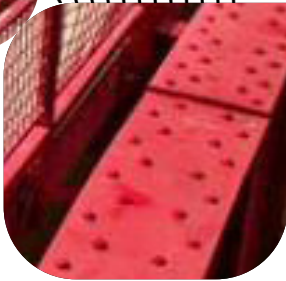


RESUMEN EJECUTIVO

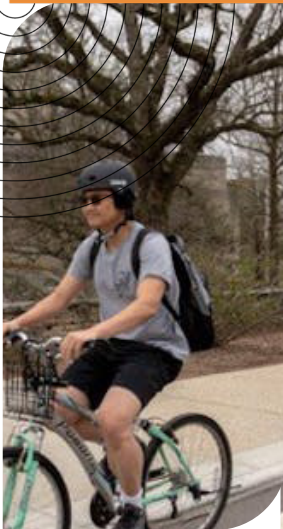
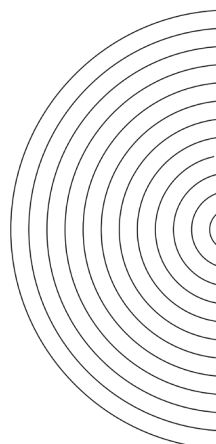
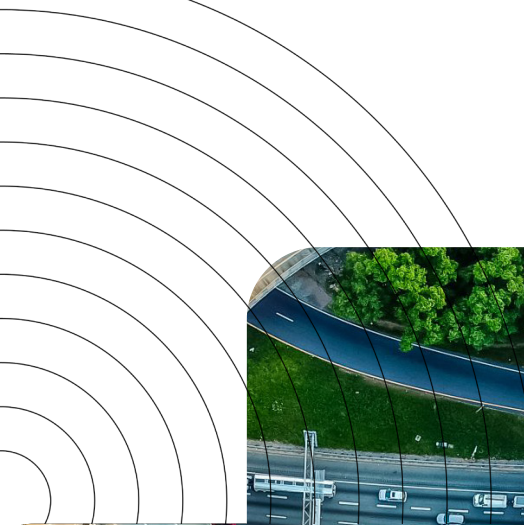
Actualizado el 10 de abril de 2025



METROPOLITAN TRANSPORTATION PLAN

CIRCLE 20 50

CENTRAL
INDIANA
REFLECT
CREATE
LEAD
EXCEL



Casi todos los aspectos de nuestra vida diaria se ven afectados por el transporte. Desde los bienes que llegan a nuestra puerta hasta nuestros desplazamientos diarios al trabajo, el transporte desempeña un papel fundamental en nuestras vidas. El transporte puede generar oportunidades, pero también puede crear barreras. La planificación del transporte busca comprender cómo se desplazan las personas y las mercancías en nuestra región, y qué proyectos son necesarios para satisfacer las necesidades futuras.

¿QUÉ ES LA ORGANIZACIÓN DE PLANIFICACIÓN METROPOLITANA (MPO)?

La Organización de Planificación Metropolitana (MPO) de Indianápolis o IMPO es la entidad regional encargada de planificar y programar los fondos federales de transporte destinados a carreteras, tránsito, transporte no motorizado y otros medios para el desplazamiento de personas y mercancías en Indiana Central. La IMPO trabaja en el marco de los requisitos federales de transporte para orientar el desarrollo de un sistema de transporte multimodal dentro del Área de Planificación Metropolitana (MPA), un área que incluye la Área urbanizada (UA), zonas ya mayormente desarrolladas, así como áreas que se prevé que se urbanicen en los próximos 20 años.

El Comité de Política de Transporte (TPC) de la IMPO cuenta con 41 miembros, incluidos 36 ciudades, municipios y condados de Indiana Central que pagan cuotas para calificar para la programación de proyectos y la asignación de fondos por parte de la IMPO. La membresía también incluye agencias regionales de tránsito, el Departamento de Transporte de Indiana (INDOT) y otros socios de planificación.

¿POR QUÉ PLANIFICAMOS?

Las áreas con una población superior a 50,000 habitantes están obligadas a contar con una Organización de Planificación Metropolitana (MPO). El rol de la IMPO es proporcionar un espacio neutral para que funcionarios electos y expertos técnicos debatan y aprueben proyectos que afectarán a la región durante décadas. Como organización requerida a nivel federal, la IMPO lleva a cabo procesos de planificación para determinar dónde debe construirse la infraestructura. Además, la IMPO coordina con funcionarios locales y estatales en todos sus esfuerzos de planificación.

Se puede encontrar más información sobre la MPO y sus actividades recientes de apoyo a la planificación en los Capítulos 1 y 2 del MTPCIRCLE 2050.

ÁREA DE PLANIFICACIÓN METROPOLITANA (MPA)

8 condados

Boone, Hamilton, Hancock, Hendricks, Johnson, Marion, Morgan y Shelby.

12 ciudades

Beech Grove, Carmel, Fishers, Franklin, Greenfield, Greenwood, Indianápolis, Lawrence, Lebanon, Noblesville, Southport y Westfield.

22 municipios

Arcadia, Atlanta, Avon, Bargersville, Bethany, Brooklyn, Brownsburg, Cicero, Cumberland, Danville, Edinburgh, McCordsville, Mooresville, New Palestine, New Whiteland, Pittsboro, Plainfield, Speedway, Spring Lake, Whiteland, Whitestown y Zionsville.

SOCIOS DE LA PLANIFICACIÓN

IndyGo, CIRT, INDOT, la Administración Federal de Carreteras, la Administración Federal de Tránsito, la Autoridad Aeroportuaria de Indianápolis, los Puertos de Indiana, el Departamento de Gestión Ambiental de Indiana, el Consejo de Gobiernos del Condado de Madison y la Organización de Planificación Metropolitana del Área de Columbus

Indiana Central ha continuado creciendo y evolucionando en un mundo posterior a la pandemia desde la finalización del último plan de transporte metropolitano, adoptado por primera vez en 2021. Además de la Ley de Inversión en Infraestructura y Empleo de 2021 (IIJA), que autoriza financiamiento federal para infraestructura de transporte, la región ha impulsado varios proyectos e iniciativas nuevos.

IMPLEMENTACIÓN DE PROYECTOS DE TRANSPORTE

La MPO continúa colaborando con el Departamento de Transporte de Indiana (INDOT) y con entidades locales y regionales para implementar los proyectos identificados en el Plan Maestro de Transporte (MTP) de 2050 y programados en el Programa de Mejoras del Transporte (TIP). Desde 2021, se han financiado un total de 154 proyectos de capacidad, seguridad, operaciones y transporte multimodal, que representan una inversión de \$235,599,797, y actualmente hay 446 proyectos programados en el TIP, que representan una inversión de \$3,877,639,433.

Entre los desarrollos de proyectos más significativos se encuentra el avance de la red regional de tránsito de alta capacidad, incluida la Línea púrpura de IndyGo, actualmente en construcción, un proyecto de autobús de tránsito rápido de 15 millas que conectará el centro de Indianápolis con la ciudad de Lawrence, al noreste, cuya puesta en marcha está prevista para octubre de 2024.

También se ha avanzado en la Línea azul, un corredor de Autobuses de Tránsito Rápido (BRT) de 34 millas que conecta el Aeropuerto Internacional de Indianápolis, en el extremo oeste, pasando por el centro de Indianápolis, hasta la localidad de Cumberland, al este de la ciudad. Actualmente, se prevé que el proyecto se inicie en 2027.

INICIATIVAS Y POLÍTICAS DE PLANIFICACIÓN REGIONAL

La IMPO ha liderado o participado en una serie de importantes iniciativas de planificación regional que tienen implicaciones para el MTP CIRCLE 2050. Estas iniciativas son diversas y de amplio alcance, e incluyen transporte activo, uso del suelo, vivienda y resiliencia. A continuación, se presenta una breve lista de algunas iniciativas recientes:

- **Centros de actividad regional** | Mapa e informe técnico actualizados en 2023
- **Planificación de escenarios** | Desarrollada en 2021
- **Calles Seguras para Todo Plan de Acción de Seguridad** | Adoptado en 2022, actualizado en 2023 y 2024
- **Plan Regional de Transporte Activo** | Adoptado en 2024
- **Estudio de desarrollo orientado a senderos** | Elaborado en 2024
- **Actualización de la arquitectura regional de Sistemas de transporte inteligentes (ITS)** | Finalizada en enero de 2024
- **Estudio de vivienda de Indiana Central** | Finalizado a lo largo de 2023
- **Panorama de resiliencia regional** | Aprobado en 2024
- **Estrategia Integral de Desarrollo Económico (CEDS) de Indiana Central** | Adoptada en 2022
- **Plan Regional de Transporte de Carga** | Adoptado en 2022

Además, la IMPO ha adoptado varias políticas que afectan a los proyectos de transporte financiados con fondos federales:

- **Política de Calles Completas de la MPO de Indianápolis** | Requiere que todos los proyectos de infraestructura presentados ante la MPO para obtener fondos federales de la Subvención en bloque para el transporte terrestre (STBG) o de las Alternativas de transporte (TA) incluyan una infraestructura no destinada al automóvil en cada vía, como una acera en al menos un lado o ciclovías.
- **Visión cero** | Resolución para realizar esfuerzos orientados a reducir a cero el número de lesiones y muertes, aprobada en 2018; el objetivo de reducir en 35% los accidentes fatales y graves para 2040 añadidos en 2022.

CARTOGRAFÍA DE EQUIDAD

Una preocupación clave de la IMPO es cómo la red de transporte afecta a las comunidades históricamente más marginadas de la región. La tarea de planificación de equidad del MTP CIRCLE 2050 implica revisar el enfoque actual de la MPO para identificar áreas de énfasis en equidad social en la región. El marco actualizado de priorización de equidad combina una evaluación de las desventajas en el transporte y de las necesidades de inversión en el sistema.

DESVENTAJA EN EL TRANSPORTE

La “desventaja en el transporte” se refiere a una carga desproporcionada derivada de la contaminación, el desempleo, la falta de oportunidades económicas, la mala salud y el acceso insuficiente a empleos y servicios.

La desventaja en el transporte se determina mediante la evaluación de la inseguridad en el transporte, el riesgo climático y de desastres asociados a fenómenos meteorológicos extremos, las cargas ambientales como la contaminación y la proximidad a usos del suelo contaminantes, la vulnerabilidad en la salud, como las tasas de asma y cáncer, y la vulnerabilidad social (factores demográficos como la pobreza y el nivel educativo).

NECESIDAD DE INVERSIÓN EN EL SISTEMA

La “necesidad de inversión en el sistema” se refiere a las áreas donde el sistema de transporte actual presenta problemas de seguridad para personas que caminan, usan bicicleta o se desplazan con dispositivos de movilidad; donde la infraestructura presenta una alta exposición a riesgos de resiliencia ambiental; y donde los residentes tienen acceso insuficiente al transporte.

Esto incluye el análisis de indicadores de demanda de transporte, como la densidad y la densidad de origen de viajes cortos; factores de riesgo de seguridad, como los accidentes que involucran a ciclistas y peatones y las amenazas de fenómenos meteorológicos extremos; y la insuficiencia de opciones de transporte no motorizada, como el transporte activo y el tránsito.

ÁREAS ACTUALIZADAS DE ÉNFASIS EN EQUIDAD

La calificación resultante de necesidades combinadas identifica las áreas donde la IMPO puede enfocar la planificación y divulgación para desarrollar proyectos que generen beneficios y mitiguen impactos negativos en las áreas con mayores necesidades de la región.

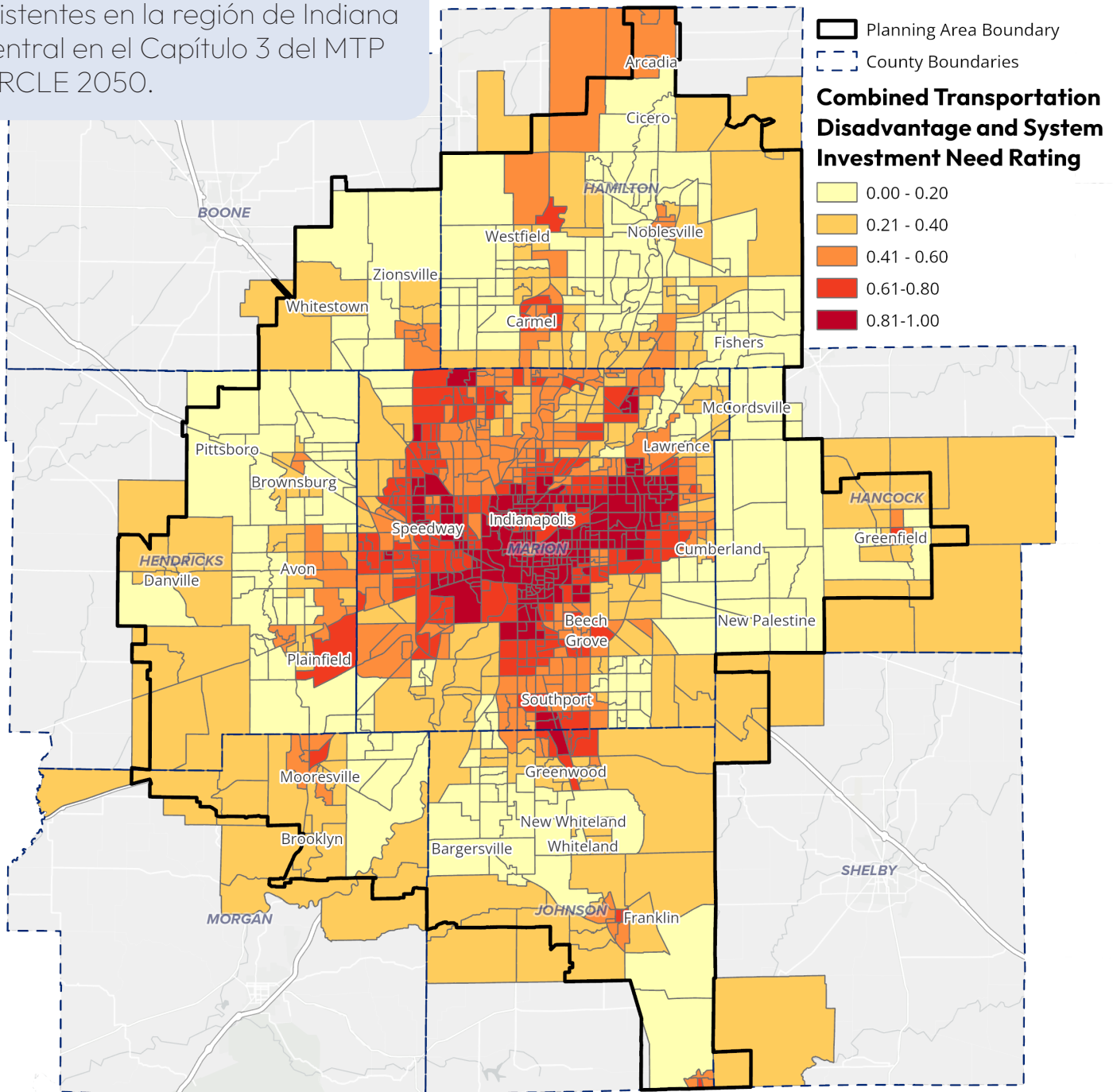
El mapa en la página siguiente muestra las áreas actualizadas de énfasis en equidad mediante el uso de la metodología descrita anteriormente. A cada grupo de manzanas del censo de la región de la IMPO se le asignó una calificación de necesidades tanto para Desventaja en el transporte como para Necesidad de mejora del sistema, las cuales luego se combinaron en una única calificación de necesidades combinadas. Las calificaciones más altas representan una mayor necesidad de inversiones en transporte, basada en la desventaja sociodemográfica y las deficiencias existentes en el entorno construido y los sistemas de transporte. Estas calificaciones de necesidades combinadas constituyen un punto de partida útil para determinar dónde debe priorizar la región los proyectos de transporte, pero deben considerarse junto con las calificaciones individuales de Desventaja en el transporte y Necesidad de mejora del sistema.

Como se muestra en el mapa, en general existe una concentración de alta necesidad en el condado de Marion, tanto dentro como fuera del centro de Indianápolis, particularmente al este y al oeste del centro, a lo largo de la US 31 en el límite entre los condados de Marion y Johnson, y en Lawrence. También hay áreas de necesidad media a alta en la periferia rural/exurbana del área de la IMPO.

Se puede encontrar más cartografía y una explicación más detallada de la metodología utilizada para generar la calificación de necesidades en el Apéndice E del documento completo del MTP.

CALIFICACIÓN COMBINADA DE DESVENTAJA EN EL TRANSPORTE Y NECESIDAD DE INVERSIÓN EN EL SISTEMA

Se puede encontrar más información sobre las condiciones existentes en la región de Indiana Central en el Capítulo 3 del MTP CIRCLE 2050.



COMPARACIÓN DE LA REGIÓN

INDICADORES COMPARATIVOS CON REGIONES PARES

Para ilustrar cómo se están desempeñando la IMPO y la región de Indiana Central en métricas clave, es importante compararlas con regiones pares que presentan características similares. Estas cinco regiones pares identificadas fueron seleccionadas porque tienen un tamaño similar, enfrentan desafíos de transporte comparables y/o presentan cualidades a las que se aspira. Al igual que Indiana Central, todas ellas están abordando la modernización de sus sistemas de transporte, los problemas de asequibilidad de la vivienda y patrones de uso del suelo similares. La presentación de estas comparaciones proporciona un mayor nivel de comprensión y contexto para evaluar la situación actual del transporte en la región.



Indiana Central
(IMPO)

Columbus
(MORPC)

Louisville
(KIPDA)

Charlotte
(CRTPO)

Kansas City
(MARC)

Nashville
(GNRC)

1,692,054

1,592,957

1,108,038

1,462,929

2,013,435

1,711,084

Población de la MPO

Población de la MPO

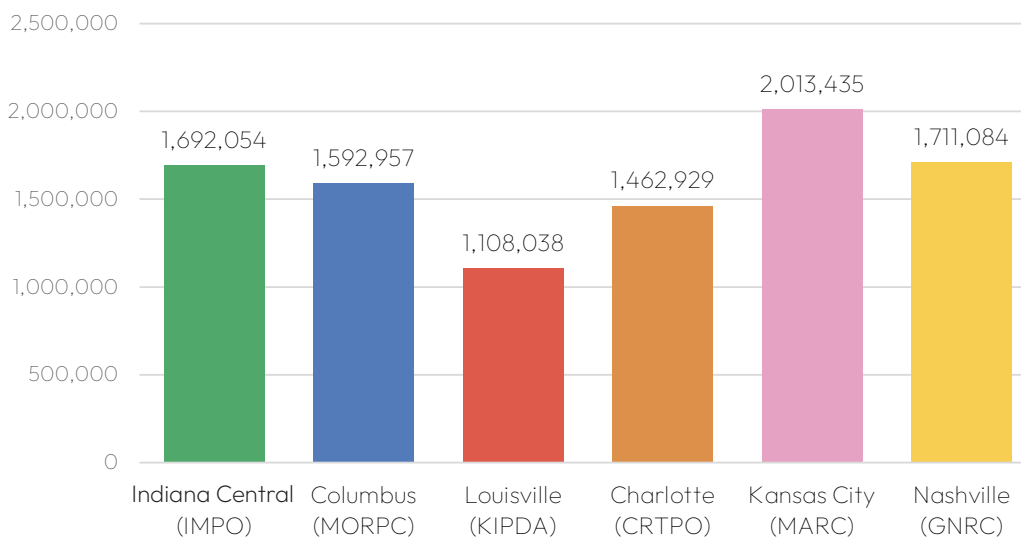
Población de la MPO

Población de la MPO

Población de la MPO

Población de la MPO

Población de la MPO



Tamaño	Área estadística metropolitana (MSA)
23	Charlotte, NC
31	Kansas City, MO
32	Columbus, OH
34	Indianápolis-Carmel-Anderson, IN
37	Nashville, TN
46	Louisville, KY

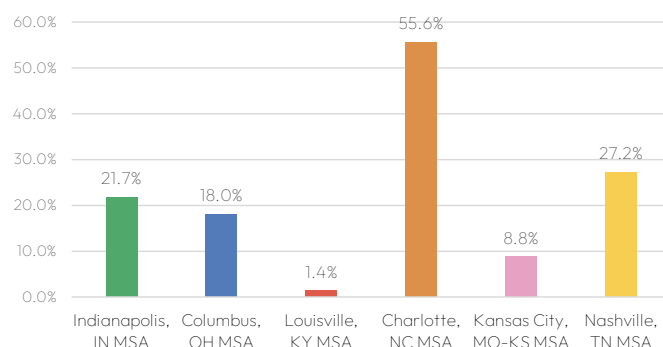
Fuentes: Índice H+T (MPO), Datos de Zillow (MSA)

CRECIMIENTO Y ASEQUIBILIDAD

CRECIMIENTO DE LA POBLACIÓN

La base poblacional del área estadística metropolitana (MSA) de Indianápolis-Carmel-Anderson y su crecimiento sostenido durante la última década son más similares a los del área estadística metropolitana de Columbus. Ambas regiones experimentaron un crecimiento poblacional de alrededor de 20% entre 2010 y 2021. Mientras que las áreas estadísticas metropolitanas de Indianápolis y Columbus crecieron de manera constante, las de Louisville y Kansas City crecieron menos de 10% durante el mismo período. Las áreas estadísticas metropolitanas de Charlotte y Nashville crecieron significativamente más rápido que la de Indiana Central, con Charlotte experimentando un crecimiento superior a 55%.

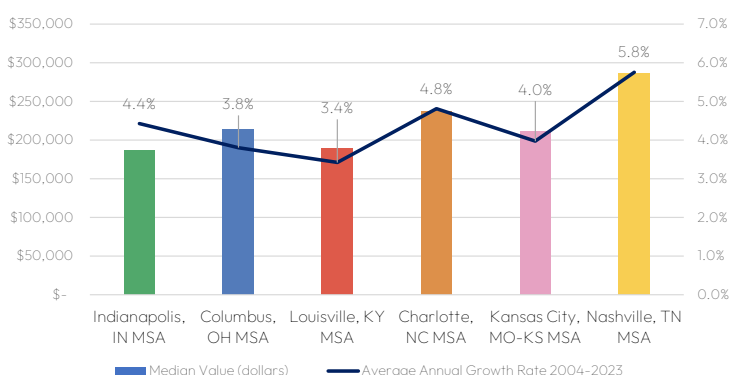
CRECIMIENTO DE LA POBLACIÓN (2010-2021)



ASEQUIBILIDAD DE LA VIVIENDA

En comparación con las regiones pares, el área estadística metropolitana de Indianápolis-Carmel-Anderson tiene el valor medio más bajo de la vivienda; sin embargo, la región también presenta el tercer mayor crecimiento en los costos de la vivienda, lo que supone una carga para los compradores en la comunidad. Las áreas estadísticas metropolitanas de Nashville y Charlotte presentan los valores medios más altos de vivienda y el mayor crecimiento de costos entre las regiones pares.

VALOR MEDIO DE LA VIVIENDA Y TASA PROMEDIO DE CRECIMIENTO DEL VALOR



Fuentes: Estimaciones quinquenales de la ACS (nivel MSA), datos de Zillow (nivel MSA)

El área estadística metropolitana de Indianápolis presenta una mayor asequibilidad de la vivienda en comparación con las otras regiones pares.

CARGA DE COSTOS DE LA VIVIENDA Y EL TRANSPORTE

Según el Índice H+T, las seis regiones pares se encuentran por encima del umbral de 45% para ser consideradas con una carga de costos de vivienda y transporte. Indiana Central está empatada con Columbus y Kansas City en lo que respecta a tener la menor carga, con un hogar promedio que destina 46% de sus ingresos a costos de vivienda y transporte. Charlotte presenta la mayor carga de costos, con 49%.

MPO	Promedio de costos H+T como % del ingreso	Rango de costos H+T como % del ingreso	Costos H+T > 44% del ingreso	Costos de vivienda como % del ingreso	Costos de vivienda > 30% del ingreso	Costos de transporte como % del ingreso	Ingreso medio del hogar
Indiana Central (IMPO)	46%	22% - 89%	51.4%	24%	17.6%	23%	\$70,483
Columbus (MORPC)	46%	16% - 100%	44.0%	26%	24.5%	20%	\$75,250
Louisville (KIPDA)	48%	16% - 95%	57.5%	25%	19.8%	23%	\$65,356
Charlotte (CRTPO)	49%	14% - 98%	61.1%	27%	28.0%	22%	\$77,116
Kansas City (MARC)	46%	16% - 94%	45.9%	25%	21.9%	21%	\$73,911
Nashville (GNRC)	48%	13% - 93%	57.9%	26%	24.2%	22%	\$74,471

Fuentes: Índice H+T (Nivel MPO)

CARACTERÍSTICAS DE LOS VIAJES

DISTRIBUCIÓN MODAL

En comparación con sus regiones pares, el MSA de Indianápolis-Carmel-Anderson presenta el menor porcentaje de transportes diarios en vehículo de ocupante único (SOV) y el mayor porcentaje de personas que trabajan desde el hogar. Se observan tendencias similares en todas las áreas estadísticas metropolitanas (MSA), donde conducir solo, compartir vehículo y trabajar desde el hogar constituyen la mayoría de los tipos de desplazamiento.

Entre las regiones pares, el área estadística metropolitana de Indianápolis presenta el menor porcentaje de transporte en vehículo de ocupante único (SOV).

DESPLAZAMIENTOS

En el área estadística metropolitana (MSA) de Indianápolis-Carmel-Anderson, más de 47% de las personas tienen desplazamientos diarios de 25 minutos o más. Este es el segundo porcentaje más alto entre las regiones pares, por detrás del MSA de Nashville. El área estadística metropolitana (MSA) de Charlotte presenta el mejor desempeño en esta categoría, con solo 40% de las personas con desplazamientos más largos.

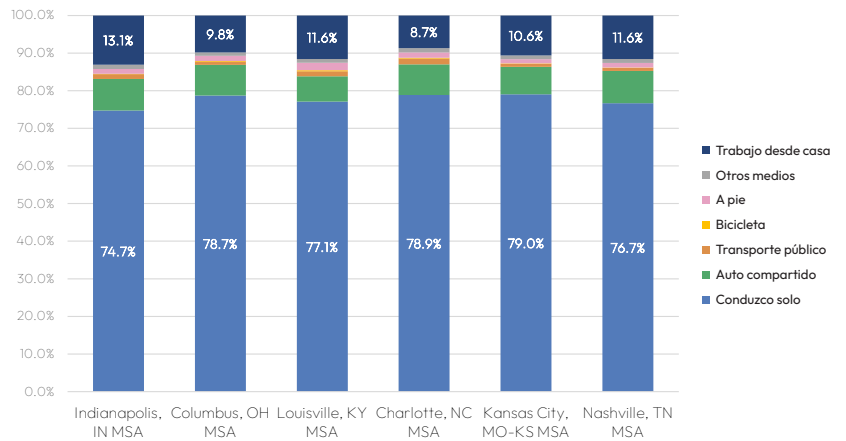
El área estadística metropolitana (MSA) de Indianápolis presenta algunos de los tiempos de desplazamiento más altos en comparación con sus pares.

ACCESO A VEHÍCULOS

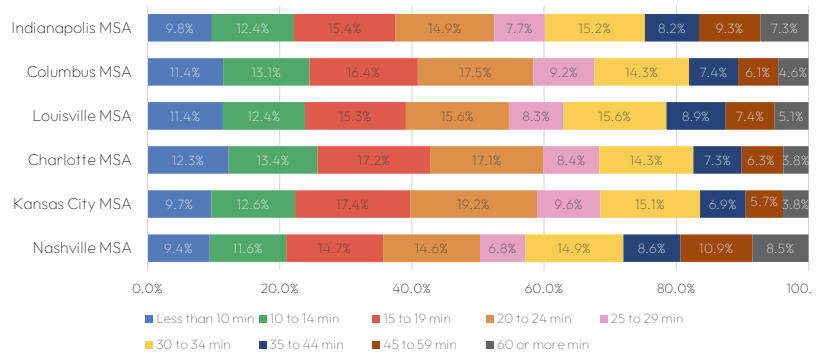
Entre las regiones pares, el área estadística metropolitana de Louisville presenta el mayor porcentaje de personas sin acceso a un vehículo (7.4%). El área estadística metropolitana de Indianápolis se sitúa en un nivel intermedio, con 5.6%. El área estadística metropolitana de Nashville presenta el menor porcentaje de población sin acceso a un vehículo, con 4.2%.

El área estadística metropolitana de Indianápolis se encuentra en un nivel promedio entre las regiones pares en cuanto al acceso a vehículos.

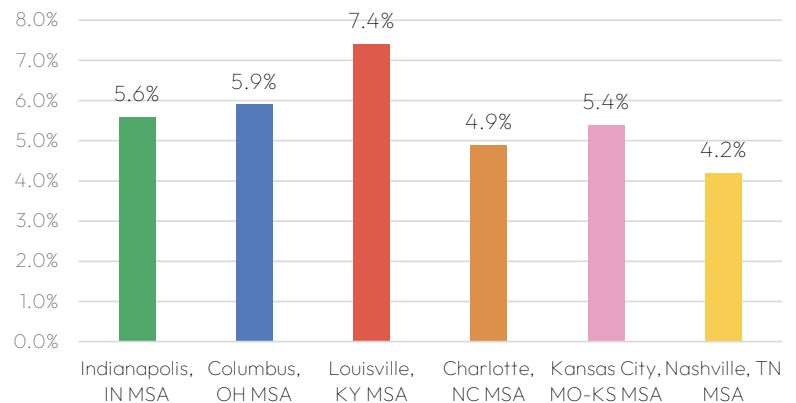
DISTRIBUCIÓN MODAL



TIEMPOS DE DESPLAZAMIENTO



PORCENTAJE DE HOGARES SIN ACCESO A UN VEHÍCULO



Fuentes: Estimaciones quinquenales de la ACS (MSA)

MARCO DE POLÍTICAS

El MTP CIRCLE 2050 se basa en una política de planificación regional desarrollada a lo largo de muchos años. Al desarrollar un marco de políticas específico para el Plan Maestro de Transporte (MTP), se aclaran y fortalecen los detalles y planes anteriores, con el fin de articular la visión, metas y objetivos de transporte de Indiana Central. La siguiente lista ofrece una guía general sobre la jerarquía y relación entre los contenidos del marco de políticas:



DECLARACIÓN DE VISIÓN DEL MTP CIRCLE 2050

Desarrollar un sistema de transporte regional integral y multimodal que aborde de manera segura y eficiente las necesidades de movilidad existentes y emergentes, que sea económicamente viable y rentable, ambientalmente sostenible y equitativo, y que apoye la prosperidad regional, la salud y las opciones de transporte en todas las comunidades de Indiana Central.

Se puede encontrar más información sobre el marco de políticas en el Capítulo 4 del MTP CIRCLE 2050.

METAS DEL MTP CIRCLE 2050

El Plan Maestro de Transporte (MTP) está organizado en temas, cada uno de los cuales se desarrolla a través de una serie de metas:

MOVILIZAR

Proporcionar opciones de transporte que permitan a las personas acceder fácilmente a viviendas, empleos, recreación y servicios mediante:

- La mejora de las opciones y alternativas de transporte para todos los usuarios
- La implementación de estrategias que aborden la congestión en los segmentos de transporte
- El acceso equitativo a opciones de tránsito y transporte no motorizado asequibles y confiables

PROSPERAR

Fomentar la vitalidad económica compartida a través de inversiones estratégicas en infraestructura regional para aumentar la competitividad y la asequibilidad, mediante:

- El apoyo a la movilidad económica de todos los residentes de Indiana Central
- La garantía del movimiento eficiente de bienes y carga
- El apoyo a los usos del suelo que permitan diversidad y opciones de vivienda

GARANTIZAR LA SEGURIDAD

Apoyar un entorno de transporte seguro para todos los usuarios mediante inversiones estratégicas en la infraestructura de la región que preserven y mejoren el sistema existente, mediante:

- La mejora de la seguridad de los usuarios en todo el sistema, especialmente en áreas con mayor número de accidentes y mayor peligrosidad
- La creación de opciones de movilidad seguras y cómodas para todos mediante la promoción de buenas prácticas de diseño

SOSTENIBILIDAD

Garantizar una red de transporte confiable y resiliente que preserve o mejore el medio ambiente y la salud de los usuarios, mediante:

- La preservación del sistema de transporte existente
- La promoción de la resiliencia del sistema de transporte
- La reducción de los impactos negativos del sistema de transporte en el medio ambiente natural, la calidad del aire y el clima

OBJETIVOS, ESTRATEGIAS/ACCIONES E INDICADORES CLAVE DE DESEMPEÑO

Cada una de las metas dentro del MTP está respaldada por un objetivo específico, una serie de estrategias y acciones, y posibles indicadores clave de desempeño. El objetivo establece las condiciones futuras deseadas de manera más específica y medible. Las estrategias y acciones del personal de la MPO se basan ya sea en métodos para alcanzar las metas y los objetivos, o en los pasos concretos que deben seguirse para implementar un objetivo.

Cada estrategia/acción se clasifica en uno o más de los pilares de la MPO. Estos pilares guían todas las actividades de la IMPO:



Convocar

Reunir a expertos y miembros de la comunidad



Informar

Proporcionar datos confiables para respaldar la planificación y la formulación de políticas



Planificar

Crear y adoptar planes, y hacer seguimiento de su implementación



Financiar

Financiar proyectos de importancia regional

También es importante poder comparar o estimar cuantitativamente el desempeño de la red de transporte en relación con cada meta y objetivo. Para ello, el marco de políticas incluye una serie de indicadores clave de desempeño (KPI). Los indicadores clave de desempeño se derivan de dos fuentes principales:

- Requisitos federales: Áreas de medición del desempeño requeridas para la elaboración de informes por parte de la Organización de Planificación Metropolitana de Indianápolis (IMPO) en el Plan Maestro de Transporte (MTP) y el Programa de Mejoramiento del Transporte (TIP).
- Indicadores regionales: Indicadores que son relevantes para la región de Indiana Central y que van más allá de lo exigido a nivel federal.

Existen varias consideraciones importantes que forman parte del desarrollo de los indicadores clave de desempeño del MTP:

- ¿Está disponible la información necesaria?
- ¿Es este un indicador basado en hechos? (no algorítmico ni observacional)
- ¿Contribuye este al logro de una meta?
- ¿Va el indicador más allá del acceso o la proximidad para demostrar utilidad? (por ej.: puedo acceder a una ciclovía, pero ¿me lleva esa ciclovía a algún sitio)

Estas consideraciones se han utilizado para dar forma a los indicadores clave de desempeño incluidos. Se identificaron temas adicionales para su consideración como indicadores clave de desempeño que finalmente no fueron desarrollados. En el Apéndice D del documento completo del MTP se incluye una lista de estos temas adicionales, junto con más detalles sobre el marco de políticas.

MOVILIZAR

META 1 MEJORAR LAS OPCIONES Y ALTERNATIVAS DE TRANSPORTE PARA TODOS LOS USUARIOS

OBJETIVO	Incrementar las opciones de transporte para garantizar que una proporción cada vez mayor de la población tenga acceso a múltiples modos de transporte.
ESTRATEGIAS/ ACCIONES	PLANIFICAR: Continuar actualizando e implementando el Plan Regional de Transporte Activo.
	FINANCIAR: Continuar apoyando los Análisis Operativos Integrales (COA) de IndyGo. PLANIFICAR: Priorizar la eliminación de brechas en la red de aceras y ciclovías que permitan conexiones con centros de empleo, supermercados, escuelas y universidades, y centros de salud.
INDICADORES CLAVE DE DESEMPEÑO (KPI)	<ul style="list-style-type: none"> <input type="radio"/> Estaciones de bicicletas compartidas <input type="radio"/> Proximidad a estaciones de bicicletas compartidas <input type="radio"/> Kilometraje total de ciclovías <input type="radio"/> Kilómetros de ciclovías conectadas <input type="radio"/> Proximidad de la población al tránsito de ruta fija





META 2 IMPLEMENTAR ESTRATEGIAS PARA ABORDAR LA CONGESTIÓN EN LOS SEGMENTOS VIALES

OBJETIVO	Mantener (o mejorar) la confiabilidad de los desplazamientos (requiere una línea base y puede incluir una “meta”).
ESTRATEGIAS/ ACCIONES	PLANIFICAR/FINANCIAR: Abordar las necesidades identificadas en el Proceso de Gestión de la Congestión.**
	PLANIFICAR/FINANCIAR: Proporcionar recursos para mejorar el diseño vial y ampliar las opciones de tránsito y de movilidad no motorizada en los Centros de actividad regional (RAC) de tipo “multimodal” y de “atracción local”.**
	CONVOCAR/INFORMAR: Apoyar y aumentar la concientización sobre la Iniciativa para la gestión de incidentes de tráfico de Indiana (EN TIEMPO) y el Programa de Asistencia Técnica Local (LTAP) de la Universidad de Purdue.**
	PLANIFICAR/FINANCIAR: Continuar maximizando la eficacia de los sistemas de gestión del tráfico e invertir en Sistemas de transporte inteligentes. FINANCIAR: Continuar apoyando proyectos de transporte regional que fomenten modos alternativos al uso del automóvil.
Indicadores clave de desempeño (KPI)	<ul style="list-style-type: none"> <input type="radio"/> % de millas-persona recorridas (PMT) en autopistas interestatales que son confiables † <input type="radio"/> % de millas-persona recorridas (PMT) en el Sistema nacional de carreteras (NHS) no interestatal que son confiables † <input type="radio"/> Horas anuales de retraso en horas pico † <input type="radio"/> % de viajes en modos distintos al vehículo de ocupante único (SOV) †







negrita = igual a través de múltiples metas

† = medida de desempeño federal

** = similar a través de múltiples metas

META 3 PROPORCIONAR ACCESO EQUITATIVO A OPCIONES DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE NO MOTORIZADO QUE SEAN ASEQUIBLES Y CONFIABLES	
OBJETIVO	Priorizar las opciones de transporte en áreas con concentraciones de comunidades tradicionalmente desatendidas y comunidades Justice 40.
ESTRATEGIAS/ ACCIONES	 INFORMAR: Continuar realizando mapeo de las poblaciones vulnerables y desatendidas en toda la región.
	 INFORMAR: Generar conciencia sobre las comunidades tradicionalmente desatendidas y las comunidades Justice 40 (también conocidas como EJ o Áreas de justicia ambiental) durante las convocatorias de proyectos, las evaluaciones de proyectos y los procesos de priorización.
	 CONVOCAR: Identificar prácticas que aceleren la implementación de diversas infraestructuras de transporte (vía peatonal, ciclovía, tránsito, vía terrestre, etc.) en las Áreas de justicia ambiental.
	 INFORMAR/PLANIFICAR: Priorizar opciones de tránsito y de movilidad no motorizada en las Áreas de justicia ambiental con mayores tasas de hogares sin automóvil.
Indicadores clave de desempeño (KPI)	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> % de estaciones de bicicletas compartidas en las Áreas de justicia ambiental <input type="checkbox"/> % de ciclovías aptas para todas las edades y habilidades en las Áreas de justicia ambiental

PROSPERAR

META 4 APOYAR LA MOVILIDAD ECONÓMICA DE TODOS LOS RESIDENTES DE INDIANA CENTRAL	
OBJETIVO	Mejorar el acceso al empleo y a la educación superior.
ESTRATEGIAS/ ACCIONES	 FINANCIAR: Incrementar las oportunidades para que los residentes reduzcan los costos de transporte mediante una mayor variedad de opciones de movilidad.
	 PLANIFICAR: Continuar creando/actualizando planes modales (tránsito, ciclovía, vía peatonal y senderos).
	 INFORMAR/FINANCIAR: Fomentar inversiones en transporte en los centros de empleo existentes (Centros de actividad regional, también conocidos como RAC). **
	 INFORMAR/PLANIFICAR: Apoyar la incorporación de nuevos empleos en desarrollos orientados al tránsito o a senderos. **
	 FINANCIAR: Continuar financiando prioridades de gestión de la congestión en áreas con concentraciones de empleo.
	 FINANCIAR: Continuar financiando medidas que mejoren la confiabilidad de los viajes en los corredores de desplazamientos.
Indicadores clave de desempeño (KPI)	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Proximidad de la población al tránsito de ruta fija <input type="checkbox"/> Empleos cercanos al tránsito de ruta fija <input type="checkbox"/> Supermercados cercanos al tránsito de ruta fija <input type="checkbox"/> Educación superior cercana al tránsito de ruta fija <input type="checkbox"/> Asequibilidad de los costos de vivienda y transporte

negrita = igual a través de múltiples metas

† = medida de desempeño federal

** = similar a través de múltiples metas

META 5 GARANTIZAR EL MOVIMIENTO EFICIENTE DE BIENES Y CARGA

OBJETIVO Mejorar el desempeño de los corredores de carga designados.

PLANIFICAR: Continuar actualizando e implementando el Plan Regional de Carga.

PLANIFICAR: Continuar actualizando e implementando el Plan de Gestión de la Congestión.**

**ESTRATEGIAS/
ACCIONES**

INFORMAR: Considerar el seguimiento de las inversiones en rutas de carga dentro de los proyectos financiados por la IMPO.

CONVOCAR/PLANIFICAR: Apoyar el desarrollo de una estrategia regional de estacionamiento para camiones.

CONVOCAR/INFORMAR: Apoyar y aumentar la concientización sobre la Iniciativa para la gestión de incidentes de tráfico de Indiana (EN TIEMPO) y el Programa de Asistencia Técnica Local (LTAP) de la Universidad de Purdue.**

INDICADORES ○ Tasa de accidentes de camiones

CLAVE DE ○ Tasa de incidentes ferroviarios

DESEMPEÑO ○ Índice de confiabilidad del tiempo de transporte de camiones en el sistema interestatal †
(KPI)

META 6 APOYAR USOS DEL SUELO QUE PERMITAN LA DIVERSIDAD Y LA ELECCIÓN DE VIVIENDA

OBJETIVO Apoyar la incorporación de nuevas viviendas y la asequibilidad de la vivienda en la región.

FINANCIAR: Invertir en mejoras de transporte en los Centros de actividad regional (RAC) de tipo “multimodal” y de “atracción local” para apoyar la diversidad de vivienda y las distintas preferencias de movilidad. **

**ESTRATEGIAS/
ACCIONES**

CONVOCAR/PLANIFICAR: Apoyar el desarrollo de relleno urbano, incluida la vivienda de relleno, a lo largo de las rutas de tránsito existentes y promover el Desarrollo orientado al tránsito (TOD).

CONVOCAR/PLANIFICAR: Apoyar el desarrollo de relleno urbano, incluida la vivienda de relleno, a lo largo de los senderos regionales existentes y futuros, y promover el Desarrollo orientado a senderos (TrOD).

Indicadores ○ **Asequibilidad de los costos de vivienda y transporte**
clave de
desempeño
(KPI)

negrita = igual a través de múltiples metas

† = medida de desempeño federal

** = similar a través de múltiples metas

GARANTIZAR LA SEGURIDAD


META 7


MEJORAR LA SEGURIDAD DE LOS USUARIOS EN TODO EL SISTEMA, ESPECIALMENTE EN ÁREAS CON ALTA INCIDENCIA DE SINIESTROS Y MAYOR PELIGROSIDAD.


OBJETIVO


Reducir los accidentes graves y fatales en 35% para 2040 (de acuerdo con el compromiso regional de Visión cero).


**ESTRATEGIAS/
ACCIONES**

 CONVOCAR/INFORMAR: Proporcionar recursos para apoyar a las jurisdicciones miembros de la IMPO en la implementación de estrategias locales de Visión cero.

 PLANIFICAR/FINANCIAR: Priorizar proyectos con alta puntuación en el Plan de Acción de Seguridad SS4A regional y proyectos ubicados en la red de alto riesgo de lesiones.


 INFORMAR: Continuar actualizando la Red de alto riesgo de lesiones y mantener el Panel de control de accidentes de la IMPO.

 INFORMAR/PLANIFICAR: Realizar estudios periódicos de seguridad vial en corredores e intersecciones con alto riesgo de accidentes.

 INFORMAR: Considerar la priorización y el seguimiento de las mejoras en seguridad en los proyectos financiados por la IMPO.

 CONVOCAR/INFORMAR: Fomentar estrategias de cumplimiento coordinadas.

 INFORMAR/PLANIFICAR: Establecer metas para el nivel de estrés del tráfico.

 INFORMAR/PLANIFICAR: Utilizar un enfoque a nivel de sistema para identificar de manera proactiva ubicaciones con problemas de seguridad, basándose en datos históricos y en las condiciones viales existentes.

**Indicadores
clave de
desempeño (KPI)**

- **Accidentes graves/fatales**
- **Accidentes graves/fatales de usuarios vulnerables**
- Número de muertes †
- Tasa de muertes por cada 100 millones de millas recorridas †
- Número de lesiones graves †
- Número de lesiones graves por cada 100 millones de millas recorridas †
- Número de muertes de usuarios no motorizados y lesiones graves de usuarios no motorizados †
- Número total de muertes reportables en el tránsito †
- Tasa de muertes reportables en el tránsito por millas totales de ingresos del vehículo, según el modo de transporte †
- Número total de lesiones reportables en el tránsito †
- Tasa de lesiones reportables en el tránsito por millas totales de ingresos del vehículo, según el modo de transporte †
- Número total de eventos de seguridad reportables en el tránsito †
- Tasa de eventos reportables por millas totales de ingresos del vehículo, según el modo de transporte †

negrita = igual a través de múltiples metas

† = medida de desempeño federal

** = similar a través de múltiples metas

META 8

CREAR OPCIONES DE MOVILIDAD SEGURAS Y CÓMODAS PARA TODOS MEDIANTE LA PROMOCIÓN DE BUENAS PRÁCTICAS DE DISEÑO.

OBJETIVO

Impulsar la adopción del diseño de calles seguras en toda la región.

ESTRATEGIAS/ ACCIONES

- INFORMAR/PLANIFICAR: Aumentar la concientización sobre las prácticas de diseño de calles completas y de transporte orientado a senderos y al tránsito.

- INFORMAR: Proporcionar recursos para la modificación de las prácticas locales de diseño vial con el fin de integrar las mejores prácticas en el diseño de calles seguras.

- INFORMAR: Fomentar que las comunidades locales integren diseños seguros como parte de las actividades de mantenimiento habituales.

- INFORMAR: Promover el uso del urbanismo táctico/proyectos piloto de rediseño como precursores de bajo costo previas a cambios permanentes.

- INFORMAR: Considerar la priorización y el seguimiento de las mejoras en seguridad en los proyectos financiados por la IMPO.

- INFORMAR: Desarrollar lineamientos sobre secciones transversales recomendadas para las vías regionales.

- FINANCIAR: Apoyar la elaboración y el mantenimiento de planes de transición conforme a la ADA.

indicadores clave de desempeño (KPI)

- Infraestructuras aptas para todas las edades y habilidades

negrita = igual a través de múltiples metas

† = medida de desempeño federal

** = similar a través de múltiples metas

SOSTENIBILIDAD

META 9 PRESERVAR EL SISTEMA DE TRANSPORTE EXISTENTE



OBJETIVO Reducir el porcentaje de la red de transporte y/o de los activos que se encuentran en mal estado.



(((INFORMAR: Continuar recopilando datos del Índice de condición del pavimento (PCI) y de la Evaluación y clasificación de la superficie del pavimento (PASER) de las jurisdicciones y organismos asociados.

(((INFORMAR: Asistir a las jurisdicciones en la identificación de oportunidades de subvenciones discrecionales disponibles para mitigar conflictos ferroviarios u otros cuellos de botella en el transporte de carga.

(((INFORMAR: Continuar con el control del Inventario nacional de puentes para la región, así como de las condiciones de los puentes según las mediciones de INDOT.

**ESTRATEGIAS/
ACCIONES**

  PLANIFICAR/CONVOCAR: Apoyar el porcentaje objetivo de INDOT para que las condiciones de puentes y pavimentos alcancen la calificación de “Bueno” en las escalas de evaluación correspondientes para 2050.

  PLANIFICAR/FINANCIAR: Fomentar que las jurisdicciones locales cierren las brechas en la red de aceras y mantengan los senderos peatonales y las ciclovías en buen estado mediante financiamiento y políticas.

((( INFORMAR/PLANIFICAR: Fomentar y apoyar la elaboración e implementación de planes de gestión de activos.

**Indicadores
clave de
desempeño
(KPI).**

- % de pavimentos en buen estado en el sistema interestatal †
- % de pavimentos en mal estado en el sistema interestatal †
- % de pavimentos en buen estado en el Sistema nacional de carreteras (NHS) no interestatal †
- % de pavimentos en mal estado en el Sistema nacional de carreteras (NHS) no interestatal †
- % de puentes del Sistema nacional de carreteras (NHS) clasificados en buen estado †
- % de puentes del Sistema nacional de carreteras (NHS) clasificados en mal estado †
- Estado de los puentes fuera del Sistema nacional de carreteras (NHS)
- Estado de las vías fuera del Sistema nacional de carreteras (NHS)
- Estado de los activos del material rodante de tránsito†
- Estado de los activos de los equipos de tránsito†
- Estado de los activos de las instalaciones de tránsito†
- Confiabilidad del sistema: distancia media entre fallas mecánicas mayores según el modo de tránsito†

negrita = igual a través de múltiples metas

† = medida de desempeño federal

** = similar a través de múltiples metas

META 10 PROMOVER LA RESILIENCIA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE	
OBJETIVO	Priorizar el mantenimiento de las vías críticas más vulnerables a eventos extremos.
ESTRATEGIAS/ ACCIONES	<p>(((INFORMAR: Mantener la evaluación de riesgos de la vulnerabilidad del sistema de transporte en el Panorama Regional de Resiliencia.</p> <p>(((INFORMAR: Mantener la evaluación de criticidad de la vulnerabilidad del sistema de transporte en el Panorama Regional de Resiliencia.</p> <p>(((INFORMAR: Actualizar periódicamente la priorización de carreteras y puentes en el Panorama Regional de Resiliencia.</p>
Indicadores clave de desempeño (KPI)	<ul style="list-style-type: none"> ○ Vulnerabilidad de la red vial ○ Vulnerabilidad de los puentes

META 11 MINIMIZAR LOS IMPACTOS NEGATIVOS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE EN EL MEDIO AMBIENTE NATURAL, LA CALIDAD DEL AIRE Y EL CLIMA	
OBJETIVO	Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GHG), la contaminación por partículas y el consumo de suelo asociado a la infraestructura de transporte para mitigar los impactos negativos en la salud y el medio ambiente.
ESTRATEGIAS/ ACCIONES	<p>(((○ INFORMAR/CONVOCAR: Proporcionar a las jurisdicciones miembros recursos sobre políticas de uso del suelo sostenibles y sobre cómo estas pueden contribuir a gestionar el crecimiento, reducir el consumo de suelo y disminuir los impactos ambientales.</p> <p>(((○ INFORMAR/CONVOCAR: Proporcionar a las jurisdicciones miembros recursos sobre los beneficios de aumentar la participación modal de vehículos con varios ocupantes.</p> <p>📄 CONVOCAR/INFORMAR/PLANIFICAR: Incentivar a las jurisdicciones miembros a establecer objetivos de consumo del suelo.</p> <p>📄 PLANIFICAR: Fomentar un desarrollo más denso en los Centros de actividad regional (RAC) de tipo “multimodal” y de “atracción local” que prioricen el tránsito y la movilidad no motorizada.**</p> <p>(((📄 INFORMAR/PLANIFICAR: Apoyar una red vial equilibrada que incluya diseños viales que respondan a distintos propósitos de viaje (regional, comunitario, vecinal, etc.).</p> <p>(((○ INFORMAR/CONVOCAR: Aumentar la concientización sobre los impactos negativos en la salud de la comunidad (asma, daño auditivo, etc.) causados por los contaminantes provenientes de los vehículos de ocupante único (SOV), en colaboración con agencias locales de salud.</p>
Indicadores clave de desempeño (KPI)	<ul style="list-style-type: none"> ○ Adopción de vehículos eléctricos ○ Consumo de suelo

negrita = igual a través de múltiples metas

† = medida de desempeño federal

** = similar a través de múltiples metas

OBJETIVOS DE ASIGNACIÓN DE RECURSOS

El ejercicio de restricción financiera para el MTP CIRCLE 2050 comenzó con la elaboración de metas de asignación de recursos. La IMPO ha establecido históricamente metas de asignación de recursos para su MTP como un medio para recomendar el equilibrio óptimo en la asignación de financiamiento entre los distintos tipos de proyectos. Las metas de asignación de recursos son precisamente eso: una meta que la MPO puede utilizar como referencia al asignar proyectos priorizados al plan financieramente restringido del MTP, así como al considerar las propuestas de proyectos para el TIP. Para el MTP 2050 anterior, las metas de asignación de recursos se basaron en las siguientes categorías de gasto:

- Ampliación de la red vial
- Vías y geometría vial
- Conservación de puentes
- Bicicleta y peatones
- Tránsito
- Operación y mantenimiento (O&M)

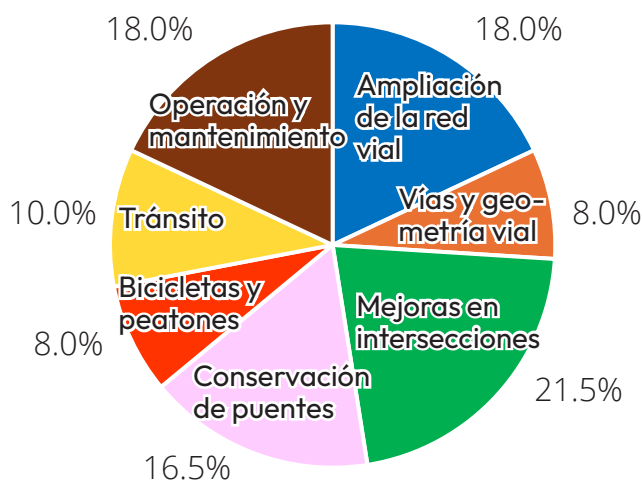
En comparación con el MTP 2050 anterior, el subcomité recomendó lo siguiente:

- Porcentaje de financiamiento incrementado: Vías y geometría vial, mejoras en intersecciones, bicicleta y peatones
- Porcentaje de financiamiento sin cambios: Tránsito, operación y mantenimiento
- Porcentaje de financiamiento reducido: Ampliación de la red vial, conservación de puentes*

*La conservación de puentes suele requerir acciones más inmediatas de lo que permite el programa de financiamiento de la IMPO. La IMPO considerará oportunidades para apoyar los puentes existentes de la región.

Los porcentajes recomendados para cada categoría de recursos se muestran en la figura a continuación.

Se puede encontrar más información sobre los Objetivos de Asignación de Recursos en el Capítulo 5 del MTP CIRCLE 2050.



Asignación de recursos del MTP CIRCLE 2050

RESTRICCIÓN FISCAL

La implementación del marco de políticas del MTP CIRCLE 2050 se lleva a cabo principalmente de tres maneras: el establecimiento y la aplicación de políticas que orientan un desarrollo responsable del transporte; el análisis de los fondos disponibles en Indiana Central hasta 2050; y la priorización de proyectos de transporte planificados y propuestos para establecer una perspectiva realista de la red de transporte futura. La IMPO establece metas de asignación de recursos como un medio para recomendar el equilibrio óptimo de financiamiento entre los distintos tipos de proyectos.

Para determinar el monto de recursos disponibles para proyectos de capacidad vial, la IMPO aplicó la asignación presupuestaria de 18% para proyectos de ampliación de capacidad vial al total de ingresos locales por período. Los proyectos existentes y comprometidos (es decir, aquellos que están en construcción o que ya cuentan con financiamiento asignado) se deducen del monto disponible en el primer período (2024-2029). Los proyectos viales propuestos se evalúan mediante una serie de criterios de puntuación del proyecto. Los proyectos con mayor puntuación se asignan a cada período de tiempo en orden hasta que se agoten los fondos proyectados restantes del período. Los proyectos que no fueron asignados a ninguno de los tres períodos se incluyen en la Lista ilustrativa de proyectos del Plan Maestro de Transporte (MTP).

CRITERIOS DE PUNTUACIÓN DEL PROYECTO

Los criterios para los proyectos se desarrollaron considerando las metas, objetivos e indicadores clave de desempeño definidos en el marco de políticas del MTP. En el documento completo del MTP se incluyen detalles adicionales sobre cómo se calculó cada puntuación.

- **Clasificación funcional:** Las vías con clasificaciones más altas soportan mayores volúmenes de tráfico y suelen tener un mayor impacto en el transporte regional.
- **Validación pública:** Se otorgaron puntos adicionales a los proyectos incluidos en planes que habían pasado por un proceso de participación pública y habían sido aprobados por el liderazgo comunitario.
- **Clasificación de resiliencia:** Los proyectos ubicados en vías con las puntuaciones más altas de riesgo y criticidad recibieron la mayor cantidad de puntos, teniendo en cuenta las condiciones ambientales que afectan a cada proyecto.
- **Cambio en las horas de retraso vehicular:** Los proyectos fueron evaluados para determinar si reducirían el tiempo de retraso experimentado en una vía, según los modelos de transporte.
- **Cambio en los carriles congestionados (en millas):** Los proyectos fueron analizados para determinar su impacto en la congestión entre distintos períodos de tiempo. Si un proyecto presenta una relación de volumen de tráfico/capacidad (V/C) proyectada mayor o igual a 0.80 en la mañana o en la tarde, el tramo se considera congestionado.
- **Proximidad a centros regionales existentes y emergentes:** Los Centros de actividad regional (RAC) son destinos clave donde se concentran empleos, residentes y/o visitantes, y que, por lo tanto, generan un alto número de viajes de transporte.
- **Proximidad a los Centros y red regional de carga:** Un Centro de manufactura, distribución y logística (MDL) puede tener un impacto significativo en el tráfico, ya que tanto personas como mercancías entran y salen de estos. También se otorgaron puntos en función de si un proyecto está ubicado en la Red regional de carga.

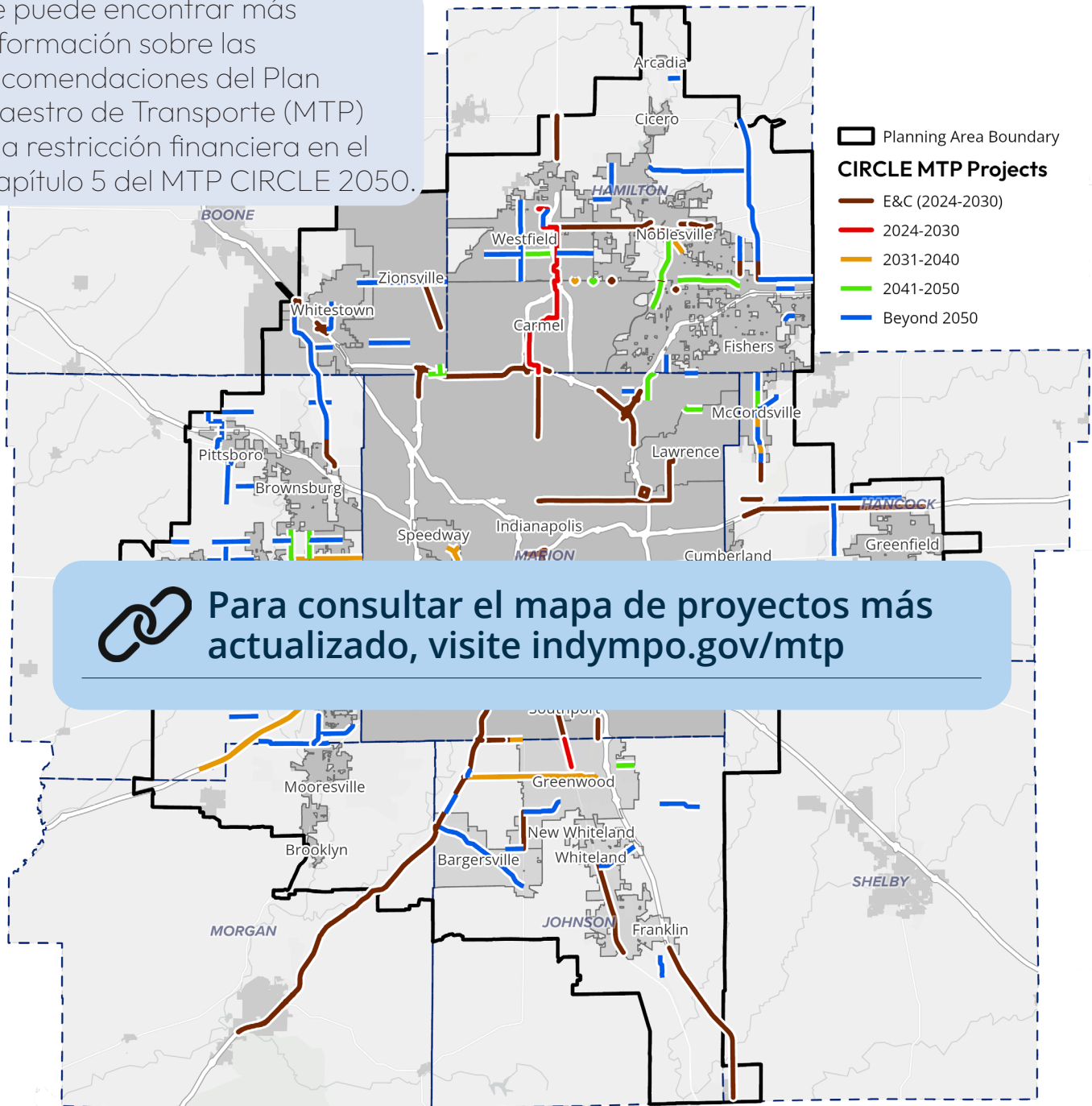
CRITERIOS DE PUNTUACIÓN	PUNTOS POSIBLES
Clasificación funcional	10
Validación pública	5
Clasificación de resiliencia	5
Cambio en los carriles congestionados (en millas)	10
Cambio en las horas de retraso vehicular	5
Proximidad a Centros regionales existentes	10
Proximidad a Centros regionales emergentes	10
Proximidad a Centros y red de carga	15
Oportunidad de mejorar la seguridad	15
Ubicación en una Red de alto riesgo de lesiones	5
Área urbanizada	10

Criterios de puntuación de proyectos

- **Oportunidad de mejorar la seguridad:** Cada proyecto se analizó en función de las medidas de seguridad comprobadas que se incluirán en el mismo. La IMPO también desarrolló una Red de alto riesgo de accidentes (HIN) para priorizar las calles con el mayor número de accidentes graves y así avanzar hacia las metas de seguridad regional. Los proyectos ubicados en la Red de alto riesgo de accidentes (HIN) recibieron puntos adicionales.
- **Área urbanizada:** Los proyectos que se encuentran dentro del Área urbanizada (UA), según la definición de la Oficina del Censo de los Estados Unidos, recibieron más puntos que aquellos que no.

PROYECTOS CON RESTRICCIÓN FINANCIERA AL 2050

Se puede encontrar más información sobre las recomendaciones del Plan Maestro de Transporte (MTP) y la restricción financiera en el Capítulo 5 del MTP CIRCLE 2050.



 Para consultar el mapa de proyectos más actualizado, visite indympo.gov/mtp

Prioridades de tránsito

La IMPO colaboró en el desarrollo de Indy Connect, una iniciativa de tránsito que desarrolló y perfeccionó las oportunidades de tránsito regional. Un aspecto de este plan fue la implementación de Autobuses de tránsito rápido (BRT), que opera en carriles exclusivos y cuenta con plataformas elevadas a nivel del autobús para facilitar el ascenso y descenso de los pasajeros. Se identificaron tres rutas de BRT: la Línea roja, la Línea azul y la Línea morada. La Fase I de la Línea roja ya se construyó y está en funcionamiento. Las Fases II y III de la Línea roja, que extienden el servicio al condado de Hamilton al norte y al condado de Johnson al sur, así como las Líneas azul y morada, forman parte de la Lista de proyectos existentes y comprometidos para el primer período (2024-2030).

Lista de proyectos con restricción financiera

La lista de proyectos generales se considera financieramente restringida, ya que los costos/gastos estimados de los proyectos no superan los ingresos disponibles.

Cada uno de los proyectos se asigna a un período de tiempo específico (2024-2030, 2031-2040 y 2041-2050). La lista de proyectos recomendados refleja las prioridades de la región. Los proyectos que no están asignados a un período de tiempo se consideran parte de la lista de necesidades, o Lista ilustrativa, también conocida como Período de tiempo 2050+. Los proyectos incluidos en la Lista ilustrativa requerirían una enmienda para ser asignados a un período de tiempo específico y así poder recibir financiamiento federal.

PERÍODO DE TIEMPO	2024-2030	2031-2040	2041-2050	TOTAL
Ingresos estatales	\$5.2 B	\$10.9 B	\$13.9 B	\$30.1 B
Gasto estatal	\$4.3 B	\$0.1 B	\$0.0 B	\$4.5 B
¿Financiera restringido?				
Ingresos locales				\$11.7 B
Gasto local				\$11.7 B
¿Financieramente restringido?				
Ingresos de IndyGo	\$1.4 B	\$2.3 B	\$2.9 B	\$6.5 B
Gasto de IndyGo	\$0.8 B	\$0.0 B	\$0.0 B	\$0.8 B
¿Financieramente restringido?				

Para consultar la tabla de restricción financiera más actualizada, visite indympo.gov/mtp

Fuente: IMPO. Todas las cifras están redondeadas y expresadas en miles de millones.

Prioridades para ciclistas y peatones

La MPO de Indianápolis no incluye en su MTP proyectos que no tengan un impacto significativo en la capacidad de la red de transporte. Sin embargo, a través del proceso de asignación presupuestaria de la IMPO y la adopción de planes de apoyo, las prioridades para ciclistas y peatones de Indiana Central están bien representadas. La política de calles completas de la IMPO refuerza el compromiso de la región con la planificación y los proyectos para bicicletas y peatones, y el Plan Regional de Transporte Activo identifica y prioriza las brechas en la red.



CIRCLE ²⁰/₅₀ MTP

200 E WASHINGTON ST, STE 2322 INDIANÁPOLIS, IN 46204

INFO@INDYMPO.GOV

317-327-8601

INDYMPO.GOV