

Streszczenie

Streszczenie

a. Wprowadzenie

Północno-wschodniej Pensylwania Metropolitan Organizacji Planowania (NEPA MPO) Regionie długi zasięg transportu Plan (LRTP) ma zasadnicze znaczenie dla określenia wizji naszego regionu na przyszłość i zapewniając, że możemy osiągnąć tej wizji. NEPA MPO Region obejmuje Carbon, Monroe, Pike, i Schuylkill powiatów. NEPA MPO została utworzona w 2013 roku i jest to pierwsza LRTP dla regionu. LRTP identyfikuje istniejące i potencjalne przyszłe potrzeby poprawy transportu i pomaga zapewnić sieć komunikacyjna regionu rośnie w sposób, który stanowi uzupełnienie strategii federalne i stanowe. LRTP pozwala na optymalne wykorzystanie dostępnego transportu środków w świetle bieżących krajowych i transportu Państwa finansowania kryzysów.

LRTP został opracowany przez lokalne koordynacji i jest plan multi-modal, która jest zbudowana na wydajność na bazie oceny indywidualnego projektu i systemu poprawy szeroki. Indywidualne projekty zostały ocenione za pomocą kryteriów oceny opracowany specjalnie dla NEPA MPO. LRTP uwzględnia aktualne cele stanowych i federalnych, plan bezpieczeństwa Highway Pennsylvania strategiczne i Keystone zasad.

Procesem formalnych priorytetów jest dołączone do tego planu, aby wyrównać regionu z con napięte fiskalnej realiów. LRTP zawiera zalecenia dotyczące poprawy istniejących autostrady sieci, systemu tranzytowego, transportu kolejowego i lotniczego i rowerów / pieszych udogodnienia. Program zalecenia zawiera tylko te projekty, które mogą być realizowane za pomocą bieżącej przewidywanych dochodów.

Wreszcie, plan rozpoznaje zmiany w projektach transportowych z głównych inwestycji jezdni na podejście koncentruje się na szczególnym uwzględnieniem zarządzania aktywami, jak i mniejszych, ukierunkowanych usprawnień, aby rozwiązać problemy związane z bezpieczeństwem i zatorów. są środki wydajności, aby ocenić skuteczność LRTP w realizacji celów i cele NEPA MPO regionu. W LRTP pozycjonuje NEPA MPO być przygotowana do przystosowania się do zmian w federalnym Reauthorization spełniać długie terminy oczekiwania wszystkich użytkowników systemów transportowych w NEPA MPO regionu, pobudzenia wzrostu gospodarczego i zmniejszenia emisji ze źródeł mobilnych.

LRTP dzieli się na pięć rozdziałów, w następujący sposób:

- Rozdział 1 - Wprowadzenie: rozdział 1 zawiera przegląd w celu LRTP; w tym artykule omówiono, jak planowanie działań LRTP link do przyszłego projektu rozwoju działalności, w tym wymogi krajowe środowiska Policy Act; i przedstawia tematy, cele i zadania planu.

- Rozdział 2 - regionalny Przegląd: rozdział 2 jest przeglądem gmin regionu NEPA MPO, ludności, istniejący system transportu (autostrady, most, kolejowe, lotniska i pieszych/rower); turystyki; i środowiska.
- Rozdział 3 - trendy: ten rozdział zawiera informacje na temat bieżącego regionalne, statewide i, jako zastosowanie, Federalny trendy w pracy systemu transportu i utrzymania; wzrostu i wzorców podróży w regionie; i finansowania trendy związane z transportem.
- Rozdział 4 - wykonanie: w tym rozdziale omówiono jak potencjalnych projektów zostały zidentyfikowane, sprawdzane i wybrane; zgodności jakości powietrza i środowiska sprawiedliwości analiza korzyści i obciążenia są również zawarte.
- Rozdział 5 - Plan oceny: ten rozdział zawiera informacje na temat jak sukces planu będzie mierzony. Środki działania, określonych tematów, cele i zadania określone w rozdziale 1 są, pod warunkiem że pozwoli na pomiar ilościowy LRTP sukcesu. Te pomiary będą następnie wykorzystane aby poprawić następnym LRTP zaktualizowane.

b. Nadrzędne tematy, cele i zamierzenia

Bramki LRTP zostały opracowane, aby encompas tablicy użytkowników, warunków, potrzeb i potencjalnych rozwiązań wyłącznie do ogólnego systemu transportu w regionie NEPA MPO. Cele były następnie opracowane dla każdego celu, które mogą być wykorzystane do oceny wartości poszczególnych projektów i również mierzyć sukces tego programu jako całości. W ten sposób LRTP cele i zadania zostały podzielone na siedem podstawowych tematów, które są zgodne z wymaganymi Federalnymi czynnikami planowania i statewide orientacji:

Temat 1-ekonomicznej żywotności

Cel: Wsparcie ożywienia gospodarczego obszaru metropolitalnego zwłaszcza poprzez umożliwienie globalnej konkurencyjności, wydajności i efektywności.

Cele dla tego celu obejmują wzmocnienie rozwoju gospodarczego, turystyki, ruchu towarowego i usług oraz przepływu pracowników, a także zapewnienie dostępu do nowych miejsc pracy, zwiększenie wartości własności, ulepszenia do multimodalnego dostępu i zwiększony wywóz/przywóz.

Temat 2-transport i bezpieczeństwo

Cel: Zwiększenie bezpieczeństwa systemu transportu dla zmotoryzowanych i niezmotoryzowanych zastosowań.

Szczegółowe cele obejmują brak dostępu nieuprawnionym systemu, system monitorowania, włączając wzmocniony monitoring materiałów niebezpiecznych, redundancja reagowania kryzysowego i ulepszony system odzyskiwania razy i zmniejszyć ryzyko ataków na lub z systemu transportu w całości (wszystkie tryby).

Temat 3-bezpieczeństwo transportu

Cel: Zwiększenie bezpieczeństwa systemu transportu dla zmotoryzowanych i niezmotoryzowanych zastosowań.

Cele obejmują zmniejszenie wywala, poprawa dostępu awaryjne, zwiększenie bezpieczeństwa pieszych, zmniejszony ruch wielkości, lepsze przemieszczania materiałów niebezpiecznych i separacji ruchu kołowego i braku ruchu pieszego.

Tematu 4-przewóz pasażerski i wybór trybu

Cel: Zwiększenie dostępności i mobilności opcje transportu pasażerskiego.

Cele dla tego celu obejmują zwiększoną zdolność do przenoszenia ludzi, dostępność nowych i dodatkowe ścieżki rowerowe i chodniki.

Cel: Zwiększenie integracji i łączność systemu transportu całej i tryby dla pasażerów.

Szczegółowe cele obejmują poprawę połączeń intermodalnych i wzmocnione sieci komunikacyjnych dla przewozów.

Temat 5-transport towarowy i modalne integracji

Cel: Zwiększenie opcji ułatwień dostępu i mobilności dla transportu towarowego.

Cele obejmują rozszerzone frachtu mobilności i dostępności, zwiększoną gamę dostępnych przewozów i ulepszenia w ograniczenia rozmiaru i wagi pojazdów transportu towarowego.

Cel: Zwiększenie integracji i łączność systemu transportu całej i tryby dla przewozów towarowych.

Cele obejmują poprawę połączeń intermodalnych i lepsze informowanie / sieci telekomunikacyjnych dla ruchu towarowego.

Temat 6-środowisko, Wspólnoty i jakości życia

Cel: Ochrony i poprawy środowiska naturalnego, promować oszczędzanie energii i poprawy jakości życia.

Szczegółowe cele obejmują zmniejszenie emisji z pojazdów, hałasu i zużycia paliwa; uniknąć wpływu na środowisko (bagna, itp.) i wspierania zachowania kulturowe i historyczne właściwości, zmniejszyć zanieczyszczenie powietrza i wody, Promowanie niezmotoryzowanych podróży i uspokojenia ruchu, poprawy spójności Wspólnoty i estetyka, promowania ochrony środowiska sprawiedliwości i wspierać rozwój brownfields.

Temat 7 – System zarządzania i ochrony

Cel: Promowanie skutecznego systemu zarządzania i eksploatacji.

Cele obejmują wykorzystanie technologii inteligentnych systemów transportu (ITS), redukcja kosztów systemu, wyceny wartości (saturacja), lepsze Śledzenie pojazdów i poprawie skuteczności administracyjnej i elektroniczny proces pojazdów.

Cel: Podkreślić zachowanie istniejącego systemu transportu.

Na ten cel cele obejmują zarządzanie aktywami lepszej konserwacji systemu, systemu rehabilitacji przed ekspansji, włączenie nowych technologii – zwłaszcza związanych z ostrzeżeniami dla trasy alternatywnej, maksymalizację istniejących zdolności i wykorzystaniu istniejącej infrastruktury do zwiększenia poziomu obsługi.

c. Trendy Krótki opis

Jak wspomniano w rozdziale 3, *Trends*, ilość zasobów potrzebnych do utrzymania istniejącej infrastruktury transportowej jest większa niż kiedykolwiek wcześniej; jeszcze dostępne przychody są historycznie niskie, a zmaleje dalej. Z tych rozważań wynika, że podstawowym celem LRTP jest uwzględnienie istniejących aktywów i obawy dotyczące bezpieczeństwa. W tym celu PennDOT zidentyfikował konkretne nawierzchni autostrady i Strukturalnie Nieskuteczne (SD) cele mostowe związane z poprawą istniejących dróg i mostów. NEPA przyjęła to podejście w tej LRTP z ostatecznym celem jest osiągnięcie i utrzymanie dobrego stanu naprawy istniejącej infrastruktury transportowej przed podjęciem znacznych rozszerzeń do systemu. Projekty, które zwiększają pojemność będzie koncentrowała się na podejmowaniu kluczowych połączeń krążenie i będą zgodne z regionalnymi i lokalnymi celami zagospodarowania przestrzennego.

Autostrady i most trendy

Istniejące warunki autostrad w regionie są oceniane za pomocą różnych środków, w tym Międzynarodowego chropowatości Index (IRI), ogólny chodnikowa Index (OPI), rok ostatniej wynurzyć i nawierzchni z cyklu konserwacji. IRI jest bieżącym standardem Federal Highway Administration (FHWA) do pomiaru jakości jazdy nawierzchni autostrady i gromadzone przez laser, montowane w wyspecjalizowanych van - niższy numer IRI, płynność jazdy. OPI łączy IRI z poszczególnych bruk cierpienie wskaźników pękanie (zmęczenie, poprzeczne, podłużne i misc.), pogorszenie krawędzi, łatanie, raveling/wietrzenia, rutting, uskoki i odpryskiwania.

Okolo 53% całkowitej lane mil w regionie NEPA MPO znajdują się w kategorii Fair i ubogich. **Tabela ES-1** zestawiono ogólne warunki jezdni w regionie NEPA MPO i prezentuje statewide celów dla różnych klasyfikacji jezdni. Interstate Highway systemu oraz Narodowy (NHS) są najwyższe jezdnie rzędu, podczas gdy jezdnie dla NHS są podzielone przez wielkość średniego dziennego ruchu (ADT).

Tabela ES-1				
PennDOT 2014 Wydajność środki roczne sprawozdanie - chodniki				
	Autostrada	NHS, Nie- Autostrada	Nie-NHS, >2000 ADT	Nie-NHS, <2000 ADT
Zmniejszyć ubogich IRI				
2014 Rzeczywiste	4.1%	16.1%	20.5%	48.8%
Celem dalekiego zasięgu	1.5%	5.0%	1.5%	36.1%
Utrzymania % Dobre i doskonałe OPI				
2014 Rzeczywiste	65.6%	44.9%	36.1%	40.2%
Celem dalekiego zasięgu	72.5%	79.0%	91.0%	54.0%
Zmniejszenie powierzchni Out-of cyklu (Targi i biednych OPI)				
2014 Rzeczywiste	5.6%	45.8%	-	-
Celem dalekiego zasięgu	3.0%	10.0%	-	-
Utrzymania Out-of cyklu (Biedny IRI)				
2014 Rzeczywiste	-	-	11.3%	6.3%
Celem dalekiego zasięgu	-	-	3.0%	3.0%
Utrzymanie nawierzchni przeszłości trwałość projektu, Out-of cyklu (Biedny OPI)				
2014 Rzeczywiste	0.3%	14.4%	-	-
Celem dalekiego zasięgu	2.1%	7.7%	-	-
Zmniejszyć pieczęć koszt (niski poziom) sieci Out o cyklu				
2014 Rzeczywiste	-	-	1.4%	11.9%
Celem dalekiego zasięgu	-	-	0.0%	0.0%

■ Nie osiągnięcia celów ■ Marginalnie osiągnięcia celów ■ Spotkanie celów

Źródło: PennDOT 2014 mierniki wyników Raport Roczny - Nawierzchnie, NEPA RPO

Ponad 1,029 Państwa mosty i 286 lokalnych znajdują się w regionie NEPA MPO cztery powiat. Trzy mosty Państwa i 11 lokalne były zamknięte od 1 lipca 2015 roku. Ponadto, 89 Państwa i 93 lokalne mosty napisali wagi/pojazd ograniczenia rozmiaru. Dwadzieścia dwa procent (22%) Państwa własnością mosty (228) i 48% lokalne mosty (136) są strukturalnie niewystarczający (SD). Podsumowując procenty most SD dla regionu NEPA MPO i Statewide cele dla SD mosty są następujące:

- NHS, Non-Interstate; SD % powierzchni pokładu = 21,5% (Long Range cel = 5,5%)
- Nie NHS > 2.000 ADT; SD % powierzchni pokładu = 30,1% (Long Range cel = 10,9%)
- Nie NHS < 2.000 ADT; SD % powierzchni pokładu = 29,6% (Long Range cel = 12,7%)
- Lokalne > 20'; SD % powierzchni pokładu = 45,3% (Long Range cel = 15,4%)

Rozród

Ludności na obszarze czterech hrabstwa węgla, Monroe, szczupak i Schuylkill w 2010 był 440,749.¹ W 2014 roku populacja szacowana była na 432,743² i został w spadku od lata 2010-2011. Według US Census Bureau, Czterech hrabstw MPO NEPA widziałem stały wzrost ludności w latach 1970-2010 Kiedy ostatniego spisu powszechnego miała miejsce. Jedynym wyjątkiem jest Hrabstwo Schuylkill, który zobaczył spadek od 1980 roku. Projekty centrum danych stanu Pensylwania że regionie NEPA MPO będzie zobaczyć umiarkowanego wzrostu populacji poprzez 2040. Monroe i Schuylkill powiatów są przewidywane do uzyskania populacji 2040 (4,2% i 12,0% zwiększa, odpowiednio). Węgla i hrabstwa Pike są przewiduje się, że straty ludności o-7.2% i-5.4%, odpowiednio.

Przyczyny przewidywanego wzrostu w całym regionie są związane z losowaniem wynikające z naturalnych zasobów, piękna, spokoju, możliwości rekreacji regionu i jakości życia. Stosunkowo niski koszt obudowy i podatki w porównaniu do Nowego Jorku i New Jersey obszarów metropolitalnych również przyczynić się do przewidywanego wzrostu. Osoby i deweloperzy są przyciągane do istniejących dużych podzielonych połaci ziemi i dodatkowych gruntów przeznaczonych na rozwój i nieco korzystnego klimatu regulacyjnego dla programistów, w porównaniu do sąsiednich Nowym Jorku i New Jersey. Wreszcie, ze względu na dostęp do istniejącej aglomeracji Nowego Jorku i New Jersey przez I-80 i I-84, i 15 tras i 206, nie są dopuszczalne, choć długa, dojazdy.

Wzrost liczby miejsc pracy

Oprócz tendencji w populacji w całym regionie NEPA MPO dane z US Census gospodarczej oceniano do ustalenia trendów wzrostu zatrudnienia w regionie. Ekonomicznych danych spisowych z 2002 i 2007 roku 2012 zostały zebrane i porównaniu jako część tej analizy. W oparciu o zebrane informacje, następujące tendencje mogą być identyfikowane w wzrost liczby miejsc pracy w regionie NEPA MPO:

- Sektor produkcyjny stracił zakładów i zatrudnienia od 2002 do 2012. Wszystkie cztery powiaty doświadczonych spadki w sektorze wytwórczym.
- Pike County nastąpił wzrost zakładów detalicznych od 2002 do 2012; Jednak wszystkie pozostałe powiaty i całego regionu odnotowano spadek w placówkach detalicznych i zatrudnienia.

¹ USA Census Bureau, 2010 dziesięcioletniego spisu

² US Census Bureau, Population Division, "Roczne Szacunki Resident populacji, dla wybranych grup wieku wg płci dla Stanów Zjednoczonych, Pensylwania i Pensylwanii Powiaty: 1 kwietnia 2010 roku do 1 lipca 2014 r" <<http://www.census.gov/popest/>>

- Regionu, w tym wszystkich czterech hrabstw indywidualnie, widziałem wzrostu w sektorze opieki zdrowotnej, zarówno pod względem liczby zakładów i liczby pracowników.
- Zakłady i zatrudnienia danych liczbowych w sztuce/Rozrywka/rekreacja sektora zazwyczaj odbywają się stałe w okresie 10 lat, który był oceniany.
- Wszystkie powiaty, z wyjątkiem Schuylkill, widziałem wzrostu w sektorze usług gastronomicznych Zakwaterowanie idealna. Jednakże całkowita liczba zakładów odbędzie się stały; a liczba pracowników wzrosła.
- Opieka zdrowotna jest wiodącym pracodawca w regionie cztery powiat; po transakcji detalicznych.

Podmiejskich podróży

Dane spisowe dla 2009-2013 Amerykański Survey 5-letnia szacunkowych przepływów (Journey dojazdu do pracy) danych na poziomie powiatowym został zbadany w celu identyfikacji wzorców podróży podmiejskich, zwłaszcza wewnątrz-County kontra podróży między powiatu. Poniższe Odnotowano:

- Około połowa mieszkańców NEPA MPO Region pracować w Monroe (26,3%) i Schuylkill (23,7%) Powiatów.
- Hrabstwo Schuylkill miał najwyższy odsetek (68,4%) mieszkańców, które mieszkał i pracował w gminie, ściśle przestrzegane przez Monroe County 60,8%.
- Około taką samą liczbę mieszkańców hrabstwa Pike pracy w Stanach Nowy Jork i New Jersey (39.4%), jak pracować w hrabstwie Pike (39,8%).
- Ponad połowa mieszkańców NEPA MPO Region życia i pracy w regionie (63%).

Większość pracowników w regionie mają również miejsc pracy w regionie. Czterech sąsiednich powiatów, Luzerne, Berks, Lehigh i Northampton mają znaczną liczbę osób pracujących z regionu. Ponadto rysunek pokazuje, że liczba pracowników podróży poza Państwem do pracy, w tym w obszarach Warren, Sussex, Morris i hrabstwa Essex w New Jersey, a także Orange i hrabstwa Kings w Nowym Jorku.

Tendencje wskazują, że większość aktywności podróży do pracy w regionie NEPA MPO jest zawarty w granicach powiatu. Jednak wielu mieszkańców okolicy, zwłaszcza w Pike i hrabstwa Monroe, są przekraczania granic Państwa do pracy w Stanach Nowy Jork i New Jersey. Więcej mieszkańców powiatu Schuylkill mają tendencję do pracy w hrabstwach spoza regionu NEPA MPO niż NEPA powiatów; z 7,1% dojazdu do Luzerne County, 3,7% do Hrabstwo Dauphin; 2,7% Lehigh County i 2,6% do Libanu County.

Przejazdów Transit

Zgodnie z trendami w Stanach Zjednoczonych, dojazdy wycieczki na sieć autostrad w regionie wykonane są głównie w pojazdach osobowych, zmotoryzowany z publicznych i prywatnych tranzytu pojazdów zapewniając małe "tryb udział" wycieczki. Trzy podstawowe tranzytu dostawców usług w regionie NEPA MPO są County tranzytu

wspólnotowego węgla (CCCT), Urząd transportu Monroe County (MCTA) i Schuylkill transport System (STS).

Oparte na Pennsylvania publiczny transport wydajność sprawozdanie roczne za rok podatkowy 2012-13, tych dostawców tranzytu służył 463,890 liczby pasażerów, które przyrównuje do prawie 9000 pasażerów na tydzień.

Bezpieczeństwo

Awarie w bazie PennDOT awaria były położony i podsumowane przez odcinka jezdni. Wskaźnik awarii odcinka znajduje się w crashes-per-million-vehicle-miles-of-travel i kont dla natężenia ruchu, liczba wypadków, a długość segmentu. Dane te były następnie wykorzystywane do identyfikacji Top 25 autostrady segmentów z najwyższą liczbą wywala. Dwie lokalizacje są w gminie węgla 19 w Monroe County, zero w hrabstwie Pike i cztery w hrabstwie Schuylkill (patrz **rozdział 3** więcej szczegółów).

Awarie, które dotyczą pieszych są bardzo ważnym punktem. jakiegokolwiek oceny bezpieczeństwa. PennDOT w wypadku bazy danych podsumowywane pieszych wypadków i ofiar śmiertelnych w regionie NEPA MPO przez odcinka jezdni. Dwadzieścia cztery segmenty jezdni w dwutlenku węgla (4), Monroe (8), szczupak (2) i powiaty Schuylkill (10) miał trzy lub więcej zgłoszonych incydentów związanych z pieszych (patrz **rozdział 3** więcej szczegółów).

d. Wybór projektu idealna priorytetów

Ocena ta pociąga za sobą kilka kolejnych kroków, które ostatecznie doprowadziły do wyboru konkretnego zbioru projektów i programowych zaleceń. Proces ten obejmował:

- *Identyfikacja projektu kandydata*: wstępny projekt potrzeby i obawy zostały zebrane bezpośrednio z istniejących planów, Przegląd dokumentu szerokie tło i ogólny zasięg zainteresowanych stron i zaangażowanie społeczeństwa procesów.
- *Kandydat projektu wstępna*: kandydat początkowe projekty zostały wstępnie filtrowane we współpracy z NEPA MPO i podzielone na odpowiednie pozycje, finansowanie kategorie, kandydat projektów, itp.
- *Priorytety projektu kandydata*: konserwacja systemu kandydatów z listy wstępnej były oceniane przez NEPA MPO LRTP Komitet Sterujący za pomocą kryteriów oceny projektu dostosowane i współczynniki wagowe poprzez oprogramowanie narzędzie znane jako obiektyw decyzji.
- *Ograniczenia finansowe*: szorstki -order-of-wielkości koszty zostały przypisane do każdego projektu kandydata i przepuszcza przez finansowej procesu przesiewania kontra dostępnych dochodów w celu określenia projektów priorytetowych do włączenia do LRTP.

e. Podsumowanie projektu programowania

Założenia przyszłych dochodów

Środki transportu pochodzą głównie z podatków paliwowych, które są nakładane na szczeblach stanowych i federalnych. Przychody te są związane ze zużyciem paliwa (podatek / galon), który spada, podczas gdy potrzeby w zakresie finansowania transportu wzrosły. Istniejące środki konsekwentnie okazały się mniej niż potrzebna do utrzymania istniejącej sieci transportu. Chociaż niektóre zyski zostały dokonane w celu zwiększenia strumienia finansowania na poziomie stanowym i federalnym, kwoty te są znacznie odbiega od tych potrzebnych środków.

Na 4 grudnia 2015 r. ustalające Ameryka powierzchni transport Act, lub "FAST Act," zastąpił w ruchu naprzód dla postępu w XXI wieku Act (mapa-21). Tej ustawy jest nadal poddawane przeglądowi do określenia wpływu finansowania w regionie; w związku z tym mapa 21 był używany jako wytyczne dla celów tego planu. Jednak PennDOT poprawione Pensylwanii 2017 transport Program finansowy orientacji, w grudniu w celu odzwierciedlenia zmian w zakresie finansowania w ciągu najbliższych czterech lat związany z aktu szybko. W związku z tym 2017 do 2020, które odzwierciedlają kwoty finansowania przewiduje szybko akt poziomu finansowania. Przewidywane dochody na LRTP przedstawiono w **tabeli ES-2**.

Projekty w planie

Projekty w planie to wcześniej zaprogramowane 2015 TIP/TYP projektów. 2015 TYP obejmuje projekty zaprogramowane się do roku 2026. Należy pamiętać, że projekty dekady inwestycje zidentyfikowane w 89 ustawy o finansowaniu są zawarte w 2015 r. TIP/TYP lub zostały lub zostaną objęte projekty PennDOT. Priorytetowa projekty zostały zidentyfikowane do włączenia do wykazu podatkowo ograniczonego projektu w latach 2027 do 2040 na podstawie typu projektu i kwalifikowanych źródeł finansowania. Pełną listę projektów podano w **dodatku 4H**. Nacisk na planie jest utrzymanie istniejącej infrastruktury; w związku z tym większość środków w ramach czasowych 2027 do 2040 jest zarezerwowany do zarządzania aktywami mostów i dróg, pokazana jako rezerwy pozycje w **tabeli ES-3**. Ulepszenia skrzyżowanie kierowane są uwzględniane i priorytetowych korytarzy takich jak biznes droga 209, SR 611 i SR 309 zostały zidentyfikowane dla dodatkowych wysiłków planowania w celu identyfikacji określonych projektów do realizacji przyszłych działań. NEPA MPO zidentyfikowano również dalsze wsparcie inicjatyw tranzytu i podmiejskich do zmniejszenia pojazdu wycieczki w regionie.

Wydajność na bazie planu

NEPA MPO rozwijał ten LRTP do planu opartego na wydajności, który jest wyśrodkowany na środki dotyczące wydajności i związane z nimi cele. Jedną z najważniejszych ról dla wydajności środków jest umożliwienie LRTP cele i cele mają być śledzone w czasie informowanie społeczeństwa, planistów i decydentów na stan systemu transportu. Monitorowania i sprawozdawczości na temat tych środków,

Streszczenie - Strona | 9

zainteresowane strony można zobaczyć, czy regionu jest postęp w kierunku pożądanym celów i celów planu. Umożliwia to decydentom zbadać, co się dzieje w sieci transportowej oraz podejmowanie bardziej świadomych decyzji.

MAPE-21 wymaga MPOs opracowanie podejścia opartego na wydajności do transportu podejmowania decyzji do obsługi siedem krajowe cele programu pomocy federalnej autostrady. Wydajność krajowych środków i Państwa cele wydajności są opracowywane w ramach mapę-21 i nadal będzie wyrafinowane oparte na ustawie o szybki. MPOs i RPOs, w koordynacji z PennDOT, będą odzwierciedlać te środki i cele w przyszłych aktualizacjach LRTP. Równie obowiązek od ten LRTP NEPA MPO ma określone środki działania i skojarzonych celów do tych celów. Monitorowanie i dalszego rozwoju wydajności środków będzie stałe, i następnej aktualizacji LRTP będzie kształtował się w części przez postęp osiągnięty do tych celów.

Krajowe cele wydajności

1. Bezpieczeństwo
2. Stan infrastruktury
3. Redukcja Zatory
4. Niezawodność Układ
5. Ruch drogowy i aktywności gospodarczej
6. Zrównoważony rozwój środowiska
7. Zmniejszenie projektu opóźnienia w dostawach

Jako pierwszy LRTP NEPA MPO środki działania określone w **tabeli ES-4** będzie dalej rozwijał i wyrafinowane. Przyszłe aktualizacje LRTP rozważy, jak również NEPA MPO jest w stanie adres podane wskaźniki i dostosować i odpowiednio zaktualizować do prowadzenia ciągłej tendencji wzrostowej w osiągnięciu wydajności środków. Dodatkowo jak mierzy wydajność na poziomie federalnym i stanowym dalej są wyrafinowane, przyszłych LRTPs zostanie dostosowany do włączenia tych elementów.

Tabeli ES-2
Dostępnych dochodów

FINANSOWANIE	2015	2016	2017	2018	2019-2020	2021-2022	2023-2026	2027-2040	SUM
Podstawowy podział	50,479,000	56,368,000	60,280,000	62,731,000	114,953,000	118,177,178	236,354,355	791,252,000	1,490,594,533
Federalnych tranzytu	1,671,000	1,671,000	1,803,000	1,840,000	3,798,000	3,798,000	7,596,000	26,866,000	49,043,000
Państwa tranzytu	5,185,000	5,185,000	5,856,000	5,856,000	11,712,000	11,712,000	23,424,000	81,984,000	150,914,000
NHPP Alokacji	7,889,000	7,889,000	11,233,000	11,605,000	24,455,000	24,455,000	48,910,000	174,146,000	310,582,000
STP Alokacji	8,060,000	8,060,000	9,829,000	9,987,000	20,409,000	20,409,000	40,818,000	144,158,000	261,730,000
Państwowe autostrady	15,630,000	21,134,000	20,143,000	21,363,000	35,042,000	36,557,434	73,114,868	232,554,000	455,538,301
Państwo most	10,606,000	10,991,000	10,373,000	10,955,000	17,038,000	18,746,744	37,493,488	113,400,000	229,603,231
Wyłączenie systemu Most	4,146,000	4,146,000	4,477,000	4,477,000	8,954,000	8,954,000	17,908,000	62,678,000	115,740,000
Bezpieczeństwo (HSIP)	2,638,000	2,638,000	2,758,000	2,841,000	5,939,000	5,939,000	11,878,000	42,224,000	76,855,000
Przeciążenie (CMAQ)	1,510,000	1,510,000	1,467,000	1,503,000	3,116,000	3,116,000	6,232,000	22,092,000	40,546,000
OGÓŁEM	50,479,000	56,368,000	60,280,000	62,731,000	114,953,000	118,177,178	236,354,355	791,252,000	1,490,594,533

Uwagi:

1. 2015 i 2016 dochód oparte na Pennsylvania w 2015 r. Transport Program wytycznych finansowych
2. 2017 2020 dochód oparte na Pensylwanii 2017 transport Program finansowy orientacji
3. 0% wzrost funduszy federalnych od 2021-2040 i fundusze państwowe od 2021 do 2040

**Tabeli ES-3
Wydatki**

FINANSOWANIE	2015	2016	2017	2018	2019-2020	2021-2022	2023-2026	2027-2040	SUM
Projekty									
NHPP		28,004,133			17,707,252	13,432,948	19,917,483	10,573,000	89,634,816
STP		37,465,095			17,022,821	13,535,650	18,298,125	15,000,000	101,321,691
Państwowe autostrady		94,388,921			79,812,695	31,744,748	100,895,000	16,697,000	323,538,364
Państwo most		41,462,872			25,218,168	16,010,670	44,047,902	0	126,739,612
Wyłączenie systemu Most		13,896,592			4,035,386	1,713,890	12,197,310	0	31,843,178
Bezpieczeństwo (HSIP)		20,593,420			7,552,573	2,805,000	1,033,500	11,725,000	43,709,493
Przeciążenie (CMAQ)		4,880,577			558,252	592,250	628,318	12,680,848	19,340,245
Całkowitej projektów		240,691,610			151,907,147	79,835,156	197,017,638	66,675,848	646,492,583
Rezerwy pozycje									
NHPP		1,057,788			415,800		11,636,517	163,573,000	176,683,105
STP		1,634,943			451,529		13,939,875	129,158,000	145,184,347
Państwowe autostrady		5,178,352			1,234,557		11,896,000	215,857,000	228,987,557
Państwo most		3,121,060			4,899,162		2,080,098	113,400,000	120,379,260
Wyłączenie systemu Most		2,846,637			10,834,724		4,387,690	62,678,000	77,900,414
Bezpieczeństwo (HSIP)		0			194,427		9,518,500	30,499,000	40,211,927
Przeciążenie (CMAQ)		163,971			6,040,000		6,041,000	9,411,152	21,492,152
Całkowitej rezerwy		14,002,751			24,070,199		59,499,680	724,576,152	822,148,782
Całkowitej projektów + rezerwy		254,694,361			255,812,502		256,517,318	791,252,000	1,558,276,181
Całkowita alokacja podstawy		229,858,000			233,130,178		236,354,355	791,252,000	1,490,594,533
% Bazowego przydziału		110%			110%		109%	100%	

Tabeli ES-4
NEPA MPO regionu LRTP wydajności środków

Pomiaru wydajności	Jak	Miejsce docelowe (2040)	Plan bazowy (2015)	Źródła danych
Zmniejszyć 5 lat średnia liczba ofiar śmiertelnych.	Programowanie projektów priorytetowych bezpieczeństwa na TIP.	Kontynuacja tendencji do zmniejszenia liczby śmiertelnych ofiar wypadków	72 (2010-2014) ¹	PennDOT biuro bezpieczeństwa drogowego i Wydział operacji ruchu
Zmniejszyć 5-letnią średnią poważnych urazów.	Programowanie projektów priorytetowych bezpieczeństwa na TIP.	Kontynuacja tendencji do zmniejszania poważnych obrażeń	173 (2010-2014)	PennDOT biuro bezpieczeństwa drogowego i Wydział operacji ruchu
Zmniejszyć 5-letnią średnią dla pieszych i rowerów ofiar śmiertelnych i poważne obrażenia.	Programowanie projektów priorytetowych bezpieczeństwa na TIP.	Kontynuacja tendencji do zmniejszania pieszego i rowerowego ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń	Pieszycy, 6 ofiar śmiertelnych i 9.6 poważnych urazów Rower, 0.2 ofiar śmiertelnych i 1.2 poważnych urazów (2010-2014)	PennDOT biuro bezpieczeństwa drogowego i Wydział operacji ruchu
Zmniejszenie liczby zatłoczonych korytarzy w regionie NEPA MPO.	Kontynuowanie programu zatorów zarządzania projektami.	Zwiększenie liczby projektów zarządzania CMAQ i zatorów na TIP	3 projekty zarządzania zatorów na TIP	NEPA MPO regionu TIP i CMAQ program
Zmniejszenie odsetka strukturalnie niedoborem obszarów pokładu mostu.	Kontynuowanie programu priorytet SD mostów na TIP.	NHS, Nie-Autostrada międzystanowa nr = 5.5%	21.5%	PennDOT wydajność środki roczne sprawozdanie
		Non-NHS ≥ 2,000 ADT = 10.9%	30.1%	
		Non-NHS < 2,000 ADT = 12.7%	29.6%	
		Lokalne > 20' = 15.4%	45.3%	
Zmniejszyć biednych IRI na jezdni statewide celami.	Kontynuowanie programu chodnik	NHS, Nie-Autostrada międzystanowa nr = 5.0%	16.1%	PennDOT wydajność środki roczne

Tabeli ES-4 NEPA MPO regionu LRTP wydajności środków				
Pomiaru wydajności	Jak	Miejsce docelowe (2040)	Plan bazowy (2015)	Źródła danych
<i>*pokazuje % mil segmentu z biednych IRI*</i>	cykl i kapitału konserwacji projektów na TIP.	Non-NHS \geq 2,000 ADT = 1.5%	20.5%	sprawozdanie
		Non-NHS < 2,000 ADT = 36.1%	48.8%	
Utrzymania % dobre i doskonałe OPI na jezdni statewide celami. <i>*pokazuje % mil segmentu z biednych OPI*</i>	Kontynuowanie programu chodnik cykl i kapitału konserwacji projektów na TIP.	NHS, Nie-Autostrada międzystanowa nr = 79.0%	44.9%	PennDOT wydajność środki roczne sprawozdanie
		Non-NHS \geq 2,000 ADT = 91.0%	36.1%	
		Non-NHS < 2,000 ADT = 54.0%	40.2%	