



Condado de Bucks | Condado de Chester | Condado de Delaware | Condado de Montgomery | Ciudad de Filadelfia

**Aspectos Destacados**  
 del programa de mejora del  
 transporte **(TIP)** de la DVRPC  
**para Pennsylvania**

AÑO FISCAL  
**2025**  
 [años fiscales 2025-2028]



**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, 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](http://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](mailto: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](http://www.dvrpc.org/GetInvolved/TitleVI), llame al teléfono 215-592-1800 o envíe correo electrónico a [public\\_affairs@dvrpc.org](mailto:public_affairs@dvrpc.org).

# Índice

<b>CAPÍTULO 1: Información general</b> .....	1
¿Qué es el TIP?.....	1
¿Cuáles son los plazos para desarrollar el TIP? .....	2
<b>CAPÍTULO 2: Resumen de programas</b> .....	5
Financiamiento para la región .....	12
<b>Fondos por fórmula</b> .....	12
Fondos discrecionales .....	13
Impacto de la IIJA o BIL en los fondos de Pennsylvania.....	13
Efectos regionales de la IIJA.....	14
Programa de gestión de interestatales a nivel estatal y gestión de activos.....	16
<b>CAPÍTULO 3: Planeación y programación basada en el desempeño (PBPP)</b> .....	19
Evaluación del desempeño del TIP para los años fiscales 2025 al 2028 .....	20
<b>CAPÍTULO 4: Información general sobre la aplicación de mapeo y los listados</b> .....	23
Aplicación de mapeo y sistemas de información geográfica (GIS) .....	23
Listado de proyectos regionales de carreteras y transporte público de la DVRPC .....	23
<b>CAPÍTULO 5: Obtenga más información y aporte sus ideas</b> .....	35

## Figuras

<b>Figure 1:</b> Resumen de costos del año fiscal 2025 al 2028 por condado y operador de transporte público en Pennsylvania (\$000).....	9
<b>Figure 2:</b> Resumen de costos del año fiscal 2025 al 2028 por fuente de financiamiento en Pennsylvania (\$000) .....	10
<b>Figura 3:</b> Costo del Programa regional de carreteras de la DVRPC a cuatro años, por fase .....	10
<b>Figura 4:</b> Costo del Programa de regional de transporte público de la DVRPC a cuatro años, por fase .....	11
<b>Figura 5:</b> Costo de ciclo de vida más bajo .....	18

## Tablas

<b>Tabla 1:</b> Resumen de costos por condado y operador de transporte público en Pennsylvania (\$000).....	6
<b>Tabla 2:</b> Costo por categoría de financiamiento del TIP y de interestatales (\$000).....	7
<b>Tabla 3:</b> Costo por categoría de financiamiento del TIP de transporte público (\$000).....	8
<b>Tabla 4:</b> Total general de programas de carreteras y transporte público.....	9
<b>Tabla 5:</b> Listado de proyectos del TIP del Bucks County .....	24
<b>Tabla 6:</b> Listado de proyectos del TIP del Chester County .....	25
<b>Tabla 7:</b> Listado de proyectos del TIP del Delaware County.....	26

<b>Tabla 8:</b> Listado de proyectos del TIP del Montgomery County.....	27
<b>Tabla 9:</b> Listado de proyectos del TIP del Philadelphia County.....	29
<b>Tabla 10:</b> Listado de proyectos del TIP de diversos condados.....	30
<b>Tabla 11:</b> Listado de programas de transporte público del TIP .....	32
<b>Tabla 12:</b> Listado de programas de gestión de interestatales .....	33

## CAPÍTULO 1:

# Información general

La Comisión de Planificación Regional del Valle de Delaware (DVRPC) se complace en presentar el Programa de Mejora del Transporte (Transportation Improvement Program, TIP) del año fiscal 2025 de la DVRPC para Pennsylvania (Año fiscal 2025 al año fiscal 2028). La DVRPC y los gobiernos estatales de Pennsylvania han trabajado arduamente para preparar un programa de proyectos que responda a las necesidades de la región y cumpla con las políticas federales y estatales. El TIP es la lista de proyectos de transporte prioritarios acordada regionalmente y muestra al menos cuatro años fiscales federales de programación, según lo exige la ley federal. Este documento, conocido como el TIP del año fiscal 2025 para Pennsylvania, incluye información sobre costos, fases y cronogramas de los proyectos de transporte en cada uno de los años fiscales federales de 2025 al 2028 para los condados de Bucks, Chester, Delaware, Montgomery y Philadelphia.

El TIP de la DVRPC del año fiscal 2025 para Pennsylvania contiene 351 proyectos (entre los cuales se encuentran el Programa de Gestión Interestatal [Interstate Management Program, IMP]) por un total de más de \$8,100 millones para las fases que avanzarán durante los próximos cuatro años, un promedio de \$2,030 millones al año. Los fondos programados incluyen \$2,600 millones para proyectos multimodales que abordan principalmente al sistema de carreteras no interestatales, y más de \$1,200 millones para proyectos que abordan el Programa de Gestión Interestatal (Interstate Management Program, IMP). Esto resulta en un total general de más de \$3,900 millones para el Programa de Carreteras (financiado por la Administración federal de autopistas [Federal Highway Administration, FHWA]) durante los cuatro años. Además, existe un Programa de Tránsito (financiado por la Administración federal de tránsito [Federal Transit Administration, FTA]) para la Autoridad de Transporte del Sureste de Pennsylvania (Southeastern Pennsylvania Transportation Authority, SEPTA), el Tránsito rápido del área de Pottstown (Pottstown Area Rapid Transit, PART) y la Oficina de Tránsito Público del Departamento de Transporte de Pensilvania (Pennsylvania Department of Transportation's Bureau of Public Transit, PennDOT BPT) que asciende a más de \$4,200 millones. El capítulo 2 presenta resúmenes financieros de estos programas.

Es importante tener en cuenta que existen diferentes fuentes de financiamiento federal y requisitos de elegibilidad para los proyectos supervisados por FHWA y FTA. Los proyectos financiados por la FTA se centran en mejoras en los sistemas de transporte público local, tales como autobuses, metros, trenes ligeros, trenes de cercanías, tranvías y transbordadores. Si bien los proyectos financiados por la FHWA incluyen mejoras de carreteras y otros caminos, también incluyen proyectos para bicicletas y peatones, reparaciones y reemplazos de puentes, proyectos para mejorar el acceso al transporte público o el movimiento de carga, entre otros. Para enfatizar la naturaleza multimodal de estos proyectos, este documento se referirá a los proyectos de carreteras como "financiados por la FHWA" y a los proyectos de tránsito como "financiados por la FTA". Si bien en este documento se enumeran proyectos que están financiados parcial o totalmente por el estado, para simplificar, también se hará referencia a esos proyectos como financiados por la FHWA o por la FTA, según la clasificación de la fuente de financiamiento estatal como "carretera" o "tránsito" por parte de PennDOT. Para mantener la coherencia con las pautas de PennDOT, FHWA y FTA, el capítulo de "Listados de programas" de este documento seguirá refiriéndose a los proyectos de "Carreteras" y "Tránsito".

## ¿Qué es el TIP?

**El TIP es la lista acordada de proyectos de transporte prioritarios en la región DVRPC-PA.** El TIP incluye todos los proyectos para los que se planea utilizar fondos federales, junto con proyectos que no reciben fondos federales y que son significativos para la región. El TIP representa las prioridades de mejora del transporte de la región y es requerido por la ley federal, actualmente la Ley de Inversión en Infraestructura y Empleos (Infrastructure Investment and Jobs Act, IJJA) o Ley de Infraestructura Bipartidista (Bipartisan Infrastructure Law, BIL). Los proyectos cubren todos los modos de transporte; además de carreteras,

mejoras de caminos y proyectos de tránsito, el TIP también incluye proyectos relacionados con bicicletas, peatones y transporte de carga.

**El TIP muestra los costos y tiempos 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 de que se implemente durante la vigencia del TIP.

**El TIP cubre un período de cuatro años por reglamento, sigue las fechas del calendario del año fiscal, y se actualiza cada dos años.** La normativa federal requiere que el TIP cubra la programación, por lo menos, de cuatro años fiscales federales. Los documentos del TIP del DVRPC para Pennsylvania y Nueva Jersey demuestran un horizonte más extenso de planificación y programación (12 años para Pennsylvania; 10 años para Nueva Jersey) con el fin de comprender mejor los recursos esperados y proporcionar a la región plazos más realistas para el avance de los proyectos del TIP, así como costos de proyecto más realistas. Los fondos presentados en ambos documentos del TIP después de los primeros cuatro años se consideran fondos de “años fiscales posteriores” (Later Fiscal Year, LFY) y, según la regulación, no está técnicamente disponible ni se puede comprometer o autorizar. El TIP opera según un calendario fiscal federal que comienza el 1 de octubre de un año determinado y finaliza el 30 de septiembre del año siguiente. Los TIP de Pennsylvania y Nueva Jersey se actualizan cada dos años, en años alternativos.

**El TIP puede ser modificado después de ser adoptado.** De acuerdo con las disposiciones de las leyes y reglamentos federales, el TIP aprobado puede ser modificado o enmendado de diversas maneras para añadir nuevos proyectos, borrar proyectos, adelantar proyectos al primer año, y ajustarse a cambios en los costos y la fase de los trabajos o a cambios importantes en el alcance de un proyecto. Los criterios y procedimientos para modificar el TIP se describen en un Memorando de Entendimiento (Memorandum of Understanding, MOU), que se incluye como Apéndice C en el documento principal del TIP (Publicación nro. 25002A).

**El TIP tiene restricciones financieras.** 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 añadir proyectos al TIP, otros deben posponerse, o bien deben identificarse fondos adicionales para la región. Por lo tanto, el TIP no es una lista de deseos: claramente existe competencia entre proyectos para obtener fondos en el TIP. La Guía Financiera utilizada para desarrollar cada uno de los programas se incluye como Apéndice B en el documento principal del TIP (Publicación nro. 25002A).

**El TIP constituye la autorización para solicitar fondos.** La presencia de un proyecto en el TIP representa un paso crítico en la autorización de fondos para ese proyecto. Sin embargo, no representa un compromiso de fondos, una obligación de financiar, ni el otorgamiento de fondos.

**El TIP no es una programación definitiva de implementación de proyectos.** Los plazos que se muestran en el TIP son las mejores estimaciones al momento de su elaboración, que oscila entre nueve y doce meses antes del inicio del primer año fiscal del período del TIP. A veces, los proyectos no pueden cumplir con esos plazos y se reprograman para años posteriores.

**El TIP no garantiza la implementación de un proyecto.** Pueden presentarse problemas imprevistos, como obstáculos de ingeniería, conflictos con permisos ambientales, cambios de prioridades y restricciones financieras adicionales. Estos problemas pueden retrasar un proyecto y hacer que se posponga, o incluso que se elimine de los planes. Estos desafíos también pueden incrementar el costo general del proyecto.

## ¿Cuáles son los plazos para desarrollar el TIP?

El desarrollo (o la actualización) del TIP inicia aproximadamente 10 meses antes de su adopción, e involucra trabajos intensivos del personal y negociaciones por parte del Subcomité del TIP de PA de la DVRPC. El subcomité está formado por representantes de PennDOT, SEPTA, PART, Autoridad Portuaria

del río Delaware (Delaware River Port Authority, DRPA)/Corporación de Tránsito de la Autoridad Portuaria (Port Authority Transit Corporation, PATCO), personal de la DVRPC, FHWA y representantes de los gobiernos de las ciudades y condados miembros de la DVRPC. Para el TIP del año fiscal 2025 de la DVRPC, el proceso comenzó a fines del verano de 2023 con una revisión de las condiciones actuales de la red de transporte, que incluyó un análisis de equidad de las condiciones de los activos (consulte el Capítulo 3 del documento principal del TIP [Publicación [nro. 25002](#)]). La revisión de costos y plazos de los proyectos del TIP del año fiscal 2025 comenzó en el otoño de 2023, junto con una revisión de nuevos proyectos candidatos a ser considerados para su adición al TIP en caso de existir capacidad financiera. Con base en proyecciones de ingresos razonables y anticipadas para los próximos 12 años (año fiscal 2025 a año fiscal 2036), los resultados de los criterios de evaluación de proyectos del Plan-TIP para posibles nuevos proyectos, métricas de planificación y programación basadas en el rendimiento, análisis de justicia ambiental (Environmental Justice, EJ) y equidad de todos los proyectos candidatos para el TIP, y los comentarios del Subcomité del TIP de PA, el proceso de desarrollo del TIP resultó en un borrador preliminar restringido del programa (“Borrador preliminar del TIP”) para abril de 2024. A principios de abril de 2024, el Subcomité llegó a una lista final de proyectos para el borrador del TIP (“Borrador final del TIP”) que podrían evaluarse en cuanto a sus impactos en la conformidad con la calidad del aire (véase la página 91 del documento principal del TIP [Publicación [nro. 25002](#)] para una mayor explicación del proceso de conformidad). La DVRPC inició un período de comentarios públicos de más de 30 días, en el que el borrador del documento se compartió con el público para recibir sus comentarios. El Consejo de la DVRPC es el órgano que toma las decisiones definitivas de la Organización de Planificación Metropolitana (Metropolitan Planning Organization, MPO), y el Consejo de la DVRPC adoptó el borrador del TIP (con la Lista de Cambios Recomendados) en julio de 2024. Después de su adopción por parte de la Junta de la DVRPC, personal de la DVRPC envió el documento al PennDOT para su aprobación e inclusión en el Programa de Mejora del Transporte Estatal (Statewide Transportation Improvement Program, STIP), que luego se envió a los socios federales (por ejemplo, la FHWA, la FTA) para su revisión y aprobación. Los socios federales aprobaron formalmente el STIP de PennDOT para el año fiscal 2025, el nuevo TIP de la DVRPC y el STIP de PennDOT entró en vigor el 1 de octubre de 2024, en sustitución del TIP de la DVRPC para el año fiscal 2023 y al STIP de PennDOT para el año fiscal 2023.



## CAPÍTULO 2:

# Resumen de programas

El TIP de la DVRPC del año fiscal 2025 para Pennsylvania contiene 351 proyectos (entre los cuales se encuentran el IMP), por un total de más de \$8,100 millones para las fases que avanzarán durante los próximos cuatro años, un promedio de \$2,030 millones por año. Los fondos programados incluyen \$2,600 millones para proyectos que abordan principalmente el sistema no interestatal financiado por la FHWA, y más de \$1,200 millones para proyectos que abordan el IMP, lo que da como resultado un total general de cuatro años para el Programa financiado por la FHWA de más de \$3,900 millones. Además, hay un programa financiado por la FTA para SEPTA, PART y el BPT de PennDOT que suma un total de \$4,200 millones. La Tabla 1 presenta un resumen del financiamiento para la región de la DVRPC por condado y operador de transporte para cada uno de los cuatro años del TIP en Pennsylvania, que abarca fondos federales, estatales, locales y el financiamiento del IMP a nivel estatal de Pennsylvania para la región de la DVRPC. La Tabla 2 y la Tabla 3 proporcionan un desglose de varias fuentes de fondos estatales y federales y sus distribuciones, incluidas las contribuciones locales, mientras que la Tabla 4 muestra el total general del programa financiado por la FHWA y la FTA.

**Tabla 1:** Resumen de costos por condado y operador de transporte público en Pennsylvania (\$000)

	Año fiscal 2025	Año fiscal 2026	Año fiscal 2027	Año fiscal 2028	Total de cuatro años (Año fiscal 2025 al año fiscal 2028)
<b>Programa de carreteras (Consulte la página 1 para obtener más detalles sobre los Programas de Carreteras y Tránsito)</b>					
Bucks County	100,130	117,534	85,544	106,120	409,328
Chester County	141,787	91,224	92,153	127,175	452,339
Delaware County	64,180	90,594	74,354	62,368	291,496
Montgomery County	131,688	72,779	63,787	50,742	318,996
Philadelphia County	237,343	207,253	163,146	151,920	759,662
Varios condados	112,875	109,387	93,740	104,322	420,324
<b>Subtotal de costo del programa de carreteras regionales</b>	<b>788,003</b>	<b>688,771</b>	<b>572,724</b>	<b>602,647</b>	<b>2,652,145</b>
Interestatal: Delaware County	7,423	500	24,000	59,000	90,923
Interestatal: Montgomery County	35,500	27,500	36,000	60,000	159,000
Interestatal: Philadelphia County	232,679	250,672	264,542	272,650	1,020,543
<b>Subtotal de costo del programa de interestatales</b>	<b>275,602</b>	<b>278,672</b>	<b>324,542</b>	<b>391,650</b>	<b>1,270,466</b>
<b>Subtotal de costo del programa de carreteras regionales e interestatales</b>	<b>1,063,605</b>	<b>967,443</b>	<b>897,266</b>	<b>994,297</b>	<b>3,922,611</b>
<b>Programa de Tránsito (Consulte la página 1 para obtener más detalles sobre los Programas de Carreteras y Tránsito)</b>					
BPT del PennDOT	10,000	0	0	0	10,000
PART	3,603	3,496	3,172	3,404	13,675
SEPTA	1,114,454	1,133,634	970,998	993,094	4,212,180
<b>Subtotal de costo del programa de transporte público</b>	<b>1,128,057</b>	<b>1,137,130</b>	<b>974,170</b>	<b>996,498</b>	<b>4,235,855</b>
<b>Gran total del costo del TIP</b>	<b>2,191,662</b>	<b>2,104,573</b>	<b>1,871,436</b>	<b>1,990,795</b>	<b>8,158,466</b>

Fuente: DVRPC, 2024

Tabla 2: Costo por categoría de financiamiento del TIP y de interestatales (\$000)

Tipo de fondo	Año fiscal 2025	Año fiscal 2026	Año fiscal 2027	Año fiscal 2028	Total de cuatro años (Año fiscal 2025 al año fiscal 2028)	2.º 4 años fiscales posteriores 2029-2032	3.º 4 años fiscales posteriores 2033-2036	Total Años fiscales posteriores 2029-2036
Programa de Carreteras								
Puentes estatales	43,261	43,517	42,820	42,884	172,482	170,237	170,222	340,459
IMP de puentes estatales	21,281	14,000	500	0	35,781	0	0	0
Carreteras estatales	53,799	59,086	66,545	73,825	253,255	295,292	295,278	590,570
IMP de las carreteras estatales	18,453	10,540	7,540	5,440	41,973	14,240	0	14,240
Bridge Off	19,059	19,059	19,059	19,059	76,236	76,236	76,236	152,472
BRIP	44,294	44,294	44,294	44,294	177,176	177,176	177,176	354,352
BRIP-Interestatal	32,733	42,903	12,000	32,190	119,826	4,185	10,000	14,185
CAQ	41,992	43,037	43,037	43,037	171,103	172,148	172,148	344,296
CRP	2,573	2,668	2,668	2,668	10,577	10,672	10,672	21,344
CRPU	10,790	11,006	11,006	11,006	43,808	44,024	44,024	88,048
FLEX	17,083	17,083	17,083	17,083	68,332	68,332	68,332	136,664
HSIP	22,967	23,862	23,862	23,862	94,553	95,448	95,448	190,896
LOC	94,402	21,975	16,692	15,137	148,206	27,453	6,302	33,755
MEGA	0	26,000	26,000	26,000	78,000	0	0	0
NFP-Interestatal	0	0	60,360	60,360	120,720	120,720	0	120,720
NHPP	107,329	103,378	89,755	81,100	381,562	324,400	324,400	648,800
IMP de NHPP	203,135	211,229	244,142	293,660	952,166	1,084,176	238,900	1,323,076
Otros	500	0	0	0	500	0	0	0
Privado	25,000	0	0	0	25,000	0	0	0
RAISE	0	50,000	0	0	50,000	0	0	0
RRX	1,037	600	0	0	1,637	1,489	325	1,814
sCRP	3,305	0	0	0	3,305	0	0	0
sHSIP	17,016	8,453	1,202	0	26,671	0	0	0
sHVRU	5,000	3,000	7,000	0	15,000	0	0	0
SPK-NHPP	36,000	20,000	10,000	30,000	96,000	90,000	0	90,000
SPK-STP	26,008	4,223	0	0	30,231	0	0	0
STP	28,888	29,735	29,725	29,716	118,064	118,864	118,864	237,728
STU	88,109	92,514	92,514	92,514	365,651	373,484	374,056	747,540
SXF	7,731	3,519	0	0	11,250	0	0	0
TAP	1,000	0	0	0	1,000	600	0	600
TAU	8,583	8,762	8,762	8,762	34,689	35,048	35,048	70,096
TPK	82,277	53,000	20,700	41,700	197,677	0	0	0
<b>Total de carreteras</b>	<b>1,063,605</b>	<b>967,443</b>	<b>897,266</b>	<b>994,297</b>	<b>3,922,611</b>	<b>3,304,224</b>	<b>2,217,431</b>	<b>5,521,655</b>

Fuente: DVRPC, 2024

Nota: Los fondos resaltados en verde son fondos estatales de transporte; los fondos resaltados en azul son fondos de la FHWA; los fondos resaltados en morado son fondos locales/otros. Ver la Figure 2: "Resumen de costos del año fiscal 2025 al 2028 por fuente de financiamiento en Pennsylvania (\$000)", en la página 10.

**Tabla 3: Costo por categoría de financiamiento del TIP de transporte público (\$000)**

Tipo de fondo	Año fiscal 2025	Año fiscal 2026	Año fiscal 2027	Año fiscal 2028	Total de cuatro años (Año fiscal 2025 al año fiscal 2028)	2.º 4 años fiscales posteriores 2029-2032	3.º 4 años fiscales posteriores 2033-2038	Total Años fiscales posteriores 2029-2036
Programa de transporte público								
1513	1,952	2,021	2,073	2,185	<b>8,231</b>	0	0	<b>0</b>
1514	404,496	412,373	421,394	442,420	<b>1,680,683</b>	1,906,448	2,145,724	<b>4,052,172</b>
1516	2,000	0	0	0	<b>8,000</b>	0	0	<b>0</b>
5307	147,131	150,667	154,765	159,492	<b>612,055</b>	682,626	768,302	<b>1,450,928</b>
5337	198,106	202,604	208,682	214,943	<b>824,335</b>	926,218	1,042,465	<b>1,968,683</b>
5337 (PennDOT)	8,000	0	0	0	<b>8,000</b>	0	0	<b>0</b>
5339	8,802	9,027	9,268	9,577	<b>36,704</b>	41,268	46,447	<b>87,715</b>
5339 (c)	50,000	47,720	0	0	<b>97,720</b>	0	0	<b>0</b>
ASAP	44,000	0	0	0	<b>44,000</b>	0	0	<b>0</b>
DISFUND	0	150,000	150,000	150,000	<b>450,000</b>	200,000	200,000	<b>400,000</b>
LOC	16,689	17,041	17,442	17,881	<b>69,053</b>	76,359	85,484	<b>161,843</b>
Otros	100,000	0	0	0	<b>100,000</b>	870,000	710,000	<b>1,580,000</b>
PTAF 44	11,724	11,727	10,516	0	<b>33,967</b>	0	0	<b>0</b>
RVR	134,757	133,950	0	0	<b>268,707</b>	0	0	<b>0</b>
<b>Subtotal de transporte público</b>	<b>1,128,057</b>	<b>1,137,130</b>	<b>974,170</b>	<b>996,498</b>	<b>4,235,855</b>	<b>4,702,919</b>	<b>4,998,422</b>	<b>9,701,341</b>

Fuente: DVRPC, 2024

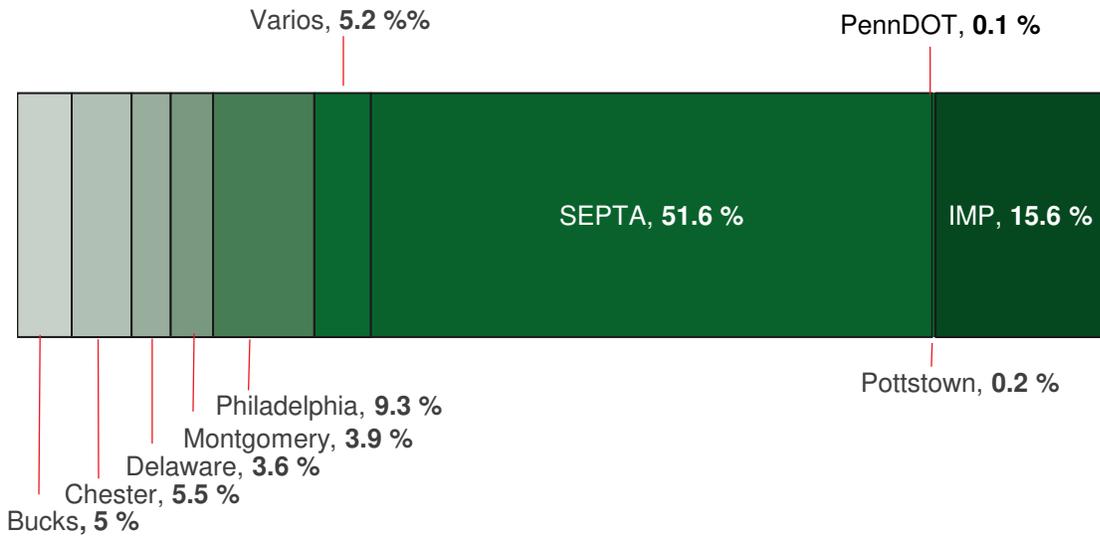
Nota: Los fondos resaltados en verde son fondos estatales de transporte; los fondos resaltados en azul son fondos de la FTA; los fondos resaltados en morado son fondos locales/otros. Ver la Figure 2: "Resumen de costos del año fiscal 2025 al 2028 por fuente de financiamiento en Pennsylvania (\$000)", en la página 10.

**Tabla 4:** Total general de programas de carreteras y transporte público

Programa	Año fiscal 2025	Año fiscal 2026	Año fiscal 2027	Año fiscal 2028	Total de 4 años (Año fiscal 2025 al año fiscal 2028)	2.º 4 años fiscales posteriores 2029-2032	3.º 4 años posteriores 2033-2036	Total Años fiscales posteriores 2029-2036
Gran total: Programa de Carreteras y Transporte								
Carreteras	1,063,605	967,443	897,266	994,297	<b>3,922,611</b>	3,304,224	2,217,431	<b>5,521,655</b>
Transporte público	1,128,057	1,137,130	974,170	996,498	<b>4,435,855</b>	4,702,919	4,998,422	<b>9,701,341</b>
<b>Total de la DVRPC</b>	<b>2,191,662</b>	<b>2,104,573</b>	<b>1,871,436</b>	<b>1,990,777</b>	<b>8,158,466</b>	<b>8,007,143</b>	<b>7,215,853</b>	<b>15,222,996</b>

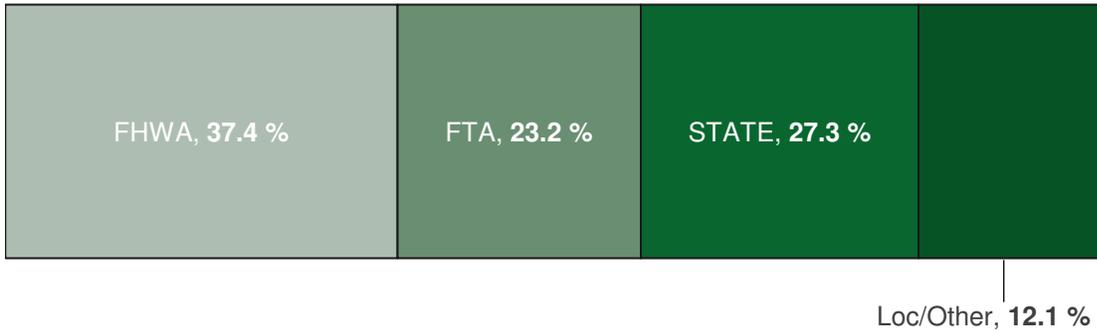
Fuente: DVRPC, 2024

**Figure 1:** Resumen de costos del año fiscal 2025 al 2028 por condado y operador de transporte público en Pennsylvania (\$000)



Fuente: DVRPC, 2024

**Figure 2:** Resumen de costos del año fiscal 2025 al 2028 por fuente de financiamiento en Pennsylvania (\$000)



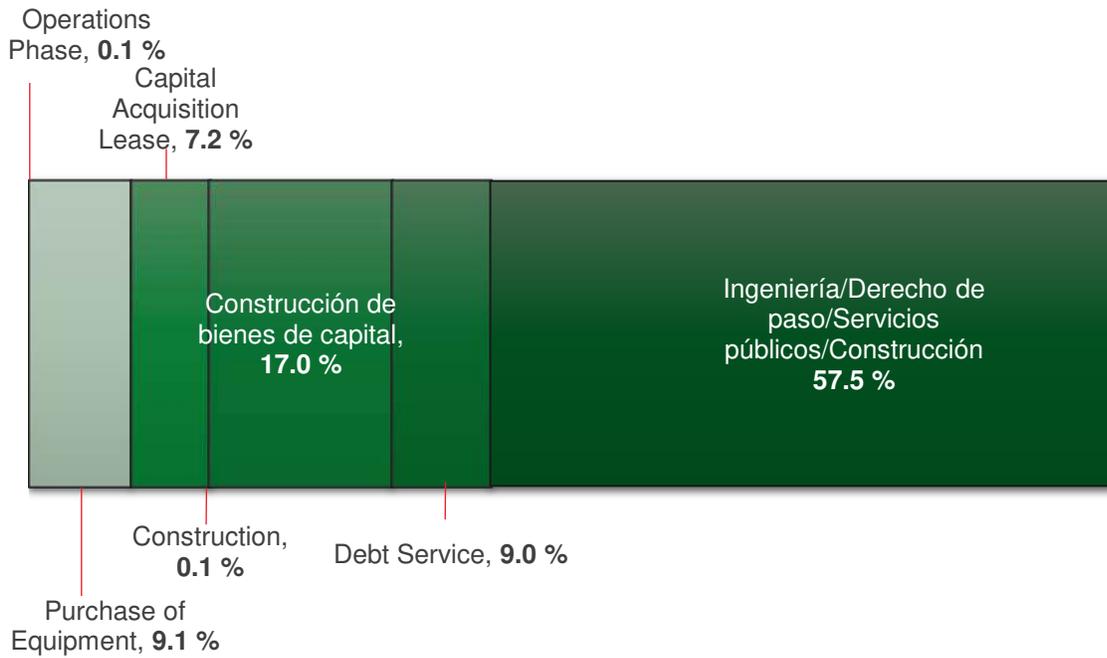
Fuente: DVRPC, 2024

**Figura 3:** Costo del Programa regional de carreteras de la DVRPC a cuatro años, por fase



Fuente: DVRPC, 2024

**Figura 4:** Costo del Programa de regional de transporte público de la DVRPC a cuatro años, por fase



Fuente: DVRPC, 2024

## Financiamiento para la región

La IJJA o BIL es la legislación federal de transporte más reciente y se convirtió en ley el 15 de noviembre de 2021. La IJJA o BIL de \$1,200 millones reautorizó la legislación nacional sobre transporte terrestre y agua potable y aguas residuales, que incluye \$5,500 millones adicionales en fondos para nuevos programas en transporte, transmisión de energía, resiliencia, banda ancha y otros. Aproximadamente, la mitad de esta cantidad se asignará al Departamento de Transporte de EE. UU. (U.S. Department of Transportation) entre el año fiscal 2022 y el año fiscal 2026. El proyecto de ley se centró en realizar inversiones que aborden la equidad, la sostenibilidad, la resiliencia, el cambio climático, la seguridad y la condición de los activos: prioridades que se alinean fuertemente con los objetivos de *Conexiones 2050*, el Plan a Largo Plazo para la región de la DVRPC. La IJJA o BIL también amplió la elegibilidad y modificó algunos requisitos de políticas en los programas heredados, y estableció varios programas nuevos financiados con fórmulas y discrecionales.

### Fondos por fórmula

La IJJA o BIL incluyó una autorización de cinco años por \$351,000 millones para programas de carreteras y puentes a nivel nacional, y los programas de tránsito recibieron \$91,000 millones a nivel nacional. También incluyó \$110,000 millones en nuevos gastos del Fondo General para carreteras y puentes, principalmente para un programa especial de inversión en puentes (BRIP), carga de vehículos eléctricos y varios programas discrecionales. Se transfirieron otros \$118,000 millones del Fondo General para garantizar la solvencia del Fideicomiso de Carreteras. Se crearon varios programas nuevos de fórmulas para el Fideicomiso de Carreteras, entre ellos:

- Un nuevo programa para puentes (BOF), donde el 15 % de los fondos se reservan para puentes que no están en el sistema de ayuda federal. Los puentes de propiedad local que no están en el sistema de ayuda federal son elegibles para recibir una participación federal del 100 %.
- Un programa de carga de vehículos eléctricos (Infraestructura nacional de vehículos eléctricos [National Electric Vehicle Infrastructure, NEVI]), donde la infraestructura debe estar abierta al público en general o ser utilizada por operadores comerciales de más de una empresa. Los fondos para este programa deben usarse a lo largo de un corredor designado de combustibles alternativos.
- El Programa de Reducción de Carbono (Carbon Reduction Program, CRP), que proporciona fondos a proyectos diseñados para reducir las emisiones de carbono del transporte, específicamente las fuentes en carreteras. Los proyectos elegibles incluyen mejoras al transporte público y al acceso de peatones y ciclistas, esfuerzos para reducir los impactos ambientales y comunitarios del movimiento de carga y apoyo para el despliegue de vehículos de combustible alternativo.
- El Programa de Fórmula de Promoción de Operaciones Resilientes para un Transporte Transformador, Eficiente y Económico (Promoting Resilient Operations for Transformative, Efficient and Cost-saving Transportation, PROTECT) ayuda a financiar proyectos que mejoran la resiliencia de la infraestructura, planifican mejoras de transporte y abordan estrategias de respuesta a emergencias para superar vulnerabilidades como el aumento del nivel del mar y las marejadas ciclónicas. Los fondos PROTECT se pueden utilizar para infraestructura costera, rutas de evacuación accesibles y vías de acceso a infraestructura crítica como hospitales, y para proteger el transporte terrestre.

El Programa Nacional de Desempeño de Carreteras (National Highway Performance Program, NHPP), el Programa Nacional de Transporte de Carga por Carretera (National Highway Freight Program, NHFP) y el Programa de Control de la Congestión y Calidad del Aire (Congestion Management and Air Quality Program, CMAQ) continuaron con algunos nuevos requisitos de elegibilidad y mayores niveles de financiación. La

legislación también amplió y modificó varios programas básicos de financiación federal existentes. Los Programas de Subsidios en Bloque para Transporte Terrestre (Surface Transportation Block Grant Programs, STBG), conocidos como STP y STU (Urbano) en el TIP del año fiscal 2025, incluyen fondos para la Reserva de Alternativas de Transporte (Transportation Alternatives Set-Aside, TASA) que han aumentado al 10 % de la autorización general del STBG. Se modificó el Programa de Mejora de la Seguridad de Carreteras (Highway Safety Improvement Program, HSIP) para restablecer un 10 % de flexibilidad para actividades no relacionadas con infraestructura y proyectos de comportamiento. El programa también se enmendó para incluir mejoras elegibles adicionales que aumenten la seguridad peatonal.

### Fondos discrecionales

La IIJA o BIL también continuó con varios programas de subvenciones discrecionales y creó otros nuevos. El programa de Infraestructura para Reconstruir Estados Unidos (Infrastructure for Rebuilding America, INFRA) para Proyectos de Transporte de Carga y Carreteras de Importancia Nacional se incrementó de \$900 millones a \$1,000 millones por año. El programa de Reconstrucción de Infraestructura Estadounidense con Sostenibilidad y Equidad (Rebuilding American Infrastructure with Sustainability and Equity, RAISE) se incrementó para asignar \$7,500 millones entre el año fiscal 2022 y el año fiscal 2026. Además, se crearon varios programas nuevos:

- El Programa de Inversiones en Puentes tuvo asignados \$600 millones en el año fiscal 2022, cifra que aumentará a \$700 millones en el año fiscal 2026.
- Se asignaron \$50 millones por año al Programa de Alivio de la Congestión.
- Los subsidios para infraestructura de carga y abastecimiento de combustible comenzaron en \$300 millones en el año fiscal 2022 y aumentarán a \$700 millones en el año fiscal 2026.
- El Programa de Subsidios para Transporte Terrestre Rural comenzó con \$300 millones en el año fiscal 2022 y aumentará a \$500 millones en el año fiscal 2026.
- Los subsidios PROTECT comenzaron con \$250 millones en el año fiscal 2022 y aumentarán a \$300 millones en el año fiscal 2026.
- Al programa discrecional Calles y Caminos Seguros para Todos (Safe Streets and Roads for All, SS4A) se le asignaron \$5,000 millones entre el año fiscal 2022 y el año fiscal 2026.

### Impacto de la IIJA o BIL en los fondos de Pennsylvania

Durante la vigencia de la IIJA o BIL, se prevé que la parte de Pennsylvania en los fondos para carreteras y puentes será de aproximadamente \$13,000 millones, lo que representa un aumento total en la financiación de carreteras y puentes de alrededor de \$4,000 millones en los cinco años de la legislación. Esto incluye la nueva fórmula de financiación del Programa de Inversiones en Puentes, que proporcionó aproximadamente \$327 millones por año y totaliza \$1,600 millones durante el período de cinco años de la IIJA o BIL. Se observa que para que Pennsylvania pueda aprovechar plenamente el beneficio financiero de los \$4,000 millones adicionales en fondos federales para carreteras y puentes, el estado necesita recaudar aproximadamente \$1,000 millones en fondos de contrapartida. En términos anuales promedio, esto representa aproximadamente un 40 % más que los fondos por fórmula de asistencia federal para carreteras asignados al estado por las resoluciones de continuidad de la Ley FAST. Sin embargo, los fondos estatales para puentes y carreteras son \$754 millones más altos durante los primeros cuatro años del TIP y reflejan ingresos adicionales esperados debido a una reducción en los Fondos de Licencias de Motor presupuestados para la Pennsylvania State Police.

Tan solo considerando los fondos por fórmula, Pennsylvania esperaría recibir alrededor de \$3,200 millones durante cinco años por la IIJA o BIL para mejorar las opciones de transporte público en todo el estado. En el primer año (año fiscal 2022), esto representó un aumento de alrededor del 41 % sobre los niveles de financiamiento para transporte público por fórmula de la Ley FAST para 2021.

### Efectos regionales de la IIJA

Los fondos para el Programa Regional DVRPC financiado por la FHWA y el Programa financiado por la FTA en el TIP del año fiscal 2025 es el más alto que se haya tenido en la memoria reciente. El aumento se debe principalmente a la aprobación de la IIJA o BIL. Hay disponibles en total \$3,900 millones en fondos para carreteras y puentes de la región durante los cuatro años del TIP del año fiscal 2025. En comparación con la Guía Financiera para el TIP del año fiscal 2023, el TIP del año fiscal 2025 tiene:

- Un aumento de \$347 millones (9 %) en el financiamiento de carreteras y puentes.
- Un aumento de \$297 millones (4 %) en la financiación para proyectos de mejora de puentes.
- Un aumento de más de \$136 millones en la financiación para proyectos de seguridad.
- Un aumento de \$6 millones (5.8 %) para proyectos de bicicletas y peatones financiados a través del programa de Alternativas de Transporte-Asignación Urbana (Transportation Alternatives-Urban Allocation, TAU).

Según la Guía Financiera de PennDOT, que establece los niveles básicos de financiación para los programas de autopistas y tránsito (multimodales), la región DVRPC-PA recibe más del 25 % (\$1,900 millones) de los \$7,670 millones en recursos federales y estatales de los fondos de fórmula "Autopistas" distribuidos a las MPO y las Organizaciones de planeamiento rural (Rural Planning Organizations, RPO) en Pennsylvania durante el TIP de cuatro años, y el 61 % (\$5,200 millones) de los \$8,540 millones en recursos federales y estatales (Mejora de activos) para el Programa de Transporte Público. En general, el 44 % (\$7,100 millones) de los \$1,620 millones en recursos federales y estatales (para carreteras y tránsito) para financiación no interestatal a lo largo de los cuatro años (año fiscal 2025 al año fiscal 2028) del STIP se asigna a la región de la DVRPC-PA. Para obtener más detalles, consulte la Guía Financiera de PennDOT en el Apéndice B del documento principal del TIP (Publicación [nro. 25002](#)), que refleja los principales programas de financiación de la región. Estas cifras de la orientación pueden variar respecto a los niveles totales reales de los programas del TIP de la DVRPC, como se observa en la Tabla 2, debido a una variedad de fondos que se añaden al TIP para proyectos específicos, programas de financiamiento especial, financiamiento de Pennsylvania Turnpike, asignaciones discrecionales o asignaciones de reservas estatales del PennDOT.

Desde la aprobación de la IIJA o BIL, la región de la DVRPC-PA ha recibido una serie de grandes subsidios federales competitivos que contribuirán en gran medida a promover la visión y los objetivos de *Connections 2050*. Algunos de estos premios han sido programados en el TIP del año fiscal 2025 para Pennsylvania, mientras que otros pueden agregarse como parte de la Lista de cambios recomendados en el momento de la adopción por parte de la Junta, y otros se agregarán en un momento posterior. La DVRPC se coordina con el personal de PennDOT, FHWA y FTA para reunir toda la información necesaria antes de programar las subvenciones competitivas federales en el TIP. El tiempo que lleva este proceso varía según el subsidio y el proyecto específicos. No es necesario programar algunos subsidios federales en el TIP. Sin embargo, estos son proyectos importantes para la región y representan financiamiento adicional más allá de los fondos federales básicos que recibe la región. Los aspectos más destacados de los principales subsidios competitivos de la IIJA o BIL recibidos por la región de la DVRPC-PA hasta la fecha incluyen:

- The Chinatown Stitch: El proyecto Reconnecting Philadelphia's Vine Street recibió \$158 millones a través del subsidio del Programa de Reconexión de Comunidades y Vecindarios. Los Sistemas de transporte e infraestructuras (Transportation and Infrastructure Systems, OTIS) de la Oficina de la

ciudad de Philadelphia y la Corporación para el Desarrollo del Barrio Chino de Filadelfia (Philadelphia Chinatown Development Corporation, PCDC) obtuvieron la subvención al liderar un estudio con PennDOT y la DVRPC para recopilar las opiniones de los residentes y refinar el alcance del proyecto. Chinatown Stitch creará un espacio verde público atractivo con árboles y plantas con un diseño de calle seguro que extiende la sensación de vecindario de Chinatown, incluye edificios públicos y negocios que atienden las necesidades de la comunidad y prioriza las necesidades de los ancianos, los jóvenes y las personas con discapacidades.

- Otro proyecto que recibió financiación de la subvención Reconnecting Communities es el rediseño de la Ruta 291, liderado por Delaware County. Este proyecto, dotado con \$2.5 millones, abordará importantes problemas de seguridad con un enfoque multifacético que incluye la posibilidad de una dieta vial, infraestructura verde e instalaciones para bicicletas y peatones. Además, este tramo de la Ruta 291 ha sido identificado como la ruta preferida para el East Coast Greenway, un sendero multimodal que se extiende desde Maine hasta Florida. La subvención Reconnecting Communities complementará el PA 291 Calles completas: Proyecto de Irving Street a Ridley Creek (MPMS n.º 82069) que se agregó al TIP del año fiscal 2025 como un nuevo candidato a proyecto.

SEPTA también ha recibido recientemente varios subsidios competitivos, que varían en tamaño y alcance. Estos proyectos incluyen:

- Subsidio de \$317 millones para el reemplazo de trenes de la FTA para reemplazar los vagones del tren Market-Frankford (fondos programados bajo el MPMS n.º 115472, programa de Proyectos Significativos de SEPTA).
- Subsidio de \$80 millones para emisiones bajas o nulas para promover la resiliencia energética y las mejoras de seguridad de las instalaciones en seis distritos de autobuses (fondos programados bajo el MPMS n.º 102569, Programa de Mantenimiento de Instalaciones de Transporte de SEPTA).
- Subsidio RAISE de \$25 millones para el renacimiento de la red de transporte del suroeste de Philadelphia: Proyecto de modernización del tranvía y calles completas (también conocido como Blossom a Bartram).
- Subsidio de \$56 millones del Programa de Accesibilidad para Todas las Estaciones (All Stations Accessibility Program, ASAP) para mejoras de accesibilidad de la línea Broad Street/MFL (fondos programados bajo el MPMS n.º 77183, Programa de Tránsito y Estaciones de Ferrocarril Regional de SEPTA).

La Autoridad ferroviaria de pasajeros del río Schuylkill (Schuylkill River Passenger Rail Authority, SRPRA) recibió fondos para estudiar la restauración del servicio ferroviario de pasajeros entre Reading y Philadelphia con \$500,000 del Programa de Identificación y Desarrollo de Corredores de la Administración Federal de Ferrocarriles. La SRPRA, representada por los condados de Berks, Chester y Montgomery, está utilizando fondos federales junto con otros fondos del condado y del estado para restablecer la línea ferroviaria con paradas en Reading, Pottstown y Phoenixville. El proyecto también conectará la región con el Corredor Noreste entre Washington, DC y Boston, así como con la red nacional de Amtrak. Los esfuerzos de colaboración de la SRPRA, los planificadores urbanos y los funcionarios de los municipios involucrados darán como resultado beneficios significativos en el desarrollo económico, el impacto ambiental y la armonía comunitaria.

La DVRPC y la City of Philadelphia recibieron fondos del SS4A. La DVRPC recibió casi \$1.5 millones para su Programa de Acción Regional Visión Cero 2050. Este fue un esfuerzo regional, en el que los nueve condados de la región de la DVRPC se incluyeron como subreceptores del premio. La DVRPC y sus socios

crearán un programa de acción de seguridad para avanzar en el objetivo *Visión Cero 2050 Regional de Connections 2050* con un proceso diseñado para fortalecer la colaboración regional continua hacia la eliminación de las muertes por accidentes. Además de los elementos del plan requeridos, como una red regional de alto riesgo de lesiones, la DVRPC revisará los planes locales y del condado recientemente completados y los próximos para incluirlos en el plan regional, posiblemente calificándolos para futuras rondas de subvenciones para la implementación de SS4A. Además, la City of Philadelphia recibió \$30 millones para la implementación de su Plan de Capital Visión Cero de Philadelphia y otros \$16.4 millones para su programa Calles Completas y Seguras de Philadelphia: Proyecto Corredores de la Red de Alto Riesgo de Lesiones Visión Cero. No es necesario programar los fondos SS4A en el TIP.

Por último, la City of Philadelphia también obtuvo un subsidio MEGA de \$76 millones, que apoya proyectos grandes y complejos que son difíciles de financiar por otros medios y que probablemente generen beneficios económicos, de movilidad o de seguridad a nivel nacional o regional. Los fondos se destinarán a mejoras de seguridad cruciales a corto plazo a lo largo de Roosevelt Boulevard, una carretera extremadamente peligrosa y fuente de docenas de muertes. Este proyecto implementará las recomendaciones a corto plazo del estudio Ruta para el Cambio de Roosevelt Boulevard, con el objetivo de mejorar la seguridad, la accesibilidad y la confiabilidad a lo largo del corredor mediante la implementación de soluciones como cámaras de velocidad adicionales, mejoras en las paradas de autobús y los servicios, e infraestructura orientada a los peatones, como cruces peatonales elevados. Al mismo tiempo, se siguen estudiando mejoras a mayor escala y a largo plazo del Roosevelt Boulevard. Ver U.S. 1: Broad Street-Adams Avenue (MPMS n.º 119822) y U.S. 1: Proyectos de Adams Avenue-Old Lincoln Highway (MPMS n.º 119836) para obtener más detalles.

### **Programa de gestión de interestatales a nivel estatal y gestión de activos**

Se ha asignado más fondos a nivel estatal al IMP, igual que en los dos TIP previos. Antes del TIP del año fiscal 2021, los fondos del IMP estuvieron estancados durante más de 10 años, desde que se fijó en \$370 millones al año. A modo de comparación, actualmente el IMP promedia \$1,217 millones por año durante el STIP de cuatro años. La necesidad identificada de interestatales de Pennsylvania que provocó el cambio en el financiamiento fue de \$1,200 millones al año. Las medidas de desempeño federal y el Plan de gestión de activos de transporte de Pensilvania (Pennsylvania Transportation Asset Management Plan, TAMP), requeridos por la FHWA, convencieron a PennDOT y a sus socios de planificación a acordar aumentar los fondos del IMP con el tiempo. El acuerdo de concentrarse en las interestatales fue decidido por el PennDOT y sus socios de planificación antes de que se promulgara la IJJA o BIL. Debido a este trabajo previo para abordar las necesidades del sistema interestatal, la mayoría de los fondos adicionales de IJJA o BIL en el programa del año fiscal 2023, y trasladados al programa del año fiscal 2025, se destinarán a las MPO y las RPO en lugar de tener que dedicarse al IMP.

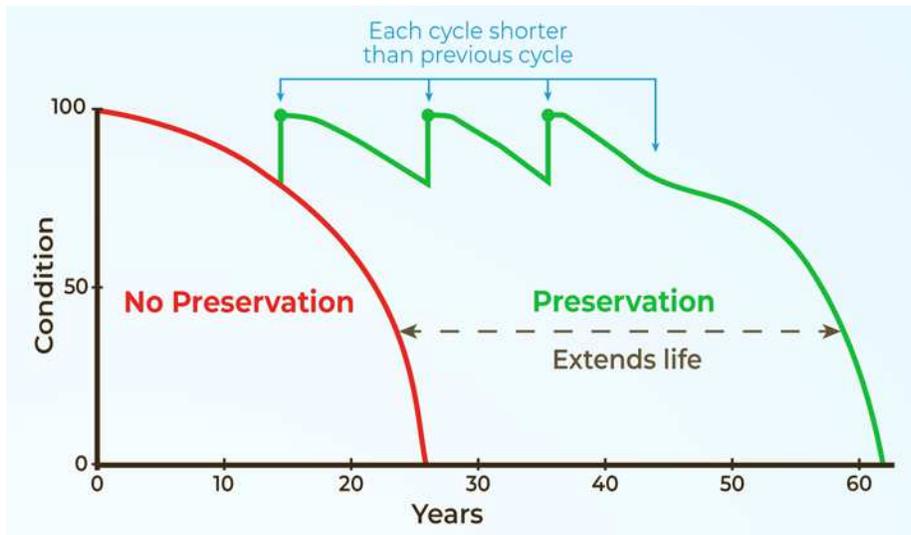
Con el fin de lograr un enfoque más orientado en el desempeño para la selección de proyectos bajo el Programa Estatal de Doce Años, la distribución de fondos regionales, conocida como financiamiento por fórmula, continúa centrándose en un enfoque de costo de ciclo de vida más bajo (lowest life-cycle cost, LLCC). Los estados están obligados a administrar el Sistema Nacional de Carreteras (National Highway System, NHS) de acuerdo con el LLCC y a documentarlo así en sus TAMP basados en riesgo. En vez de mantener un marco de trabajo "del peor al primero", en donde el activo con peor desempeño se repara y mejora hasta un punto en el que su desempeño estaría entre los mejores de la lista, el LLCC es un proceso diseñado para maximizar la vida útil de un activo con el menor costo posible, mediante una priorización basada en riesgos de su preservación, rehabilitación y reconstrucción. El LLCC promueve el trato correcto en el momento correcto (con énfasis en la preservación) en lugar de concentrarse demasiado en los activos en malas condiciones (es decir, del peor al primero). El beneficio de esta estrategia es prolongar la vida útil de los activos (puentes y pavimentos) y reducir su costo anual durante la vida útil del activo. Esta estrategia constituye un uso más efectivo de los recursos, y los activos se mantienen en mejores condiciones en general. El LLCC se muestra visualmente en la Figura 5.

Las fórmulas de la orientación financiera para los fondos de transporte básico distribuidos a nivel estatal se mantienen iguales a las del TIP del año fiscal 2023. La distribución de fondos del NHPP y el STP se basa

en asignar el 40 % de los fondos mediante una fórmula atribuible a la información sobre las condiciones de los puentes (para puentes mayores a 20 pies) y el 60 % de los fondos mediante una fórmula atribuible a la información sobre las condiciones de la carretera. Las fórmulas también incluyen un factor de gestión de activos (Asset Management Factor, AMF) que intenta tomar en cuenta los diversos tratamientos necesarios para mantener los pavimentos y puentes existentes en buenas condiciones de financiamiento, en congruencia con el TAMP de la comunidad. Este factor toma en cuenta los diferentes niveles de costos incurridos para reparar diferentes tipos de activos (por ejemplo, el maquinado con tratamiento superficial cuesta menos que una reconstrucción profunda, y si el hecho de que se trate de un tipo de activo de bajo nivel o de una carretera de acceso limitado también afecta el costo de la reparación). El enfoque de la fórmula puede atribuirse a un área de plataforma de puente evaluada como deficiente respecto al área de plataforma de todos los puentes en una región, para evitar la estrategia de programación de "peor a primero". Consulte las páginas 2 a 7 de la Guía Financiera de PennDOT en el Apéndice B para obtener detalles adicionales y una explicación de las fórmulas de financiamiento para las distintas categorías de fondos (consulte el documento principal TIP, Publicación [nro. 25002](#)).

Con respecto a los fondos del IMP, que se gestiona a nivel estatal, la Guía Financiera de PennDOT (Apéndice B del documento principal del TIP [Publicación [nro. 25002](#)]) indica que se distribuirían \$4,134,928,000 (en todo el estado) a proyectos en el IMP, durante los años fiscales 2025 a 2028, con un promedio de \$1,033,732,000 por año. Esto incluye \$240,258,000 de los fondos del NHFP en el STIP de cuatro años. Cuando se consideran los fondos dedicados al Programa de Gestión Interestatal a través de la Guía Financiera, así como los Fondos Discrecionales del Secretario de Transporte, hay un total de \$4,869,839,000 programados en el IMP durante los cuatro años fiscales 2025 al 2028. Para los proyectos programados durante el período fiscal 2025 al 2028, se han distribuido \$1,270,466,000 o el 26 % de los fondos IMP programados a la región de la DVRPC.

Figura 5: Costo de ciclo de vida más bajo



Fuente: PennDOT, 2020

### CAPÍTULO 3:

## Planeación y programación basada en el desempeño (PBPP)

La IIJA continúa con los requisitos establecidos en la Ley para Avanzar hacia el Progreso en el Siglo XXI (Moving Ahead for Progress in the 21st Century Act, MAP-21) y la Ley de Reparación del Transporte de Superficie de Estados Unidos (Fixing America's Surface Transportation, FAST) para la gestión del rendimiento. Estos requisitos tienen como objetivo promover la inversión más eficiente de los fondos federales de transporte. La planificación basada en el rendimiento garantiza que la DVRPC, PennDOT y las agencias de tránsito regionales inviertan colectivamente los fondos federales de transporte de manera eficiente para lograr los objetivos nacionales.

La gestión de rendimiento del transporte (Transportation Performance Management, TPM) es un enfoque estratégico que utiliza información para tomar decisiones sobre inversiones y políticas para alcanzar los objetivos nacionales de desempeño. [23 USC 150\(b\)](#) describe las áreas de los objetivos nacionales de desempeño del programa de asistencia federal. Este estatuto requiere que la FHWA y la FTA establezcan medidas de desempeño específicas para el sistema que aborden estas áreas de objetivos nacionales. Las reglamentaciones de las mediciones nacionales de gestión del desempeño se encuentran en [23 CFR 490](#).

Áreas de Objetivo Nacional	
<b>Seguridad</b>	▪ Lograr una reducción significativa de las fatalidades y lesiones graves por accidentes de tráfico en todas las vías públicas.
<b>Estado de la infraestructura</b>	▪ Mantener el sistema de activos de infraestructura vial en buen estado de conservación.
<b>Reducción de la congestión</b>	▪ Lograr una reducción significativa de la congestión en el Sistema Nacional de Carreteras.
<b>Confiabilidad del sistema</b>	▪ Mejorar la eficiencia del sistema de transporte terrestre.
<b>Movimiento de carga y vitalidad económica</b>	▪ Mejorar la red nacional de transporte de mercancías, fortalecer la capacidad de las comunidades rurales para acceder a los mercados comerciales nacionales e internacionales y apoyar el desarrollo económico regional.
<b>Sostenibilidad ambiental</b>	▪ Mejorar el rendimiento del sistema de transporte mientras se protege y mejora el medioambiente natural.
<b>Reducción de los retrasos en la entrega de proyectos</b>	▪ Reducir los costos del proyecto, promover el empleo y la economía y agilizar el movimiento de personas y bienes al acelerar la terminación de proyectos mediante la eliminación de retrasos en el proceso de desarrollo y entrega de proyectos, lo que incluye reducir las cargas regulatorias y mejorar las prácticas de trabajo de las agencias.

Regulaciones del USDOT han establecido reglas definitivas sobre las mediciones del desempeño que abordan los siete objetivos, de la siguiente manera:

- muertes y lesiones graves en las carreteras, tanto en cantidad como en tasa por millas recorridas por vehículos, en todos los caminos públicos;
- estado del pavimento de las carreteras del sistema interestatal y del resto del NHS;
- condiciones de los puentes del NHS;

- desempeño (confiabilidad del sistema) del sistema de carreteras interestatales y del NHS no interestatal;
- movimiento de carga en el sistema de carreteras interestatales;
- congestión de tráfico;
- emisiones de fuentes móviles en el camino;
- material rodante, equipos, instalaciones e infraestructura de transporte; y
- fatalidades, lesiones, eventos de seguridad y fiabilidad del sistema de transporte.

La FHWA ha establecido tres reglamentaciones de medición del desempeño para la seguridad en carreteras (PM1), condiciones de los puentes y el pavimento (PM2) y desempeño del sistema (PM3). La FTA ha establecido mediciones del desempeño para gestión de activos de transporte público (Transit Asset Management, TAM) y para seguridad del transporte público. Las MPO pueden elegir apoyar los objetivos del Departamento de Transportes (Department of Transportation, DOT) de su estado respectivo y de los operadores de transporte público y los esfuerzos de las agencias para lograr los objetivos o desarrollar sus propios objetivos regionales. La DVRPC tiene memorandos de acuerdo (Memoranda of Agreement, MOA) con varios socios de planeación pertinentes, que incluyen a DOT estatales, operadores de transporte público y otras MPO para cada una de las áreas de medición de desempeño. Los acuerdos describen la manera en que los socios de planeación seleccionarán e informarán sus objetivos de desempeño, y los informes de desempeño. Para obtener información adicional o ver los últimos objetivos, actualizaciones y MOA de TPM, visite [www.dvrpc.org/TPM](http://www.dvrpc.org/TPM).

## Evaluación del desempeño del TIP para los años fiscales 2025 al 2028

El Programa de Mejora del Transporte del Año Fiscal Federal (Federal Fiscal Year, FFY) 2025 al 2028 apoya las áreas de enfoque y los objetivos establecidos en el plan de transporte a largo plazo actual de la DVRPC, *Conexiones 2050*. Estos incluyen equidad, resiliencia, sostenibilidad, seguridad, gestión de activos, acceso y desempeño. Los objetivos están alineados con las áreas de objetivos nacionales y las medidas de desempeño federal y guían a la DVRPC para abordar las prioridades de transporte.

Durante los cuatro años que dura el TIP, más del 84 % de los fondos totales se relacionan con proyectos de reconstrucción, preservación y restauración de carreteras y puentes. Sin embargo, también se espera que estos proyectos proporcionen mejoras significativas a la seguridad vial y la confiabilidad del tráfico tanto para el transporte de pasajeros como de mercancías. A través de las medidas de desempeño federales, la DVRPC continuará haciendo un seguimiento de los resultados del desempeño y los impactos del programa en el cumplimiento de las metas y objetivos de transporte. Se desarrollarán y mejorarán continuamente herramientas de apoyo a la toma de decisiones, incluidos datos de transporte y métodos de priorización a nivel de proyecto, para satisfacer las necesidades de la DVRPC, PennDOT y las agencias de tránsito. Se mantendrán paneles de control y otras herramientas de generación de informes para dar seguimiento y comunicar el desempeño al público y a los tomadores de decisiones.

Los *criterios de evaluación de proyectos del Plan-TIP* evalúan los proyectos de transporte candidatos en relación con la visión y los objetivos del Plan a Largo Plazo *Connections 2050* ("Plan") y los objetivos de las medidas de desempeño de Gestión del Desempeño del Transporte (PM) federales para seguridad vial (PM-1), estado de puentes y pavimento (PM-2) y desempeño del sistema (PM-3); y seguridad del tránsito y gestión de activos. Los criterios se desarrollaron en colaboración con el Subcomisión de Planificación Financiera (Financial Planning Subcommittee) del Comité Técnico Regional (Regional Technical Committee, RTC) del DVRPC. Estos consisten en (1) una selección para comparar la consistencia de los candidatos con los principios de equidad, sostenibilidad y resiliencia del Plan, y para asegurar que los Proyectos Regionales Importantes (Major Regional Projects, MRP) sean financiados en el Plan de la región antes de ser programados en el TIP de la región; y (2) un conjunto de criterios de evaluación de proyectos que se basa en las áreas de enfoque del Plan (el medioambiente, las comunidades, el transporte y la

economía) y los PM federales. Se puede encontrar más información sobre los *Criterios de Evaluación del Proyecto Plan-TIP* en el Apéndice D del documento principal del TIP (Publicación [nro. 25002](#)).



## CAPÍTULO 4:

# 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 estacionarios quedarían desactualizados al momento en que se imprima y distribuya la versión final del TIP. Por esta razón, la DVRPC sugiere utilizar la herramienta de búsqueda web TIP, [www.dvrpc.org/TIP](http://www.dvrpc.org/TIP) (o <https://www.dvrpc.org/tip/>), como la herramienta de mapeo principal para ver la ubicación de proyectos cartografiados para proyectos de carreteras, transporte público e interestatales.

Los sistemas de información geográfica (Geographic Information Systems, GIS) son una herramienta de planificación importante que respalda los esfuerzos técnicos y de planificación a nivel estatal, regional, del condado y local. 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.

Los diferentes tipos de proyectos, como mejoras de intersección, reemplazos de puentes o nuevas instalaciones de tránsito, se muestran utilizando varios colores y símbolos en la herramienta de búsqueda en internet del TIP. No se mapean ciertos tipos de proyectos, como el paisajismo de las carreteras, los pagos de arrendamiento por el uso de vías férreas o los estudios preliminares. Estos proyectos no mapeados se pueden ver como una tabla dentro de la herramienta de búsqueda.

La herramienta de búsqueda web TIP tiene varias funciones útiles para buscar y filtrar proyectos por código de calidad del aire (Air Quality, AQ), tipo de fondo y MRP. Los usuarios también pueden activar varias superposiciones, incluidos centros de planificación, centros de carga, corredores del proceso de gestión de la congestión (Congestion Management Process, CMP) e indicadores de desventaja potencial (Indicators of Potential Disadvantage, IPD). Descargue las capas de datos SIG utilizadas en la herramienta de búsqueda web TIP desde nuestro [Centro de datos](#).

## Listado de proyectos regionales de carreteras y transporte público de la DVRPC

Este documento incluye varios listados de proyectos. Los listados de proyectos incluyen los programas de gestión de autopistas, tránsito (PART, PennDOT y SEPTA) e interestatales de Pennsylvania. Los listados de proyectos dentro de los programas de carreteras y transporte público están agrupados por condado y operador de transporte público. Se incluyen proyectos financiados por la FHWA para los condados de Bucks, Chester, Delaware y Montgomery, y la ciudad de Philadelphia; una lista de proyectos que se aplican a varios condados; y proyectos de tránsito para PART, PennDOT y SEPTA.

Tenga en cuenta que todos los proyectos realizados durante los primeros cuatro años (año fiscal 2025 al año fiscal 2028) se considerarán financiados y podrán recibir autorización federal para su financiación. 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 desarrollaron un horizonte restringido de 12 años para proyectos financiados por la FHWA y la FTA con el fin de brindar expectativas y plazos más realistas en los que esperar el avance de los proyectos TIP con costos más realistas. Muchos proyectos que tienen fases dentro de los primeros cuatro años (año fiscal 2025 al año fiscal 2028) también tienen fases (como la construcción) que pueden estar entre el año fiscal 2029 y el año fiscal 2036. Este horizonte de programación restringido a 12 años se ilustra en los listados de proyectos en el documento del TIP.

Los proyectos en negritas son "NUEVOS" en el TIP. Los proyectos en negritas con un asterisco (\*) son proyectos "NUEVO-B" que se han "separado" o derivado de un proyecto existente del TIP. *Los proyectos en negritas y cursivas* son proyectos indicados como "RETORNO", que fueron programados en un TIP anterior, pero que por diversas circunstancias han regresado al TIP del año fiscal 2023

**Tabla 5:** Listado de proyectos del TIP del Bucks County

MPMS	Título del proyecto	MPMS	Título del proyecto
Programa de carreteras: Bucks County			
12923	Extensión de Bristol Road	93445	Mejoras de la Ruta 1 Norte (Sección RC2)
12965	Reconstrucción de Lawn Avenue	93446	Corredor de acceso a la Ruta 1 (Sección RC3)
13240	Puente en Old Bethlehem Road sobre Kimples	<b>99431</b>	<b>Ampliación de la Ruta 663 (Autopista John</b>
13440	Puentes en Allentown Road y PA 663 (2) sobre Licking Creek	102272	Holland Road en Buck Road y Ruta 532
13549	Diseño de US 1 (Puentes) (Sección 03S)	102309	PA 309 sobre Morgan Creek
13635	Mejoras a la intersección de Oxford Valley Road/Lincoln Highway	102664	PA 309 sobre Beaver Run (Puente)
13716	Puente en Headquarters Road sobre Tinicum	104746	West Bridge Street sobre el afluente del río
17918	I-95, Mejoras a transporte público/FLEX (Cornwells Heights)	110091	Puente en King Road sobre Herkaken Creek (CB #54)
57619	Mejoras al corredor de la Ruta 313	110309	Mejoras operativas en rampa de I-95/US 13/PA 132
64778	Reconstrucción de carreteras estatales	110310	Almshouse y Jacksonville Road
64781	Puente en Swamp Road/Pennswood Road sobre un ramal de Neshaminy Creek	110763	Camino de Cold Spring Creamery sobre Branch Pine Run
69823	Puente de Rosedale Road sobre el Arroyo Unami	111565	Puente de Chapman Road sobre Pine Run
74827	Mejoras al canal Delaware	115418	Rotonda en la Ruta 113 y Minsi Trail Road
78516	Reemplazo de puente en Brownsville Road	115419	Rotonda de US 202 y York Road
<b>81295</b>	<b>Mejoras en la intersección de Hulmeville Road y Brown Avenue</b>	116893	Edison Furlong Road sobre Pebble Creek
84256	Puente de Old Street Road sobre SEPTA	118020	Rotonda de Bustleton Pike/Second Street Pike
84258	Pennsylvania Avenue/Delaware Canal	118022	Rotonda de la Ruta 202/179
86244	River Road en Golden Pheasant sobre el Canal	118190	Cruce a nivel de Fairview Avenue
88083	Mejoras a Stoopville Road: Fase 2	119730	Intercambio de autopistas de peaje I-95, I-295,
90550	Creamery Road y Tohickon Creek (Puente)	119977	Intercambio de autopistas I-95, I-295 y PA Turnpike, Etapa 3: Reemplazo del puente sobre
92641	Dublin Pike sobre el Morgan Creek	<b>120912</b>	<b>Puente de Trumbauersville Road sobre el Unami Creek</b>

Fuente: DVRPC, 2024

**Tabla 6:** Listado de proyectos del TIP del Chester County

MPMS	Título del proyecto	MPMS	Título del proyecto
Programa de carreteras: Chester County			
14134	Puente en West Bridge Street sobre Amtrak	107553	Mejora del intercambio entre SR30 y Airport Road
14532	US 30, Diseño de reconstrucción de la circunvalación de Coatesville Downingtown	107554	Mejoras en el intercambio de la US30 y la PA82
14580	Reconstrucción de US 1 Expressway: PA 472 a PA 896	107945	Art School Road sobre el puente Pickering Creek (puente)
14581	Reconstrucción de US 1 Expressway: PA 896 a PA 41	110311	Intersección de PA 41 y State Road
14652	Dutton Mill sobre el Ridley Creek (CB #157)	110312	Mejoras a la intersección de Baltimore
14698	US 422, Reconstrucción (M2B)	110765	Pickering Dam Road sobre el Branch Pickering Creek
47979	North Valley Road sobre Amtrak	111572	Proyecto de muro de contención de St. Peter's
64220	Reconstrucción de US 422 Expressway (M03)	111761	Mejoras del paisaje urbano de Lincoln Highway
78617	PA 41 sobre White Clay Creek	113307	Reconstrucción de US 1 Expressway: Límite de PA/MD a PA 472
<b>81744</b>	<b>Sendero del valle de Chester: Fase 1 de P&amp;T</b>	113312	Reconstrucción de US 1 Expressway: PA 41 a Schoolhouse Road
<b>82075</b>	<b>Pocopson Road en Street Road</b>	114166	Mejoras en PA 401 y Valley Hill Rd (CMAQ)
84284	Doe Run Road/Buck Run (Puente)	115423	Mejoras de seguridad al corredor de la Ruta 23
86276	Township Road sobre el ramal occidental de Big	117999	Thomas Road sobre el Trout Creek (CB#300)
86301	Lancaster Avenue/Brandywine Creek	118024	Distribuidor vial de US 202 y High Street
86302	Puente en Ewing Road sobre White Clay Creek	118025	PA 100 en dirección al norte en Exton Station
87781	US 30, Circunvalación de Coatesville Downingtown (CER-Sección Oriental)	118183	Cruce de ferrocarril en Lake Road West
98035	Water Works Road sobre Rock Run	<b>118184</b>	<b>Cruce ferroviario de Lake Road East</b>
98039	Ship Road sobre Valley Creek (Puente)	118185	Cruce de la Woodland Avenue
98041	Birchrund Road sobre Birch Run (Puente)	118186	Cruce de Kimble Road
98042	Conestoga Road sobre el Pickering Creek	118188	Cruce a nivel de Mt. Pleasant
98223	Creek Road sobre Pickering Creek (Puente)	118189	Cruce ferroviario de Crawl Toot Road
98224	Spring City Road sobre Stony Run (Puente)	118552	Camino del puente de Harvey sobre el puente oeste de Brandywine Creek (CB #92)
102708	Mejoras a PA 41 en PA 841	<b>119786</b>	<b>Paso a nivel de Unionville Road</b>
<b>103589</b>	<b>Puente del condado nro. 38 Pusey Mill Road sobre Big Elk Creek</b>	<b>120957</b>	<b>Intersección de North Caln Road/Olive Street y Lincoln Highway.</b>
107551	Intersección SR30/SR10 a Business 30		

Fuente: DVRPC, 2024

**Tabla 7: Listado de proyectos del TIP del Delaware County**

MPMS	Título del proyecto	MPMS	Título del proyecto
Programa de carreteras: Delaware County			
15183	Puente en Station Road sobre Chester Creek (CB #234)	103217	Cruce a nivel de Main Street
15251	Distribuidor vial, intersección y mejoras viales a US 1 y PA 352	103521	Reed Road sobre Whetstone Run (CB #36)
15278	Puente de Chester Pike/9 <sup>th</sup> Street sobre el Arroyo Darby (CB #146)	103528	Mattson Road sobre el ramal oeste del Chester Creek
47147	3rd Street Dam sobre Broomall Lake	104343	US 322 sobre CSX
57773	Puente de Lloyd Street sobre la línea ferroviaria Wilmington Newark de Amtrak/SEPTA (CB)	104879	Reemplazo del puente en Cheyney Road
69665	Puente en South Creek Road sobre Brandywine Creek	107642	Corredor de Smithbridge Road
69817	US 322, de Featherbed Lane a I-95 (Sección 102)	108910	Reducción de ruido de I-95
79329	Extensión de Bridgewater Road	110951	Mejoras de seguridad al corredor MacDade Boulevardd
<b>82050</b>	<b>Puente en la 6<sup>th</sup> Street sobre Chester Creek</b>	111022	Mejoras de seguridad al corredor de Chichester Avenue
<b>82069</b>	<b>PA 291 Calles completas: De Irving Street a Ridley Circle</b>	113251	Preferencia ferroviaria en Highland Avenue
84269	Victory Avenue sobre la Ruta 100 de SEPTA	114034	US 322: Distribuidor vial de Chelsea Parkway a Market Street (Sección 103)
88400	US 1, del límite del Chester County a Pole Cat Road	114102	West Chester Pike y 476 (CMAQ competitivo)
92323	Wanamaker Avenue sobre el Darby Creek (Puente)	114112	ITS de bypass de medios (CMAQ competitivo)
92324	Gov Printz Boulevard sobre Conrail (Puente)	115426	Mejoras de seguridad al corredor de Haverford Road
92808	Marshall Road sobre el Arroyo Cobbs (Puente)	115427	Mejoras de seguridad al corredor de
93105	State Rd sobre Darby Creek (Puente)	118006	Ridley Creek Road sobre un ramal del Arroyo Ridley
95429	Mejoras al área de la intersección de US 202 y US 1	118029	Rotonda en Bethel
98216	Michigan Avenue sobre el Little Crum Creek (CB# 210)	118030	Sendero Newtown
98217	Hilldale Road sobre Darby Creek (CB# 149)	118494	Plan de Implementación de Ciclovías del Este del Delaware County (TOP)
98218	South Avenue sobre Muckinipattis Creek (Puente Mulford) (CB# 142)	<b>119435*</b>	<b>Mejoras en la SR 452/I-95*</b>
99668	Mejoras al drenaje de PA 291	<b>119917*</b>	<b>Mejora de la intersección de Concord Road,</b>

Fuente: DVRPC, 2024

**Tabla 7:** Lista de proyectos TIP del Delaware County (continuación)

MPMS	Título del proyecto	MPMS	Título del proyecto
Programa de carreteras: Delaware County			
120374*	Mejora de la intersección de Concord Road y Bridgewater Road (Sec. BWI)*	120910	Avenida Kedron sobre el puente hacia Stony Creek
120688*	Diseño preliminar de la sección DMB de la SR 3007 para las mejoras en la intersección de Concord Road, McDonald Blvd y Concord Road, Sunfield Drive*		

Fuente: DVRPC, 2024

**Tabla 8:** Listado de proyectos del TIP del Montgomery County

MPMS	Título del proyecto	MPMS	Título del proyecto
Programa de carreteras: Montgomery County			
16150	Puente en Tookany Creek Parkway sobre Tookany Creek	64795	Ampliación de Belmont Road/Rock Hill Road: Rampas de I-76 a Rock Hill Road
16214	PA 611, Old York Road sobre SEPTA R3	64798	Puente en North Narberth Avenue sobre Amtrak/SEPTA (CB)
16408	Puente en Fruitville Road sobre Perkiomen Creek (CB #232)	66952	Reubicación de PA 23/Valley Forge Road y North Gulph Road (2NG)
<b>16438</b>	<b>Proyecto de conexión en PA 309, Fase I</b>	72355	Puente en Valley Green Road sobre Wissahickon Creek
16577	Ridge Pike: Harmon Road a Crescent Avenue	74813	Mejoras en aceras peatonales de Ambler
16665	US 202, Markley Street en sentido sur (Sección 500)	<b>81785</b>	<b>Cross County Trail East: Sección A</b>
16738	US 422 Expressway Sección M1B	<b>82083</b>	<b>Sendero Cross County: Sendero Wissahickon: Fort Washington Station de SEPTA</b>
48172	PA 23 Puente de Moore a Allendale y Trout Creek Road	<b>82084</b>	<b>Cross County Trail East: Sección B</b>
48174	PA 63, Ruta Welsh	83742	Puente en Keim Street sobre Schuylkill River
48175	Ridge Pike: Belvoir Road a Chemical Road	92637	Pleasant View Road/Sanatoga (Puente)
48187	Henderson/Gulph Road ampliación cerca de las rampas a I-76	92839	Puente en Ridge Pike sobre Norfolk Southern RR (CB: #257)
<b>57176</b>	<b>Puente PA 611 sobre las rampas de intercambio de Willow Grove de PA Turnpike</b>	98037	Niantic Road sobre Perkiomen Creek (Puente)
63486	US 202, Johnson Highway a Township Line Road (61S)	102273	Realineación de la intersección en Ridge/Germantown: Fase 1, cruce de

Fuente: DVRPC, 2024

**Tabla 8:** Listado de proyectos del TIP del Montgomery County (continuación)

MPMS	Título del proyecto	MPMS	Título del proyecto
Programa de carreteras: Montgomery County			
103371	Reemplazo del puente en Woodmont Road (CB #10)	115428	Mejoras de seguridad a las intersecciones de Sumneytown Pike
103372	Waverly Road sobre Tacony Creek (Puente del condado #275)	115429	Rotonda de Belmont Avenue y St. Asaphs Road
103440	Reemplazo del puente en Penllyn Pike (CB #289)	117963	Old Allentown Road sobre un ramal del Arroyo Towamencin
105803	Conexión de PA 309: Souderton Pike a PA 309	117965	Sendero de la Liberty Bell P3
110313	Puente en Belmont Avenue sobre Schuylkill River (CB #200)	118005	Black Rock Road sobre un tributario del Río Schuylkill
110315	Mejoras viales en Philmont Avenue/Tomlinson Road/Pine Road: Intersección de 6 puntos	118031	PA 29 y PA 113
110444	Ridge Pike: Carril escolar a Belvoir Road (Puentes CB #0 y TPK DB-116)/Puentes en área del distribuidor vial	118032	Reconstrucción de los dos sentidos de DeKalb Street
110761	Gilbertsville Road sobre un ramal del Ministers Creek	118033	Conexión HT4 de PA 309
110762	Reemplazo de puente en Perkiomenville Road sobre Sciota Creek	118187	Cruce a nivel de Central Avenue
110971	Mejoras de seguridad en Main Street	119481	Extensión del sendero Cross County
114172	Extensión del sendero CC de Dreshertown Road (CMAQ competitivo)	<b>120911</b>	<b>Carretera Dreshertown sobre el puente Sandy Run</b>
114948	Mejoras a la intersección de Lancaster Avenue y Remington Road		

Fuente: DVRPC, 2024

**Tabla 9:** Listado de proyectos del TIP del Philadelphia County

MPMS	Título del proyecto	MPMS	Título del proyecto
Programa de carreteras: Philadelphia County			
17215	70 <sup>th</sup> , 71 <sup>st</sup> , 72 <sup>nd</sup> Streets sobre Amtrak	108099	Puente en Falls Road
17678	Spring Garden Street sobre Amtrak	108129	MLK Drive sobre Schuylkill River (Puente)
57902	Concepto de mejoras de 3R en toda la ciudad	110314	Viaducto de 30th Street sobre 30th Street Lower (Puente)
69828	Puentes en Market Street (2) sobre Schuylkill	110958	Rotonda de Castor Avenue
69909	Puente en Willits Road sobre Wooden Bridge Run	111194	Mejoras de seguridad al corredor de Castor Avenue
70231	Reconstrucción de Swanson Street	111515	Puente en Cherokee Street sobre Valley Green Road
72597	Mejoras de seguridad en el Puente Benjamin Franklin	112500	3R 110 en toda la ciudad
78757	JFK Boulevard en 32nd Street sobre SEPTA (Estación de 30th Street) (Puente)	112525	3R 111 en toda la ciudad
79832	Proyecto de vía verde en North Delaware Riverfront, Sec 3	112527	Rampas de ADA en toda la ciudad, 3
<b>81219</b>	<b>25<sup>th</sup> Street: Washington Avenue a Passyunk Avenue</b>	114173	Carriles de cruce de Roosevelt Boulevard (CMAQ competitivo)
81292	Frankford Avenue/Arroyo Frankford (Puente)	115434	Mejoras de seguridad al corredor de Frankford Avenue
87784	Aramingo/Harbison: De Church Street a Amtrak (sección BS3)	115435	Mejoras de seguridad al corredor de 63 <sup>rd</sup> Street
91490	Patrulla de servicio a autopistas: Philadelphia	115440	Mejoras de seguridad al corredor de Washington Lane
92554	Ridge Avenue sobre Amtrak (Puente)	115442	Mejoras de seguridad al corredor de Vine Street
96223	Sincronización de semáforos de Philadelphia	115444	Mejoras de seguridad al corredor de Wyoming Avenue
98229	59 <sup>th</sup> Street sobre Amtrak (Puente)	115445	Mejoras de seguridad al corredor de 5 <sup>th</sup> Street
98230	Tabor Road sobre Tacony Creek (Puente)	116807	Rampas de ADA en toda la ciudad 4
103563	I-95: Extensión de la Delaware Avenue	117341	Desarrollo del proyecto Penn's Landing: Desarrollo local
105290	Mejoras operativas en el sentido este del Puente Ben Franklin	117966	Zona lenta del Overbrook Education Center
106264	I-95 Central Access Philadelphia (CAP)/Acceso al río	<b>118034</b>	<b>Spring Garden Connector</b>
107648	Semáforos de reformato de North 5 <sup>th</sup> Street	118035	Mejoras a 5 <sup>th</sup> Street

Fuente: DVRPC, 2024

**Tabla 9:** Listado de proyectos del TIP del Philadelphia County (continuación)

MPMS	Título del proyecto	MPMS	Título del proyecto
Programa de carreteras: Philadelphia County			
118359	Acera de Logan Square	119836	US 1: Adams Avenue: Antigua Carretera Lincoln
118496	Proyecto de calle completa del portal del tranvía de Woodland Avenue (arriba)	<b>120762*</b>	<b>Cobbs Creek Parkway: Mercado. Bosque*</b>
119437	Great Streets Philadelphia RAISE 22	<b>120940</b>	<b>Rampas ADA del Philadelphia County</b>
119480	Estudio del Roosevelt Boulevard	120993	Zonas escolares del norte de Philadelphia RAISE 23
119822	US 1: Broad Street-Adams Avenue		

Fuente: DVRPC, 2024

**Table 10:** Listado de proyectos del TIP de diversos condados

MPMS	Título del proyecto	MPMS	Título del proyecto
Programa de carreteras: Diversos condados			
16178	Tareas de gestión de construcción	82091	Actualización de la arquitectura de la red ITS, fase 1: concentradores PA 309
48201	Programa competitivo CMAQ de la DVRPC	<b>82095</b>	<b>Mejoras sistémicas: Tratamiento de superficies de alta fricción</b>
51095	Integrador del programa ITS	82124	Implementación de ITS en PA 100 y Hanover
57927	Iniciativas de seguridad regional (HSIP)	82216	Concepto de reserva para NHPP
63406	Mejoras a carriles ciclistas y arcenes	83743	Concepto de rampas de ADA
64984	Concepto del Programa de Alternativas de	84318	Concepto de reserva para CAQ
65109	Transporte público Flex: SEPTA	84457	Programa de retiro de semáforos
75854	Servicios de gestión de programas del distrito "A"	92182	Patrulla de servicio de autopistas de los condados suburbanos 13 a 16
75855	Servicios de gestión de programas del distrito "B"	95447	Concepto de puentes de condados
79927	Concepto de reserva para carreteras: STP	<b>96069</b>	<b>Grupo de puentes del condado de Bucks y</b>
79929	Concepto de reserva para carreteras: STP	102105	Concepto de puentes municipales
79980	Concepto de reserva para puentes	102275	Concepto de estudio
<b>82087</b>	<b>Concepto de reserva para STU</b>	102665	Concepto de mejora de semáforos
<b>82088</b>	<b>Mejoras sistémicas para usuarios vulnerables</b>	105291	Concepto de The Circuit
<b>82089</b>	<b>Mejoras sistémicas: Contramedidas en sentido contrario</b>	106648	Concepto de socavones

Fuente: DVRPC, 2024

**Tabla 10:** Lista de proyectos TIP de varios condados (continuación)

MPMS	Título del proyecto	MPMS	Título del proyecto
Programa de carreteras: Diversos condados			
106649	Permisos de aguas pluviales/Diseño de mitigación ambiental	115974	Asistencia en modelado al distrito 6 2022-2023
106654	Gestión de Demanda de Transporte (Transportation Demand Management, TMA) I-95	117904	Iniciativa de Transporte y Desarrollo Comunitario de Pennsylvania (Transportation
109847	Desinversión en derechos de paso 6-0	117912	PA SHRPP
113257	Control de publicidad en exteriores	117928	Programa de Opciones de Viaje (Travel Options Program, TOP)
<b>113416</b>	<b>Rehabilitación de puentes de arco de hormigón (US 1)</b>	117929	Programa base de gestión de la demanda de transporte (Transportation Demand
113813	Rehabilitación de puentes en grupo de HB1	117930	Programa base de gestión de la demanda de transporte (TDM) de Pennsylvania Administración y Servicios de Viajeros 2022-3023
115964	Operaciones de transporte 22-23	117931	Administración Competitiva Regional TOP 2022-2023
115965	Ingeniería o Gestión de Proyectos TAP 2022-2023	117997	Concepto del programa de inversión en puentes
115966	Ingeniería o Gestión de Proyectos CMAQ 2022-2023	118015	Concepto de CMAQ FLEX para proyectos importantes de SEPTA
115968	Monitoreo de viajes 2022-2023	1180336	Concepto de HSIP de apoyo
115969	Coordinación Regional de SIG 2022-2023	119299	Partida presupuestaria del Programa de Reducción de Carbono
115970	Servicios suplementarios de acciones para la calidad del aire	<b>120934</b>	<b>Rampas ADA de los condados de Bucks y Montgomery</b>
115971	Gestión y operación de los sistemas de transporte (Transportation Systems	<b>120938</b>	<b>Rampas ADA de los condados de Chester y Delaware</b>
115972	Asistencia en planificación de I-95	<b>120942</b>	<b>Remediación MS4 y 105</b>
115973	Mejorar y mantener las herramientas de pronóstico de viajes 2022-2023		

Fuente: DVRPC, 2024

**Tabla 11:** Listado de programas de transporte público del TIP

MPMS	Título del proyecto	MPMS	Título del proyecto
Autoridad de Transporte del Sureste de Pennsylvania (SEPTA)		Pottstown Area Rapid Transit	
15407	Estación intermodal de Villanova	59935	Asistencia con capital de operación - Pottstown Area Rapid Transit (PART)
59966	Programa de arrendamiento de activos de capital	95739	Mejoras de capital para transporte
59973	Programa de renovación de flotilla utilitaria: Vehículos sin ingresos	BPT del PennDOT	
60275	Servicio de deuda	87534	Estación de tren de Coatesville
60335	Estaciones de City Hall/15th Street		
60540	Mejoras en estacionamientos		
60574	Centro de Transporte Paoli		
60582	Programa de mejora de vehículos		
60599	Compra de vehículos de paratransito		
60611	SEPTA Key (Sistema de cobro de pasajes/Nuevas tecnologías de pago)		
60638	Adquisición de vagones y locomotoras de ferrocarril regional		
60651	Mejoras en subestaciones y energía eléctrica		
73214	Centro de Transporte Ardmore		
77183	Programa de estaciones de transporte público y trenes regionales		
90497	Programa de seguridad y renovación de		
90512	Programa de compra de autobuses de SEPTA		
93588	Estación Exton		
95402	Programa de puentes		
102565	Programa de mejora de vías		
102567	Programa de techos		
102569	Instalaciones de mantenimiento y transporte		
102571	Mejoras en comunicaciones, semáforos y		
115472	Proyectos significativos		
<b>121366*</b>	<b>Programa de Resiliencia y Sostenibilidad*</b>		
<b>121367*</b>	<b>Programa Seguro, Limpio y Protegido*</b>		

Fuente: DVRPC, 2024

**Tabla 12:** Listado de programas de gestión de interestatales

MPMS	Título del proyecto	MPMS	Título del proyecto
Programa de gestión de interestatales: Delaware County			
15477	Distribuidor vial de I-95/322/Conchester Highway/Mejoras (322)		
104821	I-476 Gestión de traslados		
112298	I-476: Intercambio de la I-76 con MacDade Boulevard		
Programas de gestión de interestatales: Montgomery County			
106662	Gestión integrada del corredor de I-76		
116838	Carriles flexibles de la I-76: US 202 a la I-476		
116839	Carril flexible de la I-76 en sentido oeste: US 1; Belmont Avenue		
Programa de gestión de interestatales: Philadelphia County			
17821	I-95: Shackamaxon Street a Ann Street (GIR) - Diseño	103553	I-95: Carrera a Shackamaxon 2 (GR6)
46959	Administrador de revisión del diseño de la I-95	103556	I-95 ATMS (GR9)
47811	Diseño de Bridge Street (Sección BSR) (IMP)	103557	I-95 en sentido norte: Ann Street a Wheatsheaf Lane (AF3)
47812	I-95: Distribuidor vial Betsy Ross (BRI): Diseño (IMP)	103558	I-95 en sentido sur: Ann Street a Wheatsheaf Lane (AF4)
47813	I-95: Ann Street a Wheatsheaf Lane (AFC)	103559	I-95: Betsy Ross Mainline en sentido sur (BR4)
79828	I-95 en sentido norte: Carrera a Shackamaxon (GR5)	103560	I-95: Puentes de Conrail en la sección de Betsy Ross (BR5)
79905	I-95: Betsy Ross Mainline (BR3)	103561	I-95: Drenaje del distribuidor vial de Betsy Ross (BR6)
79908	I-95: Kennedy a Levick (Sección BS1) (IMP)	114876	Concepto de estudios
79910	I-95: Margaret a Kennedy (Sección BS2) (IMP)	115687	I-95: Distribuidor vial de las avenidas Allegheny
81225	Rehabilitación del puente Girard Point: Fase 1	115805	I-95: Rehabilitación de puente: Island Avenue hasta el Philadelphia Navy Yard
98207	Gestión de la congestión de I-95	116391	I-95: Rehabilitación de puente

Fuente: DVRPC, 2024



## CAPÍTULO 5:

# Obtenga más información y aporte sus ideas

La DVRPC invita al público a aportar sus comentarios sobre el TIP y los proyectos específicos para el estado, el condado, el tránsito y el personal de la DVRPC mediante su proceso continuo de participación pública.

El período de comentarios públicos para el TIP del año fiscal 2025 de la DVRPC para Pennsylvania se abrió el 23 de mayo de 2024 y cerró el 24 de junio de 2024 a las 5:00 p. m. (hora local).

Los comentarios pueden enviarse en línea a través de la aplicación de comentarios/búsqueda/mapa de TIP en [www.dvrpc.org/tip/](http://www.dvrpc.org/tip/) y están disponibles en el Apéndice H del Anexo TIP en [www.dvrpc.org/tip/pa25/appendix%20h.pdf](http://www.dvrpc.org/tip/pa25/appendix%20h.pdf)

La DVRPC cree firmemente que la participación pública significativa produce mejores resultados de planificación. La participación pública es un proceso, no un evento único. La DVRPC ofrece múltiples oportunidades para que una amplia variedad de partes interesadas, incluidas las poblaciones vulnerables e históricamente marginadas, los funcionarios públicos y el sector privado, brinden comentarios y se mantengan informados sobre las decisiones de planificación y programación del transporte. Al incorporar información local, experiencias vividas de los residentes y conocimientos especializados en la materia, los planes son más implementables, beneficiosos y sostenibles.

El período de comentarios públicos para el Borrador del TIP de la DVRPC para el año fiscal 2025 para Pennsylvania se abrió el 23 de mayo de 2024 a las 5:00 p. m. (hora local) y cerró el 24 de junio de 2024 a las 5:00 p. m. (hora local). Se llevó a cabo una reunión híbrida (presencial y virtual) en las oficinas de la DVRPC y una reunión virtual en la siguiente dirección web con el propósito de informar a las partes interesadas sobre cómo hacer comentarios públicos sobre el Borrador del TIP del año fiscal 2025 de la DVRPC:

### REUNIÓN SOLO EN LÍNEA:

Lunes 10 de junio de 2024, de 6:00 p. m. a 7:30 p. m.

Inscripción vía: [dvrpc.zoom.us/webinar/register/WN\\_b815VljZReqjdllKJF\\_gEw#/registration](https://dvrpc.zoom.us/webinar/register/WN_b815VljZReqjdllKJF_gEw#/registration)

o visitando el calendario de eventos de la DVRPC: [www.dvrpc.org/calendar/](http://www.dvrpc.org/calendar/)

Después de registrarse, los asistentes recibieron un correo electrónico de confirmación con información sobre cómo unirse al seminario web.

### REUNIÓN HÍBRIDA:

Martes 11 de junio de 2024 de 6:00 p. m. a 7:30 p. m.

Inscripción para asistentes presenciales y online a través de:

[dvrpc.zoom.us/webinar/register/WN\\_8JQuiSpLQKe5BQjw3DV1pA](https://dvrpc.zoom.us/webinar/register/WN_8JQuiSpLQKe5BQjw3DV1pA)

o visitando el calendario de eventos de la DVRPC: [www.dvrpc.org/calendar/](http://www.dvrpc.org/calendar/)

Sala de conferencias de la DVRPC

190 N Independence Mall West

Philadelphia, PA 19106

Instrucciones: [www.dvrpc.org/directions/](http://www.dvrpc.org/directions/)

Se sirvió una cena para los asistentes presenciales; también hubo una opción en línea disponible para hacer comentarios públicos.

Se proporcionó interpretación cuando se solicitó. Todas las preguntas se enviaron a [public\\_affairs@dvrpc.org](mailto:public_affairs@dvrpc.org) o al 215.592.1800.

Si bien no era obligatorio, se sugirió a aquellos interesados en asistir a la reunión presencial que confirmen su asistencia llamando al 215-592-1800 o [public\\_affairs@dvrpc.org](mailto:public_affairs@dvrpc.org). Para la reunión en línea, la información de registro estaba disponible en el calendario de eventos de la DVRPC en [www.dvrpc.org/calendar/2024/6](http://www.dvrpc.org/calendar/2024/6). Si bien los participantes debían registrarse previamente, fueron aprobados automáticamente y pudieron registrarse y unirse a la reunión hasta que esta finalizara. Además, las personas que querían participar pero no tenían acceso a internet o teléfonos inteligentes pudieron llamar por teléfono. Cualquier persona que necesitara adaptaciones, como subtítulos o interpretación para cualquiera de las reuniones, debía comunicarse con la Oficina de Comunicación y Participación (Office of Communications & Engagement) de la DVRPC a [public\\_affairs@dvrpc.org](mailto:public_affairs@dvrpc.org) o al 215-592-1800. El sitio de internet de la DVRPC ([www.dvrpc.org](http://www.dvrpc.org)) es una herramienta vital de acercamiento al público y tiene un propósito útil durante el ciclo de actualización del TIP. El documento borrador TIP completo estaba disponible en el sitio web de la DVRPC, incluida la fecha y el lugar de las reuniones públicas presenciales y virtuales y otra información general. Las personas podían descargar o acceder a los materiales vigentes del TIP en cualquier momento. Los comentarios públicos también pueden enviarse de tres maneras: en línea, por correo electrónico o por correo postal. La forma más rápida y directa de enviar comentarios era en línea, como parte de una herramienta web mejorada de mapeo interactivo y comentarios públicos ubicada en [www.dvrpc.org/tip/](http://www.dvrpc.org/tip/). Los usuarios podían oprimir el botón "Submit a comment" (Enviar un comentario) para hacer comentarios generales y específicos sobre los proyectos.

Además, el público puede enviar comentarios por correo electrónico a [tip@dvrpc.org](mailto:tip@dvrpc.org), o mediante correo postal de EE. UU. dirigido a:

**TIP Comments**  
**Oficina de Comunicación y Participación**  
**Comisión Regional de Planificación del Valle de Delaware**  
**190 N. Independence Mall West, 8th Floor**  
**Philadelphia, PA 19106**

Los comentarios recibidos por correo debían estar franqueados a más tardar el 24 de junio de 2024. Si una persona necesitaba ayuda para enviar un comentario por escrito, se le indicó que se comunicaran con la Oficina de Comunicación y Participación de la DVRPC al 215-592-1800 o en [public\\_affairs@dvrpc.org](mailto:public_affairs@dvrpc.org). Los siguientes periódicos publicaron avisos legales que explican el proceso de comentarios públicos: *Philadelphia Inquirer*, *Philadelphia Tribune* y *Al Dia*. La DVRPC utiliza con frecuencia las redes sociales ([Facebook](#), [X](#) e [Instagram](#)) durante el período de comentarios públicos para captar el interés y la atención del público. Por ejemplo, la DVRPC destacó diferentes proyectos y datos en publicaciones en redes sociales. Para aquellos que no tenían acceso a Internet, los documentos estaban disponibles en la oficina de la DVRPC en el edificio del American College of Physicians Building de Philadelphia. Se pidió al público que llamara al (215) 592-1800 para solicitar acceso. Las copias impresas de los documentos TIP también estaban disponibles en ciertas bibliotecas públicas de la región que se enumeran en la Tabla 1 "Bibliotecas que muestran el TIP del año fiscal 2025 de la DVRPC para Pennsylvania". Se encuentra en el documento principal del TIP (publicación nro. 25002). Una vez finalizado el período de comentarios públicos, el personal de la DVRPC recopiló las respuestas a cada comentario público de la agencia correspondiente. Solo se proporcionaron respuestas a los comentarios enviados por escrito durante el período de comentarios públicos.

# Aspectos destacados del Programa de Mejora del Transporte (TIP) de la DVRPC para Pennsylvania (año fiscal 2025 al año fiscal 2028)

**Número de publicación:** 25004

**Fecha de publicación:** Agosto de 2025

**Área geográfica cubierta:**

Sureste de Pennsylvania (condados de Bucks, Chester, Delaware, Montgomery y Philadelphia)

**Palabras clave:**

Calidad del aire, Bicicletas y peatones, Ley Bipartidista de Infraestructura, BIL, BOF, Programa de Inversión en Puentes, Puentes Fuera del Sistema, Puentes, BRIP, CMAQ, CMP, Conformidad, Mitigación de la Congestión y Calidad del Aire, Proceso de Gestión de la Congestión, DRPA/PATCO, Justicia ambiental, Ley FAST, Proyectos financiados por el gobierno federal, Ley para Arreglar el Transporte Terrestre de Estados Unidos, Movimiento de Mercancías, Programa de Mejoras de la Seguridad Vial, Carreteras, HSIP, Indicadores de Desventajas Potenciales, Ley de Inversiones en Infraestructura y Empleos, IJJA, IPD, MAP-21, Avanzar hacia el Progreso en el siglo XXI, Programa Nacional de Transporte de Carga, Red Nacional de Carreteras para el Transporte de Carga, Programa de Rendimiento de las Carreteras Nacionales, NFP, NHFP, NHPP, PART, PennDOT, Bureau of Public Transit del PennDOT, Pennsylvania Department of Transportation, Transporte Rápido del Área de Pottstown, Participación pública, Pasos a Nivel de Ferrocarril y Carreteras, Rutas Seguras a la Escuela, SAFETEA-LU, SEPTA, STP, STBGP, STU, Programa de Subvenciones en Bloque para el Transporte Terrestre, TA, Programa de Transporte Terrestre, Programa de Transporte Terrestre, TASA, TDM, TEA-21, TIP, Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964, Transporte público, Transporte, Alternativas de Transporte, Gestión de la Demanda de Transporte, Ley de Equidad en el Transporte para el siglo XXI, Programa de Mejora del Transporte

**Síntesis:**

El documento Aspectos destacados del programa de mejora del transporte (TIP) de la DVRPC del año fiscal 2025 para Pennsylvania 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. Además, 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 Pennsylvania de la DVRPC que buscará financiamiento federal entre los años fiscales 2025 y 2028. El documento de Aspectos destacados incluye un resumen financiero de fondos por condado y operador, además de una sección sobre cómo, cuándo y dónde hacer comentarios sobre el TIP del año fiscal 2025 de la DVRPC para Pennsylvania.

**Personal de contacto:**

Richard Murphy, Jr.  
Gerente, Office of TIP Development and  
Maintenance  
215.238.2946  
rmurphy@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)

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