
**PLAN DEL TRANSPORTE DE LA GAMA LARGA DEL
INTERINO 2007-2030
PARA
LACKAWANNA/LUZERNE MPO
PREPARADO POR LA COMISIÓN DEL PLANEAMIENTO DEL
CONDADO DE LUZERNE
LACKAWANNA CONDADO COMISIÓN DEL
PLANEAMIENTO
DISTRICTO 4-0 DE PENNDOT**

INTRODUCCIÓN

El plan del transporte de la gama larga 2003-2025 para el Lackawanna/Luzerne MPO era debido para una actualización en 2006. El plan fue adoptado en 1995 y puesto al día originalmente en 1997, 2000, y 2003. Los condados de Luzerne y de Lackawanna se contratan a actividades preliminares para preparar un plan comprensivo del BI-condado. El plan del transporte de la gama larga será actualizado simultáneamente con el plan comprensivo. Sin embargo, el plan comprensivo no será terminado en hora de resolver el nuevo ciclo llamado para en la legislación recientemente aprobada del transporte, caja fuerte, eficiente responsable, flexible, Actuar-Herencia de la actualización de 4 años de la equidad del transporte para los usuarios (SAFETEA-LU). La nueva legislación fue aprobada por Congress el 29 de julio de 2005 y firmada por presidente Bush el 10 de agosto de 2005.

Debido a el boquete en el ciclo de la actualización, el MPO está preparando el plan del transporte de la gama larga del interino 2007-2030 que dirigirá las actividades del transporte en el área de 2 condados hasta que se termina el plan comprensivo, o hasta que es hora de hacer otra actualización en cuatro años.

El plan del interino incluirá los puntos siguientes:

Metas y objetivos actualizados

Demographics actualizado

Esfuerzos ambientales de la participación de la justicia y del público

Proyecciones financieras

Listado actualizado de los proyectos (corto y a largo plazo)

Análisis actualizado de la conformidad de la calidad del aire

METAS y OBJETIVOS

Meta total: Para convertirse, mantenga y maneje un sistema intermodal adecuado, seguro, accesible y del ambiental-sonido del transporte para prever el movimiento eficiente de la gente y de mercancías dentro y a través de los condados de Luzerne y de Lackawanna.

Cabalmente objetivo: Cree un plan del transporte de la gama larga como parte del proceso comprensivo del plan del condado común.

METAS y OBJETIVOS:**Meta:**

Mejore la seguridad y reduzca el número de desplomes en I-81 entre la cumbre de Nanticoke y de Clarks y otro Interstates y caminos en el sistema del estado.

Objetivo: Trabaje con los comités del foco 81 y el policía del estado de Pennsylvania para poner la aplicación de la velocidad y medidas en ejecución que conducen agresivas; ponga los proyectos en ejecución específicos para mejorar seguridad hasta que el de un estado a otro puede ser ensanchada; ensanche el de un estado a otro a tres carriles en cada dirección; reduzca el número de puentes deficientes a lo largo de 81 de un estado a otro. Trabajo con el estado y los departamentos locales del policía para identificar y para formular estrategias para disminuir desplomes en otras rutas del estado.

Meta:

Mejore la seguridad en los caminos en los condados de Lackawanna y de Luzerne.

Objetivo: La ayuda SAFETEA-LU y el programa federal de la seguridad del sistema de la ayuda de la base independiente, y crean una agenda positiva con los programas estratégicos data-driven de la seguridad vial que se centran en resultados.

Meta:

Integre el planeamiento del transporte y de la utilización del suelo ;

Objetivo: Utilice el plan comprensivo del BI-Condado y el plan del espacio abierto del BI-Condado más de cerca al transporte del

lazo y al planeamiento del land-use junto. Trabaje para ser pro-active en esta área más bien que reactivo.

Meta:

Mejore la terminación Tiempo del proyecto con esfuerzos del Derecho-Apresto;

Objetivo: Trabaje con el departamento, los patrocinadores de proyecto, los reveladores, y el público para lograr el propósito del proyecto dado recursos financieros limitados; estructura cuál es necesaria - no qué quisiéramos ver.

Meta:

Ponga el plan inteligente del sistema en ejecución del transporte;

Objetivo: El trabajo con el departamento y la administración federal de la carretera para construir y para funcionar gastos indirectos adicionales y el mensaje variable sube a sitios junto con sitios de radio consultivos de la televisión a circuito cerrado y de la carretera como sea necesario, y coopera en el desarrollo de las operaciones de un tráfico se centra, por separado o en común con otras entidades tales como un centro de comunicaciones del condado o policía del estado de Pennsylvania (PSP); proporcione la información oportuna del pasillo para permitir que los motoristas tomen decisiones mejores de la ruta alternativa.

Meta:

Apoye y mantenga la aviación, tránsito, y las instalaciones de la carga y los proyectos y las instalaciones de la bicicleta y del peatón.

Objetivo: Fondos de la flexión al tránsito cuando es necesario; trabaje en quitar las barreras operacionales y físicas que previenen el movimiento coordinado de las mercancías; prevea aplicaciones crecientes de formas alternativas de tránsito tales como biking y caminar.

Meta:

Apoye el realce del transporte/las calles de la ciudad natal /las rutas seguras para enseñar la puesta en práctica del proyecto (TE/HTS/SRTS);

Objetivos: Continúe utilizando al comité consultivo del transporte de MPO (TAC) para evaluar los usos de TE/HTS/SRTS; proporcione el financiamiento adicional para los proyectos, si los fondos apropiados están disponibles; los aspirantes de la ayuda navegan con el proceso de la puesta en práctica del proyecto; elimine los proyectos inactivos y utilice los fondos para suplir programas existentes; patrocinadores de la ayuda con el financiamiento adicional, cuanto sea necesario, al trabajo propuesto completo.

Meta:

Continúe los esfuerzos ambientales de la participación de la justicia y del público;

Objetivos: Continúe solicitando el comentario del público en documentos importantes del planeamiento y el proceso del planeamiento; continúe exceden a las minorías y a los sectores de ingreso bajo de la población local; trabaje hacia conseguir más minoría/representación de ingreso bajo en los comités de MPO.

Meta:

Proteja el ambiente y conserve la energía.

Objetivos: Promueva la conservación de energía a través de sistema de gerencia de la congestión; apoye los modos de la energía alternativa para reducir el volumen de vehículos del solo-inquilino; continúe construyendo parque-n-montan porciones del estacionamiento en las localizaciones dominantes.

DEMOGRAPHICS*:

Población

Desde los años 40, la población de la región ha experimentado una declinación continua. La declinación más grande de la población para ambos condados ocurrió entre 1940 y 1960, con sobre 150.000 personas dejando el área de 2 condados. A partir la año 80 a 2000, condado de Lackawanna perdió a promedio de 730 residentes por año, mientras que el condado de Luzerne ha perdido a promedio de 1.191 residentes por año. Números de la población del proyecto del centro de datos del estado de Pennsylvania que ambos condados continuarán declinando en la población, aunque en una tarifa más lenta durante los 20 años próximos.

Durante este marco de tiempo, el condado de Lackawanna se proyecta para perder a 209 residentes por año, mientras que se espera que el condado de Luzerne pierda a 69 residentes por año. A la luz de esta proyección, es difícil predecir exactamente el número de la gente en quien puede moverse o del área durante los 20 años próximos. Los cambios leves en la economía local, tal como closings del negocio o aberturas, pueden influenciar la decisión de la gente para permanecer o moverse.

*demographics tomado del plan 2004 del espacio abierto del BI-Condado

RAZA:

La composición racial de ambos condados es muy similar. Según el 2000

El censo, el aproximadamente 97% de los residentes en cada condado es caucásico. Menos los de 2% son Africano-Americanos, y otras razas explican menos el de 1% en cada condado. La ascendencia de las poblaciones en ambos condados es diversa. En el condado de Lackawanna, los casi 50% de los residentes son irlandeses o italiano, con otro 18% que es pulimento y el 15% siendo alemán. En el condado de Luzerne, los aproximadamente 24% de los residentes están de pendiente polaca, los 18% están de pendiente irlandesa, los 16% están de pendiente alemana, y los cerca de 18% están de pendiente italiana.

EDAD:

Según el censo 2000, los condados de Luzerne y de Lackawanna tienen perfiles muy similares de la edad, con la edad mediana para cada condado que es 40 años.

El porcentaje más grande de la población de cada condado, el cerca de 15%, está entre las edades de 35 y 44, seguidas de cerca por el año 45-54 - olds (el 14%) y 25 a 34 años - los olds (el 12%). Durante los 20 años próximos, la gente en estos grupos envejecerá y se moverá en categorías de edad más altas, significando que abarcarán a una porción grande de la población en cada condado de la gente 45 y más viejo.

Cuadro 2.1

				Porcentaje de la población		
Edad		Luzerne Condado		Lackawanna Condado		
0-5		4.95%		5.26%		
5-9		5.81%		6.07%		
10-14		6.38%		6.52%		
15-19		6.56%		6.83%		
20-24		5.41%		5.95%		
25-34		12.22%		11.73%		
35-44		15.00%		14.72%		
45-54		14.01%		13.79%		
55-59		5.39%		5.19%		
60-64		4.60%		4.47%		
65-74		9.45%		9.26%		
75-84		7.55%		7.55%		
85 y arriba		2.66%		2.67%		
Total		100%		100%		

Los residentes de los condados de Luzerne y de Lackawanna están envejeciendo en lugar. El casi 20% de la población de cada condado está sobre la edad de 65. Con avances en tecnología relativa a la salud, la gente está viviendo más de largo y está gozando de formas de vida más activas bien en el retiro incluyendo conducir.

EDUCACIÓN:

El nivel de la educación de los residentes envejecidos 25 y excedente está mejorando en cada condado. El cuadro 2.2 demuestra un aumento claro en el porcentaje de los residentes que llevan a cabo grados de los asociados, de los solteros y del graduado o del profesional a partir de 1990 a 2000. El aumento en niveles de enseñanza corresponde a la cambio hacia servicio y ocupaciones directivas.

Cuadro 2.2 logro educativo - 25 años y arriba					
Nivel de la educación Lackawanna	Condado de Luzerne		Condado de		
	1990	2000	1990	2000	
Menos de 9 th Grado	11.3%	5.9%	10.6%	5.2%	
9-12 th Grado	16.7%	13.1%	16.0%	12.8%	
Graduado de HS	41.0%	41.4%	39.9%	40.6%	
Alguna universidad, ningún grado	12.4%	16.4%	12.3%	15.2%	
Grado de asociados	5.6%	6.9%	6.3%	6.6%	
Licenciatura	8.2%	10.4%	9.3%	12.4%	
Graduado/profesional	4.8%	6.0%	5.6%	7.2%	
Total	100%	100%	100%	100%	

Fuente: Censo de Estados Unidos, 1990-2000

Patrones del desarrollo

Los datos de la población son solamente uno de varias características para considerar cuando planean para las necesidades futuras del transporte. Mientras que no se espera que los condados de Lackawanna y de Luzerne incurran en crecimiento explosivo durante la década próxima como algunos condados vecinos, son presiones del desarrollo de los revestimientos dentro de sus límites.

CUBIERTA:

A pesar de la declinación en la población, el número de las unidades de cubierta county-wide está aumentando constantemente, indicando un nivel existente y cada vez mayor de la presión del desarrollo dentro de cada condado. A partir la an o 80 a 2000, los condados experimentaron alrededor de una subida del 6% del número de las unidades de cubierta. Sobre un análisis más cercano, los centros urbanos de Scranton y la Wilkes-Barra experimentaron una declinación en el número de las unidades de cubierta mientras que la demanda county-wide para la cubierta adicional se está resolviendo fuera de las áreas urbanas, muy probablemente en tierras previamente subdesarrolladas. Esta tendencia tiende para causar más confianza en el automóvil y disminuye la oportunidad para los viajeros y otras personas al tránsito del público del uso.

Los datos del permiso de edificio obtenidos del centro de datos del estado de Pennsylvania indican que los permisos de edificio residencial que son publicados están para los hogares single-unit. El valor de contener en los dos condados también se está levantando. Del condado de Luzerne, el valor mediano de las unidades de cubierta ocupadas por el dueño aumentó el cerca de 50% a partir el \$56.000 a \$84.000, mientras que del condado de Lackawanna las unidades ocupadas por el dueño aumentaron el 36% a partir el \$68.900 a \$93.400.

EMPLEO Y ECONOMÍA

Durante los años 80, ambos condados experimentaron un aumento en el número de la gente envejecida 16 y excedente en la

mano de obra. Sin embargo, a partir la 1990 a 2000, la tendencia se ha retardado o ha invertido, con el condado de Luzerne agregando menos de 500 a la mano de obra, mientras que el condado de Lackawanna perdió sobre 1.100 trabajadores.

La economía local en cada condado también ha cambiado de puesto énfasis. El número de trabajos en el campo de trabajo continúa bajando mientras que más gente entra en las ocupaciones servicio-relacionadas y directivas que alto-están pagando trabajos. La renta de casa mediana (MHI) en cada condado ha aumentado al excedente cerca de \$20.000 los últimos 20 años. El condado de Lackawanna mantiene un MHI levemente más alto sobre el condado de Luzerne.

Cuadro 2.3 empleo del condado de Luzerne

Posición	el an o 80	1990	2000
16 envejecidos y excedente	135.000	143.046	143.492
Directivo	17.7%	21.1%	27.7%
Ventas y ayuda	26.6%	31.1%	28.1%
Servicio	13.4%	13.8%	15.2%
El cultivar	0.7%	1.0%	0.2%
Arte y reparación	13.4%	12.2%	9.8%
Trabajo	27.9%	20.8%19.0%
MHI	\$13.900	\$23.600	\$33.771
Fuente: LOS E.E.U.U. Censo, 1980-2000			

Cuadro 2.4 empleo del condado de Lackawanna

Posición	el an o 80	1990	2000
16 envejecidos y excedente	92.003	97.407	96.290
Directivo	18.7%	22.5%	29.6%
Ventas y servicio	27.8%	31.0%	29.1%
Servicio	13.5%	13.7%	15.6%
El cultivar	0.6%	0.7%	0.2%
Arte y reparación	12.8%	11.9%	8.2%
Trabajo	26.3%	20.3%	17.4%
MHI	\$14.267	\$24.816	\$34.438
Fuente: LOS E.E.U.U. Census, el an o 80 a 2000			

A partir 2001 a 2004, crecimiento del trabajo en el condado de Luzerne era ambas hacia arriba y hacia abajo. El salto más grande del crecimiento del trabajo ocurrió en 2002 con un aumento neto sostenido de 0.6% que es más alto que el estado y promedios nacionales. La disminución más grande del condado del crecimiento del trabajo ocurrió 2003 con 0.5% reducciones en el crecimiento neto del trabajo.

El crecimiento del trabajo en el condado de Lackawanna ha sido más volátil. A partir la 2001 a 2004 el condado experimentó aumentos y disminuciones del crecimiento del trabajo. El aumento más grande del trabajo ocurrió en 2002 con un aumento neto sostenido de 1.8% que era más alto que estado y promedios nacionales. La disminución más grande del crecimiento del trabajo para el condado ocurrió en 2004 con una disminución 1.0% del crecimiento neto. (Indicadores del condado de Lackawanna/condado de Luzerne, JUSC, 2006).

IMPLICACIÓN PÚBLICA

Desde la actualización 2003 del plan de la gama larga, el MPO ha llevado medidas el alcance hacia fuera a la comunidad de minoría en un esfuerzo de hacerlas más enteradas de e implicado más en el proceso del planeamiento del transporte. La Comisión del planeamiento del condado de Luzerne alcanzó hacia fuera a la comunidad Africano-Americana a través del presidente del capítulo local del NAACP y entró en contacto con a comunidad hispánica a través de la Comisión en oportunidad económica. Un miembro de cada organización ahora desempeña servicios en el comité consultivo del transporte de MPO (TAC). La Comisión de planeamiento regional del condado de Lackawanna alcanzó hacia fuera a la comunidad americana africana a través de un boletín de noticias titulado las noticias de Melanian, y a la comunidad hispánica a través de una publicación conocida como La Voz Latina Mensual. El editor de las noticias de Melanian acordadas para hacer un miembro del TAC, sino el editor del La Voz Latina Mensual no.

Las Comisiones del planeamiento han ensanchado su lista de los contactos para las listas que enviaban y los lugares señalados en donde los documentos importantes del planeamiento del transporte se ponen en la exhibición pública para la revisión y comentan.

El programa de mejora del transporte (TIP) se puede alcanzar vía un acoplamiento en el Web site y el distrito 4-0 de PennDOT tiene un Web site que enumere algunos de los proyectos principales en el proceso para el área de MPO. Los esfuerzos también se están haciendo de fijar el UPWP y el plan del transporte de la gama larga en el sitio de la tela también.

En noviembre de 2005, el MPO adoptó un plan público de la implicación que contornea los pasos que son tomados actualmente para informar al público sobre ediciones importantes del planeamiento del transporte, y contiene algunas medidas que

el MPO perseguirá para ayudar para traer a más gente en el proceso del planeamiento del transporte.

Según lo indicado en la conclusión del plan público de la implicación, ha sido la experiencia de la comisión del planeamiento y de los personales del distrito que el público consigue implicado con el planeamiento del transporte cuando un proyecto los afecta directamente. Cuando ocurre esto, las comisiones del planeamiento y los personales del distrito trabajan con los ciudadanos afectados para intentar resolver las ediciones que el público tiene, y suben con un plan que satisfaga todo implicado en el proyecto.

El plan de la gama larga del interino 2006-2030, sobre la terminación, será puesto hacia fuera para la revisión y el comentario públicos y presentado a los comités de MPO.

SISTEMAS DE TRÁNSITO PÚBLICOS

Hay tres sistemas de tránsito públicos que funcionan dentro del área del dos-condado. Hazleton que el tránsito público (HPT) funciona en la mayor área de Hazleton, la autoridad del transporte del condado de Luzerne (LCTA) funciona dentro del valle de Wyoming, y del condado del sistema de tránsito de Lackawanna (POTROS) funciona dentro de la mayor área de Scranton.

LCTA: El LCTA funciona actualmente 15 rutas de autobús dentro de la Wilkes-Barra y los alrededores lunes a sábado. El precio bajo es \$1.50. El LCTA tiene un total de 38 autobuses, incluyendo 1 carretilla y todos los vehículos son accesibles perjudicado. El terminal principal para el LCTA está situado en la ciudad de Kingston y el cubo del tránsito se establece en cuadrado público en ciudad de la Wilkes-Barra. En 2007, el LCTA comenzará a utilizar el nuevo centro del transporte de Intermodal (ITC) que será situado del S. St de Washington directamente detrás del edificio nuevo del trabajo y de la industria del estado. El cubo del transporte contendrá 15 autobuses - 12 LCTA y 3 Martz Trailways. El ITC five-level proporcionará 752 espacios que parquean y apoyará el desarrollo en curso y previsto para la Wilkes-Barra céntrica, incluyendo el nuevo teatro del estadio-asiento que será situado en la esquina del S. Washington y E. Calles de Northampton.

POTROS: Los POTROS fueron fundados en 1972 y actualmente funcionan 26 rutas en el condado de Lackawanna y extienden en el condado de Luzerne que proporcionaba una conexión a las rutas de LCTA. Los POTROS son el único portador público dentro del condado de Lackawanna y funcionan una flota de 30 autobuses. Los servicios de Paratransit se contraen hacia fuera a los portadores privados que proporcionan servicio a domicilio a través del transporte coordinado condado de Lackawanna.

Los POTROS están en la fase de diseño para su nuevo centro del transporte de Intermodal (ITC) que sea situado en Scranton céntrico en una porción de 2.240 acres a lo largo de la avenida de Lackawanna, entre la avenida de Mifflin y la calle del puente. El sitio propuesto está al oeste del edificio de oficinas del estado de Scranton y de la alameda de Steamtown, y el norte del parque nacional de Steamtown. El sitio es poseído por la autoridad general de los servicios de la Commonwealth y utilizado actualmente para el estacionamiento del empleado.

El ITC servirá como cubo local del transporte para los POTROS y el grupo inter-city de Martz. También servirá el condado y el Steamtown de Lackawanna museo de la carretilla del parque nacional y plataforma de la excursión de la carretilla. Las esperanzas del ITC de servir los trenes del viajero entre Pennsylvania del noreste, específicamente a New York City vía Hoboken, NJ.

El ITC será una cubierta del edificio de la dos-historia aproximadamente 7.400 pies cuadrados, el contener atraca para los POTROS y los autobuses de Martz. Proporcionará el estacionamiento para los usuarios del ITC y tendrá acceso a un acoplamiento para el tráfico peatonal a la carretilla de Steamtown. La circulación del coche y del autobús dentro y fuera del ITC será segregada. El peatón será controlado vía las aceras y los pavimentadores del ladrillo. Un punto del acceso será proporcionado de la porción del estacionamiento al ITC para el movimiento peatonal.

El diseño de la facilidad intermodal repliega el diseño de las 1900 estaciones de tren tempranas. Esto incluirá características tales como azoteas con detallar de cobre, paredes de la pizarra de la albañilería del ladrillo con los lintels de piedra, y la azotea grande sobresale por con los soportes detallados del braguero. La primera planta de la facilidad servirá como pasajeros públicos del espacio que servirá a pasajeros de los POTROS y de MARTZ, y futuros de carril del servicio. Los altos techos saltados con el braguero de madera expuesto definen la zona para sentarse para ambos usuarios del tránsito en ambos extremos del edificio. El espacio de centro sirve como el área del cliente para los pasajeros y espacio del personal para Martz, incluyendo tocadores del contador, del público y del personal del boleto, máquinas de venta, un cuarto de la oficina del empleado y de la rotura y un cuarto del bagaje. El segundo piso será utilizado para las oficinas del personal y los sistemas de la infraestructura.

Aunque no estuvo incluido en el proyecto de construcción actual, el sitio fue diseñado con el acceso peatonal en mente a la estación del acoplamiento de Steamtown y del carril del viajero que será establecida a través de las pistas del ITC. Una calzada del pavimentador del ladrillo conducirá peatones a un gazebo de la entrada, y una salida en la característica de Steamtown cerca del museo de la carretilla. El túnel será restaurado para incluir una exhibición histórica posible del rodillo de trenes en la historia de Scranton y para llevar a visitantes del ITC a las excursiones del parque nacional y de la carretilla de Steamtown.

RIDERSHIP ANUAL

Tránsito	2001	2002	2003	2004	2005
Operador					
LCTA	1.512.217	1.446.044	1.478.017	1.446.173	1.382.207
HPT	235.064	243.062	227.866	249.427	351.354
POTROS	1.675.142	1.673.336	1.476.720	1.657.460	1.779.623

Hazleton Tránsito público (HPT): La ciudad de Hazleton en el condado de Luzerne funciona 9 rutas de autobús lunes a viernes, con servicio limitado el fines de semana. Gama de los precios a partir del \$1.00 a \$1.50. El HPT está funcionando actualmente con 5 Gilligs, 5 aviadores nuevos y 2 el pasajero de Ford 18 cortó-aways, 1 autobús de la carretilla y 3 furgonetas del párrafo-tránsito. Groundbreaking para en el centro del transporte de Intermodal (ITC) programar para el verano de 2006. El ITC será situado en la iglesia y las amplias calles y centralizará todos los modos del transporte, por ejemplo fijo-encamina, de autobuses interurbanos, del servicio del taxi, y del servicio del párrafo-tránsito. Incluirá un garage del estacionamiento de 200 coches que sea situado sobre el terminal que contendrá al por menor y espacio de la oficina.

CARGA

Lackawanna Condado:

La autoridad del carril del condado de Lackawanna (LCRA) fue formada en 1984 para ahorrar Scranton--Carbondale a línea de la liquidación del sector privado, supervisa operaciones del carril en el condado de Lackawanna. (El LCRA ha formado desde entonces una sociedad con el operador del carril del condado de Monroe. El nuevo nombre es la autoridad regional nordestal del ferrocarril de Pennsylvania (PNRRA)). Desde su formación, el LCRA ha asegurado sobre \$20 millones en federal, estado, y concesiones del local para rehabilitar la línea del carril y las travesías del carril, y para establecer el acceso para los expedidores y los receptores nuevos.

El LCRA posee y funciona actualmente sobre 65 millas de la línea del carril esas servicios 25 expedidores activos. Estos expedidores transportaron 7.000 carretadas de carga en 2005. Scranton--Carbondale a línea y al Scranton-a-Mt. La línea de Pocono proporciona la carga y el servicio del pasajero. El LCRA también agregó cinco nuevas millas de la línea a su área de servicio que proporciona el acceso del pasajero y de la carga de Scranton a la ciudad de Moosic.

El ferrocarril pacífico canadiense (CP) también funciona dentro del condado de Lackawanna y ha transportado la carga en las líneas del carril que funcionan localmente entre Harrisburg, Sunbury, Taylor y Scranton en Pennsylvania y en Binghamton Nueva York. El CP conecta con el LCRA en su terminal intermodal situado en las yardas de Taylor en la ciudad de Taylor. En la adición al CP, el LCRA también conecta con el ferrocarril meridional de Norfolk en la cuenta Y. de Monroe.

Las excursiones históricas nacionales del sitio de Steamtown de los servicios del parque nacional utilizan el Mt. Línea de Pocono para el recorrido entre Scranton y la ciudad de Moscú mientras que la línea del laurel de LCRA servirá como la ruta para la operación histórica de la carretilla del condado de Lackawanna.

Los planes futuros para el LCRA incluyen los planes para el servicio del pasajero de Scranton a New York City vía Hoboken, New Jersey. El tren ofrecerá las opciones adicionales del recorrido para los viajeros vía el uso del Lackawanna Cortar-Fuera de línea que transfiere en la línea de Morris a Hoboken. Se estima el tiempo total del recorrido para ser menos de 3 horas.

Largo Gama Plan estratégico del carril:

La meta de regionalizing los activos del carril de Pennsylvania del noreste vino a la fruición con la creación de la autoridad regional nordestal del ferrocarril de Pennsylvania (PNRRA) en 2006. Este sistema de carril regional estira de Carbondale a Scranton con la región de Pocono hasta el final a Stroudsburg del este y al agua Gap de Delaware.

Este sistema de carril regional eficiente 100-mile funciona servicio de la carga y del pasajero en cuatro condados en Pennsylvania nordestal, y ha sido muy acertado en el localización de nuevas industrias carril-dependientes en los condados de Monroe y de Lackawanna, que han creado. Estos esfuerzos han creado centenares de los nuevos trabajos para la región.

Los servicios de la carril-carga sobre el sistema regional son proporcionados por el operador privado del carril del portador común, el Delaware-Lackawanna Railroad Company, inc. (DLRR), bajo contrato con el PNRRA que posee los activos y las características del carril. La autoridad del carril y los DLRR trabajan de cerca juntos para poner la región y las industrias regionales a la economía global para ayudar a industrias existentes para ampliarse, y para atraer nuevas industrias carril-dependientes para localizar en Pennsylvania del noreste.

Ejemplos de una nueva industria importante que la autoridad del carril ayudada para localizar en nuestra región era el molino harinero de \$40+ millón en el Mt. Pocono la facilidad de fabricación plástica de las nuevas laminaciones en Archbald es un buen ejemplo de una industria regional existente que PNRRA asistió ampliar. El PNRRA sirve actualmente cerca de 25 industrias activas del carril en la región, y está trabajando actualmente con varias nuevas perspectivas industriales carril-dependientes.

Las metas a largo plazo del PNRRA son continuar siendo una fuerza importante del desarrollo económico en Pennsylvania del noreste y continuando solicitando, poniendo, y ampliando nuevas industrias a lo largo de la red regional del carril de 100 millas.

Otra meta importante de PNRRA es terminar con éxito la restauración del servicio entre Scranton, las regiones del pasajero del carril de Pocono, New Jersey, y New York City antes de 2011. PNRRA patrocina este proyecto vital en Pennsylvania, y en sociedad con el tránsito de New Jersey, está avanzando el proyecto del BI-estado sobre un horario expeditivo. PNRRA espera obtener las aprobaciones ambientales federales necesarias para este proyecto antes del septiembre de 2007, y después proceder a la ingeniería final en 2008 y 2009, con la construcción a comenzar en 2010.

Luzerne Condado:

El Luzerne Rail Corporation (LCRC) funciona 56 millas de la línea de la carga-solamente y mantiene a total de 25 expedidores. La línea del carril de Luzerne y de Susquehanna parte en cuatro ramas - el rama de Westside, el rama industrial del parque de Hannover, el rama de Avoca, y el rama de la montaña. LRCR compró la línea en 1996. Los coches movidos, 2.125 Del LCRC en 2005 y han expendido \$4 millones en la rehabilitación, las reparaciones y nueva construcción durante los cuatro años pasados usando concesiones de RFAP, línea artículos del presupuesto en capitales y los fondos de FEMA/PEMA

Se ha terminado el estudio del pasajero-carril y la línea será utilizada de cuadrado de la calle del mercado en Wilkes-Barra céntrica al intercambio con el carril del CP en las yardas de Hudson en una distancia de aproximadamente 3.8 millas. El carril del CP será utilizado para conectar con Scranton.

El LCRC está en el proceso de restaurar el rama de Suscon en el municipio de Pittston para mantener un nuevo desarrollo de Mericle, uno de los reveladores comerciales más grandes en el área.

Aproximadamente 4 acres de las yardas de Ashley han sido desarrollados por Petro Gas y un segundo revelador está buscando 4 acres adicionales dentro de las yardas para el desarrollo.

Empresa a riesgo compartido con la mayor Cámara de Pittston de Comercio para un camino nuevo de la entrada de la calle de McAlpine a la característica combinada de LCRC y del compartimiento se ha financiado parcialmente, y el LCRC cree que los fondos restantes serán alcanzados pronto. Sus esfuerzos de recibir una concesión del acto 2 del departamento de la protección del medio ambiente para desarrollar 80 acres en las yardas de Ashley están también en curso.

Largo Gama Metas:

Dos de las metas de la gama larga del Luzerne County Rail Corporation (LCRC) es terminar fases II e III de los carriles del parque de Pittston Riverfront con los rastros proyectan. La fase I fue terminada y dedicada el 2 de junio de 2007. Además de fondos del realce del transporte, el proyecto recibió el financiamiento de DCED directo para un realce del desastre de la mina de Knox y de los monumentos del eje de aire del águila puesto que el rastro pasa por estos dos monumentos. La fase II del proyecto continuará el rastro al sur para poner el cuadrado de la calle en ciudad de la Wilkes-Barra y conectará con el sistema del rastro del dique del condado de Luzerne. El coste para esta fase se estima en \$1.6 millones. La fase III del proyecto ampliará el norte del rastro a la línea de condado de Luzerne/Lackawanna en la ciudad de Duryea.

El trabajo de Rehab ha comenzado por la línea secundaria de la Wilkes-Barra (Wilkes-Barra a la ciudad de Pittston) y la línea de Hudson (Air Products, Inc. en el municipio de Hannover a Hudson). \$243.264 FRAP los fondos será utilizado junto con \$135.282 del presupuesto en capitales que financia para este proyecto. La autoridad del reconstrucción del condado de Luzerne contribuirá fondos que emparejan del 30% de \$104.256 y \$57.978 para traer la cantidad total del proyecto a \$540.780. Este proyecto servirá Air Products Inc. para el movimiento de sus

cambiadores de calor. Otros expedidores que beneficiarán del proyecto incluyen Milazzo Brothers, Lion Brewery, Solomon Industries, Hutig Corp., Letica, y taza de Maui.

Otro proyecto de la gama larga en el cual el LCRA está implicado es la restauración del motor 1942 de Vulcan. El motor de Vulcan fue construido por los trabajos del hierro de Vulcan, una industria dominante en el condado de Luzerne en el apogeo de la era de la explotación hullaera. Sirve como recordatorio del área carbonífera y de la herencia de trabajo del local. La planta de Vulcan ha estado cerrada por muchos años, pero el motor sobrevivió y fue situado en el cuadrado de la calle del mercado en la ciudad de la Wilkes-Barra por muchos años. Ahora se está conteniendo en R.M. Delevan Inc. en Pittston. Una vez que se haya terminado la restauración, será utilizada para tirar del coche de un visitante del cuadrado de la calle del mercado en Wilkes-Barra al parque de Pittston Riverfront. La ruta será paralelo a Carril-con rastros alineada y el río de Susquehanna.

AVIACIÓN

Wyoming Aeropuerto del valle: El aeropuerto de la Wilkes-Barra/del valle de Wyoming fue fundado en 1929 y es poseído por Luzerne County y funcionado por un operador bajo fijo (FBO) con la capacidad para las pequeñas empresas adicionales. Funciona como aeropuerto general de la aviación con una capacidad del diseño del aterrizaje para el avión de BII. En y del apagado-campo de aviación las instalaciones se planean para las mejoras con un énfasis en el realce del uso de seguridad y del negocio. El aeropuerto proporciona los hangares, tie-downs, 100LL y echa en chorro el aprovisionar de combustible de A, las escuelas del vuelo, los servicios del vuelo, y los servicios de reparación aeronáuticos importantes y de menor importancia para los negocios y el público en general. La facilidad consiste en un cauce 7/25, 337 pies del asfalto de largo; y un cauce 9/27 del césped, 2200 pies desea.

Aeropuerto internacional de Wilkes-Barre/Scranton (AVP): El aeropuerto acomoda actualmente 60 llegadas/salidas diarias a 12 cubos importantes con 7 líneas aéreas, y ofrece servicio a más de 450 destinos. Las líneas aéreas que proporcionan servicio al aeropuerto incluyen continental, conexión, conexión de delta, los E.E.U.U. Vías aéreas, los E.E.U.U. Las vías aéreas expresan, expreso unida, y Northwest Airlines.

En curso en AVP está actualmente un proyecto trifásico del desarrollo. Ponga en fase una construcción implicada de un garage del estacionamiento de la cuatro-historia y de vías de acceso nuevo-pavimentadas. La fase 2 incluye el terminal avanzado reciente-terminado que contiene 6 puertas que suben, restaurantes nuevos, acceso sin hilos-equipado, tienda de regalos, los visitantes locales' se centra, playroom, y una capilla non-denominational. La fase 3 incluirá la construcción de una facilidad del almacenaje del flete aéreo de 20.000 pies cuadrados, de una torre de control avanzada \$10 millones del tráfico aéreo, y de un edificio federal de la administración de la aviación (FAA). Según el FAA, las renovaciones y las mejoras en el aeropuerto servirán a más de 35.000 pasajeros por año. (Informe de los indicadores, JUSC).

NUEVAS INICIATIVAS

RUTAS DE LA CIUDAD STREETS/SAFE DEL TRANSPORTE ENHANCEMENT/HOME A ENSEÑAR (TE/HTS/SRTS)

Desde la aprobación del plan de la gama larga 2003-2025, el gobernador Rendell estableció un nuevo programa, conocido como las calles de la ciudad natal y rutas seguras para enseñar. El propósito del programa de las calles de la ciudad natal era mejorar la calidad de la vida y animar la reinversión en y el reconstrucción de los centros de la ciudad. El propósito de las rutas seguras de enseñar programa era establecer, donde factible, las rutas que caminaban seguras que permitirían a estudiantes caminar a la escuela y promover una forma de vida más sana.

El Lackawanna/Luzerne MPO recibió una asignación para este programa de \$2.524.000 que podrían ser utilizados de una vez o separarse hacia fuera sobre un período de cuatro años. Cada condado recibió la mitad del total, \$1.262.000. Durante el primer redondo de estos dos programas, el MPO recibió 16 usos que peticiones de financiamiento totales compensaron lejos la cantidad de fondos disponibles. El comité consultivo del transporte del MPO decidía asignar todos los fondos contemporáneamente. Lo que sigue es una breve descripción del proyecto y las asignaciones de financiamiento de esos usos el MPO financiaron para la inicial redonda de HTS/SRTS:

Proyecto	Patrocinador	Fondos
Casero Ciudad Calles Luzerne Condado		
Ciudad Streetscape de Dallas; Construcción y/o reemplazo de aceras y de la creación de ambiente peatón-amistoso	Ciudad de Dallas	\$ 36.900
Rutas seguras a enseñar Luzerne Condado		
Proyecto	Patrocinador	Fondos
en centro de la ciudad tradicional. Embelllecimiento de Hazleton	Ciudad de Hazleton	\$554.300
Embelllecimiento céntrico de Hazleton y mejoras del pasillo al complemento el amplio proyecto del pasillo de la calle.		
Embelllecimiento del oeste de Hazleton	W. Hazleton B.	\$199.916
Extensión de la amplia calle proyecto de la mejora del pasillo. E. Camino del condado, municipio del mayordomo	Municipio del mayordomo	\$237.480
Proporcione 5 carriles que caminan/biking de los pies a lo largo de ambos lados del E. Camino del condado para conmute a la escuela primaria de los tambores		
Municipio de Hannover	Municipio de Hannover	\$223.303
Aceras nuevas, mejoras del crosswalk, nuevas El encintado corta adentro la vecindad del parque Eleme- de las heces escuela tary, elemental conmemorativo, y High School secundaria del área de Hannover		

Condado de Lackawanna	Ciudad de Scranton	\$969.351
-----------------------	--------------------	-----------

Ciudad de Scranton, bloque 500 de
Acera de la avenida de Lackawanna y
Revitalización de Streetscape incluyendo nuevo
luces, aceras nuevas y encintados.

Para el 2003/2004 que financiaba alrededor, los condados recibieron \$698.000 por cada uno en el financiamiento del realce del transporte que fue asignado a los proyectos siguientes:

Proyecto	Patrocinador	Financiamiento
Luzerne Condado		
Puente del peatón de Ashmore	Gr. Carriles de Hazleton a los rastros	\$210.450
Realces de la entrada	Hazle Twp. MCOG	\$65.550
Proyecto	Patrocinador	Financiamiento

Rastro del guerrero de Susquehanna	Guerrero de Susquehanna	\$422.000
Ciudad de Pittston céntrica	Ciudad de Pittston	\$373.801

Mejoras de Streetscape
Lackawanna Condado

Vapor de Boston y de Maine	Lackawanna/Wyoming	\$334.236
Restauración locomotor, Fase II	Ferrocarril del valle histórico Sociedad	
Erie Lackawanna que cena el coche	Erie Lackawanna que cena	\$94.890
Restauración 741	Sociedad de la preservación del coche	
Rastro que camina de Dalton Streamside Fase II	Ciudad de Dalton	\$227.123

Cuadrado del Providence de la fase II	N. Vecindad de Scranton	\$287.500
Proyecto del reconstrucción	Asociación de los hombres de negocios	

Para el 2005/2006 que financiaba alrededor, los condados recibieron un total de \$1.060.000 de los cuales \$296.000 tuvieron que ser utilizados para las rutas seguras para enseñar los proyectos (SRTS). El comité consultivo del transporte de Lackawanna/Luzerne MPO recomendó los proyectos siguientes para financiar:

Proyecto	Patrocinador	Financiamiento
Luzerne Condado		
N. St. de Washington cerca de Coughlin High School secundaria	Ciudad de la Wilkes-Barra	\$285.000 (SRTS)
S. St. de Washington Iluminación Proyecto	Ciudad de la Wilkes-Barra	\$285.000 (TE)
La restauración de la casa del motor	Área blanca del asilo Biblioteca de la comunidad	\$350.000 (TE)
Acera de la avenida de George Restauración	Ciudad de la Wilkes-Barra	\$11.000 (SRTS)
Muesca B. de Hannover T./Sugar. Rastro recreacional	Conservación de la tierra	\$59.275 (TE) \$57.500 (TE)
Proyecto	Patrocinador	Financiamiento
D& L rastro del carril Herencia nacional	Delaware y Lehigh	\$402.500

Lackawanna Condado

Carbondale Streetscape Mejoras, fase II	Ciudad de Carbondale	\$428.999
Ciudad Streetscape de Jermyn Mejoras	Ciudad de Jermyn	\$536.000
Coche 5205 de la carretilla de Philadelphia	Condado de Lackawanna	\$68.077
	Carretilla eléctrica de la ciudad Estación y museo	
Universidad de Lackawanna Streetscape	Universidad de Lackawanna	\$26.923
Herencia de Lackawanna Río Greenway (SRTS)	Herencia de Lackawanna Autoridad del valle	\$302.750

Plan financiero

Año del gasto - Carretera/puente

Las regulaciones federales del planeamiento requieren el plan del transporte de la gama larga del interino (LRTP) incluir un plan financiero que demuestre la consistencia de las inversiones propuestas del transporte con los fondos actuales y proyectados. El plan financiero debe reflejar condiciones existentes, tendencias históricas, y los costes calculados en un año de la base del gasto (YOE).

El plan actual del transporte de la gama larga del interino para la región de Lackawanna Luzerne se ha enmendado para resolver el año de los requisitos del gasto dispuestos por las regulaciones federales del planeamiento para los proyectos de la carretera/de los puentes y los proyectos del tránsito.

El plan actual del transporte de la gama larga del interino está bajo contrato que se pondrá al día y aprobado por la organización metropolitana del planeamiento en el plazo de los 12 meses próximos. El plan actualizado del transporte de la gama larga será obediente con todas las regulaciones federales del planeamiento incluyendo el año del gasto.

Los métodos siguientes fueron utilizados para establecer proyectaron fondos de la carretera/ del puente al año 2030 y emparejan las necesidades del proyecto identificadas en el listado del proyecto con los fondos disponibles anticipados.

Las asunciones aplicadas incluyen:

- Todos los costes y rédito del proyecto se calculan en un año del `de base del gasto' según los requisitos de SAFETEA-LU.
- Por estado y la dirección federal:
 - Todos los costes estimados del proyecto se asumen para crecer el 4% anualmente
 - El rédito federal de la carretera y del puente se proyecta para crecer 4.25% anualmente.
 - ("Punto") fondos discrecionales y reservas legislativas eran calculados de tendencias históricas y permanecen en un nivel constante
- No se ha hecho ningunas asunciones con respecto a federal potencial o legislación del estado.

P proyectado que financia para el Lackawanna/Luzerne MPO

o Tarifa de crecimiento Financiamiento del TIP

13		\$71.725.523
15		\$74.246.764
17		\$77.361.587
medio		\$74.444.625 (línea de fondo para el crecimiento futuro)

1	1.0425	\$77.608.521
2	1.0425	\$80.906.883
3	1.0425	\$84.345.426
4	1.0425	\$87.930.107
5	1.0425	\$91.667.136
6	1.0425	\$95.562.989
7	1.0425	\$99.624.416
8	1.0425	\$103.858.454
9	1.0425	\$108.272.438
10	1.0425	\$112.874.017
11	1.0425	\$117.671.163
12	1.0425	\$122.672.187
13	1.0425	\$127.885.755
14	1.0425	\$133.320.900
15	1.0425	\$138.987.038
16	1.0425	\$144.893.987
17	1.0425	\$151.051.981
18	1.0425	\$157.471.691
19	1.0425	\$164.164.238
20	1.0425	\$171.141.218

total proyectó fondos: 2011-2030 \$2.371.910.546

TIP 2007 \$ 238.601.394

total: **\$2.610.511.939**

costos totales: **\$2.610.472.885**

bajo de expendido cerca: \$ **39.054**

ANÁLISIS DEL TRÁNSITO YOE

Para determinar el YOE para la porción del tránsito del plan de la gama larga, el MPO entró en contacto con a tres operadores del tránsito en la región para obtener la historia necesaria del rédito y proyectó necesidades a largo plazo.

El MPO utilizó un índice inflacionista de el 4%, recomendado por la administración federal del tránsito, para ambos rédito proyectado y los costes.

El resultado del análisis se contornea en las páginas siguientes:

Rédito 2007 - 2030 de la autoridad del transporte del condado de Luzerne

Año del gasto

Año	Base Coste	Inflación Cantidad	Proyectado Rédito
2007	\$6.753.362	\$270,134	\$7.023.496
2008	\$7.023.496	\$280,940	\$7.304.436
2009	\$7.304.436	\$292,177	\$7.596.613
2010	\$7.596.613	\$303,865	\$7.900.478
2011	\$7.900.478	\$316,019	\$8.216.497
2012	\$8.216.497	\$328,660	\$8.545.157
2013	\$8.545.157	\$341,806	\$8.886.963
2014	\$8.886.963	\$355,479	\$9.242.442
2015	\$9.242.442	\$369,698	\$9.612.140
2016	\$9.612.140	\$384,486	\$9.996.626
2017	\$9.996.626	\$399,865	\$10.396.491
2018	\$10.396.491	\$415,860	\$10.812.351
2019	\$10.812.351	\$432,494	\$11.244.845
2020	\$11.244.845	\$449,794	\$11.694.639
2021	\$11.694.639	\$467,786	\$12.162.425
2022	\$12.162.425	\$486,497	\$12.648.922
2023	\$12.648.922	\$505,957	\$13.154.879
2024	\$13.154.879	\$526,195	\$13.681.074
2025	\$13.681.074	\$547,243	\$14.228.317
2026	\$14.228.317	\$569,133	\$14.797.450
2027	\$14.228.317	\$569,133	\$14.797.450
2028	\$14.797.450	\$591,898	\$15.389.348
2029	\$15.389.348	\$615,574	\$16.004.922
2030	\$16.004.922	\$640,197	\$16.645.119

Rédito proyectado total **\$16.645.119**

**Luzerne Condado Autoridad del transporte (LCTA)
YOE para los costes del
proyecto**

Año	2010
Autobuses de la compra 8	\$2.800.000
Cámaras fotográficas de la seguridad	\$40,000
Equipo de la tienda	\$40,000
Computadoras	\$20,000
Total	\$2.900.000

Año	Base Coste	Inflación Cantidad	Proyectado Coste
------------	-------------------	---------------------------	-------------------------

2007	2,900,000	116,000	\$3.016.000
2008	3,016,000	120,640	\$3.136.640
2009	3,136,640	125,466	\$3.262.106
2010	3,262,106	130,484	\$ 3.392.590

2011 YOE

Autobuses nuevos de la compra 3			\$1.080.000
Substituya el sistema de radio/del envío			\$75,000
	Total		\$1.155.000

Año	Base Coste	Inflación Cantidad	YOE
2007	\$1.155.000	\$46,200	\$1.201.200
2008	\$1.201.200	\$48,048	\$1.249.248
2009	\$1.249.248	\$49,970	\$1.299.218
2010	\$1.299.218	\$51,969	\$1.351.187
2011	\$1.351.187	\$54,047	\$1.405.234

2012 YOE

Substituya el material informático			\$20,000
Rehab Edificios Y argumentos			\$120,000
	Total		\$140,000

Año	Base Coste	Inflación Cantidad	YOE
2007	\$140,000	\$5,600	\$145,600
2008	\$145,600	\$5,824	\$151,424
2009	\$151,424	\$6,057	\$157,481
2010	\$157,481	\$6,299	\$163,780
2011	\$163,780	\$6,551	\$170,331
2012	\$170,331	\$6,813	\$177,144

2013 YOE

Sistema del localizador del vehículo			\$500,000
	Total		\$500,000

Año	Base Coste	Inflación Cantidad	YOE
2007	\$500,000	\$20,000	\$520,000
2008	\$520,000	\$20,800	\$540,800
2009	\$540,800	\$21,632	\$562,432
2010	\$562,432	\$22,497	\$584,929
2011	\$584,929	\$23,397	\$608,326
2012	\$608,326	\$24,333	\$632,659
2013	\$632,659	\$25,306	\$657,965

2015 YOE

Mantenga el reemplazo de los vehículos			\$150,000
Reemplazo del equipo de la tienda			\$250,000
	Total		\$400,000

Año	Base Coste	Inflación Cantidad	YOE
2007	\$400,000	\$16,000	\$416,000
2008	\$416,000	\$16,640	\$432,640

2009	\$432,640	\$17,306	\$449,946
2010	\$449,946	\$17,998	\$467,944
2011	\$467,944	\$18,718	\$486,662
2012	\$486,662	\$19,466	\$506,128
2013	\$506,128	\$20,245	\$526,373
2014	\$526,373	\$21,055	\$547,428
2015	\$547,428	\$21,897	\$569,325

2018 YOE

Reemplazos del autobús	\$5.139.950
Reemplazo del sistema de teléfono	\$50,000
Total	\$5.189.950

Año	Base Coste	Inflación Cantidad	YOE
2007	\$5.189.950	\$207,598	\$5.397.548
2008	\$5.397.548	\$215,902	\$5.613.450
2009	\$5.613.450	\$224,538	\$5.837.988
2010	\$5.837.988	\$233,520	\$6.071.508
2011	\$6.071.508	\$242,860	\$6.314.368
2012	\$6.314.368	\$252,575	\$6.566.943
2013	\$6.566.943	\$262,678	\$6.829.621
2014	\$6.829.621	\$273,185	\$7.102.806
2015	\$7.102.806	\$284,112	\$7.386.918
2016	\$7.386.918	\$295,477	\$7.682.395
2017	\$7.682.395	\$307,296	\$7.989.691
2018	\$7.989.691	\$319,588	\$8.309.279

2020 YOE

Reemplazo del sistema de teléfono	\$100,000
Renueve los edificios y los argumentos	\$250,000

Año	Base Coste	Total Inflación Cantidad	\$350,000 YOE
2007	\$350,000	\$14,000	\$364,000
2008	\$364,000	\$14,560	\$378,560
2009	\$378,560	\$15,142	\$393,702
2010	\$393,702	\$15,748	\$409,450
2011	\$409,450	\$16,378	\$425,828
2012	\$425,828	\$17,033	\$442,861
2013	\$442,861	\$17,714	\$460,575
2014	\$460,575	\$18,423	\$478,998
2015	\$478,998	\$19,160	\$498,158
2016	\$498,158	\$19,926	\$518,084
2017	\$518,084	\$20,723	\$538,807
2018	\$538,807	\$21,552	\$560,359
2019	\$560,359	\$22,414	\$582,773
2020	\$582,773	\$23,311	\$606,084

2025 YOE

Reemplazo de los vehículos del servicio	\$250,000
Reemplazo del equipo de la tienda	\$400,000
Reemplazo del material informático	\$75,000
Total	\$725,000

Año	Base Coste	Inflación Cantidad	YOE
2007	\$725,000	\$29,000	\$754,000
2008	\$754,000	\$30,160	\$784,160
2009	\$784,160	\$31,366	\$815,526
2010	\$815,526	\$32,621	\$848,147
2011	\$848,147	\$33,926	\$882,073
2012	\$882,073	\$35,283	\$917,356

2013	\$917,356	\$36,694	\$954,050
2014	\$954,050	\$38,162	\$992,212
2015	\$992,212	\$39,688	\$1.031.900
2016	\$1.031.900	\$41,276	\$1.073.176
2017	\$1.073.176	\$42,927	\$1.116.103
2018	\$1.116.103	\$44,644	\$1.160.747
2019	\$1.160.747	\$46,430	\$1.207.177
2020	\$1.207.177	\$48,287	\$1.255.464
2021	\$1.255.464	\$50,219	\$1.305.683
2022	\$1.305.683	\$52,227	\$1.357.910
2023	\$1.357.910	\$54,316	\$1.412.226
2024	\$1.412.226	\$56,489	\$1.468.715
2025	\$1.468.715	\$58,749	\$1.527.464

**Costes totales del
proyecto**

Año	Coste
2010	\$3.392.590
2011	\$1.405.234
2012	\$177,144
2013	\$657,965
2015	\$569,325
2018	\$8.309.279
2020	\$606,084
2025	\$1.527.464
Total	\$16.645.085

Rédito proyectado total	\$16.645.119
Costes proyectados total	\$16.645.085

Hazleton Tránsito público 2007 - 2030

Año del gasto

Rédito

**Tasa de inflación el
4%**

Año	Base Coste	Inflación Cantidad	YOE
2007	\$6.180.778	\$247,231	\$6.428.009
2008	\$6.428.009	\$257,120	\$6.685.129
2009	\$6.685.129	\$267,405	\$6.952.534
2010	\$6.952.534	\$278,101	\$7.230.635
2011	\$7.230.635	\$289,225	\$7.519.860
2012	\$7.519.860	\$300,794	\$7.820.654
2013	\$7.820.654	\$312,826	\$8.133.480
2014	\$8.133.480	\$325,339	\$8.458.819
2015	\$8.458.819	\$338,353	\$8.797.172
2016	\$8.797.172	\$351,887	\$9.149.059
2017	\$9.149.059	\$365,962	\$9.515.021
2018	\$9.515.021	\$380,601	\$9.895.622
2019	\$9.895.622	\$395,825	\$10.291.447
2020	\$10.291.447	\$411,658	\$10.703.105
2021	\$10.703.105	\$428,124	\$11.131.229
2022	\$11.131.229	\$445,249	\$11.576.478
2023	\$11.576.478	\$463,059	\$12.039.537
2024	\$12.039.537	\$481,581	\$12.521.118
2025	\$12.521.118	\$500,845	\$13.021.963
2026	\$13.021.963	\$520,879	\$13.542.842
2027	\$13.542.842	\$541,714	\$14.084.556
2028	\$14.084.556	\$563,382	\$14.647.938
2029	\$14.647.938	\$585,918	\$15.233.856
2030	\$15.233.856	\$609,354	\$15.843.210

Rédito proyectado total	\$15.843.210
Costes totales del proyecto	\$10.569.169

Hazleton Tránsito público 2007-2030**Año del gasto****Costes propuestos del proyecto****Tasa de inflación el 4%****2009 YOE**

Reemplazo del vehículo del servicio	\$30,000
Reemplazo de SUV	\$30,000
Reemplazo de computadoras	\$7,000
Reemplazo de los cobertizos	\$45,000
Total	\$112,000

Año	Base Coste	Inflación Cantidad	YOE
2007	\$112,000	\$4,480	\$116,480
2008	\$116,480	\$4,659	\$121,139
2009	\$121,139	\$4,846	\$125,985

2010 YOE

Reemplazo de autobuses	\$120,000
Reemplazo de las furgonetas del ADA	\$45,000
Total	\$165,000

Año	Base Coste	Inflación Cantidad	YOE
2007	\$165,000	\$6,600	\$171,600
2008	\$171,600	\$6,864	\$178,464
2009	\$178,464	\$7,139	\$185,603
2010	\$185,603	\$7,424	\$193,027

2011 YOE

Reemplazo de autobuses	\$630,000
Reemplazo de las furgonetas del ADA	\$45,000
Total	\$675,000

Año	Base Coste	Inflación Cantidad	YOE
2007	\$675,000	\$27,000	\$702,000
2008	\$702,000	\$28,080	\$730,080
2010	\$730,080	\$29,203	\$759,283
2011	\$759,283	\$30,371	\$789,654

2013 YOE

Reemplazo de las furgonetas del ADA	\$45,000
Reemplazo de computadoras	\$7,000
Total	\$52,000

Año	Base Coste	Inflación Cantidad	YOE
2007	\$52,000	\$2,080	\$54,080
2008	\$54,080	\$2,163	\$56,243
2009	\$56,243	\$2,250	\$58,493
2010	\$58,493	\$2,340	\$60,833

2011	\$60,833	\$2,433	\$63,266
2012	\$63,266	\$2,531	\$65,797
2013	\$65,797	\$2,632	\$68,429

**2014
YOE**

Reemplazo de autobuses		\$630,000
Reemplazo de SUV		\$30,000
	Total	\$660,000

Año	Base Coste	Inflación Cantidad	YOE
2007	\$660,000	\$26,400	\$686,400
2008	\$686,400	\$27,456	\$713,856
2009	\$713,856	\$28,554	\$742,410
2010	\$742,410	\$29,696	\$772,106
2011	\$772,106	\$30,884	\$802,990
2012	\$802,990	\$32,120	\$835,110
2013	\$835,110	\$33,404	\$868,514
2014	\$868,514	\$34,741	\$903,255

2015
YOE

Reemplazo de autobuses		\$120,000
Reemplazo de las furgonetas del ADA		\$45,000
Reemplazo del vehículo del servicio		\$30,000
	Total	\$195,000

Año	Base Coste	Inflación Cantidad	YOE
2007	\$195,000	\$7,800	\$202,800
2008	\$202,800	\$8,112	\$210,912
2009	\$210,912	\$8,436	\$219,348
2010	\$219,348	\$8,774	\$228,122
2011	\$228,122	\$9,125	\$237,247
2012	\$237,247	\$9,490	\$246,737
2013	\$246,737	\$9,869	\$256,606
2014	\$256,606	\$10,264	\$266,870
2015	\$266,870	\$10,675	\$277,545

**2016
YOE**

Reemplazo de las furgonetas del ADA		\$45,000
	Total	\$45,000

Año	Base Coste	Inflación Cantidad	YOE
-----	---------------	-----------------------	-----

2007	\$45,000	\$1,800	\$46,800
2008	\$46,800	\$1,872	\$48,672
2009	\$48,672	\$1,947	\$50,619
2010	\$50,619	\$2,025	\$52,644
2011	\$52,644	\$2,106	\$54,750
2012	\$54,750	\$2,190	\$56,940
2013	\$56,940	\$2,278	\$59,218
2014	\$59,218	\$2,369	\$61,587
2015	\$61,587	\$2,463	\$64,050
2016	\$64,050	\$2,562	\$66,612

2017
YOE

Reemplazo de autobuses	\$945,000
Reemplazo de computadoras	\$7,000
Total	\$952,000

Año	Base Coste	Inflación Cantidad	YOE
2007	\$952,000	\$38,080	\$990,080
2008	\$99,080	\$3,963	\$103,043
2009	\$103,043	\$4,122	\$107,165
2010	\$107,165	\$4,287	\$111,452
2011	\$111,452	\$4,458	\$115,910
2012	\$115,910	\$4,636	\$120,546
2013	\$120,546	\$4,822	\$125,368
2014	\$125,368	\$5,015	\$130,383
2015	\$130,383	\$5,215	\$135,598
2016	\$135,598	\$5,424	\$141,022
2017	\$141,022	\$5,641	\$146,663

2018
YOE

Reemplazo de autobuses	\$630,000
Reemplazo de las furgonetas del ADA	\$45,000
Total	\$675,000

Año	Base Coste	Inflación Cantidad	YOE
2007	\$675,000	\$27,000	\$702,000
2008	\$702,000	\$28,080	\$730,080
2009	\$730,080	\$29,203	\$759,283
2010	\$759,283	\$30,371	\$789,654
2011	\$789,654	\$31,586	\$821,240
2012	\$821,240	\$32,850	\$854,090
2013	\$854,090	\$34,164	\$888,254
2014	\$888,254	\$35,530	\$923,784
2015	\$923,784	\$36,951	\$960,735
2016	\$960,735	\$38,429	\$999,164
2017	\$999,164	\$39,967	\$1.039.131
2018	\$1.039.131	\$41,565	\$1.080.696

2019
YOE

Reemplazo de SUV	\$30,000
Reemplazo de los cobertizos	\$45,000
Total	\$75,000

Año	Base Coste	Inflación Cantidad	YOE
2007	\$75,000	\$3,000	\$78,000
2008	\$78,000	\$3,120	\$81,120
2009	\$81,120	\$3,245	\$84,365
2010	\$84,365	\$3,375	\$87,740
2011	\$87,740	\$3,510	\$91,250
2012	\$91,250	\$3,650	\$94,900
2013	\$94,900	\$3,796	\$98,696
2014	\$98,696	\$3,948	\$102,644
2015	\$102,644	\$4,106	\$106,750
2016	\$106,750	\$4,270	\$111,020
2017	\$111,020	\$4,441	\$115,461
2018	\$115,461	\$4,618	\$120,079
2019	\$120,079	\$4,803	\$124,882

2020
YOE

Reemplazo de autobuses	\$120,000
Reemplazo de las furgonetas del ADA	\$45,000
Total	\$165,000

Año	Base Coste	Inflación Cantidad	YOE
2007	\$165,000	\$6,600	\$171,600
2008	\$171,600	\$6,864	\$178,464
2009	\$178,464	\$7,139	\$185,603
2010	\$185,603	\$7,424	\$193,027
2011	\$193,027	\$7,721	\$200,748
2012	\$200,748	\$8,030	\$208,778
2013	\$208,778	\$8,351	\$217,129
2014	\$217,129	\$8,685	\$225,814
2015	\$225,814	\$9,033	\$234,847
2016	\$234,847	\$9,394	\$244,241
2017	\$244,241	\$9,770	\$254,011
2018	\$254,011	\$10,160	\$264,171
2019	\$264,171	\$10,567	\$274,738

2021
YOE

Reemplazo de las furgonetas del ADA	\$45,000
Reemplazo del vehículo del servicio	\$30,000
Reemplazo de computadoras	\$7,000
Total	\$82,000

Año	Base Coste	Inflación Cantidad	YOE
2007	\$82,000	\$3,280	\$85,280

2008	\$85,280	\$3,411	\$88,691
2009	\$88,691	\$3,548	\$92,239
2010	\$92,239	\$3,690	\$95,929
2011	\$95,929	\$3,837	\$99,766
2012	\$99,766	\$3,991	\$103,757
2013	\$103,757	\$4,150	\$107,907
2014	\$107,907	\$4,316	\$112,223
2015	\$112,223	\$4,489	\$116,712
2016	\$116,712	\$4,668	\$121,380
2017	\$121,380	\$4,855	\$126,235
2018	\$126,235	\$5,049	\$131,284
2019	\$131,284	\$5,251	\$136,535
2020	\$136,535	\$5,461	\$141,996
2021	\$141,996	\$5,680	\$147,676

**2023
YOE**

Reemplazo de autobuses	\$630,000
Reemplazo de las furgonetas del ADA	\$45,000
Total	\$675,000

Año	Base Coste	Inflación Cantidad	YOE
2007	\$675,000	\$27,000	\$702,000
2008	\$702,000	\$28,080	\$730,080
2009	\$730,080	\$29,203	\$759,283
2010	\$759,283	\$30,371	\$789,654
2011	\$789,654	\$31,586	\$821,240
2012	\$821,240	\$32,850	\$854,090
2013	\$854,090	\$34,164	\$888,254
2014	\$888,254	\$35,530	\$923,784
2015	\$923,784	\$36,951	\$960,735
2016	\$960,735	\$38,429	\$999,164
2017	\$999,164	\$39,967	\$1,039,131
2018	\$1,039,131	\$41,565	\$1,080,696
2019	\$1,080,696	\$43,228	\$1,123,924
2020	\$1,123,924	\$44,957	\$1,168,881
2021	\$1,168,881	\$46,755	\$1,215,636
2022	\$1,215,636	\$48,625	\$1,264,261
2023	\$1,264,261	\$50,570	\$1,314,831

**2024
YOE**

Reemplazo de SUV	\$30,000
Total	\$30,000

Año	Base Coste	Inflación Cantidad	YOE
2007	\$30,000	\$1,200	\$31,200
2008	\$31,200	\$1,248	\$32,448
2009	\$32,448	\$1,298	\$33,746
2010	\$33,746	\$1,350	\$35,096
2011	\$35,096	\$1,404	\$36,500
2012	\$36,500	\$1,460	\$37,960
2013	\$37,960	\$1,518	\$39,478
2014	\$39,478	\$1,579	\$41,057
2015	\$41,057	\$1,642	\$42,699
2016	\$42,699	\$1,708	\$44,407
2017	\$44,407	\$1,776	\$46,183
2018	\$46,183	\$1,847	\$48,030
2019	\$48,030	\$1,921	\$49,951
2020	\$49,951	\$1,998	\$51,949
2021	\$51,949	\$2,078	\$54,027
2022	\$54,027	\$2,161	\$56,188
2023	\$56,188	\$2,248	\$58,436

2024 \$58,436 \$2,337 **\$60,773**

**2025
YOE**

Reemplazo de autobuses		\$120,000
Reemplazo de las furgonetas del ADA		\$45,000
Reemplazo de computadoras		\$7,000
	Total	\$175,000

Año	Base Coste	Inflación Cantidad	YOE
2007	\$175,000	\$7,000	\$182,000
2008	\$182,000	\$7,280	\$189,280
2009	\$189,280	\$7,571	\$196,851
2010	\$196,851	\$7,874	\$204,725
2011	\$204,725	\$8,189	\$212,914
2012	\$212,914	\$8,517	\$221,431
2013	\$221,431	\$8,857	\$230,288
2014	\$230,288	\$9,212	\$239,500
2015	\$239,500	\$9,580	\$249,080
2016	\$248,080	\$9,923	\$258,003
2017	\$258,003	\$10,320	\$268,323
2018	\$268,323	\$10,733	\$279,056
2019	\$279,056	\$11,162	\$290,218
2020	\$290,218	\$11,609	\$301,827
2021	\$301,827	\$12,073	\$313,900
2022	\$313,900	\$12,556	\$326,456
2023	\$326,456	\$13,058	\$339,514
2024	\$339,514	\$13,581	\$353,095
2025	\$353,095	\$14,124	\$367,219

**2026
YOE**

Reemplazo de autobuses		\$630,000
Reemplazo de las furgonetas del ADA		\$45,000

		Total	\$675,000
Año	Base Coste	Inflación Cantidad	YOE
2007	\$675,000	\$27,000	\$702,000
2008	\$702,000	\$28,080	\$730,080
2009	\$730,080	\$29,203	\$759,283
2010	\$759,283	\$30,371	\$789,654
2011	\$789,654	\$31,586	\$821,240
2012	\$821,240	\$32,850	\$854,090
2013	\$854,090	\$34,164	\$888,254
2014	\$888,254	\$35,530	\$923,784
2015	\$923,784	\$36,951	\$960,735
2016	\$960,735	\$38,429	\$999,164
2017	\$999,164	\$39,967	\$1.039.131
2018	\$1.039.131	\$41,565	\$1.080.696
2019	\$1.080.696	\$43,228	\$1.123.924
2020	\$1.123.924	\$44,957	\$1.168.881
2021	\$1.168.881	\$46,755	\$1.215.636
2022	\$1.215.636	\$48,625	\$1.264.261
2023	\$1.264.261	\$50,570	\$1.314.831
2024	\$1.314.831	\$52,593	\$1.367.424
2025	\$1.367.424	\$54,697	\$1.422.121
2026	\$1.422.121	\$56,885	\$1.479.006

**2027
YOE**

Reemplazo del vehículo del servicio	\$30,000
Total	\$30,000

Año	Base Coste	Inflación Cantidad	YOE
2007	\$30,000	\$1,200	\$31,200
2008	\$31,200	\$1,248	\$32,448
2009	\$32,448	\$1,298	\$33,746
2010	\$33,746	\$1,350	\$35,096
2011	\$35,096	\$1,404	\$36,500
2012	\$36,500	\$1,460	\$37,960
2013	\$37,960	\$1,518	\$39,478
2014	\$39,478	\$1,579	\$41,057
2015	\$41,057	\$1,642	\$42,699
2016	\$42,699	\$1,708	\$44,407
2017	\$44,407	\$1,776	\$46,183
2018	\$46,183	\$1,847	\$48,030
2019	\$48,030	\$1,921	\$49,951
2020	\$49,951	\$1,998	\$51,949
2021	\$51,949	\$2,078	\$54,027
2022	\$54,027	\$2,161	\$56,188
2023	\$56,188	\$2,248	\$58,436
2024	\$58,436	\$2,337	\$60,773
2025	\$60,773	\$2,431	\$63,204
2026	\$63,204	\$2,528	\$65,732
2027	\$65,732	\$2,629	\$68,361

**2028
YOE**

Reemplazo de las furgonetas del ADA		\$45,000
	Total	\$45,000

Año	Base Coste	Inflación Cantidad	YOE
2007	\$45,000	\$1,800	\$46,800
2008	\$46,800	\$1,872	\$48,672
2009	\$48,672	\$1,947	\$50,619
2010	\$50,619	\$2,025	\$52,644
2011	\$52,644	\$2,106	\$54,750
2012	\$54,750	\$2,190	\$56,940
2013	\$56,940	\$2,278	\$59,218
2014	\$59,218	\$2,369	\$61,587
2015	\$61,587	\$2,463	\$64,050
2016	\$64,050	\$2,562	\$66,612
2017	\$66,612	\$2,664	\$69,276
2018	\$69,276	\$2,771	\$72,047
2019	\$72,047	\$2,882	\$74,929
2020	\$74,929	\$2,997	\$77,926
2021	\$77,926	\$3,117	\$81,043
2022	\$81,043	\$3,242	\$84,285
2023	\$84,285	\$3,371	\$87,656
2024	\$87,656	\$3,506	\$91,162
2025	\$91,162	\$3,646	\$94,808
2026	\$94,808	\$3,792	\$98,600
2027	\$98,600	\$3,944	\$102,544
2028	\$102,544	\$4,102	\$106,646

**2029
YOE**

Reemplazo de autobuses		\$945,000
Reemplazo de SUV		\$30,000
Reemplazo de computadoras		\$7,000
Reemplazo de los cobertizos		\$45,000
	Total	\$1.027.000

Año	Base Coste	Inflación Cantidad	YOE
2007	\$1.027.000	\$41,080	\$1.068.080
2008	\$1.068.080	\$42,723	\$1.110.803
2009	\$1.110.803	\$44,432	\$1.155.235
2010	\$1.155.235	\$46,209	\$1.201.444
2011	\$1.210.444	\$48,418	\$1.258.862
2012	\$1.258.862	\$50,354	\$1.309.216
2013	\$1.309.216	\$52,369	\$1.361.585
2014	\$1.361.585	\$54,463	\$1.416.048

2015	\$1,416,048	\$56,642	\$1,472,690
2016	\$1,472,690	\$58,908	\$1,531,598
2017	\$1,531,598	\$61,264	\$1,592,862
2018	\$1,592,862	\$63,714	\$1,656,576
2019	\$1,656,576	\$66,263	\$1,722,839
2020	\$1,722,839	\$68,914	\$1,791,753
2021	\$1,791,753	\$71,670	\$1,863,423
2022	\$1,863,423	\$74,537	\$1,937,960
2023	\$1,937,960	\$77,518	\$2,015,478
2024	\$2,015,478	\$80,619	\$2,096,097
2025	\$2,096,097	\$83,844	\$2,179,941
2026	\$2,179,941	\$87,198	\$2,267,139
2027	\$2,267,139	\$90,686	\$2,357,825
2028	\$2,357,825	\$94,313	\$2,452,138
2029	\$2,452,138	\$98,086	\$2,550,224

**2030
YOE**

Reemplazo de autobuses	\$120,000
Reemplazo de las furgonetas del ADA	\$45,000
Total	\$165,000

Año	Base Coste	Inflación Cantidad	YOE
2007	\$165,000	\$6,600	\$171,600
2008	\$171,600	\$6,864	\$178,464
2009	\$178,464	\$7,139	\$185,603
2010	\$185,603	\$7,424	\$193,027
2011	\$193,027	\$7,721	\$200,748
2012	\$200,748	\$8,030	\$208,778
2013	\$208,778	\$8,351	\$217,129
2014	\$217,129	\$8,685	\$225,814
2015	\$225,814	\$9,033	\$234,847
2016	\$234,847	\$9,394	\$244,241
2017	\$244,241	\$9,770	\$254,011
2018	\$254,011	\$10,160	\$264,171
2019	\$264,171	\$10,567	\$274,738
2020	\$274,738	\$10,990	\$285,728
2021	\$285,728	\$11,429	\$297,157
2022	\$297,157	\$11,886	\$309,043
2023	\$309,043	\$12,362	\$321,405
2024	\$321,405	\$12,856	\$334,261
2025	\$334,261	\$13,370	\$347,631
2026	\$347,631	\$13,905	\$361,536
2027	\$361,536	\$14,461	\$375,997
2028	\$375,997	\$15,040	\$391,037
2029	\$391,037	\$15,641	\$406,678
2030	\$406,678	\$16,267	\$422,945

Costes totales de YOE

Año	YOE
2009	\$125,985
2010	\$193,027
2011	\$789,654
2013	\$68,429
2014	\$903,255
2015	\$277,545
2016	\$66,612
2017	\$146,663
2018	\$1.080.698
2019	\$124,882
2020	\$274,738
2021	\$147,676
2023	\$1.314.831
2024	\$60,773
2025	\$367,219
2026	\$1.479.006
2027	\$68,361
2028	\$106,646
2029	\$2.550.224
2030	\$422,945
Total	\$10.569.169

POTROS:

	Rédito	Subsidio	Renta total
2003	\$1.864.015	\$2.205.100	\$4.069.115
2004	\$2.033.451	\$2.324.449	\$4.357.900
2005	\$2.271.650	\$2.070.950	\$4.342.600
2006	\$2.345.987	\$2.819.945	\$5.165.932
2007	\$2.392.300	\$3.074.168	\$5.466.468
Total cinco años	\$10.907.403	\$12.494.612	\$23.402.015
Promedio de 5 años	\$2.181.481	\$2.498.922	\$4.680.403

Año	Base Coste	Inflación Cantidad	Base Rédito	Federal/estado Concesiones	Proyectado Rédito
2007	\$4.680.403				\$4.680.403
2008	\$4.680.403	\$187,216	\$4.867.619	\$1.788.425	\$6.656.044
2009	\$4.867.619	\$194,705	\$5.062.324	\$1.859.962	\$6.922.286
2010	\$5.062.324	\$202,493	\$5.264.817	\$1.934.360	\$7.199.177
2011	\$5.264.817	\$210,593	\$5.475.410	\$2.011.735	\$7.487.145
2012	\$5.475.410	\$219,016	\$5.694.426	\$2.092.204	\$7.786.630
2013	\$5.694.426	\$227,777	\$5.922.203	\$2.175.892	\$8.098.095
2014	\$5.922.203	\$236,888	\$6.159.091	\$2.262.928	\$8.422.019
2015	\$6.159.091	\$246,364	\$6.405.455	\$2.353.445	\$8.758.900
2016	\$6.405.455	\$256,218	\$6.661.673	\$2.447.583	\$9.109.256
2017	\$6.661.673	\$266,467	\$6.928.140	\$1.897.880	\$8.826.020
2018	\$6.928.140	\$277,126	\$7.205.265	\$1.860.556	\$9.065.821
2019	\$7.205.265	\$288,211	\$7.493.476	\$1.934.978	\$9.428.454
2020	\$7.493.476	\$299,739	\$7.793.215	\$2.012.377	\$9.805.592
2021	\$7.793.215	\$311,729	\$8.104.944	\$1.976.734	\$10.081.678
2022	\$8.104.944	\$324,198	\$8.429.141	\$2.055.803	\$10.484.944
2023	\$8.429.141	\$337,166	\$8.766.307	\$2.138.035	\$10.904.342
2024	\$8.766.307	\$350,652	\$9.116.959	\$2.057.704	\$11.174.663
2025	\$9.116.959	\$364,678	\$9.481.638	\$951,793	\$10.433.431
2026	\$9.481.638	\$379,266	\$9.860.903	\$989,865	\$10.850.768
2027	\$9.860.903	\$394,436	\$10.255.339	\$941,709	\$11.197.048
2028	\$10.255.339	\$410,214	\$10.665.553	\$979,377	\$11.644.930
2029	\$10.665.553	\$426,622	\$11.092.175	\$1.018.552	\$12.110.727
2030	\$11.092.175	\$443,687	\$11.535.862	\$1.059.294	\$12.595.156

	Coste bajo	Factor de la inflación	Año del gasto	
2016	Inter-Condado Transferencia Estación (potros y LCTA)			
	2008	3,652,500	0	3,652,500
	2009	3,652,500	146,100	3,798,600
	2010	3,798,600	151,944	3,950,544
	2011	3,950,544	158,022	4,108,566
	2012	4,108,566	164,343	4,272,908
	2013	4,272,908	170,916	4,443,825
	2014	4,443,825	177,753	4,621,578
	2015	4,621,578	184,863	4,806,441
	2016	4,806,441	192,258	4,998,698
2017	2 autobuses de la carretilla			
	2008	666,750	0	666,750
	2009	666,750	26,670	693,420
	2010	693,420	27,737	721,157
	2011	721,157	28,846	750,003
	2012	750,003	30,000	780,003
	2013	780,003	31,200	811,203
	2014	811,203	32,448	843,651
	2015	843,651	33,746	877,398
	2016	877,398	35,096	912,493
	2017	912,493	36,500	948,993
2020	Instale y aumente Signage electrónico (ITC, autobuses, los abrigos)			
	2008	750,000	0	750,000
	2009	750,000	30,000	780,000
	2010	780,000	31,200	811,200
	2011	811,200	32,448	843,648
	2012	843,648	33,746	877,394
	2013	877,394	35,096	912,490
	2014	912,490	36,500	948,989
	2015	948,989	37,960	986,949
	2016	986,949	39,478	1,026,427
	2017	1,026,427	41,057	1,067,484
	2018	1,067,484	42,699	1,110,183
	2019	1,110,183	44,407	1,154,591
	2020	1,154,591	46,184	1,200,774
2023	Facilidad Renovación-Principal			
	2008	1,111,000	0	1,111,000
	2009	1,111,000	44,440	1,155,440
	2010	1,155,440	46,218	1,201,658
	2011	1,201,658	48,066	1,249,724
	2012	1,249,724	49,989	1,299,713
	2013	1,299,713	51,989	1,351,701
	2014	1,351,701	54,068	1,405,769
	2015	1,405,769	56,231	1,462,000
	2016	1,462,000	58,480	1,520,480
	2017	1,520,480	60,819	1,581,299
	2018	1,581,299	63,252	1,644,551
	2019	1,644,551	65,782	1,710,333
	2020	1,710,333	68,413	1,778,747
	2021	1,778,747	71,150	1,849,897
	2022	1,849,897	73,996	1,923,893
	2023	1,923,893	76,956	2,000,848
2024	Substituya la flota existente del autobús (30) 35 ' autobuses del Bajo-Piso			
	2008	7,950,000	0	7,950,000
	2009	7,950,000	318,000	8,268,000
	2010	8,268,000	330,720	8,598,720
	2011	8,598,720	343,949	8,942,669
	2012	8,942,669	357,707	9,300,376
	2013	9,300,376	372,015	9,672,391
	2014	9,672,391	386,896	10,059,286
	2015	10,059,286	402,371	10,461,658

2016	10.461.658	418,466	10.880.124
2017	10.880.124	435,205	11.315.329
2018	11.315.329	452,613	11.767.942
2019	11.767.942	470,718	12.238.660
2020	12.238.660	489,546	12.728.206
2021	12.728.206	509,128	13.237.334
2022	13.237.334	529,493	13.766.828
2023	13.766.828	550,673	14.317.501
2024	14.317.501	572,700	14.890.201

2026 Instale y aumente Signage electrónico (ITC, autobuses, los abrigos)

2008	593,000	0	593,000
2009	593,000	23,720	616,720
2010	616,720	24,669	641,389
2011	641,389	25,656	667,044
2012	667,044	26,682	693,726
2013	693,726	27,749	721,475
2014	721,475	28,859	750,334
2015	750,334	30,013	780,348
2016	780,348	31,214	811,561
2017	811,561	32,462	844,024
2018	844,024	33,761	877,785
2019	877,785	35,111	912,896
2020	912,896	36,516	949,412
2021	949,412	37,976	987,389
2022	987,389	39,496	1,026,884
2023	1,026,884	41,075	1,067,959
2024	1,067,959	42,718	1,110,678
2025	1,110,678	44,427	1,155,105
2026	1,155,105	46,204	1,201,309

2028 Renovación de la facilidad en curso
Reemplazo y mejoras del vehículo del sistema de Paratransit (en curso)
Mantenimiento preventivo (en curso)
Arriendo del neumático (en curso)
Equipo de la ayuda (vehículos y Carro-En curso de supervisión)
Equipo de la tienda (en curso)
Hardware del ADP; Mobiliario de oficinas (en curso)

2008	460,500	0	460,500
2009	460,500	18,420	478,920
2010	478,920	19,157	498,077
2011	498,077	19,923	518,000
2012	518,000	20,720	538,720
2013	538,720	21,549	560,269
2014	560,269	22,411	582,679
2015	582,679	23,307	605,987
2016	605,987	24,239	630,226
2017	630,226	25,209	655,435
2018	655,435	26,217	681,652
2019	681,652	27,266	708,919
2020	708,919	28,357	737,275
2021	737,275	29,491	766,766
2022	766,766	30,671	797,437
2023	797,437	31,897	829,334
2024	829,334	33,173	862,508
2025	862,508	34,500	897,008
2026	897,008	35,880	932,889
2027	932,889	37,316	970,204
2028	970,204	38,808	1,009,012

Año de los totales del gasto

2008	460,500
2009	478,920
2010	498,077
2011	518,000

2012	538,720
2013	560,269
2014	582,679
2015	605,987
2016	5,628,925
2017	1,604,428
2018	681,652
2019	708,919
2020	1,938,585
2021	766,766
2022	797,437
2023	2,830,183
2024	15,752,709
2025	897,008
2026	2,134,198
2027	970,204
2028	1,009,012