METROPOLITAN
TRANSPORTATION
COMMISSION

movilidad
para la siguiente generación

PLAN DE TRANSPORTE 2030 PARA EL ÁREA DE LA BAHÍA DE SAN FRANCISCO

ANTEPROYECTO October 2004

TRANSPORTATION 2030

METROPOLITAN
TRANSPORTATION
COMMISSION

COMISIÓN METROPOLITANA DE TRANSPORTE

(CMT)

Foto de Portada: Sean Justice, Getty Images

Todas las fotos son de los archivos de la CMT, excepto donde se indique lo contrario.

Impreso en papel reciclado

COMISIONADOS DE LA CMT

Steve Kinsey, Presidente
Condado y Ciudades de Marín

Jon Rubin, Vice Presidente
Repte. del Alcalde de San Francisco

Tom Ammiano
Ciudad y Condado de San Francisco

Irma L. Anderson
Ciudades del Condado de Contra Costa

Tom Azumbrado
Departamento de Vivienda y Desarrollo Urbano de los EE.UU.

James T. Beall Jr.
Condado de Santa Clara

Mark DeSaulnier
Condado de Contra Costa

Bill Dodd
Condado y Ciudades de Napa

Dorene M. Giacopini
Departamento de Transporte de EE.UU.

Scott Haggerty
Condado de Alameda

Barbara Kaufman
Comisión de Conservación y Desarrollo de la Bahía de San Francisco

Sue Lempert
Ciudades del Condado de San Mateo

John McLemore
Ciudades del Condado de Santa Clara

Michael D. Nevin
Condado de San Mateo

Bijan Sartipi
Instituto Estatal de Negocios, Transporte y Vivienda

James P. Spering
Condado y Ciudades de Solano

Pamela Torliatt
Asociación de Gobiernos del Area de la Bahía

Sharon Wright
Condado y Ciudades de Sonoma

Shelia Young
Ciudades del Condado de Alameda

PERSONAL ADMINISTRATIVO

Steve Heminger
Director Ejecutivo

Ann Flemer
Sub-Director de Operaciones

Therese W. McMillan
Sub-Director de Políticas

Francis Chin
Consejero General

TRANSPORTE 2030 PERSONAL DEL PROYECTO

Doug Kimsey
Gerente de Planeación

Ashley Nguyen
Gerente del Proyecto de Transporte 2030

Alix Bockelman, Tom Bryan, Melanie Choy, James Corless, Jeff Georgevich, Pierce Gould, Al Huerby, Doug Johnson, Valerie Knepper, Theresa Romell, Connie Soper, Li Zhang
Personal del Proyecto

Joe Curley
Editor en Jefe

John Goodwin, Steve Heminger, Brenda Kahn, Doug Kimsey, Lisa Klein, Ashley Nguyen
Autores

Catalina Alvarado, Karin Betts, John Goodwin, Ellen Griffin, Brenda Kahn
Auxiliares de Edición

Catalina Alvarado, John Goodwin, Ellen Griffin, Bruce Riordan (Elmwood Consulting), Carolyn Verheyen (Moore Iacofano Goltsman, Inc.)
Participación Pública

Peter Beeler, David Cooper, Michele Stone
Producción Gráfica

Peter Beeler, Garlynn Woodsong
Mapas

Benjamin Espinosa, Rachel Gossen, Shimon Israel, Chuck Purvis, Rupinder Singh
Información de Viaje

Finger Design Associates, Oakland, CA
Diseño

Paris Printing, Point Richmond, CA
Impresión

Una vision hace el futuro

En la actualidad, al sistema de transporte terrestre del área de la Bahía se le da un mal mantenimiento, se encuentra seriamente sobrecargado en horas pico y se ve severamente afectado por la insuficiencia de fondos. Estas condiciones se han estado fraguando por décadas y no se pueden revertir de la noche a la mañana, pero se pueden cambiar.

El Anteproyecto del Plan de Transporte 2030 contempla un lapso de 25 años para transformar el sistema de transporte del área de la Bahía y para cumplir con una visión en la cual los hoyos en las calles, caminos y carreteras sean meras excepciones y eventos poco comunes; visión en la cual los puentes de la región prueban ser más poderosos que el terremoto más fuerte; en la cual todas las puertas de todos los autobuses abren y cierran; en la cual las escaleras eléctricas de la estación de tren y las máquinas expendedoras de boletos ya no están adornadas con anuncios de "descompuesto"; y en la cual las aceras resquebrajadas ya no son un tormento para peatones, personas en sillas de ruedas o carritos de bebé. Para el año 2030, una tarjeta electrónica de peaje permitirá mensualmente, que millones de pasajeros aborden cualquier autobús, tren, transbordador marítimo o tranvía en el área de la Bahía; la recolección electrónica de cuotas podrá hacer que los congestionamientos de tráfico en casetas de peaje sean tan sólo un recuerdo distante; y la información en tiempo real sobre las condiciones en cada carretera y ruta de tránsito en la región, deberá estar disponible al solicitarla a través de cualquier aparato electrónico portátil que carguemos en el futuro.

PETER CADE

“LA MOVILIDAD DE LA PRÓXIMA GENERACIÓN, DEPENDERÁ DE LOS FIRMES PASOS QUE DEMOS HOY”

La visión de Transporte 2030 también abarca adiciones cuidadosamente seleccionadas al sistema de transporte del área de la Bahía. Estas incluyen: extender a BART hasta San José y Santa Clara; desatorar algunos de los cuellos de botella de carreteras más famosos en la región (incluyendo a Cordelia Junction, Novato Narrows y el túnel Caldecott); y completar una red de carriles para vehículos con muchos pasajeros, a fin de desplazar rápidamente por toda la región a los autobuses, personas que comparten un carro y hasta a los conductores solitarios que pagan peaje. (Gracias a la ley firmada recientemente por el Gobernador Schwarzenegger, los conductores solitarios pronto podrán pagar por el uso de carriles de autos compartidos en los condados de Alameda y Santa Clara, lo cual es una prueba importante para la posible explosión de congestionamiento en este concepto de peaje de carreteras.)

Todas estas cosas son posibles, pero únicamente con un franco reconocimiento del arduo trabajo que se requiere, con una disposición a experimentar e innovar y con suficientes dólares adicionales. El Anteproyecto del Plan de Transporte 2030 realiza un importante enganche hacia la restauración de la infraestructura de transporte que hemos heredado, arrancando el máximo de productividad al sistema existente y procurando el mayor legado posible para las futuras generaciones. Sin embargo, se requerirán abonos adicionales --tanto al capital político como al financiero-, para volver una total realidad la visión del Transporte 2030.

Otro reto será determinar dónde vivirá más de un millón de personas y dónde se ubicarán un millón de nuevos empleos. Al preparar el Anteproyecto del Plan de Transporte 2030, la Comisión Metropolitana de Transporte (CMT) encontró un fuerte apoyo del público

Una vision hace el futuro

“LA PRIMERA TAREA ES REPARAR Y RESTAURAR LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE EXISTENTE EN EL ÁREA DE LA BAHÍA”

respecto a un transporte mejor conectado y a las decisiones sobre uso de suelo, desarrollando opciones de transporte más convenientes, y en la búsqueda de una mayor cooperación regional en asuntos que afectan a las ubicaciones de nueva infraestructura. La realidad es que el área de la Bahía deberá ubicar la mayoría de su crecimiento en áreas urbanas y suburbanas, las cuales ya están bien comunicadas mediante redes de caminos y transporte público de la región.

El Anteproyecto del Plan de Transporte 2030 propone tres amplios enfoques para mejorar el transporte y el acceso a escuelas, trabajos, servicios médicos y otros destinos vitales para los residentes del área de la Bahía. Estas tres estrategias se pueden resumir en seis palabras: **mantenimiento adecuado, sistema eficiente y expansión estratégica**.

Mantenimiento Adecuado

La primera tarea es reparar y restaurar los recursos de transporte existentes en el área de la Bahía, parte de los cuales se remontan a los inicios de la urbanización del área. Esta rica herencia -que abarca desde el sistema de carreteras estatales, a las principales redes de ferrocarril, al trazado de calles locales-, ha caído en un grave y muy mal estado. Estamos proponiendo dedicar el 85% del presupuesto del plan a operar y mantener el actual sistema de transporte. Sin embargo, a pesar de este fuerte énfasis en "reparar primero", se requeriría de $19 billones de dólares adicionales sólo para rehabilitar nuestro transporte público, carreteras y redes de caminos, a fin de dejarlos en óptimas condiciones. Este déficit de reparación rebasa por mucho a los ingresos que esperamos estén disponibles para nuevos proyectos de expansión en los próximos 25 años. En otras palabras, podríamos cerrar virtualmente el programa de construcción del área de la Bahía por más de dos décadas y aún carecer de fondos suficientes para mantener adecuadamente las instalaciones que existen actualmente.

El impuesto a la gasolina ha sido la fuente tradicional de recursos para tapar hoyos y sustituir autobuses decrépitos. No es de sorprender que nos hayamos quedado atrás en estas tareas, dado que ni la tasa federal ni la tasa estatal de impuesto a la gasolina se han incrementado en más de una década. De hecho, el poder de compra de los impuestos federal y estatal combinados (actualmente 36 centavos por galón) ha disminuido en un 25% desde 1990. Una evaluación sobria del panorama político, muestra que no se contempla en el futuro inmediato un incremento sustancial al impuesto sobre la gasolina. No solamente ha transcurrido más de una década desde la última vez que los legisladores aumentaron los impuestos al combustible, sino que también fracasaron los intentos para ajustarlos en las sesiones del Congreso y en las sesiones legislativas del año 2004. Asimismo, los persistentemente altos precios de la gasolina podrían cerrar el debate acerca del aumento a los impuestos sobre la gasolina, al menos durante varios años más. Esto forzará más y más a los gobiernos locales a hacer frente a la responsabilidad de asignar fondos para el transporte, a la cual renunciaron el Congreso y la Legislatura. Por lo tanto, es imperativo que los condados del área de la Bahía que busquen incrementar o poner en efecto medidas de impuestos sobre ventas locales para el transporte, incluyan una sana partida para actividades permanentes de mantenimiento.

GEORGE DRAPER

Un renovado compromiso financiero para reparar la infraestructura, no debe darse sin lazos adicionales. Las ciudades que gozan de un financiamiento local adicional para caminos, deben cumplir los estándares de "mantenimiento de esfuerzo", a efecto de asegurar que no desvíen recursos del financiamiento existente para caminos locales hacia otros programas municipales. A los concesionarios de transporte que reciben fondos para reparación se les debe exigir, de la misma forma, que ajusten tarifas de pasajeros y otros ingresos para alcanzar los niveles de inflación, de forma que se pueda estabilizar y reducir su rezago de reparaciones. Ninguna dependencia pública debe recibir fondos adicionales a menos que esté de acuerdo en apoyar e implementar medidas para mejorar la eficiencia de la red pública de transporte (descrita en la siguiente sección de este capítulo). Se necesita urgentemente de un nuevo financiamiento para la reparación básica de nuestros caminos, puentes y sistemas de transporte. Pero también se necesita un nuevo enfoque sobre responsabilidad y transparencia, en la forma en que se aplican esos recursos.

Eficiencia del Sistema

Los congestionamientos viales que cunden en el área de la Bahía y en la mayoría de las principales áreas metropolitanas en todo Estados Unidos, tienen dos causas principales. Primero, en muchos y harto conocidos cuellos de botella como el de las casetas de peaje del Puente de la Bahía y los intercambios de autopistas, simplemente hay demasiados coches tratando de pasar al mismo tiempo a través de un reducido espacio. La demanda excede la capacidad, y los retrasos son el resultado. Segundo, más del 50 por ciento de la congestión vial se debe no a la falta de capacidad, sino a los accidentes, a descomposturas y a otros incidentes dentro de la autopista, que inmovilizan con frecuencia el tráfico durante horas, cada día. Al mejorar el tiempo de respuesta para atender estos incidentes viales -y mejor aún, evitándolos en general-, podemos realizar grandes avances en reducir los retrasos.

Tomemos por ejemplo un clásico choque en la autopista: tan pronto ocurre el accidente, el tráfico se vuelve lento. Cuánto más tarden los coches averiados en despejar su carril y hacerse a un lado, más largas serán las filas. Después de un largo tiempo, los vehículos de emergencia siempre se tardan mucho en llegar al sitio para atender a cualquier herido o despejar los carriles. Ahora imagine que el accidente ha sido detectado segundos después de que ocurrió, gracias a sensores al borde de la carretera o cámaras elevadas. Imagine que una grúa es enviada de inmediato desde un sitio cercano, para despejar el accidente. E imagine que mediante señales luminosas de mensajes y la difusión en el sistema telefónico 511, se ha alertado a los conductores para que consideren una ruta alterna y eviten así la zona conflictiva.

Esto ya no es material de ciencia ficción. Todas estas tecnologías existen actualmente en algunas secciones del sistema de autopistas del área de la Bahía. Pero aún quedan varios pasos antes de mejorar la eficiencia del sistema. Debemos completar la instrumentación de la red pública de autopistas, de forma que Caltrans y la Policía de Caminos de California (CHP por sus siglas en inglés) puedan dirigir su ayuda para los automovilistas, donde más se necesite. Debemos extender el Servicio de Patrullas de Autopista, de

"HASTA UN 50 POR CIENTO DE LA CONGESTIÓN VIAL SE DEBE NO A LA FALTA DE CAPACIDAD, SINO A LOS ACCIDENTES, A DESCOMPOSTURAS Y A OTROS INCIDENTES DENTRO DE LA AUTOPISTA"

manera que más grúas trabajen para ayudar a los guiadores atorados. Y debemos desarrollar el sistema telefónico 511 y el sistema informativo de Internet para viajeros, a efecto de que los conductores y usuarios de transporte público puedan tomar rápidas decisiones basadas en información generada en tiempo real. El Anteproyecto del Plan de Transporte 2030 nos acerca a estas metas.

Técnicas semejantes a las mencionadas, también pueden ayudarnos a hacer frente a los constantes congestionamientos viales durante horas pico. Una estrategia probada que reduce el retraso en autopistas, es dosificar por medio de semáforos en las rampas de entrada a la autopista, el total de vehículos que entran a la misma. Estos semáforos-reloj en rampas de entrada, son ubicuos en el sur de California más comunes en Silicon Valley. Empero, la oposición del gobierno local a un posible "desbordamiento" de tráfico en calles locales adyacentes a las autopistas, ha ganado adeptos en el área de la Bahía. Debe superarse esta oposición, y para que así sea, la CMT trabajará conjuntamente con Caltrans y las comunidades locales. Otro impedimento para aliviar los congestionamientos es la pobre comunicación que hay entre los cuerpos de emergencia que atienden los principales accidentes en carreteras, donde los conflictos de jurisdicción entre la Policía de Caminos de California, la policía local y el departamento de bomberos, e incluso la oficina del forense, pueden ocasionar un retraso innecesario para despejar la escena de un accidente. En este sentido, la CMT también buscará soluciones, incluso si fuera necesario, con un cambio en las leyes estatales.

Afortunadamente, muchas de estas estrategias de "transporte inteligente" se logran a un costo relativamente bajo -en especial cuando se comparan con grandes proyectos de expansión de caminos o de transporte público. De esta forma, aún

Una vision hace el futuro

JOHN BENSON

cuando se necesitan nuevos recursos, éste no es el principal obstáculo para una implementación a gran escala. El más grande reto es la superación del enredo institucional de múltiples propietarios y concesionarios del sistema de transporte, para que su única misión sea llevar al máximo la efectividad del sistema en su totalidad -no sólo la parte de la que son propietarios. Hasta ahora, se ha carecido de esta clase de liderazgo político colectivo.

El sector de transporte del área de la Bahía debe rededicarse a esta labor de alianza y cooperación para el bien de nuestros elementos comunes.

Pero la cooperación es limitada. Es difícil decir cuál sería el número "ideal" de concesionarios del transporte público para una región del tamaño del área de la Bahía, pero ningún observador responsable puede afirmar que 26 entidades separadas sea la respuesta correcta. Además de promover mejores conexiones entre estos numerosos sistemas -por ejemplo con la tarjeta de tarifa universal TransLink®-, ha llegado el momento de consolidar este par de docenas de concesionarios en una cantidad menor de entidades transportistas, más manejable. Dadas las conflictivas circunstancias fiscales que confronta el transporte público en la región, nosotros ya no podemos darnos el lujo (incluso si pudiéramos) de demasiada redundancia administrativa y duplicación de gastos. El Condado de Napa ya ha fusionado a sus seis concesionarios de transporte público municipal en una sola entidad, y varias entidades al este de la Bahía están estudiando la eficiencia que podría ser generada a través de combinar parte de sus operaciones. Otros condados, deben seguir los mismos pasos y, donde se haga necesario, la Legislatura del Estado debe actuar rápidamente.

Expansión Estratégica

Baste con decir llanamente que cualquier plan de transporte debe buscar el mantener lo que ya hemos construido, y operar esa infraestructura tan eficientemente como sea posible. Estos objetivos claramente no están a discusión - si bien queda mucho trabajo por delante para alcanzarlos. Otra cosa es que juntos aspiremos a lograr un consenso sobre cómo, dónde y bajo qué condiciones debemos ampliar las redes de caminos, tránsito, para bicicletas y peatones en el área de la Bahía. Desde la "revuelta de la autopista" en los años sesenta, la región se ha enfrascado en un largo debate sobre ampliar la capacidad de transporte público, con cambiantes facciones que luchan por el poder. Lo que comenzó como una pelea entre autopistas contra tránsito, ha degenerado en un combate de trenes contra autobuses de transporte público, o riñas de 'construir algo' contra 'construir nada', por el miedo de que cualquier expansión a la capacidad instalada, conducirá inevitablemente a mayor crecimiento y congestionamiento. Después de casi medio siglo de agrias discusiones, es momento de deshacernos de este conflicto modal y tratar de establecer un terreno común para poder avanzar.

Comencemos por unos cuantos hechos. Primero, la época de las grandes construcciones de autopistas -la construcción del sistema interestatal de carreteras-, ya terminó. En las próximas dos décadas, se espera que el área de la Bahía invierta menos en proyectos de autopistas que cualquier otra gran zona urbana del país (sólo el 3 por ciento de su gasto total). El que las voces locales de tránsito digan lo contrario -y muchos insisten en hacerlo-, es ignorar la verdad. Con esto no se quiere decir que no procede construir más carriles para vehículos con muchos pasajeros (HOV), nuevos carriles auxiliares para reducir problemas de ingreso a las autopistas y mejoras en los sistemas de cambio de una autopista a otra. Muchos de estos tipos de proyectos se necesitan y serán construidos. Pero a nivel regional, se trata principalmente de modificar marginalmente las actuales capacidades de las autopistas.

Segundo: expandir el tránsito tampoco es panacea. En muchas partes de nuestra región, el servicio de tren nunca tendrá sentido, ni económico ni como transporte -incluso con aumentos sustanciales en la densidad habitacional, por encima de las tendencias actuales. El servicio de autobús rápido o exprés, será una alternativa mucho más costeable en estas áreas de baja densidad, aunque también hay límites sobre la factibilidad del transporte por autobús. Cada nuevo autobús requiere de un chofer y de combustible, creando una imposición a largo plazo de recursos operativos para subsidiar el servicio.

El más grande recurso de "transporte masivo" desperdiciado en nuestra región, siguen siendo los asientos vacíos en los automóviles de la mayoría de los que van y vienen de sus trabajos. Si más trabajadores en toda la región siguieran el modelo informal de "automóvil compartido" que se inició en el tramo de Bay Bridge, tendríamos entonces una poderosa y nueva herramienta para reducir los congestionamientos viales, sin que le costara al contribuyente.

Finalmente, la expansión de cualquier modalidad de viaje se da en múltiples contextos: físico, social y financiero, por nombrar sólo unos cuantos. Quizá es dentro de dichos contextos, que se puede forjar un nuevo consenso sobre expandir la capacidad. La CMT, adoptando el programa de ampliación de ferrocarril y autobuses a partir de la Resolución 3434 en el 2001, reconoció las limitaciones físicas en la construcción de más carriles adicionales de autopistas en muchos tramos congestionados, y optó por brindar una alternativa de tránsito por tren o autobús para aumentar la capacidad. El Anteproyecto del Plan de Transporte 2030 continúa con este compromiso de $11.8 billones en estos tramos.

Desde que adoptó la resolución 3434, la CMT y otras cuatro dependencias regionales de transporte han adoptado la Estrategia de Crecimiento Inteligente, misma que promueve el futuro desarrollo residencial y comercial que se desprenda a partir de los ejes viales existentes y planeados. Al reconocer el impacto de desarrollo que puede tener la inversión en el sistema de tren y transporte en el medio ambiente físico, el Anteproyecto del Plan de Transporte 2030 condiciona las asignaciones de recursos a discreción para gobiernos locales, a que se tomen medidas para implementar la visión de Crecimiento Inteligente mediante enmiendas al plan general y cambios de zonificación. Este nuevo enfoque responde a la aguda escasez de vivienda en el área de la Bahía, y logra que más usuarios "obtengan más por su dinero" en estas costosas ampliaciones de tránsito ferroviario.

"EL ANTEPROYECTO DEL PLAN DE TRANSPORTE 2030 ABRE NUEVO TERRENO AL RESERVAR $200 MILLONES EN FONDOS REGIONALES PARA LLENAR VACÍOS EN LA RED DEL PLAN DE BICICLETAS Y MEJORAR INSTALACIONES PARA PEATONES"

En el contexto social, el Anteproyecto del Plan de Transporte 2030 amplía las opciones de movilidad para los segmentos de población tradicionalmente descuidados: ancianos, residentes discapacitados y de bajos recursos que no tienen acceso a un automóvil, así como ciclistas y peatones. Hay un evidente vacío en la movilidad personal basada en ingreso. Las personas con discapacidades enfrentan graves obstáculos para viajar. Y dado el "envejecimiento" de la población del área de la Bahía proyectado para los próximos 25 años, es factible que aumenten las necesidades de viajeros de edad avanzada, y que nuestra atención se enfoque en ello tanto como en los nudos viales que acaparan titulares en las noticias. Después de todo, los viajes hacia el trabajo comprenderán sólo el 27 por ciento de todos los viajes en el área de la Bahía en el 2030.

Las necesidades de movilidad "vital" de viajeros de bajos recursos pueden cubrirse, en algunos casos, con mejoras al servicio de rutas fijas de transporte, en otros casos con un transporte emergente según la demanda, y en otros casos alentando que se compartan viajes en auto o mediante programas de apoyo para la compra de vehículos. Cualquiera de estas soluciones requerirá de un nuevo financiamiento, y el Anteproyecto del Plan de Transporte 2030 asigna una partida inicial de $216 millones para iniciar a la región en ello.

JOHN L. KIM

Los viajes en bicicleta y a pie son dos de las formas más antiguas de transporte en los Estados Unidos, y sin embargo se ha batallado en que estas modalidades cuenten con un acceso equitativo a nuestras instalaciones de transporte. Por fortuna, la tendencia se revierte. Los tres nuevos puentes que cruzan la bahía, ya terminados o en proceso de construcción -Carquinez, Benicia-Martínez y el tramo oriental de Bay Bridge-, todos incluyen medios para bicicleta y peatones. Además, se está llevando a cabo un estudio para evaluar las opciones de acceso en el Puente Richmond-San Rafael. Basado en el Plan Regional de Transporte 2001 de la CMT, el cual incluyó por primera vez un plan regional de mapas para ciclistas creado a partir de una red de calles y rutas principales, el Anteproyecto del Plan de Transporte 2030 ha reservado $200 millones en fondos regionales para llenar vacíos en la red del plan de bicicletas y mejorar instalaciones para peatones.

Una vision hace el futuro

El contexto financiero es lo que hace que sea posible cada tipo de ampliación, pero las limitaciones en este campo son formidables. Estas incluyen la renuencia legislativa a elevar el impuesto a la gasolina; el requisito constitucional para que dos terceras partes de votantes aprueben medidas para generar ingresos a nivel local; y la creciente dependencia en fuentes de ingresos no generados por el usuario -tales como impuestos sobre ventas generales-, para financiar mejoras al sistema de transporte. Otra limitación financiera se puede encontrar en el mismo Anteproyecto del Plan de Transporte 2030. Las leyes federales requieren que el plan se base en una proyección realista de futuros ingresos, y el costo total de todos los proyectos en el plan no puede rebasar este razonable presupuesto. Así, aunque el Anteproyecto del Plan de Transporte 2030 detalla una amplia visión para mejorar el desempeño de la red de transporte en el área de la Bahía, las actuales proyecciones de ingresos son suficientes para realizar sólo una parte de esta visión.

Las fuerzas del mercado son clave para el éxito.

Para ir más allá de las limitaciones financieras y realizar la visión de Transporte 2030 de un mantenimiento adecuado, una operación más eficiente y un crecimiento estratégico, el área de la Bahía debe forjar un consenso regional sobre un conjunto de nuevas medidas de ingresos que puedan obtenerse, de manera realista, en los próximos cinco a 10 años. Un incremento en el impuesto estatal a la gasolina, es más que justificado después de una década de descuido, ya que ahora California ocupa el último lugar entre los 50 estados del país en términos de inversión per cápita en carreteras. Como mínimo, el impuesto estatal a la gasolina debiera ser indexado con la inflación -como sucede en otros once estados-, para prevenir la constante erosión de su poder adquisitivo con el paso del tiempo.

"A LA LARGA, DESARROLLAR EN UNA CRECIENTE REGIÓN UNA CAPACIDAD DE CAMINOS SIN PEAJES, ES ENTABLAR UNA BATALLA YA PERDIDA CONTRA LOS CONGESTIONAMIENTOS DE TRÁFICO."

SAN DIEGO ASSOCIATION OF GOVERNMENTS

El dilema de la tarifa para el usuario local, es más complicado. Los impuestos sobre ventas en el condado, han sido el baluarte del programa de ampliación del transporte en el área de la Bahía, ante la falta de acciones estatales y federales respecto al impuesto sobre la gasolina. Sin embargo, al afectar la conexión entre el usuario de carreteras y el sistema que éste utiliza, entonces los impuestos sobre venta, impuesto predial, ingresos del fondo general y otros recursos que no provienen del usuario, no pueden enviar una señal adecuada al automovilista, que le aliente a hacer un uso inteligente de la red de autopistas. En la economía privada, cuando escasea algún bien, su precio se eleva hasta equilibrar la oferta con la demanda. Un sistema de transporte financiado con ingresos que no provienen del usuario, carece de este crucial mecanismo de equilibrio. A la larga, desarrollar en una creciente región una capacidad de caminos sin peajes, es entablar una batalla ya perdida contra los congestionamientos de tráfico.

Para volver a introducir las señales de peaje al sistema de transporte, el Anteproyecto del Plan de Transporte 2030 aboga por el desarrollo de una red para vehículos con muchos pasajeros y con peaje para otros vehículos (carriles HOT) que convertiría a los actuales carriles para vehículos con muchos pasajeros (HOV) en carriles HOT. Los viajes compartidos en autos y camionetas y los vehículos de transporte público seguirían gozando de un acceso gratuito a los carriles HOT, pero otros automovilistas pagarían un peaje para utilizarlas. El nuevo ingreso por concepto de peaje se usaría para financiar la construcción de carriles HOT donde actualmente hay vacíos en la red, y para operar servicios adicionales de transporte público y transporte privado compartido, que beneficien a otros usuarios de estos tramos. Como algunos usuarios que van y vienen de sus trabajos no pueden darse el lujo de comprar un acceso que les evite los nudos viales, parte de los ingresos HOT podrían usarse para subsidiar servicios de transporte para viajeros de bajos recursos en los mismos tramos.

La transición de impuestos a la gasolina basados en el punto de servicio a cuotas directas de peaje en las carreteras no será fácil. Pero ahora es el momento de iniciar ese cambio. La red HOT ofrecería movilidad mejorada no sólo para los automovilistas dispuestos a pagar la cuota, sino también para los usuarios de transporte público y esquemas para compartir autos, quienes se beneficiarían por un sistema más extensivo de carriles para vehículos compartidos. Los carriles HOT ya funcionan con éxito en los condados de Orange y San Diego, así como en Houston, Texas. Como se mencionó anteriormente, los condados de Alameda y Santa Clara recientemente obtuvieron la aprobación de la legislatura estatal para probar el concepto de carriles HOT durante los próximos años. La CMT apoya cambios a las leyes estatales y federales que permitan la implementación de una red HOT extensa por toda el área de la Bahía.

Una segunda fuente potencial de ingresos nuevos por cuotas de usuarios sería un impuesto regional a la gasolina- la única fuente discrecional de ingresos que aún no se ha explotado y que la CMT está facultado actualmente para imponer. Nadie puede saber si hay más probabilidad de que un impuesto a la gasolina sea aprobado por los electores del área de la Bahía que por la legislatura estatal. Pero nunca sabremos si no lo intentamos. Si la legislatura no quiere aumentar el impuesto actual a la gasolina, por lo menos debería modificar la ley que autoriza a la CMT para permitir que los electores del área de la Bahía aprueben un impuesto a la gasolina regional por el voto de la mayoría - el estándar que se logró para aprobar la Iniciativa Regional 2 para aumentar peajes en marzo del 2004.

Como cargos al usuario, tanto el impuesto regional a la gasolina como los peajes en carriles HOT tienen el potencial no sólo de financiar recursos adicionales en el sistema sino también de influir en la demanda por la escasa capacidad de las carreteras. Y como

"LOS DESAFÍOS DEL TRANSPORTE EN EL MAÑANA, NO DEBEN SER OBSTÁCULO ALGUNO PARA UNA CIUDADANÍA QUE SE MOVILIZA Y TIENE LA DETERMINACIÓN, LA VISIÓN Y EL VALOR DE SUPERARLO."

fuentes discrecionales de ingresos regionales, se pueden enfocar a algunos elementos de las inversiones propuestas en el Plan de Transporte 2030- tales como eficiencia del sistema, comunidades amenas y movimiento de fletes- que reciben menos atención en iniciativas locales de recaudación.

Las metas del Anteproyecto del Plan de Transporte 2030 subrayan la necesidad de un sistema de transporte seguro y bien mantenido; confiabilidad al ir y venir del trabajo; acceso a movilidad para viajeros de escasos recursos, de la tercera edad y discapacitados; comunidades más amenas; aire limpio para los residentes de la región; y fletes eficientes para aumentar la competitividad económica del área de la Bahía. Actualmente, estamos perdiendo terreno en muchos de estos objetivos. Esto es especialmente cierto en el caso de traslado de mercancías, lo cual aún es percibido por demasiados residentes más como un impedimento para sus viajes personales que una necesidad para la prosperidad económica de la región. Sin embargo, se pueden esperar mejores resultados con nuevos enfoques, nueva tecnología y nuevos recursos.

Durante toda su historia, el área de la Bahía se ha recuperado de catástrofes en la forma de terremotos, inundaciones e incendios. Somos una región resiliente. Los desafíos del transporte en el mañana, no deben ser obstáculo alguno para una ciudadanía que se moviliza y tiene la determinación, la visión - y el valor - de superarlos. La movilidad de la próxima generación, dependerá de los firmes pasos que demos hoy.

CHRISTOPHER SPRINGMANN

La CMT recibirá con gusto sus comentarios sobre este Anteproyecto del Plan de Transporte 2030.

El público puede jugar un papel vital en la revisión del documento, antes que la Comisión tome su medida final, programada para febrero de 2005.

Por favor, envíe sus comentarios a:

MTC Public Information
Joseph P. Bort MetroCenter
101 Eighth Street Oakland, CA 94607

info@mtc.ca.gov (e-mail)

510.464.7848 (fax)

Alcance al público

El Público Brinda una Dirección Estable para el Transporte 2030

El Anteproyecto del Plan de Transporte 2030 es el producto de un esfuerzo sin precedentes de la CMT para involucrar a gente de todas las esferas de la vida en el proceso de planeación. El Transporte 2030 arrancó con una cumbre regional en junio de 2003, que atrajo a un desbordante grupo de cerca de 500 personas al histórico Palace Hotel de San Francisco. La campaña de participación pública también incluyó:

- Una encuesta telefónica de 3,600 residentes de toda el área de la Bahía
- 30 talleres públicos, con un enfoque especial en las aportaciones de comunidades de bajos recursos y minorías
- Un taller especial de múltiple interés con representantes de nueve instituciones comunitarias por separado, y cada uno de los tres comités consultivos de la CMT
- Talleres orientados a condados y acercamiento a través de Internet, patrocinados por las dependencias encargadas del manejo de los congestionamientos
- Seis focus-groups con una selección aleatoria del público en general (incluyendo residentes de todos los nueve condados) para permitir discusiones a mayor profundidad sobre las principales decisiones y alternativas
- Un reto interactivo sobre el presupuesto colocado en Internet, que fue aceptado por más de 530 visitantes en el sitio de Internet de la CMT
- Una invitación a los miembros del público para que propusieran nuevos proyectos y programas de transporte directamente ante la CMT, resultante en más de 40 nuevas ideas de proyecto entregadas para una evaluación del desempeño del proyecto por parte de la CMT
- El establecimiento de tres equipos de trabajo que representaron una variedad grupos con diferentes intereses, y a los que se les encomendó el planteamiento de recomendaciones específicas sobre cómo mejorar el acceso al transporte, viajes y desplazamientos de ciclistas y peatones, así como la conexión entre el transporte y el uso del suelo. Los equipos de trabajo se reunieron más de una docena de veces en varios sitios por toda la región.

Distintos Públicos, Distintos Métodos

Entre lo más resaltado del diálogo comunitario sobre el Transporte 2030, se contó con un sofisticado sistema de votación electrónica que les permitió a los asistentes a la cumbre de arranque, registrar de inmediato sus opiniones sobre una gran variedad de temas. Los votantes "electrónicos" estuvieron claramente dispuestos a un cambio, ya que el 89 por ciento convino en que el área de la Bahía debía examinar críticamente sus políticas, programas y proyectos de transporte. Sin embargo, y no menos interesante, fue el hecho de que los votantes electrónicos mostraron escaso apoyo en reducir el financiamiento de las principales prioridades de la CMT: la operación y el mantenimiento de los actuales servicios e infraestructura.

La cooperación entre la CMT y las instituciones comunitarias, atrajo a cientos de residentes a talleres que se celebraron en los vecindarios de Tenderloin y Bayview/Hunters Point de San Francisco, en el este de San José, Milpitas, el Distrito Canal de San Rafael, el tramo de Monumento en Concord y las comunidades de East Oakland y San Antonio en Oakland. Los materiales de los talleres fueron impresos en español, chino y vietnamés, así como en inglés, e incluyeron tarjetas de respuestas con una versión más reducida e impresa del reto sobre el presupuesto que se presentó simultáneamente en el sitio de Internet de la CMT. Hubo traductores disponibles en la mayoría de las reuniones para facilitar la participación de residentes que no hablaban inglés, y algunas instituciones comunitarias incluso brindaron servicio de guardería en cada sitio respectivo, para facilitar la participación de los padres de familia.

Las casi dos docenas de otro tipo de reuniones públicas sobre Transporte 2030 celebradas por la CMT durante el otoño de 2003, incluyeron talleres dirigidos a negocios e intereses laborales, activistas ambientalistas, coaliciones de ciclistas del área de la Bahía, gobiernos tribales y la Liga de Mujeres Votantes del Área de la Bahía. Ya fuera que se celebrara en un barrio de bajos recursos o en un complejo de negocios de alta tecnología, casi cada taller contó con la asistencia de uno o más comisionados de la CMT, permitiendo que dialogaran los miembros del público directamente con quienes elaboran las políticas.

El Plan Refleja la Aportación Comunitaria

El Anteproyecto del Plan de Transporte 2030 refleja lo que la CMT escuchó de la gente del área de la Bahía, al incluir seis nuevos objetivos, una plataforma de cinco puntos para una integración del transporte y el uso del suelo, y una estrategia de inversión cuidadosamente equilibrada. El plan incrementa la inversión para cubrir los déficits tanto del transporte como de calles, sostiene a varios programas regionales importantes a niveles establecidos en el anterior Plan Regional de Transporte 2001, y por primera vez ofrece un financiamiento para una red regional de ciclistas y peatones y un Programa Vital para cubrir las necesidades de residentes de bajos recursos.

La CMT identificó medidas de desempeño para medir avances hacia el logro de un conjunto de metas trazadas en el Plan de Acercamiento Público de Transporte 2030. Al final de cada reunión pública fueron repartidos formularios de evaluación, disponibles en inglés y tres idiomas adicionales, pidiéndoles a los participantes que evaluaran la calidad del acercamiento. Más del 80 por ciento de los asistentes dieron respuestas positivas. El éxito de este esfuerzo de Acercamiento de Transporte 2030 fue reconocido por el Departamento de Transporte de los EE.UU., mismo que en el 2004 le otorgó a la CMT el Premio de Excelencia en la Planeación del Transporte por la Participación, Educación y Acercamiento del Público.

Para mayor información, consulte el Programa de Participación y Acercamiento Público de Transporte 2030, Fase 1, Resumen del Informe (enero 2004).