



Aspectos destacados del documento

Capítulo 1—Introducción

El Consejo Regional de Gobiernos de Denver es una asociación voluntaria de gobiernos locales de la región de Denver, que actualmente cuenta con 58 gobiernos miembros. El DRCOG es también la organización de planificación metropolitana designada a nivel federal para la región de Denver. El anexo 1 muestra los límites de la MPO. El DRCOG es el receptor designado de los fondos del programa de la sección 5310 de la Administración Federal de Tránsito para la Gran Área Urbanizada de Denver-Aurora, Colorado. El anexo 1 también muestra el área urbanizada de Denver-Aurora.

El proceso de planificación del transporte metropolitano es un proceso continuo, cooperativo y exhaustivo (3-C), de acuerdo con los requisitos federales. Como MPO de la región, el DRCOG dirige el proceso de planificación 3-C.

El DRCOG, el Distrito Regional de Transporte y el Departamento de Transporte de Colorado son los socios principales de este proceso. El acuerdo de planificación metropolitana especifica los principios y objetivos para llevar a cabo el proceso de planificación del transporte regional. Este documento marco para la planificación del transporte proporciona detalles sobre el funcionamiento actual del proceso. El documento se revisará y modificará según sea necesario.

Capítulo 2—Dirección política

Los procesos de planificación del transporte regional se rigen por leyes, reglamentos/normas y políticas federales y estatales. La ley federal también exige que las MPO lideren la planificación regional del transporte en las zonas urbanizadas.

La planificación del transporte dentro del área de gestión del transporte se rige por la normativa federal de planificación metropolitana. La planificación del transporte a nivel estatal se rige por los estatutos estatales y la normativa federal de planificación. El CDOT desempeña sus responsabilidades en las partes de la región de planificación de transporte del DRCOG fuera del área de gestión de transporte en consulta con el DRCOG. El Plan de Transporte Regional Metro Visión 2050 es la visión de la región para la implementación de las iniciativas estratégicas de Metro Visión, este es un objetivo primordial del proceso de planificación del transporte regional del DRCOG.

Capítulo 3—Comités del DRCOG y participación del público y las partes interesadas

El Consejo de Administración del DRCOG es el órgano político de la MPO. El Acuerdo de Planificación Metropolitana organiza el proceso de planificación del transporte a través del Comité de Transporte Regional del DRCOG y el Comité Asesor de Transporte. Tanto el RTC como el Consejo de Administración del DRCOG deben emprender acciones idénticas antes de que las políticas y productos de planificación del transporte regional se consideren adoptados. A nivel de personal, el Equipo de Coordinación de Agencias y el Grupo de Consulta Interinstitucional facilitan la coordinación, cooperación y comunicación entre agencias. La participación proactiva del público es esencial. Las decisiones sólo se toman después de que el público conozca las acciones propuestas y tenga la oportunidad de dar su opinión.

Capítulo 4—Productos del proceso de planificación

Programa de trabajo de planificación unificado

El Programa de trabajo de planificación unificada describe todas las actividades de planificación del transporte para los próximos dos años en la región de la MPO. El UPWP es el “alcance del trabajo” para los fondos federales de planificación que recibe el DRCOG, como los fondos federales de la Subvención de Planificación Consolidada. El CPG es una combinación de los fondos de planificación metropolitana de la Administración Federal de Carreteras y los fondos de planificación metropolitana de la Administración Federal de Tránsito. También se incluyen en el UPWP las actividades realizadas por nuestras agencias asociadas con fondos federales de planificación, así como las iniciativas de planificación del transporte financiadas localmente en la región

Las agencias federales revisan y aprueban el UPWP para garantizar que las actividades de trabajo propuestas se ajustan a los requisitos federales y pueden optar a fondos federales. La FHWA y la FTA desarrollan conjuntamente grupos de áreas de énfasis de planificación de forma regular. Estas áreas de énfasis federal guían el desarrollo de las tareas de trabajo que figuran en el UPWP y son una herramienta importante para garantizar que las actividades MPO se alineen con las prioridades nacionales. Las actuales áreas de énfasis de planificación se enumeran en el UPWP, junto con las tareas que están directamente relacionados con cada área.

Plan de transporte a largo plazo

El RTP 2050 es el plan de transporte multimodal a largo plazo de la región de Denver. El RTP 2050 establece el marco para que la región invierta en proyectos y programas específicos para abordar las prioridades multimodales del plan. También incorpora los planes de modos y temas específicos del DRCOG. El RTP 2050 suele actualizarse cada cuatro años y puede modificarse en los siguientes casos entre actualizaciones importantes. La parte del plan relativa a las restricciones fiscales demuestra que se dispone de ingresos suficientes para financiar sus prioridades de inversión en proyectos y programas e identifica cómo se gastarán los fondos (independientemente de la fuente) en los proyectos y programas identificados en el RTP 2050. Cumple todas las normativas federales aplicables sobre calidad del aire y reducción de gases de efecto invernadero. El RTP 2050 garantiza como mínimo que las decisiones en materia de transporte no afecten negativamente a las comunidades de bajos ingresos y minorías más que a otras zonas y proporcionen al menos el mismo beneficio en comparación con toda la región. El RTP 2050 incluye un análisis de justicia ambiental basado en el análisis geográfico y de tiempo de viaje de los principales proyectos de transporte incluidos en el plan. También incorpora los diez factores federales de planificación en el proceso de planificación:

- Vitalidad económica.
- La seguridad.
- Accesibilidad y movilidad.
- Medio ambiente.
- Conectividad multimodal.
- Gestión y explotación del sistema.
- Conservación del sistema.
- Resiliencia y fiabilidad.
- Viajes y turismo.

El RTP 2050 también vincula las prioridades de inversión a la consecución de los objetivos de rendimiento del transporte exigidos a nivel federal.

Programa de mejora del transporte

El Programa de Mejora del Transporte del DRCOG identifica los proyectos de transporte financiados con fondos federales que se ejecutarán en el área de gestión del transporte durante un periodo de cuatro años. El personal del DRCOG elabora un nuevo TIP cada dos años, mientras que las convocatorias de proyectos para añadir nuevos proyectos al TIP suelen celebrarse cada cuatro años. La actualización cada dos años es necesaria para que los años fiscales del TIP adoptado coincidan con el ciclo de actualización anual del Programa de Mejora del Transporte de todo el Estado. El TIP también implementa la calidad del aire conforme al RTP 2050 fiscalmente restringido. Ningún proyecto que utilice fondos federales y estatales de transporte de superficie puede incluirse en el RTP 2050 a menos que figure en el TIP. Las convocatorias de proyectos del TIP se llevan a cabo de acuerdo con un documento de política permanente que se examina y revisa según sea necesario a través del proceso de planificación del transporte regional antes de la apertura de cada proceso de convocatoria de proyectos. El personal de CDOT y RTD sigue sus propios procesos para seleccionar los proyectos administrados con su financiación. Mediante la coordinación con el DRCOG, los proyectos seleccionados de esas agencias asociadas se incorporan al TIP. La legislación federal exige la colaboración y consulta en la selección y priorización de proyectos.

El personal del CDOT identifica proyectos para su financiación en el TIP dentro del área de gestión del

transporte y en el STIP en el área de montañas y llanuras. Los procesos de selección de proyectos del personal del CDOT sirven de base para los proyectos que el personal del CDOT identifica y envía al DRCOG para su inclusión en el TIP en el área de gestión del transporte. Los proyectos se identifican para su posible inclusión en el TIP a través de procesos que incluyen sistemas de gestión de activos, evaluación competitiva de procesos de seguridad y consultas con socios de planificación. El personal del CDOT revisa los proyectos propuestos y solicita la opinión de los socios de planificación y del público a través del Proceso de Programación de Prioridades de Proyectos.

El personal del DRCOG y RTD participa en las reuniones de todo el condado del proceso 4P del CDOT para promover la coordinación entre agencias. El TIP se incorpora directamente al STIP sin modificaciones, de acuerdo con los requisitos federales. El TIP tiene restricciones fiscales y cumple los requisitos de la Ley de Aire Limpio.

Proceso de gestión de la congestión

El proceso de gestión de la congestión permite gestionar eficazmente el rendimiento de las instalaciones de transporte. En el área de gestión del transporte, no se pueden programar fondos federales para ningún proyecto de autopista que aumente significativamente la capacidad de los vehículos de un solo ocupante a menos que el proyecto se base en un proceso de gestión de la congestión. El personal del DRCOG identifica y evalúa las estrategias de gestión de la congestión a nivel regional como parte del proceso global de planificación del transporte regional. A nivel de proyecto, el promotor realiza el análisis de gestión de la congestión necesario.

Certificación del proceso de planificación

Cada cuatro años, la FHWA y la FTA realizan conjuntamente una revisión de la certificación de planificación del proceso de planificación 3C.

La FHWA y la FTA revisan las certificaciones del DRCOG, el CDOT y el RTD para garantizar que el proceso de planificación del transporte se lleva a cabo de acuerdo con todas las normativas federales aplicables. La certificación responsabiliza a una MPO y a todos los socios de planificación del cumplimiento del proceso de planificación en su región. Se lleva a cabo un proceso de auto-certificación conjunta cuando se prepara un nuevo TIP. La última certificación fue en octubre de 2020.

Capítulo 5—Coordinación con otros procesos de transporte

Norma de planificación del transporte de gases de efecto invernadero

El 16 de diciembre de 2021, la Comisión de Transporte aprobó la norma de gases de efecto invernadero del CDOT para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del sector del transporte, mejorar la calidad del aire y reducir la niebla tóxica, y proporcionar más opciones de viaje. La regla de gases de efecto invernadero es una de las varias estrategias de transporte identificadas en la Hoja de Ruta de Reducción de la Contaminación por Gases de Efecto Invernadero del estado y es un requisito clave establecido en el proyecto de ley de financiación del transporte estatal de 2021 (Proyecto de Ley del Senado 21-260).

Proceso de aprobación de intercambio de CDOT

El proceso de aprobación de intercambios de CDOT define la política y los procedimientos mediante los cuales CDOT considerará las solicitudes para intercambios nuevos o modificados en carreteras estatales y federales. Los requisitos analíticos y la responsabilidad de aprobación varían según el tipo de categoría que el CDOT asigne a la aplicación. Para ciertos tipos de mejoras, el solicitante debe preparar un estudio a nivel del sistema. El proceso requiere que se incluyan estrategias de gestión de la demanda de transporte en ciertos proyectos nuevos de intercambio. La Comisión de Transporte del CDOT debe aprobar el estudio a nivel del sistema antes de que el proyecto de intercambio se incluya en el RTP 2050 fiscalmente restringido que cumple con la calidad del aire del DRCOG.

Revisión de las categorías de acceso a las carreteras estatales

El código de acceso a carreteras estatales especifica un sistema de clasificación para fines de gestión de acceso. A cada carretera estatal se le asigna una categoría de acceso y el código establece el proceso y procedimientos para realizar cambios a la categoría asignada.

Principales procesos ambientales

La Ley Nacional de Política Ambiental requiere que se evalúe el impacto ambiental de los proyectos que reciben fondos federales. Los estudios de planificación y vinculación ambiental a menudo se realizan antes

de las evaluaciones de nivel de NEPA. Las relaciones entre los principales estudios ambientales de la NEPA y el proceso de planificación del transporte regional incluyen la inclusión de estudios ambientales en los planes de mejora del transporte y los programas de trabajo de planificación unificados, la revisión interinstitucional de los alcances del trabajo de los estudios ambientales y la participación en los estudios de la NEPA. La descripción y el costo del proyecto que se aprobará en un documento de decisión ambiental debe ser consistente con la calidad del aire adoptada conforme al RTP 2050 fiscalmente restringido. Esto a veces requiere una enmienda al RTP 2050 fiscalmente restringido.

Revisión de tránsito RTD de guía fija DRCOG

El estatuto estatal (según el proyecto de ley del Senado 90-208) exige que el DRCOG revise y apruebe cualquier elemento del sistema de transporte público de vías fijas propuesto por RTD antes de que pueda construirse. Los criterios para la revisión de los proyectos de tránsito RTD de vía fija propuestos son adoptados por la Junta Directiva del DRCOG a través del proceso del comité de transporte. La evaluación del Proyecto de Ley del Senado 90-208 confirma o rechaza explícitamente la viabilidad técnica y financiera de la propuesta. El personal del DRCOG estableció procedimientos para la evaluación de los informes de cambios de FasTracks presentados por RTD. La Junta Directiva de DRCOG, a través del proceso del comité de transporte, determina si los cambios identificados requieren una acción adicional del Proyecto de Ley del Senado 90-208.

Junta del distrito de trenes de pasajeros de Front Range

Creada por el Proyecto de Ley del Senado 21-238, la Junta del Distrito de Ferrocarriles de Pasajeros de Front Range reemplazó recientemente a la Comisión de Ferrocarriles de Pasajeros de Southwest Chief y Front Range. La junta está a cargo de completar el trabajo de planificación y desarrollo del proyecto para evaluar la viabilidad de un sistema de trenes de pasajeros Front Range propuesto de 180 millas desde Fort Collins hasta Pueblo. Una vez finalizado el trabajo de planificación y desarrollo del proyecto, la junta puede presentar una propuesta de financiación a los votantes dentro del distrito ferroviario definido legislativamente. La junta está autorizada legislativamente para diseñar, construir, operar y mantener un sistema ferroviario de pasajeros Front Range, si es factible. Cuatro personas designadas por DRCOG son miembros con derecho a voto de la junta. El director ejecutivo del CDOT también designa a un miembro votante. A RTD se le asigna un miembro sin derecho a voto.

Proceso de planificación y desarrollo para el Programa de Inversión de Capital de FTA (New Starts, Small Starts y Core Capacity)

FTA tiene un proceso definido que los solicitantes deben seguir para subvenciones de inversión de capital para nuevos sistemas de vías fijas o extensiones a los existentes. El tipo de proyecto y el costo total determinan la categoría del proyecto: nuevos comienzos, pequeños comienzos o capacidad central. Para los proyectos New Starts y Core Capacity, las reglamentaciones federales requieren la finalización de dos fases antes de recibir un acuerdo de subvención de construcción: desarrollo e ingeniería del proyecto.

Para los proyectos de Small Starts, hay una fase previa a la recepción de un acuerdo de subvención de construcción: desarrollo del proyecto. El personal de FTA evalúa cada proyecto de inversión de capital propuesto en todo el país de acuerdo con un conjunto definido de criterios. Los patrocinadores del proyecto brindan a FTA información relevante cada vez que avanzan un corredor a una nueva fase, para un acuerdo de subvención de financiamiento completo y anualmente para respaldar el informe de FTA al Congreso de los EE. UU.

Planes estatales de implementación para la calidad del aire

La Ley Federal de Aire Limpio requiere que los estados preparen planes de implementación estatales para mostrar cómo un área de incumplimiento alcanzará los estándares nacionales de calidad del aire y cómo se mantendrá el cumplimiento. Los planes estatales de implementación establecen presupuestos de emisiones de vehículos automotores y especifican medidas de control. En las áreas de mantenimiento de incumplimiento de la calidad del aire, los planes de transporte regional con restricciones fiscales y los planes de mejora del transporte deben cumplir con los planes de implementación estatales apropiados; es decir, la región no supera los presupuestos de emisiones de contaminantes criterio y se están implementando las medidas de control de transporte requeridas.

La región de Denver actualmente cumple con los estándares nacionales de calidad del aire para monóxido de carbono y PM-10 y ha aprobado planes de implementación estatales (planes de mantenimiento).

La región es considerada por la Agencia de Protección Ambiental como un logro-mantenimiento para esos contaminantes. En 2022, la región se convirtió en una de las primeras del país en alcanzar el nivel de emisiones de monóxido de carbono. En 2015, la EPA estableció un nuevo estándar de ozono de ocho horas de 70 partes por millón que la región ahora está planificando. En 2016, un área que incluye gran parte de la región de Denver fue designada como de incumplimiento moderado para el ozono según un estándar de ocho horas de 75 partes por mil millones de 2008. En 2022, la EPA indicó su intención de reclasificar la región como incumplimiento grave (de grave) para el ozono.

Distribución del programa CDOT

La estrategia de inversión de CDOT se refleja en el programa proceso de distribución. La distribución del programa es parte del plan de transporte estatal y describe la asignación de los ingresos proyectados a varias áreas del programa durante el período de tiempo del plan. La distribución de programas refleja una estrategia de inversión basada en las políticas y prioridades establecidas como parte del desarrollo del SWP. Si bien los ingresos se actualizan y los programas se financian anualmente a través del proceso de presupuesto anual, la distribución de programas proporciona una visión a largo plazo de cómo se verán probablemente los ingresos y cómo se asignarán entre los programas en el futuro. La ley federal requiere que el estado y la MPO desarrollen cooperativamente estimaciones de los fondos disponibles para la implementación de planes de transporte a largo plazo y planes de mejora del transporte que cumplan con la calidad del aire y tengan restricciones fiscales.

Plan financiero de mediano plazo de RTD

El Plan Financiero a Medio Plazo es el plan de mejoras de capital y operativo con restricciones fiscales de seis años de RTD. Este plan se revisa anualmente. RTD usa el plan para identificar sus proyectos financiados por el gobierno federal para su inclusión en el TIP.

Revisión de las instalaciones de peaje DRCOG

El estatuto de Colorado 43-4-806 requiere que el DRCOG revise y apruebe cualquier plan de autopista de cobro propuesto en el área del DRCOG por la Oficina de Inversiones en Transporte de Colorado (anteriormente conocida como Empresa de Transporte de Alto Rendimiento). Además, la legislación federal requiere que la Oficina de Inversiones en Transporte de Colorado (u otras autoridades públicas de peaje) consulten con DRCOG sobre la colocación y el monto de las cuotas en una instalación. El Proyecto de Ley 06-1003 también exige la misma revisión de las propuestas de las empresas privadas de cuota. Los criterios para la revisión de los proyectos propuestos son adoptados por la Junta Directiva de DRCOG a través del proceso del comité de transporte. Los hallazgos de la evaluación para la propuesta del sistema/autopista de cobro consideran la operación, tecnología, factibilidad y financiamiento de la instalación de cuota.