
AMPLITUD DEL ESTUDIO

El propósito de este estudio es determinar qué pasos puede tomar nuestra comunidad para mejorar el flujo del tráfico y disminuir al mínimo su congestión.

Con el fin de satisfacer dicho propósito, el presente estudio:

- Examina los estudios y el diálogo nacional en cuanto al transporte.
- Examina las conclusiones y recomendaciones de todos los estudios locales recientes.
- Examina la amplitud de los estudios pendientes.
- Explora las corrientes de fondos federales, estatales y locales así como las oportunidades de influenciarlas.
- Examina los métodos alternativos de transporte (aparte de automóviles).
- Identifica las barreras que impiden el uso de métodos alternativos de transporte.
- Examina los abordamientos que otras comunidades han logrado exitosamente.
- Recomienda pasos que nuestra comunidad puede tomar para mejorar el flujo y superar la congestión del tráfico.

El presente estudio no incluye un examen completo de:

- El movimiento de la carga.
- La administración de incidentes (accidentes) de tráfico.
- Sarasota 2050, la enmienda propuesta al plan global del condado de Sarasota.

PUNTOS PRINCIPALES

Problemas

- Carreteras ineficientes debido a la localización de los semáforos y al diseño inadecuado de rótulos y carreteras.
- Los problemas de congestión de tráfico están fuertemente ligados a la planificación del uso de la tierra y a las prácticas de administración del crecimiento. Los criterios de concurrencia de transporte son inadecuados y la coordinación y refuerzo de dichos criterios son inconsistentes.
- La coordinación es una dificultad debido a las numerosas organizaciones y jurisdicciones que hacen decisiones relacionadas al transporte. Las diferencias en los límites de cada organización exacerba el problema.
- El transporte público constituye menos del dos por ciento de todo el transporte en el condado, y actualmente no es una opción viable de transportación en la mayoría de los casos.

Recomendaciones

- Desarrollar un sistema de rotulación del tráfico coordinado que incluya a los dos condados (Sarasota y Manatee), utilizando programas avanzados de Intelligent Transportation Systems (ITS) (Sistemas de Inteligencia de Transporte), y explorar usos apropiados de las tecnologías ITS a través del condado de Sarasota y los condados contiguos.
- Los gobiernos locales deben hacer más para prevenir congestión adicional en toda planificación del uso de la tierra. Las estrategias a incluir son: escoger el momento de todo desarrollo o reestructuración en coordinación con la disponibilidad de una infraestructura adecuada; planes de administración al acceso; calmar el tráfico; establecer una mejor conectividad entre la red de vías; y adherirse a reglas fuertes de concurrencia.
- Mejorar la coordinación a través del rol expandido de Metropolitan Planning Organization (MPO) (Organización para la Planificación Metropolitana) y del desarrollo de límites determinados para las agencias estatales que contiguamente se ocupan del transporte y la planificación del uso de la tierra.
- Crear una autoridad regional de tránsito que provea servicios de tránsito en los condados de Sarasota, Manatee y Charlotte. Dicha autoridad deberá promover, expandir y desarrollar incentivos para una red de transporte público que sirva a toda la población.

RECOMENDACIONES

Las recomendaciones son las sugerencias específicas del grupo de estudio, basadas en los resultados.

Las agencias del gobierno y organizaciones de la comunidad involucradas en la administración y mejora del flujo del tráfico están dedicadas a su cambio. Estas recomendaciones están diseñadas para ayudar a lograr nuestras metas en común, y algunas recomendaciones endorsan acciones que ya están sucediendo.

La frase “todos los gobiernos locales” se refiere a la ciudad de North Port, la ciudad de Sarasota, la ciudad de Venice, el gobierno del condado de Sarasota, y el pueblo de Longboat Key. El nivel al cual una recomendación se puede utilizar y al cual los pasos específicos se pueden tomar puede variar por jurisdicción.

El grupo de estudio pide respetuosamente que cada jurisdicción considere cada recomendación de acuerdo a las necesidades y condiciones locales. Además, es el papel y responsabilidad de todos los residentes del condado de Sarasota el ser activos en buscar soluciones a los problemas de congestión de tráfico. Algunas oportunidades para que los ciudadanos se involucren se encuentran en el Appendix A.

El grupo de estudio de SCOPE ha adoptado las siguientes recomendaciones para reafirmar, apoyar, y mejorar las prácticas actuales en un esfuerzo por aliviar la congestión del tráfico en el condado de Sarasota:

1. Los usos apropiados de las tecnologías Intelligent Transportation Systems (ITS) deben ser explorados y perseguidos aún más por todos los gobiernos locales y la MPO de Sarasota/Manatee.
2. La MPO de Sarasota/Manatee debe dar alta prioridad a un sistema de rotulación del tráfico que sea coordinado e incluya a los dos condados y que utilice los programas ITS.
3. La junta de comisionados del condado de Sarasota debe acercarse a los condados de Manatee y Charlotte para crear una autoridad regional de tránsito para suministrar servicios de tránsito en los tres condados. Dicha autoridad debe promover, expandir y desarrollar incentivos para una red de transporte público que sirva a toda la población sin descuidar las necesidades de transporte de los sectores menos privilegiados de la población—los jóvenes, los ancianos, los pobres y los incapacitados. Dicha autoridad debe trabajar continuamente para expandir el transporte público en coordinación con nuevos desarrollos.
4. El programa Commuter Assistance Program (programa de ayuda a los que diariamente hacen un viaje largo a sus lugares de trabajo) de Sarasota/Manatee debe crear un programa de Dirección de la Demanda de Transporte suplido adjuntamente con fondos de los condados de Sarasota, Manatee, y Charlotte. Este programa debe trabajar con todos los gobiernos, cámaras de comercio, organizaciones de los medios, empleadores de los negocios privados, etc. para promover la implementación de estrategias de la demanda del transporte (TDM) a través de:
 - Educar al público en cuanto al costo que la congestión del tráfico impone a nuestra salud mental y física, economía, medio ambiente, y calidad general de vida.
 - Hacer esfuerzos para cambiar el comportamiento individual en la movilización que puedan marcar una diferencia positiva y substancial.
 - Hacer esfuerzos para cambiar el modo en que los negocios, grandes o pequeños, piensan en la congestión, con el fin de conseguir su ayuda en explorar e implementar estrategias adecuadas para la demanda del transporte por parte de sus empleados, tales como:
 - i. Programas de incentivos que promuevan la implementación de estrategias TDM.
 - ii. Unir automóviles o camionetas, incluyendo un elemento que provea un viaje a casa garantizado o en caso de emergencia.
 - iii. Administración del estacionamiento.
 - iv. Trabajar desde la casa conectado a la oficina a través de equipo tecnológico (conexión web, fax, etc.).
 - v. Horarios de trabajo flexibles o continuos.
 - vi. Promover el uso de vías cuidadosamente diseñadas para bicicletas y peatones como modos alternativos de transporte.
 - vii. Conseguir la ayuda de los medios de comunicación para que emitan mensajes de servicio público con el fin de alcanzar los cambios deseados en la actitud y comportamiento de la comunidad.
 - viii. Conseguir la ayuda de los gobiernos y organizaciones para que apoyen activamente los esfuerzos de TDM.

ix. Hacer del TDM un esfuerzo visible e importante para toda la comunidad.

5. La MPO de Sarasota/Manatee y todos los gobiernos locales deben aumentar sus esfuerzos para incorporar las siguientes estrategias en sus planes de transporte:
 - Promover y continuar el establecimiento de conectividad de las redes de carreteras, disminuyendo al mínimo el efecto adverso de dicha conectividad en urbanizaciones existentes.
 - Usar medidas para calmar el tráfico para asegurar que el diseño de las calles corresponda a su función en lo que se refiere al volumen y velocidad del tráfico—sea tráfico de vehículos, peatones, ciclistas, o transporte público.
 - Identificar intersecciones que están mal diseñadas y mejorarlas considerando las necesidades de los peatones, ciclistas, y el transporte público como usuarios que comparten las vías.
 - Toda vía o intersección nueva o, cuando sea posible, rediseñada, debe ser diseñada de manera óptima que refleje la mejor solución para todos los métodos de viaje.
 - Todo plan de carreteras debe incorporar “bahías” para los buses cuando sea posible, permitiendo a los buses apartarse de la vía de tráfico mientras estén cargando o descargando para permitir el flujo continuo del tráfico.
6. Nuestra delegación legislativa estatal debe evaluar y buscar legislación que brinde poder a la MPO de Sarasota/Manatee para expandir sus responsabilidades. Lo anterior suplementaría la autoridad de los gobiernos locales, pero no la eliminaría ni crearía una autoridad que cobre impuestos independientemente. Las responsabilidades incluirían:
 - La misma autoridad de planificación y construcción de carreteras y vías de la presente MPO.
 - La autoridad de exigir el aplazamiento de toda propuesta de desarrollo de la tierra hasta el momento en que la infraestructura del transporte esté de acuerdo con los criterios de concurrencia escritos en las leyes y reglamentos.
 - El apoyo a los gobiernos de los condados de Sarasota, Manatee, y Charlotte en el desarrollo de un sistema regional de transporte público tal como se ha delineado en la recomendación 3.
 - El desarrollar sistemas para asegurarse de obtener los máximos fondos posibles de fuentes locales, estatales y federales para satisfacer las necesidades de transporte de los condados.
 - El apoyo y promoción del programa TDM tal como se ha delineado en la recomendación 4.
7. Nuestra delegación legislativa debe crear límites determinados de servicio para las agencias que contiguamente se ocupan del transporte y el uso de la tierra, específicamente, Florida Department of Transportation (Departamento de Transporte de la Florida), Metropolitan Planning Organizations (Organizaciones de Planificación Metropolitana), Department of Community Affairs (Departamento de Asuntos de la Comunidad), y Regional Planning Councils (Juntas de Planificación Regional). Además, el Department of Community Affairs debe ser descentralizado, asignando un representante en cada área bajo su servicio.
8. Todos los gobiernos locales deben hacer más para prevenir congestión adicional en toda planificación del uso de la tierra.
 - El comienzo de cualquier desarrollo o reparación debe estar coordinado con la disponibilidad de una infraestructura adecuada.
 - Cuando los gobiernos locales consideren el desarrollo de uso mixto, deben debilitar los controles en la cantidad, localización, densidad, intensidad, y comienzo de dicho desarrollo para no aumentar los efectos del tráfico.
9. El plan global del condado de Sarasota debe mantener sus límites tradicionales sobre el comienzo de construcciones nuevas para evitar efectos del tráfico excesivos y prematuros, y al mismo tiempo planificar el desarrollo a largo plazo.
10. Los gobiernos locales y estatales deben planificar con anticipación desde ahora en cuanto a las posibles necesidades de derecho a la vía (por ejemplo en calles, intersecciones) y de esta forma prevenir los enormes costos de cambiar las vías existentes y la interrupción de urbanizaciones establecidas.
11. Todos los planes globales de las ciudades y condados deben tener como requerimiento un estudio independiente, exacto y verificable de todos los efectos del tráfico antes de toda enmienda sustancial a los planes de desarrollo para asegurar que haya un reporte justo e imparcial.
12. Todos los gobiernos locales deben adoptar estrategias de administración del acceso apropiadas para todas las construcciones nuevas y reparaciones. Algunos ejemplos de las mejores prácticas incluyen:
 - El uso de calles de fachada y calles de acceso limitado cuando sea factible y posible.
 - El acceso interno a parcelas separadas en los establecimientos de centros de compras.
 - El aumento de la fachada mínima de terrenos en las vías principales para permitir una separación mayor de los puntos de acceso.

13. El Sarasota County School District (Distrito Escolar de Sarasota County) debe coordinar su método y localización de las paradas de buses planificadas en conjunto con los departamentos de transporte municipales y del condado para disminuir al mínimo el efecto al tráfico.
14. La MPO de Sarasota/Manatee debe examinar métodos alternativos de transporte público, como taxis acuáticos y otros.
15. A través del proceso de planificación de MPO, los condados de Sarasota y Manatee deben considerar una ruta norte-sur que corra paralela y al este de la I-75 para mejorar el flujo del tráfico entre y dentro de los condados, con acceso limitado a los principales cruces arteriales. Esto debe incluir explorar con la autoridad de Florida Turnpike la opción de una autopista de peaje.
16. Todos los gobiernos locales deben aumentar al máximo la efectividad de los rótulos de tráfico y las estrategias de control del tráfico, especialmente en áreas de alto tráfico. Esto incluye coordinación con la policía, de mano con el reforzamiento de reglamentos existentes.
17. Los gobiernos locales y estatales deben examinar los procesos actuales en un esfuerzo por acelerar la planificación, diseño, auspicio, y construcción o mejora de las vías.
18. Todos los gobiernos locales deben enmendar su proceso de desarrollo de planes globales así como de reglamentos y procedimientos de tal modo que se exija una consulta del personal con el MPO de Sarasota/Manatee para revisar los efectos del tráfico que puedan causar las propuestas de cambio en el uso o planificación de la tierra.
19. Los gobiernos locales deben mantener y adherirse a fuertes reglas y criterios de concurrencia cuando se produzcan nuevos planes para el desarrollo o cuando se enmienden los mismos. A pesar de que apoyamos la expansión de corredores para ciclistas y peatones, se debe rechazar, específicamente, el uso los niveles de servicio “multi-facetas” o “del ancho del área” tanto como otras metodologías alternativas como herramientas para medir la concurrencia. Reglamentos estrictos de concurrencia se deben practicar antes de que un proyecto nuevo se construya.
20. El condado de Sarasota debe estudiar de nuevo y considerar la revocación de su área de excepción a la concurrencia del transporte (TCEA), y debe adoptar criterios apropiados de concurrencia para ayudar con el flujo del tráfico en la milla cuadrada designada como TCEA, la cual incluye Gulfstream y U.S. 41. Además nos oponemos a la creación de cualquier otra área TCEA en el condado de Sarasota.
21. El condado de Sarasota debe enmendar su metodología y datos según sea necesario para aumentar los pagos que las nuevas construcciones deben hacer por el efecto causado a las calles (el costo actual por una vivienda unifamiliar es menos de dos tercios de lo que era hace diez años), para poder pagar el costo total de adaptar los efectos del desarrollo. El gobierno del condado de Sarasota debe además actuar según sea necesario para exigir pagos por el efecto causado a las calles por parte de sus municipalidades.
22. Nuestra delegación legislativa estatal debe trabajar activamente para asegurar que todos los dólares de fondos de depósito federales y estatales sean designados para propósitos de transporte solamente.
23. Nuestra delegación legislativa federal debe apoyar la posición que el cien por ciento de los fondos recolectados a través del impuesto federal a los combustibles para motores se deben regresar al estado.
24. Nuestras delegaciones legislativas federales y estatales deben buscar formas de:
 - Asegurar que se expandan los fondos para el transporte público.
 - Aumentar la flexibilidad de los dólares federales de transporte que se designen para el transporte público.
25. Los líderes del gobierno local deben reconocer que la congestión del tráfico es una preocupación principal de los residentes locales, y deben responder a esa voluntad pública y al interés público disminuyendo al mínimo la congestión del tráfico a través de sus planes de administración del desarrollo, criterios de concurrencia, tasas de pagos por efectos del tráfico, y otras decisiones.

La Misión: Involucrar a nuestra comunidad en planear para excelencia por medio de un proceso de diálogo abierto y de investigación imparcial, para establecer prioridades, proponer soluciones y monitorear los cambios para realzar la calidad de vida en el Condado de Sarasota.