



Sumário Executivo

INTRODUÇÃO

O plano de investimento de capital de cinco anos da Organização de Planejamento Metropolitano (MPO) da Região de Boston, denominado de Programa de Melhoria no Transporte (TIP) dos Anos Fiscais Federais de 2022-26, 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 atual sistema de transporte em bom estado, proporcionam transporte seguro em todos os modos, melhoram a habitabilidade, promovem a equidade e a sustentabilidade, e aprimoram a mobilidade em toda a região. Esses investimentos financiam grandes reconstruções de rodovias, melhorias nas vias arteriais e cruzamentos, manutenção e expansão do sistema de transporte público, construção de ciclovias e melhorias na infraestrutura dos pedestres.

A MPO da região de Boston é guiada por uma diretoria de 22 membros com representantes de agências estatais, organizações regionais e municípios. Sua jurisdição se estende aproximadamente de Boston norte para Ipswich, sul para Marshfield e oeste a municípios ao longo da Interstate 495. A cada ano, a MPO conduz um processo para decidir como gastar os fundos federais de transporte para projetos de capital. A Equipe de Planejamento de Transporte Central (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 previstos de financiamento, apoia o conselho da MPO no desenvolvimento de uma versão preliminar do documento TIP, e facilita uma revisão pública da versão preliminar antes que o conselho da MPO aprove o documento final.

INVESTIMENTOS DO TIP PARA 2022-26

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

Programa rodoviário

O Programa Rodoviário do TIP financia os projetos de transporte prioritários avançados do Departamento de Transporte de Massachusetts (MassDOT) e das cidades e municípios da região de Boston. O programa é dedicado principalmente à preservação e modernização da rede rodoviária existente, reconstruindo estradas arteriais, ressurgindo estradas e substituindo pontes.

Em Massachusetts, o financiamento do Programa de Assistência Federal para Rodovias é distribuído pelo MassDOT, que aloca fundos para pagamentos de Notas de Antecipação de Concessões (GANs), vários programas estaduais e Metas Regionais para as MPOs do estado. Em 2022-26, os programas de rodovias, pontes, bicicletas e pedestres representam mais de US\$ 1,2 bilhão em financiamento para a região de Boston. O financiamento das Metas Regionais fornecido às MPOs pode ser programado para os projetos a critério de cada MPO, enquanto o MassDOT tem o poder de propor projetos para programas estaduais, como os relacionados a reparos de pontes e manutenção de rodovias interestaduais.

Programa de trânsito

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

O TIP de 2022-26 inclui quase US\$ 3,6 bilhões em investimentos de trânsito pelas autoridades de trânsito, que apoiarão o bom estado de conservação, modernizarão os sistemas de trânsito e aumentarão o acesso ao trânsito. O projeto de Extensão da Linha Verde é um grande projeto programado neste TIP que expandirá o serviço de trânsito. Além disso, a partir do ano fiscal de 2025, a MPO alocará cinco por cento de seus fundos anuais da Meta Regional para seu novo programa de investimentos em Modernização de Trânsito. Este programa visa aproveitar os investimentos feitos através do Programa de Trânsito, usando uma parte do financiamento

do Programa Rodoviário para atender às necessidades não atendidas do projeto de trânsito na região.

DETALHES DO PROGRAMA DE METAS REGIONAIS

Durante os anos fiscais de 2022-26, a MPO da Região de Boston planeja financiar 45 projetos com seu financiamento da Meta Regional. No total, nove novos projetos foram adicionados ao programa-alvo regional da MPO durante este ciclo de ponta, todos financiados pelo Programa de Conexões Comunitárias da MPO. Dois anos fiscais adicionais de financiamento também foram adicionados para um projeto já programado pela MPO, o projeto de serviço Newton Microtransit. Detalhes sobre esses projetos estão disponíveis na Tabela ES-1.

Tabela ES-1: Novos projetos-alvo regionais financiados no TIP dos anos fiscais 2022-26

Nome do projeto	Cidade (Proponente)	Anos fiscais de financiamento	Dinheiro-alvo regional programado
Royall Street Shuttle	Canton	2022-24 anos	US\$ 534,820
Serviço de microtrânsito em Newton	Newton	2023-24*	US\$ 427,000
Expansão da BlueBikes	Arlington, Newton, e Watertown	2022	US\$ 340,000
Melhorias Alewife Wayfinding	Cambridge (Conselho de Negócios 128)	2022	US\$ 292,280
Racks para bicicletas em todo o sistema	MBTA	2022	US\$ 275,740
Expansão da BlueBikes	Malden e Medford	2022	US\$ 236,830
Prioridade para sinalização da Main Street	Everett e Malden (MBTA)	2022	US\$ 225,000
Infraestrutura de bicicletas	Wellesley	2022	US\$ 85,054
Programa de educação de aplicativos de trânsito	Brookline	2022	US\$ 43,620
Sistema de gestão de estacionamento em Acton	Acton	2022	US\$ 20,000
Total	N/A	N/A	US\$ 2,480,344

Observação: Todos os projetos nesta tabela são financiados por meio do programa Conexões Comunitárias da MPO.

*O primeiro ano fiscal de financiamento para o projeto de serviço Newton Microtransit está no ano fiscal de 2021, no qual US\$ 300.000 foram alocados para o projeto.

Fonte: MPO da região de Boston.

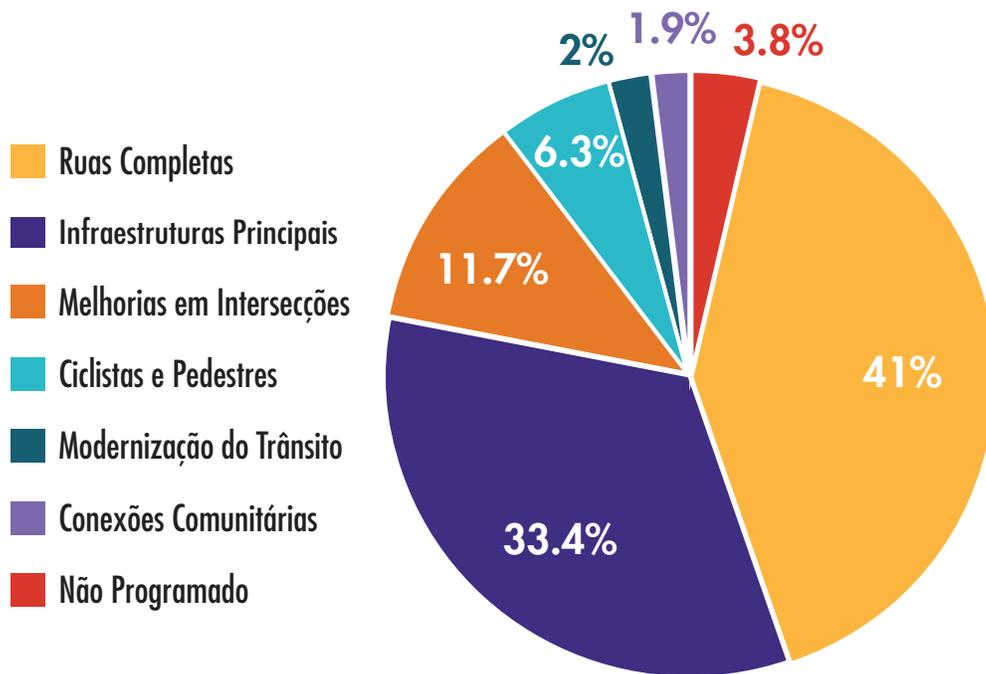
Outras decisões de investimento tomadas neste ano incluem a alocação de mais de US\$ 10 milhões em novos fundos no ano fiscal de 2026 para a reconstrução da Rutherford Avenue, em Boston. O ano fiscal de 2026 é o quarto ano de um compromisso de financiamento de cinco anos assumido pela MPO para este projeto, que deverá ser concluído no ano fiscal de 2027. A MPO também reservou fundos contínuos para seu Programa de Conexões Comunitárias (nos anos fiscais de 2023 a 27) e alocou um segundo ano de financiamento ao seu Programa de Modernização de Trânsito no ano fiscal de 2026 (além dos fundos já reservados no ano fiscal de 2025). O financiamento reservado por esses dois programas será alocado a projetos específicos durante os futuros ciclos de programação do TIP.

Durante o desenvolvimento do TIP para o ano fiscal de 2022 a 26, a MPO ficou muito limitada em sua capacidade financeira para financiar novos projetos. Além da natureza inerentemente restrita do financiamento de infraestrutura de transporte, cuja necessidade excede em muito os recursos disponíveis em um determinado ano, aumentos de custos significativos para muitos projetos já programados nos anos fiscais de 2021-25 consumiram financiamento para novos projetos em potencial no ano fiscal de 2026. Embora este desafio surja inevitavelmente em certa medida durante todo ciclo de ponta, tanto este ano quanto o ciclo do TIP dos anos fiscais 2021-25 do ano passado viu níveis especialmente severos de aumentos de custos. Essa dinâmica levou a tomada de decisão durante este ano fiscal e levou a novos projetos selecionados para programação no TIP dos anos fiscais de 2022-26, exceto os US\$ 2,5 milhões em projetos de conexões comunitárias listadas acima na Tabela ES-1.

A prática de longa data da MPO tem sido para financiar totalmente os aumentos de custos para projetos já programados na ponta. Essa prática fornece certeza para os proponentes do projeto que os investimentos que eles fazem na concepção e permissão do projeto os levará ao financiamento de capital para apoiar a conclusão do projeto. Dada a gravidade dos aumentos de custos do projeto em ciclos de ponta sequenciais, a MPO formou um subcomitê de membros da diretoria para examinar ainda mais a questão e avaliar se as mudanças a esta política - ou qualquer uma das outras políticas de programação da MPO descritas neste TIP - estão garantidas. Este subcomitê pretende conduzir este trabalho durante o verão de 2021, com a intenção de fornecer recomendações de mudança de política para a diretoria da MPO para adoção antes do início do ciclo do TIP de 2023-27 no outono de 2021.

A Figura ES-1 mostra como o financiamento da Meta Regional para os anos fiscais de 2022-26 é distribuído pelos programas de investimento da MPO. Como o gráfico mostra, o Programa de Metas Regionais da MPO da Região de Boston é dedicado principalmente a melhorar a mobilidade e a segurança de todos os modos de deslocamento por meio de investimentos significativos em projetos de Ruas Completas. Uma grande parte do financiamento da MPO também apoia a modernização das principais estradas regionais e a expansão da infraestrutura de trânsito por meio de investimentos em grandes projetos de infraestrutura. A MPO também escolheu deixar aproximadamente US\$ 20,5 milhões não programados, preferindo que a utilização desses fundos seja determinada após a conclusão do diálogo político discutido acima.

Figura ES-1: Financiamento da Meta Regional do TIP pelo programa de investimentos da MPO para os anos fiscais de 2022-26



Fonte: MPO da região de Boston.

Além da distribuição de financiamento pelos programas de investimento da MPO listados acima, a Tabela ES-2 detalha o número de projetos e a alocação de fundos em cada programa no TIP dos anos fiscais de 2022-26. Como observado na Figura ES-1, a MPO programou mais de 96% de seu financiamento disponível ao longo de cinco anos. Mais detalhes sobre cada projeto financiado pelo programa Meta Regional da MPO estão disponíveis no Capítulo 3.

Tabela ES-2: Resumo do investimento em Metas Regionais da MPO da região de Boston para os anos fiscais de 2022-26

Programa de investimentos da MPO	Número de projetos	Dinheiro-alvo regional programado
Rede de ciclovias e conexões para pedestres	4	US\$ 33,704,014
Conexões comunitárias (alocadas para projetos)	10	US\$ 2,480,344
Conexões comunitárias (ainda não alocadas para projetos)	Não aplicável	US\$ 7,522,281
Ruas completas	19	US\$ 220,955,609
Melhorias de intersecções	8	US\$ 62,805,302
Infraestrutura principal —Flexibilidade para o Trânsito ¹	1	US\$ 27,116,883
Infraestrutura principal—Rodovia ²	3	US\$ 152,977,631
Modernização do trânsito (ainda não alocada para projetos)	Não aplicável	US\$ 11,000,000
Não programado	Não aplicável	US\$ 20,496,035
Total	45	US\$ 539,058,099

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

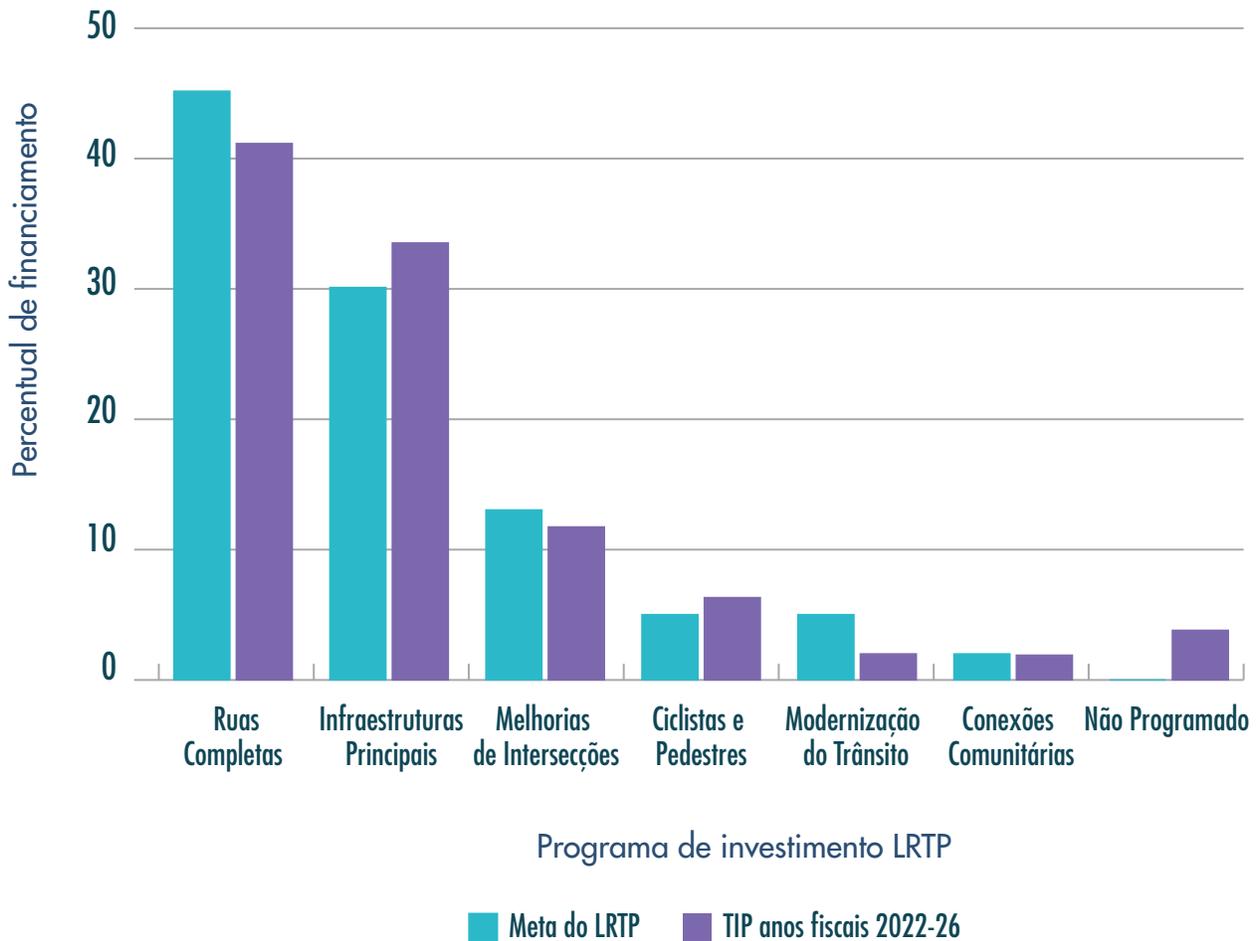
¹ A MPO flexibilizará os fundos federais para melhoria das rodovias para apoiar a Extensão da Linha Verde.

² No ano fiscal de 2022, a MPO contribuirá com US\$ 11.046.213 para o Projeto 606476 - Melhorias de Túneis no Verão - e o MassDOT contribuirá com outros fundos. Este projeto está incluído no número total de projetos nesta categoria.

Fonte: MPO da região de Boston.

Ao tomar decisões sobre quais projetos financiar, a MPO considera não apenas a distribuição relativa de fundos entre projetos e programas de investimento, mas também como a alocação de fundos para cada programa de investimento se compara às metas de financiamento descritas no Plano de Transporte de Longo Alcance (LRTP) da MPO, o *Destination 2040*. Os tamanhos dos programas de investimento estabelecidos no LRTP refletem os tipos de projetos que a MPO procura financiar para atingir suas metas e objetivos para a região, desde o aprimoramento da segurança de todos os usuários até a promoção da 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 os tamanhos dos programas de investimento do LRTP e os níveis de financiamento do programa nos TIP dos anos fiscais de 2022-26 é mostrada na Figura ES-2.

Figura ES-2: TIP dos anos fiscais 2022-26: Níveis regionais de financiamento-alvo relativo aos objetivos do programa de investimento L RTP

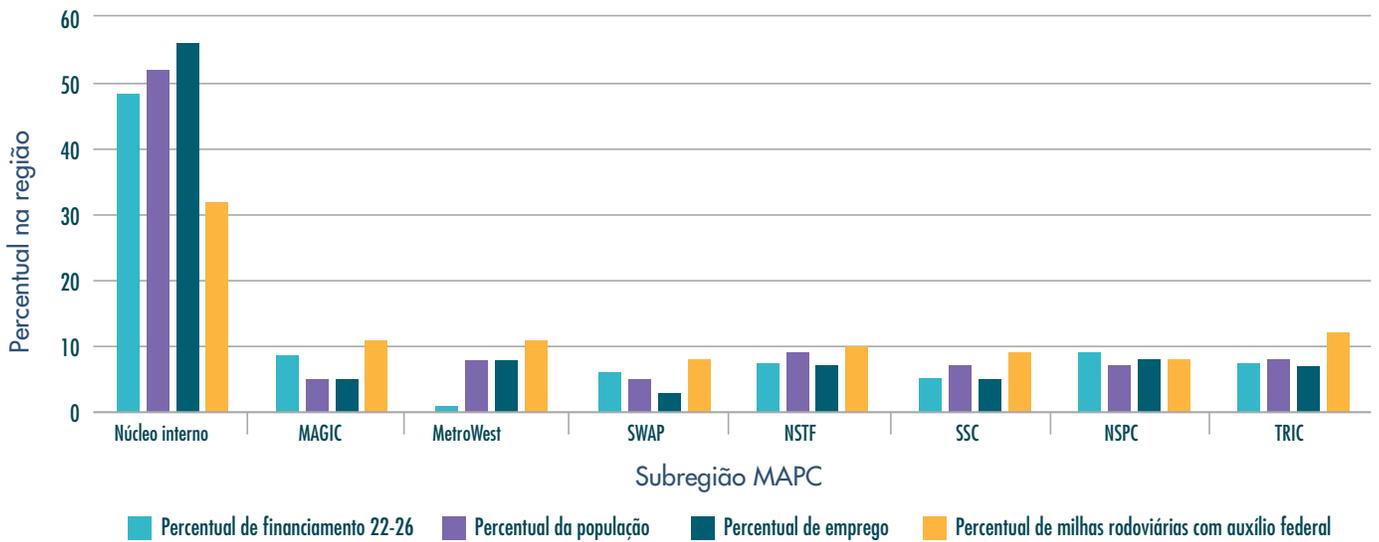


L RTP = Plano de Transporte de Longo Alcance. TIP = Programa de Melhoria no Transporte.

Fonte: MPO da região de Boston.

Os investimentos feitos no TIP para os anos fiscais de 2022-26 serão implementados em 37 cidades da região de Boston, variando de densas comunidades centrais até o desenvolvimento de subúrbios mais distantes do centro urbano. A Figura ES-3 ilustra a distribuição do financiamento da Meta Regional entre as oito subregiões dentro da jurisdição da MPO da Região de Boston, conforme definido pelo Conselho de Planejamento da Área Metropolitana (MAPC). Esse número também inclui informações sobre como a distribuição de fundos se compara às principais medidas para medir a necessidade de financiamento por subregião, incluindo a porcentagem de população regional, emprego e milhas rodoviárias da Federal-Aid em cada subregião.

Figura ES-3: TIP dos anos fiscais 2022-26: Níveis regionais de financiamento-alvo em relação aos principais indicadores



Observação: Fundos não programados e fundos mantidos para a modernização de trânsito da MPO e os programas de conexões comunitárias não estão incluídos nesta figura. Os fundos alocados para o projeto de rack de bicicletas em todo o sistema do MBTA (US\$ 275.740 no ano fiscal de 2022) também não estão incluídos, pois esses fundos serão distribuídos por toda a região.

Fonte: MPO da região de Boston.

Informações adicionais sobre a distribuição geográfica do financiamento de Metas Regionais em toda a região, incluindo uma repartição do financiamento histórico por município, estão incluídas no Apêndice D.

FINANCIAMENTO PARA O TIP DOS ANOS FISCAIS 2022-26

Programa rodoviário

O Programa Rodoviário do TIP foi desenvolvido com a premissa de que o financiamento federal para o estado variaria entre US\$ 668 milhões e US\$ 721 milhões anualmente nos próximos cinco anos. Esses valores incluem os fundos que seriam inicialmente reservados pelo MassDOT como pagamentos para o Programa de Ponte Acelerada, e excluem os fundos correspondentes necessários.

O processo de decidir como usar esse financiamento federal na região de Boston segue várias etapas. Primeiro, o MassDOT reserva o financiamento dos pagamentos do serviço de dívida das GANs para o Programa Acelerado de Pontes; os pagamentos anuais de GANs variam entre US\$ 86 milhões e US\$ 134 milhões anuais nos cinco anos deste TIP.

Os fundos restantes do Programa Federal-Aid Highway são orçados para apoiar as prioridades estaduais e regionais (ou seja, a MPO). Nesse ciclo de planejamento, US\$ 726 milhões a US\$ 750 milhões anuais estavam disponíveis para programação em todo o estado, incluindo o fundo federal e a correspondência municipal. O MassDOT geralmente fornece a correspondência municipal (que também pode ser fornecida por outras entidades); assim, os projetos são tipicamente financiados com 80% de fundos federais e 20% de fundos estaduais, dependendo do programa de financiamento.

Em seguida, o MassDOT aloca financiamento nas seguintes categorias:

- Programas de confiabilidade: Esses programas incluem o Programa de Pontes - compreendendo inspeções, manutenção sistemática e melhorias no Sistema Nacional de Rodovias (NHS) e não NHS - o Programa de Pavimentação, o Programa de Melhorias Rodoviárias e o Programa de Melhorias de Segurança.
- Programas de modernização: Esses programas incluem o Programa de Modernização da Lei de Pessoas com Deficiência (ADA), o Programa de Melhoria de Cruzamentos, o Programa de Sistemas de Transporte Inteligente (ITS) e o Programa de Reconstrução de Rodovias.
- Programas de expansão: Esses programas incluem o Programa de Pedestres e Ciclistas e o Programa de Capacidade.

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 de Metas Regionais. A MPO da região de Boston recebe a maior parte do financiamento para MPOs no estado, com aproximadamente 43% dos fundos da Meta Regional de Massachusetts alocados para a região. O MassDOT desenvolve essas metas em consulta com a Associação de Agências de Planejamento Regional de Massachusetts (MARPA). Este TIP foi programado com a suposição de que a MPO da Região de Boston terá entre US\$ 105 milhões e US\$ 110 milhões por ano para as Metas Regionais, que consistem em financiamento federal e financiamento estatal para o montante correspondente municipal.

Cada MPO pode decidir como priorizar o seu financiamento de Metas Regionais. Dado que o financiamento das Metas Regionais é um subconjunto do Programa Rodoviário, a MPO normalmente programa a maioria do financiamento para projetos rodoviários; no entanto, a MPO flexionou parte de seu financiamento rodoviário para o Programa de Trânsito para projetos de expansão de trânsito e através dos seus Programas de Conexões Comunitárias e Modernização de Trânsito. O Programa Rodoviário do TIP detalha os projetos que receberão financiamento das Metas Regionais da MPO da Região de Boston e projetos estaduais de infraestrutura dentro da região de Boston. Detalhes sobre esses investimentos estão descritos no Capítulo 3.

Programa de trânsito

A Administração Federal de Trânsito (FTA) aloca os fundos programados no Programa de Trânsito do TIP de acordo com a fórmula. As três autoridades de trânsito regionais na área da MPO da Região de Boston que são destinatárias desses fundos são a MBTA, a CATA e a MWRTA. A MBTA, com seu extenso programa de transporte e infraestrutura, recebe a preponderância dos fundos federais de trânsito da região.

De acordo com a legislação federal de transporte, a Lei de Transporte de Superfície da Fixing America (FAST), o financiamento é alocado pelas seguintes categorias:

- Seção 5307 (subsídios de fórmula para áreas urbanizadas): Fornece subsídios a áreas urbanas para apoiar o transporte público com base nos níveis de serviço de transporte público, população e outros fatores
- Seção 5337 (linha fixa/ônibus): Procura manter os sistemas de transporte público em bom estado de conservação através de projetos de capital de substituição e reabilitação
- Seção 5309 (subsídios para investimentos de capital em linhas fixas): Fornece subsídios para sistemas novos e expandidos de transporte ferroviário, trânsito rápido de ônibus e balsas que reflitam as prioridades locais para melhorar as opções de transporte nos principais corredores
- Seção 5339 (ônibus e instalações para ônibus): Fornece financiamento para substituir, reabilitar e comprar ônibus e equipamentos relacionados, bem como para construir instalações relacionadas a ônibus
- Seção 5310 (mobilidade aprimorada de idosos e indivíduos com deficiências): Fornece financiamento para apoiar o transporte para atender às necessidades especiais de idosos e pessoas com deficiência

PROCESSO DE DESENVOLVIMENTO DO TIP

Visão geral

Ao determinar quais projetos financiar através do processo de financiamento das Metas Regionais, os membros da MPO colaboram com os municípios, órgãos 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 avançam o progresso nas áreas das seis metas da MPO:

- Segurança
- Preservação e modernização do sistema
- Gerenciamento de capacidade e mobilidade

- Ar limpo/comunidades sustentáveis
- Equidade no transporte
- Vitalidade econômica

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

- Melhorias de intersecções
- Ruas completas
- Infraestrutura principal
- Rede de ciclovias e conexões para pedestres:
- Conexões comunitárias
- Modernização do trânsito

Os projetos que a MPO escolhe para receber o financiamento das Metas Regionais através 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.

Nos últimos anos, a MPO vem incorporando práticas de planejamento e programação baseadas no desempenho (PBPP) no desenvolvimento do TIP e outros processos. Essas práticas são projetadas para ajudar a direcionar fundos da MPO para alcançar resultados específicos para o sistema de transporte. Os objetivos e programas de investimentos da MPO são componentes-chave de sua estrutura de PBPP. No ano de 2018, a MPO começou a estabelecer metas para medidas específicas de desempenho. Ao longo do tempo, a MPO vinculará mais estreitamente suas metas de desempenho, decisões de investimento e atividades de monitoramento e avaliação. Mais informações sobre o PBPP estão disponíveis no Capítulo 4, bem como no Anexo A (Tabela A-2).

Alcance e coleta de dados

O processo de alcance começa no início do ano fiscal federal, quando as cidades e os municípios 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 às equipes das cidades e municípios da região que identifiquem projetos prioritários. A equipe da MPO compila as solicitações de financiamento do projeto em um *Universe of Projects*, uma lista de todos os projetos de Conexões para Pedestres e Redes de Ciclovias,

Ruas Completas, Melhorias de Interseções e Infraestrutura Principal identificados como possíveis candidatos a receber financiamento por meio do TIP. Projetos que buscam financiamento através do programa Conexões Comunitárias da MPO não estão incluídos no *Universe*, já que todos os projetos aplicáveis ao processo de aplicação deste programa são considerados para financiamento. O *Universe* inclui projetos em diferentes níveis 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 sobre cada projeto no Universo para que os projetos possam ser avaliados.

Avaliação do projeto

A equipe da MPO avalia os projetos com base em quão bem eles atendem às metas da MPO. Para que a equipe da MPO realize uma avaliação completa do projeto, os projetos Conexões para Pedestres e Rede de Ciclovias, Ruas Completas, Melhorias de Interseção e Infraestrutura Principal devem ter um relatório de design funcional, ou seus planos de projetos devem incluir o nível de detalhe definido em um relatório de design funcional, um limite normalmente atingido quando um projeto se aproxima do estágio de design de 25%. Para concluir uma avaliação dos projetos considerados pelo Programa de Conexões Comunitárias da MPO, os proponentes do projeto devem enviar uma inscrição completa à equipe da MPO.

Os resultados da avaliação de todos os projetos são apresentados aos membros da diretoria da MPO para consideração na programação do TIP. As pontuações preliminares são compartilhadas diretamente com os proponentes do projeto, onde os proponentes são encorajados a revisar as pontuações e fornecer feedback para que a equipe da MPO possa fazer com que os ajustes garantidos cheguem a resultados finais precisos. Uma vez que os proponentes revisem suas pontuações, os resultados finais de pontuação são publicados no site da MPO, onde os membros da MPO, funcionários municipais e membros do público podem revisá-los.

Dia da preparação 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 da Preparação do TIP - com a participação da equipe do MassDOT e da MPO. Nesta reunião, os gerentes de projeto do MassDOT fornecem atualizações sobre mudanças nos custos e cronograma dos projetos atualmente programados. Estas mudanças de custo e cronograma devem ser levadas em conta, pois a equipe da MPO ajuda o conselho da MPO a considerar as atualizações para os anos já programados do TIP, bem como a adição de novos projetos nos anos finais do TIP.

Recomendação da equipe e TIP preliminar

Usando os resultados da avaliação e informações sobre a prontidão do projeto (isto é, 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 para programar o financiamento da Meta Regional no TIP. Outras considerações, como se um projeto foi incluído no LRTP, se o projeto atende a uma necessidade identificada de transporte ou promove a distribuição de investimentos em transporte na região, também são incorporadas a esses cenários de programação. A recomendação do pessoal é sempre limitada financeiramente - ou seja, sujeita a financiamentos disponíveis. Havia cerca de US\$ 539 milhões de financiamento das Metas Regionais disponíveis para a MPO da Região de Boston nos anos fiscais federais de 2022-26. Nesse ciclo do TIP, os membros da diretoria da MPO discutiu vários cenários para o Programa de Metas Regionais para projetos de rodovias e selecionou um programa preferido em abril de 2021.

Além de priorizar o financiamento da Meta Regional, a diretoria da MPO também analisa e apoia o programa estadual de rodovias que o MassDOT recomenda para a programação. A diretoria também analisa e aprova a programação de fundos para os programas de capital de trânsito da MBTA, da CATA e da MWRTA.

APROVAÇÃO DO TIP

Após selecionar um cenário de programação preferido, geralmente no final de março, a diretoria da MPO vota a liberação do TIP preliminar para um período de revisão pública de 21 dias. O período de comentários geralmente começa no final de abril ou começo de março, 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 feedback. Durante o período de revisão pública, a equipe da MPO realiza reuniões públicas para discutir a versão preliminar do documento TIP e obter comentários adicionais.

Após o término do período de revisão pública, a diretoria da MPO analisa todos os comentários municipais e públicos, e pode alterar elementos do documento ou de sua programação. A diretoria da MPO aprova então o TIP e o submete à Administração Rodoviária Federal (FHWA) e à Administração Federal de Trânsito (FTA) para aprovação. O MassDOT incorpora o TIP aprovado pela MPO ao Programa de Melhoria de Transporte do Estado (STIP). A FHWA, a FTA e a Agência de Proteção Ambiental dos EUA revisam o STIP para certificação até 30 de setembro, que é o encerramento do ano fiscal federal.

ATUALIZAÇÕES AO TIP

Mesmo depois de o TIP ter sido finalizado, modificações administrativas, emendas e ajustes frequentemente devem ser introduzidos devido a mudanças na programação do projeto, fontes de financiamento ou receita disponível. Isso pode exigir a reprogramação de um projeto em um ano de financiamento diferente ou a programação de fundos adicionais para um projeto.

Avisos de modificações e emendas administrativas são postados no site da MPO. Se uma alteração for necessária, a MPO notificará os municípios afetados, partes interessadas e membros do público por e-mail. A MPO normalmente realiza um período de avaliação pública de 21 dias antes de tomar uma 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. As modificações e ajustes administrativos são pequenos e normalmente não resultam em um período de avaliação pública.

ENVOLVIMENTO DO PÚBLICO COM O TIP

A contribuição pública é um aspecto importante do processo de planejamento de transporte. Por favor, visite bostonmpo.org para obter mais informações sobre a MPO, bem como para visualizar todo o TIP e enviar seus comentários. Você também pode se inscrever para receber atualizações 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:

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

Telefone: 857.702.3702 (voz)

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

Conecte-se usando TTY ou Suporte Auditivo: 800.439.2370
Conexão usando suporte para voz: 866.887.6619
Conexão usando texto para fala: 866,645.9870

E-mail: publicinfo@ctps.org

O resumo executivo do TIPO de 2022-26 também está disponível como tradução:

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