cambio y la autorización para que el Director Ejecutivo de MAG llegue a un acuerdo con Mesa y el Departamento de Transporte de Arizona (ADOT)

En la reunión de abril, el TPC también recomendó aprobación de modificaciones administrativas para el TIP Año Fiscal 2008-2012, Programa Ciclo de Vida Año Fiscal 2009, y el Plan Regional de Transporte para permitir que los proyectos locales avanzaran. Los proyectos locales financiados a través de fondos predistribuidos ARRA incluyen:

- 2 proyectos de rampas (ADA, Americanos Con Discapacidades) (\$3.5 millones)
- 2 proyectos de reparación de pavimento y proyectos de rampas ADA ((\$9.46 millones)
- 3 proyectos de puentes (\$7.86 millones)
- 5 proyectos de intersección y/o mejoras a capacidad (\$7.87 millones)
- 10 proyectos de Sistemas de Transporte Inteligente (ITS) (\$8.6 millones)
- 3 proyectos de reconstrucción de pavimento (\$7.96 millones)
- 25 proyectos de rehabilitación de pavimento (\$47.9 millones)
- 5 proyectos para peatones (\$7.7 millones)
- 3 proyectos de seguridad, rótulos y paisaje (\$700,000)
- 3 proyectos de transporte público (\$1.05 millones)

Propuesta Enmienda Acerca de Tren Elevado a Aeropuerto Sky Harbor

El TPC recomendó aprobación de una propuesta enmienda para agregar la primera fase de un proyecto de transporte automático para el público al TIP y Plan Regional de Transporte para análisis de conformidad en calidad de aire, y para incluir la segunda etapa como un proyecto ilustrativo. El proyecto Phoenix Sky Train es un sistema de transporte afuera de la superficie, completamente automático que conectará el sistema METRO de tren ligero a facilidades mayores del Aeropuerto Internacional Sky Harbor.

Phoenix Sky Train reemplazará los autobuses que actualmente transportan pasajeros y empleados entre METRO y las terminales del aeropuerto, estacionamientos y el Centro de Rentas de Carros. La Primera Fase del proyecto consistirá de tres estaciones-una en las Calles 44 y Washington la cual conectará la estación METRO del tren con un pasaje para peatones, una estación en el estacionamiento Económico Este, y la Terminal 4. La primera Fase se calcula costará \$562 millones y es financiada completamente por fuentes de ingresos locales. Se calcula que el primer segmento estará en operación para fines del 2013.

La Fase dos de Sky Train es actualmente planeada a unir a las demás terminales con el Centro de Rentas de Carros para 2020. Funcionarios de Phoenix reportaron que el aeropuerto preferiría que el sistema fuera completado en una sola fase, pero financiamiento limitado hace necesario un plan de construcción de dos fases.

Aunque se calcula que la Fase Dos costará \$200 millones, los funcionarios reportaron que este dinero podría ser proveído por MAG. Sin embargo, incluyéndolo como un proyecto ilustrativo permitirá que la ciudad solicite a un programa federal de crédito llamado el Acta de Innovación de Financiamiento de Infraestructura de Transporte (TIFIA) de 1998. TIFIA fue establecido como un programa federal de crédito para proyectos de transporte elegibles con impacto regional o nacional, incluyendo sistemas de transporte público o trenes.

Actualización Sobre un Nuevo Concepto de Compañerismo Federal

Factores recientes como la caída de la economía, la legislación de estímulo para tratar con la economía, y un creciente déficit han aumentado presiones sobre el gobierno federal para efectivamente tratar con la infraestructura de transporte. El TPC recibió información acerca de un concepto que explora una posible manera de mejorar la existente relación entre el gobierno federal y las mayores regiones metropolitanas para el mejoramiento del sistema nacional y regional de transporte. El personal reportó que el concepto ayudaría a mantener fondos federales en proporción con financiamiento regional, mejorará el proceso de planeamiento y reducirá la burocracia con la meta de apoyar el crecimiento económico.

El concepto incluye proveer incentivos a regiones con mayor población que contribuyen financiamiento regional al sistema de transporte. Por ejemplo, los residentes en la región MAG han votado continuar el impuesto de medio centavo en ventas para transporte. El personal reportó que esta fuente de financiamiento

es en realidad más de lo que recibimos en fondos federales. En términos de ingresos nuevos, hay ahora muy poca voluntad política para aumentar el impuesto ej combustible (tanto en Arizona como en la nación) o seguir alternativas como la consideración de cobros por millas viajadas por vehículo. Bajo el propuesto concepto, la regiones serian ofrecidas incentivos y serían premiadas por su disposición a proveer sus propias fuentes de ingresos. Los incentivos incluirían aumentos y específicos financiamientos a Organizaciones de Planeamiento Metropolitano, fondos neutrales en cuanto a modalidades, procesos mejorados de planeación, y reportes más directos a agencias federales.

Futuras Reuniones y Eventos

Puesto de Informes MAG, Comercio 28 de abril, 2009, Phoenix Convention Center 1 p.m.
En Español, Chicanos Por la Causa

Puesto de Información, Festival Margaret Hance Park, 9 a.m.
Día de Los Niños, Phoenix

Comité de Política en Transporte 4:00 PM, miércoles 20 de mayo, 2009, Oficinas MAG, Segundo Piso
Salón Saguaro

Concejo Regional 5:00 PM, miércoles 27 de mayo, 2009, Oficinas MAG, Segundo Piso,
Salón Saguaro

Las oficinas MAG están ubicadas en 302 N. 1st. Ave, Suite 300, Phoenix. Las reuniones están sujetas a cambios.

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