



PROGRAMA DE MEJORAMIENTO DEL TRANSPORTE 2010-2014

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE DEL MID-AMERICA REGIONAL COUNCIL

APROBADO – 27 DE OCTUBRE DE 2009

TABLA DE CONTENIDO

1. Introducción.....	4
Mid-America Regional Council.....	4
Programa de Mejoramiento del Transporte	5
Relación con el Proceso de Planificación de Transporte.....	6
TIP y la Participación Pública	8
TIP y la Planificación Financiera	8
TIP y la Calidad de Aire	8
TIP y la Justicia Ambiental.....	9
Desarrollo y Mantenimiento del TIP.....	10
2. Proceso del Programa de Mejoramiento del Transporte	12
Proceso del TIP	12
Mitigación de la Congestión y Programa de Calidad de Aire	13
Programa de Transporte por Superficie y Programa de Puentes.....	14
Mejoras en el Transporte	16
Sección 5310 Programa de Asistencia de Capital.....	16
New Freedom.....	18
Acceso al Trabajo y Viaje de Regreso	18
Fondos No Sub Asignados	19
Cronograma del TIP.....	19
3. Participación Pública	22
Introducción	22
When to Get Involved	22
Public Notification and Participation Procedures and Techniques	22
4. Financial Plan	25
Introduction	25
Programas Federales Sub Asignados	26
Ley de Recuperación Americana y Reinversión	26
Mitigación de la Congestión y Programa de Calidad de Aire.....	27
Programa de Transporte por Superficie y Programa de Puentes	28
Mejoras en el Transporte	29
Sección 5310 Programa de Asistencia de Capital.....	30
Acceso al Trabajo y Viaje de Regreso.....	30
New Freedom	30
Calles y Autopistas	31
Análisis de Kansas.....	31
Análisis de Missouri	32
Transporte Público	33
Sistemas de Operaciones y Mantenimiento	38
5. Plan de Conexión de Transporte de Largo Alcance	40
6. Justicia Ambiental	43
Antecedentes	43
Metodología.....	43
Hallazgos	44
Inversión en Transporte	45

Seguridad en el Transporte.....	45
Metodología	49
Calidad de los Datos	49
Hallazgos.....	49
Análisis Adicional.....	53
Conclusión	53
7. Listados de Proyectos	55

APÉNDICES

A. Definiciones de Financiación	56
B. Análisis de Calidad de Aire.....	59
C. Comentarios del Público y Respuestas	62

1. INTRODUCCIÓN

Las decisiones sobre inversiones en el transporte en áreas metropolitanas requieren la colaboración y cooperación entre diferentes niveles de gobierno y entre las distintas jurisdicciones. El Programa de Mejoramiento del Transporte (TIP, por sus siglas en inglés) documenta cómo la región de Kansas City prioriza los limitados recursos disponibles para el transporte entre las distintas necesidades de la región. Incluye una lista de proyectos a cinco años de transporte por superficie propuestos para financiamiento federal, estatal y local dentro del área metropolitana. La inclusión en el TIP representa un hito importante en el proceso de desarrollo de un proyecto que permite al mismo recibir y gastar fondos federales.

Antes de estudiar el proceso por el cual se desarrolla y analiza el TIP, es importante familiarizarse con el proceso de planificación del transporte metropolitano y los elementos claves desarrollados por el proceso. Un buen lugar para comenzar es con el Mid-America Regional Council.

MID-AMERICA REGIONAL COUNCIL

El Mid-America Regional Council, comúnmente conocido como MARC, funciona como la asociación de los gobiernos municipales y del condado y la organización de planificación metropolitana para la región bi-estatal de Kansas City.

MARC busca construir una comunidad regional más fuerte a través de la cooperación, el liderazgo y la planificación. A través del liderazgo de MARC, los representantes de las jurisdicciones del área y de los intereses diversos de la comunidad se reúnen para tratar los problemas de la región e identificar las oportunidades para soluciones conjuntas. Estos esfuerzos, a su vez, aumentan la eficacia del gobierno local.

Como una asociación voluntaria, MARC se esfuerza por fomentar un mejor entendimiento y cooperación en cuestiones que se extienden más allá de la jurisdicción de una sola ciudad, condado o estado. Estas cuestiones incluyen transporte, cuidado de niños, ancianos, servicios de emergencia, seguridad pública y 9-1-1, temas ambientales y un gran número de otros temas.

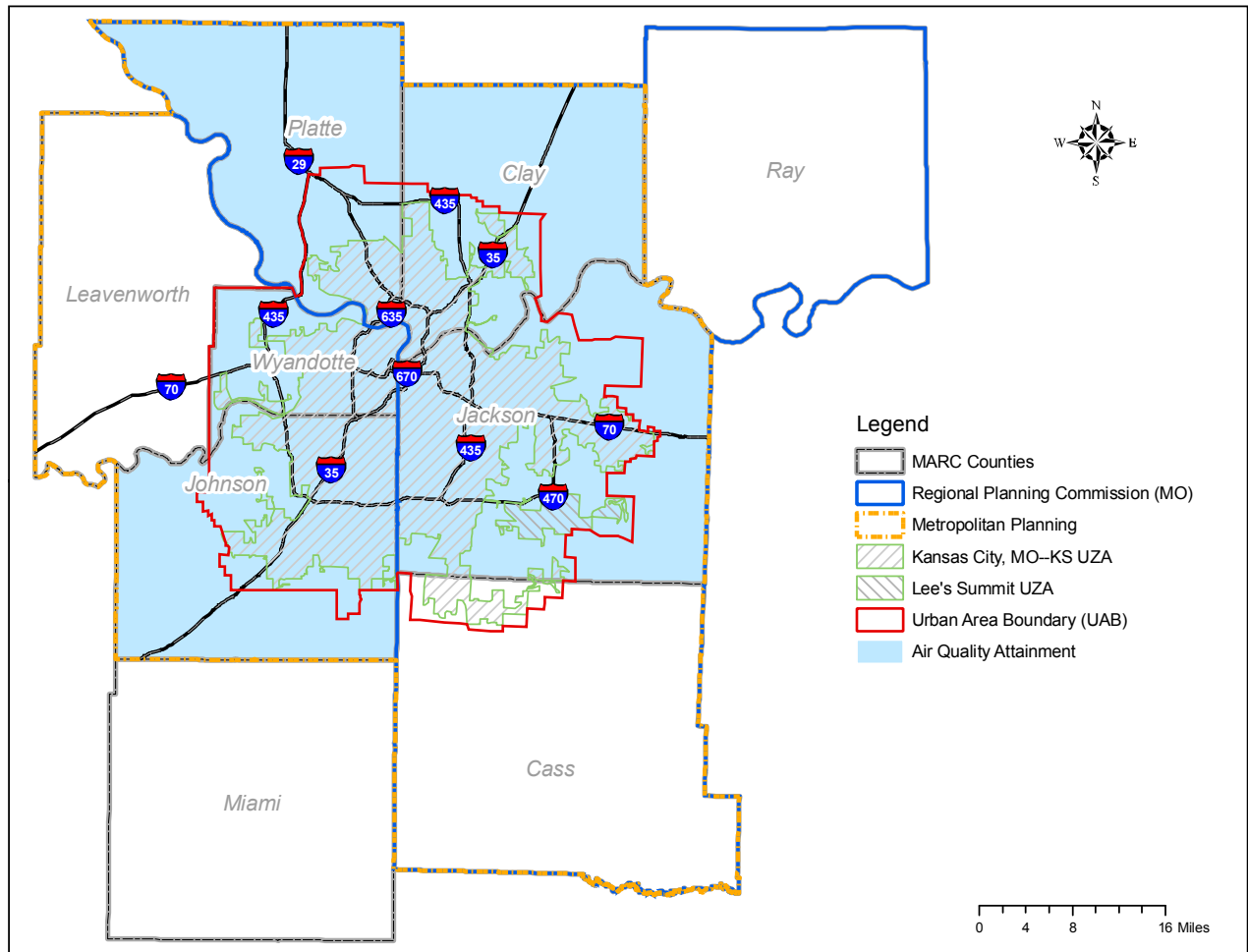
La Junta de Directores de MARC consiste de 32 funcionarios elegidos localmente que representan a los nueve condados y 120 ciudades en la región metropolitana bi-estatal de Kansas City.

MARC desempeña un rol de liderazgo activo en el fortalecimiento de la comunidad metropolitana proporcionando:

- Un foro para abordar los objetivos regionales y los diversos temas de la comunidad;
- Planificación a largo alcance y coordinación de políticas públicas; y
- Asistencia Técnica y servicios para aumentar la eficacia del gobierno local.

Como la organización de planificación metropolitana (OPM) designada para la región de Kansas City, MARC es responsable de crear planes y programas que apoyen el desarrollo y gestión integrada y funcionamiento de los sistemas de transporte e instalaciones que funcionarán como un sistema de transporte multimodal para una zona geográfica que está proyectada para ser urbanizada dentro de los próximos 20 años. Para fines de planificación del transporte metropolitano, la actual jurisdicción de MARC consiste de la totalidad de siete condados — Cass, Clay, Jackson y Platte en Missouri, y Johnson, Leavenworth y Wyandotte en Kansas — y abarca una población de casi 1.65 millones de personas.

Figure 1: Límites Regionales de MARC



updated 10/2009

PROGRAMA DE MEJORAMIENTO DEL TRANSPORTE

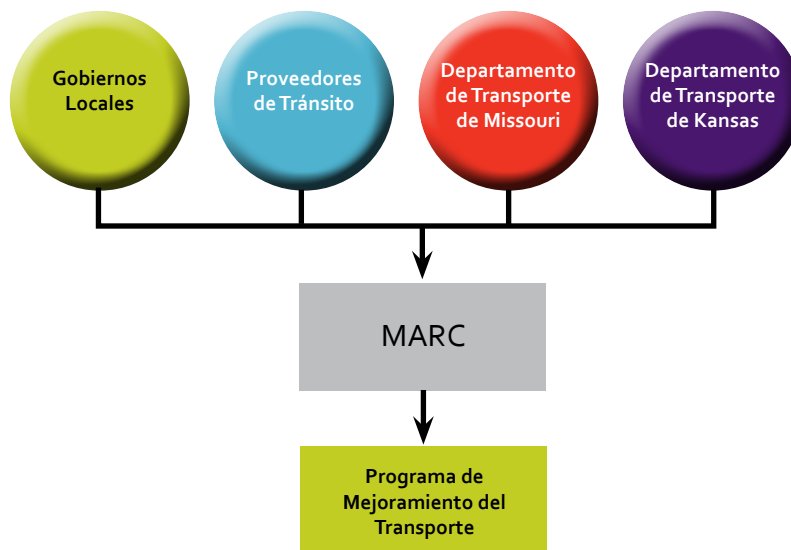
El Plan de Mejoramiento de Transporte (TIP) es desarrollado por MARC en cooperación con los departamentos de transporte de Kansas (KDOT) y Missouri (MoDOT), los gobiernos locales y agencias de transporte público. Según la ley federal, el TIP:

- Abarca un período no menor de cuatro años
- Es actualizado al menos cada cuatro años
- Es aprobado por la OPM y los gobernadores de Kansas y Missouri
- Debe ser consistente con el plan aprobado de transporte de largo alcance regional
- Cumple con el Plan de Implementación del Estado (SIP, por sus siglas en inglés) para la calidad de aire si la región es designada como un área de no cumplimiento o mantenimiento
- Demuestra que las inversiones en transporte propuestas son financieramente realistas y alcanzables
- Enumera todos los proyectos financiados con fondos federales y de importancia regional sin importar la fuente de financiamiento
- Abarca todos los modos de transporte

El TIP también incluye listados específicos para cada proyecto o fase (por ejemplo ingeniería preliminar o construcción) que incluyen:

- Suficiente material descriptivo para identificación del proyecto
- Costo total estimado del proyecto
- Monto de fondos federales propuesto para ser consignado durante cada año del programa
- Identificación de las agencias responsables del proyecto
- Identificación de proyectos cuya implementación requiere planes de la Ley de Americanos con Discapacidades (ADA).

Figure 2: Desarrollo del Programa de Mejoramiento del Transporte



RELACIÓN CON EL PROCESO DE PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE

Como la OPM para la región de Kansas City, MARC es responsable del desarrollo y mantenimiento de tres productos claves del proceso de planificación metropolitana además del TIP. El TIP implementa los documentos detallados abajo.

■ Plan de Transporte de Largo Alcance (LRTP):

Dirige el proceso de toma de decisiones sobre el transporte de manera que ayude en el logro de los objetivos regionales. El plan, Transportation Outlook 2030 Update, sirve como una plantilla para la gestión del sistema de transporte de la región hasta el año 2030 describiendo las necesidades actuales y en evolución del transporte por superficie del área metropolitana, y categorizando en líneas generales las inversiones en transporte desde mejoras de calles y tránsito hasta proyectos que mejoren la circulación de bicicletas, peatones y carga. MARC está trabajando actualmente en el desarrollo de un nuevo plan de transporte de largo alcance para la región, Transportation Outlook 2040, y anticipa su adopción en 2010.

■ Programa de Trabajo de Planificación Unificado (UPWP):

Describe las actividades de planificación de transporte que MARC y otros organismos se proponen realizar durante el próximo año fiscal. El UPWP promueve un enfoque regional unificado para la planificación del transporte con el fin de alcanzar los objetivos y metas regionales. Además sirve para documentar los gastos propuestos de los fondos de planificación

de transporte federal, estatal y local, y brinda una herramienta de gestión para MARC y los organismos de financiación en la programación de las principales actividades de planificación de transporte, hitos y productos.

■ Proceso de Manejo del Congestionamiento (CMP):

Las áreas urbanas con una población de más de 200,000 habitantes, como Kansas City, son conocidas como Áreas de Manejo del Transporte (TMA). Dichas áreas deben desarrollar un CMP que identifique y evalúe proyectos y estrategias encaminados a reducir la congestión de tránsito e incrementar la circulación de personas y bienes.

Table 1: Programación de Productos Claves de MARC en el Proceso de Planificación Metropolitana

	UPWP	TIP	L RTP	CMP
Plazo	1 Año	5 Años	30 Años	530Años
Contenidos	Actividades de planificación, estudios y tareas a ser realizadas al cabo de un año	Listado de mejoras del transporte	Identifica metas regionales de transporte, políticas y estrategias	Define e identifica la congestión y desarrolla estrategias adecuadas para reducir o mitigar la congestión.
Requisitos de Actualización	Anualmente	Cada dos años	Cada cinco años (cuatro años en áreas de no cumplimiento)	Cada cinco años

La actual ley federal de transporte — Ley de Equidad de Transporte Seguro, Responsable, Flexible y Eficiente: Un Legado para los Usuarios (SAFETEA-LU) — identifica ocho factores que deben ser considerados en el proceso de planificación:

- Apoyar la vitalidad económica del área metropolitana, permitiendo especialmente la competitividad global, la productividad y eficiencia
- Incrementar la seguridad del sistema de transporte para los usuarios motorizados y no motorizados
- Incrementar la garantía del sistema de transporte para los usuarios motorizados y no motorizados
- Incrementar la accesibilidad y circulación de las personas y carga
- Proteger y mejorar el medio 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
- Mejorar la integración y conectividad del sistema de transporte — a través y entre modalidades — para personas y carga
- Promover la gestión y operación eficiente del sistema
- Hacer hincapié en la preservación del sistema de transporte existente

¿QUÉ ES SAFETEA-LU?

La SAFETEA-LU se convirtió en ley en agosto de 2005 para proporcionar financiación para los programas de transporte por superficie de la nación hasta 2009. Autorizando asignaciones por un total de \$244.1 mil millones de dólares, SAFETEA-LU estableció numerosos programas nuevos de transporte y reautoriza varios de los programas creados bajo la legislación anterior, ISTEA y TEA-21.

El Programa de Mejoramiento del Transporte 2010–2014 ha sido desarrollado a través de un proceso coordinado consistente con los documentos de planificación y factores detallados arriba.

EL TIP Y LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA

MARC busca proporcionar oportunidades en el desarrollo del TIP a partes interesadas así como también atraer e involucrar a miembros de la comunidad quienes tradicionalmente no han estado involucrados. La meta de MARC es tener un proceso de participación pública significativo y continuo que garantice una participación temprana y continua en todas las decisiones relevantes sobre transporte. Las metas de la participación pública y las estrategias de MARC se encuentran detalladas en el Plan de Participación Pública. Este documento funciona como un marco de trabajo para guiar el proceso de participación pública en los proyectos de planificación de transporte de MARC, como el TIP.

Se fomenta la participación lo más temprano posible en el desarrollo del TIP y resulta más efectiva antes que circule el documento borrador. El desarrollo del LRTP es el punto más temprano y relevante para la participación pública ya que es la etapa en la cual se establecen las prioridades de financiación.

El público tendrá la oportunidad de revisar y comentar todas las enmiendas y actualizaciones del TIP. Las actualizaciones tienen lugar cada dos años y las enmiendas ocurren en ciclos trimestrales cuando no está siendo desarrollada una nueva actualización.

EL TIP Y LA PLANIFICACIÓN FINANCIERA

El TIP incluye un plan financiero que demuestra cómo los proyectos y programas aprobados pueden ser implementados, indica los recursos de fuentes públicas y privadas que razonablemente se espera estén disponibles para llevar a cabo el TIP, y recomienda cualquier estrategia de financiamiento adicional para los proyectos y programas necesarios. El plan financiero TIP 2010–2014 fue desarrollado por MARC en cooperación con KDOT y MoDOT, los organismos de transporte público locales, y entidades de gobierno local. Cada programa de financiamiento se equilibra financieramente contra los fondos disponibles para el período fiscal 2010–2014.

SAFETEA-LU también requiere que el plan financiero para el TIP contenga estimaciones al nivel de sistema de los costos y fuentes de ingresos que razonablemente se espera estén disponibles para mantener y operar adecuadamente el sistema de transporte multimodal.

A través de la restricción financiera, el TIP se convierte en un programa de proyectos comprometidos diseñado para lograr la circulación regional y mejorar la calidad de aire, mientras se abordan las metas económicas, ambientales, y de preservación del sistema de la región. En efecto, el TIP sirve como el plan de gastos de la región para el financiamiento federal y estatal para el mejoramiento del transporte.

EL TIP Y LA CALIDAD DEL AIRE

La Ley Federal de Aire Limpio de 1990 (CAA), exige que los proyectos de transporte cumplan con los estándares de calidad de aire para ser elegibles para la financiación federal. Esta ley requiere que todos los planes, programas y proyectos de transporte se ajusten a los presupuestos regulatorios de emisiones de fuentes móviles para contaminantes relacionados

¿QUÉ ES LA RESTRICCIÓN DE FINANCIACIÓN?

La restricción de financiación asegura que habrá fondos suficientes para implementar las mejoras propuestas — y para operar y mantener todo el sistema — mediante la comparación entre costos y recursos financieros disponibles. Sólo se incluirán en el TIP los proyectos que tengan fuentes de financiamiento realistas y disponibles.

con el transporte en áreas de mantenimiento y no cumplimiento. Según la CAA, cada agencia ambiental del estado debe desarrollar un plan denominado Plan de Implementación Estatal (SIP). El SIP describe cómo el estado cumplirá los estándares nacionales establecidos para cada uno de los seis contaminantes identificados según la CAA. Los seis contaminantes regulados son ozono, monóxido de carbono, material particulado, dióxido de azufre, dióxido de nitrógeno y plomo. Las regiones son monitoreadas continuamente para garantizar que dichos contaminantes se encuentran dentro de los estándares aceptables para la calidad del aire.

La región de Kansas City está declarada actualmente en cumplimiento del estándar de ozono de ocho horas y la región no está sujeta a requerimientos de conformidad federal de transporte/calidad de aire. En 2007, la región experimentó violaciones del estándar de ozono de ocho horas de 85 ppb (partes por mil millones) y, en respuesta, los estados de Kansas y Missouri comenzaron a implementar medidas de contingencia en sus SIPs de ozono. Se espera que Kansas City sea designada fuera de cumplimiento según el estándar de ozono recientemente reducido a 75 ppb, el cual entró en vigor el 27 de marzo de 2008. Sin embargo, el 16 de septiembre de 2009, la EPA de Estados Unidos anunció la suspensión de las designaciones según el estándar de 2008 con el fin de revisarlo y posiblemente modificarlo. Los procesos de planificación regional serán afectados por las designaciones finales de cumplimiento esperadas de la EPA para principios de 2011, con SIPs a ser completados a finales de 2013.

¿QUÉ ES LA LEY FEDERAL DE AIRE LIMPIO de 1990?

La Ley de Aire Limpio de 1990 es la versión más reciente de una primera ley aprobada en 1970 para limpiar la contaminación del aire. Le otorgó más autoridad a la Agencia de Protección Ambiental para implementar y hacer cumplir las regulaciones que redujeron las emisiones contaminantes del aire, y puso un mayor énfasis en los enfoques más rentables para reducir la contaminación del aire.

EL TIP Y LA JUSTICIA AMBIENTAL

En 1994, la Orden Ejecutiva Presidencial 12898 ordenó que cada agencia federal incorpore la justicia ambiental en su misión mediante el análisis y abordaje de los efectos de todos los programas, políticas y actividades sobre las minorías y habitantes de bajos recursos. A partir del marco establecido por el Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964, así como también el de la Ley de Política Ambiental Nacional de 1969 (NEPA), el Departamento de Transporte de Estados Unidos (U.S. DOT) estableció los tres principios siguientes para garantizar la no discriminación en sus actividades financiadas con fondos federales:

- Evitar, minimizar o mitigar los efectos ambientales y de salud humana desproporcionadamente altos y adversos, incluyendo efectos sociales y económicos, en poblaciones minoritarias y de bajos ingresos.
- Garantizar una participación plena y equitativa de todas las comunidades potencialmente afectadas en el proceso de toma de decisiones sobre transporte.
- Prevenir la denegación, reducción o demora significativa en la recepción de beneficios por parte de las poblaciones minoritarias y de bajos recursos.

El Programa de Mejoramiento del Transporte 2010–2014 fue desarrollado en forma consistente con el Plan de Participación Pública de MARC. El plan utiliza un número de estrategias para involucrar segmentos de la población tradicionalmente subatendidos en el proceso de planificación de transporte. MARC analizó los proyectos en el TIP 2010–2014 para asegurar que se estuviesen realizando niveles adecuados de inversiones de transporte con fondos federales en áreas con mayores concentraciones de poblaciones minoritarias y de bajos ingresos. El TIP 2010–2014 también incluye un análisis de seguridad que busca determinar si existe una relación entre las áreas de justicia ambiental, severidad de lesiones por colisiones, y causas potenciales de colisiones basadas en temas de seguridad de transporte regional de alta prioridad, los cuales incluyen automovilistas sin cinturón de seguridad, conducción agresiva, jóvenes y jóvenes adultos, conducir bajo la influencia de sustancias y peatones.

DESARROLLO Y MANTENIMIENTO DEL TIP

MARC, los departamentos de transporte de Kansas y Missouri, los prestadores de servicio de transporte público que operan en el área, y otras entidades que patrocinan proyectos de transporte por superficie desarrollaron en forma conjunta el TIP para el Área de Planificación Metropolitana de Kansas City. Todos los organismos cooperantes han acordado que el TIP para el área metropolitana de Kansas City abarcará un período de cinco años. Por lo tanto, este TIP incluye proyectos para el período 2010–2014.

Una parte de los fondos federales para transporte recibidos por los departamentos de transporte de Kansas y Missouri está designada, o sub asignada, para uso en la región de Kansas City. MARC utiliza su estructura establecida de comités para desarrollar las prioridades para dichos fondos. Los comités de MARC determinan las prioridades del financiamiento para los siguientes programas metropolitanos sub asignados:

- Programa de Transporte por Superficie (STPM)
- Reemplazo y Rehabilitación de Puentes (BRM)
- Mitigación de la Congestión /Calidad de Aire (CMAQ)
- Mejoras en Transporte (TE)
- New Freedom (Nueva Libertad)
- Acceso al Trabajo y Viaje de Regreso (JARC)
- Sección FTA 5310

El Comité de Política de Transporte Total de MARC (TTPC) considerará la aprobación del TIP 2010–2014 el 20 de octubre de 2009. La TTPC sirve como el ente para la toma de decisiones locales y desarrollo de políticas relacionadas con el transporte multimodal en la región. Los miembros de la TTPC incluyen funcionarios electos, representantes de los departamentos de transporte de Kansas y Missouri, funcionarios del transporte público y representantes de gobiernos locales. Cuando sea recomendado para aprobación por la TTPC, el TIP será considerado por la Junta de Directores de MARC.

El TIP es actualizado a través de un ciclo trimestral de enmiendas que le permite a MARC mantener la precisión del TIP mientras proporciona flexibilidad a los patrocinadores locales del proyecto para abordar los temas que puedan surgir. Las enmiendas, así como el TIP completo, son aprobados por la TTPC y la Junta de Directores de MARC.

Figure 3: Proceso de Programación de MARC

