

# PLAN DE DESARROLLO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE DEL CONDADO DE MILWAUKEE: 2007-2011



Folleto 1

Febrero 2007

## SUMARIO

A petición del Condado de Milwaukee, La Comisión Regional de Planeación del Sureste de Wisconsin, junto con el Sistema de Transporte del Condado de Milwaukee y el Departamento de Transportación y Trabajos Públicos del Condado de Milwaukee, están preparando un plan de desarrollo del sistema de transporte a corto plazo para el Sistema de Transporte del Condado de Milwaukee para el período 2007-2011. Trabajo del plan que a la fecha se ha terminado incluye una revisión de patrones de población, empleos, uso de la tierra, y transporte en el Condado de Milwaukee y los cuatro-condados del área metropolitana de Milwaukee; revisión del sistema existente de transporte y tendencias en su operación; definición de los objetivos de transporte y estándares para evaluar el funcionamiento del sistema; evaluación del sistema de transporte y funcionamiento de rutas e identificación de las necesidades de transporte no satisfechas para los residentes del Condado de Milwaukee; revisión de una comparación del Sistema de Transporte del Condado de Milwaukee a otros sistemas de transporte similares; y evaluación de la condición financiera futura del sistema. Después de obtener comentarios del público sobre el trabajo ya terminado a la fecha y respondiendo a los comentarios que sean recibidos, los elementos restantes del plan serán terminados, incluyendo el desarrollo de recomendaciones de operación y mejoras de instalaciones y equipo para ser implementados a través de los siguientes 5 años.

El plan de desarrollo de transporte a corto plazo ha encontrado a la fecha los siguientes resultados importantes:

- El Sistema de Transporte del Condado de Milwaukee funciona significativamente mejor que sistemas de transporte a nivel nacional similares con respecto a la eficiencia y efectividad del servicio.
- Dentro del Condado de Milwaukee, el Sistema de Transporte del Condado de Milwaukee ofrece una cobertura excelente de áreas residenciales, lugares de empleo, y principales centros de actividades.
- Aún cuando el sistema de transporte ofrece excelente cobertura en servicio dentro del Condado de Milwaukee, el sistema de transporte tiene deficiencias con respecto al horario limitado y frecuencia del servicio ofrecido en muchas rutas, particularmente en fines de semanas, y de lentitud en el servicio.
- Servicios de transporte no están disponibles para los residentes del Condado de Milwaukee para transportarse a muchos lugares de trabajos y centros de actividades en los condados de los alrededores, o si está

disponible, el horario y la frecuencia del servicio son muy limitados y los viajes son prolongados.

- El sistema de transporte depende fuertemente de fondos del Estado para su operación, los cuales no se ha mantenido a la par con la inflación en años recientes. El Sistema de Transporte del Condado de Milwaukee ha tenido que aumentar sus tarifas, reducir servicio, y utilizar para su operación cerca de dos tercios del saldo de su "banco" de fondos Federales destinados a cubrir proyectos de instalaciones y equipo.
- Sin un aumento de fondos de asistencia del Estado suficientes para cubrir costos de inflación y el establecimiento de fondos locales dedicados para el transporte público, el sistema de transporte pudiese agotar su "banco" de fondos Federales no usados, y enfrentar la implementación drástica de cortes de servicio—de hasta un 35 por ciento de reducciones de servicio para el año 2010.

## JUNTAS PUBLICAS INFORMATIVAS

Los residentes del Condado de Milwaukee tendrán la oportunidad de familiarizarse con el plan de desarrollo de transporte y hacer comentarios acerca del trabajo hecho hasta la fecha en las juntas públicas informativas programados para Febrero y Marzo. Los comentarios guiarán el desarrollo de alternativas y recomendaciones potenciales para mejoras de operación y de instalaciones y equipo para el sistema de transporte por los siguientes cinco años.

Las fechas y ubicaciones de las juntas informativas están listadas abajo. Personal de la Comisión estará disponible en formato de "casa abierta" de 4:30 p.m. a 7:00 p.m. para individualmente constatar preguntas y dar información acerca del plan de desarrollo de transporte. Se hará una presentación breve a las 6:00 p.m. Personas con necesidades especiales deben contactar las oficinas de la Comisión con un mínimo de 72 horas de anticipación para que los arreglos apropiados sean hechos. La información de contactos está en la parte posterior de este folleto.

Fecha	Ubicación
27 de Febrero, 2007	Downtown Transit Center Harbor Lights Room 909 E. Michigan Street
28 de Febrero, 2007	United Community Center Conference Room 1 and 2, 1028 S. 9th Street
1º de Marzo, 2007	HeartLove Place Auditorium 3229 N. Dr. Martin Luther King Jr. Drive

Un buen sistema de transporte público es esencial en el área de Milwaukee:

- Para ofrecer una alternativa necesaria y deseable al automóvil en corredores y áreas de mucho tráfico;
- Para contribuir a la eficiencia en el sistema de transportación incluyendo la reducción del volumen de tráfico y congestión en autopistas y de emisiones de contaminantes y del consumo de energía;
- Para apoyar y motivar desarrollo de alta densidad, lo cual resulta en eficiencias para infraestructura y servicios públicos;
- Para satisfacer las necesidades de transporte de la considerable porción de población (16 por ciento de hogares) sin acceso a un automóvil; y
- Para satisfacer las necesidades de negocios e industrias, fomentando desarrollo económico y aumentando la calidad de vida de los residentes del Condado al ofrecer acceso a trabajos y fuerza laboral y una reducción en gastos de transportación a los hogares, permitiendo así a los hogares ahorros más grandes, otros gastos, y un nivel más alto de vida.

### Organización del Estudio

El trabajo en el Plan de Desarrollo del Sistema de Transporte del Condado de Milwaukee está supervisado por el Comité Consultivo de Planeación del Transporte Público del Condado de Milwaukee, cuyos miembros han sido nombrados por el Ejecutivo del Condado de Milwaukee (ver la lista de miembros del comité en ésta página). Después de un cuidadoso estudio y evaluación, el Comité Consultivo propondrá al condado de Milwaukee un plan recomendado de desarrollo del sistema de transporte, identificando las mejoras de operación, de instalaciones y de equipo para el Sistema de Transporte del Condado de Milwaukee, que deberían de ser implementados del año 2007 al 2011. El Comité Consultivo guía al personal técnico en la preparación del plan, incluyendo el diseño y evaluación de mejoras en el transporte y en propuestas de financiamiento.

### Cobertura y Area del Estudio

Este plan de desarrollo del sistema de transporte tiene el propósito de ofrecer una evaluación completa de, y los cambios de servicios recomendados tienen el potencial de ser implementados a través de los próximos cinco años para los servicios de autobuses de ruta fija ofrecidos por el Sistema de Transporte del Condado de Milwaukee. El plan no incluirá un análisis completo del funcionamiento de los servicios de transporte de Transit Plus del Condado de Milwaukee para personas discapacitadas. Dado el enfoque del plan a corto plazo de cinco años, el estudio tampoco considerará opciones de servicios que proponen un sistema de transporte de carriles exclusivos.

### USO DE LA TIERRA Y PATRONES DE TRANSPORTE

Como parte del plan de desarrollo de transporte, información fue coleccionada y revisada sobre patrones de actual y pasada población, empleos, uso de la tierra, y de transporte en el Condado de Milwaukee. Los siguientes párrafos presentan resultados importantes.

### Población

Desde 1960, el total de población residente del Condado de Milwaukee ha disminuido casi un 9 por ciento, mientras que el total de población en los condados adyacentes Ozaukee, Washington, y Waukesha ha aumentado cerca del 138 por ciento. La disminución de población del Condado ha modestamente reducido el tamaño del mercado para servicios de transporte público. Mientras tanto, el tamaño promedio de hogares ha disminuido, resultando en un aumento en el total de hogares del Condado de casi un 21 por ciento.

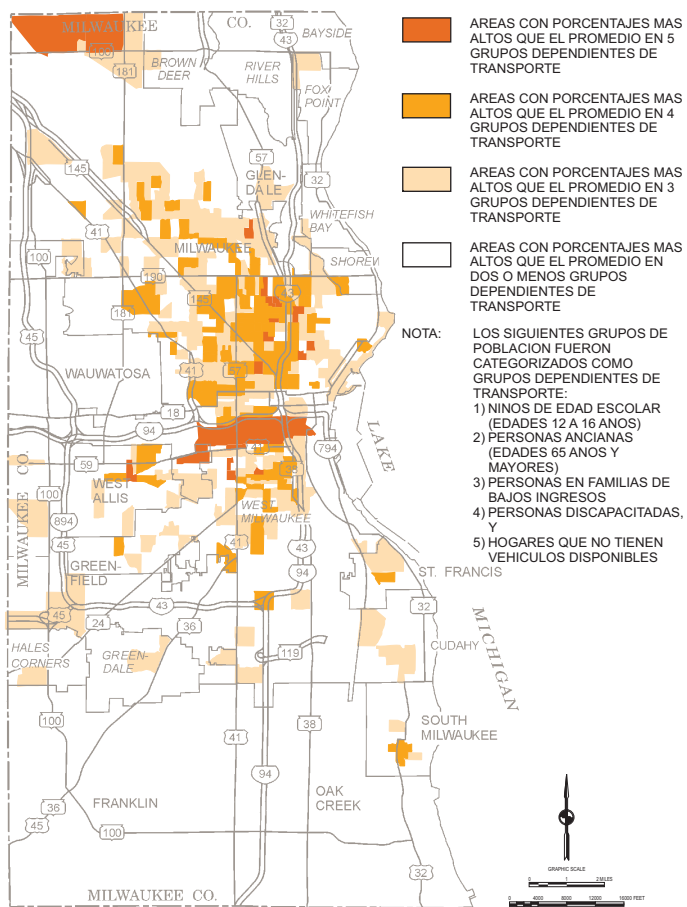
Cinco grupos de población para los cuales el acceso a automóviles es más limitado que el de la población en conjunto pudieran ser categorizadas como "dependiente de transporte": niños de edades escolares (edades 12-16), personas ancianas (edades 65 y mayores), personas en familias de bajos ingresos, personas discapacitadas, y hogares sin vehículo disponibles. La concentración residencial más alta de personas dependientes de transporte se encuentran en las porciones este-central y noroeste del Condado, como se muestra en el Mapa 1. Esta población dependiente de transporte generalmente coincide con la población minoritaria del Condado de Milwaukee (ver Mapa 2).

#### COMITÉ CONSULTIVO DE PLANEACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE DEL CONDADO DE MILWAUKEE

Peter W. Beitzel	Vice Presidente, Comercio Internacional, Transportación, y Desarrollo Empresarial Metropolitan Milwaukee Association of Commerce
Rodney A Clark	Oficinas de Tránsito y Caminos Locales Wisconsin Department of Transportation
Anita Gulotta-Connelly	Directora Interina de Administración, Sistema de Transporte del Condado de Milwaukee
Leticia Keltz	Gerente de Servicios de Apoyo, United Migrant Opportunity Services
Don Natzke	Director, Oficinas para Personas Discapacitadas del Ejecutivo del Condado de Milwaukee
Beth Nichols	Directora Ejecutiva, Downtown Milwaukee Management District (Business Improvement District 21)
Jeffrey S. Polenske	Ingeniero, Ciudad de Milwaukee
Gary Portenier	Coordinador de Planeación de Programas Milwaukee County Department on Aging
Richard Riley	Representante Amalgamated Transit Union, Local 998
Nancy Senn	Administradora de Planeación de Transportación Milwaukee County Department of Transportation and Public Works
James G. White	Supervisor, Condado de Milwaukee

Mapa 1

**POBLACION DEPENDIENTE DE TRANSPORTE PUBLICO EN EL CONDADO DE MILWAUKEE: 2000**



Fuente: Oficina de los Censos de E.U. y SEWRPC.

**Empleos**

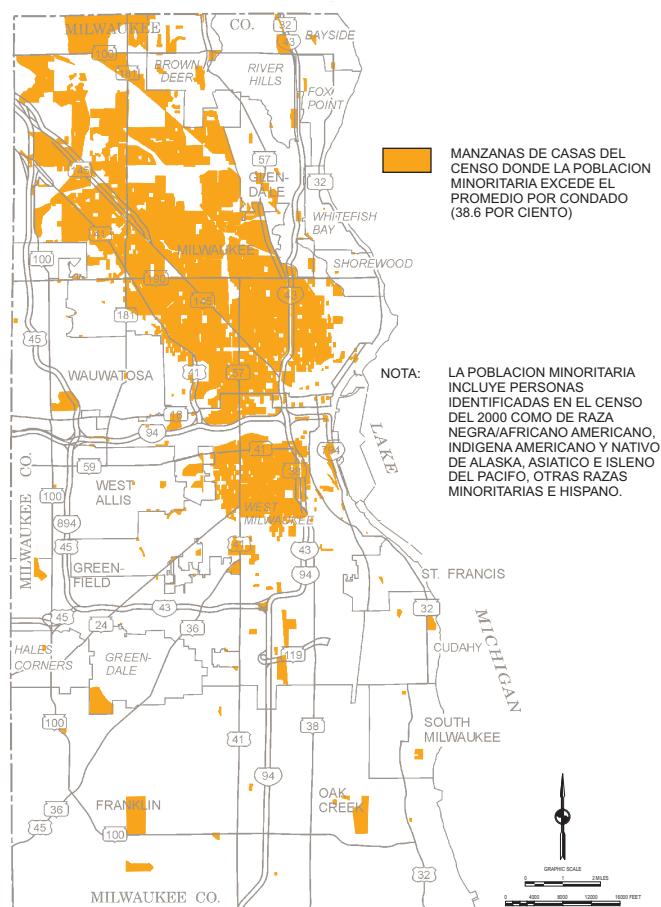
El total de empleos en el Condado de Milwaukee ha aumentado casi un 17 por ciento desde 1960 al 2003, una tasa de crecimiento menor que la de los condados adyacentes de Ozaukee, Washington, y Waukesha, donde el número de trabajos aumentaron por 550 por ciento durante el mismo período. El crecimiento significativo de trabajos en los condados fronterizos y en las porciones del norte, oeste, y sur del Condado de Milwaukee ha permitido la creación de nuevos servicios de transporte, generalmente patrocinados y financiados por los Condados de Waukesha y Ozaukee, designados para conectar los residentes del Condado de Milwaukee con trabajos.

**Uso de la Tierra**

Investigación en uso de la tierra que apoya transporte público indica que el servicio de autobuses de rutas fijas puede ser apoyado por áreas de densidades de empleos con un mínimo de cuatro trabajos por acre y densidades de áreas residenciales con un mínimo de siete unidades habitacionales por acre. Áreas con densidades residencial y/o densidades de empleos que apoyarían transporte público pueden ser localizadas a través del Condado de Milwaukee, excepto por la porción lejana del sur, como se muestra en el Mapa 3.

Mapa 2

**POBLACION MINORITARIA EN EL CONDADO DE MILWAUKEE: 2000**



Fuente: Oficina de los Censos de E.U. y SEWRPC.

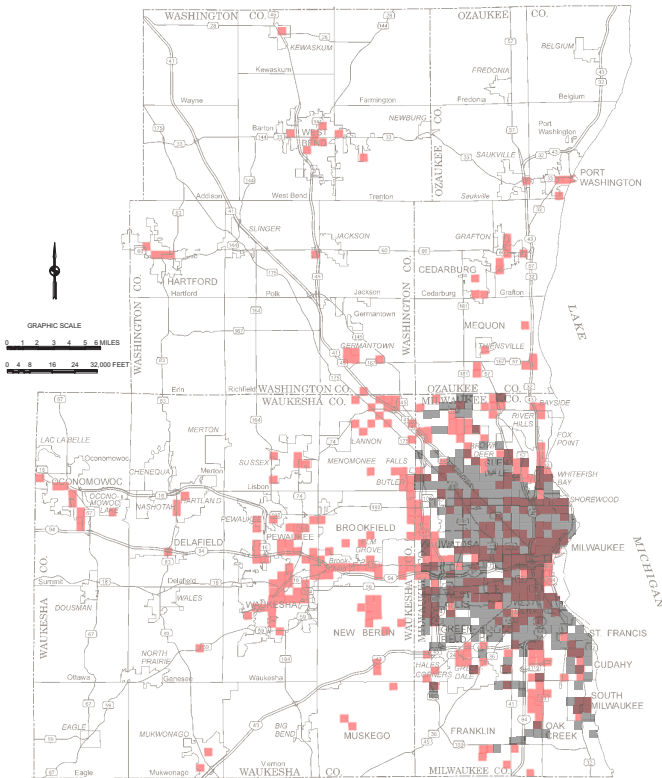
La mayoría de los principales centros de actividades de la región de Milwaukee como centros médicos, escuelas, centros comerciales, oficinas de gobierno, áreas recreacionales, estaciones de ferrocarril y autobuses de pasajeros están localizados dentro del Condado de Milwaukee. Muchos de estos centros, por lo tanto, son actualmente servidos por el Sistema de Transporte del Condado de Milwaukee. Sin embargo, los principales centros de actividades relacionados a empleos (compañías grandes, complejo de oficinas y parques industriales) están ampliamente dispersados a través de los cuatro condados del área de Milwaukee, como se muestra en el Mapa 4. De las 134 compañías del área de Milwaukee con 500 o más empleados, 48 están localizadas en los condados de alrededor Ozaukee, Washington, o Waukesha. De los 89 complejos de oficinas y parques industriales identificados en el área de Milwaukee, 64 están localizados en los condados de alrededor.

**Patrones y Hábitos de Transporte**

Encuestas de transporte tomadas por la Comisión Regional de Planeación indican que en un día entre semana promedio total de persona-viajes dentro del condado—aquellos viajes hechos totalmente dentro del Condado de Milwaukee—aumentaron

Mapa 3

**AREAS QUE APOYAN TRANSPORTE PUBLICO EN EL AREA DE MILWAUKEE: 2000**



**TIPOS DE AREAS APOYANDO TRANSPORTE PUBLICO**

- DE DENSIDAD RESIDENCIAL DE SIETE O MAS UNIDADES POR ACRE
- DE DENSIDAD DE EMPLEOS DE 4 O MAS TRABAJOS POR ACRE
- CONTANDO CON DENSIDAD DE RESIDENCIAS Y EMPLEOS APOYADANDO TRANSPORTE PUBLICO

Fuente: SEWRPC.

condados—aquellos hechos entre el Condado de Milwaukee y cualquiera de los otros seis condados en la Región del Sureste de Wisconsin—aumentaron casi un 210 por ciento de 1963 al 2001. A pesar del alto incremento en viajes entre condados, la gran mayoría (77 por ciento) de todos los persona-viajes en el Condado de Milwaukee en el 2001 fueron hechos totalmente dentro del Condado. De los viajes entre condados, aquellos hechos entre los Condados de Milwaukee y Waukesha cuentan casi por dos tercios de todos los viajes de personas entre condados en el 2001, como se muestra en el Mapa 5. La mayoría de los viajes hechos entre los condados de Milwaukee y Waukesha ocurrieron entre el área central del Condado de Milwaukee y el este del Condado de Waukesha.

**SISTEMA DE TRANSPORTE EXISTENTE**

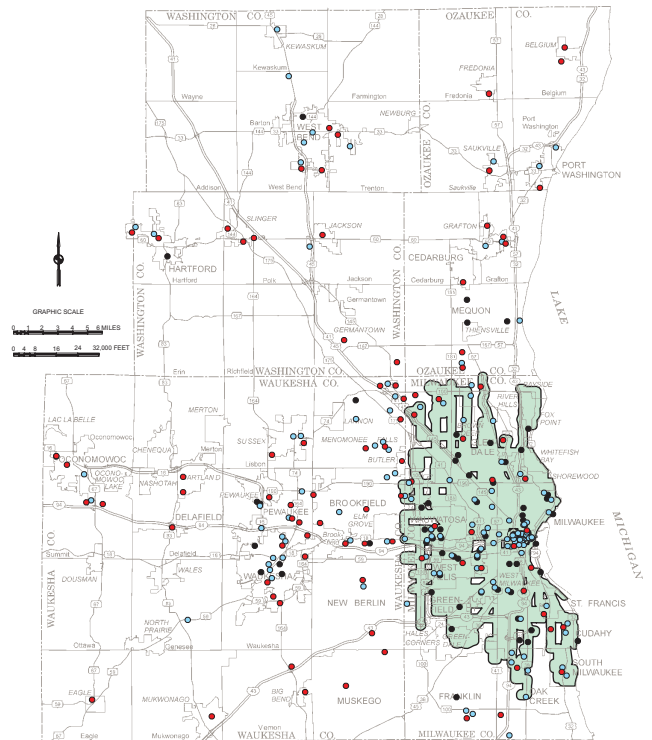
La siguiente sección describe servicios de rutas fijas y de respuesta a demanda, tarifas, viajes, y costos del Sistema de Transporte del Condado de Milwaukee.

**Rutas Fijas del Servicio de Autobus y Tarifas**

Servicio de autobuses de rutas fijas proporcionado por el Sistema de Transporte del Condado de Milwaukee está ilustrado en el

Mapa 4

**PRINCIPALES CENTROS DE ACTIVIDADES EN EL AREA DE MILWAUKEE EN RELACION CON EL AREA SERVIDA POR EL SISTEMA DE TRANSPORTE DEL CONDADO DE MILWAUKEE: OTOÑO DEL 2004**



**PRINCIPALES CENTROS DE ACTIVIDADES**

- MEDICAS, ESCOLARES, COMERCIALES, GUBERNAMENTALES, RECREACIONALES, O CENTROS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS
- EMPRESAS CON 500 O MAS EMPLEADOS
- COMPLEJOS DE OFICINAS O AREAS INDUSTRIALES

**AREAS DE SERVICIO DE TRANSPORTE**

- DISTANCIA CAMINABLE DE UN CUARTO DE MILLA DE LAS RUTAS DE AUTOBUSES DEL CONDADO DE MILWAUKEE

Fuente: SEWRPC.

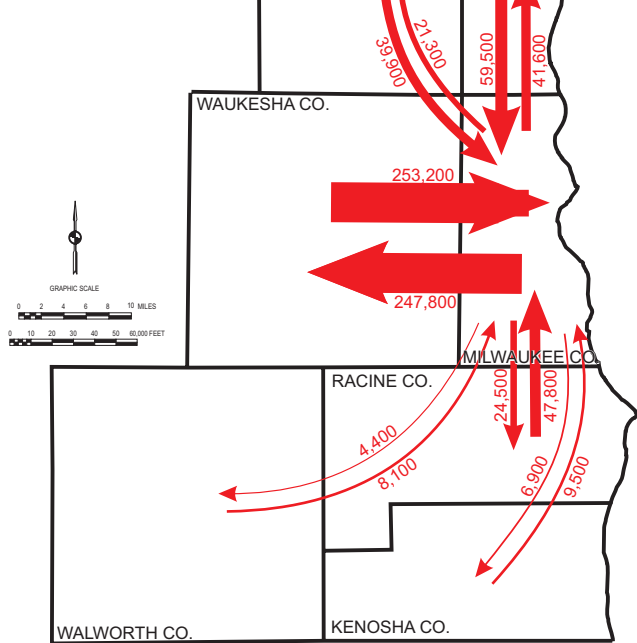
Mapa 6. Los servicios de transporte regulares proporcionados por el sistema incluyen:

- Servicio rápido de autopista, el cual consiste de nueve rutas directas de alta velocidad entre el Centro de Milwaukee y áreas residenciales remotas o lotes de estacionar-viajar en el Condado. El servicio se ofrece solamente durante periodos pico de las mañanas y tardes de días entre semana;
- Servicio regular local y autobuses de enlace, los cuales consisten de 31 rutas locales y de enlace operadas en calles principales y colectoras con paradas frecuentes; y
- Servicios especiales de autobuses durante días de escuela, incluyen nueve rutas para escuelas de bachillerato e intermedias y tres rutas de UBUS. Las rutas de UBUS operan en autopistas y calles principales entre áreas remotas y lotes de estacionar-viajar a y del campus de la Universidad de Milwaukee-Wisconsin.

Mapa 5

**DISTRIBUCION DE PERSONA-VIAJES ENTRE CONDADOS EN UN DIA DE SEMANA TIPICO ENTRE EL CONDADO DE MILWAUKEE Y CONDADOS VECINOS: 2001**

NOTA: LOS VIAJES SE MUESTRAN POR EL NUMERO DE "VIAJES IDA Y VUELTA" HECHOS POR RESIDENTES DE CADA CONDADO SALIENDO DE Y REGRESANDO A CADA CONDADO. POR EJEMPLO, UN RESIDENTE DEL CONDADO DE WAUKESHA VIAJANDO A TRABAJAR DE WAUKESHA A MILWAUKEE Y REGRESANDO A WAUKESHA DESPUES DEL TRABAJO ESTA CONTADO DOS VECES EN LA FLECHA DE WAUKESHA A MILWAUKEE.



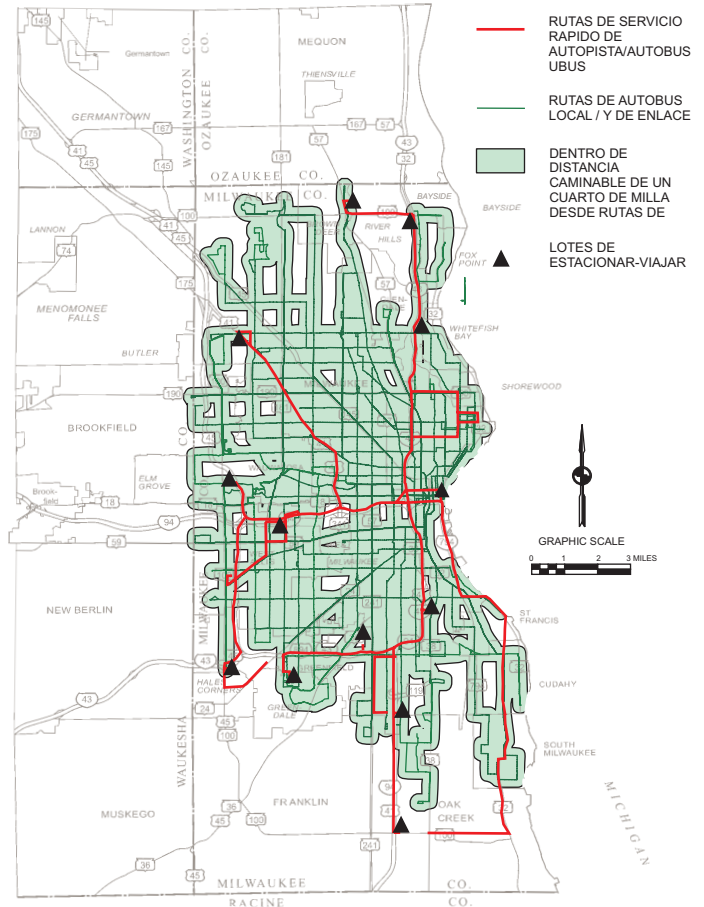
SOLAMENTE SE MUESTRAN VIAJES ENTRE EL CONDADO DE MILWAUKEE Y CONDADOS VECINOS, REPRESENTANDO APROXIMADAMENTE 784.500 PERSONA-VIAJES, APROXIMADAMENTE 2.5 MILLONES DE PERSONA-VIAJES FUERON HECHOS POR RESIDENTES DEL CONDADO DE MILWAUKEE TOTALMENTE DENTRO DEL CONDADO DE MILWAUKEE EN UN DIA DE SEMANA TIPICO. EL CONTEO INCLUYE VIAJES PARA IR AL TRABAJO, ESCUELA, COMPRAS Y OTROS PROPOSITOS.

Fuente: SEWRPC.

Las rutas del sistema de transporte también conectan con otras rutas de autobuses patrocinadas por otros gobiernos locales en el sureste de Wisconsin (ver Mapa 7). Algunas de estas rutas ofrecen servicio de transporte que los residentes del Condado de Milwaukee pueden usar para acceder trabajos y principales centros de actividades fuera del Condado de Milwaukee, incluyendo rutas del sistema de transporte del Condado de Milwaukee financiadas por los Condados de Ozaukee y Waukesha (Rutas No. 143 y Rutas Nos. 8, 9, y 10 al oeste de la frontera de los Condados de Milwaukee y Waukesha); rutas operadas por Wisconsin Coach Lines Inc. y por el Sistema de Transporte Metro de Waukesha financiado por el Condado de Waukesha y/o la ciudad de Waukesha. También hay rutas de enlace de autobuses patrocinadas por otros gobiernos locales, las cuales no ofrecen transporte a zonas de trabajo en áreas suburbanas, incluyendo el servicio Kenosha-Racine-Milwaukee patrocinado por la ciudad de Racine; el servicio de West Bend-Milwaukee patrocinado por el condado de Washington; y los servicios de Oconomowoc-Milwaukee, Mukwonago-Milwaukee, y Menomonee Falls-Milwaukee patrocinados por el Condado de Waukesha.

Mapa 6

**SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO EXISTENTE PROPORCIONADO POR EL SISTEMA DE TRANSPORTE DEL CONDADO DE MILWAUKEE: OTOÑO DEL 2006**



Fuente: SEWRPC.

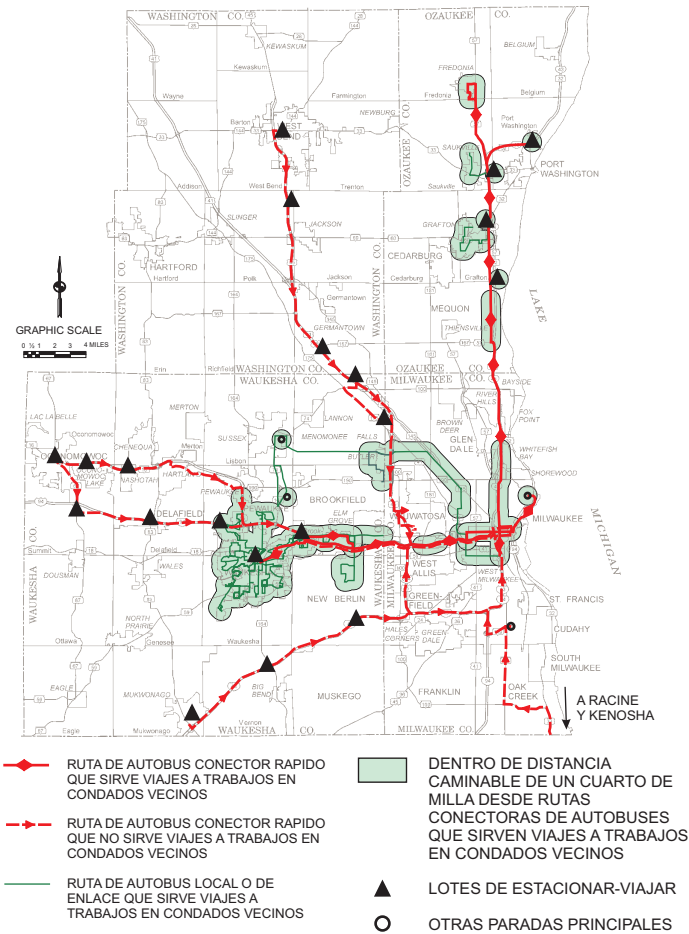
En el 2006, la tarifa en efectivo base para adultos era de \$1.75 para rutas locales y \$2.25 para rutas rápidas de autopista. Ancianos e individuos discapacitados pagaron tarifas reducidas de \$0.85, y estudiantes pagaron \$1.30. Boletos y pases estuvieron disponibles a tarifas de descuento.

**Transit Plus**

El Sistema de Transporte también ofrece el servicio de transporte Transit Plus a través del Condado de Milwaukee para personas discapacitadas a quienes no les es posible usar servicios de rutas fijas. Transit Plus ofrece servicio de taxi de acera-a-acera para individuos ambulantes discapacitados y servicio de van de puerta-a-puerta para individuos discapacitados quienes requieren un vehículo accesible y/o algo de asistencia del chofer. Transit Plus está disponible durante los mismos períodos que el servicio de autobuses de rutas fijas del Sistema de Transporte del Condado de Milwaukee. Individuos discapacitados pueden también usar el servicio de autobús accesible ofrecido en todas las rutas regulares del sistema de transporte.

Mapa 7

**SERVICIOS DE AUTOBUSES CONECTORES PROPORCIONADOS POR OTROS OPERADORES DE TRANSPORTE FUERA DEL CONDADO DE MILWAUKEE: OTOÑO DEL 2006**



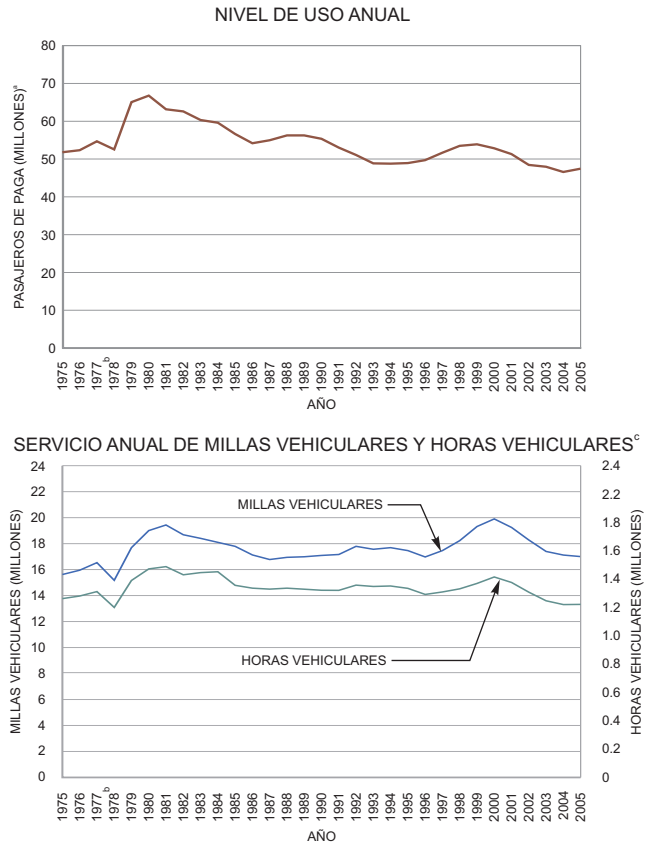
Fuente: SEWRPC.

**Nivel de Uso y Niveles de Servicio**

El nivel de uso del transporte está altamente ligado con el nivel de servicio ofrecido con factores, tales como horas de operación, y frecuencia del servicio. Millas vehiculares y horas vehiculares del servicio de autobús son comúnmente usadas para medir el nivel total del servicio ofrecido por el sistema de transporte. Figura 1 muestra una historia del nivel de uso y niveles de servicio para el Sistema de Transporte del Condado de Milwaukee. El nivel de uso de transporte aumentó de 1975 a 1980—un período de mejoras mayores al servicio de transporte y de expansión, y aumento del precio del combustible. Por la mayor parte de los siguientes 14 años, nivel de uso y servicio disminuyeron. Entonces, de 1995 hasta 1999, servicio expandido y nuevos programas de pases para autobuses contribuyeron al incremento del nivel de uso de transporte. Desde el año 2000, el sistema de transporte ha disminuido las millas vehiculares anuales en un 17 por ciento y las horas vehiculares anuales en un 16 por ciento; aumentado dos veces las tarifas en efectivo para adultos; y aumentado cuatro veces el precio de pases semanales. El nivel de uso en el sistema de autobuses disminuyó por un 12 por ciento entre el 2000 y el 2005.

Figura 1

**NIVEL DE USO Y NIVEL DE SERVICIO ANUAL PARA SERVICIO DE AUTOBUS DE RUTAS FIJAS PROPORCIONADAS POR EL SISTEMA DE TRANSPORTE DEL CONDADO DE MILWAUKEE: 1975-2005**



<sup>a</sup> Información sobre el nivel de uso de 1975 hasta 1977 han sido ajustados para incluir pasajeros usando pases semanales para transferir para hacerla comparable a el nivel de uso reportado de 1978 al presente.

<sup>b</sup> Información sobre el nivel de uso y servicios para 1978 refleja menos de 12 meses de operación debido a una huelga de los operadores de autobuses

<sup>c</sup> Información de servicio de 1975 hasta 1984 ha sido ajustada para remover millas vehiculares y horas vehiculares sin pasajeros para hacer el servicio

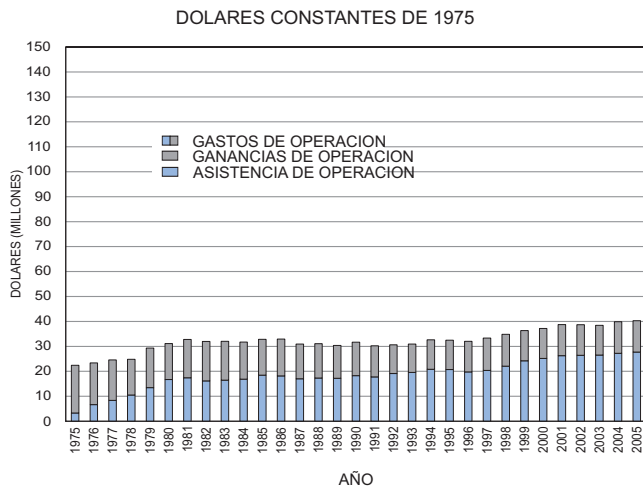
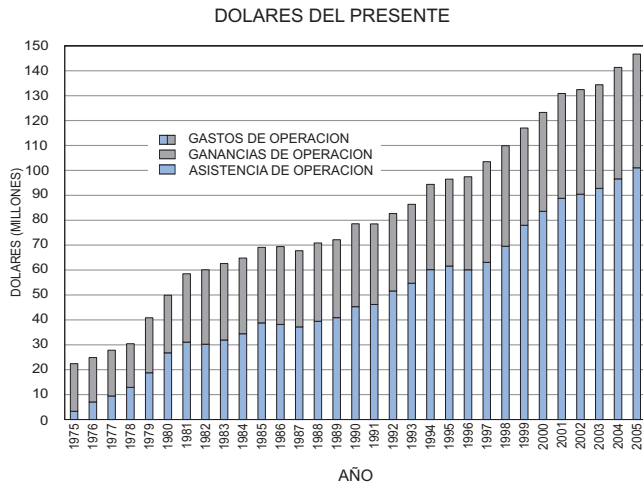
Fuente: Sistema de Transporte del Condado de Milwaukee y SEWRPC.

Varios factores han contribuido a la disminución en general del nivel de uso en el sistema de transporte desde principios de los 80's. Estos factores incluyen la disminución en población en el Condado de Milwaukee, la disminución en densidad de residencias y empleos, y un aumento en la compra de automóviles propios y su uso. Aumentos de tarifas y reducciones de servicio implementadas por el sistema de transporte durante este período también resultó en disminución del nivel de uso. Finalmente, la falta de fondos ha contribuido a la inhabilidad de expandir significativamente el transporte para servir mejor el Condado de Milwaukee y más del área metropolitana, ofrecer servicio mas rápido con más rutas express y rápidas, y aumentar la frecuencia del servicio para hacerlo razonablemente conveniente y atractivo al usuario.

Casi un 45 por ciento de los viajes hechos en el sistema de transporte son al y del trabajo, 25 por ciento a y de la escuela, 10 por ciento para ir de compras, y el otro 20 por ciento para propósitos médicos, sociales, recreacionales, y otras cosas.

**Figura 2**

**GASTOS DE OPERACION, GANANCIAS DE OPERACION, Y ASISTENCIA PARA OPERACION ANUALES PARA EL SISTEMA DE TRANSPORTE DEL CONDADO DE MILWAUKEE: 1975-2005**



Fuente: Departamento de Trabajos Públicos del Condado de Milwaukee, Sistema de Transporte del Condado de Milwaukee y SEWRPC.

**Costos de Operación e Instalaciones y Equipo**

El total de gastos de operación para el sistema de transporte ha incrementado desde que el sistema comenzó a operar públicamente en 1975, como se muestra en la Figura 2. El aumento en gastos de operación desde 1990 refleja la expansión del servicio de autobuses entre 1995 y el 2000, y cambios al servicio de transporte para personas discapacitadas para cumplir con requisitos Federales de ADA (ADA siglas en Inglés y significa American Disability Act). Por los pasados cinco años, tarifas y otras ganancias misceláneas de operación pagaron por casi el 32 por ciento de los gastos promedio anuales de operación del servicio regular de autobus y el servicio para personas discapacitadas, y casi un 12 por ciento fue proporcionado por fondos Federales de transporte; 43 por ciento por fondos Estatales de transporte, y 13 por ciento por fondos del Condado generados a través de impuestos sobre propiedad local. El sistema de transporte depende fuertemente de fondos Estatales, con el Estado proporcionando cerca del 63 por ciento del total de fondos públicos de operación del Sistema de Transporte del Condado de Milwaukee. En esos mismos presupuestos, cerca del 80 por ciento de los gastos de instalaciones y equipo vinieron de programas Federales de asistencia para instalaciones y equipo de transporte, y el restante 20 por ciento vino del Condado de Milwaukee.

El Condado de Milwaukee aumentó la cantidad de fondos Federales de asistencia al transporte utilizados por el sistema para financiar gastos de operación del 2001 al 2005. Este aumento fué posible porque el sistema de transporte no había gastado totalmente los fondos de asistencia de transporte Sección 5307 de la Administración Federal de Transporte (FTA siglas en Inglés) que le habían asignado en años pasados, y esos fondos no gastados estaban aún disponibles para el Condado de Milwaukee. El sistema de transporte ha utilizado estos fondos de Sección 5307 sobrantes, destinados principalmente para proyectos de instalaciones y equipo, para limitar la necesidad de incrementos en impuestos del Condado, de aumento de tarifas, y de reducciones de servicio. Como el Condado aumentó la utilización de estos fondos, el balance, o "banco", de estos fondos disminuyó de casi \$37 millones al comienzo del 2001 a casi \$12 millones al comienzo del 2006.

**OBJECTIVOS DEL SERVICIO Y ESTANDARES**

El Comité Consultivo adoptó los siguientes cinco objetivos del servicio de transporte para establecer una base para la evaluación del funcionamiento del sistema de transporte, la identificación de necesidades del servicio de transporte no satisfechas, y el diseño y recomendación de mejoras:

1. El sistema de transporte público debe efectivamente servir los patrones existentes del uso de la tierra y apoyar la implementación de los usos de la tierra planeados, cumpliendo con la demanda y necesidad de los servicios de transporte, y particularmente las necesidades de la población dependiente de transporte;
2. El sistema de transporte debe promover el uso efectivo del servicio de transporte y operar un servicio que sea confiable y ofrezca conveniencia y comodidad para el usuario;
3. El sistema de transporte debe promover la seguridad y protección de sus pasajeros, equipo de operación, instalaciones, y personal;
4. El sistema de transporte público debe promover eficiencia para el sistema de transportación, en general; y
5. El sistema de transporte público debe ser económico y eficiente, cumpliendo con todos los otros objetivos al menor costo posible.

Cada uno de los objetivos del servicio de transporte arriba mencionados está apoyado por un principio de planeación y un grupo de estándares con la intención de cuantificar el logro de cada objetivo. Por ejemplo, los estándares de servicio especifican:

- Los usos de la tierra que deben ser conectados y servidos por transporte público, basado en su densidad y tipo, y tamaño del centro de actividades;
- Las horas de operación del servicio deseadas;
- La frecuencia deseada del servicio de transporte; y,
- La comparabilidad de la duración de viaje por transporte público a la duración de viaje por automóvil.

**Tabla 1**

**COMPARACION DE NIVEL DE USO E INDICADORES DE FUNCION FINANCIERA ENTRE EL SISTEMA DE TRANSPORTE DEL CONDADO DE MILWAUKEE Y GRUPOS SIMILARES: 2000**

Medidas de Funcionamiento <sup>b</sup>	Información de Operación <sup>a</sup>					
	Sistema de Transporte del Condado de Milwaukee	Estadísticas Descriptivas de Grupos Similares				Posición del Sistema de Transporte del Condado de Milwaukee <sup>c</sup>
		Mínimo	Promedio	Máximo		
<b>Efectividad del Servicio</b>						
Pasajeros por Unidad	71.2	13.9	30.4	48.0	1	
Pasajeros por Milla						
Vehicular de paga	3.5	1.7	2.3	3.1	1	
Pasajeros por Hora						
Vehicular de paga	45.5	25.3	30.7	41.2	1	
<b>Eficiencia del Servicio</b>						
Gastos de Operación por Milla						
Vehicular de paga	\$ 5.35	\$ 4.89	\$ 6.32	\$ 8.72	5	
Gastos de Operación por Hora						
Vehicular de paga	\$69.41	\$63.56	\$85.52	\$102.04	3	
<b>Efectividad del Costo</b>						
Gastos de Operación por Pasajero	\$ 1.52	\$ 2.30	\$ 2.81	\$ 3.44	1	
Asistencia Total de Operación por Pasajero						
Tasa de Recuperación de Tarifas por Todos los Servicios	\$ 1.01	\$ 1.49	\$ 2.22	\$ 2.81	1	
	33.8	15.2	21.5	35.0	2	

<sup>a</sup> Basada en información obtenida del Banco de Datos del Transporte Nacional de la Administración del Transporte Federal para el 2000, publicada en la Auditoría del Funcionamiento de la Administración del Sistema de Transporte del Condado de Milwaukee hecha por el Departamento de Transportación de Wisconsin, Agosto 2002.

<sup>b</sup> Indicadores importantes de funcionamiento fueron desarrollados basados en información reportada por otros trece sistemas urbanos de autobuses seleccionados en la Auditoría del Funcionamiento.

<sup>c</sup> Posición de 1 es la mejor, 14 es la peor.

Fuente: Departamento de Transportación de Wisconsin y SEWRPC.

**EVALUACION DEL SISTEMA DE TRANSPORTE EXISTENTE Y NECESIDADES IDENTIFICADAS NO SATISFECHAS**

Usando los objetivos del servicio de transporte y estándares, se llevó a cabo una evaluación de todo el sistema y ruta por ruta del Sistema de Transporte del Condado de Milwaukee. La evaluación identificó áreas de excelente funcionamiento del sistema de transporte, así como también áreas donde las necesidades del servicio no han sido satisfechas por el sistema de transporte. El Sistema de Transporte del Condado de Milwaukee tiene un excelente funcionamiento con respecto al área servida dentro del Condado de Milwaukee, a estándares de uso de su capacidad de autobuses, y puntualidad.

- El Sistema de Transporte del Condado de Milwaukee tiene una excelente cobertura en general de áreas residenciales y de empleos en el Condado de Milwaukee. Casi un 90.5 por ciento del total de la población del Condado reside dentro de distancias convenientes para caminar del existente sistema de transporte. Prácticamente todos los grupos de manzanas de casas del censo con concentraciones de personas dependientes del transporte y zonas del censo con poblaciones minoritarias por encima del promedio dentro del condado viven a menos de un cuarto de milla de distancia caminable de las rutas del sistema. Casi un 94 por ciento de los trabajos en el Condado están localizados a menos de un cuarto de milla de distancia caminable del sistema.

- Centros de actividades y áreas que apoyan transporte público están bien servidas dentro del Condado. En total, 81 de las 86 compañías principales, 22 de los 25 complejos de oficinas y parques industriales, y 68 de los 70 otros centros de actividades fueron servidos por las rutas existentes del sistema de transporte, como ha sido mostrado en el Mapa 4. La mayoría de las áreas que apoyan transporte público en el Condado de Milwaukee—áreas con densidades residenciales y de empleos consideradas necesarias para apoyar rutas fijas del servicio de autobuses—son servidas por las rutas locales del Sistema de Transporte del Condado de Milwaukee.
- El sistema de transporte generalmente no experimenta autobuses llenos más allá de capacidad nominal, es decir, hay un asiento para cada pasajero en autobuses rápidos en autopista y no hay más de cuatro pasajeros por cada tres asientos en casi ninguna de las rutas locales de autobuses en períodos pico. Hay solo algunos problemas durante horas pico en días entre semana cuando el uso del transporte para estudiantes se empalma con el del público en general.
- La puntualidad de los autobuses es excelente, con 90 o más por ciento de puntualidad en el servicio.
- De las 31 rutas locales, 26 cumplen o exceden el estándar de efectividad en el funcionamiento de rutas (el cual es definido como 22 pasajeros abordando por hora de servicio cobrable en días entre semana). Estas rutas sirven áreas con altas concentraciones de minorías y poblaciones dependientes de transporte, operan más de 20 horas durante días entre semana, y ofrecen el servicio más frecuente. En fines de semana, 25 rutas exceden los estándares de efectividad de funcionamiento de rutas definidas por el servicio para Sábados (15 pasajeros por hora) y Domingos (10 pasajeros por hora).

**Comparación de Sistemas de Transporte Similares en toda la Nación**

Una auditoría del funcionamiento de la administración del Sistema de Transporte del Condado de Milwaukee fue completado por el Departamento de Transportación de Wisconsin (WisDOT) en el 2003. La auditoría del funcionamiento comparó el Sistema de Transporte del Condado de Milwaukee a un grupo de 13 sistemas de transporte similares en los Estados Unidos. Todos los sistemas de transporte similares operaban dentro de áreas metropolitanas con poblaciones similares al Condado de Milwaukee, estaban localizados en climas del norte, y contaban con flotas de autobuses similares en número. La comparación de los sistemas similares concluyó que el Sistema de Transporte del Condado de Milwaukee sobrepasa en funcionamiento a sus similares en todas las medidas de uso y función financiera, como se muestra en la Tabla 1. Aún cuando se señala el funcionamiento excepcional del Sistema de Transporte del Condado de Milwaukee, la auditoría mencionó las reducciones del servicio, las cuales fueron implementadas desde el 2000, principalmente debidas a las restricciones presupuestarias, y advirtió que más reducciones al sistema de transporte pudiesen potencialmente dañar el funcionamiento del sistema.

## Necesidades del Servicio de Transporte no Satisfechas

Mientras que el Sistema de Transporte del Condado de Milwaukee funciona bien en muchas áreas y, comparado a sistemas de transporte similares, es muy eficiente y efectivo, el sistema de transporte no satisface todas las necesidades de servicio de transporte público de los residentes del condado de Milwaukee. Las necesidades no satisfechas caen dentro de cuatro áreas específicas: áreas de servicio, horas de operación, frecuencia del servicio, y duración de viaje. Además, el servicio de transporte conectando a los residentes del Condado de Milwaukee a condados remotos es limitado. El Sistema de Transporte del Condado de Milwaukee, en el pasado, ha implementado mejoras de servicio las cuales intentaron mejorar estas necesidades no satisfechas—áreas de servicio, horas de operación, y frecuencia de servicio—pero las reducciones del servicio en años recientes han eliminado estas mejoras en el servicio. Mejoras en el servicio para satisfacer estas necesidades identificadas generalmente son menos eficientes y efectivas que el servicio de transporte existente.

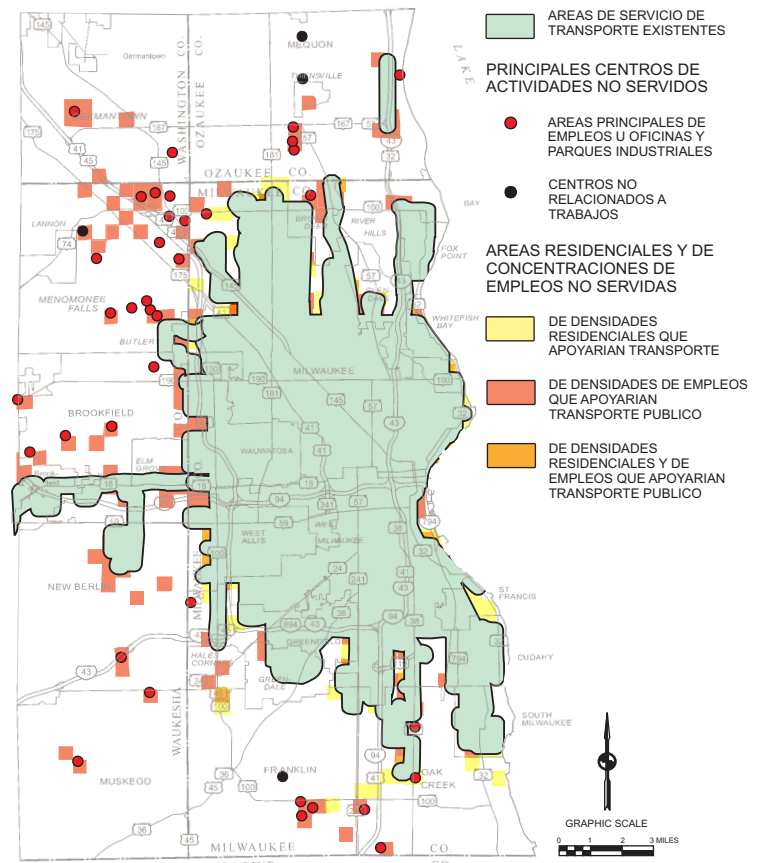
**Áreas No Servidas.** Algunas áreas de porciones del oeste, sur, noroeste y noreste del Condado de Milwaukee con densidades residenciales y de empleos y/o principales centros de actividades que apoyarían transporte público no son servidas por ninguna de las rutas del sistema de transporte. El Mapa 8 muestra estas áreas las cuales no son servidas por transporte público.

**Horas Inadecuadas de Servicio.** En días entre semana, 25 de las 31 rutas locales cumplen con estándares deseados de horas de servicio de 20 horas de servicio diarias. Los autobuses rápidos de autopista no cumplen con este estándar, porque solo operan durante días entre semana en períodos pico, sin servicio de mediodía o de noche. El servicio de transporte proporcionado por menos de 16 horas al día no ofrece viajes en los horarios de comienzo y término de todos los turnos de trabajo, específicamente segundo y tercer turnos. También hay áreas grandes servidas por rutas que no cumplen con las 20 horas de servicio deseadas durante los fines de semana: solamente 14 de las 31 rutas locales cumplen con ese estándar en Sábados, y solamente 9 de las 30 rutas lo cumplen en Domingos. Además, porciones de algunas rutas no tienen servicio los fines de semana.

**Servicio de Frecuencia Inadecuado.** El Sistema de Transporte del Condado de Milwaukee depende de un sistema cuadrícula de rutas locales donde transferencias entre una o más rutas son generalmente requeridas para completar un viaje usando el transporte público. La frecuencia del servicio en las rutas directamente afecta la conveniencia de transferencias, con largos intervalos entre autobuses incrementando el tiempo de espera en transferencia, haciendo el servicio inconveniente y alejando a los posibles usuarios. La mayoría de las rutas locales no cumplen con los estándares deseables de intervalos de servicio durante horas pico. Durante períodos pico en días entre semana, menos del 30 por ciento de la población del Condado, y menos del 37 por ciento de los trabajos del Condado, son servidos por rutas con intervalos deseables de 10 minutos o menos, como se muestra en la Tabla 2. Durante días de semana en períodos no pico, casi un 60 por ciento de la población y trabajos del Condado son servidos por rutas y segmentos de rutas

Mapa 8

## ÁREAS CON NECESIDADES NO SATISFECHAS DE SERVICIO DE TRANSPORTE PARA LOS RESIDENTES DEL CONDADO DE MILWAUKEE CON RESPECTO AL ÁREA DE COBERTURA DEL SERVICIO LOCAL DE TRANSPORTE: 2005



Fuente: SEWRPC.

con intervalos deseables de 20 minutos o menos. Ninguna de las rutas de autobús rápido en la autopista o UBUS tienen intervalos que cumplan con intervalos deseables. La baja frecuencia del servicio se debe mayormente a reducciones del servicio que han ocurrido en los pasados cinco años.

**Prolongados Viajes en Autobús.** La duración de viajar en autobús es generalmente entre dos y cuatro veces mayor que la de viajar en automóvil al comparar viajes similares. La razón de duración de viajes en autobús a viajes en carro entre ubicaciones selectas dentro del Condado se muestran en el Mapa 9. La prolongada duración de viajar en autobús se origina de una combinación de factores: rutas de autobús locales con bajas velocidades promedio de operación proporcionando la mayoría del servicio de transporte en el sistema; la falta de mecanismos para administrar el sistema de transportación—señales de tráfico de prioridad y carriles reservados—para aumentar las velocidades de viajes de autobuses; y recortes del servicio establecidos desde el 2000 que aumentaron los intervalos de operación y eliminaron rutas y segmentos de rutas.

**Tabla 2**

**POBLACION Y EMPLEOS EN EL CONDADO DE MILWAUKEE DENTRO DE UN CUARTO DE MILLA DE DISTANCIA DE RUTAS LOCALES/ Y DE ENLACE OPERANDO CON INTERVALOS DESEABLES: 2004**

Area	Población		Empleos	
	Número	Porcentaje del total de Población en el Condado	Número	Porcentaje del total de Empleos en el Condado
Condado de Milwaukee .....	940,200	100.0	624,600	100.0
Dentro de un cuarto de milla de distancia de alguna ruta .....	850,900	90.5	587,100	94.0
Dentro de un cuarto de milla de distancia de rutas con intervalos deseables <sup>a</sup>				
Periodo pico en la mañana .....	213,100	22.7	219,800	35.2
Periodo del medio día .....	583,800	62.1	385,500	61.7
Periodo Pico en la Tarde .....	277,100	29.5	232,400	37.2
Periodo temprano en la noche .....	418,400	44.5	308,800	49.4
Periodo tarde en la noche .....	383,600	40.8	270,600	43.3

<sup>a</sup> El Estándar de Diseño de Servicio 8 del Objetivo 2 indica que es altamente deseable tener rutas locales del sistema de transporte operando en días de semana con intervalos de no más de 10 minutos durante periodos picos y 20 minutos durante todos los periodos no pico.

Fuente: SEWRPC.

Servicio Limitado Conectando Residentes del Condado de Milwaukee a Condados Remotos. Las necesidades no satisfechas de residentes del Condado en viajes entre el Condado de Milwaukee y los otros condados en sus alrededores en el sureste de Wisconsin incluyen:

- Falta de servicio: Muchos principales centros de actividades y significantes concentraciones de empleos fuera del Condado de Milwaukee no tienen servicio de transporte público conectando con residentes del Condado de Milwaukee, como se muestra en el Mapa 8.
- Horas y frecuencia limitadas: Los servicios de transporte que actualmente están disponibles para conectar a residentes del Condado de Milwaukee con trabajos y centros de actividades en los condados de los alrededores, con rara excepción, tienen horarios de servicio limitado en días entre semana y son operados con viajes no frecuentes.
- Duración de Viajes Prolongados: El servicio de transporte que conecta a los residentes del Condado de Milwaukee con los condados de los alrededores en muchos casos incluye servicio lento de autobús local, y/o requiere usar conexiones de autobús local en el Condado de Milwaukee.
- Tarifas de Transporte: Mientras que se ofrecen tarifas de descuento para pasajeros que transfieren entre los diferentes sistemas de transporte, los descuentos y planes de transferencias no son uniformes entre todos los servicios de transporte conectando con el Sistema de Transporte del Condado de Milwaukee.

La falta de una administración regional de transporte y fondos adecuados han impedido la implementación del servicio conectando a los residentes del Condado de Milwaukee a los otros condados del sureste de Wisconsin.

**DIRECCION POTENCIAL FUTURA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE DEL CONDADO DE MILWAUKEE**

Desde el 2001, el Sistema de Transporte del Condado de Milwaukee ha implementado reducciones significantes del servicio y aumentos de tarifas. Mientras que algunas de estas acciones pasadas pudiesen haber estado relacionadas a consideraciones en la eficiencia y efectividad del servicio de transporte, la mayoría fueron debidas a límites en los fondos de operación del Estado y del Condado de Milwaukee. El sistema de transporte depende fuertemente en fondos estatales, e históricamente el Estado ha proporcionado cerca del 65 al 70 por ciento de los fondos necesarios para la operación del sistema de transporte público. Sin embargo, entre el 2000 y 2005, el Estado incrementó solamente los fondos de asistencia a operaciones menos de 1.5 por ciento en promedio anual—no lo suficiente para mantenerse a la par con la inflación. Como se describió anteriormente, el Condado de Milwaukee tenía un balance de fondos Federales no utilizados, los cuales eran para cubrir costo de proyectos de instalaciones y equipo, pero se podían usar para ciertos elementos de gastos de operación tales como el mantenimiento de equipo. Con la utilización de esos fondos, el Condado de Milwaukee aumentó el soporte operacional Federal del sistema de transporte por más del 80 por ciento del 2000 al 2005 (aún cuando el monto anual de tales fondos Federales distribuidos al Condado de Milwaukee a través del mismo período no aumentó). Mientras tanto, debido a períodos difíciles en el presupuesto, los fondos del sistema de transporte proveídos por el Condado de Milwaukee permanecieron casi al mismo nivel desde el 2000 al 2005. El aumento substancial de fondos Federales no fué capaz de compensar los aumentos marginales de los fondos del Estado y los fondos estáticos del Condado de Milwaukee para sistemas de transporte público. Como resultado, entre el 2000 y el 2005, el sistema de transporte tuvo que reducir el servicio por un 15 por ciento y aumentar tarifas por un 17 al 30 por ciento.

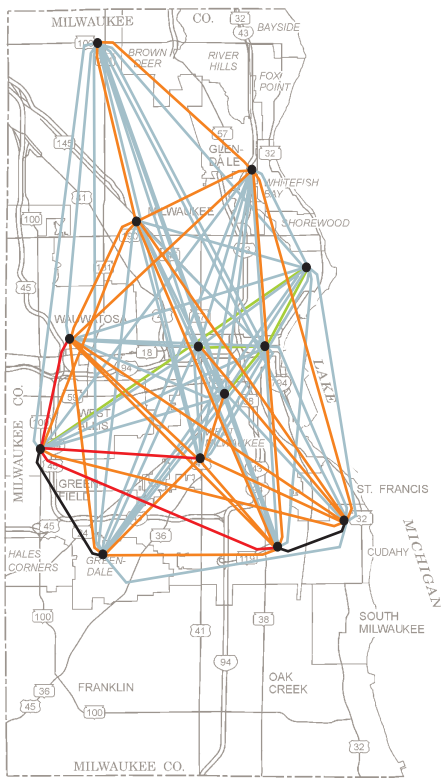
Viendo hacia el futuro, el balance de fondos de la FTA no gastados por el Condado de Milwaukee pudiese esperarse ser agotados para el año 2009. Sin aumentos restablecidos de fondos del Estado y fondos del Condado de Milwaukee para asistencia al transporte, reducciones severas en servicio y tarifas más altas pudiese esperarse para el año 2010, resultando en un sistema de transporte significativamente mas pequeño que sirve a menos población y empleos del Condado, que opera con horas más reducidas de servicio y con servicio de menos frecuencia, con un costo mayor para aquellos quienes dependen del servicio como su medio principal de transporte, y que ofrece una alternativa menos válida a viajar en automóvil.

Si la asistencia operacional del transporte del Estado aumenta solamente cerca del 2 por ciento por año, y la recaudación de impuestos a la propiedad del Condado para los autobuses regulares y los servicios para individuos discapacitados de MCTS (siglas en Inglés y significa Milwaukee County Transit System) se mantienen a niveles del 2005, el sistema de transporte necesitaría reducir las horas totales de servicio por cerca de un 35 por ciento para el año 2010. Para ilustrar lo que este pronóstico de reducción del 35 por ciento pudiera significar, dos opciones de reducción de servicio fueron desarrolladas por el sistema de transporte y están identificadas en la Tabla 3. Opción A cortaría horas de servicio y eliminaría algunas rutas locales; Opción B mantendría las horas de servicio pero eliminaría más rutas locales; y ambas opciones eliminarían también todos los autobuses rápidos en autopista y las rutas UBUS. Las opciones indican claramente la magnitud de los problemas de servicio y financiamiento que enfrenta el Sistema de Transporte del Condado de Milwaukee.

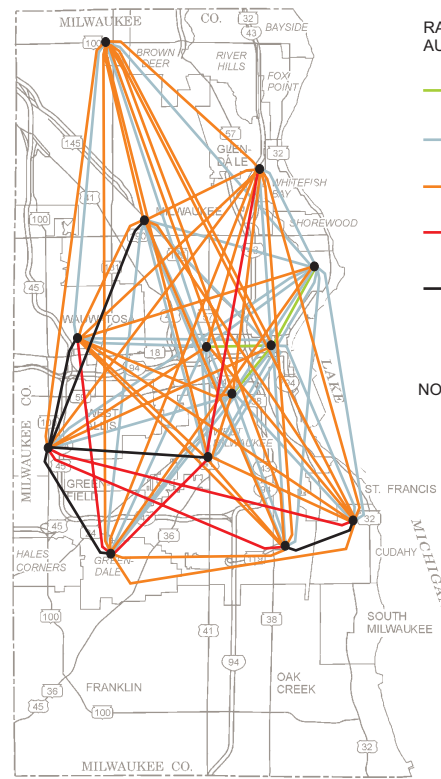
Mapa 9

**COMPARACION DE LA DURACION DE VIAJES EN SISTEMA DE TRANSPORTE A LA DURACION DE VIAJES EN AUTOMOVIL ENTRE UBICACIONES SELECTAS EN DIAS DE SEMANA EN PERIODOS DE LA MANANA Y DEL MEDIO DIA: ESTIMADOS DEL 2005**

PERIODO PICO DE LA MANANA



PERIODO NO PICO DEL MEDIO DIA

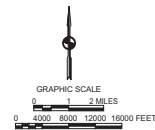


RAZON DE DURACION DE VIAJES EN AUTOBUS A VIAJES EN AUTOMOVIL

- EN AUTOBUS TOMA DE 1.51 A 2.0 VECES MAS QUE EN AUTOMOVIL
- EN AUTOBUS TOMA DE 2.0 A 3.0 VECES MAS QUE EN AUTOMOVIL
- EN AUTOBUS TOMA DE 3.0 A 4.0 VECES MAS QUE EN AUTOMOVIL
- EN AUTOBUS TOMA DE 4.0 A 5.0 VECES MAS QUE EN AUTOMOVIL
- EN AUTOBUS TOMA DE 5.0 VECES MAS QUE EN AUTOMOVIL

● UBICACIONES SELECTAS

NOTA: EN GENERAL LA DURACION DEL VIAJE EN SISTEMA DE TRANSPORTE INCLUYE EL TIEMPO PARA CAMINAR A LA PARADA DEL AUTOBUS, ESPERAR EL AUTOBUS, VIAJAR EN EL AUTOBUS, ESPERAR PARA TRANSFERIR (SI ES NECESARIO) Y CAMINAR DE LA PARADA DEL AUTOBUS.



Fuente: SEWRPC.

Las proyecciones demuestran la necesidad del Estado de regresar a aumentar los fondos de transporte suficientemente para enfrentar el costo de inflación en el transporte, y de la creación de una fuente dedicada a proveer fondos locales para el transporte para reemplazar los fondos de impuestos a la propiedad del Condado de Milwaukee.

**RESUMEN**

El plan de desarrollo de transporte hasta este momento demuestra que el Sistema de Transporte del Condado de Milwaukee funciona mejor que a sistemas de transporte similares en términos de nivel de uso y función financiera, y sirve bien a la población, empleos, y centros de actividad dentro del Condado de Milwaukee. Sin embargo, hay varias áreas donde el sistema tiene deficiencias, incluyendo algunas áreas no servidas dentro del Condado de Milwaukee, horas de servicio limitadas, duración de viajes prolongados, y conexiones limitadas a condados remotos.

Económicamente, el sistema de transporte enfrenta problemas. Debido a su fuerte dependencia en fondos operacionales del Estado que no han aumentado a la par con la inflación, y la falta de un incremento en la recaudación de impuestos a la propiedad del Condado destinados al transporte, el sistema ha reducido el servicio, aumentado tarifas, y utilizado fondos Federales destinados para mejoras de instalaciones y equipo para pagar por gastos de operación. Sin el restablecimiento de aumentos de fondos del Estado de asistencia al transporte suficientes para satisfacer la inflación, y sin la creación de una fuente local dedicada a proveer fondos operacionales, el sistema de transporte pudiese necesitar reducir el servicio una vez más por casi un 35 por ciento para el año 2010.

Tabla 3

**EJEMPLOS DE REDUCCIONES DE SERVICIO NECESARIAS PARA EL AÑO 2010, ASUMIENDO EL CONTINUO USO DE LOS IMPUESTOS DE PROPIEDAD PARA FINANCIAR LA PORCION LOCAL DE LOS COSTOS DE OPERACION DEL SISTEMA DE TRANSPORTE DEL CONDADO DE MILWAUKEE**

Descripción	Reducción Estimada Anual de Horas de Servicio Vehicular	Porcentaje de Horas de Servicio Vehicular Anual del 2005
<b>Opción A</b>		
• Eliminar todos las rutas rápidas en autopistas y UBUS	64,000	4
• Eliminar todos los servicios de autobús después de las 10:00 p.m. en días de semana y Sábados; limitar el servicio de los Domingos a entre 9:00 a.m. y 6:00 p.m. <sup>a</sup>	168,000	12
• Eliminar 7 rutas locales y recortar o reestructurar el servicio en 17 rutas locales adicionales	<u>286,000</u>	<u>20</u>
<b>Reducción Total</b>	<b>518,000</b>	<b>36</b>
<b>Opción B</b>		
• Eliminar todos las rutas rápidas en autopistas y UBUS	64,000	4
• Eliminar 10 rutas locales y recortar o reestructurar el servicio en 14 rutas locales adicionales	<u>460,000</u>	<u>33</u>
<b>Reducción Total</b>	<b>524,000</b>	<b>37</b>

<sup>a</sup> Eliminación del servicio de autobús durante estos periodos también permitiría reducciones en el servicio para personas discapacitadas.

Fuente: Sistema de Transporte del Condado de Milwaukee y SEWRPC.

---

---

## PASOS SIGUIENTES EN EL PROCESO DEL ESTUDIO

Los siguientes pasos en el plan de desarrollo de transporte son obtener comentarios del público en el trabajo hecho hasta ahora, y considerar esos comentarios en el desarrollo de posibles alternativas y recomendaciones potenciales para mejoras de operación y de instalaciones y equipo para el sistema de transporte público por los siguientes cinco años. Los siguientes son los pasos restantes importantes, y cuando cada uno se espera ser terminado:

- Primera serie de juntas públicas - Febrero/Marzo 2007
- Desarrollo de alternativas y recomendaciones preliminares para mejoras de operación y de instalaciones y equipo, y costos asociados - Primavera 2007
- Segunda serie de juntas públicas - Primavera 2007
- Desarrollo del plan recomendado de desarrollo de transporte público-Primavera/Verano 2007.

### PARA MÁS INFORMACIÓN

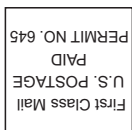
Para enviar comentarios, obtener información adicional, o para solicitar una reunión informativa, por favor contáctenos a:

Sitio Web: [www.sewrpc.org/milwcotdp](http://www.sewrpc.org/milwcotdp)  
Correo electrónico: [milwcotdp@sewrpc.org](mailto:milwcotdp@sewrpc.org)  
Teléfono: (262) 547-6721  
Fax: (262) 547-1103  
Correo: P.O. Box 1607  
W239 N1812 Rockwood Drive  
Waukesha, WI 53187

**This brochure is also available in English. It is available at [www.sewrpc.org/milwcotdp](http://www.sewrpc.org/milwcotdp). It may also be obtained in hard copy. Please call the Southeastern Wisconsin Regional Planning Commission at (262) 547-6721 to receive a copy of the brochure in English or if you have any other questions.**

---

---



SOUTHEASTERN WISCONSIN  
REGIONAL PLANNING COMMISSION  
W239 N1812 ROCKWOOD DRIVE  
PO BOX 1607  
WAUKESHA, WISCONSIN 531-1607