

Resumen Ejecutivo

El Consejo de Transporte Metropolitano de Syracuse es la Organización de Planificación Metropolitana (MPO) designada por el estado para el área de Syracuse, responsable de administrar la planificación de transporte integral, continua y cooperativa. La creación de un plan de transporte de largo alcance (LRTP) es una de las funciones principales de cada MPO. El LRTP detalla una visión y metas que guían las actividades de planificación de transporte anual y la financiación de capital dentro de la jurisdicción de la MPO.

El Plan de transporte de largo alcance 2050 – *Moviéndonos Hacia Una Mejor Syracuse* - fue adoptado en 2015 y fue el primer plan de largo alcance completamente nuevo preparado por el SMTC desde 1995. Las reglas federales requieren que el SMTC actualice el LRTP al menos cada 5 años. Este documento es la primera actualización del LRTP 2050. Las metas y los objetivos permanecen prácticamente sin cambios desde 2015. La actualización de 2020 incluye nuevos datos demográficos y económicos en donde están disponibles, y describe el progreso realizado en los proyectos de importancia regional que fueron identificados en 2015 y siguen siendo prioridades en la actualidad. Para desarrollar el plan 2050 y esta actualización, el SMTC se basó en otros planes y procesos de planificación que han sido preparados recientemente para el centro de Nueva York, así como en los estudios recientes del SMTC. A medida que el SMTC programe dólares de transporte federal para la reconstrucción de la infraestructura de transporte de la región durante los próximos 30 años, las metas y objetivos de este plan servirán como principios rectores.

Este LRTP se preparó de acuerdo con los requisitos del acto Fixing America's Surface Transportation (FAST), firmada en ley 2015. La Ley FAST incluye el requisito de que los estados y las MPO rastreen y midan

periódicamente aspectos específicos de sus instalaciones de transporte y cómo se desempeñan., como las condiciones del pavimento, la tasa de accidentes y la congestión del tráfico, y hacer progreso para mejorar. La actualización LRTP incluye un informe de rendimiento del sistema con todas las medidas de rendimiento requeridas por el gobierno federal, además de medidas adicionales adaptadas a los objetivos de planificación local. El SMTC proporcionará actualizaciones a este reporte cada cinco años. La medición del desempeño proporciona información valiosa sobre dónde dirigir los recursos limitados para lograr los objetivos y promover los objetivos nacionales.

Este plan no especifica un resultado para el viaducto I-81. El Departamento de Transporte del Estado de Nueva York (NYSDOT) está actualmente avanzando en el Proyecto del Viaducto I-81 a través de una revisión ambiental. Una vez que se toma una decisión, el SMTC actualizará este LRTP para reflejar la opción elegida para el futuro de la I-81. Este plan identifica otros tres proyectos de importancia regional: un sistema de tránsito mejorado, un sistema de senderos regionales y un puerto interior. La Fase 1 del Estudio de Tránsito Regional del Área Metropolitana de Syracuse (SMART 1), que fue completado por el SMTC en 2018, identificó el Tránsito Rápido de Autobuses en tráfico mixto en dos corredores como la alternativa localmente preferida para el tránsito mejorado. Esta actualización también señala el progreso en la red de senderos regionales y las inversiones recientes para expandir la capacidad en DeWitt Rail Yard. Este LRTP reconoce que aún no se han identificado propuestas específicas y fuentes de financiamiento para la construcción de la I-81 y para adiciones importantes al sistema de tránsito.

Las fuentes de financiamiento, en general, jugarán un papel importante en si la región puede o no lograr un progreso significativo en la mejora de sus medidas de desempeño. Se espera que un total de casi \$ 3,30 mil millones esté disponible para proyectos de capital en carreteras elegibles para ayuda federal y nuestro sistema de tránsito hasta el año 2050, incluidos fondos federales, estatales y locales. El SMTC prevé la necesidad de un total de \$ 3,26 mil millones para mantener y mejorar los sistemas de tránsito y carreteras existentes, y la mayor parte de esta financiación (alrededor del 88 por ciento) se destinará al mantenimiento. (Esta estimación de \$ 3,26 mil millones no incluye fondos para la alternativa seleccionada del Proyecto del Viaducto I-81 o un sistema de tránsito mejorado.) Dadas las necesidades de mantenimiento del sistema existente, los recursos financieros limitados y el hecho de que nuestro sistema de carreteras existente generalmente opera muy bueno, no anticipamos gastar fondos significativos para expandir sustancialmente el sistema de transporte existente más allá de los esfuerzos señalados en este momento.

Nuestras proyecciones indican que, en su mayor parte, el sistema de transporte existente continuará sirviendo bien a la población de la región. Durante los próximos 30 años, se espera que el crecimiento demográfico y económico continúe en gran medida según las líneas establecidas en décadas anteriores, aunque se espera un mayor crecimiento de la población en la ciudad de Syracuse que en el pasado reciente. Es probable que continúen las actuales tendencias de desplazamiento basadas en vehículos de un solo ocupante. Pero el LRTP 2050 también prevé una región de pueblos y centros urbanos robustos anclados por una ciudad de Syracuse revitalizada y en crecimiento, conectada por carreteras, senderos, carriles para bicicletas y un sistema de tránsito mejorado. Al perseguir las metas y objetivos de este plan y utilizarlos para priorizar qué proyectos de transporte se financian, avanzaremos hacia una región más grande de Syracuse.