



PROGRAMA DE TRABAJO DE PLANIFICACIÓN UNIFICADO

AÑO FISCAL 2011

La elaboración de este informe fue financiada en parte a través de una subvención de estudios técnicos de la Administración Federal de Tránsito y fondos de planificación metropolitana de la Administración Federal de Carreteras, administrada por el Departamento de Transporte de Kansas y el Departamento de Transporte de Missouri. Las opiniones, hallazgos y conclusiones expresadas en esta publicación son de los autores y no necesariamente de la Comisión de Transporte y Carreteras de Missouri, la Secretaría de Transporte de Kansas, la Administración Federal de Carreteras o la Administración Federal de Tránsito.

Aprobado Octubre 26, 2010

**PROGRAMA DE TRABAJO DE PLANIFICACIÓN UNIFICADO AÑO FISCAL 2010
MID-AMERICA REGIONAL COUNCIL
TABLA DE CONTENIDO**

INTRODUCCIÓN 2

PROCESO DE PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE 3

**PROGRAMA DE PLANIFICACIÓN UNIFICADO PARA EL AÑO FISCAL 2011
MID-AMERICA REGIONAL COUNCIL**

PROSPECTO

INTRODUCCIÓN

Como la Organización de Planificación Metropolitana (OPM) designada para la región de Kansas City, el Mid-America Regional Council (MARC) es responsable bajo la Sección 134 del Título 23, Código de Estados Unidos, de llevar a cabo un proceso de planificación del transporte “continuo, cooperativo y completo” (3-C), que genere planes y programas que provean el desarrollo, funcionamiento y gestión de instalaciones de transporte que funcionarán como un sistema de transporte intermodal para el área metropolitana. La Ley de Equidad de Transporte Seguro, Responsable, Flexible, Eficiente: Un Legado para los Usuarios (SAFETEA-LU) es la ley más reciente que establece la política de transporte federal y las autorizaciones para financiamiento. Las regulaciones federales que implementan la política de transporte (23 CFR §450.308) exigen que:

" (b) Las actividades de planificación del transporte metropolitano realizadas con fondos provistos según el título 23 U.S.C. y el título 49 U.S.C. Capítulo 53 deben estar documentadas en un programa de planificación unificado (UPWP)...

(c) ...cada OPM, en conjunto con el/los operador(es) de transporte público y el Estado(s) deben desarrollar un UPWP que incluya una discusión de las prioridades de planificación frente al APM (área de planificación metropolitana). El UPWP debe identificar el trabajo propuesto para el próximo periodo de uno a dos años por actividad principal y tarea (incluyendo actividades que aborden los factores de planificación en §450.306(a)), con suficiente detalle para indicar quién (por ejemplo OPM, Estado, operador del transporte público, gobierno local o consultor) realizará el trabajo, la agenda para completar el trabajo, los productos resultantes, la financiación propuesta por actividad/tarea y un resumen de los montos totales y fuentes de fondos Federales y fondos de contrapartida."

Como lo indica su nombre, el *UPWP* promueve un enfoque regional unificado para la planificación de transporte con el fin de alcanzar metas y objetivos regionales. El *UPWP* realiza tres funciones diferentes: (1) describe las actividades de planificación de transporte de MARC y de otros organismos que se proponen llevar a cabo durante 2010 para abordar los temas y prioridades regionales; (2) sirve para documentar los gastos propuestos para los fondos federales, estatales y locales en apoyo de las aplicaciones para diversas subvenciones de planificación; y (3) proporciona una herramienta de gestión para MARC y los organismos de financiamiento en la programación de las actividades principales de planificación de transporte, hitos y productos. Como ejemplo, con el estado actual de la calidad de aire de la región de Kansas City, MARC desarrolla un plan de transporte de largo alcance que se actualiza en un ciclo de cinco años. Los dos primeros años del ciclo se focalizan en actividades de seguimiento identificadas en el plan anterior, la actualización de la base de datos sobre comportamiento de viaje y el mejoramiento de las herramientas técnicas para fijar el escenario para la próxima actualización. El tercer año del ciclo se centra en el desarrollo de una política que sirva de marco y dirección para el plan, y la preparación de pronósticos de ingresos para el periodo del plan. El cuarto y quinto año se focalizan en el desarrollo de los componentes del plan, incluyendo elementos modales, listados de proyectos, análisis de capacidad financiera, análisis de justicia ambiental y análisis de calidad de aire, y concluye con la revisión pública final y la adopción del plan actualizado por el organismo (este es el foco en 2009 y 2010). Algunos elementos de extensión pública y participación serán parte de las actividades de cada año.

El *UPWP* del Año Fiscal 2011 ha sido desarrollado por MARC, con aportes de gobiernos locales, organismos de tránsito del área, el Departamento de Transporte de Missouri (MoDOT), el Departamento de Transporte de

Kansas (KDOT), la Administración Federal de Tránsito (FTA), y la Administración Federal de Carreteras (FHWA). El documento está organizado en elementos específicos de trabajo, cuyos objetivos, actividades de trabajo, productos, fechas de cumplimiento y fuentes de financiamiento son identificados apropiadamente. El *UPWP* 2011 ha sido elaborado de acuerdo con el Memorando de Entendimiento desarrollado en 2006/2007 para identificar roles y responsabilidades de MARC como la OPM, los Departamentos de Transporte de Kansas y Missouri, la Autoridad de Transporte del Área de Kansas City, Tránsito del Condado de Johnson y Tránsito del Gobierno Unificado en el proceso de planificación metropolitana para la región de Kansas City.

PROCESO DE PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE

El Mid-America Regional Council (MARC) comenzó sus operaciones como un consejo metropolitano de gobiernos el 1 de enero de 1972 como resultado de la unión entre el Mid-America Council of Governments y la Comisión de Planificación Metropolitana. En 1974, los gobernadores de Kansas y Missouri designaron oficialmente a MARC como la Organización de Planificación Metropolitana para el área metropolitana de Kansas City. MARC además es designado como el organismo regional responsable por la planificación de calidad de aire según la Sección 174 de la Ley Federal de Aire Limpio.

La función de MARC es proporcionar un foro para la presentación y resolución de problemas y temas metropolitanos por parte de funcionarios debidamente elegidos de gobiernos locales con propósitos generales. Los tipos de problemas y temas que son abordados por MARC son típicamente aquellos que trascienden los límites establecidos de los gobiernos locales. Sistemas de Transporte, calidad de aire, sistemas de agua y alcantarillado, fuerza de trabajo, cultura, seguridad pública, seguridad nacional, servicio social, salud y necesidades de vivienda son ejemplos que ilustran las cuestiones y problemas regionales en los cuales MARC está involucrado.

La región de MARC cubre nueve condados: Cass, Clay, Jackson, Platte y Ray en Missouri, y Johnson, Leavenworth, Miami y Wyandotte en Kansas, abarcando una población de casi 1.8 millones de personas. Para la planificación de transporte, la jurisdicción del MARC incluye siete de los nueve condados como se muestra en la Figura 1.

La Junta Directiva de MARC consiste de treinta y tres funcionarios elegidos. Los nueve condados y las seis ciudades más grandes dentro de la región (Kansas City, Independence y Lee's Summit en Missouri y Kansas City, Overland Park y Olathe en Kansas) tienen representación directa en la junta. Las ciudades más pequeñas son representadas en la Junta por funcionarios locales elegidos al nivel del condado.

El proceso de planificación del transporte de la región de Kansas City está plasmado conceptualmente en la Figura 2. El proceso es un proceso evolutivo continuo, que involucra muchas iteraciones y mejoras en el tiempo. El primer paso de importancia en el proceso es el desarrollo y adopción del Plan de Transporte de Largo Alcance (LRTP). Contribuyendo al LRTP están los productos del proceso de gestión de congestión, así como también otros sistemas de gestión y actividades de monitoreo del desempeño. Las proyecciones del uso regional de la tierra, población y empleo proporcionan otro aporte clave para el LRTP, ya que determinan en gran medida las necesidades futuras de transporte de la región. El proceso también implica un gran esfuerzo de participación pública para identificar problemas de la comunidad, preocupaciones y prioridades. El LRTP debe ser específico del proyecto (para proyectos importantes al nivel regional) y restringido financieramente.

El LRTP brinda la base para el desarrollo del *Programa de Mejoramiento del Transporte (TIP)*, el cual se trata de una lista de proyectos restringidos financieramente para ser financiados e implementados en los próximos cinco años. El *TIP* debe ser consistente con el LRTP. Luego de la aprobación de MARC, el *TIP* es aprobado por

los Gobernadores, o sus designados, de Kansas y Missouri e incorporado en el programa de mejoramiento del transporte de todo el estado (STIP) para cada estado.

Debido a la designación actual de la región como área con cumplimiento de la calidad de aire, no se requiere que el LRTP y el *TIP* se ajusten al plan de implementación estatal (SIP) para la calidad de aire. Sin embargo, MARC se ha comprometido a conducir un proceso voluntario de conformidad para continuar proporcionando información a la comunidad y a los responsables de la toma de decisión para la región en referencia a la relación entre las inversiones en transporte y la calidad de aire de la región. A través del proceso voluntario de conformidad, MARC determinará que las emisiones de contaminantes resultantes de la implementación del LRTP y del *TIP* no excedan las emisiones permitidas establecidas en el SIP. La EPA de Estados Unidos está en el proceso de revisar los estándares de nivel de ozono en el terreno y se espera que Kansas City sea designada como zona de no-cumplimiento en la segunda mitad del 2011; luego de esa re-designación, Kansas City será obligada a realizar determinaciones de conformidad en el LRTP y *TIP*.

Una vez que los proyectos son incluidos en el año actual del *TIP*, se puede proceder a la ejecución, lo cual a su vez resulta en cambios en la condición y rendimiento del sistema que puede reflejarse en los sistemas de gestión. Estos cambios, así como también los nuevos pronósticos de uso de la tierra, población y empleo, exigen actualizaciones periódicas al LRTP. Debido al estado actual de la región como un área de cumplimiento de la calidad de aire, MARC actualiza el LRTP en un ciclo de 5 años. Comenzando en el 2011, y debido a la re-designación esperada de no-cumplimiento para el ozono, el LRTP será actualizado cada cuatro años.

Figura 1: Límites Regionales MARC

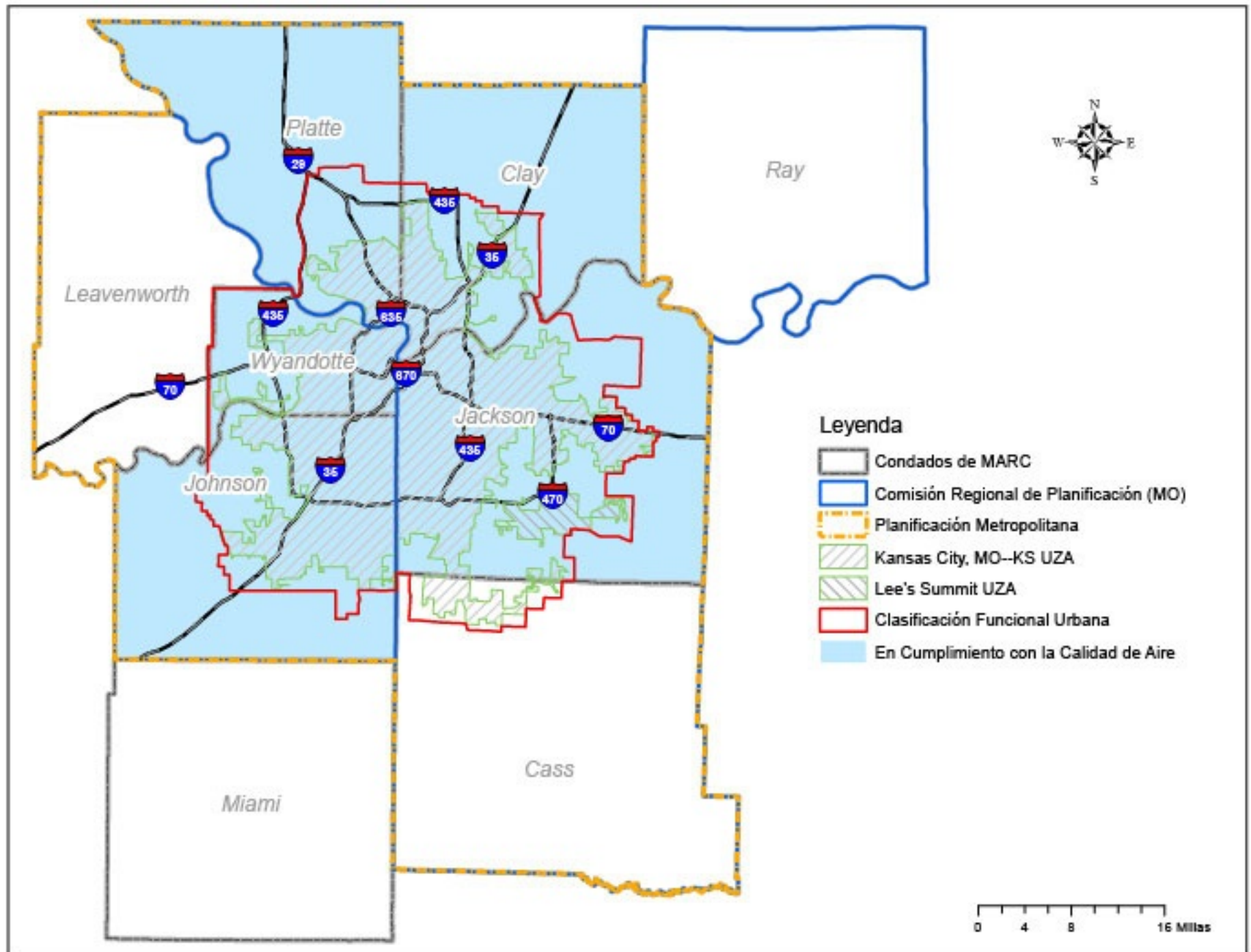
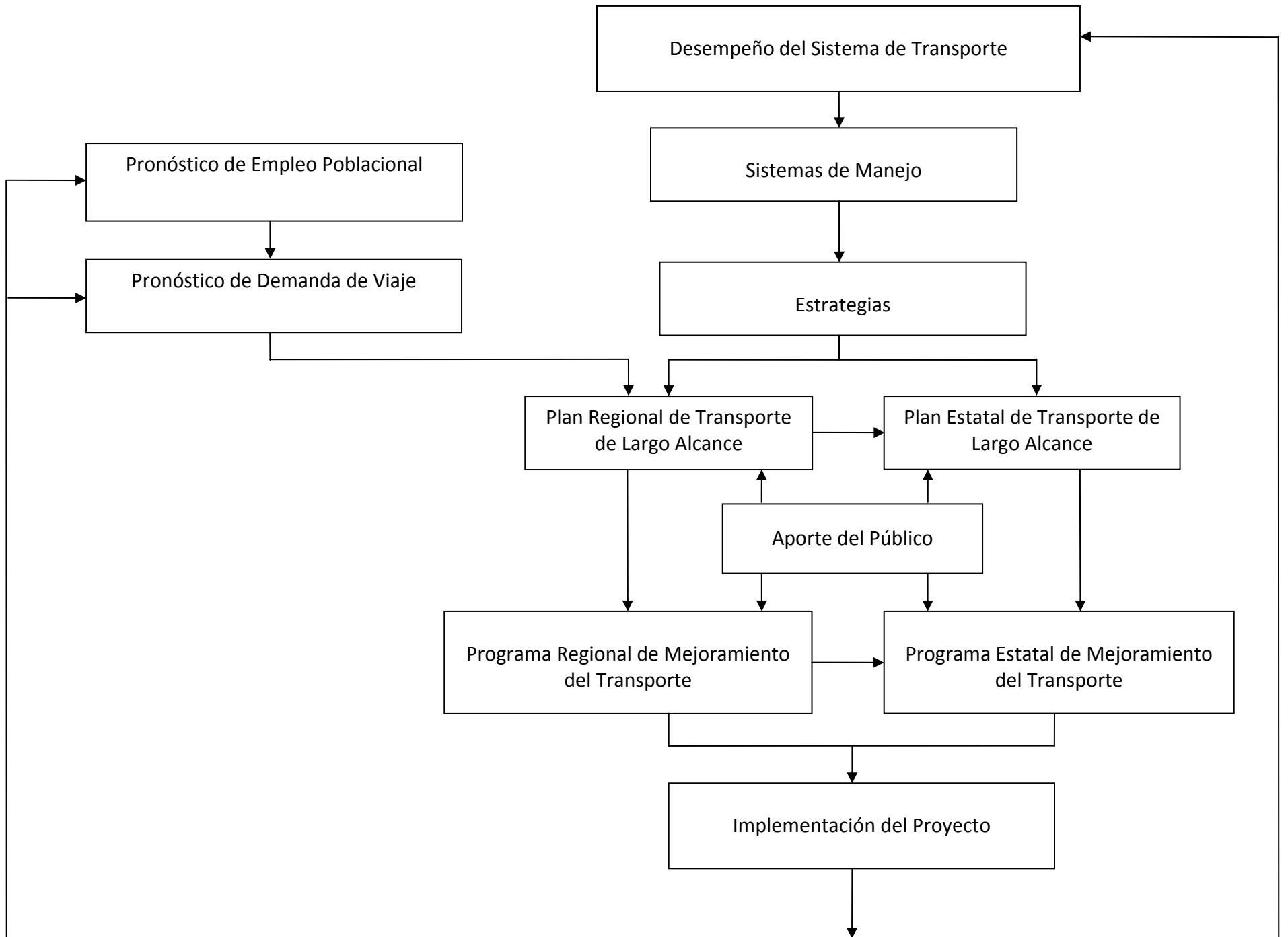


Figura 2: Proceso de Planificación del Transporte



El proceso de planificación de transporte debe abordar explícitamente ocho factores de planificación identificados por SAFETEA-LU:

1. Apoyar la vitalidad económica del área metropolitana, permitiendo especialmente la competitividad global, productividad y eficiencia;
2. Incrementar la seguridad del sistema de transporte para usuarios motorizados y no motorizados;
3. Incrementar la garantía del sistema de transporte para los usuarios motorizados y no motorizados;
4. Incrementar la accesibilidad y circulación de las personas y la carga;
5. Proteger y mejorar el ambiente, promover la conservación de energía, mejorar la calidad de vida, y promover la consistencia entre las mejoras de transporte y los patrones de desarrollo económico y de crecimiento planeados al nivel estatal y local;
6. Mejorar la integración y conectividad del sistema de transporte — entre las modalidades — para personas y carga;
7. Promover la gestión y operación eficiente del sistema; y
8. Hacer hincapié en la preservación del sistema de transporte existente.

Asimismo, la actual administración está promoviendo que los principios de habitabilidad sean considerados en las actividades del proceso de planificación metropolitana. Estos principios son:

- Proveer más opciones de transporte
- Promover vivienda equitativa y económica
- Mejorar la competitividad económica
- Apoyar las comunidades existentes
- Coordinar las políticas y las inversiones en apalancamiento
- Valorar las comunidades y los vecindarios

Productos

Los productos principales del proceso de planificación de transporte, además del programa de trabajo de planificación unificado, son el Plan de Transporte de Largo Alcance (LRTP) y el *Programa de Mejoramiento del Transporte (TIP)*. También se elaboran regularmente numerosos informes especiales, estudios de corredor/sub-área y análisis sobre una amplia variedad de temas de transporte.

Plan de Transporte de Largo Alcance (LRTP). El LRTP es la pieza central del proceso de planificación metropolitana de transporte. MARC ha desarrollado desde su comienzo una serie de planes de transporte de largo alcance. En el verano de 2010, MARC aprobó el *Transportation Outlook 2040*, el LRTP actual de la región. El *Transportation Outlook 2040* está construido alrededor de la visión de un área metropolitana sostenible, y promueve la identificación e inversión en nodos y corredores de actividad. El *Transportation Outlook 2040* articula un amplio conjunto de metas, políticas y estrategias de transporte para toda la región, incluyendo varias que son nuevas para este LRTP, tales como el abordar el papel del transporte en la ubicación de lugares, salud pública y uso de la energía. El plan está restringido financieramente, reflejando solamente el financiamiento que está disponible actualmente o puede razonablemente esperarse que esté disponible durante el período de tiempo del plan, e identifica las principales inversiones de transporte hasta el año 2040. El plan también fue evaluado y cumple con los requisitos de justicia ambiental para garantizar que las

inversiones planificadas para la región sean equitativas. Además MARC determinó que el plan se ajustará al plan de implementación estatal (SIP) aplicable para la calidad de aire a través de un proceso de conformidad voluntario. El LRTP debe ser completamente actualizado al menos cada cinco años, pero puede ser revisado con mayor frecuencia de ser necesario. MARC anticipa que la siguiente actualización importante del LRTP será completada en 2015.

Programa de Mejoramiento del Transporte (TIP). El TIP es una lista de proyectos priorizados de transporte propuestos para ejecutarse durante los próximos cinco años. Los proyectos incluidos en el TIP deben ser consistentes con el LRTP, y son presentados para consideración de los organismos de gobierno local, los organismos de transporte del estado, los operadores de tránsito local o MARC. El TIP debe cubrir al menos cuatro años, aunque MARC elabora un TIP de cinco años, y procesa enmiendas en un ciclo trimestral. El TIP es restringido financieramente en cada año del programa, lo cual significa que el financiamiento identificado para proyectos de transporte en un año dado no puede exceder el monto que razonablemente se espera esté disponible para la región según los programas federales, estatales y locales existentes. MARC también realiza una determinación voluntaria para que el TIP se ajuste al plan de implementación estatal (SIP) aplicable, y evalúa el TIP con las consideraciones de justicia ambiental. Antes de la adopción del TIP, MARC brinda una oportunidad para revisión pública y comentarios. Ningún proyecto importante al nivel regional, independientemente de la fuente de financiamiento, o ningún proyecto que utilice fondos federales de transporte puede proceder a la ejecución a menos que esté incluido en el TIP. El TIP debe ser actualizado de forma completa cada cuatro años, sobre la base de la última fecha de aprobación por la Administración Federal de Carreteras y la Administración Federal de Tránsito, aunque actualmente MARC actualiza el TIP bajo un ciclo de dos años. El TIP 2012-2016 de MARC será desarrollado en 2011.

Comités Asesores

MARC mantiene varios comités asesores para proporcionar aportes a una amplia variedad de temas, incluyendo el transporte. Los comités principales involucrados en el proceso de planificación de transporte se encuentran detallados abajo (ver Figura 3):

Comité de Política Total de Transporte (TTPC). El TTPC proporciona aportes al nivel de políticas a la Junta Directiva sobre aspectos importantes de transporte, programas y proyectos, y sirve como el foco principal para el programa de planificación de transporte general de MARC. Los miembros del TTPC incluyen funcionarios electos y representantes del personal de los condados locales y municipales, así como también representantes de la Autoridad de Transporte del Área de Kansas City, el Departamento de Transporte de Kansas (KDOT), el Departamento de Transporte de Missouri (MoDOT), la Administración Federal de Carreteras (FHWA)¹ y la Administración Federal de Tránsito (FTA)¹.

Foro de Calidad de Aire (AQF). El AQF proporciona aportes de políticas a los programas de calidad de aire de MARC, incluyendo temas relacionados al transporte como procedimientos de conformidad, inventarios de fuentes móviles y medidas de control de transporte. El AQF desempeña un rol principal en el desarrollo de la estrategia de calidad de aire de la región, incluyendo la parte de Kansas City del plan de implementación estatal (SIP) para calidad de aire. Los miembros incluyen representantes de gobiernos locales, Departamento de Recursos Naturales de Missouri, Departamento de Salud y Ambiente de Kansas, Departamento de Transporte de Missouri, Departamento de Transporte de Kansas, y otras partes interesadas.

Comité Asesor Legislativo de Transporte (TLAC). El TLAC proporciona un foro para que el liderazgo de los comités de MARC pueda discutir y desarrollar posiciones legislativas relacionadas al transporte. Los esfuerzos del TLAC se han focalizado principalmente en monitorear y desarrollar posiciones relacionadas con autorizaciones de transporte federal.

Comités Modales. Seis comités modales se reportan con TTPC, cada uno se corresponde con un modo particular o tipo de transporte. Los comités modales incluyen: (1) el Comité de Aviación, (2) el Comité Asesor para Bicicletas/Peatones, (3) el Comité de Circulación de Bienes, (4) el Comité de Carreteras, (5) el Comité de Tránsito y (6) el Grupo de Trabajo de Gestión y Operaciones. Los miembros de los comités modales son una mezcla de funcionarios electos, miembros del personal del gobierno local, funcionarios federales y estatales y representantes de varios grupos de interés.

Comités de Programación. Varios comités proporcionan una guía para la programación de fondos federales para transporte.

- El Comité de Mitigación de Congestión/Calidad de Aire (CMAQ) es un comité conjunto del Comité de Política Total de Transporte y el Foro de Calidad de Aire. Está compuesto por representantes de gobiernos locales, agencias de transporte y organismos de calidad de aire/ambiente. El comité hace recomendaciones sobre proyectos para ser financiados con fondos federales de CMAQ.

Miembros sin Derecho a Voto.

- Dos Comités STP/Prioridad de Puentes, uno por Kansas y uno por Missouri, compuestos por miembros del personal del gobierno local y representantes del Departamento de Transporte del estado. Los comités desempeñan un rol principal para priorizar proyectos del Programa de Transporte Metropolitano de Superficie (MSTP) y proyectos de puentes (BRM/BRO) para inclusión en el LRTP y el TIP. Se mantienen comités separados para cada estado ya que los fondos federales son asignados al nivel estatal y deben ser gastados dentro de cada estado.
- El Comité de Mejoras de Transporte de Missouri se reporta con el Comité de Política Total de Transporte y está compuesto por representantes del gobierno local de las áreas de obras públicas, desarrollo de la comunidad, preservación histórica, y parques y recreación. El comité hace recomendaciones al Comité de Política Total de Transporte sobre Prioridades de Mejoras de Transporte para la parte de Missouri de la región.
- El Comité de Mejoras de Transporte de Kansas se reporta con el Comité de Política Total de Transporte y está compuesto por representantes del gobierno local de las áreas de obras públicas, desarrollo de la comunidad, preservación histórica, y parques y recreación. El comité hace recomendaciones al Comité de Política Total de Transporte sobre Prioridades de Mejoras de Transporte para consideración del KDOT.
- La Asociación de Transporte Especial – Asociación de Acceso al Trabajo (ST-JAP) se reporta con el Comité de Política Total de Transporte y consiste de prestadores de servicios de transporte especial dentro de la región, incluyendo prestadores de tránsito público, varias agencias de servicio social y organizaciones de la comunidad. La ST-JAP provee aportaciones de política sobre temas y programas de paratransito/transporte especial y ayuda a elegir proyectos para financiamiento según la Sección 5310 y 5311 de la FTA, programas de Acceso al Trabajo/Viaje de Regreso y New Freedom.
- La Coalición Destino Seguro es un esfuerzo conjunto que involucra representantes de cumplimiento de la ley, obras públicas, educación de seguridad, instituciones académicas y salud pública que determinan áreas de prioridad de seguridad del transporte regional. La Coalición recomienda proyectos regionales a través del Marco para Carreteras Más Seguras de Missouri y el Programa Sección 402 de Kansas. Los miembros informan regularmente al Comité de Política Total de Transporte sobre los proyectos financiados y los progresos en las áreas prioritarias de seguridad del transporte.

Figura 3: Estructura del Comité de Calidad de Aire/Transporte de MARC



Comité Técnico de Previsión. El Comité Técnico de Previsión es un comité permanente compuesto de representantes del gobierno local en los campos de planificación, obras públicas y desarrollo de la comunidad, así como también representantes de la comunidad/sector privado. El comité brinda apoyo técnico en el desarrollo de pronósticos demográficos de la región, evaluación de estrategias y políticas.

Comités Ad Hoc. MARC u otras organizaciones dentro del área metropolitana han creado de vez en cuando una serie de comités ad hoc para proporcionar aportes sobre varios temas de transporte o para ayudar a desarrollar componentes del Plan de Transporte de Largo Alcance.

Participación Pública

El Plan de Participación Pública de MARC fue adoptado en 2007 y actualizado a finales del 2010. Dicho Plan describe los objetivos de MARC en la realización de actividades de participación pública, explica cómo los procesos de participación pública serán realizados junto con otros productos importantes, e identifica un conjunto de técnicas y estrategias que MARC utilizará al desarrollar actividades/procesos específicos de participación pública, incluyendo técnicas de visualización. El Plan también específicamente aborda consideraciones para poblaciones tradicionalmente subatendidas para garantizar que las minorías y personas de bajos ingresos estén incluidas en la planificación de MARC y en las actividades de participación pública. En 2005, MARC ayudó a crear One KC Voice, una colaboración de participación ciudadana, y puso en marcha el sitio web <http://www.onekcvoice.org> como otra herramienta para involucrar a los ciudadanos en temas de la región, incluyendo el tema del transporte.

Roles del Organismo y Responsabilidades

Como el Organización de Planificación Metropolitana (OPM) y organismo de planificación de calidad de aire designado para la región, MARC tiene la responsabilidad principal de garantizar que el proceso de planificación de transporte esté siendo realizado de acuerdo con las regulaciones federales y estatales. Otras diversas agencias asociadas desempeñan papeles claves en el proceso de planificación de transporte, como se comenta abajo.

Departamentos de Transporte (DOT) Estatales. MARC trabaja en conjunto con el Departamento de Transporte de Missouri (MoDOT) y el Departamento de Transporte de Kansas (KDOT) para llevar a cabo todas sus actividades de planificación del transporte. Los representantes estatales sirven en el Comité de Política Total de Transporte, así como en los diferentes comités modales. Ambos DOTs estatales tienen oficinas de planificación con personal designado como enlaces para la planificación y programación metropolitana.

Los DOTs estatales son responsables de una serie de actividades que afectan el proceso de planificación metropolitana. Están a cargo del desarrollo de planes de transporte de largo alcance para todo el estado, los cuales incluyen el Plan de Transporte de Largo Alcance desarrollado por MARC. Cada DOT estatal además desarrolla un programa de mejora de transporte estatal (STIP), el cual debe incorporar el *TIP* elaborado por MARC para el área metropolitana de Kansas City. En consecuencia, ambos DOTs estatales participan activamente en el proceso por el cual se priorizan y se incluyen los proyectos en el *TIP* de la región.

Los DOTs estatales también sirven como vínculos adicionales entre MARC y los organismos federales de transporte (por ejemplo la Administración Federal de Carreteras (FHWA), la Administración Federal de Tránsito (FTA) y la Administración Federal de Aviación (FAA). Si bien MARC tiene contacto directo con estos organismos, algunas comunicaciones con los organismos federales, particularmente aquellas que involucran acciones federales formales, son canalizadas a través de los DOTs estatales. Los DOTs estatales también supervisan la subvención de los fondos federales de planificación de MARC.

Organismos Estatales de Calidad de Aire. El Departamento de Recursos Naturales de Missouri (MDNR) y el Departamento de Salud y Ambiente de Kansas (KDHE) tienen la responsabilidad general por el cumplimiento de la Ley de Aire Limpio, incluyendo el desarrollo y adopción de planes de implementación estatal (SIPs). Ambos organismos han designado formalmente a MARC como el organismo de planificación principal para la calidad de aire en el área metropolitana de Kansas City. Como resultado, MARC desempeña un papel principal en el desarrollo de inventarios de fuentes de emisiones estacionarias y móviles, identificando y analizando estrategias potenciales de calidad de aire, y redactando borradores del SIP para la región. Estos productos luego son presentados al MDNR y al KDHE para revisión y aprobación. Ambos organismos estatales de calidad de aire participan en el Foro de Calidad de Aire de MARC.

Organismos de Tránsito Público. El mayor prestador de transporte público en el área metropolitana de Kansas City es la Autoridad de Transporte del Área de Kansas City (KCATA) bi-estatal de la región. También proporcionan un servicio sustancial dos gobiernos locales, el Condado de Johnson (Tránsito del Condado de Johnson) y el Gobierno Unificado de Kansas City, Kansas y Condado de Wyandotte (Tránsito del Gobierno Unificado). Estos tres organismos de tránsito presentan proyectos a MARC para su inclusión en el *Programa de Mejoramiento del Transporte*, y llevan a cabo muchas de las actividades de planificación relacionadas con el tránsito contenidas en el *Programa de Trabajo de Planificación Unificado*. Las tres entidades están representadas en el Comité de Política Total de Transporte de MARC.