

# PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO 2023-2050

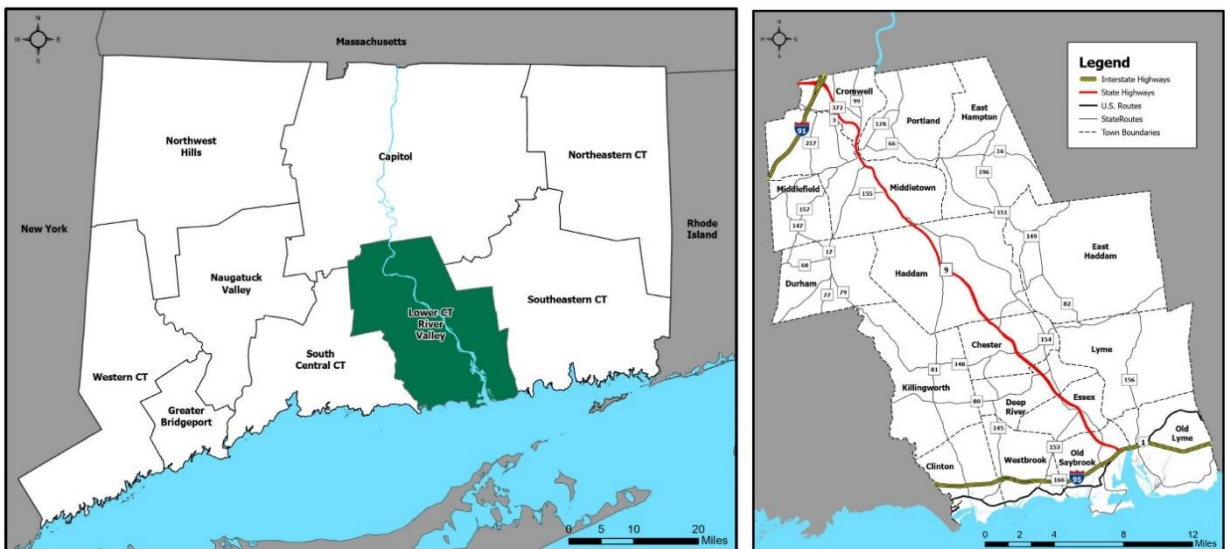
## RESUMEN (ESPAÑOL)

El poseer un sistema de transporte seguro, confiable, eficiente y accesible es importante para aquellos que visitan, viven y trabajan en la Región del Valle del Bajo Río Connecticut. El Plan de Transporte Metropolitano (MTP, por sus siglas en inglés) establece metas y objetivos para el transporte regional, y recomienda estrategias que ayudarán a mantener y mejorar el sistema de transporte hasta el año 2050. El MTP representa un consenso entre socios regionales en asuntos de transporte; y éste debería ser implementado colaborativamente a lo largo de la región.

La planificación para el MTP se hace de forma continua, exhaustiva y cooperativa. Es exhaustiva porque incluye todas las opciones de transporte superficial, incluyendo automóviles, transporte público, ciclistas, peatones, transporte de carga y otros modos de transporte. Además se reconoce que el sistema de transporte impacta a, y a su vez es impactado por, patrones de desarrollo, condiciones económicas, y políticas ambientales. Se estima que los programas y proyectos identificados en el MTP verán limitados los recursos disponibles estimados para 2050. Sin embargo, el financiamiento específico aún no ha sido asignado para la mayoría de los proyectos incluidos allí.

### EL AREA A PLANIFICAR

El Concejo de Gobiernos del Valle del Bajo Río Connecticut (RiverCOG, por sus siglas en inglés) es una de nueve organizaciones de planificación regional en Connecticut. La junta directiva del RiverCOG también actúa como la junta directiva de la Organización de Planificación Metropolitana (MPO, por sus siglas en inglés), junto con el Distrito de Tránsito Regional, la Cámara de Comercio y el Departamento de Transporte de CT (CTDOT, por sus siglas en inglés). Entidades federales, estatales, locales y de otro tipo también están involucradas en la planificación de transporte de la región. Abajo se muestra la ubicación geográfica de la Región del Valle del Bajo Río Connecticut.



## METAS

Las metas de este plan son:

- 1) Proporcionar una estrategia para recursos de capital y de planificación para ambos modos de transporte: motorizado y no-motorizado, así como para mejoras de infraestructura.
- 2) Asegurar que la gente y los bienes se movilicen de forma efectiva, eficiente y segura a través de la región, al mismo tiempo que se abordan necesidades sociales, económicas y ambientales.
- 3) Abordar los problemas de transporte en la región a través de recomendaciones generales y específicas.
- 4) Proporcionar una visión general del sistema de transporte regional para poner estas recomendaciones en perspectiva.

## DEMOGRAFIA

Las estadísticas de población son tomadas en consideración para efectos de uso de transporte ya que los cambios en la población influyen en el desarrollo regional. El MTP analiza proyecciones históricas y actuales para varios grupos demográficos, condiciones socio-económicas, densidad de población, empleo y otros factores relacionados con el sistema de transporte regional.

## RED DE TRANSPORTE

La región está definida geográficamente por el Río Connecticut, hecho que ha marcado el desarrollo de las comunidades a lo largo del río, y todavía juega un papel importante en la economía de la región. Las vías expresas de la región (I-95, I-91 y RT 9), las rutas estatales, y caminos rurales conforman gran parte de la infraestructura de transporte de la región. Los modos de tránsito como trenes y buses, lo mismo que puentes, instalaciones marinas, aéreas, para peatones y ciclistas; senderos e instalaciones agrícolas también están incluidos en la red de transporte existente hoy en día.

## INTEGRACION DE TRANSPORTE

El RiverCOG coordina los planes de uso de tierras a nivel local, regional y estatal para asegurar la continuidad con otras iniciativas, planes y programas federales y a lo largo del estado. El tener transporte, vivienda y desarrollo comercial bien coordinados entre ellos proporciona a la población acceso a transporte accesible y ambientalmente sustentable. El MTP incorpora los principios de habitabilidad del Departamento de Transporte de Estados Unidos (USDOT, por sus siglas en inglés) a la planificación de transporte para así mejorar la red de tránsito regional y proporcionar pautas para una mejor conectividad a través de políticas basadas en el lugar e inversiones que, por último, incrementen las opciones y acceso al transporte. El MTP analiza los patrones de desarrollo, vivienda, desarrollo económico, integración ambiental junto a recomendaciones para la red de transporte.

## PLANIFICACION DE TRANSPORTE

Las actividades de planificación de transporte incorporadas en el MTP incluyen: sistemas de transporte inteligente, coordinación TMA y UZA, gerencia de congestión y calidad de aire, envejecimiento de la población, gerencia de demanda de transporte, cumplimiento de Ley FAST/IIJA, gerencia de incidentes, seguridad y protección, y planificación basada en el rendimiento, así como programación con recomendaciones para la red de transporte.

Los Sistemas de Transporte Inteligente (ITS, por sus siglas en inglés) pueden definirse como la aplicación de tecnología de información y comunicaciones de avanzada en el transporte de superficie con el fin de lograr un mejoramiento de la seguridad mientras se reduce el impacto del mismo en el ambiente.

Un Área de Gerencia de Transporte (TMA, por sus siglas en inglés) es designada por el Secretario (ministro) de Transporte, cuando un área urbanizada (UZA, por sus siglas en inglés) posee una población mayor a 200,000 habitantes. La coordinación del TMA es esencial en la administración del programa federal de transporte superficial. El RiverCOG comparte la responsabilidad de planificación de transporte para porciones de áreas urbanizadas y áreas de gerencia de transporte de Hartford, New Haven, y New London. Así mismo, el RiverCOG se coordina con otros Concejos de Gobiernos (COGs, por sus siglas en inglés) incluyendo: Capitol Region COG, South Central Region COG, y Southeastern Connecticut COG.

El RiverCOG está asociándose con otros Concejos de Gobiernos al planificar para la reducción y mitigación de congestión vehicular. El proceso de gerencia de congestión se encarga de analizar medidas de desempeño, monitoreo de desempeño, análisis de tendencias y estrategias de mitigación en un esfuerzo para reducir la congestión vehicular y mejorar la calidad del aire.

El desafío para la región y el estado de Connecticut como un todo es lograr adelantarse a las necesidades de las tendencias del envejecimiento de la población al invertir proactivamente en redes de transporte más integrales, e implementar políticas de uso de tierras que sean menos centradas en el automóvil.

La Gerencia de Demanda de Transporte (TDM, por sus siglas en inglés) es un término general para estrategias que resultan en el uso más eficiente de los recursos de transporte. Algunas estrategias TDM son designadas para lograr objetivos específicos tales como: reducción de congestión, reducción de emisiones, mejorar la equidad, mejorar la habitabilidad, soluciones de estacionamientos, y estrategias de seguridad entre otras. Estas estrategias pueden ser implementadas por individuos, organizaciones comunitarias, instituciones, negocios, y gobiernos municipales, regionales, estatales y federales.

La legislación de planificación federal establece un marco cooperativo, contínuo e integral para hacer decisiones de inversión en transporte en áreas metropolitanas y proporcionar programas de financiamiento para el transporte superficial.

La división de Gerencia de Emergencia y Seguridad Nacional (DEMHS, por sus siglas en inglés) del Departamento de Servicios de Emergencia y Protección al Público de Connecticut (CTDESPP, por sus siglas en inglés) está conformada por cinco regiones de planificación de emergencia y trabaja conjuntamente con COGs y municipios dentro de estas regiones para desarrollar planes de respuesta a emergencias.

El Plan de Desastres Naturales establece los papeles de todas las agencias estatales que responden a desastres naturales, mientras que el Plan de Protección a la Infraestructura Nacional establece un marco a desarrollar e implementar para mantener un esfuerzo coordinado para proteger la infraestructura clave de la nación y sus recursos más importantes.

La red de transporte de la región enfatiza la seguridad para todos los usuarios del sistema de transporte de la región. La seguridad es una preocupación constante para el RiverCOG, con un énfasis en la seguridad para los usuarios de modos de transporte sin motor dentro de la región. El proceso IEEC (Ingeniería, Educación, Emergencia y Cumplimiento) hace grandes contribuciones que se superponen entre si para aumentar la seguridad en la red de autopistas de la región.

La planificación y programación basada en el desempeño aumenta la rendición de cuentas y transparencia de programas de ayuda federal, y ofrece un marco para apoyar una mejor toma de decisiones de inversión al enfocarse en resultados de desempeño para metas de transporte a nivel nacional.

#### PRIORIDADES DE TRANSPORTE MUNICIPAL

Los principales funcionarios electos, administradores municipales y personal proporcionaron las prioridades de transporte de sus municipios. Esta sección es una lista de las prioridades de los diecisiete municipios, y dos distritos de tránsito que conforman la Región del Valle del Bajo Río Connecticut

#### PLAN FINANCIERO

Según lineamientos federales, se requiere que el MTP sea fiscalmente restringido. Esto significa que los planes sólo pueden incluir proyectos que la región pueda razonablemente esperar construir y operar en el tiempo asignado. Como un plan de largo plazo, la restricción fiscal debe estar basada en los estimados de las ganancias disponibles para necesidades de transporte dentro del plazo del plan. El Departamento de Transporte de CT (CTDOT, por sus siglas en inglés) ha proporcionado estimaciones del financiamiento previsto para las autopistas. Estos estimados han sido asignados a las principales categorías de preservación y mejoramiento del sistema. Los proyectos de preservación de sistema incluyen tareas como re-asfaltado de vías, y reparación, o reemplazo, de puentes. Los proyectos de mejoramiento de sistema incluyen diseños que mejoran la seguridad, la movilidad, así como incrementan la productividad del sistema o promueven el crecimiento económico.

#### APENDICE

El Apéndice resume el proceso de participación del público, el análisis de justicia ambiental, la lista de puentes municipales y las estrategias de gestión de la demanda de transporte.

El tener una gruesa participación del público es esencial en el proceso de planificación. Las opiniones de éste, sus comentarios y preguntas aportan nueva información. Todo esto asegura que el plan refleje a la comunidad y a sus necesidades con precisión. La información recibida a través de la participación del público no solamente colabora en la redacción del plan, sino que además ayuda a aquellos a cargo de tomar las decisiones, ya que éstos usan el MTP para hacer inversiones en el transporte regional.

El incorporar la Justicia Ambiental (JA) al proceso de planificación, ayuda a lograr mejores decisiones de transporte que satisfice las necesidades de todos. Lo logra al mitigar el impacto en poblaciones minoritarias y de bajos ingresos, mejorando la participación en el proceso de toma de decisiones y asegurando que estos grupos reciban una parte proporcional de los beneficios

Grupos como minorías, de bajos ingresos, y de limitado uso del idioma inglés son analizados en relación a factores como tránsito, autopistas, ciclismo y peatones; así como otros factores, y a su vez evaluados basándose en impactos de inversión, implementación y operacionales. Además, se estudian el Título VI, ADA (Ley de Estadounidenses con Discapacidades, por sus siglas en inglés), entre otras iniciativas.

La lista de los puentes municipales muestra la lista completa de todos los puentes municipales ampliada desde el Capítulo 3 del plan. Dichos puentes pueden ser elegibles para financiamiento bajo el programa local de puentes, aunque los municipios son responsables por las inspecciones. Todos los demás puentes en la lista están por encima de los veinticinco pies (25') y son inspeccionados cada dos años por el CTDOT.

La Gerencia de Demanda de Transporte (TDM, por sus siglas en inglés) es definida como un conjunto de estrategias dirigidas a maximizar las opciones del viajero. Ha sido tradicionalmente definida como “viajero compartiendo el trayecto” y su aplicación de planificación ha estado restringida a la mitigación de la calidad del aire, el desarrollo de mitigación, o los esfuerzos en incrementar el multi-modo en los planes de transporte. La lista proporciona ejemplos de estrategias bajo el término general TDM.

#### IMPLEMENTACION Y MONITOREO DEL PLAN

El RiverCOG trabajará conjuntamente con los socios de gobiernos locales y estatales y agencias de planificación para ejecutar las estrategias identificadas en el MTP. Mientras se estima que los proyectos identificados en el MTP estén dentro de los recursos disponibles para el año 2050, los fondos específicos aún no han sido asignados para la mayoría de los proyectos. Cuando las agencias estatales como el COG puedan asegurar y comprometer fondos para el diseño y construcción de un proyecto, entonces éste se añade al Programa de Mejoramiento de Transporte (TIP, por sus siglas en inglés), y se programa su construcción.

Para medir el progreso del MTP, el RiverCOG monitorea las metas establecidas para cada uno de los objetivos como están en la lista del MTP. Esto se realiza comparando datos actuales con los puntos de referencia y metas, para evaluar si la región se está dirigiendo a cumplir las metas identificadas en el plan.

**Para información adicional, interpretación de idioma, o servicios de traducción gratuitos, por favor llame al (860) 581-8554.**