

# PLAN DE DESARROLLO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE DEL CONDADO DE MILWAUKEE: 2009-2013



FOLLETO SUMARIO

ENERO 2009

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, o MCTS (siglas en Inglés y significa Milwaukee County Transit System) y el Departamento de Transportación y Obras Públicas 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 2009-2013.

El plan de desarrollo de transporte a corto plazo ha encontrado a la fecha los siguientes resultados importantes: 1) MCTS funciona significativamente mejor que sistemas de transporte similares a nivel nacional con respecto a la eficiencia y efectividad del servicio; 2) dentro del Condado de Milwaukee, MCTS ofrece una cobertura excelente de áreas residenciales, lugares de empleo, y principales centros de actividades; y, 3) el sistema de transporte tiene deficiencias con respecto al horario limitado y frecuencia del servicio ofrecido en muchas rutas, particularmente en fines de semana.

Utilizando los resultados de las evaluaciones y las reacciones recopiladas de una serie de reuniones informativas públicas, el personal de la Comisión identificó varias prioridades para hacer mejoras:

- Extender rutas a áreas no servidas;
- Reducir los tiempos en tránsito;
- Incrementar la frecuencia de servicio en las principales rutas; e
- Incrementar las horas de servicio a 20 horas por día en mas rutas

## Planes Alternativas de Mejoras de Servicios

La Comisión desarrolló tres posibles planes de servicios, o “alternativas”, para hacer mejoras de corto plazo (5 años) al servicio de transporte. Las Alternativas 1 y 2 proponen 2 niveles de inversiones para realizar las prioridades de mejoras del servicio. La Alternativa 3, la cual mantiene el servicio a los niveles del 2008, representa una base para comparar con las otras alternativas. La tabla en la página opuesta compara los servicios de expansión propuestos, equipo necesario, y los viajes estimados bajos las Alternativas 1, 2, y 3.

## Alternativa 1: Expansión Extensiva de Servicio

De los tres posibles planes de mejoras de servicios, la Alternativa 1 representa el intento mas completo para satisfacer las prioridades de mejoras de servicios. En general, el plan:

- Expandiría servicio de autobús de rutas fijas por casi un 22 por ciento (4 por ciento por año) de 1,340,000 horas-autobús de servicio presupuestadas para el 2008, a 1,629,000 horas-autobús de servicio en el 2013. Este nivel de servicio estaría un por ciento abajo de las 1,650,000 horas-autobús de servicio ofrecidas en el 2000.

**COMPARACION DE NIVELES DE SERVICIO, VIAJES ESTIMADOS,  
E INSTALACIONES Y EQUIPOS NECESARIOS BAJO ALTERNATIVAS 1, 2 Y 3**

Características de los servicios	Alternativa 1: Expansión Extensiva de Servicio	Alternativa 2: Expansión Limitada de Servicio	Alternativa 3: Mantener el Sistema Existente
Ruta Fija de Servicio (Vehículo-Horas Anuales, Año 2013)	1,701,000	1,613,000	1,394,000
Porcentaje de Incremento sobre 2008	22	16	--
Porcentaje de Incremento Anual Promedio	4.1	3.0	--
'Transit Plus' Servicio para Discapacitados (Vehículo-Horas Anuales, Año 2013)	437,000	437,000	437,000
Porcentaje de Incremento sobre 2008	3	3	3
Total Anual Estimado de viajes en autobus y para Discapacitados (Año 2013)	47.6 millones	45.4 millones	40.5 millones
Porcentaje de Incremento sobre 2008	11	6	-5
Area de Expansion de Servicios de Transporte	Nuevas rutas y extensiones de rutas a porciones norestes y surestes del Condado	Nuevas rutas y extensiones de rutas a porciones norestes y surestes del Condado	Sin cambio
Rutas de Autobus Expreso	3 Rutas de Autobus Expreso	3 Rutas de Autobus Expreso	No Rutas de Autobus Expreso
Servicio Rapido de Autopista	10 rutas rapidas de autopista Cada ruta haria 10 viajes cada a.m. y p.m. Dos viajes completos al mediodia en cada ruta	10 rutas rapidas de autopista Cada ruta haria 10 viajes cada a.m. y p.m.	9 rutas rapidas de autopista Rutas hacen entre 4 y 10 viajes cada a.m. y p.m.
Puntos de Retorno en Rutas Locales	Eliminar retornos durante la semana y fines de semana	Eliminar retornos durante la semana solamente	Sin cambio
Mejoras en frecuencia de servicio	15 rutas locales y 3 nuevas rutas de autobus expreso cumplirian con los estandares de frecuencia para todos los periodos de tiempo	10 rutas locales y 3 nuevas rutas de autobus expreso cumplirian con los estandares de frecuencia para todos los periodos de tiempo	3 rutas locales cumplen con los estandares de frecuencia de servicio para todos los periodos de tiempo
Horas de Servicio	Expandir horas durante la semana en partes de las Rutas 35 y 80. Ofrecer 20 horas de servicio en Sabados y Domingos en 15 rutas locales (ademas de autobuses expresos)	Expandir horas en partes de las Rutas 35 y 80.	Sin cambio
Requisitos para la Compra de Flota de Autobuses	204 autobuses para reemplazar flota envejecida mas 75 autobuses para expandir la flota	204 autobuses para reemplazar flota envejecida mas 60 autobuses para expandir la flota	204 autobuses para reemplazar flota envejecida

Fuente: SEWRPC

- Incrementaría ‘Transit Plus’, el Servicio de Transporte para Discapacitados, por casi un 3 por ciento para el 2013 (igualando el ritmo de crecimiento en viajes anticipado).
- Incrementa el uso por un estimado del 10 por ciento, de 42.8 millones de viajes (en el presupuesto del 2008) a 47.1 millones en el 2013.

### **Alternativa 2: Expansión Limitada de Servicio**

La Alternativa 2 representa una reducción de lo propuesto en la Alternativa 1, pero todavía satisfecería la mayoría de las prioridades para mejoras de servicios. En general, la Alternativa 2:

- Expandiría servicio de autobús de rutas fijas por casi un 15 por ciento (3 por ciento por año) comenzando de 1,340,000 horas-autobús de servicio presupuestadas para el 2008, y aumentando a 1,540,000 horas-autobús de servicio en el 2013. Este nivel de servicio estaría casi cinco por ciento abajo de las 1,650,000 horas-autobús de servicio ofrecidas en el 2000.
- Incrementaría ‘Transit Plus’, el Servicio de Transporte para Discapacitados, por casi un 3 por ciento para el 2013 (igualando el ritmo de crecimiento en viajes anticipado).
- Incrementa el uso por un estimado del 6 por ciento, de 42.8 millones de viajes (en el presupuesto del 2008) a 45.3 millones en el 2013.

### **Alternativa 3: Mantener el Sistema Existente**

La Alternativa 3 representa una base para comparar las otras alternativas. Supone mantener servicio de autobús de rutas fijas a los niveles existentes del 2008:

- Mantener servicio de autobús de rutas fijas a 1,340,000 horas-autobús presupuestadas para el 2008. Este servicio es casi el 19 por ciento menor que 1,650,000 horas-autobús de servicio operadas en el año 2000.
- Incrementar ‘Transit Plus’, el Servicio de Transporte para Discapacitados, por casi un 3 por ciento para el 2013 (igualando el ritmo de crecimiento en viajes anticipado).
- Reduce el uso por un estimado del 5 por ciento, de 42.8 millones de viajes (en el presupuesto del 2008) a 40.5 millones en el 2013, debido al aumento de tarifas que fueron asumidas para todas las situaciones.

### **Instalaciones y Equipo Necesarios para Alternativas 1, 2 y 3**

Todas las propuestas requerirían las siguientes inversiones en instalaciones y equipo: 1) un total de 204 autobuses para reemplazar parte de la actual flota envejecida; 2) reemplazo de las cajas colectoras de tarifas en la flota existente; 3) porta bicicletas para la flota existente; 4) varias reparaciones, renovaciones, y actualizaciones a las instalaciones de MCTS; y 4) varios proyectos de realce al servicio de transporte, tales como mejoras a las paradas de autobuses.

Adicionalmente, Alternativas 1 y 2 requerirían inversiones adicionales de instalaciones y equipo. La Alternativa 1 requeriría 75 autobuses y porta bicicletas adicionales; la Alternativa 2 requeriría 60.

Asumiendo que la prioridad del Condado de Milwaukee es usar los limitados fondos Federales primero en proyectos necesarios de instalaciones y equipo, la porción Federal para el financiamiento de instalaciones y equipo para cada alternativa es aproximadamente 80 por ciento. La porción local del Condado de Milwaukee proyectada para las inversiones necesarias de instalaciones y equipo serían \$20.6 millones sobre el período de 5 años para implementar la expansión extensiva de servicio en la Alternativa 1, \$19.6 millones por la expansión limitada de servicio en la Alternativa 2, y \$15.6 millones para mantener el sistema existente en la Alternativa 3.

## **Fondos de Operación necesarios para las Alternativas de Planes de Servicio**

Tres diferentes escenarios (el mejor caso, el promedio, y el peor caso) fueron usados para calcular los posibles rangos de costos de operación y los fondos públicos necesarios para cada una de las tres alternativas para mejoras del servicio de transporte. Dependiendo del escenario considerado, la porción de gastos de operación del Condado de Milwaukee pudiera aumentar enormemente para el 2013. En el 2008, El Condado de Milwaukee usó \$22.2 millones de los impuestos de propiedad para gastos de operación de transporte. Aún si el Condado fuese simplemente a mantener el sistema existente (Alternativa 3), para el 2013, tendría que contribuir \$75.7 millones de los impuestos de propiedad bajo el peor de los casos, \$49.5 millones bajo el caso promedio, y \$32.6 millones en el mejor de los casos.

## **Opciones para Financiamiento Destinado para Transporte**

Dado los estimados de gastos de operaciones y las posibles contribuciones locales necesarias, el Condado de Milwaukee no puede, aún dentro de un corto plazo, continuar dependiendo en los impuestos de propiedad local para financiar el sistema de transporte. Un análisis de una posible fuente de nuevos ingresos indica que un impuesto de venta adicional del 0.5% en el Condado sería suficiente para proveer los fondos locales para mantener el existente sistema de transporte e implementar las necesarias mejoras al servicio de transporte.

## **Conclusión**

Tanta la evaluación del funcionamiento así como los considerables comentarios del público respecto al servicio ofrecido por MCTS identificó áreas donde el sistema de transporte actualmente no sirve adecuadamente las necesidades de transporte de los residentes del Condado de Milwaukee. Las Alternativas 1 y 2 presentan mejoras de servicio para satisfacer esas necesidades; la Alternativa 3 ofrece una base para comparar contra los niveles de servicio del 2008.

Las actuales fuentes de financiamiento para el sistema de transporte son insuficientes para mantener el sistema a los niveles actuales, y mucho menos hacer las mejoras necesarias. Dado los estimados de gastos de operaciones y de instalaciones y equipo y posible contribución local, el Condado de Milwaukee no puede, aún dentro en un corto plazo, continuar dependiendo en los impuestos de propiedad local para financiar el sistema de transporte. El futuro del transporte en el Condado de Milwaukee depende de encontrar una fuente permanente de financiamiento destinado para transporte.

## **PARA MÁS INFORMACIÓN**

Sitio Web: [www.sewrpc.org/milwcotdp](http://www.sewrpc.org/milwcotdp)

E-mail: [milwcotdp@sewrpc.org](mailto:milwcotdp@sewrpc.org)

Teléfono: (262) 547-6721

Fax: (262) 547-1103

Dirección: P.O. Box 1607

W239 N1812 Rockwood Drive

Waukesha, WI 53187

Se ha creado una lista de direcciones de individuos y organizaciones interesados en recibir resúmenes de información. Si le gustaría recibir directamente tales materiales en el futuro, por favor contáctenos.