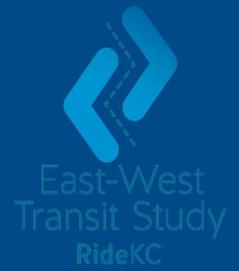


ESTE-OESTE ESTUDIO DE TRÁNSITO

Resumen Ejecutivo



Kansas City representa el lugar que llamamos casa y nuestro orgullo en grandes cosas que están sucediendo a lo largo de la región. Una inversión en primera calidad, confiable, este-oeste servicio de tránsito llenará los vacíos de tránsito existentes, conectará en corredores de tránsito primarios de norte-sur, y mejorará la calidad de vida de los ciudadanos a lo largo de KC.

UNA VISIÓN CLARA

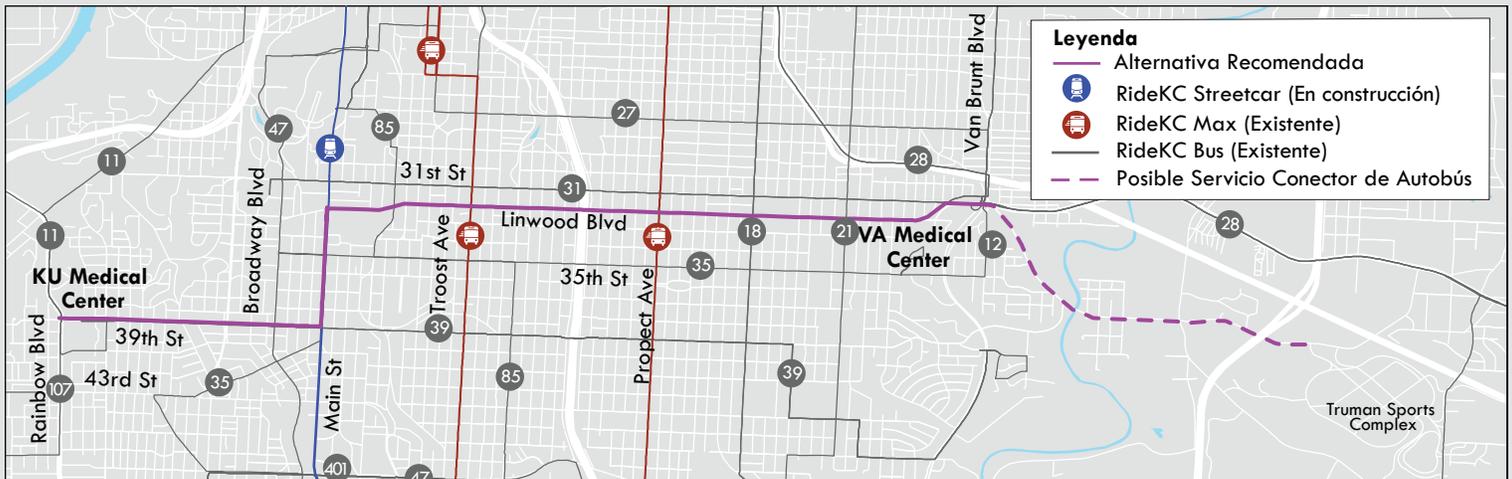
Gracias a los nuevos recursos de transporte como el Streetcar de Kansas City y el Prospect MAX, nuestras opciones de transporte regional han tomado un paso adelante, ambos en términos de modernización y la conveniencia al usuario. Una inversión de tránsito de este-oeste es bien merecida y más allá debida para los residentes y negocios, proporcionando mejor acceso a trabajos y cuidado de la salud.

The Kansas City Area Transportation Authority (KCATA), en cooperación con socios del proyecto a través de fronteras estatales, esta evaluando una conexión de tránsito este-oeste, de alta capacidad entre The University of Kansas Health System y un término en el este de Kansas City, MO. La visión del corredor este-oeste es crear un servicio público de tránsito rápido, eficiente, y atractivo que se alinea con los servicios existentes del Streetcar y MAX. Como una inversión económica para el área metropolitana de Kansas City, el corredor fortalecería la red de tránsito de RideKC.

PROCESO DE PLANEACIÓN



Alternativa Recomendada: Streetcar



Resumen Ejecutivo

PARTICIPACIÓN PÚBLICA

El Equipo de Estudio Este-Oeste realizaron tres rondas de participación pública. Los temas de mayor importancia escuchado durante cada ronda de participación son mostrados abajo.

Ronda 1

El público se siente emocionado por una inversión de tránsito de alta frecuencia con los positivos impactos económicos y de comunidad que pueden resultar.

El público quiere una inversión de tránsito que es fundada en una manera equitativa y minimiza el desplazamiento de residentes y negocios existentes.

El público apoya la visión a largo plazo de una conexión Este-Oeste, pero expresó la necesidad inmediata por un servicio más confiable en la red de tránsito existente.

Ronda 2

La importancia para el público de los varios criterios de selección y las alternativas de alineamiento fueron consistentes con los resultados de la evaluación técnica del Equipo del Estudio.

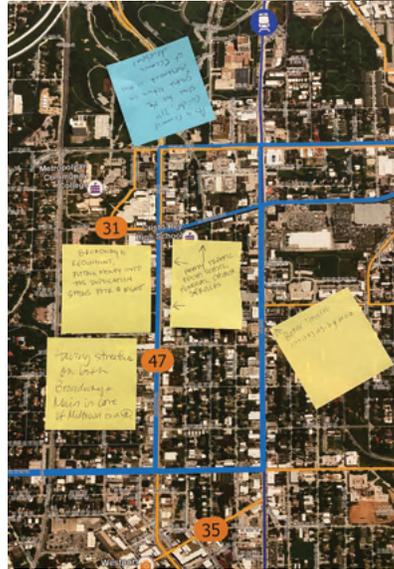
La evaluación técnica no ranqueó 39th Street en la parte media del corredor. Sin embargo, el apoyo público por este alineamiento resultó en la preservación de la opción en el análisis para mayor consideración.

Ronda 3

El público prefiere un Streetcar como el modo para una conexión Este-Oeste de alta capacidad.

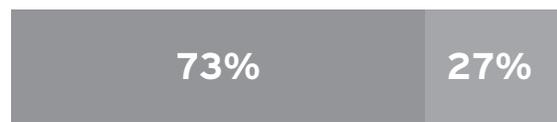
El público apoya una conexión entre 39th Street y 31st/Linwood vía Main Street sobre Broadway Boulevard. También, apoya un alineamiento a lo largo de Linwood Boulevard en vez de 31st Street.

El público prefiere el alineamiento en 39th Street al oeste de Main Street.



RESULTADOS FINALES DE PARTICIPACIÓN

Modo de Preferencia



Streetcar

MAX Bus (BRT)

Ruta de Preferencia



Linwood Boulevard

31st Street

Los resultados de la encuesta están basados en todas las respuestas recibidas durante un periodo de encuesta de 3 semanas. Encuestas fueron proporcionadas en la reunión pública en persona y disponible en línea.



Resumen Ejecutivo

COSTO Y ESTRATEGIAS DE FUENTE DE FONDOS

Los costos de capital y operativos estimados del Streetcar requieren una combinación de nuevos fondos locales y fondos federales para la implementación.

COSTOS CAPITALES Y OPCIONES DE FUENTE DE FONDOS

Costos Capitales Estimados (2022 dólares):

\$560 - \$650 M



- Subsidio de Inversión Capital (CIG) - Programa de Nuevos Comienzos - Recomendado para hasta un 80% del costo total del proyecto
- Otros subsidios de menor magnitud
 - Ejemplo: RAISE - hasta \$45 millones



- Nuevas fuentes de fondos dedicadas a tránsito
 - Impuesto de venta o propiedad al nivel de multi-condado y potencialmente biestatal
- Distrito de Desarrollo de Transporte (TDD)
 - Potenciales fondos limitados para una línea Este-Oeste comparado con el TDD usado para el Streetcar en Main Street
- Private Contributions
 - Potenciales contribuciones son relativamente pequeñas proporciones del costo total

COSTOS OPERATIVOS Y OPCIONES DE FUENTE DE FONDOS

Costos Operativos Anuales Estimados (2022 dólares):

\$8 M



Generalmente fondos federales no estan disponibles para costos continuos de operaciones y mantenimiento

- Nueva fuente de fondo regional de tránsito - recomendado
 - Impuestos de venta, propiedad, ingresos a nivel de multi-condado
- Distrito de Desarrollo de Transporte (TDD)
 - Fondos potenciales limitados comparado con el TDD usado para Main Street, pero podría ser un nivel apropiado para operaciones
- Ciudad de Kansas City, Missouri Tránsito Publico Masivo (PMT) impuesto de venta
 - Fuente potencial de redirección de costos del servicio de bus existentes del este-oeste al modo Streetcar
- Intergovernmental agreement
 - Una contribución directa para cubrir los costos entre KCSA y un gobierno o entidad privada (puede ser mas aplicado al lado de Kansas)

Subsidio de Inversión Capital (CIG) Programa de Nuevos Comienzos

El programa CIG es el programa de subsidio discrecional primario para inversiones capitales de tránsito administradas por la Administración Federal de Tránsito (FTA). El programa multianual requiere la demostración de compromisos de fondos locales. Después de la fase de planeación inicial, el proyecto aplica para entrar en Desarrollo de Proyecto (terminación requerida entre dos años). La fase incluye ingeniería preliminar y revisión ambiental. Hasta \$11 millones (dólares en 2022) son necesarios para completar solo esta fase. El proyecto debe pasar las calificaciones del programa CIG antes de permitírsele entrada a la fase de ingeniería. Al menos 50% de los fondos no-CIG deben ser comprometidos para un proyecto elegible para el subsidio del programa. Siguiendo la recomendación hecha por FTA y la aprobación del congreso, FTA comenzaría un Acuerdo de Subsidio Completo para ser otorgado al finalizar la fase de ingeniería.



Resumen Ejecutivo

IMPLEMENTACIÓN



CRONOGRAMA

El cronograma para la implementación del Streetcar es hasta 10 años desde la fecha de esta fase de estudio. La implementación del cronograma es basada en previa experiencia con el Streetcar de Kansas City pero es sujeto a cambio a medida que avanza el proyecto. Disponibilidad de fondos será la mayor influencia en el cronograma.



SIGUIENTES PASOS

Completar Planeación Avanzada

- Conseguir fondos para planeación avanzada
- Desarrollar planos de diseño conceptual de las estaciones y planos de ingeniería para la interlínea de Main Street
- Evaluar los desafíos de diseño y operacionales para líneas dedicadas, impactos a propiedades y operaciones de tráfico
- Desarrollar estimaciones del número de pasajeros, plan operativo, necesidades de vehículos, e integración con otro tránsito
- Continuar participación pública de progreso en planeación y diseño, análisis técnico, y identificación de los fondos
- Desarrollar estrategias para la adopción de políticas de uso de la tierra que apoyan tránsito, incluyendo vivienda asequible y políticas contra el desplazamiento de usos comercial y residencial.
- Desarrollar estrategia de identificación de los fondos
- Incorporar la Alternative Preferida Localmente en el plan de transporte regional adoptado.



Desarrollar El Proyecto Completo

- Desarrollo de planos de diseño de 30%
- Completar revisión ambiental
- Confirmar la viabilidad de fondos locales de CIG y fuentes suplementarias
- Identificar los requerimientos y opciones de fondos locales de participación
- Asegurar fondos locales de participación con compromisos de los socios de financiación y la aprobación de una nueva fuente de fondos locales.

**Aprobación de
Nueva Fuente
de Fondos Locales**

