

I. INTRODUCCIÓN

A. Resumen

El Programa de Mejoramiento del Transporte Regional de Baltimore (TIP) documenta con anticipación la asignación de tiempos, el costo y los fundamentos de las mejoras al transporte financiadas federalmente a realizarse en la región de Baltimore¹ en los próximos cinco años. Es un programa de proyectos específicos, no un plan. Conforme a las normas federales, el TIP es una traslación de recomendaciones del plan de transporte de largo alcance (20 años) para la región de Baltimore a un programa de mejoras a corto plazo. El mismo incluye mejoras de capacidad específicas que se identificaron en el plan a largo plazo, como también proyectos de conservación del sistema e iniciativas operativas que se apoyan en el plan pero que no se han detallado previamente. Como tal, el TIP asegura la coherencia entre las recomendaciones del plan y la implementación del proyecto en la región. El TIP también sirve como listado multi-modal de los proyectos de transporte en la región para los cuales se anticipan pedidos de financiamiento federal entre los años fiscales federales 2008-2012.²

En el Capítulo II se provee un resumen de los principales requisitos federales. Siguen al resumen varios artículos que ofrecen información para los requisitos en áreas claves. En el Capítulo III se describen la relación entre el TIP y otros planes y programas de transporte en la región, su cumplimiento de requisitos federales, su función de revisión regional y los procedimientos para enmendarlo. El Capítulo IV explica los términos y símbolos utilizados en los listados de proyectos. El Capítulo V presenta el plan financiero que apoya los proyectos en el programa de cinco años. También detalla el monto y origen de los fondos federales a ser solicitados para el próximo año fiscal, AF 2008.

Todos los proyectos financiados federalmente en el TIP se listan en el Capítulo VI. Primero, los proyectos se agrupan conforme a la jurisdicción local o a la agencia estatal responsable de su implementación. Luego, dentro de esos artículos, se agrupan alfabéticamente según el grado de importancia: servicio ferroviario interurbano, estrategia de reducción de emisión (ERS), programa de mejoras, ambiental/seguridad, carreteras, conservación, o tránsito. Para cada proyecto se presenta un cronograma para las solicitudes de financiamiento federal anticipado. El costo total estimativo de los proyectos en el TIP del 2008-2012 es de \$2.1 mil millones. De dicho monto, las autoridades de financiación federal proveerán un estimado de \$1.6 mil millones, mientras que los fondos compensatorios locales y estatales serán de aproximadamente \$0.5 mil millones.

B. Auto-Certificación de la Organización de Planeamiento Metropolitano

Mientras el TIP metropolitano, y los proyectos solicitantes de fondos para el próximo año fiscal, se endosan para financiamiento del Departamento de Transporte de los EE.UU. (DOT), es necesario que la Organización de Planeamiento Metropolitano (MPO) certifique que los proyectos seleccionados a través del proceso de planeamiento de transporte cumplen con todas las leyes y reglamentos federales aplicables. La Junta de Transporte Regional de Baltimore (BRTB), actuando como MPO para la región de Baltimore, por la presente certifica que el proceso de planeamiento de transporte se lleva a cabo conforme a los requisitos de 23 USC 143, 49 USC 1607, 23 CFR Parte 450 y 49 CFR Parte 613, y los Artículos 174 y 176(c) y (d) de La Ley de Aire Puro. El requisito de certificación requiere que los miembros del MPO revisen el proceso de planeamiento que se encuentra en marcha y verifiquen anualmente que los requisitos se cumplan. La revisión permite mantener el foco en las actividades esenciales. Los miembros del MPO están listados en el Apéndice A de este documento.

¹ Como se muestra en el Anexo, la región de Baltimore se compone de la Ciudad de Baltimore y los condados de Anne Arundel, Baltimore, Carroll, Harford y Howard. Como resultado del Censo 2000, existen en la región tres áreas urbanizadas reconocidas federalmente. Una incluye la Ciudad de Baltimore y los condados de Anne Arundel, Baltimore, and Howard, y parte de los condados de Carroll y Harford. La segunda incluye Westminster en el condado de Carroll. La tercera es Aberdeen - Havre de Grace - Bel Air en el Condado de Harford.

² El año fiscal para el estado de Maryland es desde Julio 1 a Junio 30. El año fiscal federal es desde Octubre 1 a Septiembre 30.

1. El compromiso del MPO para cumplir con los requisitos de planeamiento de transporte federal aplicables queda evidenciado por lo siguiente: el MPO tiene un proceso de planeamiento de transporte continuo, cooperativo y completo (3C) que resulta en planes y programas consistentes con el uso general de la tierra y los planes rectores de las jurisdicciones locales in el área urbanizada;
2. el MPO ha adoptado un proceso de participación pública que cumple con los requisitos e intención de participación pública y difusión tal como se definen en las nuevas Reglamentaciones de Planeamiento Metropolitano;
3. el MPO adoptará un plan de transporte de largo alcance financieramente restringido , la Perspectiva del Transporte al 2035, para la región de Baltimore consistente con los factores de planeamiento metropolitano en el SAFETEA-LU;
4. el MPO ha presentado al Departamento de Transporte de Maryland (MDOT) los lineamientos para el Sistema de Administración de la Congestión (CMS) adoptado por el MPO que se encuentra en operación desde Octubre 1, 1997;
5. el MPO ha determinado que para la Perspectiva del Transporte al 2035 y el TIP 2008-2012 ha procedido en conformidad (8-horas ozono, partículas de materias finas y monóxido de carbono) con la disposición final de la Agencia de Protección Medioambiental de los EE.UU. (EPA's) promulgada en noviembre 24 de 1993 y varias veces enmendada, siendo la más reciente la del 2 de mayo del 2007. Asimismo, el MPO adhiere a los requisitos federales MBE/WBE señalados en el 49 CFR Parte23.

C. Coherencia con la Perspectiva del Transporte al 2035

En un esfuerzo para planear las necesidades futuras del transporte regional y con el afán de cumplir con los objetivos de SAFETEA-LU y de las enmiendas a la Ley de Aire Puro de 1990(CAAA), la BRTB avalará la Perspectiva del Transporte al 2035, el Plan de Transporte Regional de Baltimore en Octubre 2007. Los factores que impulsaron el desarrollo de la Perspectiva del Transporte al 2035 se listan en las Reglamentaciones de Planeamiento Metropolitano efectivas a partir de Julio 1, 2007.

La Perspectiva del Transporte al 2035 informa sobre el crecimiento regional en población, vivienda y empleo al año al 2035 y la demanda proyectada de viajes generada como resultado de estos crecientes datos demográficos. El mismo demuestra de qué forma la red de transporte existente y comprometido (2008-2012) resultará inadecuada para acomodar la demanda de viajes futura de manera aceptable para asegurar los objetivos de movilidad regionales. Para ocuparse de las demandas proyectadas del sistema de transporte, la Perspectiva del Transporte al 2035 incluye una variedad de proyectos hasta el año al 2035.

En la Perspectiva del Transporte al 2035 se esboza una variedad de mejoras de transporte multi-modales para su implementación hacia el año al 2035 con el correspondiente escenario de financiamiento requerido para respaldar el programa. Se incluyen alternativas no-motorizadas, como así también estrategias de administración de la demanda de transporte y multi-modal. Estas últimas son particularmente importantes para complementar las mejoras de infraestructura y asegurar que la región cumple con los requisitos de conformidad para los programas y planes de transporte, mediante objetivos y metas que contemplen la calidad del aire nacional.

Los proyectos de capacidad del TIP del 2008-2012 "fluyen" del Plan de conformidad, lo que resulta en un subconjunto de proyectos de implementación con orden de prioridades. De esta forma, las recomendaciones de la política de largo alcance se traducen en mejoras del transporte de corto alcance.

Estrategias de Reducción de Emisión (ERS)

Los proyectos ERS forman la base de los programas destinados a reducir la congestión de tránsito y mejorar la calidad del aire regional. En el TIP, los proyectos que cumplen una función directa de ERS se agrupan por jurisdicción bajo el título ERS. Estos proyectos incluyen la promoción del transporte compartido, la construcción de parcelas "park-and-ride" (NT: los usuarios estacionan sus autos en las afueras y utilizan los otros medios

de transportes para llegar a destino), instalaciones para bicicletas y peatones, mejoras en la ingeniería de tránsito, mejoras de flotas y expansión del sistema de tránsito. Se podrá encontrar una descripción completa de los proyectos ERS en el documento de Determinación de Conformidad adjunto.

Asimismo, varios proyectos en el TIP listados bajo el título conservación o carretera (nueva capacidad) tienen componentes ERS, tales como senderos peatonales, sendas para bicicletas, refugios para paradas de autobuses, parcelas “park-and-ride” o accesos mejorados a estaciones ferroviarias/tránsito.

En apoyo a los programas basados en los empleadores, la Administración de Tránsito de Maryland (MTA) ha instituido el *Commuter Choice Maryland* (Opciones para el Pasajero Interurbano de Maryland), que otorga una serie de opciones destinadas a ofrecer a dichos pasajeros otras alternativas de traslado.

Los incentivos del programa se componen de beneficios impositivos federales tanto para empleadores como para empleados, y un crédito fiscal del Estado de Maryland para los empleadores.

Planeamiento para Bicicletas y Peatones

Todos los proyectos de carreteras estatales en el TIP, exceptuando los accesos a rutas y carreteras interestatales completamente controlados, consideran las mejoras para bicicletas. En muchos casos, algunas de las mejoras recomendadas son las sendas de borde ancho o las banquetas asfaltadas. Algunos de los proyectos TIP pueden incluir banquetas asfaltadas o espacio para sendas de bordes anchos; otros pueden mejorar las condiciones de los ciclistas simplemente ensanchando un camino angosto o alisando una superficie irregular. Con el financiamiento federal disponible conforme al SAFETEA-LU, se están ampliando los servicios e instalaciones para bicicletas y peatones. Los esfuerzos de planeamiento para bicicletas regionales y locales se han integrado al proceso de planeamiento, lo que incluye un grupo asesor permanente para bicicletas y peatones. Asimismo, se han incluido factores de prioridad para proyectos de bicicletas y peatones en la Perspectiva del Transporte al 2035.

Asociaciones de Administración del Transporte (TMAs)

En la actualidad, existen varias TMAs que operan dentro de la región de Baltimore. Estas organizaciones son ejemplos de sociedades públicas/privadas que se ocupan de las necesidades de transporte de los empleadores. Las TMAs fijan estrategias y desarrollan programas de acción de importancia para sus áreas locales. Las siguientes son las TMAs que corrientemente operan en la región de Baltimore:

- Asociación de Administración de Transporte Regional de Annapolis (Annapolis Regional Transportation Management Association)
- Sociedad Comercial BWI (BWI Business Partnership)
- Foro Comercial Hunt Valley (Hunt Valley Business Forum)
- Asociación de Administración del Transporte de Harford (Harford Transportation Management Association)

Para una versión completa de este documento y una lista de los programas y proyectos de transporte correspondientes, sírvase visitar www.baltometro.org o contactar a Monica Haines al 410-732-0500 x1047 o en mhaines@baltometro.org.