

## Resumen ejecutivo

El Plan de transporte regional 2016 de Merrimack Valley (RTP) es el plan de transporte a largo plazo que describe la forma en que la Organización para la Planificación del Área Metropolitana de Merrimack Valley (MVMPO) logrará su visión:

*La MVMPO apunta a un sistema de transporte multimodal, seguro, eficiente y rentable que respete los objetivos de habitabilidad de nuestras comunidades y garantice la vitalidad económica, una calidad de vida alta, la preservación de los recursos naturales y estilos de vida saludables.*

Para cumplir con su visión dentro de un presupuesto limitado, la MVMPO optó por no apoyar ningún proyecto de infraestructura importante que requiera de fondos significativos. En lugar de esto, la MVMPO eligió proyectos que permiten cumplir con las metas y los objetivos (es decir, seguridad, buen estado de mantenimiento, movilidad) en las carreteras actuales o en derechos de paso nuevos, como los proyectos de vías de usos múltiples.



Foto: Elm Park, Groveland

**Objetivo 1: mantener la infraestructura actual en buen estado de mantenimiento**

- El 80% de las carreteras financiadas con fondos federales se mantendrán en un estado de bueno a excelente.
- Los bienes de capital, como los autobuses de tránsito, se mantendrán y modernizarán de modo que su estado sea de bueno a excelente.
- Se mejorarán las condiciones de la infraestructura peatonal actual.

**Objetivo 2: aumentar la seguridad en todos los tipos de transporte**

- Reducir la cantidad general de colisiones en todos los medios de transporte.

**Objetivo 3: crear un sistema de transporte multimodal para garantizar el cambio de medio de transporte**

- Implementar y ampliar la red multimodal.
- Mejorar/aumentar la capacidad de estacionamiento de bicicletas.
- Aumentar la eficiencia y la eficacia de los sistemas de tránsito para garantizar el cambio de medio de transporte.

**Objetivo 4: promover la vitalidad económica**

- Dirigir las inversiones en transporte a las áreas de desarrollo prioritario.

- Apoyar el movimiento terrestre en toda la región de Merrimack Valley.
- Mejorar/aumentar las opciones de transporte multimodal para los turistas con el fin de reducir las congestiones de tránsito y mejorar las experiencias de los turistas.
- Reducir las congestiones de tránsito en las carreteras del Sistema Nacional de Carreteras (NHS) que se usan para el tránsito general y para viajar a las poblaciones actuales y los lugares de empleo.

**Objetivo 5: promover la sostenibilidad ambiental**

- Mejorar la calidad del aire de la región.
- Promover el manejo efectivo de las aguas pluviales.
- Implementar una planificación adaptativa conforme al cambio climático.

**Objetivo 6: equidad en el transporte**

- Priorizar la planificación y las inversiones en materia de transporte orientadas a eliminar las barreras para las comunidades que protegen el Título VI y la justicia ambiental (EJ).
- Eliminar las barreras para la participación en el proceso de la Organización para la Planificación del Área Metropolitana (MPO).

A través del proceso de planificación, la MVMPO recopiló y evaluó datos y conversó con muchas partes interesadas para determinar las necesidades y las brechas en materia de transporte y elaborar estrategias que se incorporarán en futuros programas unificados de planificación del trabajo (UPWPs) de la organización. El UPWP es un programa de trabajo anual que incluye estudios, datos, planificación, asistencia técnica y cualquier otra tarea programática que lleve a cabo el personal de la MVMPO.

### **¿Qué función tiene el RTP?**

El RTP es el plan de proyectos de transporte a 25 años de la MVMPO que puede implementarse con el uso de fondos federales. Por lo general, la implementación incluye el diseño, la obtención de permisos y la construcción, aunque también se programan las compras de equipos de capital. Todos los años, la MVMPO incluye proyectos del RTP que están 'listos para implementarse' en su programa de mejoramiento del transporte (TIP) de cuatro años. Esos proyectos regionales importantes que se incluyen en el RTP pueden financiarse mediante el TIP.

### **Limitaciones financieras**

Un componente clave del Plan de transporte regional (RTP) es que el documento debe adaptarse a los recursos financieros. Esto significa que solo deben incluirse proyectos, programas y servicios claves que puedan implementarse con los fondos locales, estatales y federales que se tengan disponibles para el transporte de la región durante el plazo del plan.

Mediante la colaboración con la Administración Federal de Tránsito (FTA), la Administración Federal de Carreteras (FHWA), la MVRTA y el MassDOT, la MVMPO determinó los fondos que la región podrá usar para llevar a cabo proyectos de carreteras, puentes y vías para bicicletas y peatones y proyectos de capital para el tránsito (como compras de autobuses, construcción de centros de tránsito, etc.) y para operar servicios de tránsito. Estos fondos se detallan a continuación junto con el monto total de fondos necesarios para implementar los proyectos que contiene el documento. En la siguiente tabla, pueden verse las limitaciones financieras del RTP para el año fiscal federal 2016 de la MVMPO.

## Resumen de los fondos para transporte según los años fiscales federales del Plan de transporte regional de la MVMPO

<b>Fondos disponibles</b>	<b>2016-2020</b>	<b>2021-2025</b>	<b>2026-2030</b>	<b>2031-2035</b>	<b>2036-2040</b>	<b>Total</b>
Carreteras/puentes/vías para bicicletas y peatones*	\$83,086,221	\$86,519,663	\$100,059,479	\$109,657,962	\$116,676,276	\$495,999,600
Capital para tránsito	\$44,803,140	\$53,460,202	\$46,973,763	\$46,098,526	\$54,993,969	\$246,329,600
Operación del tránsito	\$86,691,542	\$97,592,269	\$109,956,443	\$123,990,414	\$139,930,653	\$558,161,322
<b>TOTAL DE FONDOS DISPONIBLES</b>	<b>\$214,580,903</b>	<b>\$237,572,133</b>	<b>\$256,989,686</b>	<b>\$279,746,902</b>	<b>\$311,600,898</b>	<b>\$1,300,490,522</b>
<b>Demanda</b>						
Total de proyectos programados	\$201,546,255	\$234,731,711	\$254,924,331	\$268,072,976	\$266,839,873	\$1,284,097,780
Monto disponible	\$13,034,648	\$2,840,422	\$2,065,355	\$11,673,926	\$44,761,025	\$16,392,742

\* Fondos discrecionales programados por la MVMPO

En las tablas siguientes, se muestran los proyectos de tránsito, carreteras, puentes y vías para bicicletas y peatones que incluye el RTP. La MVMPO ha programado más de \$436 millones para llevar a cabo proyectos de carreteras, puentes y vías para bicicletas y peatones. Muchos de ellos son proyectos de construcción de carreteras, como el proyecto de reconstrucción de la Ruta 114 en Lawrence y North Andover. También hay varios proyectos de vías para bicicletas y peatones, como los que permitirán completar la vía de usos múltiples del límite de Boston.

Sin embargo, es necesario observar que la MVMPO también programó más de \$660 millones para llevar a cabo proyectos que no pudieron incluirse dentro

de los límites financieros. Los más importantes son el proyecto de ensanchamiento de la intersección entre el empalme Lowell y la autopista I-93, en Andover y Methuen, y el proyecto de ensanchamiento y mejora del corredor de la autopista I-495. Estos dos proyectos beneficiarían significativamente a la región, ya que permitirían reducir las congestiones de tránsito, promover el desarrollo económico y mejorar el movimiento del transporte terrestre y la seguridad. Debido a los altos costos de construcción de ambos proyectos y a la escasa disponibilidad de fondos, no fue posible incluirlos en el documento. En el Apéndice F, se incluye una lista completa de estos proyectos.

**Plan de transporte regional 2016 de la Organización para la Planificación del Área Metropolitana de Merrimack Valley**  
**Proyectos de carreteras, vías y puentes**

<b>Proyecto</b>	<b>Comunidad</b>	<b>2016-2020</b>	<b>2021-2025</b>	<b>2026-2030</b>	<b>2031-2035</b>	<b>2036-2040</b>
Paseo de la costanera y vía para bicicletas de Powwow (fase I revisada)	Amesbury	\$786,675				
Reconstrucción de Elm Street	Amesbury	\$9,077,146				
Mejoras en la intersección de las rutas MA-150/MA-110	Amesbury	\$1,349,837				
Mejoras en la ruta MA-28: de la autopista I-495 a Harding St.	Andover	\$1,105,104				
Reconstrucción de la ruta MA-133 (Lowell St.): de Lovejoy Rd. a Shawsheen Square	Andover		\$16,518,860			
Ruta MA-133 (Washington St.) De N. Andover T.L. a Main Street, 1.45 millas	Boxford			\$6,778,694		
Vía verde del límite de Boston	Boxford			\$4,065,755		
Ruta MA-97, de Moulton Street a Groveland T.L.	Georgetown			\$10,580,473		
Ruta MA-97, de Parker St. a Gardner St.	Groveland	\$4,379,950				
Ruta MA-97, de Parker Street a Georgetown T.L.	Groveland	\$2,040,502				
Vía comunitaria de Groveland	Groveland		\$2,433,306			
Ruta MA-125 (Main St) a la altura de Summer y Winter, Bailey y Ginty y Water y Merrimack	Haverhill	\$3,026,676				
Vía verde de Bradford (fase II)	Haverhill		\$1,431,076			
Ruta MA-97, de Silver Birch Lane a Research Drive	Haverhill	\$6,156,000				
Vía verde de Bradford (fase III): de Harbor Place a la antigua fábrica Paperboard.	Haverhill			\$2,423,553		
Vía verde de Bradford (fase IV): de la antigua fábrica Paperboard al límite de Groveland	Haverhill			\$5,897,959		

**Proyectos de carreteras, vías y puentes (cont.)**

<b>Proyecto</b>	<b>Comunidad</b>	<b>2016-2020</b>	<b>2021-2025</b>	<b>2026-2030</b>	<b>2031-2035</b>	<b>2036-2040</b>
North Avenue, de Marsh Avenue al límite estatal de MA/NH	Haverhill			\$5,044,277	\$10,103,702	
Merrimack St. (de Broadway a South Union St.)	Lawrence			\$5,564,493		
Reconstrucción de la ruta MA-114: de S.Union St. a Andover St. en North Andover	Law./N, Andover		\$20,528,536			
Reemplazo del puente de Daisy St, sobre el río Spicket	Lawrence					\$10,872,484
Vía de usos múltiples de la rama M&L; del límite de Methuen a Merrimack St.	Lawrence				\$10,784,116	
Revestimiento de Bear Hill Rd. del límite de NH a Old Bear Hill Rd./Reemplazo de alcantarilla	Merrimac		\$2,390,264			
Mejoras en la intersección de la ruta MA-28 (Broadway) y Rosewood Rd.	Methuen		\$1,245,398			
Reconstrucción de la ruta MA-110: de Green St. a Woodland Rd.	Methuen		\$2,197,771			
Reconstrucción de Merrimack St.: de Myona St. a Simone Farm	Methuen				\$4,702,809	\$14,108,426
Reemplazo del puente de East Main St., sobre el río Parker	Newbury		\$2,641,697			
Mejoras en la intersección: Merrimac St., en las rampas de la autopista US-1 NB/SB	Newburyport		\$3,284,566			
Fase III de la vía verde de Clipper City	Newburyport				\$5,431,820	
Mejoras en la intersección de la ruta MA-125 y Massachusetts	North Andover	\$1,677,312				

**Proyectos de carreteras, vías y puentes (cont.)**

<b>Proyecto</b>	<b>Comunidad</b>	<b>2016-2020</b>	<b>2021-2025</b>	<b>2026-2030</b>	<b>2031-2035</b>	<b>2036-2040</b>
Reconstrucción de la ruta MA-125	North Andover				\$18,024,602	
Mejoras en la intersección: rampas de la autopista I-495 y Massachusetts Ave.	North Andover				\$7,280,218	
Mejoras en la intersección de las rutas MA-133/MA-125	North Andover			\$1,638,858		
Reconstrucción de Central St. y Glen St.: de Main St. (MA-1A) al río Mill.	Rowley			\$16,643,531		
Mejoras en la ruta MA-133 a la altura de la intersección con la autopista US-1	Rowley	\$1,026,427				
Vía verde del límite de Boston: de Mudnock Road al límite estatal de NH, 2.4 millas	Salisbury	\$6,657,508				
Reconstrucción de la autopista US-1, de Salisbury Square al límite estatal de NH	Salisbury	\$8,010,502				
Revestimiento y aceras en la ruta MA-1A: de Salisbury Square al límite estatal de NH	Salisbury	\$2,690,675				
Mantenimiento de carreteras financiadas con fondos federales y locales	En toda la región	\$25,456,716	\$30,971,987	\$37,682,158	\$45,846,107	\$55,778,800
Fondos no adjudicados	En toda la región	\$9,644,843	\$3,160,042	\$2,464,720	\$9,073,739	\$35,318,583
<b>Total de los proyectos programados</b>		<b>\$73,441,030</b>	<b>\$83,643,460</b>	<b>\$96,319,752</b>	<b>\$102,173,373</b>	<b>\$80,759,710</b>
Fondos disponibles		\$83,085,873	\$86,519,663	\$100,059,479	\$109,657,962	\$116,676,276

**Autoridad Regional de Transporte de Merrimack Valley**  
**Gastos de capital previstos para el período 2016 - 2040**

<b>Categoría</b>	<b>2016-2020</b>	<b>2021-2025</b>	<b>2026-2030</b>	<b>2031-2035</b>	<b>2036-2040</b>	<b>Total</b>
<b>Reemplazo de autobuses</b>						
2015-10, 2016-7, 2017-3, 2019-3	\$9,909,385		\$6,385,500	\$2,074,210		<b>\$18,369,095</b>
2021-9, 2023-8, 2024-8		\$12,972,550		\$6,410,550	\$12,271,940	<b>\$31,655,040</b>
2027-5, 2028-5			\$6,054,731			<b>\$6,054,731</b>
Reemplazo de motor/transmisión	\$490,960	\$349,395	\$1,135,755	\$568,205	\$814,490	<b>\$3,358,805</b>
Reemplazo de autobuses interurbanos			\$6,396,435		\$6,658,590	<b>\$13,055,025</b>
Reemplazo de camionetas de pasajeros	\$1,112,000	\$3,152,560		\$1,657,880		<b>\$5,922,440</b>
Reemplazo de vehículos de asistencia	\$233,100	\$329,540	\$383,885	\$447,255	\$338,835	<b>\$1,732,615</b>
<b>Construcción de instalaciones</b>						
Estacionamiento intermodal de Newburyport	\$2,500,000	\$5,000,000	\$1,000,000		\$1,000,000	<b>\$9,500,000</b>
Diseño del estacionamiento intermodal de Newburyport	\$150,000					
<b>Renovaciones en las instalaciones</b>						
Centro de Transporte McGovern	\$32,000	\$1,000,000		\$1,000,000		<b>\$2,032,000</b>
Terminal Buckley	\$12,000	\$500,000		\$500,000		<b>\$1,012,000</b>
Centro de tránsito de Haverhill			\$500,000		\$500,000	<b>\$1,000,000</b>
Centro de tránsito de Amesbury		\$1,000,000		\$1,000,000		<b>\$2,000,000</b>
Centro de estacionamiento de Haverhill		\$1,000,000		\$1,000,000		<b>\$2,000,000</b>
Oficina/instalaciones de mantenimiento de la MVRTA	\$58,800		\$1,000,000		\$1,000,000	<b>\$2,058,800</b>
Área de estacionamiento en superficie de Lawrence Gateway	\$10,000	\$50,000	\$55,000	\$60,000	\$65,000	<b>\$240,000</b>
Sistema de comunicaciones		\$607,080		\$915,870		<b>\$1,522,950</b>
Sistemas de transporte inteligente (ITS) y cámaras de seguridad		\$1,109,395		\$1,490,930		<b>\$2,600,325</b>
Herramientas, planificación, artículos varios	\$500,000	\$500,000	\$500,000	\$500,000	\$500,000	<b>\$2,500,000</b>
<b>Total de gastos de capital (incl. las contribuciones equivalentes)</b>	<b>\$15,008,245</b>	<b>\$27,570,520</b>	<b>\$23,411,306</b>	<b>\$17,624,900</b>	<b>\$23,148,855</b>	<b>\$106,613,826</b>



**Gastos de capital previstos para el período 2016 – 2040 (cont.)**

5307 - Mant. preventivo	\$15,659,911	\$15,659,910	\$15,659,910	\$15,659,910	\$15,659,910	\$78,299,551
5307 - Servicios conforme a la ADA	\$6,687,906	\$6,687,910	\$6,687,910	\$6,687,910	\$6,687,910	\$33,439,546
5307 - Gastos operativos	\$4,207,500	\$4,207,500	\$4,207,500	\$4,207,500	\$4,207,500	\$21,037,500
<b>TOTAL DE GASTOS CONFORME A LA SECCIÓN 5307 (incluidas las contribuciones equivalentes)</b>	<b>\$41,563,562</b>	<b>\$54,125,840</b>	<b>\$49,966,626</b>	<b>\$44,180,220</b>	<b>\$49,704,175</b>	<b>\$239,540,423</b>
<b>Gastos previstos conforme a la sección 5307 (monto federal)</b>	<b>\$29,530,085</b>	<b>\$31,812,289</b>	<b>\$34,270,870</b>	<b>\$36,919,459</b>	<b>\$39,772,744</b>	<b>\$172,305,447</b>
Contribución equivalente del MassDOT (límite del RTA; SCA)	\$8,920,205	\$13,308,335	\$13,268,532	\$12,071,930	\$13,202,919	\$26,653,457
Otras contribuciones equivalentes	\$550,000	\$100,000	\$100,000	\$100,000	\$100,000	\$19,574,888
Otros		\$5,000,000				
Traspaso conforme a la sección 5307 (monto federal)	\$5,802,850	\$3,239,578	\$(665,638)	\$(2,992,863)	\$1,918,306	\$7,302,233
<b>Subtotal de fondos disponibles</b>	<b>\$44,803,140</b>	<b>\$53,460,202</b>	<b>\$46,973,763</b>	<b>\$46,098,526</b>	<b>\$54,993,969</b>	<b>\$246,329,600</b>
Traspaso disponible conforme a la sección 5307 (monto federal)	\$3,239,578	\$(665,638)	\$(2,992,863)	\$1,918,306	\$5,289,794	\$6,789,177

Entre los proyectos de tránsito claves, se incluyen la compra de autobuses de tránsito nuevos para la MVRTA y la construcción de un estacionamiento intermodal nuevo en el centro de Newburyport.

### **Equidad y accesibilidad en materia de transporte**

El análisis de justicia ambiental de la región que se incluye en el RTP 2016 de la MVMPO indica que no existe un impacto dispar en las comunidades protegidas por la justicia ambiental.

A nivel regional, los beneficios para las poblaciones minoritarias y de ingresos bajos son proporcionales a los de las comunidades que no se incluyen en la justicia ambiental, o incluso mayores, y el plan prevé un mejor acceso al servicio de tránsito frecuente y una menor cantidad de hogares a 500' de centros de transporte importantes.

Además, los proyectos incluidos en el plan tienen como objetivo reducir las congestiones de tránsito y las horas de demora para todos los usuarios del sistema de transporte y aumentar los fondos

disponibles para medios de transporte alternativos, como los transportes de tránsito, con bicicletas y a pie, que benefician en mayor medida a las poblaciones minoritarias y de ingresos bajos.

El análisis financiero de los gastos según el porcentaje de usuarios de bajos ingresos que usan cada medio de transporte y el análisis de los gastos de tránsito según las poblaciones minoritarias reveló que, si bien los gastos de carreteras favorecen levemente a las poblaciones que no perciben ingresos bajos, los gastos de tránsito y vías para bicicletas y peatones generan un beneficio mayor para las poblaciones minoritarias y de ingresos bajos.

Esta página se dejó en blanco de forma intencional.