

PLAN DE DESARROLLO DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL CONDADO DE KENOSHA: 2012-2016



BOLETÍN 1

MARZO 2011

A petición de la Ciudad y del Condado de Kenosha, La Comisión Regional de Planeación del Sureste de Wisconsin, (SEWRPC) está preparando un plan de desarrollo de transporte público a corto plazo para el Condado de Kenosha cubriendo los años 2012-2016. Este estudio incluirá:

- Una evaluación rigurosa de los servicios existentes del Sistema de Transporte Público en el área de Kenosha y del Sistema de Transporte Público del Oeste del Condado de Kenosha para revisar su funcionamiento actual e identificar áreas de buen y de deficiente funcionamiento.
- Una evaluación de las necesidades de transporte público no satisfechas para viajes de residentes dentro del Condado de Kenosha y a/de condados circunvecinos.
- Recomendaciones de alternativas para mejoras del servicio de transporte público y mejoras de instalaciones y equipo para los sistemas de la Ciudad y del Condado.
- La preparación de un documento de planeación que ayudará a oficiales de la Ciudad y Condado a implementar recomendaciones de transporte público a través de presupuestos anuales de transporte público y de la programación de instalaciones, equipo y operaciones.

SISTEMA DE TRANSPORTE DEL ÁREA DE KENOSHA (KAT)

En el 2010, KAT operó 10 rutas regulares, 24 rutas especiales sirviendo escuelas en hora-pico, y un tranvía en el centro de Kenosha. De las 10 rutas regulares, siete pasaban por el Centro de Transporte del Centro de la Ciudad ubicado en el lado norte del Distrito Central Comercial. Los autobuses de KAT llegan al Centro de Transporte en un horario sincronizado para facilitar las transferencias entre rutas.

- **Horas de Servicio:** Las rutas regulares corren de 6 a.m. a 7:30 p.m. durante la semana y de 6 a.m. a 6 p.m. en Sábados. El servicio KAT no opera los Domingos.
- **Frecuencia del Servicio:** La mayoría de los autobuses llegan al Centro de Transporte cada 30 minutos en periodos pico durante la semana, y cada 60 minutos en periodos no pico durante la semana, y en Sábados.
- **Tarifas:** La tarifa en efectivo para adultos es de \$1.50. Las personas de la tercera edad y discapacitadas pagan \$0.70 y los estudiantes pagan \$0.75.

Para el 2011, KAT hizo varios cambios notables al servicio, debidos mayormente a los cortes en servicio a la Villa de Pleasant Prairie. Las Rutas 35 y 36, ofreciendo servicio a los parques industriales al este y sur de Kenosha, fueron eliminadas completamente. La Ruta 31 fué modificada para

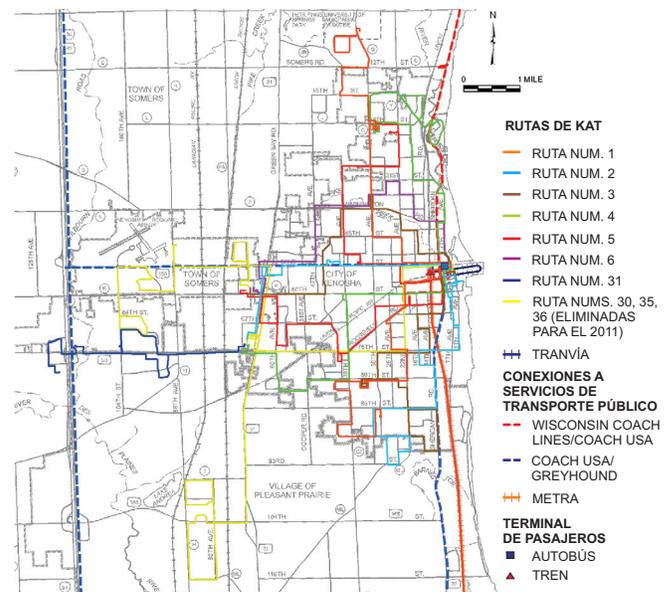
COMITÉ CONSULTIVO DE PLANEACIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL CONDADO DE KENOSHA

El Plan de Desarrollo de Transporte Público del Condado de Kenosha está siendo desarrollado bajo el asesoramiento de un Comité Consultivo nombrado por el Alcalde de la Ciudad de Kenosha y el Funcionario Ejecutivo del Condado de Kenosha específicamente para este estudio. El Comité incluye representantes de las varias unidades de gobierno en el Condado de Kenosha y una variedad de agencias y poblaciones con un interés en transportación. Una lista de los miembros del Comité Consultivo puede ser encontrada en el Folleto Sumario del Plan de Desarrollo del Condado de Kenosha o en el sitio web: www.sewrpc.org/kenoshatransitplan.

reducir el servicio a Pleasant Prairie y dar servicio a algunas áreas servidas previamente por la Ruta 36. La Ruta 30 (la cual servía como una conexión rápida del Centro de Transporte en el Centro de la Ciudad al punto de transferencia en el Centro Comercial Southport) también fué eliminada. El siguiente mapa muestra las rutas eliminadas en color amarillo.

La Ciudad de Kenosha y el Condado de Kenosha unidos financian el programa "Care-A-Van". Care-A-Van ofrece transporte de puerta-a-puerta al este de la autopista IH 94 a personas de la tercera edad o discapacitadas quienes no

RUTAS DE KAT Y CONEXIONES A OTROS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO: 2010



OBJETIVOS Y ESTÁNDARES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO

Los siguientes objetivos del servicio de transporte público ofrecen una base para medir el funcionamiento de los sistemas de transporte, identificar necesidades del servicio de transporte no satisfechas, y diseñar y recomendar mejoras:

1. El sistema público de transporte debe servir eficientemente las formas existentes del uso de la tierra y apoyar la implementación de los usos planeados para la tierra, satisfacer la demanda y necesidad de servicios de transporte público, y particularmente las necesidades de poblaciones dependientes del transporte;
2. El sistema de transporte público debe promover la utilización efectiva del servicio de transporte público y operar un servicio que es confiable y ofrece conveniencia y comodidad;
3. El sistema de transporte debe promover eficiencia en el sistema total de transportación y ayudar a minimizar la cantidad de energía consumida al servir las necesidades de transporte de los residentes del área del servicio;
4. El sistema público de transporte debe ser económico y eficiente, cumpliendo con todos sus objetivos al costo más bajo posible.

pueden usar, o viven fuera de las áreas de servicio de las rutas fijas de KAT. El servicio le permite a KAT cumplir con los requisitos Federales de que los sistemas de transporte público de rutas fijas ofrezcan servicio a personas discapacitadas. El servicio de Care-A-Van está disponible durante las mismas horas que el servicio de rutas fijas. La tarifa de Care-A-Van es de \$2.50.

Resultados de la Evaluación de KAT

En el 2009, KAT ofreció una buena a una excelente cobertura de centros de población, trabajos, y actividades al este de la autopista IH 94. El sistema de transporte público mantuvo razonablemente un buen servicio a las áreas con altos empleos en la Villa de Pleasant Prairie. Sin embargo, la eliminación del servicio de autobús a estas áreas para el 2011 creó un gran vacío en la cobertura.

El servicio de KAT no comienza sino hasta las 6:00 a.m., opera hasta las 7:30 p.m., durante la semana y hasta las 6:00 p.m. los Sábados, y no opera los Domingos. Esto significa que las personas que trabajan en turnos muy temprano ó muy tarde ó quienes trabajan los fines de semana no pueden depender completamente en el sistema de transporte para viajes al trabajo, aún cuando su lugar de empleo estuviese en la ruta del autobús. Empleados de la Comisión entrevistaron a compañías y determinaron horarios de trabajo para casi 5,300 trabajos en el área de servicio de KAT. Menos del 9% de esos trabajos fueron servidos completamente por el horario del sistema de transporte público.

Por lo general, KAT se compara favorablemente con sistemas similares de transporte público en Wisconsin y nacionales con respecto a utilización, niveles de servicio, y costos de operación. En general, KAT ofrece un alto nivel de servicio y tiene un alto nivel de utilización para el tamaño de la población en su área de servicio. Los gastos de KAT por milla y por hora de servicio son más altos que los gastos promedios de servicios

similares, pero por su alto nivel de utilización, el sistema de transporte tiene un costo más efectivo que el promedio de sistemas similares.

El sistema de transporte público mantiene un impacto positivo en la eficiencia del sistema de transportación en Kenosha. KAT tiene una eficiencia de rendimiento de gasolina más alto por milla-pasajero que el viaje promedio en automóvil. El sistema de transporte público también ayuda a reducir el volumen de tráfico en algunas calles. Si la gente que utiliza el sistema de transporte público viajase mas bien por automóvil, el volumen de tráfico en algunas calles aumentaría entre el 1 y el 7 por ciento durante los viajes en hora-pico.

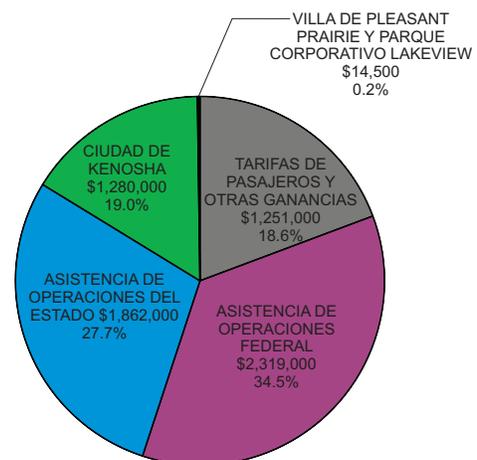
Las Rutas 2, 3, 4, 5, 6, 30 y 35 fueron las rutas con el mejor funcionamiento en el sistema. Las rutas 1, 31 y 36 tenían niveles de funcionamiento durante la semana consistentemente peores que el promedio. De las tres, la Ruta 36 fué la peor en funcionamiento en todas las medidas. La efectividad del servicio anual de Tranvía del Centro de Kenosha (22 pasajeros abor dando por hora de ganancia) y efectividad de costo (\$5.10 por pasajero) se comparan muy favorablemente con las rutas de autobuses regulares del sistema.

Los tiempos de viajes en autobús son significativamente más largos que los tiempos de viajes en automóvil para algunos viajes. Los tiempos largos de viajes en autobús son causados por rutas indirectas de transporte en algunas rutas, o la necesidad de hacer varias transferencias para completar un viaje por autobús.

Consideraciones para el Financiamiento Futuro de KAT

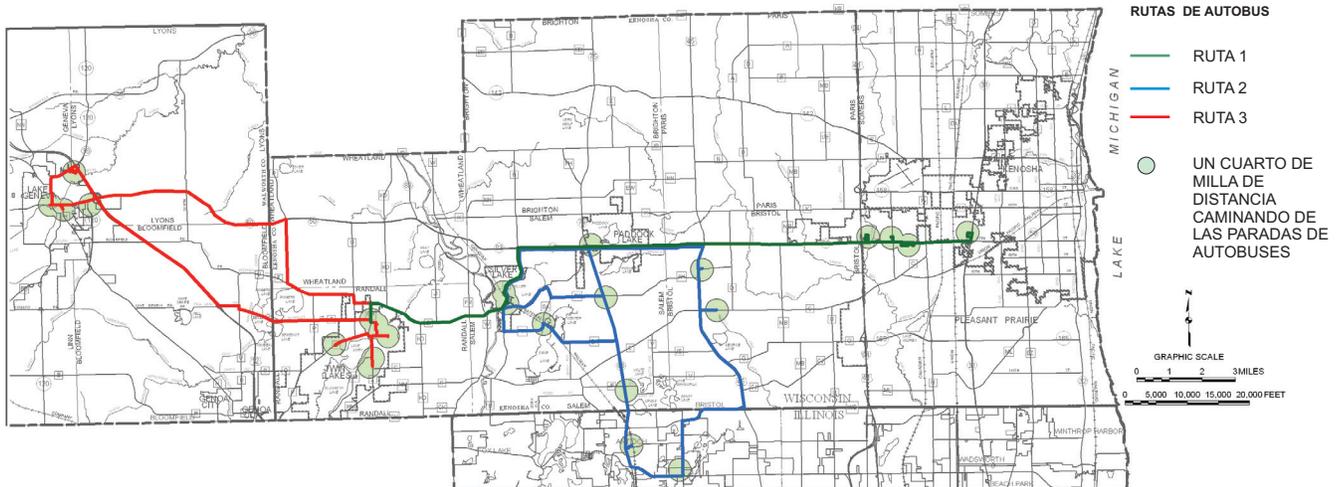
Los gastos de operación del sistema de transporte público sumaron un total de cerca de 6.7 millones en el 2010. La figura abajo muestra la distribución de las fuentes que financian los gastos de operación del transporte público. El Estado tradicionalmente ha tratado de financiar hasta un 60 por ciento de los gastos de operación combinando fondos Estatales y Federales. En el 2012, el sistema de transporte me seguramente enfrentará una combinación de cortes en la ayuda Estatal y Federal para gastos de operación del transporte público. Los empleados de la Comisión prepararán un serie de

QUIÉN PAGA LOS GASTOS DE OPERACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO DEL ÁREA DE KENOSHA



Fuente: Presupuesto 2010 de la Ciudad de Kenosha.

RUTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL OESTE DEL CONDADO DE KENOSHA



mejoras y acciones intentando atacar los problemas identificados en la evaluación del KAT y las posibles restricciones financieras.

SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL OESTE DEL CONDADO DE KENOSHA (WKCT)

En Septiembre del 2007, el Departamento de Servicios Humanos del Condado de Kenosha inició operaciones del Sistema de Transporte Público del Oeste del Condado de Kenosha. El sistema de transporte público actualmente opera tres rutas fijas de autobús (como se muestra en el mapa arriba) y también ofrece servicio de puerta-a-puerta con reservaciones por adelantado para personas quienes no puedan utilizar las rutas fijas.

- **Frecuencia del Servicio:** Los autobuses llegan cada 1 a 2 horas durante la semana.
- **Tarifas:** Para rutas fijas, los adultos pagan una tarifa en efectivo de \$2 por un viaje sencillo, ó \$10 por un pase mensual. Por servicio por reservación, los adultos pagan \$3, ó \$2 si ellos tienen impedimentos físicos o cognitivos.

Resultados de la Evaluación de WKCT

WKCT ofrece buen servicio a las concentraciones de centros de población, trabajos, y actividades en el oeste del Condado de Kenosha y las áreas alrededor.

Utilización del sistema de transporte ha estado aumentando consistentemente desde su inicio en el 2007. Esta tendencia debe continuar para que el sistema se compare favorablemente a sistemas similares de transporte público rurales. El sistema actualmente lleva 0.06 pasajeros por milla vehicular de servicio, mientras que los sistemas de transporte público rurales plenamente desarrollados generalmente llevan un promedio de 0.2 pasajeros por milla vehicular de servicio.

Las Rutas 1 y 3 (mostradas en verde y rojo en el mapa) tuvieron los niveles más altos de utilización y el costo más bajo por pasajero. La Ruta 2 (mostrada en azul) tuvo el nivel más bajo de utilización y el costo más alto por pasajero, aunque el servicio de transferencia a Antioch en esa ruta tiene un buen nivel de viajes en las mañanas y noches. El Condado podría mejorar la eficiencia reduciendo el número de viajes en esa ruta y ofreciendo servicio por reservación con el mismo vehículo.

Consideraciones Futuras de Financiamiento para WKCT

Los gastos de operación anuales para el servicio de WKCT fueron de cerca de \$605,000 en el 2010. De eso, cerca de \$38,000 (casi el 6 por ciento) se obtuvieron de los impuestos del Condado de Kenosha. El Condado ha estado utilizando fondos Federales de inicio de servicio de transporte público rural para pagar hasta el 80 por ciento de los costos netos de operación. Sin embargo, ese programa de ayuda no estará disponible ya más en el 2012, y el Condado tendrá que adoptar un nivel más bajo de asistencia Federal y Estatal operacional de transporte público. Si el Condado desea mantener sus contribuciones de impuestos constante, una reducción en el servicio de WKCT es muy posible.

EVALUACIÓN DE NECESIDADES DE VIAJES USANDO TRANSPORTE PÚBLICO FUERA DEL CONDADO DE KENOSHA

- Desde el 2006, cuando la Ciudad de Racine eliminó el servicio de autobús al campus de la UW-Parkside, el único servicio de transporte público entre Kenosha y Racine ha sido ofrecido por Wisconsin Coach Lines, el cual opera ocho viajes al día a lo largo de la autopista STH 32 entre Kenosha, Racine, y Milwaukee. Hay una necesidad no satisfecha de un servicio de transporte público más frecuente y conveniente conectando los distritos comerciales centrales en las Ciudades de Kenosha y Racine.
- Hay una necesidad de restaurar el servicio de transporte a los estudiantes de UW-Parkside que viven en la Ciudad de Racine.
- Basado en información de pasajeros de Metra en el Condado de Kenosha e información del Censo de los EU, no esta muy claro que haya una gran necesidad de una ruta fija de servicio de autobús entre el Condado de Kenosha y el Condado de Lake, actualmente.

Usted está invitado a asistir a una de las tres próximas juntas de información públicas sobre el Plan de Desarrollo de Transporte Público del Condado de Kenosha. En las juntas, usted puede obtener más información acerca del plan, discutirlo con empleados de la Comisión Regional de Planeación del Sureste

de Wisconsin, del Sistema de Transporte Público del Área de Kenosha, y del Sistema de Transporte Público del Oeste del Condado de Kenosha, y hacer comentarios sobre el trabajo que se ha hecho hasta la fecha.

Si no puede asistir a una de las juntas, por favor visite el sitio web del plan para ver la información presentada, requerir un breve resumen por los empleados del proyecto, o hacer comentarios sobre el proyecto. Usted puede enviar comentarios escritos por medio del correo, correo electrónico, o fax hasta el 30 de Abril, 2011.

Sitio Web: www.sewrpc.org/kenoshatransitplan

E-mail: kenoshatransitplan@sewrpc.org

Fax: (262) 547-1103

Correo: PO Box 1607, Waukesha, WI 53187

Kenneth R. Yunker, Director Ejecutivo
Comisión Regional de Planeación del Sureste de Wisconsin
Telefono: (262) 547-6721

Sonia Dubielzig, Planeador Principal
Comisión Regional de Planeación del Sureste de Wisconsin
Telefono: (262) 547-6721

JUNTAS DE INFORMACIÓN PÚBLICAS

Las juntas públicas se presentan en un formato tipo "puerta abierta", permitiéndole asistir en cualquier momento durante las 2 horas de duración de cada junta. Se hará una presentación breve a las 5:45 pm en cada junta. Los asistentes tendrán la oportunidad para dejar comentarios escritos, o hablar, si tiene comentarios verbales, con un reportero de la corte ó empleado de la Comisión.

Martes, 5 de Abril, 2011, 4:30-6:30

Kenosha Civil War Museum
5400 First Avenue, Kenosha

Miércoles, 6 de Abril, 2011, 4:30-6:30

Kenosha County Job Center, Room N-2
8600 Sheridan Road, Kenosha

Jueves, 14 de Abril, 2011, 4:30-6:30

Twin Lakes Village Hall
108 E Main Street, Twin Lakes

Todas las ubicaciones de las juntas tienen acceso para sillas de ruedas. A las personas con necesidades especiales se les pide que contacten la oficina de SEWRPC al (262) 547-6721 antes de las juntas, con un mínimo de tres días hábiles, para que los arreglos apropiados puedan ser hechos en relación a acceso ó movilidad, revisión ó interpretación de materiales, participación activa, ó sumisión de comentarios.