

Primera Reunión Regional Se Enfoca en Transporte

Más de 100 “Visionarios Regionales” se reunieron en marzo para examinar los retos en el transporte en la región e identificar posibles soluciones en la primera reunión tipo Town Hall patrocinada por la Asociación de Gobiernos Maricopa (MAG). Los participantes representaron grupos de liderazgo en todo el Valle quienes típicamente no participan en el planeamiento de transporte.

“MAG se ha comprometido a permitir que más voces sean escuchadas en los asuntos mayores en transporte,” dijo la presidenta de MAG Wendy Feldman-Kerr, alcaldesa de Queen Creek. “La reunión regional es otro esfuerzo clave para alcanzar a aquellos quienes normalmente no son escuchados en el proceso,” dijo.

El participante en el Town Hall Regional Jack Sellers, un residente en el Este del Valle quien tiene gran interés en asuntos del transporte, dijo que le gustó lo que para él fue un evento muy productivo. “Me da mucho gusto haber participado,” dijo. “Me impresionó la variedad de gente que estuvo aquí. Hubo muchas ideas diversas, y muchas personas que-después de un buen y abierto discurso-propusieron ideas que resultaron en mucha discusión.”

Durante la sesión de la mañana, los participantes fueron separados en 10 paneles para tratar con sus ideas. Opciones flexibles, mejor uso regional de la tierra, conectividad regional, desarrollo de alternativas de financiamiento, mejor mercadeo y educación, y la utilización de tecnología para tratar con la congestión vehicular fueron solo algunos de los asuntos de política que recibieron atención.

Sellers dijo que un asunto clave para él es ayudar a la gente a entender la relación entre un buen sistema de transporte y la economía.

“Pienso que tener un sistema efectivo de transporte es esencial para el desarrollo económico, que necesitamos participar seriamente en esa arena si vamos a proveer los trabajos para la gente que van a vivir en este Valle en un futuro no muy lejano.

Por la tarde, todos los participantes se reunieron de nuevo en una sesión para discutir todas y cada una de las recomendaciones. Usando un sistema electrónico de votación inmediata para votar sobre ciertas opciones, el grupo identificó 19 “soluciones de prioridad.” Después se les pidió que las clasificaran en su orden de prioridad más alta. Entre las prioridades más altas estuvieron:

- * Sincronización de señales de tránsito (semáforos).
- * Uso de sistemas de transporte inteligente.
- * Completar la red arterial y expansión de caminos de mayor significado
- * Desarrollar e implementar tránsito urbano de alta capacidad.
- * Expansión del tren ligero

- ✧ Estandarización de controles de tráfico.
- ✧ Expansión de las autopistas existentes.

Las sugerencias y recomendaciones recibidas durante el Town Hall Regional serán presentadas al Comité de Política en Transporte (TPC) para su consideración en la elaboración del Plan Regional de Transporte (RTP). El Comité compuesto de 23 miembros incluye representantes de gobiernos locales, el comercio, e intereses de la industria de transporte camionero y de transporte urbano. El comité fue creado por MAG para dar a los intereses del sector privado una voz directa en las decisiones de política en transporte.

Los Visionarios Regionales llegaron armados con información que recibieron en un informe especial preparado específicamente para la reunión y que se les envió antes del evento. El informe incluyó datos detallados en ocho categorías, incluyendo crecimiento de población y empleos; un resumen de los planes y programas actuales de transporte; lo que se ha alcanzado anteriormente en transporte; el papel y la efectividad de autopistas, calles y los sistemas de transporte urbano en la región; fuentes existentes de financiamiento; asuntos que afectan el futuro del transporte; y los resultados de una reciente encuesta regional del transporte.

El Town Hall fue patrocinado por varias empresas y organizaciones, incluyendo APS; BC Graphics; Blue Cross Blue Shield of Arizona; Cantelme, Kaasa and Associates LLC; Carter and Burgess, Inc.; DMJM and Harris; David Evans and Associates; Entranco; HDR, Inc.; John F. Long Properties; Kimley-Horn and Associates, Inc.; Mariscal, Weeks, McIntyre and Friedlander, P.A.; Parsons Brinkerhoff; S.R. Beard and Associates; SRP; Southwest Gas; TerraSystems Southwest, Inc.; Traffic Research and Analysis, Inc.; and Wilbur Smith Associates.

Para más información por favor visite la página en el internet: Let's Keep Moving, www.mag.maricopa.gov/project.cms?item=1988

Algunas de las Opiniones en el Town Hall

<p>** 79% de los participantes indicaron que es necesario tener financiamiento adicional para el transporte.</p> <p>** 31% Opinaron que la siguiente reunión debería tratar con asuntos del Medio Ambiente.</p> <p>** 22 % Prefieren que los asuntos relacionados al uso de la tierra deben ser el tema de un Town Hall.</p>
--

Mensaje de la Presidenta Wendy Feldman-Kerr

El 28 de marzo, estuve en un salón lleno de “Visionarios Regionales” quienes habían venido de diferentes grupos de líderes en todo el Valle a participar en el primer Town Hall regional de la Asociación de Gobiernos Maricopa. Por ser presidente de MAG, para mí fue un momento particularmente agradable ver la semilla de una idea, nacida del proceso de gobierno, brotar y tener resultado tan extraordinariamente positivo.

El Town Hall Regional es solo un ejemplo de cómo MAG se ha comprometido a alcanzar a aquellos que tradicionalmente no han tenido un voto en el proceso. El Town Hall Regional fue diseñado para abrir un diálogo con aquellos que, aunque han estado activos localmente, han seguido siendo un recurso aún no aprovechado regionalmente. El Comité Organizador del Town Hall se enfocó en grupos de liderazgo en el Valle porque queríamos escuchar las ideas de individuos quienes son activos en sus comunidades y han participado en actividades en calidad de líderes.

Fue interesante notar que más del 95% de los participantes del Town Hall votaron en las últimas dos elecciones. Cincuenta y cuatro por ciento habían vivido en el condado más de 20 años. Fue obvio por la discusión informada que los participantes en este grupo-que demostraron ser capaces y eficaces como votantes-entendieron los asuntos y dieron seria consideración a las soluciones propuestas.

Es claro que aprovechar a un grupo de participantes talentosos y dispuestos es un gran modelo para tratar con un número de temas regionales en el futuro. Al otro lado de la moneda, esperamos que el éxito del Town Hall Regional servirá para inspirar a aquellas comunidades que no tienen academias de liderazgo a reconocer el valor de dichos programas y los implementen en sus comunidades.

Los programas de liderazgo producen mejores líderes a través de educación, experiencia, y participación. Programas de este tipo reúnen a individuos de diversas experiencias, y las comunidades han encontrado que los participantes están más dispuestos a tomar mayor responsabilidad según aumenta su conocimiento. Dichos programas normalmente sirven como un sendero al servicio continuo comunitario.

A través de MAG, nosotros podemos ayudar a líderes locales a desarrollar una perspectiva más amplia en cuanto a asuntos regionales. Al ayudar a los ciudadanos a servir mejor en sus comunidades en la región, la comunidad regional sirve a sus ciudadanos.

Espero escuchar las opiniones y pensamientos de estos líderes emergentes en nuestro siguiente Town Hall Regional anual, mientras que continuamos con nuestros esfuerzos de crear una región dinámica y vibrante.

Miembros del Concejo Regional

Alcaldesa Wendy Feldman-Kerr*
Queen Creek, Presidenta

Alcaldesa Joan Shafer*
Surprise, Vicepresidenta

Alcalde Keno Hawker*
Mesa, Tesorero

Alcalde Douglas Coleman
Apache Junction

Alcalde Ron Drake
Avonadle

Alcalde Dusty Hall
Buckeye

Alcalde Edward C. Morgan
Carefree

Alcalde Ralph Mozilo
Cave Creek

Alcalde Boyd Dunn
Chandler

Alcalde Robert Robles
El Mirage

Alcalde Jon Beydler
Fountain Hills

Alcalde Chuck Turner
Gila Bend

Gobernador Richard P. Narcia
Comunidad Indígena Gila River

Alcalde Steve Berman
Gilbert

Alcaldesa Elaine Scruggs
Glendale

Vice Alcalde James Cavanaugh
Goodyear

Alcaldesa Margarita Cota
Guadalupe

Alcalde J. Woodfin Thomas*
Litchfield Park

Supervisor Max. W. Wilson
Condado Maricopa

Alcalde Edward F. Lowry
Paradise Valley

Alcalde John Keegan*
Peoria

Alcalde Skip Rimsza*
Phoenix

Presidenta Joni Ramos
Comunidad Indígena Salt River Pima-Maricopa

Alcaldesa Mary Manross*
Scottsdale

Alcalde Neil G. Giuliano
Tempe

Alcalde Adolfo Gámez
Tolleson

Alcalde Lon McDermott
Wickenburg

Alcaldesa Daphne Green
Youngtown

Dallas Gant and Joe Iane
Arizona Department of Transportation (ADOT)

F. Rockne Arnett
Citizens Transportation Oversight Committee (CTOC)

Miembros del Comité Ejecutivo

www.mag.maricopa.gov/members/cms

Perfil Regional: Alcaldesa Mary Manross, Scottsdale

CONOZCA A LA ALCALDESA MARY MANROSS

Al preguntarle que es el asunto más grande enfrentando hoy a la región, la alcaldesa de Scottsdale Mary Manross contesta en solo cinco palabras: “Crecimiento y todas sus implicaciones.”

Una respuesta no sorprendente de parte de una alcaldesa conocida por su enfoque en la reurbanización, vitalidad económica, vecindarios y preservación. Por cierto, debido a que Scottsdale escasea en terrenos disponibles para el crecimiento, la alcaldesa dice que su ciudad debe enfrentar el crecimiento muy diferentemente a muchos de sus municipios vecinos.

“Porque estamos a punto de alcanzar “la totalidad,” (build-out), Scottsdale está cambiando de enfoque y su dirección en cuanto a como vamos a crecer en el futuro,” dice. “Nuestro futuro en Scottsdale es reinversión, reurbanización, y preservación.”

Manross fue elegida alcalde en mayo 2000 después de ocho años en el concilio municipal. Actualmente pertenece al Comité Ejecutivo MAG, al Concejo Regional, y al Comité de Política en Transporte. Además es presidenta de Valley Metro y presta servicio en la mesa directiva de la Asociación de Usuarios Municipales de Agua (AMWUA), así como en la Liga de Ciudades y Pueblos, participa en el Arizona Town Hall y anteriormente con *Arizona Women in Municipal Government*, una organización de mujeres en gobiernos municipales.

Manross declara que una de las iniciativas más importantes que nuestro estado debe seguir es una revisión a la estructura de impuestos. “Necesitamos reestructurar nuestro sistema de impuestos para hacerlo más equitativo y más efectivo,” dice Manross. “Eso tiene implicaciones para todas las ciudades. Las ciudades ahora dependen mucho de los impuestos en ventas. Si pudieran cambiar eso en una manera favorable, ayudaría a las ciudades a poder trabajar juntas más efectivamente en la región,” agregó.

Otro cosa importante para Manross ha sido los asuntos en el transporte. Además de ser parte del Comité de Política en Transporte (TPC), es miembro del Comité Dirigente en Infraestructuras del Transporte de la Liga Nacional de Ciudades (NLC), el grupo primordialmente responsable por la política nacional en transporte de la organización nacional de municipios.

“Pienso que es absolutamente esencial que logremos extender el impuesto en ventas de medio centavo para el transporte. Eso debe ser nuestro objetivo número uno para que podamos cumplir con el Plan Regional de Transporte.”

Manross considera que lo mejor de ser una funcionaria electa es conocer gente de todos los segmentos de la población, no solo localmente, sino también nacional e internacionalmente. Dice que su participación en MAG le ha enseñado a pensar más regionalmente, resultando en sus esfuerzos más recientes de trabajar con las comunidades culturales del Valle para establecer un plan regional para fomentar las artes y cultura en la región.

“Trabajando juntos, esperamos encontrar la manera de apoyar financieramente esos esfuerzos. Es muy importante para nosotros económicamente y para nuestra calidad de vida,” dice.

Fuera de su vida pública, Manross se dedica a su familia, incluyendo su esposo, tres hijos y una hija, y una nieta de casi dos años. Manross además se dedica a una variedad de actividades al aire libre como correr, golf, tenis y jardinería. Además le gusta leer, pero admite que no tiene mucha oportunidad de hacerlo por placer en estos días.

Manross conoció a su esposo en la Universidad de California en Los Angeles (UCLA). Recibió su bachillerato en Ciencias Políticas y educación secundaria. Durante 22 años, la alcaldesa y su esposo, Larry, dirigieron y enseñaron cursos preparativos para el matrimonio en el Centro de Renacimiento Franciscano. Dice que la experiencia le ayudó a prepararse para su vida pública enseñándole cómo trabajar con grupos grandes, cómo pensar de pie, y como comunicarse efectivamente. Además le enseñó su filosofía personal: Que el éxito en la vida es definido por las relaciones humanas.

“He encontrado que todos los que he conocido y con quienes trabajo son únicos. Pero, siempre hay maneras de conectar. Uno puede siempre encontrar una forma de relacionar en algún nivel. Eso es lo que trato de encontrar, esas cosas comunes, o donde puedo ser efectiva al hablar con alguien y tratar de ayudar a establecer una comunicación. Las relaciones honestas son importantes, y entre más efectivo sea uno en establecer relaciones y mantenerlas, lo mejor que puede ser como funcionario público.”

VOCES DEL CONCEJO

Que cosa tan tremenda ver el progreso del San Tan Freeway conectando el sur de Chandler con el resto del Valle. Cuando sea terminado, el nuevo corredor fomentará nuevo desarrollo económico, dando a la misma vez alivio a los usuarios que viajan a y de Chandler. Vemos la Autopista San Tan como una máquina económica dispuesta a impulsar todo el Este del Valle-y toda la región a la misma vez.

Alcalde Boyd Dunn de Chandler, hablando acerca del impacto que tendrá la autopista San Tan.

Guadalupe es una comunidad que sigue creciendo y mejorando. Hay más buenos proyectos que están siendo planeados. Guadalupe esta situado entre su orgulloso pasado y su brillante futuro.

Alcaldesa Margarita Cota de Guadalupe en la presentación de una entrega de \$180,000 para desarrollo económico y la revitalización del Centro de Compras El Tianguis en el pueblo.

El transporte, desarrollo económico, y la calidad total de vida de que gozamos son interrelacionadas. El futuro de Mesa depende de nuestra habilidad de proveer soluciones comprensivas en transporte para cumplir con las necesidades de nuestra creciente comunidad.

Alcalde Keno Hawker de Mesa en un editorial en The Arizona Republic sobre las necesidades del transporte y posibles soluciones.

Proyectan Más Alertas de Ozono Debido a Reglas Más Estrictas

Después de seis años consecutivos de cumplir con las reglas federales contra la contaminación de ozono a nivel del suelo, el área metropolitana de Phoenix espera sobrepasar unas medidas nuevas, más estrictas quizás hasta unas 19 veces, según oficiales del Departamento de Calidad Ambiental de Arizona (ADEQ).

Para enfrentar ese reto, ADEQ y sus compañeros en la Campaña de Aire Limpio en *Valley Metro* y la Asociación de Gobiernos Maricopa (MAG) iniciaron la campaña de verano contra el ozono en abril, un mes antes de lo normal.

La nueva regla que mide concentraciones de ozono en el suelo en un periodo de ocho horas en vez de una hora, no entra en vigor hasta el año 2004, pero oficiales decidieron evitar la confusión que otros estados han sufrido al tratar de pronosticar y estar al tanto de las dos medidas durante el periodo de transición.

“Al pronosticar para el requisito nuevo, más protectivo, podremos proveer a quienes se preocupan por su salud información que pueden usar para enfrentar mejor la contaminación de ozono,” dijo el Director de ADEQ Steve Owens. “Necesitamos hacer todo lo que sea posible para informar a aquellos en grupos sensitivos, como niños, ancianos, y asmáticos, acerca de los efectos dañinos a la salud de la contaminación de ozono a nivel del suelo y como minimizar ser expuestos.”

La Agencia Federal de Protección Ambiental (EPA) ordenó a los estados adoptar los nuevos requisitos en 1997, después de que un número de estudios médicos encontró que exposición a menores concentraciones de ozono a nivel del suelo por periodos prolongados es tan peligrosa a los pulmones de humanos y el sistema respiratorio como concentraciones más altas durante un periodo de tiempo más corto.

Ozono a nivel del suelo es un gas invisible, sin olor, producido por el calentamiento intenso de composiciones químicas y emisiones vehiculares de escape producidas durante los meses del verano.

Debido a que la mayoría de la contaminación de ozono a nivel del suelo es producida por fuentes móviles como los automóviles y podadoras de césped de motor de gasolina y otro equipo de jardinería, una variedad de programas ha sido creada para reducir dichas emisiones. Estos programas, elaborados en cooperación con MAG, ADEQ, y *Valley Metro*, han contribuido significativamente a mejoras en la calidad del aire del Valle en los últimos seis años.

Stephen Cleveland, presidente del Comité de Asesoría Técnica del Calidad del Aire dice que el cambio a la más difícil medida de ocho horas este año además debería prevenir violaciones de las medidas existentes federales de una hora durante la transición.

“Los tremendos esfuerzos del estado y los gobiernos locales para establecer algunas de las medidas más agresivas en la nación para reducir contaminación ya han sido efectivos en cuanto a los requisitos de una hora de ozono,” dijo Cleveland. “Esperamos alcanzar los mismos resultados con los nuevos requisitos que medirán durante las ocho horas. Si nos mantenemos sin violaciones este verano, será un testamento al progreso que hemos hecho en la preservación de nuestro ambiente y en proteger la salud pública en esta región.”

Como parte de la transición a la nueva medida de ocho horas, funcionarios han desarrollado un nuevo sistema de aviso de salud para este año. Desde ahora hasta septiembre, ADEQ proveerá pronósticos semanarios de ozono a los medios de comunicación del Valle cada domingo para permitir a los residentes y empleadores planear los viajes al lugar de trabajo y actividades para la semana siguiente. ADEQ además proveerá diariamente “Avisos de Salud Diarios” o “Precauciones de Salud” cuando los pronósticos indiquen condiciones que causarían concentraciones elevadas de ozono.

Residentes que deseen más información acerca del programa para la reducción de ozono deben llamar a *Valley Metro* al teléfono 602-262-RIDE (7443).

Lo Que Usted Puede Hacer Para Reducir Emisiones de Ozono

- ✱ Viaje con otras personas, use tránsito público, camine o use su bicicleta para reducir el uso de su vehículo, especialmente en días calurosos del verano.
- ✱ *Telecommute* (trabajar en casa por computadora o por teléfono) uno o más días por semana.
- ✱ Minimice el uso de cortadoras de césped de motor de gasolina y otro equipo de jardinería durante las horas del día, y tenga cuidado de no tirar el combustible.
- ✱ Espere hasta las horas de la noche para echar gasolina a su vehículo.

- * Asegúrese de que las llantas de su vehículo estén infladas debidamente y que las ruedas estén alineadas.
- * Participe en los programas de conservación de energía de su compañía local energética.
- * Selle los recipientes de sustancias limpiadoras caseras, sustancias químicas en su taller, solventes y sustancias químicas para uso en el jardín para evitar que los vapores se escapen.

Estudios MAG del Transporte Demuestran Necesidades

Como parte del intenso esfuerzo de recaudar información para asistir en la elaboración del nuevo Plan Regional de Transporte (RTP), la Asociación de Gobiernos Maricopa y sus colaboradores-el Departamento Estatal de Transporte de Arizona (ADOT, la Autoridad Regional de Transporte Publico (RPTA), y la Asociación de Gobiernos del Centro de Arizona (CAAG)-han efectuado durante los últimos dos años una variedad de estudios en el transporte en toda la región.

“Estos extensos estudios han proveído volúmenes de información acerca de los retos en el transporte de la región-ahora empieza el proceso de interpretar todos los datos e incorporar los resultados en el Plan Regional de Transporte.”

Eric Anderson, Gerente de Transporte, MAG

Los estudios recientemente completados incluyen el Estudio MAG de Tránsito de Alta Capacidad; el Estudio Valley Metro/RPTA de Tránsito Urbano Regional; el Estudio MAG/ADOT de Carril de Valor (HOV, de Cuota, por ejemplo); el Estudio MAG de Congestión Vehicular; Estudio MAG de Transporte en el Área Noroeste del Valle, Estudio MAG del Transporte en el Área Suroeste; Estudio MAG/CAAG del Transporte en el Área Sureste Condado Maricopa y Norte Condado Pinal; Estudio MAG de Transporte en Avenida Grand y Área Noroeste; y el Estudio MAG de Movilidad Este/Oeste.

Estudio MAG Avenida Grand/Noroeste

Este estudio ha sido terminado y fue aceptado por el Concejo Regional MAG en enero 2003. Actualizó el máximo concepto para que la Avenida Grand entre Loops 101 y 303 fuera una “Arteria Ampliada/Expressway limitado.” En esa manera seguiría sirviendo tanto al tráfico local como el regional. Mejoras mayores recomendadas incluyen ampliar Grand Avenue a seis carriles, separaciones de niveles, y mejoras del sistema de Transporte Inteligente.

Estudio de Tránsito de Alta Capacidad

El Estudio de Tránsito de Alta Capacidad encontró que debido al crecimiento proyectado para la región, existe suficiente necesidad de viajes para justificar tren ligero y tránsito de autobús rápido adicionales y corredores para trenes de pasajeros. Debido a que el análisis hecho para el estudio no fue limitado por fuentes financieras disponibles, las recomendaciones en el estudio fueron catalogadas como corto plazo (10-15 años) plazo intermedio (15-30 años), y largo plazo (30-40 años). Prioridades de corto plazo que fueron identificadas incluyen servicio inicial de ferrocarril de pasajeros en rieles que ya existen para trenes de carga y servicio de tren ligero/autobuses rápidos en siete corredores adicionales.

El estudio encontró que una red sólida de tránsito por tren ligero/tránsito por autobús rápido podría proveer una sistema de tránsito de máxima capacidad para cumplir con las necesidades matutinas de los viajeros, mientras que el tren de pasajeros podría servir la demanda de la fuerza laboral. El estudio concluyó que la demanda de viajes en la mayoría de los corredores podría ser cumplida con servicio de autobús rápido, aunque crecimiento posterior podría requerir inversiones en tránsito por tren ligero. El estudio encontró que la cantidad de usuarios de tren ligero en la región MAG es igual o mejor que el número de viajeros en sistemas similares en el oeste de los Estados Unidos.

Estudio Movilidad Este/Oeste

El Estudio de Movilidad Este/Oeste se enfocó sobre opciones para mejorar el flujo del tráfico entre la Ruta Estatal 51 y Loop 303. Las opciones para el área incluyen ampliar calles, mejoras a intersecciones e interconexiones, servicios adicionales de autobús, coordinación de semáforos, y desarrollar el concepto de una “supercalle” por la Avenida Northern entre Loop 303 y Avenida Grand.

Estudio MAG/CAAG de Transporte en Áreas Sureste del Condado Maricopa/Norte del Condado Pinal

El Estudio de Transporte en las áreas Sureste del Condado Maricopa y Norte del Condado Pinal examina las preocupaciones comunes en el transporte en la región sureste del Condado Maricopa y la región del norte del Condado Pinal. Las posibles opciones identificadas para esa área incluyen ampliación y extensión de arterias principales; amplificación de caminos/autopistas para aumentar la capacidad en las autopistas Price, Red Mountain, San Tan, y Superstition; mejoras a los carriles HOV diseñados para vehículos con dos o más personas; y posiblemente nuevas carreteras-como una conexión desde Loop 202 al Aeropuerto Williams Gateway.

Estudio de Transporte en Área Suroeste y Estudio de Transporte en Área Noroeste

Los estudios de transporte en las áreas noroeste y suroeste también examinan lo que podría suceder en el transporte. Debido al rápido crecimiento proyectado para el Oeste del Valle nuevas o renovadas facilidades de transporte bajo consideración incluyen: construcción de Loop 303 desde I-17 en el Camino Lone Mountain (con una segunda conexión a lo largo de New River Road) hacia el oeste hasta Grand Avenue, luego hacia el sur pasando I-10 a Riggs Road; construcción de una vía a lo largo del I-10 para reducir el tráfico en I-10 al sur de la autopista desde I-10 hasta la Ruta Estatal 85; construcción de la Autopista South Mountain; ampliar las autopistas existentes a sus límites estructurales o los límites del derecho de vías; y completar la conversión de la Avenida Northern a “Supercalle”.

Estudio RPTA del Sistema Regional de Tránsito

El Estudio RPTA del Sistema Regional de Tránsito examinó el servicio local de rutas fijas, rutas de circulación, trasbordadores, servicio exprés, autobuses rápidos, y servicio limitado o de paradas alternas. También fueron estudiados los servicios “dial-a-ride”, conexiones rurales/urbanas, y servicios de camionetas para viajeros que estacionan sus vehículos para viajar en grupo con otros (“van pooling”). Las recomendaciones preliminares en el estudio incluyen significantes aumentos durante los siguientes 30 años de “millas de ingresos”, la distancia en millas que un vehículo de cobro es operado en el servicio de

pasajeros. Las recomendaciones incluyen un total de 80 millones de “millas de ingresos” de servicio local de rutas fijas; ocho millones de millas de ingresos de servicio de rutas específicas (circulación) o trasbordadores; casi siete millones de millas de ingresos de conexiones regionales a través de servicios de paradas alternas; y casi siete millones de millas de ingresos de servicio de autobús rápido en autopistas/vías exprés. Las recomendaciones también proponen aumentos significantes en servicios de “dial-a-ride” y servicios de transportación para ancianos.

Estudio de Congestión Vehicular en Autopistas.

El propósito del Estudio de Congestión Vehicular en Autopistas es identificar y analizar la congestión en más de 176 millas de autopistas urbanas, evaluar el grado de la congestión, y clasificar los proyectos para reducir la congestión identificada. Hasta la fecha, el estudio ha identificado un número de lugares de embotellamiento. Durante el periodo de viaje por las mañanas, la congestión se encuentra en la transición de la autopista Red Mountain (Loop 202) a la autopista Pima, (Loop101); la autopista Pima carril norte entre Baseline y Thomas Road; Ruta Estatal 51 carril sur entre Avenida Northern y Thomas Road; autopista Red Mountain hacia el oeste desde la autopista Pima hasta autopista I-10; autopista I-10 hacia el norte desde Ray Road hasta US 60; I-10 hacia el este desde la Avenida 91 hasta la Avenida 59; US 60 hacia el este desde Greenfield Road hasta I-10; y autopista I-17 entre Bell Road y Camelback Road.

Por las tardes, la congestión se encontró en autopista I-17 hacia el norte desde Thomas Road hasta Cactus Road; Ruta Estatal 51 hacia el norte desde McDowell Road hasta Glendale Avenue; Loop 202 hacia el este desde Van Buren Street hasta McClintock Drive; autopista Pima hacia el sur desde Indian Bend Road hasta US 60; autopista I-10 hacia el oeste desde la Avenida 19 hasta Avenida 67; I-10 hacia el sur desde University Drive hasta Southern Avenue; y US 60 hacia el este desde I-10 hasta Lindsay Road.

Por lo menos 11 proyectos han sido identificados para tratar con los mencionados lugares de congestión. Algunos de los proyectos son de costo mínimo, tal como cambiar y pintar rayas en el pavimento, otras resultarían muy caras y merecen evaluación adicional. Un asunto importante de considerar en la evaluación de proyectos es si aliviar la congestión eliminará la congestión o simplemente la movería de un lugar a otro.

Estudio MAG/ADOT de Valor de Carriles

Carriles de Valor, también conocidos como High Occupancy Toll (HOT), pueden ser mejor identificados como nuevos o los existentes carriles High Occupancy Vehicle (HOV) que podrían ser usados por vehículos con solo el chofer con pago de una cuota. El propósito del estudio de Carriles de Valor fue proveer información para actualizar el Plan MAG HOV y asesorar la posibilidad de convertir los carriles HOV a carriles HOT.

Las opciones fueron evaluadas basándose en un amplio número de factores. Los resultados indican que los carriles HOT son posibles y son una opción viable para manejar la cantidad de tráfico en las autopistas existentes. Sin embargo, el estudio también encontró que obtener apoyo del público para el concepto podría resultar difícil. Grupos enfocados en el tema demostraron que el público apoya la tradición de los carriles HOV y la mayoría no aceptó la idea de los carriles HOT-aunque muchos acordaron generalmente con el concepto cuando se tomó en cuenta las condiciones de mayor embotellamiento. El estudio

concluyó que el concepto necesitaría ser implementado en varias fases con mercadeo comprensivo y programas educativos.

Para más información acerca de estos estudios, favor de visitar las páginas del internet MAG:

www.mag.maricopa.gov y clicar en “projects.”

Tomando Pasos Contra la Violencia Doméstica

Terminar con la violencia doméstica fue el propósito de dos eventos mayores en meses recientes. El 26 de abril, miles de hombres y mujeres salieron a las calles en la primer Caminata para Terminar Con La Violencia Doméstica. El evento incluyó una carrera de 5 kilómetros y una caminata para recaudar dinero a beneficio de los albergues locales y programas contra la violencia doméstica.

Muchos de los participantes han sido víctimas de violencia doméstica, otros son trabajadores en albergues y parientes de aquellos que perdieron la vida víctimas de la violencia doméstica. La Gobernadora Janet Napolitano se unió a los participantes y caminó junto con ellos..

“Con la ayuda de la comunidad, los comercios, y los grupos que luchan contra la violencia doméstica, estamos aumentando el conocimiento de este serio problema, y al mismo tiempo declarando a todos que la violencia en el hogar es inaceptable,” dijo la Gobernadora Napolitano a los participantes en la caminata.

Cada año, casi 14,000 mujeres y niños son rechazados en los albergues para víctimas de violencia doméstica por falta de espacio.

“Creamos esta caminata para aumentar el conocimiento y para reunir los fondos que son tan necesarios para los albergues para víctimas de violencia doméstica,” dijo el presidente coordinador de la caminata Gene D’Adamo.

D’Adamo además es presidente de Empleadores Contra la Violencia Doméstica (EADV), una colaboración de empresas locales desarrollada por MAG para tratar con el impacto de la violencia doméstica entre los empleados, el comercio y las comunidades.

El 4 de marzo, más de 60 líderes del comercio y la comunidad se reunieron para el foro “El Estado de La Violencia Doméstica” para discutir el tema y para celebrar recientes logros por EADV al enfrentar la violencia en el lugar de trabajo. Con más de 90 miembros, EADV ha elaborado programas de entrenamiento para gerentes así como políticas formales sobre violencia doméstica en el lugar de trabajo. EADV también ha iniciado recientemente la Guía de Recursos en Violencia Doméstica. La Guía incluye una lista de los empleadores que están dispuestos a asistir con contribuciones en servicio para albergues, como donaciones de gastos de imprenta y de mercancía.

Para más información por favor visite la página del internet Empleadores Contra Violencia Domestica (EADV): www.mag.maricopa.gov/project.cms?item=590.

Nuevo Mapa Le Muestra el Camino a los Ciclistas

¿Quiere trasladarse de aquí a allá en dos ruedas? Cientos de millas de caminos para bicicletas y veredas de usos variados están demarcados en el Mapa Regional MAG 2003 para Bicicletas.

Para animar a la gente a que use bicicletas para sus viajes, MAG actualiza el mapa para bicicletas cada dos años. El mapa muestra los caminos que pueden ser usados para viajar al trabajo, a las escuelas, a los centros de compras y otras importantes destinaciones. El mapa incluye rutas para bicicletas, veredas pavimentadas, y caminos no pavimentados. Este año, el mapa también incluye fotos que muestran algunos de los caminos y veredas. De las aproximadamente 21,000 millas de caminos en la región MAG, el mapa enseña 815 millas de caminos para bicicletas, 394 millas de rutas para bicicletas, 143 millas de veredas pavimentadas de usos múltiple, y 186 millas de caminos sin pavimento. Además, el mapa incluye aproximadamente 170 millas de las populares rutas para ciclistas.

El mapa es ofrecido gratuitamente. Para más información, favor de llamar a Maureen DeCindis o Dawn M. Coomer al 602-254-6300.

Mapas Incluido en Publicación Nacional

Ya sean generados electrónicamente, con códigos de color y topográficos, o solo algunas rayas en pluma y una "x" en una servilleta, los mapas dan un servicio indispensable en nuestra sociedad. Pero la calidad y exactitud del mapa puede hacer una gran diferencia cuando se trata de darle a uno la información que necesita.

ESRI, el vendedor de ArcInfo, ArcView, ArcGIS y otro equipo de computación de Sistemas de Información Geográfica (GIS), anualmente publica un libro de mapas dedicado a los importantes e innovadores logros de los usuarios de GIS. Cada volumen del libro de mapas ESRI presenta solo unos 100 de los miles de mapas sometidos de todas partes del mundo. Para el Libro de Mapas 2003, MAG recibió el honor de tener dos mapas creados por personal GIS de MAG incluidos en la prestigiada publicación.

Uno de los mapas demuestra las Concentraciones de Población en el Año 2000. El otro demuestra el análisis de los presentes y futuros centros de empleos en el Condado Maricopa.

Este es el segundo año consecutivo en que MAG ha tenido dos de sus mapas seleccionados para el libro. Estos dos mapas serán exhibidos en el vestíbulo del segundo piso de las oficinas MAG, 302 Norte Primera Avenida en Phoenix.

Foro de Seguridad Trata de Disminuir Fatalidades

Los automovilistas del Valle involucrados en choques en intersecciones mueren a un promedio mucho más grande que sus similares en el resto del país. Las estadísticas demuestran que casi la tercera parte de las personas involucradas en choques en intersecciones en el Condado Maricopa no sobreviven los

accidentes, en comparación al promedio nacional de 25 por ciento. En unas ciudades del Valle, el promedio de fatalidades es tan alto como el 50 por ciento.

Encontrar la mejor forma de reducir esas cifras fue uno de los tópicos de discusión en el Tercer Foro Anual MAG de Seguridad en Transporte el 13 de marzo, 2003. El foro fue organizado en colaboración con la conferencia primaveral de *Arizona Institute of Transportation Engineers*.

“El enfoque del foro fue compartir información acerca de las prácticas de seguridad e informar a los participantes acerca de las actividades de seguridad en la región, incluyendo el Plan de Acción de Seguridad elaborado por MAG,” dijo Sarath Joshua, gerente del programa de seguridad en MAG.

El Plan de Acción de Seguridad que está siendo preparado por el Grupo MAG de Personas Interesadas en Seguridad trata con la seguridad en carreteras reuniendo a profesionales de varias disciplinas, como ingenieros, funcionarios policiales, educacionales, y de los servicios médicos de emergencia.

El Foro de Seguridad también incluyó un panel de discusión acerca de la preparación del Sistema de Administración de Seguridad en Transporte para la región MAG. Un próximo proyecto en MAG desarrollará el sistema para asesorar y producir reportes acerca de la seguridad en carreteras en la región. Las sesiones técnicas en el foro incluyeron demostraciones de los más recientes programas de computación disponibles a las agencias locales para análisis de seguridad en el tráfico.

Conferencia Propone Que América Se Mueva

La creación de comunidades activas, buenos lugares donde vivir y que integran facilidades para caminar y pasearse en bicicletas a los diseños de vecindarios fue el enfoque de la conferencia en abril *America Moves*. Casi 200 participantes representando las profesiones de salud y transporte vinieron de todas partes de los Estados Unidos y Canadá a la reunión.

La conferencia incluyó la bienvenida de parte del alcalde de Mesa Keno Hawker y sesiones en las cuales participaron un número de oradores reconocidos internacionalmente, como el Dr. Martín Collis, experto en actividad física, entrenador, y músico; Dan Burden, uno de los Innovadores del Siglo 21 nombrados por la revista Time; Mark Fenton, anfitrión de la serie en la red de televisión PBS *America's Walking*; y el Doctor Art Mollen, experto en física personal y columnista sindicado nacionalmente.

La conferencia incluyó una variedad de talleres móviles, como asesoría de vecindarios para necesidades de ciclistas y peatones, un evento de caminata y bicicletas a lo largo del sistema multiusuario en Mesa, demostraciones de “recreación adaptable” para aquellos con incapacidades físicas, una prueba del manejo del aparato de movimiento personal “Segway”, y una sesión sobre el uso de animales domésticos para animar a la gente a que se envuelva en actividades físicas.

MAGAZine es una revista publicada cada 3 meses de la Asociación de Gobiernos Maricopa (MAG). Se enfoca en los asuntos y preocupaciones de los pueblos, ciudades y comunidades indígenas en el Condado Maricopa. Si usted sabe de alguna amistad o colega a quien le gustaría recibir *MAGAZine*, por favor llame a las oficinas MAG, 602-254-6300.

Wendy Feldman-Kerr, presidenta Concejo Regional

Dennis Smith, Director Ejecutivo

Editora: Kelly Taft

Contribuyentes: Sarath Joshua, Maureen DeCindis

Diseño Gráfico: Gordon Tyus

