

BORRADOR

PROGRAMA DE MEJORAMIENTO DEL TRANSPORTE FEDERAL 2017



RESUMEN EJECUTIVO VOLUMEN I DE III

FY 2016/17 – 2021/22
julio de 2016

VISIÓN

Un foro internacional y regional fiable por su liderazgo e inclusión en el desarrollo de planes y políticas para un Sur de California sostenible.

MISIÓN

Bajo la guía del Consejo Regional y en colaboración con nuestros socios, nuestra misión es facilitar un foro para desarrollar y promover la realización de planes regionales para mejorar la calidad de vida de los californianos del sur.

Financiamiento: La preparación de este reporte fue financiado en parte a través de subvenciones del Departamento de Transporte de los Estados Unidos – Administración Federal de Carreteras y la Administración Federal de Tránsito de acuerdo con las disposiciones bajo el Programa de Planificación Metropolitana tal como se presenta en la Sección 104(f) del Título 23 del Código de los Estados Unidos. Asistencia financiera adicional fue proporcionada por el Departamento de Transporte del Estado de California.

La información y el contenido en esta publicación se proporciona sin garantía de ninguna clase, y el uso o dependencia de cualquier información o contenido en este documento será a riesgo exclusivo del usuario. Bajo ninguna circunstancia La Asociación de Gobiernos del Sur de California (SCAG, según sus siglas en inglés) será responsable por ningunos daños consecuentes, incidentales o directos (incluyendo pero no limitado a, daños por lucro cesante, interrupción de negocio o pérdida de programas o información) que surjan de o en relación con el uso de o en base a cualquier información o contenido de esta publicación.

OFICIALES DEL CONSEJO REGIONAL

Presidente Michele Martinez, Santa Ana
Primer Vicepresidente Margaret E. Finlay, Duarte
Segundo Vicepresidente Alan Wapner, Ontario
Expresidente Inmediato Cheryl Viegas-Walker, El Centro

MIEMBROS

Condado de Imperial Jack Terrazas, Condado de Imperial • Cheryl Viegas-Walker, Ciudad de El Centro

Condado de Los Angeles Michael D. Antonovich, Condado de Los Angeles • Sean Ashton, Ciudad de Downey • Bob Blumenfeld, Ciudad de Los Angeles • Mike Bonin, Ciudad de Los Angeles • Joe Buscaino, Ciudad de Los Angeles • Gilbert Cedillo, Ciudad de Los Angeles • Margaret Clark, Ciudad de Rosemead • Jonathan C. Curtis, Ciudad de La Canada Flintridge • Gene Daniels, Ciudad de Paramount • Mitchell Englander, Ciudad de Los Angeles • Margaret E. Finlay, Ciudad de Duarte • Felipe Fuentes, Ciudad de Los Angeles • Eric Garcetti, Ciudad de Los Angeles • James Gazeley, Ciudad de Lomita • Vartan Gharpetian, Ciudad de Glendale • Lena Gonzalez, Ciudad de Long Beach • Marqueece Harris-Dawson, Ciudad de Los Angeles • Carol Herrera, Ciudad de Diamond Bar • Steven D. Hofbauer, Ciudad de Palmdale • José Huizar, Ciudad de Los Angeles • Paul Koretz, Ciudad de Los Angeles • Paul Krekorian, Ciudad de Los Angeles • Antonio Lopez, Ciudad de San Fernando • Victor Manalo, Ciudad de Artesia • Nury Martinez, Ciudad de Los Angeles • Dan Medina, Ciudad de Gardena • Barbara A. Messina, Ciudad de Alhambra • Judy Mitchell, Ciudad de Rolling Hills Estates • Gene Murabito, Ciudad de Glendora • Pam O'Connor, Ciudad de Santa Monica • Mitch O'Farrell, Ciudad de Los Angeles • Sam Pedroza, Ciudad de Claremont • Curren D. Price, Jr., Ciudad de Los Angeles • Rex Richardson, Ciudad de Long Beach • Mark Ridley-Thomas, Condado de Los Angeles • David Ryu, Ciudad de Los Angeles • Ali Saleh, Ciudad de Bell • Andrew Sarega, Ciudad de La Mirada • John Sibert, Ciudad de Malibu • José Luis Solache, Ciudad de Lynwood • Herb Wesson, Jr., Ciudad de Los Angeles

Condado de Orange Arthur C. Brown, Ciudad de Buena Park • Steven S. Choi, Ciudad de Irvine • Ross Chun, Ciudad de Aliso Viejo • Steve Hwangbo, Ciudad de La Palma • Jim Katapodis, Orange County Transportation Authority (OCTA) • Barbara Kogerman, Ciudad de Laguna Hills • Michele Martinez, Ciudad de Santa Ana • Fred Minagar, Ciudad de Laguna Niguel • Kristine Murray, Ciudad de Anaheim • Steve Nagel, Ciudad de Fountain Valley • John Nielsen, Ciudad de Tustin • Erik Peterson, Ciudad de Huntington Beach • Marty Simonoff, Ciudad de Brea • Michelle Steel, Condado de Orange • Tri Ta, Ciudad de Westminster

Condado de Riverside Rusty Bailey, Ciudad de Riverside • Jeffrey Giba, Ciudad de Moreno Valley • Jan Harnik, Ciudad de Palm Desert • Jim Hyatt, Ciudad de Calimesa • Randon Lane, Ciudad de Murrieta • Clint Lorimore, Ciudad de Eastvale • Gregory S. Pettis, Ciudad de Cathedral City • Mary L. Resvaloso, Torres-Martinez Desert Cahuilla Indians • Karen S. Spiegel, Ciudad de Corona • Chuck Washington, Condado de Riverside • Michael Wilson, Ciudad de Indio

Condado de San Bernardino Paul M. Eaton, Ciudad de Montclair • Curt Hagman, Condado de San Bernardino • Bill Jahn, Ciudad de Big Bear Lake • Randall W. Lewis, Lewis Group of Companies • Ray Marquez, Ciudad de Chino Hills • Larry McCallon, Ciudad de Highland • Ryan McEachron, Ciudad de Victorville • Frank J. Navarro, Ciudad de Colton • Deborah Robertson, Ciudad de Rialto • Alan D. Wapner, Ciudad de Ontario

Condado de Ventura Glen T. Becerra, Ciudad de Simi Valley • Keith F. Millhouse, Ciudad de Moorpark • Carl E. Morehouse, Ciudad de Ventura • Linda Parks, Condado de Ventura • Carmen Ramirez, Ciudad de Oxnard

Por favor tome nota: Actualmente hay vacantes en el Consejo Regional el cual incluye representantes para la Comisión del Transporte del Condado de Imperial (ICTC, por sus siglas en inglés), la Autoridad Metropolitana de Transporte del Condado de Los Angeles (LACMTA, por sus siglas en inglés), y los distritos del aire.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

| | |
|---------------------------|----|
| INTRODUCCIÓN | 1 |
| RESUMEN DEL PROGRAMA | 2 |
| CONFORMIDAD DE TRANSPORTE | 11 |

RESUMEN EJECUTIVO

INTRODUCCIÓN

El Programa de Mejoramiento del Transporte Federal (FTIP, por sus siglas en inglés) es un programa de cuatro años de mandato federal el cual incluye todos los proyectos de transporte terrestre que recibirán financiamiento federal o serán sujetos a una acción federalmente requerida. El FTIP 2017 de SCAG es una lista de los proyectos de transporte propuestos a lo largo de los años fiscales (FY) 2016/17 – 2021/22 para la región, los años 2020/21-2021/22 son proporcionados con fines informativos. Como la Organización de Planificación Metropolitana (MPO, por sus siglas en inglés) para la región de los seis condados de Imperial, Los Angeles, Orange, Riverside, San Bernardino y Ventura, SCAG es responsable por desarrollar el FTIP para la presentación al Departamento de Transporte de California (Caltrans, por sus siglas en inglés) y las agencias de financiamiento federales. Este listado identifica fuentes de financiamiento específicas y cantidades de fondos para cada proyecto. Se le da prioridad para implementar la estrategia global de la región para proporcionar movilidad y mejorar la eficacia y seguridad del sistema de transporte, mientras apoya los esfuerzos para alcanzar estándares de calidad de aire federales y estatales para la región mediante la reducción del transporte relacionado con la contaminación del aire. Los proyectos en el FTIP incluyen mejoras en las autopistas, tránsito, instalaciones de ferrocarril y autobús, carriles de alta ocupación vehicular (HOV, por sus siglas en inglés), carriles de peaje de alta ocupación (HOT), sincronización de semáforos, mejoras de la intersección, rampas de la autopista y proyectos no motorizados (incluye el transporte activo).

El FTIP se desarrolla a través de un proceso ascendente por el cual las seis Comisiones de Transporte del Condado (CTCs) trabajan con sus agencias locales y con los operadores de transporte público, así como el público en general, para desarrollar sus Programas de Mejoramiento del Transporte. LA REGION de SCAG Programa (TIPs) para su inclusión en el FTIP. Se ha desarrollado el FTIP 2017 en asociación con los CTCs y los distritos 7, 8, 11 y 12 de Caltrans y la oficina central.

El FTIP debe incluir todos los proyectos de transporte financiados federalmente, así como todos los proyectos de transporte regionalmente importantes para los cuales se requiere aprobación de las agencias de financiamiento federales, sin importar la fuente de financiamiento. Los proyectos en este FTIP 2017 han sido encontrados consistentes con el Plan de Transporte Regional/ Estrategia de Comunidades Sostenibles de 2016 (RTP/SCS 2016, por sus siglas en inglés) aprobado por SCAG. El FTIP es desarrollado para implementar gradualmente los programas y proyectos en el RTP/SCS.

LA REGIÓN SCAG



RESUMEN DEL PROGRAMA

El FTIP 2017 incluye aproximadamente 2000 proyectos y la programación de \$27.7 mil millones durante los próximos seis años. En comparación, la programación total para el FTIP 2015 fue de \$31.8 mil millones. La reducción en los fondos de programación en el FTIP 2017 en comparación con el FTIP 2015 es debido a una serie de razones. La constante pérdida de los ingresos fiscales del gas debido a la caída en el consumo de gasolina, así como la caída de precios en los últimos dos años creó la mayor reducción de los fondos STIP ya que la actual estructura de financiamiento de transporte estatal se aprobó hace 20 años. La reducción en los ingresos por impuestos de gas también redujo la cantidad del Programa Estatal de Operaciones y Protección de Carreteras (SHOPP, por sus siglas en inglés) y la Cuenta de Impuestos de Carretera para Usuarios (HUTA, por sus siglas en inglés) disponible para las ciudades y condados. Además, los programas casi terminados como la Proposición 1B (Prop 1B), un programa de bonos de obligación general a costo de \$19.9 mil millones aprobados para fines específicos por los votantes en 2006, ya ha comprometido \$18.3 mil millones y tiene un saldo de sólo \$1.6 mil millones disponibles a nivel estatal para la programación. La reducción de estos fondos, además de la finalización y la aceleración de algunos proyectos de gran escala también se han sumado a la disminución de la programación. El FTIP 2017 muestra que \$6.4 mil millones en fondos programados anteriormente se han aplicados (véase el listado de "Proyectos Terminados" en la Lista de Proyectos Volumen III - Parte A del FTIP 2017). Además, el FTIP 2017 refleja \$12.8 mil millones en financiamiento garantizado (véase el listado de las "100% de Años Anteriores" en la Lista de Proyectos Volumen III - Parte A del FTIP 2017).

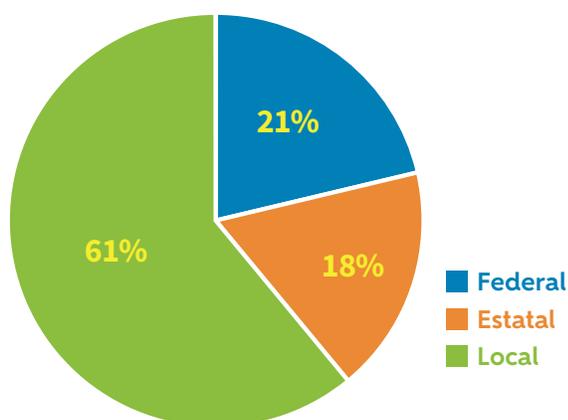
Las siguientes gráficas y tablas muestran cómo estos fondos se distribuyen en base a las fuentes de financiamiento, el programa y el condado.

La Figura 1 es un resumen de las fuentes de financiamiento, categorizados como federales, estatales y locales. La Figura 1 y su correspondiente gráfica circular muestran que el 21 por ciento del total es de fondos federales, el 18% es de fondos estatales y el 61% es de fondos locales.

FIGURA 1 RESUMEN DE FTIP 2017 POR FUENTE DE FINANCIAMIENTO (en 000's)

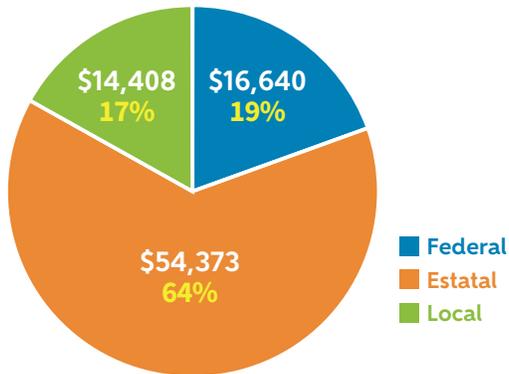
| | FEDERAL | ESTATAL | LOCAL | TOTAL |
|--------------|--------------------|--------------------|---------------------|---------------------|
| 2016/17 | \$1,843,969 | \$2,015,459 | \$4,008,601 | \$7,868,029 |
| 2017/18 | \$1,297,261 | \$1,353,451 | \$4,071,787 | \$6,722,499 |
| 2018/19 | \$1,235,286 | \$264,781 | \$4,561,018 | \$6,061,085 |
| 2019/20 | \$698,264 | \$230,705 | \$2,061,341 | \$2,990,310 |
| 2020/21 | \$463,884 | \$1,018,528 | \$1,386,000 | \$2,868,412 |
| 2021/22 | \$348,122 | \$23,932 | \$789,145 | \$1,161,199 |
| TOTAL | \$5,886,786 | \$4,906,856 | \$16,877,892 | \$27,671,534 |
| % del TOTAL | 21% | 18% | 61% | 100% |

RESUMEN DE FTIP 2017 POR FUENTE DE FINANCIAMIENTO

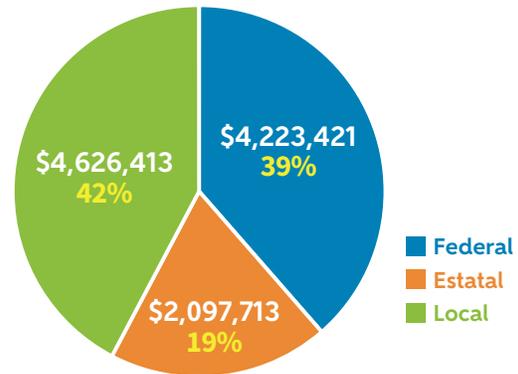


Las seis gráficas circulares a continuación hacen un resumen de los fondos programados en el FTIP 2017 para cada condado en la región de SCAG.

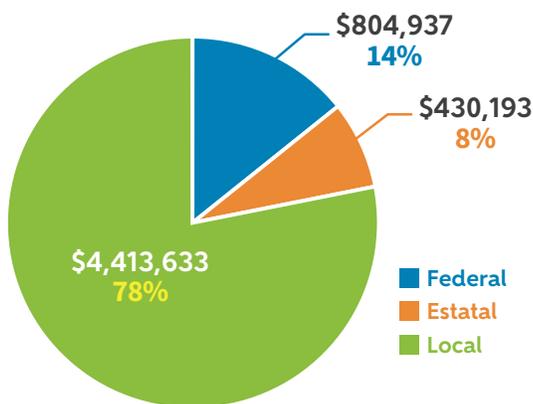
CONDADO DE IMPERIAL: \$85,421 (en \$000's)



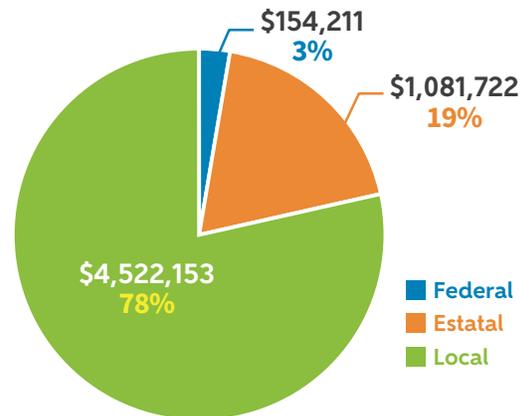
CONDADO DE LOS ANGELES: \$10,947,547 (en \$000's)



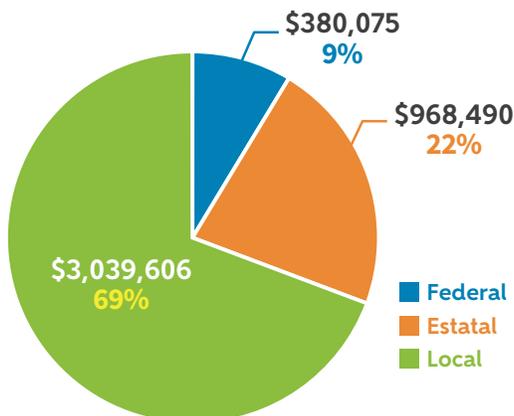
CONDADO DE ORANGE: \$5,648,763 (en \$000's)



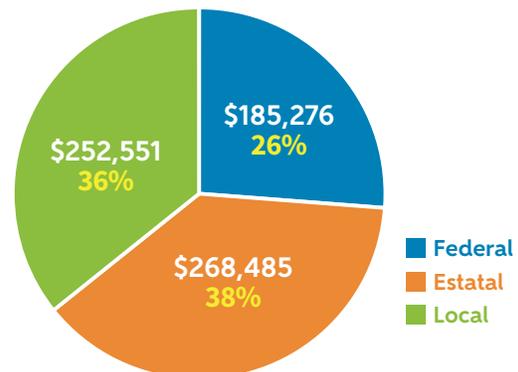
CONDADO DE RIVERSIDE: \$5,758,086 (en \$000's)



CONDADO DE SAN BERNARDINO: \$4,388,171 (en \$000's)



CONDADO DE VENTURA: \$706,312 (en \$000's)

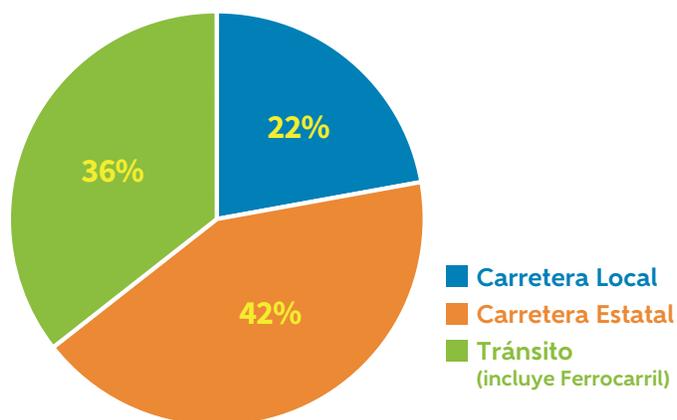


La Figura 2 hace un resumen de los fondos programados en los programas de carreteras locales, carreteras estatales y de tránsito (incluyendo el ferrocarril). La Figura 2 y su correspondiente gráfica circular muestran que el 42 por ciento del total de \$27.7 mil millones en el FTIP 2017 está programado en el Programa de Carretera Estatal, el 22 por ciento en el Programa de Carretera local y el 36% en el Programa de Tránsito (incluyendo el ferrocarril). Para más información, sírvase consultar la sección del Plan de Financiamiento del Apéndice Técnico (Volumen II del FTIP 2017).

FIGURA 2 RESUMEN DE FTIP 2017 POR PROGRAMA (en 000's)

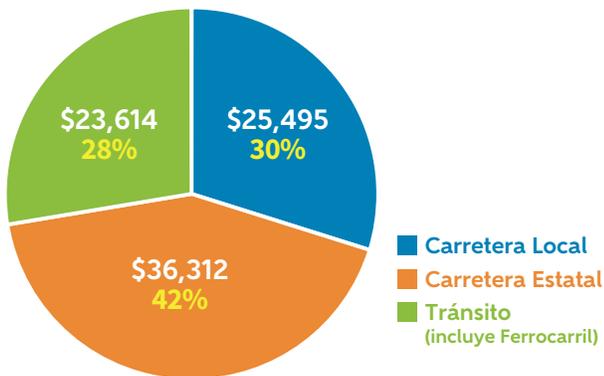
| | CARRETERA LOCAL | CARRETERA STATE | TRÁNSITO (INCLUYE FERROCARRIL) | TOTAL |
|--------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|---------------------|
| 2016/17 | \$1,860,879 | \$3,125,022 | \$2,882,128 | \$7,868,029 |
| 2017/18 | \$1,327,529 | \$3,375,816 | \$2,019,154 | \$6,722,499 |
| 2018/19 | \$1,069,208 | \$2,674,184 | \$2,317,693 | \$6,061,085 |
| 2019/20 | \$490,254 | \$1,193,829 | \$1,306,227 | \$2,990,310 |
| 2020/21 | \$1,179,223 | \$984,464 | \$704,725 | \$2,868,412 |
| 2021/22 | \$202,157 | \$342,847 | \$616,195 | \$1,161,199 |
| TOTAL | \$6,129,250 | \$11,696,162 | \$9,846,122 | \$27,671,534 |
| % del TOTAL | 22% | 42% | 36% | 100% |

RESUMEN DEL FTIP 2017 POR PROGRAMA

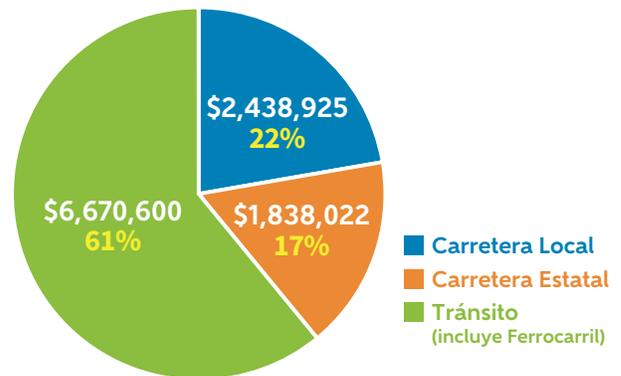


Las seis gráficas circulares a continuación hacen un resumen de los fondos programados en el FTIP de 2017 para cada condado en la región de SCAG para programas de Carretera Estatal, Carretera Local, y Tránsito (incluyendo Ferrocarril).

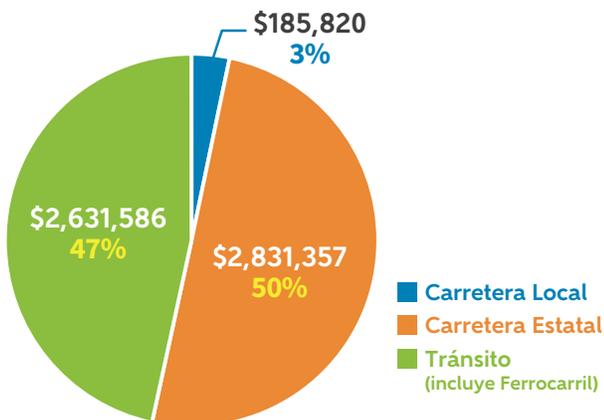
CONDADO DE IMPERIAL: \$85,421 (en \$000's)



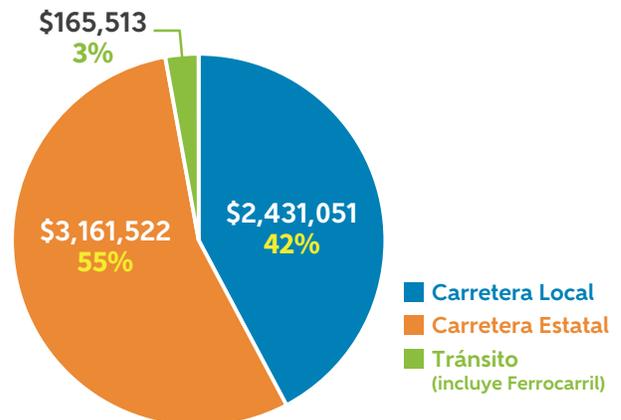
CONDADO DE LOS ANGELES: \$10,947,547 (en \$000's)



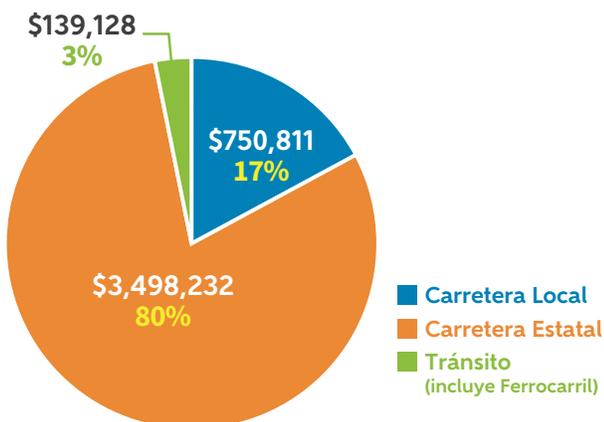
CONDADO DE ORANGE: \$5,648,763 (en \$000's)



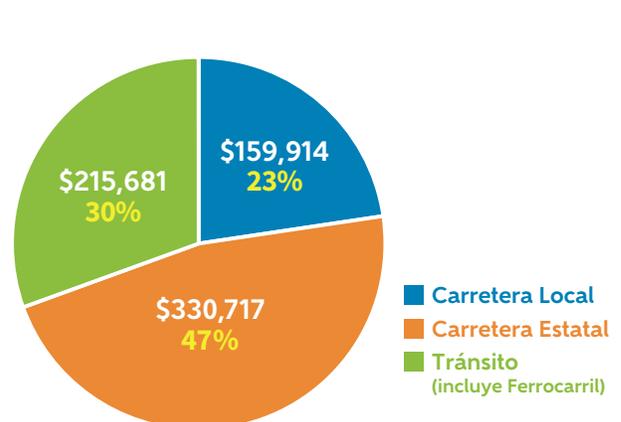
CONDADO DE RIVERSIDE: \$5,758,086 (en \$000's)



CONDADO DE SAN BERNARDINO: \$4,388,171 (en \$000's)



CONDADO DE VENTURA: \$706,312 (en \$000's)



JUSTICIA AMBIENTAL

El RTP/SCS 2016 Final, aprobado por el Consejo Regional de SCAG el 7 de abril de 2016 (y certificado por FHWA/FTA con respecto a la conformidad de transporte el 1 de junio de 2016), incluyó un análisis de la justicia ambiental integral.

El FTIP 2017 es consistente con las políticas, programas y proyectos incluidos en el RTP/SCS 2016, y como tal el análisis de la justicia ambiental incluido como parte del RTP/SCS 2016 sirve adecuadamente como el análisis de las inversiones de transporte en el FTIP 2017.

Un componente clave del proceso de desarrollo de RTP/SCS 2016 fue seguir implementando el Plan de Participación Público de SCAG, que implicó divulgación para obtener el compromiso público significativo con la población de minoría y de bajos ingresos e incluyó buscar aportación de nuestros accionistas de justicia ambientales. Como parte del análisis de la justicia ambiental para el RTP/SCS 2016, SCAG identificó varias medidas de desempeño para analizar la equidad social y ambiental existente en la región y hacer frente a los impactos del RTP/SCS 2016 sobre diversos grupos de la población de justicia ambiental. Estas medidas de rendimiento incluyen los impactos relacionados con la carga de impuestos, uso de parte del sistema de transporte compartido, desequilibrio o desajuste de trabajos-vivienda, gentrificación y desplazamiento potencial, impactos relacionados a la calidad del aire, salud, ruido y ferrocarril.

Para obtener información adicional sobre estos y otras medidas de rendimiento de justicia ambiental y el análisis detallado de la justicia ambiental, consulte

http://scagrtpscsc.net/Documents/2016/final/f2016RTPSCS_EnvironmentalJustice.pdf

Además, SCAG actualizó su Plan de Participación Pública, adoptado el 3 de abril de 2014, que aborda el Título VI Requisitos y Directrices para los Receptores de la Administración Federal de Tránsito (Circular FTA 4702.1B; Efectiva el 1 de octubre de 2012), incluyendo estrategias mejoradas para la participación de poblaciones de minoría y con habilidad limitada del inglés en los procesos de planificación y programación del transporte de SCAG, así como Guías de Políticas de la Justicia Ambiental para los Receptores de la Administración Federal de Tránsito (Circular FTA 4703.1; Efectiva el 15 de agosto 2012).

CONSULTA INTERINSTITUCIONAL Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA

Como se indicó anteriormente en este documento, el FTIP 2017 cumple con los requisitos federales y estatales de consulta interinstitucional y participación pública, siguiendo las estrategias descritas en el Plan de Participación Pública (PPP) de SCAG (para más información sobre el PPP de SCAG visite http://scag.ca.gov/Documents/PPP2014_Adopted-FINAL.pdf). De acuerdo con el PPP, el Grupo de Trabajo de Conformidad del Transporte (TCWG, por sus siglas en inglés) de SCAG sirve como un foro para consultas entre organismos.

SCAG, en cooperación con los CTCs, TCWG y otros socios locales, estatales y federales, concluyó la actualización de las Directrices de FTIP 2017. El desarrollo de estas directrices es el primer paso en la redacción del FTIP 2017. Estas directrices sirven como el manual de CTCs para desarrollar su Programa de Mejoramiento del Transporte (TIP, por sus siglas en inglés) de su condado y presentar sus TIPs a través de la base de datos de FTIP de SCAG. SCAG recibió comentarios de partes interesadas y modificó el documento como fue necesario. Las Directrices Finales para el FTIP 2017 fueron aprobadas por el Consejo Regional de SCAG el 8 de octubre de 2015. Para obtener más información sobre las Directrices de FTIP 2017, por favor visite <http://ftip.scag.ca.gov/Documents/Final2017FTIPGuidelines.pdf>

El 8 de julio de 2016, el Borrador de FTIP 2017 está previsto para el lanzamiento para un periodo de revisión pública de 30 días. Durante el periodo de revisión pública, se realizarán dos audiencias públicas sobre el Borrador FTIP 2017 el 14 y 21 de julio de 2016, en la oficina de Los Angeles de SCAG con videoconferencia disponible las oficinas regionales de SCAG, ubicadas en los condados de Imperial, Orange, Riverside, San Bernardino y Ventura y tres sitios de video conferencias adicionales en la ciudad de Palmdale, Asociación de Gobiernos de Coachella Valley (CVAG, por sus siglas en inglés) y en el Consejo de Gobiernos de la Ciudades de South Bay (SBCCOG, por sus siglas en inglés). Estas audiencias públicas aparecerán en numerosos periódicos en toda la región. Los anuncios se publicarán en los idiomas de inglés, español, coreano, chino y vietnamita (copias de estos avisos se incluirán en la Sección V del Apéndice Técnico Final) El FTIP 2017 está publicado en la página web de SCAG y distribuidas en las bibliotecas de toda la región.

IMPACTOS ECONÓMICOS DEL PROGRAMA DE GASTOS DE FTIP 2017

EL PLAN DE INVERSIÓN DEL FTIP EN TÉRMINOS DE CRECIMIENTO ECONÓMICO Y CREACIÓN DE EMPLEO

El presupuesto del programa FTIP incluye gastos de una mezcla de proyectos de transporte – carretera estatal, carretera local, y tránsito – que están planeados en seis condados de Sur de California sobre un período de tiempo de seis años que comienza en 2016/2017 y termina en 2021/2022. Los impactos económicos y de trabajo fueron calculados usando REMI, un modelo de impacto regional que estima ganancias económicas y de empleo que provienen de inversiones de transporte e infraestructura.

Los gastos de FTIP son clasificados por la función en tres industrias amplias: Construcción, operaciones de tránsito y servicios arquitectónicos y técnicos. Los gastos de operaciones y mantenimiento de carreteras son incluidos con la construcción dada sus semejanzas. Debido a diferencias en los impactos económicos que provienen de diferentes tipos de gastos de transporte, los datos de gasto del proyecto de transporte de FTIP son clasificados por la categoría, tales como servicios de construcción, operaciones y mantenimiento para operaciones de tránsito y servicios arquitectónicos y técnicos. Los gastos de adquisición del derecho de vía son excluidos ya que éstos representan una transferencia de activos y generalmente se consideran no tener impacto económico. Cada categoría de gastos fue modelada por separado y sus impactos sumados. Las estimaciones de empleo son medidas en una base de contar trabajos para ganancias de empleo y son reportados en una base anual, es decir, el número de trabajos generados respectivamente en cada año.

Durante el período de seis años, el programa FTIP generará un promedio anual mayor que 82,000 trabajos en la región de seis condados de SCAG. El impacto de empleo total del programa de transporte de FTIP 2017 es mostrado en la Figura 3. La totalidad de trabajo de SCAG creados no reflejan la suma de los seis condados individuales debido a la duplicación y varios proyectos de FTIP por toda la región de SCAG que son asignados y capturados a nivel regional y no por condado.

FIGURA 3 TRABAJOS CREADOS ANUALMENTE POR LAS INVERSIONES FTIP 2017 EN BASE AL REMI

| | 2016–2017 | 2017–2018 | 2018–2019 | 2019–2020 | 2020–2021 | 2021–2022 | PROMEDIO |
|----------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|----------|
| REGIÓN SCAG | 141,043 | 121,654 | 109,762 | 54,735 | 48,419 | 17,359 | 82,162 |
| CONDADO DE LOS ANGELES | 70,839 | 44,404 | 40,010 | 17,405 | 15,801 | 10,296 | 33,126 |
| CONDADO DE ORANGE | 23,607 | 17,634 | 28,644 | 16,966 | 7,638 | 1,561 | 16,008 |
| CONDADO DE SAN BERNARDINO | 15,585 | 20,513 | 22,601 | 4,740 | 10,531 | 1,120 | 12,515 |
| CONDADO DE RIVERSIDE | 24,203 | 35,110 | 16,287 | 14,548 | 13,114 | 3,441 | 17,784 |
| CONDADO DE VENTURA | 5,170 | 2,353 | 2,055 | 869 | 1,170 | 928 | 2,091 |
| CONDADO DE IMPERIAL | 378 | 767 | 159 | 218 | 197 | 50 | 295 |

Además, el resto del estado de California se beneficiará de impactos del efecto de difusión de 3,200 empleos adicionales por año en promedio, y 7,600 empleos adicionales por año por término medio se acumularán a otros estados en todas partes de los Estados Unidos.

Estos impactos están relacionados principalmente con los beneficios de la construcción y mantenimiento del FTIP 2017, o los impactos económicos y de creación de empleo de la inversión directa en la infraestructura de transporte. Además, hay impactos económicos a largo plazo debido a la eficacia relativa del sistema de transporte regional. El RTP/SCS 2016 de SCAG incluyó un análisis de impactos económicos que provienen de ganancias de eficacia en términos productividad económica del trabajador y negocio y al movimiento de bienes que afectará beneficiosamente al Sur de California,

el estado y la nación en términos de desarrollo económico, ventaja competitiva y espíritu competitivo económico total en la economía mundial. Los proyectos que reducen la congestión pueden ayudar a firmas a producir a un coste inferior, o permitir que aquellas firmas alcancen mercados más grandes o contraten a empleados más capaces. Una economía con un sistema de transporte que funciona bien puede ser un lugar más atractivo para firmas para hacer negocio, realizando el espíritu competitivo económico de la región SCAG.

Con el tiempo, estos beneficios de "eficacia de la red de transporte" se hacen tanto más importantes para regiones como el Sur de California en términos de crecimiento económico y espíritu competitivo, atracción y retención de empleadores y creación de empleos bien remunerados. El trabajo económico hecho en RTP/SCS 2016 estimó ganancias de trabajo de los beneficios de la red de eficacia de la implementación total de RTP para ser 351,000 empleos por año en promedio. El modelado de transporte de FTIP 2017 muestra el aumento total de la eficacia de la red en el orden de aproximadamente del 7 por ciento, sugiriendo beneficios de eficacia de la red incrementadas más allá de 351,000 empleos asociados con el RTP/SCS 2016.

PROGRAMA DE RENDIMIENTO DEL FTIP 2017

El RTP/SCS 2016 expone una visión para avanzar la movilidad, la economía y la sostenibilidad del Sur de California durante las próximas varias décadas. Para ayudar a realizar esta visión, el RTP/SCS incluye objetivos específicos y políticas regionales. Para medir el grado al cual el RTP/SCS consigue estos objetivos y políticas y para ayudar a dirigir la identificación de estrategias y alternativas preferidas, el SCAG usó un conjunto de medidas de ejecución multimodales (ver las Medidas de Ejecución de RTP/SCS 2016 en el apéndice técnico en http://scagrtpscsc.net/Documents/2016/final/f2016RTPSCS_PerformanceMeasures.pdf).

El MAP-21, el Decreto Avanzando Hacia el Progreso en el Siglo 21, fue firmado como ley el 6 de julio de 2012 y colocó nuevos requisitos federales en MPOs como en SCAG para establecer y usar un enfoque basado en el rendimiento de toma de decisiones de transporte y desarrollo de planes de transporte. El Decreto para Arreglar el Transporte Terrestre de América (FAST, por sus siglas en inglés), fue convertido en ley el 4 de diciembre de 2015 y lleva los requisitos de planificación basados en rendimiento de MAP-21. Aunque SCAG haya estado usando medidas de la ejecución en su planificación metropolitana durante muchos años, el MAP-21 pide el establecimiento de objetivos de rendimiento que traten las medidas de la ejecución expresamente llamadas en la legislación:

- Condición del pavimento en el Sistema Interestatal y en el Sistema Nacional de Carreteras (NHS, por sus siglas en inglés)
- Rendimiento del Sistema Interestatal y NHS
- Condición del Puente en el NHS
- Muertes y lesiones graves en todas las vías públicas
- Congestión del Tráfico
- Fuentes de emisiones móviles en ruta
- Movimiento de carga en el Sistema Interestatal
- Seguridad de tránsito
- Gestión de activos de tránsito / estado de buena reparación

Además, MAP-21 requiere que el FTIP incluya, en la medida de lo posible, una descripción del efecto previsto del TIP hacia el logro de estos objetivos de rendimiento, vinculando las prioridades de inversión para esos objetivos. El Departamento de Transporte de los Estados Unidos (USDOT, por sus siglas en inglés) publicó la Norma Final en la Planificación del Transporte Estatal y No Metropolitano y la Planificación del Transporte Metropolitano el 27 de mayo de 2016. En este punto, el proceso de elaboración de normas sobre determinadas medidas de rendimiento aún no ha sido desarrollado para las metas de rendimiento. Además, la Norma Final establece que el estado, el MPOs y los Operadores de Transporte Público están obligados a establecer objetivos en las áreas claves de desempeño nacionales para documentar las expectativas de desempeño futuro. Este trabajo y la concertación entre el estado, el MPO y a los operadores de tránsito público está en curso y no se ha completado. Por lo tanto, el debate de rendimiento en el FTIP 2017 se centra en medidas clave del RTP/SCS 2016 adoptada. Una vez que las metas de desempeño han sido establecidas, el FTIP 2017 se revisará según corresponda.

INVERSIONES DE PROGRAMACIÓN

El FTIP refleja cómo la región se adelanta en la implementación de las políticas de transporte y los objetivos del RTP/SCS 2016. El desglose del financiamiento de FTIP 2017 en la Figura 4 muestra las prioridades de transporte de la región, con un énfasis en operaciones y mantenimiento del sistema de transporte.

FIGURA 4 CANTIDAD PROGRAMADA DEL FTIP DEL 2017 (en Millones)

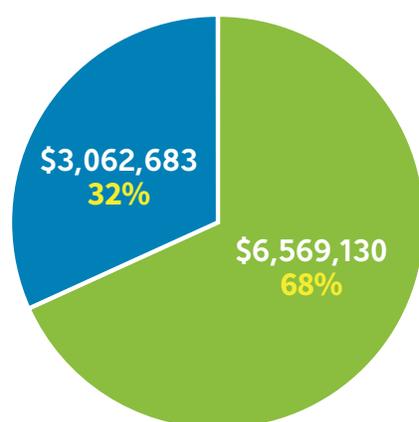
| | |
|--|----------|
| Mejoramientos del Tránsito | \$6,569 |
| Operaciones y Mantenimiento del Tránsito | \$3,063 |
| Mejoras de Carreteras | \$13,596 |
| Operaciones y Mantenimiento de Carreteras | \$3,602 |
| Sistemas de Transporte Inteligentes y Administración de Demanda de Transporte* | \$529 |
| Otros | \$313 |

* Incluye una parte de fondos de transporte activos (véase abajo).

CATEGORÍAS DE LA INVERSIÓN FTIP 2017

INVERSIÓN DE TRÁNSITO:

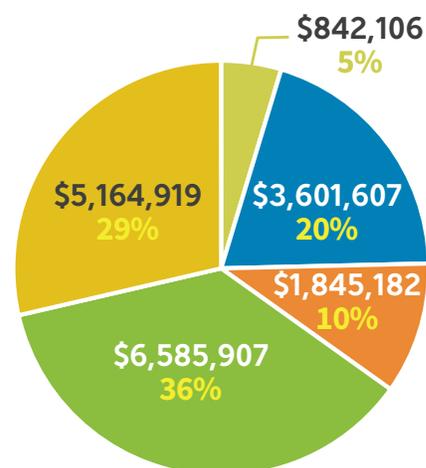
\$9,681,813 (en \$000's)



- Operaciones y Mantenimiento del Tránsito
- Mejoramiento del Tránsito

INVERSIÓN DE LA CARRETERA:

\$18,039,721 (en \$000's)



- Operaciones y Mantenimiento de Carreteras
- Los Carriles HOV
- Reforzar la Capacidad de Mejoras
- Otras Mejoras de Autopistas
- ITS, TDM, No Motorizados y Otro

El compromiso de la región de un transporte activo también está creciendo, con inversiones consistentes con aquellos que se desarrollan para el RTP/SCS 2016, que casi duplica el transporte activo de inversiones en comparación con el RTP/SCS anterior.

La Figura 5 muestra un estimado de \$1,000 millones que financiará más de 360 proyectos de transporte activo incluidos en el FTIP 2017. La región está aumentando sus inversiones en proyectos de transporte y más aún se está llevando a cabo. Mientras el FTIP incluye todos los proyectos realizados con fondos federales y proyectos que requieren la acción federal, los proyectos de transporte activo que son 100% financiados localmente no requieren que sean programados en el FTIP. Subvenciones del Ciclo 3 del Programa de Transporte Activo (ATP, por sus siglas en inglés) todavía no han sido aprobadas y se programarán en un momento posterior.

FIGURA 5 INVERSIÓN DE TRANSPORTE ACTIVO (en Millones)

| CLASE DE PROYECTO ATP | REGIÓN SCAG 2017 FTIP FY2016–17–FY2021–22* | PORCENTAJE DE INVERSION ATP EN FTIP 2017 | REGIÓN SCAG 2015 FTIP FY2014–15–FY2019–20** | PORCENTAJE DE INVERSION ATP EN FTIP 2015 |
|--|--|--|---|--|
| Infraestructura para Bicicletas y Peatones | \$481.9 | 47% | \$259.0 | 48% |
| Infraestructura Dedicada para Bicicletas | \$153.9 | 15% | \$78.0 | 14% |
| Infraestructura Dedicada para Peatones | \$154.6 | 15% | \$85.0 | 19% |
| Primera Milla / Últimas Estrategias de la Milla | \$51.4 | 5% | \$41.2 | 8% |
| Detección de Bicicleta & Señales de Tráfico | \$14.7 | 1% | \$2.2 | <1% |
| ATP como Parte del Proyecto Más Grande (est. un promedio del 5% de coste total) | \$179.0 | 17% | \$55.2 | 11% |
| CANTIDADES TOTALES | \$1,035.5 | | \$520.6 | |

* Excluye Proyectos ATP para el Ciclo 3 | ** Excluye Estimados ATP

Los impactos de estas inversiones se reflejan en los beneficios de movilidad y el medioambiente. Para el año 2020, el FTIP tiene proyectado ayudar a la región a obtener una reducción de más de 870,000 horas por día en el tiempo de viaje. Esto resultaría en una reducción de 110 toneladas por día de óxido de nitrógeno, un contaminante que se emite desde automóviles, camiones y autobuses, entre otras fuentes. Esto también daría lugar a una reducción del 8 por ciento per cápita de las emisiones de dióxido de carbono regional.

EN EL AÑO 2020, EL FTIP 2017 AYUDARÁ A ALCANZAR



870,000 HORAS/DÍA
en tiempo de viaje reducido para todos los viajes en automóviles



110 TONELADAS/AL DÍA
reducción de óxidos de nitrógeno del nivel de 2016, mejorando la calidad del aire



8% REDUCCION PER CÁPITA
en la emisión de GEI regional, en cumplimiento de la meta establecida por la Junta de Recursos del Aire de California

CONFORMIDAD DE TRANSPORTE

El FTIP debe satisfacer los requisitos de criterios siguientes para estar en la conformidad: Debe ser coherente con el RTP/SCS 2016; debe encontrar pruebas de emisiones regionales; debe encontrar la realización oportuna de TCMs; debe pasar consulta interconsulta de la agencia y participación pública; y debe ser financieramente comprimido.

DETERMINACIONES DE CONFORMIDAD PARA EL BORRADOR FTIP 2017

El FTIP 2017 cumple con todos los requisitos de conformidad de transporte federales y satisface las cinco pruebas requeridas según los Reglamentos de Planificación Metropolitanos de DOT de los Estados Unidos y las Normas de Conformidad de Transporte del EPA. SCAG ha hecho las conclusiones de conformidad siguientes para FTIP 2017 bajo las pruebas federales requeridas.

CONSISTENCIA CON PRUEBA RTP/SCS 2016

CONCLUSIÓN: El FTIP 2017 del SCAG (lista de proyectos) son consistentes con RTP/SCS 2016 (políticas, programas y proyectos).

PRUEBAS DE EMISIONES REGIONALES

Estas conclusiones están basadas en los análisis de prueba de emisiones regionales mostrados en las Tablas 21 - 48 en el Artículo II del Apéndice Técnico.

CONCLUSIÓN: Los análisis de emisiones regionales para FTIP 2017 son una actualización de los análisis de emisiones regionales para RTP/SCS 2016.

CONCLUSIÓN: El análisis de emisiones regional FTIP 2017 para PM2.5 y sus precursores (1997, 2006, y 2012 NAAQS) cumplen con todas las pruebas de presupuesto de la emisión aplicables de todo los planes de etapas, rendimiento y años de horizonte de planificación en South Coast Air Basin (SCAB).

CONCLUSIÓN: El FTIP 2017 de emisiones regionales de precursores del ozono cumplen todos los presupuesto de pruebas para todos los planes de etapas, rendimiento y años de horizonte de planificación de Morongo Band of Mission Indians (Morongo), Pechanga Band of Luiseño Mission Indians of the Pechanga Reservation (Pechanga), SCAB excluyendo Morongo and Pechanga, South Central Coast Air Basin ([SCCAB], porción dell Condado de Ventura), Western Mojave Desert Air Basin ([MDAB], sector del Antelope Valley del Condado de Los Angeles y sector del Condado de San Bernardino de MDAB), y de Salton Sea Air Basin ([SSAB], Condado de Riverside Coachella Valley y sectores del Condado de Imperial).

CONCLUSIÓN: Las emisiones regionales de FTIP 2017 para NO2 cumplen con todos los presupuesto de pruebas para todos los planes de etapas, rendimiento y años de horizonte de planificación en SCAB.

CONCLUSIÓN: Las emisiones regionales de FTIP 2017 para CO cumplen con todos los presupuesto de emisiones pruebas para todos los planes de etapas, rendimiento y años de horizonte de planificación en SCAB.

CONCLUSIÓN: Las emisiones regionales de FTIP 2017 para PM10 cumplen con todos los presupuesto de pruebas para todos los planes de etapas, rendimiento y años de horizonte de planificación en SCAB y el SSAB (sector de Riverside County Coachella Valley).

CONCLUSIÓN: Las emisiones regionales de FTIP 2017 para PM10 cumplen con todos los presupuesto (prueba de construir/no construir) para todos los planes de etapas, rendimiento y años de horizonte de planificación de MDAB (sector del Condado de San Bernardino excluyendo el sector del Searles Valley) y Searles Valley sector del Condado de San Bernardino) y para la SSAB (sector Condado de Imperial).

CONCLUSIÓN: El análisis de emisiones regional FTIP 2017 para PM2.5 y sus precursores (2006 y 2012 NAAQS) cumplen de forma interina con la prueba de emisión (prueba de construir/no-construir) para todos los hitos, el logro y el horizonte de planificación, años depara todos los planes de etapas, rendimiento y años de horizonte de planificación de SSAB (área urbanizada de un sector del Condado de Imperial).

IMPLEMENTACION OPORTUNA DE LA PRUEBA TCM

CONCLUSIÓN: Las categorías del proyecto TCM enumeradas en la 1994/1997/2003/2007/2012 del SIP de Ozono para la zona SCAB dieron prioridad en el financiamiento, se espera que se apliquen en el calendario y, en el caso de los retrasos, los obstáculos a la aplicación han sido o están siendo superados.

CONCLUSIÓN: Las estrategias TCM enumeradas en el 1994 (enmendada en 1995) del SIP de Ozono para la SCCAB (Condado de Ventura) dieron prioridad en la financiamiento, se espera que se apliquen en el calendario y, en el caso de los retrasos, los obstáculos a la aplicación han sido o están siendo superados.

CONSULTA INTERINSTITUCIONAL Y PRUEBA DE PARTICIPACIÓN DEL PÚBLICO

CONCLUSIÓN: El FTIP 2017 cumple con los requisitos federales y estatales de consulta interinstitucional y participación pública, siguiendo las estrategias descritas en el Plan de Participación Pública (PPP) del SCAG, para más información sobre PPP de SCAG, por favor visite http://scag.ca.gov/Documents/PPP2014_Adopted-FINAL.pdf). De acuerdo con el PPP, Grupo de Trabajo de Conformidad de Transporte sirve como un foro para consultas entre organismos.

El FTIP 2017 se debatió con el Grupo de Trabajo de Conformidad de Transporte (TCWG, por sus siglas en inglés), que incluye a representantes de las agencias federales, estatales y locales de la calidad del aire y de transporte, en múltiples ocasiones (el 22 de septiembre de 2015; el 27 de octubre de 2015; el 17 de noviembre de 2015; el 26 de enero de 2016; el 23 de febrero de 2016; el 22 de marzo de 2016; el 26 de abril de 2016; el 24 de mayo de 2016; y el 28 de junio, 2016). El análisis de conformidad para FTIP 2017 está programado para un período de 30 días para revisión pública el 8 de julio de 2016 y dos audiencias públicas están programadas para celebrarse el 14 de julio y el 21 de julio de 2016, en la oficina de SCAG de Los Angeles con videoconferencia disponible en las oficinas de condado regionales. El FTIP 2017 se publicará en la pagina web de SCAG, publicada en numerosos periódicos y distribuidas en las bibliotecas de toda la región. Todos los comentarios sobre el FTIP 2017 se documentarán y serán contestadas según corresponda.

PRUEBA DE RESTRICCIÓN FINANCIERA

CONCLUSIÓN: El FTIP 2017 es fiscalmente restringido puesto que cumple con los requisitos federales de restricción financiera bajo el Código 23 de los Estados Unidos Sección 134(h) y 23 CFR Sección 450.324(e) y es coherente con el plan financiero que figuran en el RTP/SCS de 2016. El FTIP 2017 de SCAG demuestra las limitaciones financieras en el plan financiero, identificando todos los transportes los ingresos locales, estatales y federales de fuentes disponibles para atender a la región de programación de totales.

BORRADOR

PROGRAMA DE MEJORAMIENTO DEL TRANSPORTE FEDERAL 2017

OFICINA PRINCIPAL

818 West 7th Street, 12th Floor
Los Angeles, CA 90017
Teléfono: (213) 236-1800
Fax: (213) 236-1825

OFICINA REGIONAL DEL CONDADO DE IMPERIAL

1405 North Imperial Avenue, Suite 1
El Centro, CA 92243
Teléfono: (760) 353-7800
Fax: (760) 353-1877

OFICINA REGIONAL DEL CONDADO DE ORANGE

OCTA Building
600 South Main Street, Suite 1233
Orange, CA 92868
Teléfono: (714) 542-3687
Fax: (714) 560-5089

OFICINA REGIONAL DEL CONDADO DE RIVERSIDE

3403 10th Street, Suite 805
Riverside, CA 92501
Teléfono: (951) 784-1513
Fax: (951) 784-3925

OFICINA REGIONAL DEL CONDADO DE SAN BERNARDINO

Santa Fe Depot
1170 West 3rd Street, Suite 140
San Bernardino, CA 92418
Teléfono: (909) 806-3556
Fax: (909) 806-3572

OFICINA REGIONAL DEL CONDADO DE VENTURA

950 County Square Drive, Suite 101
Ventura, CA 93003
Teléfono: (805) 642-2800
Fax: (805) 642-2260