



ASPECTOS DESTACADOS

del programa de mejora del transporte (TIP)
de la DVRPC para el año fiscal 2024 para Nueva Jersey
(años fiscales 2024-2027)





La Comisión Regional de Planificación del Valle de Delaware (DVRPC, por sus siglas en inglés) es la

organización de planificación metropolitana designada a nivel federal para la región del área metropolitana de Filadelfia, establecida por el Pacto Interestatal entre la Comunidad de Pennsylvania y el Estado de Nueva Jersey. Sus miembros incluyen a los condados de Bucks, Chester, Delaware, Montgomery y Filadelfia, más la ciudad de Chester, en Pennsylvania; y a los condados de Burlington, Camden, Gloucester y Mercer, más las ciudades de Camden y Trenton, en Nueva Jersey.

La DVRPC funge estrictamente como una agencia asesora. Todos los conceptos de planificación o diseño preparados por la DVRPC son conceptuales y pueden requerir diseño de ingeniería y análisis de factibilidad. Las facultades reales para llevar a cabo cualquiera de las propuestas planeadas corresponden exclusivamente a los organismos rectores de los estados, los gobiernos locales o las autoridades que tienen la responsabilidad primaria de poseer, administrar o mantener las instalaciones de transporte.

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

Cumplimiento con el Título VI La Comisión de Planificación Regional del Valle de Delaware (DVRPC, por sus siglas en inglés) cumple plenamente con el Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964, la Ley de Restauración de Derechos Civiles de 1987, la Orden Ejecutiva 12898 sobre Justicia Ambiental, y los mandatos relacionados contra la discriminación en todos sus programas y actividades. La DVRPC asume el compromiso de garantizar que ninguna persona sea excluida de la participación en alguno de sus programas y actividades, ni se le nieguen sus beneficios, por motivos de raza, credo, color, país de origen, edad, género, discapacidad, orientación sexual o nivel de ingresos, como lo garantizan el Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964 y otros mandatos contra la discriminación

El sitio web de la DVRPC, www.dvrpc.org puede traducirse a varios idiomas. Las publicaciones y otros documentos públicos pueden ponerse a disposición en idiomas y formatos alternativos, si se lo solicita. Las reuniones públicas de la DVRPC siempre se celebran en instalaciones accesibles de acuerdo con la ADA y en ubicaciones accesibles a través de transporte público, siempre que sea posible. La DVRPC se esforzará por conceder todas las solicitudes razonables de traducción, interpretación, adaptaciones y otros servicios auxiliares, y recomienda que dichas solicitudes se hagan por lo menos siete días antes de una reunión pública. Para hacer una solicitud, puede comunicarse con la encargada de cumplimiento con la ADA y el Título VI de la Comisión, Shoshana Akins, al correo electrónico public_affairs@dvrpc.org, al teléfono 215.592.1800 o al registrarse para una reunión próxima.

Toda persona que sienta que ha sido agraviada por una práctica discriminatoria ilegal de la DVRPC de acuerdo con el Título VI tiene derecho a presentar una queja formal. Todas estas quejas deben hacerse por escrito y presentarse ante la encargada de cumplimiento con la ADA y el Título VI de la DVRPC, Shoshana Akins, o ante la agencia estatal o federal apropiada, dentro de un plazo de 180 días contados a partir de que ocurrió la presunta discriminación. Las quejas en el sentido de que un programa, servicio o actividad de la DVRPC no es accesible para las personas con discapacidades también deben dirigirse a Shoshana Akins. Para obtener más información sobre el programa del Título VI de la DVRPC o para recibir un formulario de quejas del Título VI, visite: www.dvrpc.org/GetInvolved/TitleVI, llame al teléfono 215.592.1800 o envíe correo electrónico a public_affairs@dvrpc.org.

Índice

CAPÍTULO 1: Información general	1
¿Qué es el TIP?	1
¿Cuál es el cronograma de desarrollo del TIP?	2
CAPÍTULO 2: Resumen de programas	5
CAPÍTULO 3: Abreviaturas	9
Abreviaturas de financiamiento	9
Fuentes de financiamiento para carreteras estatales	11
Fuentes de financiamiento de transporte público federales (fta).....	11
Fuentes de financiamiento de transporte público estatales	12
Abreviaturas de las fases de trabajo.....	12
CAPÍTULO 4: Información general sobre la aplicación de mapeo y los listados	15
Programas de Carreteras y Transporte Público regionales de la DVRPC.....	15
Códigos de estado de proyectos del TIP	16
Hoja de ruta de la descripción de un proyecto en el TIP.....	16
CAPÍTULO 5: Obtenga más información y aporte sus ideas	25

Figuras

Figura 1: Cronograma de desarrollo del TIP de la DVRPC del año fiscal 2024 para Nueva Jersey.....	3
Figura 2: Resumen del costo total (porcentajes) de los primeros cuatro años (años fiscales 2024–2027) de los Programas de Carreteras y Transporte Público	6
Figura 3: Hoja de ruta de un ejemplo de descripción de proyecto en el TIP	23

Tablas

Tabla 1: Resumen de costos por condado y operador de transporte público en la región de Nueva Jersey de la DVRPC (en millones).....	5
Tabla 2: Costo programado por código de fondo (en millones)	7
Tabla 3: Programa de carreteras por número de DB	17
Tabla 4: Programa de transporte público por número de DB.....	19
Tabla 5: Programa estatal por número de DB	21
Tabla 6: Bibliotecas que muestran el Borrador del TIP	27

Esta página se deja en blanco a propósito.

Información general

En el documento Aspectos destacados del Programa de Mejora del Transporte (TIP) del año fiscal 2024 de la DVRPC para Nueva Jersey (años fiscales 2024–2027), se tiene la intención de describir y presentar los aspectos destacados, de forma sucinta, del TIP de la región, una lista acordada de proyectos prioritarios de mejoras de transporte multimodal para la región. El TIP incluye todos los proyectos para los que se planea utilizar fondos federales o que son significativos para la región, independientemente de si usan o no fondos federales. La lista es multimodal; además de los proyectos tradicionales de carreteras y transporte público, incluye proyectos relacionados con bicicletas, peatones y transporte de carga. La legislación federal exige el TIP. Este programa permite la selección y priorización de las inversiones en infraestructura de transporte en la región de la DVRPC.

El TIP abarca los condados de Burlington, Camden, Gloucester y Mercer en Nueva Jersey. La DVRPC prepara una actualización importante para el TIP de Nueva Jersey cada dos años para coincidir con la actualización del Departamento de Transporte de Nueva Jersey (NJDOT, por sus siglas en inglés) y el TIP estatal (STIP) con restricciones fiscales de 10 años de la Corporación de Transporte Público de Nueva Jersey (NJ TRANSIT), y publica un borrador del programa para un período de revisión y comentarios antes de recomendar que la Junta de la DVRPC lo adopte.

El período de comentarios públicos para el Borrador del TIP de la DVRPC, que también fue el período de comentarios públicos del Borrador del STIP, comenzó el 17 de julio de 2023 y terminó a las 5:00 p. m. (hora local) del 18 de agosto de 2023. Al final de este documento se encuentran más detalles sobre el proceso de revisión y comentarios. La última versión del TIP está disponible en línea en www.dvrpc.org/TIP/NJ o en la oficina de la DVRPC situada en 190 North Independence Mall West, 8th Floor, Philadelphia, PA, 19106.

El Borrador del STIP del NJDOT y NJ TRANSIT también está disponible en línea en www.state.nj.us/transportation/capital. También hubo una copia impresa del TIP disponible en bibliotecas públicas durante el período de comentarios públicos. Dichas bibliotecas aparecen en la Tabla 6 de este documento.

¿Qué es el TIP?

El TIP es un requisito de la legislación federal sobre transporte, que actualmente es la Ley de Inversiones en Infraestructura y Empleos (IIJA, por sus siglas en inglés) o Ley Pública 117-58, también conocida como la "Ley Bipartidista de Infraestructura" (BIL, por sus siglas en inglés). La IIJA o BIL fue promulgada el 15 de noviembre de 2021 y expirará el 30 de septiembre de 2026. Destinará fondos para inversiones en infraestructura durante los años fiscales federales 2022 a 2026. Antes de la IIJA/BIL, el TIP era un requisito de la legislación que constaba de la Ley para Arreglar el Transporte Terrestre de Estados Unidos (FAST, por sus siglas en inglés), o Ley Pública 114-94. La IIJA/BIL se basó en las iniciativas establecidas en legislación anterior: la Ley FAST, la Ley de Avance para el Progreso en el Siglo 21 (MAP-21, por sus siglas en inglés); la Ley de Equidad de Transporte Seguro, Responsable, Flexible y Eficaz: Un Legado para los Usuarios (SAFETEA-LU, por sus siglas en inglés); la Ley de Equidad en el Transporte para el Siglo 21 (TEA-21, por sus siglas en inglés); y la Ley de Eficiencia del Transporte Terrestre Intermodal de 1991 (ISTEA, por sus siglas en inglés). La inversión en transporte se ha prescrito en un enfoque equilibrado mediante un compromiso garantizado para lograr carreteras y puentes, transporte público, seguridad, proyectos para ciclistas y peatones, tecnologías avanzadas y mejoras operativas, como gestión y operaciones de los sistemas de transporte.

Por mandato del Congreso, la legislación federal de transporte ordena que la DVRPC, como la Organización de Planificación Metropolitana (MPO, por sus siglas en inglés) de la región, desarrolle y actualice un TIP que haga que la región cumpla con los requisitos para recibir y gastar fondos federales destinados al transporte. La lista de proyectos en el TIP debe estar restringida en lo financiero a la cantidad de fondos que se espera que estén disponibles. Para agregar proyectos al TIP, otros deben posponerse, o bien deben identificarse fondos adicionales para la región. Como el TIP tiene restricciones financieras, claramente existe competencia entre

los proyectos para obtener un lugar en el TIP. En el TIP, se muestran los costos y los cronogramas estimados por fase del proyecto. El TIP no solo incluye los proyectos específicos, sino que también documenta los cronogramas y costos estimados para cada fase del proyecto (ingeniería preliminar, diseño final, adquisición de derechos de paso y construcción). La inclusión de una fase del proyecto en el TIP significa que existe una expectativa seria de que se implemente durante la vigencia del TIP.

La producción del TIP es la culminación del proceso de planificación de transporte de la región y representa un consenso entre funcionarios estatales y regionales respecto a qué mejoras buscar a corto plazo. El consenso es crucial, porque los gobiernos federal y estatal quieren garantías de que todas las partes interesadas han participado en el desarrollo de las prioridades antes de comprometer sumas importantes de dinero. La inclusión de un proyecto en el TIP indica un acuerdo regional sobre la prioridad del proyecto y establece su elegibilidad para recibir fondos federales.

¿Cuál es el cronograma de desarrollo del TIP?

El desarrollo (o actualización) del TIP por lo general comienza aproximadamente 10 meses antes de su adopción e implica un arduo trabajo del personal y negociaciones intensivas por parte del NJDOT, el NJ TRANSIT, la Autoridad Portuaria del Río Delaware/Corporación para el Tránsito de la Autoridad Portuaria (DRPA/PATCO, por sus siglas en inglés), el personal de la DVRPC, la Administración Federal de Carreteras (FHWA, por sus siglas en inglés) y representantes de los gobiernos participantes de la DVRPC de la ciudad y el condado, que constituyen el Subcomité para el TIP de la DVRPC en Nueva Jersey. Como se muestra en la Figura 1, el proceso de actualización del TIP comenzó entre el final de 2022 y principios de 2023, con la revisión de los costos y cronogramas de los proyectos del TIP para el año fiscal 2022 y de los proyectos que se previó que "aprobarán" la etapa de desarrollo de conceptos, y con una revisión de nuevos proyectos que son candidatos para agregarse al TIP en caso de existir capacidad financiera. Al llegar la primavera de 2023, el resultado fue un borrador preliminar restringido del programa ("Borrador preliminar del TIP") con base en las proyecciones razonables y previstas de ingresos para los próximos 10 años (años fiscales 2024–2033), los resultados de los Criterios de evaluación de beneficios del Plan a Largo Plazo del TIP para nuevos proyectos, métricas de programación y planificación con base en el desempeño, los análisis de Justicia Ambiental y Equidad del conjunto de todas las solicitudes de proyectos para el Borrador del TIP, y comentarios del Subcomité del TIP de Nueva Jersey. Las negociaciones continuaron hasta fines de la primavera de 2023 con la finalidad de abordar la mayor cantidad posible de problemas en los programas de Carreteras, Transporte Público y de Estudio y Desarrollo, incluido el Borrador del programa estatal, y para llegar a una lista final de proyectos para el Borrador del TIP ("Borrador final del TIP") que se evaluarían por sus efectos en la calidad del aire.

Luego, la DVRPC inició un período de comentarios públicos de más de 30 días en el cual los borradores de los dos documentos, el Borrador del TIP del año fiscal 2024 de la DVRPC y el Borrador del STIP del NJDOT/NJ TRANSIT, se difundieron al público para recibir comentarios. La Junta de la DVRPC es el órgano que toma las decisiones finales de la Organización de Planificación Metropolitana (MPO, por sus siglas en inglés), y el personal de la DVRPC solicitó que la Junta adopte el Borrador del TIP (con una Lista de Cambios Recomendados después del período de comentarios públicos) en septiembre de 2023. Después de que la Junta de la DVRPC adoptó el TIP con los cambios recomendados, la DVRPC presentó el documento al NJDOT para su aprobación e inclusión en el STIP, el cual luego fue enviado por el NJDOT a los socios federales (p. ej., la FHWA y la FTA) para su revisión y aprobación. Cuando los socios federales aprobaron el STIP del año fiscal 2024 el 18 de diciembre de 2023, el TIP y el STIP del año fiscal 2024 entraron en vigencia y reemplazaron el TIP y el STIP del año fiscal 2022 para Nueva Jersey.

Figura 1: Cronograma de desarrollo del TIP del año fiscal 2024 de la DVRPC para Nueva Jersey



Fuente: DVRPC, 2023

Esta página se deja en blanco a propósito.

Resumen de programas

El TIP para el año fiscal 2024 de la DVRPC para Nueva Jersey contiene 153 proyectos en la región para los primeros cuatro años (años fiscales 2024-2027) del programa: 93 proyectos con fondos federales y dos (2) proyectos con fondos de STATE-DVRPC en el Programa de Carreteras regional de la DVRPC, y 58 proyectos (36 de NJ TRANSIT y 22 de la DRPA/PATCO) en el Programa de Transporte Público regional de la DVRPC. El monto programado asciende a 2,327 millones de dólares para estos proyectos durante los próximos cuatro años, lo que implica un promedio de alrededor de 582 millones de dólares al año. Los fondos programados incluyen casi 1,471 millones de dólares para proyectos que abordan principalmente el sistema de carreteras y casi 857 millones de dólares para los sistemas de transporte público de NJ TRANSIT (alrededor de 743.3 millones de dólares) y DRPA/PATCO (alrededor de 113.4 millones de dólares), como se muestra en la Tabla 1 y en la Figura 2. En la Tabla 2, se ofrece un desglose de varias fuentes de financiamiento estatales y federales, así como sus distribuciones, incluyendo contrapartidas locales.

Solo para fines informativos, el documento del TIP también incluye el Programa Estatal de Nueva Jersey con un valor de 5,800 millones de dólares durante los primeros cuatro años (años fiscales 2024–2027), que contiene 106 programas y proyectos de carreteras estatales administrados por el NJDOT para el estado de Nueva Jersey. Cuatro (4) proyectos de desarrollo de conceptos que patrocina el NJDOT y cuatro (4) proyectos de desarrollo de conceptos locales de la DVRPC, para un total de ocho (8) proyectos, se incluyen en el Programa de Estudio y Desarrollo "previo al TIP".

Tabla 1: Resumen de costos por condado y operador de transporte público en la región de Nueva Jersey de la DVRPC (en millones de dólares)

	Año fiscal 2024	Año fiscal 2025	Año fiscal 2026	Año fiscal 2027	Primeros cuatro años (Años fiscales 2024-2027)
PROGRAMA DE CARRETERAS					
Burlington	\$30.896	\$43.210	\$31.448	\$33.613	\$139.167
Camden	\$141.594	\$113.603	\$148.761	\$184.753	\$588.711
Gloucester	\$84.334	\$6.213	\$8.112	\$2.690	\$101.349
Mercer	\$6.411	\$31.231	\$108.059	\$46.121	\$191.822
Varios	\$120.977	\$122.279	\$122.610	\$83.855	\$449.721
Total del Programa de Carreteras*	\$384.212	\$316.536	\$418.990	\$351.032	\$1,470.770
PROGRAMA DE TRANSPORTE PÚBLICO					
DRPA/PATCO	\$27.673	\$28.137	\$28.576	\$29.040	\$113.426
NJ TRANSIT	\$183.191	\$171.676	\$189.260	\$199.130	\$743.257
Total del Programa de Transporte Público	\$210.864	\$199.813	\$217.836	\$228.170	\$856.683
Total general de los Programas de Carreteras y Transporte Público	\$594.896	\$516.349	\$636.826	\$579.202	\$2,327.453
Programa estatal	\$1,429.706	\$1,464.283	\$1,474.863	\$1,391.201	\$5,585.909

* El total del Programa de Carreteras excluye 6.995 millones de dólares de fondos de STATE-DVRPC para los proyectos con n.º de DB D2216 y D1906 que se prevé que se autoricen en el año fiscal 2024, porque la legislatura estatal les asignó fondos previamente, y 35 millones de dólares para los años fiscales 2024-2033 para un proyecto estatal para puentes del condado de Mercer.

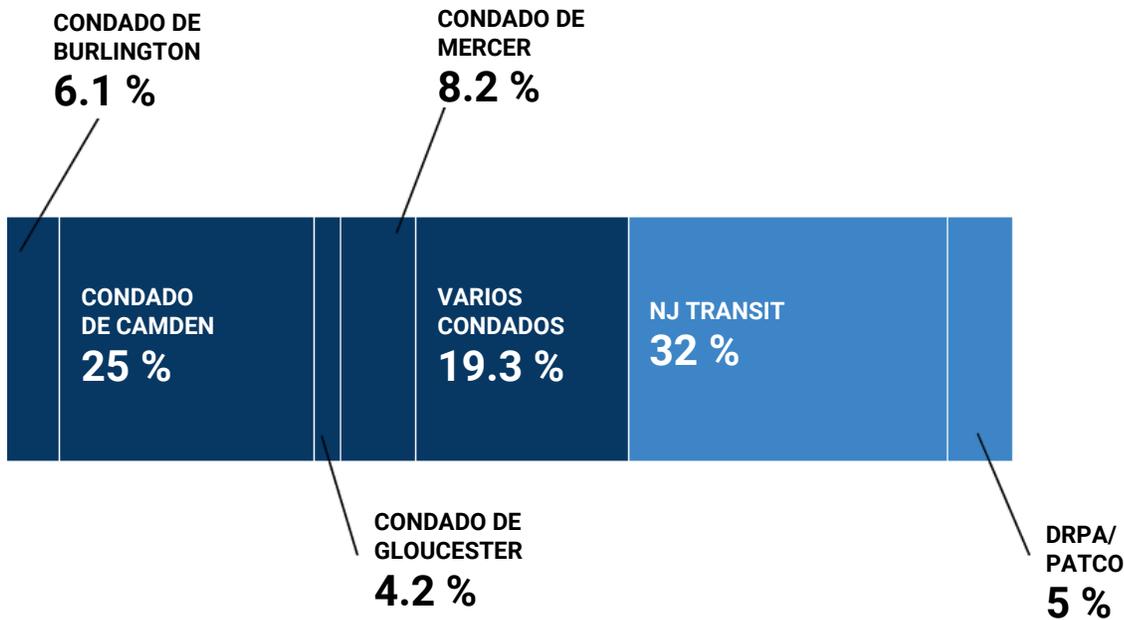
Fuente: DVRPC, 2023

De aproximadamente 11,756 millones de dólares en fondos federales y estatales en los primeros cuatro años para proyectos del Programa de Carreteras, el 52 por ciento, o 6,170 millones de dólares, se distribuye a las tres MPO del estado para proyectos de carreteras: la DVRPC (23 por ciento), la Autoridad de Planificación de Transporte del Norte de Jersey (NJTPA, por sus siglas en inglés) (69 por ciento) y la Organización de Planificación de Transporte del Sur de Jersey (SJTPO, por sus siglas en inglés) (8 por ciento). Este monto excluye "Otros" fondos no públicos y de STATE-DVRPC. Además, el 48 por ciento o 5,590 millones de dólares del total para los primeros cuatro años son para los proyectos que administra el NJDOT en el Programa Estatal que no son específicos de una región de la MPO en particular, sino que beneficiarían a las tres regiones o que apoyarían directamente al NJDOT. En el programa de 6,100 millones de dólares de NJ TRANSIT de los primeros cuatro años para el estado, el 11 por ciento se distribuye a proyectos y conceptos de transporte público en la región de la DVRPC, el 86 por ciento se distribuye a la región de la NJTPA y 3 por ciento se distribuye a la región de la SJTPO.

Figura 2: Resumen del costo total (porcentajes) de los primeros cuatro años (años fiscales 2024–2027) de los Programas de Carreteras y Transporte Público

POR CONDADO Y OPERADOR DE TRANSPORTE PÚBLICO

- Programa de Carreteras por condado en la región de la DVRPC (1,471 millones de dólares o un 63.2 % de los Programas de Carreteras y Transporte Público)
- Programa de Transporte Público por operador en la región de la DVRPC (856,683 millones de dólares o un 36.8 % de los Programas de Carreteras y Transporte Público)



POR ORIGEN DEL FINANCIAMIENTO



Fuente: DVRPC, 2023

Tabla 2: Costo programado por código de fondo (en millones de dólares)

CÓDIGO DE FONDO POR PROGRAMA	Año fiscal 2024	Año fiscal 2025	Año fiscal 2026	Año fiscal 2027	PRIMEROS CUATRO AÑOS (Años fiscales 2024-2027)	AÑOS FISCALES POSTERIORES (Años fiscales 2028-2033)	10 AÑOS (años fiscales 2024-2033)
TOTAL PARA CARRETERAS	\$384.212	\$316.536	\$418.990	\$351.032	\$1,470.770	\$1,607.293	\$2,958.063
BFP	\$4.900	\$14.825	\$156.107	\$0.00	\$175.957	\$0.00	\$175.957
BFP-OS-BRDG	\$0.300	\$0.00	\$7.650	\$0.00	\$7.950	\$0.00	\$7.950
CMAQ	\$4.204	\$8.932	\$4.400	\$10.800	\$28.337	\$162.300	\$190.637
CR-PHILA	\$2.628	\$2.680	\$2.734	\$2.789	\$10.831	\$17.943	\$28.774
CR-TRENTON	\$0.677	\$0.691	\$0.705	\$0.719	\$2.792	\$4.625	\$7.417
HSIP	\$3.000	\$3.500	\$3.000	\$2.500	\$12.000	\$18.000	\$30.000
LOCAL	\$0.100	\$0.00	\$0.100	\$0.00	\$0.200	\$0.200	\$0.400
NHFP-HWY	\$0.00	\$36.011	\$30.232	\$0.00	\$66.243	\$0.00	\$66.243
NHPP	\$264.458	\$114.500	\$73.830	\$222.908	\$675.696	\$802.909	\$1,478.605
OTRO	\$0.00	\$16.400	\$16.400	\$8.200	\$41.000	\$0.00	\$41.000
PL	\$3.081	\$3.143	\$3.205	\$3.270	\$12.699	\$21.037	\$33.736
PL-FTA	\$1.322	\$1.350	\$1.384	\$1.411	\$5.468	\$9.045	\$14.513
RAISE	\$0.00	\$4.300	\$12.100	\$2.600	\$19.000	\$0.00	\$19.000
RHC	\$0.903	\$0.903	\$0.903	\$0.903	\$3.610	\$5.415	\$9.025
STATE	\$61.549	\$58.100	\$58.100	\$58.100	\$235.849	\$348.600	\$584.449
STBGP-FLEX	\$8.800	\$20.450	\$12.300	\$5.500	\$47.050	\$24.350	\$71.400
STBGP-PHILA	\$19.977	\$20.376	\$20.784	\$21.199	\$82.336	\$136.403	\$218.739
STBGP-TRENTON	\$5.150	\$4.606	\$5.358	\$5.465	\$20.579	\$35.162	\$55.741
TA-PHILA	\$2.514	\$2.568	\$2.623	\$2.678	\$10.383	\$17.302	\$27.685
TA-TRENTON	\$0.648	\$0.662	\$0.676	\$0.690	\$2.677	\$4.460	\$7.137

Fuente: DVRPC, 2023

Tabla 2 (continuación): Costo programado por código de fondo (en millones de dólares)

CÓDIGO DE FONDO POR PROGRAMA	Año fiscal 2024	Año fiscal 2025	Año fiscal 2026	Año fiscal 2027	PRIMEROS CUATRO AÑOS (Años fiscales 2024-2027)	AÑOS FISCALES POSTERIORES (Años fiscales 2028-2033)	10 AÑOS (años fiscales 2024-2033)
TOTAL DRPA/PATCO	\$27.673	\$28.137	\$28.576	\$29.040	\$113.426	\$176.665	\$290.091
DRPA	\$5.535	\$5.628	\$5.716	\$5.809	\$22.688	\$35.359	\$58.047
SECCIÓN 5307	\$5.956	\$6.086	\$6.206	\$6.346	\$24.594	\$40.924	\$65.518
SECCIÓN 5337	\$15.680	\$15.910	\$16.130	\$16.350	\$64.070	\$96.930	\$161.000
SECCIÓN 5340	\$0.502	\$0.513	\$0.524	\$0.535	\$2.074	\$3.452	\$5.526
TOTAL NJ TRANSIT	\$183.191	\$171.676	\$189.260	\$199.130	\$743.257	\$1,478.679	\$2,221.936
INGRESOS DE CASINOS	\$8.506	\$8.761	\$9.024	\$9.295	\$35.586	\$61.926	\$97.512
CMAQ	\$0.00	\$3.750	\$4.395	\$4.395	\$12.540	\$26.370	\$38.910
MATCH	\$0.437	\$0.437	\$0.437	\$0.437	\$1.748	\$2.622	\$4.370
NJ TURNPIKE	\$2.500	\$2.500	\$2.500	\$2.500	\$10.000	\$15.000	\$25.000
SECCIÓN 5307	\$38.905	\$38.645	\$52.154	\$58.584	\$184.288	\$491.701	\$675.989
SECCIÓN 5310	\$2.687	\$2.740	\$2.821	\$2.878	\$11.126	\$18.516	\$429.642
SECCIÓN 5337	\$1.361	\$1.388	\$1.430	\$1.458	\$5.638	\$9.385	\$15.023
SECCIÓN 5339	\$17.321	\$18.347	\$20.218	\$19.275	\$75.160	\$124.020	\$199.180
STATE	\$21.403	\$5.364	\$4.759	\$4.900	\$36.425	\$32.591	\$69.016
Total de los programas de carreteras y transporte público para la región de la DVRPC	\$595.076	\$516.350	\$636.826	\$579.202	\$2,327.454	\$3,262.637	\$5,470.090

Nota: Se excluyen fondos de STATE-DVRPC porque los asignó previamente la legislatura estatal.

Fuente: DVRPC, 2023

Abreviaturas

Abreviaturas de financiamiento

BFP (Programa Bridge Formula): esta categoría de financiamiento federal establecida en la Ley de Inversiones en Infraestructura y Empleos (IIJA, por sus siglas en inglés) proporciona fondos para reemplazar, recuperar, conservar, proteger y construir puentes en caminos públicos.

BFP-OS-BRDG: esta categoría de financiamiento federal establecida en la Ley de Inversiones en Infraestructura y Empleos (IIJA, por sus siglas en inglés) proporciona fondos para reemplazar, recuperar, conservar, proteger y construir puentes en caminos públicos. Este financiamiento se usa para puentes que están fuera del sistema de ayuda federal.

Programa CMAQ (Mitigación de Congestión y Calidad del Aire): esta categoría de financiamiento federal se estableció en la Ley de Eficiencia del Transporte Terrestre Intermodal de 1991 (ISTEA, por sus siglas en inglés) federal con el fin de otorgar fondos para proyectos que mejoran la calidad del aire o alivian la congestión sin agregar más capacidad en las carreteras. Estos fondos están especialmente destinados a estados como Nueva Jersey, que tienen problemas graves de calidad del aire, para ayudarlos a cumplir las obligaciones establecidas en la Ley de Aire Limpio.

Programa CR (Reducción de Carbono): esta categoría de financiamiento federal establecida en la Ley de Inversiones en Infraestructura y Empleos (IIJA, por sus siglas en inglés) proporciona fondos para proyectos que tienen el objetivo de reducir las emisiones del transporte y para el desarrollo de estrategias de reducción de carbono.

HSIP (Programa de Mejoras de la Seguridad Vial): esta categoría de fondos federales fue establecida bajo la Ley SAFETEA-LU, con el propósito de reducir significativamente las muertes y lesiones graves por el tráfico en todas las carreteras públicas de una manera integral y estratégica congruente con el Plan Estratégico de Seguridad Vial estatal.

LOCAL-DVRPC: se trata de financiamiento otorgado a la DVRPC de fuentes que no son ni federales ni estatales. Se incluyen, entre otras, autoridades, entidades y gobiernos locales autónomos.

NHFP-HWY, NHFP-RAIL (Programa Nacional de Transporte de Carga en Carreteras): como establece la Ley FAST, el Programa Nacional de Transporte de Carga en Carreteras proporciona financiamiento para mejorar el traslado eficaz de carga en la Red Nacional de Transporte de Carga en Carreteras (NHFN, por sus siglas en inglés). El NHFP respalda varios objetivos, como los siguientes: mejoras operativas y de infraestructura que fortalecen la competitividad económica, disminuyen la congestión, reducen el costo del transporte de carga, aumentan la confiabilidad e incrementan la productividad; mejoras de seguridad, eficiencia y resiliencia del transporte de carga en áreas rurales y urbanas; mejora del estado de conservación de la NHFN; uso de innovación y tecnología avanzada para mejorar la seguridad, la eficiencia y la confiabilidad de la NHFN; mejora de la eficiencia y la productividad de la NHFN; mejora de la flexibilidad de los estados para respaldar la planificación de corredores entre varios estados y abordar la conectividad del transporte de carga en carreteras; y reducción de los impactos ambientales del traslado de carga en la NHFN.

NHPP (Programa Nacional de Desempeño de Carreteras): según lo establecido en la Ley MAP-21, el Programa Nacional de Desempeño de Carreteras respalda la construcción de nuevas instalaciones en el Sistema

Nacional de Carreteras (NHS, por sus siglas en inglés), la condición y el desempeño del NHS, y el logro de objetivos de desempeño, según lo establecido por el plan de gestión de activos de ese estado.

OTRO: este código representa el financiamiento que se otorga desde otras fuentes, lo que incluye, entre otros, las autoridades bilaterales y autónomas, las entidades privadas y los gobiernos locales.

PL/PL-FTA – planificación (Fondos de Planificación Metropolitana de la FHWA/FTA): se trata de una categoría de financiamiento federal que otorga fondos al proceso de planificación de transporte ordenado por el gobierno federal, que se lleva a cabo dentro de cada organización de planificación metropolitana.

RAISE (Reconstrucción de la Infraestructura de Estados Unidos con Sostenibilidad y Equidad): el nuevo programa de subvenciones discrecionales competitivas, antes conocido como BUILD, del Departamento de Transporte de los Estados Unidos priorizará los proyectos en los que se puedan demostrar mejoras en cuanto a la equidad racial, disminución de los impactos del cambio climático y creación de más empleos con buenos sueldos. Visite www.transportation.gov/RAISEgrants para obtener más información.

RHC (Programa de Cruce de Carreteras a Nivel de Ferrocarril): esta es una categoría de fondos federales que tiene la intención de desarrollar e implementar proyectos de mejora de la seguridad para reducir la cantidad y la gravedad de accidentes en pasos a nivel de ferrocarril y carreteras públicas. Las actividades elegibles incluyen señalización y marcas en el pavimento en los pasos; dispositivos de alerta activa; mejoras en las superficies de los pasos; mejoras de la distancia a la vista; separaciones de nivel; y cierre y consolidación de pasos.

STBGP (Programa de Subvenciones en Bloque para el Transporte Terrestre Flexible): se trata de una categoría de fondos federales establecida según la Ley de Eficiencia del Transporte Terrestre Intermodal (ISTEA), que abarca financiamiento disponible para áreas determinadas por límites geográficos o límites de población.

STBGP-OS-BRDG (Programa de Subvenciones en Bloque para el Transporte Terrestre para puentes fuera del sistema): esta categoría de financiamiento federal proporciona fondos para la recuperación o el reemplazo de puentes que se determine que tienen deficiencias estructurales o son funcionalmente obsoletos, de acuerdo con las definiciones federales. Este financiamiento se usa para puentes que están fuera del sistema de ayuda federal.

STBGP-PHILA (Programa de Subvenciones en Bloque para el Transporte Terrestre para el área urbanizada de Philadelphia con una población de 200,000 o más personas): son los fondos del STBGP para el área urbanizada "Philadelphia, PA-NJ-DE-MD", que comprende la mayor parte del Programa Local de la DVRPC. Antes del TIP de NJ para el año fiscal 2018, tanto STBGP-PHILA como STBGP-TRENTON estaban combinados como "STBGP-STU" o "STP-STU", dependiendo de la legislación federal.

STBGP-TRENTON (Programa de Subvenciones en Bloque para el Transporte Terrestre para el área urbanizada de Trenton con una población de 200,000 o más personas): son los fondos del STBGP para el área urbanizada "Trenton, NJ", que comprende una parte más reducida del Programa Local de la DVRPC. Antes del TIP de NJ para el año fiscal 2018, tanto STBGP-PHILA como STBGP-TRENTON estaban combinados como "STBGP-STU" o "STP-STU", dependiendo de la legislación federal.

TASA (Reserva de Alternativas de Transporte): consolida el financiamiento de los programas anteriores de la FHWA de Mejoras en el Transporte, Senderos Recreativos y Rutas Seguras a la Escuela. MAP-21 eliminó el 10 por ciento de la reserva para STP para "mejoras en el transporte" y la reemplazó con el programa de

"alternativas de transporte". Proporciona financiamiento para programas y proyectos definidos como alternativas de transporte, incluidos instalaciones peatonales y para ciclistas en las carreteras y fuera de estas, proyectos de infraestructura para mejorar el acceso de no conductores al transporte público y mejor movilidad, actividades de mejora para la comunidad y mitigación de efectos ambientales; proyectos del programa de senderos recreativos; proyectos de rutas seguras a la escuela; y proyectos para la planificación, el diseño o la construcción de bulevares y otras calles principalmente en el derecho de paso de las antiguas rutas del sistema interestatal u otras carreteras de carriles separados. Se debe llevar a cabo un proceso competitivo para la selección de los proyectos. El código de financiamiento se designó previamente como TAP y se desglosó por área urbanizada (p. ej., TA-PHILA, TA-TRENTON), de manera similar a lo que sucede con los fondos del STBGP.

TA-PHILA (reserva de alternativas de transporte para los Programas de Subvenciones en Bloque para el Transporte Terrestre en el área urbanizada de Philadelphia con una población de 200,000 o más personas): se trata de fondos de reserva de STBGP TA designados para el área urbanizada "Philadelphia, PA-NJ-DE-MD".

TA-TRENTON (reserva de alternativas de transporte para los Programa de Subvenciones en Bloque para el Transporte Terrestre en el área urbanizada de Trenton con una población de 200,000 o más personas): se trata de fondos de reserva de STBGP TA designados para el área urbanizada "Trenton, NJ".

Fuentes de financiamiento para carreteras estatales

STATE o TTF: la categoría "STATE" o "TTF" se usa para mostrar la disposición de financiamiento recibido del Fondo Fiduciario de Transporte de Nueva Jersey.

STATE-DVRPC: otorga financiamiento de la categoría STATE de TTF para que la DVRPC lo use en proyectos patrocinados de forma local. La legislatura del estado de Nueva Jersey asignó varios niveles de fondos de la categoría STATE entre los años fiscales 2014 y 2018 debido al intercambio de fondos del programa de las MPO con NJ TRANSIT y el NJDOT. En el TIP actual de la DVRPC, los dos dígitos asociados al código de este fondo indican el año en el que la legislatura estatal asignó los fondos de STATE-DVRPC (p. ej., 18-STATE-DVRPC hace referencia a fondos de STATE-DVRPC que se asignaron en el año fiscal 2018). Consulte el Apéndice E para ver más información. En este documento, los fondos de STATE-DVRPC que anticipan un gravamen ("obligación" para fondos estatales) en el año fiscal 2024 o más adelante no se incluyen en el resumen del programa, ya que la legislatura estatal los asignó previamente.

FUENTES DE FINANCIAMIENTO DE TRANSPORTE PÚBLICO FEDERALES (FTA)

CMAQ (Programa de Mitigación de Congestión y Calidad del Aire): esta categoría de financiamiento federal se estableció según la Ley ISTEA con el fin de otorgar fondos para proyectos que mejoran la calidad del aire o alivian la congestión sin agregar más capacidad en las carreteras. Estos fondos están especialmente destinados a estados como Nueva Jersey, que tienen problemas graves de calidad del aire, para ayudarlos a cumplir las obligaciones establecidas en la Ley de Aire Limpio.

MATCH: son fondos locales necesarios para recibir una contrapartida en financiamiento federal (Programa de Acceso al Trabajo y Viaje de Regreso [JARC, por sus siglas en inglés] y SECCIÓN 5311).

SECCIÓN 5307 (Programa de Subsidios Basados en Fórmula para Áreas Urbanizadas de la FTA): otorga financiamiento a un área urbanizada designada por el censo de 50,000 o más personas para la planificación, la ingeniería, el diseño y la evaluación de proyectos de transporte público y estudios técnicos relacionados con el transporte; inversiones de capital en autobuses y actividades relacionadas con autobuses, como el reemplazo, el reacondicionamiento y la reconstrucción de autobuses, los equipos de seguridad y prevención de delitos, y la construcción de instalaciones de mantenimiento y pasajeros; e inversiones de capital en

sistemas de guía fijos nuevos y existentes, que incluyen material rodante, revisión y reconstrucción de vehículos, vías, señales, comunicaciones y *hardware* y *software* para computadoras.

SECCIÓN 5310 (Programa para Mejorar la Movilidad de Personas Mayores y con Discapacidades de la FTA): otorga financiamiento para los servicios de transporte planificados, diseñados e implementados a fin de satisfacer las necesidades especiales de transporte de personas mayores y con discapacidades en todas las áreas.

SECCIÓN 5337 (Programa de Buen Estado de Conservación de la FTA): otorga financiamiento para el mantenimiento, la recuperación y el reemplazo de activos de capital, así como proyectos que implementan Planes de Gestión de Activos de Transporte Público (TAM, por sus siglas en inglés).

SECCIÓN 5339 (Programa para Autobuses e Instalaciones para Autobuses de la FTA): otorga fondos para proyectos de capital que reemplazarán, recuperarán y comprarán autobuses, camionetas y equipos relacionados, y construirán instalaciones para los autobuses. Este programa también reemplaza el Programa de Análisis Alternativo expirado.

Fuentes de financiamiento de transporte público estatales

INGRESOS DE CASINOS: en virtud de las leyes estatales, se proveen fondos para transporte público estatal de la asignación anual del 8.5 por ciento del Fondo de Impuestos a los Casinos, que se asigna a los servicios de transporte para personas mayores y con discapacidades.

NJ TURNPIKE: se trata de financiamiento de la Autoridad de NJ Turnpike.

Abreviaturas de las fases de trabajo

Tenga en cuenta que una "L" que preceda a cualquier fase significa Líder de la Agencia Local (MPO, condado o municipio); de lo contrario, el DOT del estado es la agencia líder.

CAP (adquisición de capital): utilizado para denotar la adquisición de NJ TRANSIT de material rodante. NJ TRANSIT utiliza esta designación para describir una serie de proyectos coordinados de menor escala en varias ubicaciones y en varias fases de trabajo, que aborda un problema de movilidad específico.

CD/LCD (desarrollo de conceptos): el objetivo de la fase de desarrollo de conceptos es identificar y comparar alternativas y estrategias razonables para abordar una declaración de intenciones y necesidades bien definida y justificada y seleccionar una alternativa preliminar preferida (PPA, por sus siglas en inglés). La PPA se elige según varios factores, incluidos los impactos ambientales, la viabilidad de la construcción, la relación costo-beneficio y si el proyecto puede construirse de forma oportuna. La fase abarca la recopilación de datos, la coordinación de partes interesadas internas y externas, y análisis de alternativas. Junto con la PPA, los productos clave que se producen en esta fase incluyen la declaración de intenciones y necesidades, la clasificación de la Ley Nacional de Política Pública Ambiental de los Estados Unidos (NEPA, por sus siglas en inglés) y el informe de desarrollo de conceptos. CD hace referencia a la fase de desarrollo de conceptos del NJDOT; LCD hace referencia al desarrollo de conceptos por parte de una entidad local (MPO, condado, municipalidad). Para obtener información acerca de la fase de desarrollo de conceptos del NJDOT, visite www.nj.gov/transportation/capital/pd/phase_cd.shtm.

CON (construcción): hace referencia a la fase o tipo de trabajo que abarca la construcción real de un proyecto.

DES (diseño final): el objetivo de la fase de diseño final es definir los documentos de los contratos de construcción del proyecto (es decir, los planes finales, las especificaciones y las estimaciones de costos para solicitar ofertas de posibles contratistas y llevar el proyecto a la fase de construcción). En esta fase, se incluyen la continuación y la finalización de tareas de ingeniería y medioambiente iniciadas en la fase de ingeniería preliminar, como el diseño de calles, el diseño de puentes, la ingeniería de acceso y derecho de paso, la ingeniería de servicios públicos, los permisos y las autorizaciones ambientales y el acercamiento a la comunidad. La finalización de dichas tareas implicará la participación en el proyecto de varias partes interesadas internas y externas. La coordinación de las partes interesadas va desde celebrar reuniones de revisión del proyecto con oficinas internas hasta iniciativas con funcionarios locales, el público general y otras agencias federales y estatales. Las iniciativas con funcionarios locales y el público están guiadas por un plan de acción de participación del público específico para el proyecto. La fase de diseño final se completa cuando el proyecto recibe la autorización para su construcción, con lo cual se inicia la fase de construcción.

EC (diseño y construcción): el financiamiento puede usarse tanto para costos de diseño como de trabajos de construcción.

ERC (diseño, derecho de paso y construcción): el financiamiento puede usarse para costos de diseño, derecho de paso o trabajos de construcción.

FA/LFA (estudio de viabilidad): se trata de una fase de trabajo que tiene como objetivo desarrollar propuestas de proyectos viables que produzcan el mejor equilibrio entre las necesidades de transporte, los valores ambientales, las inquietudes del público y los costos. Los resultados del alcance son: un esquema recomendado con una estimación de costos realista, un documento de impactos ambientales aprobado, garantías de que los permisos ambientales pueden obtenerse, apoyo de la comunidad o documentación en la que se explique por qué dicho apoyo no puede obtenerse, e identificación de las necesidades y los costos del derecho de paso (ROW). El alcance consta de dos fases en el NJDOT: estudio de viabilidad y desarrollo del alcance final. FA hace referencia al estudio de viabilidad del NJDOT; LFA hace referencia al estudio de viabilidad por parte de una entidad local (MPO, condado, municipalidad).

PD/LPD (diseño preliminar): esta es la fase posterior a la ingeniería preliminar, en la que se obtiene la aprobación formal ambiental y de la comunidad de la alternativa preliminar preferida. PD hace referencia al diseño preliminar del NJDOT; LPD hace referencia al diseño preliminar por parte de una entidad local (MPO, condado, municipalidad).

PE/LPE (ingeniería preliminar): la fase de ingeniería preliminar incluye la realización de tareas de ingeniería y estudios ambientales técnicos para obtener un consenso formal de la comunidad (a través de un centro de información pública) sobre el estudio, y para obtener la aprobación del documento ambiental. Si se requiere una excepción de diseño en un proyecto, la preparación y aprobación del informe de excepción de diseño se harán durante esta fase. Durante la fase de ingeniería preliminar, se inician simultáneamente diversas actividades basadas en la PPA, como actividades de participación comunitaria (reuniones con propietarios de inmuebles y negocios afectados), consultas con agencias, documentación ambiental, mapeo de los niveles de diseño y desarrollo del diseño geométrico. PE hace referencia a la fase de ingeniería preliminar del NJDOT; LPE hace referencia a la ingeniería preliminar por parte de una entidad local (MPO, condado, municipalidad).

PLS (estudio de planificación): implica los estudios de tráfico, el análisis de necesidades, los estudios de corredores y otros trabajos preparatorios para el desarrollo del proyecto.

PRD (desarrollo del proyecto): se trata de una fase o tipo de trabajo usado por NJ TRANSIT que tiene como objetivo desarrollar propuestas de proyectos viables que produzcan el mejor equilibrio entre las necesidades de transporte, los valores ambientales, las inquietudes del público y los costos.

PS (detección de problemas): la fase de detección de problemas es el inicio del proceso de entrega de cualquier proyecto potencial. El objetivo de esta fase es investigar un posible problema de transporte. Un problema potencial se desarrolla como una declaración de problema y se envía a Estrategias de Inversión de Capital (CIS, por sus siglas en inglés). Las fuentes de una declaración de problema pueden incluir los sistemas de gestión de NJDOT, estudios de planificación, una organización de planificación metropolitana o partes interesadas internas y externas. Esta fase abarca una detección de nivel 1, una detección de nivel 2 o una detección de iniciativas del sistema de gestión. Si se valida el problema, se envía una recomendación para su revisión y aprobación por parte del Comité de Detección de Problemas de Capital (CPSC, por sus siglas en inglés) y el Comité del Programa de Capital (CPC, por sus siglas en inglés).

El objetivo de la fase de detección de problemas es detectar problemas de transporte de manera eficiente, eficaz y constante de acuerdo con los criterios de la estrategia de inversión de capital estatal (SCIS, por sus siglas en inglés) y la priorización de los proyectos. Se espera que lograr este objetivo produzca propuestas específicas que sean coherentes con los objetivos, las metas y los objetivos de inversión relacionados con el desempeño de SCIS para el posible avance del proyecto, a la vez que se cumplen los requisitos federales y estatales.

ROW (adquisición de derecho de paso): es un término general que denota terrenos, inmuebles o participación en ellos, generalmente en una franja adquirida para fines de transporte o dedicada a esos fines.

SWI (inversión estatal): se utiliza para describir una serie de proyectos coordinados de menor escala en varias ubicaciones y en varias fases de trabajo, que aborda un problema de movilidad específico.

UTI (servicios básicos): se refiere a trabajos de reubicación de los servicios básicos asociados a un proyecto. En algunos casos, los trabajos de reubicación de los servicios básicos asociados a un proyecto deben programarse por separado de la fase de construcción.

Información general sobre la aplicación de mapeo y los listados

Aplicación de mapeo y sistemas de información geográfica (GIS)

Este TIP no contiene mapas estáticos impresos en el documento, excepto por aquellos del Apéndice G: apéndice de justicia ambiental. Debido a la naturaleza dinámica y cambiante del TIP, los mapas estáticos quedarían desactualizados en el momento en que se imprima y distribuya la versión final del TIP. Por este motivo, la DVRPC recomienda utilizar la herramienta de búsqueda de mapas web del TIP, que se encuentra en www.dvrpc.org/tip/nj, como la función de mapeo principal para mostrar la ubicación de los Proyectos de Carreteras y Transporte Público que se pueden mostrar en un mapa.

Los diferentes tipos de proyectos, como mejoras de intersección, reemplazos de puentes o nuevas instalaciones de transporte público, se muestran en la herramienta de búsqueda de mapas web del TIP utilizando varios colores y símbolos. No se muestran en el mapa ciertos tipos de proyectos, como el paisajismo de las carreteras, los pagos de arrendamiento por el uso de vías férreas, los conceptos de reserva o los estudios preliminares. En cambio, estos proyectos se enumeran en una lista desplegable bajo el encabezado "Proyectos del TIP no mapeados" ("TIP Projects Not Mapped") y se enumeran en una tabla por su número de identificación de proyecto único (n.º de DB) en el mapa bajo el mismo encabezado.

Además de los proyectos del TIP, la herramienta de búsqueda de mapas web del TIP incluye superposiciones, como centros de planificación, centros de transporte, corredores del proceso de gestión de la congestión (CMP, por sus siglas en inglés) e indicadores de posibles desventajas (IPD, por sus siglas en inglés), así como acceso a conjuntos de datos adicionales. La DVRPC también ha puesto a disposición datos de los Sistemas de información geográfica (GIS, por sus siglas en inglés) del TIP. GIS es una herramienta de planificación importante que respalda iniciativas técnicas y de planificación estatales, regionales, del condado y locales. Casi todas las actividades de planificación incorporan tecnología GIS, ya sea para recopilación y almacenamiento de datos, como para el análisis y la presentación. Los GIS permiten que los planificadores vean y consulten datos espaciales, realicen análisis avanzados para descubrir relaciones, patrones y tendencias, y presenten información de forma eficaz a quienes toman decisiones y al público.

Las características de ubicación de puntos y líneas de los GIS descargables para proyectos del TIP, los proyectos en los TIP de Pennsylvania y Nueva Jersey adoptados actualmente y los proyectos con acciones del TIP formales en los que votan el RTC y la Junta de la DVRPC están disponibles en el centro de datos de la DVRPC: www.dvrpc.org/Data. El centro de datos de la DVRPC contiene datos demográficos, de límites, de planificación y de transporte que son útiles para aportar contexto a los proyectos del TIP.

Programas de Carreteras y Transporte Público regionales de la DVRPC

En las Tablas 3 y 4, se muestran varios listados de proyectos en los programas de carreteras y transporte público de la DVRPC para la región de Nueva Jersey. Los listados de proyectos están enumerados por número de DB y agrupados por condado y operador de transporte público. Tenga en cuenta que todos los proyectos dentro del período formal de los primeros cuatro años del TIP (años fiscales 2024-2027) se considerarán financiados y el gobierno federal podrá autorizar su financiamiento. Por disposición federal, el TIP es el programa restringido a cuatro años para el cual se espera que haya ingresos disponibles. Sin embargo, el estado y la región establecieron un horizonte restringido a 10 años para proyectos de carreteras y de transporte público, a fin de ofrecer expectativas y plazos más realistas en los que se pueda esperar un avance de los proyectos del TIP con costos más realistas. Para ver más información sobre un proyecto, visite www.dvrpc.org/tip/nj o use la herramienta de búsqueda de mapas web del TIP.

Programa Estatal (Carreteras)

En la Tabla 5, se muestran los cuatro conceptos de carreteras en el Programa Estatal. Estos conceptos a nivel estatal son principalmente programas de carreteras administrados por el NJDOT a nivel estatal que no son específicos de una región de la MPO en particular, sino que beneficiarían a todas o brindarían apoyos directos al NJDOT.

Códigos de estado de proyectos del TIP

La DVRPC desarrolló un esquema de códigos para destacar ciertos proyectos en el TIP. Los códigos son los siguientes: NUEVO, NUEVO-B, NUEVO-G, NUEVO-LG, NUEVOySD, NUEVO-CD, SD y RETORNO. Como el TIP se actualiza cada dos años, estos códigos de estado ayudan a establecer el origen de los proyectos, ya que los distingue de otros proyectos del TIP y determina en qué documento del TIP aparecieron por primera vez.

Los proyectos determinados como "nuevos" en el TIP se indican con un código de estado de NUEVO, NUEVO-B, NUEVO-G, NUEVO-LG, NUEVO-M, NUEVOySD o NUEVO-CD. Los proyectos NUEVOS están programados en el TIP por primera vez. Los proyectos designados como NUEVO-B son nuevos proyectos de "desglose" que han derivado de un proyecto de TIP existente. Los proyectos NUEVO-G han "superado" el Programa de Estudio y Desarrollo y están avanzando en el TIP a las fases de diseño y construcción. De manera similar, los proyectos NUEVO-LG son proyectos patrocinados localmente que han "superado" el Programa de Desarrollo de Conceptos Locales de la DVRPC para pasar al Programa Local del TIP o cuya fase de desarrollo de conceptos estuvo liderada de forma local por un condado o una municipalidad. Los proyectos NUEVO-M incluyen por lo menos dos proyectos existentes del TIP fusionados en uno de los números de DB existentes o combinados en un número de DB recientemente establecido.

Como los fondos están programados con un horizonte a 10 años, los proyectos pueden estar incluidos tanto en el Programa de Estudio y Desarrollo del TIP como en el Programa de Carreteras. Dichos proyectos tienen la designación NUEVOySD. Los proyectos NUEVO-CD son aquellos que se programan para el desarrollo de conceptos en el Programa de Carreteras de la DVRPC o el programa estatal del NJDOT.

Un proyecto indicado con un estado SD implica que no es un proyecto nuevo, sino que se encuentra en el Programa de Estudio y Desarrollo, así como que está planificado en el Programa de Carreteras o estatal del TIP. Finalmente, los proyectos indicados como RETORNO se han programado previamente en el TIP de algún año anterior, pero, por una variedad de circunstancias, se han eliminado y han vuelto a programarse en el TIP del año fiscal 2024 para Nueva Jersey.

Hoja de ruta de la descripción de un proyecto en el TIP

En la Figura 3, se ejemplifica un informe estándar del TIP para un proyecto de muestra, a fin de guiarlo cuando revise un proyecto en el TIP. En la "hoja de ruta", se ofrecen explicaciones sobre diversos elementos de información que están asociados con un proyecto.

TIP de la DVRPC del año fiscal 2024 para Nueva Jersey | Listados de proyectos

Tabla 3: Programa de Carreteras por número de DB

CONDADO DE BURLINGTON

N.º de DB	TÍTULO DEL PROYECTO	N.º de DB	TÍTULO DEL PROYECTO
12307	Ruta 38, desde South Church Street (CR 607) hasta Fellowship Road (CR 673), mejoras operativas y de seguridad	18383	Ruta 73, desde Granite Avenue hasta la ruta 41
12346	Ruta 130/206, desde CR 528 (Crosswicks Rd) hasta Rt 206 en Amboy Road	21311	Mejoras operativas del distribuidor vial de la ruta 295 y la ruta 38 ^{NUEVO}
12346A	Ruta 130, CR 545 (Farnsworth Avenue)	D0302	Mejoras de seguridad vial del condado de Burlington
12380	Intersecciones de la ruta 73, Church Road (CR 616) y Fellowship Road (CR 673)	D1510	Adquisición de autobuses para el condado de Burlington
13319	Rt 73, de Dutch Road a Rt 70 ^{NUEVO}	D1601	Iniciativa regional de sincronización de semáforos de Nueva Jersey
15321	Ruta 70, puente sobre Mount Misery Brook	D2018	Puente n.º C4.13 sobre Parkers Creek en Centerton Road
15324	Washington Turnpike, puente sobre la rama oeste del río Wading	D2207	Rancocas Creek Greenway, Laurel Run Park (circuito)
15385	Ruta 38, desde Nixon Drive hasta el puente de la ruta 295	D2202	Recuperación/Reemplazo del puente de CR 616 (Mill Street) sobre South Branch Rancocas Creek
16335	Ruta 206, puente sobre Springers Brook	D2402	Rancocas Creek Greenway, enlaces de caminos y puente peatonal en ruta estatal 130 ^{NUEVO}
17411	CR 545 (Farnsworth Avenue), puente sobre el ramal de Robbinsville (Conrail)		

CONDADO DE CAMDEN

10341	Ruta 168, desde Merchant Street hasta Ferry Avenue, pavimentación	D0410	Mejoras de seguridad vial del condado de Camden
11326A	Ruta 76, puentes sobre la ruta 130	D1709	Kaighn Avenue (CR 607), puente sobre el río Cooper (mejoras en carreteras y puentes)
11326C	Puentes y pavimentación en rutas 76/676, contrato 3	D1913	Rotonda sistémica en la intersección de Sicklerville Road (CR 705) y Erial Road (CR 706)
11326D	Ruta 76, puente sobre Klemm Avenue, una vía férrea de Conrail y South Branch Newton Creek, contrato 1 ^{NUEVO}	D1914	Mejoras de seguridad en Mount Ephraim Avenue, desde Ferry Avenue (CR 603) hasta Haddon Avenue (CR 561)
14426	Ruta 130, puente sobre Big Timber Creek ^{NUEVO}	D2020	Sistemas de señalización nuevos o mejorados en intersecciones, fase 1
15375	Ruta 30, de Cooper Street a Grove Street	D2021	Sistemas de señalización nuevos o mejorados en intersecciones, fase 2
15396	Ruta 168, desde la ruta 42 hasta CR 544 (Evesham Road)	D2022	Sistemas de señalización nuevos o mejorados en intersecciones, fase 3
15423	ADA Sur, contrato 4	D2203	Elevación en CR 551 (Broadway), desde Little Timber Creek hasta la ruta 130 ^{NUEVO}
16319	Ruta 30, Gibbsboro Road (CR 686) ^{NUEVO}	D2204	Intersección entre Erial Road y College Drive ^{NUEVO}
16340	Ruta 130, puente sobre la rama principal de Newton Creek	D2208	CR 544 (Evesham Rd), NJ 41 hasta Schubert Avenue
16342	Ruta 73 y rampa G, puente sobre la ruta 130	D2213	Burnt Mill Road (CR 670) y White Horse Road (CR 673) ^{NUEVO}
18313	Ruta 42 SB, extensión desde Leaf Avenue hasta Creek Road (CR 753)	D2215	Entrada al centro urbano de Collingswood (programa TOP)
355E	Ruta 295/42/I-76, conexión directa, contrato 4	D2403	Sendero LINK en Camden ^{NUEVO}
D0601	Compra de autobuses para el condado de Camden	D2404	Puente sobre White Horse/PATCO ^{NUEVO}

CONDADO DE GLOUCESTER

12305	Ruta 47, desde Grove St. hasta la Ruta 130, pavimentación	D2017	Puente de CR 706 (Cooper Street) sobre Almonesson Creek (puente 3-K-3)
12306	Ruta 42, desde Kennedy Ave. hasta Atlantic City Expressway ^{NUEVO}	D2216	Puente en Porchtown Road (CR 613) sobre Still Run en Iona Lake
14348	Ruta 45, puente sobre Woodbury Creek	D2401	Repavimentación y mejoras de seguridad en Berlin-Crosskeys Road (CR 689) ^{NUEVO}
15302	Ruta 41 y Deptford Center Road	D2405	Repavimentación y mejoras de seguridad en Kings Hwy/Salem Ave (CR 551) ^{NUEVO}
18386	Ruta 44, desde Barker Avenue hasta Billingsport Road/Swedeseboro (CR 653) ^{NUEVO}	D9807	Compra de autobuses para el condado de Gloucester
D0401	Mejoras de seguridad vial del condado de Gloucester		

CONDADO DE MERCER

07319B	Ruta 29, desde Cass Street hasta Calhoun Street, drenaje ^{NUEVO}	99362	Puentes de Amtrak en Trenton
15301	Ruta 206, Hilltop Drive ^{NUEVO}	D0412	Mejoras en la seguridad vial del condado de Mercer
15317	Ruta 64, puente sobre Amtrak	D1011	Compra de autobuses para el condado de Mercer
16336	Ruta 1B, puente sobre Shabakunk Creek	D1710	Lincoln Ave/Chambers Street (CR 626), puente sobre Amtrak y Assunpink Creek
16339	Ruta 130, puente sobre Millstone River	D1910	Parkway Avenue (CR 634), desde Scotch Road (CR 611) hasta la ruta 31 (Pennington Road)
17419	Ruta 1, desde Alexander Road hasta Mapleton Road	D2014	CR 622 (North Olden Ave), desde NJ 31 (Pennington Rd) hasta New York Avenue
18305	Prospect Street, puente sobre Belvidere-Delaware RR (abandonado)	D2023	Mejoras a la circulación alrededor de Trenton Transit Center
18353	Ruta 295, desde Sloan Avenue (CR 649) hasta CR 583 (Princeton Pike)	L064	Ruta 206, puente South Broad Street sobre Assunpink Creek
99334	Vertedero de Duck Island, recuperación del sitio	17412	North Olden Avenue (CR 622), puente sobre Amtrak

VARIOS CONDADOS

01300	Gestión y operación de los sistemas de transporte (TSMO, por sus siglas en inglés)	D2005	Programa de Gestión de Demanda de Transporte (TDM, por sus siglas en inglés) regional
03304	Programa de Reemplazo de Superestructura/Plataforma de Puente	D2305	Programa de Reducción de Carbono de la DVRPC
04314	Programa de seguridad local/caminos rurales de alto riesgo	X065	Iniciativas locales de CMAQ
06326	Apoyo al desarrollo de conceptos locales	X107	Programa de Alternativas de Transporte
10347	Servicios de consultoría de ayuda local	X30A	Planificación metropolitana
11383	Asociaciones de Gestión del Transporte	X35A1	Programa de Pasos a Nivel de Ferrocarril y Carreteras; federal
D0204	Iniciativa de Transporte y Desarrollo Comunitario (TCDI, por sus siglas en inglés) de la DVRPC	X41C1	Ayuda Local del Condado, DVRPC
D026	DVRPC, proyectos futuros	X51	Preservación del pavimento
D0407	Programa de Acción de Calidad del Aire en Nueva Jersey	X98C1	Ayuda Municipal Local, DVRPC
D2004	Operaciones de transporte		

Fuente: DVRPC, 2023

Tabla 4: Programa de transporte público por número de DB

NJ TRANSIT

T05	Rehabilitación de puentes y túneles	T300	Iniciativas ferroviarias de tránsito
T06	Instalaciones/estacionamiento y parada para pasajeros de autobús	T34	Mantenimiento del capital ferroviario
T08	Instalaciones y equipo de soporte de autobuses	T37	Instalaciones y equipos de soporte ferroviario
T09	Mantenimiento de autobuses y de sus instalaciones/Mantenimiento de capital	T39	Mantenimiento preventivo-ferroviario
T106	Programa de equipo de transporte privado	T42	Programa de vías
T111	Programa de adquisición de autobuses	T43	Programa de vías de alta velocidad
T112	Adquisición de material rodante ferroviario	T44	Mejoras al corredor noreste (NEC)
T120	Programa de servicios pequeños/especiales	T50	Señales y comunicaciones/Sistemas de tracción eléctrica
T121	Planta física	T500	Mejoras tecnológicas
T122	Varios	T508	Mejoras de seguridad
T13	Soporte de reclamaciones ^{RETORNO}	T509	Programa de Mejora de la Seguridad
T135	Mantenimiento preventivo de autobuses	T515	Fondo de Ingresos de Casinos
T143	Plataformas/Estaciones para estadounidenses con discapacidades (ADA, por sus siglas en inglés)	T53E	Reacondicionamiento de locomotoras
T150	Programa de la Sección 5310	T55	Otras mejoras a las estaciones/terminales de trenes
T151	Programa de la Sección 5311	T68	Implementación de Programa de Capital
T16	Cumplimiento ambiental	T88	Estudio y desarrollo
T20	Programa de acción inmediata	T95	Mejoras en la infraestructura de trenes ligeros
T210	Mejoras de transporte público/Programa de Alternativas de Transporte (TAP)/Mejoras de transporte público alternativas	T53G	Reacondicionamiento de la flota ferroviaria

Fuente: DVRPC, 2023

Tabla 4 (continuación): Programa de transporte público por número de DB

DRPA/PATCO

D1305	Recuperación de túneles y puentes peatonales	DR2007	Proyecto de preservación de viaductos de PATCO
D1911	Repavimentación de vías y rectificado de perfiles ferroviarios de PATCO	DR2201	Repavimentación del corredor del Puente Walt Whitman en NJ
D1912	Recuperación de puentes de PATCO	DR2202	Reemplazo de atenuadores de colisiones a nivel de sistema de la DRPA
DR008	Reemplazo de cables eléctricos	DR2203	Mejoras al equipo de cobranza de pasajes de PATCO
DR019	Control de humo e incendios	DR2301	Reemplazo de durmientes
DR034	Mantenimiento preventivo	DR2302	Restauración de terraplenes, mejora de drenajes y recuperación de muros de contención
DR036	Mejoras del transporte público	DR2303	Taller de PATCO Lindenwold ^{NUEVO}
DR15001A	Mejora de drenajes en las vías en Cuthbert y Osage	DR2304	Mejoras en subestaciones de PATCO ^{NUEVO}
DR1501	Enclavamiento y recuperación de vías de PATCO	DR2305	Energía de tracción de PATCO ^{NUEVO}
DR1802	Renovación de estructuras del metro	DR2306	Sistema de señalización de PATCO ^{NUEVO}
DR1803	Recuperación de la plataforma de la estación de PATCO	DR2307	Reemplazo de vías de PATCO ^{NUEVO}
DR2006	Modernización de estaciones de PATCO	DR2308	Restauración de muros de contención y terraplenes de PATCO ^{NUEVO}

Fuente: DVRPC, 2023

Tabla 5: Programa estatal por número de DB

CONDADO DE MERCER

15322	Puentes de Delaware y Raritan Canal		
-------	-------------------------------------	--	--

VIARIOS CONDADOS

00377	Programa para el Ferry	14404	Mantenimiento y reparación de puentes, puentes móviles
01309	Sistema de transporte marítimo	15343	Sistemas de señalización inteligentes
01316	Programa Transit Village	17341	Programa de inspección de puentes, puentes menores
01335	Mejoras, presas	17353	Gestión de activos de aguas pluviales
02379	Alivio de congestión, mejoras del Sistema de transporte inteligente (Programa Smart Move)	17357	Reemplazo de guardabarros de mantenimiento de puentes
03304	Programa de Reemplazo de Superestructura/Plataforma de Puente	17358	Contramedidas de socavación de mantenimiento de puentes
03309	Apoyo a proyectos ambientales	17360	Gestión de emergencias y soporte de seguridad en el transporte
04324	Reemplazo de centros de carga eléctrica, en todo el estado	17390	Fondo de Impacto de Carga Local
05304	Sistema informático de programa de construcción (TRNS.PORT)	19315	Programa Aeronáutico de Sistemas Aéreos No Tripulados (UAS, por sus siglas en inglés)
05340	Contratos con plazo definido para consultores de servicio completo de derecho a paso	19332	Programa de Gestión de Seguridad Relacionada con la Vegetación
05342	Diseño, tareas de ingeniería geotécnica	19370	Programas de seguridad
06402	Programa de Calles Seguras para el Transporte Público	19600	Programa de Corredores Inteligentes y Conectados
07332	Reserva para formación de la fuerza laboral de minorías y mujeres	22319	Contrato de reemplazo de estructuras para señales 2021-2
08381	Reemplazo de puentes, proyectos futuros	22350	Programa de Infraestructura para Vehículos Eléctricos
08387	Puentes locales, necesidades futuras	22352	Programa de Reducción de Carbono
08415	Programa de Mejora del Aeropuerto	22353	PROTECT
09316	Programa de Reemplazo de Alcantarillas	22355	Iniciativas de CMAQ, en todo el estado
09388	Planificación del Programa de Mejora de la Seguridad Vial	23313	Programas de Seguridad Especificado
10344	Desarrollo del proyecto: Desarrollo de conceptos e ingeniería preliminar	23314	Programa de Seguridad de ITS
11344	Implementación de rampa de acera para ADA	23315	Inspección de túneles, NTIS
13304	Centro de Recursos para el Sistema de Transporte Inteligente	97008	Postes de luz de mástil alto
13305	Orden de trabajo, contratación de reparaciones de infraestructura, en todo el estado	98315	Reparación de emergencia de puentes
13306	Programa de Movilidad e Ingeniería de Sistemas	98316	Contramedidas de socavación de puentes
13307	Instalaciones para el almacenamiento de sal, en todo el estado	99327A	Repavimentación; federal
13308	Programa Estatal de Operaciones y Apoyo del Tráfico	99358	Programa de Rutas Seguras a la Escuela
13323	Mantenimiento preventivo de puentes	99372	Reconstrucción de puentes que ya no pertenecen al sistema de ferrocarriles
14300	Título VI y actividades que propician la no discriminación	99409	Programa de Senderos Recreativos

Tabla 5 (continuación): Programa estatal por número de DB

VARIOS CONDADOS (NO ESPECÍFICOS DE NINGUNA REGIÓN DE MPO) (CONTINUACIÓN)

X03A	Programa de Repintado y sistema de gestión de reflectividad de líneas	X185	Infraestructura/ajustes para bicicletas y peatones
X03E	Programa de repavimentación	X186	Ayuda local, fondo de infraestructura
X07A	Inspección de puentes	X186B	Ayuda Local, Banco Estatal de Infraestructura de Transporte
X07F	Inspección de puentes y estructuras, varios	X197	Empresas en situación de desventaja
X10	Costos de implementación del programa, NJDOT	X199	Empleo juvenil y programas del Centro de Acción para los Recursos de Transición (TRAC, por sus siglas en inglés)
X106	Diseño, proyectos emergentes	X200C	Programa de Caminos Pintorescos de Nueva Jersey
X107	Programa de Alternativas de Transporte	X201	Mejoras a rieles guía
X10A	Dotación de personal	X233	Procesamiento de registros de accidentes de vehículos de motor
X11	Diseño no anticipado, gastos de construcción y derecho de paso; estatal	X239	Programa de Inspección de Estructura de Señales
X12	Adquisición de derecho de paso	X239A	Programa de Recuperación/Reemplazo de Estructuras de Señales
X126	Tecnología de Investigación en Transporte	X241	Instalaciones eléctricas
X135	Programa de Capacitación Previa al Aprendizaje para Minorías y Mujeres	X244	Capacitación y desarrollo de empleados
X137	Costos legales para la condena del derecho de paso	X28B	Programa de Gestión de Demanda de Transporte/Estacionamiento Disuasorio
X140	Planificación e investigación; estatal	X29	Planta física
X142	Programa de Servicios de Apoyo a Empresas en Situación de Desventaja (DBE, por sus siglas en inglés)	X30	Planificación e investigación con ayuda federal
X144	Programa de Acción Regional	X34	Programa de Asistencia de Transporte Ferroviario de Carga de Nueva Jersey
X15	Equipos (vehículos, construcción, seguridad)	X35A	Programa de Cruce a Nivel de Ferrocarril; estatal
X150	Policía estatal y servicios de seguridad	X39	Programa de Señales, en todo el estado
X151	Instalaciones de servicio interestatal	X47	Reemplazo de semáforos
X152	Mitigación de derrumbes	X66	Sistemas de monitoreo de tráfico
X154	Rehabilitación de drenaje y mantenimiento; estatal	X70	Sistema de gestión de puentes
X154D	Recuperación y mejoras de drenajes	X72B	Mejoras, conservación de carreteras
X15A	Equipos para la eliminación de nieve y hielo	X72C	Mejoras, seguridad
X160	Limpieza, reducción y eliminación de desechos sólidos y peligrosos	X75	Investigaciones sobre el ambiente
X180	Inspección de la construcción	X98Z	Asistencia municipal local, asistencia urbana
X182	Reconocimiento y reubicación de servicios públicos		

Fuente: DVRPC, 2023

Figura 3: Hoja de ruta de un ejemplo de descripción de un proyecto en el TIP

Programa de Carreteras 01 Versión

02 **Condado**

03 **N.º de DB** **Título del proyecto** 04 **MRPID:** ____ 05 **NUEVO**

06 **AQCODE:** Descripción más detallada del proyecto.

07 **CMP:** _____ 07 **Añadidura de subcorredor(es):** ____

Municipalidades: _____ 08 **Centro de planificación:** _____

09 **Subcategoría del Programa de CIS:** _____ 09 **Categoría del Programa de CIS:** _____

10 **Gerente de proyecto:** Apellido, nombre 11 **IPD:** _____

Hitos: 00.00 - 00.00 11 **Patrocinador:** _____

Tipo de mejora: _____ 12 **Proyecto local:** _____ Mapeado: Y

Años del Programa TIP (en millones de dólares)				Años fiscales posteriores (en millones de dólares)					
20_	20_	20_	20_	20_	20_	20_	20_	20_	20_
	0.000	0.000	0.000					0.000	
	0.000	0.000	0.000						
	000.000	000.000	000.000					000.000	
Total de los primeros cuatro años: 000.000				Total de años fiscales posteriores: 000.000					

15

Fuente: DVRPC, 2024

01. Versión (borrador, anexo o versión final)
02. Condado donde se ubica el proyecto
03. Número de identificación de proyecto del Departamento Estatal de Transporte de Nueva Jersey (NJDOT, por sus siglas en inglés)
04. Indica que el proyecto está identificado como un Proyecto Regional Principal (MRP, por sus siglas en inglés) en el Plan a Largo Plazo de la DVRPC
05. Código del estado asignado por la DVRPC para ayudar a establecer el origen del proyecto. En este ejemplo, "Nuevo" indica que este proyecto está programado en el
06. Borrador de TIP por primera vez
07. Código de calidad del aire (n.º de página)
08. Subcorredores y códigos de categoría para el proceso de gestión de la congestión (CMP, por sus siglas en inglés)
09. Tipos de comunidad que corresponden a las políticas de planificación a largo plazo de la DVRPC
10. La notación de la Estrategia de inversión de capital (CIS, por sus siglas en inglés) del NJDOT o del Programa de Activos muestra una de las categorías y subcategorías de inversión del NJDOT
11. Gerente de proyecto asignado por el NJDOT
12. Indicadores más altos de desventajas potenciales (IPD, por sus siglas en inglés) para la justicia ambiental (EJ, por sus siglas en inglés) (n.º de página)
13. "Y" indica que el proyecto está mapeado en línea y que está en el programa local (carreteras) de la DVRPC
14. Fase del proyecto prevista
15. Tipo de fondo para cada fase; tenga en cuenta que "***" después de un tipo de fondo indica fondos de conversión para fases de construcción avanzadas
16. Los fondos están expresados en millones de dólares

Esta página se deja en blanco a propósito.

CAPÍTULO 5:

Obtenga más información y aporte sus ideas

El período de comentarios del público para el Borrador del TIP de la DVRPC para el año fiscal 2024 de Nueva Jersey se abrió el 17 de julio de 2023 y se cerró el 18 de agosto de 2023 a las 5:00 p. m. (hora local). El TIP es un documento dinámico y la DVRPC está abierta a las opiniones, sugerencias, ideas o preguntas acerca de los proyectos incluidos en el TIP, su proceso de desarrollo, sus acciones y otros temas de interés después de que termina el período de comentarios del público. Por ejemplo, el público siempre tiene la oportunidad de revisar las acciones del TIP que se exponen con frecuencia en las reuniones de la Junta de la DVRPC y hacer comentarios.

La DVRPC invitó al público a dar sus comentarios sobre el Borrador del TIP de la DVRPC y el Borrador del STIP para NJDOT y NJ TRANSIT, y comentarios específicos sobre proyectos al personal del estado, el condado, el transporte público y la DVRPC. Ambos documentos estaban disponibles en el sitio web de la DVRPC en www.dvrpc.org/TIP/Draft. Para quienes no tenían acceso a internet, los borradores de los documentos estaban disponibles en las oficinas de la DVRPC, en el edificio American College of Physicians Building en el centro de Philadelphia, o podían solicitar que la Oficina de Comunicación y Participación de la DVRPC les enviara los documentos por correo postal enviando un correo electrónico a public_affairs@dvrpc.org o llamando al (215) 592-1800. Los documentos impresos del Borrador del TIP también estaban disponibles en ciertas bibliotecas públicas de la región que se muestran en la Tabla 6. El Borrador del STIP también estaba disponible en www.state.nj.us/transportation/capital.

El público podía enviar sus comentarios por escrito mediante correo electrónico a tip@dvrpc.org o por correo postal, a TIP Comments, Office of Communications and Engagement, Delaware Valley Regional Planning Commission, 190 N. Independence Mall West, 8th Floor, Philadelphia, PA 19106-1520. Los comentarios recibidos por correo debían tener matasellos del 18 de agosto de 2023 o anterior. Después de que terminó el período de comentarios del público, el personal de la DVRPC coordinó las respuestas de las agencias correspondientes a todos los comentarios recibidos. Los comentarios recibidos y las respuestas de las agencias se incluyen como parte del registro público formal y en el documento definitivo del TIP (ver el Anexo n.º 24003).

La DVRPC invitó a los miembros interesados del público a asistir a una reunión presencial o la reunión pública en línea. Estas reuniones se llevaron a cabo en diferentes momentos, por lo que brindaron dos oportunidades de conocer sobre el Borrador del TIP y el Borrador del STIP y enviar comentarios por escrito sobre estos documentos. Las reuniones tuvieron lugar en las siguientes fechas y horarios.

PRESENCIAL

Lunes, 31 de julio de 2023, de 6:00 p. m. a 7:00 p. m.:

Lugar: Sistema de bibliotecas del condado de Camden, sucursal Riletta L. Cream en Ferry Avenue
852 Ferry Avenue | Camden, NJ

EN LÍNEA

Jueves 10 de agosto de 2023, de 7:00 p. m. a 8:00 p. m.:

Regístrese en: https://dvrpc.zoom.us/webinar/register/WN_wlRWb11jRaqAP1C_aCNByg

Información para llamar por teléfono: 309 205 3325

ID de la reunión: 841 3075 2310 | Contraseña: 7952pGtV

La información de registro estaba disponible en el calendario de eventos de la DVRPC en www.dvrpc.org/calendar/2023/8. Los asistentes podían unirse al seminario en línea o llamar por teléfono solamente para escuchar. Se ofrecían adaptaciones, como subtítulos o interpretación, para lo que era necesario llamar a la Oficina de Comunicación y Participación de la DVRPC al 215-592-1800 o enviar un correo electrónico a public_affairs@dvrpc.org.

En total, 275 personas del público, incluidas aquellas en representación de grupos activistas, enviaron 295 comentarios por escrito sobre el Borrador del TIP, principalmente a través de la aplicación para comentarios por internet, seguidos por el correo electrónico y el correo postal de los Estados Unidos. Dado que algunas personas mencionaron más de un asunto en los comentarios enviados, la DVRPC asignó a cada asunto un "n.º de concepto" que se usó para hacer un seguimiento de las respuestas proporcionadas por la DVRPC y las agencias correspondientes de planificación regional asociadas con la DVRPC (consulte el Anexo n.º 24003). Los 295 comentarios se categorizaron en seis tipos.

Tipos de comentarios (porcentaje de todos los comentarios):

1. Solicitudes combinadas de fondos para la red de senderos en circuito (CMAQ y reservas de TA), la inclusión de elementos de seguridad y peatonales/para ciclistas en los proyectos del TIP, y apoyo para ciertos proyectos del TIP (90.5 por ciento)
2. Inquietudes, preguntas o sugerencias sobre proyectos (2.7 por ciento)
3. Apoyo a proyectos u otros conceptos relacionados con el TIP (1.3 por ciento)
4. Solicitudes de un nuevo proyecto, concepto o estudio para el TIP (0.6 por ciento)
5. Inquietudes, preguntas o sugerencias generales (1.3 por ciento)
6. Oposición a proyectos u otros conceptos relacionados con el TIP (3.6 por ciento)

Tabla 6: Bibliotecas que muestran el Borrador del TIP

CONDADO DE BURLINGTON		
Biblioteca del Condado de Burlington 5 Pioneer Boulevard Westampton, NJ 08060	Biblioteca de Moorestown 111 West Second Street Moorestown, NJ 08057	Sucursal de Bordentown de la Biblioteca del condado de Burlington 18 East Union Street Bordentown, NJ 08505
CONDADO DE CAMDEN		
Sucursal regional M. Allan Vogelsson del sistema de bibliotecas del condado de Camden 203 Laurel Road Voorhees, NJ 08043	Sucursal de Gloucester Twp.- Blackwood Rotary del sistema de bibliotecas del condado de Camden 15 South Blackhorse Pike Blackwood, NJ 08012	Sucursal de Rutgers-Camden del sistema de bibliotecas del condado de Camden 300 North 5th Street Camden, NJ 08102
Biblioteca Pública de Haddonfield 60 Haddon Avenue Haddonfield, NJ 08033	Biblioteca Pública Gratuita de Cherry Hill 1100 Kings Highway North Cherry Hill, NJ 08034	Sucursal Riletta L. Cream en Ferry Avenue del sistema de bibliotecas del condado de Camden 852 Ferry Avenue Camden, NJ 08104
CONDADO DE GLOUCESTER		
Biblioteca Pública del Municipio de Monroe 713 Marsha Avenue Williamstown, NJ 08094	Sistema de bibliotecas del condado de Gloucester 389 Wolfert Station Road Mullica Hill, NJ 08062	Biblioteca Pública de Woodbury 33 Delaware Street Woodbury, NJ 08096
CONDADO DE MERCER		
Sucursal Lawrence de la Biblioteca del Condado de Mercer 2751 Brunswick Pike, U.S. Route 1 Lawrenceville, NJ 08648	Biblioteca Pública de Trenton 120 Academy Street Trenton, NJ 08638	
PHILADELPHIA, PENNSYLVANIA		
Biblioteca Gratuita de Philadelphia 1901 Vine Street Philadelphia, PA 19103	Biblioteca para Personas Ciegas y con Discapacidades Físicas de Philadelphia 919 Walnut Street Philadelphia, PA 19107	

Fuente: DVRPC, 2023

Esta página se deja en blanco a propósito.

TÍTULO DE LA PUBLICACIÓN	Aspectos destacados del programa de mejora del transporte (TIP) de la DVRPC para el año fiscal 2024 para Nueva Jersey (años fiscales 2024-2027)
NÚMERO DE PUBLICACIÓN	24004es
FECHA DE PUBLICACIÓN	Septiembre de 2024
ÁREA GEOGRFICA CUBIERTA	Región de Nueva Jersey de la DVRPC (Condados de Burlington, Camden, Gloucester y Mercer)
PALABRAS	Calidad del aire, Bicicletas y peatones, Ley Bipartidista de Infraestructura, BIL, Puentes fuera del sistema, CMAQ, CMP, Conformidad, Mitigación de la Congestión y Calidad del Aire, Proceso de Gestión de la Congestión, Construcción, DRPA/PATCO, Justicia ambiental, Ley FAST, FASTLANE, Administración Federal de Carreteras, Administración Federal del Transporte Público, Proyectos con financiamiento federal, FHWA, Diseño definitivo, Ley para Arreglar el Transporte Terrestre de Estados Unidos, Fomento de avances en el transporte marítimo y terrestre para el logro a largo plazo de las eficiencias nacionales, FTA, GARVEE, Movimiento de mercancías, Carreteras, Programa de Mejoras de la Seguridad Vial, HSIP, Indicadores de desventajas potenciales, Capital de infraestructura, Ley de Inversiones en Infraestructura y Empleos, IJJA, IPD, MAP-21, Avanzar hacia el Progreso en el siglo XXI, Red Nacional de Carreteras para el Transporte de Carga, Programa Nacional de Transporte de Carga en Carreteras, Programa Nacional de Rendimiento de las Carreteras, Departamento de Transporte de Nueva Jersey, NHFN, NHFP, NHPP, NJ TRANSIT, Métricas de programación y planificación con base en el desempeño, Medidas de rendimiento, Ingeniería preliminar, Participación pública, Pasos a nivel de ferrocarriles y carreteras, Derecho de paso, Rutas seguras a la escuela, SAFETEA-LU, STBGP, STP, Programa de Transporte Terrestre, Programa de Subvenciones en Bloque para el Transporte Terrestre, Objetivos, TASA, TEA-21, TIP, Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964, Transporte público, Transporte, Programa para Alternativas de Transporte Set-A-Side, Ley de Equidad en el Transporte para el siglo XXI, Programa de Mejora del Transporte
SINOPSIS	El documento "Aspectos destacados del programa de mejora del transporte (TIP) de la DVRPC para el año fiscal 2024 para Nueva Jersey" describe brevemente el TIP de la región como un programa de inversión planificada, multimodal y con restricciones federales de cuatro años en infraestructura de transporte. También contiene una lista resumida de todos los proyectos relacionados con el transporte público, las carreteras, los puentes, las bicicletas, los peatones y el transporte de carga en la región de Nueva Jersey de la DVRPC que solicitarán financiamiento federal entre los años fiscales 2024 y 2027. El documento de aspectos destacados incluye un resumen financiero de fondos por condado y operador, además de una sección sobre cómo, cuándo y dónde el público podría hacer comentarios sobre el borrador del TIP del año fiscal 2024 de la DVRPC para Nueva Jersey.



Richard Murphy, Jr.
 Manager, Office of TIP Development and Maintenance
 215-238-2946 | rmurphy@dvrpc.org
 190 N Independence Mall West, 8th Floor
 Philadelphia, PA 19106-1520
 215-592-1800 | www.dvrpc.org

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

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



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

Conéctese con nosotros [f](#) | [@](#) | [in](#) | [▶](#) | [X](#)