

Lo que necesita saber sobre el plan para expandir I-270

Antecedentes:

El gobernador Hogan y el Departamento del Transporte de Maryland (MDOT - siglas en inglés) están impulsando a través de los planes de la gobernación el uso de financiamiento privado para añadir canales pagos (peajes) a la I-270 y a la I-495. Si el proyecto de \$11 billones (o más) avanza, será el proyecto de socios públicos-privados (P3) en Norteamérica, obligando al Estado, a los contribuyentes fiscales y compañías privadas juntos por un término de 50 años. El plan tiene muchas fallas, que lo hacen más un derroche muy costoso en vez de ser una solución al tráfico. Los ciudadanos necesitan entender los problemas de este proyecto y a formular preguntas difíciles acerca de él y su efectividad, costó a los contribuyentes fiscales y el impacto a la salud financiera de Maryland, y el impacto climático y ambiental.

El expandir provee alivio a la congestión vehicular?

Ha sido bien documentado alrededor del país que expandir autopistas no resuelve la congestión vehicular. Puede parecer lógico que añadir más carriles reduciría el tráfico, pero realmente la mayor cantidad de carriles atrae a más conductores, y la congestión empieza nuevamente. Esto se ha presentado anteriormente - los ingenieros de tráfico prometieron que la I-270 en 1990 al ser expandida aliviaría el tráfico hasta por lo menos el 2010. Pero para 1999, la autopista era un "estacionamiento rodante", de acuerdo al Washington Post, y un conductor señaló que la vía empezó a llenarse nuevamente después de solo 5 años. El tráfico encuentra al espacio libre, esto se llama demanda inducida. Más vías lleva a más conductores, no a una reducción en la congestión.

Qué pasa con los peajes?

Virginia introdujo los peajes en la I-66 en 2017 para reducir la congestión y los tiempos de traslado, pero esto no ha resultado muy bien. Como reportó el W Post en 2018, "la promesa del estado - menos congestión y traslado más rápido durante hora pico- ha sido cumplida para los conductores que pueden pagarlo o compartir su carro con alguien, pero mucho de estos peajes ha tenido un efecto adverso para los demás conductores

Para algunos conductores, la hora pico se ha hecho más tarde, fuera del horario de los peajes, y ha dejado a la Inter estatal igual que antes"

Los peajes en Virginia han excedido frecuentemente los 40\$ por un solo viaje. Los precios pueden ser similares en la 270. La comisión de oportunidades de tránsito de Maryland ha estimado que los peajes desde Shady Grove hasta Frederick puede ser de hasta 41\$ en hora pico. Y si usted no puede pagar por el peaje, usted estará en los carriles generales en tráfico.

El proyecto no es gratis para los contribuyentes - ni para la fiscalidad de Maryland.

Los proyectos financiados por privados son riesgosos. De acuerdo a un estudio del 2016 del departamento del transporte, "en la última década, muchas autopistas de socios públicos y privados (P3) han experimentado problemas debido a ingresos y uso menor a lo esperado" El estudio identificó 3 proyectos en Virginia (El Dulles Greenway, la 495 y la Pocahontas Parkway), y otros alrededor del país, que han tenido que ser re negociados porque las finanzas no estaban funcionando.

El gobernador Hogan ha dicho repetidamente que el proyecto no costará nada para los ciudadanos contribuyentes. Como fue reportado por el Washington Post el 11 de abril de 2019 "él ha dicho que los carriles, que su precio estimado es de 9 a 11 billones, no costará nada para

los ciudadanos porque el proyecto es financiado por un socio privado que paga el proyecto a cambio de quedarse con las ganancias de los peajes”

Pero ya estamos notando que esto no es cierto. por ejemplo, el gobernador está buscando aprobar 90 millones de dinero de contribuyentes para contratar personas para el proyecto.

Mas inversión en autos = más contaminación por carbono = más calentamiento global

El foco de este plan incrementaría la contaminación por carbono que contribuye al calentamiento global y directa e indirectamente contribuye a la mortalidad prematura y problemas respiratorios. La ley en Maryland compromete al estado a reducir su contaminación por carbono por un 40% para el 2030, pero planear este proyecto ignora esta meta.

El plan excluye a las personas de bajos ingresos

Excluyendo las demás opciones de transporte masivo, el estado no hace nada más dar más opciones de traslado a los ciudadanos de bajos ingresos que necesitan llegar a sus hogares. Quiere una alternativa de transporte para la I270? Pues no está en el plan. Y los conductores que no quieran pagar los peajes van a estar atascados en la misma congestión que antes.

Hay mejores soluciones

Ninguna de las alternativas estatales incluye opciones de transporte público a pesar del soporte de los ciudadanos por esta opción. Las alternativas de transporte masivo conjuntamente con las autopistas existentes pueden aliviar el tráfico, ayudar a las personas de bajos recursos, y resulta en menos contaminación. Deberíamos invertir en otras alternativas de tránsito regional tales como los buses rápidos, monorrieles, y otras alternativas que ofrece el siglo XXI - algunos negocios locales están intentando construir un sistema de monorriel.

Lo que usted puede hacer:

Estar involucrados es importante. Así puede empezar:

- manténgase informado: desde los comienzos del plan en agosto del 2018, [Dontwiden270.org](https://dontwiden270.org/)'s tiene voluntarios que han educados a miles en la comunidad sobre el plan de expansión estatal, ha organizado reuniones con los políticos locales y legisladores estatales, y ha jugado un rol activo en las audiencias. Suscríbese en <https://dontwiden270.org/>
- Mantenga el contacto con sus oficiales electos. Asegúrese que le deje saber a cada uno sus opiniones sobre este plan. Puede buscar en google “quien me representa” más la palabra “ciudad” o “condado” o “legislador de estado” y debe ser redirigirlo a páginas web que le aclaren quiénes son las personas que lo representan y como contactarlos