

Año fiscal 2023

Programa de trabajo

de planificación

unificada

Junio de 2022

Commonwealth of Pennsylvania

Bucks County, Chester County, Delaware County,
Montgomery County, City of Philadelphia, City of Chester

State of New Jersey

Burlington County, Camden County, Gloucester County,
Mercer County, City of Camden, City of Trenton





La Comisión de Planificación Regional del Valle de Delaware es la Organización de Planificación Metropolitana designada a nivel federal para una diversa región de nueve condados en dos estados: Bucks, Chester, Delaware, Montgomery y Filadelfia en Pensilvania y Burlington, Camden, Gloucester y Mercer en Nueva Jersey.



COMISIÓN DE
PLANIFICACIÓN REGIONAL
DEL VALLE DE DELAWARE

La visión de la DVRPC para la región del Área Metropolitana de Filadelfia es lograr una región próspera, innovadora, equitativa, resiliente y sostenible que aumenta las opciones de movilidad al invertir en un sistema de transporte moderno y seguro; protege y preserva nuestros recursos naturales al crear comunidades saludables; y fomenta mayores oportunidades para todos.

La misión de la DVRPC es lograr esta visión al convocar a la mayor cantidad de socios para informar y facilitar la toma de decisiones basada en datos. Estamos comprometidos con toda la región y nos esforzamos para ser líderes e innovadores al explorar nuevas ideas y crear mejores prácticas.

CUMPLIMIENTO DEL TÍTULO VI | La Comisión de Planificación Regional del Valle de Delaware (DVRPC) cumple totalmente con el Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964, la Ley de Restauración de los Derechos Civiles de 1987, la Orden Ejecutiva 12898 sobre Justicia Ambiental y los mandatos relacionados de no discriminación en todos los programas y actividades. El sitio web de DVRPC, www.dvrpc.org, puede traducirse a varios idiomas. Las publicaciones y otros documentos públicos generalmente pueden estar disponibles en idiomas y formatos alternativos, si así se solicita. Las reuniones públicas de DVRPC siempre se llevan a cabo en instalaciones accesibles para la ADA y en lugares accesibles para el tránsito siempre que sea posible. Se pueden proporcionar servicios de traducción, interpretación u otros servicios auxiliares a las personas que presenten una solicitud al menos siete días antes de una reunión pública. Los servicios de traducción e interpretación para los proyectos, productos y procesos de planificación de DVRPC están disponibles, generalmente de forma gratuita, llamando al (215) 592-1800. Todas las solicitudes serán atendidas en la mayor medida posible. Cualquier persona que crea que ha sido perjudicada por una práctica discriminatoria ilegal de DVRPC bajo el Título VI tiene derecho a presentar una queja formal. Cualquier queja de este tipo debe presentarse por escrito y presentarse ante el Gerente de Cumplimiento del Título VI de DVRPC y / o la agencia estatal o federal correspondiente dentro de los 180 días de la supuesta ocurrencia discriminatoria. Para obtener más información sobre el programa Título VI de DVRPC o para obtener un Formulario de queja Título VI, visite: www.dvrpc.org/GetInvolved/TitleVI, llame al (215) 592-1800 o envíe un correo electrónico a public_affairs@dvrpc.org.

La DVRPC recibe financiamiento de una variedad de fuentes, incluidas las becas federales de la Administración Federal de Carreteras (FHWA) y de la Administración Federal de Tránsito del Departamento de Transporte de los Estados Unidos (FTA), los departamentos de transporte de Pensilvania y Nueva Jersey, y los gobiernos estatales y locales integrantes de la DVRPC. Sin embargo, los autores son los únicos responsables de los hallazgos y conclusiones del presente, que pueden no representar las opiniones o políticas oficiales de las agencias de financiación.

Año fiscal 2023 | 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	9
Organización del documento UPWP	9
Áreas de énfasis de planificación	10
Requisitos de legislación federal	16
Coordinación con los gobiernos miembros y otros socios de planificación	18
Programa de apoyo regional de planificación de carreteras (SRHPP), Programa de apoyo de transporte público (TSP) y Sistema de información geográfica (GIS)	19
Presupuesto y financiamiento del UPWP	20
Funciones y responsabilidades de la agencia	25
Comités de trabajo de la DVRPC	31
Áreas del programa del UPWP	33
Vinculaciones con el UPWP	42

Tablas

Tabla 1: Resumen de financiamiento	22
Tabla 2: Financiamiento de proyectos por fuente	23
Tabla 2, continuación	24
Tabla 3: Factores de planeación de la Ley FAST	44
Tabla 4: Principios clave de los planes de largo alcance	45
Tabla 5: Plazos requeridos del proceso de planificación regional de la MPO	46

Comisión Regional de Planificación del Valle de Delaware

Programa de trabajo de planificación unificada para el año fiscal 2023

Introducción

El programa de trabajo de planificación unificada (UPWP, por sus siglas en inglés) del año fiscal 2023 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 2022 al 30 de junio de 2023. 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 (TMA, por sus siglas en inglés). 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 2023.

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 2023 se centraron en los siguientes temas: mejora de la eficacia del transporte público y el acceso al mismo, 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 de carga y recopilación de datos de transporte para permitir análisis en base a datos, así como vivienda, cambio climático, resiliencia, calidad del aire y comunidades saludables. Estas prioridades de planificación siguen de cerca los factores de planificación de la ley FAST y las áreas de énfasis de los departamentos de transporte estatales (DOT, por sus siglas en inglés). Durante el período en el que se redactó este UPWP, la Ley de Inversiones en Infraestructura y Empleos (IIJA, por sus siglas en inglés), que reautoriza la legislación sobre transporte terrestre del país (así como otra infraestructura) fue promulgada por el Presidente. Dado que las regulaciones y la orientación para que las MPO desarrollen UPWP en los términos de la IIJA aún no están disponibles, el UPWP del año fiscal 2023 seguirá cumpliendo con las regulaciones y directrices actuales de la Ley FAST, y se seguirá haciendo referencia a la Ley FAST. La DVRPC actualizará el UPWP cuando sea necesario, cuando estén disponibles nuevas regulaciones, directrices y fondos para los UPWP.

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.

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 2023 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 2023. 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 apoyar la participación de nuestros gobiernos miembros 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 capítulo seis ofrece un resumen de proyectos financiados por el Programa de Mejora del Transporte de New Jersey (NJ TIP, por sus siglas en inglés), 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. El Apéndice A contiene la Tabla 1 que muestra un desglose detallado de las fuentes de financiamiento de New Jersey. El apéndice B contiene una lista de siglas utilizadas comúnmente en el proceso de planificación regional 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 (PEA, por sus siglas en inglés) 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 ley FAST, donde sea aplicable. La FHWA y la FTA anunciaron nuevas áreas de énfasis para la planificación en enero de 2022, después de que se redactó el UPWP del año fiscal 2023. Al publicar las nuevas PEA, las agencias federales reconocieron la variabilidad de los ciclos de actualización del desarrollo de programas de trabajo y alentaron a las MPO a incorporar las nuevas PEA al siguiente ciclo de actualización de sus UPWP. Aunque las nuevas PEA se publicaron cuando estaba por terminar el período de comentarios públicos del borrador del UPWP, la DVRPC está en buena posición para abordarlas en el año fiscal 2023 y en el futuro. Algunos ejemplos de las áreas de énfasis de planeación que el UPWP tiene la intención de abordar se explican a continuación, seguidos por un resumen de los nuevos PEA.

- 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 sistemas de transporte inteligente (ITS, por sus siglas en inglés) en todos los proyectos pertinentes y aplicables.

- Mejorar las operaciones de tráfico a través de las actualizaciones del sistema de transporte inteligente 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 del Departamento de Transporte de New Jersey (NJDOT, por sus siglas en inglés), 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 NJDOT 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 NJDOT 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 transporte público (TOD, por sus siglas en inglés).

Nuevas áreas de énfasis de planificación para 2022

Enfrentar la crisis climática – Transición a un futuro resiliente con energía limpia

Los planes de transporte y las inversiones en infraestructura deben ayudar a alcanzar las metas de reducción de gases de invernadero a nivel nacional de 50-52 por ciento por debajo de los niveles de 2005 para 2030, y de cero emisiones netas para 2050, y aumentar la resiliencia a los eventos climáticos extremos y otros desastres provocados por los efectos crecientes del cambio climático. El proceso de planificación del transporte debe usarse para acelerar la transición hacia vehículos eléctricos y que usen otros combustibles alternativos, planificar un sistema de infraestructura sostenible que funcione para todos los usuarios, y emprender acciones para prepararnos y adaptarnos a los efectos del cambio climático. Algunas tareas apropiadas para el Programa de trabajo de planificación unificada podrían incluir identificar las barreras y oportunidades de desarrollo de infraestructura para carga de combustible y recarga de electricidad; evaluar oportunidades para reducir las emisiones de gases de invernadero al reducir los traslados de vehículos con un solo ocupante y aumentar el acceso a transporte público, cambiar a medios de transporte con menos emisiones, e identificar las vulnerabilidades de los sistemas de transporte a los efectos del cambio climático y evaluar posibles soluciones.

Equidad y Justicia⁴⁰ en la planificación del transporte

Los socios regionales y proveedores de transporte público a nivel federal, estatal y regional deben promover la equidad racial y el apoyo a poblaciones marginadas y en situación de desventaja. Garantizar la participación pública en el proceso de planificación ayudará a que los planes y las estrategias reflejen diversos puntos de vista, inquietudes y prioridades de las áreas afectadas. Se recomiendan las siguientes estrategias: (1) mejorar la infraestructura para traslados no motorizados y el acceso al transporte público, y aumentar el servicio de transporte público en comunidades marginadas; (2) planificar la seguridad de todos los usuarios de caminos, especialmente en calles principales, a través de mejoras de infraestructura y gestión avanzada de la velocidad; (3) reducir los traslados de vehículos con un solo ocupante y la contaminación del aire correspondiente en las comunidades cercanas a corredores de alto volumen; (4) ofrecer precios reducidos en transporte público cuando sea apropiado; (5) dirigir servicios de respuesta a la demanda a las comunidades con mayores concentraciones de adultos mayores a las que tienen acceso deficiente a servicios esenciales; y (6) considerar las prácticas de equidad y sostenibilidad al planear el desarrollo orientado al transporte público, incluyendo estrategias de vivienda asequible y tomando en cuenta a las poblaciones que necesitan justicia ambiental.

Calles completas

Los socios y proveedores de transporte público a nivel federal, estatal y regional deben revisar las políticas, reglas y procedimientos vigentes para determinar sus efectos sobre la seguridad de todos los usuarios de los caminos. Este esfuerzo debe servir para incluir disposiciones referentes a la seguridad en la infraestructura de transporte futura, particularmente la ajena a los automóviles. Una calle completa es segura, y se percibe segura, para todos los que usan la calle. Los socios deben planear, desarrollar y operar calles y redes que prioricen la seguridad, la comodidad y el acceso a destinos de las personas que utilicen la red vial, incluyendo a peatones, ciclistas, pasajeros de transporte público, usuarios de dispositivos de micromovilidad, servicios de entrega de carga y automovilistas. El objetivo es ofrecer una red de transporte equitativa y segura para viajeros de todas las edades y capacidades, incluyendo a los pertenecientes a comunidades marginadas que enfrentan niveles históricos de falta de inversión. Esta visión no se logra con una solución genérica; cada calle completa es única y se desarrolla para brindar el mejor servicio a su contexto comunitario y su función primaria en la red.

Participación pública

La participación pública temprana, eficaz y continua incluye puntos de vista diversos en el proceso de toma de decisiones. Los socios deben aumentar la participación pública significativa en la planificación del transporte al integrar herramientas de participación pública virtual (VPI, por sus siglas en inglés) en la estrategia general de participación pública, garantizando la participación pública constante de las personas que no cuentan con acceso a computadoras y dispositivos móviles. El uso de VPI amplía la difusión de información al público en general y vuelve la participación más conveniente y asequible para un mayor número de personas. Las herramientas virtuales proveen una mayor transparencia y acceso a las actividades de planificación de transporte y a los procesos de toma de decisiones. Muchas herramientas virtuales también proveen información en formatos visuales e interactivos que mejoran la comprensión del público y de las partes interesadas de los planes, programas y proyectos propuestos. Aumentar la participación en las primeras fases del proceso puede reducir los retrasos en los proyectos y disminuir el tiempo y los costos de personal.

Coordinación con la Red Estratégica de Carreteras (STRAHNET)/Departamento de Defensa (DOD)

Los socios deben coordinarse con representantes del DOD en el proceso de planificación y programación de proyectos de transporte en lo referente a las necesidades de infraestructura y conectividad para las rutas de STRAHNET y otras carretera públicas conectadas con instalaciones del DOD. De acuerdo con la declaración de política de 23 U.S.C. 101(b)(1), el interés nacional exige acelerar la construcción del sistema de carreteras con ayuda federal, incluido el Sistema Nacional de Carreteras Interestatales y de Defensa

Dwight D. Eisenhower, porque muchas de las carreteras (o partes de las carreteras) son inadecuadas para satisfacer las necesidades de la defensa nacional y civil. Las instalaciones del DOD incluyen bases, puertos y depósitos militares. Las redes viales que proporcionan acceso y conexiones a estas instalaciones son esenciales para la seguridad nacional. El sistema STRAHNET, con 64,200 millas de extensión, consta de carreteras públicas que proporcionan acceso, continuidad y transporte de emergencia de personal y equipamiento en tiempos de paz y guerra. Incluye las 48,482 millas del Sistema Nacional de Carreteras Interestatales y de Defensa Dwight D. Eisenhower y 14,000 millas de otras carreteras públicas no interestatales del Sistema Nacional de Carreteras. La red STRAHNET también contiene aproximadamente 1,800 millas de rutas conectoras que vinculan a más de 200 instalaciones y puertos militares al sistema de carreteras principal. Las instalaciones del DOD también suelen ser importantes empleadores en sus regiones, generando volúmenes sustanciales de tráfico de pasajeros y carga en la red de transporte y cerca de los puntos de entrada a las instalaciones militares. Se recomienda a los interesados que estudien los mapas de STRAHNET y los estudios recientes de la Plataforma de Proyectos de Poder (PPP, por sus siglas en inglés). Estos pueden ser un recurso útil en las áreas del estado y las MPO cubiertas por esos análisis de ruta.

Coordinación con las Agencias Federales de Administración de Tierras (FLMA)

Los socios deben coordinarse con las FLMA en el proceso de planificación del transporte y programación de proyectos, en lo referente a las necesidades de infraestructura y conectividad relacionadas con las rutas de acceso y otros caminos públicos y servicios de transporte que conectan con tierras federales. Mediante la coordinación conjunta, los DOT estatales, MPO, gobiernos tribales, FMLA y agencias locales deben concentrarse en la integración de sus actividades de planeación de transporte y desarrollar planes, programas y estudios de corredores para el transporte de larga distancia que atraviese los estados y los MPO, adicionales a los planes y programas de transporte desarrollados por la Oficina de Carreteras de Tierras Federales. Las agencias deben explorar oportunidades para aprovechar los fondos de transporte a fin de apoyar las necesidades de acceso y transporte de las FMLA antes de que se programen proyectos de transporte en el Programa de Mejora del Transporte (TIP) y el Programa de Mejora del Transporte Estatal (STIP).

Vinculaciones con planificación y medio ambiente (PEL)

Los socios deben implementar vinculaciones con planificación y medio ambiente (PEL, por sus siglas en inglés) como parte de los procesos de planificación del transporte y revisión ambiental. El uso de PEL es una estrategia colaborativa e integrada para la toma de decisiones de transporte que toma en cuenta los objetivos ambientales, comunitarios y económicos desde las primeras fases del proceso de planificación del transporte, y usa la información, los análisis y los productos desarrollados durante la planificación para brindar información para el proceso de revisión ambiental. La PEL lleva al desarrollo de relaciones

entre las agencias de planificación, recursos y reguladoras desde las primeras fases de la planificación, con el fin de informar y mejorar los plazos de entrega de proyectos, lo que incluye minimizar la duplicación y crear un flujo cohesivo de información. Esto genera programas y proyectos de transporte que sirven a las necesidades de transporte de la comunidad con más eficacia, evitando y minimizando sus efectos sobre los recursos humanos y naturales.

Información sobre planificación del transporte

Los socios deben incorporar el intercambio de información y su consideración en el proceso de planificación del transporte, ya que la información tiene valor para múltiples programas. Los principios de intercambio de información y gestión de información pueden usarse para una variedad de temas, como planificación para transporte de carga, ciclistas y peatones, análisis de equidad, gestión del espacio de arcenes, gestión del rendimiento, confiabilidad de los tiempos de traslado, vehículos autónomos y conectados, servicios de movilidad y seguridad. Desarrollar y promover los principios de intercambio de información permite el uso eficiente de recursos y mejora la elaboración de políticas y toma de decisiones a nivel estatal, de MPO, regional y local para todas las partes.

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/Ley de Inversiones en Infraestructura y Empleos y las enmiendas a la ley de aire limpio de 1990 (CAAA, por sus siglas en inglés). La Ley de Inversiones en Infraestructura y Empleos fue aprobada por el Senado en el verano de 2021, y fue aprobada por la Cámara de Representantes y promulgada por el Presidente en noviembre de 2021, e incluye una reautorización completa de transporte. La IJJA es una ley por \$1.2 billones que reautoriza legislación nacional sobre transporte terrestre, agua potable y aguas residuales y dedica miles de millones de dólares adicionales a programas de transporte, transmisión de energía, resiliencia, banda ancha y otras áreas. Muchas de las áreas y proyectos de programa establecidos en este UPWP sirven directamente para continuar la implementación de reautorizaciones pasadas, incluidas MAP 21 y la Ley FAST, así como la nueva IJJA. Sin embargo, como se señaló antes, el UPWP del año fiscal 2023 seguirá cumpliendo con las regulaciones y directrices federales vigentes para las MPO de acuerdo con la Ley FAST hasta que estén disponibles las regulaciones y directrices de la IJJA para los UPWP.

De acuerdo con la legislación de la Ley FAST, 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, 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.

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**.
- Mejorar la **resiliencia 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 (FHWA, por sus siglas en inglés) y la Administración Federal de Transporte Público (FTA, por sus siglas en inglés) 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 del Departamento de Transporte de Pennsylvania (PennDOT) y continúa las iniciativas de energía, cambio climático y resistencia en ambos estados que incluyen coordinación, análisis, gestión, desarrollo de herramientas, promoción de compras conjuntas para conservación de energía 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), Programa de apoyo de transporte público (TSP) y Sistema de información geográfica (GIS)

Con el fin de apoyar la participación de sus gobiernos miembros en el proceso de planificación regional, la DVRPC transfiere fondos federales a esos socios para desarrollar y mantener sus programas de planificación e información, así como para participar en los esfuerzos clave de planificación de la región, tales como el desarrollo del Programa de Mejora del Transporte (TIP), el plan a largo plazo, el proceso de administración de la congestión, y las actividades de administración del desempeño del transporte, así como otros esfuerzos de planeación regional. Durante el año fiscal 2023, los programas del SRHPP en Pennsylvania y New Jersey serán financiados por sus respectivos TIP. La fuente de financiamiento del SRHPP de PA será la asignación urbana del Programa de Transporte Terrestre (STP/STU), mientras que el SRHPP de NJ será financiado con fondos del Programa de Subsidio en Bloque para Transporte Terrestre (STBGP). Tanto el TSP de PA como el TSP de NJ serán financiados con los fondos federales de planificación metropolitana asignados por medio de una fórmula a la DVRPC. Además de sus funciones de planificación básicas, los programas de los SRHPP y TSP 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. Los programas de GIS de PA y NJ son financiados por sus respectivos TIP.

Las actividades elegibles para los SRHPP 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 operativo total del Programa de trabajo de planificación unificada para el año fiscal 2023 es de \$22,090,950, que permanece al mismo nivel que el presupuesto operativo del Programa de trabajo de planificación unificada para el año fiscal 2022 de \$22,103,460. Se prevé que el monto estimado de ingresos y financiamiento permanezca al mismo nivel que en el año fiscal 2022, mientras que el personal del DVRPC asumirá más tareas administrativas debido a la expansión de los programas con transferencia de fondos. El financiamiento total transferido a los gobiernos miembros en el año fiscal 2023 será de \$11,729,150, casi el doble del financiamiento transferido en el año fiscal 2022 por \$6,392,000. El aumento en los fondos transferidos se debe a programas más nuevos solicitados por los gobiernos locales miembros, como Gestión de Demanda de Viajes (TDM, por sus siglas en inglés), el programa de Opciones de Viajes de Transporte (TOP, por sus siglas en inglés) y Vallas de Contención del Condado de Camden. Además, la DVRPC sigue administrando el programa de Iniciativa de Desarrollo de Transporte y Comunidades (TCDI, por sus siglas en inglés) junto con el Proyecto de Desarrollo de Concepto Local de New Jersey en el año fiscal 2023.

Además de los fondos de planificación asignados por la fórmula anual por el Departamento de Transporte de Pennsylvania y el Departamento de Transporte de New Jersey, la Comisión se esfuerza por buscar fondos competitivos adicionales 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)

Fondos 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

Fondos de PennDOT Connects (planificación e investigación estatales)

Fondos estatales de PennDOT

Fondos del Departamento de Protección Ambiental de PA (PADEP)

Iniciativas locales de la DVRPC

Subvenciones 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.

Tabla 1: Resumen de financiamiento

FUNDING SOURCE	GENERAL FUND	HIGHWAY PROGRAM	TRANSIT PROGRAM	COMP PLANNING	OTHER PROGRAMS	TOTAL
MISCELLANEOUS	\$0	\$0	\$0	\$0	\$2,783,775	\$2,783,775
FAA	0	0	0	0	198,000	198,000
PA FTA	0	0	1,830,000	0	106,000	1,936,000
PA FHWA	0	4,848,000	0	0	4,616,912	9,464,912
PA STATE	0	669,000	0	0	449,600	1,118,600
PA OTHER	0	0	0	0	300,000	300,000
PA LOCAL	0	0	0	0	239,000	239,000
NJ FTA	0	0	510,753	0	-	510,753
NJ FHWA	0	2,538,546	0	0	1,526,600	4,065,146
NJ STATE	0	0	0	0	-	0
NJ LOCAL	0	0	0	0	10,000	10,000
PA LOCALS	\$153,127	\$354,000	\$305,500	\$419,324	\$3,055	\$1,235,006
Bucks County	23,471	35,100	36,348	64,272	611	159,802
Chester County	19,400	66,688	48,465	53,126	611	188,290
Delaware County	19,756	56,159	36,348	54,101	611	166,975
Montgomery County	31,095	52,649	48,465	85,150	611	217,970
City of Philadelphia	58,221	140,395	133,278	159,433	611	491,938
City of Chester	1,184	3,009	2,596	3,241	-	10,030
NJ LOCALS	\$60,805	\$0	\$0	\$166,509	\$2,444	\$229,758
Burlington County	16,766	0	0	45,913	611	63,290
Camden County	16,397	0	0	44,903	611	61,911
Gloucester County	10,975	0	0	30,051	611	41,637
Mercer County	10,762	0	0	29,472	611	40,845
City of Camden	2,606	0	0	7,137	-	9,743
City of Trenton	3,299	0	0	9,033	-	12,332
SUBTOTAL DVRPC	\$213,932	\$8,409,546	\$2,646,253	\$585,833	\$10,235,386	\$22,090,950
MEMBER GOVERNMENTS AND TRANSIT OPERATING AGENCIES						
PA FTA	\$0	\$0	\$900,000	\$0	\$0	900,000
PA FHWA	0	0	0	0	\$5,643,120	5,643,120
NJ FTA	0	0	386,600	0	\$0	386,600
NJ FHWA	0	0	0	0	\$2,479,000	2,479,000
PA LOCALS	0	0	225,000	0	\$0	225,000
NJ LOCALS	0	0	96,650	0	\$0	96,650
OTHER	0	0	0	0	\$1,998,780	1,998,780
SUBTOTAL	\$0	\$0	\$1,608,250	\$0	\$10,120,900	\$11,729,150
GRAND TOTAL	\$213,932	\$8,409,546	\$4,254,503	\$585,833	\$20,356,286	\$33,820,100

Tabla 2: Financiamiento de proyectos por fuente

Page	PROJECT NUMBER	PROGRAMS/PROJECTS	FY 2023 BUDGET	HIGHWAY PLANNING	TRANSIT PLANNING	COMPREHENSIVE PLANNING	OTHER
	Chpt. Two-Sect. A	DVRPC PROGRAM AREAS					
47	23-23-010	Regional Forum	\$ 302,500	\$ 226,687	\$ 73,313	\$ 2,500	\$ -
49	23-23-020	Work Program Administration	365,000	264,468	85,532	5,000	10,000
51	23-23-030	Public Participation, Involvement and Outreach	414,500	311,316	100,684	2,500	-
55	23-23-040	Title VI and Environmental Justice	211,500	157,925	51,075	2,500	-
59	23-23-050	Data Visualization and Communication	595,000	449,595	145,405	-	-
63	23-23-060	Web Development and Database Management	875,000	661,169	213,831	-	-
65	23-23-070	Data Coordination and Analysis	341,250	256,911	83,089	1,250	-
69	23-23-080	Technical Assistance to Member Governments	331,274	220,412	71,287	19,575	20,000
73	23-33-010	Smart Growth	673,500	454,312	146,930	32,258	40,000
77	23-33-020	Community & Economic Development	606,000	216,108	69,892	45,000	275,000
83	23-33-030	Energy and Climate Change Initiatives	376,508	282,609	91,399	2,500	-
89	23-33-040	Environmental Planning	314,500	259,500	-	55,000	-
95	23-33-050	Geographic Information Systems	339,400	233,789	75,611	30,000	-
97	23-34-010	Long-Range Planning	597,000	417,103	134,897	45,000	-
101	23-34-020	Freight and Aviation Planning	389,500	282,036	91,214	16,250	-
105	23-34-030	Travel and Land Use Modeling	462,250	348,342	112,658	1,250	-
109	23-34-040	Regional Congestion Management Process	232,250	174,549	56,451	1,250	-
113	23-34-050	Air Quality Planning	254,250	191,172	61,828	1,250	-
119	23-34-060	Performance-Based Planning and Asset Management	312,500	217,241	70,259	25,000	-
123	23-34-070	Socioeconomic and Land Use Analytics	225,000	154,903	50,097	20,000	-
127	23-34-080	Transportation Improvement Program (TIP)	661,250	498,711	161,289	1,250	-
131	23-52-010	Regional Transit Planning Program	419,250	-	285,000	44,250	90,000
135	23-52-020	Bicycle and Pedestrian Planning Program	331,750	234,621	75,879	21,250	-
139	23-52-030	Mobility Analysis and Design Program	672,250	476,798	154,202	25,250	16,000
143	23-52-040	Transportation Safety	399,250	300,738	97,262	1,250	-
149	23-52-050	Transportation Operations	572,950	137,297	44,403	1,250	390,000
155	23-52-060	Competitive Program and Project Management	1,254,500	64,500	-	-	1,190,000
157	23-52-070	PA TDM Base Program Administration and Commuter Services	325,000	-	-	-	325,000
159	23-53-010	Travel Monitoring	739,500	594,500	-	-	145,000
		Subtotal	\$ 13,594,382	\$ 8,087,312	\$ 2,603,487	\$ 402,583	\$ 2,501,000
	Chpt. Two-Sect. B	DVRPC PROJECTS					
	15-44-300	William Penn-Planning, Design and Construction of Priority Trails**	40,000	-	-	-	40,000
	21-34-080	Regional Aviation System Planning**	45,000	-	-	-	45,000
	21-34-130	Reg. Aviation Plan - 2045**	65,000	-	-	-	65,000
	22-34-080	Regional Aviation System Planning**	80,000	-	-	-	80,000
	22-52-120	Racial Minority Mobility Choices Study**	125,000	-	-	-	125,000
	23-10-010	General Fund	213,932	-	-	-	213,932
165	23-33-100	Regional Transportation GIS Coordination	400,000	-	-	-	400,000
167	23-33-110	Local Technical Assistance Program (LTAP)	30,000	-	-	-	30,000
169	23-33-120	Pennsylvania Coastal Zone Management Implementation Program	50,000	-	-	-	50,000
173	23-33-130	Healthy Communities Planning	137,500	79,340	25,660	6,500	26,000
177	23-33-140	PA/NJ Local Planning Initiatives	90,000	-	-	40,000	50,000
181	23-33-150	An Investigation into Multi-Municipal Planning to Meet Stormwater Permitting	50,000	-	-	-	50,000
183	23-33-160	Local Government Energy Implementation Strategies and Initiatives	50,000	-	-	-	50,000
185	23-33-200	William Penn Regional Trail Program	89,000	-	-	-	89,000
189	23-34-100	Regional Aviation System Planning	220,000	-	-	-	220,000
191	23-34-110	Central Jersey Transportation Forum	125,000	-	-	-	125,000
193	23-34-120	I-95 Planning Assistance	100,000	-	-	-	100,000
195	23-34-130	Enhance and Maintain Travel Forecasting Tools	665,000	-	-	5,000	660,000

Tabla 2, continuación

Page	PROJECT NUMBER	PROGRAMS/PROJECTS	FY 2023 BUDGET	HIGHWAY PLANNING	TRANSIT PLANNING	COMPREHENSIVE PLANNING	OTHER
201	23-34-140	District 6 Modeling Assistance	460,000				460,000
203	23-34-150	Philadelphia Trip Generation Model	150,000				150,000
207	23-34-160	I-95 Traffic Forecasts	155,000				155,000
209	23-34-170	PA Air Quality Action Supplemental Services	125,000	-	-	-	125,000
211	23-34-180	NJ Air Quality Action Supplemental Services	50,000	-	-	-	50,000
213	23-34-190	Regional Electric Vehicle Planning Program	150,000				150,000
217	23-52-100	Regional TOP Competitive Program Administration (PA and NJ)	300,000			20,000	280,000
221	23-52-110	ExPo: Experimental Pop-ups Program	200,000				200,000
225	23-52-120	PennDOT Road Diet Prioritization	150,000				150,000
227	23-52-130	Regional Sidewalk Development Program	150,000				150,000
231	23-52-140	Pottstown Area Regional Plan Development	70,000	52,894	17,106	-	-
233	23-52-150	PennDOT Connects Bike-Friendly Resurfacing Program	250,000				250,000
237	23-52-160	Vine Street Cap	200,000				200,000
239	23-52-170	Transportation Systems Management and Operations (TSMO)	554,000				554,000
243	23-52-180	Connectivity Options for US202 Section 200	150,000				150,000
245	23-52-190	Burlington Township / Florence Township Connector Road Planning Study	125,000				125,000
247	23-53-020/025	HPMS and Functional Classification System (PA & NJ)	190,000	190,000	-	-	-
249	23-53-030	PennDOT District 6-0 Traffic Volume Data	300,000				300,000
251	23-53-035	NJDOT Counting Program	270,000				270,000
253	23-59-700	Member Government Special Studies	991,944				991,944
255	23-59-701	New Projects and Misc. Carryover	818,442				818,442
		Comp. PL. reserved match	111,750			111,750	-
		Subtotal	8,496,568	322,234	42,766	183,250	7,948,318
		SUBTOTAL DVRPC PROGRAM	\$ 22,090,950	\$ 8,409,546	\$ 2,646,253	\$ 585,833	\$ 10,449,318
		**Carryover Projects					
		MEMBER GOVERNMENT / TRANSIT OPERATING AGENCIES / OTHER PASS-THROUGH					
	Chapter Three A & B	Supportive Regional Highway Planning Program					
263-280	A: 23-60-010 to 23-60-051	PA Supportive Regional Highway Planning Program	\$ 698,000	\$ -			\$ 698,000
287-312	B: 23-61-010 to 23-61-100	NJ Supportive Regional Highway Planning Program	499,000				499,000
		Subtotal	\$ 1,197,000	\$ -			\$ 1,197,000
	Chapter Four A & B	Transit Support Program					
319-340	A: 23-63-000 to 23-63-010	PA Transit Program	\$ 1,125,000		\$ 1,125,000		-
347-362	B: 23-63-020 to 23-63-027	NJ Transit Program	483,250		483,250		-
		Subtotal	\$ 1,608,250	\$ -	\$ 1,608,250	-	-
	Chpt. Five	Other Member Government Projects					
	22-33-200	William Penn Trail Grants	\$ 1,000,000	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 1,000,000
367	23-52-220	Camden County Guiderails (2 Years)	1,000,000				1,000,000
369	23-53-300	PA/NJ Regional GIS Implementation Coordination	300,000	-	-	-	300,000
371	23-62-100	New Jersey Local Concept Development- (3 Years)	430,000	-	-	-	430,000
373	23-67-100	PA Transportation and Community Development Initiative (TCDI)- (2 Years)	1,200,000				1,200,000
375	23-70-100	PA Transportation Demand Management (TDM) Base Program- (2 Years)	2,200,000				2,200,000
377	23-80-100	Travel Options Program (TOP) Competitive Program (PA and NJ)- (2 Years)	2,793,900	-	-	-	2,793,900
		Subtotal	\$ 8,923,900	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 8,923,900
		SUBTOTAL MEMBER GOVERNMENTS AND OPERATING AGENCIES	\$ 11,729,150	\$ -	\$ 1,608,250	\$ -	\$ 10,120,900
		GRAND TOTAL	\$ 33,820,100	\$ 8,409,546	\$ 4,254,503	\$ 585,833	\$ 20,570,218

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 Transporte Público - Región II, Administración Federal de Transporte Público - 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 Transporte Público de New Jersey, Autoridad Portuaria del Río Delaware y Corporación de Transporte Público de la Autoridad Portuaria.

El Consejo provee dirección y supervisión a los trabajos de la DVRPC, y es responsable de aprobar y adoptar el Programa de Mejora del Transporte, el plan a largo plazo, el programa de trabajo de planificación unificada, el plan de participación pública, las mediciones y objetivos de desempeño, las enmiendas a todo lo anterior, y en ocasiones también aprueba, adopta, acepta o reconoce otros planes y documentos.

Departamentos estatales de transporte (DOT, por sus siglas en inglés) - La 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 en la región, financiadas en parte a través del programa de trabajo de planificación de la DVRPC. 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 Transporte Público - las oficinas de campo de FTA, organizadas por región, ayudan a los operadores de transporte público, las MPO y los DOT estatales a planificar, aplicar, ejecutar y completar proyectos de transporte público 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 análisis y plan 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 metropolitana de Filadelfia. 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 2023, se resaltan en las descripciones del área del programa a continuación. Los proyectos individuales se describen en el documento. 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 2024

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 2022 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.

Productos 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).

Productos clave: Portal de datos y herramientas de búsqueda actualizados.

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.

Productos clave: Indicadores actualizados de rastreo de progreso, informe de datos analíticos de uso de suelos 2020, plataforma UrbanSim actualizada

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: Análisis de vivienda, estudio de uso de suelo y viabilidad de la planta de acero Roebling, base de datos actualizada del proyecto Smart Growth

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: Programa Award and Manage de la TCDI de PA, Programa Develop Guidelines and Launch de la TCDI de NJ, base de datos del Proyecto de Desarrollo Económico Regional Clave de CEDS y análisis relacionados de 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: Inventario regional actualizado de uso de energía y emisiones de gases de invernadero, foros de cambio climático, sociedad del acuerdo regional de compra de energía, Ronda 3 del programa regional de compra de faroles.

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 2050, 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: Planes municipales de protección de recursos naturales (según contrato), base de datos de desarrollo de proyectos de circuitos de senderos, páginas de internet actualizadas con el inventario de senderos, datos de usuarios de senderos y datos relacionados con espacios abiertos.

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, *Connections 2050* fue adoptado en septiembre de 2021.

Productos clave: Informe de escenarios "Más informes del futuro", criterios actualizados de evaluación de beneficios de los TIP/LRP, plan financiero enmendado 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.

Productos clave: Informe de escenarios "Futuro de las entregas de carga", estudio de acceso al transporte de carga de Lower Bucks

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.

Productos clave: Estudio de seguridad de Hunting Park Avenue, asistencia técnica local para la planificación de Visión Cero

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.

Productos clave: Informe técnico que identifica los principales cuellos de botella en intersecciones, y un conjunto seleccionado de estrategias de mejora específicas.

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.

Productos clave: Informe de demostración de conformidad de calidad del aire en el transporte, informe técnico para el condado de Delaware que identifica las fuentes de emisiones en el transporte y potenciales estrategias de mitigación.

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, 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 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. La DVRPC llevará a cabo un extenso programa de participación pública que responda a los nuevos requisitos de la Ley IJJA conforme estén disponibles 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 la DVRPC, junto con la importante contribución de nuestros grupos de interés, habrán desarrollado y nuestra junta habrá adoptado, un TIP para PA en julio de 2022. Además, en el año fiscal 2023 se llevará 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.

Productos 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 Departamento de Transporte de Estados Unidos (USDOT, por sus siglas en inglés) 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 nuestros DOT estatales y los operadores de transporte público para abordar los requerimientos de gestión del desempeño del transporte mediante la coordinación y el establecimiento de objetivos de medición de desempeño.

Productos clave: coordinación constante con los socios en la planificación para satisfacer los requisitos de la gestión de rendimiento del transporte 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 (y la IJA aumenta en gran medida) 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 transporte, 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.

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

Modelado de viajes 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 la DVRPC.

Productos clave: Resúmenes de los volúmenes de tráfico en puntos específicos, VMT, cantidad de pasajeros de transporte público, y tiempos de traslado de corredores; redes viales y de transporte público basales y en años futuros; factores de crecimiento anual promedio.

Programa regional de planificación de transporte público

Este programa apoya la realización de estudios de planificación de transporte público, y la participación en los mismos, 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.

Productos clave: Foro de intercambio de información sobre proyectos piloto creativos para acceso a empleos en almacenes.

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.

Productos 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.

Programa de 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.

Productos clave: desarrollo de conceptos para potenciales mejoras para bicicletas en el programa de repavimentación del condado de Mercer, análisis de conectividad para la sección 200 de US 202.

Programa base de administración y servicios a personas en traslado de la TDM de PA

Este programa es nuevo en el año fiscal 2023 y ayudará a la administración del programa base de gestión de la demanda del transporte (TDM) para el sureste de PA, incluyendo la supervisión de los trabajos de TDM realizados por las TMA y los beneficiarios de subsidios del Programa de Alternativas de Movilidad (MAP) del año anterior. Esto incluye las actividades tradicionales de TDM como con beneficios demostrados de reducción de viajes de vehículos con un solo ocupante, así como programas pilotos 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. Este programa también apoya los servicios directos de TDM de la DVRPC para nuestros condados de PA, incluyendo el programa regional de vehículos compartidos, el programa de traslados de emergencia a casa y la difusión regional del TDM.

Productos clave: Supervisión del nuevo programa base de TDM del sureste de PA.

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 millas recorridas por vehículos (VMT, por sus siglas en inglés), 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.

Productos 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 2023 sirve como una herramienta de implementación importante para cumplir con las directivas de la Ley FAST y de la nueva Ley de Inversiones en Infraestructura y Empleos. 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 tres principios clave (equidad, resiliencia y sostenibilidad) del plan de largo alcance y las cuatro áreas de enfoque (preservar y restaurar el medio ambiente natural; desarrollar comunidades inclusivas, saludables y aptas para peatones; mantener una red segura de transporte multimodal que sirva a todos; y hacer crecer una economía innovadora y conectada con prosperidad compartida por todos) sirven como un marco de trabajo para muchos de los proyectos y programas emprendidos por la 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 principios clave y áreas de enfoque 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

DVRPC Program Areas	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
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

Comisión Regional de Planificación del Valle de Delaware | Año fiscal 2023 | Programa de trabajo de planificación unificada

DVRPC Program Areas	Principles			Focus Areas			
	Equity	Resiliency	Sustainability	Preserve and Restore the Natural Environment	Develop Inclusive, Healthy, and Walkable Communities	Maintain a Safe, Multimodal Transportation Network that Serves Everyone	Grow an Innovative and Connected Economy with Broadly Shared Prosperity
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 2021 (NJ)	Julio de 2022 (PA) Septiembre de 2023 (NJ)
Determinación de conformidad con la calidad del aire del transporte	Septiembre de 2021	Julio de 2022
Planificación de largo alcance	Septiembre de 2021	Septiembre de 2025
Plan de cumplimiento del Título VI	Mayo de 2014	Primavera de 2022
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 2022
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)

Programa de trabajo de planificación unificada del año fiscal 2023

Número de publicación: 23002

Fecha de publicación: Junio de 2022

Área geográfica cubierta:

Los nueve condados de la región de la Comisión Regional de Planificación del Valle de Delaware que incluyen al condado de Bucks, condado de Chester, condado de Delaware, condado de Montgomery, ciudad de Filadelfia, condado de Burlington, condado de Camden, condado de Gloucester y condado de Mercer.

Palabras clave:

Programa de trabajo de planificación unificada

Síntesis:

Este documento contiene todos los proyectos y los fondos relacionados para el año fiscal 2023 que fueron aprobados por el Consejo de la DVRPC en enero de 2022.

Personal de contacto:

Patty Elkis
Subdirectora ejecutiva
215.238.2838
pelkis@dvrpc.org



190 N Independence Mall West
8.º Piso
Philadelphia, PA 19106-1520
215.592.1800 | fax: 215.592.9125
www.dvrpc.org



190 N Independence Mall West
8th Floor
Philadelphia, PA 19106-1520
215.592.1800 | fax: 215.592.9125
www.dvrpc.org

Connect With Us!     