

COMPTE-RENDU DE LA CONFERENCE ANNUELLE DU
"NORTH ATLANTIC HIGHWAY PLANNING OFFICIALS"
(NAHPO) TENUE A SARATOGA SPRINGS, NEW YORK,
DU 27 au 30 SEPTEMBRE 1987.

CANQ
TR
GE
PR
171

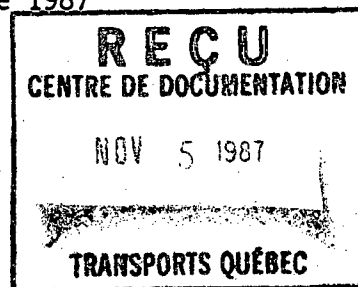


471 204

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
200, RUE DORCHESTER SUD, 1e
QUÉBEC, (QUÉBEC)
G1K 5Z1

Québec, le 15 octobre 1987

- A : Monsieur Yvan Demers, ing.
Sous-ministre adjoint
Directeur général du génie
- ET : Monsieur Jean-Luc Simard, ing.
Directeur de la planification routière
- DE : Monsieur Pierre Toupin, Chef
Service de la planification
du système routier
- OBJET : Compte rendu de la conférence annuelle du
"North Atlantic Highway Planning Officials"
(NAHPO) tenue à Saratoga Springs, New-York,
du 27 au 30 septembre 1987



Ministère des Transports
Centre de documentation
930, Chemin Ste-Foy
6e étage
Québec (Québec)
G1S 4X9

Je vous transmets pour votre information un bref compte rendu des exposés et des discussions qui ont été l'objet de la 40^e conférence annuelle du NAHPO. Cette conférence a comporté 14 sessions lesquelles sont présentées en annexe. Il sera traité dans ce document des sessions suivantes:

1. 2020 Consensus Transportation Program
2. Management of Resources: People / Infrastructure / Finances
3. Economic Impact of Transportation Investments
4. Truck Issues in the Northeast
5. Commuting in America
6. Legislative Forum: Transportation Priorities
7. Urban Congestion: Space and Funding Constraints
8. Futurs hôtes du NAHPO.

CANQ
TR
GE
PR
171

1. 2020 CONSENSUS TRANSPORTATION PROGRAM

Ce programme a été créé par AASHTO en février 1987 dans le but d'élaborer un consensus commun sur une politique nationale de transport terrestre répondant aux besoins des États-Unis pour le 21^e siècle.

La mise en place de ce programme est attribuable selon M. Francis Francois, directeur exécutif du AASHTO, à la très grande difficulté à faire adopter par le Congrès le "Surface Transportation and Uniform Relocation Assistance Act of 1987". Compte tenu que cette loi doit expirer en 1991, il est devenu nécessaire d'élaborer d'ici cette échéance un but et un niveau atteignable de services de transport que la population et les usagers vont appuyer et que les élus pourront mettre en oeuvre. En fait, on veut établir le même type de consensus qui avait été adopté il y a plus de trente ans concernant la mise en place du réseau routier inter états.

Pour mettre en place ce programme, trois grandes étapes ont été prévues:

- le rassemblement de l'information;
- l'esquisse de scénarios;
- l'établissement d'un consensus.

Pour rassembler l'information, il a été prévu de tenir des forums publics dans chaque état afin de connaître la perception des principaux intervenants concernés tels que les représentants des gouvernements locaux, des industries et des usagers. Les résultats de ces forums publics seront synthétisés dans un document dont la publication est prévue à l'été 1988. Également, diverses recherches seront amorcées par le Transportation Research Board afin d'identifier les principaux problèmes de transport auxquels les États-Unis devront faire face dans l'avenir.

La deuxième étape implique l'identification de divers scénarios d'intervention (programmes de transport) par les secteurs publics et privés ainsi que leur évaluation.

Enfin, la troisième implique l'établissement d'un vaste consensus sur la meilleure politique de transport à long terme pour les États-Unis.

Dans le cadre de ce programme, d'importantes questions seront abordées dont:

- les rôles des différents paliers gouvernementaux (fédéral, états, municipalités): Qui doit payer et combien au cours du prochain siècle? En 1987, il est prévu aux États-Unis des dépenses totales de 64 milliards de dollars dont 24% par le gouvernement fédéral. Selon les tendances actuelles, il est prévu en 1992 des dépenses de 80 \$ milliards dont environ 18 à 20% par le gouvernement fédéral. La part des gouvernements locaux et des états est appelée à s'accroître de façon considérable.
- la congestion urbaine, laquelle semble de plus en plus s'accroître;
- le besoin de nouveaux ponts pour le système ferroviaire;
- l'identification de nouvelles approches permettant de collecter les coûts à l'usager auprès des utilisateurs du réseau routier.

2. MANAGEMENT OF RESOURCES: PEOPLE / INFRASTRUCTURE / FINANCES

Plusieurs problèmes de gestion des ressources sont évoqués par les différents ministères des Transports. Signalons, entre autres:

- la perte de professionnels de niveau intermédiaire en raison des salaires insuffisamment élevés; ces professionnels optent pour les firmes privées qui leur offrent des revenus plus intéressants;

- le ministère des Transports de New York perd en moyenne 200 employés par année qui travaillent dans l'agglomération de New York; pour conserver son personnel, il est obligé d'accorder des primes importantes pour compenser le coût élevé de la vie à New York et l'obligation de faire deux heures de navette chaque matin et soir entre leur résidence et lieu de travail;
- la difficulté d'obtenir des fonds additionnels pour répondre aux besoins grandissants du réseau routier; certains petits états ne peuvent même plus initier aucun nouveau projet majeur impliquant l'expansion du réseau routier d'ici les 5 prochaines années.

Afin d'assurer une meilleure gestion de leurs ressources limitées, les ministères des Transports utilisent différents outils de gestion / planification:

- Le ministère des Transports de New York utilise un programme de construction de 5 ans basé sur des objectifs clairement identifiés;
- les ministères des Transports de la Pennsylvanie, de l'Ontario et du Massachussetts ainsi que le Port Authority de New York et New Jersey utilisent la gestion stratégique;
- le ministère des Transports de la Pennsylvanie utilise un plan de gestion des immobilisations de 12 ans alors que celui du Rhode Island est de 9 ans incluant un programme de 3 ans;
- la Nouvelle-Écosse est présentement en train d'élaborer un système de gestion intégré des données (Integrated data management system);
- le Rhode Island vient de mettre en place un programme intégré de gestion des chaussées du réseau routier de l'état et des municipalités.

3. ECONOMIC IMPACT OF TRANSPORTATION INVESTMENTS

En concurrence pour les fonds publics limités, les investissements en transport sont de plus en plus perçus en terme d'impact sur l'économie. Afin de justifier la décision d'un projet de transport plutôt qu'un autre, différents ministères des Transports évaluent l'impact économique de certains projets en terme de nombre d'emplois créés ou maintenus, d'attrait de nouvelles entreprises, d'accélération du transport des marchandises et d'accroissement des revenus, des ventes de la population et des taxes municipales.

Par exemple, le ministère des Transports de la Pennsylvanie a mis en place un programme (APL) d'améliorations routières pour la région des Appalaches qui implique à la fois une contribution du secteur privé et un impact économique important. Dans le cadre de ce programme, l'impact économique de l'amélioration de sept routes a été brièvement exposé: Ces sept améliorations ont impliqué pour le ministère des dépenses de 4 \$ M dans le cadre du programme APL et ce, pour des dépenses totales en transport de 9,6 \$ M. Ces projets ont généré près de 3 000 nouveaux emplois et sauvé 331 autres emplois. Également, ils ont permis des investissements de plus de 100 \$ M du secteur privé.

Le ministère des Transports de New York a évalué l'impact économique de la rationalisation du réseau ferroviaire dans la zone de Buffalo-Niagara Falls. A ce jour, cette rationalisation a eu les bénéfices suivants:

- une réduction importante du temps de parcours du train de passagers;
- une diminution des coûts de construction routière, en raison de l'enlèvement de voies ferrées; plus de 70 \$ M ont été sauvés pour 40 projets de construction routière;
- une amélioration de la sécurité et de la géométrie des routes: près de 100 viaducs ont été enlevés ou améliorés;

- la libération de centaines d'acres de terrain pour d'autres utilisations dont le développement immobilier, l'amélioration du drainage et des corridors pour les services d'utilités.

Enfin, dans le cadre de cette session, j'ai présenté l'impact du métro sur le développement du centre-ville à Montréal, et, plus spécifiquement, sur l'expansion du réseau piétonnier souterrain et de son attrait sur le développement immobilier.

4. TRUCK ISSUES IN THE NORTHEAST

Afin d'assurer une meilleure coopération entre les états / provinces du Nord-Est de l'Amérique, il a été convenu de déterminer les pratiques actuelles des états relatives à des préoccupations du camionnage. Aussi, un questionnaire a été préparé et envoyé à tous les membres du NAHPO concernant les quatre secteurs suivants:

- l'accès des camions;
- la taille et le poids des camions;
- la sécurité dans les zones de travaux de construction;
- la sécurité des transporteurs.

Les principaux résultats de cette enquête sont présentés dans le document intitulé, "NASHTO SCOP / NAHPO Truck Survey Executive Summary", ci-joint annexé.

Deux points intéressants sont à noter:

- plusieurs ministères aux États-Unis (Virginie, Californie et Pennsylvanie) ont mis en oeuvre d'importantes campagnes de sensibilisation de la population relatives à la sécurité dans les zones de travaux de construction (Work zone Safety); à titre d'exemple, deux dépliants réalisés par la Pennsylvanie sont présentés en annexe;

M. Yvan Demers
M. Jean-Luc Simard

- 7 -

Le 15 octobre 1987

- les ministères des Transports du Maine, du Vermont, du New Hampshire, du Rhode Island et du Massachussetts ont signé une entente visant la mise en oeuvre d'un ensemble commun de procédures pour l'émission de permis pour les camions "oversize and overweight" qui circulent sur le réseau inter états desdits cinq états; cette entente est présentée en annexe.

5. COMMUTING IN AMERICA

Selon une étude publiée en 1987 et intitulée, "Commuting in America: A National Report on Commuting Patterns and Trends" les tendances suivantes ont été observées dans les grandes agglomérations américaines:

- une diminution de la population dans la zone centrale des agglomérations;
- une croissance importante des banlieues: 2/3 des nouveaux emplois aux États-Unis sont créés en banlieue et plus de 80% de l'augmentation de la population se situe dans les banlieues.
- les déplacements sont de plus en plus importants à l'intérieur des banlieues ou entre les banlieues que vers le centre-ville de l'agglomération;
- le nombre de voitures par famille continue de s'accroître: 50% des familles possèdent deux voitures;
- l'heure de pointe s'étale de plus en plus: la congestion devient de plus en plus importante dans les corridors sub-urbains;
- le nombre de camions augmente de façon considérable.

Afin de faire face aux problèmes de navettage ("commuting"), plusieurs ministères des Transports utilisent les stratégies d'interventions suivantes:

- "Spread the Word": Ceci signifie de dire ouvertement à la population et aux différents organismes concernés que les ministères ne construiront pas de nouvelles routes dans les grandes agglomérations en raison des contraintes budgétaires et de la priorité accordée à la réhabilitation et à l'entretien.,
- Une adaptation des normes au contexte de la congestion: En Californie et dans l'état de New York, le niveau de service "F" correspondant à la congestion totale d'une route est maintenant désagrégé en divers niveaux de service F1, F2 et F3, pour différencier des niveaux de "congestion totale". De plus en plus, il existe une tendance à tolérer des niveaux de congestion importants face à l'impossibilité de répondre adéquatement aux problèmes;
- En Californie, on vient d'adopter une politique que l'ajout de toute nouvelle voie de circulation sera affectée exclusivement aux véhicules qui auront plus de trois passagers ("car-pooling", "van-pooling", autobus et taxi);
- Certains états (Massachusetts, New York, Pennsylvanie) envisagent de permettre de façon exclusive la circulation de camions et d'autobus sur certaines routes en raison de l'ampleur de la circulation lourde et de la sécurité.
- En raison des impacts négatifs des projets de reconstruction / réhabilitation majeurs auprès de la population dans les grandes villes, plusieurs ministères obligent maintenant une planification d'ensemble du projet (2 à 3 mois d'avance) et une approbation de tout projet par les planificateurs (ex.: Massachusetts);

- Il existe de plus en plus de conflits entre les municipalités concernant la circulation lourde: plusieurs veulent l'éliminer complètement sur les routes en raison de leur impact négatif (bruit et accidents) alors que d'autres veulent les maintenir pour des raisons de développement économique. Cette situation oblige certains ministères à jouer un rôle d'arbitre entre les municipalités;
- De plus en plus, les ministères utilisent les permis concernant le contrôle des accès afin d'orienter et obliger les développeurs à respecter certaines conditions pour améliorer la circulation; d'ailleurs, pour remplir ce rôle adéquatement, la fonction d'émettre les permis a été transférée à la Direction de la planification (Ex.: Massachusetts);
- Lorsque le secteur privé propose un projet important (un nouvel accès à l'autoroute pour un centre d'achat ou un complexe industriel ou de bureau), quelques ministères obligent maintenant que l'organisme concerné réalise les études d'impact et de génie et contribue une partie du coût de construction.
- Plusieurs ministères gèrent dans les grandes agglomérations, les incidents routiers ("Incident Management"). Par exemple, certains ont mis en place des systèmes permettant d'identifier rapidement les accidents (téléphones d'urgence) et des moyens pour enlever dans des délais très courts les véhicules accidentés (flotte de remorqueuses en attente situées à des endroits stratégiques).
- La mise en oeuvre de programmes d'amélioration du transport en commun dans les banlieues en incitant les compagnies à offrir à leurs employés des systèmes de covoiturage et de van-pooling.

6. LEGISLATIVE FORUM: Transportation Priorities

Selon les commissaires présents des ministères des Transports, la plus importante priorité est d'obtenir des budgets plus importants pour répondre aux besoins du réseau routier. Il s'agit de convaincre, via des dossiers étoffés et présentés de façon régulière, les élus, leur "Conseil du Trésor" et la population en général, des besoins actuels et futurs du réseau routier et des limites et de l'impact des programmes existants sur le réseau routier et l'économie de l'état ainsi que les conséquences de différents scénarios de budget.

Les autres priorités varient selon les états;

- La seconde priorité pour l'état de New York est de remettre en place un système de gestion des structures permettant de déterminer les besoins d'entretien, de réhabilitation et de reconstruction de l'ensemble des structures de l'état, de définir les priorités et les ressources nécessaires et d'optimiser les ressources disponibles.
- Pour le New-Jersey, mettre en oeuvre une Loi permettant de gérer les accès routiers ainsi qu'une Loi créant des districts de transports dans les corridors de forte croissance, et ce, afin de faire participer les développeurs au financement d'améliorations routières.
- Pour la Pennsylvanie, la mise en place d'un important programme de sécurité dans les zones de travaux de courte et longue durée.

7. URBAN CONGESTION: SPACE AND FUNDING CONSTRAINTS

7.1 Quantification des impacts de la congestion urbaine

Le "Federal Highway Administration" (F.H.A.) vient de compléter une étude quantifiant les coûts à l'usager de la congestion urbaine dans l'ensemble des agglomérations urbaines des États-Unis. Pour quantifier ces coûts, il a été estimé, entre autres, les délais causés par la congestion et les accidents, le coût d'entretien, les véhicules et le coût en énergie.

M. Yvan Demers
M. Jean-Luc Simard

- 11 -

Le 15 octobre 1987

Le coût total aux usagers a été estimé sur la base de données de 1984 à 9,2 milliards de dollars. Si les tendances actuelles se maintiennent et qu'aucune amélioration majeure est apportée au réseau routier urbain, le coût total atteindra 50,5 milliards de dollars en l'an 2005, soit une augmentation de plus de 5 fois en 20 ans.

Également, on a estimé qu'un homme type âgé de 20 ans vivant dans une grande agglomération urbaine et faisant 40 minutes de navettage entre son lieu de résidence et de travail perdrait l'équivalent de 2 ans en délai au cours de sa vie.

Pour résoudre les problèmes de congestion urbaine, les principales solutions suivantes sont présentement utilisées aux États-Unis:

- Construire de nouvelles voies de circulation:- Solution la plus chère;
- Utiliser les accotements comme voie de circulation et réduire la largeur des voies de circulation existantes afin d'ajouter des voies supplémentaires;
- Mettre en place un système de contrôle de la circulation sur les autoroutes urbaines ("Freeway Control System");
- Installer des téléphones d'urgence en cas d'accidents et de pannes à l'intention des usagers;
- Un système d'information afin d'orienter la circulation via la radio ou panneaux indicateurs;
- Établissement d'un système d'information dans les voitures permettant d'offrir des choix d'itinéraire (projet conjoint par G.M. et le ministère des Transports de la Californie);

- Utilisation aux heures de pointe de voies réservées pour les autobus et les véhicules ayant plus de trois passagers (van-pooling et covoiturage);
- La gratuité du passage des véhicules aux postes de péage au cours des heures de pointes.

Ces différentes options de solutions ont été évaluées afin de déterminer leur impact en terme de réduction des coûts à l'usager:

<u>Solutions</u>	<u>Réduction des coûts à l'usager</u>
- "Widening"	34%
- Traffic Control	32%
- Améliorations à moindre coût (Ex. voies réservées)	51%
- Améliorations combinées	70%

Cette étude démontre qu'il ne faut pas se confiner à une ou deux solutions pour atténuer de façon significative les problèmes de congestion dans les grandes agglomérations, mais plutôt opter pour un ensemble d'améliorations.

7.2 Études de cas majeurs de congestion urbaine

Des représentants des ministères des Transports de la Pennsylvanie et de New York ont respectivement présenté leur approche pour résoudre les problèmes de congestion dans des corridors suburbains.

Dans le cas du corridor de la route 29 situé au nord de Pittsburgh (Butler County), l'amélioration du réseau routier s'appuie sur une coopération étroite entre le secteur privé, le ministère et le gouvernement local, une contribution financière importante du secteur privé et l'attribution du rôle de leader au gouvernement local qui est le plus en mesure de répondre rapidement aux besoins du secteur privé.

Dans le cas du corridor du "Cross-Westchester Expressway and Tappan Zee Bridge" situé au nord de New York, il est surtout recommandé de réduire la demande via des voies réservées aux autobus-express et aux véhicules ayant plus de deux passagers, la mise en place de programmes de covoiturage et de van-pooling ainsi que de "Park and ride lots". Également, il est proposé d'accroître la capacité d'écoulement du corridor en ajoutant des voies de circulation en utilisant l'accotement et en diminuant la largeur des voies existantes ainsi qu'en restructurant le système de péage sur le pont (péage dans un seul sens de la circulation).

8. FUTURS HOTES DU NAHPO

Le ministère des Transports de l'Ontario sera l'hôte du NAHPO en 1988.

J'ai soumis la candidature du ministère des Transports du Québec à titre d'hôte du NAHPO pour l'année 1989. Notre candidature a été extrêmement bien accueillie par tous les membres du NAHPO.

Le choix de l'hôte pour l'année 1989 devrait être décidé officiellement d'ici quelques mois suite à une consultation des membres du NAHPO. A première vue, il apparaît que notre ministère devrait être choisi compte tenu que le Québec n'a jamais été hôte de cette conférence depuis sa création, il y a 40 ans, et qu'il y a un intérêt marqué pour les membres de venir au Québec.

9. CONCLUSION

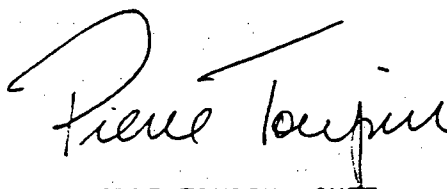
Cette conférence s'est avérée fort utile pour établir un réseau de contacts avec des représentants de d'autres ministères des Transports, pour échanger de l'information et faire le point sur diverses questions / problèmes communs concernant le réseau routier. Aussi, est-il recommandé de participer à la prochaine conférence annuelle qui aura lieu en Ontario au mois d'octobre 1988.

M. Yvan Demers
M. Jean-Luc Simard

- 14 -

Le 15 octobre 1987

La participation du Ministère à la prochaine conférence apparaît d'autant plus importante que le Québec devrait probablement être choisi d'ici quelques mois comme hôte de la conférence en 1989. Si notre candidature est retenue, il serait souhaitable qu'au moins deux ou trois personnes participent à la conférence afin de bien organiser la conférence de 1989.



PIERRE TOUPIN, CHEF
Service de la planification
du système routier

PT/ml

p.j.

LISTE DES DOCUMENTS RAPPORTÉS

- NAHTO SCOP / NAHPO. Truck Survey Executive Summary: Truck Issues in the Northeast. NAHPO Conference, Sept. 28-30, 1987 Saratoga Springs, New York, 12 pages.
- NAHTO SCOP / NAHPO. Truck Access Survey Responses: Truck Issues in the Northeast. NAHPO Conference, Sept. 28-30, 1987 Saratoga Springs, New York, 6 pages.
- THE NEW ENGLAND TRANSPORTATION CONSORTIUM. Agreement to Implement a Common Set of Procedures for Issuing Permits for Oversize and Overweight Trucks Engaged in Interstate Travel. April 28, 1987, 18 pages.
- FEDERAL HIGHWAY ADMINISTRATION - REGION 1. 1987 Workzone Safety Conference. Summary of Presentations, May 5-8, 1987, Saratoga Springs, New York, 17 pages.
- Différents dépliants réalisés en 1987 par le ministère des Transports de la Pennsylvanie concernant leur campagne de sensibilisation de la population à la sécurité dans les zones de travaux de construction.
- DE LEUW, CATHER AND CO. Rail Consolidation in the Buffalo-Niagara Falls Terminal Area. Report to the Buffalo-Niagara Falls Terminal Area Committee, Dec. 1986, 27 pages and appendices.
- RHODE ISLAND LEAGUE OF CITIES AND TOWNS, R.I. DEPT. OF ADMINISTRATION AND R.I. DEPT. OF TRANSPORTATION. A State / Municipal Partnership for Better Highways Through Pavement Management, July 1987, 21 pages.
- RHODE ISLAND DEPT. OF TRANSPORTATION. Highway Improvement Program and Plan, Providence, July 1987.
- MINISTRY OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS OF ONTARIO. Costs per Kilometre of Highway Construction April 1986, 35 pages.

ANNEXE

- NORTH ATLANTIC HIGHWAY PLANNING OFFICIALS
40 TH ANNUAL MEETING
- HOW CAN YOU SAVE A LIFE?
- AS YOU BUCKLE UP PENNDOT WANTS YOU TO THINK ABOUT THIS...
- NASHTO SCOP / NAHPO - TRUCK SURVEY EXECUTIVE SUMMARY
- NASHTO SCOP / NAPHO - TRUCK ACCESS SURVEY RESPONSES
TRUCK ISSUES IN THE NORTHEAST
- AGREEMENT TO IMPLEMENT A COMMON SET OF PROCEDURES
FOR ISSUING PERMITS FOR OVERSIZE AND OVERWEIGHT
TRUCKS ENGAGED IN INTERSTATE TRAVEL

AASHTO/SCOP NEWSLETTER

“Transportation Information on Public/Private Finance”

Innovative Local Financing in Pennsylvania

Two economic development initiatives are being teamed for the first time in an effort to finance a state highway project in western Pennsylvania.

THE TRANSPORTATION PARTNERSHIP ACT OF 1985 (TPA) enables municipalities to create transportation development districts and to assess property owners for transportation service or facility improvements made within the designated district.

THE LOCAL ECONOMIC REVITALIZATION TAX ASSISTANCE ACT OF 1977 (LERTA) encourages new and renewed development in deteriorated areas of a municipality. LERTA authorizes local taxing authorities to grant tax exemptions for improvements made to commercial, industrial, or other business property in a designated *deteriorated* area. Thus, LERTA has long been associated with inner cities and blighted areas. However, by definition, an improvement may also include NEW construction in an undeveloped area as long as the area has been designated “deteriorated” by the local governing body.

Moon Township, a suburb of Pittsburgh, Allegheny County, is the first municipality to recognize the advantages of combining LERTA with TPA. Using LERTA, Moon Township has declared a parcel of land located near the Pittsburgh airport as “deteriorated”, citing “economically undesirable land use.” Specifically, the problem is lack of access to the property, making it undesirable for development.

Moon Township will abate all taxes (township, school district, and county) on improvements made to properties in the designated deteriorated district. However, the abated taxes will not go back to the property owner, but instead will be redirected to a transportation authority to fund the needed infrastructure improvements. Because development cannot occur without these infrastructure improvements, the taxing authorities are not foregoing any tax revenue. In fact, LERTA mandates that the improvements be taxed after 10 years.

The Moon Township abatement is particularly attractive to the school district, which is responsible for the largest tax credit, because the proposed development consists of business and commercial properties that will not add to the school district’s enrollment.

In addition to the tax abatements generated by LERTA, Moon Township will use the TPA to assess each property in the district annually, using a trip generation method based on square footage and type of development. The planned improvements include an interchange with the Parkway West (a major traffic route leading from the City of Pittsburgh), ramps to permit access to the Parkway in all directions, and relocation, reconstruction, and realignment of existing roadways.

The total project is estimated to cost \$8.7 million. The Township hopes to finance 50 percent of the project by floating bonds, then retiring the bonds with the funds generated through LERTA and TPA.

By Barbara Mason Haines
Pennsylvania Intergovernmental Council

Florida Continues Support of Local Expressway Programs

Florida continues its tradition of support for local Expressway Authorities by appropriating \$32 million to encourage development of toll expressways. The funds will be advanced from the Toll Facilities Revolving Trust

Fund (reported in the May 1986 Newsletter) and recycled when the resulting facilities can repay the advance. Repayment is expected at the time of bond sales, or within 7 years.

(continued on Page 2)

Florida Continues Support

(continued from Page 1)

Total appropriations over 3 years now total \$57 million that has been available to the 8 active Expressway Authorities and 67 county governments. Funds have been advanced to assist in financing developmental phases of 8 separate expressway systems.

This year's appropriation includes \$18 million for the Orlando-Orange County Expressway Authority for assistance on extending their existing expressway system.

Developer and Impact Fees in Franklin County Ohio

Increased development and deteriorating infrastructure have forced many local governments to make hard choices on how to raise funds to make needed improvements. One method that has been used successfully in rapidly growing areas such as Florida and California is the assessment of impact fees. Impact fees are of such interest to Ohio that it sent the second largest contingent, after the host state of California, to a two-day conference entitled, "Developers Fees: Help or Hindrance to Local Growth?". The Columbus area alone sent sixteen representatives evenly divided between government and the private sector.

The Columbus metropolitan area continues to grow while other major metropolitan areas in the midwest are stable or have started to decline. Employment is increasing at the rate of 4.5% per year while 3300 single family building permits are issued per year. The region has identified over \$400 million worth of infrastructure improvements and rehabilitation that are needed within the next 20 years.

As a result of the growth taking place in parts of the county, that until recently were rural in nature, the City of Columbus and several suburbs have begun investigating the use of developer impact fees to make highway improvements needed to accommodate the new development. For many years, several central Ohio communities have used a form of impact fee, termed exactions, to provide some of the needed improvements resulting from development. These have included such things as traffic signals at major driveway intersections, turning lanes at driveway entrances and nearby intersections impacted by the development, dedication of right-of-way, and construction of new collector or arterial streets that pass through or are adjacent to the development. Developers have learned to accept these exactions as a cost of doing business in the area. One complaint that is sometimes heard is that the exactions are not fairly distributed among the developers. Often times there is no practical exaction that can be obtained from a developer of a small commercial area or a few houses.

As congestion in growing areas increased, representatives of local citizen groups began to recommend that development be given closer scrutiny to determine its impact on the community before rezonings were approved. At the same time, major developers realized that in order to make their development

The Authority has recently sold over \$400 million of bonds, and several segments are now under construction.

Twelve million dollars is to be provided for the Northwest Expressway in Tampa to assist with design and purchase of right-of-way.

The remainder of the appropriation will be allocated to other Expressway Authorities making request for the funds for various phases of preliminary engineering.

By C. Mark Hopkins
Manager, Economic Analysis Section
Florida Department of Transportation

successful it would be necessary to improve the highway system, not only adjacent to their development but in nearby areas as well. The local governments in the area lack the resources to make the improvements needed within the time frame required by the developers. As a consequence, some developers have banded together and contributed monies to make improvements for what are termed off-site improvements near their developments. Developers are expected to bear approximately 20% of a \$1 million widening of a major arterial. Developers of a shopping center and a large grocery/discount department store have agreed to provide nearly \$1 million in off-site improvements to be on-line before their doors open. Private funds have been promised to construct a railroad underpass to provide better access to industrial and residential areas.

Within this climate, the City of Columbus decided to investigate a formalization of developer impact fees. To do this, they engaged the Chicago law firm of Siemons, Larsen and Purdy to research the requirements for such an ordinance under Ohio revised code and to recommend the proper structure and implementation procedure. This firm has multi-state experience with this topic. The law firm has only lately begun this work. One other community in central Ohio was actively considering an impact fee ordinance agreed to postpone action upon it until the results of the research being done by Columbus was completed. Many interested parties have cautioned that the first impact fee enacted in central Ohio should be properly prepared and able to withstand court challenges.

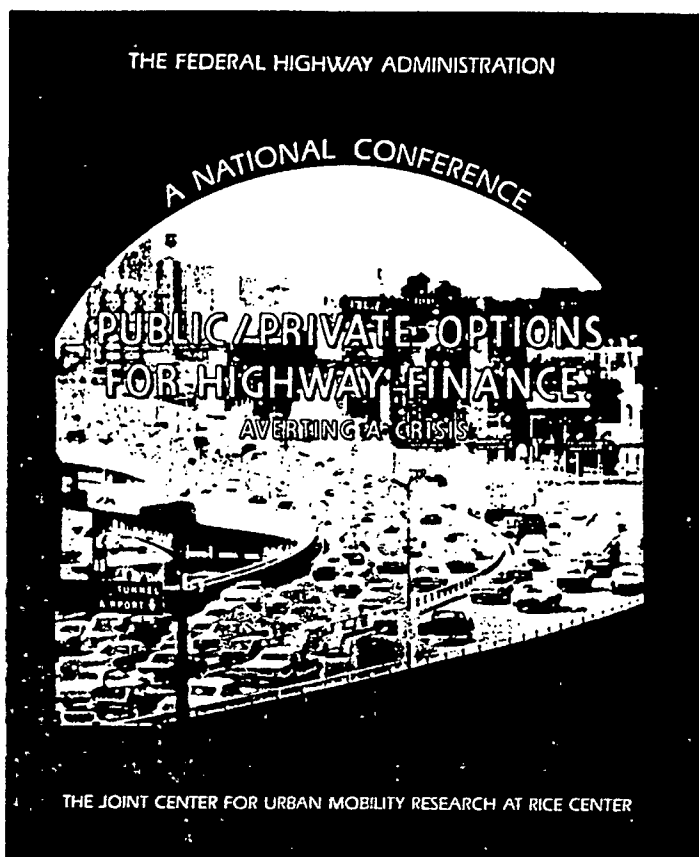
Central Ohio developers have taken a keen interest in the process to develop the impact fee ordinance. They have requested that the process be developed with comments from an advisory group consisting of private sector, public, planning, and citizen group representatives. Such a committee has been formed.

Once Columbus has established its impact fee ordinance, it can be expected that many central Ohio cities and villages and perhaps even counties will adopt similar types of ordinances. Many local governments and people in the private sector in central Ohio are just now becoming aware of the uses and the potential benefits and pitfalls of impact fees.

By Robert Lawler
Mid Ohio Regional Planning Commission

National Conference on Public/Private Finance

On August 31 and September 1, a conference on "Public/Private Options for Highway Finance," sponsored by the Federal Highway Administration and the Joint Center for Urban Mobility Research at Rice Center, was held in Houston, Texas. A summary of a few of the main findings presented there follows.



There was a good deal of discussion of developer contributions in Texas. Texas officials felt that new public/private financing mechanisms authorized in 1984 (the Transportation Corporation and the Road Utility District) were working well. There are now seven operating transportation corporations and two operating road utility districts. The biggest transportation corporation is the Grand Parkway Association, a private group planning the construction of a 150 mile outer beltway around Houston. This group already has commitments of donations of more than 100 miles of right-of-way and is attempting to raise more than \$50 million for design and engineering costs. The state has committed to construction of the highway on a phased basis, subject to receipt of full donation of right-of-way and design work. Approximately \$745 million in right-of-way donations is anticipated from the seven current transportation corporations.

The impact fee system adopted in Montgomery County, Maryland in 1986 appears to be working successfully. County planning officials had been concerned that the impact fee system would have a negative effect on the county's master plan and staged growth system but apparently are no longer as concerned. The county

government will still bear at least one-half cost of providing infrastructure in the two impact fee areas.

Anne Arundel County, Maryland has recently established the first county-wide impact fee system in that state. After a good deal of local political controversy, developers were made part of a task force to fashion a workable impact fee system. Based on the work of the task force the county agreed to phase in the fee system and also to establish a local matching fund.

Fairfax County, Virginia is in the process of establishing a special tax district for the improvement of about 14 miles of Route 28 in the vicinity of Dulles Airport. The area is already zoned for commercial development, so the county was unable to use the "proffer" system, which they normally use to gain developer contributions in developing areas. Establishment of the district was authorized by an act passed recently by the state legislature. Under the act, land owners may petition the county board of supervisors to establish a special tax district which can levy a special annual tax up to twenty cents per \$100 of assessed evaluation. The county expects that the tax mechanism will raise 80% of the \$110 million to \$180 million needed for the project, with the state picking up the balance.

Raleigh, North Carolina has adopted a new transportation impact fee system within the past several weeks. The fee system was authorized by state enabling legislation which provides that the fee cannot be used for more than 50% of a project and cannot be used to finance bonds. Fees will average \$350 per dwelling unit. The development community, which feared wide-spread downzoning in the area, was involved in the drafting of the ordinance. North Carolina has also recently passed separate enabling legislation which will permit impact fee systems state-wide.

Transportation impact fee systems continue to grow in popularity in Florida. These fees are now estimated to bring in \$40 million a year state-wide and are estimated to grow to \$100 million a year. By comparison, a one cent increase in the motor fuel tax raises \$60 million a year in Florida. More recently established impact fee systems are characterized by fewer zones per county (as few as four) compared to the first systems (which had as many as thirty).

Orange County, California has recently established one of the most ambitious fee systems. Under recently enacted state enabling legislation, the county expects to raise \$400 million in "corridor fees" to finance construction of a freeway network in part of the county which now has no freeways. Developers supported this legislation as a way to open up this part of the county for development.

In Pennsylvania, the State's first transportation partnership in Chester County in the Route 29 and 202 area appears to be developing successfully. Municipalities hope to raise \$4 million in revenues from the partnership ordinance in two townships and \$6 million in direct private contributions, to be matched by \$10 million from the State.

By Mark L. Strou
Chief, Bureau of Policy Analysis
New Jersey Dept. of Transportation

A Three Way Partnership In California

Two at-grade crossings on U.S. 101 about 26 miles north of the city of Santa Barbara served as the main access facilities for primarily a school and an oil company. Much the same as most other at-grade crossings on high-speed

highways, they created more than their share of accident hazards.

As a condition of additional off-shore oil exploration and production capacity planned by the oil company (originally Getty Oil in 1982, and later Chevron, 1984), the county of Santa Barbara required construction of a new interchange (Beckstead), to replace the existing at-grade crossings. To meet this requirement, Chevron hired a private engineering firm to design the proposed interchange. Caltrans' District 5 office acted as the project coordinator and reviewer, and had two main requirements. First, the interchange had to minimize environmental disturbance such as removing mature trees; and second, it had to allow for future expansion of U.S. 101 to a six lane highway.

After preliminary agreements were reached, Caltrans issued an encroachment permit, and the county of Santa Barbara issued a coastal development permit to Chevron USA, Inc., and the project became official. A fund was set up to reimburse Caltrans for its review, and approval of all plans and for construction inspections. Chevron assumed the responsibility for all costs associated with this interchange including acquisition of all right-of-way for frontage roads, bridge approaches, and ramps.

The project was completed about two weeks ago and the interchange is now ready for use. The total cost of the project is estimated to have been about \$3.4 million. As for the maintenance of the facilities in the future, Caltrans shall be responsible for the ramps and the structural portion of the bridge, and the county of Santa Barbara will take care of the bridge deck and the frontage roads.

This project materialized because of a great degree of understanding among the parties involved, i.e., Caltrans, the county of Santa Barbara, and Chevron USA, Inc. Chevron engineers were especially understanding and very cooperative in complying with Caltrans' standards and design requirements.

For more information on this project, you may contact Mr. Vaughn Newlander of Caltrans' District 5 office at (805) 549-3120.

By Dr. Kazem Attaran
California Department of Transportation

Robert Baron, Secretary and Editor
Pennsylvania Dept. of Transportation
906 T&S Bldg.
Harrisburg, PA 17102
717-787-5730

REGIONAL EDITORS

John H. Moore, Region 1 (Northeastern States)
New Jersey Dept. of Transportation
1035 Parkway Ave.
CN 600
Trenton, New Jersey 08625
609-530-2887

Mark Hopkins, Region 2 (Southeastern States)
Florida Dept. of Transportation
605 Suwannee Street
Tallahassee, Florida 32301-8064
904-487-4101

Dan Dees, Region 3 (Central States)
Illinois Dept. of Transportation
2300 South Dirksan Parkway
Springfield, Illinois 62764
217-782-6332

Dr. Kazem Attaran, Region 4 (Western States)
California Department of Transportation
P.O. Box 942874
Sacramento, California 95814
916-323-0987

ASSISTANT EDITORS

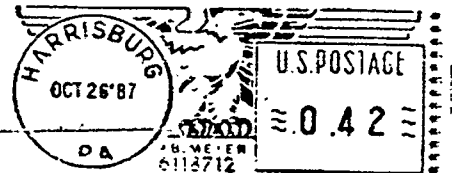
Winnie Brandt
Constance Hanna
Pennsylvania Dept. of Transportation
906 T&S Bldg.
Harrisburg, PA 17102
717-783-6130

Transportation Newsletter
Public/Private Finance
Pennsylvania Dept. of Transportation
Harrisburg, PA 17120



September 1987

MR. PIERRE TOUPIN
CHEF DE SERVICE
MINISTERE DES TRANSPORTS
SERV DE LA PLAN DU SYST
200, DORCHESTER SUD
QUEBEC, G1K 5Z1



MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 102 217