



PLANO DE MELHORIA DE TRÁFEGO

ANO FISCAL FEDERAL
2024-28



SUMÁRIO EXECUTIVO

ES.1 INTRODUÇÃO

O plano de investimento de capital de cinco anos da Organização de Planejamento Metropolitano da Região de Boston (MPO), o Programa de Melhoria do Transporte (TIP) dos Anos Fiscais Federais (FFYs) 2024–28, é o programa de investimento de curto prazo para o sistema de transporte da região. Guiado pela visão, metas e objetivos da MPO da região de Boston, o TIP prioriza investimentos que preservam o sistema de transporte atual em bom estado de conservação, fornecem transporte seguro para todos os modais, melhoram a habitabilidade, promovem equidade e sustentabilidade e melhoram a mobilidade em todo o região. Esses investimentos financiam melhorias em vias arteriais e interseções, manutenção e expansão do sistema de transporte público, construção de ciclovias, melhorias na infraestrutura para pedestres e reconstrução de rodovias importantes.

A MPO da região de Boston é dirigida por um conselho de 22 membros com representantes de agências estaduais, organizações regionais e municípios. Sua jurisdição se estende aproximadamente de Boston ao norte até Ipswich, ao sul até Marshfield e a oeste até os municípios ao longo da Interestadual 495. A cada ano, a MPO conduz um processo para decidir como gastar os recursos federais de transporte para projetos de capital. A Central de Planejamento de Transportes (CTPS), que é a equipe da MPO, gerencia o processo de desenvolvimento do TIP.

A equipe da MPO coordena a avaliação das solicitações de financiamento do projeto, propõe a programação de projetos atuais e novos com base nos níveis de financiamento previstos, apoia o conselho da MPO no desenvolvimento de um rascunho do documento TIP e facilita uma revisão pública do rascunho antes que o conselho da MPO endosse o documento final.

ES.2 INVESTIMENTOS DO TIP DOS FFYS 2024–28

O programa TIP completo está disponível no Capítulo 3 deste documento e online em bostonmpo.org/tip. As tabelas do TIP fornecem detalhes de como o financiamento é alocado para cada projeto programado e programa de investimento de capital. Essas tabelas são organizadas por ano fiscal federal e agrupadas por programas de rodovias e trânsito.



ES.2.1 PROGRAMA RODOVIÁRIO

O Programa Rodoviário do TIP financia os projetos de transporte prioritários avançados pelo Departamento de Transporte de Massachusetts (MassDOT) e pelas cidades e vilas da região de Boston. O programa é dedicado principalmente à preservação e modernização da rede viária existente, reconstruindo vias arteriais, repavimentando rodovias e substituindo pontes.

Em Massachusetts, o financiamento do Programa Rodoviário com Auxílio Federal é distribuído pelo MassDOT, que aloca recursos para pagamentos de Notas de Antecipação de Concessão (GANs), vários programas estaduais e Metas Regionais para as MPOs do estado. No TIP dos FFYs 2024–28, programas de estradas, pontes e bicicletas e pedestres respondem por quase US\$ 2,4 bilhões em financiamento para a região de Boston. O financiamento da Meta Regional fornecido às MPOs pode ser programado para projetos a critério de cada MPO, enquanto o MassDOT tem o poder de propor seus projetos recomendados para programas estaduais, como aqueles relacionados a reparos de pontes e manutenção de rodovias interestaduais.

ES.2.2 PROGRAMA DE TRÂNSITO

O Programa de Trânsito do TIP fornece financiamento para projetos e programas que atendem às necessidades de capital priorizadas pelas três autoridades de trânsito da região: Massachusetts Bay Transportation Authority (MBTA), Cape Ann Transportation Authority (CATA) e MetroWest Regional Transit Autoridade (MWRTA). O Programa de Trânsito é predominantemente dedicado a alcançar e manter um bom estado de conservação para todos os ativos em todo o sistema de trânsito.

O TIP de 2024–28 do ano fiscal inclui US\$ 4,05 bilhões em investimentos de trânsito pelas autoridades de trânsito que apoiarão o estado de bom estado de conservação, modernizarão os sistemas de trânsito e aumentarão o acesso ao trânsito. Além disso, a partir do ano fiscal de 2025, a MPO alocará US\$ 6,5 milhões de seus fundos anuais da Meta Regional para seu novo programa de investimento de Modernização do Trânsito. Este programa visa aproveitar os investimentos feitos por meio do Programa de Trânsito, usando uma parte do financiamento do Programa Rodoviário para atender às necessidades não atendidas do projeto de trânsito na região. A MPO já começou a financiar projetos distintos por meio deste programa antes do ano fiscal de 2025 com base em um excedente de financiamento disponível no ano fiscal de 2024, conforme detalhado abaixo.

ES.3 DETALHES DO PROGRAMA DE META REGIONAL

Durante os FFYs de 2024–28, a MPO da região de Boston planeja financiar 58 projetos com o financiamento da Meta Regional. No total, 21 novos projetos foram adicionados ao Programa de Meta Regional da MPO durante este ciclo do TIP. Detalhes sobre esses projetos estão disponíveis na Tabela ES-1.



Tabela ES-1

Novos projetos da Meta Regional financiados no TIP dos FFYs de 2024–28

Nome do projeto	Município (proponente)	Programa de investimento da MPO	FFYs de financiamento	Dólares da Meta Regional programados nos FFYs de 2024–28
Malden—Spot Pond Brook Greenway	Malden	Rede de bicicletas e conexões de pedestres	2027	\$4,858,127
Natick—Cochituate Rail Trail Extension, da estação MBTA até a Mechanic Street	Natick	Rede de bicicletas e conexões de pedestres	2028	\$7,760,451
Westwood—Norwood—Reconstrução da Canton Street até a University Drive, incluindo a reabilitação da N-25-032=W-31-018	Westwood	Ruas completas	2027	\$22,094,875
Boston—Preservação de ponte, B-16-066 (38D), Cambridge Street sobre MBTA	Boston	Ruas completas	2026	\$16,632,000
Wakefield — Reconstrução abrangente da Main Street em Downtown	Wakefield	Ruas completas	2028	\$16,581,200
Fase II de expansão do serviço de micro-trânsito MWRTA CatchConnect	MWRTA	Conexões da comunidade	2024–26	\$380,477
Lynn—Prioridade do sinal de trânsito do corredor da rua larga	Lynn	Conexões da comunidade	2024	\$297,800
Estacionamento de bicicletas em Medford – Nível 1	Medford	Conexões da comunidade	2024	\$29,600
Expansão Medford Bluebikes	Medford	Conexões da comunidade	2024	\$118,643
Programa de bicicleta das Escolas Públicas de Canton	Canton	Conexões da comunidade	2024	\$22,500
Bicicletários no Canton Center	Canton	Conexões da comunidade	2024	\$10,000
Adoção de Bluebikes elétricas em Boston	Boston	Conexões da comunidade	2024	\$1,020,000
Adoção de bicicletas elétricas Bluebikes em Cambridge	Cambridge	Conexões da comunidade	2024	\$352,575
Sistema de gerenciamento de estacionamento Acton	Acton	Conexões da comunidade	2024	\$15,000
Estado de boas condições para bicicletas compartilhadas	CTPS	Conexões da comunidade	2025-28	\$6,000,000

Nome do projeto	Município (proponente)	Programa de investimento da MPO	FFYs de financiamento	Dólares da Meta Regional programados nos FFYs de 2024–28
Everett—Multimodal direcionado e melhorias de segurança na Rota 16	MassDOT	Melhorias na interseção	2027	\$5,246,920
Chelsea—Melhorias de segurança direcionadas e trabalhos relacionados na Broadway, da Williams Street à City Hall Avenue	MassDOT	Melhorias na interseção	2025	\$12,872,911
Melhorias na acessibilidade da estação Jackson Square	MBTA	Modernização do trânsito	2024-25	\$26,250,000
Itens de ação antecipada de transformação ferroviária - Reading Station e Wilbur Interlocking	MBTA	Modernização do trânsito	2024	\$14,000,000
Faixa de ônibus da Columbus Ave Fase II	MBTA	Modernização do trânsito	2024	\$11,750,000
Piloto de apoio ao desenho do projeto	CTPS	Piloto de apoio ao desenho do projeto	2025	\$4,000,000
Total	N/A	N/A	N/A	\$150,293,079

Observação: Os valores de financiamento nesta tabela incluem fundos federais e não federais, incluindo fundos correspondentes. CTPS = Organização Central de Planejamento de Transportes. FFY = ano fiscal federal. MPO = organização de planejamento metropolitano. MWRTA = MetroWest Regional Transit Authority. N/A = não aplicável. TIP = Programa de Melhoria do Transporte. Fonte: MPO da região de Boston.

Assinada em 15 de novembro de 2021, a Lei de Infraestrutura Bipartidária (BIL) é a autorização de financiamento federal de cinco anos para projetos e programas de transporte, substituindo a Lei de Transporte de Superfície Fixing America (FAST) como a principal legislação governamental para o processo TIP. A BIL aumentou a quantia de financiamento da Meta Regional disponível para a MPO da região de Boston para o desenvolvimento do TIP dos FFYs 2024–28 em aproximadamente 20% dos níveis de financiamento nos TIPs sob a Lei FAST, o último dos quais foi o TIP dos FFYs 2022–26.

A maior parte do financiamento disponível para alocação pela MPO durante o ciclo do TIP dos FFYs 2024–28 foi no quinto e último ano do TIP, FFY 2028. No entanto, as mudanças na prontidão do projeto para alguns projetos criaram excedentes de financiamento nos primeiros anos do TIP, FFYs 2024 e 2025 e no FFY 2027. Esses superávits foram impulsionados por atrasos na programação de vários projetos já financiados pela MPO. Essa dinâmica levou a um superávit de financiamento superior a \$ 66,5 milhões nos anos fiscais de 2024 e 2025 e à disponibilidade total de finan-



ciamento de \$ 202 milhões em todos os anos do TIP.

A MPO não tinha nenhum projeto de Meta Regional atualmente financiado que pudesse ser acelerado para fazer uso desses fundos, então a MPO trabalhou com o MassDOT e o MBTA para identificar projetos que poderiam ser financiados nesses anos fiscais. Juntos, o MassDOT e o MBTA trouxeram mais de uma dúzia de projetos para consideração da MPO, dos quais a MPO selecionou quatro projetos para financiamento nos FFYs de 2024 e 2025:

- Faixas de ônibus da Columbus Avenue Fase II
- Itens de ação antecipada de transformação ferroviária - Reading Station e Wilbur Interlocking
- Melhorias na acessibilidade da estação Jackson Square
- Chelsea—Melhorias de segurança direcionadas e trabalhos relacionados na Broadway, da Williams Street à City Hall Avenue

A MPO também selecionou dois projetos do MassDOT para financiamento no FFY de 2027:

- Everett—Multimodal direcionado e melhorias de segurança na Rota 16
- Boston—Substituição da ponte B-16-365-Storrow Drive sobre Bowker Ramps

Esses projetos não foram avaliados formalmente usando os critérios de seleção de projetos da MPO antes de a MPO tomar decisões preliminares sobre financiamento, pois a equipe da MPO não teve tempo suficiente para avaliar os projetos antes do prazo para a tomada de decisões da MPO. Apesar de não terem sido pontuados, os projetos geralmente se alinham bem com muitos dos objetivos da MPO, incluindo melhorar a segurança e o acesso de bicicletas e pedestres, e expandir a acessibilidade e manter um bom estado de conservação do sistema de trânsito da região e das estradas críticas. As informações de pontuação serão incluídas para esses projetos quando disponíveis.

Várias outras decisões importantes foram tomadas pela MPO na elaboração do Programa de Metas Regionais FFYs 2024–28, incluindo o seguinte:

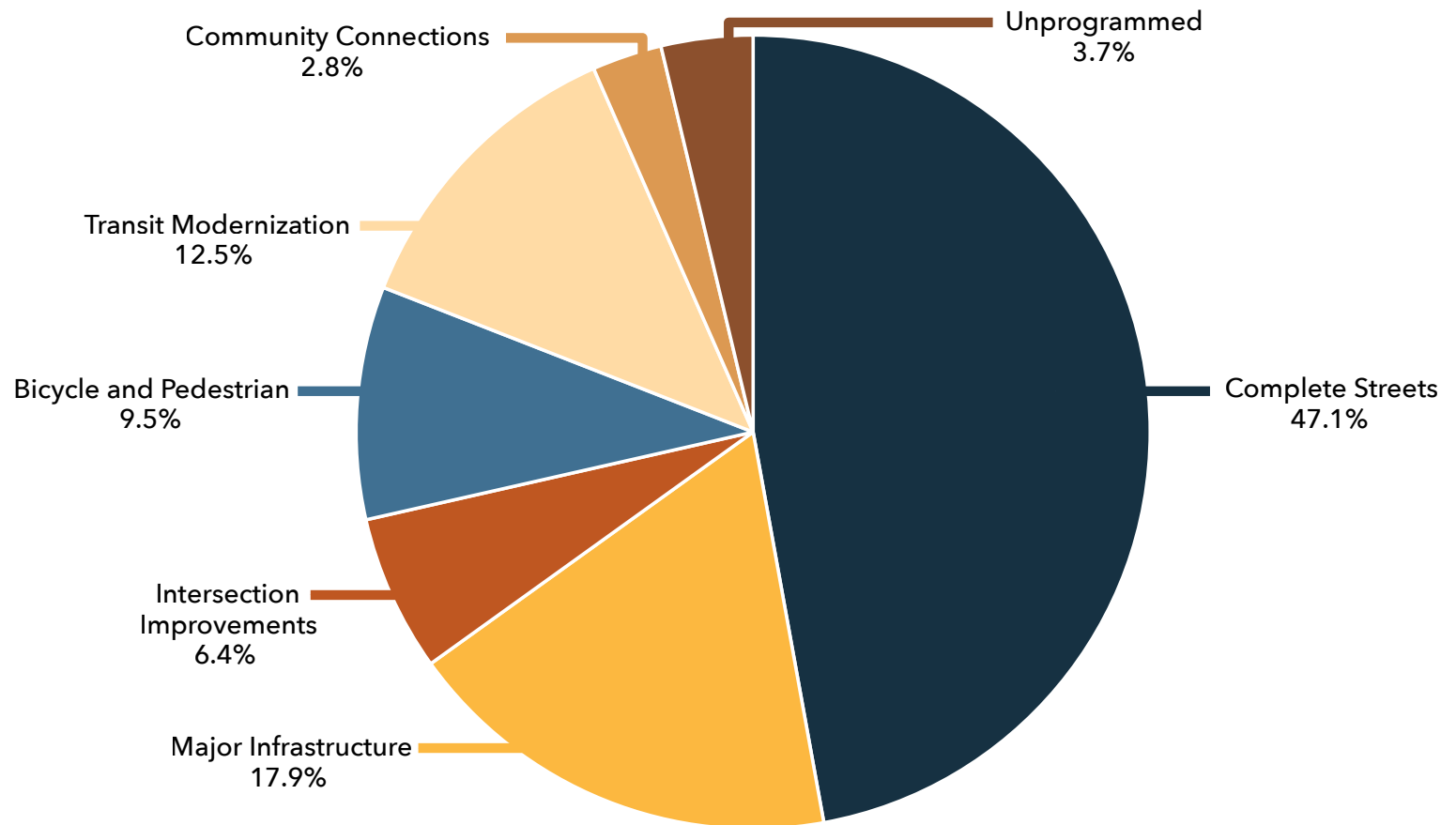
- A MPO introduziu um item de linha de reserva de apoio ao Bikeshare para financiar projetos de reparo e melhoria de capital para iniciativas de Bikeshare na região a partir do FFY de 2025. O projeto é financiado em \$ 1 milhão por ano nos FFYs 2025 e 2026 e \$ 2 milhões por ano nos FFYs 2027 e 2028.
- No ano fiscal de 2025, a MPO alocou US\$ 4 milhões para financiar uma iniciativa piloto que forneceria suporte financeiro do MPO para que as comunidades concebessem projetos e oferecessem recursos adicionais às comunidades no início do ciclo de vida de um projeto.
- O valor programado do Projeto 607981, Somerville—McGrath Boulevard Construction, no ano fiscal de 2027 foi aumentado em US\$ 15 milhões para acelerar o cronograma do projeto.

- A contribuição de US\$ 6,4 milhões da MPO para o Projeto de Melhoria da Estação Forest Hills da MBTA no FFY de 2024 foi removida devido à falta de disponibilidade de financiamento de outros contribuintes.

A Figura ES-1 mostra como o financiamento da meta regional para os FFYs de 2024–28 é distribuído pelos programas de investimento da MPO. Como mostra o gráfico, o Programa de Meta Regional da MPO da região de Boston é dedicado principalmente a melhorar a mobilidade e a segurança para todos os modos de viagem por meio de investimentos significativos em projetos de Ruas Completas. Uma grande parte do financiamento da MPO também apoia a modernização das principais rodovias regionais e infraestrutura de trânsito por meio de investimentos em grandes projetos de infraestrutura e modernização do trânsito. A MPO também optou por deixar aproximadamente US\$ 31,9 milhões não programados, preferindo reter esses fundos para uso em futuros ciclos do TIP em apoio a um programa geral mais flexível nos próximos anos fiscais.



Figura ES-1
Financiamento da Meta Regional do TIP dos FFYs 2024–28 pelo Programa de Investimento da MPO



FFY = ano fiscal federal. MPO = organização de planejamento metropolitano. TIP = Programa de Melhoria do Transporte.

Fonte: MPO da região de Boston.

Além da distribuição de financiamento nos programas de investimento da MPO listados acima, a Tabela ES-2 detalha ainda mais o número de projetos e a alocação de fundos em cada programa no TIP dos FFYs 2024–28. Conforme observado na Figura ES-1, a MPO programou mais de 95 por cento de seu financiamento disponível ao longo de cinco anos. Mais detalhes sobre todos os projetos financiados por meio do Programa de Metas Regionais da MPO estão disponíveis no Capítulo 3.

TABELA ES-2

Resumo do investimento da Meta Regional dos FFYs 2024–28 da MPO da região de Boston

Programa de investimento da MPO	Número de projetos	Dólares programados para a Meta Regional
Rede de bicicletas e conexões de pedestres	6	\$66,140,116
Conexões comunitárias (alocadas a projetos)*	17	\$11,529,796
Conexões comunitárias (alocadas a projetos)*	N/A	\$8,334,827
Ruas completas*	22	\$328,884,130
Melhorias na interseção	5	\$44,424,588
Infraestrutura principal—Rodovia	3	\$125,094,890
Modernização do trânsito (alocado a projetos)	4	\$65,600,000
Modernização do trânsito (ainda não alocado a projetos)	N/A	\$21,500,000
Não programado	N/A	\$26,036,440
Total	57	\$697,544,788

Observação: Os valores de financiamento nesta tabela incluem fundos federais e não federais, incluindo fundos correspondentes.

* Isso inclui US\$ 6 milhões em financiamento de suporte ao Bikeshare a partir do FFY de 2025.

**O Projeto Piloto de Apoio ao Design de US\$ 4 milhões no ano fiscal de 2025 é contabilizado neste programa.

FFY = ano fiscal federal. MPO = organização de planejamento metropolitano. N/A = não aplicável.

Fonte: MPO da região de Boston.

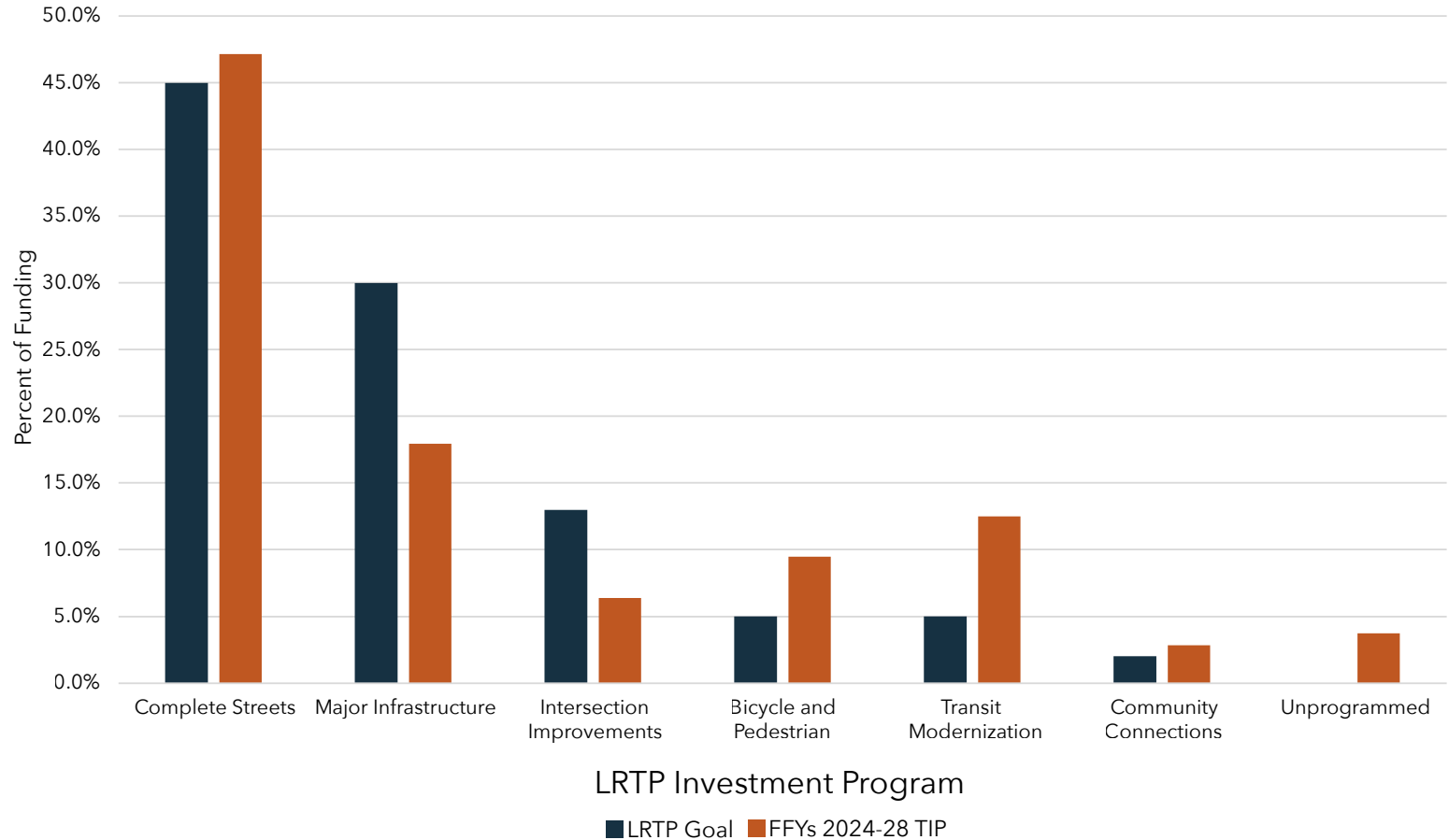
Ao tomar decisões sobre quais projetos financiar, a MPO considera como a alocação de fundos para cada programa de investimento se compara às metas de financiamento descritas no atual Plano de Transporte de Longo Alcance (LRTP) da MPO, Destination 2040. As metas de financiamento para programas de investimento estabelecidas no LRTP refletem os tipos de projetos que a MPO procura financiar para ajudá-lo a atingir suas metas e objetivos para a região, desde aumentar a segurança para todos os usuários até promover mobilidade e acessibilidade em toda a



região. Mais informações sobre as metas e objetivos da MPO estão disponíveis no Capítulo 1, e uma comparação entre as metas do programa de investimento LRTP e os níveis de financiamento do programa no TIP dos FFYs de 2024–28 é mostrada na Figura ES-2.

FIGURA ES-2

TIP dos FFYs 2024–28: Níveis de financiamento da Meta Regional em relação aos objetivos do programa de investimento LRTP



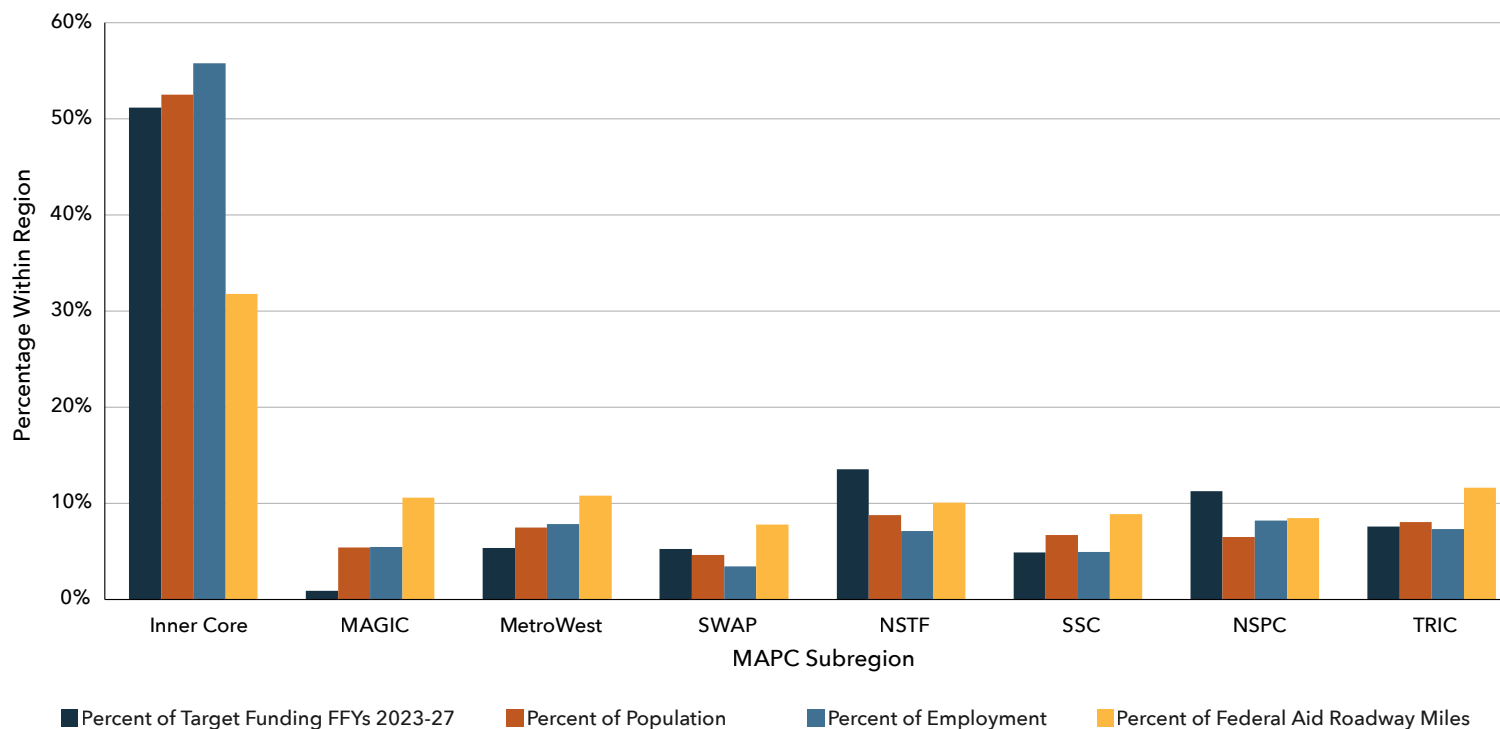
FFY = ano fiscal federal. LRTP = Plano de Transporte de Longa Distância. TIP = Programa de Melhoria do Transporte.
Fonte: MPO da região de Boston.

Os investimentos feitos no TIP dos FFYs de 2024–28 serão implementados em 38 cidades e vilas em toda a região de Boston, variando de densas comunidades centrais a subúrbios em desenvolvimento mais distantes do centro urbano. A Figura ES-3 ilustra a distribuição do financiamento da Meta Regional entre as oito sub-regiões dentro da jurisdição da MPO da região de Boston, conforme definido pelo Conselho de Planejamento da Área Metropolitana (MAPC). Esta figura também mostra como a distribuição de fundos se compara às principais métricas para medir a necessidade de financiamento por sub-região, incluindo a porcentagem da população regional, emprego e milhas rodoviárias de ajuda federal dentro de cada sub-região.



FIGURA ES-3

TIP dos FFYs 2024–28: Níveis de financiamento da Meta Regional em relação a indicadores-chave



Observação: Os recursos não programados e os retidos para os Programas de Modernização do Trânsito e Conexões Comunitárias da MPO não estão incluídos neste valor.

FFY = ano fiscal federal. MAGIC = Grupo Consultivo de Minuteman sobre Coordenação Interlocal. MAPC = Conselho de Planejamento da Área Metropolitana. MetroWest = MetroWest Regional Colaborativo. NSPC = Conselho de Planejamento Suburbano do Norte. NSTF = Força-Tarefa North Shore. SSC = Coalisão South Shore. SWAP = Comitê Consultivo do Sudoeste. TIP = Programa de Melhoria do Transporte. TRIC = Conselho Interlocal de Three Rivers.

Fonte: MPO da região de Boston.

Informações adicionais sobre a distribuição geográfica do financiamento da Meta Regional em toda a região, incluindo uma divisão do financiamento por município, estão incluídas no Apêndice D.

ES.4 FINANCIAMENTO DO TIP DOS FFYS DE 2024–28

ES.4.1 PROGRAMA RODOVIÁRIO

O Programa Rodoviário do TIP foi desenvolvido com a suposição de que o financiamento federal para o estado variaria entre US\$ 709 milhões e US\$ 865 milhões anualmente nos próximos cinco anos. Esses valores incluem os fundos que seriam reservados inicialmente pelo MassDOT como pagamentos para o Programa Accelerated Bridge e excluem os fundos equivalentes necessários. Os níveis de financiamento para o Programa Rodoviário do TIP dos FFYs 2024–28 representam um aumento de aproximadamente dois por cento em relação ao TIP dos FFYs 2023–27.

O processo de decisão de como usar esse financiamento federal na região de Boston segue várias etapas. Primeiro, o MassDOT reserva fundos para pagamentos do serviço da dívida da GAN para o Programa Accelerated Bridge; os pagamentos anuais de GANs variam entre US\$ 89 milhões e US\$ 134 milhões anualmente nos primeiros três anos deste TIP. Espera-se que os pagamentos de GANs para o Programa Accelerated Bridge sejam concluídos no FFY de 2026.

Os fundos restantes do Programa de Auxílio Federal para Rodovias são orçados para apoiar as prioridades estaduais e regionais (ou seja, a MPO). No TIP dos FFYs 2024–28, US\$ 1,07 bilhão a US\$ 1,15 bilhão anualmente estavam disponíveis para programação em todo o estado, incluindo dólares federais e a correspondência local. O MassDOT disponibiliza habitualmente a correspondência local (que também pode ser disponibilizado por outras entidades); assim, os projetos são normalmente financiados com 80% de dólares federais e 20% de dólares estaduais, dependendo do programa de financiamento. Os custos para a concepção do projeto são suportados pelo proponente do projeto.

Em seguida, o MassDOT aloca financiamento nas seguintes categorias de financiamento:

- Investimentos de confiabilidade: Esses programas incluem o Programa de Pontes — que compreende inspeções, manutenção sistemática e melhorias do Sistema Nacional de Rodovias (NHS) e não pertencentes ao NHS — o Programa de Pavimentos, o Programa de Melhorias de Estradas e o Programa de Melhorias de Segurança.
- Investimentos em modernização: Esses programas incluem o Programa de Adaptação do Americans with Disabilities Act (ADA), o Programa de Melhoria de Interseções, o Programa de Sistemas de Transporte Inteligente (ITS) e o Programa de Reconstrução de Rodovias.
- Investimentos em expansão: Esses programas incluem o Programa de Bicicleta e Pedestre e expansões da rede de transporte público.

Finalmente, uma vez satisfeitas essas necessidades, o MassDOT aloca o financiamento restante entre as 13 MPOs do estado para programação. Este financiamento discricionário para MPOs é subalocado por fórmula para determinar os valores da Meta Regional. A MPO da região de Boston recebe a maior parte do financiamento da MPO no estado, com aproximadamente 43% dos fundos da Meta Regional de Massachusetts alocados para a região. O MassDOT desen-



volve essas metas em consulta com a Associação de Agências de Planejamento Regional de Massachusetts (MAR-PA). Este TIP foi programado com a suposição de que a MPO da região de Boston terá entre US\$ 129 milhões e US\$ 158 milhões anualmente para valores de Metas Regionais, que consistem em financiamento federal e financiamento estadual para a correspondência local.

Cada MPO pode decidir como priorizar seu financiamento de Meta Regional. Dado que o financiamento da Meta Regional é um subconjunto do Programa Rodoviário, a MPO normalmente programa a maior parte do financiamento para projetos rodoviários; no entanto, a MPO tem flexibilizado partes de seu financiamento rodoviário para o Programa de Trânsito para projetos de expansão do trânsito e por meio de seus Programas de Modernização do Trânsito e Conexões Comunitárias. O Programa Rodoviário do TIP detalha os projetos que receberão financiamento da Meta Regional da MPO da região de Boston e projetos de infraestrutura em todo o estado na região de Boston. Detalhes sobre esses investimentos são descritos no Capítulo 3.

ES.4.2 PROGRAMA DE TRÂNSITO

A Federal Transit Administration (FTA) aloca os fundos programados no Programa de Trânsito do TIP de acordo com a fórmula. As três autoridades regionais de trânsito na área da MPO da região de Boston que recebem esses fundos são MBTA, CATA e MWRTA. O MBTA, com seu extenso programa de trânsito e infraestrutura, é o destinatário da preponderância dos fundos federais de trânsito da região.

Conforme a atual legislação federal de transportes, o BIL aloca recursos para projetos de trânsito por meio dos seguintes programas de fórmula:

- Seção 5307 (Subsídios de Fórmula de Área Urbanizada): Fornece subsídios para áreas urbanizadas para apoiar o transporte público com base nos níveis de serviço de trânsito, população e outros fatores
- Seção 5337 (Guia Fixa/Ônibus): Procura manter os sistemas de transporte público em bom estado de conservação por meio de projetos de capital de substituição e reabilitação
- Seção 5309 (Subsídios de Investimento de Capital de Guia Fixa): Fornece subsídios para sistemas ferroviários, de ônibus rápidos e de balsas novos e expandidos que refletem as prioridades locais para melhorar as opções de transporte nos principais corredores
- Seção 5339 (Ônibus e Instalações de Ônibus): Fornece financiamento para substituir, reabilitar e comprar ônibus e equipamentos relacionados e para construir instalações relacionadas a ônibus
- Seção 5310 (Mobilidade Aprimorada de Idosos e Indivíduos com Deficiência): Fornece financiamento para apoiar o transporte para atender às necessidades especiais de idosos e pessoas com deficiência

ES.5 O PROCESSO DE DESENVOLVIMENTO DO TIP

ES.5.1 VISÃO GERAL

Ao determinar quais projetos financiar por meio do processo de financiamento da Meta Regional, os membros da MPO colaboram com municípios, agências estaduais, membros do público, grupos de defesa e outras partes interessadas. O conselho da MPO usa critérios de avaliação em seu processo de seleção de projetos para ajudar a identificar e priorizar projetos que promovam o progresso nas seis áreas de objetivo da MPO:

- Segurança
- Preservação e modernização do sistema
- Gerenciamento de capacidade e mobilidade
- Ar limpo/comunidades sustentáveis
- Equidade de transporte
- Vitalidade econômica

Além disso, a MPO estabeleceu programas de investimento, que são projetados para direcionar o financiamento da Meta Regional para as áreas prioritárias da MPO nos próximos 20 anos, para ajudar a atingir essas metas. Os programas de investimento são os seguintes:

- Melhorias na interseção
- Ruas completas
- Infraestrutura principal
- Rede de bicicletas e conexões de pedestres
- Conexões da comunidade
- Modernização do trânsito

Os projetos que a MPO seleciona para receber financiamento da Meta Regional por meio do processo de desenvolvimento do TIP estão incluídos em um dos seis programas de investimento listados acima. Mais informações sobre os programas de investimento da MPO estão disponíveis no Capítulo 2.

A MPO incorpora práticas de planejamento e programação baseadas em desempenho (PBPP) em seu desenvolvimen-



to do TIP e outros processos. Essas práticas são projetadas para ajudar a direcionar os fundos da MPO para alcançar resultados específicos para o sistema de transporte. Os investimentos da MPO estão diretamente relacionados à estrutura do PBPP e promovem os objetivos e metas de desempenho da MPO. Com o desenvolvimento do TIP dos FFYs 2024-28, a MPO alavancou a disponibilidade de financiamento em todos os anos fiscais para programar novos projetos para abordar a confiabilidade do sistema de trânsito, a segurança do tráfego para todos os usuários, a condição da ponte do NHS e outras prioridades. A MPO continuará a vincular estreitamente suas metas de desempenho, decisões de investimento e atividades de monitoramento e avaliação. Mais informações sobre o PBPP estão disponíveis no Capítulo 4 e Apêndice A (Tabela A-2).

ES.5.2 DIVULGAÇÃO E COLETA DE DADOS

O processo de divulgação começa no início do ano fiscal federal. Cidades e vilas designam contatos do TIP e começam a desenvolver uma lista de projetos prioritários a serem considerados para financiamento federal, e a equipe da MPO pede à equipe de cidades e vilas da região que identifiquem seus projetos prioritários. A equipe da MPO compila as solicitações de financiamento do projeto em um Universo de Projetos, que é uma lista de todas as redes de bicicletas e conexões de pedestres, ruas completas, melhorias de interseções e grandes projetos de infraestrutura identificados como candidatos potenciais para receber financiamento por meio do TIP.

Certos tipos de projetos não estão listados no Universo neste momento. Os projetos que seriam candidatos a financiamento do Programa Conexões Comunitárias da MPO não estão incluídos porque todos os projetos que se candidatam ao processo de inscrição discreto deste programa são considerados para financiamento. Além disso, os projetos de Modernização do Trânsito não estão listados porque o processo de admissão de projetos para este programa está sendo desenvolvido. Durante o desenvolvimento do TIP dos FFYs de 2024-28, a MPO engajou as partes interessadas do trânsito para fornecer projetos para utilizar a disponibilidade de financiamento nos FFYs de 2024 e 2025, uma exceção ao processo, mas uma etapa fundamental para formalizar uma estratégia de admissão para o próximo TIP dos FFYs de 2025–29.

O Universo inclui projetos em níveis variados de prontidão, desde aqueles com trabalhos significativos de engenharia e design concluídos até aqueles ainda no início do estágio conceitual ou de planejamento. A equipe da MPO coleta dados de cada projeto do Universo para que os projetos sejam avaliados.

ES.5.3 AVALIAÇÃO DO PROJETO

A equipe da MPO avalia os projetos com base em quão bem eles abordam os objetivos da MPO. Para que a equipe da MPO conduza uma avaliação completa do projeto, redes de bicicletas e conexões de pedestres, ruas completas, melhorias de interseção e grandes projetos de infraestrutura devem ter um relatório de design funcional ou os planos do

projeto devem incluir o nível de detalhe definido em um relatório de design funcional, um limite normalmente alcançado quando um projeto se aproxima do estágio de 25 por cento. Para concluir uma avaliação dos projetos em consideração por meio do Programa de Conexões Comunitárias da MPO, os proponentes do projeto devem enviar uma inscrição preenchida à equipe da MPO.

Em resposta a aumentos significativos de custos nos recentes ciclos do TIP para projetos já programados para financiamento, o conselho da MPO criou um comitê após o ciclo do TIP dos FFYs 2022–26 para explorar ainda mais as causas dos aumentos de custo do projeto e elaborar mudanças nas políticas da MPO para apoiar entrega de projetos mais confiável. O Comitê Ad Hoc de Custo do Projeto do TIP iniciou seu trabalho em junho de 2021 e apresentou um conjunto de recomendações de políticas para todo o conselho da MPO em setembro de 2021. Essas mudanças foram formalmente adotadas pela MPO em 4 de novembro de 2021 e estavam em vigor para o desenvolvimento do TIP dos FFYs 2024–28.

Entre outras mudanças, a MPO optou por codificar sua política de exigir que os proponentes de projetos apresentem projetos de 25% e obtenham uma estimativa de custo atualizada para seus projetos antes de serem programados no TIP. Embora essa nova política estivesse formalmente em vigor para o ciclo do TIP dos FFYs 2024–28, a MPO desejava manter esse limite flexível em seu primeiro ano de implementação, visto que a política não foi adotada até o início do desenvolvimento do TIP.

Os resultados da avaliação de todos os projetos são apresentados aos membros do conselho da MPO para sua consideração para programação no TIP. As pontuações preliminares são compartilhadas diretamente com os proponentes do projeto, momento em que os proponentes são incentivados a revisar as pontuações e fornecer feedback para que a equipe da MPO possa fazer quaisquer ajustes necessários para chegar a resultados finais precisos. Depois que os proponentes revisam suas pontuações, os resultados finais da pontuação são publicados no site da MPO, onde os membros da MPO, funcionários municipais e membros do público podem revisá-los.

ES.5.4 DIA DE PRONTIDÃO DO TIP

Um passo importante para a programação do TIP ocorre no meio do ciclo de desenvolvimento do TIP em uma reunião—conhecida como Dia de Prontidão do TIP—da qual participam os funcionários do MassDOT e da MPO. Nesta reunião, os gerentes de projeto do MassDOT fornecem atualizações sobre mudanças de custo e cronograma relacionadas aos projetos atualmente programados. Essas mudanças de custo e cronograma devem ser levadas em consideração, pois a equipe da MPO ajuda o conselho da MPO a considerar atualizações para os anos já programados do TIP, bem como a adição de novos projetos no ano mais distante do TIP.

Entre as outras novas políticas avançadas pelo Comitê Ad Hoc de Custo do Projeto do TIP, o conselho da MPO adotou uma política exigindo proponentes de projetos que experimentaram um aumento de custo de 25% ou mais (para pro-



jetos que custam menos de US\$ 10 milhões) ou US\$ 2,5 milhões ou mais (para projetos que custem mais de US\$ 10 milhões) para apresentar ao conselho da MPO os motivos desses aumentos de custos. A MPO então compararia esses projetos - com os novos custos - com outros projetos e consideraria essa avaliação de custo-efetividade ao decidir se financiaria ou não os projetos com custos mais altos. Essas mudanças de custo são mais frequentemente reveladas por meio de conversas entre a equipe do MassDOT e a equipe da MPO durante o Dia de Prontidão do TIP, tornando essa nova política especialmente relevante neste estágio de desenvolvimento do TIP.

ES.5.5 RECOMENDAÇÃO DA EQUIPE E RASCUNHO DO TIP

Usando os resultados da avaliação e informações sobre a prontidão do projeto (ou seja, até que ponto um projeto está totalmente projetado e pronto para construção), a equipe da MPO prepara uma recomendação ou uma série de cenários de programação sobre como programar o financiamento da Meta Regional no TIP. Outras considerações, como se um projeto foi incluído no LRTP, aborda uma necessidade de transporte identificada ou promove a distribuição de investimentos em transporte em toda a região, também são incorporadas a esses cenários de programação. A recomendação da equipe é sempre limitada financeiramente - ou seja, sujeita ao financiamento disponível. Havia aproximadamente US\$ 698 milhões em financiamento da Meta Regional disponível para a MPO da região de Boston para os FFYs de 2024–28. Neste ciclo do TIP, os membros do conselho da MPO discutiram vários cenários para o Programa de Metas Regionais para projetos rodoviários e selecionaram um programa preferencial em março de 2023.

Além de priorizar o financiamento da Meta Regional, o conselho da MPO revisa e endossa o programa de rodovias estaduais que o MassDOT recomenda para programação. O conselho também revisa e endossa a programação de fundos para os programas de capital de trânsito da MBTA, CATA e MWRTA.

ES.6 APROVANDO O TIP

Depois de selecionar um cenário de programação preferido, geralmente no final de março, o conselho da MPO vota para liberar o rascunho do TIP para um período de revisão pública de 21 dias. O período de comentários geralmente começa no final de abril ou início de maio e, durante esse período, a MPO convida membros do público, autoridades municipais e outras partes interessadas na região de Boston a revisar o programa proposto e enviar comentários. Durante o período de revisão pública, a equipe da MPO organiza reuniões públicas para discutir o rascunho do documento do TIP e obter comentários adicionais.

Após o término do período de revisão pública, o conselho da MPO analisa todos os comentários municipais e públicos e pode alterar elementos do documento ou sua programação. O conselho da MPO então endossa o TIP e o submete à Federal Highway Administration (FHWA) e à Federal Transit Administration (FTA) para aprovação. O MassDOT incorpora o TIP endossado pela MPO ao Programa de Melhoria do Transporte Estadual (STIP). A FHWA, a FTA e a Agência de Proteção Ambiental dos Estados Unidos revisam o STIP para certificação até 30 de setembro, o encerramento do ano fiscal federal.

ES.7 ATUALIZAÇÕES NO TIP

Mesmo após a finalização do TIP, modificações administrativas, emendas e ajustes muitas vezes devem ser introduzidos devido a mudanças nos cronogramas do projeto, custos do projeto, fontes de financiamento ou receitas disponíveis. Isso pode exigir a reprogramação de um projeto em um ano de financiamento diferente ou a programação de fundos adicionais para um projeto.

Os avisos de modificações e emendas administrativas são publicados no site da MPO. Se for necessária uma alteração, a MPO notifica os municípios afetados, partes interessadas e membros do público por e-mail. A MPO normalmente mantém um período de revisão pública de 21 dias antes de tomar a ação final sobre uma emenda. Em circunstâncias extraordinárias, a MPO pode votar para encurtar o período de comentários públicos para um mínimo de 15 dias. Modificações e ajustes administrativos são pequenos e geralmente não requerem um período de revisão pública.

ES.8 MANTENHA-SE ENVOLVIDO COM O TIP

O envolvimento do público é um aspecto importante do processo de planejamento de transporte. Visite bostonmpo.org para obter mais informações sobre a MPO, para ver o TIP completo e para enviar seus comentários. Você também pode se inscrever para receber notícias e avisos por e-mail visitando bostonmpo.org/subscribe e enviando suas informações de contato. Para solicitar uma cópia do TIP em formatos acessíveis, entre em contato com a equipe da MPO por qualquer um dos seguintes meios:



Correspondência: Boston Region MPO c/o CTPS MPO Activities Group, 10 Park Plaza, Suite 2150, Boston, MA 02116-3968

Telefone: 857.702.3700 (voz)

Para pessoas com dificuldades de audição ou fala, conecte-se através do serviço MassRelay estadual:

- Retransmitir usando TTY ou transferência de audição: 800.439.2370
- Retransmitir usando transferência de voz: 866.887.6619
- Retransmitir usando texto para fala: 866.645.9870

E-mail: publicinfo@ctps.org

O Resumo Executivo do TIP dos FFYs 2024–28 também está disponível como tradução:

- [執行總結 \(PDF\)](#)
- [执行总结 \(PDF\)](#)
- [Rezime Egzekitif \(PDF\)](#)
- [Resumen Ejecutivo \(PDF\)](#)
- [Resumo Executivo \(PDF\)](#)