

Política de Calles Completas de la Organización de Planificación Metropolitana de Indianápolis

Aprobado: 5 de marzo de 2014 Enmendado: 26 de octubre de 2016

Modificado: febrero de 2024

- 1.0 Definición
- 2.0 Introducción/justificación
- 3.0 Visión e intención
- 4.0 Aplicabilidad
- 5.0 Diseño
- 6.0 Implementación
- 7.0 Estándares de evaluación/desempeño

1.0 Definición

Las Calles Completas son vías diseñadas para acomodar de forma segura y cómoda a todos los usuarios, de todas las edades y capacidades, incluidos, entre otros, automovilistas, ciclistas, peatones, usuarios del transporte público, usuarios de autobuses escolares, personal de reparto y servicios, transportistas de mercancías y personal de emergencias.

Los derechos de paso de propiedad pública deben acomodar de forma segura a los usuarios recreativos y de destino, así como ofrecer oportunidades, según sea apropiado, para el descanso y la información direccional dentro del ámbito público.

2.0 Introducción/justificación

La construcción de calles completas aporta muchos beneficios a residentes, propietarios de negocios, constructores y a la comunidad en general. Ante todo, la adopción del concepto de calles completas ayudará a crear sistemas de transporte equilibrados al ofrecer conexiones accesibles, seguras y eficientes entre destinos; reforzará el crecimiento económico y la estabilidad, al tiempo que aumentará el valor de la propiedad; potenciará el crecimiento del empleo; aumentará la seguridad; mejorará la salud pública y el acondicionamiento físico; reducirá las emisiones nocivas; y disminuirá la demanda global de nuestras carreteras al permitir que la gente sustituya los desplazamientos en vehículos motorizados por opciones de transporte activo. En segundo lugar, la integración de aceras, instalaciones para bicicletas, servicios de tránsito y cruces seguros en el diseño inicial de un proyecto evita gastos y complicaciones de las adaptaciones posteriores. En tercer lugar, la planificación proactiva de un sistema de transporte multimodal puede promover su integración con las políticas de uso de suelo para fomentar el desarrollo sostenible.

En 2010, la Organización de Planificación Metropolitana de Indianápolis (Indianapolis Metropolitan Planning Organization, IMPO) llevó a cabo una serie de intensas consultas públicas durante el desarrollo del Plan de Transporte a Largo Plazo (Long Range Transportation Plan, LRTP) 2035, también conocido como la iniciativa Indy Connect. El LRTP 2035 incluía varios tipos diferentes de modos de transporte (autobuses, ferrocarril, carretera, carriles para bicicleta, aceras y otros), todos trabajando juntos para servir a los residentes de los condados de Boone, Hamilton, Hancock, Hendricks, Johnson, Marion, Morgan y Shelby. Desde entonces, se han realizado numerosas actividades de divulgación, muchas de las cuales han puesto de manifiesto el interés de la comunidad por implementar los principios de las calles completas.

La IMPO ha desarrollado esta política de Calles Completas en respuesta a (1) los comentarios recibidos a través del proceso de planificación del LRTP 2035; (2) el estímulo de la Administración Federal de Carreteras y otros grupos de partes interesadas; y (3) todas las razones de seguridad, salud, medio ambiente y economía mencionadas anteriormente.

Hoy en día, el LRTP ha pasado a denominarse Plan de Transporte Metropolitano (Metropolitan Transportation Plan, MTP), y las versiones actuales del MTP inculcan las mismas metas de calles completas que los planes anteriores. Hace referencia a la Política de Calles Completas de la IMPO como documento guía para el financiamiento de proyectos de infraestructuras que busquen financiamiento federal de la Subvención en Bloque para Transporte Terrestre (Surface Transportation Block Grant, STBG) y del Programa de Alternativas de Transporte (Transportation Alternatives Program, TAP).

La Política de Calles Completas de la IMPO también apoya el cumplimiento de la política Federal [Código de Estados Unidos (United States Code, USC), Título 23, Capítulo 2, Sección 217 (Título 23 del USC, 217)] que requiere la consideración de andar bicicleta y caminar dentro de la infraestructura de transporte.

3.0 Visión e intención

Crear un sistema de transporte seguro, equilibrado y eficaz en el que todos los usuarios de la vía pública puedan viajar con seguridad y comodidad y en el que las opciones de transporte multimodal estén al alcance de todos.

Las metas de esta Política de Calles Completas son:

- 1) Crear una red de transporte global, integrada y conectada que apoye un desarrollo compacto y sostenible y brinde comunidades habitables.
- 2) Garantizar la seguridad, la facilidad de uso y la facilidad de transferencia entre modos para todos los usuarios del sistema de transporte.
- 3) Ofrecer flexibilidad a distintos tipos de calles, áreas y viajeros para mejorar la experiencia del transporte.

(Nota: En el caso de construir una nueva rotonda, cada carretera de acceso a la rotonda debe tener una acera, carril para bicicleta o sendero multiusos en al menos uno de sus lados).

4.0 Aplicabilidad

4.1 Jurisdicción

Las recomendaciones y los requisitos dentro de la Política de Calles Completas de la IMPO se aplicarán a los proyectos de la Subvención en Bloque al Transporte Terrestre (STBG) y del Programa de Alternativas de Transporte (TAP) dentro de los Límites del Área Urbana (Urban Area Boundary, UAB). Los proyectos que propongan mejorar un corredor que pase a lo largo de la UAB se considerarán dentro de la UAB.

Los proyectos correspondientes incluyen todos los proyectos de reconstrucción de carreteras o intersecciones, proyectos de carriles de circulación añadidos, nuevas carreteras y puentes nuevos o rehabilitados (incluidas las plataformas de los puentes reconstruidos sobre la interestatal y los pasos subterráneos bajo los intercambiadores reconstruidos/nuevos).

Quedan excluidos de esta política los proyectos financiados por el Programa de Mejora de la Seguridad de las Carreteras (Highway Safety Improvement Program, HSIP) y el programa de Mitigación de la Congestión y Calidad del Aire (Congestion Mitigation and Air Quality, CMAQ). Ambas categorías de financiamiento conceden fondos después de considerar el análisis de costos/beneficios. Los elementos de calles completas podrían afectar la relación de costos/beneficios al aumentar el costo sin un aumento proporcional de los beneficios (beneficios de seguridad para el HSIP y reducción de emisiones para CMAQ).

La IMPO reconoce que algunas agencias públicas locales (Local Public Agency, LPA) han adoptado sus propias Políticas de Calles Completas. Cuando se apliquen a los proyectos financiados con fondos federales indicados anteriormente, regirá la normativa más estricta de cualquier Política de Calles Completas correspondiente a una jurisdicción. Se recomienda encarecidamente a las LPA que no hayan adoptado sus propias políticas que Política de Calles Completas de la MPO de Indianápolis

lo hagan. La IMPO fomentará asociaciones con el Departamento de Transporte de Indiana (Indiana Department of Transportation, INDOT), las LPA, compañías de servicios públicos, condados vecinos y otras entidades para desarrollar instalaciones que promuevan la Política de Calles Completas de la IMPO y continúen con dicha infraestructura más allá del área urbanizada de la IMPO.

4.2 Conectividad de red

Los proyectos correspondientes en virtud de esta política deberán incluir como mínimo:

- una acera continua en cumplimiento con la Ley sobre Estadounidenses con Discapacidades (Americans with Disabilities Act, ADA) a un lado de la carretera/puente;
- carriles para bicicleta designados dentro del proyecto de carretera, si se prevé que la inclusión de una acera supondría una carga excesiva para el proyecto y, por lo tanto, sería inviable; o
- un sendero multiusos de anchura suficiente para dar cabida simultáneamente a los desplazamientos a pie y en bicicleta.

Los proyectos situados a lo largo de corredores ya servidos por una acera continua o un sendero multiusos en al menos un lado de la carretera se consideran que cumplen los requisitos. Se fomentan las mejoras para garantizar el buen estado y el cumplimiento de la ADA. Si se incluyen carriles para bicicleta designados, el diseño de su anchura, señalización y tratamiento en intersecciones y cruces debe seguir las orientaciones de diseño de la Guía de diseño de carriles para bicicleta urbanos de la Asociación Nacional de Funcionarios de Transporte Urbano (National Association of City Transportation Officials, NACTO), que se encuentra en línea en <http://nacto.org>.

Si la instalación planeada tiene actualmente tránsito de ruta fija, o se propone que tenga tránsito de ruta fija en el Plan de Transporte de Largo Alcance o una Alternativa Preferida Localmente (ruta) aprobada, entonces el patrocinador del proyecto solicitará comentarios de la agencia de tránsito local (IndyGo, Autoridad de Transporte Regional de Indiana Central (Central Indiana Regional Transportation Authority, CIRT), proveedores de tránsito rural) durante el proceso de desarrollo del proyecto para asegurar que la colaboración ocurra con estas agencias y que se provea adaptación de vehículos de tránsito y oportunidades de acceso a instalaciones de tránsito.

4.3 Todos los proyectos y fases

Cada fase de un proyecto de mejora del transporte financiado con fondos federales debe abordarse como una oportunidad para crear carreteras más seguras y accesibles para todos los usuarios. Las fases del proyecto incluyen planificación, programación, diseño, adquisición de derechos de paso, construcción, ingeniería de construcción, reconstrucción y operaciones, así como cualquier cambio en las instalaciones de transporte dentro de los derechos de paso de las calles, como mejoras de capital, proyectos de recanalización y mantenimiento mayor.

5.0 Diseño

La Organización de Planificación Metropolitana de Indianápolis lleva mucho tiempo abogando por la creación de un sistema de transporte multimodal, seguro y eficiente que garantice la accesibilidad a todos los usuarios de las carreteras. Con el fin de aumentar el número de proyectos que ofrecen instalaciones multimodales en Indiana Central, la IMPO desarrolló Directrices Multimodales. Estas directrices reconocen la importancia y fomentan el concepto de desarrollo de calles completas.

5.1 Sensibilidad al contexto

En reconocimiento de la sensibilidad al contexto, los aportes del público y las necesidades de muchos usuarios, puede considerarse un enfoque flexible, innovador y equilibrado que siga otros estándares de diseño apropiados, siempre que exista un nivel de seguridad comparable para todos los usuarios.

5.2 Referencias de las directrices de diseño

Las LPA de la IMPO seguirán los estándares de diseño aceptados o adoptados y utilizarán los mejores y más recientes estándares de diseño disponibles, sin dejar de ser flexibles en función de las necesidades de los usuarios y del contexto de la comunidad. Entre las fuentes de directrices de diseño están:

- INDOT LPA Project Development Process Guidance Document for Local Federal-Aid Projects (2013) – http://www.in.gov/indot/files/LPA_GuidanceDocument_2013.pdf
- IndyGo design standards for transit-serving shelters and benches (2013) – <http://www.indygo.net/pages/bus-stop-guidelines>
- The Active Living Research Program's *Costs for Pedestrian and Bicyclist Infrastructure Improvements: A Resource for Researchers, Engineers, Planners, and the General Public* (2013) – <http://activelivingresearch.org/costs-pedestrian-and-bicyclist-infrastructure-improvements-resource-researchers-engineers-planners>
- IMPO's *Multimodal Corridor and Public Space Design Guidelines* (2010) – http://www.indympo.org/Plans/MultiModalPlanning/Documents/Multimodal_Design_Guidelines.pdf
- The National Complete Streets Coalition – www.CompleteStreets.org
- FHA's *The Pedestrian Safety Guide and Countermeasure Selection System* – <http://www.pedbikesafe.org/PEDSAFE/>
- Institute of Transportation Engineers (ITE) – *Context Sensitive Solutions in Designing Major Urban Thoroughfares for Walkable Communities: An ITE Proposed Recommended Practice* (2006) – www.ite.org/bookstore/RP036.pdf
- The National Association of City Transportation Officials (NACTO) *Urban Bikeway Design Guide* (2012): <http://nacto.org/cities-for-cycling/design-guide/>
- American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO) *Guide for the Development of Bicycle Facilities* (2012) – https://bookstore.transportation.org/collection_detail.aspx?ID=116
- *Costs for Pedestrian and Bicycle Infrastructure Improvements* – <http://pedbikeinfo.org/costpaper>
- Public ROW Accessibility Guidelines (PROWAG) (2005) – <http://www.access-board.gov/guidelines-and-standards/streets-sidewalks/public-rights-of-way/background/revised-draft-guidelines>
- Administración Federal de Carreteras (Federal Highway Administration, FHWA) - <http://safety.fhwa.dot.gov/intersection/roundabouts/fhwasa10006/#s3>
- Bike/Ped Level of Service Measures and Calculators + various other technical and educational information – <http://www.bikelib.org/bike-planning/bicycle-level-of-service/>

6.0 Implementación

Esta política requerirá que todos los proyectos financiados con dólares federales concedidos por la IMPO apoyen los principios de Calle Completa. Se requiere que todos los proyectos del Plan Regional de Mejora del Transporte de Indianápolis (Indianapolis Regional Transportation Improvement Plan, IRTIP) sean coherentes con esta política de Calles Completas antes de que los fondos federales sean programados y aprobados en el IRTIP de la IMPO a través de MiTIP (el portal de solicitud en línea del IRTIP).

6.1 Proceso de implementación

Se seguirán los siguientes pasos para garantizar la implementación uniforme de esta política:

1. Se anima a las LPA a considerar la Política de Calles Completas en el momento de la concepción del proyecto, y a ponerse en contacto con el personal de la IMPO desde el principio de tener cualquier

pregunta sobre lo que se puede esperar al momento de la solicitud del proyecto, y qué esperar si la LPA prevé una solicitud de excepción.

2. En el momento de la solicitud del proyecto, el empleado de cargo responsable (Employee of Responsible Charge, ERC) de la LPA indicará a través de MiTIP si el proyecto cumple con esta Política de Calles Completas o si solicita una excepción, incluida la justificación.
3. Durante la selección de proyectos, estos se clasificarán en primer lugar de acuerdo con los procedimientos vigentes antes de la fecha de entrada en vigor de esta política. A continuación, se evaluará si los proyectos seleccionados como prioritarios para su financiamiento cumplen esta Política de Calles Completas. Las solicitudes de excepción se revisarán de forma administrativa o no administrativa de acuerdo con la sección 6.2 Proceso de excepción de esta política. Los proyectos que no cumplan esta política, o para los que se deniegue una solicitud de excepción, no serán elegibles para financiamiento durante el ciclo de financiamiento solicitado.

Se utilizará el proceso de seguimiento del IRTIP para garantizar el cumplimiento continuado de esta política de Calles Completas a lo largo de la ejecución del proyecto.

La IMPO reconoce que, en el curso del desarrollo de un proyecto, a veces se producen cambios imprevisibles; sin embargo, se anima a las LPA a revisar de manera equitativa todos los elementos de un proyecto propuesto antes de eliminar componentes debido a limitaciones presupuestarias.

Después de que la IMPO haya comprometido el financiamiento de un proyecto, el personal de la IMPO debe ser notificado de inmediato de los cambios significativos en el alcance del proyecto. Los proyectos deben actualizarse en MiTIP para garantizar que el sistema incluya información precisa. La mención del cambio de alcance del proyecto también debe incluirse en el proceso de seguimiento trimestral. Según la importancia del cambio, puede ser necesaria una modificación del IRTIP. El personal de la IMPO puede asesorarlo al respecto.

Debido a la flexibilidad de la política y la variedad de enfoques que un patrocinador puede tomar para completar una calle, el personal de la IMPO, como administradores de la Política de Calles Completas, trabajará con el patrocinador del proyecto durante todo el proceso de diseño final para encontrar una solución aceptable para ambas partes.

6.2 Proceso de excepción

Si un proyecto no puede cumplir la Política de Calles Completas, el patrocinador del proyecto puede solicitar una excepción. Las solicitudes de excepción serán revisadas y clasificadas inicialmente por el personal de la IMPO. Las excepciones administrativas pueden ser concedidas o remitidas al Grupo Operativo de Calles Completas por el personal de la IMPO. El personal de la IMPO se reserva el derecho de abstenerse de la decisión y pasar el caso al Grupo Operativo de Calles Completas cuando pueda haber cuestiones de ambigüedad o controversia pública real o potencial. Los solicitantes de LPA pueden apelar una decisión administrativa ante el Grupo Operativo de Calles Completas. Las decisiones sobre excepciones no administrativas o administrativas apeladas serán tomadas por el Grupo Operativo de Calles Completas (6.3 Grupo Operativo de Calles Completas).

Las excepciones se dividen en excepciones administrativas y excepciones no administrativas, como se indica a continuación.

Excepciones administrativas. El personal de la IMPO podrá considerar la aprobación de excepciones en los siguientes casos:

- Una carretera afectada prohíbe, por ley, determinados usuarios (como autopistas interestatales o paseos peatonales), en cuyo caso se hará un mayor esfuerzo para acomodar a esos usuarios específicos en otros lugares, incluso en carreteras que crucen o se intersequen de otro modo con la carretera afectada (p. ej., plataformas de puentes reconstruidos sobre la interestatal y pasos subterráneos bajo intercambiadores reconstruidos/nuevos).
- Se trata de actividades de mantenimiento ordinario destinadas a mantener los activos en condiciones de servicio (p. ej., reparaciones puntuales y tratamientos superficiales como el sellado con virutas, el reasfaltado o medidas provisionales).
- Los planes o las políticas aprobados o adoptados (como uso de suelo local o regional, zonificación, planificación de la conectividad), o las condiciones de mercado actuales y previstas, indican una ausencia de necesidad, incluida la necesidad futura, de instalaciones multimodales, como en los casos de continuación existente y prevista de escasa población.
- Un proyecto que de otro modo no necesitaría adquirir derecho de paso (Right-Of-Way, ROW) requeriría la adquisición de ROW para ofrecer una acera o un sendero multiuso.
- La carretera afectada tiene una clasificación funcional de interestatal u otras autopistas y vías rápidas, según lo determinado por el mapa de clasificación funcional aprobado en vigor al momento de programar el proyecto.

Excepciones no administrativas. Las excepciones pueden ser consideradas para su aprobación por el Grupo Operativo de Calles Completas en los siguientes casos:

- Las mejoras que se ajusten a esta Política de Calles Completas correrían el riesgo de ser eliminadas o destruidas poco después de su instalación debido a los futuros proyectos previstos en la misma área.
- La aplicación de los principios de Calles Completas a un proyecto es inadecuada porque sería contraria a la seguridad pública o excesivamente prohibitiva desde el punto de vista de los costos (p. ej., si la adición de instalaciones para otros modos aumentara el costo hasta el punto de poner en peligro la capacidad de obtener fondos locales, supusiera una ampliación significativa del calendario del proyecto o creara impactos significativos en los recursos naturales, topográficos, culturales o históricos que no pudieran mitigarse de manera razonable).
- Los requisitos de las ordenanzas de zonificación o de control de subdivisiones de un condado o municipio se adaptarían al futuro montaje de instalaciones a medida que se produzca el desarrollo. Para aclarar, se puede considerar una excepción si, de acuerdo con la normativa de los lugares, los desarrolladores de la propiedad zonificada para construcciones futuras a lo largo de los corredores del proyecto estarían obligados a instalar la acera requerida o sendero multiusos y coordinar con los proveedores de tránsito. Esta excepción no debería aplicarse de forma fragmentaria, creando deficiencias en el servicio en previsión de una futura construcción no programada; solo se aplicaría si la mayoría de las personas a las que presta servicio la instalación procedieran de una construcción futura en terrenos planificados o zonificados.

6.3 Grupo Operativo de Calles Completas

Las solicitudes de excepciones no administrativas o administrativas apeladas y la documentación presentada en apoyo de las solicitudes serán revisadas por el Grupo Operativo de Calles Completas para su aprobación. Dicha documentación estará a disposición del público.

- El Grupo Operativo de Calles Completas estará compuesto por cinco (5) personas que serán nombradas por el Comité Técnico de Transporte de la IMPO, de acuerdo con los Estatutos de la IMPO, por períodos de un año. Los miembros podrán ser reelegidos para mandatos sucesivos. Los

miembros con derecho a voto son cuatro (4) representantes técnicos, dos en representación de los condados y dos en representación de los municipios, y un (1) representante de una empresa de transporte de Indiana Central. Se designarán otros dos (2) representantes técnicos como suplentes, para que formen parte del comité en caso de conflicto de intereses. Un (1) suplente representará a un municipio, un (1) suplente representará a un condado. Este Grupo Operativo contará con el apoyo de un (1) miembro del personal de la IMPO. Los miembros del Grupo Operativo que no puedan asistir a una reunión pueden enviar a su apoderado, que figura en los archivos de la IMPO (actualizado de manera anual).

- El Grupo Operativo de Calles Completas se reunirá cuando sea necesario. El personal de la IMPO revisará inicialmente las solicitudes de excepción y facilitará un informe con recomendaciones al Grupo Operativo antes de cada reunión. El solicitante tendrá la oportunidad de revisar el informe y añadir comentarios antes de su presentación al Grupo Operativo. Se avisará con antelación en el Indianapolis Star y en la página web de la IMPO 7 días antes de la fecha de la reunión del Grupo Operativo de Calles Completas. La reunión se celebrará en persona, y estará abierta tanto a los solicitantes como al público para su revisión y comentarios. En cada reunión, el Grupo Operativo debatirá y evaluará las solicitudes, sugerirá revisiones cuando proceda y votará una recomendación.
- El cuórum del Grupo Operativo de Calles Completas estará formado por al menos tres (3) miembros con derecho a voto. Los miembros que tengan conflictos de intereses en relación con un proyecto concreto sometido al Grupo Operativo deberán abstenerse de deliberar sobre dicho proyecto, y el suplente correspondiente votará en su lugar.
- En el caso de que el patrocinador no esté de acuerdo con la acción del Grupo Operativo de Calles Completas, puede apelar al Comité de Política de Transporte de la IMPO que puede o no optar por escuchar la solicitud de apelación.
- Todas las excepciones quedarán registradas y se harán públicas.

La IMPO presentará informes trimestrales al Comité de Política de Transporte de la IMPO en los que se resuman todas las excepciones concedidas en el trimestre anterior.

6.4 Apoyo continuo

Como parte de la implementación de esta Política Regional de Calles Completas, la IMPO anima a las LPA a:

- notificar y mantener una comunicación regular con los departamentos, agencias y comités pertinentes dentro de sus jurisdicciones a la hora de planificar las instalaciones de transporte;
- revisar los estándares de diseño actuales, incluida la normativa de subdivisión que rige para la construcción de nuevas carreteras, para garantizar que reflejan los mejores estándares y directrices de diseño disponibles e implementar de manera eficaz la Política Regional de Calles Completas;
- formar o utilizar un Comité Asesor Técnico local ya existente para debatir posibles proyectos de transporte e identificar oportunidades para incluir instalaciones multimodales;
- animar al personal a que sigan una formación y un desarrollo profesional en materia de transporte no motorizado asistiendo a conferencias, clases, seminarios y talleres;
- promover la coordinación interdepartamental de proyectos entre los departamentos de la ciudad con interés en las actividades que se desarrollan dentro del derecho de paso público con el fin de utilizar mejor los recursos fiscales;
- incluir un componente educativo para garantizar que todos los usuarios del sistema de transporte comprendan y puedan utilizar con seguridad los elementos del proyecto de Calles Completas; y
- considerar la creación de una política local de Calles Completas que se aplique a todos los

proyectos que no cuenten con el apoyo de la IMPO. Las políticas locales establecidas después de la fecha de entrada en vigor de la Política de Calles Completas de la IMPO deben esforzarse por igualar o superar los requisitos aquí establecidos.

7.0 Medidas de evaluación/desempeño

Como mínimo, la IMPO evaluará esta política y los documentos asociados a ella cada dos años. Esta evaluación puede incluir recomendaciones para modificar la Política de Calles Completas.

La IMPO informará al Comité de Política de Transporte sobre el aumento o disminución anual de cada medida de desempeño que se indican a continuación, en comparación con el año anterior, con el fin de evaluar el éxito de esta política de Calles Completas.

- Millas totales de carriles/senderos para bicicleta construidos o pintados.
- Pies lineales de nuevos espacios peatonales.
- Número de rampas de bordillo nuevas instaladas en las calles de la ciudad.
- Mejoras en los pasos de peatones e intersecciones y otros elementos de seguridad.
- Porcentaje de paradas de tránsito accesibles mediante aceras y rampas de bordillo.
- Índice de colisiones, heridos y víctimas mortales por modo de transporte.
- Número de excepciones aprobadas y denegadas.