

MEDIDA M RENOVADO

PLAN DE INVERSION DE TRANSPORTE



AUTORIDAD LOCAL DE TRANSPORTE DEL CONDADO DE ORANGE

550 South Main Street
P.O. Box 14184
Orange, CA 92863-1584

(714) 560-5066
www.octa.net

Contenido

Introducción	2
Descripción general	3
Proyectos de carreteras	
Descripción general	5
Mapa de Proyectos de la carretera del Condado de Orange	6
I-5 Mejoras en los intercambios de la carretera de Santa Ana	7
I-5 Mejoras en la carretera Santa Ana-San Diego	8
SR-22 Mejoras en los accesos a la carretera de Garden Grove	9
SR-55 Mejoras en la carretera de Costa Mesa	9
SR-57 Mejoras en la carretera de Orange	10
SR-91 Mejoras en la carretera de Riverside	11
I-405 Mejoras en la carretera de San Diego.....	13
I-605 Mejoras en los accesos a las carreteras	15
Todas Patrulla del servicio de carreteras	15
Proyectos de calles y carreteras	
Descripción general	16
Mapa de proyectos de calles y carreteras para el Condado de Orange	17
Programa regional de capacidad	18
Programa regional de sincronización de señales de tráfico	19
Programa de participación local justa	20
Proyectos de transporte público	
Descripción general	21
Mapa de proyectos de transporte público para el Condado de Orange	22
Servicio Metrolink de alta frecuencia	23
Prolongaciones del transporte público hasta el Metrolink	23
Enlaces del Metrolink.....	24
Ampliación de las opciones de movilidad para personas discapacitadas y de edad avanzada	24
Transporte público y servicios de circulación basados en las comunidades .	25
Paradas de transporte público seguras	25
Limpieza ambiental	
Descripción general	26
Descripción del proyecto	27
Salvaguardas y auditorías del contribuyente	
Descripción general	28
Descripción	29
Resumen de inversiones en la Medida M	31



Introducción

Promesas cumplidas de la Medida M

El 6 de noviembre de 1990, los votantes del Condado de Orange aprobaron la Medida M, un impuesto local de medio centavo sobre las ventas de transporte para veinte años. Todos los proyectos importantes prometidos a los votantes, y aprobados por ellos, se están realizando o han finalizado. Los fondos destinados a las ciudades y al Condado de Orange para mantener y mejorar las carreteras y calles locales, junto con las reducciones en las tarifas de transporte público para personas discapacitadas y de edad avanzada, continuarán hasta que finalice la Medida M, en 2011. Las promesas realizadas en la Medida M se han cumplido.

Necesidad de inversiones continuas

El Condado de Orange continúa creciendo. En el año 2030, la población del Condado de Orange aumentará un 24 por ciento, desde 2.9 millones (en el año 2000) a 3.6 millones, los empleos aumentarán un 27 por ciento y los desplazamientos en nuestras carreteras un 39 por ciento. Sin inversiones continuas, la velocidad media en la hora punta de la mañana en las carreteras del Condado de Orange descendería un 31 por ciento, y en las calles principales un 32 por ciento.

En respuesta a este continuo crecimiento y amplio respaldo a la inversión en el sistema de transporte del Condado de Orange, la autoridad de transporte del Condado de Orange ha estudiado los proyectos y programas de transporte que podrían realizarse si se renovara la Medida M. La autoridad de transporte, junto con las 34 ciudades, la Junta de supervisores y miles de ciudadanos del Condado de Orange han participado durante los últimos dieciocho meses en el desarrollo de un plan de inversiones en transporte que se someterá a la consideración de los votantes.

Un plan para nuevas inversiones en transporte

El plan que sigue es el resultado de esos esfuerzos. Refleja la variedad de intereses y prioridades inherentes a las diferentes comunidades del Condado de Orange. Incluye inversiones continuas en la ampliación y

mejora del sistema de carreteras del Condado de Orange; el compromiso con el mantenimiento y mejora de la red de calles y carreteras de cada comunidad; la prolongación del servicio de trenes Metrolink a través del núcleo del Condado de Orange con futuras ampliaciones que conecten con comunidades vecinas y sistemas ferroviarios regionales; el aumento del servicio de transporte público para personas discapacitadas y de edad avanzada, y fondos para la limpieza de los vertidos líquidos de las carreteras que causan el cierre de playas.

Fuertes salvaguardas

Estos compromisos están subrayados por un conjunto de fuertes salvaguardas que garantizan al contribuyente que se mantendrán las promesas realizadas en el plan: una auditoría independiente anual y un informe a los contribuyentes, supervisión y revisión continua del gasto por un comité independiente de control de los contribuyentes, obligatoriedad de realizar una completa revisión pública y una actualización del plan cada diez años, aprobación por los votantes de cualquier cambio importante en el plan, fuertes penalizaciones ante cualquier malversación de fondos y un límite estricto de no más del uno por ciento para gastos administrativos.

Sin aumento de los impuestos

Las mejoras en el tráfico detalladas en este plan no requieren un aumento de los impuestos. La renovación del actual impuesto de medio centavo sobre las ventas de transporte, la Medida M, permitirá la implementación de todos los proyectos y programas. Y con una buena planificación y una financiación sensata, los proyectos listos para empezar podrían hacerlo ya en 2007.

Renovación de la Medida M

Los proyectos y programas descritos a continuación constituyen el plan de inversiones en transporte para la renovación del impuesto sobre las ventas de transporte Medida M aprobado por los votantes del Condado de Orange en noviembre de 1990.





Descripción general

Estas mejoras son necesarias para solucionar presentes y futuras necesidades de transporte en el Condado de Orange y reflejan los enormes esfuerzos realizados para conseguir el consenso entre los diversos intereses y comunidades de todo el condado.

El Plan de inversiones en transporte Medida M renovada es un programa de 30 años y \$11,800 millones diseñado para reducir las congestiones de tráfico, reforzar nuestra economía y mejorar nuestra calidad de vida mediante la modernización de las carreteras clave, la reparación de los intercambios entre las principales carreteras, el mantenimiento de calles y carreteras, la sincronización de las señales de tráfico de todo el condado, la construcción de un sistema visionario de ferrocarriles públicos y la protección de nuestro medio ambiente contra los residuos de aceite que contaminan las playas del Condado de Orange. El Plan de inversiones en transporte se centra exclusivamente en la mejora del sistema de transporte e incluye rigurosas salvaguardas para los contribuyentes, incluido un comité de control, auditorías anuales obligatorias e informes públicos periódicos sobre el progreso de los proyectos.

El Plan de inversiones en transporte Medida M renovada debe revisarse anualmente en sesión pública, y cada diez años debe llevarse a cabo una revisión detallada del plan. Si el cambio de circunstancias hace necesario el cambio del plan aprobado por los votantes, los cambios deben someterse a la aprobación de los votantes.

Carreteras

El alivio de las congestiones en la carretera Riverside-

Artesia (SR-91) es el eje del programa de carreteras, que incluirá nuevos carriles, nuevos intercambios y nuevos puentes. Otros proyectos importantes supondrán mejoras sustanciales en la ruta interestatal 5 (I-5), al sur del Condado de Orange, y en la carretera de San Diego (I-405), al oeste del Condado de Orange. The notorious Orange Crush — the intersection of the I-5, the Garden Grove Freeway (SR-22) and the Orange Freeway (SR-57) near Angel Stadium — will be improved and upgraded. El plan ofrece una solución para los principales puntos de embotellamiento de casi todas las carreteras del Condado de Orange. La mejora de las carreteras del Condado de Orange será la mayor inversión del Plan de inversiones en transporte Medida M renovada: el cuarenta y tres por ciento de los ingresos netos, \$4,871 millones, se invertirán en la construcción de nuevas carreteras.

Calles y carreteras

Más de 6,500 millas de carriles de calles y carreteras anticuadas necesitan reparación, renovación y mejora. Las calles de las ciudades y las carreteras del condado necesitan un mantenimiento regular, y los baches deben repararse con rapidez. El treinta y dos por ciento de los ingresos netos del Plan de inversiones en transporte Medida M renovada, \$3,625 millones, se dedicarán a reparar baches, mejorar intersecciones, sincronizar las señales de tráfico de todo el condado y conseguir que la actual red de calles y carreteras del condado sea más segura y más eficiente.

Transporte público

Dado el continuo crecimiento del Condado de





Orange, la construcción de un visionario sistema ferroviario de transporte que sea seguro, limpio y cómodo, que utilice y conserve los derechos de vía pública existentes y que, con el tiempo, proporcione conexiones de alta velocidad dentro y fuera del Condado de Orange es un objetivo a largo plazo. El veinticinco por ciento de los ingresos netos de la Medida M renovada, \$2,830 millones, se dedicarán a programas de transporte público en todo el condado. Alrededor del veinte por ciento, \$2,240 millones, se dedicarán a la creación en todo el condado de un nuevo sistema de transporte público de alta capacidad basado en la satisfactoria línea ferroviaria de Metrolink y Amtrak existente, y aproximadamente el cinco por ciento, \$591 millones, se utilizará para ampliar los programas de transporte público para personas de edad avanzada y para proporcionar servicios de autobuses seguros, identificados y localizados.

Limpieza ambiental

Cada día, más de 70 millones de galones de residuos de aceite, basura y contaminantes recorren nuestras calles y carreteras y se vierten en las vías fluviales y playas del Condado de Orange. Cuando llueve, la contaminación generada por el transporte en las playas y en el mar se multiplica por diez. Según el plan, el dos por ciento de los ingresos brutos del Plan de inversiones en transporte Medida M renovada, \$237 millones, se dedicarán a proteger las playas del Condado de Orange contra esta contaminación generada por el transporte (a veces denominada “residuos líquidos urbanos”) y mejorar a la vez la calidad del agua del mar.

Salvaguardas y auditorías del contribuyente

Cuando se aprueban nuevos fondos para transporte, deben destinarse únicamente al transporte y a fines relacionados con el transporte. Nada de “enganchar y cambiar”. Los dólares del transporte no se pueden utilizar para otros fines. La Medida M original se dedicó exclusivamente a fines relacionados con el transporte.

La Medida M renovada debe estar ajustada al máximo. El uno por ciento de los ingresos brutos del programa Medida M, \$118.6 millones en 30 años, será el costo de auditorías independientes anuales, salvaguardas para los contribuyentes y un comité independiente de control de los contribuyentes encargado de vigilar el gasto gubernamental y la completa transparencia de todos los gastos de la Medida M renovada. Cada diez años debe llevarse a cabo una revisión detallada del programa y, si fuera necesario, someter los cambios importantes en el plan de inversiones a la aprobación de los votantes del Condado de Orange. Los contribuyentes recibirán un informe anual en el que se detallarán los gastos de la Medida M renovada. Además, como exige la ley, deben pagarse a la Directiva Estatal de Impuestos sobre Ventas, Uso y Otros (State Board of Equalization) de California aproximadamente el uno y medio por ciento de los impuestos sobre ventas generados, \$178 millones en 30 años, por la recaudación del impuesto de medio centavo sobre ventas de transporte que financia el Plan de inversiones en transporte Medida M renovada.

En este volante se explican todos los proyectos, programas y salvaguardas incluidos en el Plan de inversiones en transporte Medida M renovada. Detalles similares se proporcionarán a cada votante del Condado de Orange si la medida se llevara a las urnas.





Descripción general de los proyectos de carreteras

Cada día, se producen grandes caravanas de tráfico en algún punto del sistema de carreteras del Condado de Orange. Y cada día, el tráfico de las carreteras parece ponerse un poco peor.

En la pasada década, se han realizado en el Condado de Orange avances importantes en la reconstrucción de nuestro anticuado sistema de carreteras. Sin embargo, es necesario realizar aún una enorme cantidad de trabajo para conseguir que el sistema de carreteras funcione bien. La necesidad de mejoras se aprecia cada vez que se conduce por una carretera del Condado de Orange.

El cuarenta y tres por ciento de los ingresos netos del Plan de inversiones en transporte Medida M renovada se dedican a la mejora de las carreteras del Condado de Orange, la mayor parte del plan de transportes de 30 años.

La carretera SR-91 es el eje

Conseguir que la problemática carretera Riverside-Artesia (SR-91) vuelva a funcionar es el eje del programa de carreteras de la Medida M renovada. La reparación de la SR-91 exigirá nuevos carriles, nuevos puentes, nuevos pasos elevados y, en la parte del Cañón de Santa Ana de la carretera, el desvío de vehículos al Corredor de Foothill (SR-241) para que el resto del sistema de carreteras del Condado de Orange pueda funcionar más eficientemente.

Y hay mucho más incluido en el programa de carretera apesar que el arreglo de SR-100 - mucho más. Más de \$1,000 millones están asignados a la ruta interestatal 5 en el sur del condado. Más de \$800 millones están programados para la renovación de la carretera de San Diego (I-405), entre Irvine y la frontera del Condado de Los Ángeles. Hay planeada otra importante inversión en la congestionada carretera de Costa Mesa (SR-55). Además, hay diseñados proyectos necesarios para aliviar los puntos de embotellamiento de casi todas las carreteras del Condado de Orange.

Para hacer que funcione cualquier sistema de carreteras, es necesario también solucionar los

cuellos de botella en los intercambios. The notorious Orange Crush Interchange — where the Santa Ana Freeway (I-5) meets the Orange Freeway (SR-57) and the Garden Grove Freeway (SR-22) in a traffic tangle near Angel Stadium — is in need of a major face lift. Y en la intersección de la ruta interestatal 5 y la carretera de Costa Mesa (RS-55) también hay programada una reparación importante.

Reporta grandes beneficios

La inversión local en carreteras también reporta grandes beneficios en la búsqueda de más financiación necesaria para carreteras. Gracias a las leyes sobre contrapartidas estatales y federales, la inversión local del Condado de Orange en proyectos de carreteras actúa como un imán sobre los fondos para transporte federales y estatales: atrae al condado más fondos para construir carreteras y permite construir antes más carreteras para reducir el tráfico.

Innovadora mitigación del impacto ambiental

Habrán disponible un mínimo de \$243.5 millones, sujetos a un acuerdo maestro, para mitigar el impacto ambiental de las mejoras de las carreteras de forma integral, y no por etapas. El enfoque anticipatorio e innovador del acuerdo maestro negociado entre la autoridad de transporte local del Condado de Orange y las agencias de recursos estatales y federales proporcionará beneficios ambientales de gran valor, como la protección de hábitats, corredores de fauna y flora silvestre y conservación de recursos a cambio de la aprobación racionalizada del programa de carreteras como un todo.

Los proyectos de carreteras también se planificarán, diseñarán y construirán teniendo en cuenta el impacto estético, histórico y ambiental en los terrenos y comunidades cercanos, mediante el uso de elementos de diseño como avenidas ajardinadas, paisajes autóctonos, reducción de ruidos y tratamientos estéticos que complementen los alrededores.



Proyectos de carreteras para el Condado de Orange



- | | | | |
|---|-----------|---|--------------|
| (A) (B) Carretera de Santa Ana (I-5) | página 7 | (H) (I) Carretera de Riverside (SR-91) | página 11 |
| (C) Carretera de Santa Ana/Carretera de San Diego (I-5) | página 8 | (J) Carretera de Riverside (SR-91) | página 12 |
| (D) Carretera de Santa Ana/Carretera de San Diego (I-5) | página 8 | (K) (L) Carretera de San Diego (I-405) | página 13-14 |
| (E) Carretera de Garden Grove (SR-22) | página 9 | (M) Mejoras en los accesos a la carretera (I-605) | página 15 |
| (F) Carretera de Costa Mesa (SR-55) | página 9 | (no aparece en el mapa) | |
| (G) Carretera de Orange (SR-57) | página 10 | (N) Patrulla del servicio de carreteras | página 15 |
| | | (no aparece en el mapa) | |



Proyectos de carreteras

Carretera de Santa Ana (I-5) Mejoras en los intercambios

Proyecto

A

Mejoras en la carretera de Santa Ana (I-5), entre la carretera de Costa Mesa (SR-55) y el área de "Orange Crush" (SR-57)

Descripción:

Reducción de las congestiones en la carretera mediante mejoras en el área del intercambio SR-55/I-5, entre los accesos de Fourth Street y Newport Boulevard en la I-5, y entre Fourth Street y Edinger Avenue en la SR-55. Además, incremento de la capacidad de la I-5 entre la SR-55 y la SR-57 para aliviar la congestión de "Orange Crush". Normalmente, el proyecto se desarrollará dentro de los derechos de vía pública existentes. Las mejoras concretas estarán sujetas a planes aprobados desarrollados en colaboración con las jurisdicciones locales y las comunidades afectadas.

El proyecto aumentará la capacidad de la carretera y reducirá las congestiones. El volumen de tráfico diario actual en este segmento de la I-5, entre la SR-55 y la SR-57, es aproximadamente de 389,000 vehículos. Se espera que la demanda crezca más del 19 por ciento en 2030, hasta 464,000 vehículos diarios. Los planes regionales también incluyen mejoras adicionales en la I-5, desde "Orange Crush" hasta la SR-91, financiadas con fondos federales y estatales.

Costo:

El costo estimado para mejorar esta sección de la I-5 es de \$470.0 millones.



Proyecto

B

Mejoras en la carretera de Santa Ana (I-5), desde la carretera de Costa Mesa (SR-55) hasta el área de la intersección de El Toro

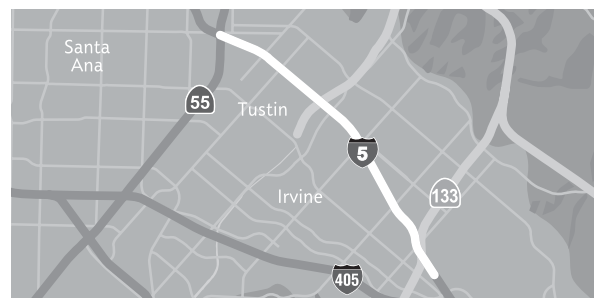
Descripción:

Construcción de nuevos carriles y mejora de los intercambios en el área comprendida entre la SR-55 y la SR-133 (cerca de la intersección de El Toro). Este segmento de la I-5 es la principal ruta a áreas de actividad de las ciudades de Irvine, Tustin, Santa Ana y el norte del Condado de Orange. El proyecto supondrá también mejoras en intercambios locales, como el de Jamboree Road. Normalmente, el proyecto se desarrollará dentro de los derechos de vía pública existentes. Las mejoras concretas estarán sujetas a planes aprobados desarrollados en colaboración con las jurisdicciones locales y las comunidades afectadas.

El proyecto aumentará la capacidad de la carretera y reducirá las congestiones. El volumen de tráfico actual en este segmento de la I-5 es aproximadamente de 356,000 vehículos diarios, y se espera que aumente casi un 24 por ciento, hasta 440,000 vehículos diarios. Además de los proyectos descritos anteriormente, los planes regionales incluyen mejoras adicionales en intercambios locales de esta carretera, como Culver Drive, financiados con fondos federales y estatales.

Costo:

El costo estimado para mejorar esta sección de la I-5 es de \$300.2 millones.





Proyectos de carreteras

Carretera de Santa Ana/Carretera de San Diego (I-5)

Proyecto **C**

Mejoras en la carretera de San Diego (I-5), al sur de la intersección de El Toro

Descripción:

Creación de nuevos carriles en la I-5 desde cerca de la intersección de El Toro, en Lake Forest, hasta cerca de la SR-73, en Misión Viejo. Creación también de nuevos carriles en la I-5, entre los intercambios la carretera de la costa y Avenida Pico, para reducir la congestión de tráfico en San Clemente. El proyecto supondrá también mejoras importantes en intercambios locales, como los enumerados en la descripción del proyecto. Normalmente, el proyecto se desarrollará dentro de los derechos de vía pública existentes. Las mejoras concretas estarán sujetas a planes aprobados desarrollados en colaboración con las jurisdicciones locales y las comunidades afectadas.

El proyecto aumentará la capacidad de la carretera y reducirá las congestiones. El volumen de tráfico actual en la I-5 cerca de la intersección de El Toro es aproximadamente de 342,000 vehículos diarios. Este volumen aumentará en el futuro un 35 por ciento, hasta 460,000 vehículos diarios. Los planes regionales también incluyen la construcción de un nuevo punto de acceso a la carretera entre Crown Valley Parkway y Avery Parkway, así como accesos de salida en Stonehill Drive, con financiación federal y estatal.

Costo:

El costo estimado para mejorar estos segmentos de la I-5 es de \$627.0 millones.



Proyecto **D**

Carretera de Santa Ana/Carretera de San Diego (I-5) Renovación de los intercambios locales

Descripción:

Renovación y mejora de los intercambios clave de la I-5, como los de Avenida Pico, Ortega Highway, Avery Parkway, La Paz Road, El Toro Road y otros, para aliviar las congestiones en los accesos y en las calles cercanas a los intercambios más antiguos. Las mejoras concretas estarán sujetas a planes aprobados desarrollados en colaboración con las jurisdicciones locales y las comunidades afectadas.

Además del proyecto descrito anteriormente, los planes regionales también incluyen mejoras en los intercambios locales de Camino Capistrano, Oso Parkway, Alicia Parkway y Barranca Parkway financiadas con fondos federales y estatales.

Costo:

El costo estimado de la renovación de los intercambios locales en la I-5 es de \$258.0 millones.





Proyectos de carreteras

Carretera de Garden Grove (SR-22)

Carretera de Costa Mesa (SR-55)

Proyecto **E**

Carretera de Garden Grove (SR-22)
Mejoras en los accesos

Descripción:

Mejoras en los intercambios de Euclid Street, Brookhurst Street y Harbor Boulevard para reducir las congestiones en las calles y carreteras cercanas. Las mejoras concretas estarán sujetas a planes aprobados desarrollados en colaboración con las jurisdicciones locales y las comunidades afectadas.

Los planes regionales también incluyen la construcción de nuevos accesos entre carreteras para vehículos de uso compartido en el intercambio SR-22/I-405 y mejoras en el intercambio local de Magnolia Avenue con financiación federal y estatal.

Costo:

El costo estimado para la mejora de los intercambios de la SR-22 es de \$120.0 millones.



Proyecto **F**

Mejoras en la carretera de Costa Mesa (SR-55)

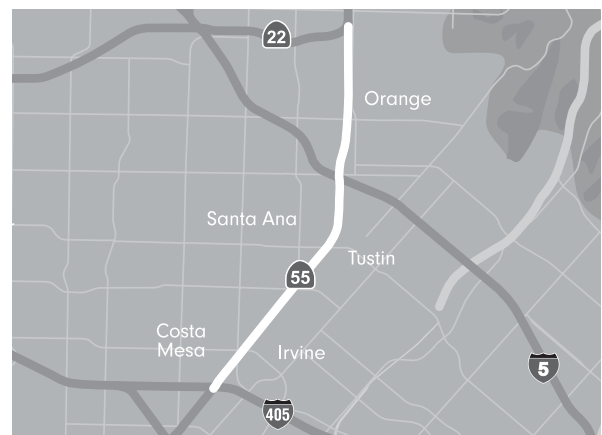
Descripción:

Creación de nuevos carriles en la SR-55, incluidos carriles de confluencia entre los intercambios para facilitar el flujo del tráfico, entre la carretera de Garden Grove (SR-22) y la carretera de San Diego (I-405), normalmente dentro de los derechos de vía pública existentes. Este proyecto también incluye mejoras operativas en la parte de la SR-55 situada entre la SR-91 y la SR-22. Normalmente, el proyecto se desarrollará dentro de los derechos de vía pública existentes. Las mejoras concretas estarán sujetas a planes aprobados desarrollados en colaboración con las jurisdicciones locales y las comunidades afectadas.

El proyecto aumentará la capacidad de la carretera y reducirá las congestiones. Por esta carretera transitan aproximadamente 295,000 vehículos diarios. Se espera que este volumen aumente en el futuro cerca del 13 por ciento, hasta 332,000 vehículos diarios. Además de los proyectos descritos anteriormente, los planes regionales también incluyen un nuevo paso elevado y accesos para vehículos compartidos en Alton Avenue financiados con fondos estatales y federales.

Costo:

El costo estimado de estas mejoras en la SR-55 es de \$366.0 millones.





Proyectos de carreteras

Carretera de Orange (SR-57)

Proyecto **G**

Mejoras en la carretera de Orange (SR-57)

Descripción:

Construcción de un carril dirección norte entre Orangewood Avenue y Lambert Road. Otros proyectos incluyen mejoras en el intercambio de Lambert, además de un carril de subida para camiones dirección norte entre Lambert y Tonner Canyon Road. Las mejoras se diseñarán y se coordinarán específicamente para reducir la congestión en el intercambio SR-57/SR-91. Normalmente, las mejoras se realizarán dentro de los derechos de vía pública existentes. Las mejoras concretas estarán sujetas a planes aprobados desarrollados en colaboración con las jurisdicciones locales y las comunidades afectadas.

El proyecto aumentará la capacidad de la carretera y reducirá las congestiones. El volumen diario aproximado de tráfico en esta carretera es de 315,000 vehículos. En 2030, este volumen habrá aumentado un 15 por ciento, hasta 363,000 vehículos diarios. Además del proyecto descrito anteriormente, los planes regionales incluyen nuevos accesos para vehículos compartidos en Cerritos Avenue financiados con fondos federales y estatales.

Costo:

El costo estimado para implementar estas mejoras en la SR-57 es de \$258.7 millones.





Proyectos de carreteras

Carretera de Riverside (SR-91)

Proyecto **H**

Mejoras en la carretera de Riverside (SR-91), desde la carretera de Santa Ana (I-5) hasta la carretera de Orange (SR-57)

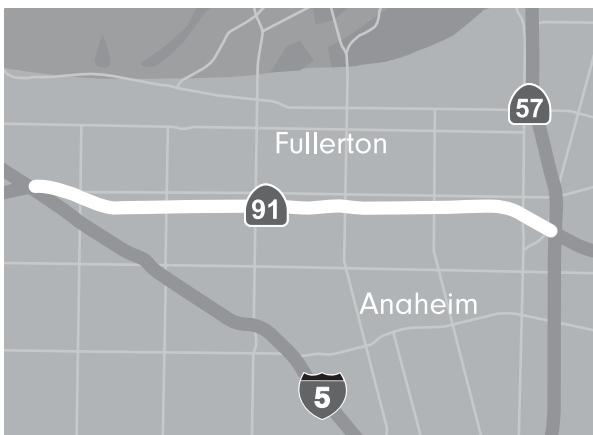
Descripción:

Aumento de la capacidad dirección oeste y realización de mejoras operativas en los accesos de entrada y salida de la SR-91, entre la I-5 y la carretera de Orange (SR-57), normalmente en los derechos de vía pública existentes, para facilitar el flujo del tráfico y aliviar el intercambio SR-57/SR-91. Las mejoras concretas estarán sujetas a planes aprobados desarrollados en colaboración con las jurisdicciones locales y las comunidades afectadas.

El volumen de tráfico diario actual en este segmento de la SR-91 es aproximadamente de 256,000 vehículos. En 2030 se espera que este volumen aumente casi un 13 por ciento, hasta 289,900 vehículos diarios.

Costo:

El costo estimado de las mejoras en este segmento de la SR-91 es de \$140.0 millones.



Proyecto **I**

Mejoras en la carretera de Riverside (SR-91), desde la carretera de Orange (SR-57) hasta el área del intercambio de la carretera de Costa Mesa (SR-55)

Descripción:

Mejora del complejo de intercambio SR-91/SR-55 con SR-91/SR-57, incluida la mejora de los intercambios locales cercanos, como los de Tustin Avenue y Lakeview, además del aumento de la capacidad de tráfico entre la SR-55 y la SR-57. Normalmente, el proyecto se desarrollará dentro de los derechos de vía pública existentes. Las mejoras concretas estarán sujetas a planes aprobados desarrollados en colaboración con las jurisdicciones locales y las comunidades afectadas.

El volumen de tráfico actual en este segmento de la SR-91 es aproximadamente de 245,000 vehículos diarios. Se espera que la demanda de vehículos aumente en el futuro un 22 por ciento, hasta 300,000 vehículos diarios.

Costo:

El costo estimado de estas mejoras en la SR-91 es de \$416.5 millones.





Proyectos de carreteras

Carretera de Riverside (SR-91)

Proyecto **J**

Mejoras en la carretera de Riverside (SR-91), desde la carretera de Costa Mesa (SR-55) hasta la frontera entre los condados de Orange y Riverside

Descripción:

Este proyecto aumenta la capacidad de la SR-91, desde la SR-55 hasta la I-15, en el Condado de Riverside.

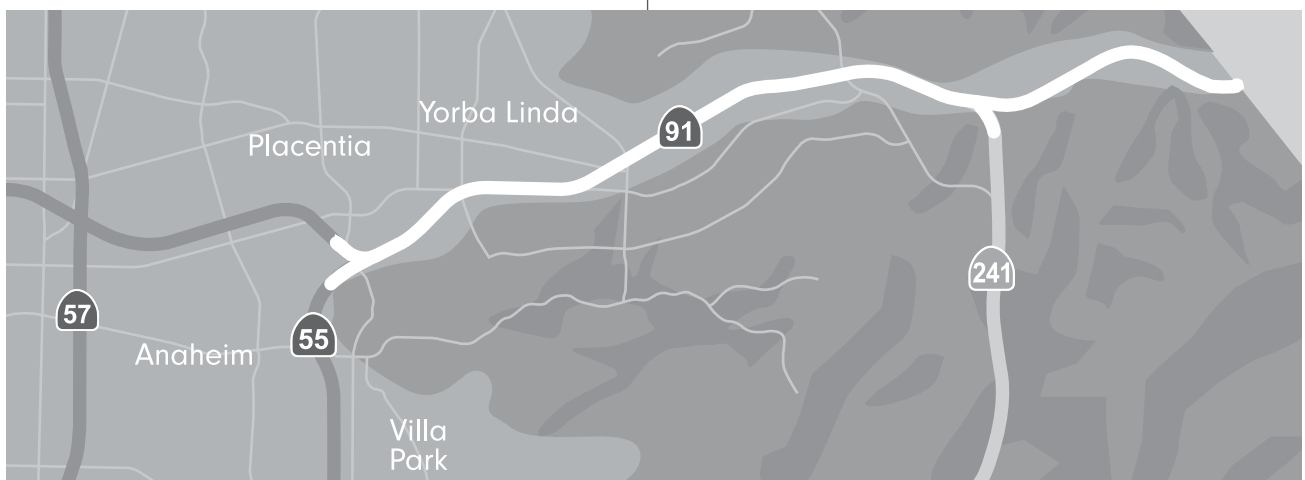
Lo primero será mejorar el segmento de la SR-91 situado al este de la SR-241. El objetivo es crear hasta cuatro nuevos carriles de capacidad entre la SR-241 y la frontera del Condado de Riverside mediante el uso óptimo del terreno disponible, la creación de carriles reversibles, la construcción de secciones elevadas y la mejora de las conexiones con la SR-241. Estos proyectos se llevarían a cabo en coordinación con mejoras similares en el Condado de Riverside que se extenderían por la I-15 para proporcionar un conjunto continuo de mejoras entre la SR-241 y la I-15. La financiación de las mejoras en el Condado de Riverside procederá de otras fuentes. Las mejoras concretas estarán sujetas a a planes aprobados desarrollados en colaboración con las jurisdicciones locales y las comunidades afectadas.

Este proyecto también incluye mejoras en el segmento de la SR-91 comprendido entre la SR-241 y la SR-55. La idea general es añadir un nuevo carril en cada dirección y mejorar los intercambios.

Actualmente transitan por esta carretera 314,000 vehículos diarios aproximadamente. Se espera que en 2030 este volumen aumente un 36 por ciento, hasta 426,000 vehículos.

Costo:

El costo estimado de estas mejoras en la SR-91 es de \$925.0 millones.





Proyectos de carreteras

Carretera de San Diego (I-405)

Proyecto **K**

Mejoras en la carretera de San Diego (I-405), entre la carretera I-605, en el área de Los Alamitos, y la carretera de Costa Mesa (SR-55)

Descripción:

Construcción de nuevos carriles en la carretera de San Diego, entre la I-605 y la SR-55, normalmente, dentro de los derechos de vía pública existentes. El proyecto prevé un uso óptimo del terreno disponible, la renovación de los intercambios y el ensanche de todos los pasos elevados locales, de acuerdo con los planes maestros municipales y regionales. Las mejoras estarán coordinadas con otras mejoras planeadas para la I-405, en el área de intercambio I-405/SR-22/I-605, al norte, y en el área de intercambio I-405/SR-73, al sur. Las mejoras cumplen las recomendaciones del estudio sobre las principales inversiones en la carretera interestatal

405 (Interstate 405 Major Investment Study), según lo aprobado por la junta directiva de la autoridad de transporte del Condado de Orange el 14 de octubre de 2005, y se desarrollarán en colaboración con las jurisdicciones locales y las comunidades afectadas.

Actualmente transitan por la I-405 430,000 vehículos diarios. Se espera que el volumen aumente en 2030 casi un 23 por ciento, hasta 528,000 vehículos diarios. El proyecto aumentará la capacidad del tráfico y reducirá las congestiones. Entre los planes regionales a corto plazo también se incluyen las mejoras en el intercambio I-405/SR-73, así como un nuevo intercambio para vehículos compartidos en Bear Street, con financiación federal y estatal.

Costo:

El costo estimado de estas mejoras en la I-405 es de \$500.0 millones.





Proyectos de carreteras

Carretera de San Diego (I-405)

Proyecto **L**

Mejoras en la carretera de San Diego (I-405), entre la carretera de Costa Mesa (SR-55) y la carretera de Santa Ana (I-5)

Descripción:

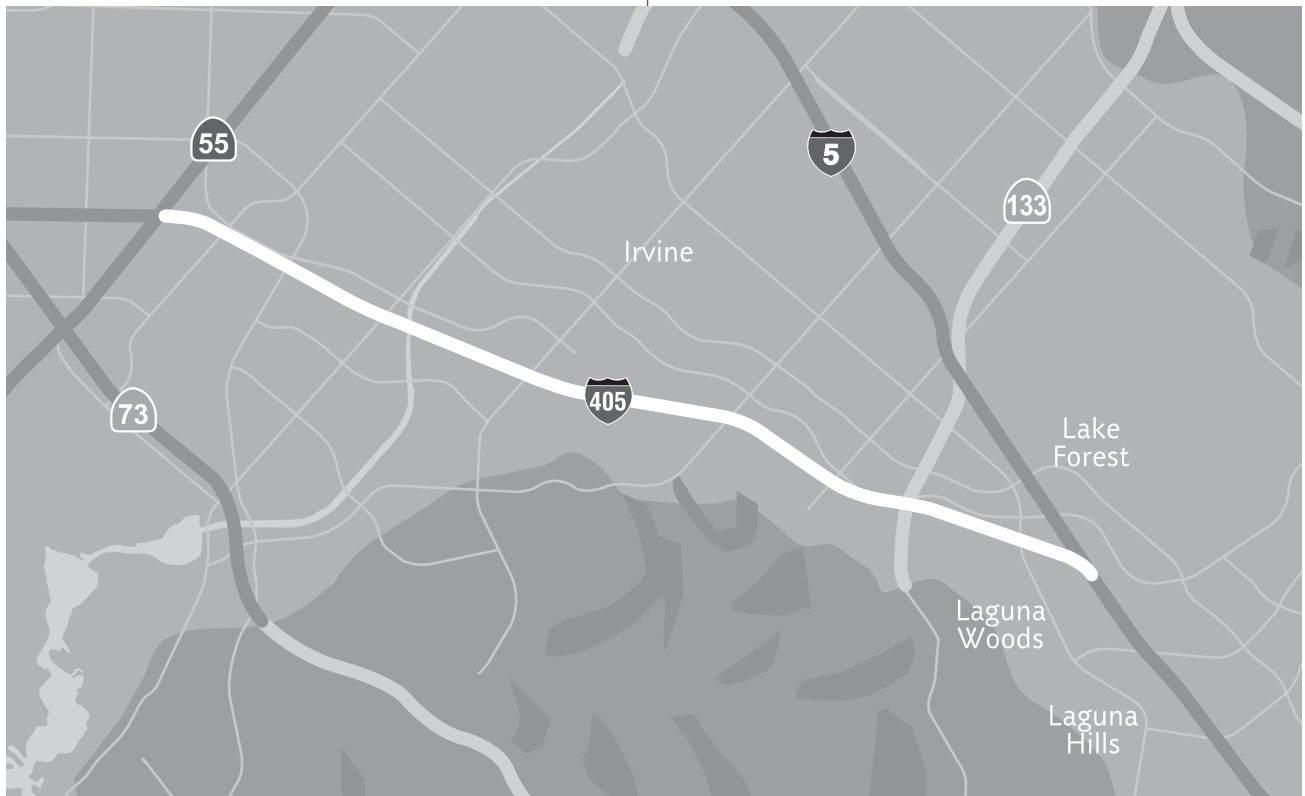
Construcción de nuevos carriles en la parte de la carretera comprendida entre la SR-55 y la I-5. El proyecto también mejorará los puntos de embotellamiento en los intercambios y añadirá carriles de confluencia cerca de los accesos de entrada y salida, como en Lake Forest Drive, Irvine Center Drive y la SR-133, para mejorar el funcionamiento general de la carretera en el intercambio I-405/I-5 de la intersección de El Toro. Normalmente, los proyectos se desarrollarán dentro de los derechos de vía pública

existentes. Las mejoras concretas estarán sujetas a planes aprobados desarrollados en colaboración con las jurisdicciones locales y las comunidades afectadas.

Por este segmento de la carretera transitan 354,000 vehículos diarios. Este número aumentará en 2030 casi un 13 por ciento, hasta 401,000 vehículos diarios. El proyecto aumentará la capacidad de tráfico y reducirá las congestiones. Además de los proyectos descritos anteriormente, los planes regionales incluyen un nuevo intercambio para vehículos compartidos en Von Karman Avenue financiado con fondos federales y estatales.

Costo:

El costo estimado de estas mejoras en la I-405 es de \$319.7 millones.





Proyectos de carreteras

Mejoras en los accesos a la carretera (I-605)

Patrulla del servicio de carreteras

Proyecto **M**

Mejoras en los accesos a la carretera I-605

Descripción:

Mejora de las conexiones de las carreteras y arterias de la I-605 que enlazan con las comunidades de Los Alamitos y Cypress. El proyecto estará coordinado con otras mejoras planeadas en la SR-22 y la I-405. Las mejoras concretas estarán sujetas a planes aprobados desarrollados en colaboración con las jurisdicciones locales y las comunidades afectadas.

Los planes regionales también incluyen la construcción de nuevos accesos entre carreteras para vehículos compartidos en el intercambio I-405/I-605 financiados con fondos federales y estatales. Esta mejora conectará con las mejoras en los intercambios de la I-405 y de la SR-22, así como con los nuevos carriles entre la I-405 y la I-605.

Costo:

El costo estimado para realizar estas mejoras en los intercambios de la I-605 es de \$20.0 millones.

Proyecto **N**

Patrulla del servicio de carreteras

Descripción:

La Patrulla del servicio de carreteras (FSP, Freeway Service Patrol) proporciona servicio de camiones de remolque, con una oferta competitiva de contratación privada, para los vehículos inutilizados en el sistema de carreteras. Este servicio ayuda a los vehículos parados y saca a los vehículos inutilizados de los carriles de la carretera para reducir al mínimo las congestiones producidas por los vehículos que bloquean el tráfico y por los curiosos.

Actualmente, la Patrulla del servicio de carreteras opera en las carreteras del Condado de Orange de lunes a viernes en las horas punta de ida y vuelta a los trabajos. Este proyecto garantizaría que este nivel básico de servicio se pudiera continuar hasta 2041. A medida que aumenten los niveles de demanda y de congestión, este proyecto también permitiría ampliar las horas del servicio tanto a diario como los fines de semana.

Costo:

El costo estimado para financiar el programa de la Patrulla del servicio de carreteras durante treinta años a partir de 2011 es de \$150.0 millones.





Calles y carreteras

Descripción general de los proyectos

El Condado de Orange tiene más de 6,500 millas de carriles de calles y carreteras anticuadas, muchas de las cuales necesitan reparación, renovación y mejora. Es necesario ensanchar las intersecciones, sincronizar los semáforos y rellenar los baches. Además, en muchos casos, para conseguir que el sistema de transporte del Condado de Orange funcione sin complicaciones, es necesario añadir carriles adicionales a las calles existentes.

El treinta y dos por ciento de los ingresos netos del Plan de inversiones en transporte Medida M renovada están dedicados al mantenimiento de calles, reparación de baches, mejora de intersecciones y ampliación de calles en las ciudades y de carreteras en el condado.

Hacer que el sistema funcione

Hacer que el sistema de calles y carreteras existente funcione mejor, mediante la identificación de mejoras necesarias en intersecciones problemáticas, la reparación de baches y el pavimentado de calles deterioradas, es la base para hacer que funcione el sistema de transporte de todo el condado. Estos elementos básicos tienen que ser prioritarios. Sin embargo, para que el sistema de calles y carreteras funcione con éxito en todo el condado, necesitamos más: ensanchar las calles y sincronizar las señales de tráfico de todo el condado. Hay más. Es necesario mejorar la seguridad de los peatones cerca de las escuelas locales. El tráfico debe ser más fluido. Las reparaciones de las calles debe realizarse antes. Y quizá lo más importante, las ciudades y el condado

deben trabajar en colaboración para encontrar soluciones sencillas y baratas para el tráfico. La Medida M renovada ofrece incentivos financieros por la realización de mejoras en las carreteras que cruzan los límites de las ciudades para conseguir un sistema de transporte fluido en todo el condado, eficaz para los desplazamientos a los trabajos en la región y justo con los residentes locales.

Mejor cooperación

Para que la toma de decisiones regionales, en cooperación y colaboración, sea una prioridad más alta, la Medida M renovada crea incentivos que fomentan la coordinación de los semáforos a ambos lados de los límites jurisdiccionales, mejor coordinación regional de las mejoras en las calles principales y que los programas de reparación de calles sean prioritarios en todo el condado. Para recibir financiación para la Medida M renovada, las ciudades y el condado tienen que cooperar.

El programa de calles y carreteras de la Medida M renovada implica compartir las responsabilidades: las ciudades y el condado establecen las prioridades locales dentro de un marco competitivo, regional, que recompensa la cooperación, reconoce las mejores prácticas y anima a las agencias gubernamentales a colaborar.



Proyectos de calles y carreteras para el Condado de Orange



— Signal Synchronization Network

O Programa regional de capacidad
(no aparece en el mapa)
Casi 1,000 millas de nuevos carriles

página 18

C Programa de participación local justa
(no aparece en el mapa)
Mantenimiento y mejora de las calles

página 20

P Programa regional de sincronización de señales de tráfico página 19
(consulte la red de calles más arriba)
Over 750 miles of roadway
Over 2,000 coordinated signals



Proyectos de calles y carreteras

Programa regional de capacidad

Proyecto

Programa regional de capacidad

Descripción:

Este programa, en combinación con los fondos locales de contrapartida, proporciona una fuente de financiación para terminar el plan maestro de carreteras arteriales (MPAH, Master Plan of Arterial Highways) del Condado de Orange. El programa también incluye mejoras en las intersecciones y otros proyectos que ayudan a mejorar el funcionamiento de las calles y a reducir las congestiones. El programa asigna los fondos mediante un proceso competitivo e identifica los proyectos que más contribuyen a hacer el tráfico fluido mediante la consideración de factores como el grado de alivio de las congestiones, la rentabilidad de la inversión, lo avanzado del proyecto, etc.

Las jurisdicciones locales deben aportar un dólar por cada dólar que reciban para tener derecho a financiación, pero pueden ser recompensadas

con menores requisitos de contrapartidas si conceden prioridad a otros objetivos clave, como la mejora del mantenimiento de las carreteras y la sincronización regional de las señales de tráfico. Aproximadamente faltan por completarse 1,000 millas de nuevos carriles de calles, la mayor parte en forma de ensanchamientos de calles existentes hasta la anchura máxima planeada. La terminación del sistema hará que el flujo de tráfico sea más uniforme y el sistema más eficiente.

Otro elemento de este programa es la financiación de la construcción de pasos ferroviarios a desnivel, elevados o inferiores, donde calles con gran volumen de tráfico sufran el impacto de los trenes de carga de la línea Burlington Northern Santa Fe, en el norte del Condado de Orange.

Costo:

El costo estimado de estos proyectos de mejora de las calles es de \$1,132.8 millones.



Proyectos de calles y carreteras

Programa regional de sincronización de señales de tráfico

Proyecto

Programa regional de sincronización de señales de tráfico

Descripción:

Este programa está destinado a que más de 2,000 intersecciones señalizadas del condado funcionen de forma coordinada. El objetivo es mejorar el flujo de tráfico mediante el desarrollo e implementación de programas regionales de coordinación de señales que superen los límites jurisdiccionales.

La mayoría de los programas actuales de sincronización de señales están limitados a segmentos de carreteras o ciudades y agencias individuales. Por ejemplo, las señales de las intersecciones de las carreteras con calles arteriales están controladas por Caltrans, mientras que señales cercanas de intersecciones urbanas locales están bajo control de las ciudades. El resultado es que el sistema de calles funciona por debajo de la máxima eficiencia. Cuando se termine, este proyecto puede aumentar la capacidad de la red de calles y reducir las demoras en más de seis millones de horas anuales.

Para garantizar el éxito de este programa, las ciudades, el Condado de Orange y Caltrans tendrán que colaborar y preparar un plan común de sincronización de señales y las disposiciones gubernativas y legales necesarias para poder recibir los fondos. Además, las ciudades tendrán que sufragar el 20 por ciento de los costos. Una vez implementado, el programa proporcionará los fondos para el funcionamiento y mantenimiento del plan de sincronización. A las jurisdicciones locales se les exigirá que informen públicamente del rendimiento del esfuerzo de sincronización de señales al menos cada tres años. Los equipos de señales para dar prioridad a los vehículos de urgencias en las intersecciones constituirán un gasto idóneo para los proyectos implementados como parte de este programa.

Costo:

El costo estimado del desarrollo y mantenimiento de un programa regional de sincronización de señales de tráfico en el Condado de Orange es de \$453.1 millones.



Proyectos de calles y carreteras

Programa Compartida Local de Ferias

**Proyecto****Programa de participación local justa****Descripción:**

Este elemento del programa proporcionará un sistema de financiación flexible que ayudará a las ciudades y al Condado de Orange a hacer frente a los costos crecientes de la reparación del anticuado sistema de calles. Además, las ciudades pueden utilizar estos fondos para otras necesidades del transporte local, como proyectos de calles en zonas residenciales, seguridad del tráfico y de los peatones cerca de las escuelas, señalización de prioridad para vehículos de urgencias, etc.

Este programa pretende aumentar, más que sustituir, los actuales gastos en transporte y, por tanto, las ciudades deben cumplir los siguientes requisitos para recibir los fondos.

1. Continuar invirtiendo los fondos generales (u otros fondos discrecionales locales) en transporte y aumentar anualmente este compromiso para compensar la inflación.
2. Aceptar el uso de fondos de la Medida M únicamente para fines relacionados con el transporte, sujeto a la devolución total y a la pérdida del derecho a recibir fondos durante cinco años por cualquier malversación.
3. Aceptar realizar una contabilidad independiente para los fondos de la Medida M e informes anuales sobre los gastos reales de la Medida M.
4. Desarrollar y mantener un programa de gestión de pavimentos para garantizar el mantenimiento puntual de las calles y enviar regularmente informes públicos sobre el estado de las calles.
5. Enviar anualmente un programa de seis años

de mejoras de gran alcance y comprometerse a gastar los fondos de la Medida M en los tres años siguientes a la recepción.

6. Acordar evaluar el impacto en el tráfico de los nuevos desarrollos urbanos y exigir que éstos paguen una parte justa de las mejoras en el transporte necesarias.
7. Aceptar planear, construir y poner en funcionamiento las calles principales de acuerdo con el plan maestro de carreteras arteriales del condado para garantizar el flujo eficiente del tráfico por los límites de las ciudades.
8. Participar en foros relacionados con el tráfico con las jurisdicciones vecinas para facilitar la implementación y mantenimiento de los programas y proyectos de sincronización de señales de tráfico. Para ello es necesario que las ciudades equilibren las políticas de tráfico locales con las ciudades vecinas, en calles seleccionadas, para aumentar la eficacia total de la circulación de tráfico.
9. Aceptar estudiar estrategias de planificación del uso de tierras que faciliten el transporte público, apoyen modos de transporte alternativos, incluidos la bicicleta y accesos para peatones, y reduzcan la dependencia del automóvil.

Los fondos de este programa se distribuirán entre las ciudades y el Condado de Orange mediante una fórmula una vez las ciudades hayan cumplido los requisitos anteriores. La fórmula tendrá en cuenta la población, las millas de calles y la cantidad de impuestos sobre ventas recaudados en cada jurisdicción.

Costo:

El costo estimado de este programa para treinta años es de \$2,039.1 millones.





Descripción general del transporte público

Construir calles y carreteras ayuda a solucionar los problemas del tráfico hoy. Construir un sistema ferroviario visionario que sea seguro, limpio y cómodo es el futuro del transporte en el Condado de Orange.

El veinticinco por ciento de los ingresos netos del Plan de inversiones en transporte Medida M renovada están asignados a la construcción y mejora del transporte en autobús y tren en el Condado de Orange. Aproximadamente el veinte por ciento de los fondos de la Medida M renovada está asignado al desarrollo de un programa de transporte público creativo para todo el condado, y el cinco por ciento de los ingresos se utilizará en ampliar los programas para ciudadanos de edad avanzada y en servicios de autobuses identificados y localizados. Todos los gastos en transporte público deben ser coherentes con las disposiciones de salvaguardas y auditorías del plan.

Una nueva visión del transporte público

El elemento clave del programa de transporte público Medida M renovada es mejorar la línea ferroviaria de Santa Fe, de 100 años de antigüedad y conocida hoy como el corredor ferroviario Los Ángeles-San Diego (LOSSAN), a través del corazón del condado. Después, utilizando este sistema ferroviario operativo y bien establecido como plataforma para el crecimiento futuro, las estaciones de tren existentes se desarrollarán en distribuidores de transporte regionales que puedan actuar como enlaces al transporte regional o como el centro de servicios de transporte locales. Se desarrollará una serie de sistemas de transporte nuevos, flexibles y bien coordinados, cada uno adaptado a la visión del transporte única que persiga la estación. Se fomentarán la creatividad y el buen sentido financiero. Se promocionarán las asociaciones. Las soluciones para cada distribuidor de transporte pueden variar desde sistemas monorraíles hasta sistemas de minibuses o

nuevas tecnologías. Se recompensarán las ideas nuevas. Los nuevos programas de transporte público localizados traerán la competencia a la planificación del transporte local, lo que creará un mercado de ideas sobre el transporte donde las mejores sobresalgan y compitan por financiación. El plan es fomentar la iniciativa empresarial y estimular la participación y la inversión privada.

Criterios de inversiones en transporte público



Los principios rectores de todas las inversiones en transporte público son valor, seguridad, comodidad y fiabilidad. Todas las visiones locales de transporte público serán evaluadas con criterios claros, como el alivio de las congestiones, la rentabilidad de la inversión, lo avanzado del proyecto, la capacidad de conexión y la existencia de un sólido plan de funcionamiento.

En cuanto a los servicios de autobuses, se proporcionarán servicios públicos más especializados, incluidos servicios de furgonetas mejorados y tarifas reducidas para ciudadanos de edad avanzada y personas con discapacidades. Se mejorará la seguridad en las paradas clave de autobús. Además, en las áreas que quedan fuera del corredor ferroviario central del condado, se desarrollará una red de servicios de minibuses por comunidades.



Proyectos de transporte público para el Condado de Orange



- R Servicio Metrolink de alta frecuencia ( = líneas y estaciones de ferrocarril existentes) página 23
- S Prolongaciones del transporte público hasta el Metrolink () página 23
- T Enlaces del Metrolink (no aparecen en el mapa) página 24
- U Ampliación de las opciones de movilidad para personas discapacitadas y de edad avanzada (todo el condado; no aparecen en el mapa) página 24
- V Transporte público y servicios de circulación basados en las comunidades (todo el condado; no aparecen en el mapa) página 25
- W Paradas de transporte público seguras (todo el condado; no aparecen en el mapa) página 25



Proyectos de transporte público

Servicio Metrolink de alta frecuencia

Prolongaciones hasta el Metrolink del transporte público

Proyecto **R**

Servicio Metrolink de alta frecuencia

Descripción:

Este proyecto aumentará los servicios de trenes dentro del condado y proporcionará un servicio de Metrolink de gran frecuencia desde el norte de Fullerton hasta Los Ángeles. El proyecto incluye mejoras en las vías, más trenes y otros elementos relacionados necesarios para la adaptación a un servicio ampliado.

Este proyecto se ha diseñado para aprovechar el éxito del Metrolink y complementar la ampliación del servicio hecha posible por la actual Medida M. El servicio incluirá estaciones renovadas y mayor capacidad de estacionamiento, mejoras en la seguridad y zonas de silencio a lo largo de las vías, y servicios frecuentes de transportes de enlace y otros medios que permitan hacer llegar a los pasajeros hasta los destinos cercanos.

El proyecto también incluye financiación para mejorar los pasos a nivel y construir pasos elevados o inferiores en las calles arteriales con gran volumen de vehículos que cruzan las vías del Metrolink.

Costo:

El costo estimado de capital y operaciones es de \$1,014.1 millones.

Proyecto **S**

Prolongaciones del transporte público hasta el Metrolink

Descripción:

El servicio frecuente en el corredor del Metrolink proporciona un sistema de transporte público de alta capacidad que enlaza las comunidades del núcleo central del Condado de Orange. Este proyecto establecerá un programa competitivo para que las jurisdicciones locales amplíen el alcance de sus sistemas ferroviarios hasta otras comunidades y centros de actividad. Las propuestas de prolongación deben estar desarrolladas y financiadas por las jurisdicciones locales y se evaluarán con criterios bien definidos y bien conocidos de la forma siguiente:

- Alivio de las congestiones de tráfico.
- Lo avanzado del proyecto, con prioridad para los proyectos que se puedan implementar en los primeros cinco años del plan.
- Compromisos de financiación local y la disponibilidad de derecho de vía pública.
- Capacidad probada de atraer a otros socios financieros, tanto públicos como privados.
- Rentabilidad de la inversión.
- Proximidad con centros de empleo y de población.
- Beneficios regionales, además de los locales.
- Facilidad y sencillez de las conexiones.
- Usos de tierras compatibles aprobados.
- Tecnologías modernas y seguras.
- Un sólido plan operativo a largo plazo.

Este proyecto no se utilizará para financiar rutas de transporte público que no estén conectadas directamente o que sean superfluas para el servicio ferroviario central del corredor del Metrolink. Se hará especial hincapié en la ampliación del accesos al sistema ferroviario central y al establecimiento de conexiones con las comunidades y los centros de actividad importantes que no sean adyacentes al corredor del Metrolink. La intención es financiar diversos proyectos de transporte público a





Proyectos de transporte público

Enlaces del Metrolink

Ampliación de las opciones de movilidad para personas de edad avanzada y con discapacidades

través de un proceso competitivo y no conceder a un único proyecto todos los fondos de este programa.

Estas conexiones pueden incluir diversas tecnologías de transporte público, como autobuses convencionales, transporte público rápido por autobús o sistemas de transporte público con trenes de alta capacidad, siempre que se puedan integrar completamente y la transición no cause molestias a los usuarios.

Costo:

El costo estimado para implementar este programa en treinta años es de \$1,000.0 millones.

Proyecto **T**

Conversión de estaciones de Metrolink en enlaces regionales que conecten el Condado de Orange con sistemas de trenes de alta velocidad

Descripción:

Este programa proporcionará las mejoras locales necesarias para conectar los sistemas ferroviarios de alta velocidad planeados con estaciones de la ruta del Metrolink en el Condado de Orange.

El Estado de California está actualmente planeando un sistema ferroviario de alta velocidad que enlace el norte y el sur de California. Según el plan, una línea terminará en el Condado de Orange. Además, también se están planeando, o se han propuesto a otras agencias, varios sistemas de levitación magnética (MAGLEV) que conectarían el Condado de Orange con los condados de Los Ángeles y San Bernardino, incluido el enlace de Anaheim con el aeropuerto de Ontario.

Costo:

La partida estimada de la Medida M para estos centros y conexiones regionales es de \$226.6 millones.

Proyecto **U**

Ampliación de las opciones de movilidad para personas discapacitadas y de edad avanzada

Descripción:

Este proyecto proporcionará servicios y programas que satisfagan las crecientes necesidades de transporte para personas discapacitadas y de edad avanzada de la forma siguiente:

- El uno por ciento de los ingresos netos estabilizará las tarifas y proporcionará descuentos en las tarifas de autobuses, servicios de ACCESO especializados y futuros servicios de trenes.
- El uno por ciento de los ingresos netos estará disponible para continuar y ampliar los servicios de furgonetas en comunidades locales para personas de edad avanzada, a través del programa de movilidad para personas de edad avanzada ya existente.
- El uno por ciento complementará los servicios de transporte médico no urgente para personas de edad avanzada existentes en todo el condado.

En los próximos 30 años, se prevé un aumento del 93 por ciento en la población de 65 años o más. Se espera que la demanda de servicios de transporte público y especializado para personas discapacitadas y de edad avanzada aumente proporcionalmente.

Costo:

El costo estimado para proporcionar estos programas durante treinta años es de \$339.8 millones.





Proyectos de transporte público

Transporte público y servicios de circulación basados en las comunidades Paradas de transporte público seguras

Proyecto



Transporte público y servicios de circulación basados en las comunidades

Descripción:

Este proyecto establecerá un programa competitivo para que las jurisdicciones locales desarrollen servicios locales de transporte público en autobús, como servicios de circulación, transportes de enlace y trolebuses basados en las comunidades, que complementen los servicios de trenes y autobuses regionales y satisfagan las necesidades de las áreas donde el transporte público regional no es el adecuado. Para tener opciones de financiación, los proyectos tendrán que cumplir criterios de rendimiento en cuanto a número de pasajeros, conexiones con servicios de trenes y autobuses, y viabilidad financiera. Las ofertas de todos los proyectos deben ser competitivas y éstos no pueden ser duplicados de servicios de transporte público existentes ni competir con ellos.

Costo:

El costo estimado de este proyecto es de \$226.5 millones.

Proyecto



Paradas de transporte público seguras

Descripción:

Este proyecto proporciona servicios para los pasajeros en las 100 paradas de transporte público con mayor volumen de pasajeros del condado. Las paradas se diseñarán para facilitar los transbordos entre líneas de autobuses e incluirán servicios para pasajeros como marquesinas mejoradas, iluminación, información actualizada de los horarios de autobuses y trenes, y máquinas expendedoras de boletos de transporte público.

Costo:

El costo estimado de este proyecto es de \$25.0 millones.





Limpeza

Resumen de Limpeza

Cada día, más de 70 millones de galones de residuos de aceite, basura y contaminantes recorren nuestras calles y carreteras y se vierten en las vías fluviales y playas del Condado de Orange. Cuando llueve, la contaminación generada por el transporte se multiplica por diez, lo que contribuye al creciente número de cierres de playas y peligros ambientales a lo largo de la costa del Condado de Orange.

Antes de asignar fondos para proyectos de carreteras, calles y transporte público, se reserva el dos por ciento de los ingresos brutos del Plan de inversiones en transporte Medida M renovada para proteger las playas del Condado de Orange contra la contaminación generada por el transporte (a veces denominada “residuos líquidos urbanos”) y mejorar la calidad del agua del mar.

Programa competitivo en el condado

Los fondos para limpieza ambiental de la Medida M se utilizarán de forma competitiva en todo el condado para cumplir los estándares de la ley federal sobre limpieza del agua (Clean Water Act) a fin de controlar la contaminación generada por el transporte, por lo que se financiarán las mejores prácticas de gestión reconocidas nacionalmente, como los sumideros y sistemas de biofiltrado más avanzados, o los diseños especiales de paisajes situados a los lados de la carretera denominados drenajes biológicos descontaminantes, que filtran los residuos de aceites de las calles y carreteras.

El programa de limpieza ambiental se ha diseñado para complementar, no para suplantar, los actuales programas de calidad del agua relacionados con el transporte. Este programa de limpieza debe mejorar, no sustituir, los esfuerzos para reducir la contaminación que actualmente llevan a cabo las ciudades, el condado y distritos especiales. Los fondos se concederán a los programas prioritarios que mejoren la calidad del agua, mantengan limpias nuestras calles y playas, y reduzcan la contaminación generada por el transporte en la línea costera del Condado de Orange.



Limpieza ambiental

Proyecto

Limpieza ambiental

Descripción:

Implementación de programas y proyectos de mejora de la calidad del agua en relación con las carreteras que ayudarán a las ciudades del Condado de Orange, al Condado de Orange y a distritos especiales a cumplir los estándares de la ley federal sobre limpieza del agua para residuos líquidos.

Los fondos de limpieza ambiental se pueden utilizar para mejorar la calidad del agua en relación tanto con la infraestructura de transporte existente como con la nueva, incluidas mejoras importantes y operativas, como las siguientes:

- rejillas, filtros y canales de sumideros
- drenajes biológicos descontaminantes en los laterales de las carreteras y canales de biofiltrado
- protección y recuperación de pantanos
- unidades de separación refractaria continua (CDS, Continuous Deflective Separation)
- mantenimiento de sumideros y drenajes biológicos descontaminantes
- otras “mejores prácticas de gestión” relacionadas con la recolección y tratamiento de residuos líquidos urbanos

El propósito de este programa es aumentar, no sustituir, los gastos actuales en calidad del agua relacionados con el transporte y resaltar el gran impacto de las mejoras importantes sobre las operaciones locales y los costos de mantenimiento. Además, todos los nuevos proyectos importantes de carreteras, calles y transporte público incluirán medidas que mitiguen el impacto en la calidad

del agua como parte del alcance y costo del proyecto.

El programa de limpieza ambiental está sujeto a los siguientes requisitos:

- desarrollo de un completo programa de mejoras de gran alcance en todo el condado para aumentar la calidad del agua relacionada con el transporte.
- un proceso de subvenciones competitivo para dotar de fondos a los proyectos prioritarios más rentables.
- contrapartidas que compensen otros fondos federales, estatales y locales invertidos en mejoras de la calidad del agua.
- mantenimiento del esfuerzo para garantizar que los fondos se añadan, y no sustituyan, a los programas existentes de calidad del agua.
- informes anuales sobre los gastos reales y evaluación de los beneficios en la calidad del agua proporcionados.
- estricto límite de los costos administrativos y obligatoriedad de gastar los fondos en los tres años siguientes a la recepción.
- penalizaciones por malversación de cualquiera de los fondos de limpieza ambiental.

Costo:

El costo estimado del programa de limpieza ambiental es de \$237.2 millones. Además, se calcula que los nuevos proyectos de carreteras y transporte público financiados con el Plan de inversiones en transporte Medida M renovada incluirán más de \$165 millones para mitigar el impacto en la calidad del agua.





Salvaguardas y auditorías Y resumen de contabilidad

Cuando se aprueban nuevos fondos para transporte, deben destinarse únicamente y exclusivamente al transporte. Nada de “enganchar y cambiar”. Los dólares del transporte no se pueden utilizar para otros fines. La Medida M original se dedicó exclusivamente al transporte. La Medida M renovada estará ajustada al máximo.

El programa no tendrá costos ocultos.

Antes de asignar los fondos para proyectos de carreteras, calles y transporte público, el uno por ciento de los ingresos brutos del Plan de inversiones en transporte Medida M renovada se reservará para auditorías, salvaguardas y protección de los contribuyentes. Según las leyes estatales, el uno y medio por ciento de los impuestos brutos sobre ventas generados por la Medida M deben pagarse a la Directiva Estatal de Impuestos sobre Ventas, Uso y Otros (BOE) de California para la recaudación del impuesto de medio centavo sobre ventas de transporte que financia el programa de inversiones en transporte.

Fondo fiduciario especial

Para garantizar que los fondos del transporte se utilizan en transporte, todos los fondos deben mantenerse en un fondo fiduciario especial. Una auditoría exterior independiente protegerá el fondo contra quienes intenten utilizar los fondos del transporte para fines distintos a los especificados. Las agencias infractoras serán severamente castigadas con un periodo de inhabilitación para recibir fondos de la Medida M de cinco años.

Las auditorías anuales, e informes detallados anuales sobre el progreso del proyecto, se enviarán a los contribuyentes del Condado de Orange cada año, y se revisarán en sesión pública por un comité especial de control de los contribuyentes que puede plantear problemas fiscales, hacer preguntas comprometidas y que debe certificar anualmente de forma independiente que los fondos del transporte

se gastan estrictamente en lo estipulado en el Plan de inversiones en transporte Medida M renovada.

De nuevo a los votantes

Por supuesto que en los próximos 30 años las cosas van a cambiar. Se podrán realizar ajustes menores con 2/3 de los votos del comité de control de los contribuyentes y 2/3 de los votos de la junta directiva de la autoridad de transporte local del Condado de Orange. Los cambios importantes deben volver a someterse a los votantes. Y cada diez años, o más frecuentemente si fuera necesario, la autoridad de transporte local del Condado de Orange debe realizar un completo examen del Plan de inversiones Medida M renovada y determinar si existen cambios importantes que deben enviarse a los votantes.

Existen otras importantes salvaguardas para los contribuyentes, todas diseñadas para garantizar la integridad de los planes autorizados por los votantes. Pero todas persiguen un objetivo: garantizar que los nuevos fondos para transporte se empleen en resolver los problemas de tráfico del Condado de Orange y que ninguna parte de estos fondos se desvíe para otros fines.





Salvaguadas y auditorías del contribuyente

Descripción:

Implementación y mantenimiento de estrictas salvaguadas para el contribuyente que garanticen que el Plan de inversiones en transporte Medida M renovada se desarrolle según lo prometido. Restricción de los costos administrativos al uno por ciento (1%) de los ingresos totales por impuestos y de la recaudación estatal del impuesto, según lo prescrito en la ley estatal [actualmente, el uno y medio (1.5%) por ciento].

La administración del Plan de inversiones en transporte y todos los gastos están sujetos a las salvaguadas y requisitos concretos siguientes:

Control

- todo el gasto está sujeto a una auditoría independiente anual.
- las decisiones sobre el gasto deben ser revisadas anualmente y certificadas por un comité independiente de control de los contribuyentes.
- debe enviarse a los contribuyentes un informe anual sobre el gasto y el progreso de la implementación del plan.

Integridad del plan

- No se pueden realizar cambios en el plan sin su revisión y aprobación por el 2/3 de los votos del comité de control de los contribuyentes.
- Los cambios importantes en el plan, como la eliminación de un proyecto o el cambio de proyectos de las principales categorías de gasto (Carreteras, Calles y carreteras, Transporte público, Limpieza ambiental) deben estar ratificados por una mayoría de votantes.
- El Plan debe estar sujeto al menos cada diez años a pública revisión y evaluación del progreso, apoyo público y circunstancias que hayan cambiado. Cualquier cambio importante que se proponga en el plan deberá ser aprobado por el comité de control de los contribuyentes y ratificado por una mayoría de votantes.

Contabilidad del fondo

- Todos los ingresos por impuestos e intereses devengados deben depositarse y mantenerse en un fondo fiduciario independiente. Las jurisdicciones locales que reciban asignaciones también deben mantenerlas en un fondo independiente.
- Todas las entidades que reciban fondos de impuestos deben informar anualmente de los gastos y progresos en la implementación de los proyectos.
- En cualquier momento, a su discreción, el comité de control de los contribuyentes puede realizar revisiones o auditorías independientes del gasto de fondos procedentes de impuestos.
- El auditor o director financiero elegido por el Condado de Orange debe certificar anualmente que el gasto está de acuerdo con el plan.

Requisitos sobre el gasto

- Las jurisdicciones locales que reciban fondos deben cumplir los requisitos específicos de idoneidad y gasto detallados en los componentes Calles y carreteras y Limpieza ambiental del plan.
- Los fondos se deben utilizar únicamente para los fines relacionados con el transporte descritos en el plan. La penalización por malversación es la devolución total de los fondos y la pérdida del derecho a financiación por un periodo de cinco años.
- Los fondos no se pueden utilizar para sustituir la financiación comprometida por promotores privados en cualquier proyecto o mejora.
- Los fondos se añadirán a los existentes, no los sustituirán.
- Se realizarán todos los esfuerzos por aprovechar al máximo los fondos de contrapartidas de transporte estatales y federales.



**Comité de control de los contribuyentes**

- El comité estará formado por once miembros: dos por cada uno de los cinco distritos de la Junta de supervisores, que no serán funcionarios electos ni designados, junto con el auditor o director financiero electo del Condado de Orange.
- Los miembros serán reclutados y examinados para determinar su experiencia por la Asociación de grandes jurados del Condado de Orange. Los miembros serán seleccionados por sorteo entre los candidatos.
- El comité proporcionará los recursos suficientes para realizar revisiones y auditorías independientes sobre el gasto y la implementación del plan.

Recaudación del impuesto

- Cada año fiscal se pagará a la Directiva Estatal de Impuestos sobre Ventas, Uso y Otros el uno y medio (1.5) por ciento de los ingresos brutos por los servicios de recaudación de impuestos sobre ventas, según lo prescrito en la sección 7273 del código de ingresos e impuestos estatal (State's Revenue and Taxation Code).

Costo:

El costo estimado de las salvaguadas y auditorías durante treinta años es de \$296.6 millones.





Medida M Resumen de la Inversión

UBICACIÓN		PROYECTOS	COSTOS Estimación de 2005 en millones	
Proyectos de carreteras (en millones)			\$4,871.1	
I-5	Mejoras en los intercambios de la carretera de Santa Ana	A	\$470.0	
I-5	Mejoras en la carretera Santa Ana-San Diego	B C D	1,185.2	
SR-22	Mejoras en los accesos a la carretera de Garden Grove	E	120.0	
SR-55	Mejoras en la carretera de Costa Mesa	F	366.0	
SR-57	Mejoras en la carretera de Orange	G	258.7	
SR-91	Mejoras en la carretera de Riverside	H I J	1,481.5	
I-405	Mejoras en la carretera de San Diego	K L	819.7	
I-605	Mejoras en los accesos a las carreteras	M	20.0	
Todas	Patrulla del servicio de carreteras	N	150.0	
Proyectos de calles y carreteras (en millones)			\$3,625.0	
	Programa regional de capacidad	O	\$1,132.8	
	Programa regional de sincronización de señales de tráfico	P	453.1	
	Programa de participación local justa	Q	2,039.1	
Proyectos de transporte público (en millones)			\$2,832.0	
	Servicio Metrolink de alta frecuencia	R	\$1,014.1	
	Prolongaciones del transporte público hasta el Metrolink	S	1,000.0	
	Enlaces del Metrolink	T	226.6	
	Ampliación de las opciones de movilidad para personas discapacitadas y de edad avanzada	U	339.8	
	Transporte público y servicios de circulación basados en las comunidades	V	226.5	
	Paradas de transporte público seguras	W	25.0	
Limpieza ambiental (en millones)			\$237.2	
	Limpieza de los residuos líquidos de carreteras y calles que contaminan las playas	X	\$237.2	
Salvaguardas y auditorías del contribuyente (en millones)			\$296.6	
	Recaudación de impuestos sobre las ventas (cargos estatales exigidos por ley)		\$178.0	
	Control y auditorías anuales		118.6	
Total (en millones de dólares de 2005)			\$11,861.9	



Autoridad de transporte del condado de Orange
Attn: Measure M Investment Plan PO Box 14184
Orange, CA 92863-9831 (714) 560-5066 •
(714) 560-5066 • www.octa.net