

PLAN DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA

MID-AMERICA REGIONAL COUNCIL
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE

APROBADO - OCTUBRE 30, 2007

REVISIÓN APROBADO - DICIEMBRE 21, 2010

ÍNDICE

1. Introducción.....	4
A. Fundamentos de la participación pública en la planificación del transporte.....	4
B. El rol del Mid-America Regional Council	4
C. Objetivo del Plan de Participación Pública.....	5
D. Marco legal y aplicación del plan	6
2. Metas del MARC para la participación pública	6
3. Procesos de planes específicos.....	7
A. Programa de Trabajo Unificado para la Planificación.....	12
B. Plan de Transporte de Largo Alcance	13
C. Programa de Mejoras en el Transporte	14
D. Plan de Participación Pública	14
4. Cómo alcanzar las metas del MARC: Estrategias y técnicas	9
A. Informar y educar al público	10
1. Visualización	12
2. Sitio Web	13
3. Internet	14
4. One KC Voice.....	14
5. Publicaciones y envíos postales	14
6. Exhibidores y cabinas de información.....	15
B. Ampliar y formar conexiones	15
1. Colaboración.....	16
2. Banco de extensión comunitaria	16
3. Medios de comunicación.....	16
D. Interacción con el público.....	16
C. Motivar al público e incentivar la participación continua	18
1. Información general de contacto.....	18
2. Consultas.....	18
3. Sitio Web	19
4. Envíos postales	19
5. Reuniones del comité	19
6. Encuestas	19
7. Tarjetas de comentarios	20
D. Utilizar los comentarios para estructurar políticas, planes y programas	20
1. Documentar e incorporar los comentarios públicos	20
E. Evaluar las estrategias de participación pública	22
1. Evaluación.....	22
2. Documentación de procesos y desempeño	22
Apéndice.....	24
A. Lenguaje federal relevante.....	25
B. Diagrama de flujo del proceso fundamental de participación pública.....	26
C. Desarrollo del Plan de Participación Pública.....	26
D. Encuesta y resultados de la participación pública.....	29
E. Notas de grupos de enfoque	46
F. Definiciones	51
G. Espectro de Participación Pública de la Asociación Internacional para la Participación Pública.....	54
H. Caja de Herramientas de Técnicas de la Asociación Internacional para la Participación Pública.....	54

1. INTRODUCCIÓN

A. FUNDAMENTOS DE LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN LA PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE

La participación pública se basa en la convicción de que las personas que se ven afectadas por las decisiones de inversión y planificación en el transporte tienen el derecho a participar en el proceso de toma de decisiones y a influir en las elecciones tomadas. La participación directa de los ciudadanos en este proceso promueve la solución exitosa de problemas, aporta voces diversas e ideas nuevas y le confiere al público una sensación de propiedad de las soluciones desarrolladas.

La participación pública debe ser un proceso proactivo en el cual los organismos directivos procuran encontrar formas innovadoras para identificar e involucrar al público afectado, proporcionar una amplia variedad de oportunidades para que participen las partes interesadas y crear un proceso significativo transparente que garantice la comunicación efectiva de la forma en que el aporte del público influye en las decisiones. También es importante que se evalúe y se mejore continuamente el proceso de participación pública para garantizar que las comunidades no representadas obtengan una voz de representación.

El Mid-America Regional Council (MARC) está comprometido a ofrecer un proceso de participación pública que:

- Involucre al público en las decisiones que afectan sus vidas;
- Garantice que el aporte del público influirá en la toma de decisiones;
- Comunique la forma en que el aporte del público influirá en las decisiones;
- Sea adaptable y sensible a los distintos públicos;
- Promueva el respeto;
- Proporcione acceso equitativo a oportunidades, información y educación;
- Garantice la respuesta oportuna a los participantes;
- Sea uniforme y confiable;
- Promueva la participación continua;
- Permita la flexibilidad y el uso de enfoques creativos;
- Mantenga la honestidad y la integridad en todo el proceso;
- Procure continuamente educar e informar a las partes afectadas e interesadas para que tengan una experiencia colaboradora significativa;
- Incentive la participación temprana y activa; y
- Emplee herramientas de evaluación y control de procesos.

B. EL ROL DEL MID-AMERICA REGIONAL COUNCIL

El MARC como la organización de planificación metropolitana (metropolitan planning organization, MPO) para el área metropolitana de Kansas City (Greater Kansas City) que abarca dos estados. El MARC es responsable de coordinar las actividades de planeación del transporte dentro de los límites de la MPO, que incluye la totalidad de los condados de Cass, Jackson y partes de los condados de Clay y Platte en Missouri y los condados de Johnson, Leavenworth y Wyandotte en Kansas. El MARC

trabaja con los gobiernos federal y local, los departamentos estatales de transporte, las entidades del tránsito, los interesados del área y el público con el fin de garantizar que los planes y proyectos desarrollados ayuden a crear una región sostenible que aumente la vitalidad de nuestra sociedad, economía y ambiente para los actuales residentes y las futuras generaciones.

C. OBJETIVO DEL PLAN DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA

El MARC procura brindar oportunidades en el proceso de planificación del transporte a las partes interesadas y de motivar e incentivar a los miembros de la comunidad que tradicionalmente no han participado. El objetivo de este plan es brindar un marco que sirva de orientación para el proceso de participación pública en los futuros proyectos de planificación del transporte en el MARC, como el Programa de Trabajo Unificado para la Planificación (*Unified Planning Work Program, UPWP*), el Plan de Transporte de Largo Alcance (*Long-Range Transportation Plan, LRTP*), el Programa de Mejoras en el Transporte (*Transportation Improvement Program, TIP*) y para una amplia gama de programas y estudios especiales, entre ellos los Estudios Principales de Inversión (*Major Investment Studies, MIS*). Este plan especifica las metas fundamentales del MARC y las estrategias y técnicas que se emplearán para alcanzar las metas del proceso de participación pública. El plan describe la importancia de la justicia ambiental, distribución equitativa de las cargas y beneficios a los grupos tales como las minorías raciales y los residentes de áreas económicamente en desventaja, y brinda un marco para incluirla como parte del proceso de participación pública. Además, el plan describe cómo el MARC trabajará para incorporar las técnicas de visualización y planificación de situaciones en su proceso de participación pública para describir mejor los planes y estudios de transporte metropolitano y en todo el estado.

PARTICIPACIÓN DE LAS PARTES INTERESADAS

El MARC trabajó para desarrollar el Plan de Participación Pública con la participación y la opinión de:

- Ciudadanos
- Entidades públicas afectadas
- Representantes de empleados del transporte público
- Expedidores de carga
- Proveedores de servicios de transporte de carga
- Proveedores privados de transporte
- Representantes de usuarios del transporte público
- Representantes de usuarios de vías peatonales e instalaciones del transporte en bicicleta
- Representantes de discapacitados
- Otras partes interesadas

D. MARCO LEGAL Y APLICACIÓN DEL PLAN

La “Ley de Igualdad en el Transporte Eficiente, Flexible, Confiable y Seguro: un Legado para los Usuarios” (“Safe, Accountable, Flexible, Efficient Transportation Equity Act: A Legacy for Users”, SAFETEA-LU), promulgada el 10 de agosto de 2005, contiene lenguaje específico que describe los requisitos federales con respecto a los procesos y procedimientos de participación pública. En general, la legislación SAFETEA-LU retoma la legislación anterior sobre transporte (Ley de Eficiencia del Transporte Intermodal de Superficie, ISTEA y Ley de Igualdad en el Transporte para el siglo XXI, TEA-21) para darles a las organizaciones de planificación metropolitana y estatal una orientación específica para la dirección y la promoción de actividades de participación pública extendida.

La legislación SAFETEA-LU (Ley Pública 109-59) exige que las organizaciones de planificación metropolitana brinden una oportunidad para opinar sobre el plan de transporte a ciudadanos, entidades públicas afectadas, representantes de empleados del transporte público, expedidores de carga, proveedores de servicios de transporte de carga, proveedores privados de transporte, representantes de usuarios del transporte público, representantes de usuarios de vías peatonales e instalaciones del transporte en bicicleta, representantes de discapacitados y otras partes

interesadas.

Además el *Plan de Participación Pública*:

- se desarrollará en consulta con todas las partes interesadas; y
- posibilitará que todas las partes interesadas tengan oportunidades razonables para opinar sobre el contenido del plan de transporte.

Al llevar a cabo estos elementos requeridos del Plan de Participación Pública, en la medida de lo posible, el MARC:

- realizará asambleas públicas en lugares y horarios convenientes y accesibles;
- empleará técnicas de visualización para describir planes; y
- pondrá la información pública a disposición en formato y medios electrónicamente accesibles, como Internet, para permitir razonablemente el debate de la información pública.

La legislación federal exige que las organizaciones de planificación metropolitana produzcan documentos que rijan las inversiones de transporte y las actividades de planificación, incluido el desarrollo del Programa de Trabajo Unificado para la Planificación, el Plan de Transporte de Largo Alcance, el Programa de Mejoras del Transporte y el Plan de Participación Pública. Este plan se aplicará a todas estas actividades.

2. METAS DE LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA

El objetivo del MARC es que exista una participación pública importante y permanente en el proceso de planificación del transporte. La educación y los servicios de extensión son una parte fundamental para cumplir el deseo y la responsabilidad del MARC de informar con éxito al público sobre el proceso de planificación a nivel metropolitano. Además de sus funciones informativas, el MARC también procura posibilitar y mejorar las oportunidades para que el público exprese sus ideas y valores sobre el transporte. El MARC procura garantizar la participación temprana y continua del público en todas las acciones y decisiones principales.

Las dos metas engloban estas ideas y se proponen orientar el proceso de participación para alcanzar con éxito los principios descritos.

■ Meta 1: Informar y educar al público

Es responsabilidad del MARC que la información sea accesible para el público y proporcionar avisos públicos oportunos. MARC brindará al público información exacta, entendible y pertinente sobre las actividades de planificación del transporte y de participación y lo hará a través del uso de diversas herramientas de comunicación. Además de informar al público, el MARC hará todo lo posible para educar al público sobre el proceso de planificación y brindar información adicional técnica, de programas y políticas. La educación del público respalda el aporte de un público informado y la continua participación de dicho público. La educación mejorará a través del uso de herramientas de visualización que ayudarán al público a entender y relacionarse con los diversos productos y

actividades de planificación de MARC.

■ **Meta 2: Ampliar y formar conexiones**

El MARC reconoce que grandes segmentos de la población raramente participan en el proceso de planificación del transporte, incluidas las minorías, las personas que no hablan inglés y los grupos de bajos ingresos. Es una prioridad aumentar la diversidad y la cantidad de participantes en actividades de participación previa a través de la formación de nuevas relaciones con organizaciones y comunidades que atienden a estas poblaciones no representadas.

■ **Meta 3: Motivar al público e incentivar la participación continua**

El MARC incentivará la participación continua del público garantizando un proceso de participación significativo. Esto incluye brindar diversas formas de participar y de comunicarse con el público, responder a todos los comentarios y preguntas oportunamente, presentar un proceso claro para incorporar las opiniones del público en los planes del MARC y brindar otras oportunidades para seguir participando y educando.

■ **Meta 4: Utilizar los comentarios para estructurar políticas, planes y programas**

El MARC documentará todos los comentarios recibidos del público. Esta documentación proporcionará un registro de comentarios recibidos y ayudará al personal del MARC y a sus comités a revisar los comentarios del público, que se pueden utilizar para el desarrollo de planes y programas de transporte. El proceso para incorporar los comentarios públicos en los documentos de planificación del transporte será transparente y abierto al público. El MARC informará al público sobre el proceso de toma de decisiones para cada actividad de planificación en la cual se soliciten los comentarios del público. Esto se presentará al público al comienzo de cada actividad de planificación y durante todo el proceso de participación.

■ **Meta 5: Evaluar las estrategias de participación pública**

A fin de mantener las mejores prácticas en participación pública, el MARC seguirá controlando el proceso de participación pública y creará un marco para evaluar y mejorar este documento y las estrategias que orientan la participación del público.

3. PROCESOS DE PLANES ESPECÍFICOS

La participación pública es una herramienta valiosa utilizada para estructurar planes que reflejen en forma precisa los objetivos y las visiones para la región. Las encuestas públicas (Plan de Participación Pública de MARC 2007) indican que los ciudadanos creen que su participación es más valiosa cuando desarrollan el Plan de Transporte de Largo Alcance y otros planes para modos individuales de transporte. El MARC también reconoce que los planes y estudios específicos con metas y objetivos regionales son más valiosos con la dirección y el apoyo de la comunidad. Los siguientes planes están identificados como planes centrales del MARC con cada proceso de participación pública identificado. Todos los planes centrales del MARC están disponibles en la página Web de transporte del MARC y en formato impreso en las oficinas del MARC.

A. PROGRAMA DE TRABAJO UNIFICADO PARA LA PLANIFICACIÓN

Período de comentarios: 14 días
Página Web: www.marc.org/transportation/upwp
Correo electrónico: transportation@marc.org
Cronograma de actualización: cada año en agosto/septiembre

El Programa de Trabajo Unificado para la Planificación (UPWP) es un documento que describe las actividades de planificación del transporte que el MARC y otras entidades proponen para emprender durante el próximo año fiscal. Cada actividad principal se describe en detalle para indicar quiénes realizarán la tarea, el cronograma para completarla y lo que se obtendrá de la actividad. El UPWP también contiene información sobre el presupuesto propuesto para cada actividad. El UPWP está publicado en el sitio Web del MARC en www.marc.org/transportation/upwp.

El UPWP está desarrollado por el MARC con el aporte de gobiernos locales, proveedores de tránsito del área, el Departamento de Transporte de Kansas (Kansas Department of Transportation, KDOT), y el Departamento de Transporte de Missouri (Missouri Department of Transportation, MoDOT). Cuando se soliciten comentarios durante el período de revisión pública, se colocará un aviso en el sitio Web del MARC y se publicará en los periódicos del área (incluyendo los periódicos en Español), otras publicaciones del MARC y se comunicará a los interesados en los listados de correo relacionados con el transporte. Todos los comentarios públicos recibidos relacionados con el UPWP se revisarán y se tendrán en cuenta. Una forma efectiva de incorporar los comentarios públicos en el UPWP es revisar los comentarios recibidos el año anterior, relacionados con proyectos nuevos similares. Cuando se desarrolla el programa de trabajo, el administrador del proyecto UPWP debe tener en cuenta estos comentarios públicos.

El UPWP se actualiza anualmente en agosto o septiembre y se divulga para que el público lo revise y brinde sus comentarios durante un mínimo de dos semanas. La aprobación final es en noviembre o diciembre. Las enmiendas se realizan durante todo el año y se divulgan para el comentario público cuando los proyectos se incorporan o se borran, o cuando se realizan modificaciones importantes en el documento.

B. PLAN DE TRANSPORTE DE LARGO ALCANCE

Período de comentarios: 30 días
Página Web: www.marc.org/transportation/lrtp.htm
Correo electrónico: lrtp@marc.org
Cronograma de actualización: por lo menos cada cinco años

El Plan de Transporte de Largo Alcance (LRTP), llamado Transportation Outlook 2040 (Perspectiva del Transporte 2030), es el centro del proceso de planificación del transporte metropolitano y sirve como esquema para la administración del sistema de transporte de la región. Identifica las mejoras del transporte para un horizonte de 25 a 30 años. Articula las metas, las políticas y las estrategias del transporte en toda la región, que van desde mejoras en carreteras y el tránsito hasta proyectos para mejorar el movimiento de ciclistas, peatones y cargas.

El LRTP se desarrolla a través de un amplio proceso público que abarca varios meses e involucra a miles de personas en toda la región. Se realizará una serie de asambleas públicas en toda la región para cada actualización completa. Los eventos e información se publicitarán ampliamente, por ejemplo

en periódicos de la comunidad (incluyendo los periódicos en Español), en el sitio web del proyecto y a través de anuncios en la radio, distribución de volantes, medios de comunicación social, boletines y listados de correo de interesados. Las oportunidades para la participación pública no se detienen con la adopción del Plan de Transporte de Largo Alcance sino que continuarán evolucionando a medida que se identifiquen necesidades adicionales. El LRTP debe ser actualizado completamente por lo menos cada cinco años mientras está dentro del cumplimiento de la calidad del aire (cuatro años cuando está en situación de incumplimiento), pero se puede revisar con más frecuencia si es necesario. La información sobre la próxima actualización del LRTP se puede encontrar en la página Web del LRTP o comunicándose con el personal de Transporte.

Cuando se desarrolla una nueva actualización, se sugiere elaborar un plan de participación pública específico para describir el proceso de participación pública. El MARC debe publicar los borradores de los capítulos en línea durante todo el desarrollo, además de hacerlo cuando ya está disponible oficialmente para los comentarios del público como documento único. En el pasado, la presentación de uno o más capítulos del plan cada mes permitía más oportunidades para que el Comité de Políticas del Transporte Total (Total Transportation Policy Committee, TTPC) y el público pudiesen opinar sobre la actualización del plan, ya que se desarrollaba antes de su divulgación oficial para el comentario público. El sitio Web del LRTP incluirá un enlace para enviar los comentarios.

Después de que el TTPC divulga oficialmente el documento, el plan borrador se publicará en el sitio Web del MARC, en el boletín mensual Transportation Matters, ReMARC y en los periódicos locales. El período de revisión y comentario público se prolongará por lo menos 30 días, según los requisitos federales.

Las enmiendas se realizan periódicamente, entre las actualizaciones principales, en el LRTP, a medida que surjan los nuevos proyectos, financiamientos o programas. El proceso de aprobación y comentario público de las enmiendas del LRTP es el mismo que el proceso para las actualizaciones completas. Sin embargo, sólo los capítulos que contienen las enmiendas propuestas se presentan para el comentario y la aprobación pública.

C. PROGRAMA DE MEJORAS EN EL TRANSPORTE

Período de comentarios: 14 días
Página Web: www.marc.org/transportation/tip.htm
Correo electrónico: tip@marc.org
Cronograma de actualización: cada dos años

El Programa de Mejoras en el Transporte (TIP) documenta cómo el área metropolitana de Kansas City priorizará los recursos limitados de transporte para satisfacer las necesidades de la región. TIP contiene los principales proyectos de transporte de superficie planificados para recibir financiamiento federal, estatal y local dentro del área metropolitana que serán llevados a cabo en un período de cinco años. Los ejemplos de proyectos incluyen nuevas carreteras, carriles rápidos adicionales en las calles existentes, construcción o modificación de intercambio, mejoras en intersecciones, servicios de tránsito e instalaciones para ciclistas y peatones. MARC actualiza el programa cada dos años y procesa las enmiendas en un ciclo trimestral durante el año. El proceso de actualización del TIP, que se realiza en años impares, comienza a principios de enero y termina el 30 de septiembre. Las actividades de extensión al público para la creación del nuevo TIP se realizan en octubre. Las enmiendas trimestrales se realizan cada tres meses y se anuncian en las asambleas del TTPC y se publican en línea en el sitio Web del MARC. El aviso que solicita el comentario público se publicará en los periódicos locales.

El período del TIP para el comentario público está cerca del final del proceso. Se recomienda realizar tareas para involucrar al público durante las etapas iniciales del proceso TIP. La participación pública

temprana y continua se puede realizar para el TIP en las siguientes etapas: (1) Los comentarios públicos previos de otros proyectos y la encuesta regular del transporte se deben tener en cuenta y deben servir como herramienta durante todo el proceso TIP. (2) Cuando el MARC solicite los proyectos para el TIP; se debe prever una oportunidad para que el público otorgue sus comentarios y opiniones. Para ello, se deben utilizar el sitio Web, los boletines, las encuestas y otros medios de comunicación. (3) Se debe brindar una oportunidad para que sea posible el comentario público sobre los proyectos viables. Además, cuando se propongan los proyectos recomendados para financiamiento, el personal debe presentar la lista completa de proyectos que se consideraron y los comentarios públicos, con el fin de proporcionar una base más informada de análisis de los proyectos.

El TIP está disponible en el sitio Web del MARC y la notificación pública sobre la disponibilidad y la oportunidad para el comentario público se realiza a través de los medios locales y de la página de comentarios públicos del MARC. Es todo un reto lograr que el público participe en el proceso de desarrollo del TIP porque el documento es largo y puede ser difícil de interpretar. El desarrollo del TIP también depende mucho del trabajo previo de planificación y programación de los gobiernos estatales y locales. Se deben realizar esfuerzos extra para informar claramente al público sobre el momento en que los comentarios serían de mayor utilidad. Se incorporarán técnicas de visualización en el documento del TIP y el sitio Web para educar mejor al público sobre el proceso del TIP y mejorar su aplicación general.

D. PLAN DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA (PPP)

Período de comentarios: 45 días
Página Web: www.marc.org/transportation/participation.htm
Correo electrónico: ppp@marc.org
Cronograma de actualización: cada tres años

El Plan de Participación Pública proporciona un marco para guiar el proceso de participación pública en proyectos de planificación del transporte de MARC, tales como el Programa Unificado de Planificación de Trabajo (UPWP), el Plan de Transporte a Largo Plazo (LRTP), el Programa de Mejoras en el Transporte (TIP), y una serie de programas y estudios especiales, incluyendo estudios de las principales inversiones. Este plan especifica las metas subyacentes de MARC, las estrategias y técnicas para ser consideradas y empleadas en el logro de las metas del proceso de participación pública.

El desarrollo de un nuevo Plan de Participación Pública involucrará en sí un proceso incluyente de participación pública. El proceso deberá cumplir las metas del actualmente aprobado Plan de Participación Pública y se esfuerza en emplear métodos nuevos y/o sub-utilizados para involucrar al público, en particular para evaluar y validar la eficacia de las estrategias esbozadas en el plan actual.

Una vez que el borrador final de un nuevo Plan de Participación Pública se haya completado, el personal del MARC lo presentará a TTPC para su consideración y aprobación para liberación al público para un período de comentarios y revisión de 45 días. El anuncio del período de comentarios y revisión pública, como mínimo, se publicará en los periódicos de la comunidad y en el sitio Web de MARC. Todos los comentarios recibidos por MARC serán considerados en la revisión final por parte del Comité de Políticas de Transporte Total, antes de su adopción.

Sobre la base de las evaluaciones anuales de los procesos de participación pública que MARC pueda llevar a cabo, el personal de MARC decidirá en el momento de la revisión completa del plan (cada tres años) si es necesario una actualización o un re-desarrollo total del plan. Si sólo es necesario una actualización menor, el personal de MARC podrá optar por utilizar TTPC y el período final de comentarios y revisión pública como el medio para involucrar al público en la adopción del plan actualizado.

El plan aprobado se publicará en el sitio Web de MARC y estará disponible tanto en versión en Inglés como en Español.

4. CÓMO ALCANZAR LAS METAS DEL MARC: ESTRATEGIAS Y TÉCNICAS

Se utilizarán una variedad de estrategias y técnicas para incentivar la participación pública temprana y continua durante todo el desarrollo de los planes centrales del MARC. Estos planes incluyen el Plan de Transporte de Largo Alcance, el Programa de Trabajo Unificado para la Planificación, el Programa de Mejoras del Transporte y el Plan de Participación Pública. El MARC también participa en una variedad de estudios especiales y locales. Estos incluyen análisis alternativos, estudios de corredores, estudios de inversiones importantes y estudios de viabilidad. A medida que se promulgan nuevos planes a nivel federal y se incorporan a los roles y responsabilidades del MARC, el MARC seguirá aplicando técnicas de participación comunitaria para cumplir con las metas delineadas en este plan.

Además del trabajo de planificación interno, todo trabajo de planificación contratado, que incluya actividades de participación pública, realizado por consultores y administrado por el MARC, se realizará según las metas descritas en este plan. Se sugiere que todos los pedidos de propuestas incluyan un requisito de proyecto que identifique específicamente el Plan de Participación Pública del MARC como documento guía para las estrategias de participación propuestas. Las técnicas de identificación exitosas que respaldan todas las metas del MARC para la participación pública serán beneficiosas para una propuesta en un proceso de adquisición competitiva.

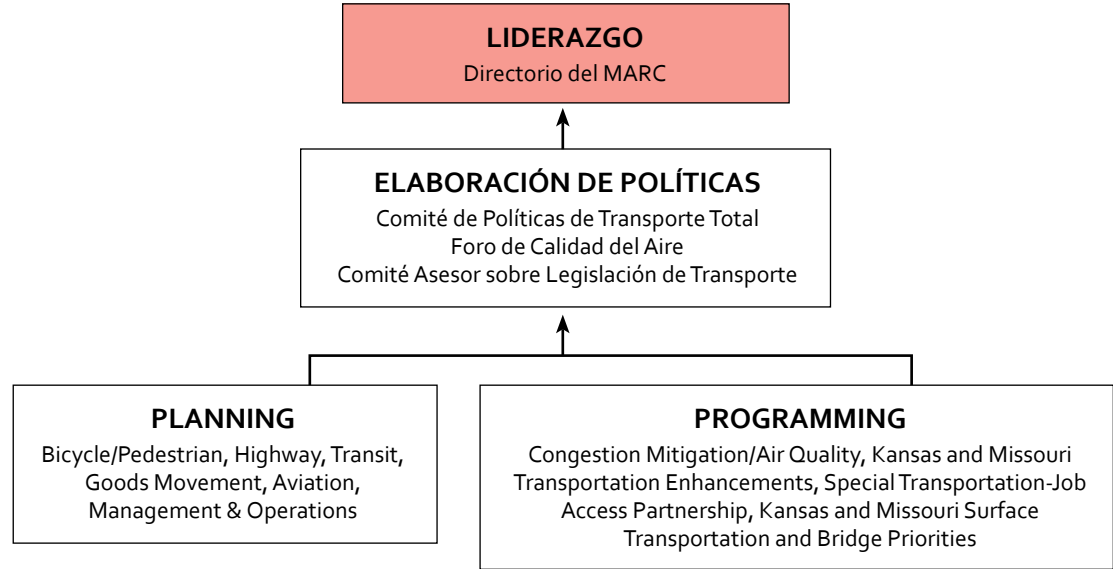
A medida que el MARC sigue atendiendo la región de Kansas City, se deben implementar normas para que haya un nivel de uniformidad entre las diferentes tareas de planificación. Al mismo tiempo, el MARC reconoce que las estrategias y el alcance de la participación pública dependerán del proyecto. Aún así, la participación pública temprana y continua se debe ver como una meta importante que amerita la consideración en el proceso de planificación del transporte.

Las actividades y programas de planificación del MARC, incluidas aquellas con fines de participación pública, deben ser sensibles a los públicos diversos de la región. El MARC garantiza que no se excluirá a ninguna persona de participar en cualquier programa ni actividad de MARC, ni se le negarán los beneficios de éstos ni estarán sujetos a discriminación por causa de raza, religión, edad, sexo, discapacidad, nacionalidad o posición económica. El MARC también promueve la participación total y justa de todas las poblaciones afectadas en el proceso de toma de decisiones sobre el transporte. Todas las oportunidades de información, educación y participación serán accesibles equitativamente.

Para obtener información adicional con respecto a sus derechos bajo el programa Título VI y para presentar una queja, visite www.marc.org/transportation/title_vi.htm.

Los jefes de proyectos son responsables del desarrollo de una estrategia única de participación pública para cada proyecto, que emplee las técnicas apropiadas. La estrategia debe incluir un cronograma que indique técnicas de participación y otras actividades relevantes y debe describir el público objetivo y los resultados esperados. El primer paso para desarrollar una estrategia de participación pública es determinar a qué nivel se debe involucrar al público para cada meta o

Estructura del comité de transporte



resultado deseado. El espectro creado por la Asociación Internacional para la Participación Pública (IAP2) definiendo estos niveles de participación se presenta en el Apéndice. Cada nivel del espectro provee orientación para escoger las técnicas apropiadas para involucrar al público. Es esencial encontrar una combinación apropiada de técnicas, y en conjunto, estas técnicas deben asegurar la participación temprana, continua y accesible del público. Un miembro del personal de MARC designado como el Asesor de Participación Pública estará disponible si es necesario para ayudar en este proceso. Las siguientes técnicas y estrategias servirán como guía para las expectativas de los jefes de proyectos a tener en cuenta a la hora de desarrollar el componente de participación pública de su proyecto. Un recurso adicional de técnicas provisto por IAP2 se presenta en el Apéndice de este plan.

El personal de transporte del MARC colaborará con el Departamento de Asuntos Públicos y otras entidades del transporte para ayudar a implementar estas técnicas y estrategias.

A. INFORMAR Y EDUCAR AL PÚBLICO

1. Visualización

Se utilizarán técnicas de visualización en todos los planes, programas y proyectos de transporte centrales. Estas técnicas se relacionarán mejor con las metas regionales y harán que los documentos sean más claros y simples para el público y para los que no tienen conocimientos de planificación del transporte. Las técnicas de visualización efectivas ayudan a formar consenso y a aclarar las ideas entre el público y los que toman decisiones. Las técnicas de visualización a medida para un documento o población específicos ayudarán a las partes interesadas a entender las metas y actividades de planificación del transporte. Estas técnicas incluirán, por ejemplo, mapas interactivos de ubicaciones de proyectos en el Programa de Mejoras en el Transporte. Otras técnicas incluyen el uso de color, diagramas, tablas y fotografías que ilustren mejor las ideas y los conceptos representados en los planes, proyectos y programas de transporte.

Las actividades y talleres de planificación de situaciones se deben considerar como herramientas para ayudar al público a entender los resultados de la planificación o de la falta de planificación para el futuro. La planificación de situaciones es un proceso que implica vislumbrar el futuro, anticipar posibles acontecimientos, situaciones o cambios y analizar lo que sucederá como consecuencia de

ellos. Los participantes pueden ver cómo la planificación puede minimizar los daños y maximizar las oportunidades.

El MARC seguirá desarrollando métodos adicionales que brinden una fácil identificación y comprensión del proceso de planificación del transporte en la región de Kansas City.

2. Sitio Web

El amplio sitio Web del MARC, www.marc.org, aloja una variedad de información sobre todos los aspectos del proceso de planificación de transporte y proporciona actividades interactivas para solicitar el comentario del público. Sin embargo, no todos los ciudadanos tienen acceso o la capacidad para usar Internet. Las personas sin acceso a Internet pueden usar una computadora pública en las bibliotecas públicas locales. Si bien es una herramienta efectiva, el MARC también tiene la responsabilidad de usar formas tradicionales de actividades de extensión comunitaria que brinden alternativas de participación.

Si bien no es un requisito federal, el MARC seguirá trabajando para obtener un mejor cumplimiento del Artículo 508 de la Ley Federal de Rehabilitación con el fin de garantizar que las personas con discapacidades puedan tener acceso a la tecnología. Se hará todo lo posible para asegurar que se satisfagan estas necesidades especiales. Se invita al público a comunicarse con las oficinas del MARC si tienen dificultades para acceder a la información del sitio Web del MARC.

EXHIBICIÓN DE DOCUMENTOS

Los planes centrales y los documentos publicados del MARC están disponibles en formato electrónico en el sitio Web. Los documentos relacionados con los estudios actuales de los que forma parte el MARC también están disponibles en línea. Los estudios de análisis de corredores, áreas, viabilidad y alternativas en los que participa el MARC se publican en línea con descripciones resumidas y enlaces a todos los documentos, cronogramas, mapas relevantes y la información de contacto. Si el MARC no aloja esta información, se hará lo posible para direccionar a las partes interesadas a la fuente apropiada.

OPORTUNIDADES DE COMENTARIO PÚBLICO

El sitio Web del MARC ofrece un lugar fácilmente identificable para el comentario público sobre los proyectos y los estudios de transporte del MARC. Cuando se divulgan las actualizaciones y las enmiendas de los programas y proyectos para su revisión y comentario público, el MARC los pondrá a disposición en el sitio Web en www.marc.org/input.htm.

PRÓXIMOS EVENTOS Y CALENDARIO DE ASAMBLEAS

Hay un calendario de asambleas públicas disponible en el sitio Web del MARC. Este calendario muestra las asambleas regionales del MARC relacionadas con el transporte y los eventos abiertos al público. Esto incluye, como mínimo, todas las reuniones periódicas mensuales del comité de transporte, las reuniones del directorio del MARC y todas las demás reuniones relevantes relacionadas con los proyectos, políticas y programas de planificación del transporte.

Al hacer clic en las reuniones individuales, los ciudadanos tienen acceso a información adicional sobre la reunión, incluidas las agendas anteriores, los resúmenes de las reuniones y los

OFICINA DE DISERTANTES U ORADORES

Los disertantes u oradores están disponibles para tratar la planificación de transporte del área metropolitana en las reuniones y eventos locales.

Para programar la visita de un disertante u orador; o para obtener más información, comuníquese con el Departamento de Transporte del MARC al 816/474-4240.

contactos. Para obtener más información sobre las reuniones programadas, comuníquese con el Departamento de Transporte al 816/474-4240.

REUNIONES DEL COMITÉ

El MARC alberga varios comités que brindan una oportunidad para que las partes interesadas traten temas y coordinen las actividades de planificación del transporte. Los comités de planificación establecen estrategias para administrar el sistema de transporte de la región. Los comités de programación establecen las prioridades de financiamiento y revisan y califican las aplicaciones del proyecto de transporte. Ambas realizan recomendaciones al Comité de Políticas de Transporte Total, que las informa al directorio del MARC para su aprobación. Se puede encontrar una lista completa de los comités del MARC en el sitio Web del MARC.

Todas las reuniones del comité de transporte del MARC están abiertas al público. Esto brinda una gran oportunidad para que el público se informe y participe en el proceso de planificación.

3. Internet

La Internet es una herramienta dinámica que permite que el MARC llegue a un gran grupo de personas en momentos propicios. Las encuestas públicas indican que las formas adicionales e innovadoras de usar la Internet y otras tecnologías disponibles motivarían mayor participación del público. Las personas tienen acceso a la información de Internet las 24 horas del día, los siete días de la semana. Los tableros de mensajes, las listas de correo electrónico, los blogs, los foros de discusión y los sitios de contactos sociales se pueden usar para informar, educar y comenzar diálogos sobre la planificación del transporte entre usuarios. Muchos blogs o foros de discusión están organizados por áreas de interés, y algunos se relacionan con el transporte y su desarrollo.

4. One KC Voice

One KC Voice (Una Voz en Kansas City) es un programa innovador de participación pública que busca proveer a los residentes del área metropolitana de Kansas City (Greater Kansas City) con oportunidades para tomar parte en las decisiones públicas. El programa trabaja con una red de socios incluyendo iglesias, bibliotecas, consejos vecinales y organizaciones sin fines de lucro, para involucrar a sus integrantes en un diálogo público. One KC Voice también mantiene cuentas en Twitter y Facebook así como un boletín, para notificar a los residentes sobre las oportunidades de participación en la región. www.onekcvoice.org.

Si bien One KC Voice generalmente se utiliza para estrategias de participación que requieren participación amplia en temas importantes, este modelo participativo y la red de participación ciudadana también se pueden usar para planes y proyectos con enfoques más acotados.

5. Publicaciones y envíos postales

El MARC utiliza las publicaciones y los envíos postales para informar a los interesados sobre los temas y eventos relacionados con el transporte. También se incluyen en estas publicaciones los períodos de comentarios, los puntos de contacto y la información clave sobre cómo participar. El personal del MARC mantiene y actualiza una lista periódica de envíos postales y contactos de los ciudadanos interesados.

Los formularios electrónicos están disponibles en el sitio Web del MARC. O bien, las partes interesadas pueden agregarse a una lista de correo, completamente gratis, llamando al 816/474-4240. El MARC siempre debe buscar formas de aumentar la circulación de sus publicaciones y envíos postales. Durante el proceso de creación o enmienda de planes y estudios centrales, la información se compartirá mediante las siguientes publicaciones.

GUÍA PARA LA TOMA DE DECISIONES DEL TRANSPORTE

El MARC ha desarrollado una Guía del ciudadano para la toma de decisiones del transporte, que modifica una guía base de la Administración Federal del Tránsito y de la Administración Federal de Autopistas para brindar información específica de Kansas City. La guía describe cómo funciona el proceso de planificación del transporte, explica cómo participar y brinda información sobre el lugar más apropiado para el comentario público. La guía es de carácter general y está escrita en lenguaje claro y sencillo. La Guía del ciudadano se distribuye en participaciones verbales, reuniones de extensión comunitaria, mesas de exhibición y se envía por correo como respuesta a la consulta pública.

REMARC

El MARC publica ReMARC, un boletín periódico que informa sobre temas importantes a las ciudades y condados de la región metropolitana de Kansas City. A menudo se incluyen en este boletín las actualizaciones sobre temas relacionados con el transporte regional.

REVISIÓN ANUAL DEL MARC

Todos los años, el MARC publica una revisión de sus tareas actuales para atender los desafíos regionales en planificación de transporte, proteger el medioambiente, desarrollar una economía fuerte, brindar servicios públicos eficientes y ayudar a las poblaciones vulnerables.

CUESTIONES DE TRANSPORTE (TRANSPORTATION MATTERS)

Este boletín electrónico mensual es producido por el Departamento de Transporte del MARC y se distribuye por correo electrónico a todos los interesados. Brinda información sobre los principales planes y proyectos de transporte, las próximas reuniones y actividades y las posibles decisiones y acciones. Está disponible una versión en línea en el sitio Web y las copias impresas a pedido.

KC COMMUTER

Este boletín electrónico bimensual cubre las noticias e historias de transporte relevantes a los usuarios del transporte en el área metropolitana de Kansas City.

6. Exhibidores y cabinas de información

El MARC debe capitalizar las oportunidades en eventos que ya se realizan en la comunidad, como eventos deportivos profesionales, universitarios y secundarios, eventos comunitarios, reuniones de asociaciones vecinales y festivales, y en centros comerciales y mercados del área. Se puede armar un “visualizador de viaje” que incluya encuestas, formularios para inscribirse a listas de correo, resúmenes de LRTP y TIP y demás información de interés para el público general. Esto proporciona al público un contacto directo con el MARC, el proceso de planificación y su personal. De este modo, las cabinas deben contar con personal informado y accesible del MARC y equipadas con pequeños regalos y elementos promocionales a cambio del tiempo del público.

B. AMPLIAR Y FORMAR CONEXIONES

El MARC reconoce que se deben realizar tareas adicionales para involucrar a una parte más amplia de la población, que incluya los discapacitados, minorías raciales y étnicas y poblaciones de bajos ingresos. Idealmente, la preocupación de la justicia ambiental, un esfuerzo holístico que se enfrenta a la carga ambiental injusta originada en estos segmentos de la población, conducirá a una mejor planificación que refleje las necesidades de todas las personas, el diseño de instalaciones de

transporte que se adapten armoniosamente a las comunidades y la mejora de la recopilación de datos y la comunicación entre el MARC y la población no atendida.

1. Colaboración

Se debe tratar de colaborar con otras organizaciones cuando sea posible. Los ejemplos de oportunidades de colaboración incluyen el trabajo con otras entidades de transporte en la promoción, la convocatoria de funcionarios públicos elegidos para que estén presentes en las asambleas públicas o el trabajo con un centro de jubilación en el que participe un segmento particular de la población. También se debe considerar, cuando sea posible, participar en otras reuniones que ya se están realizando en diferentes comunidades.

2. Banco de extensión comunitaria

La herramienta del Banco de extensión comunitaria documenta las conexiones y las relaciones desarrolladas a través de estrategias de participación previas. Esta herramienta de información se desarrollará para incluir contactos con organizaciones, medios de comunicación, grupos vecinales, etc. y se debe usar en las tareas iniciales de extensión comunitaria para construir apoyo comunitario y alcanzar al mayor número de individuos representados por estas organizaciones y grupos. El Banco de extensión comunitaria será mantenido por el Asesor de participación pública del Departamento de Transporte.

3. Medios de comunicación

Se debe hacer lo posible para trabajar con los medios de comunicación locales al involucrar al público en los asuntos de transporte, incluyendo la prensa, radio, televisión y medios en línea. MARC debe aprovechar las oportunidades para fomentar relaciones con los medios a través de boletines de noticias, avisos en medios de comunicación, entrevistas en prensa o en cámara, ideas de historias, contactos con expertos en contenido, fotos de evento, asuntos de calendario, etc. Los boletines de noticias, cuando corresponda, deben incluir información sobre los programas y las actividades del MARC, los resúmenes, las entrevistas, los próximos eventos y acciones y con quiénes comunicarse como recurso regional para obtener más información.

Los periódicos deben incluir periódicos de circulación general y periódicos orientados a las minorías. Se deben buscar oportunidades para publicitar y publicar en otros boletines producidos por asociaciones de propietarios, grupos eclesiásticos, grupos civiles y otros que tengan interés en los programas de planificación del MARC. Se hacen publicidades para notificar al público sobre las reuniones y la disponibilidad de los documentos públicos. Los periódicos se deben utilizar cuando se realizan actividades de participación pública relacionadas con los planes y proyectos del MARC. Además, los volantes insertos en los periódicos o en las facturas de servicios pueden alcanzar a grandes públicos en forma efectiva. Sólo los proyectos muy importantes se beneficiarían con una distribución de volantes insertos a gran escala por el gran gasto que implica.

4. Interacción con el público

Una forma efectiva de educar a las personas sobre las actividades de planificación del transporte y de crear oportunidades para que el público participe es reuniéndose personalmente. El MARC debe adoptar la actitud de “reunirse con el público donde estén” en lugar de esperar que el público siempre vaya al MARC. Los siguientes son ejemplos de estos eventos:

REUNIONES PÚBLICAS

Las reuniones públicas son una excelente forma de informar al público sobre el proceso de planificación y de solicitar ideas, comentarios y opiniones. Es importante que el MARC tenga una comunicación abierta y honesta y que escuche al público. Las reuniones públicas se deben realizar en diferentes lugares, por toda la región, cuando se trata de temas, planes y programas

que afectan a toda la región. Los lugares deben ser “tierra neutral”, como bibliotecas, centros comunitarios o escuelas, en lugar de edificios municipales o estatales. Cuando sea posible, estos lugares deben ser accesibles al tránsito y debe encontrarse en edificios que cumplan con la Ley de Estadounidenses con Discapacidades. Se debe crear y mantener un inventario del lugar de la reunión, con información del establecimiento, como recursos del personal. Si una población objetivo se encuentra en un área geográfica, entonces la reunión se debe realizar en esa área para comodidad de los participantes. El personal informado y accesible del MARC debe estar listo para responder cualquier pregunta de los ciudadanos. Es importante que la información se presente en un formato de fácil comprensión. Se debe evitar la jerga técnica y se deben emplear técnicas de visualización para describir las ideas complicadas en un formato fácil de entender.

Las reuniones de patrocinio conjunto con grupos como empresas, grupos ambientales y organizaciones civiles, se deben aprovechar para desarrollar una sólida participación y conciencia ciudadana. Los ciudadanos han identificado que están más dispuestos a participar en debates del transporte cuando son parte de una reunión de organización (por ej., la YMCA, la asociación vecinal, el Rotary Club, etc.) que en lugar de una reunión más formal en la alcaldía.

Para garantizar la participación de las poblaciones tradicionalmente desatendidas, las campañas de comercialización y publicidad son fundamentales. Los líderes de comunidades específicas deben participar en el proceso de publicidad cuando corresponda (los líderes comunitarios saben mejor cómo llegar e involucrar a los propios residentes) y quizá se deban brindar servicios (cuidado de niños, alimentos, etc.). Estas relaciones se deben mantener para futuras asociaciones en el proceso de planificación.

Se recomiendan especialmente que los funcionarios elegidos estén presentes en los foros públicos. La presencia de los funcionarios electos ha sido un pedido constante de los asistentes en reuniones pasadas. También se deben considerar las empresas de relaciones públicas y mediadores creíbles cuando se considere apropiado. Los horarios de las reuniones deben ser apropiados para el área, de modo que pueda asistir la mayor cantidad posible de personas.

Con aviso anticipado, se proveerán intérpretes de idiomas y para sordos así como documentos en Braille para las reuniones públicas. La publicidad incluirá información de contacto para los que precisan estos u otros servicios especiales.

PARTICIPACIÓN DE PERSONAS CON LIMITADO DOMINIO DEL INGLÉS (LEP)

Como beneficiario de fondos federales, MARC es responsable de la participación y proveer acceso significativo a los beneficios, servicios, información y otras porciones importantes de sus programas y actividades a las personas que se consideran con limitado dominio del Inglés (LEP). Las personas calificadas como LEP son personas que no hablan Inglés como su idioma primario y que tienen una capacidad limitada para leer, hablar, escribir o entender el Inglés. Estos individuos pueden tener derecho a asistencia lingüística.

En cumplimiento con las regulaciones federales de LEP (Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964) y para orientar al personal de MARC a evaluar si se requieren ciertos requisitos para la prestación de asistencia de lenguaje para algún proceso de participación pública determinado, MARC ha adoptado un plan LEP para su programa de transporte. Este plan LEP describe el análisis que el personal de MARC debe seguir a fin de evaluar las necesidades de traducción e intérprete, en su caso, que se deben seguir. Si se determina que los servicios especiales son requeridos, el plan LEP también orientará al personal sobre el proceso para el cumplimiento de estos requisitos. El plan LEP pueden consultarse en el sitio Web de MARC en www.marc.org/transportation/lep.htm.

Los procesos de participación pública relacionados con el transporte de MARC tratarán de mejorar el contacto y la comunicación con personas cuya lengua nativa no es el Inglés.

MARC seguirá identificando y utilizando los canales de comunicación que la comunidad utiliza, incluyendo los periódicos y estaciones de radio de las minorías comunitarias. MARC también seguirá fomentando las relaciones con las empresas y organizaciones que sirven a las poblaciones inmigrantes.

Se deben también identificar y tener disponibles servicios de interpretación y traducción para atender las necesidades de esta población. Se deben usar herramientas para identificar a áreas que principalmente hablan otros idiomas para que tengan las mismas oportunidades de participar en los debates de planificación. Estas herramientas incluyen el Mapa de Idiomas de la Asociación Moderna de Lenguajes y la información de mapeo geográfico disponible a través del Censo de los EE.UU.

C. INVOLUCRAR AL PÚBLICO E INCENTIVAR LA PARTICIPACIÓN CONTINUA

El MARC incentiva al público a hacer preguntas y a expresar sus ideas y opiniones sobre las actividades del transporte regional en cualquier momento del año. Los comentarios recibidos fuera del período oficial de comentarios serán evaluados por el personal del MARC, incorporados cuando sea posible y se responderán del mismo modo en que se recibieron.

Para comunicarse con el personal de transporte del MARC, consulte la información de contacto que figura en la página siguiente.

1. Información general de contacto

CORREO ELECTRÓNICO:	transportation@marc.org
CORREO:	Transportation Services Department Mid-America Regional Council 600 Broadway, Suite 200, Kansas City, MO 64105-1659
TELÉFONO:	816/474-4240
FAX:	816/421-7758

2. Consultas

Se ha desarrollado un proceso de consulta para brindar una forma directa y permanente de participación y comunicación para personas, organizaciones, agencias y otros que deseen una mayor participación en el proceso de planificación del MARC. Un objetivo del Plan de Participación Pública que se refiere específicamente a la consulta es brindar mayores oportunidades de participación a través de la notificación anticipada y más eficiente de los eventos y las reuniones en los que el público podrá participar en el proceso de planificación.

El personal del MARC emitirá una “Notificación de actualización del plan” a todos los contactos registrados en la Lista de consulta. Esta notificación ofrecerá un resumen del proceso de actualización propuesto y delinearé el cronograma de actualización específico, las actividades del proceso general y las oportunidades de participación pública.

También se pueden realizar comunicaciones intermedias con los contactos de la Lista de consulta según sea necesario en todo el proceso de planificación.

El proceso de consulta concluirá mediante una notificación a los contactos de la Lista de consulta de un proceso completo y brindará direcciones para acceder a las actualizaciones del plan finalizado.

LA LISTA DE CONSULTA

La Lista de consulta es mantenida por el Departamento de Transporte del MARC. Cualquier persona, organización, entidad u otra parte interesada puede solicitar que se lo agregue al registro comunicándose con el MARC o mediante el sitio Web.

3. Sitio Web

El sitio Web del MARC ofrece un lugar fácil de manejar para el usuario y muy visible para el comentario público sobre los proyectos y estudios de transporte. Cuando se divulgan las actualizaciones y las enmiendas de los programas y proyectos para su revisión y comentario público, el MARC los pondrá a disposición en el sitio Web en www.marc.org/input.htm.

4. Envíos postales

Los envíos postales directos se deben utilizar para llegar a un público en particular y anunciar las próximas reuniones, actividades o para brindar información. Las cartas, los volantes y las tarjetas postales son más apropiadas para esta categoría. Se deben utilizar para fichas técnicas de proyectos, boletines de avance y actualizaciones generales de un proceso de planificación. Un área objetivo puede tener un interés especial en el proyecto o puede verse directamente afectado por éste. Es fundamental asegurarse de que todos los interesados de un área de proyecto participen en el proceso de planificación. Los estudios especiales y las actividades de planificación locales del MARC deben usar este método más a menudo.

5. Reuniones del comité

La estructura del comité del MARC brinda oportunidades para que los interesados, los gobiernos locales y los ciudadanos trabajen juntos para tratar problemas de transporte y de calidad del aire. Los comités se reúnen en forma periódica para tratar problemas, compartir información y coordinar actividades de planificación.

La notificación pública de las reuniones de los comités y del directorio del MARC se proporcionará al mismo tiempo en que se notifica a los miembros de los comités. Los procedimientos operativos (notificación, reuniones improvisadas y cambios de agenda) varían según el comité. Los detalles se pueden encontrar en los estatutos o procedimientos operativos de cada comité. La notificación se considera completa cuando se publica una copia de la agencia o de la notificación de la reunión, que incluye la fecha, la hora y el lugar de la reunión, en el sitio Web del MARC y en el calendario de reuniones y al notificar electrónicamente a los miembros del comité, a las partes interesadas y a los miembros de otros medios de noticias que expresaron su interés de recibir estas notificaciones. Cada comité posee su propia página Web que brinda información. Las copias impresas se distribuyen a pedido.

6. Encuestas

Los comentarios públicos anteriores indican que la mejor forma de involucrar al público en temas relacionados con el transporte es a través de encuestas escritas que se envían a los hogares. Las encuestas son una herramienta efectiva que se puede utilizar para generar una representación válida de la opinión pública y, cuando se usan junto con la interacción directa del público, pueden llegar a una gran cantidad de público. Las encuestas deben proporcionar comentarios específicos del público y deben incluir preguntas uniformes para que se puedan comparar los resultados fácilmente. Las encuestas también se pueden usar para recopilar datos técnicos durante los estudios de corredores o de planificación.

7. Tarjetas de comentarios y formularios de evaluación

Para asegurarse de que todos tengan voz en el proceso de planificación, habrá tarjetas de comentarios y formularios de evaluación disponibles en todas las reuniones periódicas del MARC. Las tarjetas de comentarios son una forma adicional para que el público comparta comentarios y transmita sus opiniones en una forma más discreta que expresar una opinión durante una reunión abierta. Los formularios de evaluación informan al personal del MARC el grado de efectividad que tuvo un evento de extensión comunitaria según la opinión de los participantes. Los eventos futuros se organizarán a medida o se cambiarán según los comentarios recibidos en los formularios de evaluación.

D. UTILIZAR LOS COMENTARIOS PARA ESTRUCTURAR POLÍTICAS, PLANES Y PROGRAMAS

1. Documentar e incorporar los comentarios públicos

El MARC reconoce que, para brindar una base sólida de participación ciudadana, es importante responder a comentarios y preguntas que se enviaron para explicar cómo se revisan y se consideran. Es responsabilidad del MARC responder todos los comentarios recibidos que se aplican a UPWP, LRTP, TIP, PPP, estudios especiales y a cualquier otro proyecto que emprenda el MARC. Las respuestas borradores se elaborarán para la consideración de los comités del MARC correspondientes.

Los ciudadanos han indicado a través de los grupos de enfoques y de las encuestas que el MARC debe responder los comentarios públicos publicándolos en el sitio Web del MARC y tratándolos en sesiones de trabajo en las reuniones de los comités. El MARC intentará lograr que este trabajo sea más transparente e informará al público sobre lo que opinan otros ciudadanos.

La función del MARC es usar los comentarios públicos para orientar sus actividades de planificación. Los comentarios se considerarán para su incorporación y se presentarán a los comités apropiados y a otras entidades de implementación. Todos los comentarios tienen garantizada una respuesta del personal del MARC que incluirá el modo en que dicho comentario se integrará al proceso.

E. EVALUAR LAS ESTRATEGIAS DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA

1. Evaluación

La evaluación del proceso de participación pública es una parte esencial del Plan de Participación Pública, por muchas razones. Una evaluación eficaz de los procesos de participación pública de MARC apoyará el mejoramiento continuo de los procesos y proyectos en curso y futuros, ayudando a MARC a evaluar el desempeño del proceso en cuanto a sus objetivos, así como apoyar el mejoramiento de la práctica de la participación pública.

Es muy importante desde el principio que los administradores de proyecto y el asesor de participación pública planeen cómo será evaluada una estrategia de participación pública. IAP2 sugiere que las siguientes preguntas sean respondidas al tiempo que la estrategia está siendo desarrollada:

- ¿Qué es el éxito?
- ¿Qué va a medir el éxito?
- ¿Cómo vamos a reunir los datos?

- ¿Qué significan los datos y cómo los usaremos?

Habrán dos áreas principales de evaluación:

- El proceso y las herramientas utilizadas para poner en práctica la participación pública, y
- El resultado del programa de participación pública

La siguiente tabla puede ayudar a organizar el enfoque para la evaluación de una sola técnica o la totalidad de un proceso de participación pública.

ÁREAS DE EVALUACIÓN

El personal del MARC se concentrará en cinco áreas del proceso de evaluación:

PASO DE EVALUACIÓN	EJEMPLOS DE APLICACIONES DE EVALUACIONES DE PROCESOS	EJEMPLOS DE APLICACIONES DE EVALUACIÓN DE RESULTADOS
¿Qué es el éxito?	<ul style="list-style-type: none"> ■ Áreas funcionales del programa ■ Mejores prácticas ■ Valores centrales 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Meta de participación pública ■ Objetivos de participación pública ■ Promesa al público
¿Qué va a medir el éxito?	<ul style="list-style-type: none"> ■ Satisfacción de los participantes ■ Satisfacción de los participantes relativa a los objetivos de la actividad 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Nivel de conciencia del público sobre el proyecto ■ Nivel de participación ■ Satisfacción del público relativo a la meta/promesa ■ Aumento general de la credibilidad de la organización
¿Cómo vamos a reunir los datos?	<ul style="list-style-type: none"> ■ El equipo da una conferencia después de las actividades, hitos, proyectos y procesos ■ Formularios de retroinformación ■ Charlas informales con los participantes ■ Llamadas informales y reuniones con los interesados claves ■ Observaciones en las actividades de participación ■ Revisiones de colegas 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Observando y documentando ■ Desarrollando y manteniendo registros apropiados ■ Administrando encuestas estadísticamente válidas ■ Conduciendo entrevistas formales ■ Usando un programa de evaluación de terceros ■ Desarrollando una lógica de programa y jerarquía de resultados

© International Association for Public Participation, www.iap2.org

PASO DE EVALUACIÓN	EJEMPLOS DE APLICACIONES DE EVALUACIONES DE PROCESOS	EJEMPLOS DE APLICACIONES DE EVALUACIÓN DE RESULTADOS
¿Qué significan los datos y cómo los usaremos?	<ul style="list-style-type: none"> ■ Correspondencia regular entre el equipo sobre los resultados de la evaluación ■ Modificaciones apropiadas del proceso ■ Retroinformación regular en las reuniones públicas 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Informe formal del programa ■ Envío de correo con la decisión y registros de la decisión ■ Estudios de caso

© International Association for Public Participation, www.iap2.org

Hay muchas herramientas útiles que pueden emplearse en el proceso de evaluación para coleccionar datos. El personal de MARC debe utilizar recursos tales como la Asociación Internacional para la Participación Pública para determinar cuáles herramientas son convenientes para cada proyecto asumido.

El personal de MARC debe también mantener un registro de las evaluaciones llevadas a cabo y los datos coleccionados.

2. Documentación de procesos y desempeño

EVALUACIÓN DE LOS EVENTOS INDIVIDUALES DE EXTENSIÓN AL PÚBLICO

Al final de cada evento o actividad de participación pública (foro público, sesión abierta, grupo de enfoque, encuesta, etc.), el personal del MARC compilará un resumen y evaluación del evento o la técnica. Como mínimo, el resumen y la evaluación deben incluir la siguiente información:

- Nombre y fecha del evento o actividad
- Contacto con el personal del MARC
- Descripción y contexto del evento o actividad
- Descripción del público o interesados objetivo
- Evaluación del evento o actividad según la tabla anterior
- Identificación de las áreas y técnicas que se pueden mejorar o de técnicas que habrían garantizado mejores resultados.

EVALUACIÓN DE LAS ESTRATEGIAS DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA PARA PLANES Y ESTUDIOS CENTRALES

Cada documento final del plan o estudio se debe complementar con una evaluación del proceso de participación pública. A través de esta evaluación, el jefe del proceso de participación pública del plan o estudio debe documentar la estrategia de participación del público en el proceso de planificación y evaluar dicho proceso como un todo basándose en las áreas de evaluación identificadas anteriormente. Las evaluaciones de las técnicas individuales como se describen en la Sección 1 anterior ya deben estar completadas en esta etapa.

REVISIÓN ANUAL DEL PROCESO DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA

Todos los años, la persona designada como Asesor de participación pública, del personal de transporte del MARC, compilará evaluaciones para técnicas y eventos individuales y estrategias de participación pública completas. Esta compilación de las actividades y evaluaciones de participación del Departamento de Transporte aportarán ideas sobre áreas que necesitan mejorarse. El Asesor de participación pública recomendará cualquier mejora que se debe tratar en actividades futuras de planificación. Estas evaluaciones y recomendaciones se revisarán a través de un proceso de revisión de pares en el MARC. El grupo de revisión de pares servirá para deliberar y enviar recomendaciones a un cuerpo interno de toma de decisiones para cualquier cambio en el proceso de participación pública. Todos los cambios que afecten directamente el contenido de este plan deben pasar por un proceso de aprobación estándar que incluye aprobaciones del Comité de Políticas de Transporte Total y del directorio del MARC.

REVISIÓN DEL PLAN DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA

El Plan de Participación Pública se revisará cada tres años como mínimo. Las recomendaciones de mejoras anuales afectarán esta revisión y aportarán ideas sobre qué elementos del plan se deben modificar, con la meta final de mantener los principios básicos y las mejores prácticas en el contexto de nuestra región.

El proceso de evaluación requerirá el uso continuo de herramientas actuales y el desarrollo de nuevas herramientas que ayudarán al personal del MARC a tener un seguimiento de la eficacia de las actividades y técnicas de participación pública.

APÉNDICE

- A. Lenguaje federal relevante
- B. Diagrama de flujo del proceso fundamental de participación pública
- C. Desarrollo del Plan de Participación Pública
- D. Encuesta y resultados de la participación pública
- E. Notas de grupos de enfoque
- F. Definiciones
- G. Comentarios y Respuestas del Público
- H. Espectro de Participación Pública de la Asociación Internacional para la Participación Pública
- I. Ejemplos de Técnicas de la Asociación Internacional para la Participación Pública

A. LENGUAJE FEDERAL RELEVANTE

Ley de Igualdad en el Transporte Eficiente, Flexible, Confiable y Seguro: Un legado para los usuarios (SAFETEA-LU)

LEY PÚBLICA 109-59

Artículo 6001 (i) (5) PARTICIPACIÓN DE LAS PARTES INTERESADAS

(A) EN GENERAL: Cada organización de planificación metropolitana brindará una oportunidad razonable para opinar sobre el plan de transporte a ciudadanos, entidades públicas afectadas, representantes de empleados del transporte público, expedidores de cargas, proveedores de servicios de transporte de carga, proveedores privados de transporte, representantes de usuarios del transporte público, representantes de usuarios de vías peatonales e instalaciones del transporte en bicicleta, representantes de discapacitados y otras partes interesadas.

(B) CONTENIDO DEL PLAN DE PARTICIPACIÓN. Un plan de participación:

(i.) se desarrollará en consulta con todas las partes interesadas; y

(ii.) posibilitará que todas las partes interesadas tengan oportunidades razonables para opinar sobre el contenido del plan de transporte.

(C) MÉTODOS. Para llevar a cabo el sub-párrafo (A), en la medida de lo posible, la organización de planificación metropolitana:

(i.) realizará asambleas públicas en lugares y horarios convenientes y accesibles;

(ii.) empleará técnicas de visualización para describir planes; y

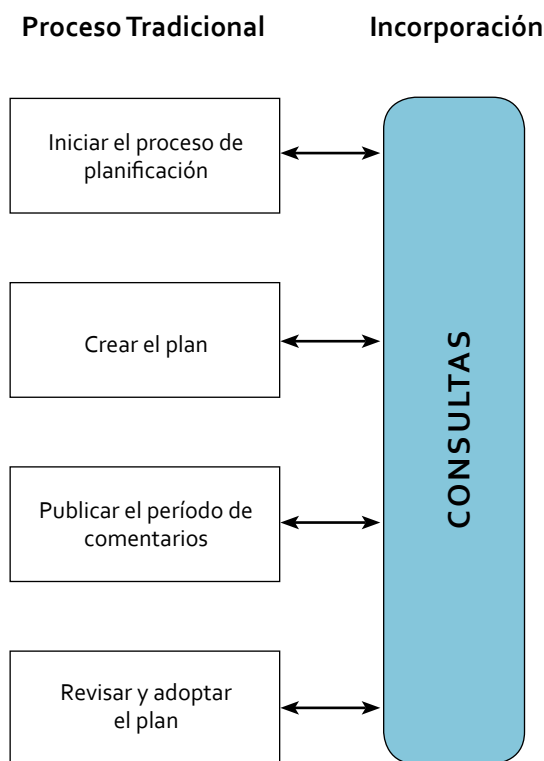
(iii.) pondrá la información pública a disposición en formato y medios electrónicamente accesibles, como Internet, según corresponda, para permitir razonablemente el debate de la información pública conforme al sub-párrafo (A).

Artículo 60001 (i) (6) PUBLICACIÓN

PUBLICACIÓN: La organización de planificación metropolitana publicará un plan con participación federal, o bien lo pondrá a disposición de otro modo para la revisión pública, que incluya (en la medida posible) formatos accesibles electrónicamente y medios, como Internet, aprobados por la organización de planificación metropolitana y presentados con fines informativos ante el Gobernador en tiempo y forma según lo establecido por el Secretario.

B. DIAGRAMA DE FLUJO DEL PROCESO DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA

Como se demostró en el diagrama de flujo, el MARC ha incorporado un componente de consulta al proceso de participación tradicional con el fin de promover e incentivar las oportunidades tempranas y continuas de participación pública durante todo el proceso de planificación. Los detalles específicos del elemento de consulta y de otros elementos se describen en la Sección 7 del plan.



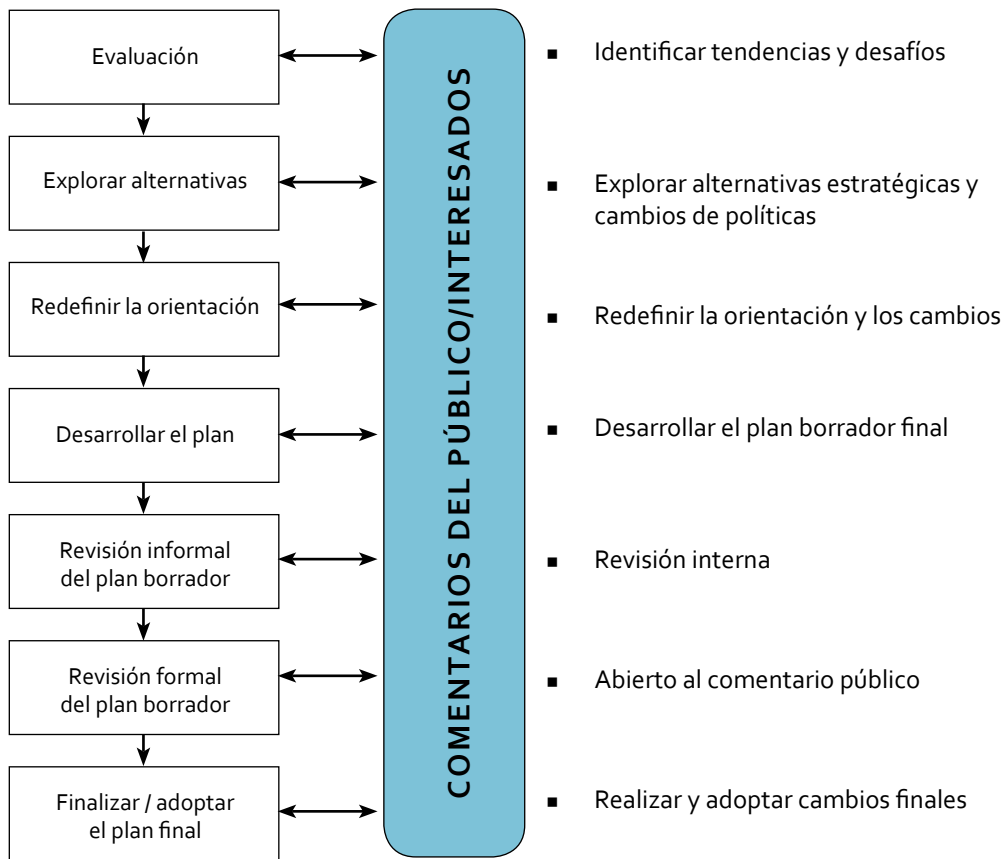
C. DESARROLLO DEL PLAN DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA

Si bien el Plan de Participación Pública es una exigencia del gobierno federal, las oportunidades de participación pública son una forma valiosa para que el MARC garantice el uso eficiente de los fondos estatales y locales y produzca resultados significativos para todos los interesados. Con la idea de crear un marco que se adapte mejor a un proceso de participación pública más significativo y en cumplimiento de todos los requisitos de consulta de la ley SAFETEA-LU, el personal del MARC desarrolló un proceso que emplea una serie de encuestas y grupos de enfoque. Ambas herramientas sirvieron para informar sobre el desarrollo de este plan para alcanzar las siguientes metas:

- Reconocer el nivel actual en el cual participa el público;
- Averiguar de qué forma el MARC puede informar mejor al público sobre las oportunidades de participación;
- Encontrar los métodos preferidos para responder a los comentarios y preguntas del público;
- Aprovechar mejor los comentarios del público; y
- Descubrir los obstáculos que impiden la participación de las partes interesadas.

El siguiente gráfico representa el proceso de desarrollo de este plan. Cada paso permitió la contribución del público. El personal del MARC solicitó directamente los comentarios del público y de los interesados en los pasos de Evaluación y Revisión.

Proceso de actualización del Plan de Participación Pública



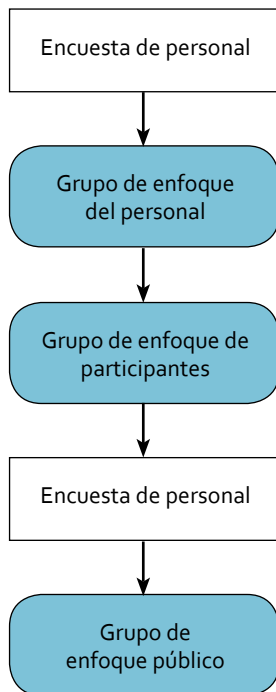
Paso 1: Evaluación: Componente de la encuesta y del grupo de enfoque en el proceso de actualización

El paso Evaluación se desarrolló para obtener la mayor cantidad de comentarios posibles de los interesados. A continuación, se describe este paso que recurre a encuestas y grupos de enfoque.

ENCUESTAS

Las encuestas se administran a los miembros del comité del MARC, a su personal interno y al público. Las encuestas del comité y del personal se centraron en la evaluación de la práctica actual de participación pública, mientras que las encuestas públicas se enfocaron en cómo llegar al público que tradicionalmente no participa, cómo brindar mejores oportunidades para aquellos que ya participan y obtener una mejor comprensión de los factores que motivan a las personas a participar en temas del transporte.

Proceso de evaluación



GRUPOS DE ENFOQUE

Los grupos de enfoque se utilizaron como herramientas que tratan muchos de estos temas, pero a un nivel más profundo, y también tratan las barreras de participación y sus posibles soluciones. El Grupo de Enfoque del Público Participante, formado por personas que ya participan en las actividades de planificación del transporte del MARC, le indicó al personal cómo participaron y a qué barreras se enfrentaron para participar y sentirse cómodos durante el proceso. Este grupo ayudó a desarrollar una encuesta que se administraría al público general en mayor escala. Después de administrar la encuesta pública y de recopilarla mediante formatos impresos y en línea, incluida una versión en español, el Equipo del Plan de Participación Pública se comunicó con los que mostraron en la encuesta tener interés por seguir participando. El grupo de Enfoque Público ayudó a generar más información profunda sobre las dificultades para participar y sugirió ideas sobre las formas en que el personal del MARC podía facilitar el proceso y acercarlo al público.

Las respuestas colectivas identificaron formas en que el MARC podía identificar prácticas actuales para que el proceso de participación fuese más transparente, entendible y significativo. Las encuestas, los resúmenes de encuestas y las notas de grupos de enfoque están disponibles más adelante en el apéndice de este plan.

Paso 2: Explorar alternativas

Durante este paso, el Equipo del Plan de Participación Pública exploró las alternativas estratégicas y los cambios de políticas. Los resultados de la encuesta se compilaron y sirvieron como base para una investigación adicional del personal. El equipo exploró las mejores prácticas de otros planes de participación pública de la MPO que ayudarían a tratar problemas e inquietudes que surgieron en el Paso 1 y que se podría aplicar al proceso de planificación de la región de Kansas City. El equipo también comenzó a revisar el proceso existente que orienta la participación pública en sus propios planes. Además, se examinaron los comentarios recibidos durante el grupo de enfoque del personal para identificar qué cambios se podrían hacer.

Paso 3: Redefinir la orientación

El Equipo del Plan de Participación Pública utilizó este paso para examinar el plan en mayor escala. Usando los cambios y las mejores prácticas descubiertas en el Paso 2, el equipo reorganizó el marco general del plan, observó otras áreas donde se necesitaba información adicional y comenzó a incorporar los ejemplos específicos de la investigación realizada en el Paso 2. El foco se dirigió hacia la identificación y la definición de metas y estrategias del plan.

Paso 4: Desarrollar el plan

El equipo siguió incorporando investigaciones, personal, comités y comentarios públicos al plan borrador. La dirección y la perspectiva establecida en el Paso 3 orientaron el estilo y el contenido del primer plan borrador. Este paso permitió que el MARC compilara todo lo aprendido en pasos anteriores en una voz uniforme organizada alrededor de una serie de metas definidas. Se realizaron muchas reuniones internas adicionales y se desarrolló un plan borrador.

Paso 5: Revisión informal del plan borrador

El grupo de enfoque del personal del MARC acordó tratar los cambios realizados en el Plan de Participación Pública. Cada miembro del personal recibió una copia del plan borrador desarrollado en el Paso 4 para su revisión antes de la reunión del grupo de enfoque. En la reunión del grupo de enfoque se identificaron y se trataron los cambios. El personal analizó como encuadraba cada aspecto del plan en el proceso actual e identificó de qué forma estos cambios afectarían el proceso. Los miembros del personal del MARC brindaron comentarios e inquietudes adicionales, sobre las que

se realizaron investigaciones y debates adicionales dentro del equipo del proyecto. Se analizaron los comentarios y se incorporaron los cambios al plan. Se produjo un plan borrador final.

Paso 6: Revisión formal del plan borrador

Este paso estableció un período de comentarios formales en los que el público tuvo 45 días para revisar y aportar comentarios sobre el plan borrador final. Se tomaron todas las medidas para notificar a los participantes anteriores y al público sobre esta oportunidad para aportar comentarios, incluidas publicidades, avisos en el sitio Web y notificaciones por correo electrónico.

Paso 7: Finalizar y adoptar el plan

Este paso incorporó los cambios realizados como resultado del período final de comentarios públicos en el Paso 6. El equipo del plan de participación pública revisó el documento por última vez y elaboró una versión final del plan. El plan se entregó al Comité de Política del Transporte Total y al directorio del MARC para su aprobación y adopción.

D. PUBLIC PARTICIPATION SURVEY RESULTS

Participación ciudadana en la encuesta de transporte

ENCUESTA DE INTERNET			ENCUESTA IMPRESA			ENCUESTAS TOTALES		
Inglés	198	100%	Inglés	62	58%	Inglés	260	85%
Español	0	0%	Español	45	42%	Español	45	15%
TOTAL	198		TOTAL	107		TOTAL	305	

1. ¿Qué área del transporte es más importante para usted? Elija UNO.

Respuestas totales: 226

POSICIÓN	OPCIONES	% DE	CONTEO
1	Transporte público	36%	81
2	Mantenimiento de carreteras y puentes existentes	15%	35
3	Impactos ambientales	15%	34
4	Traslado al trabajo y viajes compartidos	9%	20
5	Seguridad	8%	18
6	Ciclistas y peatones	8%	17
7	Uso de la tierra y distribución por zonas	4%	9
8	Carga y ferrocarril	3%	7
9	Otros	2%	5

2. ¿Qué lo motiva a participar en los temas del transporte?

Respuestas totales: 183

- Seré un planificador de transporte. También quiero implementar cambios para crear una mejor región metropolitana.
- Participo activamente en los temas de protección del clima, por lo que es imprescindible mejorar las políticas de transporte.

-
- Siento frustración en cuanto a la falta de opciones buenas y seguras en la ciudad para los ciclistas, peatones y el transporte público.
 - Es un proyecto que afecta mis viajes diarios.
 - Quiero un transporte público que realmente pueda usar para ir a trabajar y visitar a mi familia.
 - He viajado a otras ciudades y he visto lo bien que funciona el tránsito masivo.
 - Afecta la calidad de vida de las personas en toda el área.
 - Comodidad e impacto ambiental.
 - Participación de la comunidad.
 - Economía.
 - Viajo a menudo en autobús para ir a trabajar.
 - El transporte público en Kansas City necesita mejorar: los ciclistas y los peatones no están seguros por la falta de corredores.
 - Es una contribución vital a la seguridad pública, al desarrollo económico y el acceso a servicios y calidad de vida.
 - Quiero ver más bicicletas usadas como transporte para ir a trabajar. Hay tan pocos carriles para bicicletas. Sólo puede andar por la vía para trolebuses y tengo suerte de vivir cerca.
 - La conexión entre los patrones del uso de la tierra y la infraestructura de transporte: es la oportunidad de cambiar positivamente la calidad de vida de las personas mediante la planificación responsable y conjunta.
 - Me preocupa la expansión urbana en el área metropolitana.
 - Oportunidad económica.
 - Ayuda a mejorar la calidad del medioambiente porque depende menos del transporte personal y utiliza los sistemas de tránsito masivo.
 - No tengo automóvil así que me afectan los temas relacionados con el tránsito de peatones. Como soy peatón, todos los temas (automóvil, bicicleta, autobús, etc.) pueden afectarme en mis viajes diarios.
 - Baches: el mantenimiento de las calles en mi vecindario es escaso o nulo.
 - La falta de opciones de transporte viable en Kansas City.
 - Ayudar al medioambiente.
 - Soy un estudiante que estudia planificación y vivo al norte de Kansas City donde hay escasez el transporte público.
 - Deseo mejorar las calzadas para bicicletas y el flujo del tráfico.
 - Necesito fuentes de transporte alternativo.
 - Falta de buenas conexiones de la zona norte a la sur.
 - Soy ingeniero de transporte o de tráfico.
 - Interés propio y valoración del transporte público en otras ciudades.
 - Accesibilidad a los negocios del área metropolitana.
 - Dependencia arriesgada en fuentes de energía extranjeras, uso inapropiado de recursos (impacto ambiental, residuos, etc.), desarrollo de la comunidad alrededor del transporte público.
 - Antecedentes en planificación del transporte y del uso de la tierra. Veo la importancia que tiene para la comunidad tener una base diversa de modos de tránsito.
 - Problemas de usuarios que viajan a trabajar y mejor tránsito público.
 - Me preocupa el bienestar de mi familia y de los demás. Qué pena que ni siquiera se pueda

caminar afuera sin oler los caños de escape de los automóviles. ¡Puaj!

- Participación del vecindario en el puente Mission Rd.
- No tengo un vehículo.
- Cuando las carreteras no se mantienen correctamente.
- Costo del combustible.
- Ayudar al medioambiente.
- Entender el proceso de toma de decisiones de la comunidad.
- Viajo diariamente desde el norte.
- Tenemos un transporte público deficiente comparado con ciudades de tamaño similar.
- Estado de las carreteras.
- Quiero reducir la cantidad de contaminación con lo que pueda contribuir. También quiero un transporte público para que sea accesible y conveniente para todos los residentes de Kansas City. Por último, quiero que Kansas City tenga una buena reputación a nivel nacional. Para ello, necesita atraer a los turistas que queden impresionados por la facilidad de acceso a la ciudad, es decir, un excelente transporte público.
- Medioambiente y viajes diarios al trabajo.
- Calentamiento global.
- Si ayudará a hacer circular mejor el tráfico durante la hora pico o después de eventos grandes.
- Probablemente interés propio porque participaré si el tema me puede beneficiar.
- Preocupación ambiental y mi deseo de ver un centro urbano sólido y fortalecido y además, una mejor unificación de las áreas suburbanas con el centro urbano beneficiará a todos en el área metropolitana.
- El transporte es importante para la economía y la calidad de vida.
- Quiero que el tren ligero funcione en Kansas City.
- El transporte masivo de Kansas City es terrible. Necesitamos viajar en tren desde el condado de Johnson, tren ligero por el centro de Kansas City y con autobuses que conecten todo. La falta de un buen tránsito masivo realmente impide que Kansas City se convierta en una gran ciudad.
- Buen transporte alternativo y menos dependencia de petróleo extranjero, reducción de emisiones de automóviles y creación de la comunidad.
- Afectaría mi casa o mi traslado diario al trabajo.
- Amplio impacto y plan útil.
- Paralización total del tráfico en la I-35.
- Quisiera ayudar a mi comunidad de cualquier forma posible.
- Impacto ambiental.
- Deseo de encontrar alternativas para controlar la expansión urbana, la congestión y la mala calidad del aire.
- Equidad social e impacto ambiental.
- Mi necesidad de trasladarme.
- Un amigo.
- Embotellamientos de tráfico y preocupación por su impacto ambiental.
- Ahorro de costos, medioambiente y mejor uso del tiempo que tardo en viajar.
- Mis viajes diarios al trabajo son muy largos.
- Proporcionar un ambiente más limpio y más verde para mí, mi familia y mi comunidad.

- Preocupación ambiental.
- El transporte público es un factor de éxito en las comunidades. Pienso que mi comunidad realmente carece de transporte público por ser una zona de trenes. Prefiero caminar, andar en bicicleta o tomar el autobús (nunca tuve un tren ligero a mi disposición, pero lo usaría) en lugar de conducir. Conducir genera estrés, vagancia y más contaminación de la necesaria. El único problema es que incluso en las zonas peatonales y con el semáforo que indica el paso de peatones, los conductores casi atropellan a los ciclistas o peatones y actúan como si éstos se interpusieran en su camino.
- Quiero que todos tengamos menos de esto y que el transporte que necesitamos funcione bien como sistema.
- El futuro de Kansas City y de la región, mayor atracción turística, más trabajos en el centro urbano y conducta ecológica.
- Me preocupa ver cómo otras ciudades avanzan más que nosotros. Es complicado porque la única opción que tengo es conducir un automóvil. Necesitamos transporte de tren y autobús eficiente.
- Deseo que nuestras opciones de transporte (automóvil, bicicleta, autobús, tren) se parezcan más a las de Seattle, San Francisco o San Diego.
- Mi familia no tiene automóvil, por lo que el transporte público es nuestro medio principal de transporte. Cuando podemos, tratamos de apoyar un transporte público limpio, seguro, frecuente y accesible.
- Quisiera saber más sobre el tema.
- Seguridad y mejor flujo del tráfico.
- Impactos ambientales.
- Nuestras autopistas metropolitanas ni siquiera pueden soportar las cargas. La demanda de autopistas aumenta. El tráfico de camiones comerciales obstruye las carreteras interestatales; los trabajos de reparación nunca terminan y crean un enorme e interminable caos en el tráfico y sobre todo en la seguridad pública.
- Ahorrar tiempo y seguridad.
- Los beneficios de la estructura urbana de Kansas City y su sustentabilidad.
- Deseo ver un sistema de transporte que funcione para toda el área y que promueva el desarrollo de densidad.
- Vivo en una ciudad con una prisión que libera prisioneros sin transporte. Si piden aventones, los arrestarán nuevamente. Su única esperanza es conseguir que los lleven al aeropuerto para tomar un autobús.
- Vivo, trabajo y hago deportes en la franja del Río/Crown/Plaza y deseo que sea accesible a pie en cualquier momento del día.
- El costo comparado con la eficacia de los planes propuestos.
- Soy miembro de la junta local de planificación y distribución por zonas.
- Deseo vivir a una distancia equitativa desde el trabajo y la escuela de nuestros hijos (+ de 9 millas).
- La necesidad de ir de una parte de la ciudad a la otra en forma segura y relativamente rápida.
- Las ciudades metropolitanas y circundantes no tienen un transporte público práctico y confiable.
- Para hacer que la comunidad sea mejor.
- Reconocimiento de que estamos agotando los recursos del planeta.
- Ambiental: uso de recursos naturales, calidad del aire y expansión urbana.
- Me preocupa mucho la calidad del aire, el medioambiente, nuestro uso de energía y el problema

ético del acceso para los que no pueden comprar un automóvil. He visitado algunas ciudades con un transporte público fantástico y me parece que esto se debe equilibrar con la densidad poblacional. Pero creo que podemos crear un sistema valioso para incrementar otras formas de transporte, inclusive caminar. En un momento tenía un problema de salud y me recomendaron no manejar durante 3 semanas. Entré al sitio Web de la KCATA y me enteré de que tardaría 2 horas y media en viajar al trabajo en autobús desde Kansas City (64131) a mi oficina en el norte de Kansas City, lo que generalmente es un viaje de 30 minutos.

- Temas de seguridad generales.
- Ayudar a proteger el medioambiente.
- Pedido de un amigo.
- Viví en Europa durante muchos años. Quisiera que Kansas City tenga un sistema de transporte público que vaya mucho más allá de los simples itinerarios de los autobuses, similar al que se ve en las grandes ciudades de Europa.
- El hecho de que Kansas City está tan atrasada con respecto a otras ciudades en el tema del transporte público y la forma de pensar de los ciudadanos de Kansas parece estar centrada en el automóvil.
- Problemas económicos y ambientales.
- Calidad de vida.
- Importancia de las buenas decisiones actuales para el medioambiente del futuro.
- Nada en este momento.
- Preocupación por el aspecto y la reputación de nuestra comunidad.
- Preocupación ambiental.
- Proximidad a mis rutas de viaje.
- Ayudar a construir un sistema de transporte público más amplio que atienda mejor a los trabajadores y los turistas.
- Necesidad.
- Quisiera que Kansas City pase a la etapa siguiente y apoye a sus residentes con un plan de transporte accesible, económico y bien mantenido.
- Alternativa más barata y más limpia que conducir automóviles.
- Residente de hace mucho tiempo que desea un mejor transporte público.
- Si pudiésemos racionalizar el transporte, podríamos ser eficientes en muchos niveles: energía, emisiones, tiempo y mucho más. Probablemente ni hablar de lo que provocaría y que tendría un efecto positivo.
- Precio del combustible.
- Quiero que Kansas City avance y se convierta en líder entre otras ciudades. No sólo que trate de ponerse a su mismo nivel.
- Quiero prescindir del automóvil y ahorrar dinero.
- Facilidad y economía de los viajes al trabajo.
- El deseo de que el centro de Kansas City aumente los lugares para peatones, que se pueda transitar y reducir la cantidad de automóviles y contaminación del aire en el centro urbano.
- Propiedad de vivienda.
- Interés propio.
- Siento que la región no considera que el transporte público sea una necesidad. Pero es y puede ser más valioso para aumentar el desarrollo, una mejor calidad de vida, una mejora ambiental, etc.

- Imposibilidad de buscar empleo en ciertas partes del área metropolitana por la falta de transporte público adecuado.
- Quisiera tener un medioambiente más seguro para los ciclistas en Kansas City, especialmente en Overland Park.
- Disconformidad con la disponibilidad actual del tránsito público.
- Uso efectivo de los recursos naturales y mejor servicio para el público.
- Preocupación por el medioambiente y la seguridad de los ciclistas.
- Medioambiente, costo de la gasolina, tráfico congestionado, costo de los automóviles y falta de transporte público
- El tráfico es vergonzoso: hay construcción constante de carreteras, necesita un sistema de trenes. Si va a St. Louis, Chicago, Nueva York, todos los transportes son buenos y el sistema de autobuses no lo interrumpe.
- Precio del gas, emergencias, problemas de evacuación (por ej. New Orleans después de Katrina).
- Transporte público casi nulo en esta área.
- No son fácilmente accesibles o disponibles.
- Seguridad para nuestros ancianos y adultos jóvenes que necesitan tomar el autobús.
- Me motiva la necesidad de mejorar el transporte público en el área metropolitana de Kansas City.
- Creo que nunca antes participé en cuestiones de transporte.
- Veo a los trabajadores en Legends que no pueden volver a sus casas del trabajo a la noche porque los autobuses no brindan servicio tarde en la noche. Los trabajadores de Leavenworth Rd. no pueden llegar a Legends porque no hay una ruta de vuelta. No hay servicio los domingos desde Argentine. Es muy difícil llegar al centro de KCK o KCMO o del Condado Jonhson.
- Tengo que caminar a todos lados y no puede llegar a la mayoría de los lugares porque el sistema del condado Johnson es muy complicado, está desarticulado y no es confiable.
- Tengo casi 86 años, no tengo automóvil ni quiero tenerlo, y no debo conducir a mi edad. El transporte público es casi nulo en el condado de Jonhson porque la gente casi no lo usa. Si no estuviera disponible, costaría mucho más, tal vez \$1.50. Antes tomaba el tranvía o el autobús por 7 centavos hasta 1957. ¡Qué amargura! Yo no produje la inflación y no sé por qué debo ser una de sus víctimas. A pesar de las palabras del Juramento a la Bandera, la justicia es poco frecuente o casi inexistente. Todo lo anterior claro, es una causa perdida.
- Honestamente no tengo muchos motivos para participar en las cuestiones del transporte. Me parece que KC no responde bien a su necesidad de transporte público. Ejemplo: el tren ligero. Al final pasa pero ¿cuánto tarda para llegar a la ciudad? El tren ligero ha avanzado mucho, pero no estoy seguro de que se implementará en forma oportuna. Definitivamente utilizaría el transporte público más en esta ciudad si fuese más eficiente y accesible.
- Deseo acceso más fácil y sin automóviles al centro, a KCK y a los suburbios.
- Cuestiones ambientales.
- La necesidad imperativa de tener un transporte que esté disponible para el público del norte al sur y a través de las fronteras estatales.
- No quiero tener que pagar la gasolina.
- Ayudar a otros a llegar a sus destinos.
- Cuando las personas aprenden a conducir.
- Baches, los conductores no respetan las leyes del tránsito que rigen las señales y luces de detención y aceleración y desaceleración del tráfico.
- Malos conductores, algunos más problemáticos que otros, carreteras y puentes en mal estado.

-
- Después de ver la película “Una verdad inconveniente” de Al Gore. Me parece que es importante tratar ese tema.
 - Necesidades de las personas de bajos ingresos.
 - Con más población, hay demasiada congestión en las carreteras y un alto costo de mantenimiento que sólo contribuye al estrés y la ansiedad personal.
 - No lo sé.
 - Cuando me afecta a mí y mi viaje diario al trabajo.
 - No tengo un automóvil en funcionamiento.
 - Soy ecologista y ciclista.
 - Porque es necesario ir a donde queremos y los fines de semana también.
 - Soy demasiado viejo para conducir y sólo voy a lugares dentro de la ciudad para ir de compras.
 - La falta de transporte disponible en el área metropolitana de Kansas City.
 - El calentamiento global y la destrucción del planeta.
 - Posible tren ligero en toda el área metropolitana.
 - Problemas ambientales y humanitarios: creo que el transporte público de calidad es esencial para aliviar la contaminación y para brindar un acceso equitativo a los bienes y servicios.
 - Falta de horarios disponibles después de las 7:00 p.m. para las personas sin automóvil, los pobres, los ancianos y los discapacitados.
 - Necesidades futuras y crecimiento de nuestra comunidad.
 - No me gusta la cultura del automóvil: contaminación, gastos, la ira en las calles, etc.
 - Quiero promover opciones de transporte público ecológicas para el área metropolitana de Kansas City.
 - Quisiera que el autobús de Truman Rd. funcionara los domingos y el 109 Winchester los sábados y los domingos.
 - Para mejorar el transporte.
 - Para poder. Tener un mejor servicio en la ciudad.
 - Para cuidar el medio ambiente.
 - Pues que participando podemos mantener el transporte.
 - La seguridad automovilística.
 - Porque es una encuesta muy importante para la ciudad.
 - Conocer los planes y proyectos de transporte acerca de nuestra región.
 - Por las problemas del medio ambiente.
 - La seguridad.
 - El mejorar el servicio a mas gente que lo necesita.
 - Me motiva a participar porque necesitamos mas seguridad en las calles o en los vecindarios.
 - La necesidad tan indispensable que es para todos.
 - Mejorar el servicio.
 - Para tener una mejor transportacion.
 - El poder transportarse mejor a otros lugares.
 - Me motiva cuando mi hijo viaja.
 - La seguridad de mi familia.
 - Por que me gustaria que mis hijas pudieran usar el bus para la escuela.

- Para mejorar el medio ambiente y tener el mejor servicio.
- Mejorar el uso del transporte en nuestra area.
- El medio ambiente, seguridad.
- Tener participacion en la toma de desiciones para los futuros proyectos de transporte.

3. ¿Qué le impide participar en los temas del transporte? Elija TODAS las opciones que correspondan.

Respuestas totales: 202

POSICIÓN	OPCIONES	% DE	CONTEO
1	I do not know how or when to get involved	49%	99
2	I think decisions are being made behind closed doors	16%	33
3	I do not think my input will matter	9%	19
4	The meeting locations or times are not convenient for me	18%	36
5	I do not understand the issues	32%	65
6	I do not feel the issues will have an impact on me personally	38%	76

Respuestas a la opción "Otros":

- Más exigencias apremiantes en mi tiempo o energía
- Estoy involucrado.
- Distancia entre mi casa y el trabajo (viaje diario).
- Como estudiante de tiempo completo, madre y esposa no tengo tiempo ahora para participar.
- Principalmente, falta de tiempo.
- Básicamente, soy perezoso.
- Me mudé a KS, donde el tránsito no es una prioridad.
- Horarios sumamente ocupados.
- No tengo tiempo.
- Estoy ocupado o soy perezoso.
- Necesito más información antes de "hablar" sobre algo.
- Los representantes del poder todos dependen del automóvil.
- Tiempo.
- Nunca me lo preguntaron.
- La mayoría de las decisiones fueron satisfactorias.
- Falta de tiempo.
- No tengo tiempo.
- Lo conversé varias veces con JO, y me hacen sentir que mi experiencia u opiniones no cuentan.
- Participo activamente y no estoy seguro de que eso importe.
- Sí participo.
- Averiguo sobre las decisiones después de que suceden. Temo que las ideas originales de una

persona sólo recibirán un reconocimiento condescendiente.

- Apatía.
- Limitaciones de tiempo.
- Tiempo.
- Falta de interés.
- Actualmente vivo fuera del área.
- Estoy sumamente ocupado.
- Falta de financiamiento.
- Nada.
- Estilos de vida ocupados, trabajo a tiempo completo.
- Tiempo.
- Tiempo.
- Mi pedido de que la gente use el autobús y de que el pasaje sea razonable no será escuchado.
- Necesito información sobre las fechas y horarios de las reuniones.
- Los cambios aumentarán los impuestos una y otra vez.
- No tengo suficiente tiempo.
- No hice el esfuerzo por participar sino hasta ahora.
- No conocía el tema nunca había oído hablar de esto.
- Nunca he oído de este tema.
- Ninguna.
- Nunca nadie me ha invitado a algo referente al transporte.

4. ¿Cuáles son las mejores formas de comunicarse con usted sobre temas del transporte regional y cómo puede participar? Ordene la siguiente lista del 1 al 11, en la cual el 1 sea más efectiva y el 11 sea menos efectiva.

Respuestas totales: 230

POSICIÓN	OPCIONES	OTROS
1	Correo electrónico	<ul style="list-style-type: none"> ■ Recomendaciones verbales ■ Centros del gobierno de la ciudad, sitios de noticias locales ■ Escuela <p>Sitios de Internet enumerados:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Kansascity.com, kcata.org ■ cnn.com ■ Sitio Web WyCoKCK
2	El periódico <i>The Kansas City Star</i>	
3	Envíos postales	
4	Televisión	
5	Radio	
6	Sitios de Internet	
7	Boletín de la ciudad o vecindario	
8	Otros periódicos locales	
9	Mid-America Regional Council, www.marc.org	
10	Llamadas telefónicas	
11	Otros	

5. ¿Cuál es la mejor forma de hacerlo participar en los temas de transporte regional? Elija UNO.

Respuestas totales: 226

POSICIÓN	OPCIONES	% DE	CONTEO
1	Una encuesta escrita enviada a su casa	50%	112
2	Foros de discusión en Internet	19%	42
3	Reunión informal en mi vecindario o en mi iglesia	18%	41
4	Una reunión pública en la alcaldía	7%	16
5	Otros	7%	15

Respuestas a la opción "Otros":

- Creo que por correo electrónico.
- Asambleas públicas en diferentes áreas de la comunidad.
- Crear un programa embajador en línea y brindar herramientas uniformes para comunicarle mejor los problemas a los demás.
- Reuniones informales 2. Asamblea pública en la alcaldía 3. Foros de discusión de Internet.
- No me interesa participar.
- Convénzanme de que la participación pública es más que simplemente un espectáculo.
- Enviarme una encuesta por correo electrónico.
- Una encuesta por Internet o escrita enviada a mi casa.
- Invitación de membresía por correo electrónico con avisos de reuniones y referéndum o peticiones en línea.
- Listserv moderado.
- Necesito saber cuándo y dónde son las reuniones para ver si puedo asistir.
- Indeciso.
- Encuesta por Internet o correo electrónico.
- Asamblea pública en la Kauffman Foundation.
- Encuesta por correo electrónica enviada a casa.
- Especificar que las personas usarán los autobuses y que cobrarán un pasaje razonable. ¡Detengan la inflación!
- Literatura para fines educativos.
- Televisión.
- Esta encuesta e invitaciones a reuniones sobre el transporte público y los problemas con bicicletas.

6. ¿Dónde considera que la participación y los comentarios de los ciudadanos son más valiosos? Elija UNO.

Respuestas totales: 227

POSICIÓN	OPCIONES	% DE	CONTEO
1	Desarrollar el plan de transporte a largo plazo de la región	29%	66
2	Desarrollar planes individuales para cada modo de transporte	26%	58
3	Desarrollar los valores sobre los que se basan las decisiones de transporte para la región	20%	46
4	Desarrollar programas, proyectos y estudios específicos	20%	46
5	Otros	5%	11

Respuestas a la opción "Otros":

- Todos los anteriores.
- Además del rol de los ciudadanos en base a los "valores" de transporte regional, los planificadores necesitan evaluar la preferencia a favor o en contra de un LRTP.
- Vecindarios.
- No puedo elegir sólo uno porque todos los anteriores son iguales de importantes.
- Todos son importantes.
- Quisiera saber sobre los planes que involucran al área.
- No hay. Los ciudadanos son idiotas y no hay que pedirles participación en las decisiones.
- No lo sé.
- La necesidad.
- Esta es una pregunta mal formulada.
- A nivel federal.
- Los autobuses no funcionan el tiempo suficiente.

7. ¿Cómo debería el MARC compartir los comentarios que recibe del público? Elija TODAS las opciones que correspondan.

Total respuestas: 235

POSICIÓN	OPCIONES	% DE	CONTEO
1	Los comentarios públicos se deben publicar en el sitio Web del MARC	28%	137
2	Los comentarios públicos se deben tratar en las sesiones de trabajo y reuniones del comité	26%	127
3	Los comentarios públicos deben estar disponibles en las asambleas públicas	25%	121
4	Los proyectos finales deben incluir una sección para comentarios públicos o un resumen	21%	102

Respuestas a la opción "Otros":

- Los comentarios públicos se deben incluir en todas las etapas del proceso.
- La sección local del periódico *The Kansas City Star*.
- Compartir los resultados no sirve de mucho. Deben INCORPORARLOS. Usen la información, no

la repitan simplemente.

- Piensen en armar una sección de blog en el sitio Web.
- Correo electrónico.
- Publicaciones: en Internet, revistas, periódicos, etc.
- Periódico.
- El público siempre debe saber lo que el público tiene para decir.
- Todos los anteriores.
- Compartir con los periódicos y sitios de noticias en Internet.
- Periódicos de opinión para el consumidor y comunicados de prensa allí.
- www.kcata.org
- El periódico *The Kansas City Star*. KCUR.
- TV/radio.
- Correo electrónico.
- Telemundo.

8. ¿Conoce el Mid-America Regional Council?

Respuestas totales: 238

Sí 134

No 104

9. Si respondió que "sí" a la pregunta 8, ¿qué actividades y programas del MARC conoce?

Respuestas totales: 101

- LRTP, TIP, Creación de lugares de calidad, One KC Voice, Metro Dataline, boletín Transportation Matters.
- Planificación regional del transporte, planificación de largo alcance, coordinación de respuesta regional a emergencias.
- Alertas anaranjadas y viajes compartidos.
- Planificación del transporte, RideShare.
- Plan de largo alcance, estudios de trenes para usuarios diarios.
- Todos.
- Manejo de emergencias, Cuerpo de Reserva Médica del Centro de EE.UU. (Mid-America Medical Reserve Corps).
- Paradas y autobuses del Servicio de Transporte para Adultos Mayores (OATS).
- Mapa de sendas para ciclistas.
- MetroGreen, First Suburbs y Coalición Great Places, etc.
- Coalición First Suburbs, MetroGreen, otros programas del MARC.
- Planificación ambiental, desarrollo comunitario y planificación del transporte.
- Comunicaciones con asociaciones vecinales.

-
- Sé que es un consejo a nivel federal que controla todas las cuestiones de tránsito para el área metropolitana.
 - RideShare, MetroGreen, encuestas en línea, Jardines de lluvia de KC.
 - Conferencias y banquetes de entrega de premios.
 - Todos los programas de transporte.
 - Diversos.
 - Recopilación y mantenimiento de datos, seguro MARCIT.
 - RAMBIS.
 - Programa para compartir viajes de automóvil RideShare.
 - MSAG; MAP-IT.
 - Planificación de largo alcance, RideShare.
 - Asuntos de transporte, ambientales, de educación continua y públicos.
 - RecycleSpot, AirQ, Instituto de Capacitación del Gobierno.
 - Capacitación específica.
 - Coalición First Suburbs.
 - Ninguno: sólo sé lo que es y algo de lo que hace.
 - Jardines de lluvia.
 - RideShare.
 - Cooperación con KCATA.
 - Planificación del transporte.
 - Conozco el MARC por un amigo que trabaja allí. Hace poco que empecé a visitar el sitio Web del MARC. Sé que hay programas para los ancianos y para el transporte, pero no conozco los detalles.
 - Consultas con la Universidad de Missouri-Kansas City, elecciones.
 - Conozco a alguien que trabaja allí.
 - Ningún programa en particular. Sé que el MARC es una organización que abarca muchas entidades financiadas por el gobierno.
 - Nada en específico
 - RideShare, reciclado, adquisiciones conjuntas, MAGWeb, RITMA.
 - KC Scout, consorcios de bibliotecas, grupo de administradores Web del gobierno local.
 - RideShare Son los carteles en las autopistas.
 - Reciclado (pero hay que impulsar esto mucho más, junto con los edificios ecológicos).
 - Transporte, programas ambientales, previsión regional, desarrollo comunitario, poco relacionados con los ancianos, respuesta a emergencias, guarderías.
 - Cuestiones de reciclado, transporte, planificación urbana.
 - Puentes, tren ligero.
 - Planificación de transporte y bicicleta.
 - MetroGreen y Smart Moves.
 - Principalmente transporte.
 - Recursos en línea sobre diversas comunidades e iniciativas.
 - Más que todo relacionado con el tránsito. Miré otros por casualidad para ver qué conexiones

hay con las cuestiones de usuarios diarios del tránsito.

- El concepto Smart Moves.
- Días de alerta del ozono, Smart Moves.
- Departamento de ancianidad.
- Plan del transporte.
- Capacitación en computación, programa RideShare.
- Todos los programas relacionados con el medioambiente.
- Conozco y valoro los programas de reciclaje y asistí a un taller sobre cisternas de lluvia el verano pasado.
- Consejo Metropolitano sobre el Aprendizaje Temprano.
- Tengo un amigo que trabaja allí. Sé que participan en la planificación de largo alcance para el área metropolitana.
- Sitio Web.
- Iniciativas ecológicas, desarrollo temprano del niño y actividades ambientales.
- Sólo conocimientos generales vagos.
- Trabajo en una entidad delegada.
- Control de la calidad del aire, 9-1-1, guardería, planificación de transporte.
- Conozco un empleado de MARC y por lo tanto, la organización.
- Smart Moves, Metro Dataline.
- Smart Moves.
- Programas de Greenspace y sendas para ciclistas.
- Smart Moves y proyectos para ciclistas.
- No recuerdo un programa específico.
- Ninguno.
- Envejecimiento, planificación regional.
- AirQ.
- Por el sitio Web.
- Capacitación de empleados del gobierno, estadísticas metropolitanas y regionales, información de reciclado.
- Ninguno.
- No es importante para el tema del transporte público.
- Boletín, oportunidades de capacitación, personas que trabajan allí, publicaciones, información de reciclado, estudios regionales.
- Iniciativas MetroGreen y Smart Moves.
- Mapas para bicicletas.
- Actividades de planificación ambiental.
- Boletín.
- Información de reciclado y transporte.
- Autopistas.
- Presentaciones.
- Conocidos.
- Transporte de servicios domiciliarios, programas de alimentos para ancianos.

- Calidad del aire, reciclado.
- Subsidio del MARC.
- Antes era un empleado del gobierno de la ciudad por eso conozco la actividad del MARC.
- Completé unas encuestas que me enviaron por correo y participé en un estudio de contaminación del aire por automóviles.
- Lista de funcionarios públicos.
- Biblioteca.
- Consejo Metropolitano para el Aprendizaje Temprano y servicios para ancianos.
- Transporte.
- Iniciativas de transporte público.
- No conozco ninguno.
- Ninguna.
- Ninguna.
- Ninguna.

10. ¿Cuáles son las reuniones o eventos sobre temas del transporte a los que asistió?

Respuestas totales: 31

- Actualización del LRTP 2030 (2005).
- Sesión abierta del Paseo Bridge.
- Todos los que pueda cuando lo permita el momento: First Suburbs y MetroGreen.
- Metro Green Bike Ride, comentarios del público sobre la reunión del puente del Río Missouri.
- Algunos.
- Estudio del corredor I.35, estudio de alternativas.
- Hace tiempo, cuando se hablaba sobre retirar las vías del tranvía, lo que me parecía un error porque he sido defensor del tren ligero durante 10 años.
- No tengo automóvil y no sé cuándo ni dónde ir ni cuál sería mi función. Me ENCANTARÍA que este lugar esté más conectado con el tren ligero (hay vía suficiente), mejor sistema de autobús, carreteras aptas para ciclistas y lugares para cargar combustible alternativos.
- TTPC, Tránsito, bicicleta, peatones, AQF, diversas reuniones sobre estudios de transporte y reuniones ocasionales del comité OGL, STP y puentes.
- Nunca fui a ninguna reunión porque me enteré después. Concurrí a un foro público de tránsito en el verano de 2005 en el Johnson County Community College sobre Smart Moves.
- ¿Qué son?
- Ninguno Los lugares y horarios son poco convenientes.
- No supe ni sé cuándo son.
- Concurrí una vez a una reunión pero no me acuerdo de qué era.
- Recaudación de fondos.
- Reunión anual.
- Concurrí a una sesión hace unos años con la Administración Federal de Autopistas y el MARC pero no me acuerdo de qué se trataba.
- Ninguno: no conozco las reuniones.

- Reuniones de Smart Moves y para ciclistas.
- Monumento a la Independencia (Independence Memorial Building) a fines de 2005 ó 2006.
- Reuniones privadas con la Alianza Regional del Tránsito y el MARC.
- Ninguno No sé cuándo ni dónde se reúnen. No sabía que el público estaba invitado.
- Ninguna que yo sepa, aunque habría concurrido si me hubiesen avisado por correo.
- Educación.
- Años anteriores, 1998-2000.
- No he tenido la oportunidad de asistir a ningún evento. A ninguno, la razón es que es la primera vez que tengo información del tema.

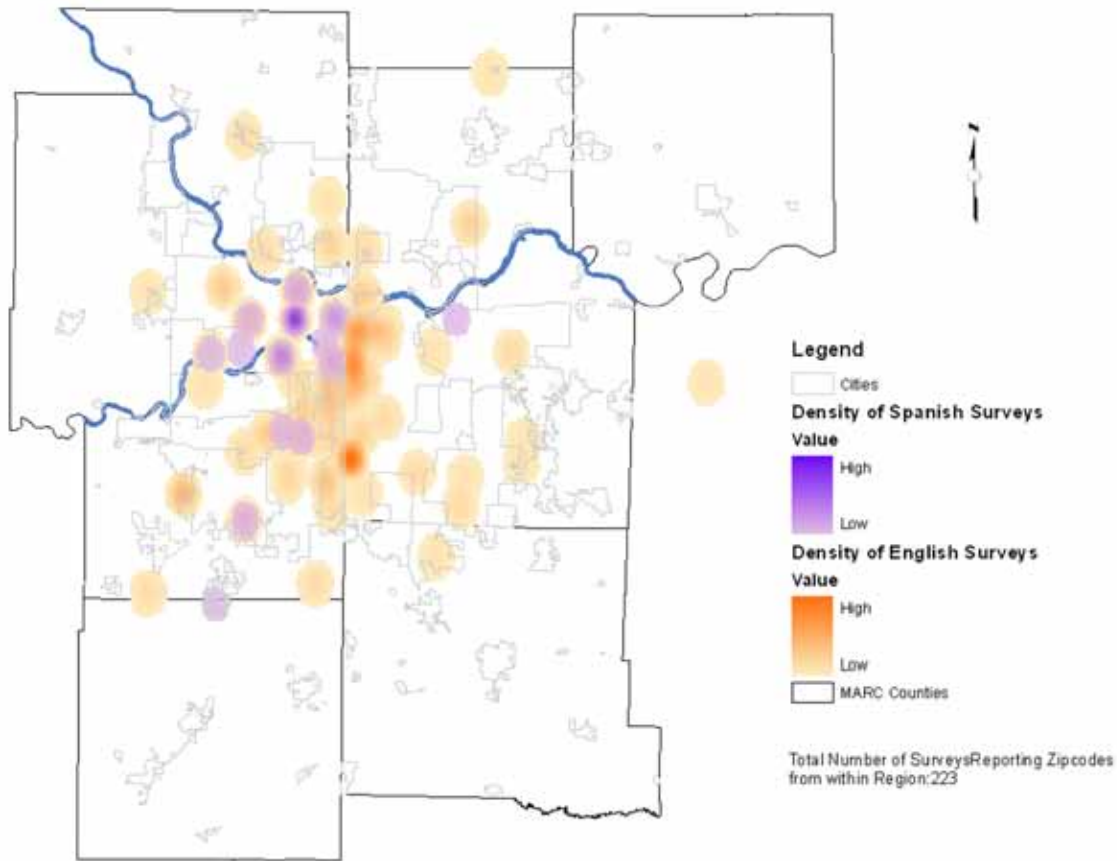
11. ¿Estaría más dispuesto a participar en debates de transporte si estuviesen incluidos como parte de una reunión local de la alcaldía o de una organización?

Respuestas totales: town hall 205; organization 212

LOCAL TOWN HALL MEETING			ORGANIZATION MEETING		
Sí	94	46%	Sí	125	59%
No	111	54%	No	87	41%

12. ¿Cuál es el código postal de su localidad?

Distribución y densidad de personas que respondieron a la encuesta por idioma



REFERENCIAS:

Ciudades

Densidad de encuestas en español

Valor

Alto

Bajo

Densidad de encuestas en inglés

Valor

Alto

Bajo

Condados del MARC

Cantidad total de encuestas que informan los códigos postales desde adentro de la región: 223

13. ¿Estaría dispuesto a participar en un grupo de enfoque futuro para tratar formas de fortalecer la participación ciudadana en los debates de valores y toma de decisiones de transporte para la región de Kansas City?

Respuestas totales: 305

Sí 105

No 200

E. NOTAS DE GRUPOS DE ENFOQUE PÚBLICO

Grupo de enfoque del personal

7 de noviembre de 2006

Notas:

- El Comité de Prioridades puede aumentar la elaboración de proyectos para períodos de comentarios públicos más cortos. Las enmiendas del TIP deben tener un período de comentarios; el momento y la duración de los períodos de comentarios son flexibles.
- Los comentarios del TIP no siempre son el tipo de comentario que puede afectar los cambios, el momento puede ser inapropiado y la gente no sabe sobre qué debe opinar. ¿Cómo podemos presentar mejor el TIP al público? ¿Qué tipo de comentarios queremos en momentos específicos? Esto cambiará con cada proyecto. Necesitamos brindar más contexto y visualización. ¿Dónde deben ir los comentarios TIP? Algunos son más apropiados a nivel municipal.
- ¿Qué grupos pueden solicitar períodos de comentarios más largos, grupos de interés, por ejemplo, donde 15 días no sean suficientes?
- Las reuniones de interesados y sesiones para escuchar son muy efectivas.
- Los mapas interactivos del TIP deben estar acompañados por avisos que dirijan al público hacia el sitio. Uso de estas herramientas juntas.
- Para el grupo de enfoque público: Grupos de participación del decano. Sumarse a uno ya existente o formar un nuevo grupo de enfoque. Se utilizan como grupos de prueba y luego sugieren preguntas públicas y realizan la encuesta.
- El público necesita preguntas más específicas.
- ATA tiene su propio grupo de ciudadanos así que puede probar con las listas de cámara.

Grupo de enfoque público: Participantes

7 de diciembre de 2006

Preguntas y respuestas resumidas::

¿Qué es la participación pública?

- Publicar información para recibir comentarios y respuesta.
- Obtener comentarios del público.
- Disponibilidad de información.
- Teóricamente: Primero nos enteramos de Juan Pérez y ahora de los grupos de interés.
- Involucrar a las personas que generalmente no participan en la dirección.

Participación

- Debemos tener cuidado en la forma en que identificamos a los interesados.
- Los interesados y el público no son iguales.
- Los grupos NIMBY (no en mi patio trasero) con impacto directo asumen la representación de toda la región. El público general no está bien representado. ¿Esto es correcto?

-
- Los grupos de interés deben participar más para representar mejor a la región.

¿Por qué participa?

- Para lograr cambios en el futuro lejano.
- Austeridad: es dinero de impuestos que se invierte en forma apropiada.
- Profesionalmente y luego pasé a inversiones como interesado extendido.
- Participo por los valores.
- Preocupación ambiental para colaborar con el proceso porque veo que avanza y no se atasca.
- Para mejorar el proyecto.

Educación

- Los temas se pueden explicar mejor electrónicamente porque son más “entendibles”.
- Informar y educar con documentos legales largos y complicados: “No sé más de lo que sabía antes”.
- El público no sabe cómo participar.
- Hay una enorme curva de aprendizaje para llegar a un lugar donde incluso puede opinar o no cuando no entiende.
- La información honesta necesita ponerse en perspectiva donde el público pueda entender.
- Consentimiento informado: ¿eso es participación del público?

Comunicación y foros

- Reuniones abiertas de foro: usted no sabe si lo escucharon ni escucha lo que dicen los demás; no hay comentarios del público.
- Los sitios Web generarán más comentarios pero los comentarios expresados en conversaciones personales son de mayor calidad.
- Necesitamos ampliar las comunicaciones electrónicas pero mantener las personales.
- Internet: no siempre se sabe quién hizo el comentario.

Motivación

- ¿Cómo podemos crear más consciencia en el público sobre temas que van más allá de su propio vecindario?
- ¿Cómo podemos hacer que los ciudadanos se mantengan interesados durante todo el proyecto?
- A Juan Pérez no le interesa si no hay impacto directo.
- El proceso de participación del “interesado”: En realidad tiene un motivo para preocuparse.t.

Valores

-
- El rol principal del MARC debe ser establecer valores regionales.
 - Los valores deben establecerse al principio: antes de definir el proyecto. Smart Moves es un ejemplo.
 - Los valores pueden ser tan amplios a veces que se pueden interpretar de cualquier forma, no según su intención inicial.
 - La desconexión entre los valores y el momento en que el proyecto sale a la luz produce la sensación de ineficacia.
 - Las personas van a las reuniones con valores pero no necesariamente informadas.
 - Los ingenieros no entienden valores.
 - Presentar un plan que aparente ser de participación pública.
 - El público piensa que las decisiones se tomaron antes o sin la participación del público (no hay discusión de valores).

Encuesta

- ¿Cuándo debe comenzar la participación del público? Momento oportuno.
- ¿Cómo se deben enviar los avisos públicos?
- ¿Cuánto es demasiado extenso para un documento?
- ¿Cómo lo ha educado MARC? ¿Qué tan bien lo hizo?

Grupo de enfoque público: Público general

15 de marzo de 2007

Notas:

Inquietudes y motivaciones

- Opciones de transporte a bajo costo
- Expansión urbana
- Tránsito
- Atención de los privados económicamente
- Transporte como parte vital de la economía
- Alternativas de traslados diarios

Situación ideal de participación

- Comenzar diferentes conversaciones a través de los blogs en línea. Debe ser transparente y agradable. Probablemente atraería un grupo erario más joven.
- Sitio Web dedicado a problemas de tránsito: no del MARC (la mayoría de las personas no conocen el MARC).
- Participar a “punto cero” pero con la posibilidad de entrar en cualquier momento.
- “Sub-punto cero”: blog en línea para ideas, posiblemente en el sitio Web del MARC.

¿Cómo se informa a la gente?

- Las personas que no pueden usar Internet.
- ¿Cómo se les confiere voz a los ancianos?
- ¿Cómo tratamos a las personas bilingües?
- Conectarse con organizaciones vecinales, iglesias, centros comunitarios, periódicos y radios en español, etc.
- El público objetivo debe influir en la forma en que se comunica la información.

¿En qué punto las personas necesitan información?

- Los temas de señales de detención tal vez no sean tan importantes como los cambios en una calle central o principal.

Las necesidades individuales no son atendidas

- Los comentarios sobre las necesidades individuales de una persona deben tener tanto peso como los de una organización; lo ideal es que no tenga que formar parte de la organización para ser escuchado.

¿Sabría con quién comunicarse para determinados problemas?

- No podemos suponer que todos saben con quién comunicarse.

Barreras (con Diagrama de afinidad realizado)

- Acceso/proceso
- Cronogramas
- Confianza/impacto
- Desarticulado
- Privación de derechos

Soluciones

- Acceso/proceso
- Persona de punto de Acceso regional que dirigiría y manejaría las preguntas de ciudadanos en un número como el 411. ¿311?
- Base de datos regional de actividades y contactos actuales en el distrito ordenada por distrito. Se puede acceder a través de Internet o por teléfono.
- Comenzar la educación de los niños sobre temas de transporte en la escuela.
- Momento oportuno.
- Las personas pueden tratar de mantenerse en contacto pero si no hay información, no estarán

informados. Usar las organizaciones para canalizar la información oportuna.

- Centrarse en la asociación con la comunidad desde el comienzo hasta el final.
- Confianza/impacto.
- Sin respuesta de formulario; debe contactarse con una persona real por teléfono, ayuda en línea en tiempo real, acuse de recibo posterior en los blogs.
- Privación de derechos.
- Encuestas: encuestas en autobuses.
- Sondeos más frecuente en el correo común.
- Comunicarse a través de los empleadores.
- Necesita más campeones locales para liderar temas importantes.
- Desarticulado.

¿Qué tamaño tiene su "patio trasero"?

- Intereses que atraviesan las líneas estatales, muy amplios en este grupo.

F. DEFINICIONES

Ley de Estadounidenses con Discapacidad (ADA)	La legislación define las responsabilidades y los requisitos de los proveedores de transporte para que el transporte sea accesible para personas con discapacidades. (FTA1)
Análisis de alternativas	Entender cómo funciona el sistema de transporte y sus componentes, tales como información sobre costos, beneficios e impactos de las posibilidades para el sistema.
Área de cumplimiento	Área con una calidad de aire que cumple con las normas de salud, o las supera, establecidas por la Agencia de Protección Ambiental (EPA) utilizadas en la Ley de Aire Limpio. Las áreas de incumplimiento son aquellas que no cumplen estas normas para los contaminantes designados. Un área puede ser de cumplimiento para un contaminante y de incumplimiento para otro.
Corredor	Una banda geográfica amplia que sigue un flujo direccional general que conecta las principales fuentes de viajes, las cuales pueden incluir una serie de alineaciones de calles, autopistas y rutas de tránsito. (APTA1)
Estudios de corredores	El objetivo usual del estudio de corredores es determinar la mejor forma para atender la demanda de viajes existente así como la futura. Estos estudios definen la alineación, el modo y las instalaciones entre los centros de actividad u otras terminales. La planificación de corredores se logra aplicando una perspectiva de largo alcance (por lo menos de 20 años, pero a veces más).
Consultas	El acto de consultar o asesorarse; deliberación de dos o más personas sobre algún tema con el fin de averiguar opiniones o llegar a un acuerdo.
Departamento de Transporte (DOT)	Establece la política de transporte general del país. Bajo esta organización aglutinante hay diez administradores cuyas jurisdicciones incluyen planificación de autopistas, desarrollo y construcción, tránsito urbano masivo, ferrocarriles, aviación y la seguridad de vías fluviales, puertos, autopistas y oleoductos y gasoductos. El Departamento de Transporte (DOT) fue instituido por ley del 15 de octubre de 1966, según enmienda (49 U.S.C. nota 102 y 102) “para garantizar la administración coordinada y efectiva de los programas de transporte del gobierno federal” y para desarrollar “políticas nacionales de transporte y programas propicios para la provisión de transporte ligero, seguro, eficiente y conveniente al menor costo conforme a éste”. (OFR1)
Justicia Ambiental (EJ)	La justicia ambiental garantiza que los servicios y los beneficios permitan la participación significativa y que se distribuyan equitativamente para evitar la discriminación.
Estudios de viabilidad	Estudio en el cual se estudia en detalle una posible estrategia o proyecto para determinar si hay una solución viable a la luz de las limitaciones ambientales, de ingeniería, presupuestarias y comunitarias.

Administración Federal de Autopistas (FHWA)	<p>Una división del Departamento de Transporte de los EE.UU. que administra el Programa de Autopistas con ayuda federal, brinda asistencia financiera a los estados para construir y mejorar las autopistas, las carreteras urbanas y rurales y los puentes. La FHWA también administra el Programa de Autopistas en Tierras Federales, que incluye inspección, diseño y construcción de carreteras del sistema de autopistas en bosques, avenidas y bulevares, carreteras en reservas indígenas, carreteras de acceso para defensa y otras carreteras en tierras federales. La entidad federal dentro del Departamento de Transporte de los EE.UU. está a cargo de la administración del Programa Federal de Autopistas en Terrenos. Se convirtió en un componente del Departamento de Transporte de 1967 conforme a la Ley del Departamento de Transporte (49 U.S.C. ap. nota 1651). Administra los programas de transporte de autopistas del Departamento de Transporte según la legislación pertinente.</p>
Administración Federal del Tránsito (FTA)	<p>Una división del Departamento de Transporte de los EE.UU. que es la fuente principal de asistencia financiera federal a las comunidades norteamericanas para planificación, desarrollo y mejoras de los sistemas de transporte público o masivos. La FTA ofrece liderazgo, asistencia técnica y recursos financieros para que el transporte público seguro y tecnológicamente avanzado mejore la movilidad y accesibilidad, las comunidades de la nación y el ambiente natural y fortalezca la economía nacional. (Ex Administración de Transporte Masivo Urbano) Opera bajo la autoridad de la Ley Federal de Tránsito, según enmienda (49 U.S.C. ap. 1601 y sig.). La Ley Federal de Tránsito fue revocada el 5 de julio de 1994 y las leyes federales de tránsito se codificaron y reconstituyeron como capítulo 53 del Título 49, Código de los Estados Unidos (U.S.C.). La Administración Federal del Tránsito se estableció como un componente del Departamento de Transporte según la sección 3 del Plan de reorganización N.º 2 de 1968 (5 U.S.C. ap.), en vigencia a partir del 1.º de julio de 1968. Las misiones de la Administración son: 1) ayudar en el desarrollo de las instalaciones de transporte masivo, equipos, técnicas y métodos mejorados, con la colaboración de empresas de transporte masivo públicas y privadas. 2) incentivar la planificación y el establecimiento de los sistemas de transporte masivo urbano necesarios para el desarrollo económico y urbano deseable, con la colaboración de empresas de transporte masivo públicas y privadas, 3) brindar asistencia a los gobiernos estatales y locales y sus dependencias en la financiación de dichos sistemas, para ser operados por empresas de transporte masivo públicas y privadas según lo determinen las necesidades locales, y 4) brindar asistencia financiera a los gobiernos estatales y locales para ayudar a implementar metas nacionales relacionadas con la movilidad para ancianos, personas con discapacidades y en desventaja económica. (OFR1)</p>
Grupos de enfoque	<p>Pequeño grupo seleccionado de una población más amplia como muestra, por medio de debate abierto, para que sus miembros opinen o den una respuesta emocional sobre un tema o área en particular.</p>
Metas	<p>Declaraciones generalizadas que se relacionan ampliamente con el ambiente físico de los valores.</p>

Internet	Una red de computadoras amplias que vincula las redes de computadoras más pequeñas en el mundo. Internet incluye las redes comerciales, educativas, gubernamentales y otras, que usan el mismo conjunto de protocolos de comunicación.
Plan de Transporte de Largo Alcance (LRTP)	Documento producto de la colaboración y del consenso regional y estatal sobre el sistema de transporte de una región o estado y que sirve como la perspectiva que define los sistemas y servicios de transporte de una región o estado. En las áreas metropolitanas, el plan indica todas las mejoras de transporte programadas para financiamiento en los próximos 20 años.
Estudios principales de inversión	Estudio, similar al Análisis de alternativas (AA) que antes era exigido por la reglamentación federal. Revisaba y evaluaba una serie de alternativas a las mejoras de transporte propuestas en un corredor o subárea.
Área de Planificación Metropolitana	Área geográfica en la cual se debe llevar a cabo el proceso de planificación de transporte metropolitano exigido por el 23 U.S.C. 134 y el Artículo 8 de la Ley Federal de Tránsito (U.S.C. ap. 1607). (23 CFR 420)
Organización de Planificación Metropolitana (MPO)	1) Ente de políticas regionales, exigido en áreas urbanizadas con poblaciones superiores a 50.000 personas y designado por funcionarios locales y el gobernador de dicho estado. Es responsable de la colaboración con el estado y otros proveedores de transporte para llevar a cabo los requisitos de planificación del transporte metropolitano de la legislación federal sobre autopistas y tránsito. 2) Formado en conjunto con el estado, desarrolla planes y programas de transporte para el área metropolitana. Para cada área urbanizada, se debe designar una Organización de Planificación Metropolitana (MPO) mediante el acuerdo entre el gobernador y las unidades locales de gobierno que representan el 75% de la población afectada (en el área metropolitana), incluidas las ciudades centrales o las definidas por la Oficina del Censo, o de acuerdo con los procedimientos establecidos por la ley local o estatal vigente (23 U.S.C. 134(b)(1) Ley Federal de Tránsito de 1991 Artículo 8(b)(1). (FHWA2)
Área de incumplimiento (NAA)	Cualquier área geográfica que no cumpla con los requisitos de aire limpio establecidos en la Ley del Aire Limpio de 1990.
Reunión o audiencia pública	Un encuentro público con el fin expreso de informar y solicitar comentarios de las personas interesadas con respecto a temas de transporte.
Participación pública	La participación activa y significativa del público en el desarrollo de planes y programas de transporte.
SAFETEA-LU	La Ley de Igualdad en el Transporte Eficiente, Flexible, Confiable y Seguro: un Legado para los Usuarios (SAFETEA-LU) se promulgó como la ley principal de financiamiento del transporte del país en 2005. Esta ley autoriza los programas federales de transporte de superficie para autopistas, seguridad de autopistas y tránsito para 2005 a 2009. Continúa y retoma muchas de las funciones esenciales de sus antecesoras, la ley TEA-21 e ISTEA, incluidas las relacionadas con las MPO.
Artículo 508 de la Ley de Rehabilitación	Ley enmendada por el Congreso en 1998 para exigir a las entidades federales que hagan su tecnología electrónica e informática accesible para las personas con discapacidades.

G. ESPECTRO DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA DE IAP2



	INFORM	CONSULT	INVOLVE	COLLABORATE	EMPOWER
Public participation goal	To provide the public with balanced and objective information to assist them in understanding the problem, alternatives, opportunities and/or solutions.	To obtain public feedback on analysis, alternatives and/or decisions.	To work directly with the public throughout the process to ensure that public concerns and aspirations are consistently understood and considered.	To partner with the public in each aspect of the decision including the development of alternatives and the identification of the preferred solution.	To place final decision-making in the hands of the public.
Promise to the public	We will keep you informed.	We will keep you informed, listen to and acknowledge concerns and aspirations, and provide feedback on how public input influenced the decision.	We will work with you to ensure that your concerns and aspirations are directly reflected in the alternatives developed and provide feedback on how public input influenced the decision.	We will look to you for advice and innovation in formulating solutions and incorporate your advice and recommendations into the decisions to the maximum extent possible.	We will implement what you decide.
Example techniques	<ul style="list-style-type: none"> ■ Fact sheets ■ Web sites ■ Open houses 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Public comment ■ Focus groups ■ Surveys ■ Public meetings 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Workshops ■ Deliberative polling 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Citizen advisory committees ■ Consensus-building ■ Participatory decision-making 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Citizen juries ■ Ballots ■ Delegated decision

© International Association for Public Participation, www.iap2.org

H. CAJA DE HERRAMIENTAS DE TÉCNICAS DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA DE IAP2

<http://www.iap2.org/associations/4748/files/toolbox.pdf>

MARC

Mid-America Regional Council

600 Broadway, Suite 200 ■ Kansas City, MO 64105-1659
Phone: 816/474-4270 ■ Fax: 816/421-7758 ■ www.marc.org