Plan Metropolitano de Transporte 2045
Futuro de la Movilidad

Plan folleto
Resumen

The Area Plan Commission of Tippecanoe County June 2017

http://www.tippecanoe.in.gov/APC

RESUMEN EJECUTIVO

El Plan Metropolitano de Transporte (MTP Siglas en inglés) es una de las piezas fundamentales de un Plan Integral adoptado por el Condado de Tippecanoe; el cual apoya y es apoyado por sus otros componentes. La planeación formal de transporte comenzó en los años 60 cuando culminaron los estudios iniciales en el primer Plan implementado en 1978, en el cual se documentaron las necesidades hasta el año 2000. El Plan Metropolitano de Transporte de 2045 es el séptimo plan desde el plan original, el cual muestra las necesidades de la comunidad con visión 2045. Este plan continúa con el énfasis con el que comenzó en el MTP de 2040 de incorporar una definición más amplia de un plan de transporte que tome en cuenta el creciente uso del tránsito y de las formas no-motorizadas de movilización.

METODOLOGÍA

El MTP de 2045 se construye teniendo en cuenta el análisis y las recomendaciones anteriores de los planes de transporte de la comunidad. Este plan es el producto de un esfuerzo importante de grupo conformado por el público en general, los oficiales elegidos y los empleados de las agencias. Las recomendaciones están basadas en tendencias históricas, demandas presentes y futuras, diagnósticos actuales de volumen de tránsito, unidades de vivienda y crecimiento de empleos. La lista de proyectos de autopistas en este Plan viene de las recomendaciones de proyecto de planes previos, resultados actualizados de un modelo de simulación computarizado para predecir el tráfico, así como recomendaciones del Comité Técnico y de Ciudadanos. Este Plan sigue resaltando el crecimiento de la participación de automovilistas, ciclistas y peatones, y requiere la consideración de éstos para todos los proyectos federales de autopistas financiados bajo las Normas de "Calles Completas" de la MPO.

Como parte del esfuerzo para predecir el volumen de tráfico en el 2045, estimados de población futura y crecimiento de empleos fueron desarrollados por el Comité de Planeamiento Regional (APC siglas en inglés). El personal revisó el Plan Integral, Datos del Censo, las predicciones pasadas y otras actuales, y consultaron con líderes de la comunidad (Ver Tabla 1, Esquema de Datos Socioeconómicos). El crecimiento actual total y las tendencias se espera que continúen. Habrá dos áreas nuevas de empleos y crecimiento residencial: en el lado occidental del Campo de la Universidad de Purdue y a lo largo de la autopista Hoosier Heartland. Los patrones de crecimiento industrial e histórico-residencial en la comunidad continuarán. El crecimiento futuro es consistente y ha sido dirigido por el Plan Integral adoptado por el Condado de Tippecanoe y es capaz de acomodar el crecimiento proyectado.

Tabla 1, Esquema de Datos Socioeconómicos

	1970	1980	1990	2000	2010	2045
Población total	109,378	121,702	130,598	148,955	172,780	242,500
Número de unidades de vivienda	34,197	43,130	48,134	58,343	71,096	98,200
Número de hogares	32,320	40,681	45,618	55,266	65,532	92,800
Número de personas por hogar	3	2.59	2.5	2.42	2.42	2.38
Total de empleos	52,015	64,915	80,290	99,143	94,911	140,500

Fuente de información: Departamento de Comercio de los Estados Unidos: La oficina del Censo, Censo de Población y Vivienda, y la oficina de Análisis Económico, el Sistemas de Información Económica Regional; el Departamento de Servicios de Alimentación y Vivienda, la Universidad de Purdue, la Valoración de Uso de Suelos de APC; y el Análisis de Personal de la APC.

PLAN

La Comunidad ha tenido mucho éxito en los últimos 45 años y ha construido la mayoría de las carreteras principales que fueron inicialmente concebidas en los años 70. El MTP de 2045 documenta que la comunidad ahora desea enfocarse no sólo en carreteras sino que opta por la diversificación de nuestras opciones de transporte desarrollando así otras maneras de movilización. Este plan sigue con lo resaltado en el MTP de 2040 que identifica los pasos necesarios para asegurarnos que nuestras autopistas

realmente funcionen para todos los usuarios; para los que andan en bicicleta, los que caminan, los que conducen autos, los usuarios de transporte público y los que entregan mercancías. En él se recomiendan 175 proyectos de autopistas, 94 proyectos de banquetas, 128 proyectos de senderos y 57 vías para ciclistas y proyectos de carriles compartidos. El Plan además recomienda seguir separando el 10% de los fondos Federales STP para la construcción de senderos independientes y el desarrollo de normas para el reemplazo de árboles en proyectos con Ayuda Federal. La comunidad identifica una fuente que respalda

los fondos para la seguridad y los programas educativos para traer conciencia e instituir una posición para coordinador de bicicletas multi-jurisdiccional. También menciona que no podemos salirnos de la saturación de rutas construyendo, y coloca una mayor importancia sobre la eficiencia y sostenibilidad de nuestro sistema de autopistas.

COSTOS Y FINANCIAMIENTO FEDERAL

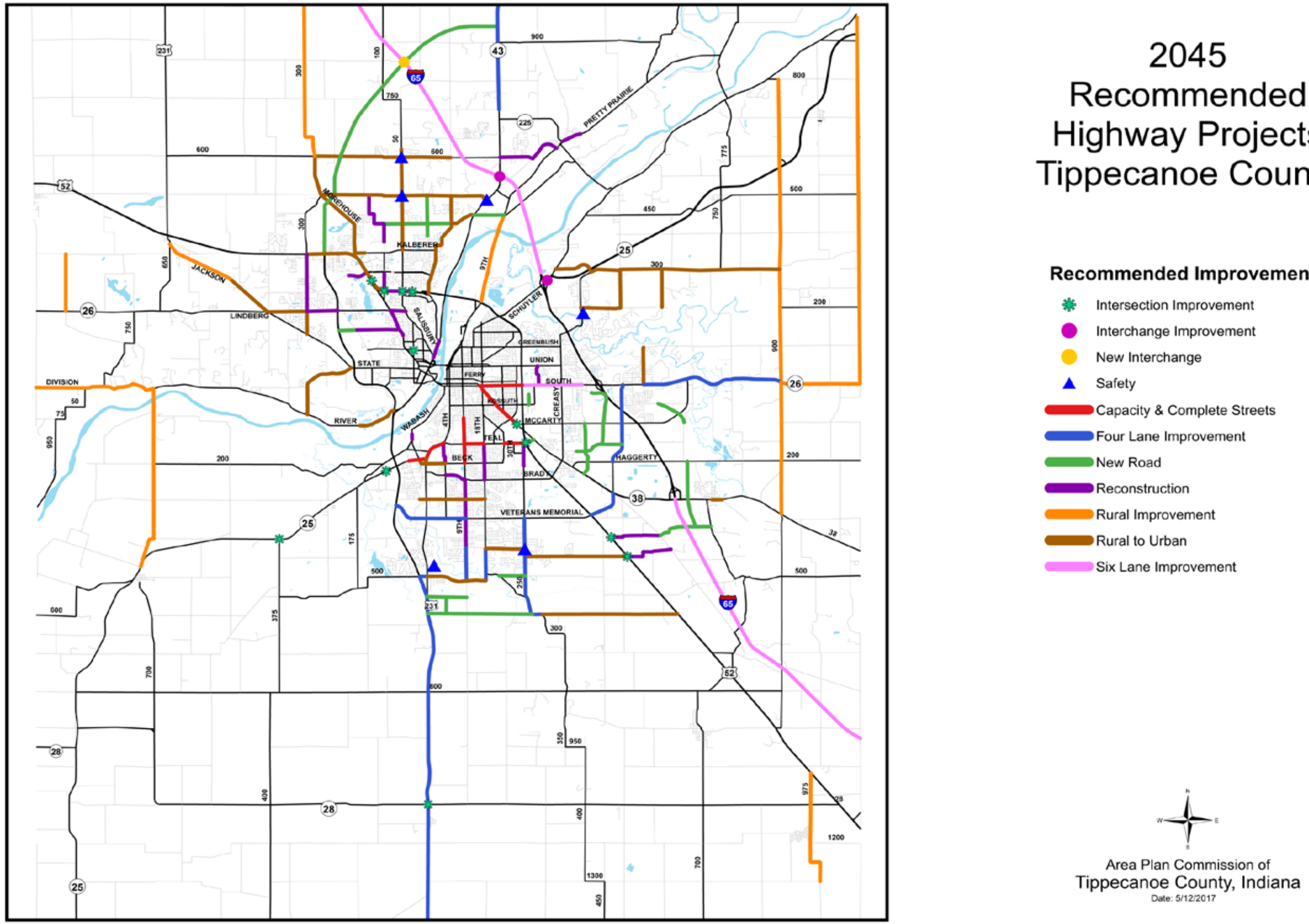
El logro de los recursos financieros para implementar los proyectos en el Plan será el reto más grande que pueda enfrentar la Comunidad. El Plan pone en evidencia la necesidad de invertir más de $1.7 billones de dólares en mejoras de autopistas para el año 2045 con autopistas estatales representando el 58% del total, y carreteras locales el 42% ($699.139.000). Sin embargo, no hay suficientes fondos para atender todas estas necesidades aunque hay mucha incertidumbre sobre los fondos Federales futuros

Tabla 2, Costo Total del Proyecto

	Costo	Porcentaje
Lafayette	$206,705,000	(12%)
West Lafayette	$83,975,000	(5%)
Condado Tippecanoe	$403,440,000	(24%)
INDOT	$987,516,000	(58%)
Dayton	$10,700,000	(0.6%)
Battle Ground	$8,000,000	(0.5%)
IDNR	$11,300,000	(0.1%)
Grand Total	$1,711,636,000	
Necesidad Local Total	$699,139,000	

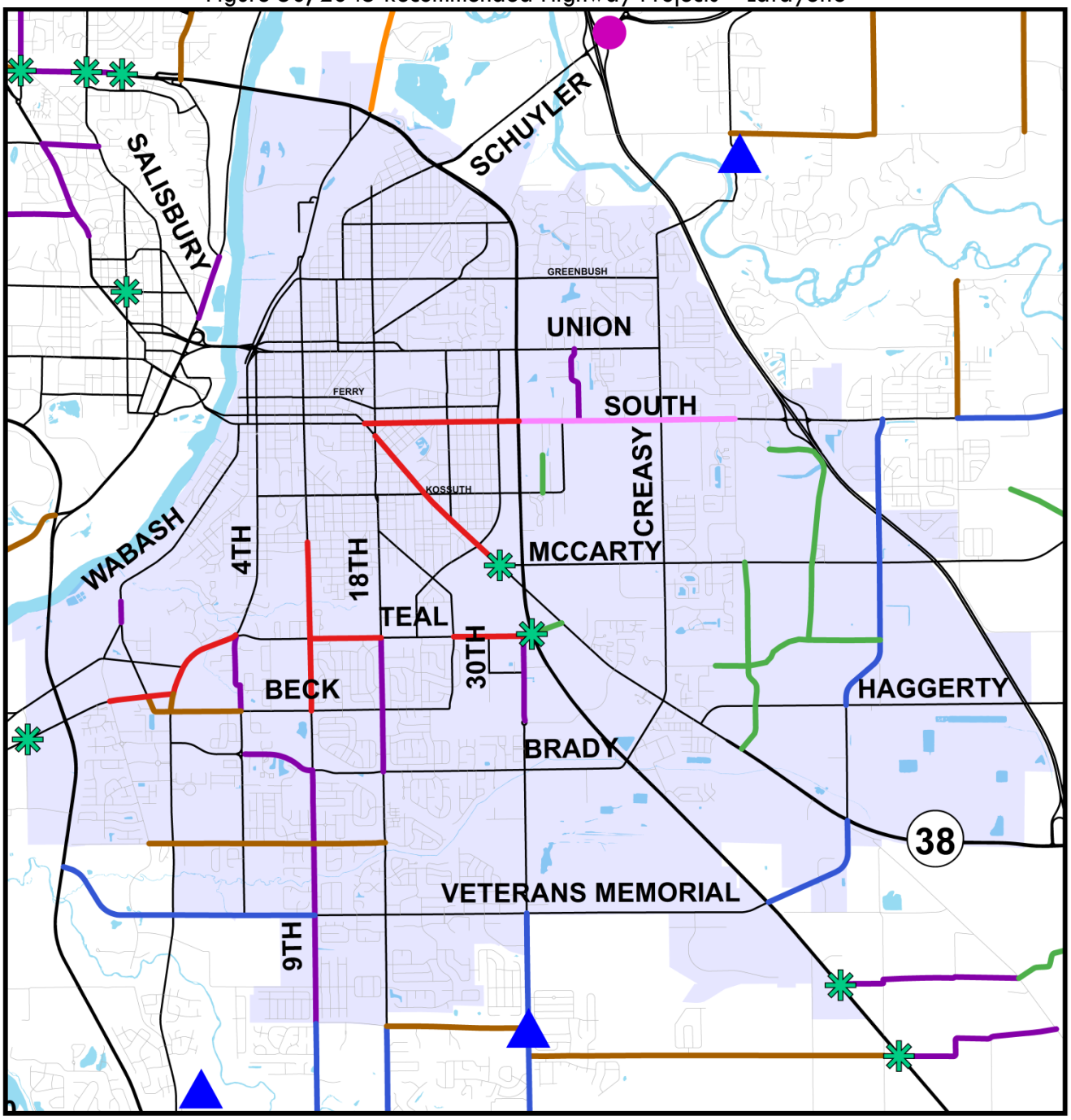
fuera del Decreto para Reparar el Transporte Terrestre de América (FAST siglas en inglés), estimamos que la comunidad recibirá aproximadamente $168.000.000 de dólares en fondos Federales para autopistas en los próximos 28 años. Esto es menos del 25% de la necesidad local total. La lista de proyectos de autopista patrocinados localmente ha estado financieramente restringida y refleja qué se puede razonablemente esperar del Fondo de Fideicomiso Federal de Autopistas en esta comunidad (Tabla 28). Fuentes locales y otras fuentes de financiamiento serán usadas para satisfacer muchas de las necesidades no cubiertas por el Fondo Federal.

Figure 49. 2045 Recommended Highway Projects



This page intentionally left blank

Figure 50, 2045 Recommended Highway Projects – Lafayette

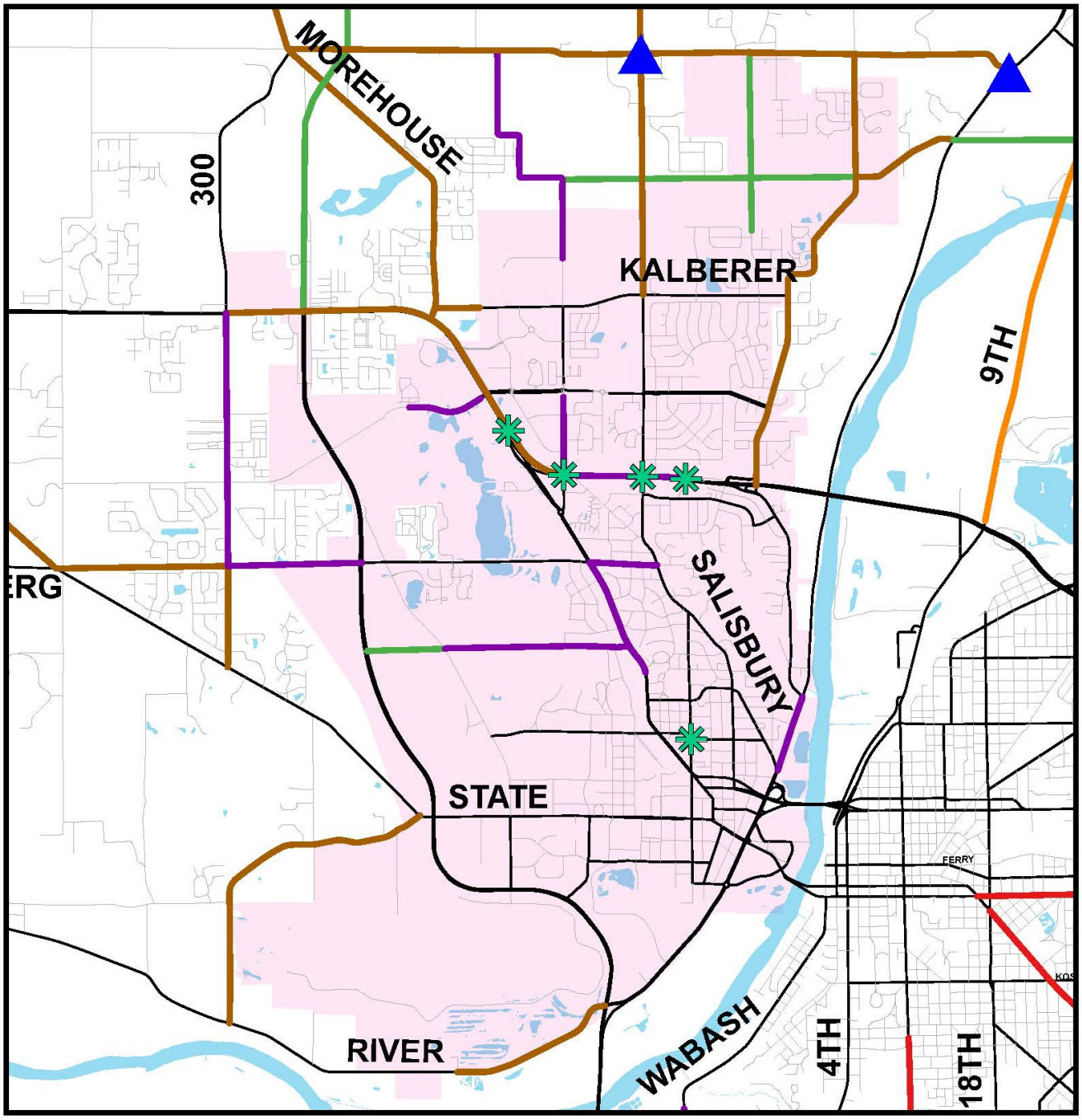


Recommended Improvements for Lafayette

- Capacity & Complete Streets
- Four Lane Improvement
- New Road
- Reconstruction
- Rural Improvement
- Rural to Urban
- Six Lane Improvement
- Intersection Improvement
- Interchange Improvement
- New Interchange
- Safety
- Lafayette City Boundary

Area Plan Commission of
Tippecanoe County, Indiana
Date: 5/1/2017

Figure 51, 2045 Recommended Highway Projects – West Lafayette



Recommended Improvements for West Lafayette

- Capacity & Complete Streets
- Four Lane Improvement
- New Road
- Reconstruction
- Rural Improvement
- Rural to Urban
- Six Lane Improvement
- Intersection Improvement
- Interchange Improvement
- New Interchange
- Safety
- West Lafayette City Boundary

Area Plan Commission of
Tippecanoe County, Indiana
Date: 5/15/2017

Figure 52. Recommended Sidewalk Projects

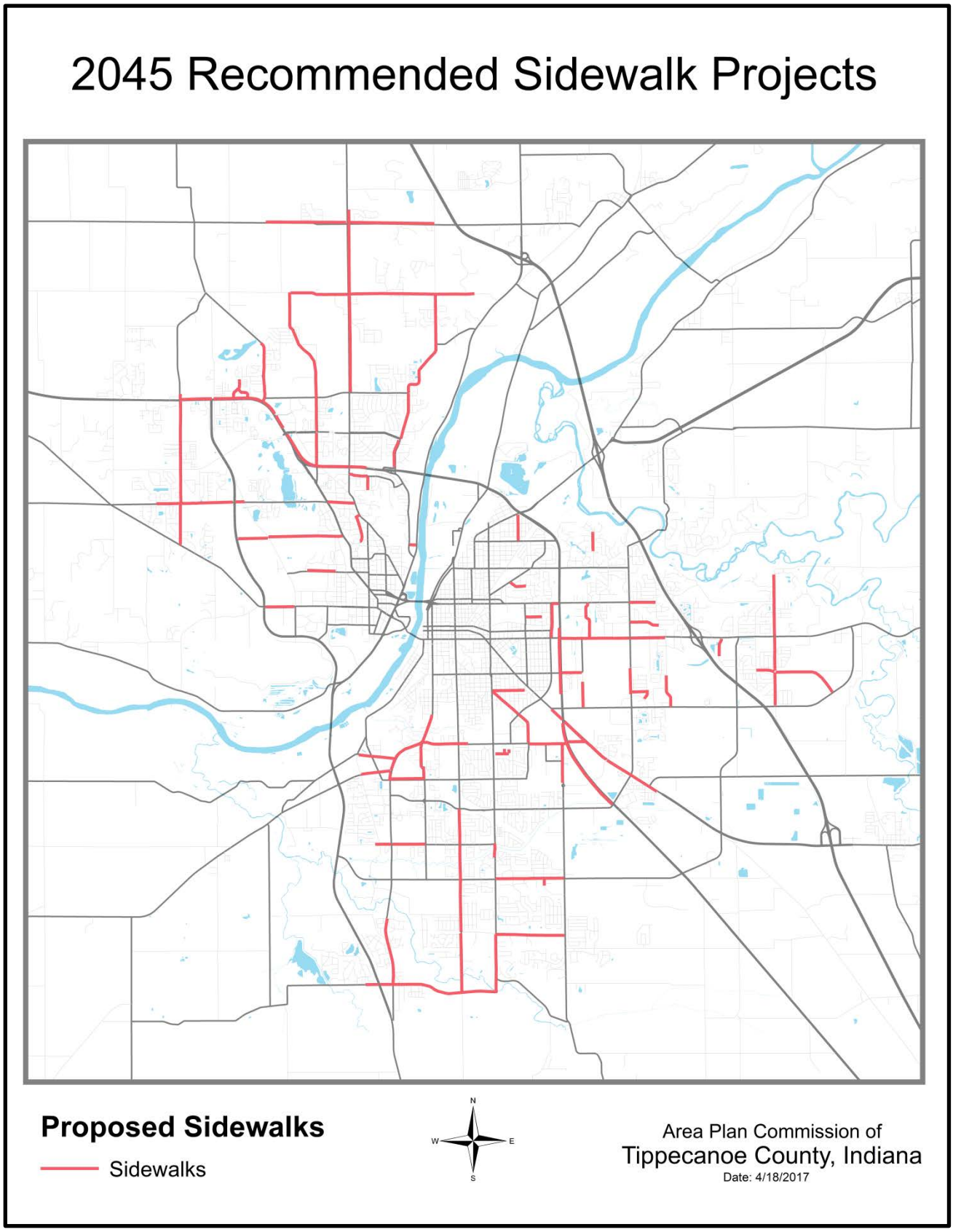


Figure 53. Recommended Trail Projects

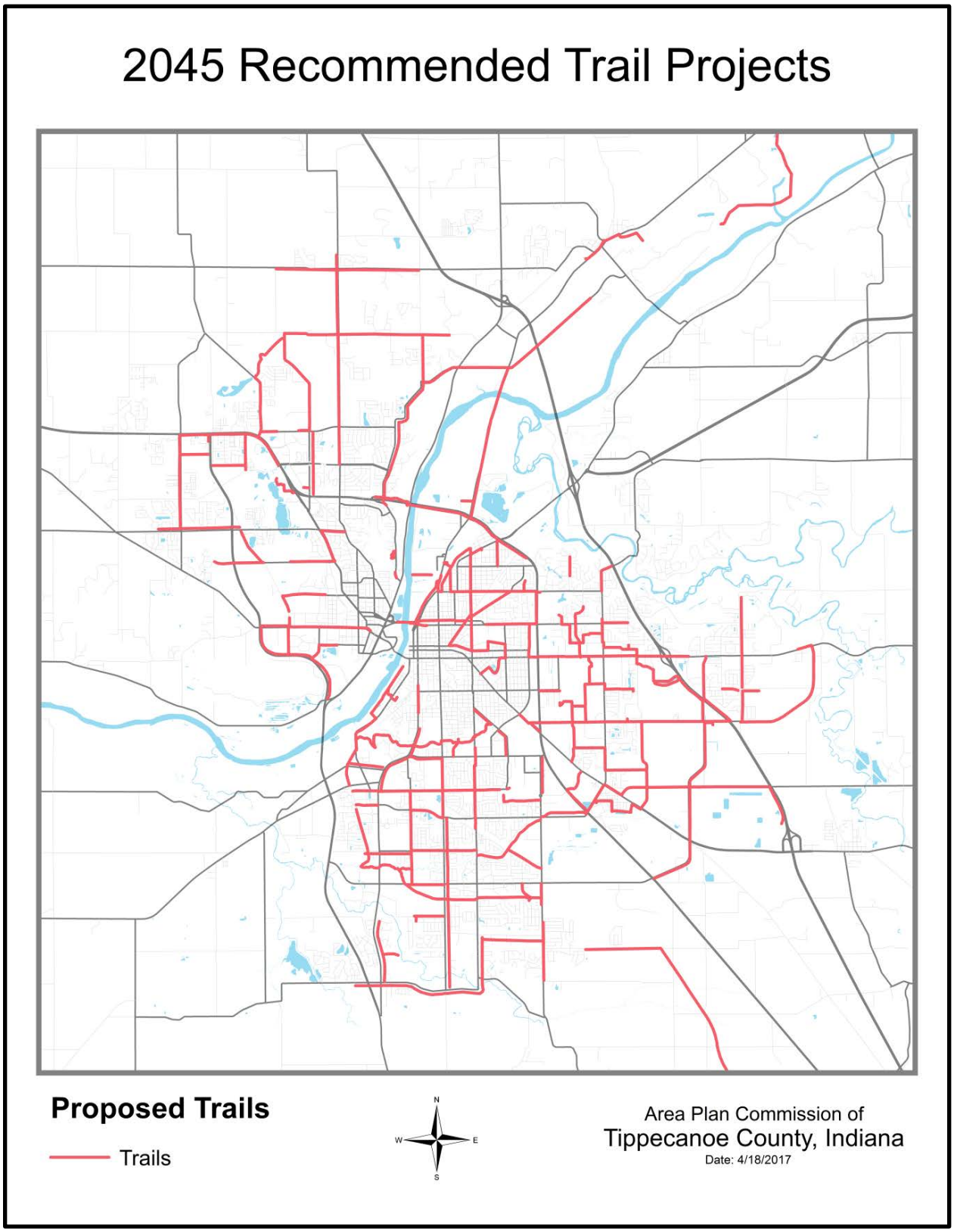


Figure 54, Recommended On-Road Bicycle Lanes and Shared Lanes

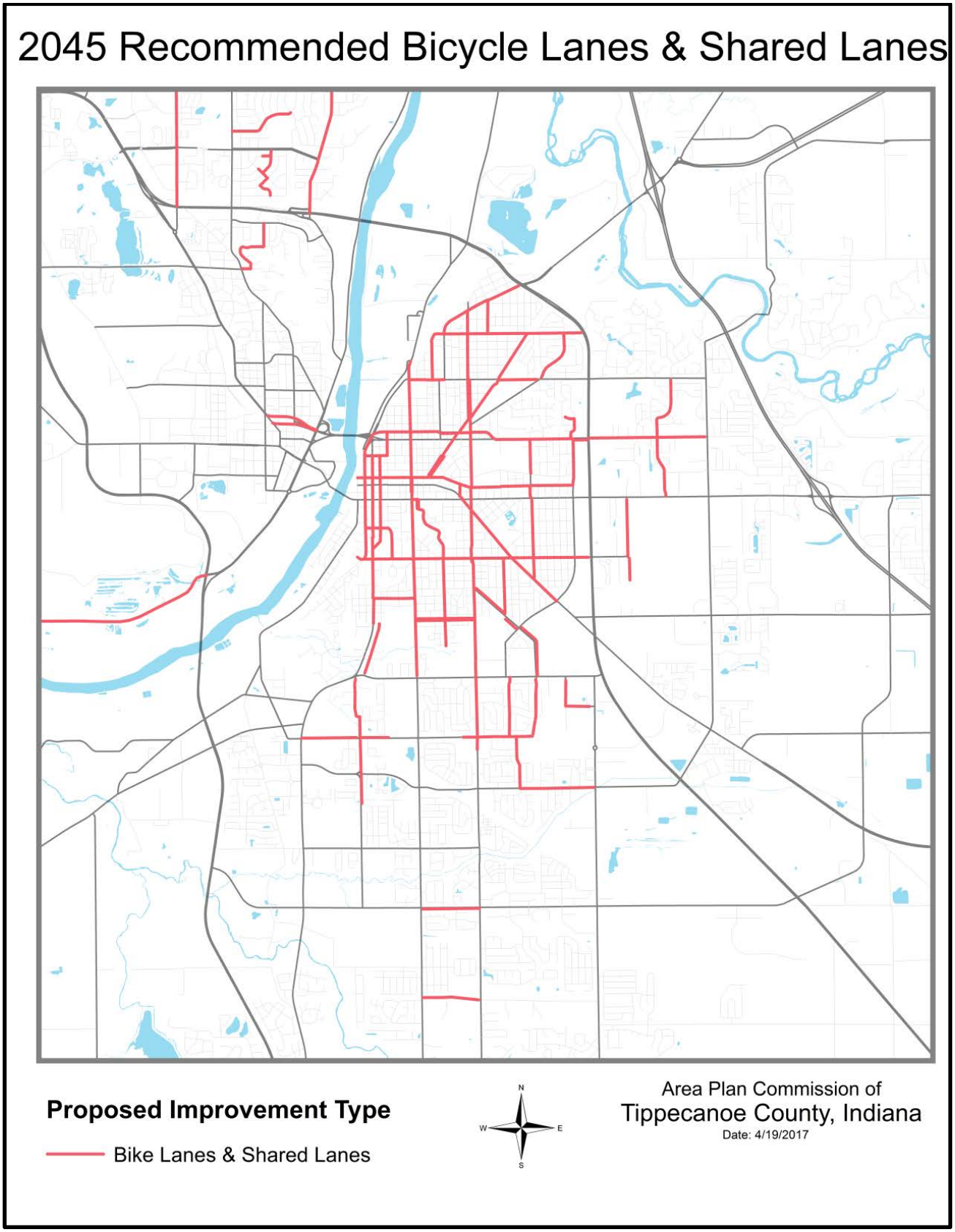


Figure 33. Bus Stops Needing Connections to Sidewalks

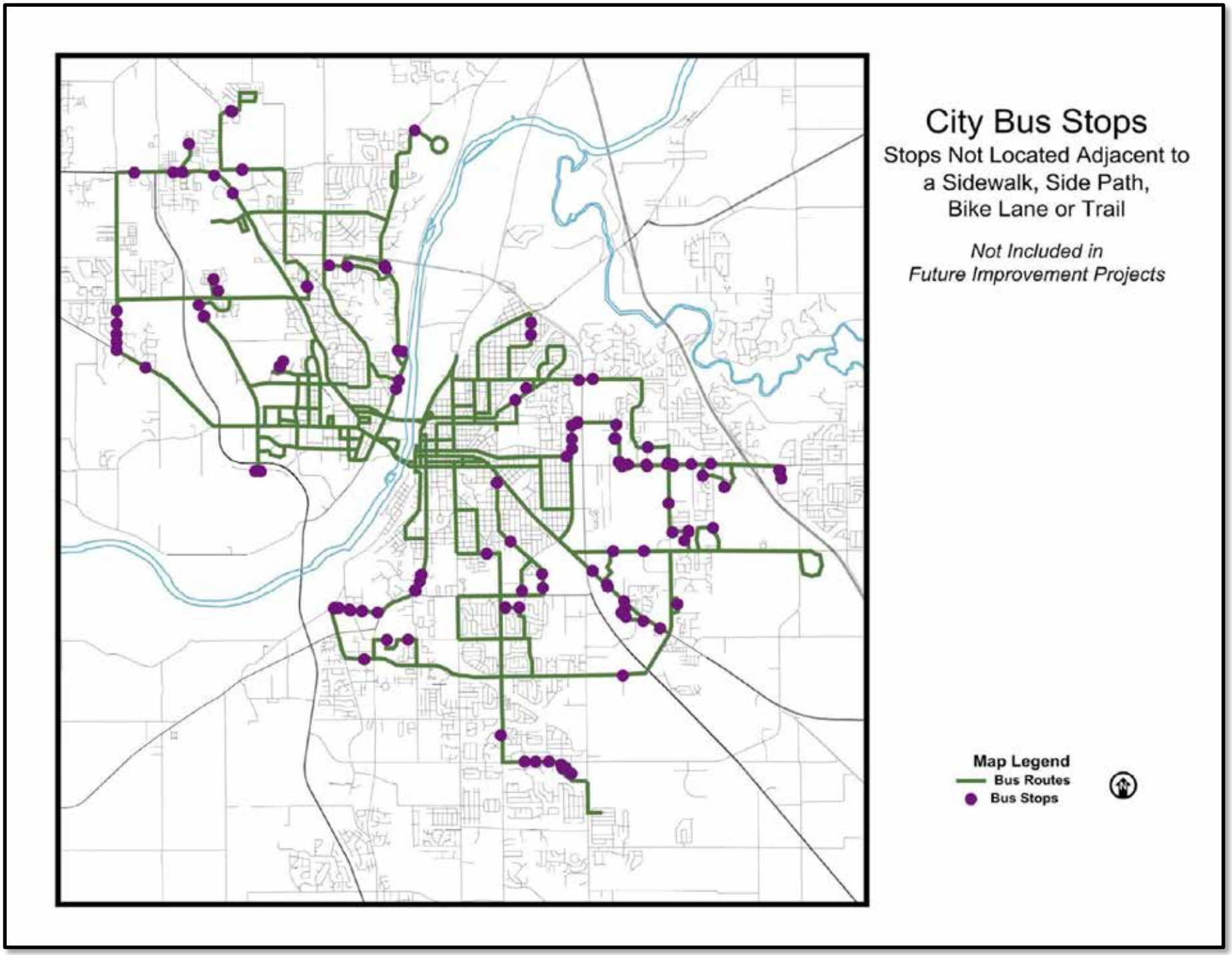


Figure 40. CityBus Routes Supply and Demand

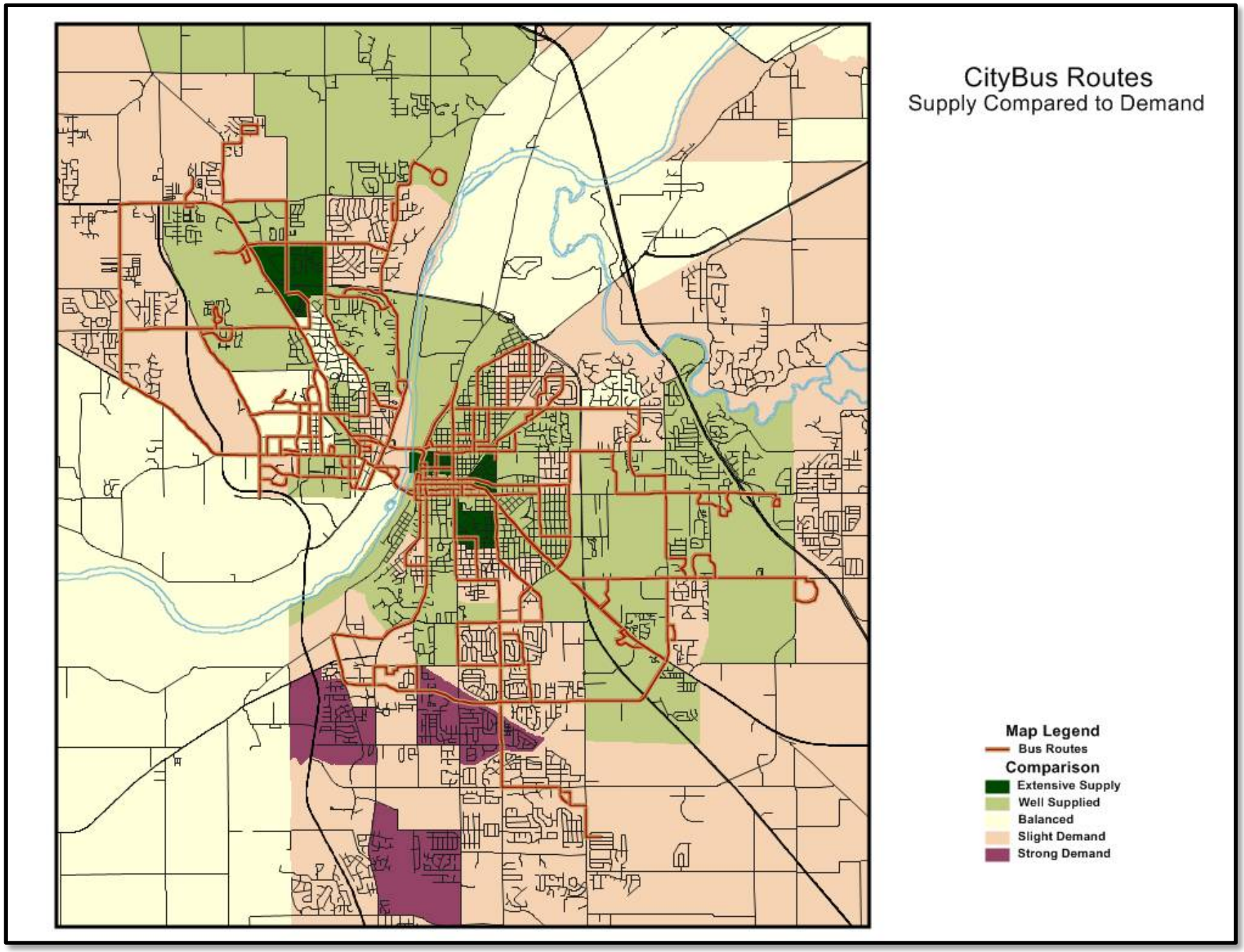


Table 28, Fiscally Constrained Federal Aid Project List

Project	Location	Priority	Juris.	CN Cost Est.	Federal %
Bicycle, Pedestrian and Trail facilities (TAP and 10% of STP)					22,000,000
Twyckenham Blvd	Poland to 9th	In Tip	Laf	3,700,000	2,960,000
Park East Blvd	Haggerty Lane to SR 38	In TIP	Laf	2,300,000	1,840,000
Safety Ed. Program	All jurisdictions in MPO	In TIP	All	37,500	30,000
Twyckenham Trail	Old Romney Rd to Old US 231	In TIP	Laf	275,000	220,000
Klondike Road	US 52 to Lindberg Road	In TIP	TC	5,700,000	4,560,000
Lindberg Road	Klondike to US 231	In TIP	TC	2,600,000	2,080,000
North Yeager Rd	WL City Limits to CR 500N	In TIP	TC	4,800,000	3,840,000
Morehouse Rd	Sag Pkwy/SP52 to CR 500N	In TIP	TC	8,000,000	6,400,000
Concord Rd.	At CR 430S	In TIP	TC	1,600,000	1,280,000
County Farm Rd	At CR 500N & CR 600N	In TIP	TC	1,500,000	1,350,000
McCutcheon Ped	McCutcheon HS & Mayflower ES	In TIP	TC	600,000	540,000
North River Road	At CR 500N	In TIP	TC	940,000	846,000
Cherry Ln Ext.	McCormick Ln to US 52/231	In TIP	WL	4,500,000	3,600,000
Soldiers Home Rd	Sag. Pkwy. to Kalberer Rd	In TIP	WL	9,100,000	7,280,000
Happy Hollow Tr	Adjacent to realigned Entrance	In TIP	WL	675,000	540,000
Sag. Pkwy. Trail	Happy Hollow to Wabash Ri Br	In TIP	WL	1,600,000	1,280,000
Lindberg	Northwestern to Salisbury	In TIP	WL	2,000,000	1,600,000
South 9th St	Twyckenham Blvd to Vet. M P	High	Laf	7,600,000	6,080,000
Soldiers Home Rd	Kalberer Rd to City Limits	High	WL	11,000,000	8,800,000
Cherry	McCormick to Northwestern	High	WL	4,700,000	3,760,000
Yeager Rd	US 52 to Cumberland Ave	High	WL	2,700,000	2,160,000
CR 600N	Morehouse to CR 75E	High	TC	15,000,000	12,000,000
CR 450S/430S	US 52 to New Castle	High	TC	6,000,000	4,800,000
North 9th St	Sagamore Pkwy to Swisher Rd	High	TC	7,500,000	6,000,000
South 18th St	CR 430S to CR 510S	High	TC	9,500,000	7,600,000
South 9th St	CR 430S to CR 510S	High	TC	10,000,000	8,000,000
CR 450S	Concord Rd to US 52	High	TC	11,600,000	9,280,000
CR 430S	South 18th to Concord Rd	High	TC	4,300,000	3,440,000
Concord Rd	S of Veterans M. P. to CR 450S	High	TC	9,900,000	7,920,000
South 9th St	Veterans M. P. to CR 430S	Med	Laf	13,000,000	10,400,000
Northwestern Ave	Lindberg Rd to Cherry Ln	Med	WL	2,000,000	1,600,000
CR 50W	WL City Limits to N of CR 600N	Med	TC	10,000,000	8,000,000
36th Street	Union St to South St	Med.	Laf	2,800,000	2,240,000
CR 75E	Soldiers Home Rd to CR 500N	Med	WL	7,500,000	6,000,000
Total Project Cost				**182,377,500**	**168,286,000**
Reasonably Available From The Federal Highway Trust Fund					**$168,187,500**