UNIFIED GOVERNMENT • Wyandotte County • Kansas City, Kansas •

goDotte

CONDADO DE WYANDOTTE

Plan de Estrategia de Movilidad

Avanzando juntos

AGOSTO DE 2022

Preámbulo

"Las mejores calles crean y dejan una impresión profunda, duradera y positiva; atraen las miradas y la imaginación. Son lugares de satisfacción por donde transitamos, y, dada la oportunidad, uno quiere volver a ellos." - Allan B. Jacobs

goDotte es la primera Estrategia de movilidad del condado de Wyandotte que reúne todas las políticas de planificación relacionadas con el transporte de Kansas City, Bonner Springs, Edwardsville y Lake Quivira en una sola ubicación para facilitar el uso, la coordinación y la puesta en marcha del proyecto. Incluye nuestros dos estudios más recientes sobre corredores por referencia: el Northeast KCK Heritage Trail Plan *(Plan de Senderos Patrimoniales del Noreste de KCK)* y el Merriam Connected Corridor Plan *(Plan del Corredor de Conexión de Merriam)*. Y para Kansas City, Kansas, servirá como elemento de transporte para la naciente actualización del Plan Maestro de la Ciudad.

Esta colaboración interjurisdiccional es exactamente el tipo de esfuerzo que prioriza el nuevo proyecto de ley federal de infraestructura. Todo el condado de Wyandotte y las zonas por fuera de sus límites deben unirse para abordar los numerosos y variados problemas de transporte con el objetivo de encontrar nuevas soluciones de movilidad que estimulen la inversión comunitaria y mejoren el acceso de nuestra comunidad a las oportunidades.

Nuestros derechos de paso públicos son los espacios abiertos más abundantes e importantes. Tenemos que tratarlos como tales, y no solo como un medio para mover tantos vehículos como sea posible, como lo hemos hecho durante generaciones. Esto requiere un cambio radical en nuestra perspectiva colectiva. Con ese fin, en el otoño de 2020, la junta administrativa del Gobierno Unificado del Condado de Wyandotte y Kansas City, Kansas, ("UG"), que también representa a todas las ciudades incorporadas en el Condado, adoptó su política de Calles Completas (Bonner Springs adoptó su propia política de Calles Completas en 2017). Esta política indica al UG planificar, diseñar, construir, operar y mantener el sistema de transporte para todos los usuarios, todas las modalidades y todas las capacidades. Esta Estrategia de movilidad del condado, **goDotte**, es la visión, la estrategia y el plan de acción de 10 años para la implementación de esa política de Calles Completas.

Algunas consideraciones fundamentales son las siguientes:

- Tenemos dificultades para mantenernos al día con las necesidades de mantenimiento de las carreteras actuales.
- Muchas de las carreteras actuales han sido sobredimensionadas y no dan lugar a aglomeraciones excesivas de vehículos; sin embargo, la gran mayoría de los fondos federales de transporte en la actualidad se asignan a proyectos de expansión de autopistas en el condado.
- Tenemos un promedio de 4,000 accidentes automovilísticos por año, de los cuales más de 50 involucran bicicletas y peatones.
- Constantemente clasificamos en último o casi último lugar entre los condados en Kansas en cuanto a varias métricas de salud pública.
- Necesitamos que el sistema de transporte funcione para todas las personas, incluyendo a los más de 5,500 residentes del condado que no tienen acceso a un automóvil.
- El sistema de transporte puede y debe apoyar los objetivos de la comunidad.
- Ahora es el momento de alinear las iniciativas de crecimiento, transporte y uso de la tierra del condado.

goDotte es el resultado directo de un proceso de creación colaborativa con las comunidades del condado de Wyandotte y los ciudadanos. El resultado es un plan de transporte que representa nuestros valores compartidos y documenta una estrategia acordada para las inversiones en transporte. Le damos nuestro sincero agradecimiento al liderazgo de la comunidad, los participantes públicos y al personal que contribuyó con el proceso. La cooperación observada durante la creación del plan es un modelo que favorecerá a la comunidad mientras nos esforzamos por asumir los desafíos que existen en la actualidad y los que aparecerán en el futuro.

Atentamente,

Gunnar Hand, AICP
Director de Planificación + Diseño Urbanístico
Gobierno Unificado del condado de Wyandotte y Kansas City, Kansas



Reconocimientos

Este esfuerzo ha estado encabezado por el Gobierno Unificado del Condado de Wyandotte y Kansas City, Kansas, (UG), en asociación con Mid-American Regional Council (MARC), y en colaboración con las ciudades de Bonner Springs, Edwardsville y Lake Quivira. Los recursos para el proceso se han proporcionado, en parte, por una subvención de Planning Sustainable Places (PSP, por sus siglas en inglés). Además, la población del condado de Wyandotte, así como distintas partes interesadas locales y regionales, han brindado su apoyo y orientación para el proceso.

En asociación con el Gobierno Unificado del Condado de Wyandotte y Kansas City, Kansas, el **goDotte** Estrategia de movilidad y los esfuerzos del proyecto en curso han sido respaldados por el equipo de consultores del proyecto:

ÍNDICE

1 **CAPÍTULO 1** Introducción y Propósito

4 **CAPÍTULO 2** Fundamentos

11 **CAPÍTULO 3** Nuestra Estrategia

18 **CAPÍTULO 4** Recomendaciones

45 **CAPÍTULO 5** Implementación

ANEXOS TÉCNICOS

A-1 **ANEXO A** Resumen de planes anteriores

B-1 **ANEXO B** Informe teórico

C-1 **ANEXO C** Participación del público y de las partes interesadas

D-1 **ANEXO D** Marco del plan de calles principales

E-1 **ANEXO E** Proyectos del plan regional a largo plazo en el condado de Wyandotte

F-1 **ANEXO F** Inventario, Evaluación y Modernización de Políticas

G-1 **ANEXO G** Resultados del Subcomité de Infraestructura de la UG y Estrategias Informe

H-1 **ANEXO H** Cartas de apoyo

CAPÍTULO 1
Introducción y Propósito

El transporte es un componente clave para la construcción de la comunidad.

Las decisiones relacionadas con el transporte ya no pueden estar basadas solo en el movimiento de personas y bienes dentro del condado y a través de este. Si queremos una mayor seguridad, vitalidad económica y lugares de calidad para que los residentes actuales y futuros prosperen, necesitaremos una estrategia de transporte moderna. **GoDotte** es el primer plan de movilidad estratégica del condado de Wyandotte diseñado para aprovechar lo que tenemos y encaminarnos hacia lo que necesitamos.

Los últimos 60 años han estado orientados al movimiento de automóviles y camiones. Si bien esta era puede habernos favorecido, nos deja una serie de carreteras de grandes tamaños, poblaciones desconectadas y un sistema de transporte costoso de mantener.

La estrategia goDotte

Este plan moderniza nuestro enfoque del transporte haciendo énfasis en:

- La salud, la seguridad y la asequibilidad
- El movimiento de personas por sobre el de vehículos
- La conexión de las comunidades con las oportunidades
- Mayores opciones de movilidad
- La alineación de las inversiones en transporte con los objetivos de la comunidad

Uno de los objetivos principales de **goDotte** es establecer un marco para alinear la política de transporte y las inversiones con la incipiente actualización del plan maestro de la ciudad del UG; la Ordenanza de calles completas del UG, recientemente codificada; y el plan de acción climática de MARC, recientemente completado. También busca una unificación de las necesidades únicas y contextuales de todas las ciudades incorporadas en el condado de Wyandotte. Esto requiere:

Un enfoque unificado. Nuestros planes modales y planes de corredores anteriores ofrecieron una visión sin restricciones que abogaba por el avance independiente de cada medio y corredor de transporte. Desde entonces, el condado, así como la ciudad de Bonner Springs, han adoptado una ordenanza de Calles Completas que avanzará a través de un sistema de transporte unificado e integrado.

Un camino hacia una mejor movilidad. El condado continuará generando nuevos empleos, pero queremos asegurarnos de que estos trabajos se asignen de forma conveniente y que sean de fácil acceso para los residentes del Condado de Wyandotte.

Un énfasis en la creación de lugares. Estamos rodeados e inspirados por el legado del condado, que contempla la capacidad de crear lugares de calidad con un valor duradero. En el futuro, queremos poner en práctica el principio de “ser brillantes en lo básico” mediante la creación de calles transitables y seguras donde los vecindarios y las empresas se brinden apoyo mutuo.

Alineación de iniciativas. Para plantear opciones más asequibles y confiables, necesitaremos alinear nuestro crecimiento futuro con inversiones estratégicas en transporte. Esto incluye:

- Dirigir el crecimiento a nuevas vías verdes y vías de transporte público
- Diseñar y modernizar las calles para que sean más “completas” mediante la adición de aceras amplias, carriles para la circulación de bicicletas y del transporte público
- Promover una combinación de usos que reduzcan la duración de los viajes
- Fomentar las densidades de apoyo al transporte público

En general, **goDotte** moderniza el enfoque de nuestro condado para planificar, diseñar e implementar el sistema de transporte planificado al unificar nuestros planes modales en una estrategia integrada para todo el sistema. El resultado es un marco para estudiar en detalle las opciones de financiación y diseñar compensaciones que tengan el mayor impacto en los objetivos de la comunidad y los resultados deseados para todas las personas en el condado de Wyandotte.

¿Cuáles son nuestras expectativas de goDotte?

1. Contar con un ente único que agrupe las políticas de transporte y los planes del sistema de transporte.
2. Comunicar una estrategia coordinada donde el uso de la tierra, transporte y desarrollo económico se consideren en simultáneo.
3. Alinear las decisiones orientadas a la comunidad con los resultados deseados.
4. Crear de forma conjunta un enfoque de transporte de apoyo mutuo para todas las áreas incorporadas y no incorporadas del condado de Wyandotte.

goDotte

GoDotte ha recibido financiación del Gobierno Unificado del Condado de Wyandotte y KCK, con una subvención de Planning Sustainable Places (PSP), otorgada por Mid-American Region Council. Está organizado a través de las siguientes secciones del informe:

CHAPTER 1 INTRODUCCIÓN Y PROPÓSITO
CHAPTER 2 FUNDAMENTOS
CHAPTER 3 NUESTRA ESTRATEGIA
CHAPTER 4 RECOMENDACIONES
CHAPTER 5 IMPLEMENTACIÓN

Desarrollo de fundamentos

El plan estratégico de movilidad **goDotte** busca alinear una serie de iniciativas recientes y en curso para ayudar a mejorar la efectividad de las inversiones en transporte.

La Ordenanza de calles completas del condado, adoptada en 2020 (Bonner Springs adoptó su propia Política de calles completas en 2017), proporciona un marco para planificar, diseñar, construir, operar y mantener las calles de manera consistente que se ajuste a todos los usuarios de la carretera. La estrategia **goDotte** se basa en el marco descrito en dicha política para desarrollar una estrategia de implementación que promueva la idea de las calles como una pieza fundamental de nuestra comunidad.

Este plan también actualiza los proyectos prioritarios de 2012 **Sidewalk and Trails Master Plan** (Plan maestro de aceras y senderos) de 2012 e incorpora los principios del **SmartMoves RideKC Regional Transit Plan** (Plan de transporte público regional SmartMoves RideKC) y el **Climate Action Plan** (Plan de acción climática regional de KC). Una larga lista de planes específicos de áreas, completados durante la década pasada, han sido la esencia de la estrategia **goDotte**. Estos incluyen, más recientemente, el **Armourdale Area Master Plan** (Plan maestro del área de Armourdale), el **Central Area Master Plan** (Plan maestro del área central), el **Merriam Connected Corridor Plan** (Plan del corredor de conexión de Merriam) y **el Northeast KCK Heritage Trail Plan** (Plan de senderos patrimoniales del noreste de KCK) de Kansas City, junto con los esfuerzos de planificación en Bonner Springs, Edwardsville y los planes regionales administrados por KDOT, MARC y Kansas City Area Transportation Authority (KCATA, autoridad de transporte del área de Kansas City), que opera en toda la región bajo el nombre de RideKC. La coordinación con dichas agencias y las ciudades independientes del condado ha permitido que este plan replantee el enfoque en todo el condado para centrarse en la colaboración, dando lugar a una estrategia que en verdad refleje las necesidades de todos.

En particular, la estrategia **goDotte** ayudará a conformar la actualización del **Plan maestro de la ciudad del UG**, que se completará en 2023. El Plan maestro continuará en el espíritu de colaboración regional y coordinación dentro del condado de Wyandotte con las ciudades independientes, el cual aborda una amplia variedad de temas, incluido el uso de la tierra, el desarrollo económico y las instalaciones comunitarias, todos ellos influenciados por el transporte. Los elementos y estrategias clave en este plan se incluirán en el Plan maestro de la ciudad para garantizar que se articule una visión clara para el futuro a través de los dos principales documentos de planificación del condado.

La estrategia **goDotte** incorpora dos planes separados y paralelos por referencia. Los tres esfuerzos de planificación, **goDotte**, el Corredor de conexión de Merriam y el Sendero patrimonial del noreste de KCK, se financian a través de las subvenciones de Planning Sustainable Places (PSP) de MARC y han estado en curso desde 2021.

Merriam Connected Corridor Plan tiene como objetivo mejorar la conectividad del transporte y la funcionalidad general a lo largo del corredor Merriam Drive/Merriam Lane en los condados de Wyandotte y Johnson a través del uso inteligente de la tierra y una infraestructura de transporte bien integrada que complementará y apoyará el bienestar del medio ambiente circundante.

NE KCK Heritage Trail se extenderá desde Kaw Point hasta Quindaro Townsite y usará la mayor cantidad posible de caminos, sitios históricos y espacios verdes existentes. El sendero previsto identificará nuevos sitios patrimoniales, fomentará el desarrollo de construcciones en espacios vacíos y apoyará los esfuerzos de gestión de aguas pluviales mientras conecta los destinos. Básicamente, este plan devolverá el poder de toma de decisiones a los residentes del noreste.



Consulte el Anexo A: Resumen de planes anteriores, para obtener una tabulación detallada de los documentos e iniciativas de planificación anteriores que incorpora goDotte.

Nuestra visión

La Junta Administrativa del Gobierno Unificado, que representa a todo el condado de Wyandotte, opera con una visión en mente:

> “Wyandotte es único”
>
> “[El condado de Wyandotte es una] intersección dinámica de diversidad, oportunidad y vecindarios distintivos. Una comunidad comprometida: saludable, plena e inspirada.”

El mejoramiento de la movilidad es uno de los elementos fundamentales para lograr esta visión. Conectar a nuestros residentes con oportunidades a través de opciones de transporte seguras y equitativas genera una economía más dinámica donde todos podemos compartir la prosperidad. Además, es fundamental que nuestra estrategia de movilidad apoye y esté respaldada por un plan regenerativo para el uso de la tierra, el desarrollo de construcciones en espacios vacíos y la conservación de espacios abiertos.

Además de esta visión establecida, las prioridades del proceso del Plan estratégico de movilidad **goDotte** provienen del Plan estratégico del Gobierno Unificado, una serie de las encuestas comunitarias más recientes y las prioridades de las cuatro ciudades independientes del condado. Se identificaron las siguientes prioridades definidas por la Junta Administrativa para guiar elproceso de planificación de **goDotte**:

1. EQUIDAD
2. SEGURIDAD
3. DINAMISMO ECONÓMICO
4. CONECTIVIDAD
5. SALUD PÚBLICA

goDotte

CAPÍTULO 2 Fundamentos

Contexto regional

El condado de Wyandotte, Kansas, es un eslabón fundamental de la región metropolitana de Kansas City. En el condado residen casi 170,000 habitantes, o el 7.5 por ciento de la población del área metropolitana, así como varios empleadores regionales importantes, centros educativos y culturales, y destinos de compras y entretenimiento. Gran parte del condado está formado por la ciudad de Kansas City, Kansas (KCK), así como las ciudades independientes más pequeñas de Bonner Springs, Edwardsville y Lake Quivira. El condado de Wyandotte es más diverso que la región en su conjunto, con más de un 60 por ciento de la población que se identifica como blanca no hispana, y tiene ingresos familiares medios mucho más bajos que la región en general.

El condado está definido de manera única por barreras, tanto naturales como artificiales. La mayor parte del área geográfica del condado se encuentra entre los anchos ríos Kansas y Missouri, con un terreno montañoso y acantilados empinados que se acercan a las amplias llanuras aluviales y afluentes de los ríos. Tanto el condado de Wyandotte como la región metropolitana de Kansas City tienen una amplia red de autopistas y ferrocarriles, lo que ayuda a consolidar el condado y la región como un centro de carga y logística. Sin embargo, estas autopistas y ferrocarriles también forman barreras artificiales en toda la región, en particular dentro del condado de Wyandotte, aislando vecindarios y geografías entre sí, en especial para aquellos que no viajan en automóvil.

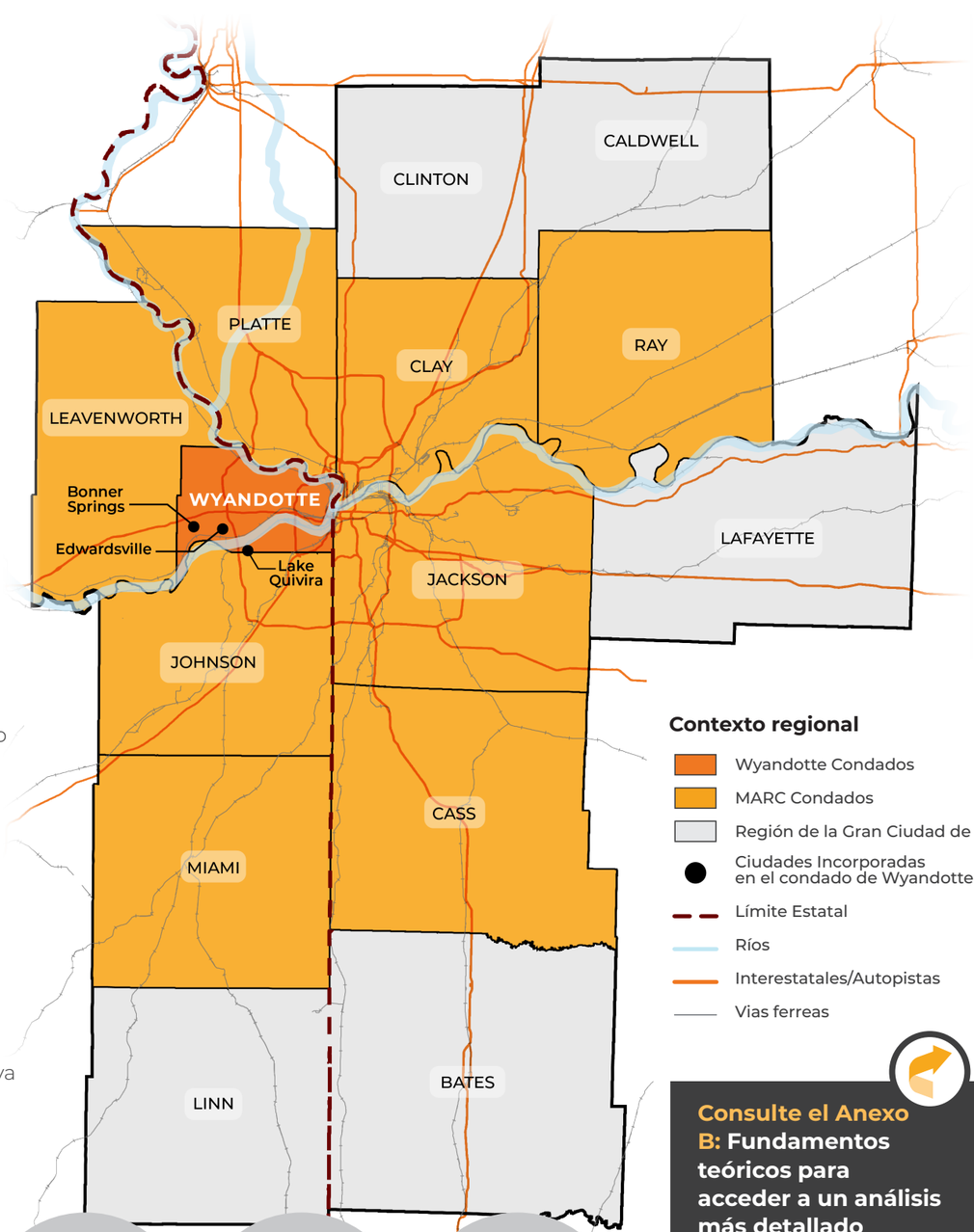
El gobierno unificado y las ciudades independientes

Desde 1997, los gobiernos del condado de Wyandotte y KCK se han consolidado en una jurisdicción con un gobierno unificado (“UG”). Sin embargo, dentro del condado de Wyandotte, las ciudades de Bonner Springs (en parte en los condados de Leavenworth y Johnson), Edwardsville y Lake Quivira (principalmente en el condado de Johnson) son gobiernos municipales separados e incorporados. El UG no controla el uso de la tierra o la toma de decisiones de transporte para estas ciudades independientes; sin embargo, la Junta Administrativa del UG es elegida por los residentes de todo el condado, lo cual incluye las ciudades independientes, y representa a todo el condado.

El Plan **goDotte** está diseñado para cubrir todo el condado y no se limita solo al UG y KCK. Las ciudades independientes fueron participantes decisivos en el desarrollo del proceso del plan y en sus recomendaciones finales.

En comparación con la región más grande, el condado de Wyandotte es más joven, más diverso y tiene niveles de ingresos más bajos. Esto significa que un mejor acceso a la elección de transporte en todas las áreas del condado de Wyandotte es fundamental para lograr la vitalidad económica de nuestra comunidad, ya que es más probable que estos grupos demográficos no tengan acceso a un vehículo personal.

EL 7.5%
DE LA POBLACIÓN DEL ÁREA ESTADÍSTICA METROPOLITANA (MSA) DE KANSAS CITY MO-KS RESIDE EN EL CONDADO DE WYANDOTTE



165,429 WYANDOTTE COUNTY

152,522 KANSAS CITY, KANSAS

7,782 BONNER SPRINGS

4,492 EDWARDSVILLE

920 LAKE QUIVIRA

POBLACIÓN EN 2019

Consulte el Anexo B: Fundamentos teóricos para acceder a un análisis más detallado de los materiales proporcionados en este capítulo y un resumen del estado actual de la movilidad en el condado de Wyandotte.

Nuestra gente

El condado de Wyandotte está creciendo a un ritmo más lento que la región metropolitana de Kansas City; sin embargo, se ha dado un aumento del 5 % en la población desde 2010. El condado es notablemente menos próspero y, además, más diverso que la región. Su proximidad al núcleo del área metropolitana y su ubicación a lo largo de corredores de transporte clave (carretera, ferrocarril y río) lo convierten en un lugar atractivo para residentes y empresas por igual. El condado ha funcionado como centro de carga y logística, y en él se han establecido muchos puestos de trabajo en las áreas de atención médica, fabricación, educación y venta minorista.

UN 5%
DE AUMENTO DE LA POBLACIÓN DESDE 2010

+20%
DE CRECIMIENTO PROYECTADO DE 2010 A 2050
(APPROX. 190,000)

Ingresos

Los ingresos varían ampliamente en todo el condado y siguen un patrón geográfico claro. En general, los hogares de la parte occidental del condado tienen un ingreso familiar más alto que los de la parte oriental. La gran mayoría de los hogares en el condado de Wyandotte están por debajo del ingreso medio regional.

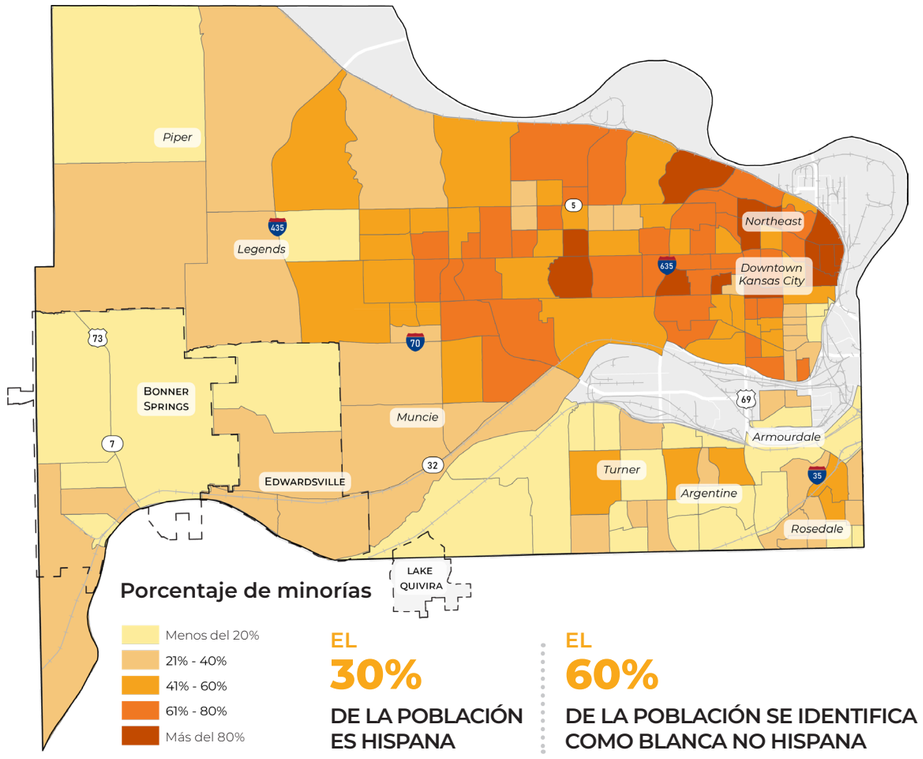
EL 86% DE LOS HOGARES ESTÁN POR DEBAJO DEL INGRESO MEDIO DE LOS HOGARES DE KC METRO

EL INGRESO FAMILIAR MEDIO DEL CONDADO DE WYANDOTTE **ES DE $46,964**

Diversidad

El condado de Wyandotte es más diverso que la región metropolitana más grande, con el 40 % de los residentes del condado que se identifican como blancos no hispanos (en comparación con el 72 % en el área metropolitana de Kansas City). Además, alrededor del 30 % de los residentes del condado se identifican como hispanos, al margen de su raza (en comparación con el 9 % del área metropolitana).

En general, las áreas que rodean el centro de KCK y en el corredor entre la Highway 5 y la I-70 son más diversas que otras partes del condado, desde el punto de vista étnico. Estas son también las áreas que han experimentado la mayor tasa de crecimiento poblacional en los últimos años.



Porcentaje de minorías

- Menos del 20%
- 21% - 40%
- 41% - 60%
- 61% - 80%
- Más del 80%

EL 30% DE LA POBLACIÓN ES HISPANA

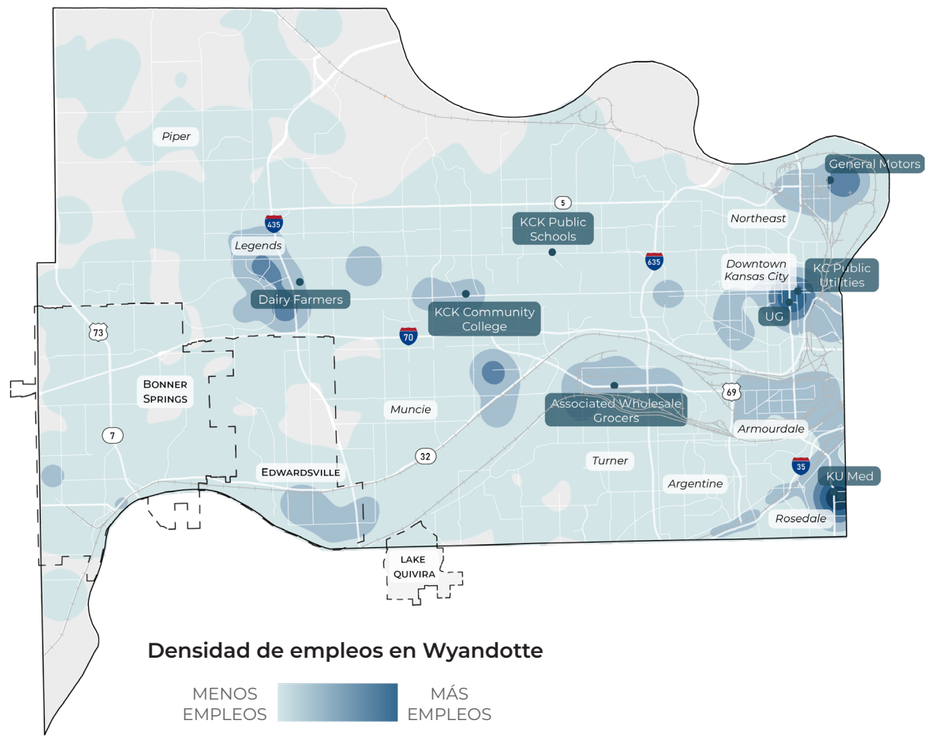
EL 60% DE LA POBLACIÓN SE IDENTIFICA COMO BLANCA NO HISPANA

Densidad de empleo

Los principales centros de trabajo dentro del condado están geográficamente dispersos. Los empleos dentro del condado se concentran en el este, por KU Medical Center, y a lo largo de los ríos Kansas y Missouri, en particular en las áreas industriales junto a los ríos. Otros centros de trabajo importantes incluyen el centro de KCK, el área de Village West cerca del Kansas Speedway y KCK Community College.

3,430
PROMEDIO ANUAL NETO DE NUEVOS EMPLEOS DE 2013 A 2018

UN 28.5%
DE CRECIMIENTO EN EMPLEOS DEL SECTOR DEL TRANSPORTE DESDE 2013



Densidad de empleos en Wyandotte

MENOS EMPLEOS — MÁS EMPLEOS

Nuestra movilidad

Según los datos de 2019 (antes de la pandemia), más del 80 % de todos los residentes del condado de Wyandotte conducen solos todos los días al lugar de trabajo. Esto es cuatro (4) puntos porcentuales más que el promedio nacional (76 %). Esto revela una imagen del condado de Wyandotte como una comunidad con alta dependencia de los automóviles

Sin embargo, **más de 5,500 hogares del condado no tienen acceso a un vehículo**, o alrededor del 10 % de los hogares. La mayoría de estos hogares están ubicados en la parte oriental del condado, concentrados alrededor del centro de KCK y a lo largo de los ríos. Estos residentes suelen depender de andar en bicicleta, caminar, compartir el automóvil y usar el transporte público para satisfacer las necesidades de transporte. El acceso a estas modalidades de transporte es limitado y está lleno de desafíos.

Seguridad

Desde 2016, el condado de Wyandotte ha promediado 4,280 accidentes por año, con un pico de 4,807 accidentes en 2018. Esto incluye casi **50 accidentes de peatones o bicicletas al año, incluidas 14 muertes de peatones.** Desde principios de 2020, los accidentes de bicicletas y peatones han disminuido, aunque esto probablemente se deba a la pandemia de COVID-19. La mayoría de estos accidentes ocurren en el centro de KCK y la mitad oriental del condado, y alrededor de estas áreas.

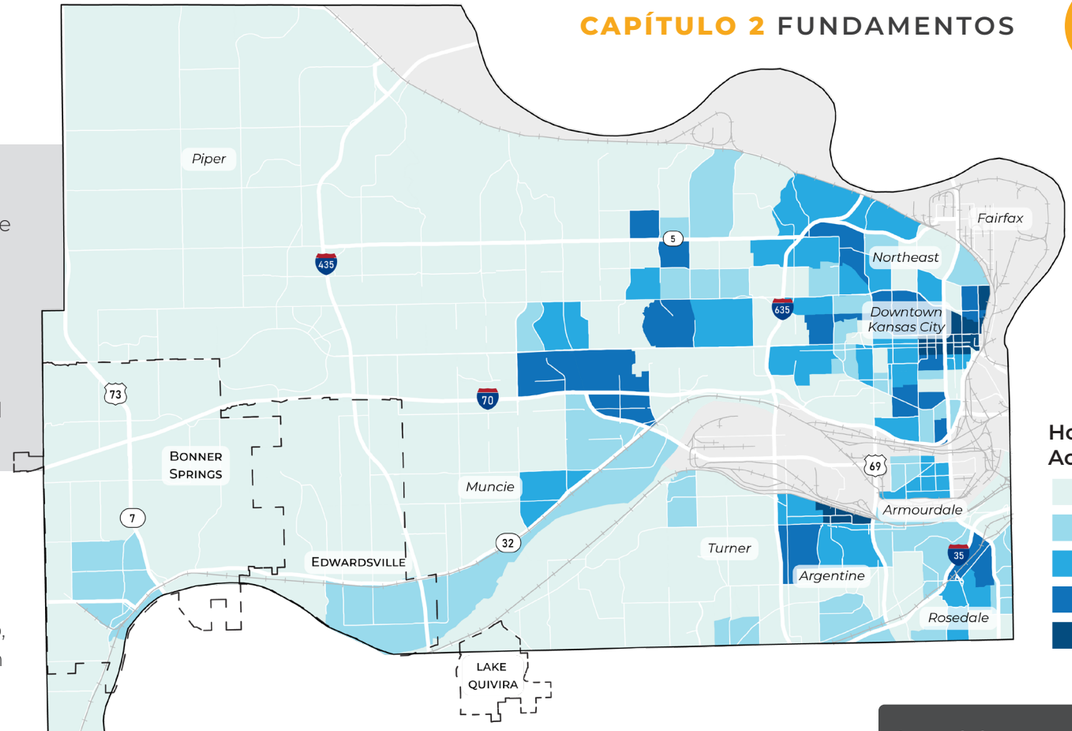
Tránsito

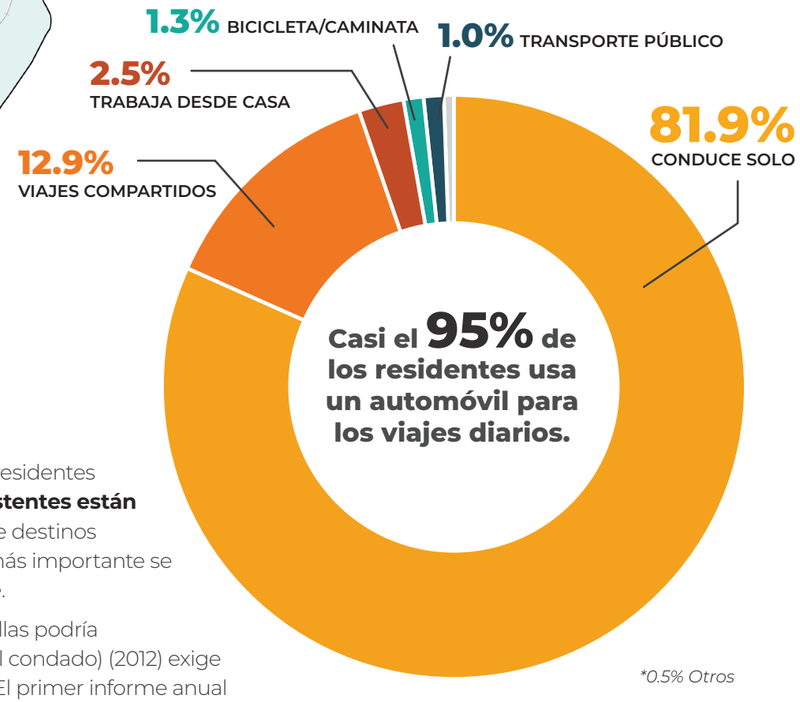
El proveedor de servicio de transporte público de autobuses en el condado es UG y KCATA (ambos bajo el nombre de “RideKC”), así como Tiblow Transit (operado por la ciudad de Bonner Springs, con servicio a KCK, Edwardsville y el condado de Johnson). La red RideKC en el condado de Wyandotte se suele caracterizar por la cobertura en lugar de la frecuencia. Ciertas rutas actuales funcionan con una frecuencia de 30 minutos durante las operaciones entre semana, mientras que **la mayoría de las rutas de autobuses locales funcionan con una frecuencia de 60 minutos o más.** Además, Tiblow Transit en Bonner Springs y Edwardsville ofrece servicios de transporte público a pedido con anticipación, además de ciertas rutas de transporte fijo. El UG también ofrece servicio de transporte público para personas con discapacidades y de microtransporte público a áreas ubicadas a lo largo del río Kansas, que se planea expandir a Edwardsville, y se le han otorgado fondos para proporcionar atención médica que no sea de emergencia en todo el condado.

Transporte activo

Proporcionar opciones seguras y accesibles para andar en bicicleta y caminar es fundamental para conectar a los residentes con las oportunidades. **En la actualidad, muchas áreas del condado carecen de aceras, y muchas aceras existentes están en malas condiciones.** Donde actualmente existen aceras, existe una red limitada con brechas significativas entre destinos importantes como escuelas, parques y líneas de transporte público. En la actualidad, la infraestructura de aceras más importante se encuentra en el centro de KCK y alrededor de él, así como en las áreas del centro de Bonner Springs y Edwardsville.

Hay muy pocas opciones de vías verdes, senderos y carriles para la circulación de bicicletas, y ninguna de ellas podría considerarse de escala regional. El County’s Sidewalk and Trails Master Plan (Plan maestro de aceras y senderos del condado) (2012) exige una red de casi 350 millas de senderos en todo el condado con una red de apoyo adicional de ciclovías en la calle. El primer informe anual de Complete Streets destacó que más del 80 % de la infraestructura planificada para bicicletas/peatones no está construida.





*0.5% Otros

La red de transporte existente en el condado de Wyandotte se ha centrado históricamente en los viajes en automóvil, con una extensa red de autopistas apoyada por amplias arterias que conectan con estas. Si bien esta red ha evolucionado, esto se ha logrado por otros modos y se ha creado una red en la que hay pocas opciones para caminar y andar en bicicleta de manera segura o para que el transporte público sea de alta calidad. El resultado es una red de transporte que proporciona un excelente acceso y servicio a los propietarios de automóviles y un acceso deficiente a las oportunidades para aquellos que no tienen un automóvil, en una parte de la región de KC donde una gran parte de la población necesita más este acceso no automotriz.

Acceso a oportunidades

Si bien el transporte y el uso de la tierra deben analizarse en conjunto, nuestras inversiones en transporte deben evaluarse en función del **acceso a las oportunidades** que crean. Nuestra red de transporte debe orientarse a facilitar el acceso a los empleos, en especial aquellos con salarios que sustentan a la familia, y destinos comunitarios fundamentales, como escuelas, parques, atención médica y tiendas de comestibles. El acceso a las oportunidades es una métrica cuantificable y, en el curso del desarrollo de este plan, se cuantificó para toda el área metropolitana de Kansas City. En el condado de Wyandotte, el número de empleos y destinos a los que una persona puede llegar en 30 minutos con un automóvil es bastante alto dada la proximidad al centro de Kansas City, Missouri (KCMO) y otros destinos regionales. No obstante, **para aquellos que no tienen un automóvil, el acceso a los empleos y destinos es limitado debido al servicio de transporte público de baja frecuencia, aceras faltantes o incompletas y conectividad mínima de la red de senderos en el condado**.

El nivel relativamente bajo de "acceso a oportunidades" se ha señalado como un problema de equidad significativo por las partes interesadas de la comunidad: el condado tiene una alta concentración de poblaciones vulnerables, incluidas aquellas sin automóvil (o varios automóviles), pero la red de transporte del condado carece de la prestación de viajes más allá del automóvil personal.

Los resultados del análisis de "**acceso a oportunidades**" muestran que, en la mayoría de las áreas del Condado, hay pocos trabajos y destinos accesibles en 30 minutos sin automóvil, a diferencia de algunas de nuestras jurisdicciones vecinas. Hay que tener en cuenta que esto es una función tanto de las opciones de transporte disponibles como de la densidad de empleos y destinos disponibles.

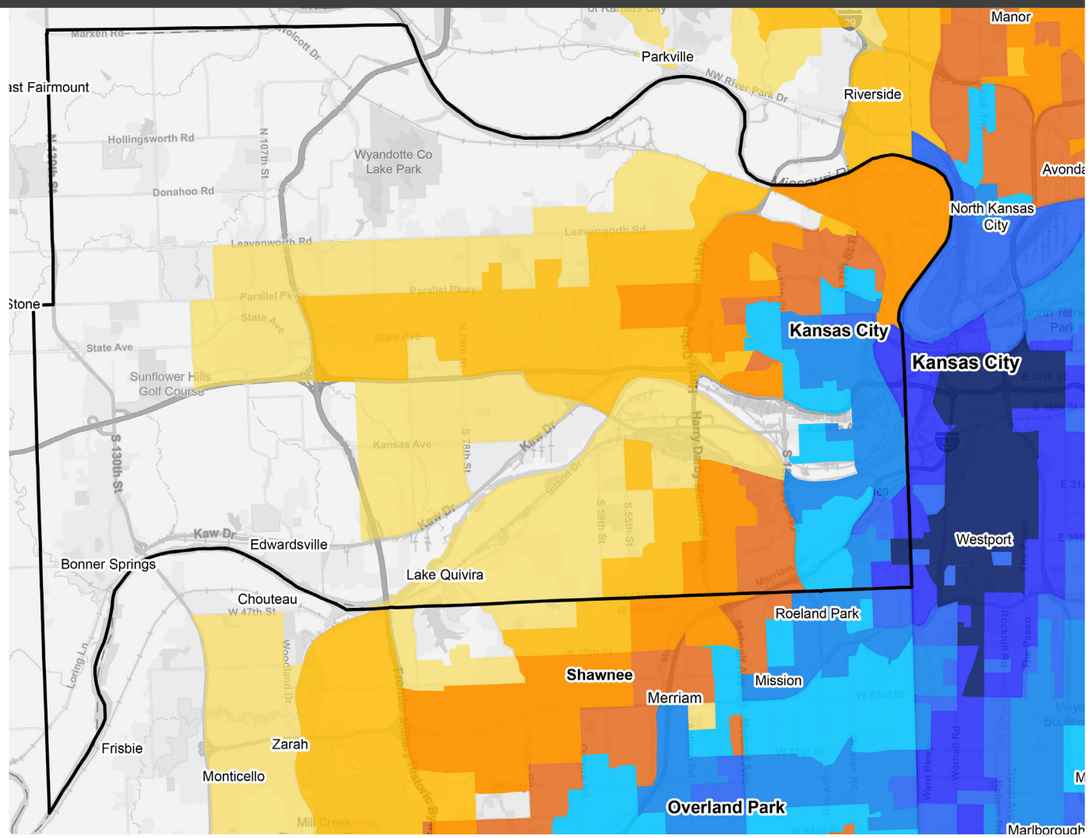
Acceso a empleos y destinos

30 minutos sin conducir

BAJO

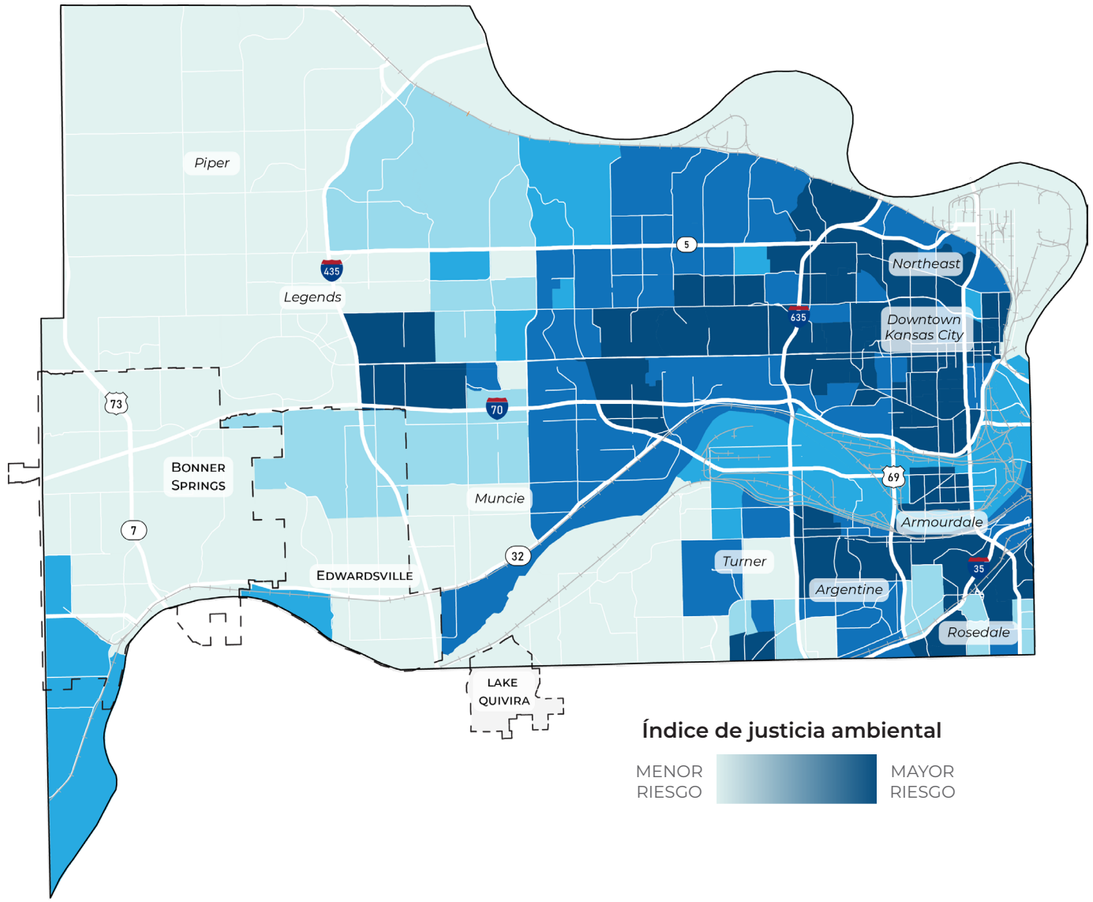
ALTO

0 1 2mi



Índice de justicia ambiental

Según lo definido por la Agencia de protección ambiental (EPA), la justicia ambiental es el trato justo de todas las personas, al margen de su raza, color, nacionalidad o ingresos, con respecto al desarrollo, implementación y cumplimiento de leyes, regulaciones y políticas ambientales. Nuestro Índice de justicia ambiental combina los 11 índices de indicadores ambientales creados por la EPA, incluida la proximidad a terrenos industriales abandonados y ciertos usos de la tierra, partículas, ozono, proximidad del tráfico, toxinas del aire y más, proporcionando un valor combinado de riesgo general. Los grupos de bloques en el este de KCK y a lo largo del río Kansas muestran el mayor riesgo en este índice. **Las áreas de riesgo excesivo de injusticia ambiental se correlacionan estrechamente con nuestras comunidades minoritarias y de bajos ingresos, y nuestras comunidades obtienen los puntajes más bajos para el Acceso a oportunidades sin automóvil.**



“Exceso de capacidad”—un fenómeno único

En comparación con otras partes de la región, la red de carreteras del condado de Wyandotte en general no experimenta una congestión de tráfico recurrente y significativa. Esto hace que el condado de Wyandotte tenga un atractivo excepcional para vivir y trabajar, y probablemente ha ayudado en parte a convertirlo en un centro de carga y logística. Sin embargo, tener un exceso de capacidad viene con su propia variedad de inconvenientes, en particular, el exceso de velocidad y la falta de seguridad. Las altas velocidades ocasionan choques más graves que son mucho más propensos a provocar lesiones o muertes, y para las carreteras locales, las altas velocidades hacen que las carreteras sean inseguras para andar en bicicleta y desagradables para caminar (si existen aceras). Además, cuanto más extensa es la carretera, más caros son los costos de mantenimiento a largo plazo.

En todo el país, las fuerzas del mercado están dirigiendo el desarrollo hacia instalaciones de transporte más compactas, transitables y orientadas al transporte público. **Hay una oportunidad única en el condado de Wyandotte para “dimensionar correctamente” nuestras carreteras con calles completas con el objetivo de que las distintas modalidades puedan coexistir mejor, especialmente aquellos que no tienen acceso a un automóvil.**



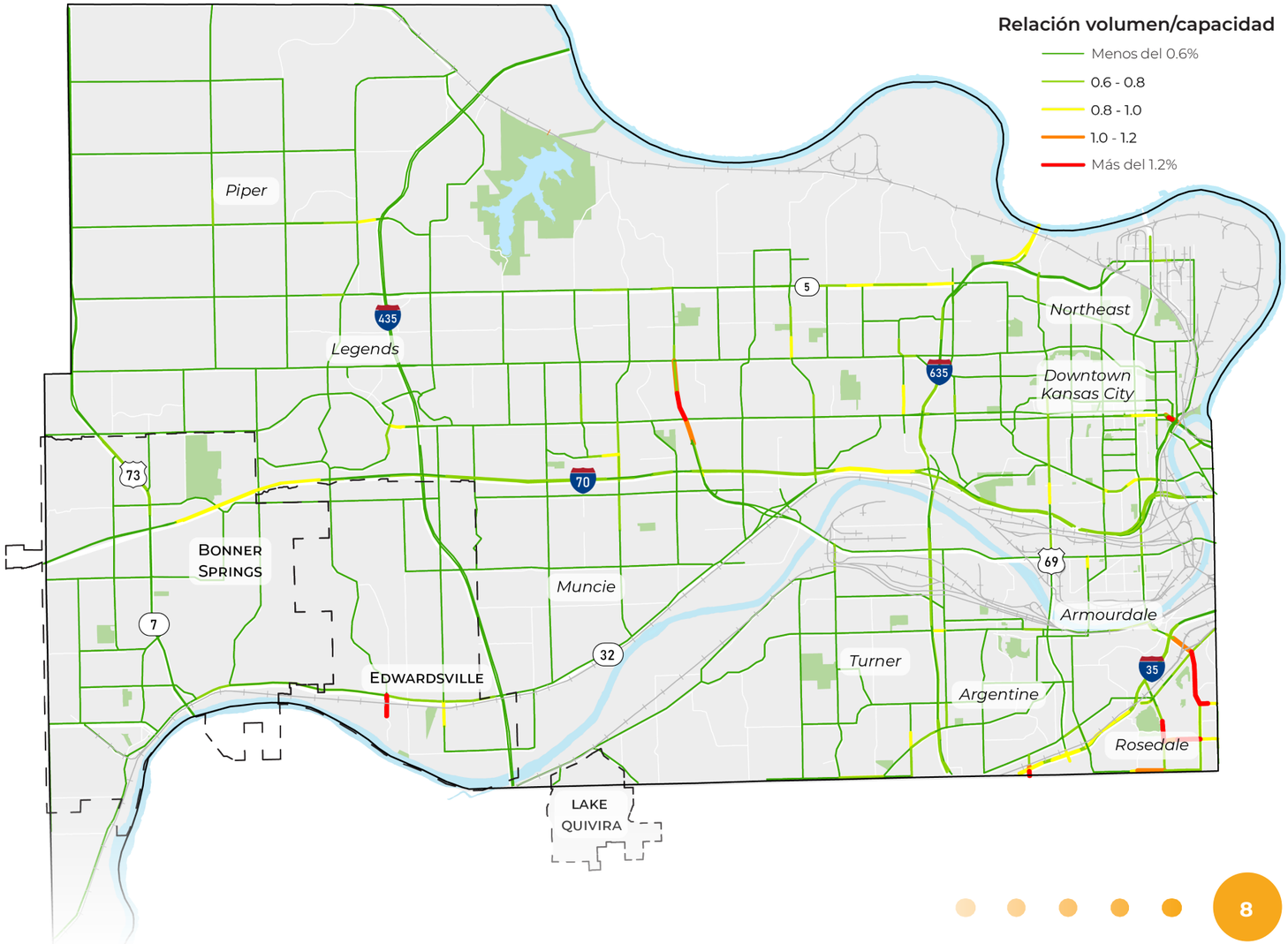
Ejemplo de una calle diseñada “para un automóvil y nada más”, pero con volúmenes de tráfico ligero

Para una visualización interactiva en línea de **los volúmenes de tráfico diarios** promedio en el condado de Wyandotte, haga clic aquí.

(fuente: Gobierno Unificado)

Relación volumen-capacidad

La relación volumen-capacidad (V/C) mide el nivel de congestión en una carretera en comparación con la capacidad estimada de esa carretera. Este mapa muestra esa proporción para la “peor hora” de tráfico para cada segmento. Una relación V/C superior a 0.8 indica una vía que puede estar acercándose al umbral de congestión y, por lo general, no es deseable. Solo el 4 % de las carreteras dentro del condado entran en esta categoría. Estos segmentos de carreteras sobrecargados se encuentran predominantemente en el área de Rosedale. **El sistema de carreteras del condado está funcionando en general dentro de su capacidad, y en muchos segmentos está sobredimensionado.**



Lo que hemos escuchado

La Estrategia de Movilidad **goDotte** se desarrolló en estrecha colaboración con la comunidad del condado de Wyandotte. Las actividades de participación incluyeron:

- Un **sitio web** y una **encuesta**
- Un **comité asesor de partes interesadas** con reuniones regulares durante todo el proceso
- **Alcance comunitario** en eventos locales
- Actualizaciones del **Equipo de acción de infraestructura**
- **Presentaciones** a numerosos comités permanentes de la Junta de comisionados del condado y partes interesadas dentro y fuera del condado de Wyandotte
- **Coordinación y entrevistas** con las ciudades independientes, agencias asociadas dentro de UG, KCMO y jurisdicciones vecinas en el condado de Johnson
- Taller colaborativo en persona de la **Cumbre de Movilidad**

En general, el mensaje escuchado durante todo el proceso fue claro y congruente: **la gente necesita mayores opciones para un transporte multimodal seguro y accesible.** La seguridad y el acceso a las oportunidades fueron temas claros en todo momento, ya que las personas enfatizaron la necesidad de reducir los accidentes y conectar a los residentes con empleos, escuelas, atención médica y destinos comunitarios. Este mensaje fue patente a través de los resultados de la encuesta de la comunidad (resaltados a continuación) y se confirmó durante todo el proceso de participación. Esto está respaldado por la Encuesta Comunitaria 2022 del UG, que clasificó el mantenimiento de las calles de la ciudad como la máxima prioridad de la comunidad.

Una Cumbre de Movilidad en la primavera de 2022 reunió a más de cien partes interesadas de la comunidad de todas las áreas del condado y la región para analizar la visión de movilidad a largo plazo. Los participantes en ese evento desarrollaron ideas que influyeron en el plan, colaboraron en la identificación de desafíos y oportunidades en diferentes áreas del condado y trabajaron juntos para abordar ideas de proyectos específicos en corredores de oportunidades.

La información generada a través de los esfuerzos de participación se desarrolló en las estrategias, políticas y proyectos que conforman la Estrategia de Movilidad **goDotte**.



*Colaboración de las partes interesadas en **goDotte** Evento Cumbre de la Movilidad.*

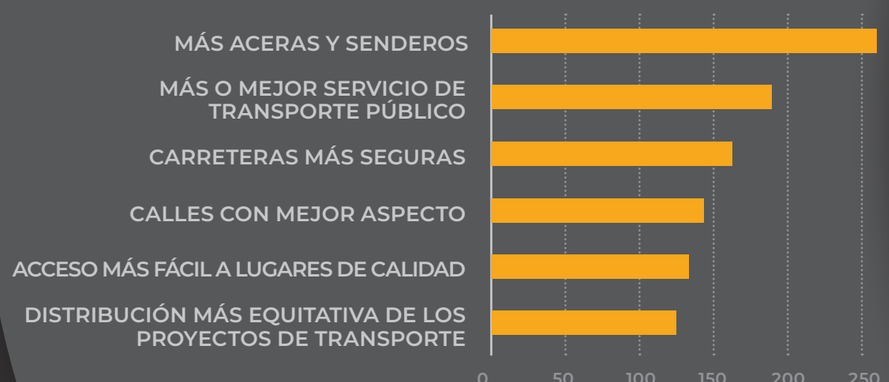


Residentes que completan la encuesta durante la divulgación emergente en eventos locales.

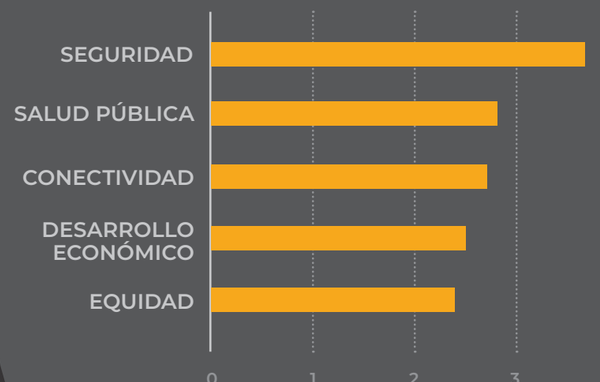
Resultados de la encuesta

La encuesta comunitaria en línea generó casi 400 respuestas de todas las áreas del condado. Como se muestra en los aspectos más destacados de la derecha, los temas clave que surgieron de los resultados de la encuesta incluyeron un enfoque que apunta a la seguridad y la salud pública, así como el deseo de mayor cantidad de aceras, senderos y servicio de transporte público.

¿Qué TRES cambios le gustaría ver a través del proceso goDotte?



Clasificación media de las prioridades de los encuestados



Consulte el Anexo C: : Participación pública y de las partes interesadas para obtener un resumen detallado de los diversos esfuerzos de participación a lo largo del proceso de planificación.

Información clave

A través de las etapas iniciales del proceso de planificación de goDotte, surgieron varios desafíos fundamentales. Las siguientes ideas resumen esos desafíos clave, y estas ideas guiaron el desarrollo del plan.

1 Necesitamos integrar mejor la infraestructura de la movilidad y las inversiones en el uso del suelo.

En la actualidad, nuestros patrones de uso de la tierra y nuestra red de transporte se basan mayormente en los vehículos, con una población dispersa y centros/nodos de empleo, y barreras naturales y artificiales. A medida que los gobiernos del condado y de la ciudad en el condado planean futuras inversiones de movilidad, tendremos que asegurarnos de que la estrategia de uso y desarrollo de la tierra apoye y respalde esa estrategia.

2 La frecuencia y confiabilidad del transporte público deben priorizarse sobre la cobertura del sistema.

En el condado de Wyandotte hoy en día, está claro que el servicio de transporte público está orientado a la cobertura en lugar de la confiabilidad y la frecuencia. Centrarse en las conexiones de transporte público de alta frecuencia, en coordinación con el aumento de las conexiones de primera y última milla, y los patrones de uso de la tierra de apoyo al transporte público, generará una demanda para futuros pasajeros, al tiempo que disminuirá nuestra dependencia de los viajes en vehículos de una sola ocupación.

3 Nuestra comunidad carece de opciones y comodidades multimodales seguras y convenientes.

La red para bicicletas y peatones es deficiente dentro del condado de Wyandotte. Las instalaciones que existen a menudo están desconectadas de la red más importante y no están conectadas a otras opciones de transporte como el transporte público. En el futuro, se deberán priorizar las conexiones de primera y última milla para las opciones de transporte público. Además, existe la necesidad de una red de vías verdes más conectada.

4 Tenemos la oportunidad de mejorar el acceso a empleos a nivel local y en toda la región.

Los datos de viajes al trabajo muestran una cantidad significativa de entradas y salidas de viajeros cada día, destacando la interconexión del condado con el área metropolitana más grande de Kansas City. Estos datos también resaltan una falta de equilibrio entre la vivienda y los empleos, con un alto número de trabajadores que provienen de fuera del condado. El único modo que realmente se adapta a estas conexiones en la actualidad es el viaje en automóvil. Las inversiones en transporte público y transporte activo pueden conectarnos mejor con la región más grande y, a la vez, aumentar la sostenibilidad, la equidad, la salud pública y la competitividad económica en el condado de Wyandotte.

5 La inversión en la elección del transporte hace que nuestra comunidad sea más equitativa.

En la actualidad, nuestras comunidades vulnerables en el condado de Wyandotte carecen de opciones de transporte asequibles, seguras y confiables que conecten a las personas con empleos y destinos clave en todo el condado y la región. Crear un sistema de movilidad diseñado para proporcionar un mejor acceso a las oportunidades es fundamental para construir nuestra comunidad y establecer un condado económicamente más dinámico y resiliente.

6 Las inversiones en infraestructuras ecológicas deben aprovecharse como oportunidades para mejorar también la movilidad.

La necesidad de una red de vías verdes y senderos más completa coincide con la búsqueda del condado de modernizar sus políticas de infraestructuras ecológicas y criterios de diseño, específicamente, la infraestructura de aguas pluviales. La infraestructura de aguas pluviales representa una oportunidad para establecer vías verdes, senderos de usos múltiples y servidumbres de derecho de paso. Este plan es una oportunidad para que los gobiernos del condado y de la ciudad del condado alineen mejor los procesos entre los departamentos, especialmente Planificación, Desarrollo económico y Obras públicas.

CAPÍTULO 3
Nuestra estrategia

El plan goDotte presenta una visión transformadora para la movilidad en el condado de Wyandotte. Refuerza la idea de que la movilidad debe apoyar objetivos comunitarios más amplios, como la equidad, la sostenibilidad y el desarrollo económico. Esto representa un cambio con respecto a los marcos de planificación anteriores, en los que la planificación del transporte se produjo en gran medida de forma aislada, lo que dio lugar a políticas que a veces trajeron consecuencias no deseadas.

Nuestras grandes ideas

Para lograr los objetivos de nuestra comunidad, **goDotte** propone cinco grandes ideas. Cada una representa conceptos transformadores que cambiarán la forma en que el condado de Wyandotte piensa sobre el transporte. Estas ideas son la base de la estrategia de movilidad, con todas y cada una de las recomendaciones, proyectos y políticas en el plan vinculados a este marco.

LA SEGURIDAD ES LO PRIMERO

Eliminar las muertes por accidentes de tránsito y proteger a nuestros residentes.

DISEÑO DE CALLES 101

Ser brillantes en lo básico: las calles son la pieza fundamental de nuestra comunidad.

TRANSPORTE PÚBLICO DE UN NIVEL SUPERIOR

Ofrecer un sistema de transporte público seguro, confiable y frecuente para reconectar la región.

PRIORIZAR LAS CONEXIONES

Construir y mantener nuestras aceras, carriles para bicicletas y senderos.

INVERTIR EN CORREDORES VIALES DE OPORTUNIDADES

Conectar el uso de la tierra y el transporte para hacer crecer nuestra comunidad.



Gastos vs. Inversiones

Básicamente, **goDotte** es una estrategia para invertir en el futuro de nuestra comunidad a través del uso inteligente de recursos no renovables. Construir y mantener un sistema de transporte es costoso, y nuestra comunidad, como la mayoría, no tiene los recursos para hacer todo.

También sabemos que no todos los proyectos de transporte son iguales. Los proyectos pequeños que conectan a las comunidades, mejoran la seguridad y reducen las barreras para acceder a las oportunidades a menudo brindan un mayor beneficio a la comunidad que los grandes proyectos que principalmente permiten que los vehículos vayan más rápido. Muchas veces, pequeñas inversiones, como las de paisajes urbanos o la plantación de árboles, pueden estimular inversiones más grandes en un vecindario, creando capacidad económica en toda la comunidad. Invertir en nuestros vecindarios comienza por la identificación de aquellos proyectos de transporte que mejoran la salud, la seguridad, la equidad y las oportunidades para las comunidades más vulnerables. En pocas palabras, **goDotte** alienta al condado a centrarse en proyectos que ofrecen la mayor rentabilidad de inversión.

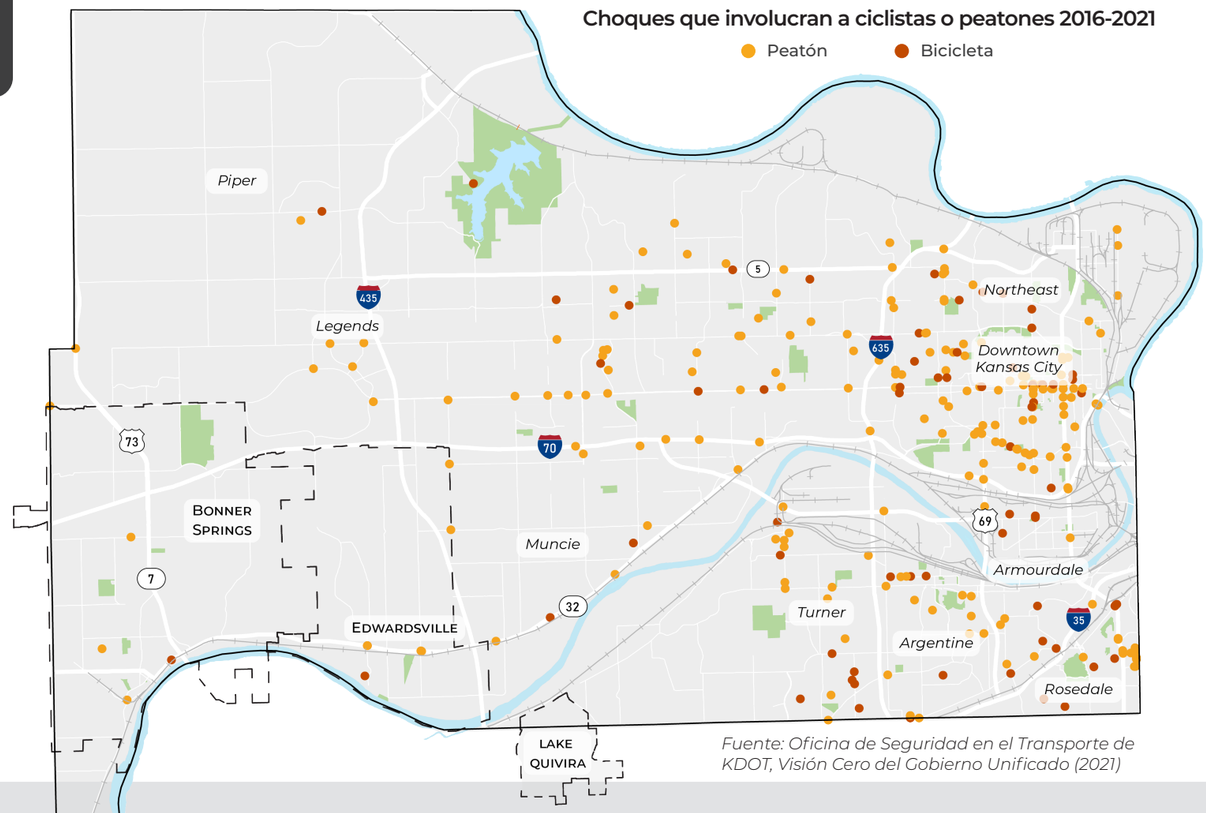
No es tan simple como identificar estos proyectos en un mapa. Para generar un cambio real en la forma en que nuestra comunidad invierte, debemos cambiar la forma en que identificamos, priorizamos, financiamos, diseñamos y construimos nuestro sistema de transporte. El verdadero cambio transformacional debe abarcar todas las partes del proceso y requiere cambiar muchos protocolos actuales. Por esa razón, **goDotte** identifica una serie de recomendaciones de políticas junto con recomendaciones de proyectos físicos. Estas recomendaciones de política se muestran a lo largo del documento y destacan las principales formas en que el condado debe cambiar su pensamiento para lograr la visión descrita en este plan.

La seguridad es lo primero

Las muertes y lesiones relacionadas con el tráfico son una crisis de salud pública, particularmente en el condado de Wyandotte, donde ocurrieron más de 4,000 accidentes por año en promedio en los últimos cinco años. **Esto incluye un promedio de 49 accidentes por año que involucran a peatones o ciclistas, con 14 peatones muertos desde 2016.** Esto es inaceptable.

A esta preocupación se suma el hecho de que los riesgos de accidentes no se distribuyen de manera uniforme en todo el condado. La mayoría de los accidentes, incluidos los que afectan a ciclistas y peatones, ocurren en la parte este del condado, cerca del centro de KCK. Si bien esta es el área de mayor densidad, también es donde vive la mayoría de nuestras poblaciones vulnerables, así como la mayor concentración de personas que dependen del transporte público. Esto significa que, en el condado de Wyandotte, las personas de color, las personas con ingresos más bajos y las personas sin acceso a un vehículo son las más propensas a verse involucradas en un accidente.

Para abordar este problema, debemos dejar de centrarnos en los viajes en automóvil y proporcionar vías seguras para que personas de todas las edades y capacidades caminen, anden en bicicleta o usen el transporte público. Esto puede incluir estrategias que reduzcan la velocidad del tráfico para disminuir la gravedad de los accidentes de vehículos y diseñar nuestras calles para que todas las personas puedan acceder y usarlas, al margen de su edad o capacidad.



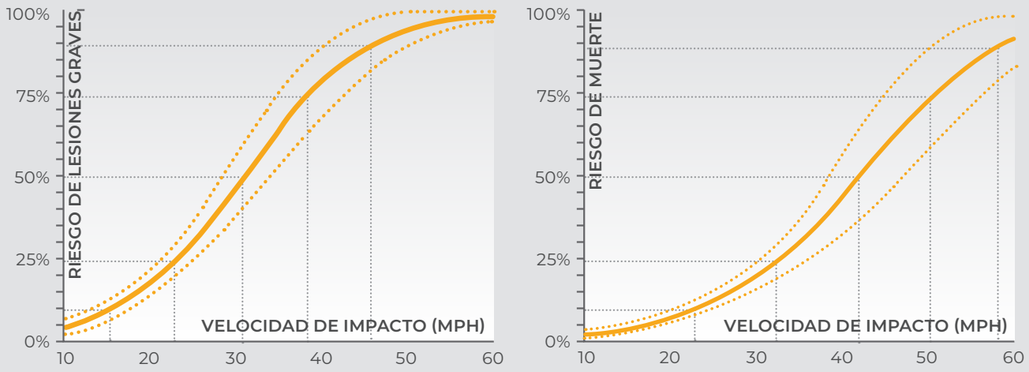
Fuente: Oficina de Seguridad en el Transporte de KDOT, Visión Cero del Gobierno Unificado (2021)

Elaboración del marco

El primer paso para eliminar las muertes por accidentes de tránsito y reducir las lesiones graves es comprender el problema. El condado ha comenzado el trabajo preliminar de identificar la High Injury Network (HIN, por sus siglas en inglés) (Red de lesiones frecuentes), un pequeño grupo de carreteras e intersecciones que representan la gran mayoría de los accidentes. Esta red destaca los lugares donde es más urgente realizar las mejoras de seguridad. Identificar esta red es un primer paso clave para desarrollar un verdadero plan de acción de **Visión Cero**.

Visión Cero es una estrategia para eliminar todas las muertes por accidentes de tránsito y lesiones graves y, a la vez, aumentar la movilidad segura, saludable y equitativa para todos. Si bien el objetivo de alcanzar cero muertes por accidentes de tránsito puede parecer audaz, en la actualidad es una visión adoptada en muchas ciudades de los Estados Unidos y en todo el mundo. La nueva Ordenanza de calles completas del condado destaca Visión Cero y enfatiza que las calles completas incluyan elementos para optimizar la seguridad pública. Visión Cero reconoce que las muertes por accidentes de tránsito y las lesiones graves son prevenibles e inaceptables, y que la protección de las vidas humanas tiene prioridad sobre otros objetivos del sistema de carreteras. Esto significa diseñar nuestras calles para que los errores no sean fatales.

Una de las acciones inmediatas del plan **goDotte** es desarrollar un plan de **acción de Visión Cero**, respaldado por una oportunidad de subvención del nuevo proyecto de ley federal de infraestructura.



Riesgo de lesiones graves (izquierda) y muerte (derecha) en relación con la velocidad de impacto para accidentes automovilísticos involucrados con peatones (fuente: NACTO)

Diseño de calles 101

Ser brillantes en lo básico

Nuestras calles son la pieza fundamental de nuestra comunidad, no solo vías para automóviles en movimiento. Ser brillantes en lo básico se refiere tan solo a volver a una era en la que las carreteras se diseñaban para mover personas y conectar vecindarios. Las calles diseñadas con estas consideraciones en mente lucen muy distintas a muchas calles dentro del condado hoy en día. Las aceras, los árboles de las calles y los cruces peatonales tienen prioridad. Son más estrechas y los vehículos se mueven más lento, respetando la idea de que los peatones, ciclistas y el transporte público tienen prioridad. Estas calles se remontan a una época en la que todos, incluidos los niños, los adultos mayores y las personas con discapacidades, podían cruzar la calle sin temor a ser atropellados por un automóvil.

La Ordenanza de **calles completas** del UG, adoptada en 2020 (Bonner Springs adoptó su propia Política de Calles Completas en 2017), codifica el diseño y mantenimiento de calles para dar cabida a los usuarios de las carreteras en todas las modalidades y con distintas capacidades. La ordenanza es un reconocimiento del hecho de que los elementos básicos del paisaje urbano proporcionan una miríada de beneficios a la comunidad y representan inversiones en infraestructura que pueden ser un catalizador para la creación de riqueza en la comunidad. El diseño de las calles debe considerar la jerarquía de los usuarios, como se muestra en el gráfico de la derecha.

La Ordenanza de calles completas se enfoca en la implementación en vecindarios con desinversión histórica, incluidos los vecindarios de bajos ingresos y aquellos donde menos del 75 por ciento de los hogares tienen acceso a un automóvil. Esta ordenanza tiene el objetivo de plantearse como un enfoque para guiar cada nueva carretera o proyecto de mantenimiento. En el **Capítulo 4**, se incluye un Plan de calles principales actualizado, que incluye una Matriz de diseño de calles basada en la función de la carretera y el área geográfica.

Si bien Calles completas se ha promocionado como un enfoque innovador para la planificación del transporte, no hay nada nuevo en la idea de que las calles de nuestro vecindario deben ser fuentes seguras y atractivas de orgullo comunitario.





El diseño de Calles completas que muestra cómo pueden coexistir bicicletas, peatones y vehículos en un distrito comercial.

Los “conceptos básicos” del diseño de calles incluyen dar forma a una cultura comunitaria de seguridad a través de **Crime Prevention Through Environmental Design** (CPTED, *Prevención del delito a través del diseño ambiental*). Esto incluye proporcionar alumbrado público y visibilidad nocturna, orientación clara y congruente, designación clara del espacio público y su uso, y mantenimiento y embellecimiento del espacio público.



Ejemplo de una “calle incompleta”, diseñada para automóviles únicamente

El área de Kansas City es famosa por su belleza natural y, en el lado de Missouri, una red de parques y bulevares interconectados (el **Plan Kessler**) que unen destinos y paisajes. KCK era parte del Plan Kessler original; sin embargo, a diferencia de KCMO, este sistema se desmanteló con el tiempo. Mirando a través de la línea estatal, podemos ver el valor creado al tratar las calles como nuestros espacios abiertos más valiosos. El plan MetroGreen 2002 de MARC, que ahora tiene 20 años de antigüedad, se basó en el “plan verde” del Plan Kessler para un sistema en toda el área metropolitana que une corredores urbanos y rurales y, a la vez, protege y mejora la calidad del agua y mejora los elementos naturales.

Transporte de un nivel superior

En el condado de Wyandotte, el servicio de transporte público es limitado en la actualidad, con algunas rutas selectas que operan con una frecuencia de 30 minutos entre semana, y la mayoría de las rutas que operan con una frecuencia de 60 minutos (o más). Bonner Springs y Edwardsville ofrecen un servicio de transporte público a pedido con anticipación, además de algunas rutas de transporte fijas. Hoy en día, el transporte público en el condado de Wyandotte por lo general funciona como último recurso, principalmente para aquellos que no tienen la opción de usar otra modalidad, como un automóvil. Esto significa que los más de 5,500 hogares sin automóvil del condado dependen de un transporte poco frecuente y poco confiable para su vida diaria.



Las inversiones en un servicio de transporte público más rápido y frecuente, en especial en la parte este del condado, mejoran la movilidad y el acceso a oportunidades para aquellos que dependen del transporte público. Además, el desarrollo de un sistema de transporte público rápido, frecuente, seguro y confiable alienta a muchos pasajeros a elegir el transporte público en lugar de conducir, abordando las iniciativas y objetivos climáticos del condado y la región.

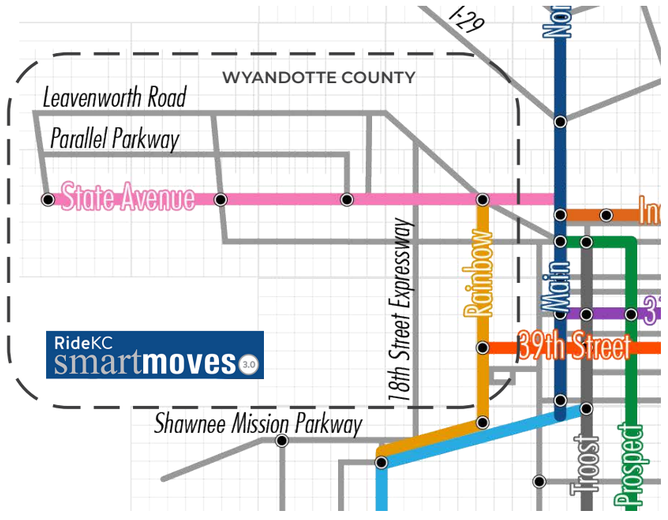
Varias iniciativas ya están en marcha, y ahora es el momento de llevar estas iniciativas al "nivel superior" de transporte público que estimula una mayor inversión comunitaria.

State Avenue

A lo largo de **State Avenue**, el plan de transporte público "Smart Moves" de la región requiere un servicio "rápido y frecuente" (definido como intervalos de 15 minutos o menos) a través del sistema de transporte público rápido de autobuses (BRT) u otra modalidad de alta capacidad, como tranvía o tren ligero. Los funcionarios electos de ambos lados de la línea estatal han propuesto un "Corredor de reinversión sostenible biestatal"[1] que va de este a oeste a través del área metropolitana, incluso a lo largo de State Avenue en el condado de Wyandotte y se conecta con el centro de KCMO. Este corredor será el objetivo de los fondos de subvenciones federales de la Ley de infraestructura bipartidista que apoyan el transporte público de cero emisiones y alta frecuencia, así como las infraestructuras ecológicas, para mejorar la vitalidad, la asequibilidad, la equidad y la conectividad del vecindario.

7th Street/Rainbow Boulevard

En la actualidad, hay un estudio regional en curso para explorar una conexión de transporte público de gran capacidad (como el tranvía) desde KU Medical Center que va de este a oeste en KCMO, que también podría conectarse al transporte público norte-sur de gran capacidad a lo largo de **7th Street/Rainbow Boulevard en KCK**. Este es el otro corredor identificado en "Smart Moves" para un servicio rápido y frecuente.



Plan KC SmartMoves, destacando el servicio rápido y frecuente en 7thStreet/Rainbow y State Avenue

[1] *https://cleaver.house.gov/sites/cleaver.house.gov/files/Final%20One-Pager.pdf*

Por el aire

Además de las inversiones tradicionales en transporte público, el condado debe continuar estudiando la viabilidad de un **teleférico** que conecte los centros de KCK y KCMO, dado el terreno empinado, el cruce del río y los patrones de uso de la tierra entre los dos centros. Un estudio preliminar determinó que un teleférico podría costar, por milla, la mitad de lo que cuesta el tranvía.



Representación del teleférico (cortesía del informe de SOM/ HR&A Advisors)

Primera y última milla

Ninguna inversión en transporte público puede tener éxito sin la misma atención a las vías de primera y última milla. Las aceras, ciclovías y senderos son elementos fundamentales de infraestructura que permiten a las personas acceder al transporte público y llegar a sus hogares, trabajos y escuelas. Por lo tanto, la inversión en transporte público debe tener un vínculo estrecho con las iniciativas de calles completas del condado para garantizar una infraestructura segura y de alta calidad en todo el condado. Las nuevas opciones de movilidad, como la micromovilidad de bicicletas compartidas (scooters) y otras tecnologías, también son clave para proporcionar estas conexiones.

Priorizar las conexiones

El Plan maestro de aceras y senderos (STMP, por sus siglas en inglés) de UG, actualizado por última vez en 2012, proporciona un plan para la futura red de aceras y senderos de KCK, gran parte de la cual permanece sin construir. La estrategia de movilidad de **goDotte** renueva y actualiza el marco establecido en ese plan (así como los esfuerzos de planificación de aceras y senderos realizados desde entonces en Bonner Springs y Edwardsvillle) para crear un sistema de transporte completo, conectado y activo en todo el condado. La conectividad de primera y última milla que proporciona conexiones para bicicletas y peatones a los principales destinos de la región es importante para fomentar el uso de modos sostenibles y activos como modalidades viables de transporte.

Invertir en salud comunitaria

Durante los últimos cinco años (de 2018 a 2022), el condado de Wyandotte ha sido clasificado entre los cinco condados inferiores del estado de Kansas por factores de salud y resultados de salud. Muchos factores de salud están vinculados a la movilidad, incluida la obesidad y la actividad física, la calidad del aire y la contaminación, y el acceso a viviendas seguras y alimentos saludables. Invertir en nuestra infraestructura no automotriz e implementar Calles Completas puede ayudar a mejorar estos factores de salud al brindar más oportunidades para que las personas caminen o anden en bicicleta a lugares cotidianos y permitir que los residentes tengan estilos de vida más activos.

Aceras

El STMP señala que partes significativas del condado carecen de aceras, y donde hoy existen aceras, existe una red limitada con brechas significativas entre destinos importantes. Además, muchas aceras en el condado están en malas condiciones, en especial en las áreas más antiguas del condado.

Para enfrentar estos desafíos, **goDotte** ofrece una red futura de aceras recomendad y que incluye prioridades para las brechas que existen en la red local. Las prioridades se centran en las brechas en las aceras que son fundamentales para conectar los vecindarios con las escuelas, los parques, el transporte público, el sistema regional de senderos y otros destinos locales.

Conectarse al río

Varias conexiones de senderos propuestas en el condado buscan aprovechar la topografía del condado y restaurar las conexiones a ríos y arroyos, uniendo destinos y, básicamente, funcionando como destino por sí solas para estimular una mayor inversión.

Senderos del dique a la orilla del río Kansas y Sendero K-32, algunos de los cuales están listos hoy, pero carecen de conexiones o servicios importantes, activarían el Sendero a la orilla del río Kansas como un destino recreativo y, a la vez, conectarían West Bottoms con Armourdale y otros puntos más al oeste, incluyendo el sistema de senderos en el River Front Park de Edwardsville.

Sendero NE KCK Heritage se extenderá desde Kaw Point al norte; y al oeste, hasta Quindaro Townsite, pasando por Jersey Creek Park. El Sendero de **Jersey Creek hasta City Park** iría hacia el sur y el oeste desde Jersey Creek Park hasta City Park. Juntos, estos dos senderos aprovechan la topografía y los arroyos en KCK y conectan destinos naturales e históricos.

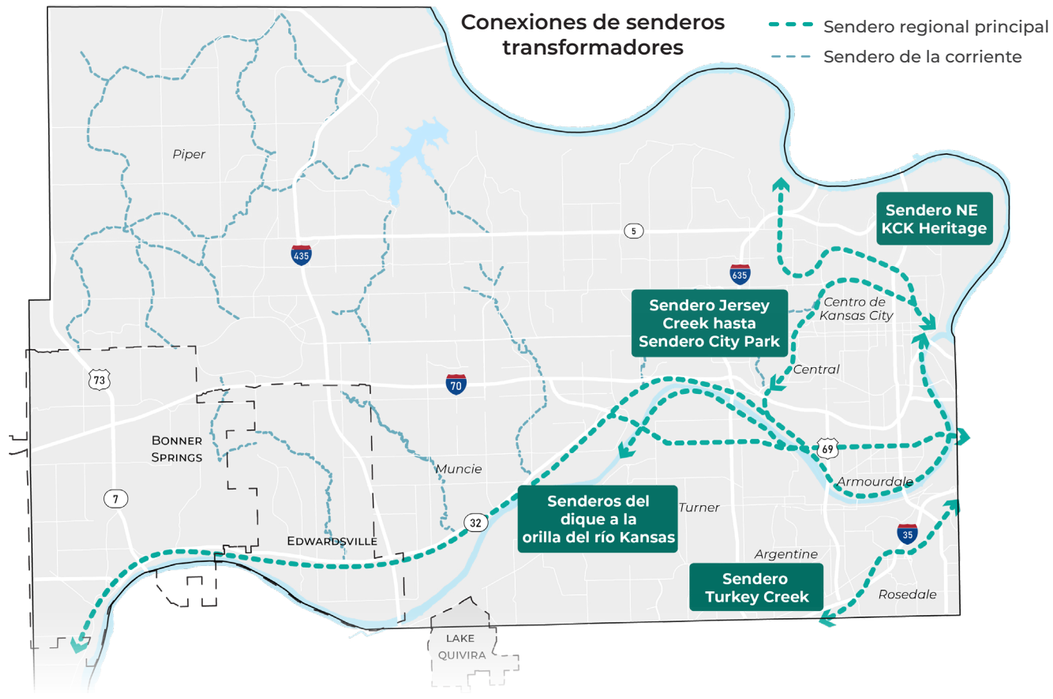
El Sendero de Turkey Creek, al sur del río Kansas, se conectaría con el condado de Johnson y KCMO y serviría como una vía de entrada por Rosedale. Esta reconexión del sendero está documentada en el Plan del Corredor de Conexión de Merriam y mitigará varias barreras importantes para los viajes en bicicleta y peatones en el corredor.

Ciclovías y senderos

El STMP de 2012 solicitaba una red de casi 350 millas de senderos, con una red de apoyo adicional de carriles para bicicletas en la calle, la mayoría de los cuales no están listos hoy. Para los propósitos de este plan, se supone que las ciclovías se refieren a los emplazamientos en la calle (de acera a acera), mientras que los senderos se encuentran fuera del espacio de acera a acera.

Las ciclovías en la calle representan una oportunidad para modernizar o dimensionar nuestras calles de forma correcta, haciendo uso del exceso de capacidad para desarrollar una red de bicicletas segura y conectada. Los senderos representan oportunidades para proporcionar conexiones seguras, fuera de las calles y entre distintos destinos en el condado, para su uso como transporte funcional y sitios recreativos que brindan una alta calidad de vida.

Los senderos que propician conexiones directas entre vecindarios residenciales y destinos comunitarios, como escuelas, parques, clínicas y tiendas minoristas, deben priorizarse para la inversión.



Programa destacado:

Rutas seguras a la escuela

El programa Rutas seguras a la escuela se enfoca en mejorar la salud de los estudiantes a través de la actividad física y educar a los estudiantes sobre una vida saludable. Esta asociación consiste en el Departamento de Salud Pública de UG y el Departamento de Obras Públicas, BikeWalkKC y los Distritos Escolares Unificados de KCK, Turner y Piper, que coordinan esfuerzos con las escuelas locales para mejorar la seguridad de los estudiantes. Esto podría ampliarse al Distrito Escolar Unificado de Bonner Springs/Edwardsville.

Invertir en corredores viales de oportunidades

Varios corredores principales de transporte de todo el condado han sido identificados como "**corredores de oportunidades**" para demostrar la estrategia de movilidad integrada en marcha. Dado que el uso de la tierra y el transporte están inextricablemente vinculados, estos corredores de oportunidades destacan la forma en que el uso de la tierra y el transporte pueden operar juntos para crear una comunidad equitativa, conectada y sostenible. Estos corredores fueron seleccionados por su capacidad para concentrar el crecimiento futuro de forma sostenible, promoviendo el desarrollo de uso mixto alineado con la infraestructura de movilidad conectada. Estos corredores se diseñaron como modelo para lograr la visión de la comunidad a través de futuras inversiones en transporte y estrategias integradas de uso de la tierra. No son los únicos lugares en el condado donde deberían ocurrir estos cambios, pero se muestran como ejemplos para guiar el desarrollo futuro. A lo largo de estos corredores, las secciones transversales aspiracionales, las recomendaciones activas de transporte y transporte público, y la orientación de políticas de uso de la tierra muestran una estrategia clara a largo plazo para la movilidad integrada.

Los corredores de oportunidades clave explorados en este plan son los siguientes:

State Avenue

State Avenue funciona como la "calle principal" este-oeste del condado de Wyandotte, conectando el centro de KCK con el área de Village West. Un plan de reurbanización del corredor, que se llevó a cabo en 2013, estableció el patrón para avanzar en los esfuerzos de transporte regional con la reurbanización del corredor. En el último tiempo, actúa como la vía principal para el propuesto "Corredor de Reinversión Sostenible Biestatal", que conectaría KCK con KCMO e Independence. Este corredor fue objeto de inversiones en transporte multimodal y reurbanización.

K-32/Kansas Avenue/ Kaw Drive

Al sur de la I-70, K-32/Kansas Ave/Kaw Drive funcionan como una "calle principal" que conecta Armourdale con Edwardsville y Bonner Springs, continuando en el condado de Leavenworth. Un plan de 2016 estableció una visión de transporte y reurbanización a largo plazo para este corredor al oeste de 57th Street, previendo una transformación en una calle completa con caminos de uso compartido, carriles exclusivos para bicicletas y mejoras de seguridad. El corredor se convertiría en un destino regional caracterizado por industrias ecológicas y parques empresariales, desarrollo atractivo, centros urbanos de envergadura y áreas recreativas. Esto incluye la creación de zonas tranquilas y la eliminación de conflictos de trenes a nivel.

7th Street/ Rainbow Boulevard

7th Street/Rainbow Boulevard funciona como el corredor principal norte/sur para el noreste y el centro de KCK al sur de Armourdale y, básicamente, a través de Rosedale hasta KU Medical Center y el condado de Johnson. Similar a State Avenue, ha sido blanco de un servicio de transporte público "rápido y frecuente" y es una conexión clave entre los principales centros de población y empleo en el condado y la región.

Sendero NE KCK Heritage/ Quindaro Boulevard

El sendero NE KCK Heritage es un esfuerzo de planificación continuo para conectar Historic Kaw Point al sur y al este con Quindaro Townsite en el noroeste. El sendero Heritage conectará varios sitios históricos importantes y áreas naturales con un solo camino basado en una infraestructura ecológica. Quindaro Boulevard es la principal calle de la ciudad que en gran medida será paralela a este sendero y es un corredor que ha sufrido una desinversión histórica en las últimas décadas. Esto representa una oportunidad para un nuevo capítulo en el condado de Wyandotte en el que se celebra e invierte en el legado y la comunidad del noreste de KCK.

Corredores de oportunidades



Otros corredores de oportunidades importantes

Varios otros corredores del condado deben ser objeto de inversiones de oportunidades. Estos incluyen:

- **K-7:** la principal arteria norte/sur en las áreas más occidentales del condado, K-7 sirve como puerta de entrada a Bonner Springs, así como enlace entre los condados de Leavenworth y Johnson, y es donde se orienta o planifica gran parte del desarrollo comercial en Bonner Springs. K-7 no debe actualizarse del todo a los estándares de autopistas, como se planeó antes.
- **Central Avenue:** Este corredor funciona como una "calle principal" en el este de KCK, y ofrece una variedad de usos. La reciente reurbanización y reinvención del paisaje urbano, como el área cerca de 6th Street, puede proporcionar un patrón de cómo un cambio gradual puede contribuir con nuestra infraestructura de transporte, "cambiando así el statu quo de movilidad".
- **18th Street:** Este corredor conecta el noreste de KCK a través de Armourdale y Shawnee Heights, al sur del condado de Johnson. Con la I-635 ubicada en paralelo a menos de 2 millas al oeste, este corredor podría reinventarse para prestar mejor servicio a los vecindarios al este de la I-635 con más opciones de transporte.



Imagen cortesía de la ciudad de Charlotte

¿Cómo son los corredores de oportunidades?

¡No hay una manera “correcta” de diseñar una calle! El diseño de las calles en el condado de Wyandotte debe basarse y adaptarse al contexto del uso de la tierra adyacente. Por ejemplo, State Avenue puede y debe verse diferente en áreas suburbanas de lo que se ve en áreas más urbanas del centro de KCK. El diseño de estas calles debe adaptarse para proporcionar movilidad segura para las personas y los destinos adyacentes, no solo para que los automóviles se desplacen con rapidez. Una matriz de prioridades de diseño de calles, incluida en este documento, puede utilizarse como una herramienta para ayudar a determinar el diseño de calles apropiado en función del contexto circundante.



Imagen cortesía de la ciudad de Charlotte

CAPÍTULO 4
Recomendaciones

Este capítulo toma las 5 “Grandes Ideas” de la estrategia **goDotte** y las alinea con recomendaciones específicas. Incluye los siguientes elementos:



- **Corredores de oportunidades:** esta sección toma los corredores identificados, que se describen en el Capítulo 3, y proporciona secciones transversales aspiracionales, recomendaciones activas de transporte y transporte público, y orientación sobre políticas de uso de la tierra para mostrar una estrategia clara a largo plazo para una movilidad integrada.



- **Actualización del Plan de calles principales:** consiste en una actualización del sistema de clasificación funcional de calles existente en el condado y recomienda un conjunto de tipologías de calles para alinear mejor el uso de la tierra y el transporte. Estas tipologías de calles se basan en la clasificación funcional de la carretera y en un grupo de áreas según los tipos de uso del suelo.



- **Nuestra futura red de carreteras y calles:** esta sección propone un análisis de las mejoras previamente programadas en el condado que figuran en el plan regional a largo plazo, así como las mejoras de capital y mantenimiento a corto plazo. También analiza el énfasis que hace el condado en la seguridad y el servicio de carga, y ofrece un debate acerca de las nuevas concepciones acerca de las secciones de la autopista, que ya no están cumpliendo con su propósito previsto.



- **Actualización del Plan maestro de aceras, ciclovías y senderos:** esta es una actualización del plan del condado para la implementación de una red prioritaria de aceras y senderos. Las recomendaciones actualizadas de la red se proporcionan por separado para aceras, carriles para bicicletas (vías dentro o paralelas al derecho de paso vehicular) y senderos (conexiones fuera de la calle), y se destacan varias conexiones transformadoras de senderos que se han propuesto.



- **Matriz de prioridades de diseño de calles:** es una herramienta para tomar las tipologías de calles de la actualización del plan de calles principales y recomendar características de diseños de calles de referencia y elementos prioritarios tanto dentro del ámbito de la vía de circulación como del ámbito peatonal. Su objetivo es servir como punto de partida para los análisis sobre diseños de calles y ofrecer pautas para los elementos de diseño.



- **Servicios de transporte público y movilidad recomendados:** esta sección comprende el estudio de la red de transporte público prevista y otras opciones de movilidad pública en el condado de Wyandotte. Prevé lograr, en última instancia, un servicio de transporte público rápido y frecuente en corredores seleccionados, con otras ideas audaces para el futuro. select corridors, with other bold ideas for the future.

Corredores de oportunidades

Esta sección detalla los corredores de transporte fundamentales en todo el condado que han sido identificados como “corredores de oportunidades” para demostrar la estrategia de movilidad integrada en marcha. Estos corredores de oportunidades destacan la forma en que el uso de la tierra y el transporte pueden operar juntos para crear una comunidad equitativa, conectada y sostenible. Estos corredores fueron seleccionados por su capacidad para concentrar el crecimiento futuro de forma sostenible, promoviendo el desarrollo de uso mixto alineado con la infraestructura de movilidad conectada.

Estos corredores se diseñaron como modelo para lograr la visión de la comunidad a través de futuras inversiones en transporte y estrategias integradas de uso de la tierra. Como ya se señaló, estos corredores no son los únicos lugares en el condado donde deberían ocurrir estos cambios, pero se muestran como ejemplos para guiar el desarrollo futuro. Para cada corredor modelo, las secciones transversales existentes y el uso de la tierra se yuxtaponen con visiones de ejemplo de cómo el uso de la tierra y las secciones transversales de la calle podrían verse en el futuro. Cada corredor tiene una “Declaración de visión futura” sobre cómo el uso de la tierra y el transporte podrían integrarse en el futuro.





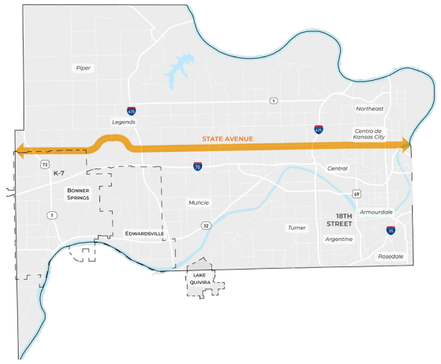




State Avenue

El corredor hoy

State Avenue es, en esencia, la “calle principal” del condado, que se extiende a lo largo de 15 millas desde la frontera este hasta la occidental. La carretera cambia de contexto y diseño varias veces: comienza en el centro de la ciudad con un aspecto más urbano, cambia en áreas de tipo más suburbano y, finalmente, termina con un diseño de carretera más rural en el extremo occidental. Este corredor también ofrece una conexión fundamental con Village West, un área de rápido crecimiento. Desde el punto de vista geográfico, el corredor está bien ubicado para conectar todos los corredores norte-sur en el condado como sustento en este corredor de transporte público primario.





State Avenue en el centro de KCK


State Avenue en 67th Street


State Avenue al oeste de I-435

El corredor en el futuro

DECLARACIÓN DE VISIÓN FUTURA:
Convertir State Avenue en un prominente corredor de vida-trabajo-entretenimiento.

State Avenue tiene la oportunidad única de transformarse en un corredor de vida-trabajo-entretenimiento con planes para un sistema de transporte público frecuente y de gran capacidad. UG debe buscar aumentar la densidad de viviendas y el desarrollo de uso mixto a lo largo de este corredor, brindando a los residentes la oportunidad única de conectarse dentro de toda la región sin un vehículo. El desarrollo en el corredor debe centrarse en agrupar una variedad de usos alrededor de futuras estaciones de transporte público y conectar las vías para peatones y ciclistas a lo largo del corredor y con las áreas residenciales circundantes. Los nodos de desarrollo objetivo, orientados al transporte público, incluyen el centro de KCK, 47th/ Indian Springs, KCKCC y Village West.

APROVECHAR LOS PLANES Y OPORTUNIDADES ANTERIORES

Las recomendaciones más importantes de los esfuerzos de planificación anteriores incluyen:

- Se identificó como un futuro corredor de transporte público de alta frecuencia (15 minutos o menos) en el Plan Smart Moves de la región (2017).
- Se identificaron varios nodos esenciales de desarrollo futuro, como se muestra a la derecha (Plan del corredor de State Avenue, 2013).
- Muchas oportunidades futuras de conexión de senderos y ciclovías en la calle, incluyendo State Avenue, que se muestra como un sendero regional en el Plan maestro de aceras y senderos.
- Varias parcelas importantes que pueden estar subutilizadas, mostrando oportunidades de desarrollo futuro.





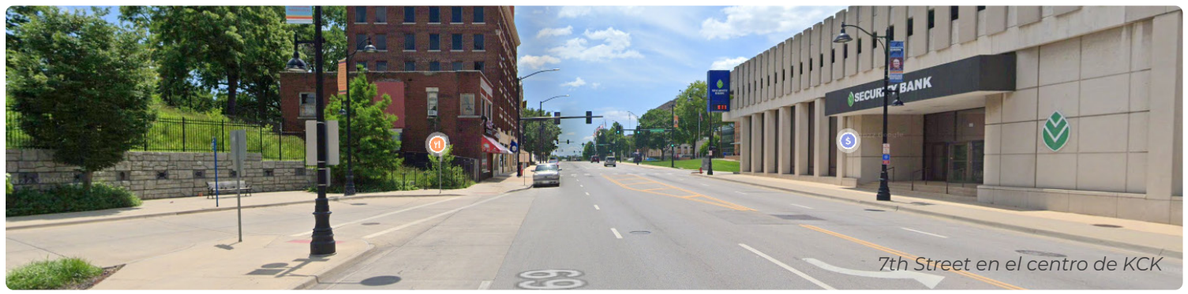


7th Street/Rainbow Boulevard

El corredor hoy

7th Street (Rainbow Boulevard al sur de la I-35) es la principal arteria urbana norte-sur que conecta el Distrito Industrial de Fairfax, el noreste de KCK, el centro de KCK, el área central, Armourdale, Rosedale y KU Medical Center. La calle representa un gran potencial para la reurbanización, y brinda oportunidades multimodales para satisfacer las necesidades de múltiples vecindarios urbanos. Cabe señalar que este corredor también se designa como US-69/US-169, lo que significa que las mejoras dentro del derecho de paso requerirán la asociación con KDOT.





7th Street en el centro de KCK


7th Street en Armourdale



Rainbow Boulevard en el área de KU Medical Center

El corredor en el futuro

DECLARACIÓN DE VISIÓN FUTURA:
Crear una puerta de entrada multimodal al centro de KCK que vincule los distintos vecindarios únicos en el este del condado de Wyandotte.

7th Avenue está en una posición única para actuar como una puerta de entrada principal al centro de KCK desde el río Missouri hasta la línea del condado y otros destinos más al sur, convirtiéndolo básicamente en el principal corredor que brinde acceso a oportunidades en el condado. Es fundamental mejorar el paisaje urbano y crear un diseño de calle completo. Este nuevo diseño debe abarcar el transporte público de alta frecuencia y los viajes de ciclistas y peatones para crear un corredor atractivo y activo que pueda servir a los vecindarios y negocios a lo largo del corredor y el centro de la ciudad y, a la vez, crear una conexión regional.

APROVECHAR LOS PLANES Y OPORTUNIDADES ANTERIORES

Las recomendaciones más importantes de los esfuerzos de planificación anteriores incluyen:

- Se identificó como un futuro corredor de transporte público de alta frecuencia (15 minutos o menos) en el Plan Smart Moves de la región (2017).
- Se identificó para mejoras de paisaje urbano y como una “puerta de enlace” en el Plan maestro del centro (2007).
- Fue identificado como un sendero regional (Plan maestro de aceras y senderos).
- Está diseñado para mejorar las conexiones de bicicletas, aceras y senderos y aumentar el servicio de transporte público en los Planes maestros de Armourdale (2021) y área central (2020).
- Oportunidades clave para la reurbanización de uso mixto y la densidad de apoyo al transporte público.







K-32/Kansas Avenue/Kaw Drive

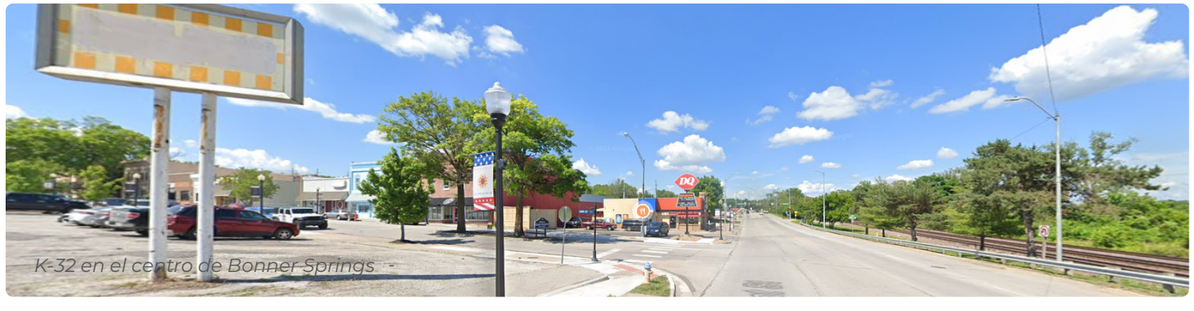
El corredor hoy

El corredor K-32 actual es la carretera que conecta Bonner Springs y Edwardsville con KCK. Es una importante conexión este-oeste para la parte suroeste del condado y opera para los principales desarrollos industriales, así como las áreas residenciales. En gran parte, el diseño actual del corredor tiene una apariencia industrial, con varias áreas de espacios abiertos y tierra a lo largo del río Kansas entre usos industriales. Al igual que en 7th Street, las mejoras dentro del derecho de paso requerirán una asociación con KDOT.




K-32 cerca de Kansas Avenue


K-32 en 4th Street en Edwardsville


K-32 en el centro de Bonner Springs

El corredor en el futuro

DECLARACIÓN DE VISIÓN FUTURA:
Crear un corredor de preservación que también conecte a las personas con los empleos.

K-32 está en una posición única para permitir que el condado aproveche tanto los servicios naturales a lo largo del corredor como los empleos industriales existentes. El corredor debe utilizar un nuevo diseño de camino paralelo o sendero multimodal para conectar a los trabajadores con los puestos de trabajo y, a la vez, utilizar el entorno natural a lo largo del corredor paralelo al río Kansas. Si bien se pueden encontrar pequeñas oportunidades de desarrollo, el diseño rural existente y los espacios abiertos deben preservarse para uso público y para generar un sentido más fuerte de pertenencia.

APROVECHAR LOS PLANES Y OPORTUNIDADES ANTERIORES

El Plan de reurbanización multimodal K-32 de 2016 incluyó varias recomendaciones para este tramo de la carretera:

- Preservación del diseño rural a través de la ampliación del parque y la tierra de conservación.
- Sendero o camino paralelo propuesto.
- Creación de zonas tranquilas de ferrocarril a través de Bonner Springs y Edwardsville.
- Mejoras para crear lugares e instalaciones.
- Identificación de oportunidades de desarrollo discretas.

El Plan maestro de aceras y senderos también muestra a K-32 como un sendero regional planificado y un corredor de ciclovías, así como Kansas Avenue al este, por Armourdale.



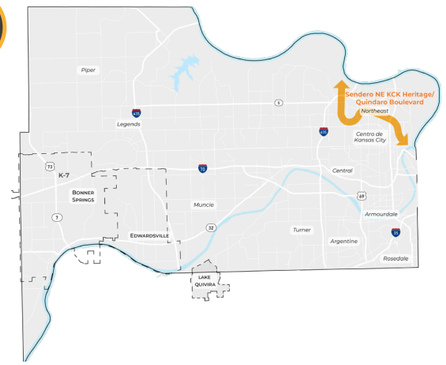




Sendero patrimonial del noreste de KCK/Quindaro Boulevard

El corredor hoy

El corredor Quindaro Boulevard actual es un corredor residencial en su mayoría, que corre en diagonal por el noreste de KCK, un área históricamente negra de la ciudad. El corredor es rico en historia, pero ha sufrido desinversiones durante muchas décadas. Estudios de planificación recientes, como el proyecto del sendero Northeast KCK Heritage, han desarrollado estrategias para invertir en el vecindario con el objetivo de rendir homenaje a sus raíces históricas y mejorar la calidad de vida.





Quindaro Boulevard en 7th Street



Quindaro Boulevard en 13th Street



Quindaro Boulevard en 7th Street Quindaro Boulevard en 13th Street

El corredor en el futuro

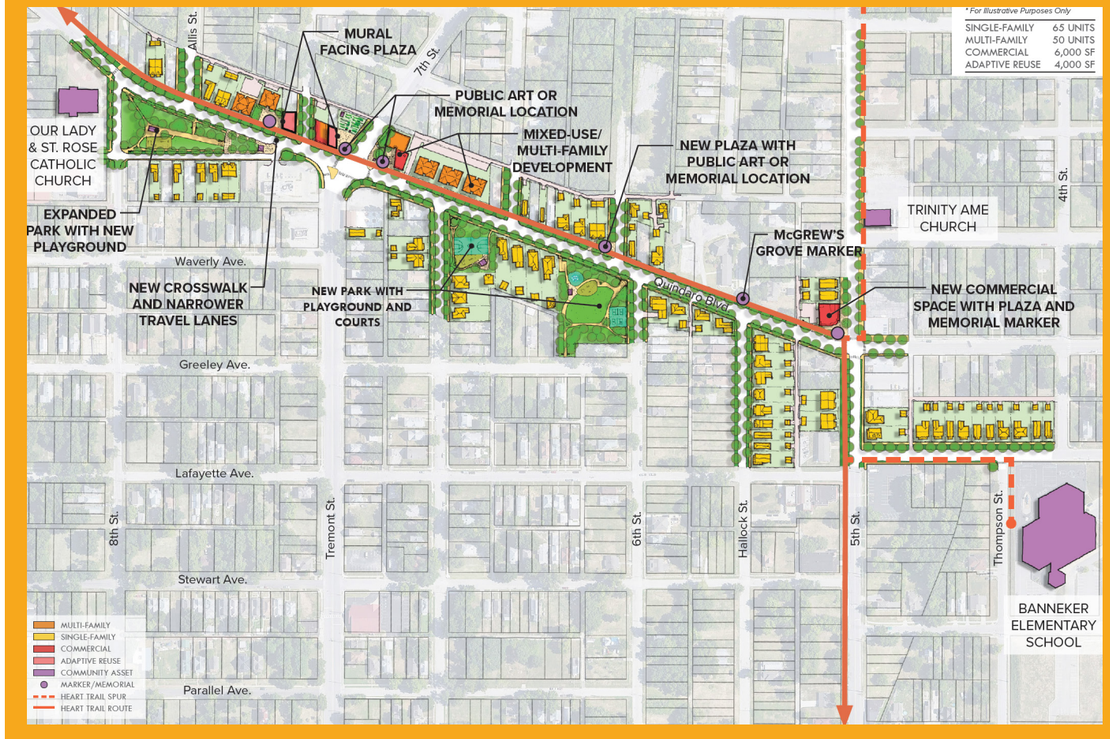
DECLARACIÓN DE VISIÓN FUTURA:
Desarrollar Quindaro Boulevard como una conexión fundamental en el Sendero Northeast Heritage que rinda homenaje al histórico vecindario y facilite el acceso a oportunidades para residentes y trabajadores.

El Plan de senderos patrimoniales del noreste identifica a Quindaro Boulevard como un área esencial para la reinversión en recursos culturales y recreativos para reforzar la comunidad. Se identifica un camino de uso compartido a lo largo de un lado de la calle para proporcionar opciones de movilidad adicionales, junto con inversiones importantes en arte público, creación de lugares y espacios verdes. Cuando se complete, el proyecto uniría a los residentes de Quindaro Ruins y Kaw Point a través de un sendero continuo que rinde homenaje al patrimonio de la zona.

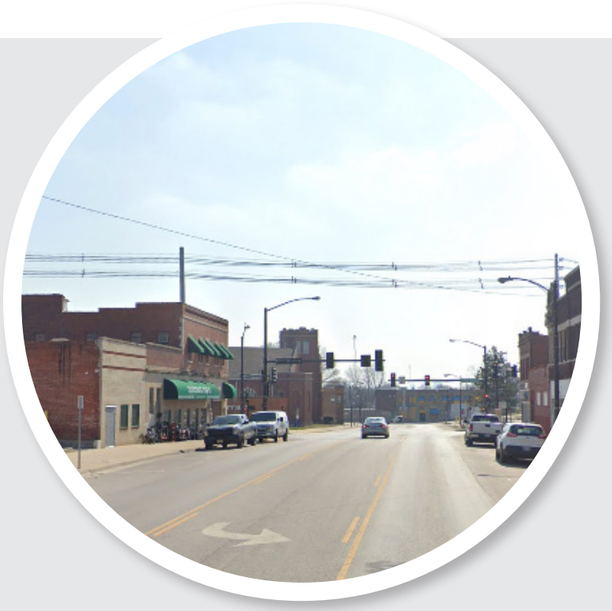
APROVECHAR LOS PLANES Y OPORTUNIDADES ANTERIORES

Las recomendaciones más importantes de los esfuerzos de planificación anteriores incluyen:

- Crear nodos de uso mixto en las principales intersecciones a lo largo de Quindaro Boulevard.
- Reutilizar de forma adaptativa los edificios existentes, rehabilitar el parque de viviendas actual y promover el desarrollo equitativo de construcciones en espacios vacíos.
- Agregar árboles en las calles, pequeños parques urbanos y drenajes sostenibles de aguas pluviales donde sea posible a lo largo del sendero Heritage.

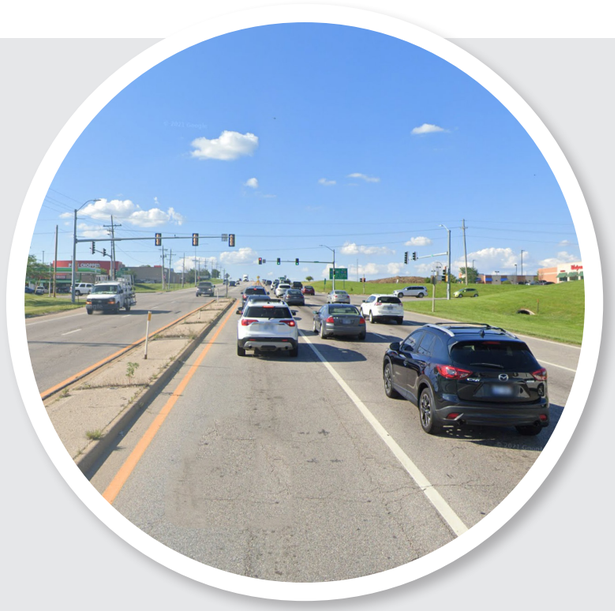


Otros corredores destacados



Central Avenue

Central Avenue es un corredor comercial de uso mixto que proporciona una arteria fundamental al sur del centro de KCK. El corredor es objeto de un interés renovado en la reurbanización, y en él radican muchas instituciones locales queridas. En la actualidad, el uso de la carretera es principalmente para vehículos y el transporte público, con opciones limitadas para ciclistas y aceras estrechas. A medida que se mantiene el interés en la reurbanización, el condado debe tratar de transformar Central Avenue en un corredor de vida-trabajo-entretenimiento. Esto incluye aceras anchas, mejor servicio de transporte público y comodidades, y un mayor énfasis en el desarrollo concentrado, de uso mixto, y la falta de viviendas intermedias para brindar servicio a una población diversa. Central Avenue debe usarse para volver a conectar el condado con el río Kansas y convertirse en un cruce principal de bicicletas/peatones en el histórico West Bottoms.



K-7

K-7 es una carretera estatal que, en la parte occidental del condado, conecta las comunidades con el condado de Johnson al sur, y el condado de Leavenworth al norte. Este corredor funciona principalmente como una carretera, con una combinación de intercambios de acceso limitado y semáforos. Los planes anteriores han pedido que la carretera se actualice según los estándares de autopista, pero con la renovación de dichos estudios, es posible que sea hora de revisar esa misión, en particular en el área de Bonner Springs. Las comunidades locales deben lidiar con las compensaciones de las conexiones rápidas de autopistas a las comunidades vecinas y el desarrollo suburbano que induciría en comparación con el hecho de mantener el carácter rural del corredor, que hace que esta parte del condado sea única.



18th Street

18th Street es el siguiente corredor importante norte-sur al oeste de 7th Street/Rainbow Boulevard. Conecta KCK con Armourdale, Argentine, Shawnee Heights, Rosedale, y llega al condado de Johnson, donde se convierte en Roe Avenue. Al sur de Central Avenue, se ensancha a cuatro carriles para vehículos y una sección transversal obsoleta de la autopista. Como resultado, los vehículos que ingresan al Área Central desde el sur a menudo viajan a altas velocidades, y la carretera representa un desafío de creación de espacios para la seguridad y la comunidad. Al sur de la I-70, el corredor está firmado como US-69 (propiedad de KDOT) y está diseñado como una autopista a pesar de la proximidad de la autopista paralela I-635. Crea una barrera física y psicológica a través de Argentine y Shawnee Heights. Esta sección podría reinventarse como un bulevar urbano moderno con velocidades reducidas para vehículos, vías para bicicletas en la calle y conexiones mejoradas con los vecindarios adyacentes. Además, el exceso de derecho de paso podría transformarse en parcelas urbanizables para el desarrollo orientado al transporte público o al sendero. Este corredor representa una oportunidad para un rediseño significativo con KDOT y la posible transferencia de propiedad a UG, en especial a medida que avance el proyecto de reemplazo del puente de 18th Street de KDOT.

Corredores de oportunidades y acceso a alimentos saludables

Varias áreas a lo largo de los corredores de oportunidades propuestos se ajustan a la descripción de un **desierto alimentario**, en el que una gran cantidad de residentes no tienen acceso a un supermercado o una tienda grande de comestibles. UG, con socios específicos, debe tratar de aprovechar la inversión en estos corredores para reducir las condiciones del desierto alimentario siempre que sea posible. **El acceso a alimentos saludables requerirá infraestructura peatonal adicional y mejorada, así como opciones de transporte alternativas.**



Actualización del Plan maestro de aceras, ciclovías y senderos

En 2012, UG encargó su primer Plan maestro de aceras y senderos (STMP, por sus siglas en inglés) para abordar muchas de las necesidades de movilidad descritas anteriormente: construcciones inadecuadas de aceras y senderos en muchas partes del condado a pesar de, al mismo tiempo, tener un gran número de residentes que dependen de caminar y andar en bicicleta como su principal modo de transporte. Este plan proporcionó un proyecto para la implementación de una red de aceras y senderos, y sus prioridades se basaron en un extenso proceso de participación pública. Hoy, 10 años después, gran parte de la red de aceras y senderos recomendada del STMP original permanece sin construir, aunque se ha progresado en algunas áreas del condado y se han identificado varias construcciones nuevas que se solicitaron a través del proceso **goDotte**. Las siguientes páginas muestran una actualización del STMP de UG al 2012, notablemente reformulado como el **Plan maestro de aceras, ciclovías y senderos**. Hay que tener en cuenta que dentro de las ciudades de Bonner Springs y Edwardsville, las aceras, senderos y ciclovías planificadas también se muestran en las páginas siguientes de acuerdo con los esfuerzos de planificación anteriores realizados por esas ciudades.

Uso del plan

De acuerdo con el STMP original, la Junta Administrativa, la Comisión de Planificación y el personal de UG deben consultar este plan a la hora de revisar las propuestas de desarrollo, redactar políticas futuras y preparar los próximos presupuestos de mejoras de capital. El plan debe usarse como un recurso para que los residentes, trabajadores y visitantes se informen sobre futuras conexiones para peatones y ciclistas, y apoyen proyectos interjurisdiccionales tanto dentro del condado de Wyandotte como en sus líneas fronterizas.

Actualizaciones del plan

Las siguientes páginas describen las actualizaciones del Plan maestro de aceras, ciclovías y senderos. Estas deben considerarse actualizaciones del Capítulo 6 (Red y prioridades futuras de aceras) y el Capítulo 7 (Red y prioridades futuras de senderos) del STMP de 2012. En las páginas siguientes se han proporcionado mapas de todo el condado para obtener una vista de alto nivel de las redes recomendadas; las representaciones gráficas subyacentes y conjuntos de datos estarán disponibles en línea a través del portal SIG de UG, y se prevé que sean conjuntos de datos en vivo que se actualizarán a medida que se construyan nuevas instalaciones.





Senderos existentes del dique del río Kansas, cerca del puente de Central Avenue

Sendero frente al río, recientemente completado, en la ciudad de Edwardsville

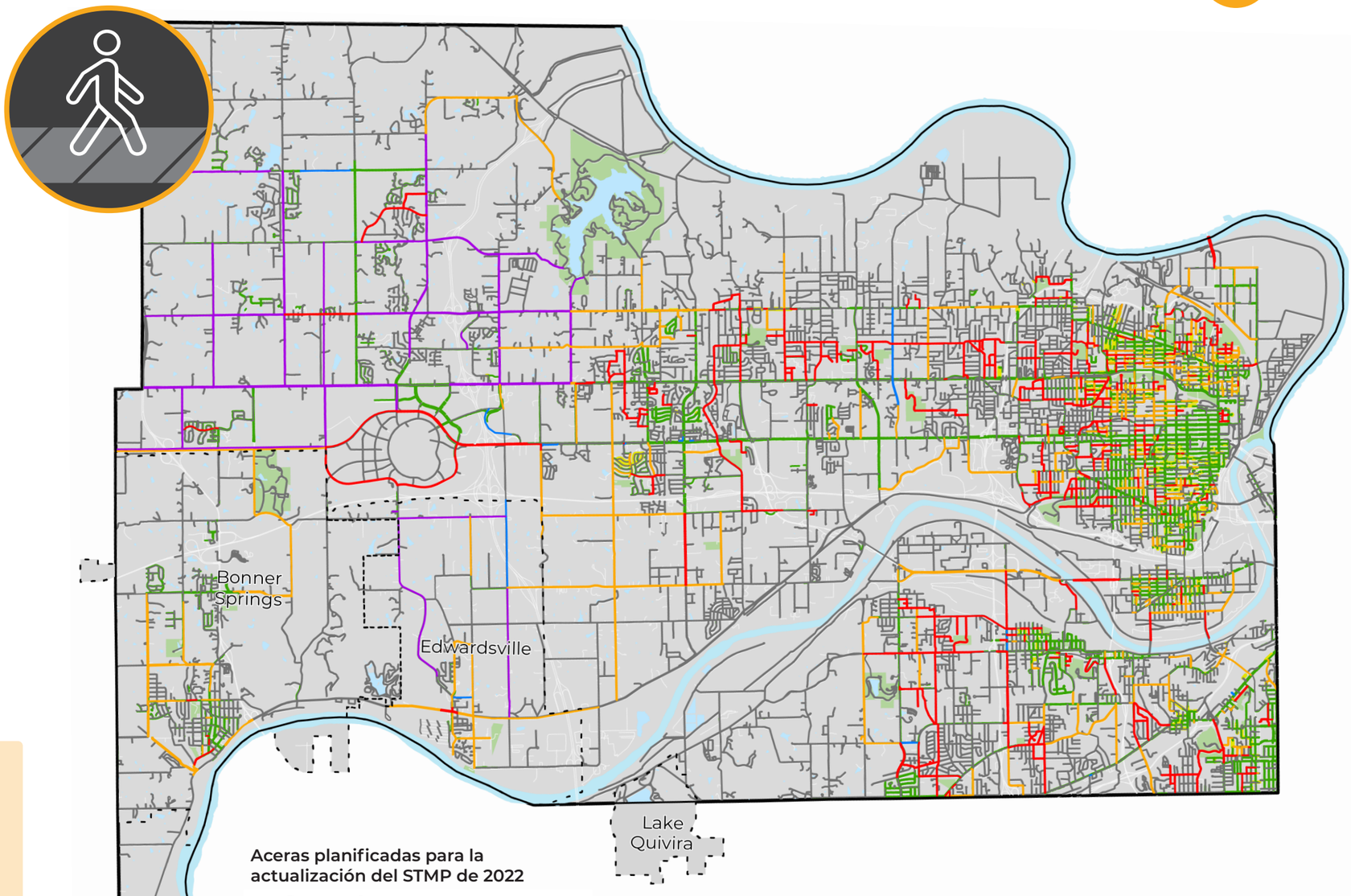
Aceras

El mapa de la red futura de aceras a la derecha muestra todas las ubicaciones donde no hay una acera en el condado en la actualidad, y si una acera en esas ubicaciones es o no una prioridad. De acuerdo con el STMP de 2012, este plan no recomienda aceras en todas partes del condado; sin embargo, eso no quiere decir que las aceras no deban construirse o repararse dentro de segmentos no identificados en este plan. Más bien, la red de aceras priorizadas está destinada a abordar las necesidades básicas de los peatones, que incluyen, entre otras, la conexión de vecindarios con escuelas, parques, líneas de transporte público y otros destinos locales importantes. El objetivo de este mapa es servir como una guía general para la priorización de futuras mejoras en las aceras. Las rutas y prioridades específicas pueden modificarse en función de las condiciones cambiantes, la opinión pública adicional y un análisis de ingeniería más detallado.

El mapa de la Red futura de aceras a la derecha también muestra las ubicaciones de las aceras existentes en el condado, así como datos de las condiciones en que se encuentran, según una evaluación de 2018 realizada por Obras Públicas de UG. En el futuro, UG debe tratar de realizar evaluaciones periódicas sobre las condiciones de las aceras y mantener y actualizar un conjunto de datos de las condiciones de las aceras existentes como corresponde. En teoría, este conjunto de datos se integraría con el conjunto de datos que muestra las aceras no construidas y planificadas para crear una sola representación gráfica que incluya la priorización de las aceras no construidas, así como la priorización para el mantenimiento/reconstrucción de las aceras existentes.

$ CONSIDERACIONES FISCALES (UG)

En KCK, el mantenimiento de las aceras es responsabilidad financiera del propietario. En la actualidad, no hay fondos dedicados para aceras fuera de la Política del Programa de Incentivos para Aceras, en la que los propietarios pueden solicitar el reembolso de aproximadamente el 50 % del costo promedio de la remoción/reemplazo de aceras o bordillo de aceras. Incluso si hubiera una fuente de financiamiento destinada a las aceras, sería inaccesible e innecesario construir aceras en cada parte del condado.



Nota: *Este mapa pretende servir como una guía general para la priorización de futuras mejoras en las aceras, conforme a un análisis de alto nivel y la opinión de la población. Las rutas y prioridades específicas pueden modificarse en función de las condiciones cambiantes, la opinión pública adicional y un análisis de ingeniería más detallado. Las representaciones gráficas subyacentes y conjuntos de datos estarán disponibles en línea a través del portal SIG de UG y se prevé que sean conjuntos de datos vivos que se actualizan a medida que se construyen nuevas instalaciones.*

Ciclovías

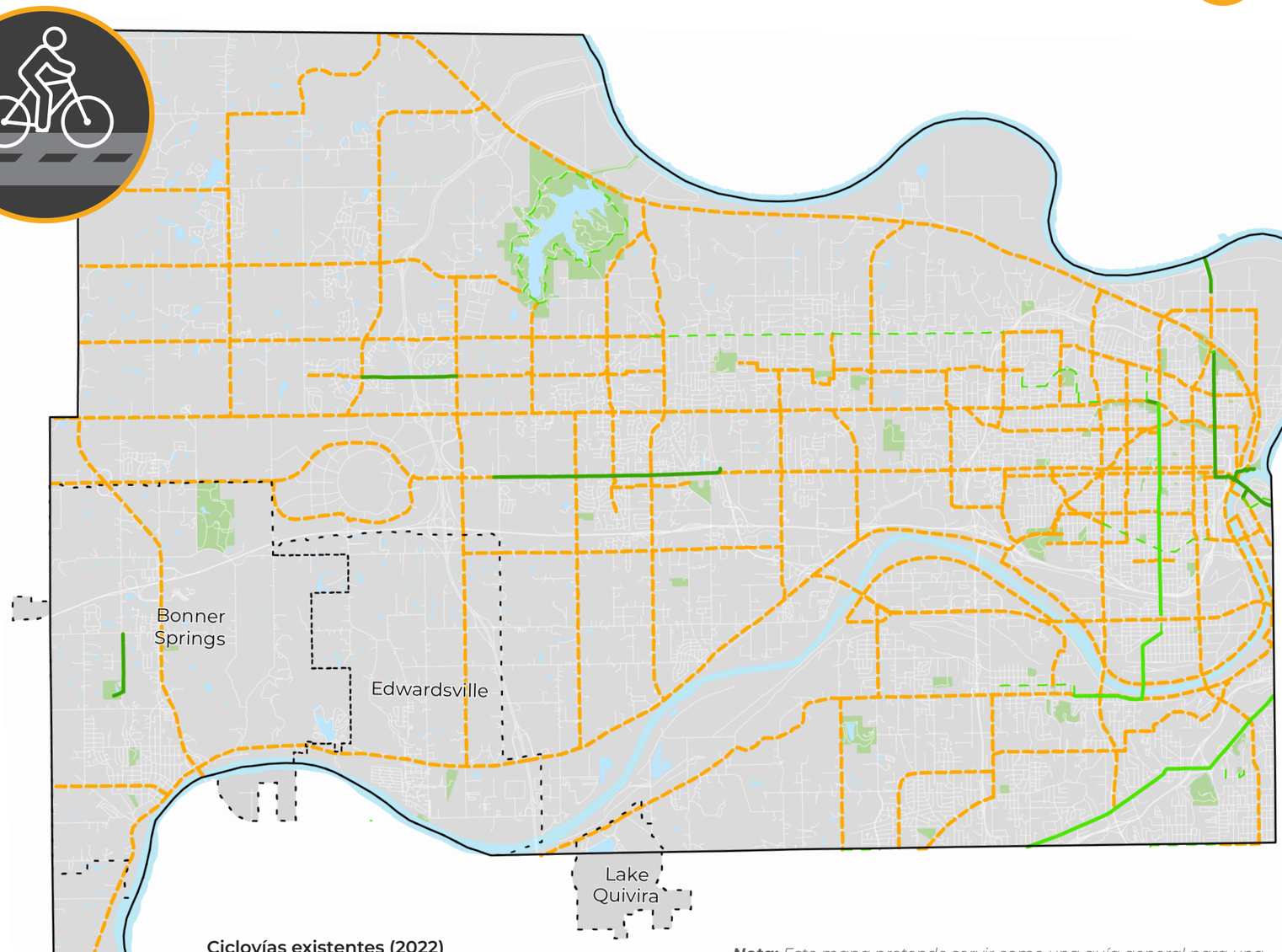
Las ciclovías representan corredores viales que se han identificado para facilitar el viaje en bicicleta. Estos son, en su mayoría, arteriales o vías colectoras. El mapa de la Red futura de ciclovías a la derecha muestra las rutas para bicicletas planificadas en el condado de Wyandotte, así como los corredores viales existentes con capacidad para bicicletas (carriles para bicicletas con líneas en la calle, carriles compartidos señalizados o un camino paralelo fuera de la calle).

La futura red de ciclovías será una mezcla de distintos tipos de construcciones que sean apropiadas dentro de un contexto que considere a los usuarios, los tipos de carreteras y el uso de la tierra. A lo largo de algunos corredores viales, quizá sea necesario que los viajes en bicicleta deban estar previstos a través de un camino paralelo fuera de la calle que sea lo bastante ancho como para incluir los viajes de peatones y bicicletas (generalmente de al menos 10 pies de ancho). Un ejemplo de este tipo de implementación es el sendero a lo largo de Georgia Avenue cerca de la I-435. También puede haber oportunidades mediante una reducción de carriles u otras mejoras para implementar carriles exclusivos para bicicletas dentro de la carretera, similares a Merriam Lane y Southwest Boulevard.

Legalmente, los ciclistas pueden compartir la carretera con vehículos en la mayoría de las rutas; sin embargo, se deben hacer adaptaciones adicionales para las bicicletas en rutas destinadas a bicicletas por medio de señalizaciones, mejoras en los arcenes, reubicación o reconfiguración de rejillas de servicios públicos y otras medidas de seguridad. También se debe incluir una señalización apropiada en las rutas designadas para bicicletas con el objetivo de alertar a los automovilistas de la presencia de bicicletas.

$ CONSIDERACIONES FISCALES

Cabe señalar que se supone que la mayoría de las ciclovías están en el derecho de paso vehicular, con costos no asumidos por el desarrollo privado. Sin embargo, cuando una ciclovía se superpone con una conexión de sendero local o regional, estas conexiones de senderos idealmente se construirán con el tiempo a medida que ocurra el desarrollo y la reurbanización, e idealmente con un costo compartido por el desarrollo privado.



Nota: *Este mapa pretende servir como una guía general para una futura red de carriles para bicicletas, en base a un análisis de alto nivel y la opinión de la población. Las rutas específicas pueden modificarse en función de las condiciones cambiantes, la opinión pública adicional y un análisis de ingeniería más detallado. Las representaciones gráficas subyacentes y conjuntos de datos estarán disponibles en línea a través del portal SIG de UG y se prevé que sean conjuntos de datos vivos que se actualizan a medida que se construyen nuevas instalaciones.*

Senderos y vías verdes

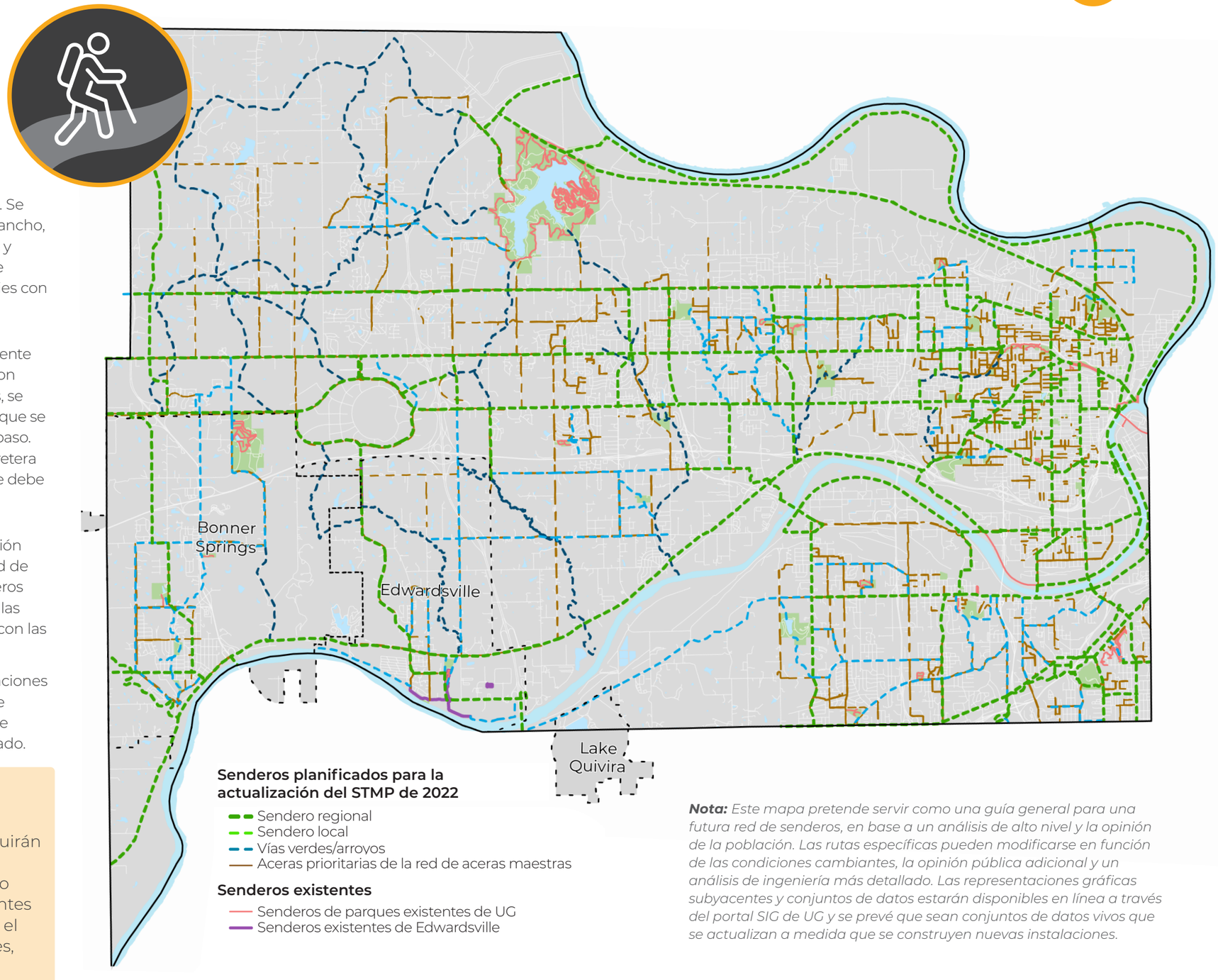
El mapa de la red futura de senderos que se muestra a la derecha está destinado a servir como una guía a largo plazo para los senderos de todo el condado, que incluye los siguientes tipos diferentes de construcciones:

- **Senderos regionales**, que ofrecen conexiones entre condados y enlaces a senderos regionales fuera del condado. Se recomienda que estos senderos tengan al menos 10 pies de ancho, con señalización y líneas para advertir la prioridad de ciclistas y peatones. Cuando sean paralelos a una carretera existente, se recomienda una zona de amortiguamiento de al menos 12 pies con señalización y orientación.
- **Senderos locales**, que ofrecen conexiones a vecindarios y destinos locales. Se prevé que estos senderos sean principalmente adyacentes a las carreteras existentes en áreas desarrolladas con derecho de paso limitado. Al igual que los senderos regionales, se recomienda que estos tengan al menos 10 pies de ancho, aunque se pueden aceptar 8 pies en secciones limitadas de derecho de paso. Es preferible una zona de amortiguamiento verde entre la carretera y el sendero o, como mínimo, una barrera física o barandilla. Se debe proporcionar señalización de orientación y líneas.
- **Senderos de las vías verdes**, que suelen seguir arroyos y proporcionan un entorno único para los senderos y la inmersión del usuario en la naturaleza. Estos ofrecen una salida de la red de calles, así como un entorno recreativo más natural. Los senderos de las vías verdes también brindan la oportunidad de alinear las inversiones en infraestructura de gestión de aguas pluviales con las inversiones en transporte y movilidad.

El mapa de la Red futura de senderos también señala las ubicaciones de las aceras prioritarias identificadas en el mapa Red futura de aceras, ya que juntas representan la red priorizada y deseada de espacios para peatones y bicicletas fuera de la calle en el condado.

$ CONSIDERACIONES FISCALES

Cabe señalar que la mayoría de los senderos se construirán con el tiempo a medida que se logre el desarrollo y la reurbanización, e idealmente con un costo compartido por el desarrollo privado. Sin embargo, habrá importantes conexiones de senderos que no serán financiadas por el desarrollo privado, especialmente senderos en puentes, diques y antiguos corredores ferroviarios.



Nota: *Este mapa pretende servir como una guía general para una futura red de senderos, en base a un análisis de alto nivel y la opinión de la población. Las rutas específicas pueden modificarse en función de las condiciones cambiantes, la opinión pública adicional y un análisis de ingeniería más detallado. Las representaciones gráficas subyacentes y conjuntos de datos estarán disponibles en línea a través del portal SIG de UG y se prevé que sean conjuntos de datos vivos que se actualizan a medida que se construyen nuevas instalaciones.*

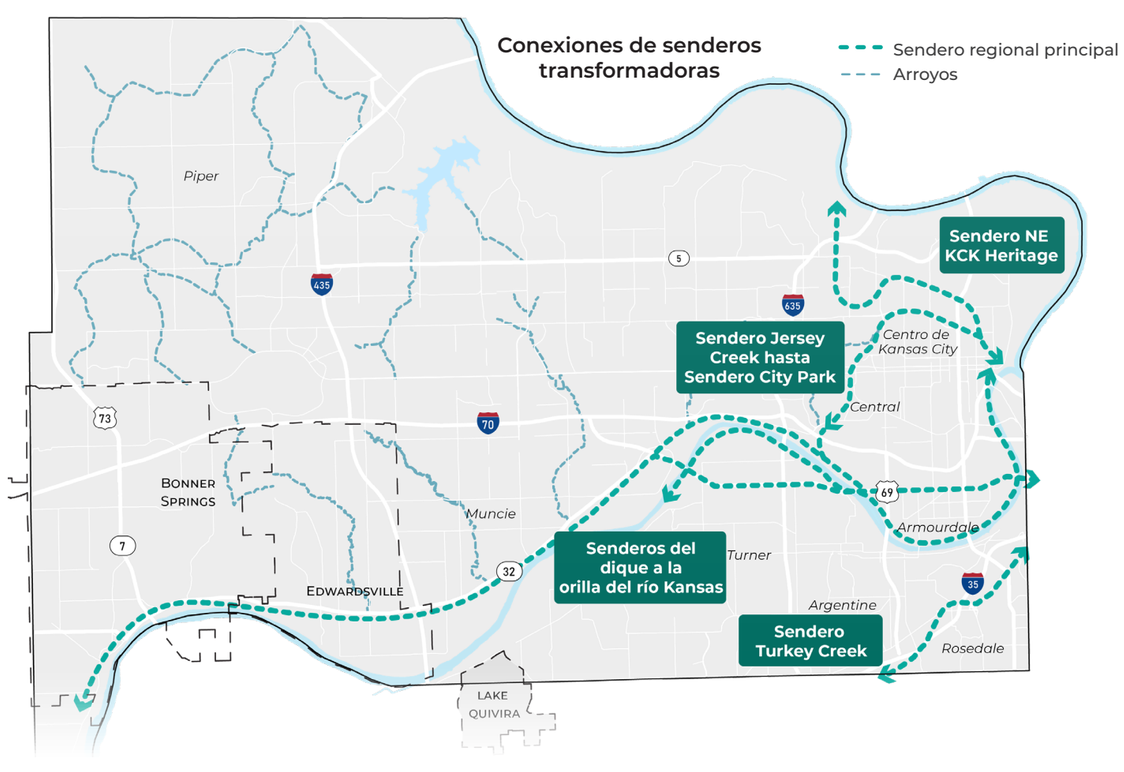
Conexiones de senderos transformadoras

El STMP de 2012 identificó prioridades para mejoras en los senderos como una guía general para la implementación futura de una red en todo el condado. Es poco probable que determinadas conexiones de senderos sean financiadas por el desarrollo privado, sino más bien a través de fondos locales, estatales y federales. El STMP de 2012 priorizó este tipo de proyectos de acuerdo con lo siguiente:

1. Segmentos de senderos que establecen una conexión directa con escuelas y parques existentes
2. Segmentos de senderos que establecen una conexión entre condados
3. Segmentos de senderos que establecen una conexión directa a la red regional de senderos

En base a estas prioridades, junto con los aportes proporcionados a través del proceso de participación pública y de las partes interesadas de **goDotte**, varias conexiones de senderos regionales propuestas en el condado han sido identificadas como "Conexiones de senderos transformadoras", o las prioridades más altas del condado que requieren fondos e implementación.

También debe tenerse en cuenta que, la mayoría de las veces, los proyectos de senderos se implementan en función de oportunidades que no siempre se pueden prever en un plan a largo plazo. Por lo tanto, UG y las entidades asociadas deben mantenerse flexibles y aprovechar las oportunidades que surjan para implementar los proyectos de senderos deseados.



Senderos del dique a la orilla del río Kansas/Sendero K-32.

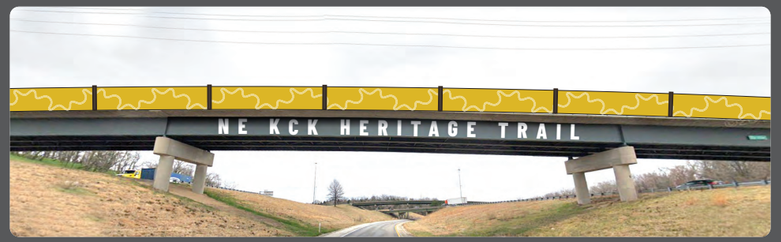
Los diques están diseñados para proteger contra inundaciones y sirven como una barrera física a la orilla del río; sin embargo, como bien se demostró en el área metropolitana y en otros lugares, los diques pueden tener un doble propósito: como senderos para caminar y para andar en bicicleta. Los senderos del dique a la orilla del río Kansas representan una gran oportunidad y se han propuesto e implementado de modo parcial. Hoy hay una sección existente del sendero del dique en Armourdale entre Kansas Avenue y Central Avenue, aunque las condiciones del sendero, la orientación y las construcciones son limitadas hasta el momento. UG ha estado trabajando con el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos (USACE, por sus siglas en inglés), que regula los diques, para aprovechar múltiples fuentes de financiamiento para mejorar y crear espacios de senderos en el área de Armourdale. Esto debe incluir mejoras en las superficies de los senderos, los puntos donde comienzan los senderos y la orientación, y debe ofrecer comodidades como asientos y árboles de sombra. Una conexión del sendero por el puente de Rock Island (puente ferroviario abandonado) en el histórico West Bottoms hoy se encuentra en reurbanización como una asociación público-privada.

Por último, se prevé que los senderos del dique continúen hacia el oeste y finalmente se conecten a un sendero regional a lo largo de K-32 por Bonner Springs y Edwardsville. Los esfuerzos de planificación anteriores, en especialel Plan de reurbanización multimodal K-32 Tri-City, han recomendado una futura conexión de senderos de usos múltiples a lo largo de este corredor. En particular, la ciudad de Edwardsville ha construido varios segmentos de senderos recientemente como parte de sus esfuerzos de reurbanización de River Front Park y se encuentra en etapas de diseño avanzado para otras conexiones de senderos a lo largo del río.



Sendero Patrimonial del Noreste de KCK/Sendero de Jersey Creek a City Park

El Sendero patrimonial del noreste de KCK se extenderá desde Kaw Point al norte; y al oeste, hasta Quindaro Townsite, pasando por Jersey Creek Park. Este sendero se ha estudiado en gran medida por UG, culminando en el Plan de senderos patrimoniales que se adoptará en 2022. Desde el punto de vista de la movilidad, el proyecto de senderos patrimoniales tiene como objetivo garantizar la accesibilidad para todas las edades a través de múltiples modalidades de transporte, alentando tanto a los residentes como a los visitantes a conectarse con los activos y puntos de interés de la comunidad. Registrará la historia del área, incluyendo usos de conmemoración y preservación, y promoverá el desarrollo económico apoyando la preservación residencial y, a la vez, estimulando la reinversión equitativa a nivel local. La ruta de sendero preferida, que se muestra en la página siguiente, se divide en tres (3) componentes principales: el sendero de la ciudad, el sendero de la parte central y el sendero del río. A través del proceso de planificación de **goDotte**, se recomienda que UG también explore una extensión adicional de este sendero a lo largo del corredor fluvial entre Jersey Creek Park y City Park, conectando estos dos parques con Wyandotte High School y Donnelly College, y posiblemente alinearse con inversiones en infraestructura de aguas pluviales en esta área baja y propensa a inundaciones.



Representación gráfica (render) cortesía del Anteproyecto del sendero patrimonial del NE de KCK



OVERPASS AT 27TH STREET & I-635
VIEW FROM THE SIDEWALK
TEN 50' SECTIONS | 5'X10' PANELS
BRIDGE WIDTH ~500 FT









Mapa conceptual del Sendero Patrimonial del Noreste de KCK - Las líneas discontinuas del mapa ilustrativo del sendero indican posibles conexiones o futuras expansiones del sendero (fuente: Plan de senderos patrimoniales del noreste de KCK, de PSP)

Sendero Turkey Creek

Como se recomienda en el Plan del corredor de conexión de Merriam, también adoptado por UG en 2022, el sendero Turkey Creek sería paralelo al corredor Merriam Lane/Southwest Boulevard a lo largo de una alineación histórica del sendero fluvial que ha estado parcialmente abandonado, pero sigue siendo accesible hoy en día en algunas áreas. Serviría como una puerta de entrada a través de Rosedale y conectaría el área directamente con el condado de Johnson y KCMO, mitigando varias barreras importantes para los viajes en bicicleta y peatones en el corredor y la región. Este proyecto también debe tratar de proporcionar una conexión directa de senderos a Rosedale Park, Mission Road y los senderos naturales de Rozarks. También se vincularía con una ciclovía propuesta a lo largo del corredor existente de la 18th Street Expressway (que se coordinará en asociación con KDOT). Una visualización conceptual de este sendero, y la reurbanización asociada a lo largo del corredor se muestra a la derecha.



Foto cortesía del Plan del corredor de conexión de Merriam.



Mapa conceptual del sendero Turkey Creek en la 18th Street Expressway (Fuente: Plan del corredor de conexión de Merriam, de PSP).

Consideraciones adicionales sobre aceras, ciclovías y senderos

Preferencias de diseño de senderos

UG prefiere contar con un sendero fuera de la calle de 10 pies de ancho con líneas, orientación y señalización para peatones en lugar de ciclistas, con una orientación clara que indique que los ciclistas pueden (y deben) usar el sendero. Esto debe incluirse como parte de cualquier mejora pública para cualquier proyecto de desarrollo relevante dentro de UG, y las ciudades independientes también deben considerar esta opción de preferencia. UG también debe tratar de retroceder y demarcar/señalizar todas las aceras de 10 pies existentes en todo el condado.

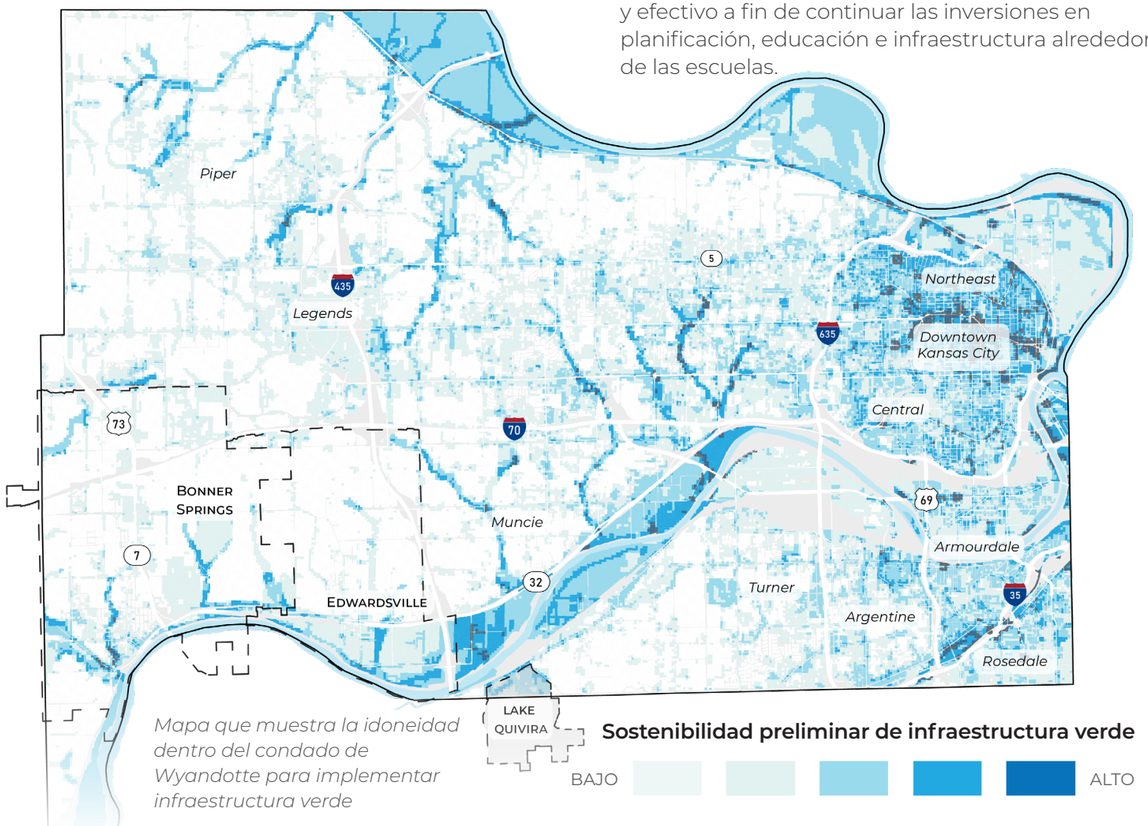
Al mismo tiempo, la ordenanza de Calles Completas de UG autoriza específicamente a los servicios de obras púbicas de UG a ajustar el tamaño de cualquier derecho de paso público no exento si la carretera transporta menos de 20,000 vehículos por día o menos de 1,000 vehículos durante el horario pico. Este espacio disponible podría reasignarse a espacios protegidos para bicicletas, espacios verdes o estacionamiento. Desde el punto de vista del mantenimiento de Obras Públicas, los senderos fuera de la calle son preferibles a las instalaciones en las calles; sin embargo, reconociendo que no siempre se dispone de espacio adicional fuera del derecho de paso vehicular, desde el punto de vista fiscal, se debe considerar seriamente la posibilidad de que se construyan carreteras con dimensiones del tamaño correcto.



Sendero accesible fuera de la calle con señalización, franjas, iluminación y otras comodidades

Seguridad y accesibilidad de senderos

El sistema de senderos en el condado de Wyandotte, en particular aquellos que no están próximos a las carreteras, debe ser seguro y accesible para usuarios de todas las edades y capacidades. Los senderos deben abarcar varias formas de micromovilidad, incluyendo scooters, patinetas y sillas de ruedas motorizadas. Todas las instalaciones deben diseñarse de acuerdo con la Ley de estadounidenses con discapacidades (ADA, por sus siglas en inglés). La seguridad percibida también es una consideración importante para fomentar el uso de estas áreas. Los usuarios de nuestros senderos necesitan sentirse seguros, y el diseño de senderos debe facilitar esto tanto como sea posible (por ejemplo, a través de la iluminación cuando sea posible).



Mapa que muestra la idoneidad dentro del condado de Wyandotte para implementar infraestructura verde

Rutas seguras a la escuela

Los programas de Rutas seguras a la escuela (SRTS, por sus siglas en inglés) tienen como objetivo mejorar la seguridad para que los estudiantes vayan caminando y en bicicleta a la escuela a través de mejoras en la infraestructura (por ejemplo, la construcción de aceras y senderos, cruces peatonales y aplacar el tráfico) y otros mecanismos como la educación y la aplicación de la ley. En la actualidad, en el condado de Wyandotte, el programa SRTS es una asociación entre los departamentos de Salud Pública y Obras Públicas de UG, BikeWalkKC y los distritos escolares de KCK, Turner y Piper. El programa SRTS debe expandirse a todo el condado, incluidas las ciudades independientes. Tenga en cuenta que KDOT está haciendo un análisis activo de opciones para reconstruir un programa SRTS estatal fuerte y efectivo a fin de continuar las inversiones en planificación, educación e infraestructura alrededor de las escuelas.

Infraestructura de aguas pluviales y vías verdes con múltiples beneficios

La necesidad de una red más completa de vías verdes y senderos coincide con el deseo del condado de modernizar sus políticas de infraestructuras ecológicas y criterios de diseño, específicamente en torno a la infraestructura de aguas pluviales. Los senderos establecidos a lo largo de los corredores fluviales pueden vincularse a la infraestructura para proteger y mejorar la calidad del agua y mejorar los elementos naturales, lo que permite al condado obtener múltiples beneficios a la vez. El desarrollo de senderos a lo largo de corredores de arroyos vulnerables también se ha utilizado con gran éxito en muchos lugares para controlar las inundaciones, algo que será cada vez más importante a medida que los patrones climáticos estén más marcados. UG ha aprovechado las subvenciones de AmeriCorp VISTA para desarrollar evaluaciones internas detalladas de la idoneidad del sitio y la priorización de la infraestructura ecológica dentro del condado, que se alinea con gran parte de la red de senderos propuesta por el condado (ver mapa a la izquierda) Esta evaluación debe llevarse adelante para establecer límites al desarrollo a lo largo de las vías fluviales identificadas e implementar senderos recreativos dentro de esos corredores.



Sendero adyacente a bioswale con vegetación natural para el manejo de aguas pluviales

Actualización del plan de calles principales

El Plan de calles principales define un conjunto de tipologías de calles para el condado de Wyandotte que apoyan el objetivo de **goDotte** de alinear mejor el uso de la tierra y el transporte. El Plan de calles principales define estas tipologías en tres pasos:

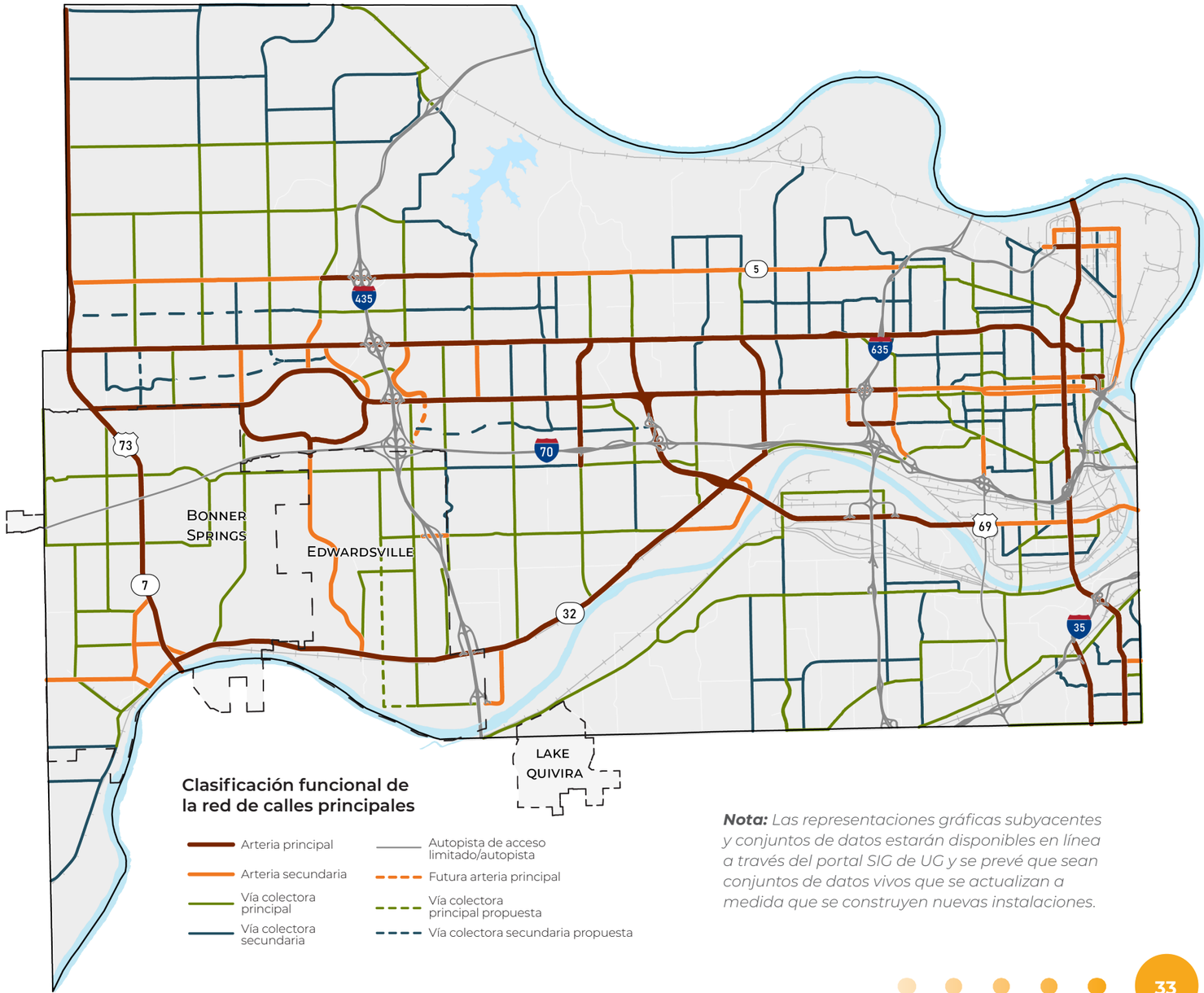
1. Actualización del sistema de clasificación funcional existente.
2. Identificación de zonas de tipos de uso generalizado del suelo.
3. Definición de tipologías de diseño de calles que combinen el sistema de clasificación funcional y las zonas de uso del suelo.

Haciendo uso de estas tipologías, **goDotte** propone pautas detalladas de diseño de calles que se resumen en una matriz en las siguientes páginas.

Clasificaciones funcionales

El primer paso para definir las tipologías de diseño de calles es desarrollar un sistema de clasificación funcional para ellas. La clasificación funcional ayuda a identificar el papel que desempeña cada calle en la red de toda la ciudad. La División Metropolitana de Kansas City de la Asociación Estadounidense de Obras Públicas (APWA, por sus siglas en inglés) ha adoptado un sistema de clasificación funcional. Para garantizar la coherencia desde el punto de vista regional, **goDotte** ha modificado las categorías y definiciones de clasificación funcional anteriores del condado de Wyandotte para alinearlas con estas pautas de APWA.

Para mejorar la coherencia con los estándares regionales de APWA y FHWA federales, **goDotte** actualizó estos tipos de calles y, a la vez, conservó las agrupaciones de calles y algunas de las características de cada tipo de calle definidas en el Plan de calles principales. La información adicional en el **Anexo D** resume el sistema de clasificación funcional propuesto para el condado de Wyandotte, basado en estas pautas de APWA y FHWA.



Nota: *Las representaciones gráficas subyacentes y conjuntos de datos estarán disponibles en línea a través del portal SIG de UG y se prevé que sean conjuntos de datos vivos que se actualizan a medida que se construyen nuevas instalaciones.*

Áreas según el tipo de uso de la tierra

El segundo paso para definir las tipologías de calles es identificar zonas según el tipo de uso generalizado de la tierra. Las siguientes zonas según el tipo de uso de la tierra describen patrones generalizados de uso de la tierra en áreas del condado, basándose en las áreas de política de uso de la tierra en el Plan Maestro de la Ciudad de 2008 de UG, los Planes de Área y los Planes Maestros de las ciudades independientes. Estas zonas se muestran a escala de condado en la ilustración de la derecha.

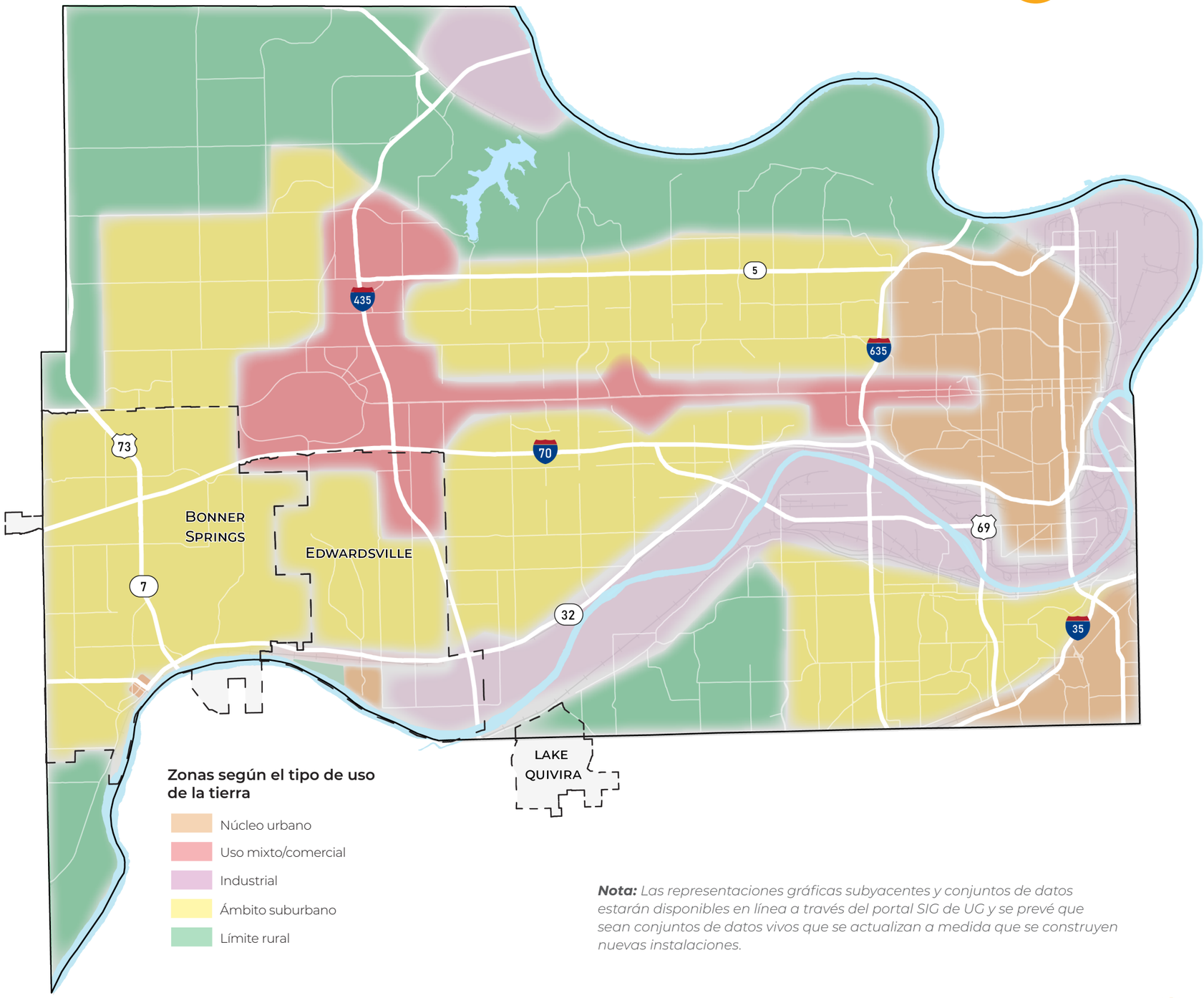
Núcleo urbano — Áreas al este de la Interestatal 635, incluyendo el centro de KCK. Esta área se caracteriza por una mayor densidad y una infraestructura más antigua. Esta zona tiene una equivalencia aproximada con las áreas del centro de KCK, Bonner Springs y Edwardsville.

Uso mixto/comercial — Áreas de tipo comercial, principalmente a lo largo de State Avenue y partes de la Interestatal 435 y Kaw Drive en el área suroeste del condado. Esta zona incluye, en general, áreas a lo largo de los principales corredores y nodos comerciales.

Industrial — Áreas a lo largo de los principales corredores ferroviarios y de carga de tipo industrial y apoyan las oportunidades de empleo existentes y futuras. Esta zona incluye, en general, las áreas industriales a lo largo del río y los ferrocarriles y los centros de distribución adyacentes a las principales autopistas.

Ámbito suburbano — Áreas al oeste de la Interestatal 635 y partes al sur del río Kansas que tienen un tipo de uso de la tierra más suburbano. Esta zona incluye, en general, la expansión occidental de KCK en la era posterior a la Segunda Guerra Mundial.

Límite rural — Áreas con los niveles más bajos de densidad y desarrollo planificado. Esta zona abarca, en general, las áreas más al norte, oeste y suroeste del condado.



Nota: *Las representaciones gráficas subyacentes y conjuntos de datos estarán disponibles en línea a través del portal SIG de UG y se prevé que sean conjuntos de datos vivos que se actualizan a medida que se construyen nuevas instalaciones.*

Tipologías de diseños de calles

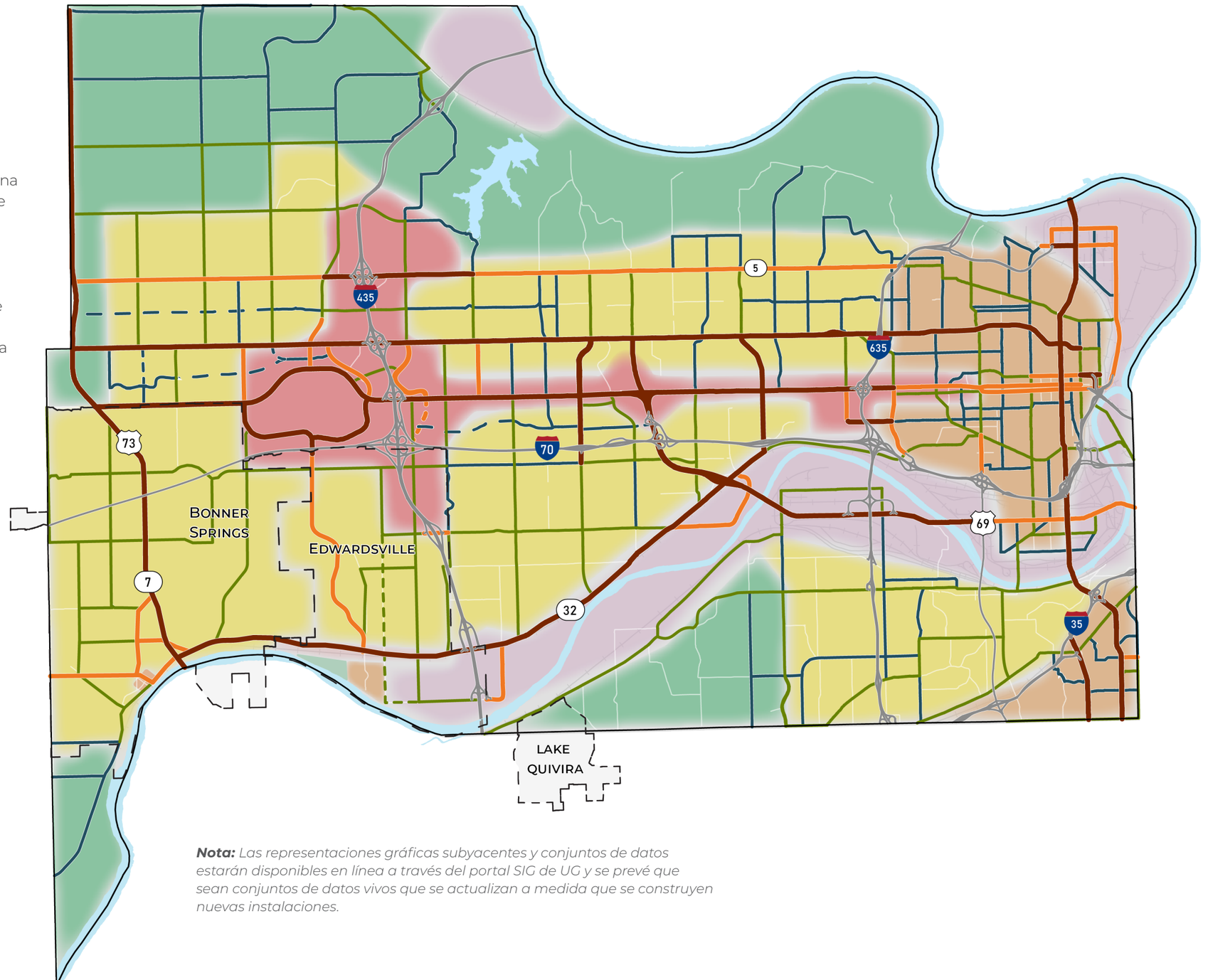
Cuando se juntan, el mapa del sistema de clasificación funcional (página 25) y el mapa de zonas según el tipo de uso de la tierra (página 26) crean un mapa de tipología de diseño de calles (a la derecha) que integra el uso de la tierra y las consideraciones de transporte. Este mapa sirve como una herramienta para combinar consideraciones para fines de las calles y el contexto. Al diseñar una nueva calle o rediseñar una existente, el primer paso debe ser determinar la tipología de la calle consultando el Mapa de tipologías de diseños de calles. Por ejemplo, una arteria principal en la zona central urbana debe diseñarse de manera diferente a una arteria principal en la zona del ámbito suburbano.

Clasificación funcional de la red de calles principales

- Arteria principal
- Arteria secundaria
- Vía colectora principal
- Vía colectora secundaria
- Autopista de acceso limitado/autopista
- Futura arteria principal
- Vía colectora principal propuesta
- Vía colectora secundaria propuesta

Zonas según el tipo de uso de la tierra

- Núcleo urbano
- Uso mixto/comercial
- Industrial
- Ámbito suburbano
- Límite rural



Nota: *Las representaciones gráficas subyacentes y conjuntos de datos estarán disponibles en línea a través del portal SIG de UG y se prevé que sean conjuntos de datos vivos que se actualizan a medida que se construyen nuevas instalaciones.*

Matriz de prioridades de diseño de calles

Una matriz de prioridades de diseño de calles es una herramienta para poner en práctica estas tipologías de diseños de calles. Estas matrices incluyen características de diseños de calles de referencia y elementos de prioridad para cada tipología. Las matrices están organizadas por zonas según el tipo de uso de la tierra y están organizadas considerando las vías de circulación y las zonas peatonales. Las vías de circulación se refieren a la parte del derecho de paso que se utiliza para la infraestructura de conducción, estacionamiento y bicicletas. Para carreteras con bordillos y alcantarillas, esta es el área de un bordillo a otro. Las zonas peatonales se refieren a la parte del derecho de paso que se utiliza para fines no vehiculares.



Esta herramienta muestra qué elementos de diseño de calles deben ser la prioridad más alta cuando se trata de un espacio limitado en las calles, al clasificar los elementos de diseño como de prioridad alta, media o baja. Esta herramienta tiene el objetivo de servir como punto de partida para los análisis de diseño y ofrecer pautas para elementos de diseño como el ancho del carril, las velocidades objetivo y las instalaciones para bicicletas y peatones.

El Anexo D muestra ejemplos de secciones transversales que ilustran las pautas de diseño para cada tipología, enfatizando los atributos que se clasifican como de alta prioridad. Las limitaciones de espacio pueden significar que los diseños finales implementados se desvíen de los que se muestran en las secciones transversales, pero se debe dar prioridad para preservar los elementos etiquetados como de alta prioridad.

Consulte el Anexo D: Marco del Plan de calles principales, para ejemplificar secciones transversales que ilustran las pautas de diseño en acción para cada tipología de calle.

Núcleo urbano

Las calles dentro del núcleo urbano, en general, deben dar una alta prioridad a las adaptaciones para el transporte público, las bicicletas y los peatones.

VÍAS DE CIRCULACIÓN

	ARTERIA PRINCIPAL	ARTERIA SECUNDARIA	VÍA COLECTORA PRINCIPAL	VÍA COLECTORA SECUNDARIA	CALLE DEL LOCAL
Número de carriles de paso	4	3-4	3	2	2
Ancho de carril	11’	11’	11’	10-11’	10’
Velocidad objetivo	35-40 mph	30-35 mph	25 mph	25 mph	20-25 mph
Consideración para vehículos grandes	Alta	Alta	Media	Media	Baja
Estacionamiento en la calle	Baja	Baja	Media	Media	Alta
Adaptaciones para el transporte público	Alta	Alta	Media	Media	Baja
Gestión de accesos/franjas centrales divisorias	Alta	Media	Baja	Baja	Baja
Adaptaciones para bicicletas	Media	Alta	Alta	Alta	Alta
Tipo preferido de instalaciones para bicicletas	Carriles para bicicletas protegidos	Carriles para bicicletas protegidos	Carriles para bicicletas	Carriles para bicicletas	Carretera compartida
Tipo de manejo para aguas pluviales	Bordillos y alcantarillas	Bordillos y alcantarillas	Bordillos y alcantarillas	Bordillos y alcantarillas	Bordillos y alcantarillas

ÁMBITO PARA PEATONES

	ARTERIA PRINCIPAL	ARTERIA SECUNDARIA	VÍA COLECTORA PRINCIPAL	VÍA COLECTORA SECUNDARIA	CALLE DEL LOCAL
Mobiliario/ servicios urbanos	Alta	Alta	Alta	Alta	Media
Zona de amortiguamiento	Alta	Alta	Media	Media	Baja
Paisajismo/árboles de la calle	Alta	Alta	Media	Media	Media
Adaptaciones peatonales	Alta	Alta	Alta	Alta	Alta
Instalación peatonal preferida	Acera a ambos lados de la carretera	Acera a ambos lados de la carretera	Acera a ambos lados de la carretera	Acera a ambos lados de la carretera	Acera a ambos lados de la carretera

Ámbito suburbano

Las calles dentro del ámbito suburbano, en general, deben dar una alta prioridad a la movilidad peatonal y el paisajismo, con adaptaciones para el transporte público en algunas calles.

VÍAS DE CIRCULACIÓN	ARTERIA PRINCIPAL	ARTERIA SECUNDARIA	VÍA COLECTORA PRINCIPAL	VÍA COLECTORA SECUNDARIA	CALLE DEL LOCAL
Número de carriles de paso	4	3-4	3	2	2
Ancho de carril	11’	11’	11’	10-11’	10’
Velocidad objetivo	45 mph	35-45 mph	25-35 mph	25-35 mph	20-25 mph
Consideración para vehículos grandes	Media	Alta	Media	Media	Baja
Estacionamiento en la calle	Baja	Baja	Media	Media	Media
Adaptaciones para el transporte público	Alta	Media	Baja	Baja	Baja
Gestión de accesos/franjas centrales divisorias	Alta	Media	Baja	Baja	Baja
Adaptaciones para bicicletas	Media	Media	Baja	Baja	Baja
Tipo preferido de instalaciones para bicicletas	Camino Paralelo	Camino Paralelo	Carriles para bicicletas o Camino paralelo	Carriles para bicicletas o Camino paralelo	Carretera compartida o Carriles para bicicletas
Tipo de manejo para aguas pluviales	Bordillos y alcantarillas	Bordillos y alcantarillas	Bordillos y alcantarillas	Bordillos y alcantarillas	Bordillos y alcantarillas

ÁMBITO PARA PEATONES	ARTERIA PRINCIPAL	ARTERIA SECUNDARIA	VÍA COLECTORA PRINCIPAL	VÍA COLECTORA SECUNDARIA	CALLE DEL LOCAL
Mobiliario/ servicios urbanos	Media	Baja	Baja	Baja	Baja
Zona de amortiguamiento	Alta	Alta	Media	Media	Baja
Paisajismo/árboles de la calle	Media	Media	Media	Baja	Baja
Adaptaciones peatonales	Alta	Alta	Alta	Alta	Alta
Instalación peatonal preferida	Acera a ambos lados de la carretera	Acera a ambos lados de la carretera	Acera a ambos lados de la carretera	Acera a ambos lados de la carretera	Acera a ambos lados de la carretera

Límite rural

Las calles dentro del límite rural, en general, deben poner un menor énfasis en las instalaciones peatonales formales, con caminos paralelos y senderos que proporcionan la mayoría de las adaptaciones para el transporte activo.

VÍAS DE CIRCULACIÓN	ARTERIA PRINCIPAL	ARTERIA SECUNDARIA	VÍA COLECTORA PRINCIPAL	VÍA COLECTORA SECUNDARIA	CALLE DEL LOCAL
Número de carriles de paso	4	3-4	3	2	2
Ancho de carril	11’	11’	11’	10-11’	10’
Velocidad objetivo	50 mph	40 mph	30-35 mph	30-35 mph	20-25 mph
Consideración para vehículos grandes	Alta	Media	Baja	Baja	Baja
Estacionamiento en la calle	Baja	Baja	Baja	Baja	Baja
Adaptaciones para el transporte público	Baja	Baja	Baja	Baja	Baja
Gestión de accesos/franjas centrales divisorias	Alta	Media	Baja	Baja	Baja
Adaptaciones para bicicletas	Baja	Baja	Baja	Baja	Baja
Tipo preferido de instalaciones para bicicletas	Camino paralelo	Camino paralelo	Arcén pavimentado	Arcén pavimentado	Arcén pavimentado
Tipo de manejo para aguas pluviales	Acera a ambos lados de la carretera	Acera a ambos lados de la carretera	Acera a ambos lados de la carretera	Acera a ambos lados de la carretera	Acera a ambos lados de la carretera

ÁMBITO PARA PEATONES	ARTERIA PRINCIPAL	ARTERIA SECUNDARIA	VÍA COLECTORA PRINCIPAL	VÍA COLECTORA SECUNDARIA	CALLE DEL LOCAL
Mobiliario/ servicios urbanos	Baja	Baja	Baja	Baja	Baja
Zona de amortiguamiento	Media	Media	Media	Media	Baja
Paisajismo/árboles de la calle	Baja	Baja	Baja	Baja	Baja
Adaptaciones peatonales	Baja	Baja	Baja	Baja	Baja
Instalación peatonal preferida	Camino paralelo	Camino paralelo	Arcén pavimentado	Arcén pavimentado	Arcén pavimentado

Industrial

Las calles dentro de las áreas industriales, en general, deben dar una alta prioridad a la circulación de vehículos grandes, proporcionar gestión de acceso y transporte público para los trabajadores. Las adaptaciones peatonales son menos prioritarias, pero siguen siendo importantes para la conectividad de primera/última milla.

VÍAS DE CIRCULACIÓN	ARTERIA PRINCIPAL	ARTERIA SECUNDARIA	VÍA COLECTORA PRINCIPAL	VÍA COLECTORA SECUNDARIA	CALLE DEL LOCAL
Número de carriles de paso	4	3-4	3	2	2
Ancho de carril	11-12’	11-12’	11-12’	11-12’	11-12’
Velocidad objetivo	35-45 mph	30-35 mph	25 mph	25 mph	20-25 mph
Consideración para vehículos grandes	Alta	Alta	Alta	Alta	Alta
Estacionamiento en la calle	Baja	Baja	Baja	Baja	Baja
Adaptaciones para el transporte público	Alta	Alta	Baja	Baja	Baja
Gestión de accesos/franjas centrales divisorias	Alta	Media	Baja	Baja	Baja
Adaptaciones para bicicletas	Media	Alta	Alta	Alta	Alta
Tipo preferido de instalaciones para bicicletas	Camino Paralelo	Camino Paralelo	Carriles para bicicletas protegidos	Carriles para bicicletas	Carretera compartida
Tipo de manejo para aguas pluviales	Bordillos y alcantarillas	Bordillos y alcantarillas	Bordillos y alcantarillas	Bordillos y alcantarillas	Bordillos y alcantarillas

ÁMBITO PARA PEATONES	ARTERIA PRINCIPAL	ARTERIA SECUNDARIA	VÍA COLECTORA PRINCIPAL	VÍA COLECTORA SECUNDARIA	CALLE DEL LOCAL
Mobiliario/ servicios urbanos	Baja	Baja	Baja	Baja	Baja
Zona de amortiguamiento	Media	Media	Baja	Baja	Baja
Paisajismo/árboles de la calle	Media	Media	Baja	Baja	Baja
Adaptaciones peatonales	Media	Media	Media	Media	Media
Instalación peatonal preferida	Acera a ambos lados de la carretera	Acera a ambos lados de la carretera	Acera a ambos lados de la carretera	Acera a ambos lados de la carretera	Acera a ambos lados de la carretera

Uso mixto/comercial

Las calles dentro de las áreas comerciales o de uso mixto, en general, deben poner el mayor énfasis en las adaptaciones peatonales seguras y cómodas, con un énfasis similar en el transporte público y el transporte activo.

VÍAS DE CIRCULACIÓN	ARTERIA PRINCIPAL	ARTERIA SECUNDARIA	VÍA COLECTORA PRINCIPAL	VÍA COLECTORA SECUNDARIA	CALLE DEL LOCAL
Número de carriles de paso	4	3-4	3	2	2
Ancho de carril	11’	11’	11’	10-11’	10’
Velocidad objetivo	45 mph	35-45 mph	25-35 mph	25-35 mph	20-25 mph
Consideración para vehículos grandes	Media	Media	Baja	Baja	Baja
Estacionamiento en la calle	Baja	Baja	Media	Media	Media
Adaptaciones para el transporte público	Alta	Alta	Baja	Baja	Baja
Gestión de accesos/franjas centrales divisorias	Alta	Media	Baja	Baja	Baja
Adaptaciones para bicicletas	Media	Media	Media	Media	Media
Tipo preferido de instalaciones para bicicletas	Camino Paralelo	Camino Paralelo	Carriles para bicicletas	Carriles para bicicletas	Carretera compartida
Tipo de manejo para aguas pluviales	Bordillos y alcantarillas	Bordillos y alcantarillas	Bordillos y alcantarillas	Bordillos y alcantarillas	Bordillos y alcantarillas

ÁMBITO PARA PEATONES	ARTERIA PRINCIPAL	ARTERIA SECUNDARIA	VÍA COLECTORA PRINCIPAL	VÍA COLECTORA SECUNDARIA	CALLE DEL LOCAL
Mobiliario/ servicios urbanos	Media	Baja	Baja	Baja	Baja
Zona de amortiguamiento	Alta	Alta	Media	Media	Baja
Paisajismo/árboles de la calle	Alta	Alta	Media	Media	Media
Adaptaciones peatonales	Alta	Alta	Alta	Alta	Alta
Instalación peatonal preferida	Acera en uno u ambos lados de la carretera	Acera en uno u ambos lados de la carretera	Acera en uno u ambos lados de la carretera	Acera en uno u ambos lados de la carretera	Acera en uno u ambos lados de la carretera

Diseño de calles en el foco

El plan de calles principales proporciona un marco general para la toma de decisiones sobre diseños de calles analizando las compensaciones inherentes al diseño de una carretera. El espacio y el derecho de paso suelen ser limitados, lo que significa que el condado debe tomar decisiones inteligentes sobre cómo utilizar ese espacio para satisfacer mejor las necesidades de la comunidad.

Las secciones transversales a la derecha brindan ejemplos de cómo se pueden diseñar carreteras en diferentes partes del condado para satisfacer las necesidades del área circundante inmediata. Si bien las secciones transversales que se muestran son solo ejemplos, y es probable que el diseño de la calle varíe en función de una serie de factores, resaltan efectivamente cómo el diseño puede y debe cambiar en diferentes contextos, incluso para el mismo tipo funcional.

Cada una de las carreteras destacadas representa arterias secundarias que tienen altos volúmenes de tráfico y; sin embargo, el diseño de cada una cambia para adaptarse a viajes multimodales más seguros, vehículos más grandes o mayor separación para los peatones.

También se muestran ejemplos reales de carreteras exitosas que se han rediseñado para reflejar la guía de diseño de calles proporcionada.

Arteria urbana secundaria

SECCIÓN TRANSVERSAL IDEAL

Los árboles de las calles, las aceras anchas y los carriles para bicicletas protegidos proporcionan un entorno multimodal de alta calidad que es acogedor para todos los usuarios, como se muestra a la derecha en Silver Spring, MD.



EJEMPLO REAL



Arteria suburbana secundaria

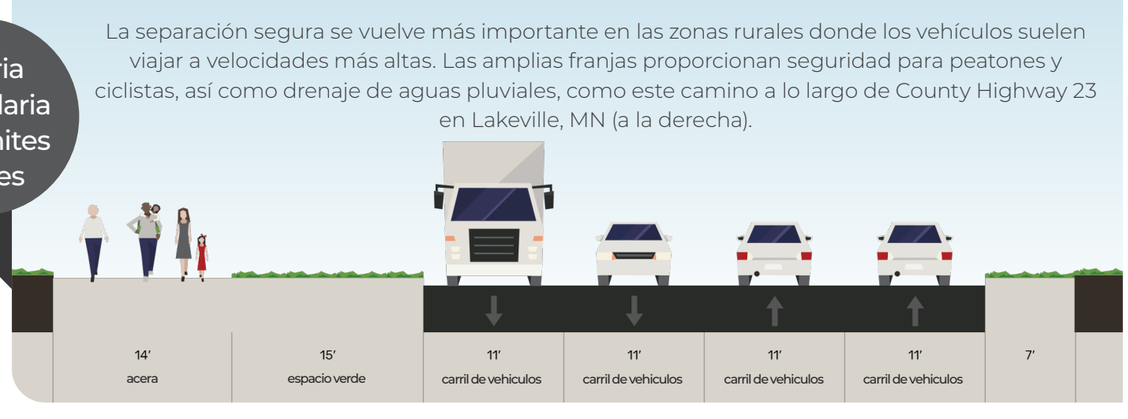
La vegetación y la separación segura caracterizan el diseño de calles multimodales para contextos suburbanos, como se ve a la derecha en Ayd Mill Road en Saint Paul, MN.





Arteria secundaria con límites rurales

La separación segura se vuelve más importante en las zonas rurales donde los vehículos suelen viajar a velocidades más altas. Las amplias franjas proporcionan seguridad para peatones y ciclistas, así como drenaje de aguas pluviales, como este camino a lo largo de County Highway 23 en Lakeville, MN (a la derecha).





Nuestra futura red de carreteras y calles

Mejoras programadas y planes de largo alcance

El Plan **goDotte** reconoce los mecanismos existentes y activos para programar y financiar proyectos: el plan regional de transporte a largo plazo de MARC y el Plan de Mantenimiento y Mejora de Capital (CMIP, por sus siglas en inglés) a corto plazo de UG, así como los CIP a corto plazo de ciudades independientes. Las repeticiones futuras de estos planes, en especial el hecho de priorizar e implementar proyectos futuros para su inclusión en el plan a largo plazo, deben guiarse por las prioridades y las grandes ideas que promueve **goDotte**.



Intersección tipo diamante divergente de Turner Diagonal (fuente: KDOT)

Plan regional de transporte de largo alcance (Connected KC 2050)

Connected KC 2050, que fue adoptado por MARC en 2020, es el plan actual de transporte de largo alcance para la región metropolitana de Kansas City. Identifica y prioriza proyectos de transporte futuros significativos para la región, incluidos aquellos que pueden completarse dentro de los ingresos proyectados (proyectos con "restricción fiscal"), así como proyectos "ilustrativos" que requerirán recursos más allá de lo que razonablemente podemos esperar hoy. Los gobiernos locales, así como los DOT estatales, las agencias de transporte público y otros proveedores de transporte, presentan solicitudes para proyectos. El **Anexo E** resume todos los proyectos aplicables en el plan a largo plazo para el condado de Wyandotte, incluidos los de UG, las ciudades de Bonner Springs y Edwardsville, KDOT, KCATA, KC Streetcar Authority, BIkeWalkKC y MARC.

Planes locales de capital a corto plazo

UG prepara anualmente un CMIP de cinco años, que sirve como guía estratégica para todos los principales proyectos de capital. UG cuenta con un mapa en línea para ver los proyectos actuales y aquellos con financiamiento programado para los próximos cinco (5) años. Hay que tener en cuenta que gran parte del CMIP se dedica hoy a la preservación y mantenimiento del pavimento, en lugar de la expansión del sistema y las nuevas construcciones. Sin embargo, los proyectos de mantenimiento pueden ofrecer la oportunidad de incorporar mejoras de seguridad y disposiciones multimodales (por ejemplo, cruces peatonales, carriles para bicicletas).

Los municipios individuales también tienen sus propios presupuestos anuales a corto plazo, incluidas las ciudades independientes, así como otras entidades como Kansas City Kansas Community College y distritos especiales como distritos escolares, distritos de drenaje y distritos de mejoras municipales.

PONER FOCO EN LA SEGURIDAD

A través del proceso de participación pública, la seguridad surgió como la principal prioridad de la comunidad, incluyendo hacer que nuestras carreteras sean más seguras para todas las modalidades de viajes y facilitar conexiones seguras para aquellos que no viajan en el derecho de paso vehicular. El primer paso para eliminar las muertes por accidentes de tránsito y reducir las lesiones graves es lograr una comprensión completa del problema y priorizar las soluciones. Una de las acciones fundamentales a corto plazo de **goDotte** es que UG, en asociación con KDOT y las ciudades de Bonner Springs, Edwardsville y Lake Quivira, lleven a cabo un Plan de Acción de Seguridad o Visión Cero. Este plan de acción debe identificar prioridades para la seguridad vial, incluyendo la identificación de una Red de lesiones frecuentes (HIN, por sus siglas en inglés). En pocas palabras, con el apoyo de las partes interesadas de todo el condado, este plan de acción debe identificar implementaciones específicas relacionadas con la seguridad, como reducciones de carriles, tratamientos de cruce peatonal (baches, cruces peatonales de alta visibilidad, temporizadores de cuenta regresiva para peatones y otros), gestión de acceso y otras soluciones creativas con conocimiento local.

Una vez que se completa un plan de acción de seguridad que muestra proyectos de seguridad priorizados, la implementación de estos proyectos puede ser elegible para futuras subvenciones federales, en particular el programa de subvenciones con carácter discrecional Safe Streets and Roads for All (SS4A), uno de los nuevos programas de la Ley de Inversión y Empleos en Infraestructura (IIJA), el reciente proyecto de ley federal de infraestructura. El programa SS4A tiene fondos separados para Planes de acción y subvenciones de implementación. Hay que tener en cuenta que también es probable que estos proyectos sean elegibles para otros programas de financiamiento estatales y federales.



Consulte el Anexo E: Proyectos regionales de planes a largo plazo en el condado de Wyandotte, para obtener una lista detallada de los proyectos limitados a nivel fiscal, y que son ilustrativos de UG, las ciudades de Bonner Springs y Edwardsville, KDOT, KCATA, KC Streetcar Authority, BikeWalkKC y MARC.

Cargas y logística

Las cargas y la logística son una parte fundamental de la economía y la red de transporte del condado de Wyandotte. El acceso a varias carreteras interestatales importantes y los ríos Kansas y Missouri hace del condado un importante cruce de carga. BNSF y Union Pacific tienen ferrocarriles importantes que atraviesan el condado, con patios de maniobras ferroviarias y puntos de unión. En el condado están establecidas varias "áreas de actividad de carga" identificadas (que se muestran en el mapa de la derecha), y el plan regional de largo alcance identificó varios cuellos de botella de carga en el condado, que también se muestran en el mapa.

Ya sea por ferrocarril, carretera o vía fluvial, los movimientos de carga en todo el condado deben ser apoyados y respaldados por nuestra visión y estrategia de movilidad futura. La planificación multimodal que prevé el movimiento de personas debe tener en cuenta las formas de mejorar el movimiento de mercancías. Varias mejoras programadas en el plan regional de largo alcance buscan expandir la capacidad del sistema interestatal, en parte, para mantener el posicionamiento del condado de Wyandotte como un centro de carga y logística. Hay que tener en cuenta que la voluntad de UG para la I-70, en particular, es que siga siendo una carretera pintoresca y mantenga su estilo rural y vistas al río Kansas. En el futuro, el condado debe identificar inversiones estratégicas para desbloquear terrenos para una futura expansión industrial y de carga y, a la vez, atenuar la necesidad de preservación de espacios abiertos para apoyar otros objetivos de gestión de aguas pluviales, ecológicos y de carácter comunitario, a menudo competitivos.









Repensar autopistas específicas

El esfuerzo de las fundaciones asociado con goDotte identificó una característica bastante única de la red de transporte del condado de Wyandotte: el exceso de capacidad, en particular a lo largo de ciertos corredores de autopistas. Varias carreteras en el condado, en parte debido al período de tiempo en el que se desarrollaron y construyeron, se construyeron como autopistas de acceso limitado y hoy tienen significativamente menos tráfico del que una autopista de cuatro carriles podría tener, incluso durante las horas del día con mayor concurrencia. En particular, varias autopistas en el condado no tienen volúmenes significativos porque han sido redundantes por la construcción de otras autopistas cercanas, especialmente los principales corredores interestatales.

Este "exceso de capacidad" no viene sin un costo: además del costo de mantener una infraestructura envejecida que es más grande de lo que debe ser, estas instalaciones crean barreras entre las comunidades, en particular para aquellos que no tienen acceso a un automóvil. Estas instalaciones han causado un impacto desproporcionado a las poblaciones históricamente marginadas, aislando a estas comunidades de oportunidades económicas. Sin embargo, existe una voluntad tanto a nivel nacional como local de reconectar a las comunidades y mitigar el daño histórico que estas autopistas han causado, en especial en lugares específicos donde la utilidad ahora limitada de la autopista es superada con creces por los impactos negativos para la comunidad.



Union Street en Rochester, NY, antigua ubicación de Inner Loop East Freeway. A mediados de la década de 2010, la ciudad de Rochester y NYSDOT transformaron una autopista hundida y obsoleta que dividió a la comunidad en una calle completa a nivel, promoviendo la reurbanización y reconectando los vecindarios con su centro de la ciudad.

Ejemplo local: modernización de Turner Diagonal

Utilizando una asociación público-privada con desarrolladores análogos, así como una subvención federal BUILD, UG se asoció con KDOT y la Kansas Turnpike Authority para reconstruir Turner Diagonal Parkway entre State Avenue y 65th Street, que era una autopista para toda esta longitud antes de 2020. El proyecto consolidó significativamente la huella del intercambio con la I-70, permitiendo que se hicieran nuevas conexiones para el desarrollo, y convirtió un cruce separado por grados en Riverview Avenue en una intersección a nivel. Este proyecto resultó en un nuevo camino y acera de uso compartido entre State Avenue y Riverview Avenue, proporcionando instalaciones para bicicletas y peatones donde antes no había ninguna, y conectando KCK Community College con áreas al sur de la I-70.

Candidatos para repensar

Se han identificado varias instalaciones candidatas para un estudio adicional, en asociación con KDOT, que hoy posee y mantiene todas estas, para comprender mejor la visión de la comunidad y explorar cómo se puede restaurar la conectividad comunitaria:

- **18th Street Expressway:** Este corredor, en especial el tramo entre la Metropolitan Avenue y la I-35, se ha identificado como una futura ciclovía en este segmento para conectar mejor los barrios Shawnee Heights y Argentine con el corredor Merriam Lane y el futuro sendero Turkey Creek.
- **K-5 al este de la I-635:** Esta corta sección de la autopista corta el área noreste de KCK desde un cementerio y la comunidad de Fairfax Bluffs, y está muy cerca del propuesto Sendero Patrimonial del Noreste de KCK.
- **I-70 al norte de la I-670:** Al otro lado del río en KCMO, el **Plan estratégico Imagine Downtown KC 2030** prevé un North Loop reinventado (I-70 en KCMO), que propone la eliminación de la autopista y transformando la instalación en un bulevar urbano a nivel. Si este proyecto avanza, UG debería considerar el estudio de la utilidad de la sección restante de la I-70 al norte de la I-670 y al oeste del KCMO North Loop para volver a conectar el centro de KCK con su costa urbana reinventada a lo largo del río Kansas.
- **K-7 por Bonner Springs:** El Plan del Corredor K-7 debe reevaluarse y actualizarse para reflejar mejor la visión dinámica de la comunidad para este corredor como un destino comercial dentro del condado de Wyandotte.

El Programa **piloto de reconexión de comunidades**, que se introdujo recientemente como un nuevo programa en el proyecto de ley federal de infraestructura, prevé fondos para mitigar o eliminar las instalaciones de transporte que crean barreras.



Autopista K-5 al este de la I-635



I-70 a lo largo de la orilla del río Kansas

Si bien la visión de la comunidad para estos corredores puede no alinearse con su uso y forma actuales, los impactos de cualquier nuevo esquema de este tipo deben estudiarse en detalle, incluidos los costos de reconstrucción y mantenimiento a largo plazo, la propiedad y la responsabilidad de los activos, el costo/beneficio general y las necesidades de varias partes interesadas de la comunidad (incluida la comunidad de carga).

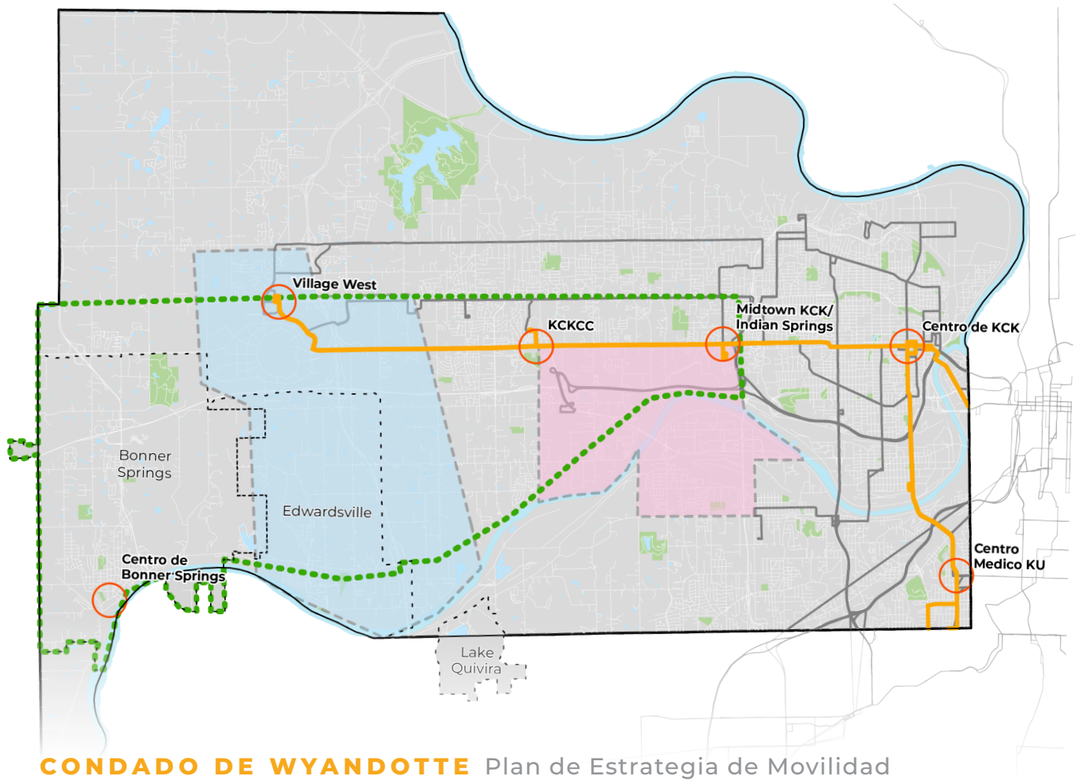
Servicios de transporte público y movilidad recomendados

Transporte público de gran capacidad en los corredores estatales y 7th: El objetivo es prestar un servicio rápido y frecuente (frecuencia de 15 minutos o menos) en los corredores State Avenue y 7th/Rainbow, con esta red de gran capacidad complementada por un servicio específico de 30 minutos en otras rutas de autobuses fijos en el condado. El servicio de transporte público de gran capacidad debe alinearse con el uso de la tierra de apoyo al transporte público a medida que estas áreas se reurbanizan alrededor de nodos orientados al transporte público. Estos corredores de transporte público de gran capacidad también deben ser el foco de las demostraciones piloto de tecnologías alternativas de abastecimiento de combustible de autobuses (por ejemplo, batería eléctrica, hidrógeno) y tecnologías de recarga (como la recarga inalámbrica "en marcha").

A medida que las inversiones en transporte público comienzan a alinearse con el uso de la tierra de apoyo al transporte público, su modalidad también debería evolucionar, primero con el transporte público rápido de autobuses (BRT), como se ha hecho en KCMO a lo largo de varios corredores de transporte público de gran capacidad (Main, Troost y Prospect). El siguiente "nivel" de BRT sería el transporte público ferroviario de carril designado, como el tranvía o incluso el tren ligero, ya que el corredor se densifica y el uso de la tierra de apoyo al transporte público impulsa la demanda de servicio.

Cobertura de apoyo al transporte público: La red de apoyo al transporte público debe tener como objetivo prestar un servicio de 30 minutos a lo largo de una serie de rutas fijas, así como una red suplementaria de servicio de microtransporte público en áreas donde una sola ruta fija no funciona adecuadamente. El servicio de apoyo al transporte público debe continuar convergiendo en puntos de transferencia fundamentales o "Centros de movilidad", como el centro de transporte público de la 47th Street/Indian Springs, el centro de transporte público de la 7th Street y el centro de movilidad de Bonner Springs.





Niveles objetivo de servicio de autobús de ruta fija

- Rápido/Frecuente (15 minutos o menos)
- Red de 30 minutos
- Todas las rutas de autobuses de RideKC

Microtransporte público/Servicio de viajes programados

- Microtransporte público actual de la Ruta 199
- Propuesta de microtransporte público Edwardsville: Village West
- Área de servicio de transporte público actual de Tiblow

Centros de movilidad propuestos



(fuente: registro diario)



Fuente: Gobierno Unificado del Condado de Wyandotte y Kansas City KS

Microtransporte público y servicios de programación anticipada: El servicio de microtransporte público opera dentro de un área geográfica pequeña y con vehículos más pequeños que el transporte público tradicional de ruta fija. Con plataformas de programación y pago habilitadas por la tecnología, el servicio se puede proporcionar en un nivel casi bajo demanda, y este servicio proporcionaría viajes dentro de esa pequeña área geográfica o conectándose a un punto de conexión dentro del sistema de ruta fija. El servicio de microtransporte público se ha probado en UG en diferentes sitios, incluyendo el servicio actual en las áreas industriales de Turner Diagonal y Argentine, y la ampliación planificada en el distrito industrial de Edwardsville. Se determinó que este servicio es más exitoso cuando las áreas de servicio son inferiores a 10 a 12 millas cuadradas.

Tiblow Transit opera en Bonner Springs, con servicio a Edwardsville y al oeste de KCK. El transporte público de UG debe continuar buscando oportunidades para ampliar las asociaciones con Tiblow Transit, incluyendo la búsqueda de oportunidades para coordinar el despacho y la programación entre esas agencias para mejorar las operaciones y mejorar el servicio al cliente.

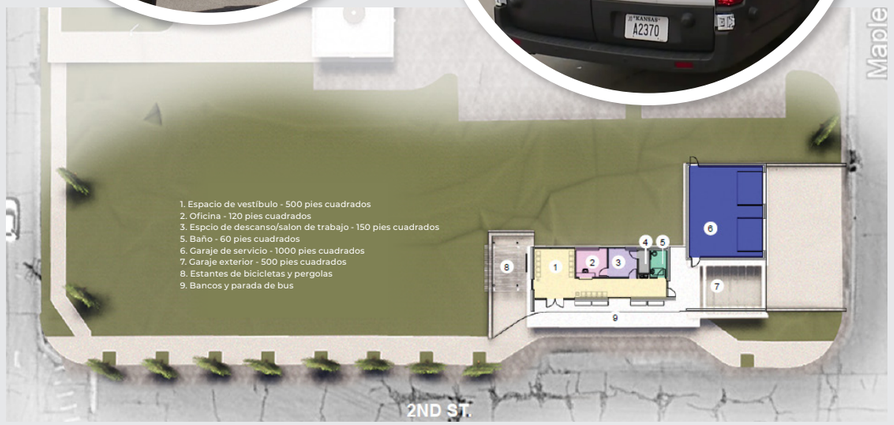
Las opciones adicionales de transporte público con horario anticipado, como el transporte público para personas con discapacidades conforme a/exento de ADA, deben continuar con el apoyo de UG, que debería tratar de expandir estas opciones a residentes y empleados calificados adicionales dentro del condado. Por ejemplo, el transporte público de UG se está preparando para lanzar un servicio de transporte público de atención médica que no sea de emergencia para personas con discapacidades. UG debe tratar de continuar modernizando las tecnologías de programación y pago para estos servicios a fin de facilitar el acceso de los nuevos usuarios.



Fuente: kshb



Fuente: Fox KC



Representación de Bonner Springs Mobility Hub (fuente: Ciudad de Bonner Springs)

Centros de movilidad: Los centros de movilidad son puntos de convergencia para el transporte público y otras opciones de movilidad, como estacionamiento de bicicletas/bicicletas compartidas, scooters y otras opciones de micromovilidad, uso compartido de automóviles, áreas de entrega/recogida de vehículos o estacionamiento de vehículos. Los centros de movilidad suelen incluir servicios que apoyan un grupo integrado de funciones de movilidad, incluyendo conexiones Wi-Fi/tecnología, quioscos interactivos/información de servicios de transporte, información y orientación del área circundante, servicios como señalización de llegada en tiempo real y cobro de tarifas, estacionamiento para bicicletas y servicios peatonales, y mucho más. Los centros de movilidad identificados en el condado de Wyandotte del Plan Smart Moves incluyen el centro de KCK (ubicado en 7th Street/Minnesota Ave), Midtown KCK (cerca de State Avenue/47th Street), KCKCC, Village West, KU Medical Center y Downtown Bonner Springs.

Servicios de movilidad compartida: En los últimos años, nuevas opciones de movilidad están disponibles en el condado de Wyandotte, comenzando primero con la revolución de Transportation Network Company (TNC, como Uber/Lyft) a principios de la década de 2010 y recientemente expandiéndose para incluir opciones habilitadas por tecnología como bicicletas compartidas (incluidas bicicletas eléctricas asistidas), viajes compartidos (por ejemplo, uso compartido de automóviles, alquiler de automóviles a corto plazo a pedido como Zipcar), y scooters eléctricos. UG debe continuar apoyando la puesta a prueba y el crecimiento de estos servicios y, a la vez, actualizar las políticas para realizar operaciones seguras y eficientes de estas modalidades.

La “nueva frontera” de la movilidad en el condado de Wyandotte

Los servicios de transporte público y movilidad continúan evolucionando en respuesta a las nuevas tecnologías y necesidades sociales. Dentro del condado de Wyandotte, varias aplicaciones podrían ser la “nueva frontera” de la movilidad:

- **Vehículos eléctricos:** La revolución de los vehículos eléctricos ya empezó, aunque el panorama tecnológico continúa evolucionando con rapidez y existen varios desafíos para la electrificación generalizada de la flota. Existen varias oportunidades dentro del condado de Wyandotte para implementaciones piloto del sector público para la electrificación de flotas, incluyendo oportunidades con vehículos de transporte público de UG, autobuses escolares y la flota municipal de UG.
- **Vehículos conectados y autónomos (CAV, por sus siglas en inglés):** KDOT completó recientemente un Plan de visión CAV para ayudar a las agencias a maximizar los beneficios de seguridad, económicos y de movilidad personal que estas tecnologías podrían ofrecer, así como las posibles consecuencias no deseadas que podrían surgir. El condado de Wyandotte se encuentra en una posición única para la implementación de CAV como uno de los condados más urbanizados del estado. Una posible prueba piloto a corto plazo identificada para vehículos autónomos podría ser una asociación con 7th Street Casino para un servicio de transporte sin conductor a áreas de estacionamiento fuera del sitio.
- **Teleférico:** Este modo debe estudiarse para la viabilidad de conectar los centros de KCK y KCMO dada la geografía única. Se ha implementado en otras áreas del país (Nueva York y Portland) para cruzar ríos y manejar terrenos escarpados.

[1]*https://www.ksdot.org/Assets/wwwksdotorg/bureaus/divInnovTech/KS_CAV_Vision_Plan.pdf*

CAPÍTULO 5
Implementación

Este capítulo comprende acciones específicas para implementar las Grandes Ideas de **goDotte** y las recomendaciones derivadas de esas Grandes Ideas. La implementación de **goDotte** será un esfuerzo de colaboración entre varios departamentos de UG, las ciudades de Bonner Springs, Edwardsville y Lake Quivira, KDOT, MARC y otras agencias estratégicas asociadas, así como partes interesadas esenciales.

Modernización de las políticas

goDotte es un esfuerzo para remodelar la forma en que se lleva a cabo la planificación de la movilidad en el condado de Wyandotte, por lo tanto, el equipo del proyecto realizó una revisión detallada de las políticas y procedimientos existentes centrados en la movilidad y desarrolló una serie de recomendaciones. Si bien no hay políticas escritas o codificadas que necesariamente impidan el progreso con respecto a la movilidad en el condado de Wyandotte, existe una ausencia general de políticas relacionadas con la movilidad que estén codificadas (con la excepción de las Ordenanzas de Calles Completas de UG y Bonner Springs), o que se hayan formalizado de otra manera. La evaluación de políticas identificó principalmente problemas relacionados con lo siguiente:

- Aplicabilidad de los planes y políticas
- Demasiados planes aislados, aunque la mayoría de los planes actuales tienen recomendaciones específicas relacionadas con la política de movilidad
- Falta de procesos estandarizados e interdepartamentales para abordar los problemas de política relacionados con la movilidad.

Hay medidas que UG puede tomar para priorizar y abordar estas brechas y problemas de políticas relacionados con la movilidad. Muchas de ellas se recogen en el Plan de acción de este capítulo, mientras que otras son recomendaciones de políticas internas más amplias o detalladas en el **Anexo F**.

Consulte el Anexo F: Inventario, evaluación y modernización de políticas para obtener una documentación detallada de la política existente relacionada con la movilidad en el condado de Wyandotte y recomendaciones para la modernización de políticas.

Matriz del plan de acción

La matriz en las siguientes páginas proporciona un Plan de acción para la implementación de cambios de políticas y futuras inversiones en movilidad, organizado en torno a **las cinco Grandes Ideas**. Es una compilación de elementos de acción identificados durante el proceso de planificación de **goDotte**, así como varios esfuerzos de planificación paralelos recientes y en curso (en particular, el Plan de senderos patrimoniales del noreste de KCK y el Plan del corredor de conexión de Merriam). Se destacan varias oportunidades como prioridades fundamentales o “ganancias rápidas” que podrían implementarse de manera inmediata y eficiente, creando y demostrando un impulso para la inversión en movilidad en el condado de Wyandotte. Algunos de los elementos de acción ya se han llevado a cabo durante el curso del proceso de planificación de goDotte.already been completed during the course of the goDotte planning process.



La seguridad es lo primero

#	ELEMENTO DE ACCIÓN	PROYECTO	FUENTE *(MÁS RECIENTE)*
★ 1-1	**Solicitud de subvención del Plan de acción visión cero/identificación de la red de lesiones frecuentes (HIN).**	Solicitar una subvención a discreción federal del Plan de acción de Safe Streets for All (SS4A, Calles seguras para todos) en asociación con KDOT y las ciudades de Bonner Springs, Edwardsville y Lake Quivira para desarrollar un Plan de acción Visión Cero para todo el condado de Wyandotte. En el futuro, solicitar una subvención de implementación de SS4A, de nuevo en asociación con KDOT y ciudades asociadas. Como parte de este esfuerzo, UG ha comenzado a identificar áreas de choques frecuentes (la Red de lesiones frecuentes, o HIN), incluyendo las áreas de choques frecuentes para ciclistas y peatones, así como los datos demográficos subyacentes asociados con los accidentes. Este esfuerzo debe complementarse con una revisión de los datos de patrones de viajes recopilados en el campo o de colaboración masiva para determinar los patrones actuales de los usuarios de las carreteras.	**goDotte** **Proceso de Planificación** *(Planning Process)*
1-2	**Tarea del Plan de acción Visión Cero**	› Realizar una revisión de los esfuerzos de seguridad actuales y las contramedidas en el condado. › Estudiar la viabilidad de varias implementaciones relacionadas con la seguridad, que incluyen: » Reducciones de carriles y “exceso de capacidad”, incluyendo una revisión detallada de los volúmenes de tráfico frente a la capacidad en las calles arteriales del condado » Baches, cruces peatonales de alta visibilidad, tiempos de cuenta regresiva para peatones, islas peatonales y otros tratamientos de cruce de peatones, como balizas intermitentes » Gestión de accesos › Involucrar activamente a las partes interesadas para identificar otras soluciones creativas de seguridad con conocimiento local. › Solicitar fondos de subvención para la implementación de soluciones de seguridad, como una subvención de implementación SS4A, como se describe anteriormente	**goDotte** **Proceso de Planificación** *(Planning Process)*
1-3	**Prevención del delito a través del diseño ambiental (CPTED, por sus siglas sen inglés)**	› Generar una cultura comunitaria de seguridad para todos a través de la Prevención del delito a través del diseño ambiental (CPTED), que incluya: » Alumbrado público y visibilidad nocturna » Orientación clara y congruente » Designación clara del espacio público y su uso » Mantenimiento y embellecimiento del espacio público » Mejorar la seguridad personal al viajar en transporte público › Estos esfuerzos deben coordinarse con Salud Pública de UG, la policía local y los grupos de defensa como la Metropolitan Organization to Counter Sexual Assault (MOCSA, Organización Metropolitana para Contrarrestar la Agresión Sexual)	**goDotte** **Proceso de Planificación** *(Planning Process)*
1-4	**Abordar el comportamiento de los conductores a través de esfuerzos educativos**	Coordinar con Salud Pública de UG, la policía local y estatal y otras entidades para llevar a cabo campañas educativas relacionadas con la conducción bajo los efectos del alcohol y el uso del cinturón de seguridad/asiento para niños, así como temas como conducir en caminos de grava, estrategias de recuperación después de salir de una carretera y la toma de decisiones apropiadas.	**Estratégico de Kansas Plan de Seguridad Vial** *(Kansas Strategic Highway Safety Plan)* **(2020-2024)**

★ Posibles ganancias rápidas

Diseño de calles 101

#	ELEMENTO DE ACCIÓN	PROYECTO	FUENTE *(MÁS RECIENTE)*
✓ 2-1	**Ordenanzas de calles para la gente**	Establecer de forma permanente, dentro de la Ordenanza de Zonificación de UG, muchos de los cambios de "Calles para la gente" implementados previamente durante la pandemia de COVID-19, incluida la ampliación de la capacidad de los mercados de agricultores, las máquinas expendedoras móviles y los mercados móviles para vender alimentos, bebidas y mercancías en derechos de paso públicos (Capítulo 27) y propiedad privada (Capítulo 32).	**goDotte Proceso de Planificación** *(Planning Process)*
★ 2-2	**Actualización de secciones transversales de calles**	Actualizar el manual de diseño de Obras Públicas de UG para reflejar las orientaciones y secciones transversales recomendadas según el contexto, incluidas en la Actualización del Plan de calles principales.	**goDotte Proceso de Planificación** *(Planning Process)*
★ 2-3	**Árboles de la calle en los estándares de diseño**	Trabajar con Obras Públicas de UG para actualizar los estándares de diseño con el objetivo de exigir árboles en las calles como parte de todas las reconstrucciones de calles y nuevos proyectos de diseño de calles. Las secciones transversales propuestas deben actualizarse para incluir un espacio adecuado para la plantación y el mantenimiento de las calles.	**goDotte Proceso de Planificación** *(Planning Process)*
2-4	**Política de pavimento permeable**	Coordinar con Obras Públicas de UG para actualizar los estándares de diseño y la Ordenanza de Zonificación de UG para permitir que los adoquines permeables sean un material permitido para "superficies mejoradas", que incluyen, entre otros: concreto permeable/Grasscrete, adoquines de rejilla entrelazados/plásticos, asfalto permeable y ladrillo.	**goDotte Proceso de Planificación** *(Planning Process)*
2-5	**Estudios de desinversión/ reinvención de autopistas**	En asociación con KDOT, realizar estudios de "desinversión de autopistas" para comprender mejor la visión de la comunidad para el futuro de corredores como la 18th Street Expressway (US-69), K-5 al este de la I-635 y la I-70 al norte de la I-670, así como la viabilidad de reinventar y reconstruir estos corredores.	**goDotte Proceso de Planificación** *(Planning Process)*
2-6	**Aprovechamiento del Centro de Diseño de Kansas City (KCDC).**	Continuar utilizando el estudio del Centro de Diseño de Kansas City (KCDC) para explorar proyectos visionarios, por ejemplo, la reinvención de autopistas como la I-70 a lo largo del río Kansas o K-5 en el noreste de KCK. Este estudio de posgrado de 5º año incluye estudiantes de arquitectura, planificación urbana y arquitectura paisajista de la Universidad Estatal de Kansas y ha colaborado con UG anteriormente en proyectos para desarrollar conceptos de diseño y propuestas de visión. El trabajo futuro debe basarse en el trabajo anterior de KCDC a lo largo del río Kansas para identificar oportunidades para conectar la ciudad con el río.	**goDotte Proceso de Planificación** *(Planning Process)*
2-7	**Solicitud de subvención para el Programa piloto de reconexión de comunidades**	Solicitar una subvención federal de planificación para el Programa piloto de reconexión de comunidades con el objetivo de estudiar la reconexión de comunidades previamente aisladas de oportunidades económicas por la infraestructura de transporte a través de la eliminación, modernización, mitigación o reemplazo de instalaciones.	**goDotte Proceso de Planificación** *(Planning Process)*
★ 2-8	**Tributo al Sendero patrimonial del noreste de KCK**	Confeccionar y colocar calcomanías en las aceras en todos los espacios actuales del Sendero patrimonial del noreste de KCK donde se le rinde tributo.	**NE KCK Heritage Plan del sendero** *(Trail Plan)*
2-9	**Plan de mejoramiento del corredor de la 27th Street**	Coordinar con las agencias de transporte locales, estatales y federales para crear un plan de mejoras detallado para el corredor de la 27th Street, incluyendo las mejoras del puente I-635 como una inversión inicial del Sendero Patrimonial del Noreste de KCK.	**NE KCK Heritage Plan del sendero** *(Trail Plan)*
2-10	**Mejoras en las intersecciones en Merriam Lane y S. 24th Street**	Se recomienda que esta intersección reciba mejoras geométricas con el objetivo de proporcionar radios mejorados en la intersección para ofrecer mejores prestaciones a vehículos pesados e incorporar un carril de giro a la derecha en dirección este para que la circulación a la I-35 al sur de Merriam Lane sea más eficiente.	**Merriam Plan de Corredor Conectado** *(Connected Corridor Plan)*
2-11	**Modificar Merriam Lane entre S. 35th Street y S. 10th Street**	Este es un proyecto a largo plazo, ya que este segmento de la calle se ha mejorado recientemente. Este proyecto modificaría la sección existente de dos carriles para agregar una zona de amortiguamiento entre los carriles vehiculares y los carriles para bicicletas, para que coincida con los segmentos de calles propuestos hacia el oeste.	**Merriam Plan de Corredor Conectado** *(Connected Corridor Plan)*
2-12	**Install Monuments along Merriam Corridor**	Install primary and secondary monuments and related elements along the corridor at locations defined in the Merriam Connected Corridor Plan.	**Merriam Plan de Corredor Conectado** *(Connected Corridor Plan)*

★ Posibles ganancias rápidas ✓ Completado

Diseño de calles 101, continuación

#	ELEMENTO DE ACCIÓN	PROYECTO	FUENTE *(MÁS RECIENTE)*
2-13	**Mejoras de infraestructuras ecológicas a lo largo del corredor de Merriam**	Junto con las mejoras en las calles y las intersecciones, ofrecer soluciones ecológicas de aguas pluviales y paisajismo a lo largo del corredor de Merriam Lane cuando sea factible y aplicable. Esto puede incluir drenajes sostenibles, jardines pluviales, plantaciones autóctonas y otras prácticas para facilitar la filtración de aguas pluviales en el corredor.	**Merriam Plan de Corredor Conectado** *(Connected Corridor Plan)*
★ 2-14	**Proyecto Calles Completas en la 47th Street**	Ejecutar el proyecto Calles Completas ya financiado entre Rainbow Boulevard y Mission Road a lo largo de 47th Street, en asociación con las ciudades de Westwood y Roeland Park.	**47th and Mission Road Plan de concepto de área** *(Area Concept Plan)*
2-15	**Ampliar el proyecto Calles Completas en la 47th Street**	Estudiar e implementar una ampliación del proyecto Calles Completas en la 47th Street, desde Mission Road hasta la Avenida Roe, incluyendo cruces peatonales adicionales/mejorados y marcadores y señalización de vecindarios/corredores en 47th Street/8th Street/Elledge Drive, 47th Street/Mission Road y 47th Street/Rainbow Boulevard, en asociación con las ciudades de Westwood y Roeland Park.	**47th and Mission Road Plan de concepto de área** *(Area Concept Plan)*
✓ 2-16	**Superposición de diseño urbano en el área de 47th y Mission Road**	Actualizar y adoptar la Superposición de Diseño Urbano en el área de 47th y Mission Road de acuerdo con el Plan Teórico del área de 47th y Mission Road.	**47th and Mission Road Plan de concepto de área** *(Area Concept Plan)*
★ 2-17	**Clasificación de 90th/91st Street**	Definir el corredor de 90th/91st Street (las dos calles se unen en Parallel Parkway) como una vía colectora en el plan de calles principales. Al norte de Leavenworth Road hasta Wyandotte County Lake Park, priorizar la 91st Street como una "puerta de entrada" al parque, con señalización, incluyendo la extensión de una acera a lo largo de la 91st Street precisamente hacia el parque. Definir un proyecto de Rutas Seguras a la Escuela que amplíe las mejoras existentes en la 90th Street entre Parallel Parkway y State Avenue, al norte de Leavenworth Road. En las cercanías de Lowell Brune Elementary School, que se construyó recientemente, debe haber aceras a ambos lados de la carretera, mientras que más al norte de Leavenworth Road, solo debe haber una acera en el lado este de la carretera.	**91st Street Plano del Corredor** *(Corridor Plan)*
2-18	**Mejoras en Kansas Avenue, en Bonner Springs**	Rediseñar Kansas Avenue para mejorar el tráfico peatonal y vehicular. Las mejoras incluyen bordillos y alcantarillas, aceras, desagües pluviales, alumbrado público y señalizaciones de reemplazos.	**Conectado KC 2050 (Bonner Springs)**
2-19	**Mejoras en Metropolitan Avenue, en Bonner Springs**	Rediseño de Metropolitan Avenue Las mejoras incluyen bordillos y alcantarillas, aceras, mejoras de nivelación, desagües pluviales, marcas en el pavimento, alumbrado público y señalizaciones de reemplazo.	**Conectado KC 2050 (Bonner Springs)**
2-20	**Mejoras en la 134th Street, en Bonner Springs**	Rediseñar una carretera estrecha de dos carriles con zanja, entre Kansas Avenue y Metropolitan Avenue, para incluir un diseño de "Calles Completas", que incluya servicios para bicicletas y peatones para acceder al centro acuático de la ciudad, el complejo de fútbol, el golf de disco y el área del parque/estanque.	**goDotte Proceso de Planificación** *(Planning Process)*
★ 2-21	**Mejoras en la 138th Street, en Bonner Springs**	Rediseñar una calle estrecha de dos carriles con zanja y convertirla en una calle de tres carriles, con un ancho estándar y alcantarillas. Las mejoras incluyen bordillos y alcantarillas, aceras, desagües pluviales, marcas en el pavimento, alumbrado público y señalizaciones de reemplazo. La fase 1 está financiada y comenzará en 2023.	**Conectado KC 2050 (Bonner Springs)**
2-22	**Ampliación de Nettleton Avenue, en Bonner Springs**	Rediseñar una calle de tres carriles de ancho estándar con bordillos y alcantarillas. Las mejoras incluyen bordillos y alcantarillas, aceras, desagües pluviales, marcas en el pavimento, alumbrado público y señalizaciones de reemplazo; proporcionará un mejor acceso para el tráfico peatonal y de bicicletas hacia/desde las áreas comerciales.	**Conectado KC 2050 (Bonner Springs)**
2-23	**Conexión de la 98th Street en Edwardsville**	Rediseñar la 98th Street en un tramo de 4 millas entre K-32 en Edwardsville y State Avenue en KCK; el diseño incorporará aceras, senderos de usos múltiples y/o carriles exclusivos para bicicletas.	**Conectado KC 2050 (Edwardsville)**
2-24	**Edwardsville Drive: Parte 2**	Actualizar la última sección de Edwardsville Drive entre I-70 y K-32; el diseño incluirá la continuación del sendero multiusos de la ciudad y la acera, y posiblemente carriles para bicicletas.	**Conectado KC 2050 (Edwardsville)**
2-25	**Riverview Avenue en Edwardsville**	Completar Riverview Avenue entre Turner Diagonal en KCK y 142nd St en Bonner Springs; incluye 3-4 carriles de viaje, paradas de tránsito cerca de los principales empleadores y cerca de las principales intersecciones, así como una conexión con Wyandotte County Park.	**Conectado KC 2050 (Edwardsville)**
2-26	**Política de Calles Completas para Edwardsville y Lake Quivira**	Las ciudades de Edwardsville y Lake Quivira deberían, utilizando la orientación de las políticas ya adoptadas por UG y Bonner Springs, desarrollar y adoptar las políticas de Calles Completas para sus ciudades, que proponen regulaciones para planificar, diseñar, construir, operar y mantener calles de manera consistente, con el objetivo de prestar servicios a todos los usuarios de la carretera.	**goDotte Proceso de Planificación** *(Planning Process)*

★ Posibles ganancias rápidas ✓ Completado

Tránsito de siguiente nivel

#	ELEMENTO DE ACCIÓN	PROYECTO	FUENTE *(MÁS RECIENTE)*
3-1	**Servicio rápido y frecuente: State Avenue**	Desarrollar un servicio de transporte público rápido y frecuente (intervalos de 15 minutos o menos) a lo largo de la ruta de autobús 101 – State Ave KCATA, que proporciona acceso tanto a KCK como a KCMO. Este corredor fue identificado en Smart Moves 3.0, el plan de transporte público de largo alcance de la región. Analizar la posibilidad de mejorar el servicio de transporte público (es decir, LRT, BRT, tranvías, tranvías sin rieles o trenes ligeros) entre el centro de KCK e Indian Springs y el oeste hasta el área de Village West/Legends. Implementar recomendaciones para el corredor de Reinversión Sostenible Biestatal a lo largo de State Avenue, incluyendo inversiones en transporte público de cero emisiones, nuevos centros de movilidad, infraestructura para peatones y bicicletas, e infraestructura ecológica (incluida la carga de vehículos eléctricos).	**KC Movimientos Inteligentes 3.0** *(Smart Moves)*
3-2	**Servicio rápido y frecuente: 7th Street/ Rainbow Boulevard**	Desarrollar un servicio de transporte público rápido y frecuente (intervalos de 15 minutos o menos) a lo largo del corredor 7th Street/Rainbow Boulevard en KCK. Este corredor fue identificado en Smart Moves 3.0, el plan de transporte público de largo alcance de la región.	**KC Movimientos Inteligentes 3.0** *(Smart Moves)*
3-3	**Centros de movilidad**	Planificar, diseñar e implementar centros de movilidad en ubicaciones específicas en el condado de Wyandotte. Los centros de movilidad son puntos de convergencia para el transporte público y un conjunto integrado de funciones de movilidad, que incluyen conexiones Wi-Fi/tecnología, quioscos interactivos/información de servicios de transporte, información y orientación del área circundante, servicios como señalización de llegada en tiempo real y cobro de tarifas, servicios para bicicletas y peatones, áreas de entrega/recogida de vehículos, estacionamiento y más. Los centros de movilidad identificados en el condado de Wyandotte del Plan Smart Moves incluyen el centro de KCK (ubicado en 7th Street/Minnesota Ave), Midtown KCK (cerca de State Avenue/47th Street), KCKCC, Village West, KU Medical Center y Downtown Bonner Springs.	**KC Movimientos Inteligentes 3.0** *(Smart Moves)*
3-4	**Centro de tránsito multimodal de Bonner Springs**	Estudiar, diseñar y construir una instalación de tránsito multimodal en el centro de Bonner Springs para incorporar la accesibilidad para peatones, bicicletas y oportunidades de tránsito tradicional y, a la vez, mejorar el acceso al Sistema de Transporte Público de Tiblow y su coordinación con RideKC.	**Conectado KC 2050 (Bonner Springs)**
3-5	**Servicio de ruta fija nuevo o realineado a lo largo del corredor Merriam Lane**	Después de la implementación y revisión de los cambios planificados de ruta fija para 2022, trabajar con los proveedores de transporte público locales para planificar o modificar el servicio de ruta fija para viajar a lo largo del corredor Merriam Drive/Lane, o para agregar paradas en el corredor para el servicio norte/sur.	**Merriam Plan de Corredor Conectado** *(Connected Corridor Plan)*
3-6	**Futuro transporte público de alta capacidad a lo largo del corredor I-35**	Trabajar con proveedores de transporte público locales y socios de financiamiento para implementar un sistema de transporte público de ruta fija de alta capacidad a largo plazo. Se requerirá un estudio adicional para determinar el modo, la ruta y la alternativa de servicio preferidos a lo largo de la I-35 entre el centro de KCMO y Olathe, con una posible parada en el centro de Rosedale.	**Merriam Plan de Corredor Conectado** *(Connected Corridor Plan)*
3-7	**Elevador aéreo del centro de KCK a KCMO**	Realizar un estudio de factibilidad de un elevador aéreo a través del río Kansas entre el centro de KCK y KCMO.	**goDotte Proceso de Planificación** *(Planning Process)*
★ 3-8	**Estudio de transporte público de este-oeste, de RideKC**	Implementar las recomendaciones del Estudio de transporte público de este-oeste, de RideKC, la evaluación de una conexión de transporte público de alta capacidad entre el sistema de salud de la Universidad de Kansas y el corredor de Rock Island/Complejo Deportivo Truman.	**goDotte Proceso de Planificación** *(Planning Process)*
3-9	**Demostración de carga inalámbrica de transporte público de UG**	Llevar a cabo un proyecto de demostración de electrificación de la flota en coordinación con Obras Públicas de UG, los distritos escolares del condado de Wyandotte y la Junta de Servicios Públicos de Kansas City (BPU). Esto podría incluir la carga inalámbrica de vehículos eléctricos en las paradas de autobús, probablemente a lo largo del Corredor de Reinversión Sostenible Biestatal de State Avenue. En teoría, sería similar a la carga inalámbrica propuesta para los autobuses en el aeropuerto KCI, que proporciona carga progresiva mientras los pasajeros suben y bajan. Este concepto probablemente comenzaría como una prueba piloto a lo largo de una ruta específica, pero también podría explorarse para cargar vehículos de transporte público para personas con discapacidades/ microtransporte público o autobuses escolares. Este proyecto debe coordinarse con el Plan de acción, ítem #5-2 (Proyecto piloto para la electrificación de la flota municipal).	**goDotte Proceso de Planificación** *(Planning Process)*

★ Posibles ganancias rápidas

Tránsito de siguiente nivel, continuación

#	ELEMENTO DE ACCIÓN	PROYECTO	FUENTE *(MÁS RECIENTE)*
★ 3-10	**Ampliación del servicio de microtransporte público a cargo del transporte público de UG**	Implementar un servicio ampliado de microtransporte público entre el área industrial de Edwardsville y Village West. Continuar operando y evaluando el servicio de microtransporte público 199 en el área de Kansas Avenue/Turner Diagonal. En caso de que la cantidad de pasajeros aumente en estas áreas de servicio, evaluar la ampliación del sistema o la implementación del servicio de ruta fija.	**goDotte Proceso de Planificación** *(Planning Process)*
★ 3-11	**Programa piloto de servicio de transporte público de atención médica que no sea de emergencia para personas con discapacidades**	Implementar un programa piloto para el transporte médico que no sea de emergencia en asociación con las clínicas de Safety Net.	**goDotte Proceso de Planificación** *(Planning Process)*
3-12	**Transporte público de UG /Transporte público de Tiblow/ Asociación de transporte del condado de Leavenworth**	Continuar buscando oportunidades para expandir las asociaciones entre Transporte público de UG y los proveedores de transporte público vecinos, entre ellos, Transporte público de Tiblow, que presta servicios desde Bonner Springs y Edwardsville a KCK, y Transporte del condado de Leavenworth. Buscar oportunidades para coordinar el despacho y la programación entre estas agencias para mejorar las operaciones y mejorar el servicio al cliente.	**goDotte Proceso de Planificación** *(Planning Process)*
3-13	**Inventario y evaluación de las necesidades de capital de Transporte Público de UG**	Realizar un inventario de necesidades de capital para la flota, las instalaciones y los servicios de transporte público de UG, como paradas de autobús, bancos, señalización, etc. Desarrollar un plan de gestión de activos de transporte público (TAM) para apoyar el mantenimiento necesario de los activos de capital. Utilizar los recursos TAM de la FTA para obtener orientación detallada y posibles oportunidades de financiación para la rehabilitación o el reemplazo de activos.	**goDotte Proceso de Planificación** *(Planning Process)*
3-14	**Política de transporte público para el desarrollo económico**	Desarrollar una política para apoyar el servicio de transporte público a lo largo de corredores designados (por ejemplo, State Avenue y 7th Street/Rainbow Boulevard) para fomentar más las densidades de apoyo al tránsito a lo largo de los corredores de transporte público identificados. Coordinar con Desarrollo Económico de UG y Transporte Público de UG para negociar la financiación de las operaciones como parte de cualquier acuerdo importante de desarrollo económico (por ejemplo, la nueva instalación de Urban Outfitters cerca del Kansas Speedway ha comprometido fondos para el servicio de transporte público expreso entre sus instalaciones y el centro de transporte público de Indian Springs/servicio de State Avenue).	**goDotte Proceso de Planificación** *(Planning Process)*
3-15	**Servicio de autobús sin conductor en 7th Street Casino**	Coordinar con Transporte Público de UG para asociarse con 7th Street Casino con el objetivo de probar e implementar un servicio de transporte sin conductor entre el estacionamiento proporcionado en los estacionamientos propiedad de UG al casino las 24 horas del día, los 7 días de la semana (el servicio de transporte gratuito ya se proporciona actualmente desde estos lugares).	**goDotte Proceso de Planificación** *(Planning Process)*
3-16	**Centros de movilidad y acceso a alimentos saludables**	Asociarse con minoristas de alimentos móviles/portátiles existentes (KCK Farmers Market, DotteMobileGrocer, Cultivate KC, etc.) para ubicar conjuntamente el acceso a los alimentos en los centros de movilidad propuestos.	**goDotte Proceso de Planificación** *(Planning Process)*

★ Posibles ganancias rápidas

Priorizar las conexiones

#	ELEMENTO DE ACCIÓN	PROYECTO	FUENTE *(MÁS RECIENTE)*
★ 4-1	**Mejoras de la fase 1 del Sendero patrimonial del NE de KCK**	Utilizar los fondos existentes de Sunflower Grant para comenzar las mejoras de la Fase 1 del Sendero Patrimonial en las aceras existentes a lo largo de Jersey Creek (señalización y arte, comodidades y accesibilidad, características de seguridad, paisajismo y características de sostenibilidad).	**NE KCK Heritage Plan del sendero** *(Trail Plan)*
4-2	**Sendero de Jersey Creek a City Park**	Estudiar y planificar la ampliación del Sendero patrimonial del NE de KCK a lo largo del antiguo corredor ferroviario interurbano entre Jersey Creek Park y City Park, conectando estos dos parques con Wyandotte High School y Donnelly College, y posiblemente alineándose con inversiones en infraestructura de aguas pluviales en esta área baja y propensa a inundaciones. Analizar una posible conexión desde City Park a través de la I-70 hasta los Sendero del dique del río Kansas.	**goDotte Proceso de Planificación** *(Planning Process)*
★ 4-3	**Sendero del dique del río Kansas/Puente de Rock Island**	Diseñar, financiar y construir las secciones restantes de los senderos del dique del río Kansas y mejoras asociadas, que básicamente se conectan desde Kaw Point a través de Armourdale hasta K-32 al oeste del Área Industrial de Argentine. Esto incluye mejorar la superficie del sendero y proporcionar orientación y otros servicios (bancos, parques, parklets, etc.) a lo largo de los segmentos de senderos existentes; construir segmentos de senderos faltantes, proporcionar inicios de senderos y conexiones a otros senderos regionales y ciclovías cuando sea posible, incluyendo un futuro sendero K-32, Kansas Avenue (múltiples ubicaciones), 7th Street, 12th Street (área existente para bicicletas), 18th Street (futura área para bicicletas/peatones), Central Avenue (futura área para bicicletas/peatones), James Street, Riverfront Heritage Trail (Sendero Patrimonial a la orilla del río) y Sendero Patrimonial del NE de KCK; y establecer una conexión de senderos a través del puente de Rock Island.	**goDotte Proceso de Planificación** *(Planning Process)*
4-4	**Ampliación del sendero de Turkey Creek**	Ampliar el sendero desde el límite con la ciudad de Mission hasta al norte, 7th Street como mínimo, viajando a lo largo de Turkey Creek en la medida de lo posible, según lo determinado por análisis futuros.	**Merriam Plan de Corredor Conectado** *(Connected Corridor Plan)*
4-5	**Inicios de los senderos de Turkey Creek**	A lo largo de la ampliación del sendero de Turkey Creek, proporcionar nuevos inicios de senderos en S. 24th Street, S. 18th Street, S. 14th Street, en Boulevard Drive-In, Mill Street, Southwest Boulevard, Rozarks Trail System y 7th Street.	**Merriam Plan de Corredor Conectado**
★ 4-6	**Puente de Central Avenue**	Trabajamos para reabrir el Puente de la Avenida Central con las reparaciones de emergencia necesarias y buscar financiación para rediseñar y reconstruir un nuevo puente multimodal que conecte la Avenida Central con la Calle James y el Sistema de Senderos del Dique.. Este rediseño/modernización tendría que tener en cuenta los elementos relacionados con el paisaje urbano y las señalizaciones/franjas/orientación para la circulación solo de bicicletas/peatones a lo largo de Central Avenue y James Street hasta la línea estatal, y la coordinación con KCMO para la señalización y la orientación al este de la línea estatal. Además, este esfuerzo debe identificar una solución para que bicicletas y peatones puedan acceder de manera segura a la sección entre las rampas de la I-70 y la 6th Street, que permanece abierta al tránsito vehicular y cuenta con rampas de entrada y salida de autopistas de alta velocidad. En la actualidad, se está buscando financiación a través de una solicitud de subvención RAISE.	**goDotte Proceso de Planificación** *(Planning Process)*
★ 4-7	**Kansas Avenue/Puente de Cesar Chavez**	Coordinar con Obras Públicas de UG y KCMO en el reemplazo de Kansas Avenue/Puente de Cesar Chavez para proporcionar un área para bicicletas y peatones físicamente separada como parte de este cruce reinventado. Esta zona se vincularía con los senderos del dique del río Kansas; además, Kansas Avenue está designada como un sendero regional en UG a través de Armourdale. Como parte de este proyecto, el corredor Kansas Avenue/Cesar Chavez se convertiría en una calle completa/ ecológica entre Southwest Boulevard en KCMO y 7th Street en KCK. Solicitar fondos de subvención INFRA/MEGA a través del proyecto de ley federal de infraestructura.	**goDotte Proceso de Planificación** *(Planning Process)*
★ 4-8	**Evaluación de comunidades accesibles para caminar**	Realizar una evaluación de las comunidades accesibles para caminar, comenzando primero con una autoevaluación y luego solicitando que ellas realicen una evaluación independiente. Hay que tener en cuenta que, en 2012, Walk Friendly Communities realizó una evaluación independiente sobre la posibilidad de transitar en KCK y no pudo clasificar a KCK como una comunidad accesible para caminar.	**goDotte Proceso de Planificación** *(Planning Process)*
★ 4-9	**Ordenanza de estacionamiento de bicicletas**	Actualizar la ordenanza de estacionamiento para reducir los requisitos de estacionamiento a cambio de proporcionar una mejor conectividad peatonal e instalaciones de estacionamiento para bicicletas (no es una bonificación, sino un requisito que el propietario privado debe mantener para todos los usos comerciales y multifamiliares).	**goDotte Proceso de Planificación** *(Planning Process)*
4-10	**Rutas seguras para priorizar las escuelas**	Identificar y definir una lista de escuelas para priorizar las conexiones durante los próximos 10 años. Ampliar el Programa de rutas seguras a la escuela para que abarque todo el condado, en coordinación con las ciudades independientes.	**goDotte Proceso de Planificación** *(Planning Process)*
4-11	**Sistema de senderos de Rozarks**	Codificar el sistema de senderos de Rozarks entre Rosedale Arch y Fisher Park y Rosedale Park. Proporcionar una conexión desde el futuro sendero de Turkey Creek que se conecta a través de Mill Street en el centro de Rosedale con Rosedale Park. Identificar un cruce de los senderos Rozarks en Mission Road e identificar cualquier otro punto de acceso/inicio de senderos, u otros puntos de conexión del sendero de Turkey Creek.	**39th Street Plan de Corredor** *(Corridor Plan)*
4-12	**Red completa de aceras (conexiones vecinales)**	Proporcionar nuevas aceras y servicios para crear lugares como puertas de entrada identificadas que conectan con Merriam Lane en S. 34th Street, S. 24th Street/ Lamar Ave., S. 18th Street y S. 14th Street/Roe Lane. Además, las siguientes ubicaciones también se identificaron como puertas de enlace en el Plan Maestro del Corredor Southwest Boulevard/Merriam Lane, que precedió al Plan del Corredor de Conexión de Merriam: 31st Street/Southwest Boulevard, 7th Street/Southwest Boulevard, Merriam Lane/Southwest Boulevard. Cualquier proyecto vial futuro en estos lugares debe incluir mejoras adicionales para la creación de lugares, como corresponde.	**Merriam Plan de Corredor Conectado / Southwest Boulevard-Merriam Lane Plan Maestro del Corredor**

★ Posibles ganancias rápidas

Priorizar las conexiones, continuación

#	ELEMENTO DE ACCIÓN	PROYECTO	FUENTE *(MÁS RECIENTE)*
4-13	**Futura área para bicicletas de 18th Street**	Estudiar la opción de que el tramo en S. 18th Street, entre Metropolitan Avenue y Merriam Lane, funcione como una futura zona para bicicletas, ya que esta es la ruta para bicicletas menos empinada para conectar las comunidades Argentine y Rosedale/Turner. Esto debería alinearse con cualquier estudio de rediseño del corredor de la 18th Street Expressway como una instalación urbana más moderna (es decir, que no siga los estándares de autopistas).	**goDotte Proceso de Planificación** *(Planning Process)*
4-14	**Puente de la 18th Street**	Coordinar con KDOT para el reemplazo del puente y viaducto de la 18th Street Expressway sobre el río Kansas, a través de Armourdale y sobre múltiples líneas de ferrocarril. Existe la posibilidad de que los ciclistas/peatones aún puedan acceder al puente de reemplazo a través de una modernización de la instalación planificada; sin embargo, en lugar de dicha instalación en el puente, coordinar y asociarse con KDOT para completar un "zona para que las bicicletas se adelanten" (Kansas Avenue/12th Street/Metropolitan Avenue/Strong Avenue/Goddard Viaduct/26th Street) para conectar Argentine y Armourdale.	**goDotte Proceso de Planificación** *(Planning Process)*
4-15	**Solicitudes de subvención del Sendero patrimonial del Noreste de KCK**	Evaluar y comenzar a solicitar programas de subvenciones para la implementación del Sendero patrimonial del noreste de KCK en función del tiempo, mientras se aprovechan los recursos existentes.	**NE KCK Heritage Plan del sendero** *(Trail Plan)*
4-16	**Quindaro Townsite MOU**	Establecer un memorando de entendimiento con los propietarios de Quindaro Townsite para planificar la restauración del paisaje y el esfuerzo de recolección de recursos.	**NE KCK Heritage Plan del sendero** *(Trail Plan)*
4-17	**Zonas para bicicletas en S. 14th Street/Roe Lane**	Proporcionar una nueva zona para bicicletas que conecte Merriam Lane con los carriles para bicicletas existentes al norte en S. 12th Street y Ruby Ave., y al sur con los carriles para bicicletas existentes en Roe Lane, cerca de W. 47th Street en Roeland Park. Este corredor está identificado como un Sendero local en el Plan maestro de aceras y senderos.	**Merriam Plan de Corredor Conectado**
★ 4-18	**Programa piloto de ampliación para bicicletas compartidas**	Trabajar con RideKC Bike para ampliar los centros para bicicletas a pedales y eléctricas. Destinar fondos de CMAQ, que se utilizaron para el proyecto piloto de bicicletas compartidas en Rosedale.	**goDotte Proceso de Planificación** *(Planning Process)*
4-19	**Aceras completas en Merriam Drive (entre las calles S. 26th y S. 23rd)**	Aceras completas en el lado sur de Merriam Lane entre S. 26th Street y S. 23rd Street. Este proyecto podría completarse junto con las mejoras recomendadas en la intersección de Merriam Lane y S. 24th Street (Elemento de acción # 2-8).	**Merriam Plan de Corredor Conectado**
4-20	**Proyectos de rutas seguras a la escuela en 4th Street (Edwardsville)**	Definir un proyecto de rutas seguras a la escuela que se extienda desde K-32 y 4th Street en Edwardsville hasta Edwardsville Elementary School. Construir cruces peatonales de intersección y proporcionar aceras en 4th Street hasta Edwardsville Elementary y destinos al sur de K-32. Reducir el límite de velocidad a lo largo de K-32 a 35 mph en base a los movimientos peatonales en todas las direcciones de la intersección mejorada de K-32 y 4th Street.	**Connecting Edwardsville PSP / K-32 Tri-City Multi-Modal Redevelopment Plan**
4-21	**Plan maestro de senderos y aceras de Edwardsville**	Desarrollar un plan para la implementación de una red de aceras y senderos que satisfaga las necesidades de los trabajadores residentes y visitantes.	**goDotte Proceso de Planificación** *(Planning Process)*
4-22	**Subvenciones para senderos recreativos del Departamento de Vida Silvestre y Parques de Kansas**	Desarrollar y mantener aún más los senderos recreativos y las áreas de senderos a través de oportunidades de financiamiento estatal, como este programa de subvenciones. Este programa de subvenciones está siendo específicamente dirigido por la ciudad de Edwardsville para sus esfuerzos de reurbanización de River Front Park.	**Edwardsville River Front Proyecto de Reurbanización del Parque** *(Park Redevelopment Project)*
4-23	**Estándares de diseño/ líneas de demarcación/ orientación para senderos fuera de la calle**	Proporcionar un estándar de diseño/líneas de demarcación para todos los senderos fuera de la calle para incluir una línea divisoria y señalización/marca apropiada requerida por los desarrolladores que separa a los ciclistas y peatones. Actualizar el manual de diseño de Obras Públicas de UG como corresponde. Coordinar con Obras Públicas de UG y los departamentos de obras públicas de las ciudades independientes para evaluar los senderos existentes de 10 pies fuera de la calle y proporcionar señalización de orientación para ciclistas y peatones, incluyendo las normas de la carretera.	**goDotte Proceso de Planificación** *(Planning Process)*
4-24	**Política del Programa de incentivos para aceras**	Continuar financiando la política del Programa de incentivos de reemplazo de aceras y alcantarillas de Obras Públicas de UG	**goDotte Proceso de Planificación** *(Planning Process)*
★ 4-25	**Monitoreo de las condiciones de las aceras**	Realizar una evaluación actualizada de las condiciones de las aceras (seguimiento de la evaluación de las condiciones de 2018) o diseñar un objetivo recurrente para inventariar un cierto porcentaje de aceras anualmente. Coordinar con las ciudades independientes para que esta evaluación de situación sea a nivel de todo el condado. Recopilar y hacer un inventario de datos de campo sobre las condiciones de las aceras, y mantener y actualizar una "representación gráfica de las aceras existentes en el condado de Wyandotte" en vivo, con datos de sus condiciones, como corresponda. En teoría, este conjunto de datos de aceras existentes se integraría con un conjunto de datos de aceras planificadas en un único conjunto de datos en vivo, que contemple darle prioridad a la construcción de aceras que no se hicieron y al mantenimiento/ reconstrucción de aceras existentes.	**goDotte Proceso de Planificación** *(Planning Process)*
★ 4-26	**Conciliar los conjuntos de datos de aceras/ ciclovías/senderos**	Conciliar las diferencias y superposiciones entre varios conjuntos de datos de UG y representaciones gráficas de SIG, incluyendo aceras, carriles para bicicletas y senderos. Crear definiciones formales para los tipos de áreas y anchos, materiales y franjas estándar. Conciliar cualquier diferencia con los conjuntos de datos regionales, incluyendo las representaciones gráficas planificadas de ciclovías y senderos de MARC y las representaciones gráficas de MetroGreen, así como las áreas planificadas para bicicletas en jurisdicciones vecinas que colindan con la línea del condado de Wyandotte (es decir, KCMO). Coordinar e incluir las ciudades de Bonner Springs, Edwardsville y Lake Quivira en estas actualizaciones. Estos conjuntos de datos deben conciliarse antes de la próxima actualización de **goDotte.**	**goDotte Planning Process**

★ Posibles ganancias rápidas

Corredores de oportunidades

#	ELEMENTO DE ACCIÓN	PROYECTO	FUENTE *(MÁS RECIENTE)*
★ 5-1	**Acceso de State Avenue a las paradas de autobuses**	Coordinar con KCATA y Obras Públicas de UG para diseñar y ofrecer espacios para bicicletas y peatones que mejoren el acceso a las paradas de autobuses a lo largo de State Avenue como parte de una subvención federal de STP.	**goDotte Proceso de Planificación** *(Planning Process)*
5-2	**Proyecto piloto de electrificación de la flota municipal**	Llevar a cabo un proyecto de demostración de electrificación de la flota en coordinación con Obras Públicas de UG y la Junta de Servicios Públicos de Kansas City (BPU). Esto podría incluir un grupo de estaciones de carga en el distrito gubernamental en el centro de KCK y, posiblemente, algunas en el Centro de Recursos Vecinales de UG en 51st Street/State Avenue. La planificación de este proyecto debe ser agnóstica en cuanto al tipo de tecnología/vehículos, pero este proyecto se centraría en la utilización de programas de subvenciones federales junto con la empresa de servicios públicos y el gobierno de propiedad local. Esto debería tener en cuenta los planes en curso de KDOT para una red estatal de recarga de vehículos eléctricos y los esfuerzos de MARC para expandir tales instalaciones en comunidades desfavorecidas. Este proyecto debe coordinarse con el Elemento de Acción # 3-9 (Demostración de recarga inalámbrica de transporte público de UG).	**goDotte Proceso de Planificación** *(Planning Process)*
5-3	**Plan maestro de vivienda estudiantil/campus en KCKCC**	Llevar a cabo un Plan vivienda estudiantil/campus en KCKCC que incluya un enfoque en el desarrollo orientado al transporte público a lo largo de State Avenue.	**goDotte Proceso de Planificación** *(Planning Process)*
5-4	**Política de incentivos al desarrollo**	Analizar varios incentivos de desarrollo a lo largo de los corredores de oportunidades para fomentar el desarrollo orientado al transporte público (TOD). Podría incluir la implementación de una superposición, el apoyo a las bonificaciones de densidad, las asociaciones con Desarrollo Económico de UG y otros.	**goDotte Proceso de Planificación** *(Planning Process)*
★ 5-5	**Acceso de la 7th Street a las paradas de autobuses**	Coordinar con KCATA y Obras Públicas de UG para diseñar y ofrecer mejoras en las áreas y conectividad para bicicletas/peatones, mejorando el acceso a las paradas de autobús a lo largo de 7th Street como parte de una subvención federal de STP.	**goDotte Proceso de Planificación** *(Planning Process)*
★ 5-6	**Plan de gestión de transporte público urbano de Calles Completas en el Corredor Rainbow**	Colaborar con las ciudades de Westwood, Westwood Hills y Mission Woods para completar una subvención/estudio de PSP del corredor Rainbow Boulevard entre la I-35 y Shawnee Mission Parkway. Coordinar con Obras Públicas de UG para comprender la reconfiguración del uso de carriles y las posibles adaptaciones para áreas de bicicletas en la calle y/o estacionamiento en la calle. Este plan analizaría y diseñaría un esquema de calle completa para Rainbow Boulevard en varias secciones a lo largo del corredor, con el objetivo de buscar fondos federales de subvenciones STP para su implementación.	**goDotte Proceso de Planificación** *(Planning Process)*
★ 5-7	**Zonas tranquilas de K-32 en Edwardsville y Bonner Springs/Sendero multiusos**	Estudiar, diseñar y construir zonas ferroviarias tranquilas en Edwardsville y Bonner Springs como se estudió en el plan del corredor K-32. Diseñar y construir un sendero multipropósito entre Bonner Springs y los senderos planificados del dique del río Kansas al oeste de Armourdale, que también se estudió y recomendó a través de ese plan, así como una posible conexión con City Park. UG debe asociarse con las ciudades de Bonner Springs y Edwardsville como “ciudad triple” para buscar fondos estatales y federales para estos esfuerzos.	**K-32 Plan de redesarrollo multimodal de Tri-City** *(Tri-City Multi-Modal Redevelopment Plan)*
5-8	**Actualización del plan K-7**	Actualizar el plan y MOU del Corredor K-7 en coordinación con KDOT y la ciudad de Bonner Springs para reflejar mejor la visión cambiante de la comunidad para este corredor como un destino comercial dentro del condado de Wyandotte.	**goDotte Proceso de Planificación** *(Planning Process)*

★ Posibles ganancias rápidas

Otros elementos de acción

#	ACTION ITEM	PROJECT	SOURCE *(MOST RECENT)*
★ 6-1	**Evaluación de vulnerabilidad y riesgo climáticos**	Realizar una evaluación de riesgo y vulnerabilidad al cambio climático para el condado de Wyandotte. MARC ha llevado a cabo una evaluación regional, pero el condado debe definir su propia línea de base, ya que el condado de Wyandotte es más diverso y desfavorecido en comparación con la región. Continuar las conversaciones con la comunidad durante la actualización del Plan maestro de la ciudad de UG Los temas específicos a tratar durante esta evaluación deben ser el calor (reducir las islas de calor) y las inundaciones (reducir el área impermeable y la escorrentía), así como el acceso adecuado a centros de enfriamiento y calefacción. Otros problemas podrían incluir el acceso a los alimentos, el acceso al trabajo, la calidad del aire, los terrenos industriales abandonados, la carga energética y la carga del agua, y el hogar saludable.	**goDotte Proceso de Planificación** *(Planning Process)*
6-2	**Priorizar el CMIP**	Continuar coordinando con Obras Públicas de UG en materia de insumos, datos de apoyo y criterios para el proceso de dar prioridad al proyecto CMIP.	**goDotte Proceso de Planificación** *(Planning Process)*
6-3	**Coordinación del equipo de acción de infraestructura**	Continuar coordinando con el Equipo de Acción de Infraestructura para evaluar la implementación de la Ordenanza de Calles Completas por parte de UG.	**goDotte Proceso de Planificación** *(Planning Process)*
6-4	**Acreditación APWA de Obras Públicas de UG**	Coordinar con Obras Públicas de UG para buscar y obtener la acreditación de la Asociación Estadounidense de Obras Públicas (APWA, por sus siglas en inglés), lo que ayudará a mejorar la eficiencia interna y la coordinación y, a la vez, disminuirá la responsabilidad civil y las primas de seguros.	**goDotte Proceso de Planificación** *(Planning Process)*
★ 6-5	**Estudio del fondo de servicios públicos de movilidad**	Los fondos de movilidad para transporte público, senderos, carreteras y puentes en el Gobierno Unificado están significativamente subfinanciados. El desafortunado resultado de un sistema con fondos insuficientes es el cierre de carreteras, puentes e interrupciones de conectividad en toda la comunidad. Realizar un estudio para investigar la oportunidad de fuentes alternativas de financiación de ingresos a los impuestos dentro de una tarifa de usuario de movilidad. El estudio de movilidad sobre tarifas de usuarios podría evaluar los usos del transporte público, los senderos y los sistemas de carreteras y puentes, y podría abarcar distintas modalidades, y no solo sistemas de carga por eje y carreteras, o millas recorridas por vehículos, o un impuesto al combustible en el surtidor. Este estudio podría representar una oportunidad de entrecruzarse y colaborar con los estudios de tarifas de servicios públicos de transporte en curso del gobierno federal y KDOT.	**goDotte Proceso de Planificación** *(Planning Process)*
6-6	**Estudio de reforma de estacionamientos**	Estudiar una posible reforma del estacionamiento, como la reducción o eliminación de los requisitos mínimos de estacionamiento, especialmente a lo largo de los corredores identificados como “Corredores de oportunidades”. Identificar ubicaciones específicas para eliminar los requisitos de estacionamiento mientras y, a la vez, considerar las necesidades de los residentes actuales, por ejemplo, analizar el uso de programas de estacionamiento con permiso para residentes.	**goDotte Proceso de Planificación** *(Planning Process)*
6-7	**Registro de políticas y plan de transporte activo de KDOT**	Incorporar las políticas de Calles Completas de UG y Bonner Springs al nuevo Registro de políticas y plan de transporte activo de KDOT.	**goDotte Proceso de Planificación** *(Planning Process)*

★ Posibles ganancias rápidas

Guía para el desarrollo de proyectos

El camino hacia una comunidad sostenible, equitativa y competitiva requiere inversiones en movilidad que hayan sido analizadas. Ese proceso comienza con la selección del proyecto y continúa a través de su diseño y puesta en marcha.

Selección de proyectos: *¿Cómo elegimos los proyectos que generan un impacto más positivo?*

La selección del proyecto es el primer paso para ofrecer la visión de movilidad de **goDotte**. Muchos proyectos de transporte en todo el condado han sido sugeridos a través de esfuerzos de planificación anteriores. Dado que los recursos limitados nos impiden construirlos todos, el proceso de selección de proyectos garantiza que los proyectos elegidos para su implementación avancen en los objetivos establecidos de la comunidad y cumplan con los criterios establecidos.

Las prioridades de **goDotte** deben ser el punto de partida para priorizar todos los proyectos de mejoras de capital. La selección de proyectos debe ser un proceso basado en datos con un enfoque firme que aproveche al máximo un presupuesto limitado. El condado de Wyandotte ya cuenta con un proceso basado en datos para priorizar las actividades de mantenimiento, pero esta práctica debe ampliarse para incluir todas las mejoras de capital, por ejemplo, aceras, reducciones de carriles, senderos y nuevas carreteras. El condado debe apoyarse en su experiencia actual para desarrollar un proceso de prioridades, que esté basado en datos y que describa la utilidad de cada proyecto para la comunidad con el fin de seleccionar los proyectos que brindan el mayor beneficio de movilidad. Dicha acción de priorizar debe incluir todos los objetivos de la comunidad, incluyendo la equidad y la salud pública.

Diseño de proyectos: *¿Cómo diseñamos proyectos que mejoren la movilidad?*

Una vez que se selecciona un proyecto, la siguiente etapa es el diseño del proyecto. Durante esta etapa, el condado creará planes y diseños detallados que aseguren que los posibles proyectos contribuyan a la movilidad (según el proceso de priorización) y maximicen la contribución a los objetivos del condado. En 2020, el condado adoptó una Ordenanza de Calles Completas, que requiere la consideración de todos los viajeros en todos los proyectos de transporte futuros. Esto significa que todos los proyectos, incluyendo el mantenimiento de rutina y las reconstrucciones, deben buscar formas de mejorar la movilidad. Esto puede ser tan simple como pintar carriles para bicicletas en una carretera cuando se está repavimentando o incluir nuevas aceras en proyectos de reconstrucción.

Financiamiento y oportunidades futuras

El plan **goDotte** sienta las bases para aprovechar las futuras oportunidades de financiación del transporte. Se deben analizar varias prioridades fundamentales para encontrar formas de aprovechar distintos fondos y aumentar la capacidad total del condado para la transformación de la movilidad:

Proyecto de Ley Federal de Infraestructura

La Ley de Inversión y Empleos en Infraestructura (IIJA, por sus siglas en inglés) de 2021 proporcionó aproximadamente $ 500 mil millones en fondos adicionales de transporte para áreas en todo Estados Unidos. Muchos de estos programas nuevos o ampliados están diseñados para ayudar a las comunidades que históricamente han luchado con la desinversión, como el condado de Wyandotte. Muchos proporcionan del 80 % al 100 % de los fondos necesarios para completar estudios de planificación transformadora o proyectos de construcción. El condado debe hacer un seguimiento de las oportunidades actuales y futuras, tales como:

- Programa piloto de reconexión de comunidades, que proporciona fondos para mitigar o eliminar las instalaciones de transporte que crean barreras.
- Subvenciones RAISE e INFRA, que proporcionan fondos para completar proyectos multimodales a gran escala que benefician a la comunidad.
- Calles y Carreteras Seguras para Todos (SS4A), que proporciona fondos a los municipios para desarrollar inicialmente Planes de acción visión cero, y luego brinda la oportunidad de solicitar la construcción o implementación.

IIJA también ofrece oportunidades esenciales para financiar e implementar proyectos de transporte que optan por la descarbonización del sistema de transporte. Estos programas incluyen:

- Financiamiento para la implementación de recarga de vehículos eléctricos
- Subvenciones PROTECT, que proporcionan fondos para desarrollar infraestructuras que mejoren la resistencia

Visión Cero

El condado ha comenzado el proceso de identificación de una “red de lesiones frecuentes”, un primer paso que es fundamental en el desarrollo de un Plan de acción visión cero. Para avanzar en la misión de eliminar las muertes por accidentes de tránsito, el condado debe solicitar fondos para completar un plan Visión Cero a través del programa federal SS4A descrito anteriormente y buscar solicitar fondos de construcción o implementación en los próximos años.

Hacer más con el mantenimiento

El mantenimiento representa la gran mayoría del presupuesto de transporte del condado. A medida que nuestra infraestructura continúa envejeciendo y se construyen nuevos proyectos, es probable que las necesidades solo aumenten. Por fortuna, hay muchas maneras de hacer que nuestros gastos de mantenimiento funcionen en conjunto con la estrategia de movilidad.

- Incluir mejoras de seguridad, como cruces peatonales mejorados, como parte de los proyectos de mantenimiento cuando sea posible.
- Revisar las oportunidades de carriles para bicicletas y mejoras para moderar el tráfico (según corresponda) como parte de todos los proyectos de mantenimiento.
- Analizar el gasto para garantizar que la infraestructura se mantenga de forma equitativa en todos los vecindarios.
- Garantizar que las conexiones más importantes con las áreas estratégicas de reinversión estén en buen estado.
- Encontrar oportunidades para instalar fibra y nuevas tecnologías durante los proyectos de mantenimiento.

Mediante la revisión y el diseño de proyectos a través de la mirada de las prioridades de **goDotte**, hay muchas maneras en que nuestro presupuesto de mantenimiento puede lograr más.

Infraestructura ecológica

La infraestructura ecológica es una oportunidad para que el condado logre distintos objetivos y, a la vez, desarrolle sistemas efectivos de gestión de aguas pluviales y también brinde oportunidades fundamentales de recreación y movilidad. El condado debe tratar de identificar y proteger corredores “ecológicos” importantes a lo largo de las muchas vías fluviales en todo el condado, desarrollando senderos recreativos dentro de los corredores y amortiguando otros desarrollos.

Financiación de la implementación

Muchos proyectos transformadores incluidos en este plan, como el Plan de senderos patrimoniales del noreste de KCK y el Plan del corredor de conexión de Merriam, también desarrollaron una serie de opciones de financiamiento. El condado debe referirse a esos planes de implementación para financiar esos proyectos y ampliar esa guía para proyectos futuros que requerirán una multitud de fuentes de financiamiento.

Creación de un proceso duradero para el condado de Wyandotte

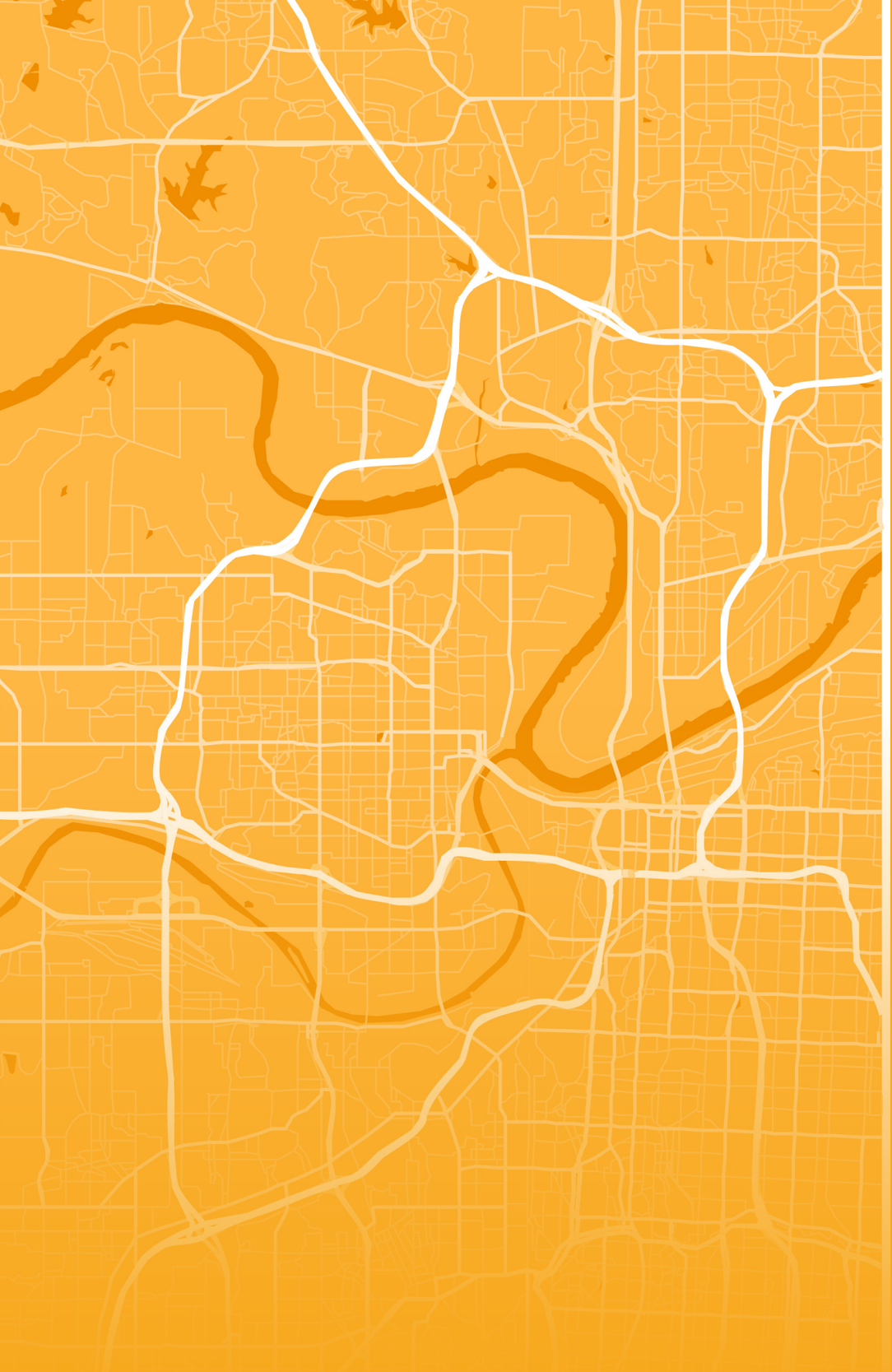
El Plan estratégico de movilidad de **goDotte** para el condado de Wyandotte se desarrolló en un momento único. Una pandemia global, cambios monumentales en la economía y una mayor importancia de la equidad, el medio ambiente y la economía se combinaron para crear un momento en la historia en el que trabajar juntos no podría ser más importante. Este momento se puede utilizar para reflexionar sobre lo que queremos llevar adelante de nuestro pasado y lo que debe agregarse a nuestro futuro para garantizar que los residentes y trabajadores de nuestro condado experimenten oportunidades duraderas. De forma intencional, el plan mira más allá de los límites jurisdiccionales, un reflejo de que nuestra comunidad espera y merece un sistema de transporte que ofrezca continuidad y conectividad, pero también un sistema que haga contribuciones positivas a las metas y objetivos de la comunidad.

La estrategia de **goDotte** incluye pensar en el transporte como un activo comunitario y un ingrediente para la construcción de la comunidad. Sin embargo, el plan requiere una inversión continua, un monitoreo consistente y una alineación interna entre las políticas, programas e iniciativas. Esto incluye la próxima actualización del Plan maestro de la ciudad, la Ordenanza de desarrollo unificado, el Programa de mejora de capital y mantenimiento, y la participación con socios estatales y regionales. También requiere que la comunidad de desarrollo, las organizaciones comunitarias y las instituciones locales generen oportunidades alineadas. Cuando esto ocurra, la influencia positiva se propagará y proporcionará a las generaciones actuales y futuras un valor duradero y un futuro dinámico y seguro para todos.

GoDotte!

ANEXO A

Resumen de planes anteriores

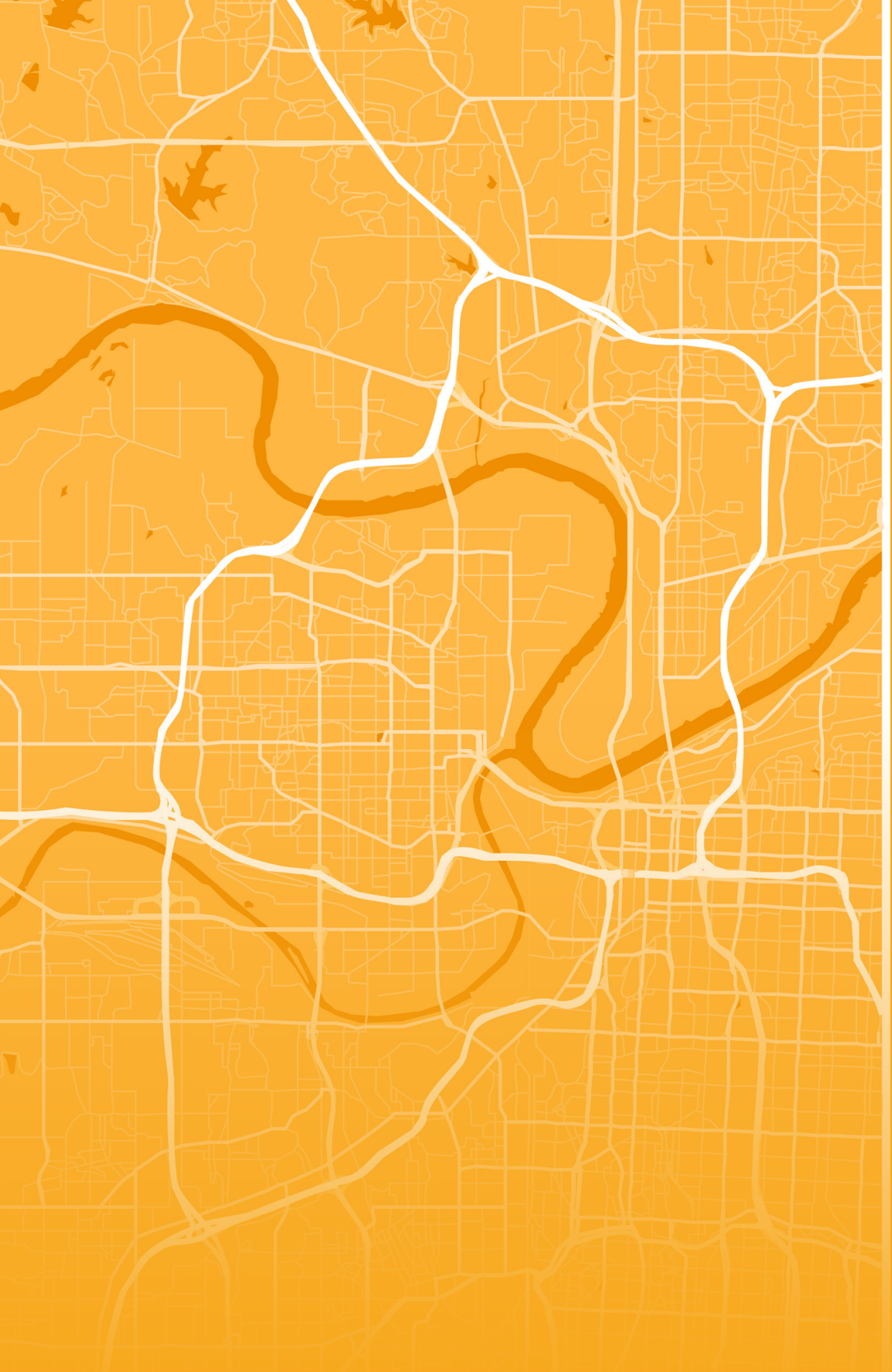


ANEXO B

Informe teórico

ANEXO C

Participación del público y de las partes interesadas



ANEXO D

Marco del plan de calles principales

ANEXO E

Proyectos del plan regional a largo plazo en el condado de Wyandotte

Proyectos asociados con el condado de Wyandotte en Connected KC 2050 (plan regional de largo alcance)

ORGANIZACIÓN	PROYECTO	TIPO	DESCRIPCIÓN
BikeWalkKC	Programación Regional de Rutas Seguras a la Escuela (KS)	✓	Continúa la financiación no relacionada con la infraestructura del SRTS que actualmente proporciona BikeWalkKC y en asociación con otras jurisdicciones; incluye educación juvenil sobre bicicletas y programas de autobuses escolares a pie en sitios escolares K-12, asistencia técnica y planificación de viajes de estudiantes para escuelas/distritos escolares, y otras actividades de extensión/eventos de aliento.
	Movilidad de uso compartido (KS)	✓	Este proyecto se enfoca en dos partes: (1) la renovación del actual sistema de bicicletas compartidas mediante el reemplazo de bicicletas, quioscos, muelles y otros equipos y (2) la expansión de la red de movilidad de uso compartido con la adición de más bicicletas y estaciones, además de la introducción de nuevas tecnologías como bicicletas eléctricas, scooters y otras tecnologías que puedan surgir.
Bonner Springs	Mejoras en Kansas Avenue	✓	El proyecto incluye la ampliación de Kansas Avenue para acomodar el tráfico de peatones y vehículos. Las mejoras incluyen bordillos y cunetas, aceras, alcantarillas pluviales,alumbrado público y señalización de reemplazo.
	Mejoras en Metropolitan Avenue	✓	Ampliación de la Metropolitan Avenue. Las mejoras incluyen bordillos y cunetas, aceras, mejoras de clasificación, alcantarillado pluvial, marcas en el pavimento, alumbrado público y firma de reemplazo.
	South 134th Street Improvements	✓	Las mejoras incluyen bordillos y cunetas, aceras, alcantarillado pluvial, marcas en el pavimento, alumbrado público y señalización de reemplazo. El proyecto mejorará significativamente seguridad de peatones y conductores.
	Mejoras en 138th Street	✓	Incluye la ampliación de un camino angosto de dos carriles con zanjas a una calle de bordillo y cuneta de tres carriles de ancho estándar. Las mejoras incluyen bordillos y cunetas, aceras,alcantarillado pluvial, marcas en el pavimento, alumbrado público y señalización de reemplazo.
	Extension de Nittleton Avenue	✓	El proyecto incluye la construcción de una calle de bordillo y cuneta de tres carriles de ancho estándar. Las mejoras incluyen bordillos y cunetas, aceras, alcantarillas pluviales,marcas en el pavimento, alumbrado público y señalización de reemplazo; proporcionará acceso mejorado para el tráfico de peatones y bicicletas hacia/desde áreas comerciales.
	Centro de tránsito multimodal	→	Instalación de tránsito multimodal destinado a incorporar accesibilidad para peatones, ciclistas y oportunidades de tránsito tradicional con una ubicación en el centro que sea utilizado para múltiples conexiones y a la vez mejore el acceso al sistema de transporte público de Tiblow.
Edwardsville	Conector de 98th Street	✓	Ampliación de 98th Street por 4 millas entre K-32 en Edwardsville y State Avenue en KCK; el diseño incorporará aceras, senderos de usos múltiples y/o carriles exclusivos para bicicletas.
	Edwardsville Drive – Fase 2	✓	Mejorar la última sección de Edwardsville Drive entre la I-70 y la K-32; el diseño incluirá la continuación del sendero y acera de usos múltiples de la Ciudad y posiblemente ciclovias.
	Riverview Avenue	✓	Completara Riverview Avenue entre Turner Diagonal en KCK y 142nd St en Bonner Springs; incluye 3-4 carriles de viaje, paradas de tránsito cerca de los principales empleadores y cerca de las principales intersecciones, y tambien una conexión con el parque del Wyandotte County.
KCATA	Servicio Rápido y Frecuente: 101 – State Avenue	✓	Desarrollar un servicio de tránsito rápido y frecuente (15 minutos o menos) a lo largo de la ruta de autobús 101 – State Ave KCATA, que proporciona acceso tanto a KCK como a KCMO. Este corredor fue identificado en Smart Moves 3.0, el plan de tránsito a largo plazo de la región.
	Servicio Rápido y Frecuente: Todas las otras (39th, 75th y 7th)	→	Desarrollar un servicio de tránsito rápido y frecuente (15 minutos o menos) a lo largo del corredor de la 7th Street en KCK. Este corredor fue identificado en Smart Moves 3.0, el plan de tránsito a largo plazo de la región.
	Smart Moves/RideKC -Todos los demás servicios (Soporte/ Expreso/Microtránsito)	→	El plan Smart Moves 3.0 prevé un panorama de movilidad que incluye un servicio de tránsito eficiente y con un alto número de pasajeros vinculado por centros de movilidad bien ubicados donde los pasajeros pueden transferir de una ruta fija a otra o conectarse con servicios de movilidad para llegar a donde necesitan ir. Agencias de tránsito, gobiernos locales y MARC utilizan este plan para guiar el desarrollo de nuevos proyectos e iniciativas que buscan: aumentar la cantidad de empleos accesibles por los servicios de tránsito y movilidad, aumentar el número de pasajeros del transporte público y el uso de otras opciones de movilidad, aumentar el desarrollo/reurbanización a lo largo de los corredores de alta capacidad y cerca de los centros de movilidad, aumentar disponibilidad de información y recursos del cliente a través de la tecnología, aumentar la financiación de los servicios de tránsito y movilidad, disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes relacionados con el transporte.
	Smart Moves/RideKC – Centros de Movilidad Fase 1	→	Esta aplicación es específicamente para la red de 63 centros de movilidad incluidos en la iteración 3.0 de la actualización Smart Moves, que tambien incluye varios en el Wyandotte County. Los centros de movilidad son lugares o distritos centrales que actúan como puntos de convergencia para el transporte público y un conjunto integrado de servicios de movilidad, escalados para sus respectivos entornos y funciones. Los centros de movilidad también son áreas donde hay una concentración intensiva de trabajo, vivienda, compras y/o entretenimiento en forma de desarrollo de uso mixto. También es más probable que estas ubicaciones se integren en un modelo de desarrollo orientado al tránsito o que apoye el tránsito.

LEYENDA: ✓ Constreñido → Ilustrativo

ORGANIZACIÓN	PROYECTO	TIPO	DESCRIPCIÓN
KC Streetcar Authority	**Kansas City Streetcar - Expansión de largo alcance**	Ilustrativo	Expansión planificada a largo plazo del sistema KC Streetcar; se proponen varias extensiones, incluyendo una posible conexión occidental que une el centro de KCMO y KCK y potencialmente interlínea con una extensión de Independence Avenue.
KDOT	**Reemplazo de puente de la 18th Street**	Constreñido	Proyecto para reemplazar un puente que está cerca del fin de su vida útil, la cual se extendió con reparaciones extensas en 2018. El puente se extiende por las líneas ferroviarias Kansas River y BNSF y cuenta con el servicio de rutas de tránsito KCATA/UG. Existe la posibilidad de que los usuarios de bicicletas o peatones se puedan acomodar en el puente de reemplazo lo cual sera determinado por el estudio de reemplazo del puente de la 18th Street.
	I-435/State Ave Intercambio de Diamante Divergente (DDI)	Constreñido	Reconstrucción del intercambio a un intercambio de diamante divergente (DDI) para reemplazar una configuración de hoja de trébol parcial existente, proporcionando un flujo de tráfico mejorado y abordar las preocupaciones de seguridad, especialmente para ciclistas y peatones en la área creciente de Village West.
	Viaducto Lewis y Clark Fase 2	Constreñido	Rehabilitación y/o reemplazo de los nueve puentes del viaducto Lewis y Clark y mejoras viales asociadas para facilitar la seguridad y eficiencia del viajero movilidad. Mejorar la condición de la infraestructura, mejorar la seguridad, mejorar la movilidad y accesibilidad de los viajeros y apoyar las iniciativas de (re)desarrollo económico de KCK. La Fase 1, el reemplazo del puente I-70 en dirección oeste, está completa. Este proyecto es para la Fase 2, el viaducto I-70 en dirección este.
	Intercambio I-70/K-7 (Varias Fases)	Constreñido	Reconstrucción del intercambio I-70/K-7 y el corredor K-7 al norte y al sur de la I-70, incluyendo la ampliación de K-7 a 6 carriles y la provisión de caminos C-D en lugares para mejorar las longitudes de tejido. El proyecto eliminará 4 intersecciones a nivel, abordando la gravedad y frecuencia de los choques al proporcionar 2 intercambios de servicio en Kansas Ave y 130th Street y un intercambio de sistema a sistema en K-7/I-70. Los cruces para bicicletas y peatones están incluidos en los dos intercambios en Kansas Ave y 130th Street.
	Intercambio I-70/I-435 rampa elevada	Ilustrativo	Construcción de una rampa elevada en el intercambio I-70/I-435 que reemplaza una rampa de intercambio existente de un diseño diferente.
	Intercambio I-70/K-7 (Varias Fases)	Ilustrativo	Mejoras adicionales en el intercambio I-70/K-7, incluyendo conexiones de rampa y puentes adicionales.
	Actualización del corredor K-7 Fase 2: Lansing a la State Avenue	Ilustrativo	Modificar K-7 a los estándares de diseño de autopistas y construir mejoras en las intersecciones de autopistas desde State Avenue al norte hasta la ciudad de Lansing de acuerdo con el Plan de Gestión del Corredor K-7.
MARC	**Expansión arterial de tablero de mensajes dinámicos y Tablero de Transportación Completamente Inclusivo (KS)**	Constreñido	Ampliar el uso de letreros con mensajes dinámicos en las arterias adyacentes a los puntos de decisión clave de la autopista, así como en otras arterias clave. Desarrollar también un sistema integrado de control de software que combina la información de transporte existente y que incluye varios modos de transporte integrados en una sola fuente. A través del uso de un sitio web/aplicación móvil, la información de viaje en todos los modos de transporte se le muestraran al usuario, lo que le permite tomar la mejor decisión con respecto al modo y tiempos de viaje esperados. Estos datos incluirían horarios de tránsito en tiempo real, tiempos de viaje interestatal, datos de incidentes, disponibilidad de automóviles compartidos, servicio de solicitud de transporte compartido, tiempos de llegada del tranvía, ubicaciones y disponibilidad de bicicletas compartidas, etc. El tablero podría desarrollarse y financiarse a través de una Administración de Tránsito privada Asociación y/o publicidad e incluso incluir incentivos para apoyar la multimodalidad.
	Expansión y mejora del Programa Operation Green Light en la Región de Kansas City (KS)	Constreñido	Mejora del Programa Operation Green Light (OGL) en Kansas City: Esto incluirá la expansión de OGL para cubrir más millas arteriales en el área metropolitana, formalizado programas de rutas de desvío arterial tanto en rutas OGL como en rutas no OGL, mayor coordinación entre OGL y KC Scout y, en el futuro, proporcionar señales datos a vehículos conectados a través de equipos de carretera o proveedores externos.
	Implementar carriles dinámicos /Carriles Administrados en Interestatales Regionales (KS)	Constreñido	Implementar carriles dinámicos/carriles administrados en las principales carreteras interestatales con pórticos de gestión de tráfico de usos múltiples sobre la carretera que pueden proporcionar asignaciones dinámicas de carriles, gestión de carriles, tarificación variable, límites de velocidad variables, información del viajero, asignaciones de carriles solo para autobuses, etc. para controlar el acceso y gestionar activamente el tráfico. Las rutas incluyen varias de las rutas interestatales principales en la región de Kansas City: I-35, I-435, I-470 e I-29.
	Programa de coche compartido de vehículos eléctricos para comunidades de bajos recursos (KS)	Constreñido	La intención de este proyecto es proporcionar una red de autos compartidos EV para comunidades de bajos ingresos como un medio para proporcionar 1) una opción de movilidad adicional para residents de bajos ingresos que no pueden pagar o les gustaría tener la opción de no poseer un vehículo personal, 2) una opción de transporte de cero emisiones que puede ayudar a disminuir emisiones nocivas que afectan desproporcionadamente la salud de las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos y contribuyen al cambio climático y 3) mayor accesibilidad a empleos, alimentos saludables, atención médica y otras oportunidades.
	Restauración de MetroGreen Stream y de ecosistemas (KS) - Fase 1	Constreñido	Facilitar andar en bicicleta y caminar a lo largo de MetroGreen y corredores de senderos locales conectados; los esfuerzos del proyecto se centrarían en la restauración de arroyos, humedales, claros, praderas y corredores ribereños adyacentes a senderos regionales y locales.

LEYENDA: Constreñido Ilustrativo

ORGANIZACIÓN	PROYECTO	TIPO	DESCRIPCIÓN
MARC (continued)	**Paisajismo nativo en Derecho de paso de la autopista (KS)**	✓	Se estima que 27,487 acres de derecho de paso de carretera en la región MARC se revegetarán usando paisajismo nativo, reemplazando las mezclas de semillas de monocultivos actuales. de pastos de estación fría comúnmente utilizados en toda la región. El paisajismo nativo ahorrará dinero y mejorará la calidad del aire (al reducir la siega), y proporcionará otros beneficios ambientales, estéticos y de resiliencia climática.
	Red Regional de ciclovías y sistema de senderos MetroGreen combinados del Wyandotte County	✓	Se estima que faltan 1,713 millas de corredores de ciclovías regionales no mejorados (corredores de carreteras) y 917 millas de senderos MetroGreen sin mejorias para completar estas redes regionales.
	Plantación de árboles en las paradas de autobús	→	Se plantarán árboles en cada parada de autobús ATA en la región. Se plantarían unas 4.500 paradas de autobús con un promedio de un árbol por parada, a un costo de $ 500 / árbol. El costo incluye la siembra y el riego durante tres años.
	Plantación de árboles en centros de movilidad	→	Se plantarán aproximadamente 100 árboles en cada centro de movilidad de la región. El presupuesto supone un costo mayor de $1000/árbol (preparación del sitio, plantación, mantenimiento, reemplazo si es necesario) debido a las limitaciones del sitio y mayores requisitos de mantenimiento. Los árboles se plantarán en base a estrategias aliadas y planes asociados con calles verdes y completas, creación de lugares locales y necesidades y oportunidades de gestión ambiental y de aguas pluviales.
Unified Government	**Proyecto de Calles Completas del Rosedale University Town**	✓	Este proyecto incluye una combinación de un sendero lateral de usos múltiples en Rainbow Boulevard (desde Southwest Boulevard hasta 47th Street) y ciclovía de dos vías protegidas en la 39th Street. El proyecto también incluye instalaciones y operaciones de tránsito mejoradas en Rainbow Boulevard. El proyecto mantiene instalaciones vehiculares para garantizar operaciones de tráfico aceptables y se combina con estrategias de uso del terreno para aumentar la densidad alrededor de los principales corredores dentro del centro de actividad. Este proyecto es un paso de implementación del Plan de Lugares Sostenibles de Planificación Urbana de Rosedale University Town.
	Mejoras del Sistema Estatal de Carreteras	✓	Hacer mejoras al sistema de carreteras estatales donde se encuentra con el sistema de calles local. El proyecto propuesto consta principalmente de reemplazos y reconfiguraciones de intersección/intercambio. Las intersecciones incluidas son la I-70 y la calle 110, la I-70 y la I-435, la I-70 y la I-635, la I-70 y la calle 18, la I-70 y la US-69; I-435 y State Ave, I-435 y Parallel, K-7 y Parallel, K-7 y Leavenworth, K-7 y Donahoo, K-7 y Hollingsworth, K-7 y Polfer, K-7 y Marxen, State Avenue y Village West Parkway junto con I-435 y State, I-35 y Lamar, I-35 y Mission/SW Boulevard. Los proyectos adicionales incluidos son el Viaducto del Centro de la Ciudad Fases 2 a 6 basadas en el estudio completado por KDOT y el puente en la US-69 sobre la entrada a Fairfax.
	Mejoras del Corredor Diagonal de Turner, K-32 a Leavenworth Road	✓	Crear un perfil de calzada más uniforme para proporcionar un viaje efectivo y eficiente para los usuarios diarios y también para el tráfico de tipo comercial con mas volumen. Para lograr esto, se examinarían partes de este corredor en busca de una posible “dieta vial”, tiempos de semáforos apropiados, señalización de rutas, acceso a senderos para bicicletas/peatones a lo largo del corredor (y cerca de centros comunitarios o puntos de interés). Las características de este corredor cambiarían del aspecto abierto de autopista que tiene actualmente a una sección más moderna.
	Proyectos de Reconstrucción de la 118th Street y de la 123rd Street	✓	Los proyectos a lo largo de estos corredores son mejoras directas necesarias debido a desarrollos planificados actualmente y desarrollos futuros que no han sido planificados. Las porciones del sur del proyecto incluyen la realineación de la 118th Street desde State Ave para que coincida con Parallel Parkway en la 123rd Street. Estas mejoras estarán relacionadas con un desarrollo planificado actualmente en esta ubicación. La parte norte de este proyecto desde Parallel Parkway hasta Polfer Road sería la reconstrucción de la actual calzada de perfil estándar rural a una calzada colectora moderna, ya que el desarrollo residencial en los últimos 15 años ha aumentado y actualmente está experimentando un volumen de tráfico mas alto de lo que fue diseñado originalmente. Las características de este corredor cambiarían del estándar rural más antiguo a un aspecto que tiene un estilo de sección más moderno.
	Puente de bicicleta/ peatón que cruza el Río Kansas cerca de K-7	✓	Este proyecto identificará una ubicación adecuada para un puente exclusivo para peatones y ciclistas que cruce el río Kansas, cerca de la autopista K-7. El puente representaria una alternativa segura para el transporte no vehicular y serviria como conector para aceras, senderos para bicicletas y senderos para caminar en ambos lados del río. El puente preferiblemente conectaría o cruzaría la K-32 de alguna manera, tanto por la ruta de la K-32 paralela al río Kansas como descrito en los esfuerzos del Plan Maestro del Corredor K-32 para incorporar acomodaciones para ciclistas/peatones.
	Reconstrucción de la Donahoo Road desde Hutton Road hasta la 115th Street	✓	Este proyecto servirá como la pieza final de una serie de proyectos que han creado mejoras a lo largo de Donahoo Road, desde K-7 hasta I-435. Esta fase incluirá ampliación, consideraciones de drenaje pluvial y acceso a senderos para bicicletas y peatones a lo largo del corredor. Las características de este corredor cambiarían de las antiguas zonas rurales estándar a un look que tiene una vista más moderna.

LEYENDA: ✓ Constreñido → Ilustrativo

ORGANIZACIÓN	PROYECTO	TIPO	DESCRIPCIÓN
Unified Government (continued)	**Sistema de senderos urbanos KCK y Missouri River Bike Loop**	✓	Las calles principales que componen el Sistema de Senderos Urbanos KCK incluyen State Avenue, Central Avenue, Park Drive, Quindaro Boulevard, 18th Street, 10th Street, y las 5th y 6th Streets. La red también incluye mejoras en el sistema de senderos de Jersey Creek y el uso de derechos de vía ferroviarios abandonados para crear senderos fuera de la vía pública. También se incluye el sendero del dique propuesto a lo largo de los ríos Kansas y Missouri. El Missouri River Bike Loop incluye una infraestructura para bicicletas de alta calidad que conecta Kansas City, Kansas; Riverside, Misuri; North Kansas City, Missouri; y Kansas City, Missouri. Gran parte de esta red ya está construida o en etapa de planificación. Dentro de KCK, este proyecto incluye: un camino lateral de usos múltiples fuera de la calle en 5th Street entre Rowland Avenue y Armstrong Avenue; un camino lateral de usos múltiples fuera de la calle en 7th entre Rowland Avenue y el puente US 69; carril para bicicletas de dos vías protegido en la calle en 6th Street entre Armstrong y Central; carril protegido para bicicletas de dos vías en State Avenue entre 6th street y 18th Avenue; senderos mejorados a lo largo de Jersey Creek desde 5th Street hasta 18th Street; instalaciones para bicicletas mejoradas a lo largo de Quindaro Boulevard; carril protegido para bicicletas de dos vías en 18th Street; instalaciones mejoradas para bicicletas en Central Avenue y 10th Street; carril de bicicleta protegido de dos vías en Park Drive; sendero fuera de la calle en derecho de paso abandonado entre Parallel Parkway y Park Drive; sendero de usos múltiples fuera de la calle en los diques de los ríos Kansas y Missouri. La ciudad de Kansas City, Kansas, está implementando mejoras provisionales con proyectos de renovación de líneas para implementar gran parte de esta red. El alcance del proyecto MARC 2050 incluye la reconstrucción de estas rutas como rutas separadas y protegidas con bordillos, zona de paisajismo y un cambio de pendiente entre los carriles de circulación de vehículos y las instalaciones para peatones/bicicletas.
	Proyectos de mejoras del corredor de Leavenworth Road, desde 78th Street hasta K-7	✓	Estos proyectos son una continuación de dos proyectos que la UG se ha adjudicado en los últimos años en Leavenworth Road desde la calle 38 hasta la calle 78. Las mejoras podrían incluir una “dieta vial” potencial, tiempos de semáforos apropiados, señalización de rutas, acceso a senderos para bicicletas/peatones a lo largo del corredor (y acentros comunitarios o punto de interés). Las características de este corredor cambiarían del estándar rural más antiguo a un aspecto que tiene una sección más moderna.
	Mejoras de Metropolitan Avenue	✓	El proyecto abordará la Metropolitan Avenue de dos carriles entre el intercambio I-635 y South 55th Street. Las contramedidas para peatones y ciclistas serán establecidas para hacer la vía segura para todo tipo de usuarios. Las contramedidas de seguridad podran incluir carriles para bicicletas designados con una mediana o barrera entre los carriles y carriles designados para automóviles, aceras con un derecho de paso antes de la calle, o señales visuales/ambientales para reducir la velocidad de conducción.
	Ciclistas/Peatones Village West	✓	Este proyecto tiene como objetivo respaldar la futura red de senderos al proporcionar conexiones adicionales entre condados, senderos locales y regionales y rutas para bicicletas que sirven una variedad de necesidades, edades y capacidades físicas. La Trial Network incluirá tres tipos de senderos; comarcales, comarcales y vías verdes. Este proyecto incluye: un proyecto regional sendero a lo largo de State Avenue y adyacente a K-7; conexiones de aceras regionales a lo largo de Leavenworth Road; un sendero local a lo largo de Parallel Parkway; rutas de bicicleta a lo largo de la 123 Streets, Hollingworth Road, Hutton Road, North 99th Street y Georgia Avenue (estos estarían en la calle, con consideraciones tomadas para las medidas de seguridad y para separar el tráfico de las bicicletas); y pruebas de vías verdes que conectan con el lago del Wyandotte County, a lo largo de vías fluviales y a través de vecindarios residenciales.
	Góndola Bi-Estatal West Bottoms	→	Un ascensor aéreo es una inversión pública clara y permanente que, al igual que una línea de arranque del tranvía, atraería un importante desarrollo económico. Como transportador de personas, brindaría un beneficio ambiental inmediato al reducir los automóviles de la red de carreteras y crear una mayor conectividad para peatones y bicicletas. Los beneficios de este tipo de conexión ampliará el acceso a las viviendas, el trabajo, el entretenimiento y otros servicios mientras transformando nuestro propio entendimiento de un “Downtown” compartido. Dependiente en la ruta final, la góndola atravesaría aproximadamente dos millas entre el centro de KCK y el centro de KCMO. Tal como está previsto actualmente, la gondola tendria (4) paradas totales; los terminales en lo alto de cada acantilado, y dos estaciones de West Bottoms (una en el centro de la remodelación en curso en el antiguo distrito de almacenes, y otro en el pivote de James Street, que es necesario para no entrometerse en ningún derecho aéreo de propiedad privada).

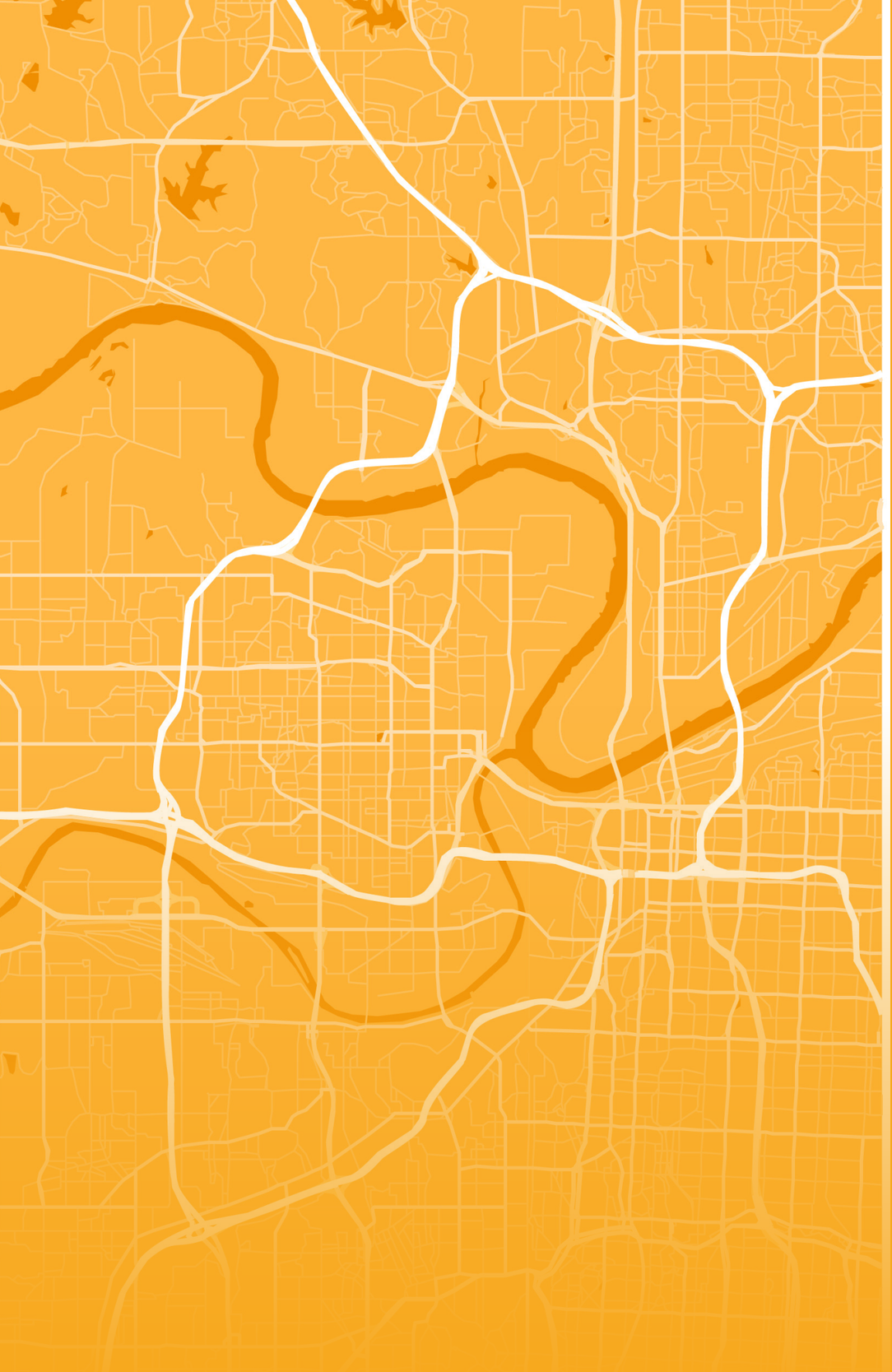
LEYENDA: ✓ Constreñido → Ilustrativo

ANEXO F

Inventario, Evaluación y Modernización de Políticas

ANEXO G

Resultados del Subcomité de Infraestructura de la UG y Estrategias Informe



ANEXO H

Cartas de apoyo