

**Grupo de Estudio para el Financiamiento de Transporte**  
**Grupo de Estudio de la Comisión de Transporte Regional del Condado de Santa Cruz**

**Plan Preliminar**

**SUMARIO EJECUTIVO**

Los niveles de financiamiento para el transporte no se han mantenido al par con los gastos para sostener las necesidades del transporte de la comunidad. Los ingresos siguen disminuyendo mucho más rápido que los niveles requeridos para aplicar todos los proyectos necesarios para reducir el congestionamiento, mejorar la seguridad, extender la movilidad y el mantenimiento del sistema de transporte existente. Las autopistas y carreteras locales son retrocedidos regularmente. El deterioro continua en muchas calles y caminos locales. Existen brechas en las redes de caminos para ciclistas y peatones. Sin nuevas fuentes de financiamiento aprobadas por los votantes, será imposible el mantenimiento adecuado, y mucho menos las mejoras, del existente sistema de transporte para combatir las necesidades de viaje actuales y futuras.

En un intento para acortar la distancia de financiamiento y contener las demoras de transporte y las necesidades de tránsito en la región, la Comisión de Transporte Regional del Condado de Santa Cruz instituyó el Grupo de Estudio para el Financiamiento de Transporte (Grupo de Estudio de FT) en septiembre del 2005 ([Apéndice A](#)). El Grupo de Estudio está compuesto por más 90 miembros quienes representan a empresas, vecindarios, medioambientalistas, salubridad y organizaciones sociales (véase la cubierta interior con los nombres de los miembros).

Durante el curso de muchos talleres públicos y el sitio Web interactivo, el Grupo de Estudio FT, el cual constó con la participación individual de los miembros del Grupo de Estudio FT, así como el público en general, identificaron varios asuntos problemáticos que necesitan atención inmediata igual como soluciones específicas. Entre otras, mejoras de la Autopista 1, mejoras a las vías para ciclistas y peatones, alternativas factibles para viajantes que en la actualidad conducen solos en sus coches y mejoras destinadas al sistema de transporte público existente.

Entre las opciones de financiamiento que exploró el Grupo de Estudio FT figuraron una opción de impuesto local sobre las ventas del combustible, impuesto sobre las ventas, tarifa por el impacto del tráfico y una cuota local de registro de vehículo. Un aumento en el impuesto sobre las ventas encabezó la lista de las soluciones mencionadas con más frecuencia para dirigir las insuficiencias de financiamiento. Todo tipo de ingresos aprobados por los votantes ayudarán a apalancar fondos adicionales de otras fuentes. Varios programas de subvenciones estatales y federales exigen o premian a zonas con fondos locales.

Basado en la labor y los comentarios por parte de los miembros del Grupo de Estudio y el público en general se formuló este Plan Preliminar. El Plan Preliminar esboza tres alternativas distintas para lidiar con los problemas de transporte en la región en diferentes niveles y gastos, una alternativa exhaustiva e inclusista, una alternativa de costo moderado bajo y una alternativa con opciones dobles de autopista y de transporte multimodular.

Indudablemente, ninguna de estas opciones representa el plan perfecto para el Condado de Santa Cruz; sin embargo en los próximos meses el Grupo de Estudio para Financiamiento de Transporte está a cargo de debatir, modificar, crear y aprobar un sólo plan definitivo de financiamiento para mejoras de transporte que esté basado en tres opciones distintas esbozadas en el Plan Preliminar y que se presentará a la Comisión de Transporte Regional y a los votantes locales.

## Sumario de Alternativas del Plan Preliminar

### *Propuesto plan de la aportación de gastos* (Se muestra en millones de 2009 \$)

<b>OBRA*</b>	<b>Plan 1</b>	<b>Plan 2</b>	<b>Plan 3A</b>	<b>Plan 3B</b>
<b><i>Obras regionales</i></b>				
Obra de carriles para vehículos de alto cupos en la Autopista 1 (Carriles de viaje compartido en coche/autobús)	\$345		\$345	
Gestión de Sistema de Transporte de la Autopista 1 (Carriles auxiliares de unión y medidores en las vías de acceso)		\$192		
Ampliación del servicio de autobuses	\$90	\$28		\$27
Estacionamiento para coches de viajeros diarios	\$11			\$6
Gestión de transporte por la demanda (Programas de viajes compartidos en coches y furgonetas, incentivos de empleador y empleado)	\$14	\$14		\$6
Seguridad vial y ejecución de la ley (ejecución, ayuda al conductor/grúas de remolque adicionales)	\$7			\$7
Red de vereda costera	\$24	\$24		\$24
Estación ferroviaria Watsonville/Pájaro (Conexión a Caltrain y las rutas costeras)	\$10			
Mejoras a la línea ferroviaria (Mejora de rieles, puentes, cruces)	\$23			\$23
Servicio ferroviario iniciante de pasajeros	\$19			\$17
<b><i>Obras comunitarias</i></b>				
Mantenimiento y reparación de caminos	\$333	\$225		\$165
Transporte especializado para ancianos y personas con discapacidades	\$180	\$15		\$27
Obras de red para ciclistas	\$55	\$33		\$11

Desarrollo avanzado de transporte urbano/Transporte rápido personal	\$6			\$6
<b>Obras vecinales</b>				
Obras para la seguridad de vecindarios (Disminución de velocidad, reducción de accidentes y peligros)	\$36			\$11
Orden público (ejecución de las leyes de tránsito/velocidad)	\$3			\$2
Rutas escolares seguras (programas destinados a los estudiantes)	\$2	\$1		\$1
Obras de seguridad peatonal (eje. nuevas aceras)	\$55	\$23		\$11
<b>Subtotal</b>	<b>\$1,213</b>	<b>\$555</b>	<b>\$345</b>	<b>\$344</b>
<b>Supervisión y administración del Plan (1%)</b>	\$12	\$6	\$3	\$3
<b>Reservas (3%)</b>	\$35	\$17	\$9	\$10
<b>TOTAL</b>	<b>\$1,260</b>	<b>\$578</b>	<b>\$357</b>	<b>\$357</b>

\*Se incluyen descripciones de las obras dentro de cada sección del plan, también están disponibles en línea en [www.tftaskforce.org](http://www.tftaskforce.org).

\*\*Apéndice C incluye información sobre los umbrales del votante y nuevas fuentes adicionales posibles. En algunos casos se necesitará legislación extraordinaria para poder plantearlas en la balota electoral (eje. Impuesto sobre el combustible, impuesto sobre las ventas en algunas partes del condado que están cerca del límite y la cuota para la matrícula vehicular.

**Fondos paralelos:** Este plan supone que todos estos nuevos ingresos complementarán y apalancarán los fondos paralelos federales, estatales, locales y privados que se necesitarán para financiar completamente todas estas obras.

**Gastos por el financiamiento:** Para poder acelerar el lanzamiento de algunas de las obras será necesario adquirir algún nivel de financiamiento. Los gastos de financiamiento diferenciarán según la programación de la obra, fondos paralelos, y las políticas de cada agencia. En este plan no se incluye en plan de financiamiento.

## Sumario de ingresos de financiamiento para el Plan de Alternativas

<u>Financiamiento</u>	<u>Cantidad/Unidad</u>	<i>En \$2009 millones</i>				<u>Notas</u>
		<u>Plan uno</u>	<u>Plan dos</u>	<u>Plan Tres A</u>	<u>Plan Tres B</u>	
Impuesto sobre las ventas	1/2 centavo	\$510	\$578	\$357	\$357	
Impuesto sobre la parcela	\$19	\$45				(1)
Impuesto sobre el hospedaje	1%	\$30				(2)
Cuota por registro de vehículo	\$15	\$105				(3)
Aumento sobre el impuesto de combustible por galón	\$0.10	\$450				(4)
Tarifa de urbanización	\$5,000	\$120				(5)
<b>TOTAL</b>		<b>\$1,260</b>	<b>\$578</b>	<b>\$357</b>	<b>\$357</b>	

*Años*

*30*

*34*

*21*

*21*

Notas:

1. \$19 por parcela por año. Basado en 79,000 parcelas en el Condado de Santa Cruz
2. Supone ingresos del impuesto sobre el hospedaje (TOT) en 2009=\$1 millón por año (\$850 millones de ingresos en el ejercicio fiscal 04/05)
3. Basado en ingresos por 234,000 vehículos matriculados
4. Aumento de 10 centavos por galón
5. Por unidad de nueva construcción