

Póliza de Calles Completas de RGVMPPO

Información de Fondo

El 15 de noviembre de 2021, el presidente Joe Biden firmó la Ley Pública 117-58 de la Ley de Inversión y Empleos en Infraestructura (IIJA, por sus siglas en inglés), también conocida comúnmente como la Ley de Infraestructura Bipartidista (BIL). La Sección 11206 de BIL dicta que todas las organizaciones de planificación metropolitana (MPO) deben realizar actividades específicas para la planificación de calles completas. El término "estándares o pólizas de calles completas" es definido como "Estándares o pólizas que garantizan el alojamiento seguro y adecuado de todos los usuarios del sistema de transporte, incluyendo peatones, ciclistas, usuarios de transporte público, niños, personas mayores, personas con discapacidades, automovilistas y vehículos de carga".

Además, una encuesta realizada en el año fiscal 2022 entre los miembros del Comité de Orientación de Bicicletas y Peatones (BPAC) de RGVMPPO identificó a Calles Completas como una prioridad para la MPO. Incluso, el Plan de Transporte Activo, adoptado por la Junta Directiva de Pólizas Transporte de RGVMPPO en diciembre 10, 2020, identificó solo un municipio en la región que tenía una Póliza de Calles Completas vigente, lo que señala una necesidad de una póliza regional.

Definición

Calles Completas son calles, carreteras, puentes e instalaciones que se planifican, diseñan, construyen, operan y mantienen para las necesidades y la seguridad de todos los usuarios en todo el derecho de paso público. Esto incluye usuarios de todas las edades y habilidades que están caminando; usar vehículos motorizados legales en la calle, como automóviles, camiones, motocicletas, autobuses o scooters; andar en bicicleta; usar tránsito; y carga de envío.

Declaración de Póliza

La Organización de Planificación Metropolitana Del Valle Del Rio Grande (RGVMPO) busca establecer la visión regional de tener un sistema de transporte multimodal seguro y equilibrado que se coordine con la planificación del uso de la tierra, apoye el acceso equitativo a las oportunidades y proteja el medio ambiente. Esta visión se puede promover a través de la implementación de Calles Completas y con soluciones contextualmente apropiadas.

La RGVMPPO promueve el desarrollo de Calles Completas en toda la región y alienta a todas las jurisdicciones locales a adoptar e implementar pólizas de Calles Completas.

La Póliza de Calles Completas se aplica a lo siguiente:

1. Todas las actividades de planificación de RGVMPPO que involucran derechos de paso públicos, incluidos en el Plan de Transporte Metropolitano (MTP).
2. Todas las actividades realizadas por el RGVMPPO para programar fondos federales para proyectos en el Programa de Mejoramiento del Transporte (TIP).

Requisitos

1. Esta póliza no reemplaza ninguna ley federal, estatal o local.
2. Proyectos planificados y programados deberán proporcionar alojamiento seguro para todos los usuarios que tengan acceso legal y que es probable que tengan acceso razonable al uso de las instalaciones, y al mismo tiempo son sensibles a las normas comunitarias actuales y futuras.
3. Esta póliza se aplica a todas las fases de un proyecto, incluida la planificación, el diseño, la adquisición de derechos de paso, la construcción, las operaciones y el mantenimiento.
4. Los proyectos planificados y programados deben hacer uso de pólizas, guías, y estándares de diseño que reflejen las mejores prácticas contextualmente apropiadas. Los patrocinadores del proyecto conservan la autoridad de decisión de diseño sobre sus proyectos.

Recomendaciones

1. Integrar prácticas de planificación y diseño para ayudar a lograr beneficios económicos, comunitarios y ambientales. Además de los enfoques de planificación e ingeniería para implementar Calles Completas, la RGVMPO también alienta a los patrocinadores del proyecto a utilizar estrategias de aplicación y educación para promover estos objetivos.
2. La RGVMPO alienta a los gobiernos locales a mantenerse al tanto de las mejores prácticas mediante la revisión de las guías de diseño, normas y recursos, y a enmendar y / o adoptar enfoques de diseño locales aptos para satisfacer las necesidades de la comunidad.
3. La RGVMPO alienta a los gobiernos locales a evaluar las pólizas y procedimientos adoptados de Calles Completas continuamente, a través de métricas cuantitativas y cualitativas, y a modificar los enfoques locales según se considere necesario.
4. La RGVMPO alienta a las comunidades locales a coordinarse y colaborar entre sí, específicamente en estrategias para comunidades habitables y sostenibles, así como en la integración del uso de la tierra y el medio ambiente con el transporte.

Prácticas recomendadas actuales y guía de diseño

Se alienta a los patrocinadores del proyecto a trabajar con el personal de RGVMPO y el departamento de transportación de Texas (TxDOT) para determinar el diseño apropiado de un proyecto para poder garantizar que el diseño no entre en conflicto con los estándares requeridos. Las mejores prácticas nacionales deben ser referenciadas en el diseño e implementación de Calles Completas. Guías y recursos actuales apoyados por la RGVMPO que se pueden utilizar incluyen:

- American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO) Guide for Planning, Designing and Operating Pedestrian Facilities
 - Guía para la planificación, el diseño y la operación de instalaciones peatonales de la Asociación Americana de funcionarios Estatales de Carreteras y Transporte (AASHTO)

- American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO) Guide for the Development of Bicycle Facilities
 - Guía para el Desarrollo de Instalaciones para Bicicletas de la Asociación Americana de funcionarios Estatales de Carreteras y Transporte (AASHTO)
- Institute of Transportation Engineers (ITE) Designing Walkable Urban Thoroughfares: A Context Sensitive Approach
 - Instituto de Ingenieros de Transporte (ITE) Diseño de vías urbanas transitables: un enfoque sensible al contexto
- National Association of City Transportation Officials (NACTO) Urban Street Design Guide
 - Guía de diseño de calles urbanas de la Asociación Nacional de funcionarios de Transporte de la Ciudad (NACTO)
- National Association of City Transportation Officials (NACTO) Urban Bikeway Design Guide
 - Guía de diseño de ciclovías urbanas de la Asociación Nacional de funcionarios de Transporte de la Ciudad (NACTO)
- FHWA Bikeway Selection Guide
 - Guía de selección de carriles para bicicletas FHWA
- FHWA Separated Bike Lanes Planning and Design Guide
 - Guía de planificación y diseño de carriles para bicicletas separados de FHWA
- FHWA Designing for Pedestrian Safety
 - Diseño de FHWA para la seguridad de los peatones
- TXDOT Roadway Design Manual
 - Manual de diseño de carreteras TXDOT

A partir de octubre de 2022, la RGVMPO recomienda lo siguiente al diseñar calles:

1. La ubicación de los cruces de calles seguras debe considerarse a lo largo de un proyecto.
2. Se debe considerar el diseño de calles que promueven velocidades de viaje más seguras. La gestión de la velocidad y los elementos para calmar el tráfico, entre otras: las dietas viales, los árboles de las calles y el estrechamiento de los anchos de los carriles, deben considerarse cuando sea seguro y apropiado.
3. Se recomienda que las carreteras propuestas o existentes con altos volúmenes de tráfico tengan medianas no transitables instaladas. En caso de que una mediana no transitable se considere no práctica, los carriles de giro a la izquierda de doble sentido pueden ser apropiados en carreteras que cumplan con los siguientes criterios:
 - A. Volumen de tráfico es menos de 24,000 Tráfico Diario Anual (ADT) Y hay menos de 40 puntos de acceso por milla.
 - B. No hay un gran volumen de peatones caminando o cruzando la calle.
4. Si una parcela tiene acceso a la calle a través de dos calles diferentes, generalmente solo se le debe permitir el acceso a los puntos (calzadas) en la calle de menor clasificación funcional y / o con volúmenes de tráfico más bajos.

5. Las rotondas deben considerarse como una alternativa viable a las intersecciones señalizadas, durante el proceso de diseño, siempre que exista o se pueda adquirir suficiente derecho de paso.

Excepciones

No todas las calles deben o pueden ser una calle completa para todos los modos de transporte, y se deben hacer excepciones para algunos proyectos.

Las entidades que patrocinen proyectos serán responsables de determinar, cuándo sea apropiado, los diseños que acomodan diversos modos de transporte, pero harán un esfuerzo para acomodar a todos los usuarios cuando sea posible. El personal de RGVMPPO reserva el derecho de otorgar menos puntos en el proceso de calificación del proyecto para proyectos que no incorporen un diseño de calles completas contextualmente apropiado, de acuerdo con los criterios actuales de calificación del proyecto adoptados por la Junta Directiva de Pólizas de Transporte.

Sin embargo, el personal de RGVMPPO otorgará puntos completos a los proyectos que no incluyan estos diseños si determinan que sería indebidamente opresivo (por ejemplo, si la adición de instalaciones de calles completas aumentaría el costo para poner en peligro la capacidad de obtener fondos locales, resultaría en la expansión significativa de un cronograma del proyecto, o crearía impactos significativos en los recursos naturales, topográficos, culturales o históricos que no pueden mitigarse razonablemente). El personal de RGVMPPO hará esta determinación basándose en las mejores prácticas de transporte actuales, el conocimiento del área local y / u otros factores según corresponda. En cualquier caso, la intención de esta póliza es que la entidad patrocinadora haga un esfuerzo de buena fe para acomodar a los usuarios de todos los modos de transporte cuando sea posible, independientemente de si las mejoras pueden no tenerse plenamente en cuenta en el proceso de puntuación o si el aumento en el puntaje del proyecto puede ser insignificante para la adquisición de fondos federales para el proyecto.

Según las mejores prácticas, a partir de octubre de 2022, los procedimientos de los puntajes de los proyectos no se reducirán por no acomodar a todos los usuarios del transporte e incluirán, entre otros, lo siguiente:

1. Donde el uso de modos específicos de viaje está prohibido por la ley, como ciclistas y peatones en algunas secciones de carreteras interestatales o camiones en bulevares. En tales casos, se deben hacer esfuerzos para acomodar modos prohibidos en otros lugares, según corresponda para cada modo, para garantizar la conectividad de la red. Cuando un proyecto propuesto para una instalación de acceso limitado cruzaría una barrera importante (como un río, ferrocarril o carretera), se debe considerar la posibilidad de incluir el acceso a través de la barrera para modos que de otro modo serían limitados.
2. Donde el costo de proporcionar instalaciones para todos los usuarios, especialmente peatones y ciclistas, sería excesivamente desproporcionado con respecto a la necesidad o el uso probable. La guía federal define esto como exceder el 20 por ciento de los costos totales del proyecto; sin embargo, esta excepción también debe ser sensible al contexto.

Por ejemplo, las comunidades de bajos ingresos generalmente tienen más ciclistas y peatones y más víctimas para estos usuarios, lo que requiere una inversión adicional en mejoras para estos usuarios, lo que también está en consonancia con el espíritu de la Justicia federal 40 Initiative (Sección 223 de EO 14008). Además, un mayor porcentaje de los costos del proyecto para peatones y ciclistas puede ser apropiado en los paisajes urbanos del centro.

3. Cuando la escasez de población u otros factores indican una ausencia de necesidad de las condiciones actuales y futuras de la vida útil prevista del proyecto (generalmente un mínimo de 20 años para carreteras y 50 o más años para puentes).

Todas las excepciones, donde los puntajes no se reducen, se documentarán y se harán públicas.

Medidas de desempeño

Para ayudar con la evaluación de esta póliza, RGVMPO continuará alentando un progreso significativo en la región utilizando medidas incluidas en el MTP 2045. El personal de RGVMPO también puede usar datos de contadores de bicicletas y peatones, cuando estén disponibles, para monitorear el tráfico de bicicletas y peatones en las áreas afectadas, según el Plan de Transporte Activo del RGVMPO.

Implementación

Para implementar esta Póliza de Calles Completas en los procesos de planificación y programación a nivel regional, la RGVMPO tomará las siguientes medidas:

1. Asegúrese de que las guías de esta póliza se reflejen en el trabajo continuo de planificación y programación y en las pólizas actuales.
2. Revisar todas las solicitudes de proyectos que solicitan fondos federales de transporte a través del proceso de programación de RGVMPO para cumplir con la Póliza de Calles Completas, según sea razonablemente posible.
3. Calificar todas las solicitudes de proyectos utilizando criterios que incluyen puntos para diseños completos de calles.
4. Monitorear todos los proyectos que reciben fondos federales de transporte a través del proceso de programación de RGVMPO para el cumplimiento de la Póliza de Calles Completas, según corresponda.
5. Involucrar a patrocinadores de proyecto en la evaluación de proyectos para el Programa de Mejora del Transporte que reciben fondos federales fuera de los procesos de programación del RGVMPO.
6. Vuelva a evaluar la política según sea necesario.

Para llevar a cabo esta Póliza de Calles Completas y alentar a todos los gobiernos locales a abordar las necesidades de todos los usuarios de la carretera a través de soluciones apropiadas al contexto, la RGVMPO tomará las siguientes medidas:

1. Alentar a todos los gobiernos locales a adoptar pólizas de Calles Completas e incorporar sus pólizas en los diseños de las instalaciones. Esto incluye trabajar con los gobiernos locales para desarrollar e implementar sus pólizas.
2. Proporcionar asistencia a las comunidades locales que buscan desarrollar una Póliza de Calles Completas, incluyendo proporcionar recursos que detallen las mejores prácticas de Calles Completas y proporcionar una muestra de ordenanza de Calles Completas.
3. Ayudar a coordinar la discusión y los esfuerzos interjurisdiccionales.