

MAGAZine

Enfocando Sobre la Excelencia Regional

Agosto 2008, Vol. 13: No. 2

Importante Acontecimiento Completa Décadas de Trabajo

Miles de residentes del Valle asistieron a una celebración marcando el final de la última sección de la Autopista Red Mountain. Pero aunque pareció la típica celebración de la apertura de una autopista, la celebración marcó una hito aún más grande en el transporte-el segmento final del proyecto de obras públicas más grande del estado y la terminación del sistema periférico de autopistas que resultó de la aprobación de la Proposición 300 en 1985.

“Que gran momento verdaderamente fantástico ver que este círculo finalmente está completo-en realidad, es un gran evento, una gran cosa,” dijo el ex-alcalde de Chandler Jim Patterson, quien sirvió como vicepresidente del Concejo Regional MAG en 1983 y fue miembro del Concejo Regional MAG que elaboró el plan de autopistas.

El segmento final de cinco millas de Loop 202 entre Power Road y University Drive culmina la construcción de unas 137 millas de autopistas nuevas en el Valle. La Autopista Red Mountain es el segundo componente de Loop 202 en el Este del Valle; la Autopista San Tan fue completada en julio 2006. Otros proyectos de la Proposición 300 incluyen toda la autopista Loop 101 y Ruta Estatal (SR) 51, así como el segmento de Loop 202 desde SR 51 a Loop 101.

Al aprobar la proposición en 1985, los votantes acordaron en un impuesto en ventas de medio centavo en el Condado Maricopa por 20 años-una de las primeras veces en Estados Unidos que los ciudadanos aprobaron un impuesto regional en ventas para pagar por mejoras en transporte.

“Fue un desafío entonces, así como lo es hoy, tratar de encontrar dinero para el transporte, especialmente a través de un impuesto en ventas,” recuerda Patterson. Pero siempre he sentido que el público estaba con nosotros, especialmente en el Condado Maricopa.

El ex alcalde de Glendale George Renner, quien presidió en MAG en 1983, recuerda que en el tiempo en que la Proposición 300 fue aprobada, los ciudadanos simplemente estaban hasta el colmo.

“Creo que llegamos a un punto en que la frustración entre el público estaba hirviendo. Si algo no hubiera sucedido, yo creo que hubiéramos enfrentado una revolución en transporte,” dijo Renner, quien agregó que existía una frustración constante después de que intentos anteriores de aprobar legislación para transporte fallaron. “Después el crecimiento sobrepasó nuestro sistema local y regional. Así es que para cuando esto por fin llegó a la boleta, yo creo que la gente estaba más que lista y dispuesta a hacer algo positivo para tratar de avanzar la región,” dijo.

Aunque Renner lamenta que la Autopista Paradise fue eliminada del plan debido a preocupaciones presupuestales y oposición pública, dijo que la terminación del sistema es algo que todos pueden celebrar, especialmente gobiernos locales.

“Veo todo eso no sólo con un poco de nostalgia pero honestamente con un poco de orgullo. Fue probablemente uno de los primeros, realmente éxitos regionales de MAG,” dijo Renner. “Fue un gran paso hacia adelante para MAG. Fue un reconocimiento de que el condado era en realidad una región, y para que una ciudad específica pudiera ser exitosa y crecer, tenía uno que entender que era parte de algo más grande... Fue un momento histórico que todos nosotros pudimos juntarnos y progresar, y yo siento orgullo de haber sido parte de ello.”

Renner agregó que el proceso no siempre fue fácil, recordando “batallas brutales” para definir alineaciones que habían existido en mapas como corredores de una milla y media de ancho, especialmente en alineaciones occidentales y en el norte del Loop Agua Fria 101. Notó que el entonces Concejal de Phoenix Ken O’Dell fue un gran oponente en esos debates. Hoy, O’Dell, quien fue presidente de MAG en 1980, recuerda los enérgicos discursos.

“Teníamos lo que llamamos la ‘Alineación Beardsley,’ lo que era la parte norte del periférico, y mucha gente estaba muy molesta,” recuerda O’Dell. “Pero nos aguantamos e hicimos la decisión para la alineación, y es algo bueno que lo hicimos, porque no hubiéramos tenido el sistema periférico que tenemos si hubiéramos

titubeado, o hubiéramos decidido no hacerlo,” dijo. “Sólo tuvimos que enfocarnos en el futuro y lo que era mejor para la comunidad entera.”

El Procurador General de Arizona Terry Goddard, un ex alcalde de Phoenix miembro del original Grupo de Trabajo de Finanzas para el Periférico exterior en 1984, recuerda las recomendaciones del grupo al Concejo Regional. Dijo que el grupo sentía fuertemente que la hora había llegado de moverse hacia delante con la medida.

“Era indispensable que la movilidad regional fuera tratada, y sabíamos que acción regional era necesaria para resolver la crisis de transporte que era evidente entonces.”

El ex alcalde de Mesa Patterson recuerda que una vez que el Concejo Regional elaboró el Plan, el siguiente reto era llevar el asunto a la boleta.

“Creo que fuimos afortunados, teníamos el apoyo del Gobernador Babbitt y desde luego Burton Barr y un número de otros en la legislatura, lo que fue tremendo. Y fueron líderes reales al ponerse al frente en eso. Así que nuestros mayores líderes políticos fueron del mismo pensamiento para de veras tomar una posición digna y apoyarla,” dijo.

La Alcaldesa de Scottsdale Mary Manross, la actual presidenta de MAG, nota que la construcción del Sistema Regional de Autopistas representa un verdadero esfuerzo en la perseverancia por MAG, ADOT, la Legislatura y el comercio-especialmente después de que la región fue impactada por la recesión nacional a finales de los 80s.

“El programa de autopistas sobrevivió en tiempos económicos difíciles y aumentos en costos en materiales de construcción y derecho de vía,” dijo Manross. “Es un testamento a que el arduo trabajo da resultados para la región entera, ya que el sistema de autopistas ha sido la clave para nuestra economía regional.”

Para la alcaldesa de Glendale Elaine Scruggs, la Proposición 300 no sólo la lanzó a la política, pero

también resultó en una pasión duradera por asuntos del transporte.

“La Proposición 300 fue la primer campaña política en la que trabajé,” dijo Scruggs. “Yo me había envuelto en la vida cívica de Glendale como una ciudadana privada y se me pidió que fuera codirectora de un esfuerzo para animar a los votantes en Glendale. Recuerdo que el nombre ReSET, el cual significaba Residentes Para un Transporte Eficiente y Seguro, fue usado para identificarnos. Sin duda alguna, la Proposición 300 ha sido efectiva en dar el inicio de un sistema de autopistas necesario para servir a nuestra dinámica región.” De hecho, fue la alcaldesa Scruggs, también una ex presidenta de MAG, quien inició el esfuerzo en 1996 para reemplazar segmentos que no fueron financiados de nuevo al sistema regional de autopistas y para acelerar parte del sistema.

En 2004, votantes en el Condado Maricopa aprobaron un plan de 20 años para extender el impuesto en ventas de medio centavo para ayudar a financiar un nuevo paquete de diversas mejoras al transporte como parte del Plan Regional de Transporte de \$19 billones.

“A pesar de las altas y bajas, una cosa ha permanecido constante, y eso es la creencia por el Concejo Regional en sólida planeamiento en transporte,” dijo el presidente del Comité de Política en Transporte Steve Berman, alcalde de Gilbert. “Cuando hacemos nuestra tarea, desarrollamos los datos técnicos, escuchamos a la comunidad regional, e identificamos las prioridades, seguiremos celebrando los éxitos en transporte,” dijo.

<i>DENTRO de Esta Edición</i>	<i>Mensaje del Presidente.....2</i>	<i>Premios Desert Peaks 2008.....6</i>
	<i>Voces del Concejo.....3</i>	<i>Continuación de Primera Plana.....8</i>
	<i>Elección de Oficiales.....3</i>	<i>Momento MAG.....9</i>
	<i>Perfil Regional: Alcalde LeVault.....4</i>	<i>Estudio de Tiempo de Viajes.....10</i>
	<i>Ayuda a Pacientes en Diálisis.....5</i>	<i>Calendario de Reuniones.....12</i>

MAGAZine

MAGAZine es una revista publicada cada tres meses por la Asociación de Gobiernos Maricopa. Se enfoca sobre los asuntos e inquietudes de las ciudades, pueblos, y comunidades indígenas en el Condado Maricopa. Si usted conoce alguna amistad o colega a quien le gustaría recibir *MAGAZine*, favor de llamar la oficina MAG, 602-254-6300.

Mary Manross

Alcaldesa, Scottsdale
Presidente, Concejo Regional

Dennis Smith

Director Ejecutivo

Amy St. Peter

Contribuyente

Kelly Taft

Editora

Gordon Tyus

Diseño Gráfico

Mensaje del Presidente, Alcaldesa Mary Manross, Scottsdale

Quisiera agradecer a mis colegas en el Concejo Regional por elegirme presidenta de MAG. Es un honor estar asociada con todos los distinguidos líderes regionales y prometo hacer lo mejor de mi parte para representar a MAG y los ciudadanos de esta región.

Nuestro reporte de primera plana hace un resumen del liderazgo demostrado en 1985 que fundó el sistema de autopistas en la Proposición 300. Los oficiales electos en 1985 trabajaron para superar muchos obstáculos para el mejoramiento de la región y futuras generaciones. Estos esfuerzos fueron validados aún más en 2004 cuando los ciudadanos votaron a favor de continuar invirtiendo en nuestro sistema de transporte a través de la Proposición 400, la cual extendió el impuesto de medio centavo en ventas para ayudar a implementar el Plan Regional de Transporte.

Como los líderes que implementaron la Proposición 300, todos tendremos que trabajar juntos para implementar la Proposición 400, lo cual es nuestra primer prioridad. Vamos ya avanzando uno de los más agresivos

Programas de Mejoras en Transporte en la historia, con casi \$8 billones en proyectos que serán construidos durante los siguientes cinco años. Otras buenas noticias son documentadas en el recientemente publicado Estudio Regional MAG de Tiempo y Velocidad de Viajes, el cual enseña que inversiones en nuestro sistema de transporte están dando resultados al mantenerse al paso del crecimiento en la población en términos de administración de congestión. (En artículo más adelante.)

Los oficiales locales electos quienes formaron MAG en 1967 lo hicieron bien. El concepto básico de MAG como está descrito en sus Leyes de Incorporación, es que las ciudades, pueblos, condados y comunidades indígenas, las cuales están más cercanas al pueblo, deben ejercer la iniciativa básica, liderazgo y la mayor responsabilidad en tratar con los problemas locales que requieren acción a nivel regional. Como en 1967, MAG permanece leal a su misión primordial.

Gracias, y estoy ansiosa de trabajar con todos ustedes.

Miembros del Concejo Regional

*Alcalde James M. Cavanaugh
Goodyear, Ex Presidente

*Alcalde Steve Berman
Gilbert, Miembro General

*Alcaldesa Mary Manross
Scottsdale, Presidenta

Alcalde Lynn Truitt
Surprise

*Concejala Peggy Neely
Phoenix, Vicepresidenta

*Alcalde Scott Smith
Mesa

*Alcalde Tom Schoaf
Litchfield Park, Tesorero

Concejala Robin Barker
Apache Junction

*Alcaldesa Marie López-Rogers
Avondale, Miembro General

Alcalde Jackie Meck
Buckeye

Alcalde Wayne Fulcher
Carefree

Alcalde Dick Esser
Cave Creek

Alcalde Boyd Dunn
Chandler

Alcalde Fred Waterman
El Mirage

Presidente Clinton Pattea
Fort McDowell Yavapai Nation

Alcalde Jay Schlum
Fountain Hills

Alcalde Fred Hull
Gila Bend

Gobernador William Rhodes
Gila River Indian Community

Alcalde Steve Berman
Gilbert

Alcaldesa Elaine Scruggs
Glendale

**Alcaldesa Rebecca Jiménez
Guadalupe**

**Supervisor Don Stapley
Condado Maricopa**

**Alcalde Vernon Parker
Paradise Valley**

**Alcalde Bob Barrett
Peoria**

**Alcalde Art Sanders
Queen Creek**

**Alcalde Hugh Hallman
Tempe, Miembro General**

**Presidenta Diane Enos
Salt River Pima-Maricopa
Indian Community**

**Alcalde Adolfo Gamez
Tolleson**

**Alcalde Ron Badowski
Wickenburg**

**Alcalde Michael LeVault
Youngtown**

**Victor Flores y Felipe Zubia
Departamento de Transporte de Arizona**

**David Martin
CTOC**

***Miembros del Comité Ejecutivo**

www.mag.maricopa.gov/members.cms

Voces Del Concejo

Gracias a los miembros del Concejo Regional por reelegirme al Comité Ejecutivo de MAG y como Tesorero para los siguientes dos años. Anticipo seguir sirviendo al Concejo Regional en sus esfuerzos para promover la cooperación regional y construir nuestro compartido sistema e infraestructura de transporte.

-Alcalde de Lichtfield Park Thomas L. Shoaf

En meses recientes, ha habido mucha plática por todo el Valle acerca de varias iniciativas “verdes”-todas merecedoras de aplausos. En junio, el Concilio de la Ciudad de Chandler autorizó un programa nuevo de Construcción Verde que apoya y anima edificios con certificación LEED en Chandler tanto en el sector público como en el sector privado. Esto es sólo un ejemplo del compromiso constante de nuestra comunidad al medio ambiente, y seguiremos identificando maneras de ser más atentos en como seguimos efectuando nuestros negocios.

-Alcalde de Chandler Boyd Dunn, hablando acerca de los esfuerzos para cumplir con las medidas de *Leadership in Energy and Enviromental Design (LEED)*-las recomendaciones aceptadas a nivel nacional para edificios eficientes en el uso de energía.

Recientemente, Avondale fue seleccionada por Nacional Safe Routes to School Partnership (Compñerismo de Rutas Seguras a Escuelas) como una de cuatro ciudades en la nación para ser elogiadas por sus exitoso programa de rutas seguras a las escuelas. Uno de los más importantes componentes del programa es el estudio comprensivo de seguridad efectuado en cada escuela participante para revisar y evaluar operaciones locales de tráfico como los procedimientos de dejar y levantar estudiantes en los planteles, observaciones de rutas de peatones en contiguos vecindarios, uso de bicicletas para transportarse a los planteles (incluyendo el uso de cascos), efectividad de guardias en cruces escolares, y control de tráfico en calles cercanas a las escuelas. Llevar y traer a los niños de sus hogares a las escuelas y de regreso es una alta prioridad para Avondale y los seis distritos escolares que sirven a nuestra comunidad.

-Alcaldesa de Avondale Marie Lopez Rogers, después de que Avondale fuera nombrada en un reporte especial para el Centro de Control y Prevención de Enfermedades titulado “*Safe Routes to School: A Catalyst for Building Partnerships and Leveraging Resources.*” El reporte se enfocó en programas selectos que han exitosamente promovido entregas federales para desarrollar programas activos de rutas seguras a la escuela en la comunidad.

MAG Elige Nuevos Oficiales

Presidente

Mary Manross

Alcaldesa de Scottsdale

Vicepresidente

Peggy Neely

Concejal de Phoenix

Tesorero

Tom Schoaf

Alcalde de Litchfield Park

Steve Berman

Alcalde de Gilbert

Miembro Comité Ejecutivo

Presidente, TPC

Marie Lopez Rogers

Hugh Hallman

James Cavanaugh

Alcaldesa de Avondale
Miembro Comité Ejecutivo
Vice Presidenta, TPC

Alcalde de Tempe
Miembro, Comité Ejecutivo

Alcalde de Goodyear
Ex-presidente

La Alcaldesa de Scottsdale Mary Manross fue elegida presidente del Concejo Regional MAG durante la reunión anual de MAG el 25 de junio, 2008. Reemplaza al Alcalde de Goodyear James M. Cavanaugh, quien ha sido presidente de MAG desde 2006. La Alcaldesa Manross también presidirá sobre el Comité Ejecutivo MAG, el cual funge como el comité de finanzas MAG.

Manross ha servido en el Concejo Regional MAG desde 2000. Ha sido miembro del Comité Ejecutivo MAG desde 2002, sirviendo como tesorera del 2004 al 2005 y como vicepresidenta desde 2006. También ha servido como presidenta del Concilio MAG sobre Violencia Doméstica los pasados dos años.

Además de la elección de Manross como presidenta, la vice alcaldesa de Phoenix Peggy Neely fue elegida vicepresidenta y el Alcalde de Litchfield Park Thomas Schoaf tesorero. Elegidos como miembros generales del Comité Ejecutivo fueron la alcaldesa de Avondale Marie Lopez Rogers, Alcalde de Gilbert Steve Berman, y Alcalde de Tempe Hugh Hallman. El Alcalde de Goodyear James Cavanaugh permanece en el Comité Ejecutivo por ser el pasado presidente.

El Concejo Regional también aprobó los miembros del Comité MAG de Política en Transporte (TPC). El Alcalde de Gilbert Steve Berman fue elegido presidente del TPC, y la Alcaldesa de Avondale Marie Lopez Rogers como vicepresidenta. Nuevos miembros incluyen el Alcalde de Buckeye Jackie Meck y el Alcalde de Mesa Scott Smith. El TPC es responsable de elaborar recomendaciones de política al Concejo Regional en asuntos de transporte.

PERFIL REGIONAL

Michael LeVault: Alcalde de Youngtown Se Enfoca Sobre Fe y Política

Desde la operación de una microcervecería a participación en un ministerio en prisión, ha sido una trayectoria interesante a la política para el Alcalde de Youngtown Michael LeVault, quien se halló en un puesto de liderazgo tras encabezar una campaña de destitución del alcalde anterior.

“Llegó el momento en que tenía de decidir o ponerme de pie y hacer algo positivo o moverme a otra comunidad, así es que eso fue la inspiración,” dice el alcalde LeVault, cuya experiencia política anterior incluía haber trabajado para el estado de Illinois como un enlace local en el Departamento de Desarrollo Comercial y Económico y como oficial de personal y organizador político en la oficina del Gobernador de Illinois. El alcalde LeVault dejó el trabajo en el gobierno para trabajar primero como representante en ventas, después como presidente y CEO de *Financial Insurance Agency*. En el 2004, se hizo corredor de bienes raíces y se mudó a Arizona.

Aunque ha vivido en Youngtown sólo cuatro años, LeVault ve eso como una ventaja.

“Cuando uno es nuevo en una área, a veces es una ventaja porque miras todo con ojos nuevos y puedes ver un problema que otros no ven,” dice LeVault quien usa la analogía de una rana en agua hirviendo para hacer su punto. “Si lanzas una rana a una olla de agua hirviendo va a saltar para afuera inmediatamente. Pero si la pones en una olla de agua fría y calientas el agua poco a poquito hasta que hierva, probablemente va a morir hervida. Y a veces es lo que pasa con nosotros, cuando estamos en medio de todo el cambio masivo que está ocurriendo alrededor de nosotros. Ocurre tan incrementalmente que no reconocemos lo que en realidad está sucediendo,” dice LeVault. “Yo pienso que puedo hacer muchas cosas buenas para mi comunidad y la región.”

LeVault, quien no ha faltado a ninguna junta del Concejo Regional desde que llegó a su puesto en 2006, dice que lo más importante enfrentando el Valle y la comunidad es la habilidad de proveer infraestructura- especialmente transporte-para el crecimiento que se espera continuará.

“Youngtown está esencialmente encerrado... no vamos a ver un gran crecimiento dramático, pero está ocurriendo alrededor de nosotros. El poder que yo veo para Youngtown es que somos un pueblo pequeño con valores y ventajas de

un pueblo pequeño. En un gran lugar donde criar una familia o jubilarse, podemos caminar por las calles sin cuidado por las noches, es una comunidad muy buena. Pero tenemos que tener caminos para entrar y salir de aquí para ir a juegos deportivos y de compras y entretenimiento y restaurantes y cosas así, así es que el transporte es sin duda la clave para nuestro éxito al seguir adelante.”

LeVault dice que si él pudiera entregar un sólo regalo al Valle, sería poder avanzar el proceso de planeamiento e implementación.

“Cuando ciudadanos ven un problema y dicen, ‘¿Por qué no arreglamos eso mañana?’ tienes que explicarles que no es así como el gobierno trabaja, hay un proceso por el cual hay que pasar que es largo y arduo y no puede ser evitado. Eso hace tratar con el problema muy difícil para estar al tanto, así es que si pudiéramos dar un regalo sin límites, sería poder facilitar de alguna manera el proceso de planear.”

LeVault dice que muchos colegas quedan sorprendidos de saber que él en un tiempo era dueño y operador de una micro-cervecería-una antigua granja que él y su esposa convirtieron en una micro-cervecería y restaurante de lujo. Ese periodo en su vida, dice, “precedió mi transición con gracia,” en la cual se convirtió en un cristiano devoto. Desde entonces ha estado activo en varios ministerios, incluyendo uno para ancianos, ministerio para presos, ministerio para los desamparados y los que sufren hambre, y un programa de enseñanza de lectura para niños necesitados. LeVault dice que él cree que hay significantes oportunidades para que las iglesias y gobiernos trabajen juntos.

“Yo soy un gran creyente de programas basados en la fe donde gobiernos, organizaciones filantrópicas e iglesias pueden reunirse en una comunidad y ayudar a crear una mejor comunidad creando más recursos para los más necesitados entre nosotros,” dice.

En su tiempo libre, LeVault dice que trabaja con su Triumph TR3A 1978-un antiguo carro deportivo británico que le gusta conducir con su esposa a otras partes del estado. En cuanto a la continuación de su carrera en la política, dice que tendrá que llegar a una decisión para finales del año si va a ser candidato a reelección.

“No he decidido aún. Estoy inclinado a hacerlo, simplemente porque alejarse después de sólo dos años dejaría muchas cosas aún por terminar,” dice. “Después de eso, si decido buscar un segundo término como alcalde, eso es el horizonte más lejano que considero.”



Esfuerzos Cooperativos Salvan a Pacientes de Diálisis

Seis ancianos de Wickenburg tienen paz en su mente ahora que ellos tienen transporte seguro a sus citas de diálisis, gracias a una nueva colaboración entre los sectores público y privado que proveerá un nuevo servicio de camionetas para los pacientes.

Los residentes, todos mayores de 80 años, radican en Wickenburg, donde actualmente no hay un centro de diálisis. Los pacientes, quienes necesitan diálisis tres veces por semana, habían sido transportados regularmente a sus tratamientos en Sun City, hasta que una falta de financiamiento obligó a la agencia que había estado proveyendo su transportación a discontinuar el servicio. Esto dejó a los residentes de Wickenburg sin transporte a su línea de vida.

“Si no recibes tu diálisis no sobrevives. Es así de sencillo,” dice Pauline Hipp, una de las pacientes que se quedaron sin transporte hace tres meses cuando el servicio original de camionetas terminó. Pauline dice que su esposo la llevaba en el viaje de 80 millas viaje redondo desde Wickenburg a *Desert Dialysis Center* en Sun City, pero él falleció en diciembre. Cuando el servicio de transportación repentinamente terminó en abril, Pauline dice que quedó en una monumental batalla.

“Sólo tienes cierto número de amistades dispuestas a tomar un día completo y venir a ayudar. Necesitamos el autobús. La mejor solución sería un centro aquí en Wickenburg, pero hasta que eso suceda, lo que quizás nunca sea realidad, necesitamos tener transporte.”

El residente de Wickemburg Russ Greene dice que él se ha visto obligado a usar sus cheques de Seguro Social para pagar por transporte privado dos veces por semana. El tercer día su yerno hace el viaje.

“Lo hemos hecho, pero es muy difícil. Mi yerno tiene que tomarse el día una vez por semana y pierde \$120 al hacerlo, porque él aún trabaja,” dice Greene. “Así es que es muy difícil para él. Cada uno de nosotros trata de encontrar quien nos lleve y es muy difícil para todos nosotros,” dice.

“Antes era más fácil para nosotros venir aquí,” dice Eva Sierra, otra paciente residente de Wickenburg. “Tengo 85 años-y me gustaría vivir un poco más. Teníamos una camioneta antes, y sabíamos de seguro que íbamos a llegar aquí con la camioneta. Ahora que no la tenemos, siempre tenemos que buscar voluntarios que nos lleven a buscar ayuda de alguien más, porque no podemos llegar nosotros mismos,” dice.

“Todos los adultos más ancianos están preocupados, pero nadie tenía una solución,” dijo el Gerente del Pueblo de Wickenburg Gary Edwards. Por un corto tiempo, pudieron arreglar su propio transporte, pero no era una opción consistente de largo tiempo. Afortunadamente, fue en ese momento cuando MAG se prestó para encontrar una solución,” dijo.

Cuando la Fundación Arizona del Riñón y el centro de diálisis que sirve a los residentes de Wickenburg llamaron a MAG para informar de la situación, MAG empezó a estudiar las alternativas. Después de semanas de consideración y numerosas llamadas telefónicas, un plan viable por fin brotó. Valley Metro donó una camioneta y entrenamiento gratis para chóferes voluntarios. El Pueblo de Wickenburg se comprometió a subsidiar el programa pagando por la gasolina, seguro y mantenimiento dentro de un presupuesto. *Area Agency on Aging* acordó ser la agencia responsable por la camioneta. Pat Campbell, la trabajadora social en Desert Dialysis Center, una empresa privada, reclutó y organizó los chóferes voluntarios.

“Era necesario encontrar una solución, porque no hay opciones,” dijo Campbell. “Esto es un asunto de vida o muerte- si no vinieran aquí, morirían en unos días. Es muy difícil encontrar soluciones de transportación. Estamos hablando de no sólo traerlos aquí tres veces por semana pero también regresarlos. Hablé con algunas de las agencias de transporte público en el pueblo y ni siquiera querían hacer una oferta. Piensan en el uso y desgaste de sus vehículos y la cantidad de tiempo involucrada. Así es que afortunadamente, una solución resultó, gracias a MAG y los otros compañeros.”

El Administrador Municipal Edwards quedó muy agradecido por la colaboración que hizo todo posible,.

“Los acuerdos innovadores ayudaron a cumplir con una necesidad crítica. Ninguno de los compañeros podrían haberlo hecho por sí mismos. Esto es un gran ejemplo de cómo los recursos combinados y la ingenuidad de muchos puede superar los talentos de unos cuantos.”

Regionalismo Premiado en Evento Desert Peaks

Casi 300 personas estuvieron presentes cuando la Asociación de Gobiernos Maricopa rindió honor a siete compañerismos e individuos seleccionados para recibir los Premios 2008 Desert Peaks. Los prestigiosos premios fueron presentados durante una ceremonia especial en el Hotel Biltmore el 25 de junio, 2008.

Los premios fueron distribuidos en cinco categorías: Compañerismos Públicos, Compañerismos Público-Privados, Servicio Profesional, Compañerismo Regional, (dos ganadores en esta categoría), y Excelencia Regional. Más adelante hay una descripción de los proyectos y las personas que fueron reconocidas por demostrar un compromiso a avanzar, reconocer y lograr los ideales del regionalismo.

Compañerismo Público

Glendale Regional Public Safety Training Facility

El centro de entrenamiento en Glendale para seguridad pública es una instalación de \$45 millones, de lo más moderno que representa el único centro en el Valle compartido para entrenamiento en seguridad pública. Además de salones de clases y computadoras, el centro equipado especialmente de 56 hectáreas incluye un campo de tiro al blanco, un autódromo para entrenar chóferes, una torre de entrenamiento para incendios, una estación de bomberos, una casa de incendios, un tanque ferrocarril, y más. Combinando sus recursos, los municipios participantes colectivamente se ahorraron millones de dólares. La inclusión del Colegio Comunitarios Maricopa en la colaboración se espera resultará en la expansión de programas de seguridad pública a planteles del sistema de colegios por todo el Valle, y aumentar el número de estudiantes que son expuestos a carreras en seguridad pública.

Las agencias participantes fueron: Municipios de Avondale, Glendale, Peoria, y Surprise; Distrito de Colegios Comunitarios Maricopa.

Compañerismo Público-Privado

Lower Hassayampa Sub-Basin Hydrological Study and Computer Model

En esta categoría el Premio Desert Peaks fue presentado a un proyecto cooperativo en la Cuenca del Río Hassayampa que representa un esfuerzo para el estudio de la disponibilidad de recursos hidráulicos en una escala regional. El propósito del proyecto fue producir un modelo científicamente viable, un modelo en tres dimensiones del flujo de agua debajo de la cuenca del Hassayampa que pueda ser usado para asesorar los impactos a largo plazo del bombeo de agua subterránea, y para asistir en el planeamiento, administración y utilización del agua disponible al crecer el área en población y desarrollo. La cuenca subterránea está ubicada básicamente en un área baldía al norte de la Autopista Interestatal 10, donde se proyecta significativo crecimiento residencial. El modelo será usado como herramienta para colaboradoramente administrar los recursos hidráulicos en la región cercana y para asegurar que la creciente demanda de agua será cumplida.

Agencias participantes: Departamento de Recursos Hidráulicos de Arizona; Douglas Ranch Elianto; Festival Ranch-Lyle Anderson Development Co.; Festival Ranch-Pulte/Del Webb; Spurlock Land, LLC; Municipio de Buckeye; Sun Valley South-Pulte/Del Webb; Trillium.

Servicio Profesional

William (Hill) Hayden, Departamento de Transporte de Arizona

Bill Hayden prestó servicio a la región MAG durante toda su larga y productiva carrera de 39 años con el Departamento de Transporte de Arizona (ADOT), con experiencia en administración del sistema de autopistas, servicios de planeamiento de ingeniería, y capacidades de financiamiento. Hayden es quizás mejor conocido por su incansable trabajo en apoyo del Sistema Regional MAG de Autopistas y el Programa Ciclo de Vida de Planificación del Transporte Regional, incluyendo papeles claves en la evolución del sistema a través de la Proposición 300 en 1985 y Proposición 400 en 2004. Siempre estuvo presente en las reuniones de comités MAG y presentó reportes comprensivos, seguido tratando con preguntas y comentarios desafiantes. Trabajó para tratar con preocupaciones de ciudadanos y facilitó esfuerzos cooperativos que resultaron en soluciones de problemas.

Compañerismo Regional

(Dos fueron premiados)

East Valley Gang and Criminal Information Fusion Center

East Valley Gang and Criminal Information Fusion Center (Centro Unido de Información Sobre Pandillas y Crímenes) está diseñado a ser un mecanismo efectivo para intercambiar información, mejorar operaciones y aumentar esfuerzos de lucha contra el crimen dentro de la comunidad policial y en la comunidad del Este del Valle. El Centro está ubicado en el Departamento de Policía de Mesa y colabora con cinco departamentos de policía del Este del Valle. Cada agencia participante provee un detective o analista para trabajo en el centro. Trabajan juntos, compartiendo análisis de la inclinación del crimen en sus ciudades, dando acceso a las bases de información de sus respectivos departamentos, y distribuyendo información indispensable de crímenes lo más pronto posible. Además de las agencias participantes, agencias asociadas incluyen *Arizona Department of Corrections* (Departamento Correccional de Arizona (DOC)), *Bureau of Alcohol, Tobacco, Firearms and Explosives*, Buro de Alcohol, Tabaco, Armas de Fuego y Explosivos (ATF) *Maricopa County Probation Department*, Departamento de Libertad Provisional del Condado Maricopa; y *Salt River Tribal Police Department*, (Departamento de Policía Indígena Salt River)

Agencias asociadas: Chandler Police Department, Gilbert Police Department, Mesa Police Department, Scottsdale Police Department, Tempe Police Department.

Loop 202 Santan Freeway Improvements

(Mejoras a la Autopista Santan Loop 202)

El corredor del la Autopista San Tan Loop 202 no sólo agregó una sección significativa al sistema de autopistas urbanas para automovilistas del Valle, sino que también produjo un avance único al diseño de infraestructura de autopistas que

incorporó y abrazó varias oportunidades artísticas y recreativas. La típica cuenca de reten es una cuenca protegida arquitectónica cercada para prevenir acceso público, con el único propósito de proteger el control de aguas de tormentas y el sistema de flujo. El Pueblo de Gilbert, junto con ADOT y con asistencia de MAG, reconoció la cuenca como una oportunidad significativa para mejorar la comunidad. El diseño de ingeniería resultó en la creación de múltiples amenidades para el público como el Parque Cosmo, el Parque Discovery, el Parque Zanjero, y un sistema de unas cuatro millas de veredas de usos múltiples. Lo que hubiera sido lomas secas y canales de concreto fueron reemplazados por lomas verdes, lagunas, veredas accesibles, ramadas para días de campo, campos deportivos, parque para perros, áreas de recreo infantil, arte público, y un sistema interconectado de amenidades públicas que ocurren a lo largo de todo el corredor de la autopista.

Agencias participantes: Arizona Department of Transportation, Maricopa Association of Governments, Town of Gilbert.

Excelencia Regional

Honorable Peggy Bilsten

Honorable Les Presmyk

Como copresidentes de la Mesa Directiva de Valley Metro, la ex concejal de Phoenix Peggy Bilsten y el Concejal de Gilbert Les Presmyk fueron los primordiales impulsores de la excelencia regional en una agencia encargada con más de \$250 millones anualmente en servicios y proyectos de transporte urbano. Los copresidentes ayudaron a dirigir la recreación de la Autoridad de Transporte Público Regional (RPTA) a una agencia de servicio público fuerte, eficaz y viable. Trabajando en conjunto, crearon consenso entre los miembros de la mesa directiva, resultando en la elaboración de una nueva misión, nueva visión y metas nuevas para la agencia. Iniciaron una resolución para dar a la agencia dirección hacia un Plan Estratégico y Organizador de 20 años para transporte público en el Condado Maricopa. La nominación fue apoyada por la Gobernadora Janet Napolitano quien escribió, “Su éxito ha sido demostrado con la elaboración de una resolución que pone “región” en la Autoridad Regional de Transporte Urbano dando liderazgo para algún día crear una agencia singular para todas las modalidades de transporte.

Momento MAG

Personal de la División de Servicios Humanos MAG colectaron cajas de agua embotellada para distribuir por todo al Valle a agencias que tratan de aliviar la sed y el calor de los desamparados. La cantidad de agua contribuida por personal de MAG es indispensable para asegurar que los desamparados que viven en las calles puedan aguantar el calor y no perecer como más de 35 murieron hace varios años. Miembros de la división de Servicios Humanos entregaron ellos mismos las botellas de agua donadas por sus colegas en MAG. Felicidades y muchas gracias!

Resultados de Estudios de Tiempo de Viajes Demuestran Inclinaciones Alentadoras

Inversiones previas en el sistema de transporte del Valle están dando resultados evitando que los conductores sufran largos retrasos en el tránsito, según un estudio recientemente publicado por la Asociación de Gobiernos Maricopa.

A pesar del gran crecimiento en la población que significa que más gente está viajando más millas, tiempos de viaje por toda la región han aumentado sólo levemente, y en algunas áreas han disminuido, según el Estudio Regional MAG de Tiempos de Viaje y Velocidades. El último estudio similar fue llevado a cabo durante un periodo de 18 meses entre 2002 y 2003.

“Desde que la Proposición 300 fue aprobada en 1985, hemos agregado más de 1,000 millas de carriles a nuestro Sistema Regional de Autopistas, y esas mejoras están dando resultados en cuanto a la cantidad de congestión de tráfico que sufrimos,” dijo el Presidente del Comité de Política en Transporte Steve Berman.

“Cuando se compara la Región MAG a regiones similares, tenemos uno de los niveles más bajos de retrasos en tráfico por viajeros por año, aunque hemos visto el más grande crecimiento en el número de millas viajadas,” dijo.

Berman notó que aunque la región MAG es la 13ava área metropolitana más grande en los Estados Unidos, estudios nacionales demuestran que es número 15 en congestión-un resultado demostrado por el estudio MAG.

Para llevar a cabo el estudio de tiempo de viaje y velocidad, chóferes en “carros de prueba” equipados con sistemas de detección GPS fueron lanzados por todo el Valle en las horas de tráfico más pesado y en horas de menos tráfico. El estudio colectó y analizó duración de viajes, velocidad de viajes, y atraso en intersecciones en la red de caminos y calles en la región durante estos periodos, incluyendo autopistas regionales y calles

mayores, y un gran número de intersecciones en calles principales. El estudio cubrió más de 70,000 millas viajadas sobre 2038 millas de calles y carreteras, representando el estudio de viajes más extenso en el país.

Algunos de los resultados más positivos demuestran aumentos mínimos en tiempos de viajes entre distritos comerciales centrales, lo que puede ser documentado hasta 1966. Comparaciones entre velocidades de viajes enseña algunos cambios interesantes a través del tiempo, con la velocidad promedio aumentando al mismo tiempo que son completadas mejoras al sistema de transporte, y después disminuyendo al llenarse esas rutas por el aumento en la población.

Por ejemplo en 1966, la velocidad promedio entre el distrito comercial central en Phoenix al distrito comercial central en Scottsdale durante la hora más transitada por la tarde era 25.3 millas por hora. Para 2003, el promedio había aumentado a 32 millas, gracias a la terminación de segmentos de Loop 202. Pero para 2007, la velocidad promedio había disminuido, a 26 millas por hora, ya que más automovilistas empezaron a usar el sistema.

“Cuando comparas la velocidad promedio de hoy en día al promedio de 1966, es interesante notar que estamos viajando sólo una media milla más despacio hoy que viajábamos hace cuarenta años,” dijo el Director de Transporte MAG Eric Anderson. “Eso es aún más impresionante cuando consideras que había sólo 870,000 personas en el Valle en 1966, comparado a 3.9 millones en 2007. Eso significa que nuestras inversiones en transporte están siendo efectivas en mantenerse al tanto de la población,” dijo.

Anderson hace hincapié de que aún puede haber mejoras. Un notable aumento en la congestión fue visto

en las millas de vehículos en los Carriles de Alta Ocupación (HOV) El ejemplo más dramático fue visto en carriles HOV localizados dentro de distritos comerciales centrales, en el cual la velocidad en viajes de la tarde bajó 21 por ciento sobre los niveles de 2003. Mientras tanto, la velocidad promedio en carriles HOV durante los viajes de la mañana bajó por cuatro millas por hora, de un poco más de 64 millas por hora a un poco más de 60 millas por hora. Esa fue una reducción significativa cuando se compara a velocidades en autopistas y calles principales, la cual bajó sólo por aproximadamente una milla por hora (de 61.4 a 59.7 mph) y de 36.4 a 35.1 mph, respectivamente.)

“La reducción en la velocidad en carriles HOV es más probablemente debido a un aumento en viajes compartidos así como la aprobación de legislación que permite vehículos híbridos usar los carriles HOV,” dijo Anderson, quien agregó que las velocidades HOV bajaron significativamente durante el periodo de la tarde (de 61 mph a 59.7 mph). “Aún así, la reducción es menos de lo que podría esperarse, considerando que la población aumentó 16.6 por ciento de 2003 a 2007,” dijo.

La información colectada en el estudio permite análisis a fondo de las condiciones de transporte regional por horas del día, jurisdicción, y clase funcional (tipo de calle), al igual que análisis de nivel de servicio para intersecciones en arterias mayores. La información será usada para ayudar a MAG a actualizar y calibrar sus modelos de transporte para asistir en planeación de transporte regional y pronosticar la demanda de viaje, así como conformar a las regulaciones estatales y federales para calidad de aire.

#####

Calendario de Eventos y Reuniones

Agosto

6	10:00 a.m.	Comité Sistemas de Transporte Inteligente
6	1:30 p.m.	Comité de Detalles y Especificaciones Estándar
7	1:00 p.m.	Concilio de Violencia Domestica
14	1:00 p.m.	Comité Técnico de Servicios Humanos
19	1:30 p.m.	Grupo Regional de Trabajo en Bicicletas/Comité de Peatones
20	2:00 p.m.	Comité Códigos Para Edificios
26.	10:00 a..m.	Comité Tecnico Consejero en Población
28	10:00 a.m.	Comité Revisión de Transporte
28	1:30 p.m.	Comité Consejero Técnico en Calidad de Aire

Las fechas, horas y lugares de todas las reuniones pueden cambiar. Otros comités no en la lista también podrían reunirse en estos meses. Para confirmar favor de llamar a 602-254-6300 o visite el sitio en el Web, www.mag.maricopa.gov/meetings.cms

Septiembre

3	10:00 a.m.	Comité de Sistemas de Transporte Inteligente
3	1:30 p.m.	Comité de Reglas de Detalles y Especificaciones
9	1:00 p.m.	Comité de Calles
10	12:00 p.m.	Comité de Administración
11	1:00 p.m.	Comité Técnico en Servicios Humanos
15	12:00 p.m.	Comité Ejecutivo Concejo Regional
16	1:30 p.m.	Reunión Unida Grupo de Bicicletas/Grupo de Peatones
17	2:00 p.m.	Grupo de Códigos de Edificios
17	2:00 p.m.	Comité de Política en Transporte
18	10:00 a.m.	Grupo Concejero en Tecnología
22	2:00 p.m.	Comité Sobre Desamparados del Comité de Cuidado Continuo
23	10:00 a.m.	Comité Técnico Consejero en Población
24	5:00 p.m.	Concejo Regional
25	10:a.m.	Comité de Revisión de Transporte
24	2:00 p.m.	Grupo de Trabajo de Fondos para Mejoras
25	1:30 p.m.	Comité Consejero Técnico en Calidad de Aire

Hay Estacionamiento en el sótano del edificio. Favor de pedir que su boleto sea sellado en la reunión para que no tenga que pagar por su estacionamiento. También hay boletos gratis para los que asistan a la reunión usando transporte público. Estacionamiento seguro para bicicletas se encuentra en el primer nivel del sótano.

La revista MAGAZine está disponible en formato electrónico en inglés y español en el sitio MAG www.mag.maricopa.gov/project.cms?item=433

Octubre

8	10:00 a.m.	Comité de Sistemas de Transporte Inteligente
8	1:30 p.m.	Comité de Reglas de Detalles y Especificaciones
8	12:00 p.m.	Comité de Administración
15	12:00 p.m.	Comité de Administración
15	10:00 a.m.	Comité Códigos de Edificios
15	4:00 p.m.	Comité de Política en Transporte
16	1:00 p.m.	Comité Técnico en Servicios Humanos
20	12:00 p.m.	Comité Ejecutivo Concejo Regional
16	10:00 a.m.	Comité Coordinador Servicios Humanos
21	1:30 p.m.	Grupo de Trabajo Regional en Bicicletas/Grupo de Trabajo de Peatones
21	3:30 p.m.	Grupo de Planeadores Afectados
22	5:00 p.m.	Concejo Regional
23	10:00 a.m.	Comité Revisión de Transporte
28	10:00 a.m.	Comité Técnico Consejero Sobre Población
29	10:00 a.m.	Comité de Seguridad en Transporte
30	1:30 p.m.	Comité Técnico Consejero en Calidad de Aire

Todas las reuniones, al menos que se especifique de otra manera, se llevarán a cabo en las salas de conferencia ubicadas en las oficinas MAG en el segundo piso del edificio, 302 N. 1st. Avenue, Phoenix.

Reunión Cumbre Explora el Futuro de Transporte de Arizona

El movimiento de productos y carga, reducción de congestión y oportunidades para desarrollo económico son sólo algunos de los asuntos que serán tratados en el Reunión Cumbre de Transporte el 29 de mayo 2008. El anfitrión del evento será la Asociación de Gobiernos Maricopa junto con *River of Trade Corridor Coalition* (Coalición Río de Comercio) El tema de la reunión cumbre será “Explorando el Futuro de Transporte en Arizona.”

El evento se enfocará en asuntos de transporte estatal e incluirá participación por la membresía de la Coalición *River of Trade Corridor*, una organización enfocada sobre asuntos afectando la ruta de comercio extendiéndose desde Long Beach, California, a Windsor, Ontario, Canadá.

“Estamos viendo hacia el futuro para discutir oportunidades futuras de transporte de Arizona,” dijo el Presidente de MAG James M. Cavanaugh, quien también sirve como presidente de la Asociación de Concilios de Gobiernos de Arizona y Organizaciones de Planeación Metropolitana. “Es importante que nosotros Más información visitando: www.mag.maricopa.gov/ y marcar el enlace *transportation*.

tratemos con los retos para el desarrollo que enfrentan a Arizona y demostrar a nuestros estados vecinos que estamos interesados en mantener y mejorar nuestra infraestructura de transporte para mejorar oportunidades económicas para Arizona y para la nación.”

El programa incluirá discursos sobre los esfuerzos de “*Building a Quality Arizona*”, (Construyendo un Arizona de Calidad,” las ventajas y los desafíos en establecer cooperaciones público-privadas, y las proyecciones de crecimiento y los asuntos creados en el área Megapolitana del Corredor del Sol. Los tópicos que serán tratados incluyen la reducción de embotellamiento vehicular, incluyendo impacto en el movimiento de productos y carga en carreteras interestatales y por ferrocarril; inter-modalismo; y tecnología emergente. Otros asuntos incluyen cumplimiento ambiental, desarrollo económico, y hacer el Corredor de Comercio una alta prioridad en el discurso de legislación federal en transporte en 2009.

La reunión cumbre se llevará a cabo en *Wigwam Golf Resort and Spa* en Litchfield Park, Arizona.

Luz Roja, Luz Verde:

Programa Mantiene Semáforos Operando Eficientemente

Para muchos, no hay mejor manera de iniciar el día que pasar por todas las luces verdes para cumplir fácilmente y sin dolor el viaje matutino. No sólo ahorran tiempo, pero también ahorran combustible al evitar tener que detenerse tan frecuentemente.

Esa experiencia debe estar sucediendo más seguido, gracias al proceso llamado Optimización de Semáforos de Tránsito.

La sincronización de luces de señales en tráfico (también llamada coordinación) en las calles del Valle es típicamente llevado a cabo por personal de ingeniería en tráfico siguiendo el proceso de Optimización de Señales de Tránsito. Esto involucra conteos de tráfico en diferentes horas del día y fines de semana para observar los patrones de flujos del tráfico, luego computando las cifras en programas de computación para generar las mejores sincronizaciones de las señales. El sistema de señales de tráfico es entonces ajustado para los nuevos tiempos y refinados aún más en el campo para alcanzar casi una sincronización perfecta para el mayor patrón de flujo de tráfico.

Los beneficios de coordinación son confirmados por gobiernos locales.

“La optimización de señales de tráfico ha demostrado ser una de las más efectivas en costo para mejorar el flujo de tráfico y mejorar la seguridad en las calles y carreteras,” dijo la Alcaldesa de Avondale Marie Lopez Rogers.

Dicho sentimiento es compartido con la Alcaldesa Mary Manross de Scottsdale quien hablo acerca de la experiencia de Scottsdale en su reciente discurso del “Estado de la Ciudad”.

“Nuestros Sistemas de Transporte Inteligente, el sistema sofisticado de coordinación de señales de tránsito, ahora monitorizado por nuestro Centro Administrador de Transporte, puede avanzar viajes por de 8 a 25 por ciento y mejorar la capacidad total de las existentes vías. Continuaremos mejorando nuestras capacidades del Sistema de Administración de Transporte,” dijo Manross.

De hecho, El Instituto de Ingenieros en Transporte mantiene que señales de tránsito mejor coordinadas pueden resultar en reducciones de hasta 37 por ciento en retrasos en tráfico, y un ahorro en combustible de seis a nueve por ciento. Un reporte reciente de la Administración Federal de Carreteras indica que la optimización también puede resultar en reducción de choques de hasta 25 por ciento.

Actualmente, hay más de 2,800 semáforos en la región MAG. En 2003, MAG estableció el Programa Optimización de Señales de Tráfico para proveer asistencia técnica a agencias miembros. El programa usa asesores calificados disponibles a cualquier hora para mejorar operaciones de señales de tráfico en ubicaciones primordiales identificadas por las agencias, como en un reciente proyecto en Avondale.

“MAG proveyó un recurso muy necesitado para ayudarnos a desarrollar un plan de coordinación de semáforos para Dysart Road, un corredor mayor de tráfico en la ciudad y la región,” dijo Kelly LaRosa, ingeniero de tráfico para la ciudad de Avondale. “Con el proyecto de construcción de ampliación de I-10 en el oeste, este recurso sigue siendo muy importante para el futuro, y anticipamos trabajar con MAG otra vez en proyectos futuros de semáforos,” dijo.

Durante los pasados cuatro años, el programa ha completado un total de 22 proyectos y más de 160 semáforos han sido ajustados. Además, el programa también ha dado entrenamiento a funcionarios de agencias y dado programas de computación para varias agencias.

Para más información visite: www.mag.maricopa.gov/project.cms?item=3059

PREMIOS DESERT PEAKS

El 25 de junio, 2008, colaboraciones e individuos representando lo mejor de la cooperación regional fueron agasajados con Premios Desert Peaks MAG 2008. Los otorgados serán anunciados en cinco categorías. Los ganadores este año son:

Colaboración Pública

Glendale Regional Public Safety Training Facility

Colaboración Pública-Privada

Lower Hassayampa Sub-Basin Hydrological Study and Computer Model

Servicio Profesional

Bill Hayden

Colaboración Regional

(Dos ganadores fueron seleccionados en esta categoría)

Loop 202 Santan Freeway Improvements, y East Valley Gang and Criminal Information Fusion Center

Excelencia Regional

Dos ganadores nominados bajo una nominación

Peggy Bilsten y Les Presmyk

La ceremonia de los premios iniciará a las 5:30 p.m. en salón Arizona Ballroom de *Arizona Biltmore Resort*. Para más información, visite: www.mag.maricopa.gov/project.cms?item+385

Desde Las Escuelas Hasta el Super Bowl:

Continúa la Campaña *Don't Trash Arizona*

¿Qué tienen en común compradores en Paradise Valley, alumnos de escuelas primarias y aficionados al football de la NFL? Todos ellos han sido el enfoque en meses recientes de mensajes acerca de la importancia de reducir la basura en autopistas.

Cuando más de 150 mil turistas llegaron al Valle para Super Bowl XLII, voluntarios representando la Asociación de Gobiernos Maricopa (MAG) ayudaron a distribuir más de 50,000 bolsas reciclables para basura a aficionados viajando por el centro *Sky Harbor Rental Car Center*. Las bolsas fueron distribuidas directa y personalmente el 30 de enero, y por un periodo de dos semanas después de ese evento, en carros rentados en la terminal por *National Car Rental, Alamo Rental Car, Dollar Rental Car* y *Thrifty Car Rental*.

El Presidente del Comité MAG de Política en Transporte Keno Hawker, quien ayudó a regalar las bolsas a los visitantes, llamó el evento una gran oportunidad para demostrar a los visitantes la belleza sin igual que Arizona ofrece.

“La belleza natural de Arizona y gran clima lo hace un destino ideal para eventos deportivos, y queremos que los turistas sigan volviendo a Arizona,” dijo el alcalde Hawker. “Durante una semana cuando tuvimos no sólo el Super Bowl, pero también el torneo de golf *FBR Open* atrayendo visitantes al Valle, queríamos recordarles tanto a los turistas como a los residentes permanentes de tomar orgullo en nuestro estado y deshacerse de su basura debidamente.

Además del evento del Super Bowl, MAG ha también dirigido el mensaje a alumnos, adolescentes, y sus padres a través de presentaciones en escuelas locales así como en eventos en el centro de compras *Paradise Valley Mall*. Como parte de la presentación escolar, los estudiantes ven una foto grande de un elefante con la pregunta “¿Podrían ustedes levantar 803 elefantes? ¡El peso combinado de esos 803 elefantes igualaría las 1.6 millones de libras de basura recogida de las autopistas del Valle cada año!” En los eventos en el Centro de compras, los niños han tenido la oportunidad de jugar con la rueda de la fortuna y contestar preguntas en las siguientes categorías: Basura, Reciclables, y Asegurar Sus Cargas. También se les da la oportunidad de hacer un dibujo para *Don't Trash Arizona* y ponerlo en el sitio web en www.Don'tTrashAZ.com.

Los eventos en el centro de compras son parte de un campaña comprensiva contra basura que utiliza financiamiento proveído por el pueblo de Paradise Valley. Además de los eventos dentro del centro de compras, la campaña incluye anuncios pagados dentro del mall y en una cartelera de anuncios del garaje, así como anuncios forrados en los receptores de basura localizados en el área de las tiendas de comida.

Don't Trash Arizona es una campaña regional y estatal que incluye financiamiento de parte de MAG y el Departamento de Transporte de Arizona. Según investigaciones llevadas a cabo por las dos entidades hace un año, cuatro de cada cinco personas consideran que la basura en nuestras autopistas es un problema en nuestro estado, sin embargo 42 por ciento respondieron que son propensos a tirar basura cuando van en sus vehículos que en cualquier otro tiempo.. Un consecuente estudio se espera será llevado a cabo el próximo mes para ver si el programa ha ayudado a cambiar actitudes sobre tirar basura.

“Creemos que *Don't Trash Arizona* está haciendo una diferencia,” dijo Hawker. “El Departamento de Seguridad Pública (DPS) notó una reducción significativa en infracciones relacionadas a basura, y dio crédito al programa por la reducción. Por primera vez en años, las llamadas reportando violaciones están en una cantidad mínima. Al continuar agregando millas de carriles y un más alto volumen de gente a nuestro sistema de transporte, es importante que permanezcamos comprometidos a reducir los costos de recoger basura,” concluyó.

Discurso Une Vivienda, Transporte

No se puede tener uno sin el otro...sin embargo es muy raro que los asuntos de vivienda y transporte sean discutidos a la misma vez.

Eso cambió en abril cuando casi 300 personas se unieron en diálogo en la Conferencia Regional MAG Sobre Coordinación de Servicios Humanos en Vivienda y Transporte.

“Cuando hablamos acerca de coordinación entre vivienda y transporte, estamos en realidad hablando de ubicar centros de empleos, áreas de recreación, y comunidades residenciales cercanos unos a los otros.” dijo Peggy Neely del Concejo Regional MAG, y vicealcalde de Phoenix. “¿Que tan fácil es para mamá y papá llegar a sus trabajos, para los jóvenes llegar a su trabajo de verano, para llevar a los niños a la guardería, o para que la abuelita pueda ir a sus citas medicas? Esas son algunas de las preguntas que necesitamos estar tratando.” dijo.

La conferencia específicamente se enfocó sobre el impacto que la coordinación de vivienda y transporte tiene sobre los adultos ancianos, personas incapacitadas y gente de escasos recursos. El Concejal de Phoenix Greg Stanton, Presidente del Comité Regional de Cuidado Continuo Sobre Falta de Vivienda, dice que aunque dichas poblaciones representan necesidades distintas y recursos, las soluciones desarrolladas para ellos pueden beneficiar a todos.

“Una comunidad coordinada significa que los niños pueden caminar seguramente a la escuela y jóvenes parejas pueden aumentar el tamaño de sus casas al ir creciendo su familia,” dijo Stanton. “Adultos y adolescentes pueden ir a trabajar rápidamente y con viajes al alcance de su bolsillo. Personas incapacitadas pueden participar completamente en su comunidad porque tienen acceso a una variedad de opciones en vivienda y transporte. La gente puede envejecer independientemente en sus casas porque sus casas cumplen con el nivel de habilidad física y el soporte no está muy lejos. La coordinación puede aumentar el tiempo y la calidad de tiempo que la gente tiene en su comunidad,” dijo.

Stanton menciona otros ejemplos de cómo las estrategias han tenido impacto universal. Viviendas diseñadas para acomodar sillas de ruedas o cumplir con otras necesidades de movilidad también ayudan a familias con niños pequeños. Un sistema coordinado de transporte público puede proveer a la gente de escasos recursos acceso a oportunidades de empleo, pero el mismo autobús también puede transportar a personas de mayores recursos que quieren una manera ambientalmente mejor para ir a sus trabajos.

El alcalde de Youngtown Michael LeVault habló acerca de la importancia de coordinar vivienda y transporte desde la perspectiva de un pueblo en el cual la población ha crecido el doble en los últimos dos años.

“Por ser alcalde de una comunidad de rápido crecimiento y miembro del Concejo Regional MAG, me dio mucho gusto ser parte de esta conferencia,” dijo LeVault. “Vivienda y transporte son asuntos críticos para todos. El rápido crecimiento está ocurriendo en todas partes de la región, especialmente en el Oeste del Valle. Tenemos la oportunidad de estratégicamente establecer la infraestructura necesaria para seguir al paso del crecimiento.”

Oradores en la conferencia incluyeron un panel de sobresalientes expertos en coordinación de vivienda y transporte. Un reporte está siendo desarrollado que delinearé las estrategias identificadas en la conferencia para acción ya sea por el sector público o privado.

Para ver las presentaciones de los talleres, por favor visite: www.mag.maricopa.gov/detail.cms?item=8700.

“Enfrentando La Realidad” Para Elaborar Escenarios de Crecimiento Para la Región

Quizás no parezcan una bola de cristal, pero los juguetes para construcción de plástico Legos podrían ayudar a determinar dónde millones de personas vivirán y trabajarán en nuestra región.

El 16 de mayo, 2008, un ejercicio de un día llamado *AZOne*, Enfrentando la Realidad para el Centro de Arizona, reunirá a más de 300 personas interesadas y afectadas para discutir, analizar y desarrollar escenarios alternativos de crecimiento para la rápidamente creciente área. Los participantes trabajarán en grupos para elaborar futuras viviendas, centros de empleos, y corredores de transporte. Usarán los Legos para distribuir los esperados patrones de crecimiento que visualmente demostrarán los desafíos y oportunidades frente al Centro de Arizona. El Condado Maricopa y la porción norte del Condado Pinal serán incluidos

Iniciado por el Instituto de Tierras Urbanas (ULI), *AZOne*, es una colaboración del Estado de Arizona, el Gabinete de Crecimiento de la Oficina de la Gobernadora y 18 adicionales alianzas públicas, privadas y cívicas. Incluyen: Arizona State University, Central Arizona Association of Governments, (CAAG) East Valley Partnership, Maricopa Association of Governments (MAG), Nature Conservancy, Valley Forward Association, WESTMARC, entre otros.

“Nuestra meta es facilitar un consenso entre diversas áreas de constituyentes sobre cómo mantener la calidad de vida al tanto que crece el Centro de Arizona,” Dijo Jay Hicks, presidente de AZOne y oficial principal de EDAW, Inc., una firma arquitectural de diseño de paisaje. “La meta final es visualizar un proceso y además implementar estrategias para construir un futuro sostenible,” dijo.

Participantes en el proceso visionario por la mañana fueron seleccionados a través de un proceso de nominación y representan todos los sectores de la comunidad, incluyendo gobierno y oficiales electos, comunidades indígenas, corporaciones mayores y negocios pequeños, organizaciones sin fines de lucro, grupos religiosos, activistas en vecindarios, protectores del medio ambiente, educadores y otros.

“El ejercicio involucra equipos de 10 personas que crearán principios para dirigir el desarrollo futuro basado en sus valores compartidos. Usando sus principios guidores, cada grupo entonces se reunirá alrededor de un mapa de mayor escala y empezarán a distribuir los 1,400 legos representativos de empleos y hogares.”

Hicks dijo que MAG fue instrumental en desarrollar el mapa usado en el ejercicio visionario. El mapa demuestra existentes áreas residenciales, centros de empleo, áreas vacantes, y terrenos indígenas, así como terrenos disponibles para el desarrollo, incluyendo tierras a cargo del estado, con datos proveídos por MAG y CAAG los cuales están basados en información proveída por sus agencias miembros, las ciudades y pueblos y otras entidades de gobiernos locales.

“El mapa mide seis pies por siete pies, cubriendo una área de 12,772 millas cuadradas,” dijo Hicks. “Cada ‘ladrillo’ Lego cubre una milla cuadrada, y todos los bloques Lego, que representan futuro crecimiento, deben ser puestos en el mapa. Eso resultará en diferentes escenarios de crecimiento creados por cada equipo.”

Además del ejercicio visionario, el día incluirá un almuerzo y programa por la tarde, ambos de los cuales serán abiertos al público e incluirán oradores principales reconocidos expertos en asuntos de crecimiento. La sesión por la tarde también incluirá los resultados y análisis de los diferentes escenarios de crecimiento.

El proceso “enfrentando la realidad” es diferente a otros ejercicios similares en que es un proceso probado que ha sido usado por ULI desde 1997, y resultó en la implementación de prácticas preferidas en crecimiento en varios estados.

Más información en www.azOneFuture.com

Calendario de Eventos y Reuniones

Mayo

1	3:00 p.m.	Comité Consejero en Calidad de Aire
6	1:00 p.m.	Comité de Calles
7	1:30 p.m.	Comité de Especificaciones y Detalles Estándar
7	10:00 a.m.	Comité de Sistemas de Transporte Inteligente
8	1:00 p.m.	Comité Técnico de Servicios Humanos
14	12:00 p.m.	Comité de Administración
19.	2:00 p.m.	Comité Ejecutivo del Concejo Regional
19	1:00 p.m.	Comité De Cuidado Continuo en Falta de Vivienda
21	2:00 p.m.	Comité Códigos de Construcción
21	4:00 p.m.	Comité de Política en Transporte
27	10:00 a.m.	Comité Técnico Sobre Población
27	1:30 p.m.	Comité Consejero Técnico Calidad de Aire
28	5:00 p.m.	Concejo Regional
29	8:00 a.m.	Reunión Cumbre en Transporte
30	10:00 a.m.	Comité Revisión de Transporte
22	1:30 p.m.	Comité Consejero Técnico Calidad de Aire
23	5:00 p.m.	Concejo Regional
24	10:00 a.m.	Comité de Revisión de Transporte

Las fechas, horas y lugares de todas las reuniones pueden cambiar. Otros comités no en la lista también podrían reunirse en estos meses. Para confirmar favor de llamar a 602-254-6300 o visite el sitio en el Web, www.mag.maricopa.gov/meetings.cms

Junio

4	10:00 a.m.	Comité de Sistemas de Transporte Inteligente
---	------------	--

4	1:30 p.m.	Comité de Reglas de Detalles y Especificaciones
11	9:00 a.m.	Grupo de Trabajo de Fondos Para Mejoras
11	12:00 p.m.	Comité de Administración
12	1:00 p.m.	Comité Técnico en Servicios Humanos
14	1:00 p.m.	Grupo de Trabajo de Fondos Para Mejoras
17	1:30 p.m.	Reunión Unida Grupo de Bicicletas/Grupo de Peatones
17	2:30 p.m.	Grupo de Planeadores Afectados
18	2:00 p.m.	Comité Código en Edificios
18	4:00 p.m.	Comité de Política en Transporte
19	2:00 p.m.	Grupo de Trabajo de Fondos para Mejoras
23	12:00 p.m.	Comité Ejecutivo Concejo Regional
24	10:00 a.m.	Comité Consejero Técnico en Población
24	2:00 p.m.	Grupo de Trabajo de Fondos para Mejoras
25	5:00 p.m.	Reunión Anual del Concejo Regional y Premios Desert Peaks
26	10:00 a.m.	Comité de Revisión de Transporte
26	1:30 p.m.	Comité Consejero Técnico Calidad de Aire.

Hay Estacionamiento en el sótano del edificio. Favor de pedir que su boleto sea sellado en la reunión para que no tenga que pagar por su estacionamiento. También hay boletos gratis para los que asistan a la reunión usando transporte público. Estacionamiento seguro para bicicletas se encuentra en el primer nivel del sótano.

La revista MAGAZine está disponible en formato electrónico en inglés y español en el sitio MAG www.mag.maricopa.gov/project.cms?item=433

Julio

2	10:00 a.m.	Comité de Sistemas de Transporte Inteligente
2	1:30 p.m.	Comité de Reglas de Detalles y Especificaciones
8	1:00 p.m.	Comité de Calles
9	12:00 p.m.	Comité de Administración
15	10:00 a.m.	Comité Coordinador en Servicios Humanos
15	1:00 p.m.	Reunión Unida Grupo de Bicicletas/Grupo de Peatones
16	2:00 p.m.	Comité Código en Edificios
16	4:00 p.m.	Comité de Política en Transporte
17	10:00 a.m.	Grupo Consejero de Telecomunicaciones
21	12:00 p.m.	Comité Ejecutivo Concejo Regional
22	10:00 a.m.	Comité Consejero Técnico en Población
22	10:00 a.m.	Comité de Seguridad en Transporte.
23	5:00 p.m.	Concejo Regional
24	10:00 a.m.	Comité Revisión de Transporte
24	1:30 p.m.	Comité Consejero Técnico Calidad de Aire
28	2:00 p.m.	Comité Regional Cuidado Continuo en Desamparados

Todas las reuniones, al menos que se especifique de otra manera, se llevarán a cabo en las salas de conferencia ubicadas en las oficinas MAG en el segundo piso del edificio, 302 N. 1st. Avenue, Phoenix.

