

## El 2030 Plan para el Area de Capital MPO Gama Larga Transportacion

Este informe proporciona un resumen de la actualización 2030 transportacion plan de long-Range del área capital (LRTP). El LRTP es la guía de largo alcance para las inversiones importantes del transportacion para la organización metropolitana del planeamiento del área capital de Carolina del norte (CAMPO). A la hora de la adopción de este informe, la cobertura geográfica del MPO capital del área abarca la totalidad del condado de WAKE, Carolina del norte. Comenzando el Octubre 1, 2005 el área capital MPO habrán ampliado su límite del planeamiento para incluir a partes de los condados de Franklin, de Harnett, de Johnston, y de Granville. El LRTP recomienda los proyectos importantes del transportacion, sistemas, políticas y las estrategias diseñadas para mantener nuestros sistemas existentes y para servir el recorrido futuro de la región necesitan. El área capital MPO LRTP integras con estrategias y metas de la calidad de la utilización del suelo y del aire para el área urbana.

Los endosos fficial del plan del transporte de la gama larga 2030 por el comité consultivo del transporte (TAC), USDOT, y la agencia de protección del medio ambiente (EPA) se requieren en la orden para el MPO para recibir los fondos federales para sus necesidades de la inversión del transporte. El plan acentúa mejoras a las instalaciones existentes de la carretera, así como la construcción de la carretera nueva, del tránsito, y de las instalaciones de la bicicleta y del peatón.

Actualmente adoptado 2025 LRTP era una actualización importante del plan del transporte que fue aprobada en abril de 2002. Incluyó una cantidad extensa de metas que se convertían del trabajo y los objetivos, probando varios panoramas de la inversión y de las estrategias de la utilización del suelo (uso incluyendo de un panel de revisión de par), desarrollando el rédito financiero pronostican necesario para aplicar constreñimiento fiscal a las acciones propuestas del LRTP. Los 2025 LRTP se documentan en un informe anticuado de abril el 17 de 2002 que está disponible en la oficina capital del área MPO. Los extractos del informe están disponibles en el website capital del área MPO en (<http://www.raleigh-nc.org/campo>).

El objetivo primario de la actualización de 2030 LRTP es validar, y refina como necesario, los 2025 LRTP probándolo contra las proyecciones nuevamente preparadas de los datos socioeconómicos ahora pronosticados hacia fuera al año 2030. Estos pronósticos fueron elaborados con la colaboración estrecha de los personales del planeamiento de los gobiernos del miembro del MPO así como con los del área urbana MPO de la Colina-Carrboro de la Durham-Capilla (DCHC) y de los condados que lindaban de Franklin, de Granville, de Harnett, y de Johnston.

La primera sección de este informe incluye un resumen de los pronósticos socioeconómicos de los datos, los pronósticos que resultan del desplazamiento y datos diarios del recorrido, (por vehículo-millas y vehículo-horas) terminación asumida de los proyectos contenidos en los 2030 LRTP, y los niveles que resultan de la congestión severa del tráfico esperada por el año 2030.

La segunda sección incluye los mapas y las tablas que demuestran el camino, el tránsito, y los proyectos de la mejora de la bicicleta del elemento incidental recomendados para la terminación por los años 2010, 2020, y 2030.

La tercera sección incluye los apéndices que proporcionan la información detallada adicional sobre los datos y los pronósticos socioeconómicos del rédito.

Los 2030 LRTP incluyen una actualización de los pronósticos anteriores del rédito para asegurarse de que el LRTP continúa resolviendo el requisito federal fiscal del constreñimiento a la cantidad de rédito esperada para estar disponible sobre el período de planeamiento 26-year (2005-2030). debido a la continuación retrasa asociado con el reauthorization del transporte federal que financia (en fecha agosto de 2004), él es muy difícil de proyectar el financiamiento federal futuro. Por lo tanto, los pronósticos del rédito asumen aumentos mínimos en niveles actuales del financiamiento con 2020. Para los 2020 a 2030 horizontes que planean, un aumento de aproximadamente \$100 millones por año se asume de una variedad de local, de estado, y de aumentos federales del rédito. Otros proyectos deseados que se necesitan antes de 2030 pero que no se pueda permitir dado la corriente anticipada del rédito se enumeran como "(flotante)" proyectos 2040+.

Los réditos previstos con 2030 no son adecuados resolver el aumento en demanda del recorrido de continuar el desarrollo urbano en esta región de crecimineto rápido. Los recursos proyectados guardarán apenas paso con necesidades del funcionamiento y del mantenimiento del crecimiento de los sistemas existente-ma's-confiados, que incluyen la reparación, el reemplazo del autobús, la reconstrucción de las porciones del sistema, y una cierta inversión en sistemas inteligentes del transporte que emergen.

El boquete entre el transporte de la región necesita y el financiamiento disponible presenta varios desafíos que el área capital MPO, junto con otros tenedores de apuestas de la región del triángulo, deba pronto tratar:

- Búsqueda agresiva de las opciones locales no tradicionales cortas y a largo plazo del rédito de las fuentes del financiamiento también.
- Adelanto de los componentes de LRTP a la puesta en práctica con el programa de mejora del transporte (TIP) constante con el horario de

la puesta en práctica del proyecto de la conformidad de la calidad del aire.

- el crecimiento regional del monitor del • para asegurar el plan de la gama larga permanece al corriente de las necesidades de la region
- Estudios de viabilidad iniciados para los proyectos del poste-año (proyectos no incluidos en los 2030 LRTP).
- Continúe trabajando con el DCHC MPO y condados vecinos para solucionar los problemas de la calidad del aire de la región y para resolver el nuevo estándar de calidad de ocho horas del aire

La falta de tratar estos desafíos puede dar lugar a la deterioración de la infraestructura del transporte, a la degradación en movilidad, y al daño a la economía regional.