

# Año fiscal 2024

# Programa de trabajo

# de planificación

# unificada

Junio de 2023

## **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





### **The Delaware Valley Regional Planning Commission**

is the federally designated Metropolitan Planning Organization for the Greater Philadelphia region, established by an Interstate Compact between the Commonwealth of Pennsylvania and the State of New Jersey. Members include Bucks, Chester, Delaware, Montgomery, and Philadelphia counties, plus the City of Chester, in Pennsylvania; and Burlington, Camden, Gloucester, and Mercer counties, plus the cities of Camden and Trenton, in New Jersey.

DVRPC serves strictly as an advisory agency. Any planning or design concepts as prepared by DVRPC are conceptual and may require engineering design and feasibility analysis. Actual authority for carrying out any planning proposals rest solely with the governing bodies of the states, local governments or authorities that have the primary responsibility to own, manage or maintain any transportation facility.



**DVRPC's vision** for the Greater Philadelphia Region is a prosperous, innovative, equitable, resilient, and sustainable region that increases mobility choices by investing in a safe and modern transportation system; that protects and preserves our natural resources while creating healthy communities; and that fosters greater opportunities for all.

**DVRPC's mission** is to achieve this vision by convening the widest array of partners to inform and facilitate data-driven decision-making. We are engaged across the region, and strive to be leaders and innovators, exploring new ideas and creating best practices.

**TITLE VI COMPLIANCE** | DVRPC fully complies with Title VI of the Civil Rights Act of 1964, the Civil Rights Restoration Act of 1987, Executive Order 12898 on Environmental Justice, and related nondiscrimination mandates in all programs and activities. DVRPC's website, [www.dvrpc.org](http://www.dvrpc.org), may be translated into multiple languages. Publications and other public documents can usually be made available in alternative languages and formats, if requested. DVRPC's public meetings are always held in ADA-accessible facilities, and held in transit-accessible locations whenever possible. Translation, interpretation, or other auxiliary services can be provided to individuals who submit a request at least seven days prior to a public meeting. Translation and interpretation services for DVRPC's projects, products, and planning processes are available, generally free of charge, by calling (215) 592-1800. All requests will be accommodated to the greatest extent possible. Any person who believes they have been aggrieved by an unlawful discriminatory practice by DVRPC under Title VI has a right to file a formal complaint. Any such complaint must be in writing and filed with DVRPC's Title VI Compliance Manager and/or the appropriate state or federal agency within 180 days of the alleged discriminatory occurrence. For more information on DVRPC's Title VI program or to obtain a Title VI Complaint Form, please visit: [www.dvrpc.org/GetInvolved/TitleVI](http://www.dvrpc.org/GetInvolved/TitleVI), call (215) 592-1800, or email [public\\_affairs@dvrpc.org](mailto:public_affairs@dvrpc.org).

DVRPC is funded through a variety of funding sources including federal grants from the U.S. Department of Transportation's Federal Highway Administration (FHWA) and Federal Transit Administration (FTA), the Pennsylvania and New Jersey departments of transportation, as well as by DVRPC's state and local member governments. The authors, however, are solely responsible for the findings and conclusions herein, which may not represent the official views or policies of the funding agencies.

Año fiscal 2024 | Programa de trabajo de

# Capítulo 1 Introducción



# Índice

## Capítulo 1: Introducción

Introducción	7
Prioridades de planificación que enfrenta la región	9
Proceso de desarrollo del UPWP	9
Organización del documento UPWP	10
Áreas de énfasis de planificación	11
Requisitos de legislación federal	15
Coordinación con los gobiernos miembros y otros socios de planificación	17
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	21
Funciones y responsabilidades de la agencia	27
Comités de trabajo de la DVRPC	32
Áreas del programa del UPWP	35
Vinculaciones con el UPWP	44

### Tablas

Tabla 1: Resumen de financiamiento	24
Tabla 2: Financiamiento de proyectos por fuente	25
Tabla 3: Factores de planeación federal	46
Tabla 4: Principios clave de los planes de largo alcance	47
Tabla 5: Plazos requeridos del proceso de planificación regional de la MPO	48



# Comisión Regional de Planificación del Valle de Delaware

## Programa de trabajo de planificación unificada para el año fiscal 2024

### Introducción

El programa de trabajo de planificación unificada (UPWP, por sus siglas en inglés) del año fiscal 2024 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 2023 al 30 de junio de 2024. 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 2024.



## **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) y que se continuaron a través de la Ley de Inversiones en Infraestructura y Empleos ("Infrastructure Investment and Jobs Act", o Ley IJJA) 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 2024 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, equidad 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).

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 julio a 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 Directiva de la DVRPC. 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 2024 se divide en seis capítulos, con dos apéndices:

- 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 2024.
- 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 son influenciados por áreas de énfasis de planificación prioritarias según lo identifican nuestros socios federales y estatales. Las áreas de énfasis han evolucionado con el tiempo, y gran parte de los trabajos en curso en este documento reflejan esa historia, y las áreas de énfasis anteriores en temas como equidad, recolección de datos, colaboración multirregional y muchos otros temas siguen siendo relevantes hoy. La FHWA y la FTA anunciaron nuevas áreas de énfasis para la planificación en enero de 2022, y estas se resumen a continuación, junto con ejemplos de trabajos en respuesta en este UPWP.

## **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.

#### *Ejemplos de proyectos y programas de este UPWP que reflejan esta área de énfasis:*

- Plan regional de transición energética (24-33-160)
- Programa de reducción de carbono (24-33-170)
- Programa regional de planeación de vehículos eléctricos (24-34-190)

### *Equidad y Justicia<sup>40</sup> 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.

#### *Ejemplos de proyectos y programas de este UPWP que reflejan esta área de énfasis:*

- Título VI y justicia ambiental (24-23-040)
- Programa regional de planificación de transporte público (24-52-010)

### *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.

*Ejemplos de proyectos y programas de este UPWP que reflejan esta área de énfasis:*

- Programa de planeación ciclista y peatonal (24-52-020)
- Aumento de las opciones de transporte seguro y accesible (24-52-130)
- Programa de repavimentación apta para bicicletas PennDOT Connects (24-52-150)

### *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.

*Ejemplos de proyectos y programas de este UPWP que reflejan esta área de énfasis:*

- Participación, compromiso y acercamiento público (24-23-030)
- Apoyo para planificación del transporte de comunidades en desventaja (24-52-160)

*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 carreteras 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.

*Ejemplos de proyectos y programas de este UPWP que reflejan esta área de énfasis:*

- Proceso de manejo de la congestión regional (24-34-040)

*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).

*Ejemplos de proyectos y programas de este UPWP que reflejan esta área de énfasis:*

- Planificación ambiental (24-33-040)

- Programa de implementación de gestión de zonas costeras de PA (24-33-120)

#### *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.

#### *Ejemplos de proyectos y programas de este UPWP que reflejan esta área de énfasis:*

- Programa de mejora de transporte (TIP) (24-34-080)
- Planificación ambiental (24-33-040)

#### *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 arceles, 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.

#### *Ejemplos de proyectos y programas de este UPWP que reflejan esta área de énfasis:*

- Coordinación y análisis de datos (24-23-070)

### **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 legislación vigente de autorización del transporte –la Ley de Inversiones en Infraestructura y Empleos– promulgada como Título 23 CFR Partes 420 y 450, 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 IJA 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 IJA.

Bajo la legislación autorizadora vigente, 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 IJA 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 incluido en la ley IJA y antes descrito en la ley FAST, identifica diez factores de planificación que deben considerarse en el proceso de planificación metropolitana. Los diez factores de planificación que se enumeran a continuación están integrados en las tareas de las áreas y proyectos del programa que se detallan en el capítulo dos de este programa de trabajo de planificación unificada.

- Apoyar la **dinámica económica** del área metropolitana, especialmente al permitir la competitividad, productividad y eficiencia globales.
- Aumentar la **seguridad** del sistema de transporte para usuarios motorizados y no motorizados.
- Aumentar la **seguridad** del sistema de transporte para usuarios motorizados y no motorizados.
- Aumentar la **accesibilidad y movilidad** de personas y cargas.
- Proteger y mejorar el **medio ambiente**, promover la **conservación de la energía**, mejorar la **calidad de vida** y promover la **consistencia** entre las mejoras de transporte y los patrones de desarrollo económico y crecimiento planificado estatal y local.
- Mejorar la **integración y la conectividad** del sistema de transporte, en todos los modos y entre ellos, para las personas y las cargas.
- Promover la **gestión y operación eficiente del sistema**.
- Enfatizar la **preservación** del sistema de transporte existente.
- Mejorar la **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. La revisión de certificación vigente de la DVRPC se concluyó con éxito recientemente. La parte de la revisión correspondiente a la visita al sitio se llevó a cabo en octubre de 2022 y la DVRPC recibió el informe de revisión de certificación final en febrero de 2023. Con la preparación y distribución del informe final, el proceso de planificación de transporte metropolitano de la DVRPC certificado por FHWA y FTA.

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, los municipios y otras entidades, para apoyar proyectos que vinculen la revitalización, el desarrollo económico y las necesidades de transporte.

La 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 programa de manejo de la congestión, y las actividades de administración del desempeño del transporte, así como otros esfuerzos de planeación regional. Durante el año fiscal 2024, 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, programa de manejo de la congestión, Plan maestro de operaciones de transporte y Análisis y plan de seguridad de transporte regional. 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 senderos para bicicletas/peatones 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 Programa de manejo de la 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 2024 es de \$23,026,133, que representa un aumento de \$935,184 o 4% respecto al presupuesto operativo del Programa de trabajo de planificación unificada para el año fiscal 2023 de \$22,090,950. El aumento se debe a los aumentos de personal, arrendamiento de inmuebles, costo de servicios de salud, costo de consultores, materiales y suministros. Los fondos transferidos totales a los gobiernos integrantes en el año fiscal 2024 son de \$4,860,250, que incluyen \$1,297,000 para el Programa de apoyo de planificación de carreteras de PA/NJ, \$1,608,250 para el Programa de apoyo al transporte público de PA/NJ, \$300,000 para implementación regional de GIS, \$600,000 para la Iniciativa de Transporte y Desarrollo Comunitario (TCDI) de NJ y \$1,055,000 para otras iniciativas de NJ, como la sincronización de semáforos de NJ y el desarrollo de conceptos locales de NJ. Además, la DVRPC sigue administrando los diversos programas en curso con una duración de varios años, como el programa de Iniciativa de Transporte y Desarrollo Comunitario (TCDI) de PA, el Programa base de gestión de la demanda de transporte (TDM) de PA, el Programa de opciones de viaje (TOP) y los rieles guía del condado de Camden.

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 asignados por fórmula a la DVRPC como MPO regional. Estos se muestran en las tablas de financiamiento de proyectos como "Programa PL Carreteras". Las asignaciones de fondos se determinan con fórmulas de distribución incluidas en las leyes y reglamentaciones que las autorizan.
- Fondos de planificación metropolitana de la Administración Federal de Transporte Público (FTA, por sus siglas en inglés) – fondos asignados por fórmula a la DVRPC como MPO regional. Estos se muestran en las tablas de financiamiento de proyectos como "Programa PL Transporte público". Las asignaciones de fondos se determinan con fórmulas de distribución incluidas en las leyes y reglamentaciones que las autorizan.
- Fondos de la Administración Federal de Aviación - Subsidios de la Administración Federal de Aviación.

Las siguientes fuentes de financiamiento aparecen como "OTROS PROGRAMAS" en la Tabla 1 y la Tabla 2, y estos fondos principalmente constan de fondos no destinados a planeación metropolitana (PL):

- Fondos del Programa de mejora de transporte (TIP) de PA/NJ - fondos del TIP regional para iniciativas de mejora del transporte aprobadas por los condados y gobiernos integrantes.
- Fondos suplementarios de PennDOT - subsidios competitivos de PennDOT basados en la disponibilidad de fondos y las restricciones en el presupuesto. Se requiere una aportación paralela del 20%.
- PennDOT Connects (Planeación e investigación estatal) - subsidios competitivos de PennDOT para la planeación de sistemas de transporte y planeación comunitaria.
- Fondos estatales de PennDOT - Fondo de licencias estatales de vehículos de motor (SML) distribuido por PennDOT.
- Fondos del Departamento de Protección Ambiental de PA (PADEP) - subsidios del PADEP para diversos proyectos elegibles, como planificación y programación de la gestión de las zonas costeras.
- Administración de Desarrollo Económico (U.S. EDA) - subsidio de la EDA a la DVRPC como un Distrito de Desarrollo Económico (EDD, por sus siglas en inglés) designado.
- Iniciativas locales de la DVRPC - ingresos locales de PA o NJ para diversas iniciativas y proyectos.
- Subvenciones de la fundación William Penn - subsidios de una fundación privada para proyectos relacionados con senderos y planeación ambiental.

Contribuciones de los gobiernos miembros - contribuciones de condados y ciudades. Las contribuciones de los gobiernos miembros se utilizan para apoyar las siguientes categorías de financiamiento:

- Fondo general – El fondo general es pagado por los gobiernos de ciudades y condados integrantes, y se usa para cubrir una variedad de gastos que no son elegibles para usar fondos federales, que incluyen ciertos servicios legales, aportaciones paralelas, equipamiento y costos de consultoría. La aportación al fondo general se determina de acuerdo con la participación relativa en la población regional, y se actualizó por última vez usando datos del Censo de 2020.
- Planificación integral - los gobiernos de ciudades y condados integrantes también aportan fondos para planificación integral, que se usan, solos o en combinación con fondos federales disponibles, para apoyar proyectos del Programa de Trabajo más allá del mandato de planificación del transporte de la MPO. La aportación para planificación integral también se determina de acuerdo con la participación relativa en la población regional, de acuerdo con los datos del Censo de 2020.
- Planificación de sistemas aeroportuarios – esta es una aportación menor de cada condado para cumplir con la aportación paralela local obligatoria para nuestro trabajo en la

planificación de sistemas aeroportuarios, y representa aproximadamente \$555 para cada uno durante el año fiscal.

- Aportación paralela para carreteras y transporte público - solamente en Pennsylvania, los gobiernos de ciudades y condados integrantes contribuyen una parte de la aportación paralela local obligatoria para los fondos federales para carreteras y transporte público que la DVRPC recibe como la MPO de la región. Además, PennDOT aporta fondos estatales para esa aportación local. En Nueva Jersey, NJDOT cubre la totalidad esa aportación paralela local, usando sus fondos disponibles de créditos de peajes.

La tabla 1, *Resumen de financiamiento*, muestra los ingresos generales de DVRPC por fuente que se aplicarán al personal y los costos operativos asociados con las actividades de UPWP, así como los proyectos de transferencia asociados con los gobiernos miembros y las agencias operativas de transporte público.

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

Comisión Regional de Planificación del Valle de Delaware  
 Año fiscal 2024 | Programa de trabajo de planificación unificada

**Tabla 1: Resumen de financiamiento**

FUNDING SOURCE	GENERAL FUND	HIGHWAY PL PROGRAM	TRANSIT PL PROGRAM	COMP PLANNING	OTHER PROGRAMS	TOTAL
MISCELLANEOUS	\$0	\$0	\$0	\$0	\$2,374,744	\$2,374,744
FAA	0	0	0	0	99,000	99,000
PA Aviation					3,000	3,000
PA FTA	0	0	1,830,000	0	106,000	1,936,000
PA FHWA	0	5,218,000	0	0	4,342,800	9,460,800
PA Safe & Accessible					268,100	268,100
PA State	0	669,000	0	0	449,600	1,118,600
PA District 6	0	0	0	0	300,000	300,000
PA Local	0	0	0	0	189,000	189,000
NJ FTA	0	0	973,604	0	-	973,604
NJ FHWA	0	3,196,948	0	0	1,281,600	4,478,548
NJ Safe & Accessible	0	0	0	0	157,972	157,972
NJ Local	0	0	0	0	10,000	10,000
<b>PA LOCALS</b>	<b>\$153,127</b>	<b>\$446,500</b>	<b>\$305,500</b>	<b>\$419,324</b>	<b>\$2,780</b>	<b>\$1,327,231</b>
Bucks County	23,471	44,350	36,348	64,272	556	168,997
Chester County	19,400	84,263	48,465	53,126	556	205,810
Delaware County	19,756	70,959	36,348	54,101	556	181,720
Montgomery County	31,095	66,524	48,465	85,150	556	231,790
City of Philadelphia	58,221	177,395	133,278	159,433	556	528,883
City of Chester	1,184	3,009	2,596	3,241	-	10,030
<b>NJ LOCALS</b>	<b>\$60,805</b>	<b>\$0</b>	<b>\$0</b>	<b>\$166,509</b>	<b>\$2,220</b>	<b>\$229,534</b>
Burlington County	16,766	0	0	45,913	555	63,234
Camden County	16,397	0	0	44,903	555	61,855
Gloucester County	10,975	0	0	30,051	555	41,581
Mercer County	10,762	0	0	29,472	555	40,789
City of Camden	2,606	0	0	7,137	-	9,743
City of Trenton	3,299	0	0	9,033	-	12,332
<b>SUBTOTAL DVRPC</b>	<b>\$213,932</b>	<b>\$9,530,448</b>	<b>\$3,109,104</b>	<b>\$585,833</b>	<b>\$9,586,816</b>	<b>\$23,026,133</b>
<b>MEMBER GOVERNMENTS AND TRANSIT OPERATING AGENCIES</b>						
PA FTA	\$0	\$0	\$900,000	\$0	\$0	\$900,000
PA FHWA	0	0	0	0	\$948,000	948,000
NJ FTA	0	0	386,600	0	0	386,600
NJ FHWA	0	0	0	0	2,304,000	2,304,000
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	0	0
<b>SUBTOTAL</b>	<b>\$0</b>	<b>\$0</b>	<b>\$1,608,250</b>	<b>\$0</b>	<b>\$3,252,000</b>	<b>\$4,860,250</b>
<b>GRAND TOTAL</b>	<b>\$213,932</b>	<b>\$9,530,448</b>	<b>\$4,717,354</b>	<b>\$585,833</b>	<b>\$12,838,816</b>	<b>\$27,886,383</b>



**Tabla 2: Financiamiento de proyectos por fuente**

Page	PROJECT NUMBER	PROGRAMS/PROJECTS	FY 2024 BUDGET	HIGHWAY PL PROGRAM	TRANSIT PL PROGRAM	COMPREHENSIVE PLANNING	OTHER
	Chpt. Two-Sect. A	<b>DVRPC PROGRAM AREAS</b>					
45	24-23-010	Regional Forum	\$ 317,500	\$ 235,196	\$ 79,804	\$ 2,500	
47	24-23-020	Work Program Administration	380,867	273,175	92,692	5,000	10,000
49	24-23-030	Public Participation, Involvement and Outreach	429,500	318,821	108,179	2,500	
52	24-23-040	Title VI and Environmental Justice	221,500	163,517	55,483	2,500	
55	24-23-050	Data Visualization and Communication	620,000	462,924	157,076	-	
58	24-23-060	Web Development and Database Management	900,000	671,987	228,013	-	
60	24-23-070	Data Coordination and Analysis	356,250	265,062	89,938	1,250	
63	24-23-080	Technical Assistance to Member Governments	423,077	313,930	78,397	10,750	20,000
66	24-33-010	Smart Growth	488,500	305,008	103,492	40,000	40,000
69	24-33-020	Community & Economic Development	658,500	469,271	159,229	30,000	
72	24-33-030	Energy and Climate Change Initiatives	379,008	281,121	95,387	2,500	
76	24-33-040	Environmental Planning	334,500	334,500	-	-	
79	24-33-050	Geographic Information Systems	354,400	264,614	89,786	-	
81	24-34-010	Long-Range Planning	627,000	449,485	152,515	25,000	
84	24-34-020	Freight Planning	404,500	301,088	102,162	1,250	
87	24-34-030	Travel and Land Use Modeling	487,250	362,873	123,127	1,250	
90	24-34-040	Regional Congestion Management Program	242,250	179,943	61,057	1,250	
94	24-34-050	Air Quality Planning	264,250	196,370	66,630	1,250	
98	24-34-060	Performance-Based Planning and Programming	327,500	225,862	76,638	25,000	
102	24-34-070	Socioeconomic and Land Use Analytics (SLUA)	235,000	175,463	59,537	-	
105	24-34-080	Transportation Improvement Program (TIP)	761,250	567,456	192,544	1,250	
108	24-52-010	Regional Transit Planning Program	433,750	-	315,000	28,750	90,000
111	24-52-020	Bicycle and Pedestrian Planning Program	346,750	254,235	86,265	6,250	
114	24-52-030	Mobility Analysis and Design Program	702,250	508,470	172,530	5,250	16,000
117	24-52-040	Transportation Safety	419,250	312,101	105,899	1,250	
122	24-52-050	Transportation Operations	597,950	154,333	52,367	1,250	390,000
128	24-52-060	Competitive Program and Project Management	1,334,500	144,500	-	-	1,190,000
130	24-52-070	PA TDM Base Program Administration and Commuter Services	325,000	-	-	-	325,000
132	24-53-010	Travel Monitoring	764,500	619,500	-	-	145,000
		Subtotal	\$ 14,136,552	\$ 8,810,805	\$ 2,903,747	\$ 196,000	\$ 2,226,000
	Chpt. Two-Sect. B	<b>DVRPC PROJECTS</b>					
	21-34-130	Reg. Aviation Plan - 2045**	100,000			-	100,000
	22-33-200	William Penn- Completing the Circuit #284-21**	65,000			-	65,000
	22-34-080	Regional Aviation System Planning**	50,000			-	50,000
	23-34-100	Regional Aviation System Planning**	110,000			-	110,000
	23-52-190	Downtown Bicycle and Pedestrian Plans for Burlington County**	80,000			-	80,000
	21-10-010	General Fund	213,932			-	213,932
139	24-33-100	Regional Transportation GIS Coordination	400,000			-	400,000
141	24-33-110	Local Technical Assistance Program (LTAP)	30,000			-	30,000
143	24-33-120	Pennsylvania Coastal Zone Management Implementation Program	50,000			-	50,000
145	24-33-130	Healthy Communities Planning	142,500	82,178	27,822	6,500	26,000
148	24-33-140	PA/NJ Local Planning Initiatives	90,500	-	-	40,500	50,000
151	24-33-150	An Investigation into Multi-Municipal Planning to Meet Stormwater Permitting Requirements	50,000			-	50,000
153	24-33-160	Regional Energy Transition Plan for Southeast PA	185,000			-	185,000
155	24-33-170	Carbon Reduction Program	200,000	62,589	37,411	-	100,000
158	24-33-180	Regional Affordable and Accessible Housing	210,000	156,884	53,116	-	-
160	24-33-190	Economic Development District (EDD) Program	140,000			70,000	70,000

Tabla 2, continuación

Page	PROJECT NUMBER	PROGRAMS/PROJECTS	FY 2024 BUDGET	HIGHWAY PL PROGRAM	TRANSIT PL PROGRAM	COMPREHENSIVE PLANNING	OTHER
162	24-33-200	Regional Trails Program	269,000	111,962	68,038	-	89,000
165	24-34-100	Aircraft Operations Counting Program	110,000	-	-	3,000	107,000
167	24-34-110	Central Jersey Transportation Forum (CJTF)	125,000	-	-	-	125,000
169	24-34-120	I-95 Planning Assistance	100,000	-	-	-	100,000
171	24-34-130	Enhance and Maintain Travel Forecasting Tools	665,000	-	-	5,000	660,000
175	24-34-140	District 6 Modeling Assistance	460,000	-	-	-	460,000
177	24-34-150	Philadelphia Trip Generation Model	150,000	-	-	-	150,000
180	24-34-160	I-95 Traffic Forecasts	155,000	-	-	-	155,000
183	24-34-170	PA Air Quality Action Supplemental Services	125,000	-	-	-	125,000
185	24-34-180	NJ Air Quality Action Supplemental Services	50,000	-	-	10,000	40,000
187	24-34-190	Regional Electric Vehicle Planning Program	150,000	-	-	-	150,000
190	24-34-200	2025 On-Board and Household Travel Survey Planning	200,000	-	-	-	200,000
193	24-52-100	Regional TOP Competitive Program Administration (PA and NJ)	300,000	-	-	20,000	280,000
196	24-52-110	ExPo: Experimental Pop-ups Program	200,000	-	-	-	200,000
199	24-52-120	SEPTA Regional Rail TSCD and Station Area Planning	200,000	-	-	-	200,000
201	24-52-130	Increasing Safe and Accessible Transportation Options	426,072	-	-	-	426,072
205	24-52-140	Pottstown Area Regional Plan Development	75,000	56,030	18,970	-	-
207	24-52-150	PennDOT Connects Bike-Friendly Resurfacing Program	250,000	-	-	-	250,000
210	24-52-160	Transportation Planning & Project Dev. Support for Disadvantaged Communities	250,000	50,000	-	-	200,000
213	24-52-170	Transportation Systems Management and Operations (TSMO)	554,000	-	-	-	554,000
217	24-53-020/025	HPMS and Functional Classification System (PA & NJ)	200,000	200,000	-	-	-
219	24-53-030	PennDOT District 6-0 Traffic Volume Data	300,000	-	-	-	300,000
221	24-59-700	Member Government Special Studies	991,944	-	-	-	991,944
223	24-59-701	New Projects and Misc. Carryover	466,633	-	-	234,833	231,800
		Subtotal	\$ 8,889,581	\$ 719,643	\$ 205,357	\$ 389,833	\$ 7,574,748
		<b>SUBTOTAL DVRPC PROGRAM</b>	<b>\$ 23,026,133</b>	<b>\$ 9,530,448</b>	<b>\$ 3,109,104</b>	<b>\$ 585,833</b>	<b>\$ 9,800,748</b>
		**Carryover Projects					
		<b>MEMBER GOVERNMENT / TRANSIT OPERATING AGENCIES / OTHER PASS-THROUGH</b>					
	Chapter Three A & B	<b>Supportive Regional Highway Planning Program</b>					
229-244	A: 24-60-010 to 24-60-051	PA Supportive Regional Highway Planning Program	\$ 798,000	\$ -	-	-	\$ 798,000
249-271	B: 24-61-010 to 24-61-100	NJ Supportive Regional Highway Planning Program	499,000	-	-	-	499,000
		Subtotal	\$ 1,297,000	\$ -	-	-	\$ 1,297,000
	Chapter Four A & B	<b>Transit Support Program</b>					
277-295	A: 24-63-001 to 24-63-009	PA Transit Program	\$ 1,125,000	-	\$ 1,125,000	-	-
301-314	B: 24-63-020 to 24-63-026	NJ Transit Program	483,250	-	483,250	-	-
		Subtotal	\$ 1,608,250	\$ -	\$ 1,608,250	-	-
	Chapter Five	<b>Other Member Government Projects</b>					
319	24-53-300	PA/NJ Regional GIS Implementation	300,000	-	-	-	300,000
321	24-62-100	New Jersey Local Concept Development (3 Years)	400,000	-	-	-	400,000
323	24-64-100	New Jersey Signal Retiming (2 Years)	380,000	-	-	-	380,000
325	24-66-100	NJ Transportation and Community Development Initiative (TCDI) - (2 Years)	600,000	-	-	-	600,000
327	24-68-100	Concept of Operations for Traffic Operation Center - Camden City (2 Years)	275,000	-	-	-	275,000
		Subtotal	\$ 1,955,000	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 1,955,000
		<b>SUBTOTAL MEMBER GOVERNMENTS &amp; OPERATING AGENCIES</b>	<b>\$ 4,860,250</b>	<b>\$ -</b>	<b>\$ 1,608,250</b>	<b>\$ -</b>	<b>\$ 3,252,000</b>
		<b>GRAND TOTAL</b>	<b>\$ 27,886,383</b>	<b>\$ 9,530,448</b>	<b>\$ 4,717,354</b>	<b>\$ 585,833</b>	<b>\$ 13,052,748</b>

## **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 (RTC) 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. La DVRPC se coordinará con los DOT de los estados respectivos para todas las acciones relacionadas con las determinaciones de la revisión STIP de la FHWA, por medio de las áreas de Planeación y programación basadas en el desempeño y Seguridad de transporte del UPWP. Para el UPWP del año fiscal 2024, esto responderá específicamente a las determinaciones referentes al STIP de Pennsylvania del año fiscal 2023 sobre Planificación, programación y entrega de proyectos de seguridad e Integración de la gestión de desempeño del transporte.

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 (DCED) 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 (SJTA)*** - 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** - conocido como el puerto de Filadelfia, 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, 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.

**La Fuerza de Tarea de Participación Pública (PPTF)** provee acceso constante a los procesos de planeación regional y de toma de decisiones. revisa oportunamente los problemas, sirve como un conducto para el intercambio de información entre la DVRPC y las organizaciones y comunidades en toda la región, ayuda a la Comisión en la ejecución de las estrategias de difusión pública y empodera a los residentes para que participen en la planificación regional. Los miembros se eligen mediante un proceso de solicitud, con la intención de que representen a todas las ciudades y los condados que integran la región de la DVRPC. Además de la diversidad geográfica, la PPTF se esfuerza por representar la diversidad en términos de razas, etnias, factores culturales, géneros, grupos etarios, escolaridad y economía de la región por medio de la selección de miembros provenientes de la región del Área Metropolitana de Filadelfia que contribuyen a la planificación a través de sus propias experiencias individuales.

**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 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

**El Comité Asesor Regional de TDM** incluye a representantes de las ciudades y los condados integrantes de la DVRPC, las agencias de transporte público, la NJTPA, los departamentos de transporte estatales y las divisiones de la FHWA, y supervisa la estrategia y la priorización de proyectos para los programas regionales de gestión de la demanda de transporte (TDM, por sus siglas en inglés) de la DVRPC, que incluyen al Programa Base de TDM de PA y al Programa de Opciones de Viaje (TOP, por sus siglas en inglés), que es competitivo.

## Áreas del programa del UPWP

Este programa de trabajo de planificación continúa con una estructura básica iniciada en el año fiscal 2008, que organiza a muchas de nuestras tareas relacionadas con la planificación y nuestros programas en curso en áreas de programas más generales, que se suplementan con ciertos proyectos independientes que cambian de un año a otro, por órdenes de la Junta. 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 2024, 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 administración 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 2025.*

### 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 2023 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 programa 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.*

### **Crecimiento inteligente**

El programa de trabajo de crecimiento inteligente 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 del crecimiento inteligente, 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 mercado de TOD y recursos para difusión, colaboración constante para mejorar el acceso a destinos turísticos y asistencia técnica permanente para la planificación del crecimiento inteligente.*

### **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 de asignaciones de TCDI de NJ; administración de las asignaciones de TCDI de PA y NJ; mantener y actualizar el sistema de calificación de consultores, los recursos de financiamiento municipal y las bases de datos de TCDI directos; análisis de inventarios de distritos minoristas.*

### **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 al promover una mayor eficiencia energética, la conservación de energía, la electrificación de edificios y vehículos y el uso de fuentes de energía renovables. El programa también ayuda a las agencias y los funcionarios municipales, de condados, regionales y estatales a planificar y responder a los efectos constantes y proyectados del cambio climático, brindando liderazgo, coordinación y asistencia técnica para esos problemas.

*Productos clave: Páginas de internet actualizadas que resalten los resultados del Inventario regional de uso de energía y emisiones de gases de invernadero, "herramienta deslizante" actualizada de GHG para resaltar las implicaciones de las políticas para las emisiones futuras, foros de cambio climático, guías de energía solar para el sureste de PA, sociedad del acuerdo regional de compra de energía, Ronda 4 del programa regional de compra de faroles.*

### **Planificación ambiental**

Este programa se enfoca al desarrollo y la implementación de estrategias que mantengan sistemas ecológicos saludables, mejoren la calidad del agua, protejan los espacios abiertos y las áreas naturales, mitiguen los riesgos que representan los peligros naturales, reduzcan la contaminación, promuevan la justicia ambiental y brinden acceso a oportunidades de recreación en parques y espacios exteriores para todos.

*Productos clave: Planes municipales de protección de recursos naturales (según contrato), páginas de internet actualizadas con datos relacionados con los espacios abiertos y la protección de los recursos naturales.*

### **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: Presencia actualizada en internet para el plan Conexiones 2050 v 2.0, incluyendo una declaración de visión, memorando técnico sobre programas de taxis automatizados y vehículos de alquiler subsidiados, documentación de planes financieros.*

### **Planificación del transporte de carga**

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: Análisis e identificación de redes camioneras que incluya información actualizada de los centros de planificación de transporte de carga designados por la DVRPC, diversos apoyos técnicos y analíticos para los esfuerzos y las iniciativas de planificación del transporte de carga de los socios.*

### **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 los planes estratégicos 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: Informe definitivo del Estudio del corredor y desarrollo de concepto de Hunting Park, potencial aplicación de HSIP, bases de datos y herramientas actualizadas de análisis de colisiones, documentos de métodos y capa de GIS para la priorización regional de reducciones de caminos.*

### **Proceso de manejo de la 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 definitivo de CMP regional, informes sobre las medidas y objetivos bienales de PM3 para confiabilidad y congestión de tráfico, informes sobre los tiempos de traslado, velocidades y otras mediciones de demoras recientes por corredor del CMP.*

### **Planificación de la calidad del aire**

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

*Productos clave: Diez boletines informativos de Alerta sobre asuntos y actividades relacionadas con la calidad del aire, informe de demostración de conformidad con la calidad del aire del transporte, informes técnicos del DEP de PA sobre las actividades de calidad del aire del año.*

### **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: Agendas y minutas de las reuniones mensuales del Comité Técnico Regional.*

### **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, habrá trabajado en un TIP para NJ que esté listo para su adopción en otoño de 2023. También se llevará a cabo un proceso similar para un nuevo TIP de PA que esté listo para su adopción en julio de 2024. *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 y programación basadas en el desempeño**

La IJJA conserva los requisitos establecidos en la Ley MAP-21 y la subsecuente Ley FAST que exigen que los departamentos de transporte estatales y las MPO establezcan y usen una estrategia basada en desempeño en la toma de decisiones en materia de transporte. Esto incluye medidas de seguimiento del rendimiento, establecimiento de objetivos impulsados por datos para cada medición, y selección de proyectos para ayudar a satisfacer esos objetivos. La IJJA ordena que el TIP y el plan a largo plazo incluyan una descripción de los efectos previstos de las inversiones en transporte y como se alcanzarán las metas establecidas de desempeño, y que además vincule las prioridades en inversiones con esos objetivos de desempeño. 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, y tomando decisiones sobre las inversiones en programas de capital que ayuden a alcanzar los objetivos.

*Productos clave: coordinación continua con socios de planificación para abordar los requerimientos de la Gestión del desempeño de transporte del DOT de EE. UU.*

*Requisitos de gestión del desempeño, que incluyen el monitoreo e informes sobre los objetivos y hacer actualizaciones a la página web de TPM que reporta los objetivos actuales y el desempeño del sistema y la infraestructura de transporte en comparación con 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: Actualización al plan de Equidad a Través del Acceso (ETA), apoyo para el desarrollo del programa de microtránsito de Upper Bucks.*

### **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: Asistencia técnica local para el desarrollo de proyectos de aceras y 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: Estudio de cruces peligrosos de senderos del condado de Delaware.*

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

Este programa ayuda 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 otros beneficiarios de TDM. 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 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 programa de manejo de la 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 2024 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 las leyes FAST e IJA, 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 federal**

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 Planning										
Transportation Safety										
Regional Congestion Management Program										
Air Quality Planning										
Data Coordination and Analysis										
Technical Assistance to Member Governments										
Transportation Improvement Program (TIP)										
Transportation Operations										
Performance-Based Planning and Programs										
Competitive Program and Project Management										
Travel and Land Use Modeling										
Regional Transit Planning Program										
Bicycle and Pedestrian Planning Program										
Mobility Analysis and Design										
Regional Transportation Demand Management (TDM) Program										
Travel Monitoring										
Socio-economic and Land Use Analytics										

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

**Tabla 4: Principios clave de los planes de largo alcance**

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 Planning							
Transportation Safety							
Regional Congestion Management Program							
Air Quality Planning							
Data Coordination and Analysis							
Technical Assistance to Member Governments							
Transportation Improvement Program (TIP)							
Transportation Operations							
Performance-Based Planning and Programs							
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**

<b>Plan/programa/actividad</b>	<b>Adopción/culminación actual</b>	<b>Adopción/culminación siguiente</b>
Programa de trabajo de planificación unificada	Enero de 2022	Enero de 2023
Programa de mejora del transporte	Julio de 2022 (PA) Septiembre de 2021 (NJ)	Julio de 2024 (PA) Septiembre de 2023 (NJ)
Determinación de conformidad con la calidad del aire del transporte	Julio de 2022	Julio de 2023
Planificación de largo alcance	Septiembre de 2021	Septiembre de 2025
Plan de cumplimiento del Título VI	Marzo de 2014	Primavera de 2023
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 manejo de la congestión	Enero de 2020	Enero de 2024
Análisis y plan de seguridad de transporte	Mayo de 2022	Primavera de 2025
Plan coordinado de transporte de servicios humanos	Octubre de 2020	Octubre de 2024
Seguridad vial (PM1) Objetivos de TPM	Enero de 2022	Febrero de 2023
Activos viales (PM2) Objetivos de TPM	Enero de 2021	Marzo de 2023
Objetivos de TPM de desempeño del sistema (PM3)	Enero de 2021	Marzo de 2023
Objetivos de TPM de los activos de transporte público	Febrero de 2022	Julio de 2023



Objetivos de TPM de seguridad del transporte público	Julio de 2022	Julio de 2023
Plan de desempeño de CMAQ	Septiembre de 2022	Septiembre de 2024 (provisional)
Revisión de certificación del proceso de planificación de la MPO del DOT de Estados Unidos	Octubre de 2022 (visita al sitio) Invierno de 2023 (informe definitivo)	Octubre de 2026 (visita al sitio) Invierno de 2027 (informe definitivo)



# Programa de trabajo de planificación unificada del año fiscal 2024

**Número de publicación:** 24001

**Fecha de publicación:** Junio de 2023

**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 2024 que fueron aprobados por el Consejo de la DVRPC en enero de 2023.

---

**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  
www.dvrpc.org

---



190 N Independence Mall West  
8th Floor  
Philadelphia, PA 19106-1520  
215.592.1800  
[www.dvrpc.org](http://www.dvrpc.org)

**Connect With Us!**     