



## Unmet Transit Needs Comments

**FY 2026-2027**

**Abril 25, 2025 – Noviembre 14, 2025**

### **1. Encuesta en Línea #1**

**Nombre:** Anónimo

**Recibida:** 8 de agosto de 2025

**P1: ¿Qué sistemas utiliza con mayor frecuencia?**

**R1:** Madera Metro (Metro), Dial-A-Ride de Metro, Chowchilla Area Transit Express (CATX), Madera County Connection (MCC), Autobús para Personas Mayores del Este del Condado de Madera, MCC Madera Dial-A-Ride (DAR), Servicio de Acompañamiento del Este del Condado de Madera, Kerman

**P2: ¿Hay lugares en el Condado de Madera a los que le gustaría viajar en autobús pero no puede?**

**R2:** Todos los lugares de comida rápida.

**P3: Describa las mejoras de transporte público que está solicitando.**

**R3:** Refrigerios complementarios.

**P4: ¿Se siente seguro usando el transporte público? ¿Por qué sí o por qué no?**

**R4:** Sí, porque es seguro.

**P5 (Opcional):** Sus comentarios se recopilarán en un informe sobre Necesidades de Transporte Público insatisfechas. Si desea que se le contacte respecto a su comentario, por favor proporcione su nombre, número de teléfono y/o dirección de correo electrónico.

**R5:** El encuestado omitió responder.

**Recomendación del Consejo Asesor de Transporte de Servicios Sociales:** Ninguna

### **2. Encuesta en Línea #2**

**Nombre:** Anónimo

**Recibida:** 26 de septiembre de 2025

**P1: ¿Qué sistemas utiliza con mayor frecuencia?**

**R1:** Servicio de Acompañamiento del Este del Condado de Madera, Servicio de Autobús de Montaña

**P2: ¿Hay lugares en el Condado de Madera a los que le gustaría viajar en autobús pero no puede?**

R2: El encuestado omitió esta pregunta.

**P3: Describa las mejoras de transporte público que está solicitando.**

R3: El conductor del autobús [REDACTED] se saltó dos paradas esta semana. Una el martes, en Gulf 41. La segunda el viernes a las 4:51 p. m. en el Centro Médico Adventista. En ambas ocasiones lo vi pasar de largo por las paradas.

**P4: ¿Se siente seguro usando el transporte público? ¿Por qué sí o por qué no?**

R4: No cuando conducen demasiado rápido.

**P5 (Opcional): Sus comentarios se recopilarán en un informe sobre Necesidades de Transporte Público insatisfechas. Si desea que se le contacte respecto a su comentario, por favor proporcione su nombre, número de teléfono y/o dirección de correo electrónico**

R5: El encuestado omitió responder.

**Recomendación del Consejo Asesor de Transporte de Servicios Sociales:** Este es un problema operativo. Se recomienda a los usuarios que informen de inmediato cualquier problema de seguridad o servicio al cliente en el momento en que ocurra. La notificación oportuna permite a la agencia investigar y abordar estos problemas con prontitud.

### **3. Encuesta en Línea #3**

**Nombre:** Anónimo

**Recibida:** 26 de septiembre de 2025

**P1: ¿Qué sistemas utiliza con mayor frecuencia?**

R1: Paradas Fijas del Autobús del Este de la Montaña de MCC

**P2: ¿Hay lugares en el Condado de Madera a los que le gustaría viajar en autobús pero no puede?**

R2: El encuestado omitió responder.

**P3: Describa las mejoras de transporte público que está solicitando.**

R3: El encuestado omitió responder.

**P4: ¿Se siente seguro usando el transporte público? ¿Por qué sí o por qué no?**

R4: El encuestado omitió responder.

**P5 (Opcional): Sus comentarios se recopilarán en un informe sobre Necesidades de Transporte Público insatisfechas. Si desea que se le contacte respecto a su comentario, por favor proporcione su nombre, número de teléfono y/o dirección de correo electrónico.**

R5: El conductor del autobús [REDACTED] se saltó cuatro paradas: la casa club de YLP, South Fork, e incluso dejó a una niña allí. Luego tuvo que regresar para recogerla. También mintió diciendo que iba tarde porque estaba retrasado, pero en realidad fue porque nunca pasó por la parada.

**Recomendación del Consejo Asesor de Transporte de Servicios Sociales:** Este es un problema operativo. Se recomienda a los usuarios que informen de inmediato cualquier problema de seguridad o servicio al cliente para que la agencia pueda investigarlo y resolverlo oportunamente.

#### **4. Encuesta en Línea #4**

**Nombre:** Jessica Sanchez – Apartamentos Oakhurst

**Recibida:** 29 de septiembre de 2025

**P1: ¿Qué sistemas utiliza con mayor frecuencia?**

**R1:** Autobús para Personas Mayores del Este del Condado de Madera

**P2: ¿Hay lugares en el Condado de Madera a los que le gustaría viajar en autobús pero no puede?**

**R2:** Compras en Oakhurst, citas médicas

**P3: Describa las mejoras de transporte público que está solicitando.**

**R3:** Sería bueno contar con una ruta de autobús en Oakhurst que recoja y deje pasajeros en complejos de apartamentos, consultorios médicos, centros comerciales, etc.

**P4: ¿Se siente seguro usando el transporte público? ¿Por qué sí o por qué no?**

**R4:** Soy administradora de una propiedad de alquiler de bajos ingresos con asistencia. Mis residentes necesitan mejor acceso para poder realizar sus actividades necesarias. Quienes usan el autobús para personas mayores aprecian mucho el servicio.

**P5 (Opcional): Sus comentarios se recopilarán en un informe sobre Necesidades de Transporte Público insatisfechas. Si desea que se le contacte respecto a su comentario, por favor proporcione su nombre, número de teléfono y/o dirección de correo electrónico**

**R5:** Jessica Sanchez, Apartamentos Oakhurst, [oakhurstapts@dkdpmco.com](mailto:oakhurstapts@dkdpmco.com)

**Recomendación del Consejo Asesor de Transporte de Servicios Sociales:** No es una necesidad de transporte no atendida. Actualmente, el servicio de ruta fija de MCC ofrece paradas en varias ubicaciones residenciales y comerciales clave; sin embargo, no todos los centros comerciales pueden acomodar de manera segura un autobús de tamaño completo. El costo anual de ofrecer un viaje adicional es de \$251,566.43. Para mantener una tasa de recuperación por tarifas del 10 %, se requerirían 57 pasajeros adicionales por día. La demanda diaria actual es de 74 pasajeros, o un promedio de 15 por viaje. MCC no cuenta con datos suficientes que respalden el aumento pedido. MCC está explorando el potencial del microtránsito en el área, lo que podría ofrecer mayor flexibilidad y mejorar la accesibilidad general en Oakhurst.

#### **5. Encuesta en Línea #5**

**Nombre:** Anthony Misner

**Recibida:** 10 de octubre de 2025

**P1: ¿Qué sistemas utiliza con mayor frecuencia?**

**R1:** Ninguno de los anteriores.

**P2: ¿Hay lugares en el Condado de Madera a los que le gustaría viajar en autobús pero no puede?**

**R2:** ¡El transporte en el este del Condado de Madera es sumamente DEFICIENTE! Es una GRAN BARRERA para ciudadanos de todas las edades que necesitan servicios y educación.

**P3: Describa las mejoras de transporte público que está solicitando.**

**R3:** Un horario de autobuses que permita viajar a Fresno/Clovis además de Madera. El horario actual no es adecuado.

**P4: ¿Se siente seguro usando el transporte público? ¿Por qué sí o por qué no?**

**R4:** Sí.

**P5 (Opcional):** Sus comentarios se recopilarán en un informe sobre Necesidades de Transporte Público insatisfechas. Si desea que se le contacte respecto a su comentario, por favor proporcione su nombre, número de teléfono y/o dirección de correo electrónico.

**R5:** Anthony Misner, [REDACTED]

**Recomendación del Consejo Asesor de Transporte de Servicios Sociales:** No es una necesidad de transporte insatisfecha.

El costo anual de ofrecer un viaje adicional es de \$251,566.43. Para mantener una tasa de recuperación del 10 %, se requerirían 57 pasajeros adicionales por día. La demanda diaria actual es de 74 pasajeros, o un promedio de 15 por viaje. MCC no cuenta con datos suficientes que respalden el aumento requerido.

El servicio desde Oakhurst a Fresno está disponible; sin embargo, el viaje es largo y requiere un transbordo en Madera. Se debe tomar la ruta del Este del Condado de Madera hacia Madera, hacer transbordo en el Centro de Transporte Intermodal y conectarse con la ruta Colegio/Hospital Infantil, la cual ofrece conexión con Fresno Area Express. El Condado también ofrece un Servicio de Acompañamiento Médico desde el Este del Condado de Madera a Fresno para citas médicas.

MCC está explorando el potencial del microtránsito en el área, lo que podría ofrecer mayor flexibilidad y mejorar la accesibilidad general en Oakhurst.

## **6. Encuesta en Línea #6**

**Nombre:** Daisy Miramontes

**Recibida:** 21 de octubre de 2025

**P1: ¿Qué sistemas utiliza con mayor frecuencia?**

**R1:** Madera County Connection (MCC)

**P2: ¿Hay lugares en el Condado de Madera a los que le gustaría viajar en autobús pero no puede?**

**R2:** Me gustaría una parada cerca de mi casa, [REDACTED], Madera, CA, hacia y desde Madera Community College si es posible. El viaje me gustaría que fuera temprano en la mañana los martes, jueves y viernes alrededor de las 9 a. m., y tal vez el regreso el viernes.

**P3: Describa las mejoras de transporte público que está solicitando.**

**R3:** La calidad de la experiencia en el autobús es muy buena.

**P4: ¿Se siente seguro usando el transporte público? ¿Por qué sí o por qué no?**

**R4:** Sí, me siento segura. Los conductores son amables y respetuosos, y las personas se mantienen en lo suyo.

**P5 (Opcional):** Sus comentarios se recopilarán en un informe sobre Necesidades de Transporte Público insatisfechas. Si desea que se le contacte respecto a su comentario, por favor proporcione su nombre, número de teléfono y/o dirección de correo electrónico.

**R5:** Daisy Miramontes, [REDACTED]

**Recomendación del Consejo Asesor de Transporte de Servicios Sociales:** No es una necesidad de transporte insatisfecha. Tanto MCC como Madera Metro Dial-a-Ride pueden acomodar este viaje. Esta área de servicio se incluirá en futuras ofertas de microtránsito. La densidad poblacional en esta zona no respalda actualmente un servicio adicional de ruta fija.

## 7. Encuesta en Línea #7

**Nombre:** Anónimo

**Recibida:** 22 de octubre de 2025

**P1–P5:**

El encuestado omitió todas las preguntas.

**Recomendación del Consejo Asesor de Transporte de Servicios Sociales:** Ninguna

## 8. Carta de Comentarios

**Nombre:** Andrea Uribe, Defensora de Políticas, Leadership Counsel for Justice and Accountability

**Recibida:** 12 de noviembre de 2025

12 de noviembre de 2025

**Comisión de Transporte del Condado de Madera**

2001 Howard Rd, Suite 201

Madera, CA 93637

Enviado electrónicamente por correo electrónico a: [NAustin@maderactc.org](mailto:NAustin@maderactc.org)

**Asunto: Comentarios sobre las Necesidades de Transporte Público Insatisfechas en el Condado de Madera**

Estimados Comisionados, Miembros del Consejo Asesor del SSTAC y Personal de la MCTC:

Trabajamos con comunidades rurales en el Condado de Madera que soportan la carga de la contaminación y la falta de inversión en sus comunidades. Agradecemos la oportunidad de presentar comentarios en respuesta al proceso de Necesidades de Transporte Público Insatisfechas y la consideración por parte del personal y la Junta. Esperamos que, al proporcionar estos comentarios, podamos identificar colectivamente soluciones a las necesidades de transporte no atendidas de la comunidad, al mismo tiempo que se cumplen las responsabilidades de la MCTC conforme a la Ley de Desarrollo del Transporte (Transportation Development Act). Nuestros comentarios se basan en la retroalimentación recibida de los residentes a través de diversos métodos, incluidos reuniones comunitarias, encuestas puerta a puerta y experiencias anecdóticas compartidas por la comunidad.

**A. Incorporar la Participación Pública para Determinar las Definiciones de “Necesidades de Transporte No Atendidas” y “Razonable de Atender” dentro del Proceso de Participación Pública**

Las necesidades de transporte de todas las comunidades y residentes son importantes. En el Condado de Madera, el entorno natural y construido desalienta el uso de métodos de transporte activo. Actualmente, el Valle de San Joaquín presenta una de las peores calidades del aire del país, al no cumplir con las normas federales de salud tanto para el ozono (smog) como para la contaminación por partículas<sup>1</sup>. Además, el Condado de Madera enfrenta temperaturas extremas. La mala calidad del aire, las altas temperaturas, los olores penetrantes provenientes de las lecherías y los altos riesgos de exposición a pesticidas—junto con la falta de aceras e infraestructura peatonal—subrayan tanto la importancia de proveer estos servicios como la dificultad que enfrentan los residentes de Merced para utilizar el transporte activo y el transporte público. No obstante, un sistema de transporte público mejorado ayudaría a disminuir la contaminación del aire, aumentar la actividad física y reducir el tráfico, beneficiando a todo el Condado de Madera. En consecuencia, la definición actual debe modificarse para incluir todas las necesidades de transporte no atendidas de los residentes del Condado de Merced que sea razonable cumplir. Los detalles específicos de estas definiciones deben ser informados adicionalmente mediante una audiencia anual diseñada para recibir comentarios de la comunidad. Esto debe realizarse de conformidad con la Ley de Desarrollo del Transporte (Transportation Development Act) y el PUC § 99401.5 – Determinación de Necesidades de Transporte No Atendidas, que establece: “La definición adoptada por la agencia de planificación del transporte para los términos ‘necesidades de transporte no atendidas’ y ‘razonable de atender’ deberá documentarse mediante resolución o en las actas de la agencia”. Las definiciones de “Necesidad de Transporte No Atendida” y “Razonable de Atender” se establecieron por última vez el 20 de abril de 2022. Estas definiciones deben revisarse nuevamente para mantenerse al día con las necesidades de los residentes y permitir la flexibilidad necesaria para ampliar programas conforme se desarrolleen nuevas políticas, como el Plan Regional de Transporte y los planes de gasto de medidas fiscales como la Medida T.

**B. La participación comunitaria dentro de la comunidad de La Viña refleja la necesidad de contar con servicios adicionales y de mejor calidad**

Como siempre, agradecemos la oportunidad de participar en este proceso público y de colaborar con el Condado de Madera y el personal de MCTC. Nuestra organización ha participado ya en más de cinco audiencias sobre necesidades de transporte no atendidas. En cada ocasión hemos elevado las necesidades y prioridades de comunidades no incorporadas y desfavorecidas, como Fairmead y La Viña. La participación de este año incluye información adicional recopilada a través de una encuesta realizada en colaboración con el Condado de Madera. Para esta encuesta, tocamos todas las puertas dentro del

área inmediata del poblado de La Viña. Extendemos nuestro agradecimiento al personal del Condado de Madera que coordinó este esfuerzo de alcance comunitario y análisis para servir mejor a los residentes del condado.

Durante este evento de alcance comunitario, recopilamos 40 encuestas de residentes de La Viña y organizamos una reunión comunitaria dentro de la comunidad de La Viña con personal del Condado de Madera y de la Comisión de Transporte del Condado de Madera. Si bien el objetivo principal de este esfuerzo fue identificar si cambiar los dos horarios actuales de salida de la Ruta de La Viña de las 8:45 a. m. y 1:00 p. m. a las 7:30 a. m. y 5:30 p. m. sería mejor, peor o aproximadamente igual para los usuarios del transporte público, también pudimos recopilar otra información valiosa.

Utilizaremos la información de esta encuesta para representar y abogar por las necesidades de los residentes de La Viña. De las encuestas recopiladas, algunos de los aspectos más destacados incluyen:

- ❖ El 25 % de las personas encuestadas utilizaba el transporte público de manera semanal o mensual. Se preguntó a los encuestados qué les impedía utilizar el transporte público con mayor frecuencia.
- ❖ Los principales obstáculos para acceder al transporte público incluyeron el horario actual del autobús, el clima, las características de accesibilidad y la seguridad personal.
- ❖ Las principales solicitudes incluyeron aumentar el número de días en que el autobús pasa por la comunidad y aumentar el número de veces que el autobús pasa por día.
- ❖ Más de la mitad de las personas encuestadas indicaron que considerarían comenzar a usar el transporte público o usarlo con mayor frecuencia si se abordaran estos problemas.

En última instancia, la necesidad y el apoyo al transporte público fueron evidentes entre los miembros de la comunidad. Si bien esta necesidad puede ser evidente para nosotros y se refleja en las encuestas recopiladas, solicitamos que continúen los esfuerzos de alcance comunitario en comunidades pequeñas y no incorporadas como La Viña. La Figura 7, *Distribución de las Poblaciones Potencialmente*

*Dependientes del Transporte por Tracto Censal del Informe Final de Análisis y Recomendaciones sobre Necesidades de Transporte No Atendidas, Año Fiscal 2025–2026 (junio de 2025)*, no incluye el trato censal de La Viña. Sin embargo, el mismo informe sitúa la población de La Viña en 538 personas (Tabla 2) y estima la población de personas con discapacidades en 2023 en 126, lo que da como resultado un porcentaje potencial de residentes dependientes del transporte del 23.4 %. Este porcentaje es comparable o incluso mayor que el de los tractos censales identificados en la Figura 7. A pesar de contar con poblaciones pequeñas, las zonas rurales y los residentes dependientes del transporte merecen que sus necesidades sean representadas y atendidas.

## **B. Necesidad de Priorizar la Financiación del Transporte Público en Comunidades Desfavorecidas**

En años anteriores, la tasa de recuperación de tarifas del 10 % se ha citado para negar las necesidades de transporte insatisfechas de los miembros de la comunidad de La Viña. Nos referimos al Artículo 8, Sección 99401.5 del Código de Servicios Públicos de California, que establece: “el hecho de que una necesidad de transporte público identificada no pueda ser completamente satisfecha con los recursos disponibles no deberá ser la única razón para determinar que una necesidad de transporte público no es razonable de cumplir.” Además, no solo las proporciones de recuperación de tarifas están sujetas a exenciones, sino que la Ley de Desarrollo de Transporte (Transportation Development Act, TDA) también

permite responder a las necesidades de la comunidad proporcionando exenciones permitidas a la tasa de recuperación de tarifas. Las exenciones de gastos permitidas son:

1. El costo de proveer servicios de viajes compartidos (carpooling y vanpooling).
2. Los costos adicionales (superiores a los costos del año anterior ajustados por el IPC) de proporcionar un servicio de paratránsito “comparable y complementario” conforme a la ADA.
3. El costo de nuevas rutas o extensiones de servicios de transporte público *“hasta dos años después del final del año fiscal en el que la extensión de los servicios se puso en operación”* (PUC § 99268.8).

Muchos miembros de la comunidad indican que no usan el sistema de transporte público porque no responde a sus necesidades. Un período de dos años con horas adicionales puede servir mejor a las necesidades de los residentes y reflejar la verdadera necesidad de transporte público dentro de comunidades pequeñas y desfavorecidas.

El horario actual de la Ruta Eastin Arcola – Ripperdan – La Viña, que opera solo tres días a la semana y con una sola ruta por día, no satisface las necesidades de muchos miembros de la comunidad. La Viña no solo tiene un horario limitado, sino que tampoco cuenta con otros programas como Dial-A-Ride. El PUC § 99155.1 establece: “En áreas donde los servicios de transporte público no están disponibles, los proveedores de transporte locales deberán dar prioridad, en el uso de los fondos asignados bajo el programa CalWORKs y proporcionados por el condado, a la mejora de alternativas de transporte, tales como, pero no limitadas a, subsidios o vales, vanpools y operaciones de paratránsito contratadas, con el fin de promover los propósitos de asistencia al empleo (welfare-to-work).” Muchas de las necesidades de transporte público

en comunidades como La Viña están relacionadas con citas médicas. La MCTC necesita buscar asociaciones adicionales con varios otros programas médicos y de servicios sociales para unir recursos y crear un sistema de transporte más receptivo. Adicionalmente, el Punto de la Agenda 7-7-B de la Junta de Políticas de MCTC del 29 de mayo de 2024 muestra que en los años 2022 y 2023, la construcción y mantenimiento de carreteras absorbió el 54 % y 76 % del total de los gastos de TDA, mientras que los costos del Madera County Connection Transit solo representaron el 19 % y 21 % respectivamente. Antes de utilizar los fondos del TDA para la construcción y mantenimiento de carreteras, los sistemas de transporte público deberían recibir mayor financiamiento para satisfacer las necesidades de los residentes.

### **C. Incorporar solicitudes directas de la comunidad**

#### **(1) Recomendaciones a nivel de sistema**

##### **(a) Solicitar fondos de subvención para asegurar viajes gratuitos para estudiantes**

Los residentes solicitan que MCTC siga el ejemplo de otras jurisdicciones, como el Condado de Ventura, que han implementado programas piloto que permiten a los estudiantes utilizar el transporte público de manera gratuita. Los residentes del Condado de Madera sugieren que MCTC garantice el acceso gratuito al transporte público para niños y estudiantes adultos que dependen del transporte público para llegar a la escuela todos los días. Se otorgarían viajes gratuitos a los estudiantes que dependen del transporte público.

##### **(b) Mayor Capacitación para los Conductores de Autobús**

Los residentes han reportado preocupaciones sobre las interacciones con los conductores. Esto incluye inquietudes de seguridad respecto a que los conductores comiencen a manejar antes de que los

pasajeros hayan tomado asiento. Esto es especialmente preocupante para pasajeros mayores y aquellos que viajan con niños pequeños. Las preocupaciones de programación pueden ser una prioridad para los conductores; sin embargo, las prácticas que prioricen la seguridad de los pasajeros también deben implementarse y priorizarse.

**(c) Crear un Video Tutorial o “Reel” para Enseñar a los Residentes Sobre el Servicio de Autobús en Inglés y Español**

A través de esfuerzos recientes de divulgación, se ha hecho evidente que varios residentes no usan el autobús porque no saben cómo utilizarlo, desconocen los servicios o se sienten intimidados por el sistema de transporte. Un breve video tutorial podría ayudar a aumentar la cantidad de usuarios para aquellos que puedan necesitar transporte público, pero que no lo han utilizado antes. De ser necesario, nuestra organización estaría encantada de colaborar en un proyecto de este tipo.

**(2) Dentro de la Ruta Eastin Arcola – Ripperdan – La Viña**

**a. Incrementar los servicios de la ruta para incluir dos horarios de descenso en la comunidad de La Viña**

Aunque el nuevo horario propuesto responderá mejor a las necesidades de los residentes, todavía se necesita una ruta adicional. Esta nueva ruta permitirá a los residentes tener una mayor oportunidad de que sus necesidades sean satisfechas. También permitiría a los padres que tengan algún mandado en la ciudad regresar a tiempo para recoger a sus hijos del autobús escolar.

**b. Incrementar los días de servicio de lunes, miércoles y viernes, para incluir al menos un día adicional entre semana y un día de fin de semana**

Los residentes reportaron que muchas de sus necesidades de transporte están relacionadas con citas médicas, y a veces estas no están disponibles en los días actuales en que opera la ruta, lo que indica la necesidad de cubrir un día adicional entre semana. Además, los residentes señalaron la necesidad de quienes deben trabajar durante la semana pero no tienen sus propios medios de transporte; actualmente no pueden usar el autobús. Una ruta de fin de semana permitiría a los residentes ir a la ciudad para compras y otras necesidades.

**c. Incrementar las opciones de microtransporte dentro de la comunidad de La Viña; crear asociaciones para extender el servicio Dial-A-Ride a la comunidad de La Viña**

Como se señaló anteriormente, el horario actual del autobús no responde a las necesidades de transporte de muchos dentro de la comunidad. Aunque entendemos que nuevas rutas y el aumento de los servicios de línea tomarán tiempo en desarrollarse, las opciones de microtransporte podrían ser una manera más rápida de responder a las necesidades de los residentes. Esto podría incluir asociaciones con otras agencias de servicios sociales que también atienden a Comunidades No Incorporadas Desfavorecidas.

**d. Incorporar un refugio de autobús, poste de luz y bote de basura en la parada de Vina St**

Las principales razones por las que los residentes se desaniman de usar el transporte público incluyen el clima, la accesibilidad y la seguridad. Incorporar infraestructura para autobuses, como refugios, postes de luz y botes de basura en la parada, abordaría algunas de estas necesidades. Los residentes han

solicitado realizar las mejoras en la ubicación actual, asociándose con los residentes que viven cerca de la parada del autobús, o reubicar ligeramente la parada para que esté sobre una acera que permita la instalación del refugio cumpliendo con la ADA (Ley de Estadounidenses con Discapacidades).

Gracias por la oportunidad de presentar esta carta como parte de este importante proceso público. Damos la bienvenida a la colaboración continua con los residentes del Condado de Madera, el personal de MCTC y la Junta.

Leadership Counsel for Justice and Accountability y yo estamos listos para servir como un recurso para MCTC en la atención de estas necesidades de transporte no satisfechas. No dude en comunicarse con nosotros si tiene alguna pregunta.

Atentamente,

**Andrea Uribe**

Defensora de Políticas

Leadership Counsel for Justice and Accountability

**Recomendación del Consejo Asesor de Transporte de Servicios Sociales (SSTAC):**

Siguiendo la recomendación del Consejo Asesor de Transporte de Servicios Sociales (SSTAC) y la dirección de la Junta de Políticas de MCTC, el 4 de noviembre de 2025 el personal del Condado de Madera encuestó a los residentes de La Viña para garantizar que cualquier cambio futuro esté alineado con las preferencias actuales de los usuarios. Con base en la retroalimentación de la mayoría de los residentes, el horario de salida desde La Viña se cambiará a las 8:00 a. m. y 6:20 p. m. La demanda actual es de 1.2 pasajeros por día en la ruta Eastin–Arcola–Ripperdan–La Viña, la cual podría mejorar con los cambios de servicio planificados. El SSTAC recomienda monitorear el desempeño de los cambios recientes en el servicio antes de realizar modificaciones o expansiones adicionales, al tiempo que reconoce que el microtránsito podría ser una solución prometedora para abordar las brechas de servicio y aumentar la frecuencia en La Viña en el futuro. Por lo tanto, el SSTAC solicita al Condado de Madera avanzar hacia un camino claro y definido para la implementación de un proyecto piloto de microtránsito durante el próximo año fiscal.

Las limitaciones del derecho de paso en la parada de autobús de la calle Viña actualmente impiden la instalación de un refugio y de iluminación. Resolver estas limitaciones requerirá un análisis adicional para identificar soluciones viables.

**Respuesta de la Comisión de Transporte del Condado de Madera (MCTC):**

**21 de enero de 2026**

Andrea Uribe

Defensora de Políticas

Leadership Counsel for Justice and Accountability

Estimada Sra. Uribe:

Gracias por su carta fechada el 12 de noviembre de 2025 y por su trabajo con las comunidades rurales del Condado de Madera. MCTC valora el esfuerzo que usted dedica cada año para garantizar que los residentes, en particular aquellos que viven en comunidades no incorporadas y desfavorecidas, tengan oportunidades significativas para expresar sus necesidades y prioridades de transporte.

A continuación, se presentan las respuestas a los principales puntos planteados en su carta.

#### **A. Incorporación de la participación pública para determinar las definiciones de “Necesidad de Transporte Insatisfecha” y “Razonable de Atender” dentro del proceso de participación pública**

MCTC reconoce la importancia de revisar periódicamente las definiciones de “Necesidad de Transporte Insatisfechas” y “Razonable de Atender”, conforme a lo permitido por la Ley de Desarrollo del Transporte (Transportation Development Act, TDA).

Las Directrices del TDA requieren que las definiciones se adopten mediante resolución y que la Agencia Regional de Planificación del Transporte (RTPA, por sus siglas en inglés) consulte con el Consejo Asesor de Transporte de Servicios Sociales (SSTAC) y celebre una audiencia pública como parte del proceso general de necesidades de transporte no atendidas. Sin embargo, las Directrices no especifican cómo deben desarrollarse o revisarse las definiciones, ni con qué frecuencia deben actualizarse. Esto queda a discreción de cada RTPA. Si bien las Directrices no exigen explícitamente que cada actualización de las definiciones pase por un proceso formal de revisión pública o del SSTAC, esta es la práctica seguida por la mayoría de las RTPA.

Tal como usted reconoció en su carta, las definiciones de MCTC fueron revisadas y actualizadas por última vez en la primavera de 2022. El proceso de actualización incluyó un período de revisión pública del 16 de febrero al 18 de marzo de 2022, durante el cual se invitó al público y a las partes interesadas a presentar comentarios. El SSTAC también realizó una revisión comparativa de las definiciones utilizadas por otras agencias regionales de planificación del transporte para garantizar la alineación con las mejores prácticas y la orientación estatal.

Durante esta revisión, el SSTAC consideró varias rondas de comentarios del público y de Leadership Counsel for Justice and Accountability. Con base en estos aportes, el SSTAC recomendó revisiones para aclarar cómo se definen los términos “necesidad de transporte insatisfecha” y “razonable de cumplir” en el Condado de Madera. Posteriormente, la Junta de Políticas de MCTC adoptó las definiciones actualizadas mediante la Resolución 22-01, tras la notificación pública y la recomendación del SSTAC. Este proceso garantizó que las definiciones adoptadas reflejaran los requisitos legales y las condiciones locales de transporte.

Es igualmente importante mantener estabilidad en estas definiciones para que puedan aplicarse de manera coherente a lo largo de múltiples ciclos del proceso de necesidades de transporte insatisfactorias. Cambiar las definiciones cada año socavaría esa coherencia y dificultaría que el público entienda cómo se realizan las determinaciones. También podría generar la percepción de que las recomendaciones del SSTAC cambian de manera improvisada o desordenada, en lugar de seguir un marco claro y predecible. Permitir que las definiciones permanezcan vigentes durante varios ciclos brinda la oportunidad de evaluar su funcionamiento en la práctica, identificar vacíos o desafíos y determinar, con base en la experiencia, si se requieren ajustes.

Dicho esto, en el futuro MCTC podrá volver a revisar las definiciones según sea necesario, a través del mismo proceso transparente y público utilizado en 2022. Cualquier cambio propuesto incluiría una participación pública significativa y la revisión tanto del SSTAC como de la Junta de Políticas.

#### **B. Participación comunitaria y resultados de la encuesta en La Viña**

Siguiendo la recomendación del SSTAC y la dirección de la Junta de Políticas de MCTC, el 4 de noviembre de 2025 el personal del Condado de Madera encuestó a los residentes de La Viña para comprender mejor sus necesidades específicas de transporte y patrones de viaje, y asegurar que cualquier cambio futuro esté alineado con las preferencias actuales de los usuarios. Agradecemos la participación de Leadership Counsel en este esfuerzo. Con base en la retroalimentación de la mayoría de los residentes, el horario de salida desde La Viña se cambiará a las 8:00 a. m. y 6:20 p. m. La encuesta y la reunión comunitaria posterior en La Viña, realizada el 6 de noviembre de 2025, brindaron comentarios constructivos que complementan el alcance más amplio del proceso de Necesidades de Transporte Público Insatisfechas (UTN) realizado en todo el condado.

MCTC mantiene su compromiso con la participación directa en comunidades rurales y continuará trabajando con socios, incluidos Leadership Counsel y el Condado de Madera, para garantizar que los residentes cuenten con oportunidades accesibles para participar.

#### **C. Recuperación de tarifas y prioridades del TDA**

Reconocemos su referencia a las secciones pertinentes del TDA, incluidas las exenciones permitidas para proyectos piloto y el requisito de que las limitaciones de financiamiento no pueden ser la única base para determinar que una necesidad de transporte no es razonable de atender. Como parte del proceso anual de UTN, el SSTAC y la Junta de Políticas de MCTC evalúan posibles cambios en el servicio utilizando todos los criterios exigidos por el TDA, incluidos la rentabilidad, la viabilidad operativa y los impactos a nivel del sistema.

Con respecto a los gastos del TDA, es importante aclarar que MCTC no determina directamente cómo cada jurisdicción asigna su distribución de fondos del TDA una vez que estos se liberan. Y sí, las ciudades y el condado deben aplicar primero los fondos del TDA a las necesidades de transporte público antes de utilizar cualquier remanente para calles y carreteras. Estas asignaciones están sujetas a auditorías fiscales y revisiones de cumplimiento. Sus comentarios sobre la priorización de la inversión en transporte serán compartidos con la Junta de Políticas de MCTC.

Asimismo, MCTC agradece la referencia a las disposiciones de transporte de CalWORKs; sin embargo, para evitar confusiones, el financiamiento y la administración del programa CalWORKs están a cargo del Departamento de Servicios Sociales del Condado de Madera, no de MCTC. Si bien MCTC no supervisa ni asigna recursos de CalWORKs, coincidimos en que la coordinación entre proveedores de transporte y agencias de servicios sociales es importante para mejorar el acceso de los residentes que dependen del transporte para necesidades médicas, laborales y familiares. Como parte de la próxima actualización del Plan Coordinado de Transporte Público–Servicios Humanos, el Departamento de Servicios Sociales del Condado de Madera y otras agencias de servicios sociales participarán como partes interesadas para ayudar a guiar el desarrollo del plan.

MCTC continuará apoyando la colaboración entre el Condado, los operadores de transporte y los proveedores de servicios pertinentes para identificar oportunidades que mejoren las opciones de transporte en áreas desatendidas, de conformidad con las funciones y responsabilidades de cada agencia.

## **D. Solicitudes directas de la comunidad**

### **1. Recomendaciones a nivel de sistema**

#### **Viajes gratuitos para estudiantes:**

MCTC está comprometida a apoyar esfuerzos que reduzcan las barreras de transporte para jóvenes y estudiantes. Como beneficiario designado de los fondos del Programa de Operaciones de Transporte de Bajo Carbono (Low Carbon Transit Operations Program, LCTOP), Sección 99313, para la región del Condado de Madera, MCTC asigna estos fondos a las agencias locales de transporte con base en la población, asegurando que los proyectos seleccionados cumplan con los criterios del LCTOP de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y mejorar la movilidad, especialmente en comunidades desfavorecidas.

Coincidimos en que es una buena práctica analizar y aprender de otras agencias para identificar programas exitosos que potencialmente puedan replicarse. En su carta se mencionó que “MCTC siga el ejemplo de otras jurisdicciones como el Condado de Ventura, que han lanzado programas piloto que permiten a los estudiantes viajar gratis en el transporte público”. La Comisión de Transporte del Condado de Ventura (VCTC) funciona como una Agencia Regional de Planificación del Transporte similar a MCTC; sin embargo, una diferencia clave es que VCTC también opera servicios de transporte, con personal y vehículos dedicados para implementar y operar directamente los servicios de tránsito, incluidos programas piloto como las iniciativas de transporte gratuito para estudiantes. En contraste, MCTC no opera servicios de transporte y depende de las agencias locales para planificar, implementar y operar el transporte dentro del Condado de Madera. Por lo tanto, MCTC no cuenta con el personal, la capacidad operativa ni los recursos para adquirir vehículos u operar servicios de transporte directamente.

Si bien MCTC no opera servicios de transporte ni selecciona proyectos específicos en nombre de las agencias locales, las inversiones recientes han apoyado infraestructura de carga con energía solar para flotas de cero emisiones y han contribuido a mejorar el servicio de transporte en áreas con poblaciones prioritarias. Actualmente, el sistema de rutas fijas de Madera Metro es gratuito, y el servicio Dial-A-Ride es gratuito para estudiantes y personas mayores. El servicio de paratránsito también es gratuito para usuarios elegibles. Las agencias locales pueden seguir buscando oportunidades de subvención o utilizar fondos del LCTOP para ayudar a subsidiar tarifas o mejorar el servicio de transporte en general.

#### **Aumento de capacitaciones para conductores de autobús:**

Con respecto a los comentarios relacionados con el comportamiento y la seguridad de los conductores, los conductores de Madera County Connection reciben 60 horas de capacitación intensiva como parte de su proceso inicial de incorporación y continúan recibiendo dos horas de capacitación en seguridad cada mes. La capacitación incluye asistencia a pasajeros, protocolos de la ADA, conducción defensiva y procedimientos de seguridad operativa. La mayoría de las personas que completan las encuestas del proceso UTN indican que se sienten seguras al utilizar el transporte público en el Condado de Madera. En la reciente reunión comunitaria en La Viña, también se aclaró que los conductores específicos mencionados en algunas de las preocupaciones expresadas por los asistentes ya no trabajan como conductores. Asimismo, los residentes compartieron que están satisfechos con los conductores actuales que prestan servicio en la ruta.

MCTC también alienta a los usuarios a reportar de inmediato cualquier problema de seguridad o servicio al cliente directamente a la agencia de transporte cuando ocurra. Estos se consideran asuntos operativos, y el reporte oportuno permite que la agencia los investigue y los atienda con prontitud. El

proceso de Necesidades de Transporte No Atendidas no está diseñado para resolver quejas operativas individuales, a menos que exista evidencia de una deficiencia generalizada o a nivel del sistema entre los conductores. Solo en esos casos se consideraría una necesidad de transporte no atendida.

**Materiales educativos tipo “Cómo usar el transporte”:**

Coincidimos en que las herramientas educativas sobre el transporte pueden ayudar a los nuevos usuarios a comprender mejor los servicios disponibles. Las agencias de transporte pueden explorar la posibilidad de desarrollar videos o materiales informativos multilingües.

**2. Ruta Eastin–Arcola–Ripperdan–La Viña**

**Viajes adicionales y ampliación de los días de servicio:**

Estas solicitudes se evaluarán a través del proceso de UTN utilizando los criterios de “necesidad de transporte insatisfecha” y “razonable de cumplir” adoptados por la Junta de Políticas de MCTC. Los nuevos resultados de la encuesta de La Viña se incluirán como parte de la evaluación de este año.

**Opciones de microtránsito o ampliación del servicio Dial-A-Ride:**

Actualmente, el Condado está evaluando cómo implementar el microtránsito con base en el estudio que se completó el año pasado.

**Amenidades en la parada de autobús de la calle Viña:**

MCTC coincide en que los refugios y la iluminación mejoran la seguridad y la comodidad. La implementación depende del derecho de paso, la viabilidad conforme a la ADA y la coordinación con el Condado o la Ciudad. Tal como se discutió en la reciente reunión comunitaria en La Viña, el Condado investigará posibles soluciones en coordinación con los residentes cercanos.

**Esfuerzos adicionales y continuos para mejorar el transporte público**

MCTC y las agencias locales de transporte público tienen múltiples iniciativas en curso para mejorar el servicio en todo el condado. Estos esfuerzos de planificación ayudan a garantizar que cualquier estrategia o cambio en el servicio que se implemente esté basado en datos, sea viable y esté alineado con las necesidades a largo plazo.

Actualmente, MCTC está utilizando fondos del Programa de Transporte Público SB 125 para preparar un plan financiero a largo plazo para los tres operadores locales de transporte del Condado de Madera. El proyecto analizará el desempeño actual del transporte, evaluará la demanda, el servicio y las alternativas de capital, y entregará una estrategia financiera integral a largo plazo para guiar las inversiones en transporte del Condado de Madera hasta el año 2036. El plan resultante respaldará un sistema de transporte que satisfaga mejor las necesidades de los usuarios, con una mejor calidad de servicio, eficiencia y estabilidad a largo plazo.

Además, MCTC actualizará su Plan de Transporte a Corto Plazo (Short-Range Transit Plan, SRTP) y su Plan Coordinado de Transporte Público–Servicios Humanos el próximo año, y ha solicitado una Subvención de Planificación de Transporte Sostenible de Caltrans para asegurar apoyo de consultores para este trabajo. El SRTP proporcionará un plan detallado de cómo pueden mejorarse y finanziarse los servicios de transporte durante los próximos años. Evalúa el desempeño actual, identifica necesidades de servicio y

describe estrategias específicas para rutas, horarios, inversiones de capital y operaciones. Al definir claramente las prioridades y alinear los recursos, un SRTP ayuda a las agencias locales de transporte a tomar decisiones informadas y eficientes.

La Ciudad de Madera está llevando a cabo un estudio de viabilidad de microtránsito y recientemente lanzó una encuesta pública para recopilar opiniones sobre posibles mejoras. Los residentes pueden proporcionar sus comentarios a través del enlace correspondiente. Se prevé que el estudio se complete el próximo año.

El Condado de Madera también se encuentra en las primeras etapas de implementación de las recomendaciones de su estudio de microtránsito recientemente finalizado. Asimismo, el Condado ha solicitado una Subvención de Planificación de Transporte Sostenible de Caltrans para completar el Plan Maestro de Transporte Público del Condado de Madera: Visión 2047. Si se otorga la subvención, este proyecto brindará al Condado de Madera una oportunidad importante para integrar de manera efectiva tendencias emergentes e innovaciones en el transporte público y delineará un camino claro hacia la implementación con resultados medibles y centrados en la comunidad.

En conjunto, estos esfuerzos reflejan un compromiso coordinado para mejorar las opciones de movilidad y fortalecer la red general de transporte para los residentes de todo el condado.

#### **Cierre**

Gracias nuevamente por sus comentarios, su participación comunitaria y su colaboración continua. Sus aportes se incluirán en el expediente oficial del proceso de Necesidades de Transporte Público Insatisfechas para el Año Fiscal 2026–27 y se compartirán con el SSTAC y la Junta de Políticas de MCTC como parte de sus deliberaciones.

Esperamos continuar colaborando para apoyar las necesidades de movilidad de los residentes del Condado de Madera. No dude en comunicarse con nosotros si tiene alguna pregunta o desea analizar algún punto con mayor detalle.

Atentamente,

**Comisión de Transporte del Condado de Madera**