

Año fiscal 2022 | Programa de trabajo de
planificación unificada

Capítulo 1 Introducción

Índice

Capítulo 1: Introducción

Introducción	7
Prioridades de planificación que enfrenta la región	8
Proceso de desarrollo del UPWP	8
Organización del documento UPWP	9
Áreas de énfasis de planificación	9
Requisitos de legislación federal	12
Coordinación con los gobiernos miembros y otros socios de planificación	14
Programa de apoyo regional de planificación de carreteras (SRHPP, por sus siglas en inglés), Programa de soporte de tránsito (TSP, por sus siglas en inglés) y Sistema de información geográfica (GIS, por sus siglas en inglés)	15
Presupuesto y financiamiento del UPWP	16
Funciones y responsabilidades de la agencia	21
Comités de trabajo de la DVRPC	26
Áreas del programa del UPWP	28
Vinculaciones con el UPWP	37

Tablas

Tabla 1: Resumen de financiamiento	18
Tabla 2: Financiamiento de proyectos por fuente	19
Tabla 3: Factores de planeación de la Ley FAST	38
Tabla 4: Principios clave de los planes a largo plazo	39
Tabla 5: Plazos requeridos del proceso de planificación regional de la MPO	40

Comisión Regional de Planificación del Valle de Delaware

Programa de trabajo de planificación unificada para el año fiscal 2022

Introducción

El programa de trabajo de planificación unificada (UPWP, por sus siglas en inglés) del año fiscal 2022 para la Comisión de Planificación Regional del Valle de Delaware (DVRPC, por sus siglas en inglés) incorpora los programas de planificación y las actividades de apoyo de la DVRPC y sus gobiernos miembros para el período del 1 de julio de 2021 al 30 de junio de 2022. La Junta de la DVRPC desarrolla anualmente un programa de trabajo de planificación unificada (UPWP) con sus socios de planificación para reflejar las necesidades de planificación de corto alcance de la región.

Las leyes y regulaciones federales requieren la formación de una organización de planificación metropolitana (MPO, por sus siglas en inglés) para cada área urbanizada con una población de más de 50,000 habitantes. La MPO designada para cada área urbanizada está obligada a llevar a cabo un proceso de planificación de transporte multimodal continuo, cooperativo y completo, basado en el rendimiento. Para las MPO tales como la DVRPC, como una población mayor a 200,000 habitantes, se asigna una designación de Área de Gestión de Transporte. Esta designación conlleva requisitos adicionales de planificación. La Comisión de Planificación Regional del Valle de Delaware (DVRPC) es la TMA MPO designada por el gobierno federal para los nueve condados de la región metropolitana que incluye los condados de Bucks, Chester, Delaware y Montgomery y la ciudad de Philadelphia en Pennsylvania, y los condados de Burlington, Camden, Gloucester y Mercer en New Jersey.



Las leyes y regulaciones federales que requieren la formación de MPO también contemplan la asignación de la fórmula de los fondos federales para apoyar las actividades de planificación requeridas de las MPO. Estas regulaciones federales requieren que una MPO documente las actividades de planificación de transporte metropolitanas realizadas con fondos provistos bajo el título 23 U.S.C. en un programa de trabajo de planificación unificada (UPWP). Cada MPO, en cooperación con el(los) Estado(s) y el(los) operador(es) de transporte público, deberá desarrollar un UPWP que incluya una discusión de las prioridades de planificación que enfrenta la MPO.

Además de su fórmula de fondos, DVRPC tiene la fortuna de recibir otros fondos federales, estatales, locales, de fundaciones y privados para llevar a cabo una lista sólida y completa de

actividades de planificación regional. Es este complemento total de recursos financieros el que brinda apoyo para las actividades de planificación prioritarias propuestas por nuestros gobiernos miembros y partes interesadas, y que se detallan en este programa de trabajo de planificación unificada del año fiscal 2022.

Prioridades de planificación que enfrenta la región

Las regulaciones de planificación metropolitana promulgadas a través de la Ley para Arreglar el Transporte Terrestre de Estados Unidos ("Fixing America's Surface Transportation Act", o Ley FAST) estipulan que cada MPO deberá desarrollar un UPWP que incluya una explicación de las prioridades de planificación que enfrenta el área metropolitana. Las prioridades de planificación que enfrenta la región de la DVRPC se identifican fácilmente al observar las solicitudes anuales de nuevos proyectos de planificación presentados por la Junta de la DVRPC y otras partes interesadas durante el proceso de desarrollo de UPWP. Muchas de las solicitudes de estudios de planificación que se incluirán en el programa de trabajo del año fiscal 2022 se centraron en los siguientes temas: mejora del acceso al transporte público, gestión y operaciones de los sistemas de transporte, mejoras en la infraestructura para bicicletas y peatones, conexiones de transporte/uso de suelo, planificación de transporte y recopilación de datos de transporte para permitir análisis en base a datos. Estas prioridades de planificación siguen de cerca los factores de planificación de la ley FAST y las áreas de énfasis del DOT estatal.

Proceso de desarrollo del UPWP

El personal de la DVRPC inicia el proceso de desarrollo en el período de agosto/septiembre, ya que las reuniones iniciales de coordinación individuales se programan con los gobiernos miembros, el DOT estatal y los operadores de transporte público. Estas reuniones de coordinación son una forma útil para que los socios comiencen a pensar en sus posibles ideas de proyectos y cómo esas ideas se relacionan con los proyectos actuales u otros problemas de planificación emergentes. Se alienta a los socios a considerar ideas de carácter regional, además de ideas para la planificación de estudios que aborden problemas localizados. A lo largo de septiembre y mediados de octubre, el personal trabaja con nuestros socios para refinar y presentar breves reseñas de sus ideas de proyectos considerando las prioridades locales y regionales emergentes, así como la continuación de los proyectos prioritarios en curso. En una reunión del Comité del Programa de Trabajo de la Junta en octubre, los socios presentan las ideas del proyecto y los proyectos prioritarios se seleccionan para la selección inicial. Durante noviembre, el personal trabaja con los socios para refinar los alcances de los proyectos seleccionados al considerar fuentes potenciales y montos de financiamiento. A principios de diciembre, el borrador del documento UPWP se presenta en la reunión de la Junta. Se solicita a la Junta que apruebe la publicación del documento para comentarios del público. El período de comentarios públicos permanece abierto por 30 días; durante ese tiempo, el personal de la DVRPC prepara una respuesta a todos los comentarios enviados por nuestros socios, organizaciones de apoyo o el público en general. El personal presenta los comentarios, las

respuestas y el documento final a la Junta para su adopción en la reunión de la junta de enero. Tras la adopción de la Junta, el personal incorpora las respuestas a los comentarios, las correcciones editoriales y las tablas finales de financiamiento en un documento final que se envía a nuestras agencias de financiamiento en marzo. El trabajo en el UPWP adoptado comienza el primero de julio.

Organización del documento UPWP

El Programa de trabajo de planificación unificada del año fiscal 2022 se divide en seis capítulos. El capítulo uno sirve como una introducción a las operaciones y relaciones de la DVRPC con otras organizaciones de transporte y planificación en la región del Valle de Delaware. El capítulo dos proporciona detalles de las áreas y proyectos del programa que DVRPC llevará a cabo durante el año fiscal 2022. Los capítulos tres y cuatro contienen el Programa de planificación de carreteras regionales de apoyo (SRHPP, por sus siglas en inglés) y el Programa de apoyo de transporte público (TSP, por sus siglas en inglés), respectivamente. Estos programas proporcionan fondos de la DVRPC para nuestros gobiernos miembros y agencias de operación de transporte público para apoyar su participación en el proceso de planificación regional. El capítulo cinco incluye otros proyectos financiados a través del UPWP que llevarán a cabo los gobiernos miembros. El apéndice A contiene una lista de acrónimos utilizados comúnmente en el proceso de planificación regional de la DVRPC. El capítulo seis ofrece un resumen de proyectos financiados por el TIP de New Jersey, los cuales se expanden a lo largo de varios años fiscales debido al alcance de trabajo, el proceso de selección de consultores y la medida de participación requerida de varios gobiernos y municipalidades miembros de New Jersey.

En el marco de los recursos financieros y humanos disponibles, este programa de trabajo aborda de manera efectiva los principales problemas regionales de transporte y uso de suelo que enfrenta el Valle de Delaware. Sin embargo, el programa es de naturaleza dinámica y puede modificarse para responder a cualquier problema prioritario emergente o necesidad especial vital para el crecimiento ordenado y el desarrollo del Valle de Delaware. A lo largo del año fiscal, se pueden agregar nuevos proyectos y fondos a este programa de trabajo de planificación unificada a través de un proceso de enmienda que requeriría la aprobación de la Junta de la DVRPC.

Áreas de énfasis de planificación

Los productos producidos a través de este UPWP incluyen análisis técnicos, recomendaciones de políticas y servicios de planificación para los gobiernos miembros estatales y locales. Las áreas y proyectos del programa descritos en este documento están dirigidos por áreas de énfasis de planificación prioritarias según lo identifican nuestros socios federales y estatales. Las actividades de planificación identificadas en este documento se esfuerzan por incorporar los requisitos de la legislación federal más reciente sobre transporte de superficie, la ley FAST, según corresponda.

Los ejemplos de estas áreas de énfasis de planificación identificadas por nuestros socios estatales y federales incluyen los siguientes:

- Continuar colaborando con los DOT estatales y los socios federales para implementar las disposiciones de la ley FAST, incluidos los objetivos de medida de rendimiento y las disposiciones de transporte.
- Continuar apoyando una mayor coordinación con otras MPO, DOT estatales, agencias de transporte público, TMA y condados en la planificación de movilidad y uso de suelo. Esto puede incluir modelos regionales de cooperación como el foro de transporte de Jersey Central, programas de subvenciones o asistencia técnica para alentar comunidades vibrantes y sostenibles, y desarrollar y mantener bases de datos para apoyar el crecimiento inteligente y otras actividades relacionadas.
- Implementar acciones que apoyen las escaleras de la oportunidad a través de la imparcialidad y la mejora de la coordinación de los servicios, el acceso y la movilidad para personas de bajos ingresos, minorías, personas con discapacidad y personas mayores.
- Buscar estrategias de alivio de la congestión como las estrategias de gestión de la demanda del transporte (TDM, por sus siglas en inglés) y las mejoras operativas de bajo costo en las intersecciones y los cuellos de botella.
- Implementar acciones para ayudar a los DOT con la recopilación de datos, como el inventario de modelos de elementos de carreteras (MIRE, por sus siglas en inglés) en carreteras locales y del condado, y datos sobre activos de carreteras y puentes de propiedad local.
- Recopilar y enviar los recuentos de tráfico a los DOT estatales.
- Siempre que sea posible, respaldar la recopilación de datos sobre el volumen de peatones y bicicletas en las carreteras del condado
- Brindar oportunidades para desarrollar y completar el corredor verde de East Coast y la red de circuitos de senderos
- Verificar y actualizar el inventario de carreteras y las medidas de rendimiento en las secciones de muestra del sistema de monitoreo del desempeño de carreteras (HPMS, por sus siglas en inglés).
- Coordinar con los DOT estatales involucrados en el desarrollo e integración de estándares y medidas necesarias para cumplir con un enfoque en base al desempeño para la gestión de activos y para implementar la estrategia de inversión de capital.
- Participar en actividades de planificación de seguridad basadas en datos.
- Mejorar los corredores de carga primarios y los centros para un acceso más eficiente y un mejor rendimiento del sistema.

- Mejorar la visibilidad y la eficacia de la planificación de la carga y apoyar la mejora de los conectores de carga combinados.
- Continuar abogando por mejoras en los estacionamientos de camiones en todo el estado.
- Seguir promoviendo proyectos de vías férreas para transporte de carga, soluciones de conectividad e iniciativas de planificación: específicamente, mejorar la conectividad regional en el sur de Jersey hasta New Jersey y Pennsylvania.
- Investigar los impactos de una mayor entrega de bienes de fuentes en línea con respecto al uso de tierras y transporte.
- Mejorar la seguridad en torno al acceso de carga a almacenes y parques industriales para camiones, así como para empleados.
- Maximizar las oportunidades para la implementación de calles completas y considerar la adopción de un Política de calles completas.
- Refinar los procesos locales de priorización de proyectos para incluir factores de puntuación que se basen en los resultados potenciales de salud, mejoras de seguridad, conectividad para todos los modos, proximidad a escuelas y paradas de transporte público, y otros factores.
- Invertir en cumplimiento y adaptación de Arquitectura regional de ITS en todos los proyectos pertinentes y aplicables.
- Mejorar las operaciones de tráfico a través de las actualizaciones del sistema de transporte inteligente (ITS, por sus siglas en inglés) y la coordinación mejorada a nivel interestatal, estatal, del condado y local.
- Trabajar con los DOT estatales y otros socios en estrategias de gestión de riesgos para mejorar la capacidad de recuperación de la infraestructura de transporte contra los impactos de clima extremo.
- En asociación con el equipo completo de NJDOT, institucionalizar un proceso mejorado para iniciar mejoras de movilidad y carga con un enfoque actualizado, coordinado y simplificado para desarrollar, así como para examinar las declaraciones de problemas.
- Implementar acciones para ayudar a la División de Ayuda Local y Desarrollo Económico del Departamento de Transporte de NJ a ampliar sus actividades de acercamiento y asistencia a agencias públicas locales para fomentar la entrega mejorada de proyectos y el cumplimiento de las regulaciones federales
- Continuar colaborando con el público para fortalecer la confianza y participación del público en el proceso de planificación mediante el uso de herramientas/tecnología web, redes sociales, promoción, educación y foros/reuniones públicas.
- Actualizar y mantener el plan a largo plazo de la región, el TIP, el proceso de gestión de la congestión y el modelo de demanda de viajes, y colaborar con el Departamento de

Transporte de NJ y con NJ TRANSIT en el desarrollo del plan de transporte estatal a largo plazo.

- Asociarse con PennDOT para comercializar y administrar el programa de asistencia técnica local (LTAP, por sus siglas en inglés) de PennDOT en el distrito 6.
- Trabajar para incorporar vehículos automáticos/conectados/eléctricos/de uso compartido en el proceso de planificación, reconociendo los desafíos, las oportunidades y la incertidumbre asociados con estas tecnologías.
- Implementar acciones que defiendan la imparcialidad y la mejora de la coordinación de los servicios, el acceso y la movilidad para las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos, personas con discapacidades y personas mayores.
- Trabajar con socios del condado y municipales dispuestos a integrar el transporte y el uso de suelo para promover la habitabilidad de la comunidad, así como maximizar la eficiencia del sistema de transporte.
- Continuar programas que respalden a las comunidades a medida que inician o expanden el trabajo en el desarrollo orientado al tránsito (TOD, por sus siglas en inglés).

Requisitos de legislación federal

Como la organización de planificación metropolitana designada por el gobierno federal para la región, DVRPC debe responder a los requisitos de planificación de dos leyes federales: la ley FAST y las enmiendas a la ley de aire limpio de 1990 (CAAA, por sus siglas en inglés). La ley FAST, adoptada en diciembre de 2015, continúa con muchos de los programas de planificación de transporte regionales avanzados en MAP-21 y con muchas de las áreas y proyectos de programa establecidos en este trabajo UPWP directamente, con el fin de continuar la implementación de dichos programas de MAP-21.

La ley FAST autorizó \$305 billones en programas de carreteras federales, transporte público, seguridad y trenes durante cinco años. Bajo esta legislación, la MPO es un socio en la planificación para el uso de todos los fondos federales de transporte asignados dentro de su región. La ley FAST también requiere que la MPO produzca y supervise un programa de mejora del transporte (TIP, por sus siglas en inglés), el plan de inversión de capital a corto plazo de la región, que debe ser consistente con el plan a largo plazo de la región y debe servir para implementarlo. El TIP da prioridad a proyectos relacionados con el transporte del Valle de Delaware dentro de las limitaciones de fondos federales que nuestros condados de Pennsylvania y New Jersey pueden esperar recibir dentro de cuatro años.

La legislación federal que creó la Ley FAST vencía el 30 de septiembre de 2020, pero se extendió a través de una Resolución de continuidad (CR, por sus siglas en inglés) del Congreso, al cual fue

aprobada por el presidente el 1 de octubre de 2020. La extensión continuó los niveles originales de financiamiento de programas de carreteras y tránsito hasta el 30 de septiembre de 2021.

El reglamento de planificación metropolitana promulgado a partir de la Ley FAST identifica diez factores de planificación que deben considerarse en el proceso de planificación metropolitana. Los diez factores de planificación que se enumeran a continuación están integrados en las tareas de las áreas y proyectos del programa que se detallan en el capítulo dos de este programa de trabajo de planificación unificada.

- Apoyar la **dinámica económica** del área metropolitana, especialmente al permitir la competitividad, productividad y eficiencia globales.
- Aumentar la **seguridad** del sistema de transporte para usuarios motorizados y no motorizados.
- Aumentar la **seguridad** del sistema de transporte para usuarios motorizados y no motorizados.
- Aumentar la **accesibilidad y movilidad** de personas y cargas.
- Proteger y mejorar el **medio ambiente**, promover la **conservación de la energía**, mejorar la **calidad de vida** y promover la **consistencia** entre las mejoras de transporte y los patrones de desarrollo económico y crecimiento planificado estatal y local.
- Mejorar la **integración y la conectividad** del sistema de transporte, en todos los modos y entre ellos, para las personas y las cargas.
- Promover la **gestión y operación eficiente del sistema**.
- Enfatizar la **preservación** del sistema de transporte existente.
- Mejorar la **resistencia y confiabilidad** del sistema de transporte y reducir o mitigar los impactos de las aguas pluviales del transporte de superficie.
- Mejorar los **viajes y el turismo**.

Las regulaciones de planificación metropolitana también requieren que las MPO con una población de más de 200,000 personas se sometan a una revisión de certificación realizada conjuntamente por la administración federal de carreteras y la administración federal de transporte público al menos cada cuatro años para determinar si su proceso de planificación de transporte metropolitano cumple con los requisitos de planificación federal. La certificación federal del proceso de planificación es un requisito previo para la aprobación de fondos federales para proyectos de transporte en su área. DVRPC se sometió a la parte de la revisión del sitio en octubre de 2018 y recibió el informe de revisión de certificación final en febrero de 2019. Con la preparación y distribución del informe final, el proceso de planificación de transporte metropolitano de la DVRPC certificado por FHWA y FTA, incluidas las acciones exitosas de DVRPC

para abordar una acción correctiva. Se espera que la parte de la revisión de certificación federal que comprende la visita al emplazamiento se realice en otoño de 2022.

Los requisitos de las Enmiendas de la Ley de Aire Limpio (CAAA, por sus siglas en inglés) establecen un programa y un calendario para mejorar la calidad del aire del país. El área de Philadelphia ha sido clasificada como un área de no cumplimiento en cuanto al ozono a nivel del suelo y partes de la región se encuentran en mantenimiento de los estándares de materia de partículas finas. La región debe alcanzar o continuar manteniendo los estándares de calidad del aire exigidos para estos factores. Aunque la responsabilidad de alcanzar los estándares recae directamente en los estados, la DVRPC es responsable de un papel clave en el desarrollo de muchos de los programas relacionados con el logro o el mantenimiento de la calidad del aire. Los proyectos en el TIP de la región y el plan a largo plazo deben cumplir con los planes de implementación de la calidad del aire de los estados. Estos proyectos no deben conducir a una violación adicional de los estándares federales de aire limpio ni impedir el progreso de la región hacia el cumplimiento de dichos estándares.

Coordinación con los gobiernos miembros y otros socios de planificación

Las actividades de planificación prioritarias enumeradas en el programa de trabajo de planificación unificado anual de la DVRPC también se definen en parte por las necesidades de planificación de los gobiernos miembros de la ciudad y el condado. La contribución financiera de los gobiernos miembros a un fondo de planificación integral permite a DVRPC proporcionar una contribución local a otros fondos federales, estatales o privados para emprender proyectos de importancia regional que requieren una contribución local. Los fondos de planificación integral también apoyan iniciativas tales como proyectos de planificación de espacios abiertos y ambientales, planificación de desarrollo económico y planificación de uso de suelo local o regional.

Muchos programas, si bien son de amplio alcance, afectan las condiciones de transporte en la región. Por ejemplo, el programa de iniciativa de transporte y desarrollo comunitario (TCDI, por sus siglas en inglés) de la DVRPC es un esfuerzo importante por el cual la DVRPC otorga subvenciones de planificación, basadas en la revisión competitiva de las propuestas, a los condados y municipios, para apoyar proyectos que vinculen la revitalización, el desarrollo económico y las necesidades de transporte.

DVRPC también responde a las necesidades de otros socios, incluidas agencias estatales y federales, autoridades operativas, así como fundaciones y organizaciones sin fines de lucro. En consecuencia, la DVRPC realiza anualmente una serie de proyectos especiales financiados bajo una variedad de programas para abordar problemas regionales urgentes. La DVRPC continúa implementando programas como coordinarse con las organizaciones de protección ambiental y espacios abiertos de la región e informar sobre los programas de espacios abiertos financiados localmente en la región; y promover vínculos entre el transporte activo y las comunidades

saludables. DVRPC continúa su participación en el programa PennDOT Connects y continúa las iniciativas de energía, cambio climático y resistencia en ambos estados que incluyen coordinación y facilitación, análisis, gestión, desarrollo de herramientas y asistencia técnica a los gobiernos locales.

Las iniciativas complementarias y de apoyo también continúan, incluido el desarrollo de la estrategia de desarrollo económico integral de la región, la planificación de mejoras del sistema de transporte público, el avance de las operaciones de transporte y los proyectos de seguridad, el uso del modelo de demanda de viajes de DVRPC para pronosticar los movimientos de viajes en la red de transporte de la región y responder a muchas otras necesidades de los gobiernos y agencias miembros de DVRPC.

Programa de apoyo regional de planificación de carreteras (SRHPP, por sus siglas en inglés), Programa de apoyo de transporte público (TSP, por sus siglas en inglés) y Sistema de información geográfica (GIS, por sus siglas en inglés)

La DVRPC transfiere los fondos federales de planificación metropolitana (PL, por sus siglas en inglés) a los gobiernos miembros para apoyar su participación en el proceso de planificación de carreteras regionales (a través de SHRPP) y el proceso de planificación de transporte público (a través de TSP). Estos fondos aprobados pueden ser utilizados por gobiernos miembros para desarrollar y mantener sus prioridades de planificación, programas y datos, así como para participar en el proceso de planificación regional de la DVRPC. Además de sus funciones de planificación básicas, estos programas ofrecen una cantidad limitada de fondos para estudios de planificación especiales a fin de abordar las áreas actuales de necesidad para los gobiernos miembros. La DVRPC también aprueba fondos federales a gobiernos miembros para permitirles ampliar sus capacidades de GIS según sea necesario para mantener un nivel de sofisticación técnica que garantice la interoperabilidad y compatibilidad entre los socios de la región.

Las actividades elegibles para SHRPP incluyen tareas relacionadas con la coordinación de planificación regional y reuniones en programas tales como TIP, Plan a largo plazo, Proceso de manejo de la congestión, Plan maestro de operaciones de transporte y Plan de acción regional de seguridad en el transporte. Los alcances de trabajo detallados para cada destinatario secundario en el SRHPP se encuentran en el capítulo tres de este Programa de trabajo de planificación unificada. Los alcances del trabajo pueden variar, pero deben cumplir con la planificación, programación, monitoreo y coordinación integrales de las redes de carreteras y caminos dentro de una jurisdicción.

Las actividades elegibles de TSP incluyen tareas relacionadas con la promoción de planificación y coordinación del transporte público en programas tales como TIP, Plan de largo alcance y Proceso de manejo de congestión. Los alcances detallados para cada destinatario secundario que recibe fondos de TSP se encuentran en el capítulo cuatro de este Programa de trabajo de planificación

unificada. Los alcances pueden variar, pero deben cumplir con la planificación, programación, monitoreo y coordinación de los servicios de transporte público dentro de una jurisdicción.

Las actividades elegibles para GIS incluyen tareas relacionadas con el uso de GIS en planificación de transportes, incluyendo sus capacidades de mejora y el desarrollo e intercambio de información sobre transporte. Se desarrolla un alcance detallado para cada organización, pero este debe cumplir con la descripción del programa que se encuentra en el capítulo cinco de este Programa de trabajo de planificación unificada. Los alcances pueden variar, pero deben cumplir con la planificación, programación y monitoreo integral para promover el intercambio y mantenimiento de información GIS sobre el transporte regional.

Presupuesto y financiamiento del UPWP

El presupuesto total para el Programa de trabajo de planificación unificada del año fiscal 2022 es de \$28,407,960, una disminución de \$2,212,571 con respecto al Programa de trabajo de planificación unificada del año fiscal 2021. En general el financiamiento aprobado para gobiernos miembros en el año fiscal 2022 es \$6,304,500 contra \$8,954,500 en el año fiscal 2021, principalmente impulsado por la ausencia del Programa TCDI, el cual es un programa con un ciclo de dos años.

Además de los fondos de planificación de la fórmula básica que asigna la Ley FAST que recibe la DVRPC, la Comisión tiene la fortuna de recibir fondos de muchas otras fuentes para apoyar las actividades y los programas de planificación. Los fondos provienen de diversas fuentes, incluidas agencias federales, agencias estatales, gobiernos miembros, fundaciones y organizaciones del sector privado. A continuación, se muestra una muestra de fuentes federales y no federales:

Fondos de planificación metropolitana de la administración federal de carreteras (FHWA, por sus siglas en inglés)

Fondos de planificación metropolitana de la administración federal de transporte público (FTA, por sus siglas en inglés)

Financiamiento de la administración federal de aviación

Fondos del programa de mejoras de transporte de PA/NJ

Contribuciones de los gobiernos miembros

Fondos suplementarios de PennDOT

Financiamiento de PennDOT Connects (planificación e investigación estatales)

Fondos estatales de PennDOT

Departamento de financiamiento de protección ambiental de PA

Iniciativas locales de la DVRPC

Becas de la fundación William Penn

La tabla 1, *Resumen de financiamiento*, muestra los ingresos generales de DVRPC por fuente que se aplicarán al personal y los costos operativos asociados con las actividades de UPWP, así como los

proyectos de transferencia asociados con los gobiernos miembros y las agencias operativas de transporte público.

La tabla 2, *Financiamiento del proyecto por fuente*, muestra el presupuesto y las fuentes de financiamiento para cada área y proyecto del programa.

Comisión Regional de Planificación del Valle de Delaware
Año fiscal 2022 | Programa de trabajo de planificación unificada

Tabla 1: Resumen de financiamiento *(a ser añadido en el documento final)*

Tabla 2: Financiamiento de proyectos por fuente

Page	PROJECT NUMBER	PROGRAMS/PROJECTS	FY 2022 BUDGET	HIGHWAY PLANNING	TRANSIT PLANNING	COMPREHENSIVE PLANNING	OTHER
	Chpt. Two-Sect. A						
		DVRPC PROGRAM AREAS					
43	22-23-010	Regional Forum	\$ 277,500	\$ 207,751	\$ 57,249	\$ 2,500	\$ 10,000
45	22-23-020	Work Program Administration	317,992	239,496	65,996	2,500	10,000
47	22-23-030	Public Participation, Involvement and Outreach	402,500	305,747	84,253	2,500	10,000
51	22-23-040	Title VI and Environmental Justice	201,500	148,170	40,830	2,500	10,000
55	22-23-050	Data Visualization and Communication	590,000	462,540	127,460	-	-
59	22-23-060	Web Development and Database Management	830,000	650,693	179,307	-	-
61	22-23-070	Data Coordination and Analysis	258,250	197,560	54,440	1,250	5,000
65	22-31-010	Geographic Information Systems	334,400	262,159	72,241	-	-
67	22-33-010	Smart Growth	633,500	363,369	100,131	70,000	100,000
71	22-33-020	Community and Economic Development	543,500	208,535	57,465	42,500	235,000
75	22-33-030	Energy and Climate Change Initiatives	333,250	139,742	38,508	55,000	100,000
81	22-33-040	Environmental Planning	297,000	227,000	-	70,000	-
85	22-34-010	Long-Range Planning	430,100	223,509	61,591	45,000	100,000
89	22-34-020	Freight and Aviation Planning	384,500	284,776	78,474	16,250	5,000
93	22-34-030	Transportation Safety	384,250	296,339	81,661	1,250	5,000
97	22-34-040	Regional Congestion Management Process	222,250	169,337	46,663	1,250	5,000
101	22-34-050	Air Quality Planning	244,250	186,584	51,416	1,250	5,000
107	22-34-060	Performance Based Planning and Asset Management	266,750	111,127	30,623	25,000	100,000
111	22-34-070	Socioeconomic and Land Use Analytics	220,000	156,793	43,207	20,000	-
115	22-41-010	Technical Assistance to Member Governments	286,104	203,661	56,118	16,325	10,000
119	22-41-020	Transportation Improvement Program (TIP)	646,250	501,739	138,261	1,250	5,000
123	22-41-030	Transportation Operations	552,950	122,848	33,852	1,250	395,000
129	22-41-050	Competitive Program & Project Management	1,249,500	59,500	-	-	1,190,000
131	22-51-010	Travel and Land Use Modeling	447,250	345,729	95,271	1,250	5,000
135	22-52-010	Regional Transit Planning Program	276,250	-	250,000	21,250	5,000
139	22-52-020	Bicycle and Pedestrian Planning Program	286,750	204,223	56,277	21,250	5,000
143	22-52-030	Mobility Analysis and Design Program	662,250	498,603	137,397	21,250	5,000
147	22-52-040	Regional Transportation Demand Management (TDM) Program	312,500	-	-	-	312,500
151	22-53-010	Travel Monitoring	719,500	574,500	-	-	145,000
		Subtotal	\$ 12,610,796	\$ 7,352,030	\$ 2,038,691	\$ 442,575	\$ 2,777,500
	Chpt. Two-Sect. B						
		DVRPC PROJECTS					
154-44-300	15-44-300	William Penn-Planning, Design and Construction of Priority Trails**	\$ 80,000	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 80,000
18-33-140	18-33-140	William Penn - DRWI Data/GIS/Modeling Work Group**	25,000	-	-	-	25,000
18-33-200	18-33-200	William Penn - Completing The Circuit **	40,000	-	-	-	40,000
21-34-080	21-34-080	Regional Aviation System Planning**	40,000	-	-	-	40,000
21-34-130	21-34-130	Reg. Aviation Plan - 2045**	125,000	-	-	-	125,000
21-51-050	21-51-050	Route 422 Operations and Capacity Study**	100,000	-	-	-	100,000
21-52-040	21-52-040	Regional Transportation Demand Management (TDM) Program**	250,000	-	-	-	250,000
22-10-010	22-10-010	General Fund	213,932	-	-	-	213,932
157	22-31-020	Regional Transportation GIS Coordination	400,000	-	-	-	400,000
159	22-33-050	Local Technical Assistance Program (LTAP)	30,000	-	-	-	30,000
161	22-33-070	Pennsylvania Coastal Zone Management Implementation Program	50,000	-	-	-	50,000
163	22-33-080	Healthy Communities Planning	95,000	74,477	20,523	-	-
167	22-33-090	PA/NI Local Planning Initiatives	150,000	-	-	-	150,000
169	22-33-150	Climate Adaptation Planning and Community Resiliency	50,000	-	-	-	50,000
171	22-33-160	Local Government Energy Implementation Strategies and Initiatives	85,000	-	-	-	85,000
173	22-33-170	TOD Next Steps/Station Screening	100,000	-	-	-	100,000
177	22-33-180	Regional Electric Vehicle Planning Program	150,000	-	-	-	150,000
181	22-34-080	Regional Aviation System Planning	115,000	-	-	-	115,000

Tabla 2, continuación

Page	PROJECT NUMBER	PROGRAMS/PROJECTS	FY 2022 BUDGET	HIGHWAY PLANNING	TRANSIT PLANNING	COMPREHENSIVE PLANNING	OTHER
183	22-34-090	Central Jersey Transportation Forum	125,000	-	-	-	125,000
185	22-34-100	PA Air Quality Action Supplemental Services	125,000	-	-	-	125,000
187	22-34-110	NJ Air Quality Action Supplemental Services	50,000	-	-	-	50,000
189	22-41-060	Transportation Systems Management and Operations (TSMO)	554,000	-	-	-	554,000
193	22-41-070	I-95 Planning Assistance	100,000	-	-	-	100,000
195	22-51-020	Enhance and Maintain Travel Forecasting Tools	640,000	-	-	-	640,000
199	22-51-040	District 6 Modeling Assistance	460,000	-	-	-	460,000
201	22-51-050	Philadelphia Trip Generation Model	103,700	-	-	-	103,700
205	22-51-060	I-95 Traffic Forecasts	150,000	-	-	-	150,000
207	22-52-050	Regional TDM Program Planning & Administration	250,000	-	-	-	250,000
209	22-52-060	Pottstown Area Regional Plan Development	60,000	47,038	12,962	-	-
211	22-52-070	PennDOT Connects Bike-Friendly Resurfacing Program	250,000	-	-	-	250,000
215	22-52-090	Commuter Services/Mobility Alternatives Program (Share-a-Ride)	251,000	-	-	-	251,000
219	22-52-110	EXPo: Experimental Pop-ups Program	200,000	-	-	-	200,000
223	22-52-120	Racial Minority Mobility Choices Study	225,000	-	-	-	225,000
225	22-52-130	Regional Sidewalk Development Program: Pilot Technical Assistance Round	150,000	-	-	-	150,000
227	22-52-140	Delaware County Bicycle Corridor Action Plan	80,000	-	-	-	80,000
229	22-52-160	Cecil B. Moore Avenue - Corridor Safety Study and Concept Development	200,000	-	-	-	200,000
231	22-53-020/025	HPMS and Functional Classification System (PA & NJ)	185,000	185,000	-	-	-
233	22-53-030	PennDOT District 6-0 Traffic Volume Data	300,000	-	-	-	300,000
235	22-59-700	Member Government Special Studies	901,944	-	-	-	901,944
237	22-59-701	New Projects and Misc. Carryover**	2,033,088	-	-	90,000	1,943,088
		Subtotal	\$ 9,492,664	\$ 306,515	\$ 33,485	\$ 90,000	\$ 9,062,664
		SUBTOTAL DVRPC PROGRAM	\$ 22,103,460	\$ 7,658,545	\$ 2,072,176	\$ 532,575	\$ 11,840,164
		** Carryover Projects					
MEMBER GOVERNMENT / TRANSIT OPERATING AGENCIES / OTHER PASS-THROUGH							
	Chapter Three A & B						
245-262	A: 22-60-010 to 22-60-051	Supportive Regional Highway Planning Program	\$ 785,000	\$ 785,000	-	-	\$ 511,250
269-294	B: 22-61-010 to 22-61-110	PA Supportive Regional Highway Planning Program	\$ 511,250	-	-	-	-
		NJ Supportive Regional Highway Planning Program					
		Subtotal	\$ 1,296,250	\$ 785,000	\$ -	\$ -	\$ 511,250
	Chapter Four A & B						
301-322	A: 22-63-000 to 22-63-010	Transit Support Program	1,125,000	\$ -	\$ 1,125,000	-	-
329-344	B: 22-63-020 to 22-63-027	PA Transit Support Program	483,250	-	483,250	-	-
		NJ Transit Support Program					
		Subtotal	\$ 1,608,250	\$ -	\$ 1,608,250	\$ -	\$ -
	Chpt. Five						
	15-44-320	Other Member Government Projects	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 1,000,000
	18-33-200	William Penn- Planning, Design & Construction of Priority Trails**	1,500,000	-	-	-	1,500,000
349	22-53-300	PA/NJ Regional GIS Implementation Coordination	300,000	-	-	-	300,000
351	22-64-000	New Jersey Regional Signal Retiming Initiative Project (2 Years)	380,000	-	-	-	380,000
353	22-65-100	New Jersey Local HSIP Program Assistance (2 Years)	220,000	-	-	-	220,000
		Subtotal	\$ 3,400,000	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 3,400,000
		SUBTOTAL MEMBER GOVERNMENTS AND OPERATING AGENCIES	\$ 6,304,500	\$ 785,000	\$ 1,608,250	\$ -	\$ 3,911,250
		GRAND TOTAL	\$ 28,407,960	\$ 8,443,545	\$ 3,680,426	\$ 532,575	\$ 15,751,414

Funciones y responsabilidades de la agencia

La DVRPC, como la MPO designada por el gobierno federal, tiene el requisito de llevar a cabo un proceso de planificación de transporte multimodal continuo, cooperativo e integral, basado en el rendimiento. Las agencias miembros que conforman la junta de DVRPC y el comité técnico regional también desempeñan funciones clave en este proceso, como se describe a continuación.

La coordinación de este proceso de planificación con los muchos socios y partes interesadas que participan es de importancia crítica para la finalización e implementación exitosa de los planes y programas de la región. Las organizaciones integrantes que componen la Junta de la DVRPC se identificaron en la legislación que creó originalmente la DVRPC en 1965.

La Junta de la DVRPC está compuesta por dieciocho miembros con derecho a voto que representan a las siguientes organizaciones: Departamento de Transporte de Pennsylvania, Departamento de Transporte de New Jersey, Oficina de Políticas y Planificación del Gobernador de Pennsylvania, Departamento de Asuntos Comunitarios de New Jersey, persona designada por el Gobernador de Pennsylvania, persona designada por el Gobernador de New Jersey, condado de Bucks, condado de Chester, condado de Delaware, condado de Burlington, condado de Camden, condado de Gloucester, condado de Mercer, ciudad de Chester, ciudad de Philadelphia, ciudad de Camden y ciudad de Trenton.

La Comisión recibe aportes y orientación de quince organizaciones miembros adicionales de la Junta sin derecho a voto. Se trata de: Administración Federal de Carreteras - División de PA, Administración Federal de Carreteras - División de NJ, Administración Federal de Tránsito - Región II, Administración Federal de Tránsito - Región III, Departamento de Vivienda y Desarrollo Urbano de EE. UU., Agencia de Protección Ambiental de EE. UU. - Región II, Agencia de Protección Ambiental de EE. UU. - Región III, Departamento de Protección Ambiental de PA, Departamento de Protección Ambiental de NJ, Oficina de Defensa de Planificación de NJ, Departamento de Desarrollo Comunitario y Económico de PA, Autoridad de Transporte del Sureste de Pennsylvania, Corporación de Tránsito de New Jersey, Autoridad Portuaria del Río Delaware y Corporación de Tránsito de la Autoridad Portuaria.

Departamentos estatales de transporte (DOT, por sus siglas en inglés) - DVRPC trabaja en colaboración con los departamentos de transporte de Pennsylvania y New Jersey (PennDOT y NJDOT, por sus siglas en inglés) para llevar a cabo todas las actividades de planificación y programación de transporte. Los representantes de PennDOT y NJDOT participan en todos los comités relacionados con el transporte, así como en la Junta de la DVRPC. Aunque fuera de nuestro límite de MPO, el personal de los departamentos de transporte de Delaware y Maryland forman parte de los comités de la DVRPC responsables de planificar las actividades relacionadas con la carga, la aviación y los problemas de calidad del aire relacionados con el transporte.

Los DOT estatales son responsables de una serie de actividades que afectan el proceso de planificación metropolitana. Se encargan del desarrollo de planes estatales de largo plazo, que incluyen la coordinación con el plan de transporte de largo plazo desarrollado por DVRPC. El DOT de cada estado también desarrolla un programa de mejora del transporte estatal (STIP, por sus siglas en inglés) que debe incluir las secciones apropiadas del TIP regional de la DVRPC. En consecuencia, ambos DOT estatales participan activamente en el proceso por el cual los proyectos se priorizan e incluyen en el TIP de la DVRPC.

Inicialmente designados en MAP-21 y transferidos a la ley FAST, los DOT estatales tienen la responsabilidad principal de desarrollar un plan de transporte estatal, sistemas de administración de activos a nivel estatal y un plan estratégico de seguridad vial. El desarrollo de estos planes y sistemas implica una consulta extensa con DVRPC y otras MPO y ayuda a DVRPC a identificar las necesidades de transporte y las recomendaciones para abordarlos.

Los DOT estatales también sirven como intermediarios principales entre DVRPC y las agencias federales de transporte, incluida la administración federal de carreteras (FHWA), la administración federal de transporte público (FTA) y la administración federal de aviación (FAA).

Planificadores de ciudades y condados - los nueve condados (Bucks, Chester, Delaware, Montgomery, Philadelphia, Burlington, Camden, Gloucester y Mercer) y tres ciudades (Chester, Camden y Trenton) que conforman la región DVRPC y cuyos representantes son miembros de la junta DVRPC son socios clave en el proceso de planificación regional. Utilizando algunos de los fondos de planificación federal disponibles para DVRPC, los recursos se transfieren a los gobiernos miembros para apoyar su trabajo de planificación de transporte y la amplia coordinación necesaria para preparar y mantener un proceso de planificación regional. Los gobiernos miembros también tienen lugares en los comités de trabajo de la DVRPC, identifican y priorizan proyectos para el TIP, contribuyen con los aportes necesarios para el desarrollo del plan a largo plazo y brindan el conocimiento local y la perspectiva necesaria para integrarse con el proceso de planificación regional.

Departamento de asuntos comunitarios de NJ - DCA es una agencia estatal creada para brindar orientación administrativa, apoyo financiero y asistencia técnica a gobiernos locales, organizaciones de desarrollo comunitario, empresas e individuos para mejorar la calidad de vida en New Jersey. El DCA ofrece una amplia gama de programas y servicios que responden a problemas de interés público, como la planificación y el desarrollo de la comunidad, la producción de viviendas, la seguridad contra incendios y la construcción, y la gestión y finanzas del gobierno local.

La membresía votante de la Junta de la DVRPC también incluye un representante de la oficina de políticas y planificación del gobernador de PA y una persona designada por el gobernador de PA, así como una persona designada por el gobernador de NJ. Estos miembros votantes aportan información al proceso de planificación regional desde una perspectiva de orientación y desarrollo

de políticas. Además de las organizaciones que conforman formalmente los miembros votantes de la Junta de la DVRPC, la coordinación con otros socios federales y estatales y agencias operativas es esencial para el desarrollo de planes y programas que identifiquen e implementen las inversiones de transporte prioritarias en la región. Esas agencias se identifican a continuación.

Operadores de transporte público- el mayor proveedor de transporte público en la región del Valle de Delaware es la autoridad de transporte del sureste de Pennsylvania (por sus siglas en inglés, “SEPTA”). El servicio sustancial también es provisto por la Corporación de Transporte Público de New Jersey (NJT, por sus siglas en inglés), Corporación de Transporte Público de la Autoridad Portuaria (PATCO, por sus siglas en inglés) y Pottstown Area Rapid Transit (PART, por sus siglas en inglés). Cada uno es responsable tanto del capital como de las necesidades operativas en sus respectivas áreas de servicio. Son la fuente principal para identificar proyectos de transporte público para su inclusión en la parte de transporte público del TIP de la DVRPC. También llevan a cabo muchas de las actividades de planificación de transporte público, financiadas en parte a través del programa de trabajo de planificación de la DVRPC y otras fuentes. PATCO, una subsidiaria de la Autoridad Portuaria del Río Delaware (DRPA, por sus siglas en inglés), es responsable de la administración de las operaciones de la agencia de transporte público, mientras que la DRPA es responsable de la planificación. Las agencias de operaciones de transporte público son miembros participativos sin derecho a voto de la Junta de la DVRPC, pero miembros con derecho a voto del comité técnico regional de la DVRPC y otros comités de trabajo.

Administración federal de carreteras - como una MPO de dos estados, DVRPC es atendida por las oficinas de la división FHWA en Pennsylvania y New Jersey. Las oficinas de la división de la FHWA son oficinas de campo locales que brindan liderazgo, orientación y dirección a los departamentos de transporte del estado y las MPO en la planificación, construcción y mantenimiento de proyectos de transporte. Trabajando en colaboración con los socios estatales, las oficinas de la división FHWA se aseguran de que las carreteras, puentes y túneles de la nación sean seguros y sigan apoyando el crecimiento económico y la sostenibilidad ambiental.

Administración federal de tránsito - las oficinas de campo de FTA, organizadas por región, ayudan a los operadores de tránsito, las MPO y los DOT estatales a planificar, aplicar, ejecutar y completar proyectos de tránsito en su región. Su función principal es supervisar la financiación federal, proporcionar apoyo a través de subvenciones y gestión del programa, así como orientación sobre el medio ambiente, la planificación y otros elementos críticos de los proyectos de transporte público. La región DVRPC abarca partes de la región II (New York y New Jersey) y la región III (Delaware, Maryland, Pennsylvania, Virginia, West Virginia y el distrito de Columbia).

Departamento de vivienda y desarrollo urbano de los Estados Unidos - la misión de HUD es crear comunidades fuertes, sostenibles e inclusivas y viviendas asequibles y de calidad para todos. HUD está trabajando para fortalecer el mercado de la vivienda para impulsar la economía y proteger a

los consumidores; satisfacer la necesidad de viviendas de alquiler asequibles y de calidad; utilizar la vivienda como plataforma para mejorar la calidad de vida; crear comunidades inclusivas y sostenibles sin discriminación, y transformar la manera en que HUD hace negocios. El departamento también está organizado con DVRPC que recibe servicios tanto de la región II (New York y New Jersey) como de la región III (Delaware, Maryland, Pennsylvania, Virginia, West Virginia y el distrito de Columbia).

Departamentos estatales de protección ambiental (DEP, por sus siglas en inglés) -: los departamentos de protección ambiental de Pennsylvania y New Jersey tienen la responsabilidad general de cumplir con la ley de aire limpio, incluido el desarrollo y la adopción de planes de calidad del aire conocidos como planes de implementación del estado (SIP, por sus siglas en inglés). Ambas agencias confían en DVRPC como la agencia de planificación líder para las medidas de control relacionadas con la carretera para la calidad del aire en el área metropolitana. Como resultado, DVRPC proporciona datos de transporte utilizados en los inventarios de emisiones e identifica y analiza posibles estrategias de calidad del aire. Las agencias estatales de calidad del aire de los cuatro estados en el área de no cumplimiento de ozono de Philadelphia participan en el comité regional de calidad del aire de la DVRPC.

Departamento de desarrollo comunitario y económico de PA - la misión de DCED es fomentar oportunidades para que las empresas crezcan y para que las comunidades tengan éxito y prosperen en una economía global. El departamento busca mejorar la calidad de vida de los ciudadanos de Pennsylvania al tiempo que garantiza la transparencia y la responsabilidad en el gasto de los fondos públicos.

Oficina de defensa de planificación de NJ - la oficina cuenta con el personal de la comisión de planificación del estado de New Jersey y el grupo de trabajo de reurbanización de terrenos industriales abandonados en New Jersey. A través del plan estatal de desarrollo y reurbanización, la oficina trabaja para mejorar la eficiencia y reducir los costos del desarrollo de la tierra y la infraestructura en New Jersey al expandir las áreas de coordinación y cooperación entre las agencias estatales y locales.

Autoridad portuaria del río Delaware - DRPA es una agencia de transporte regional que sirve como administrador de cuatro puentes que cruzan el río Delaware entre Pennsylvania y New Jersey. A través de su Corporación de Transporte Público de la Autoridad Portuaria (PATCO), la DRPA también opera una línea de transporte público entre el condado de Camden, New Jersey y la ciudad central de Philadelphia. DRPA opera, mantiene, mejora y protege infraestructura de transporte clave para el beneficio de los ciudadanos de la región.

Por último, hay muchas otras agencias y autoridades que tienen jurisdicción sobre las instalaciones que constituyen componentes importantes del sistema de transporte de la región. Es importante que DVRPC coordine y comparta información sobre nuestros planes y programas con estas

organizaciones para que todas las partes interesadas puedan tomar decisiones informadas de inversión en transporte. Las agencias y autoridades regionales clave también se identifican a continuación.

La comisión de PA Turnpike - La PA Turnpike consta de un sistema de 552 millas de carreteras y puentes que son un componente integral de la red de transporte terrestre regional, estatal y nacional que se debe mantener, proteger y mejorar constantemente. La comisión Turnpike se esfuerza por operar un sistema de carreteras de peaje seguro, confiable y valioso para el cliente que respalde la movilidad y el comercio nacional.

Autoridad de New Jersey Turnpike: la autoridad de Turnpike se dedica al movimiento seguro y eficiente de personas y mercancías en dos de las carreteras con peaje más concurridas de los Estados Unidos: New Jersey Turnpike (148 millas) y Garden State Parkway (173 millas). Las carreteras de la autoridad son un enlace crítico en la red de transporte del corredor I-95 del noreste. Todos los días, brindan las rutas más seguras, rápidas y convenientes para cientos de miles de viajeros, camioneros y viajeros recreativos.

Autoridad de transporte de South Jersey - la SJTA fue establecida por la legislatura de New Jersey en junio de 1991 para asumir las responsabilidades operativas de la autopista de Atlantic City de 44 millas, la terminal del aeropuerto internacional de Atlantic City y las instalaciones de estacionamiento en Atlantic City. SJTA también opera varios transportes en su región que brindan acceso a sitios de empleo y compras, estaciones de tren e instituciones educativas. La SJTA sirve a seis condados: Atlantic, Camden, Cape May, Cumberland, Gloucester y Salem.

Comisión conjunta del puente de peaje del Río Delaware - la jurisdicción de 140 millas del DRJTBC se extiende desde la línea del condado de Philadelphia-Bucks hasta la frontera del estado de New Jersey/New York. Además de sus 20 cruces del Río Delaware (7 con peaje, 13 sin peaje), la comisión posee y opera 34 estructuras de aproximación adicionales (puentes más pequeños de paso elevado/bajo nivel) en toda su región. La comisión está comprometida a trasladar a los trabajadores que se desplazan, a los transportistas comerciales, a los peatones y a los recreacionistas, se esfuerza por ofrecer un servicio de calidad al cliente, una gestión fiscal sólida e instalaciones confiables de transporte terrestre.

PhilaPort - también conocido como el puerto de Philadelphia, es una agencia independiente del estado de Pennsylvania encargada de la administración, mantenimiento, comercialización y promoción de las instalaciones portuarias a lo largo del Río Delaware en Pennsylvania, así como la planificación estratégica en todo el distrito portuario. PhilaPort trabaja con sus operadores de terminales para mejorar sus instalaciones y comercializar esas instalaciones para los posibles usuarios de puertos en todo el mundo. Las cargas portuarias y las actividades que generan son responsables de miles de empleos directos e indirectos en el área de Philadelphia y en todo Pennsylvania.

Corporación de puertos de South Jersey - la corporación de puertos de South Jersey se creó en 1968 para operar terminales marítimas en el distrito portuario de South Jersey, que consta de siete condados: Burlington, Camden, Gloucester, Salem, Cumberland, Mercer y Cape May. La SJPC es una agencia cuasi estatal, que reporta a través del departamento del tesoro al gobernador de New Jersey. La SJPC posee y opera las terminales marítimas Joseph A. Balzano y Broadway en el puerto de Camden, la terminal marina de Salem en el puerto de Salem, y está construyendo la terminal marítima de Paulsboro en el puerto de Paulsboro.

Es la coordinación continua y el historial de cooperación entre todas estas organizaciones lo que ha llevado a un proceso de planificación de transporte eficiente en esta región que continúa dando como resultado inversiones prioritarias destinadas a preservar, mantener, operar y crecer cuando sea necesario, una red de transporte regional multimodal continuo.

Comités de trabajo de la DVRPC

Una de las funciones principales de la DVRPC es coordinar sus programas de planificación y los de sus gobiernos miembros, con organizaciones y ciudadanos que residen en la región. Para lograr este objetivo, la Junta de la DVRPC ha establecido varios comités para abordar los problemas regionales de transporte, uso de suelo, calidad del aire, vivienda, aeropuertos, movimiento de mercancías e inquietudes de los ciudadanos. Estos comités mejoran el foro regional provisto por la Junta y lo extienden para que todas las partes interesadas e involucradas puedan discutir y orientar la política de planificación regional en el Valle de Delaware. Los comités de trabajo incluyen:

El comité técnico regional (RTC, por sus siglas en inglés) sirve como una unidad asesora, reportando directamente a la Junta de la DVRPC, en referencia a: (1) Iniciativas de planificación de transporte, (2) el desarrollo y mantenimiento del programa de mejora de transporte, (3) el desarrollo del plan a largo plazo, (4) el desarrollo del programa de trabajo de planificación unificada, y (5) todas las demás planificaciones del transporte según lo indique la Junta.

El grupo de trabajo de participación pública (PPTF, por sus siglas en inglés) brinda acceso para el público al proceso regional de planificación y toma de decisiones, para revisar problemas de manera oportuna y para asesorar sobre estrategias de promoción pública. El grupo de trabajo está compuesto por miembros designados nominados por los gobiernos miembros, así como por ciudadanos en general, que son seleccionados mediante un proceso de solicitud.

El grupo de trabajo del movimiento de mercancías del Valle de Delaware (DVGMTF, por sus siglas en inglés) se estableció para maximizar la capacidad de movimiento de mercancías del Valle de Delaware compartiendo información y tecnología entre los intereses de carga públicos y privados, promoviendo las posibilidades y capacidades intermodales de la región, y desarrollando e implementando una estrategia regional de movimiento de mercancías. Asesora a la Junta de la

DVRPC sobre todos los asuntos, estudios y proyectos relacionados con el movimiento de mercancías.

El grupo de intercambio de recursos de información (IREG, por sus siglas en inglés) proporciona un foro para el intercambio de ideas, prácticas y experiencias entre los administradores de datos regionales.

El foro regional de desarrollo económico y comunitario (RCEDF, por sus siglas en inglés) facilita los diversos organismos de desarrollo económico, uso de suelo y vivienda en la región para trabajar juntos en temas de importancia regional, fomenta una mayor cooperación entre las agencias, se esfuerza por coordinar el transporte regional y las actividades de planificación del uso de suelo con las necesidades de la comunidad de desarrollo económico y asesora sobre el desarrollo de la estrategia de desarrollo económico integral.

El comité regional de aviación (RAC, por sus siglas en inglés) proporciona orientación técnica y política sobre los sistemas de aeropuertos regionales a los estados, DVRPC y la administración federal de aviación.

El grupo de trabajo regional de seguridad (RSTF, por sus siglas en inglés) es un equipo interdisciplinario de partes interesadas/profesionales de seguridad que ofrece orientación y dirección al programa de planificación de seguridad de la comisión para el transporte. El enfoque del grupo de trabajo es diverso y se dirige a todos los usuarios y operadores de la red de transporte, así como a todos los modos. El grupo de trabajo proporciona información valiosa para el desarrollo del plan de acción regional de seguridad en el transporte.

El grupo de trabajo de operaciones de transporte (TOTF, por sus siglas en inglés) es el punto principal de ITS regional y la coordinación de operaciones. El grupo de trabajo es un foro para que las agencias compartan información sobre implementaciones de ITS, desarrollen un consenso sobre problemas de operaciones regionales y respondan a iniciativas federales y estatales. Tiene la capacidad de establecer subcomités para abordar problemas específicos a medida que surjan. Como grupo de nivel técnico, informa las actividades de planificación de operaciones y gestión de sistemas de transporte y ITS de la DVRPC que, a su vez, apoyan al grupo de trabajo.

El foro de transporte de Central Jersey (CJTF, por sus siglas en inglés) se ha estado reuniendo desde 1999 para abordar las preocupaciones de las municipalidades en los condados de Mercer, Middlesex y Somerset que se centran en el corredor de US 1. Representantes de alto nivel de veinticinco municipalidades, tres condados y numerosas agencias estatales y otras organizaciones se reúnen para coordinar y discutir temas de transporte y uso de suelo e implementar soluciones.

El grupo de acción urbana de la línea de costa (UWAG, por sus siglas en inglés) se creó en 1980 a través del programa de gestión de la zona costera de PA (por sus siglas en inglés, "CZM") para

proporcionar un programa de centralización de información sobre los permisos de desarrollo de la línea de costa en el estuario de Delaware en Pennsylvania.

El grupo de trabajo comunidades saludables se convocó por primera vez en 2014 para reunir a profesionales de la salud pública, planificación y profesionales afines en el área del Greater Philadelphia. El grupo de trabajo ofrece un lugar para que las personas interesadas en fomentar comunidades saludables aprendan sobre otras comunidades, cercanas y lejanas, que están integrando con éxito la planificación y la salud pública, incluido el transporte activo. Sirve como una forma para que los profesionales en estos campos y las partes interesadas en nuestras comunidades profundicen su comprensión de las comunidades saludables y desarrollen las relaciones para lograrlas.

The Futures Group proporciona a los expertos en la materia un foro para utilizar la planificación de escenarios exploratorios para comprender cómo diversas fuerzas (sociales, tecnológicas, ambientales, económicas o políticas) le dan forma a la región; e identificar formas de responder mejor o beneficiarse de esas fuerzas

Áreas del programa del UPWP

Este programa de trabajo de planificación continúa la estructura reorganizada iniciada en el año fiscal 2008, el cual consolidó muchos proyectos relacionados en áreas del programa. Algunas iniciativas permanecen como proyectos independientes debido a circunstancias especiales. El concepto de cada área del programa permite que se enfatizen varias tareas e iniciativas de año en año bajo la dirección de la Junta de la DVRPC. Las tareas y actividades identificadas dentro de las áreas del programa buscan abordar las prioridades de planificación que enfrenta la región. Las muestras de los productos clave que se llevarán a cabo dentro de las áreas del programa, durante el año fiscal 2022, se resaltan en las descripciones del área del programa a continuación. La finalización exitosa de estas actividades de planificación dentro de estas áreas y proyectos del programa puede requerir la compra de equipos o servicios.

Foro regional

Este proyecto garantiza la coordinación intergubernamental y de políticas continua, así como la supervisión administrativa por parte de la Junta de la DVRPC y sus comités, a través de la prestación de servicios de secretaría y gestión. A través del comité de políticas de la Junta, se lleva a cabo la identificación, monitoreo y formulación de análisis de políticas para temas de importancia regional. Las actividades del personal incluyen la investigación y el monitoreo de problemas clave, la revisión de la legislación federal y estatal pertinente o la orientación política, la asistencia técnica y la redacción de declaraciones de posición propuestas o cartas de comentarios para su consideración por el comité de políticas y la Junta.

Productos clave: agendas y actas de reuniones de la Junta y del Comité Ejecutivo

Administración del programa de trabajo

La preparación del Programa de trabajo de planificación unificada incluye una llegada significativa a los gobiernos miembros y otros grupos de interés para recopilar aportes sobre las prioridades de planificación de la región, refinar los alcances de desarrollo existentes, así como nuevos, para los proyectos de planificación seleccionados que se realizarán en el siguiente año fiscal e identificar/garantizar el financiamiento requerido para respaldar a la DVRPC y al personal de los gobiernos miembros para realizar el proceso de planificación regional.

Productos clave: Programa de trabajo de planificación unificada para el año fiscal 2023

Participación, compromiso y acercamiento público

DVRPC se compromete a llegar a audiencias familiarizadas y no familiarizadas con el proceso de planificación regional. Este programa es compatible con las responsabilidades de la DVRPC relacionadas con la notificación legal y pública, las solicitudes de información pública y el mantenimiento del sitio web de la comisión y las plataformas de redes sociales. Este programa también apoya la promoción pública específico para proyectos y la facilitación de reuniones, así como medios de comunicación, relaciones públicas en toda la agencia con el gobierno y asuntos públicos. El actual foro en curso de la DVRPC para la participación pública es el grupo de trabajo de participación pública (PPTF, por sus siglas en inglés). La misión del PPTF es proporcionar acceso continuo a la planificación regional y el proceso de toma de decisiones, revisar los problemas de manera oportuna, servir de conducto para la información de la DVRPC a organizaciones y comunidades de la región, y ayudar a la comisión a implementar estrategias de promoción pública.

Productos clave: Informe anual del año fiscal 2021 de la DVRPC, boletín informativo electrónico mensual, agendas y documentación de las reuniones del Grupo de Trabajo de Participación Pública.

Título VI y justicia ambiental

La administración federal de carreteras (FHWA, por sus siglas en inglés) y la administración federal de transporte público (FTA, por sus siglas en inglés) han tenido una larga política de garantizar activamente la no discriminación en las actividades financiadas con fondos federales bajo el título VI de la ley de derechos civiles de 1964 y la orden ejecutiva del presidente sobre justicia ambiental de 1994. Los temas de derechos civiles y justicia ambiental son un área de enfoque más integral del proceso de planificación y programación del transporte. Este compromiso se refleja en el programa de trabajo, los productos, las comunicaciones, los esfuerzos de participación pública y las operaciones generales de la DVRPC.

Producto clave: Indicadores refinados y actualizados de la herramienta de cumplimiento de desventajas potenciales, evaluación continua de los esfuerzos de la Comisión, y actualizaciones al Plan de Cumplimiento del Título VI y sus políticas asociadas.

Visualización y comunicación de datos

Este esfuerzo brindará información y datos al público en general, así como a los responsables de tomar decisiones, que sea fácil de comprender y utilizar, aplicando técnicas de diseño gráfico y

visualización que expliquen, así como que mejoren los análisis técnicos y que presenten los materiales en un formato atractivo y accesible.

Productos clave: campañas, diseño de publicaciones, recursos gráficos para el personal, avisos publicitarios, diseño de aplicación web y revisión de gráficos de todos los productos de la DVRPC.

Desarrollo web y gestión de bases de datos

Este proyecto garantizará que el sitio web de la DVRPC esté constantemente actualizado y accesible. El acceso a información vigente, fiable y pertinente es de importancia crítica para planificadores y tomadores de decisiones. Las aplicaciones web desarrolladas por el personal de la DVRPC proporcionan visualización y análisis de datos que no son posibles con productos impresos tradicionales. Al ser la MPO de la región, la DVRPC, por medio de nuestro sitio web, ofrece una inmensa cantidad de información y una amplia variedad de productos y servicios.

Productos clave: aplicaciones para generación de mapas de GIS y datos interactivos, y contenido en línea para el sitio web de la DVRPC.

Coordinación y análisis de datos

Este programa apoya actividades de coordinación de información interna y externa, tanto nuevas como ya en curso. La DVRPC continuará fortaleciendo relaciones con sus socios de planificación tales como los DOT y las agencias de transporte público a nivel estatal, con la intención de simplificar los flujos de trabajo para el intercambio de información y mejorar el intercambio de información y conocimientos generales sobre los conjuntos de datos de las agencias. Junto con productos del Censo tales como la Encuesta de la Comunidad Estadounidense (ACS, por sus siglas en inglés) y el Paquete de Planificación de Transporte del Censo (CTPP, por sus siglas en inglés), este programa también incluye la revisión y evaluación de otras fuentes de datos públicas y privadas. Los esfuerzos de coordinación interna buscan: mejorar la comunicación entre el personal; identificar y apoyar a los administradores de datos de planificación con el fin de mejorar las actividades de desarrollo, mantenimiento y actividades de intercambio; y mejorar el descubrimiento y la difusión de los datos. Las tareas adicionales del programa incluyen el mantenimiento de la red regional de información en línea de la DVRPC; coordinar con la Oficina del Censo; y administrar el Grupo de Intercambio de Recursos de Información de la Comisión (IREG, por sus siglas en inglés).

Producto clave: Herramienta de búsqueda de datos

Análisis socioeconómico y de uso de suelo

El área del programa de Análisis socioeconómico y de uso de suelo incluye análisis de información nueva y en curso en respaldo del plan de largo alcance y otros esfuerzos de la comisión para recopilar y evaluar datos, identificar su importancia y relevancia, así como divulgar los resultados de esa investigación a través de informes, aplicaciones web, presentaciones y otros medios. Esta área del programa respalda el pronóstico de la Oficina de Planificación de Largo Alcance y los

esfuerzos de planificación de escenarios, así como el uso de indicadores para monitorear el progreso de la visión y las metas establecidas en el plan de largo alcance de la región.

Producto clave: Monitoreo de los indicadores de progreso

Sistemas de información geográfica

Un sistema de información geográfica (GIS, por sus siglas en inglés) es una herramienta de planificación importante que brinda beneficios a DVRPC, a sus agencias miembros y a otros al apoyar proyectos técnicos y de planificación estatales, regionales, del condado y locales. GIS es la integración de hardware, software y datos utilizados para recopilar, almacenar, analizar y mostrar información de referencia espacial. GIS permite a los planificadores ver y consultar datos espaciales y realizar análisis avanzados para descubrir relaciones, patrones y tendencias que apoyan sus actividades de planificación. Visualizar información es una parte integral de casi todos los proyectos, y GIS se utiliza para crear mapas necesarios para reuniones e informes. Mejorar la accesibilidad de los datos espaciales es fundamental para el éxito continuo de GIS y las tareas de este programa se coordinarán con los programas de análisis y coordinación de datos, de visualización y comunicación de datos, así como de desarrollo web y gestión de bases de datos.

Productos clave: Aplicaciones de mapas web actualizadas y nuevas.

Smart Growth

El programa de trabajo Smart Growth está diseñado para respaldar a las comunidades en toda la región, mientras que estas coordinan la planificación del uso de suelo y el transporte. A través de este programa, la DVRPC se esfuerza por propugnar y promover el apoyo de los principios de Smart Growth, los cuales pueden mejorar la sostenibilidad, la opción de vivienda y transporte, la resiliencia comunitaria, la revitalización urbana, el desarrollo económico y la salud pública.

Productos clave: Ejemplos y técnicas de desarrollo de la Base de datos del proyecto Smart Growth, análisis de las necesidades de vivienda

Desarrollo comunitario y económico

Este programa desarrolla estrategias para el desarrollo económico y comunitario de la región a través del proceso de planificación de la Estrategia de desarrollo económico integral (CEDS, por sus siglas en inglés), al convocar reuniones con grupos de interés involucrados en el desarrollo económico y municipales, facilitando un programa de subsidios municipales (TCDI, por sus siglas en inglés), desarrollando estrategias de revitalización a través del análisis de ventas minoristas y del uso de suelos, así como promoviendo la equidad y las oportunidades para todos en toda la región.

Productos clave: Análisis asociados a TCDI y CEDS

Iniciativas de energía y cambio climático

Este programa centra la atención de los gobiernos locales en el desarrollo de políticas y acciones para reducir el uso de energía y las emisiones de gases de efecto invernadero asociadas y la adaptación a los impactos previstos del cambio climático al proporcionar liderazgo, coordinación y

asistencia técnica en estos temas.

Productos clave: Apoyo regional para la electrificación de flotas municipales y del condado, participación en la mitigación de impactos por calor extremo, foro de adaptación climática.

Planificación ambiental

Este programa promueve sistemas ecológicos saludables, protección de la calidad del agua, transporte activo, resiliencia ante el cambio climático y la creación de comunidades habitables. Más específicamente, el programa: 1) identifica y resalta recursos clave como la Red de espacios verdes y Áreas de enfoque de conservación de Connection 2045, tierras agrícolas y canales, así como obras para protegerlos al desarrollar y emplear herramientas de planificación estratégica a escalas regionales y municipales; 2) planea, financia y desarrolla una red conectada de establecimientos para ciclistas y peatones con un enfoque en senderos del circuito; e 3) involucra a socios para identificar y desarrollar prácticas de gestión dirigida, así como enfoques de políticas para aumentar la resiliencia ante los impactos del cambio climático.

Productos clave: Inventarios y mapas integrales de senderos para New Jersey y Pennsylvania, Plan de conservación de tierras de cultivo del municipio de Woolwich.

Planificación de largo alcance

El Área del programa del plan de largo alcance trabaja con el público y con grupos de interés para identificar una visión a fin de guiar el crecimiento y el desarrollo, así como inversiones de transporte regional en la región, e identifica estrategias para implementar la visión. El programa garantiza que las inversiones en transporte de la región se vinculen con el uso de suelo a largo plazo, la protección del medio ambiente, el desarrollo económico y los objetivos de transporte, al mismo tiempo que brindan orientación y un marco de políticas para muchos otros programas de la DVRPC. El Plan de largo alcance actual, Connection 2045 fue adoptado en octubre de 2017.

Producto clave: Manual de política del plan de largo alcance y Manual de procesos de Connections 2050

Planificación de carga y aviación

El objetivo de este programa es maximizar la posición del Valle de Delaware en la economía global mediante la promoción de la cooperación dentro de la comunidad local de aviación y carga, así como la implementación de estrategias regionales de acuerdo con las directrices del DOT estatal y la Ley FAST. Este programa permitirá al personal continuar manteniendo y actualizando Philly Freight Finder, mejorar los productos de planificación de aviación y procurar estudios técnicos que mejoren las consideraciones de los impactos económicos y de transporte.

Producto clave: Futuros impactos del comercio electrónico en Greater Philadelphia

Seguridad de transporte

Este programa es compatible con los objetivos del plan de largo alcance, el análisis y plan de seguridad regional de la DVRPC y el plan estratégico de seguridad en la carretera de los DOT. Incorpora el factor de planificación de seguridad del transporte, según lo exigen las normas

federales de planificación metropolitana, en el proceso de planificación del transporte, y procura mejorar la seguridad del sistema de transporte de la región, a la vez que mantiene niveles aceptables de accesibilidad y eficiencia. El programa aborda la seguridad del transporte desde un enfoque múltiple en el que la coordinación y la promoción son factores importantes.

Producto clave: Plan de acción cero visión de la ciudad de Trenton

Proceso de manejo de congestión regional

El CMP es un proceso sistemático para manejar la congestión en la región DVRPC. Analiza el sistema de transporte multimodal, identifica y prioriza corredores congestionados y da como resultado estrategias acordadas para cada subcorredor congestionado a nivel de planificación regional. El CMP fortalece la conexión entre el Plan de largo alcance, TIP y otros proyectos. Incluye el trabajo con el DOT, las agencias de transporte público, los gerentes de proyectos del condado y otros para ayudar a que las inversiones en transporte sean más efectivas. El personal realizó la actualización más reciente del CMP en enero de 2020.

Producto clave: Memorando de estado y sitio de internet del proyecto suplementario del CMP

Planificación de la calidad del aire

El área del programa de planificación de la calidad del aire mejora la calidad del aire en la región a través de la coordinación de políticas intra e interregionales, la educación pública y la demostración de la conformidad del transporte del plan de largo alcance de la región y los programas de mejora del transporte.

Producto clave: Informe de demostración de conformidad de calidad del aire en transporte

Asistencia técnica a los gobiernos miembros

Esta área del programa garantiza la coordinación intergubernamental, la evaluación técnica y la formulación de políticas regionales sobre temas de transporte, proyectos y planes a través de reuniones mensuales del Comité Técnico Regional (lo que incluye actas de reuniones y presentaciones pertinentes, actividades de investigación y asistencia técnica). También se incluyen estudios especiales a corto plazo y actividades de recopilación rápida de datos.

Productos clave: reuniones mensuales exitosas del Comité Técnico Regional, lo que incluye la documentación de agendas y actas.

Programa de mejora de transporte (TIP, por sus siglas en inglés)

Esta área del programa estipula la planificación financiera de transporte, el desarrollo de proyectos y la programación de capital para la región DVRPC. El personal trabaja con socios de planificación estatales, regionales y federales para identificar recursos financieros disponibles de fuentes públicas y privadas para implementar el programa de mejora del transporte (TIP), así como el plan de largo alcance. Como facilitadora de los grupos de interés de la región, la DVRPC desarrolla y mantiene un Programa regional de mejora del transporte (TIP) para Pennsylvania y New Jersey, según lo exigen las regulaciones federales; identifica, evalúa y selecciona proyectos de transporte

que abordan las necesidades de la región y fomenta los objetivos del plan de largo alcance; documenta modificaciones al programa; así como proporciona información y documentos relacionados con esos procesos, financiamiento y asuntos de programación de capital. Esta información se proporcionará a los grupos de interés y al público a través de los materiales de la reunión y las publicaciones en el sitio web de la DVRPC. DVRPC llevará a cabo un extenso programa de participación pública que responda a los requerimientos de la Ley FAST y las inquietudes de justicia ambiental relacionadas con este programa. Coordinación con desarrollo de programas y proyectos del DOT, así como de entrega, lo que incluye PennDOT Connects en Pennsylvania y también ocurrirá el Desarrollo de conceptos locales en New Jersey. El personal de DVRPC, junto con la importante contribución de nuestros grupos de interés, desarrolló y nuestra junta adoptó un TIP para PA en julio de 2020. Además, en el año fiscal 2021 se deberá llevar a cabo un proceso similar para el desarrollo de un TIP de NJ, el cual se espera que sea adoptado en otoño de 2021.

Productos clave: desarrollo de un nuevo TIP para NJ y un TIP actualizado y conservado para PA

Operaciones de transporte

Las operaciones de transporte es uno de los factores de planificación de transporte exigidos por las regulaciones federales de planificación metropolitana. Representa una amplia gama de estrategias de mejora a corto plazo que emplean capacitación, tecnología y coordinación interinstitucional que abordará la congestión recurrente y no recurrente a través de una variedad de estrategias, lo que incluye la gestión de incidentes de tráfico y mejoras en la resincronización de señales.

Producto clave: capacitación continua en mejores prácticas a través de ocho grupos de trabajo de gestión de incidentes de tráfico y mejoras en la resincronización de señales a lo largo de corredores seleccionados.

Planificación en base al desempeño y gestión de activos

La planificación en base al desempeño fue uno de los elementos más transformadores de la legislación federal de transporte MAP-21, la cual se reforzó en la Ley FAST. Este enfoque estratégico establece objetivos para la condición y el desempeño de los sistemas de transporte, y usa datos reales para medir si estos objetivos se están alcanzando. Este proceso luego informa las decisiones de inversión a fin de mejorar la infraestructura y las operaciones. El USDOT ha implementado nuevas regulaciones relacionadas con la Gestión del rendimiento del transporte (TPM, por sus siglas en inglés) a través del proceso de reglamentación federal. Dentro de esta Área del programa, DVRPC trabajará estrechamente con los DOT de nuestro estado y los operadores de tránsito para abordar los requerimientos de gestión del desempeño del transporte mediante la coordinación y el establecimiento de objetivos de medición de desempeño.

Producto clave: coordinación continua con socios de planificación para abordar los requerimientos de la Gestión del desempeño de transporte del US DOT

y página web de TPM que reporta objetivos actuales y desempeño del sistema y la infraestructura de transporte relativa a ellos.

Programa competitivo y gestión de proyectos

Esta área de programa permite al personal de la DVRPC ayudar a los DOT estatales con la implementación de proyectos tradicionales y no tradicionales al actuar como administradores adjuntos de proyectos, así como a ejecutar programas competitivos de subvenciones con los DOT estatales. La ley FAST incluye fondos para proyectos de transporte no tradicionales, como senderos de usos múltiples, paisajes urbanos, restauraciones históricas, vehículos con combustible alternativo, gestión de la demanda de viajes, proyectos de carreteras y puentes locales, así como proyectos que contribuyen al logro de la ley de aire limpio al reducir las emisiones de fuentes viales. Las tres categorías de fondos federales que proporcionan una amplia elegibilidad para estos proyectos de transporte no tradicionales y locales son: Alternativas de transporte, mitigación de la congestión y calidad del aire y el programa de transporte terrestre. Los fondos del programa de capital también se proporcionan a los condados a través del programa de desarrollo de concepto local en New Jersey.

Producto clave: finalización exitosa del programa de selección de proyectos competitivos y gestión de proyectos seleccionados

Modelado de viaje y uso de suelo

El elemento del programa de trabajo modelado de viaje y uso de suelo está destinado a desarrollar, mejorar, mantener y aplicar los modelos de uso de suelo, demanda de viaje y calidad del aire de la DVRPC en apoyo de una amplia variedad de actividades de planificación. Los estudios de planificación regional, de corredores y de instalaciones a corto y largo plazo requieren pronósticos socioeconómicos, de uso de suelo y de viaje precisos. La certificación del plan regional y el proceso de planificación requieren modelos actualizados que aborden las regulaciones federales. Los modelos que producen estas proyecciones y realizan estos análisis deben validarse y calibrarse con los datos actuales. Además, se necesita el refinamiento y la revalidación de los modelos de uso de suelo, simulación de viaje y de emisiones de fuentes móviles de la DVRPC de manera continua para mantener la precisión y la credibilidad de los pronósticos, así como para responder a los nuevos mandatos y orientación del gobierno federal, agencias estatales y gobiernos miembros. Además de los estudios realizados por la DVRPC, el personal también brindará apoyo y asistencia bajo este programa a los consultores de DVRPC, a medida que actualicen los modelos de carga y software asociado de la DVRPC.

Producto clave: modelo actualizado de carga y demanda de viajes; modelo de datos de validación

Programa regional de planificación de transporte público

Este programa apoya la realización de estudios de planificación de transporte público, con selecciones de proyectos guiados por nuestros socios de planificación. El trabajo incluye evaluaciones de servicios o instalaciones propuestos, análisis de transporte público a nivel de corredor, evaluaciones de mejoras al acceso al transporte público, estudios para mejorar la conectividad de bicicletas y peatones con el transporte público, y exámenes de la relación entre el

uso de suelo y el transporte público para sitios o corredores específicos.

Producto clave: Apoyo continuo del Programa de modernización de tranvías de SEPTA

Programa de planificación de bicicletas y peatones

Este programa promueve las instalaciones de transporte y las decisiones de uso de suelo que apoyan los medios de transporte activos para hacer que caminar y andar en bicicleta sean opciones de transporte más seguras, convenientes, asequibles y atractivas en toda la región. Los proyectos enfatizan la promoción de las partes interesadas, el desarrollo y el intercambio de nuevos recursos de datos mediante el uso de mostradores para bicicletas y peatones, así como la realización de análisis para desarrollar instalaciones para bicicletas y peatones apropiadas, seguras y sensibles al contexto, y "calles completas" en comunidades de toda la región DVRPC. Este trabajo incluye un énfasis en las políticas de bicicletas y peatones, diseño e infraestructura que mejore la salud personal, así como la salud de las características ambientales y económicas en la región.

Producto clave: Conteo de peatones y ciclistas para los programas de conteo cíclico, proyectos de infraestructura para bicicletas y peatones antes/después, y análisis de proyectos de planificación.

Análisis y diseño de movilidad

Este programa busca equilibrar la accesibilidad, la eficiencia y la seguridad de redes de transporte existentes en todas sus formas. El trabajo bajo este programa utiliza las mejores prácticas actuales de análisis y diseño de transporte, así como participación pública y de grupos de interés, a fin de identificar estrategias de contexto apropiadas para abordar los desafíos del transporte. El proceso está diseñado para informar mejor la toma de decisiones sobre transporte regional y la toma de decisiones.

Producto clave: desarrollo de conceptos para potenciales mejoras para bicicletas en el programa de repavimentación del condado de Mercer.

Programa de Gestión de demanda de transporte regional

Este programa apoya el desarrollo y la supervisión de las iniciativas de gestión de la exigencia de transporte (TDM, por sus siglas en inglés). Esto incluye las actividades de TDM como con beneficios demostrados de reducción de viajes de vehículos con un solo ocupante, así como programas piloto o experimentales de nuevos proyectos y herramientas de TDM para administrar la exigencia y crear y cultivar nuevas opciones de movilidad para residentes y trabajadores.

Producto clave: Supervisión de iniciativas de TDM e implementación de por lo menos un nuevo programa piloto adicional.

Monitoreo de viajes

En esta área del programa, los datos de viaje se recopilan y procesan. La forma principal es el conteo de tráfico, incluidos los volúmenes de tráfico por hora y de 48 horas, para ubicaciones seleccionadas en la red de carreteras regionales. Los datos recopilados proporcionarán información para el pronóstico de VMT, el sistema de monitoreo de tráfico (TMS, por sus siglas en inglés), el

proceso de administración de congestión (CMP, por sus siglas en inglés), los modelos de simulación de viajes, el análisis de nivel de proyecto individual y el monitoreo de tráfico y tendencias. Esta información es vital para todos los estudios de proyectos que abordan las deficiencias de las carreteras y las soluciones propuestas. Los tipos de datos recopilados se han mejorado recientemente para incluir el monitoreo de movimientos seleccionados de bicicletas y peatones. Además, la DVRPC facilita la revisión periódica y la revisión del sistema de clasificación funcional de carreteras de la región.

Producto clave: recopilación de aproximadamente 3,000 nuevos vehículos, bicicletas y peatones y cargar esos conteos en el visor de conteo de tráfico basado en la web de DVRPC

Vinculaciones con el UPWP

El Programa de trabajo de planificación unificado del año fiscal 2022 sirve como una herramienta de implementación importante para cumplir con las directivas de la Ley FAST. En un esfuerzo por resaltar la conexión entre las Áreas de programa individuales en el Programa de trabajo de planificación unificado y los diez Factores de planificación estipulados en la Ley FAST, se desarrolló una matriz que muestra ese vínculo (tabla 3). Se muestran las asociaciones primarias y periféricas entre las áreas del programa y los factores de planificación. A medida que DVRPC desarrolle futuros programas de trabajo, continuaremos esforzándonos por cumplir con los principios clave de la ley de transporte de superficie vigente en ese momento.

Además de cumplir con los requisitos legislativos federales, el UPWP sirve como una herramienta de implementación importante para lograr el futuro uso de suelo y la visión de desarrollo de transporte que se establece en el plan a largo plazo de la región. Los cinco principios clave del plan a largo plazo sirven como marco para muchos de los proyectos y programas emprendidos por DVRPC. En un esfuerzo por resaltar la conexión entre las áreas de programa individuales de UPWP y el plan a largo plazo, se desarrolló una matriz que muestra el vínculo entre estos dos documentos centrales (tabla 4). Se muestran las asociaciones primarias y periféricas entre las Áreas del programa y los cinco principios clave del Plan de largo alcance.

Otra función esencial del UPWP es su capacidad para identificar y priorizar las tareas de las que se encargará la DVRPC, así como designar los recursos apropiados para emprender y completar esas tareas requeridas dentro de los plazos asignados. La Tabla 5 identifica los planes/programas y las actividades requeridas que la DVRPC emprenderá como parte del proceso de planificación regional, y sus ciclos de culminación y actualización asignados.

Tabla 3: Factores de planeación de la Ley FAST

	1. Economic Vitality	2. Safety	3. Security	4. Accessibility and Mobility	5. Environment and Energy	6. Integration and Connectivity	7. Efficient System Management/ Operations	8. System Preservation	9. Resiliency and Reliability	10. Travel and Tourism
DVRPC Program Areas										
Regional Forum										
Work Program and Contract Administration										
Public Participation, Involvement, and Outreach										
Title VI and Environmental Justice										
Data Visualization and Communication										
Web Development and Database Management										
Geographic Information Systems										
Smart Growth										
Community and Economic Development										
Energy and Climate Change Initiatives										
Environmental Planning										
Long-Range Planning										
Freight and Aviation Planning										
Transportation Safety										
Congestion Management Programs										
Air Quality Planning										
Data Coordination and Analysis										
Technical Assistance to Member Governments										
Transportation Improvement Program (TIP)										
Transportation Operations										
Performance-Based Planning and Asset Management										
Competitive Program and Project Management										
Travel and Land Use Modeling										
Regional Transit Planning Program										
Bicycle and Pedestrian Planning Program										
Mobility Analysis and Design										
Regional Transportation Demand Management (TDM) Program										
Travel Monitoring										
Socio-economic and Land Use Analytics										

● Primary Association | ● Secondary Association | ○ N/A

Tabla 4: Principios clave de los planes de largo plazo

DVRPC Program Areas	Develop Livable Communities	Sustain the Environment	Expand the Economy	Advance Equity and Foster Diversity	Create an Integrated Multimodal Transportation Network
Regional Forum					
Work Program and Contract Administration					
Public Participation, Involvement and Outreach					
Title VI and Environmental Justice					
Data Visualization and Communication					
Web Development and Database Management					
Geographic Information Systems					
Smart Growth					
Community and Economic Development					
Energy and Climate Change Initiatives					
Environmental Planning					
Long-Range Planning					
Freight and Aviation Planning					
Transportation Safety					
Congestion Management Process					
Air Quality Planning					
Data Coordination and Analysis					
Technical Assistance to Member Governments					
Transportation Improvement Program (TIP)					
Transportation Operations					
Performance-Based Planning and Asset Management					
Competitive Program and Project Management					
Travel and Land Use Modeling					
Regional Transit Planning Program					
Bicycle and Pedestrian Planning Program					
Regional Transportation Demand Management (TDM) Program					
Mobility Analysis and Design					
Travel Monitoring					
Socio-economic and Land Use Analytics					

● Primary Association | ● Secondary Association | ○ N/A

Tabla 5: Plazos requeridos del proceso de planificación regional de la MPO

Plan/programa/actividad	Adopción/culminación actual	Adopción/culminación siguiente
Programa de trabajo de planificación unificada	Enero de 2021	Enero de 2022
Programa de mejora del transporte	Julio de 2020 (PA) Septiembre de 2019 (NJ)	Julio de 2022 (PA) Septiembre de 2021 (NJ)
Determinación de conformidad con la calidad del aire del transporte	Julio de 2020	Septiembre de 2021
Planificación de largo alcance	Octubre de 2017	Septiembre de 2021
Plan de cumplimiento de Título VI	Mayo de 2014	Verano de 2021
Plan de participación pública	Julio de 2018	Cuando sea necesario – evaluado anualmente
Plan para dominio limitado del inglés	Abril de 2019	Abril de 2024 - evaluado anualmente
Proceso de gestión de la congestión	Enero de 2020	Enero de 2024
Análisis y plan de seguridad de transporte	Enero de 2019	Primavera de 2021
Plan coordinado de transporte de servicios humanos	Octubre de 2020	Octubre de 2024
Plan de desempeño de CMAQ	Septiembre de 2020 (provisional)	Septiembre de 2022
Revisión de certificación del proceso de planificación de la MPO del DOT de Estados Unidos	Octubre de 2018 (visita al sitio) Febrero de 2019 (informe definitivo)	Octubre de 2022 (visita al sitio) Febrero de 2023 (informe definitivo)