

Año fiscal 2026

Programa de trabajo de planificación unificada

Junio de 2025

Commonwealth of Pennsylvania

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

State of New Jersey

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



Año fiscal 2026 | Programa de trabajo de

Capítulo 1: Introducción



Índice

Capítulo 1: Introducción

Introducción	7
Prioridades de planificación que enfrenta la región	8
Proceso de desarrollo del UPWP	8
Organización del documento UPWP	9
Requisitos de la legislación federal	10
Coordinación con los gobiernos miembros y otros socios de planificación	11
Programa de apoyo regional de planificación de carreteras (SRHPP), Programa de apoyo de transporte público (TSP) y Sistema de información geográfica (GIS)	12
Presupuesto y financiamiento del UPWP	13
Fondos del Programa de mejora del transporte (TIP) para actividades del UPWP	15
Tablas resumidas de financiamiento	16
Funciones y responsabilidades de la agencia	20
Comités de trabajo de la DVRPC	25
Áreas del programa del UPWP	27
Vinculaciones con el UPWP	36
Figuras	
Figure 1: Long-Range Plan Goals	38
Tablas	
Table 1: Funding Summary	17
Table 2: Project Funding by Source	18

Table 3: Federal Planning Factors	399
Table 4: MPO Regional Planning Process Requirement Milestones	40

Comisión Regional de Planificación del Valle de Delaware

Programa de trabajo de planificación unificada para el año fiscal 2026.

Introducción

El programa de trabajo de planificación unificada (UPWP, por sus siglas en inglés) del año fiscal 2026 para la Comisión de Planificación Regional del Valle de Delaware (DVRPC, por sus siglas en inglés) incorpora los programas de planificación y las actividades de apoyo de la DVRPC y sus gobiernos miembros para el período del 1 de julio de 2025 al 30 de junio de 2026. La DVRPC desarrolla anualmente un UPWP con sus socios de planificación para reflejar las necesidades de planificación de corto alcance de la región.

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



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

Además de su fórmula de fondos, DVRPC tiene la fortuna de recibir otros fondos federales, estatales, locales y privados para llevar a cabo una lista sólida y completa de actividades de planificación regional. Es este complemento total de recursos financieros el que brinda apoyo para las actividades de planificación prioritarias propuestas por nuestros gobiernos miembros y partes interesadas, y que se detallan en este programa de trabajo de planificación unificada del año fiscal 2026.

Prioridades de planificación que enfrenta la región

Las regulaciones de planificación metropolitana promulgadas a través de la Ley de Inversión en Infraestructura y Empleos (IIJA, por sus siglas en inglés) estipulan que cada MPO deberá desarrollar un UPWP que incluya una explicación de las prioridades de planificación que enfrenta el área metropolitana. Las prioridades de planificación que enfrenta la región de la DVRPC pueden identificarse al observar las solicitudes anuales de nuevos proyectos de planificación que son presentados por la Junta de la DVRPC y otras partes interesadas durante el proceso de desarrollo de UPWP. Para el programa de trabajo del año fiscal 2026, muchas solicitudes de estudios de planificación cubrieron temas similares, como mejorar la eficacia y el acceso del transporte público, favorecer las mejores en infraestructura para bicicletas y peatones, hacer conexiones entre el transporte y el uso de suelo, elaborar planes para el transporte de carga y reunir datos, incluido el monitoreo de viajes y las encuestas de intercepción, para permitir la realización de análisis impulsados por datos. Muchas de estas solicitudes abordaron temas similares, que incluyeron vivienda, energía limpia, salud y resiliencia comunitaria, calidad del aire y soluciones para la pobreza. Estas prioridades de planificación siguen de cerca los factores de planificación de la ley IIJA y las áreas de énfasis de los departamentos de transporte estatales (DOT, por sus siglas en inglés).

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

Proceso de desarrollo del UPWP

El personal de la DVRPC inicia el proceso de desarrollo del UPWP del año siguiente en el período de julio a septiembre, ya que las reuniones iniciales de coordinación individuales se programan con los gobiernos miembros, el DOT estatal y los operadores de transporte público. Estas reuniones de coordinación son una forma útil para que los socios comiencen a pensar en sus posibles ideas de proyectos y cómo esas ideas se relacionan con los proyectos actuales u otros problemas de planificación emergentes. Se recomienda a los socios que tomen en cuenta las ideas regionales, además de las de los estudios de planificación que abordan problemas locales, que en cualquier caso deben ser congruentes con los objetivos y los principios del plan a largo plazo adoptado actualmente por la DVRPC. A lo largo de septiembre y mediados de octubre, el personal trabaja con nuestros socios de planificación para refinar y presentar propuestas de sus proyectos considerando, las prioridades locales y regionales emergentes, así como la continuación de los proyectos prioritarios en curso. En una reunión del Comité del Programa de Trabajo de la Junta en octubre, los socios presentan sus ideas de proyectos y los proyectos prioritarios se seleccionan para la selección inicial. Durante noviembre, el personal trabaja con los socios para refinar los alcances de los proyectos seleccionados al considerar fuentes potenciales y montos de financiamiento. A principios de diciembre, el personal presenta el documento de borrador del UPWP en la reunión

de la Junta de la DVRPC, en la que se le pide a la Junta que apruebe la publicación del documento para recibir comentarios del público. El período de comentarios públicos permanece abierto por 30 días; durante ese tiempo, el personal de la DVRPC prepara una respuesta a todos los comentarios enviados por los socios, las organizaciones de apoyo o el público en general. El personal presenta los comentarios, las respuestas y el documento modificado a la Junta para su adopción en la reunión de la junta de enero. Tras la adopción de la Junta, el personal incorpora las respuestas a los comentarios, las correcciones editoriales y las tablas finales de financiamiento en un documento administrativo final que se envía a las agencias de financiamiento de la DVRPC en febrero o marzo. El trabajo en el UPWP adoptado para el año fiscal 2026 comienza el 1 de julio de 2025 y, a menos que se indique lo contrario para una tarea determinada, se espera que finalice el 30 de junio de 2026.

Organización del documento UPWP

El Programa de trabajo de planificación unificada del año fiscal 2026 se divide en seis capítulos con dos apéndices:

- El capítulo uno sirve como una introducción a las operaciones y relaciones de la DVRPC con otras organizaciones de transporte y planificación en la región del Valle de Delaware.
- El capítulo dos proporciona detalles de las áreas y proyectos del programa que la DVRPC llevará a cabo durante el año fiscal 2026.
- Los capítulos tres y cuatro contienen el Programa de planificación de carreteras regionales de apoyo (SRHPP, por sus siglas en inglés) y el Programa de apoyo de transporte público (TSP, por sus siglas en inglés), respectivamente. Estos programas proporcionan fondos de la DVRPC para apoyar la participación de nuestros gobiernos miembros en el proceso de planificación regional.
- El capítulo cinco incluye otros proyectos financiados a través del UPWP que llevarán a cabo los gobiernos miembros.
- El capítulo seis ofrece un resumen de proyectos financiados por el Programa de Mejora del Transporte de New Jersey (NJ TIP, por sus siglas en inglés) los cuales se expanden a lo largo de varios años fiscales debido al alcance de trabajo, el proceso de selección de consultores y la medida de participación requerida de varios gobiernos y municipalidades miembros de New Jersey.
- El Apéndice A contiene la Tabla A, que muestra un desglose detallado de las fuentes de financiamiento de New Jersey.
- El apéndice B contiene una lista de siglas utilizadas comúnmente en los procesos de planificación de la DVRPC.

Requisitos de la legislación federal

Como la organización de planificación metropolitana designada por el gobierno federal para la región, DVRPC debe responder a los requisitos de planificación de dos leyes federales: la legislación vigente de autorización del transporte –la Ley de Inversiones en Infraestructura y Empleos (IIJA, por sus siglas en inglés)– promulgada como Título 23 CFR Partes 420 y 450, y las enmiendas a la Ley de Aire Limpio de 1990 (CAAA, por sus siglas en inglés). La IIJA es una ley por \$1.2 billones que se convirtió en ley en noviembre de 2021. Reautoriza la legislación nacional sobre transporte terrestre, agua potable y aguas residuales y dedica miles de millones de dólares a programas de transporte, transmisión de energía, resiliencia, banda ancha y otras áreas. Muchas de las áreas y proyectos de programa establecidos en este UPWP sirven directamente para continuar la implementación de reautorizaciones pasadas, incluidas MAP 21 y la Ley FAST, así como la IIJA.

Bajo la legislación autorizadora vigente, la MPO es un socio en la planificación para el uso de todos los fondos federales de transporte asignados dentro de la región. La ley IIJA también requiere que la MPO produzca y supervise un programa de mejora del transporte, el plan de inversión de capital a corto plazo de la región, que debe ser consistente con el plan a largo plazo de la región y debe servir para implementarlo. El TIP da prioridad a proyectos relacionados con el transporte del Valle de Delaware dentro de las limitaciones de fondos federales que nuestros condados de Pennsylvania y New Jersey pueden esperar recibir dentro de cuatro años.

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

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

Las regulaciones de planificación metropolitana también ordenan que las MPO con una población de más de 200,000 personas deben someterse a una revisión de certificación realizada conjuntamente por la Administración Federal de Carreteras (FHWA, por sus siglas en inglés) y la Administración Federal de Transporte Público (FTA, por sus siglas en inglés) al menos cada cuatro años para determinar si su proceso de planificación de transporte metropolitano cumple con los requisitos de planificación federal. La certificación federal del proceso de planificación es un requisito previo para la aprobación de fondos federales para proyectos de transporte en su área. La revisión de certificación más reciente de la DVRPC se completó en 2023, con la parte de la revisión del sitio en octubre de 2022 y la recepción del informe de revisión de certificación final en febrero de 2023. Con la preparación y distribución del informe final, el proceso de planificación de transporte metropolitano de la DVRPC certificado por FHWA y FTA.

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

Coordinación con los gobiernos miembros y otros socios de planificación

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

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

La DVRPC también responde a las necesidades de otros socios, incluidas agencias estatales y federales, autoridades operativas, fundaciones sin fines de lucro y organizaciones basadas en la comunidad. En consecuencia, la DVRPC realiza anualmente una serie de proyectos especiales financiados bajo una variedad de programas para abordar problemas regionales urgentes. La DVRPC continúa implementando programas como coordinarse con las organizaciones de protección ambiental y espacios abiertos de la región; informar sobre los programas de espacios abiertos financiados localmente en la región; y promover vínculos entre el transporte activo y las comunidades saludables. DVRPC continúa su participación en el programa PennDOT Connects del Departamento de Transporte de Pennsylvania (PennDOT) y continúa las iniciativas de energía limpia y resiliencia en ambos estados que incluyen coordinación, análisis, gestión, desarrollo de herramientas, promoción de compras conjuntas para conservación de energía y asistencia técnica a los gobiernos locales.

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

Programa de apoyo regional de planificación de carreteras (SRHPP), Programa de apoyo de transporte público (TSP) y Sistema de información geográfica (GIS)

Para apoyar la participación de sus gobiernos integrantes en el proceso de planificación regional, la DVRPC transfiere fondos federales a dichos socios, para que desarrollen y mantengan sus programas de planificación y sus datos. Esos fondos también ayudan a favorecer la participación de los socios en los esfuerzos clave de planificación de la región, como el desarrollo del programa de mejora del transporte (TIP), el plan de largo alcance, el programa de control de la congestión, las actividades de gestión del desempeño del transporte y otros esfuerzos de planificación regional. Durante el año fiscal 2026, los programas del SRHPP en Pennsylvania y New Jersey serán financiados por sus respectivos TIP. La fuente de financiamiento del SRHPP de PA será la asignación urbana del Programa de Transporte Terrestre (STP/STU), mientras que el SRHPP de NJ será financiado por el Programa de Subsidio en Bloque para Transporte Terrestre (STBGP). Tanto el TSP de PA como el TSP de NJ serán financiados con los fondos de planificación metropolitana de la FTA, asignados por medio de una fórmula a la DVRPC. Además de sus funciones de planificación básicas, los programas de los SRHPP y TSP ofrecen una cantidad limitada de fondos para estudios de planificación especiales a fin de abordar las áreas actuales de necesidad para los gobiernos miembros. La DVRPC también aprueba fondos federales a gobiernos miembros que les permiten ampliar sus capacidades de GIS según sea necesario para mantener un nivel de sofisticación técnica que garantice la interoperabilidad y compatibilidad entre los socios de la región. Los programas de GIS de PA y NJ son financiados por sus respectivos TIP.

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

Las actividades elegibles de TSP incluyen tareas relacionadas con la promoción de planificación y coordinación del transporte público en programas tales como TIP, Plan de largo alcance y Programa de manejo de la congestión. Los alcances detallados para cada destinatario secundario que recibe fondos de TSP se encuentran en el capítulo cuatro de este Programa de trabajo de planificación unificada. Los alcances pueden variar, pero deben cumplir con la planificación, programación, monitoreo y coordinación de los servicios de transporte público dentro de una jurisdicción.

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

Presupuesto y financiamiento del UPWP

El presupuesto total del DVRPC para el año fiscal 2026 es de \$31,591,476, que incluye \$25,351,226 para gastos de funcionamiento interno y \$6,240,250 para programas de transferencia a los gobiernos miembros, como se indica en la Tabla 2: Financiación de proyectos por fuente. El presupuesto operativo total de \$25,351,226 para el año fiscal 2026 representa un aumento aproximado de cuatro (4) por ciento respecto al presupuesto operativo del año fiscal 2025, por \$24,369,532, que se deriva de nuevas iniciativas de proyectos, demandas en nuestro programa de trabajo y costos por inflación. El presupuesto operativo del año fiscal 2026 incluye \$19,339,728 para cubrir todos los gastos de personal y prestaciones, como las aportaciones para pensiones de PA SERS, seguros médicos, impuestos de FICA, beneficios para traslados cotidianos, etc. El presupuesto operativo del año fiscal 2026 también incluye \$6,011,498 para otros costos operativos, como comunicación, alquileres, arrendamientos, servicios básicos, gastos de consultores, impresión, reparaciones, servicios contractuales, software, materiales y suministros. El financiamiento total transferido a gobiernos miembros y socios de planificación en Pennsylvania y Nueva Jersey durante el año fiscal 2026 será de \$6,240,250, que se dividen en siete programas distintos de transferencia de fondos, que se muestran en la Tabla 2: Financiación de proyectos por fuente. Los fondos transferidos para el año fiscal 2026 incluyen programas tales como Planificación de apoyo para carreteras regionales (\$1,452,000), Programa de apoyo para transporte público (\$1,658,250), Implementación regional de GIS (\$300,000), Desarrollo de conceptos locales de

Nueva Jersey (\$350,000), Resincronización de semáforos de Nueva Jersey (\$380,000), Iniciativa de desarrollo de transporte y comunidad de Nueva Jersey (TCDI) (\$600,000) y la fase II de la encuesta de viajes para pasajeros y en hogares 2025 (\$1,500,000). El programa de transferencias del año fiscal 2026 es significativamente menor al total transferido en el año fiscal 2025 de \$14,210,750 debido a la ausencia de programas que son financiados de manera bienal y multianual, como la Iniciativa de desarrollo de transporte y comunidad de PA (TCDI) (\$1,200,000), el programa base de gestión de la demanda del transporte de PA (\$2,310,000) y el programa de opciones de viaje (\$948,000). La DVRPC sigue administrando estos programas multianuales y otras iniciativas financiadas con fondos del Programa de infraestructura de carreteras de Nueva Jersey - Ley de Asignaciones Suplementarias para Respuesta y Alivio del Coronavirus (HIP-CRRSAA).

Además de los fondos de planificación asignados por la fórmula anual por el Departamento de Transporte de Pennsylvania y el Departamento de Transporte de New Jersey, la DVRPC busca fondos adicionales de otras fuentes para apoyar las actividades y los programas de planificación. Los fondos provienen de diversas fuentes, incluidas agencias federales, agencias estatales, gobiernos miembros, fundaciones y organizaciones del sector privado. A continuación, se muestra una muestra de fuentes federales y no federales:

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

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

- Fondos del Programa de mejora de transporte (TIP) de PA/NJ - fondos del TIP regional para iniciativas de mejora del transporte aprobadas por los condados y gobiernos integrantes.
- PennDOT Connects (Planeación e investigación estatal) - subsidios competitivos de PennDOT para la planeación de sistemas de transporte y planeación comunitaria.
- Fondos estatales de PennDOT - Fondo de licencias estatales de vehículos de motor (SML) distribuido por PennDOT.

- Fondos del Departamento de Protección Ambiental de PA (PA DEP) - subsidios del PA DEP para diversos proyectos elegibles, como planificación y programación de la gestión de las zonas costeras.
- Administración de Desarrollo Económico (U.S. EDA) - subsidio de la EDA a la DVRPC como un Distrito de Desarrollo Económico (EDD, por sus siglas en inglés) designado.
- Agencia de Protección Ambiental de EE. UU. (U.S. EPA).
- Agencia DOE.
- Iniciativas locales de la DVRPC - ingresos locales de PA o NJ para diversas iniciativas y proyectos.
- Subvenciones de la fundación William Penn - subsidios de una fundación privada para proyectos relacionados con senderos, resiliencia y planeación ambiental.

Las contribuciones de los gobiernos miembros, las procedentes de los condados y las ciudades, se utilizan para apoyar las siguientes categorías de financiamiento:

- Fondo general – El fondo general es pagado por los gobiernos de ciudades y condados integrantes, y se usa para cubrir una variedad de gastos que no son elegibles para usar fondos federales, que incluyen ciertos servicios legales, aportaciones paralelas, equipamiento y costos de consultoría. La aportación al fondo general se determina de acuerdo con la participación relativa en la población regional, actualizada por última vez usando datos del Censo de 2020.
- Planificación integral - los gobiernos de ciudades y condados integrantes también aportan fondos para planificación integral, que se usan, solos o en combinación con fondos federales disponibles, para apoyar proyectos del Programa de Trabajo más allá del mandato de planificación del transporte de la MPO. La aportación para planificación integral también se determina de acuerdo con la participación relativa en la población regional, de acuerdo con los datos del Censo de 2020.
- Aportación paralela para carreteras y transporte público - solamente en Pennsylvania, los gobiernos de ciudades y condados integrantes contribuyen una parte de la aportación paralela local obligatoria para los fondos federales para carreteras y transporte público que la DVRPC recibe como la MPO de la región. Además, PennDOT aporta fondos estatales para esa aportación local. En Nueva Jersey, NJDOT cubre la totalidad esa aportación paralela local, usando sus fondos disponibles de créditos de peajes.

Fondos del Programa de mejora del transporte (TIP) para actividades del UPWP

La planificación del transporte es esencial para desarrollar mejoras en el transporte cuya ingeniería y construcción puede financiarse posteriormente. Por lo tanto, la planificación es una actividad elegible para varios programas federales de fondos de capital para transporte, y es necesario financiar ciertas actividades cada año en el UPWP de la DVRPC. Sin embargo, al ser una región que tiene más necesidades de transporte que fondos para satisfacerlas, la DVRPC prefiere limitar el uso de fondos de capital en nuestro UPWP, tanto para Nueva Jersey como para Pennsylvania.

Hay ciertos tipos de trabajos de planificación para los que con frecuencia se necesitan fondos del TIP para apoyar proyectos financiados a través del UPWP de la DVRPC:

- Programas de transferencia de subvenciones a gobiernos miembros y socios de planificación
- Actividades de planificación que exigen apoyo extenso de consultores
- Algunas actividades de monitoreo de viajes, que incluyen compras y arrendamientos de equipos
- Adquisición de datos y desarrollo de modelos, que incluye encuestas importantes necesarias, como encuestas sobre viajes realizadas en domicilios e imágenes aéreas.
- Aplicaciones y mejoras importantes en el modelado
- Tareas técnicas o ingenieriles especiales, como la gestión de proyectos de diseño

Tablas resumidas de financiamiento

Cada área del programa y proyecto contiene una tabla de costos y financiación del proyecto en la que se indica su fuente de financiación. En este caso, estas tablas muestran los niveles de financiación de años anteriores, que se remontan hasta tres años atrás.

Tabla 1: Resumen de financiamiento muestra los ingresos generales de DVRPC por fuente que se aplicarán al personal y los costos operativos asociados con las actividades de UPWP y la financiación que se concederá a través de proyectos y programas de transferencia asociados con los gobiernos miembros, las agencias de tránsito y otros.

Tabla 2: Financiamiento del proyecto por fuente muestra el presupuesto y las fuentes de financiamiento para cada área y proyecto del programa.

Comisión Regional de Planificación del Valle de Delaware
 Año fiscal 2026 | Programa de trabajo de planificación unificada

Tabla 1: Resumen de financiamiento

Fuente del financiamiento	Fondo general	Programa de PL de carreteras	Programa de PL de carreteras	Planificación integral	Otros programas	Total
PA FTA	\$0	\$0	\$2,140,000	\$0	\$0	\$2,140,000
PA FHWA		5,385,000				5,385,000
PA Seguro y Accesible					136,000	136,000
Licencias de vehículos de motor del estado de PA		673,000				673,000
PA LTAP					30,000	30,000
Distrito 6 de PennDOT					300,000	300,000
PennDOT Connects					775,000	775,000
PennDOT SPR Suplementario					275,000	275,000
PA FHWA TIP- Federal					4,113,900	4,113,900
PA FHWA TIP- Estatal					481,600	481,600
Aportación paralela local de la DVRPC					188,000	188,000
NJ FTA			1,084,881			1,084,881
NJ FHWA		3,316,195				3,316,195
NJ Seguro y Accesible					82,991	82,991
NJ FHWA TIP- Federal					1,058,500	1,058,500
Fondos de CRRSAA para NJ					624,375	624,375
FAA					202,500	202,500
WILLIAM PENN					200,000	200,000
PA DEP					25,000	25,000
VARIOS					2,707,519	2,707,519
Locales de PA	\$153,127	\$446,500	\$305,500	\$419,324	\$0	\$1,324,451
Condado de Bucks	23,471	44,350	36,348	64,272	0	168,441
Condado de Chester	19,400	84,263	48,465	53,126	0	205,254
Condado de Delaware	19,756	70,959	36,348	54,101	0	181,164
Condado de Montgomery	31,095	66,524	48,465	85,150	0	231,234
Ciudad de Philadelphia	58,221	177,395	133,278	159,434	0	528,328
Ciudad de Chester	1,184	3,009	2,596	3,241	0	10,030
Locales de NJ	\$60,805	\$0	\$0	\$166,509	\$0	\$227,314
Ciudad de Burlington	16,766	0	0	45,913	0	62,679
Ciudad de Camden	16,397	0	0	44,903	0	61,300
Ciudad de Gloucester	10,975	0	0	30,051	0	41,026
Ciudad de Mercer	10,762	0	0	29,472	0	40,234
Ciudad de Camden	2,606	0	0	7,137	0	9,743
Ciudad de Trenton	3,299	0	0	9,033	0	12,332
Total de operaciones de la DVRPC	\$213,932	\$9,820,695	\$3,530,381	\$585,833	\$11,200,385	\$25,351,226
Subvenciones transferidas: Gobiernos miembros, agencias de transporte público y otros						
PA FTA	\$0	\$0	\$920,000	\$0	\$0	920,000
PA FHWA TIP- Federal	0	0	0	0	2,073,000	2,073,000
Aportación paralela local de PA	0	0	230,000	0	0	230,000
NJ FTA	0	0	406,600	0	0	406,600
NJ FHWA TIP- Federal	0	0	0	0	2,509,000	2,509,000
Aportación paralela local de NJ	0	0	101,650	0	0	101,650
Fondos de CRRSAA para NJ	0	0	0	0	0	0
Total de subvenciones transferidas	\$0	\$0	\$1,658,250	\$0	\$4,582,000	\$6,240,250
Gran total	\$213,932	\$9,820,695	\$5,188,631	\$585,833	\$15,782,385	\$31,591,476

Tabla 2: Financiamiento de proyectos por fuente

Página	Número de proyecto	Programas/Proyectos	Presupuesto del Año fiscal 2026	Programa de PL integral	Programa de PL integral	Planificación integral	Otros
	Capítulo 2A	ÁREAS DEL PROGRAMA DE LA DVRPC					
43	26-22-010	Administración del programa de trabajo	\$395,000	\$280,241	\$104,759	\$10,000	\$0
45	26-22-020	Asistencia técnica a los gobiernos miembros	438,415	316,194	118,199	4,022	0
47	26-23-010	Foro regional	330,000	232,927	87,073	10,000	0
48	26-23-020	Cumplimiento con el Título VI	241,230	170,132	63,598	7,500	0
50	26-23-030	Participación, compromiso y acercamiento público	468,690	332,060	124,130	12,500	0
53	26-23-040	Visualización y comunicación de datos	660,450	466,182	174,268	20,000	0
55	26-24-010	Desarrollo web y gestión de bases de datos	927,500	653,289	244,211	30,000	0
57	26-24-020	Coordinación y análisis de datos	379,950	269,286	100,664	10,000	0
59	26-24-030	Sistemas de información geográfica	379,400	268,886	100,514	10,000	0
61	26-33-010	Crecimiento inteligente	525,810	368,178	137,632	20,000	0
63	26-33-020	Desarrollo comunitario y económico	722,670	507,833	189,837	25,000	0
65	26-33-030	Iniciativas de energía regional y preparación para clima extremo	381,508	272,240	101,768	7,500	0
68	26-33-040	Planificación ambiental	375,000	365,000	-	10,000	0
71	26-34-010	Planificación de largo alcance	675,240	473,309	176,931	25,000	0
73	26-34-020	Planificación del transporte de carga	434,265	305,182	114,083	15,000	0
76	26-34-030	Modelado de viajes y uso de suelo	522,495	365,765	136,730	20,000	0
78	26-34-040	Proceso de manejo de la congestión regional	302,375	216,459	80,916	5,000	0
81	26-34-050	Planificación de la calidad del aire	275,500	196,896	73,604	5,000	0
84	26-34-060	Planificación y programación basadas en el desempeño	351,900	248,868	93,032	10,000	0
87	26-34-070	Análisis socioeconómico y de uso de suelo	247,500	176,515	65,985	5,000	0
89	26-34-080	Programa de mejora de transporte (TIP)	826,250	565,031	211,219	20,000	30,000
92	26-52-010	Programa regional de planificación de transporte público	430,000	-	415,000	15,000	0
94	26-52-020	Programa de planificación de bicicletas y peatones	389,750	276,419	103,331	10,000	0
96	26-52-030	Programa de análisis y diseño de movilidad	712,250	507,527	189,723	15,000	0
98	26-52-040	Seguridad de transporte	447,500	318,456	119,044	10,000	0
102	26-52-050	Operaciones de transporte	609,200	150,457	56,243	12,500	390,000
105	26-52-060	Programa competitivo y gestión de proyectos	1,354,750	159,750	-	5,000	1,190,000
107	26-52-070	Programa base de administración y servicios a personas en traslado de la TDM de PA (TripSmart PA)	325,000	-	-	-	325,000
109	26-53-010	Monitoreo de viajes	864,500	629,500	-	10,000	225,000
		Subtotal	\$14,994,098	\$9,092,582	\$3,382,494	\$359,022	\$2,160,000
	Capítulo 2B	PROYECTOS DE LA DVRPC					
	22-33-200	WP-Personal admin. #284-21	\$50,000	\$-	\$-	\$-	\$50,000
	23-23-085	Asistencia técnica y coordinación de fondos de CRRSAA para NJ (4 años)	90,000	-	-	-	90,000
	23-23-086	Administración de compras y contratos - Programas de N J (4 años)	281,250	-	-	-	281,250
	23-23-087	Implementación de calles completas y seguras para todos en el área de Trenton (4 años)	253,125	-	-	-	253,125
	23-52-230	RVZ 2050- SS4A	100,000	-	-	-	100,000
	24-33-210	CPRG	75,000	-	-	-	75,000
	24-33-230	Energía limpia de NREL	250,000	-	-	-	250,000
	24-33-240	WP - Centro regional para fondos federales	100,000	-	-	-	100,000
	24-33-250	WP-Personal admin. #211-23	50,000	-	-	-	50,000
	24-33-260	Comparaciones regionales y BPS	50,000	-	-	-	50,000
	25-33-210	Economía y fuerza laboral de NJ (2 años)	75,000	-	-	-	75,000
	25-34-210	HHTS 2025 - Personal (3 años)	50,000	-	-	-	50,000
	25-52-130	Aumento de las opciones de transporte seguro y accesible	125,000	-	-	-	125,000
	25-52-160	Programa de apoyo a las comunidades	75,000	-	-	-	75,000
	26-10-010	Fondo general	213,932	-	-	-	213,932
115	26-24-100	Coordinación de GIS para transporte regional	400,000	-	-	-	400,000
117	26-33-110	Programa de Asistencia Técnica Local (LTAP)	30,000	-	-	-	30,000

Tabla 2, continuación

Página	Número de proyecto	Programas/Proyectos	Presupuesto del Año fiscal 2026	Programa de PL integral	Programa de PL integral	Planificación integral	Otros
119	26-33-120	Programa de implementación de gestión de zonas costeras de Pennsylvania	50,000	-	-	-	50,000
121	26-33-130	Foro de comunidades habitables	152,500	107,365	40,135	5,000	0
123	26-33-140	Iniciativas de planificación local de PA/NJ	100,000	-	-	50,000	50,000
125	26-33-150	Promoción de esfuerzos colaborativos de aguas pluviales (año 3)	75,000	-	-	-	75,000
127	26-33-160	Estación de tren de Morton y estudio TOD	200,000	-	-	-	200,000
129	26-33-180	Vivienda accesible y asequible regional	220,000	156,498	58,502	5,000	0
131	26-33-190	Programa del Distrito de Desarrollo Económico (EDD)	140,000	-	-	70,000	70,000
133	26-33-200	Programa de Senderos Regionales	269,000	131,750	49,250	-	88,000
135	26-34-120	Asistencia en planificación de I-95	100,000	-	-	-	100,000
137	26-34-130	Mejorar y mantener las herramientas de pronóstico de viajes	825,000	-	-	-	825,000
140	26-34-140	Asistencia en modelado al distrito 6	620,000	-	-	-	620,000
142	26-34-160	Pronósticos de tráfico en I-95	155,000	-	-	-	155,000
144	26-34-190	Programa regional de planificación de vehículos eléctricos	150,000	-	-	-	150,000
146	26-34-210	Herramienta de modelado de estaciones y pasajeros de comunidades orientadas al transporte público de SEPTA (fase I)	200,000	-	-	-	200,000
148	26-52-100	Administración regional de programas competitivos TOP (PA y NJ)	200,000	-	-	-	200,000
150	26-52-110	Estudio de seguridad y estacionamiento de North Broad Street	175,000	-	-	-	175,000
151	26-52-130	Aumento de las opciones de transporte seguro y accesible	218,991	-	-	-	218,991
153	26-52-140	Plan conceptual de la estación de Pottstown - Fase II	75,000	72,500	-	2,500	0
155	26-52-150	Programa de repavimentación de calles completas PennDOT Connects	275,000	-	-	-	275,000
157	26-52-160	Programa de apoyo a las comunidades	250,000	50,000	-	-	200,000
159	26-52-170	Gestión y operación de los sistemas de transporte (Transportation Systems Management and Operations, TSMO)	554,000	-	-	-	554,000
162	26-52-180	Asistencia técnica - Programa de alternativas de transporte de PA	450,000	-	-	-	450,000
164	26-52-190	Servicios suplementarios de acciones para la calidad del aire de PA	125,000	-	-	-	125,000
165	26-52-200	Servicios suplementarios de acciones para la calidad del aire de NJ	50,000	-	-	10,000	40,000
166	26-53-020/025	Sistema de clasificación de HPMS y funcional (PA y NJ)	215,000	210,000	-	5,000	0
167	26-53-030	Datos de volumen de tráfico del distrito 6-0 de PennDOT	300,000	0	-	-	300,000
168	26-53-040	Conteo de aviación regional	225,000	0	-	22,500	202,500
169	26-59-700	Estudios especiales de gobiernos miembros	1,146,944	0	-	-	1,146,944
Subtotal			\$10,357,128	\$728,113	\$147,887	\$226,811	\$9,254,317
SUBTOTAL DE PROGRAMAS DE LA DVRPC			\$25,351,226	\$9,820,695	\$3,530,381	\$585,833	\$11,414,317
SUBVENCIONES TRANSFERIDAS - GOBIERNOS MIEMBROS / AGENCIAS DE TRANSPORTE PÚBLICO / OTROS							
Capítulos 3A y 3B Programa regional de apoyo de carreteras regionales							
175-186	A: 26-60-010 to 26-60-051	Programa regional de planificación de apoyo de carreteras de PA	\$ 828,000	\$0	\$0	\$0	\$ 828,000
191-207	B: 26-61-010 a 26-61-100	Programa regional de planificación de apoyo de carreteras de NJ	624,000	0	0	0	624,000
Subtotal			\$ 1,452,000	\$0	\$0	\$0	\$ 1,452,000
Capítulos 4A y 4B Programa de apoyo al transporte público							
213-230	A: 26-63-001 a 26-63-009	Programa de transporte público de PA	\$ 1,150,000	\$0	\$1,150,000	\$0	\$0
233-250	B: 26-63-020 a 26-63-026	Programa de transporte público de NJ	508,250	0	508,250	0	0
Subtotal			\$ 1,658,250	\$0	\$1,658,250	\$0	\$0
Capítulo 5A Otros proyectos de gobiernos miembros							
255	26-34-200	Fase II de la encuesta de viajes para pasajeros y en hogares 2025 (3 años)	\$1,500,000	\$0	\$0	\$0	\$1,500,000
257	26-53-300	Implementación de GIS regional en PA/NJ	300,000	0	0	0	\$ 300,000
258	26-62-100	Desarrollo de conceptos locales de Nueva Jersey (3 años)	350,000	0	0	0	350,000
260	26-64-100	Resincronización de semáforos de Nueva Jersey (3 años)	380,000	0	0	0	380,000
262	26-66-100	Iniciativa de Transporte y Desarrollo Comunitario (TCDI) de NJ (2 años)	600,000	0	0	0	600,000
Subtotal			\$ 3,130,000	\$0	\$0	\$0	\$ 3,130,000
SUBTOTAL DE GOBIERNOS MIEMBROS Y AGENCIAS OPERATIVAS			\$ 6,240,250	\$0	\$1,658,250	\$0	\$ 4,582,000
GRAN TOTAL			\$ 31,591,476	\$ 9,820,695	\$ 5,188,631	\$ 585,833	\$ 15,996,317

Funciones y responsabilidades de la agencia

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

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

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

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

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

Reuniones de miembros votantes del Consejo de la DVRPC

Departamentos de transporte estatales (DOT, por sus siglas en inglés) - La DVRPC trabaja en colaboración con los departamentos de transporte de Pennsylvania y New Jersey (PennDOT y NJDOT, por sus siglas en inglés) para llevar a cabo todas las actividades de planificación y programación de transporte. Los representantes de PennDOT y NJDOT participan en todos

los comités relacionados con el transporte y en la Junta de la DVRPC. Aunque fuera de nuestro límite de MPO, el personal de los departamentos de transporte de Delaware y Maryland forman parte de los comités de la DVRPC responsables de planificar las actividades relacionadas con la carga, los problemas de calidad del aire relacionados con el transporte y la planificación de energía limpia.

Los DOT estatales son responsables de una serie de actividades que afectan el proceso de planificación metropolitana. Se encargan del desarrollo de planes estatales de largo plazo, que incluyen la coordinación con el plan de transporte de largo plazo desarrollado por DVRPC. El DOT de cada estado también desarrolla un programa de mejora del transporte estatal (STIP, por sus siglas en inglés) que debe incluir las secciones apropiadas del TIP regional de la DVRPC. En consecuencia, ambos DOT estatales participan activamente en el proceso por el cual los proyectos se priorizan e incluyen en el TIP de la DVRPC. La DVRPC se coordinará con los DOT de los estados respectivos para todas las acciones relacionadas con las determinaciones de la revisión STIP de la FHWA, por medio de las áreas de Planeación y programación basadas en el desempeño y Seguridad de transporte del UPWP. Para el UPWP del año fiscal 2026, esto responderá específicamente a las determinaciones referentes al STIP de Nueva Jersey del año fiscal 2024 sobre Planificación, programación y entrega de proyectos de seguridad e Integración de la gestión de desempeño del transporte.

Según lo inicialmente designado en MAP-21, transferido a la ley FAST y actualizado por la Ley Bipartidista de Infraestructuras, los DOT estatales tienen la responsabilidad principal de desarrollar un plan de transporte estatal, sistemas de administración de activos a nivel estatal y un plan estratégico de seguridad vial. El desarrollo de estos planes y sistemas implica una consulta extensa con DVRPC y otras MPO y ayuda a DVRPC a identificar las necesidades de transporte y las recomendaciones para abordarlas.

Los DOT estatales también sirven como intermediarios principales entre DVRPC y las agencias federales de transporte, incluida la Administración Federal de Carreteras (FHWA), la Administración Federal de Transporte Público (FTA) y la Administración Federal de Aviación (FAA).

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

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

La membresía votante de la Junta de la DVRPC también incluye un representante de la oficina de políticas del gobernador de PA y una persona designada por el gobernador de PA, así como una persona designada por el gobernador de NJ. Estos miembros votantes aportan información al proceso de planificación regional desde una perspectiva de orientación y desarrollo de políticas. Además de las organizaciones que conforman formalmente los miembros votantes de la Junta de la DVRPC, la coordinación con otros socios federales y estatales y agencias operativas es esencial para el desarrollo de planes y programas que identifiquen e implementen las inversiones de transporte prioritarias en la región. Esas agencias se identifican a continuación.

Reuniones de miembros no votantes del Consejo de la DVRPC

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

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

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

Departamento de vivienda y desarrollo urbano de los Estados Unidos - la misión de HUD es crear comunidades fuertes, sostenibles e inclusivas y viviendas asequibles y de calidad para todos. HUD está trabajando para fortalecer el mercado de la vivienda para impulsar la economía y proteger a los consumidores; satisfacer la necesidad de viviendas de alquiler asequibles y de calidad; utilizar la vivienda como plataforma para mejorar la calidad de vida y crear comunidades inclusivas y sostenibles sin discriminación. La región DVRPC pertenece tanto a la región II (New York y New Jersey) como a la región III (Delaware, Maryland, Pennsylvania, Virginia, West Virginia y el distrito de Columbia) y, por lo tanto, recibe apoyo de dos oficinas regionales distintas.

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

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

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

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

Socios adicionales de la planificación del transporte

Hay muchas otras agencias y autoridades que tienen jurisdicción sobre componentes importantes del sistema de transporte de la región. Es importante que DVRPC coordine y comparta información sobre nuestros planes y programas con estas organizaciones para que todas las partes interesadas puedan tomar decisiones informadas de inversión en transporte, incluidas las agencias y autoridades regionales clave identificadas a continuación.

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

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

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

Comisión conjunta del puente de peaje del Río Delaware - la jurisdicción de 140 millas de la DRJTBC se extiende desde la línea del condado de Philadelphia-Bucks hasta la frontera del estado de New Jersey/New York. Además de sus 20 cruces del Río Delaware (7 con peaje, 13 sin peaje), la DRJTBC posee y opera 34 estructuras de aproximación adicionales (puentes más pequeños de paso elevado/bajo nivel) en toda su región.

Puerto de Philadelphia (PhilaPort) - PhilaPort es una agencia independiente del estado de Pennsylvania encargada de la administración, mantenimiento, comercialización y promoción de las instalaciones portuarias a lo largo del río Delaware en Pennsylvania, así como la planificación

estratégica en todo el distrito portuario. PhilaPort trabaja con sus operadores de terminales para mejorar sus instalaciones y comercializar esas instalaciones para los posibles usuarios de puertos en todo el mundo. Las cargas portuarias y las actividades que generan son responsables de miles de empleos directos e indirectos en el área de Philadelphia y en todo Pennsylvania.

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

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

Comités de trabajo de la DVRPC

Una de las funciones principales de la DVRPC es coordinar sus programas de planificación y los de sus gobiernos miembros, con organizaciones y residentes de la región. Para lograr este objetivo, la Junta de la DVRPC ha establecido varios comités para abordar los problemas regionales de transporte, uso de suelo, calidad del aire, cargas, planificación a largo plazo, recursos naturales, salud de la comunidad y otras inquietudes de los residentes. Estos comités mejoran el foro regional provisto por la Junta y lo extienden para que las partes interesadas e involucradas puedan discutir y orientar la política de planificación regional en el Valle de Delaware. Los comités de trabajo se resumen a continuación.

El comité técnico regional (RTC, por sus siglas en inglés) sirve como un organismo consultivo que depende directamente de la Junta de la DVRPC. En específico, el RTC tiene encargos importantes en materia de Iniciativas de planificación de transporte, desarrollo y mantenimiento del programa de mejora de transporte, desarrollo del plan a largo plazo, desarrollo del programa de trabajo de planificación unificada, y todas las demás planificaciones del transporte según lo indique la Junta. El RTC asesora a la Junta sobre todos los actos que esté considerando.

El grupo de trabajo de participación pública (PPTF, por sus siglas en inglés) faculta a los residentes para que participen en la planificación regional al darles acceso constante al proceso de planificación y toma de decisiones a nivel regional. El PPTF analiza problemas de manera oportuna, sirve como un conducto para la información de la DVRPC hacia las organizaciones y comunidades de toda la región, y ayuda a la DVRPC a implementar estrategias de difusión pública. Los miembros se eligen mediante un proceso de solicitud, con la intención de que representen a todas las ciudades y los condados que integran la región de la DVRPC. Además de la diversidad geográfica,

el PPTF se esfuerza por representar la diversidad demográfica, cultural, educativa y económica de la región por medio de la selección de miembros provenientes de la región del Área Metropolitana de Filadelfia que contribuyen a la planificación a través de sus propias experiencias individuales.

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

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

El grupo de trabajo regional de seguridad (RSTF, por sus siglas en inglés) es un equipo interdisciplinario de partes interesadas de seguridad que ofrece orientación y dirección al programa de planificación de seguridad de la DVRPC para el transporte. El enfoque del grupo de trabajo es diverso y se dirige a todos los usuarios, operadores y medios de la red de transporte. El grupo de trabajo proporciona información valiosa para el desarrollo del plan de análisis y plan regional de seguridad en el transporte e identifica y debate estrategias para ayudar a avanzar en el objetivo regional de Visión Cero (RVZ, por sus siglas en inglés) de DVRPC para el 2050.

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

El grupo de acción urbana de la línea costera (UWAG, por sus siglas en inglés) se creó en 1980 a través del programa de gestión de la zona costera de PA (por sus siglas en inglés, "CZM") para proporcionar un programa de centralización de información sobre los permisos de desarrollo de la línea de costa en el estuario de Delaware en Pennsylvania.

El Foro de Comunidades Habitables es un nuevo foro dirigido a los funcionarios públicos municipales que busca fomentar una mayor cooperación entre los gobiernos regionales y locales, así como coordinar el transporte regional y la planificación local de usos de suelo. Esta convocatoria pretende ofrecer un espacio para que los funcionarios de gobiernos locales conversen sobre temas en común, intercambien ideas y desarrollen soluciones, mientras trabajan para implementar los principios y objetivos del plan de largo alcance de la región. El Foro reemplaza al grupo de trabajo de Comunidades Saludables

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

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

Áreas del programa del UPWP

Este Programa de trabajo de planificación unificada organiza muchas de las tareas de planificación y trabajos en curso de los MPO básicos de la DVRPC para formar áreas de programa más grandes. Estas áreas de programa se complementan con proyectos independientes que cambian de un año al siguiente, por instrucciones de la Junta. El concepto de cada área del programa permite que se enfatizen varias tareas e iniciativas de año en año bajo la dirección de la Junta de la DVRPC. Las tareas y actividades identificadas dentro de las áreas del programa buscan abordar las prioridades de planificación que enfrenta la región. Las áreas de los programas se resumen a continuación en el orden en que aparecen en el UPWP, incluidas las muestras de los productos clave que se llevarán a cabo dentro de las áreas del programa durante el año fiscal 2026. Los proyectos individuales se describen en el documento (Capítulo 2B) La finalización exitosa de las actividades de planificación dentro de estas áreas y proyectos del programa puede requerir la compra de materiales, suministros y otros servicios.

Administración del programa de trabajo (26-22-010)

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

Productos clave: Programa de trabajo de planificación unificada para el año fiscal 2027.

Asistencia técnica a los gobiernos miembros (26-22-020)

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

Productos clave: Agendas y minutas de las reuniones mensuales del Comité Técnico Regional.

Foro regional (26-23-010)

Esta área de programas garantiza la coordinación intergubernamental y de políticas continua, así como la supervisión administrativa por parte de la Junta de la DVRPC y sus comités a través de la prestación de servicios de administración y gestión. A través de la Junta, se lleva a cabo la identificación, monitoreo y formulación de análisis de políticas para temas de importancia regional. Las actividades del personal incluyen el acercamiento con los miembros de la Junta y su personal, la investigación y el monitoreo de problemas clave, la revisión de la legislación federal y estatal pertinente o la orientación política, la entrega de información pertinente a otros funcionarios de elección pública y la redacción de declaraciones de posición propuestas o cartas de comentarios en nombre de la Junta y para su consideración por ella.

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

Cumplimiento con el Título VI (26-23-020)

La Administración Federal de Carreteras (FHWA, por sus siglas en inglés) y la Administración Federal de Transporte Público (FTA, por sus siglas en inglés) han tenido una larga política de garantizar activamente la no discriminación en las actividades financiadas con fondos federales bajo el título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964. Los temas de derechos civiles son un área de enfoque más integral del proceso de planificación y programación del transporte. Este compromiso se refleja en el programa de trabajo, los productos, las comunicaciones, los esfuerzos de participación pública y las operaciones generales de la DVRPC.

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

Participación, compromiso y acercamiento público (26-23-030)

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

Productos clave: Informe anual del año fiscal 2025 de la DVRPC, boletín informativo electrónico mensual, agendas y documentación de las reuniones del Grupo de Trabajo de Participación Pública, y el plan de participación del público actualizado.

Visualización y comunicación de datos (26-23-040)

Este esfuerzo brinda información y datos al público en general, así como a los responsables de tomar decisiones, que sea fácil de comprender y utilizar, aplicando técnicas de diseño gráfico y visualización que expliquen, así como que mejoren los análisis técnicos y que presenten los materiales en un formato atractivo y accesible.

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

Desarrollo web y gestión de bases de datos (26-24-010)

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

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

Coordinación y análisis de datos (26-24-020)

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

Productos clave: Actualizaciones y mejoras al centro de datos de la DVRPC, perfiles de datos, datos de referencia de planificación nuevo y actualizados.

Sistemas de información geográfica (26-24-030)

Un sistema de información geográfica (GIS, por sus siglas en inglés) es una herramienta de planificación importante que brinda beneficios a DVRPC, a sus agencias miembros y a otros al apoyar proyectos técnicos y de planificación estatales, regionales, del condado y locales. GIS es la integración de hardware, software y datos utilizados para recopilar, almacenar, analizar y mostrar información de referencia espacial. GIS permite a los planificadores ver y consultar datos espaciales

y realizar análisis avanzados para descubrir relaciones, patrones y tendencias que apoyan sus actividades de planificación. Visualizar información es una parte integral de casi todos los proyectos, y GIS se utiliza para crear mapas necesarios para reuniones e informes. Mejorar el acceso a los datos espaciales es fundamental para el éxito continuo de GIS y las tareas de este programa se coordinarán con los programas de análisis y coordinación de datos, de visualización y comunicación de datos, así como de desarrollo web y gestión de bases de datos.

Productos clave: Aplicaciones nuevas y mejoradas para mapeo en internet, datos geoespaciales regionales actualizados, productos cartográficos para ayudar a los estudios de la DVRPC.

Crecimiento inteligente (26-33-010)

El programa de trabajo de crecimiento inteligente está diseñado para respaldar a las comunidades en toda la región, mientras que estas coordinan la planificación del uso de suelo y el transporte. A través de este programa, la DVRPC se esfuerza por propugnar y promover los principios del crecimiento inteligente, que mejoran la sostenibilidad, la asequibilidad y accesibilidad de la vivienda, la opción de transporte, la resiliencia comunitaria y la salud pública.

Productos clave: Análisis de estaciones TOD, análisis regionales de normas de estacionamiento residencial y asistencia técnica a socios municipales y regionales.

Desarrollo comunitario y económico (26-33-020)

Este programa proporciona asistencia técnica y apoyo a las partes interesadas para garantizar la vitalidad económica de las comunidades y vecindarios de la región. Las estrategias de revitalización se desarrollan mediante el análisis de venta minorista y del uso del suelo y la promoción del acceso multimodal a los destinos turísticos de toda la región. Los objetivos del plan a largo plazo se fomentan a través del Programa de Subvenciones a Iniciativas de Transporte y Desarrollo Comunitario.

Productos clave: Convocatoria y mantenimiento de las bases de datos del programa de la Iniciativa de desarrollo comunitario y de transporte (TCDI), inventario y análisis de distritos minoristas, efectos del cambio de los patrones de empleo (remoto), análisis de planificación del centro de Trenton, acceso multimodal a destinos turísticos.

Iniciativas de energía regional y preparación para clima extremo (26-33-030)

Este programa se centra en el desarrollo de políticas regionales y el apoyo de acciones locales para reducir el consumo de energía y conservación, la eficiencia de edificios y vehículos y el uso de fuentes de energía renovables. Se proporciona liderazgo, coordinación y asistencia técnica a las partes interesadas y a los socios para responder a los impactos actuales y previstos de los eventos meteorológicos inclementes.

Productos clave: Asistencia técnica para el Programa Regional de Compra de Luminarias, la SEP del sureste de Pennsylvania y coordinación con las partes interesadas.

Planificación ambiental (26-33-040)

Este programa se enfoca al desarrollo y la implementación de estrategias que mantengan sistemas ecológicos saludables, mejoren la calidad del agua, protejan los espacios abiertos y las áreas

naturales, mitiguen los riesgos que representan los peligros naturales, reduzcan la contaminación e incorporen principios de gestión medioambiental a las inversiones en transporte.

Productos clave: Coordinación de aguas pluviales del condado de Mercer, serie de talleres: callejones urbanos verdes, y asistencia técnica para socios municipales y regionales.

Planificación de largo alcance (26-34-010)

El programa del plan de largo alcance trabaja con el público y con grupos de interés para identificar una visión a fin de guiar el crecimiento, el desarrollo, las inversiones de transporte en la región y, consecuentemente, identificar estrategias para implementar la visión. El programa garantiza que las inversiones en transporte de la región se vinculen con los principios del plan y el uso de suelo a largo plazo, la protección del medio ambiente, el desarrollo económico y los objetivos de transporte. El plan brinda orientación y un marco de políticas para muchos otros programas de la DVRPC. El Plan de largo alcance actual, *Connections 2050*, fue adoptado en septiembre de 2021.

Productos clave: Actualización en internet: El plan Connections 2050 y sus materiales promocionales, una revisión de proyectos regionales mayores históricos para ver los resultados para la comunidad, análisis de tecnologías emergentes.

Planificación del transporte de carga (26-34-020)

El objetivo de este programa es maximizar la posición del Valle de Delaware en la economía global mediante la promoción de la cooperación dentro de la comunidad local del transporte de carga, así como la implementación de estrategias regionales de acuerdo con las directrices del DOT estatal y la Ley federal. Este programa permite que el personal continúe manteniendo y actualizando a Philly Freight Finder, organice reuniones trimestrales del grupo de trabajo de movimiento de mercancías y procure estudios técnicos que mejoren las consideraciones de los impactos económicos y de transporte del movimiento de mercancías.

Productos clave: Plan regional de transporte de carga (fase I), análisis del corredor US 322 en el Condado de Gloucester, varios apoyos técnicos y analíticos para socios en los esfuerzos y las iniciativas de planificación del transporte de carga local.

Modelado de viajes y uso de suelo (26-34-030)

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

de los estudios realizados por la DVRPC, el personal también brindará apoyo y asistencia bajo este programa a los consultores de la DVRPC.

Productos clave: Redes de carreteras y transporte público basales y en años futuros; estimaciones de datos socioeconómicos de TAZ y MAZ; factores de crecimiento anual promedio; emisiones de PM2.5 y ozono por condado; resúmenes de los volúmenes de tráfico en puntos específicos y de los usuarios del transporte público; estimaciones de VMT por condado y clase funcional y tiempos de traslado de corredores.

Programa de manejo de la congestión regional (26-34-040)

El Programa de manejo de la congestión regional es un proceso sistemático para manejar la congestión en la región de la DVRPC. En el proceso de manejo de la congestión (CMP, por sus siglas en inglés), la DVRPC y sus socios de planificación analizan el sistema de transporte multimodal, identifican y priorizan los corredores congestionados, y se ponen de acuerdo sobre las estrategias para cada subcorredor congestionado a nivel de planificación regional. El CMP fortalece la conexión entre el Plan de largo alcance, TIP y otros proyectos. Incluye el trabajo con el DOT, las agencias de transporte público, los gerentes de proyectos del condado y otros para ayudar a que las inversiones en transporte sean más efectivas. El personal realizó la actualización más reciente del CMP de 2023 en marzo de 2024.

Productos clave: Análisis de evaluación antes y después, actualización de las estrategias del CMP y presentación en un visor web, actualizaciones del estado de la estrategia complementaria del CMP para proyectos que añaden capacidades importantes para vehículos con un solo ocupante, informes sobre los tiempos de traslado más recientes, la velocidad y otras mediciones de la demora por corredor del CMP.

Planificación de la calidad del aire (26-34-050)

El área del programa de planificación de la calidad del aire mejora la calidad del aire en la región a través de la coordinación de políticas intra e interregionales, la educación pública y la demostración de la conformidad del transporte del plan de largo alcance de la región y los programas de mejora del transporte. El programa de calidad del aire identifica y facilita oportunidades de financiamiento para mejorar la calidad del aire mediante la reducción de las emisiones, por medio de programas con fondos estatales y federales.

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

Planificación y programación basadas en el desempeño (26-34-060)

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

transporte y como se alcanzarán las metas establecidas de desempeño que además vinculen las prioridades en inversiones con esos objetivos de desempeño. Dentro de esta Área del programa, DVRPC trabajará estrechamente con nuestros DOT estatales y los operadores de transporte público para abordar los requerimientos de gestión del desempeño del transporte mediante la coordinación y el establecimiento de objetivos de medición de desempeño, tomando decisiones sobre las inversiones en programas de capital que ayuden a alcanzar los objetivos y ayudar al desarrollo de planes de gestión de activos para transporte.

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

Requisitos de gestión del desempeño, que incluyen el monitoreo e informes sobre los objetivos y hacer actualizaciones a la página web de TPM que reporta los objetivos actuales y el desempeño del sistema y la infraestructura de transporte en comparación con ellos.

Análisis socioeconómico y de uso de suelo (26-34-070)

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

Productos clave: Indicadores actualizados de progreso del rastreo, memorando técnico sobre metodología y modelado, recomendaciones para los siguientes pronósticos de población y empleo.

Programa de mejora de transporte (TIP) (26-34-080)

Esta área del programa estipula la planificación financiera de transporte, el desarrollo de proyectos y la programación de capital para la región DVRPC. El personal trabaja con socios de planificación estatales, regionales y federales para identificar recursos financieros disponibles de fuentes públicas y privadas para implementar el programa de mejora del transporte, así como el plan de largo alcance. Como facilitadora de los grupos de interés de la región, la DVRPC desarrolla y mantiene un Programa regional de mejora del transporte para Pennsylvania y New Jersey, según lo exigen las regulaciones federales; identifica, evalúa y selecciona proyectos de transporte que abordan las necesidades de la región y fomenta los objetivos del plan de largo alcance; documenta modificaciones al programa; así como proporciona información y documentos relacionados con esos procesos, financiamiento y asuntos de programación de capital. Esta información se proporciona a los grupos de interés y al público a través de los materiales de la reunión y las publicaciones en el sitio web de la DVRPC. DVRPC llevará a cabo un extenso programa de participación pública que responda a los requerimientos de la legislación federal sobre transporte (que actualmente es la IJJA) en lo relacionado con este programa. Coordinación con desarrollo de programas y proyectos del DOT, así como de entrega, lo que incluye PennDOT Connects en Pennsylvania y también ocurrirá el desarrollo de conceptos locales en New Jersey. El personal de

la DVRPC, junto con la importante contribución de nuestros grupos de interés, habrá trabajado en un TIP para PA que esté listo para su adopción en verano de 2026. Se llevará a cabo un proceso similar para un nuevo TIP de NJ que esté listo para su adopción en verano/otoño de 2027.

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

Programa regional de planificación de transporte público (26-52-010)

Este programa apoya la realización de estudios de planificación de transporte público, y la participación en los mismos, con selecciones de proyectos guiados por socios de planificación de DVRPC. El trabajo incluye evaluaciones de servicios o instalaciones propuestos, análisis de transporte público a nivel de corredor, evaluaciones de mejoras al acceso al transporte público, estudios para mejorar la conectividad de bicicletas y peatones con el transporte público, y exámenes de la relación entre el uso de suelo y el transporte público para sitios o corredores específicos.

Productos clave: Desarrollo de un programa para mejorar el acceso a paradas de autobuses e infraestructura, coordinación continua con SEPTA, NJ Transit y socios locales para la priorización del transporte público.

Programa de planificación de bicicletas y peatones (26-52-020)

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

Productos clave: Apoyo y resúmenes de una serie de talleres de "temas especiales" sobre temas solicitados, asistencia técnica local para el desarrollo de proyectos de aceras y conteo de peatones y ciclistas para los programas de conteo cíclico, proyectos de infraestructura para bicicletas y peatones antes/después, y análisis de proyectos de planificación.

Programa de análisis y diseño de movilidad (26-52-030)

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

Productos clave: Informes definitivos, memorandos y resúmenes para el estudio del corredor de carga de US-322, herramienta de modelado de TOC de SEPTA, y talleres sobre temas "especiales".

Seguridad de transporte (26-52-040)

Este programa es compatible con los objetivos del plan de largo alcance, el análisis y plan de seguridad regional de la DVRPC y los planes estratégicos de seguridad en la carretera de los DOT. Incorpora el factor de planificación de seguridad del transporte, según lo exigen las normas federales de planificación metropolitana, en el proceso de planificación del transporte, y procura mejorar la seguridad del sistema de transporte de la región, a la vez que mantiene niveles aceptables de accesibilidad y eficiencia. El programa aborda la seguridad del transporte desde un enfoque múltiple en el que la coordinación y la promoción son factores importantes.

Productos clave: Apoyo y resúmenes de una serie de talleres con “temas especiales” sobre temas solicitados, materiales y resúmenes de las reuniones del grupo de trabajo sobre seguridad regional, posible solicitud de HSIP, bases de datos y herramientas actualizadas sobre colisiones.

Operaciones de transporte (26-52-050)

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

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

Programa competitivo y gestión de proyectos (26-52-060)

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

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

Programa base de administración y servicios a personas en traslado de la TDM de PA (TripSmart PA) (26-52-070)

Este programa ayuda a la administración del programa base de gestión de la demanda del transporte (TDM) para el sureste de PA, incluyendo la supervisión de los trabajos de TDM realizados por las TMA y otros beneficiarios de TDM. Esto incluye las actividades tradicionales de TDM como con beneficios demostrados de reducción de viajes de vehículos con un solo ocupante, programas pilotos o experimentales de nuevos proyectos, y herramientas de TDM para administrar la exigencia y crear y cultivar nuevas opciones de movilidad para residentes y trabajadores. Este programa también apoya los servicios directos de TDM de la DVRPC para los condados de PA, incluyendo el programa regional de vehículos compartidos, el programa de traslados de emergencia a casa y la difusión regional del TDM.

Productos clave: Supervisión del programa básico de TMD en el sudeste de PA, materiales de divulgación y marketing, mantenimiento del programa de vehículos compartidos.

Monitoreo de viajes (26-53-010)

En esta área del programa se recopilan y procesan los datos de viaje. Se recopilan conteos de tráfico, incluidos los volúmenes de tráfico por hora y de 48 horas, para ubicaciones seleccionadas en la red de carreteras regionales. Los datos recopilados proporcionarán información para el pronóstico de millas recorridas por vehículos (VMT, por sus siglas en inglés), el sistema de monitoreo de tráfico (TMS, por sus siglas en inglés), el programa de manejo de la congestión (CMP, por sus siglas en inglés), los modelos de simulación de viajes, el análisis de nivel de proyecto individual y el monitoreo de tráfico y tendencias. Esta información es vital para todos los estudios de proyectos que abordan las deficiencias de las carreteras y las soluciones propuestas. Los tipos de datos recopilados también incluyen el monitoreo de movimientos seleccionados de bicicletas y peatones. Además, la DVRPC facilita la revisión periódica y la revisión del sistema de clasificación funcional de carreteras de la región.

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

Vinculaciones con el UPWP

El Programa de trabajo de planificación unificado del año fiscal 2026 sirve como una herramienta de implementación importante para cumplir con las directivas de la IJJA. Las Áreas de programa individuales en el Programa de trabajo de planificación unificado se conectaron con los diez Factores de planificación estipulados en la IJJA, como se destaca en la Tabla 3. Se muestran las asociaciones primarias y periféricas entre las áreas del programa y los factores de planificación. A medida que DVRPC desarrolle futuros programas de trabajo, continuaremos esforzándonos por cumplir con los principios clave de la ley de transporte de superficie vigente en ese momento.

Además de cumplir con los requisitos legislativos federales, el UPWP sirve como una herramienta de implementación importante para lograr la visión establecida en el plan a largo plazo de la región. Los tres principios clave y las cuatro áreas de enfoque del plan a largo plazo, *Conexiones 2050*, sirven como marco para muchos de los proyectos y programas emprendidos por DVRPC.

En *Connections 2050* se han establecido cinco objetivos para cada área de interés, como se muestra en la Figura 1. En un esfuerzo por resaltar la conexión entre los proyectos individuales y las áreas de programa del UPWP y el plan a largo plazo, cada proyecto y programa de este UPWP identifica los objetivos del plan que ayuda a avanzar.

Otra función esencial del UPWP es su capacidad para identificar y priorizar las tareas de las que se encargará la DVRPC, así como designar los recursos apropiados para emprender y completar esas tareas requeridas dentro de los plazos asignados. La Tabla 4 identifica los programas y las actividades requeridas que la DVRPC emprenderá como parte de los procesos de planificación regional, y sus ciclos de culminación y actualización asignados.

Figura 1: Objetivos de la planificación de largo alcance

-  **PROTEGER** permanentemente un millón de acres de **ESPACIOS ABIERTOS** para el año 2040, concentrándose en la red de espacios abiertos críticos y las áreas de enfoque para conservación de la región.
-  Alcanzar **CERO EMISIONES NETAS** para el año 2050 y preparar a las comunidades para los efectos del clima inclemente.
-  Mejorar la **CALIDAD DEL AIRE Y EL AGUA**.
-  Aumentar la **PRODUCCIÓN LOCAL DE ALIMENTOS**, su distribución y el acceso a los mismos.
-  Devolver las funciones naturales y **ECOLÓGICAS** a las **COMUNIDADES** desarrolladas a fin de mejorar su habitabilidad y bienestar, reducir los riesgos de inundaciones y mitigar los efectos de las islas de calor.
-  Preservar la **VIVIENDA ASEQUIBLE** existente y construir más, reduciendo la proporción del ingreso familiar que se hasta en los costos combinados de vivienda y transporte.
-  Fomentar los **VECINDARIOS INTEGRADOS** en materia socioeconómica.
-  Invertir en **ESCUELAS Y SERVICIOS DE LA COMUNIDAD**, como parques, senderos, aceras, carriles para bicicletas, plazas peatonales y espacios abiertos.
-  Enfocar el crecimiento hacia los **CENTROS DEL PLAN APTOS PARA PEATONES** de uso mixto en toda la región, y promover calles principales dinámicas y centros urbanos, así como oportunidades de vivienda/trabajo.
-  Preservar los **RECURSOS HISTÓRICOS Y CULTURALES**.
-  Reconstruir y **MODERNIZAR** los **ACTIVOS DE TRANSPORTE** de la región a fin de lograr y mantener un buen estado de funcionamiento, lo que incluye el cumplimiento con la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA, por sus siglas en inglés).
-  **ALCANZAR LA VISIÓN ZERO**, sin muertes ni lesiones graves por colisiones vehiculares, para 2050.
-  Integrar los modos de transporte existentes y emergentes en una **RED MULTIMODAL DE MaaS**, que reúna información en tiempo real y la use para planear y pagar traslados usando la mejor opción disponible. El transporte público, peatonal y ciclista, incluyendo al sistema de Senderos en Circuito, son componentes esenciales de esta red.
-  Aumentar la **MOVILIDAD Y CONFIABILIDAD** mientras se reducen la congestión y las millas-vehículo recorridas.
-  Fortalecer la **SEGURIDAD Y CIBERSEGURIDAD** de la red de transporte.
-  Fomentar una **FUERZA LABORAL ALTAMENTE CAPACITADA**, aumentar el espíritu emprendedor, la innovación, la formación y el crecimiento de nuevas empresas, y apoyar a los sectores económicos clave.
-  Expandir las **ECONOMÍAS CIRCULARES Y COLABORATIVAS**, empresas cooperativas y propiedad de los trabajadores, y apoyar a los contratistas independientes.
-  Ayudar en la recuperación pospandemia y el crecimiento de las **PEQUEÑAS EMPRESAS** y los distritos comerciales locales.
-  Mejorar las **CONEXIONES GLOBALES**: facilitar el movimiento de bienes, la aviación y las conexiones multimodales entre ciudades, y ampliar el acceso a internet.
-  **REDUCIR LA POBREZA** y la desigualdad económica, y mejorar la calidad de las escuelas para todos los residentes.

Tabla 3: Factores de planeación federal

Áreas del programa de la DVRPC	1. Vitalidad económica	2. Seguridad	3. Protección	4. Accesibilidad y movilidad	5. Medio ambiente	6. Integración y conectividad	7. Gestión/operación eficiente del sistema	8. Preservación del sistema	9. Resiliencia y confiabilidad	10. Viajes y turismo
Administración del programa de trabajo										
Asistencia técnica a los gobiernos miembros										
Foro regional										
Cumplimiento con el Título VI										
Participación, compromiso y acercamiento público										
Visualización y comunicación de datos										
Desarrollo web y gestión de bases de datos										
Coordinación y análisis de datos										
Sistemas de información geográfica										
Crecimiento inteligente										
Desarrollo comunitario y económico										
Iniciativas de energía regional y preparación para clima extremo										
Planificación ambiental										
Planificación de largo alcance										
Planificación del transporte de carga										
Modelado de viajes y uso de suelo										
Proceso de manejo de la congestión regional										
Planificación de la calidad del aire										
Planificación y programación basadas en el desempeño										
Análisis socioeconómico y de uso de suelo										
Programa de mejora de transporte (TIP)										
Programa regional de planificación de transporte público										
Programa de planificación de bicicletas y peatones										
Programa de análisis y diseño de movilidad										
Seguridad de transporte										
Operaciones de transporte										
Programa competitivo y gestión de proyectos										
Programa base de administración y servicios a personas en traslado de la TDM de PA (TripSmart PA)										
Monitoreo de viajes										

● Asociación primaria | ● Asociación secundaria | ○ N/A

Tabla 4: Plazos requeridos del proceso de planificación regional de la MPO

Plan/programa/actividad	Adopción/ culminación actual (a noviembre de 2024)	Adopción/ culminación siguiente (después de noviembre de 2024)
<i>Documentos clave de planificación regional</i>		
Determinación de conformidad con la calidad del aire del transporte	Julio de 2024	Septiembre de 2025
Proceso de manejo de la congestión	Marzo de 2024	Marzo de 2028
Planificación de largo alcance	Septiembre de 2021	Septiembre de 2025
Plan de participación pública	Julio de 2018	Cuando sea necesario – evaluado anualmente
Programa de trabajo de planificación unificada	Enero de 2024	Enero de 2025
Programa de mejora del transporte	Septiembre de 2023 (NJ) Julio de 2024 (PA)	Septiembre de 2025 (NJ) Julio de 2026 (PA)
<i>Documentos clave del Título VI</i>		
Plan para dominio limitado del inglés	Pendiente de adopción (principios de 2025)	Cada cinco años; evaluado anualmente.
Plan de cumplimiento del Título VI	Enero de 2024	Enero de 2027
<i>Mediciones de desempeño</i>		
Seguridad vial (PM1) Objetivos de TPM	Febrero de 2024	Febrero de 2025
Activos viales (PM2) Objetivos de TPM	Marzo de 2023	Marzo de 2025
Objetivos de TPM de desempeño del sistema (PM3)	Marzo de 2023	Marzo de 2025
Objetivos de TPM de los activos de transporte público	Julio de 2024	Julio de 2025
Objetivos de TPM de seguridad del transporte público	Julio de 2024	Julio de 2025
<i>Otros documentos importantes aprobados por la Junta</i>		
Plan de desempeño de CMAQ	Septiembre de 2024 (provisional)	Septiembre de 2026
Plan coordinado de transporte de servicios humanos	Octubre de 2020	Enero de 2025
Análisis y plan de seguridad de transporte	Mayo de 2022	Primavera de 2025
Revisión de certificación del proceso de planificación de la MPO del DOT de Estados Unidos	Octubre de 2022 (visita al sitio) Febrero de 2023 (informe definitivo)	Otoño de 2026 (visita al sitio) Febrero de 2027 (informe definitivo)

Programa de trabajo de planificación unificada del año fiscal 2026

Número de publicación: 26001es

Fecha de publicación: Junio de 2025

Área geográfica cubierta:

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

Palabras clave:

Programa de trabajo de planificación unificada

Síntesis:

Este documento describe todos los proyectos de planificación regional y de transporte con fondos federales, así como otros proyectos de planificación administrados por la DVRPC y destinados a la región de los nueve condados del 1 de julio de 2025 al 30 de junio de 2026.

Personal de contacto:

Greg Krykewycz
Director de planificación del transporte
215-238-2945
gkrykewycz@dvrpc.org



190 N Independence Mall West
8.º Piso
Filadelfia, PA 19106-1520
215-592-1800
www.dvrpc.org
