



Diciembre de 2022

ASPECTOS DESTACADOS

DEL PROGRAMA DE MEJORA DEL TRANSPORTE (TIP)
DEL AÑO FISCAL 2023 DE LA DVRPC PARA
PENNSYLVANIA (AÑOS FISCALES 2023–26)



PHOTO CREDIT: PENNSYLVANIA DEPARTMENT OF TRANSPORTATION



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

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



COMISIÓN DE
PLANIFICACIÓN REGIONAL
DEL VALLE DE DELAWARE

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

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

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

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

Índice

CAPÍTULO 1: Información general	1
¿Qué es el TIP?.....	1
¿Cuáles son los plazos para desarrollar el TIP?	2
CAPÍTULO 2: Resúmenes del programa	4
Financiamiento para la región	9
Fondos por fórmula	9
Fondos discrecionales	10
Efectos de la IIJA sobre el financiamiento para Pennsylvania.....	10
Efectos regionales de la IIJA.....	11
Programa de gestión de interestatales a nivel estatal y gestión de activos.....	12
CAPÍTULO 1: Planeación y programación basada en el desempeño (PBPP)	15
CAPÍTULO 2: Aplicación de mapeo y resumen de listados	17
Aplicación de mapeo y sistemas de información geográfica (GIS)	17
Listado de proyectos regionales de carreteras y transporte público de la DVRPC	17
CAPÍTULO 3: ¡Obtenga más información y aporte sus ideas!	29

Figuras

Figure 1: Resumen de costos por condado y operador de transporte público en Pennsylvania (\$000)	7
Figure 2: Resumen de costos por fuente de financiamiento en Pennsylvania (\$000)	7
Figura 3: Costo del Programa regional de carreteras de la DVRPC a cuatro años, por fase.....	8
Figura 4: Costo del Programa de regional de transporte público de la DVRPC a cuatro años, por fase	8
Figura 5: Costo de ciclo de vida más bajo (LLCC)	14

Tablas

Tabla 1: Resumen de costos por condado y operador de transporte público en Pennsylvania (\$000)	4
Tabla 2: Costo por categoría de financiamiento del TIP y de interestatales (\$000).....	5
Tabla 3: Costo por categoría de financiamiento del TIP de transporte público (\$000).....	6
Tabla 4: Total general de programas de carreteras y transporte público.....	6
Tabla 5: Listado de proyectos del TIP del condado de Bucks.....	19
Tabla 6: Listado de proyectos del TIP del condado de Chester	20
Tabla 7: Listado de proyectos del TIP del condado de Delaware	21
Tabla 8: Listado de proyectos del TIP del condado de Montgomery.....	22
Tabla 9: Listado de proyectos del TIP del condado de Philadelphia	24
Table 10: Listado de proyectos del TIP de diversos condados.....	26
Tabla 11: Listado de programas de transporte público del TIP	27

Tabla 12: Lista de IMP 28

CAPÍTULO 1:

Información general

El Programa de Mejora del Transporte (TIP, por sus siglas en inglés) es el programa acordado a nivel regional de proyectos prioritarios de transporte multimodal con fondos federales durante un período de cuatro años, de conformidad con las leyes federales. El TIP de la Comisión Regional de Planificación del Valle de Delaware (DVRPC, por sus siglas en inglés) para el año fiscal 2023 en Pennsylvania (años fiscales 2023-26) cubre a los condados de Bucks, Chester, Delaware, Montgomery y Philadelphia en Pennsylvania. El programa refleja los costos y programas estimados de 391 proyectos de carreteras y transporte público, y representa más de \$7.5 mil millones en inversiones en infraestructura de transporte en los cinco condados de la región de la DVRPC en Pennsylvania. La DVRPC prepara una actualización importante para el TIP de Pennsylvania cada dos años para coincidir con la actualización del programa estatal a 12 años con restricciones fiscales del Departamento de Transporte de Pennsylvania (PennDOT), y publica un borrador del programa para un período de revisión y comentarios antes de recomendar que la Junta de la DVRPC lo adopte. Este año, el período de comentarios públicos inició el 27 de mayo de 2022 a las 5:00 p.m. y terminó a las 5:00 p.m. del 28 de junio de 2022. Al final de este documento se encuentran más detalles sobre el proceso de comentarios.

La DVRPC trabaja con nuestros gobiernos integrantes, socios de planificación y el público en general para formar de manera proactiva una visión integral del crecimiento futuro de la región. Para ello, la agencia brinda asistencia técnica y servicios, realiza estudios de alta prioridad que responden a las solicitudes y demandas de los gobiernos integrantes, tanto estatales como locales, promueve la cooperación entre diversos grupos interesados para forjar consensos sobre diversos sistemas regionales, determina y satisface las necesidades del sector privado, y realiza esfuerzos continuos de acercamiento con el público que promueven la comunicación bilateral y aumentan la conciencia del público en general sobre los asuntos regionales.

¿Qué es el TIP?

Por mandato del Congreso, la legislación federal de transporte ordena que la DVRPC, como la Organización de Planificación Metropolitana (MPO, por sus siglas en inglés) de la región, desarrolle y actualice un TIP que haga a la región elegible para recibir y gastar fondos federales destinados al transporte.

El TIP de la DVRPC incluye todos los proyectos de transporte para los que se planean utilizar fondos federales, así como los proyectos que reciben fondos estatales y que son prioridades en la mejora del transporte para esta región. Es un programa multimodal de cuatro años que muestra los costos y tiempos estimados por fase del proyecto. Principalmente, el TIP se restringe en lo financiero a la cantidad de fondos que se prevé que estén disponibles. Para añadir proyectos al TIP, otros deben posponerse, o bien deben identificarse fondos adicionales para la región. Por lo tanto, el TIP no es una “lista de deseos”; claramente existe competencia entre los proyectos para obtener un lugar en el TIP. El TIP no solo incluye proyectos específicos, sino que también documenta los tiempos y costos estimados para cada fase del proyecto (ingeniería preliminar, diseño final, adquisición de derechos de paso, servicios básicos y construcción). Aun cuando no se trata de un programa final para la implementación del proyecto, la inclusión de una fase del proyecto en el TIP significa que realmente se espera que se implemente durante la vigencia del TIP.

La producción del TIP es la culminación del proceso de planificación de transporte y representa un consenso entre funcionarios estatales y regionales respecto a cuáles mejoras buscar a corto plazo. El consenso es crucial, porque el gobierno federal y los gobiernos estatales quieren garantías de que todas

las partes interesadas han participado en el desarrollo de las prioridades antes de comprometer sumas importantes de dinero. La inclusión de un proyecto en el TIP indica un acuerdo regional sobre la prioridad del proyecto y establece la elegibilidad para fondos federales.

El TIP es un requisito de la legislación federal sobre transporte, que actualmente es la Ley de Inversiones en Infraestructura y Empleos (IIJA, por sus siglas en inglés) o Ley Pública 117-58, también conocida como la "Ley Bipartidista de Infraestructura" (BIL, por sus siglas en inglés). La IIJA o BIL fue promulgada el 15 de noviembre de 2021 y expirará el 30 de septiembre de 2026. Destinará fondos para inversiones en infraestructura durante los años fiscales federales 2022-26. Antes de la IIJA/BIL, el TIP era un requisito de la legislación que constaba de la Ley para Arreglar el Transporte Terrestre de Estados Unidos (FAST, por sus siglas en inglés), o Ley Pública 114-94. La IIJA/BIL se basó en las iniciativas establecidas en legislación anterior: la Ley FAST, la Ley de Avance para el Progreso en el Siglo 21 (MAP-21, por sus siglas en inglés); la Ley de Equidad de Transporte Seguro, Responsable, Flexible y Eficaz: Un Legado para los Usuarios (SAFETEA-LU, por sus siglas en inglés); la Ley de Equidad en el Transporte para el Siglo 21 (TEA-21, por sus siglas en inglés); y la Ley de Eficiencia del Transporte Terrestre Intermodal de 1991 (ISTEA, por sus siglas en inglés). La inversión en transporte se ha prescrito en un enfoque equilibrado mediante un compromiso garantizado para lograr carreteras y puentes, transporte público, seguridad, proyectos intermodales, tecnologías avanzadas y mejoras operativas, como Gestión y Operaciones de Sistemas de Transporte.

¿Cuáles son los plazos para desarrollar el TIP?

El desarrollo (o la actualización) del TIP inicia aproximadamente 10 meses antes de su adopción, e involucra trabajos intensivos del personal y negociaciones por parte del Subcomité del TIP de PA de la DVRPC. El Subcomité está conformado por representantes de PennDOT; la Autoridad de Transporte del Sureste de Pennsylvania (SEPTA); Pottstown Area Rapid Transit (PART); la Autoridad Portuaria del Río Delaware (DRPA)/Corporación de Tránsito de la Autoridad Portuaria (PATCO); la Administración Federal de Carreteras (FHWA); representantes de los gobiernos de ciudades y condados que integran la DVRPC y el Grupo de Trabajo de Participación del Público y personal de la DVRPC. Para el TIP del año fiscal 2023 de la DVRPC, el proceso comenzó a finales del verano de 2021 con la revisión de las condiciones actuales de la red de transporte, que incluyó un análisis de equidad de las condiciones de los activos (ver el capítulo 3 del TIP del año fiscal 2023 de la DVRPC). La revisión de costos y plazos de los proyectos del TIP del año fiscal 2021 comenzó en el otoño de 2021, junto con una revisión de nuevos proyectos candidatos a ser considerados para su adición al TIP en caso de existir capacidad financiera. Al llegar abril de 2022, el resultado fue un borrador preliminar restringido del programa ("Borrador preliminar del TIP") en base a las proyecciones razonables previstas de ingresos para los próximos 12 años (años fiscales 2023–2034), los resultados de los criterios de evaluación de beneficios de los proyectos del TIP-LRP para nuevos proyectos potenciales, métricas de programación y planificación en base al desempeño, los análisis de justicia ambiental y equidad de todos los proyectos candidatos para el Borrador del TIP, y comentarios del Subcomité del TIP de PA. A fines de abril de 2022 el Subcomité había generado una lista definitiva de proyectos para el borrador del TIP ("Borrador definitivo del TIP") que podía evaluarse por sus efectos sobre la conformidad de la calidad del aire (ver la página 101 del TIP del año fiscal 2023 de la DVRPC para consultar una explicación más detallada del proceso de conformidad. La DVRPC inició un período de comentarios públicos de más de 30 días, en el que el borrador del documento se compartió con el público para recibir sus comentarios. El Consejo de la DVRPC es el órgano que toma las decisiones definitivas de la MPO, y el Consejo de la DVRPC adoptó por votación el Borrador del TIP (con una lista de cambios recomendados) en julio de 2022. Después de su adopción por parte de la Junta de la DVRPC, personal de la DVRPC envió el documento al PennDOT para su aprobación e inclusión en el Programa de Mejora del Transporte Estatal (STIP, por sus siglas en inglés), que luego se envió a los socios federales (por ejemplo,

la FHWA, la FTA) para su revisión y aprobación. Los socios federales aprobaron formalmente el STIP del año fiscal 2023 del PennDOT, y el nuevo TIP de la DVRPC y el STIP del PennDOT entraron en vigor el 1 de octubre de 2022, y reemplazaron al TIP de la DVRPC del año fiscal 2021 y al STIP del PennDOT del año fiscal 2021.

CAPÍTULO 2:

Resúmenes del programa

El TIP de la DVRPC del año fiscal 2023 para Pennsylvania contiene 391 proyectos (incluyendo el Programa de Gestión Interestatal) por un total de más de \$7.5 mil millones para las fases que avanzarán durante los próximos cuatro años, un promedio de \$1.875 mil millones al año. Los fondos programados incluyen \$2.2 mil millones para proyectos que abordan principalmente al sistema de carreteras no interestatales, y más de \$1.3 mil millones para proyectos que abordan el Programa de Gestión Interestatal (IMP, por sus siglas en inglés), lo que asciende a un total de más de \$3.5 mil millones para el Programa de Carreteras durante cuatro años. Además, hay un Programa de Transporte Público para SEPTA, PART y la Oficina de Transporte Público (BPT) del PennDOT por un total de \$3.9 mil millones. Los proyectos de la DRPA/PATCO se incluyen en el TIP de la subregión de Nueva Jersey de la DVRPC. La Tabla 1: presenta un resumen de determinaciones para la región de la DVRPC, por condado y operador de transporte público, para cada uno de los cuatro años del TIP en Pennsylvania, lo que incluye fondos federales, estatales, locales y del Programa de Gestión Interestatal a Nivel Estatal de Pennsylvania para la región de la DVRPC. La Tabla 2: y la Tabla 3: incluyen un desglose de diversas fuentes de fondos estatales y federales y sus distribuciones, incluyendo aportaciones paralelas locales, mientras que la Tabla 4: muestra el gran total del programa de carreteras y transporte público.

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

	Año fiscal 2023	Año fiscal 2024	Año fiscal 2025	Año fiscal 2026	Total de 4 años (Años fiscales)
Programa de carreteras					
Condado de Bucks	72,857	66,068	57,077	45,106	241,108
Condado de Chester	67,330	64,076	86,933	120,274	338,613
Condado de Delaware	64,707	55,368	58,938	62,470	241,483
Condado de Montgomery	88,872	108,835	58,782	45,314	301,803
Condado de Philadelphia	270,312	169,269	201,682	183,821	825,084
Varios condados	64,005	80,485	72,320	101,012	317,822
<i>Subtotal de costo del programa de</i>	<i>628,083</i>	<i>544,101</i>	<i>535,732</i>	<i>557,997</i>	<i>2,265,913</i>
IMP–Condado de Delaware	19,650	13,000	15,878	30,500	79,028
IMP–Condado de Montgomery	3,500	4,000	23,207	30,000	60,707
IMP–Condado de Philadelphia	247,793	245,892	345,441	325,800	1,164,926
<i>Subtotal de costo del IMP</i>	<i>270,943</i>	<i>262,892</i>	<i>384,526</i>	<i>386,300</i>	<i>1,304,661</i>
<i>Subtotal de costo del programa de carreteras regionales e</i>	899,026	806,993	920,258	944,297	3,570,574
Programa de transporte público					
BPT del PennDOT	26,000	38,825	36,250	12,500	113,575
PART	2,587	2,486	2,661	2,931	10,665
SEPTA	1082200	865,374	935,504	944,882	3,827,960
<i>Subtotal de costo del programa de</i>	1,110,787	906,685	974,415	960,313	3,952,200
Gran total del costo del TIP	2,009,813	1,713,678	1,894,673	1,904,610	7,522,774

Fuente: DVRPC, 2022

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

Tipo de fondo	Año fiscal 2023	Año fiscal 2024	Año fiscal 2025	Año fiscal 2026	Total de 4 años (Años fiscales 2023-26)	2° período de 4 años posteriores 2027-2030	3er período de 4 años posteriores 2031-2034	Total Años fiscales posteriores 2027-2034
Programa de carreteras								
Puentes	38,478	38,403	37,669	37,531	152,081	150,118	150,106	306,424
Puentes estatales—	6,510	18,441	14,441	21,000	60,392	17,000	0	17,000
Carreteras	43,021	46,455	47,289	51,819	188,584	207,268	207,254	578,269
Carreteras estatales— Interestatales	17,295	17,525	16,308	5,800	56,928	5,600	0	5,600
Bridge Off	18,698	18,698	18,698	18,698	74,792	74,792	74,792	149,584
BRIP	41,313	41,313	41,313	41,313	165,252	165,252	165,252	330,504
BRIP—	23,478	34,657	7,895	54,908	120,938	0	0	0
CAQ	39,553	40,547	41,561	42,595	164,256	170,380	170,380	340,760
FFL	300	0	0	0	300	0	0	0
FLEX	17,083	17,083	17,083	17,083	68,332	68,332	68,332	136,664
HSIP	24,528	25,394	26,276	27,176	103,374	108,704	108,704	217,408
LOC	66,577	13,558	6,984	9,466	96,585	25,547	8,653	34,200
MBP3— Interestatal	0	0	125,000	125,000	250,000	250,000	0	250,000
NFP—	0	0	0	0	0	241,440	0	241,440
NHPP	121,609	114,828	108,699	102,682	447,818	337,471	328,720	992,991
NHPP— Interestatales	223,660	192,269	220,882	179,592	816,403	1126233	360,723	1,486,956
Otros	1,000	500	0	0	1,500	0	0	0
Privado	47,000	0	0	0	47,000	0	0	0
RRX	619	730	85	0	1,434	3,495	640	4,135
sHSIP	8,141	9,665	8,765	0	26,571	0	0	0
SPK-NHPP	0	0	36,000	60,000	96,000	80,000	10,000	90,000
SPK-STP	29,176	20,346	19,094	20,619	89,235	0	0	0
STP	27,899	28,497	29,335	30,190	115,921	120,760	120,760	272,671
STU	85,174	86,877	88,615	90,387	351,053	361,548	361,548	730,124
SXF	2,410	8,728	0	0	11,138	0	0	0
TAP	7,572	3,332	0	0	10,904	0	0	0
TAU	7,932	8,097	8,266	8,438	32,733	33,752	33,752	67,504
Peajes	0	0	0	0	0	0	0	0
TPK	0	21,050	0	0	21,050	0	0	0
Total de	899,026	806,993	920,258	944,297	3,570,574	3,547,692	2,169,616	6,252,234

Fuente: DVRPC, 2022

Nota: Los fondos resaltados en verde son fondos estatales de transporte; los fondos resaltados en azul son fondos de FWHA; los fondos resaltados en morado son fondos locales/otros. Ver la Figura 2: "Resumen de costos por fuente de financiamiento en Pennsylvania (\$000)", en la página 7.

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

Tipo de fondo	Año fiscal 2023	Año fiscal 2024	Año fiscal 2025	Año fiscal 2026	Total de 4 años (Años fiscales 2023-26)	2° período de 4 años posteriores 2027-2030	3er período de 4 años posteriores 2031-2034	Total Años fiscales posteriores 2027-2034
Programa de transporte público								
1513	1,476	1,550	1,628	1,709	6,363	0	0	0
1514	374,182	357,820	362,056	361,633	1,455,691	1598344	1810785	3,409,129
1517	3	1	6	20	30	0	0	0
341	5,200	7,765	7,250	2,500	22,715	0	0	0
5307	138,937	154,204	155,504	150,377	599,022	452,943	509,792	962,735
5337	211,543	215,052	218,106	212,604	857,305	532,487	599,320	1,131,807
5339	6,432	6,685	6,891	7,149	27,157	36,752	41,363	78,115
ARPA	200	0	0	0	200	0	0	0
LOC	12,984	12,442	13,111	12,597	51,134	89,825	96,544	186,369
Otros	348,102	139,436	198,139	199,997	885,674	826,458	813,459	1,639,917
PTAF 44	11,728	11,730	11,724	11,727	46,909	10,515	0	10,515
Subtotal de transporte público	1,110,787	906,685	974,415	960,313	3,952,200	3,547,324	3,871,263	7,418,587

Fuente: DVRPC, 2022

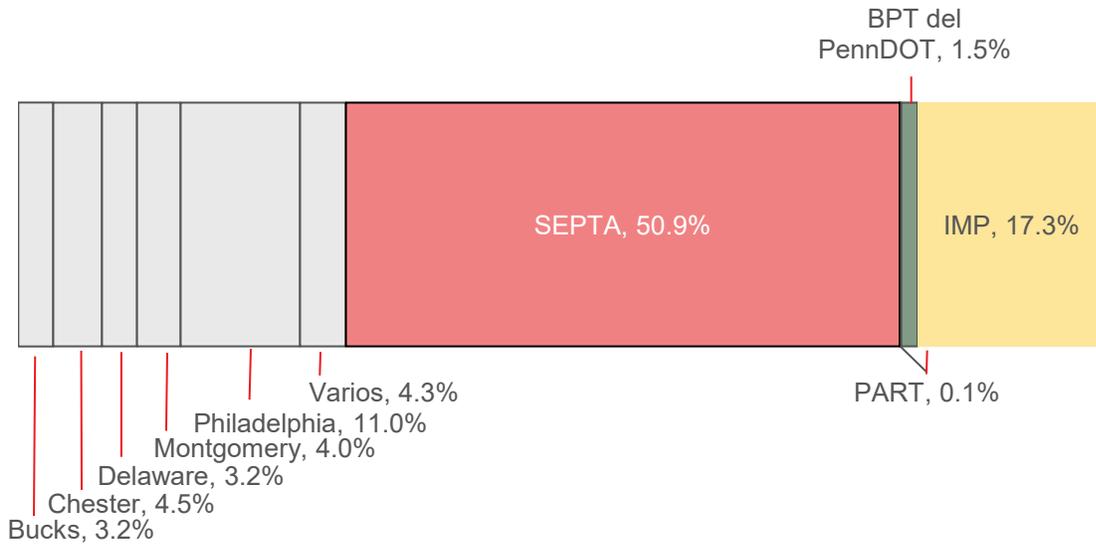
Nota: Los fondos resaltados en verde son fondos estatales de transporte; los fondos resaltados en azul son fondos de la FTA; los fondos resaltados en morado son fondos locales/otros. Ver la Figura 2: "Resumen de costos por fuente de financiamiento en Pennsylvania (\$000)", en la página 7.

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

Programa	Año fiscal 2023	Año fiscal 2024	Año fiscal 2025	Año fiscal 2026	Total de 4 años (Años fiscales 2023-26)	2° período de 4 años posteriores 2027-2030	3er período de 4 años posteriores 2031-2034	Total Años fiscales posteriores 2027-2034
Total general: Programas de carreteras y transporte público								
Carreteras	899,026	806,993	920,258	944,297	3,570,574	3,547,692	2,169,616	6,252,234
Transporte público	1,110,787	906,685	974,415	960,313	3,952,200	3,547,324	3,871,263	7,418,587
Total de la DVRPC	2,009,813	1,713,678	1,894,673	1,904,610	7,522,774	7,095,016	6,040,879	13,670,821

Fuente: DVRPC, 2022

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



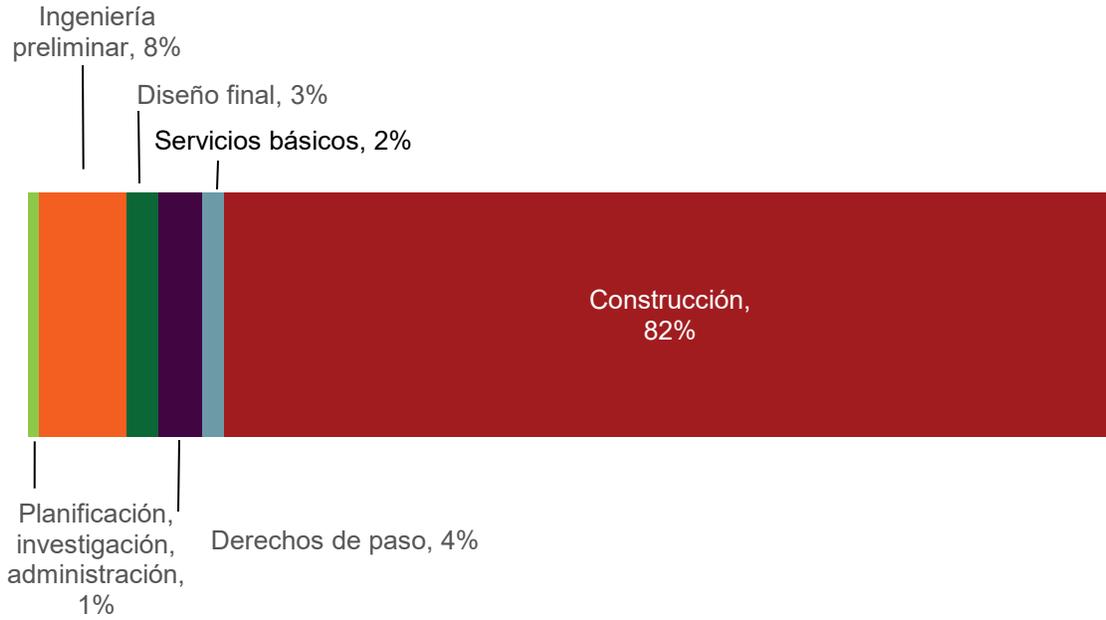
Fuente: DVRPC, 2022

Figure 2: Resumen de costos por fuente de financiamiento en Pennsylvania (\$000)



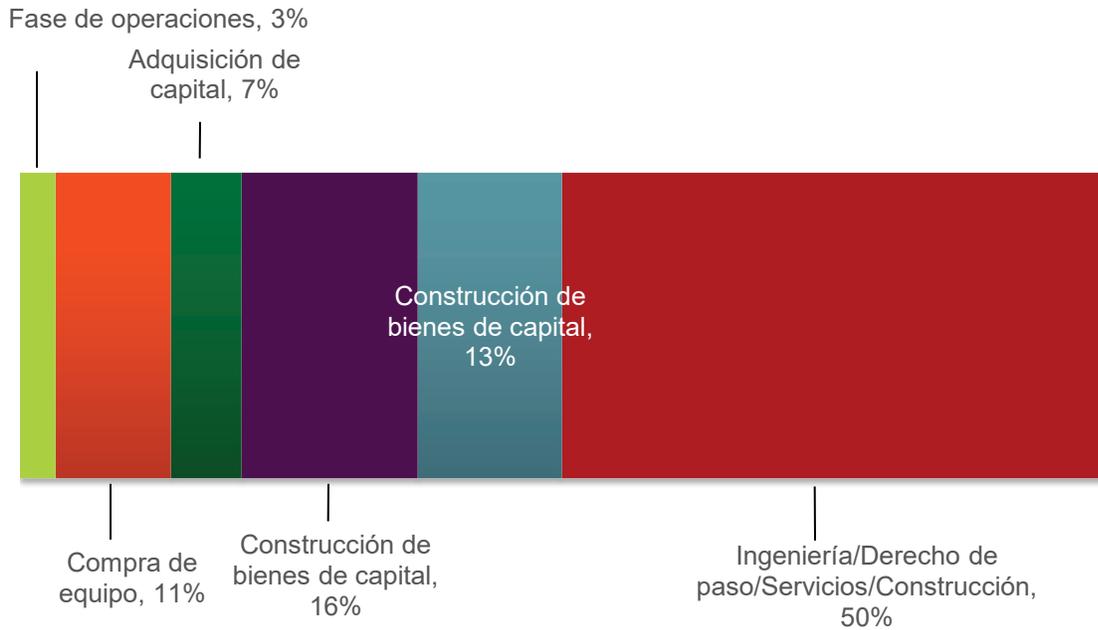
Fuente: DVRPC, 2022

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



Fuente: DVRPC, 2022

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



Fuente: DVRPC, 2022

Financiamiento para la región

La IIJA/BIL es la nueva legislación federal que el Congreso aprobó el 5 de noviembre de 2021, y que el presidente promulgó como ley el 15 de noviembre de 2021. La IIJA/BIL es una ley por \$1.2 billones que reautoriza legislación nacional sobre transporte terrestre, agua potable y aguas residuales, e incluye \$550 mil millones adicionales en financiamiento para nuevos programas de transporte, transmisión de energía, resiliencia, banda ancha y otras áreas, de los que aproximadamente la mitad se destinan al Departamento de Transporte de EE. UU. durante los próximos cinco años (años fiscales 2022-26). La ley se concentra en hacer inversiones que aborden la equidad, la sostenibilidad, la resiliencia, el cambio climático, la seguridad y las condiciones de los activos: prioridades que coinciden en gran medida con los objetivos del plan de largo plazo *Conexiones 2050* de la DVRPC. La IIJA/BIL expande la elegibilidad y cambia algunos requisitos de las políticas de programas antiguos, y establece varios programas nuevos que reciben fondos de acuerdo a fórmulas o de manera discrecional.

Fondos por fórmula

La IIJA/BIL incluye una autorización de \$351 mil millones, a cinco años, para programas de carreteras y puentes a nivel nacional, mientras que los programas de transporte público recibirán \$91 mil millones. También hay \$110 mil millones en gasto nuevo del Fondo General para carreteras y puentes, principalmente para un programa de inversiones especiales en puentes (BRIP), carga de vehículos eléctricos y varios programas discrecionales. Otros \$118 mil millones se transfieren del Fondo General para garantizar la solvencia del Fideicomiso de Carreteras. De acuerdo con la nueva legislación, se han autorizado varios nuevos programas con fórmulas para el Fideicomiso de Carreteras. Hay un nuevo programa para puentes (BOF), en el que el 15 por ciento de los fondos están reservados para puentes que no formen parte del sistema de asistencia federal, y los puentes de propiedad local que no estén en el sistema de asistencia federal son elegibles para una participación al 100 por ciento de fondos federales. Otro nuevo programa del Fondo General es para carga de vehículos eléctricos, en donde la infraestructura debe estar abierta al público en general o debe ser usada por operadores comerciales de más de una compañía. Los fondos para este programa deben usarse a lo largo de un corredor designado de combustibles alternativos. Al momento de redactar el presente documento, la región del DVRPC aún está esperando orientación del PennDOT sobre otros dos nuevos programas creados por la IIJA/BIL: el Programa de Reducción de Carbono para reducir las emisiones del transporte, y el Programa con Fórmula de Promoción de Operaciones Resilientes para un Transporte Transformador, Eficiente y Económico (PROTECT, por sus siglas en inglés) para mejorar la resiliencia de la infraestructura.

La legislación también amplía y enmienda varios programas existentes de financiamiento federal básico. Los Programas de Subsidios en Bloque para Transporte Terrestre (STBG, por sus siglas en inglés) conocidos como STP y STU (Urbano) en el TIP del año fiscal 2023 incluyen fondos destinados para la Reserva de Alternativas de Transporte (TASA, por sus siglas en inglés) que han aumentado al 10 por ciento de la autorización general del STBG. Se ha aumentado la reserva para puentes que no están en el sistema de asistencia federal. EL Programa de Mejora de la Seguridad de Carreteras (HSIP, por sus siglas en inglés) se ha enmendado en la nueva legislación para restablecer la flexibilidad del 10 por ciento para actividades no relacionadas con infraestructura y proyectos conductuales. El programa también se enmendó para incluir mejoras elegibles adicionales que aumenten la seguridad peatonal. La región del DVRPC tiene previsto recibir más fondos del HSIP que en los TIP anteriores, con un aumento del financiamiento anual a \$24.528 millones en el año fiscal 2023, \$25.394 millones en el año fiscal 2024, \$26.276 millones en el año fiscal 2025, y \$27.176 millones en el año fiscal 2026 y posteriores. La nueva legislación ha conservado el Programa Nacional de Desempeño de Carreteras (NHPP, por sus siglas en inglés), el Programa Nacional de Transporte de Carga en Carreteras (NHFP, por sus siglas en inglés) y el Programa de Control de la

Congestión y Calidad del Aire (CMAQ, por sus siglas en inglés), con algunos nuevos requisitos de elegibilidad y mayores niveles de financiamiento.

Fondos discrecionales

La IIJA/BIL también continúa varios programas de subsidios discrecionales y crea otros nuevos. El programa existente de Infraestructura para Reconstruir Estados Unidos (INFRA) para proyectos de transporte de carga y carreteras de importancia nacional se ha aumentado de \$900 millones a \$1 mil millones al año. El programa existente de Reconstrucción de la Infraestructura de Estados Unidos con Sostenibilidad y Equidad (RAISE, por sus siglas en inglés) también se ha aumentado para asignar \$7.5 mil millones durante los próximos cinco años hasta el año fiscal 2026. Hay varios programas nuevos, que incluyen:

- El Programa de Inversiones en Puentes tiene asignados \$600 millones en el año fiscal 2022 y aumenta a FY2022 para el año fiscal 2026.
- El Programa de Alivio a la Congestión está establecido en \$50 millones por año.
- Los Subsidios de Infraestructura de Carga de Electricidad y Combustible comienzan en \$300 millones en el año fiscal 2022 y aumentan a \$700 millones en el año fiscal 2026.
- El Programa de Subsidios para Transporte Terrestre Rural comienza en \$300 millones en el año fiscal 2022 y aumentan a \$500 millones en el año fiscal 2026.
- Los subsidios de PROTECT inician en \$250 millones en el año fiscal 2022 y aumentan a \$300 millones en el año fiscal 2026.
- El programa discrecional Calles y Caminos Seguros para Todos (SS4A) tiene asignados \$5 mil millones en fondos durante los próximos cinco años hasta el año fiscal 2026.
- Reducción de Emisiones de Camiones en Instalaciones Portuarias separa \$50 millones al año.
- El Programa de Calles Saludables tiene \$100 millones asignados cada año.

Efectos de la IIJA sobre el financiamiento para Pennsylvania

Durante toda la duración de la IIJA/BIL, se prevé que el aumento anual a los fondos por fórmula para caminos y puentes en Pennsylvania sea de \$2.3 mil millones (adicionales):

- Año fiscal 2022: \$378 millones (adicionales);
- Año fiscal 2023: \$421 millones (adicionales);
- Año fiscal 2024: \$465 millones (adicionales);
- Año fiscal 2025: \$511 millones (adicionales); y
- Año fiscal 2026: \$557 millones (adicionales).

Se prevé que la participación de Pennsylvania en los fondos para carreteras y puentes sea de aproximadamente \$13 mil millones durante los cinco años de la legislación. Calculando un promedio anual, esta es una cantidad aproximadamente 40 por ciento mayor a los fondos por fórmula de asistencia federal para carreteras asignados al estado por las resoluciones de continuidad de la Ley FAST. Tan solo considerando los fondos por fórmula, Pennsylvania esperaría recibir alrededor de \$3.2 mil millones durante cinco años por la IIJA/BIL para mejorar las opciones de transporte público en todo el estado. En el primer año (año fiscal 2022), esto representa un aumento de alrededor del 41 por ciento sobre los niveles de financiamiento para transporte público por fórmula de la Ley FAST para 2021. Además, Pennsylvania puede competir por los \$12.5 mil millones del BRIP para puentes de importancia económica y por \$15 mil millones en fondos nacionales dedicados por la ley a megaproyectos que generen beneficios económicos sustanciales a las comunidades. Los estados también pueden solicitar fondos de asistencia federal para proyectos de resiliencia climática y seguridad.

Además, los nuevos fondos por fórmula del BRIP proveen aproximadamente \$327 millones al año, y totalizan \$1.6 mil millones durante el período de cinco años de la IIJA/BIL. El aumento total en fondos para carreteras y puentes es de alrededor de \$4 mil millones durante los cinco años. Debe señalarse que para que Pennsylvania aproveche plenamente el beneficio financiero de los \$4 mil millones en fondos federales adicionales para carreteras y puentes, el estado tendrá que reunir aproximadamente \$1 mil millones en fondos paralelos.

Debido a las restricciones de tiempo para la actualización del TIP del año fiscal 2023, así como a la falta de asignaciones presupuestales para todo el año y de orientación sobre los nuevos programas de financiamiento por fórmula de Reducción de Carbono y PROTECT al momento de distribuir la orientación financiera, todos los fondos para estos nuevos programas se mantuvieron en un concepto presupuestal estatal hasta que la FHWA proporcione nueva orientación. Todas las actualizaciones necesarias al programa se llevarán a cabo después de que el TIP entre en vigor en octubre de 2022.

Efectos regionales de la IIJA

El financiamiento para el Programa Regional de Carreteras y el Programa de Transporte Público de la DVRPC en el TIP del año fiscal 2023 es el más alto que se ha registrado en años recientes. El aumento se debe principalmente a la aprobación de la IIJA/BIL. Hay disponibles en total \$1.8 mil millones en fondos para carreteras y puentes de la región durante los cuatro años del TIP del año fiscal 2023. Se trata de un aumento de \$486 millones (37 por ciento) en comparación con la orientación financiera del TIP del año fiscal 2021. Hay un aumento adicional de \$200 millones (550 por ciento) en el financiamiento para proyectos de mejora de puentes. La región recibirá más de \$30 millones en fondos adicionales para proyectos de seguridad y un aumento de \$24 millones (150 por ciento) para proyectos ciclistas y peatonales, en comparación con la orientación financiera del TIP anterior. En el TIP del año fiscal 2023, \$20 millones (\$16 millones estatales para puentes (183)/\$4 de aportaciones locales) se han separado para una nueva ronda del Programa de Reembolso Retroactivo para Puentes Municipales y se han separado \$50 millones (100 por ciento de fondos federales del BOF) para un nuevo programa competitivo de puentes fuera del sistema. Después de la reserva de TASA, el 55 por ciento de los fondos se asignan por población. La cantidad que llegará directamente a la región de la DVRPC para fondos de Alternativas de Transporte Urbano (TAU) en el TIP del año fiscal 2023 es de \$7.932 millones en el año fiscal 2023, \$8.097 millones en el año fiscal 2024, \$8.266 millones en el año fiscal 2025 y \$8.438 millones en el año fiscal 2026 y subsecuentes.

De acuerdo con la orientación financiera del PennDOT, que establece los niveles de financiamiento base para los programas de carreteras y transporte público, la región del DVRPC recibe más del 25 por ciento (\$1,795,004,000) de los \$7.08 mil millones en recursos federales y estatales de los fondos para carreteras por fórmula que se distribuyen a las MPO y las organizaciones de planeación rural (RPO, por sus siglas en inglés) del estado durante el período de cuatro años del TIP, y el 62 por ciento (\$2,449,552,000) de los \$3.95 mil millones en recursos federales y estatales (mejora de activos) para el Programa de Transporte Público. En general, el 38.4 por ciento (\$4,244,556,000) de los \$11.03 mil millones en recursos federales y estatales (para carreteras y transporte público) para fondos no interestatales durante los cuatro años (años fiscales 2023-26) del STIP se asignan a la región de la DVRPC. Para ver los detalles, consulte la orientación financiera del PennDOT en el Apéndice B del documento principal del TIP del año fiscal 2023 (publicación número 23001), que refleja los programas de financiamiento base de la región. Estas cifras de la orientación pueden variar respecto a los niveles totales reales de los programas del TIP de la DVRPC, como se observa en la Tabla 2, debido a una variedad de fondos que se añaden al TIP para proyectos específicos, programas de financiamiento especial, financiamiento de Pennsylvania Turnpike, asignaciones discrecionales o asignaciones de reservas estatales del PennDOT. Tome en cuenta además que la

orientación financiera para el financiamiento de transporte público no se ha actualizado para reflejar el aumento debido a la aprobación de la IJJA/BIL hasta el momento de la redacción del presente documento.

Antes de la aprobación de la IJJA/BIL, la región enfrentaba la decisión de demorar, suspender o eliminar más de \$750 millones en fondos de los proyectos existentes en el programa a 12 años del año fiscal 2021, a fin de cumplir con las restricciones fiscales del TIP. Estos hubieran sido adicionales a los \$1.1 mil millones en fondos de construcción para proyectos existentes que se demoraron durante la actualización al TIP del año fiscal 2021. Después de la aprobación de la IJJA/BIL, todos los proyectos existentes en la actualidad cuentan con financiamiento, no se han hecho recortes y los proyectos pueden avanzar con más rapidez. Se añadieron al TIP del año fiscal 2023 doce nuevos proyectos financiados de carreteras, con un costo estimado de \$91.541 millones, y 36 nuevos proyectos de puentes, con un costo estimado de \$256.368 millones. Los proyectos cuyo financiamiento se trasladó al plan de largo plazo durante la actualización al TIP del año fiscal 2021 pueden regresar al programa a 12 años hasta un nivel de \$303.8 millones.

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

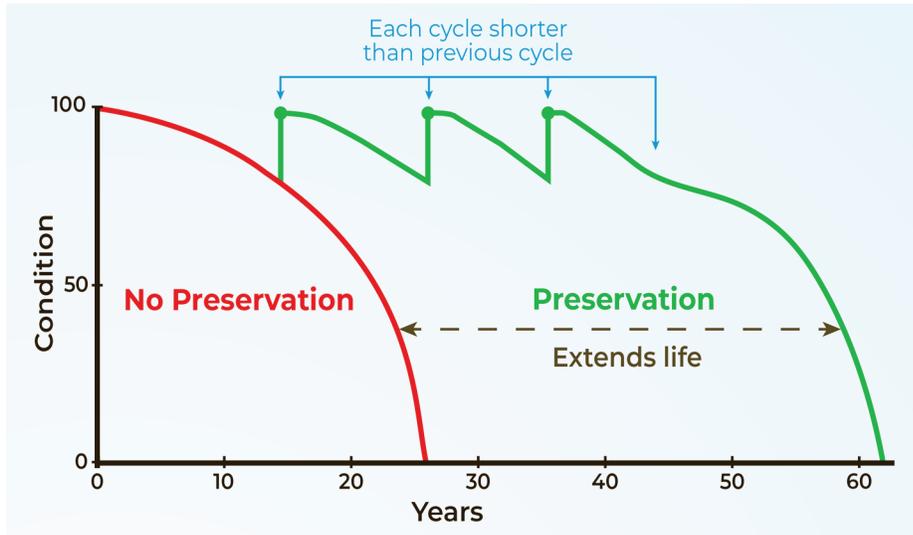
Se han dirigido más fondos estatales al programa de gestión de interestatales (IMP, por sus siglas en inglés), al igual que en el TIP del año 2021 anterior. Antes del TIP del año fiscal 2021, los fondos del IMP habían estado estancados durante más de 10 años, y desde entonces se estabilizaron en \$370 millones al año. En comparación, el IMP actualmente promedia \$1.361 mil millones al año durante el STIP a cuatro años. La necesidad identificada de interestatales de Pennsylvania que provocó el cambio en el financiamiento fue de \$1.2 mil millones al año. Las mediciones federales de desempeño y el Plan de Gestión de Activos de Transporte (TAMP) de Pennsylvania, que son ordenados por la FHWA, convencieron al PennDOT y a sus socios en planificación para aceptar un aumento gradual en los fondos del IMP con el fin de llegar a \$1 mil millones para el año fiscal 2027. El acuerdo de concentrarse en las interestatales fue decidido por el PennDOT y sus socios de planificación antes de que se promulgara la IJJA/BIL. Debido a este trabajo previo para resolver las necesidades del sistema interestatal, la mayoría de los fondos adicionales de la IJJA/BIL en el programa del año fiscal 2023 se asignarán a las MPO/RPO.

Continuando el enfoque en una estrategia más orientada al rendimiento para seleccionar los proyectos del programa, la distribución de fondos regionales, conocida como "financiamiento por fórmula", sigue incluyendo una estrategia más basada en el desempeño y se concentra en lo que se conoce como el costo de ciclo de vida más bajo (LLCC, por sus siglas en inglés). Los estados están obligados a administrar el Sistema Nacional de Carreteras (NHS) de acuerdo con el LLCC y a documentarlo así en sus TAMP basados en riesgo. En vez de mantener un marco de trabajo "del peor al primero", en donde el activo con peor desempeño se repara y mejora hasta un punto en el que su desempeño estaría entre los mejores de la lista, el LLCC es un proceso diseñado para maximizar la vida útil de un activo con el menor costo posible, mediante una priorización basada en riesgos de su preservación, rehabilitación y reconstrucción. La LLCC promueve el trato correcto en el momento correcto (con énfasis en la preservación) en lugar de concentrarse demasiado en los activos en malas condiciones (es decir, del peor al primero). El beneficio de esta estrategia es prolongar la vida útil de los activos (puentes y pavimentos) y reducir su costo anual durante la vida útil del activo. Esta estrategia constituye un uso más efectivo de los recursos, y los activos se mantienen en mejores condiciones en general. La LLCC se muestra visualmente en la Figura 5. La teoría es que con una serie de actividades de preservación programadas cuidadosamente se prolonga la vida útil del activo, se mantiene el activo con un mejor nivel de desempeño por más tiempo, y se reduce el costo anual total.

Las fórmulas de la orientación financiera para los fondos de transporte básico distribuidos a nivel estatal se mantienen iguales a las del TIP del año fiscal 2021. La distribución de fondos del NHPP y el STP se basa en asignar el 40 por ciento de los fondos mediante una fórmula atribuible a la información sobre las condiciones de los puentes (para puentes mayores a 20 pies) y el 60 por ciento de los fondos mediante una fórmula atribuible a la información sobre las condiciones de la carretera. Las fórmulas también incluyen un factor de gestión de activos (AMF, por sus siglas en inglés) que intenta tomar en cuenta los diversos tratamientos necesarios para mantener los pavimentos y puentes existentes en buenas condiciones de financiamiento, en congruencia con el TAMP de la comunidad. Este factor toma en cuenta los diferentes niveles de costos incurridos para reparar diferentes tipos de activos (por ejemplo, el maquinado con tratamiento superficial cuesta menos que una reconstrucción profunda, y si el hecho de que se trate de un tipo de activo de bajo nivel o de una carretera de acceso limitado también afecta el costo de la reparación). El enfoque de la fórmula puede atribuirse a un área de plataforma de puente evaluada como deficiente respecto al área de plataforma de todos los puentes en una región, para evitar la estrategia de programación de "peor a primero". El AMF es un factor de las fórmulas. Los fondos para puentes del STP no incluyen el AMF. Esta estrategia se seleccionó para hacer la transición de una forma de seleccionar proyectos "de peor a primero" a una estrategia más orientada al desempeño, ya que el PennDOT y sus socios de planeación reconocieron que pasarían varios años antes de ver los efectos y determinar si la "aguja" se movió en la dirección correcta y prevista. Consulte las páginas 2–7 de la orientación financiera del PennDOT en el Apéndice B del documento principal del TIP del año fiscal 2023 (publicación número 23001) para ver más detalles y una explicación de las fórmulas de financiamiento para las diversas categorías de fondos.

Respecto a los fondos para el IMP, que se administra a nivel estatal, la orientación financiera del PennDOT (Apéndice B del documento principal del TIP del año fiscal 2023 (publicación número 23001)) indica que se distribuirían \$5,444,393,000 (a nivel estatal) a proyectos del IMP, durante el período de cuatro años de los años fiscales 2023-26, para un promedio de \$1,361,098,000 por año. Los fondos por \$5,444,393,000 para el IMP incluyen \$234,432,000 de fondos del NHFP en el STIP a cuatro años. Para los proyectos programados durante el período de los años fiscales 2023-26, se han distribuido \$1,304,661,000, o el 23.9 por ciento de los fondos del IMP, a la región de la DVRPC. Este es un aumento significativo respecto a los \$859.335 millones que se financiaron a través del IMP en el STIP/TIP del año fiscal 2021.

Figura 5: Costo de ciclo de vida más bajo (LLCC)



Fuente: PennDOT, 2020

CAPÍTULO 1:

Planeación y programación basada en el desempeño (PBPP)

La IIJA/BIL conserva los requisitos establecidos en la Ley MAP-21 y la subsecuente Ley FAST que exigen que los departamentos de transporte estatales (DOT) y 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 IIJA/BIL también ordena que el TIP incluya una descripción de sus efectos previstos para alcanzar las metas establecidas de desempeño y que vincule las prioridades en inversiones con esos objetivos de desempeño.

La gestión de rendimiento del transporte (TPM) es un enfoque estratégico que utiliza información para tomar decisiones sobre inversiones y políticas para alcanzar los objetivos nacionales de desempeño. 23 USC 150(b) describe las áreas de los objetivos nacionales de desempeño del programa de asistencia federal. Este estatuto ordena que la FHWA establezca mediciones específicas de desempeño para el sistema que aborden estas áreas de objetivos nacionales. Las reglamentaciones de las mediciones nacionales de gestión del desempeño se encuentran en 23 CFR 490. El objetivo de la PBPP es garantizar que se hagan inversiones dirigidas con los fondos federales de transporte al aumentar la responsabilidad y transparencia y generar mejores decisiones en materia de inversiones, que se enfoquen en los resultados clave relacionados con siete áreas de objetivos nacionales:

- **Seguridad:** lograr una reducción significativa en muertes y lesiones graves viales en todos los caminos públicos.
- **Condiciones de infraestructura:** mantener el sistema de activos de infraestructura carretera en buenas condiciones.
- **Reducción de la congestión:** lograr una reducción significativa de la congestión en el NHS.
- **Confiabilidad del sistema:** mejorar la eficiencia del sistema de transporte terrestre.
- **Movimiento de carga y vitalidad económica:** mejorar la red nacional de transporte de carga, fortalecer la capacidad de las comunidades rurales para obtener acceso a mercados nacionales e internacionales, y apoyar el desarrollo económico regional.
- **Sostenibilidad ambiental:** mejorar el desempeño del sistema de transporte mientras se protege y mejora el medio ambiente natural.
- **Reducción de los retrasos en la entrega de proyectos:** reducir los costos de los proyectos, promover el empleo y la economía y facilitar el movimiento de personas y bienes al acelerar la terminación de proyectos mediante la eliminación de retrasos en el proceso de desarrollo y entrega de proyectos, lo que incluye reducir las cargas regulatorias y mejorar las prácticas de trabajo de las agencias.

Las reglamentaciones exigidas por la FHWA han establecido reglas definitivas sobre las mediciones del desempeño que abordan los siete objetivos, de la siguiente manera:

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

- condiciones de los puentes del NHS;
- desempeño (confiabilidad del sistema) del sistema de carreteras interestatales y del NHS no interestatal;
- movimiento de carga en el sistema de carreteras interestatales;
- congestión de tráfico; y
- emisiones de fuentes móviles en el camino.

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

Aplicación de mapeo y resumen de listados

Aplicación de mapeo y sistemas de información geográfica (GIS)

Como con el TIP anterior del año fiscal 2021, el TIP del año fiscal 2023 no contiene mapas impresos de localización de proyectos estáticos en el documento. Debido a la naturaleza cambiante del TIP, los mapas quedan obsoletos al momento en que se imprime y distribuye la versión final del TIP. Por este motivo, la DVRPC sugiere utilizar la herramienta de búsqueda en internet del TIP, www.dvrpc.org/TIP, como la función de mapeo principal para mostrar la ubicación de los proyectos asignables para los proyectos de carreteras, transporte público e interestatales.

Los diferentes tipos de proyectos, como mejoras de intersección, reemplazos de puentes o nuevas instalaciones de tránsito, se muestran utilizando varios colores y símbolos en la herramienta de búsqueda en internet del TIP. No es posible mapear ciertos tipos de proyectos, como el paisajismo de las carreteras, los pagos de arrendamiento por el uso de vías férreas o los estudios preliminares. Estos proyectos se incluyen en el lado derecho de la aplicación, junto con los proyectos mapeados. Solamente los proyectos mapeados aparecerán en el recuadro del mapa del lado izquierdo de la aplicación.

Al igual que con la actualización previa del TIP, se ha mejorado la herramienta de búsqueda en internet del TIP. Es más fácil de usar, y puede utilizarse en dispositivos móviles. Al igual que con la herramienta actual de búsqueda en internet del TIP, se muestran los proyectos del TIP junto con superposiciones, como Centros de planificación, Centros de carga, Corredores del proceso de control de congestión e Indicadores de potenciales desventajas, así como una función de “búsqueda por dirección o ubicación”. Para complementar la mejora en la herramienta de búsqueda en internet del TIP, la DVRPC también ha puesto a disposición los datos de los sistemas de información geográfica (GIS, por sus siglas en inglés) del TIP. El GIS es una herramienta de planificación importante que respalda esfuerzos técnicos y de planificación estatal, regional, del condado y local. Casi todas las actividades de planificación incorporan tecnología GIS, ya sea para recopilación y almacenamiento de datos, como para el análisis y la presentación. El GIS permite que los planificadores vean y consulten datos espaciales, realicen análisis avanzados para descubrir relaciones, patrones y tendencias, así como que presenten información de forma eficaz a quienes toman decisiones y al público.

Herramientas descargables de ubicación de puntos, líneas y polígonos del GIS para proyectos del TIP en los proyectos ya adoptados en los TIP de Pennsylvania y Nueva Jersey, así las acciones formales del TIP que apruebe la Junta de la DVRPC, están disponibles en la sección de Transporte de la página web de datos de GIS de la DVRPC, www.dvrpc.org/Mapping/Data. Esta página web también contiene enlaces al Portal de GIS de la DVRPC, mapas interactivos y una galería de mapas, además de otros recursos de datos. El Portal GIS contiene datos de límites, demográficos, de planificación y transporte, que son útiles para obtener datos que brindan contexto para el TIP.

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

El documento del TIP incluye varios listados de proyectos. Los listados de proyectos se toman de los programas de gestión de carreteras, transporte público y carreteras interestatales de Pennsylvania, que se explican detenidamente en los siguientes párrafos.

Todos los proyectos dentro del período de cuatro años del TIP (años fiscales 2023-26) se consideran financiados y el gobierno federal podrá autorizar su financiamiento. Por disposición federal, el TIP es el programa restringido a cuatro años para el cual se espera razonablemente que haya ingresos disponibles. Sin embargo, la región ha trabajado en el desarrollo de un horizonte de programación restringido a 12 años para proyectos de carreteras y de tránsito, a fin de ofrecer expectativas y plazos más realistas en los que se pueda esperar un avance de los proyectos del TIP con costos más precisos. Muchos proyectos que tienen fases en los cuatro años también tienen fases (como la construcción) que pueden estar en años fiscales posteriores (LFY, por sus siglas en inglés), los años fiscales 2027-2034. Este horizonte de programación restringido a 12 años se ilustra en los listados de proyectos en el documento del TIP. Las fases de proyectos que están después de los cuatro años del TIP técnicamente están "sin financiamiento", pero aparecen en el listado porque representan el compromiso planeado de la región de financiar estas fases en el futuro, conforme haya fondos disponibles.

De la Tabla 5: a la Tabla 10: se incluyen proyectos de carreteras para los condados de Bucks, Chester, Delaware, Montgomery y Philadelphia; y un listado de proyectos que se aplican a más de un condado, denominados "Varios". La Tabla 11: incluye proyectos de transporte urbano de SEPTA, PART y la BPT del PennDOT. Por último, la Tabla 12: incluye el Programa de Gestión Interestatal (IMP). Dentro de cada condado, los proyectos individuales de carreteras y transporte público se enumeran usando el número de identificación del PennDOT (MPMS). Para ver las descripciones completas de los proyectos, consulte el TIP del año fiscal 2023 de la DVRPC para Pennsylvania en www.dvrpc.org/TIP

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

Tabla 5: Listado de proyectos del TIP del condado de Bucks

N.º MPMS	Título del proyecto	N.º MPMS	Título del proyecto
Programa de carreteras – Condado de Bucks			
12923	Extensión de Bristol Road	93445	Mejoras a la Ruta 1-Norte (Sección RC2)
12931	Puente en Worthington Mill Road (Puente)	93446	Mejoras a vías laterales del corredor de la Ruta 1 (RC3)
12965	Lawn Avenue	98221	Stock's Grove Road sobre Beaver Creek (CB# 333)
13014	Puente en Clay Ridge Road sobre Beaver Creek (CB #30)	102272	Holland Road en Buck Road y Ruta 532
13240	Puente en Old Bethlehem Road sobre Kimples Creek	102309	PA 309 sobre Morgan Creek
13440	Puentes en Allentown Road y PA 663 (2) sobre Licking Creek	102664	PA 309 sobre Beaver Run (Puente)
13549	Diseño de US 1 (Puentes) (Sección 03S)	104746	West Bridge St sobre el tributario al Río Delaware
13635	Mejoras a la intersección de Oxford Valley Road/Lincoln Highway	107794	Mejoras a Woodbourne Road (SR 2033) y Langhorne-Yardley Road (SR 2049)
13716	Puente en Headquarters Road sobre Tinicum Creek	110091	Puente en King Road sobre Herkaken Creek (CB #54)
13727	Mejoras a la intersección de Bristol Road	110309	Mejoras operativas en rampa de I-95/US 13/PA 132
17918	I-95, Mejoras a transporte público/FLEX (Cornwells Heights)	110310	Almshouse Road en Jacksonville Road
36475	Cruce a nivel de Mill Street	110763	Cold Spring Creamery Rd sobre Branch Pine Run
57619	Mejoras al corredor de la Ruta 313	111024	Rotonda en Easton Road
64778	State Road	111464	Sendero Shady Retreat de SRTS
64781	Puente en Swamp Road/Pennswood Road sobre un ramal de Neshaminy Creek	111565	Puente de Chapman Road sobre Pine Run
69823	Puente de Rosedale Road sobre el Arroyo Unami	115418	Rotonda en la Ruta 113 y Minsi Trail Road
74827	Mejoras al canal Delaware	115419	Rotonda de US 202 y York Road
78516	Reemplazo de puente en Brownsville Road	115420	Mejoras a intersección en Penndel Borough
84256	Old Street Road	116082	Cruce a nivel de Bellevue Avenue
84258	Pennsylvania Avenue/Delaware Canal	116893	Edison Furlong Road sobre el Arroyo Pebble
86244	River Road en Golden Pheasant sobre el Canal Delaware	118011	Stony Garden Road sobre el Arroyo Branch Kimples
86923	PA 309, circunvalación de Sellersville, recarpeteo (PM1)	118013	Slifer Valley Road sobre el Arroyo Branch Cooks
88083	Mejoras a Stoopville Road - Fase 2	118020	Rotonda de Bustleton Pike/Second Street Pike
90327	River Road sobre el tributario al Delaware (Puente)	118022	Rotonda de la Ruta 202/179
90550	Creamery Road y Arroyo Tohickon (Puente)	118190	Cruce a nivel de Fairview Avenue
92641	Dublin Pike sobre el Arroyo Morgan		

Fuente: DVRPC, 2022

Tabla 6: Listado de proyectos del TIP del condado de Chester

N.º MPMS	Título del proyecto	N.º MPMS	Título del proyecto
Programa de carreteras – Condado de Chester			
14134	Puente en West Bridge Street sobre Amtrak	102709	Mejoras a PA 41 y SR 926
14532	Diseño de la reconstrucción de la circunvalación de US 30 Coatesville-Downingtown	104786	Lancaster Avenue sobre el Arroyo Brandywine
14580	Reconstrucción de US 1 Expressway: PA 472 a PA 896	107551	Mejoras al distribuidor vial de US 30/PA 10 a Business 30
14581	Reconstrucción de US 1 Expressway: PA 896 a PA 41	107553	Mejoras al distribuidor vial de US 30 y Airport Road
14652	Dutton Mill sobre el Arroyo Ridley (CB #157)	107554	Mejoras al distribuidor vial de US 30 y PA 82
14698	US 422, Reconstrucción (M2B)	107945	Art School Road sobre el Arroyo Pickering (Puente)
47979	North Valley Road sobre Amtrak	110311	Intersección de PA 41 y State Road
64220	Reconstrucción de US 422 Expressway (M03)	110312	Mejoras a la intersección de Baltimore Pike/Newark Road
78626	Pennock Bridge Road sobre el ramal oeste del Arroyo White Clay	110765	Pickering Dam Road sobre el Arroyo Branch Pickering
84284	Doe Run Road/Buck Run (Puente)	110949	Intersección de Horseshoe Pike y Manor Road
85949	Mejoras de seguridad en SR 896	110963	Rotonda en Manor Road
86064	Puente en Hadfield Road sobre Beaver Creek (CB #244)	113307	Reconstrucción de US 1 Expressway: Límite de PA/MD a PA 472
86276	Township Road sobre el ramal occidental de Big Elk Creek (CB #297)	113312	Reconstrucción de US 1 Expressway: PA 41 a Schoolhouse Road
86301	Lancaster Avenue / Brandywine Creek	114164*	Mejoras a Nutt Road y Starr Street (CMAQ)*
86302	Puente en Ewing Road sobre White Clay Creek	114166*	Mejoras a PA 401 y Valley Hill Road (CMAQ)*
86696	Puente en Watermark Road sobre Muddy Run (CB #21)	115422	Mejoras de seguridad en West Chester Pike
87781	Circunvalación de US 30 Coatesville-Downingtown (CER–Sección este)	115423	Mejoras de seguridad al corredor de la Ruta 23
95430	Mejoras en la intersección de US 202 en SR 926	115424	Mejoras de seguridad en la circunvalación de US 322 West Chester
98035	Water Works Road sobre Rock Run	115425	Mejoras peatonales en High Street
98036	Merlin Road sobre Pigeon Run (Puente)	115875	Dispositivo de advertencia del ferrocarril en Reese Street
98039	Ship Road sobre Valley Creek (Puente)	115876	Dispositivo de advertencia del ferrocarril en Center Street
98041	Birchrun Road sobre Birch Run (Puente)	117327	Valley Park Road sobre el Arroyo Anderson
98042	Conestoga Road sobre el Arroyo Pickering	117999	Thomas Road sobre el Arroyo Trout (CB#300)
98223	Creek Road sobre Pickering Creek (Puente)	118024	Distribuidor vial de US 202 y High Street
98224	Spring City Road sobre Stony Run (Puente)	118025	PA 100 en dirección al norte en Exton Station
102708	Mejoras a PA 41 en PA 841	118183	Cruce de ferrocarril en Lake Road West

Tabla 6: Listado de proyectos del TIP del condado de Chester (cont.)

N.º MPMS	Título del proyecto	N.º MPMS	Título del proyecto
Programa de carreteras – Condado de Chester			
118184	Cruce a nivel de Lake Road East	118188	Cruce a nivel de Mt. Pleasant
118185	Cruce a nivel de Woodland Avenue	118189	Cruce a nivel de Crowl Toot Road
118186	Cruce a nivel de Kimble Road		

Fuente: DVRPC, 2022

Tabla 7: Listado de proyectos del TIP del condado de Delaware

N.º MPMS	Título del proyecto	N.º MPMS	Título del proyecto
Programa de carreteras – Condado de Delaware			
15008	Puente de Folcroft Avenue sobre la línea ferroviaria Wilmington/Newark de Amtrak/SEPTA	92808	Marshall Road sobre el Arroyo Cobbs (Puente)
15183	Puente en Station Road sobre Chester Creek (CB #234)	93105	State Road sobre el Arroyo Darby (Puente)
15251	Distribuidor vial, intersección y mejoras viales a US 1 y PA 352	95429	Mejoras al área de la intersección de US 202 y US 1
15278	Puente de Chester Pike/9th Street sobre el Arroyo Darby (CB #146)	98216	Michigan Avenue sobre el Arroyo Little Crum (CB# 210)
15306	Puente en Sellers Avenue sobre la línea ferroviaria Wilmington Newark de Amtrak y SEPTA	98217	Hilldale Road sobre Darby Creek (CB# 149)
47147	3rd Street Dam sobre Broomall Lake	98218	South Avenue sobre Muckinipattis Creek (Puente Mulford) (CB# 142)
57773	Puente de Lloyd Street sobre la línea ferroviaria Wilmington Newark de Amtrak/SEPTA (CB)	99668	Mejoras al drenaje de PA 291
64791	Kedron Avenue en Franklin Avenue	103217	Cruce a nivel de Main Street
69665	Puente en South Creek Road sobre Brandywine Creek	103527	Reed Road sobre Whetstone Run (CB #36)
69817	US 322, de Featherbed Lane a I-95 (Sección 102)	103528	Mattson Road sobre el ramal oeste del Arroyo Chester
79329	Extensión de Bridgewater Road	104343	US 322 sobre CSX
84269	Victory Avenue sobre la Ruta 100 de SEPTA	104879	Reemplazo del puente en Cheyney Road
88400	US 1, del límite del condado de Chester a Pole Cat Road	107642	Corredor de Smithbridge Road
92323	Wanamaker Avenue sobre el Arroyo Darby (Puente)	108910	Reducción de ruido de I-95
92324	Gov Printz Boulevard sobre Conrail (Puente)	110951	Mejoras de seguridad al corredor de MacDade

(cont.)

Tabla 7: Listado de proyectos del TIP del condado de Delaware (cont.)

N.º MPMS	Título del proyecto	N.º MPMS	Título del proyecto
Programa de carreteras – Condado de Delaware			
111022	Mejoras de seguridad al corredor de Chichester Avenue	115426	Mejoras de seguridad al corredor de Haverford Road
111486	Construcción del sendero Octoraro - Fase 1	115872	Dispositivo de advertencia del ferrocarril en 4 th Avenue
111487	Chadds Ford Peatonal	115873	Dispositivo de advertencia del ferrocarril en Wanamaker Street
111488	Mejoras al drenaje pluvial de Media Borough Ridge Road	115874	Dispositivo de advertencia del ferrocarril en Jansen Avenue
113251	Preferencia ferroviaria en Highland Avenue	118006	Ridley Creek Road sobre un ramal del Arroyo Ridley
114034	US 322: Distribuidor vial de Chelsea Parkway a Market Street (Sección 103)	118029	Rotonda en Bethel
114102*	West Chester Pike y I-476 (CMAQ competitivo)*	118030	Extensión de Bryn Mawr Road
114112*	ITS de bypass de medios (CMAQ competitivo)*		

Fuente: DVRPC, 2022

Tabla 8: Listado de proyectos del TIP del condado de Montgomery

N.º MPMS	Título del proyecto	N.º MPMS	Título del proyecto
Programa de carreteras – Condado de Montgomery			
16150	Puente en Tookany Creek Parkway sobre Tookany Creek	48174	PA 63, Welsh Rd.
16214	PA 611, Old York Road sobre SEPTA R3	48175	Ridge Pike: Belvoir Road a Chemical Road
16334	Intersección y mejoras en los semáforos de PA 73, Church Road	48187	Henderson/Gulph Road ampliación cerca de las rampas a I-76
16408	Puente en Fruitville Road sobre Perkiomen Creek (CB #232)	57849	PA 29, Puente en Main Street sobre las vías ferroviarias de Reading (Remoción)
16438	Proyecto de conexión en PA 309, Fase I	63486	US 202, Johnson Highway a Township Line Road (61S)
16577	Ridge Pike: Harmon Road a Crescent Avenue	63491	US 202, Morris Road a Swedesford Road (65S)
16665	US 202, Markley Street en sentido sur (Sección 500)	63493	PA 309, Mejoras a intersección de 5 puntos (71A) (Old US 202, mejoras a intersección de 5 puntos)
16738	US 422 Expressway Sección M1B	64795	Ampliación de Belmont Road/Rock Hill Road: Rampas de I-76 a Rock Hill Road
48172	PA 23 Moore Road a Allendale y puente de Trout Creek Road	64798	Puente en North Narberth Avenue sobre Amtrak/SEPTA (CB)

Tabla 8: Listado de proyectos del TIP del condado de Montgomery (cont.)

N.º MPMS	Título del proyecto	N.º MPMS	Título del proyecto
Programa de carreteras – Condado de Montgomery			
66952	Reubicación de PA 23/Valley Forge Road y North Gulph Road (2NG)	110315	Mejoras viales en Philmont Avenue/Tomlinson Road/Pine Road - Intersección de 6 puntos
72355	Puente en Valley Green Road sobre Wissahickon Creek	110444	Ridge Pike - Carril escolar a Belvoir Road (Puentes CB #0 y TPK DB-116)/Puentes en área del distribuidor vial
74813	Mejoras en aceras peatonales de Ambler	110761	Gilbertsville Road sobre un ramal del Arroyo Ministers
77211	Conexión de PA 309: Allentown Road a Souderton Pike (HT2)	110762	Reemplazo de puente en Perkiomenville Road sobre Sciota Creek
80052	Puente en Fetters Mill sobre Pennypack Creek	110971	Mejoras de seguridad en Main Street
83742	Puente en Keim Street sobre Schuylkill River	111005	Conshohocken Garage (I-76 ICM)
92637	Pleasant View Road/Sanatoga (Puente)	111129	Cruce a nivel de Cannon Avenue
92807	PA 73 - Reemplazo de puente en Skippack Pike	111492	Iniciativas de seguridad multimodal en Limekiln Pike
92839	Puente en Ridge Pike sobre Norfolk Southern RR (CB: #257)	111495	Mejoras peatonales en Main Street
93015	Gravel Pike sobre el Arroyo Swamp (Puente)	112232	Reparación de pendiente de I-76 en sentido oeste
98037	Niantic Road sobre Perkiomen Creek (Puente)	114172*	Extensión del sendero de Dreshertown Road (CMAQ competitivo)*
98225	Butler Pike sobre Prophecy Creek (Puente)	114944	Mejoras de seguridad en Bethlehem Pike
102273	Realineación de la intersección en Ridge/Germantown - Fase 1, cruce de Perkiomen	114948	Mejoras a la intersección de Lancaster Avenue y Remington Road
103371	Reemplazo del puente en Woodmont Road (CB #10)	115428	Mejoras de seguridad a las intersecciones de Sumneytown Pike
103372	Waverly Road sobre Tacony Creek (Puente del condado #275)	115429	Rotonda de Belmont Avenue y St. Asaphs Road
103440	Reemplazo del puente en Penllyn Pike (CB #289)	117963	Old Allentown Road sobre un ramal del Arroyo Towamencin
105803	Conexión de PA 309: Souderton Pike a PA 309 (HT3)	118005	Black Rock Road sobre un tributario del Río Schuylkill
107180	Conexión a Powerline Trail - Fase 1 (TAP)	118033	Conexión HT4 de PA 309
110313	Puente en Belmont Avenue sobre Schuylkill River (CB #200)	118187	Cruce a nivel de Central Avenue

(cont.)

Tabla 8: Listado de proyectos del TIP del condado de Montgomery (cont.)

N.º MPMS	Título del proyecto	N.º MPMS	Título del proyecto
Programa de carreteras – Condado de Montgomery			
118031	PA 29 y PA 113	118032	Reconstrucción de los dos sentidos de DeKalb Street

Tabla 9: Listado de proyectos del TIP del condado de Philadelphia

N.º MPMS	Título del proyecto	N.º MPMS	Título del proyecto
Programa de carreteras - Condado de Philadelphia			
17215	70 th , 71 st , 72 nd Streets sobre Amtrak	88085	Reemplazo del puente en Byberry Road
17511	City Avenue sobre SEPTA (Puente)	91490	Patrulla de servicio a autopistas - Philadelphia
17678	Spring Garden Street sobre Amtrak	92147	Broad Street sobre muelle de carga (Puente)
17697	Mejora de semáforos en Island Avenue	92554	Ridge Avenue sobre Amtrak (Puente)
57276	Puente en Montgomery Avenue sobre Amtrak en 30th Street (CB)	96223	Sincronización de semáforos de Philadelphia
57902	Concepto de mejoras de 3R en toda la ciudad	98229	59th Street sobre AMTRAK
69828	Puentes en Market Street (2) sobre Schuylkill River y la vía ferroviaria de CSX (MSB)	98230	Tabor Road sobre Tacony Creek
69909	Puente en Willits Road sobre Wooden Bridge Run	102134	Mejoras de seguridad en el corredor de Henry Avenue, Fase 2
70231	Reconstrucción de Swanson Street	102274	Puente giratorio en el Río Schuylkill (TIGER)
72597	Mejoras de seguridad en el Puente Benjamin Franklin	103563	I-95: Extensión de Delaware Avenue (Sección BS5)
78757	JFK Boulevard en 32nd Street sobre SEPTA (Estación de 30th Street) (Puente)	105290	Mejoras operativas en el sentido este del Puente Ben Franklin
79830	Proyecto de vía verde en North Delaware Riverfront, Sec 1 (TAP)	106264	I-95 Central Access Philadelphia (CAP) / Acceso al río
79832	Proyecto de vía verde en North Delaware Riverfront, Sec 3	106708	Asistencia en planificación de I-95
80104	Mejoras de seguridad en el corredor de Henry Avenue, Fase 1	106993	Mejoras en semáforos de Frankford Avenue
81292	Frankford Avenue/Arroyo Frankford (Puente)	108092	Recarpeteo en toda la ciudad 107
83736	Roosevelt Boulevard sobre Wayne Junction (WAV)	108097	Recarpeteo en toda la ciudad 109
87784	Aramingo/Harbison: Church Street a Amtrak (Sección BS3)	108098	Rampas de ADA en toda la ciudad, 2

Tabla 9: Listado de proyectos del TIP del condado de Philadelphia (cont.)

N.º MPMS	Título del proyecto	N.º MPMS	Título del proyecto
Programa de carreteras - Condado de Philadelphia			
108099	Puente en Falls Road	114942	SR 0001 Estudio IHSDM de Roosevelt Boulevard
108129	MLK Drive sobre Schuylkill River (Puente)	115430	Mejoras de seguridad al corredor de Broad Street
110782	Estación histórica de Shawmont	115431	Mejoras de seguridad al corredor de Verree Road
110958	Rotonda de Castor Avenue	115433	Mejoras de seguridad al corredor de Welsh Road
111194	Mejoras de seguridad al corredor de Castor Avenue	115434	Mejoras de seguridad al corredor de Frankford Avenue
111496	Proyecto de acceso peatonal de Franklin Square	115435	Mejoras de seguridad al corredor de 63rd Street
111500	Restauración de muro de mampostería del Canal Manayunk	115440	Mejoras de seguridad al corredor de Washington Lane
111505	Cruce a media cuadra en University City - Drexel University	115442	Mejoras de seguridad al corredor de Vine Street
111506	Mejoras de seguridad peatonal y autobuses directos en Roosevelt Boulevard	115444	Mejoras de seguridad al corredor de Wyoming Avenue
111507	Mejoras de seguridad vial en la Escuela Primaria Cramp	115445	Mejoras de seguridad al corredor de 5th Street
111508	Camino lateral de South Broad Street, Fase 1	115913	Modelo de generación de traslados de Philadelphia
111515	Puente en Cherokee Street sobre Valley Green Road	116807	Rampas de ADA en toda la ciudad 4
112463	Rampas de ADA en el centro de la ciudad de Philadelphia	118014	Paquete de pintura de puentes 2023
112500	Recarpeteo en toda la ciudad 110	118034	Conector de Spring Garden – Fase 1
112525	3R 111 en toda la ciudad	118035	Mejoras a 5th Street
112527	Rampas de ADA en toda la ciudad, 3		

Fuente: DVRPC, 2022

Table 10: Listado de proyectos del TIP de diversos condados

N.º MPMS	Título del proyecto	N.º MPMS	Título del proyecto
Programa de carreteras - Diversos condados			
16178	Tareas de gestión de construcción	97311	Administración de la Iniciativa de Transporte y Desarrollo Comunitario (TCDI)
17928	Servicios suplementarios de acciones para la calidad del aire de PA	102105	Concepto de puentes municipales
48201	Programa competitivo CMAQ de la DVRPC	102275	Concepto de estudios
48202	Apoyo al GIS regional - DVRPC	102320	Rehabilitación de puentes en todo el distrito, Grupo P
51095	Integrador del programa ITS	102665	Concepto de mejora de semáforos
57927	Iniciativas de seguridad regional (HSIP)	104639	Monitoreo de viajes
63406	Mejoras a carriles ciclistas y arceños	105291	Concepto de The Circuit
64652	Iniciativa de Transporte y Desarrollo Comunitario (TCDI)	106648	Concepto de socavones
64984	Concepto del Programa de Alternativas de Transporte	106649	Permisos para drenajes pluviales/Mitigación
65109	Transporte público Flex - SEPTA	106654	Gestión de Demanda de Transporte (TMA) I-95
66460	Ingeniería de proyectos y administración de TAP - DVRPC	109847	Desinversión en derechos de paso 6-0
66461	Ingeniería de proyectos y administración de CMAQ - DVRPC	110127	Asistencia en modelado al distrito 6
72738	Gestión y Operación de los Sistemas de Transporte (TSMO)	110460	Servicios para traslados cotidianos
75854	Servicios de gestión de programas del distrito "A"	110494	Contrato general del Centro Regional de Gestión del Tráfico (RTMC)
75855	Servicios de gestión de programas del distrito "B"	111424	Asociaciones de Gestión del Transporte (TMA)
79927	Concepto de reserva para carreteras - STP	113257	Control de publicidad en exteriores
79929	Concepto de reserva para puentes	113813	Rehabilitación de puentes en grupo de HB1
79980	Concepto de reserva para STU	114939	Programa regional de TDM
82216	Concepto de reserva para NHPP	114967	Operaciones de transporte
83743	Concepto de rampas de ADA	115962	Programa regional de apoyo de carreteras de PA (SRHPP)
84318	Concepto de reserva para CAQ	117793	Mejoras sistémicas – Salida de carriles
84457	Programa de retiro de semáforos	117796	Mejoras sistémicas – Usuarios vulnerables
86077	Herramientas de pronóstico para mantener y mejorar los traslados - DVRPC	117997	Concepto del programa de inversión en puentes
92182	Patrulla de servicio a autopistas - Condados suburbanos (2022-2026)	118015	Concepto de CMAQ FLEX para proyectos importantes de SEPTA
95447	Concepto de puentes de condados	118036	Concepto de HSIP de apoyo

Fuente: DVRPC, 2022

Tabla 11: Listado de programas de transporte público del TIP

N.º MPMS	Título del proyecto	N.º MPMS	Título del proyecto
SEPTA		PART	
15407	Estación intermodal de Villanova	59935	Asistencia con capital de operación - Pottstown Area Rapid Transit (PART)
59966	Programa de arrendamiento de activos de capital	95739	Mejoras de capital para transporte
59973	Programa de renovación de flota utilitaria - Vehículos sin ingresos	PennDOT	
60275	Servicio de deuda	93586*	Rehabilitación de la estación de tren de Downingtown*
60317	Mantenimiento preventivo federal		
60335	Estaciones de City Hall / 15th Street		
60540	Mejoras en estacionamientos		
60574	Centro de Transporte Paoli		
60582	Programa de mejora de vehículos		
60599	Compra de vehículos de paratransito		
60611	SEPTA Key (Sistema de cobro de pasajes/Nuevas tecnologías de pago)		
60636	Restauración del servicio de Elwyn a Middletown		
60651	Mejoras en subestaciones y energía eléctrica		
73214	Centro de Transporte Ardmore		
77183	Programa de estaciones de transporte público y		
90497	Programa de seguridad y renovación de infraestructura		
90512	Programa de compra de autobuses de SEPTA		
93588	Estación Exton		
95402	Programa de puentes		
102565	Programa de mejora de vías		
102567	Programa de techos		
102569	Instalaciones de mantenimiento y transporte		
102571	Mejoras en comunicaciones, semáforos y tecnología		
107011	Mejoras de seguridad y protección		
115472	Proyectos significativos		

Fuente: DVRPC, 2022

Tabla 12: Lista de IMP

N.° MPMS	Título del proyecto	N.° MPMS	Título del proyecto
IMP–Condado de Delaware			
15477	Distribuidor vial de I-95/322/Conchester Highway/Mejoras (322)		
104821	I-476 Gestión de traslados		
112298	I-476: Distribuidor vial de I-76 a MacDade Boulevard		
116225*	I-476 Gestión anticipada de traslados*		
IMP–Condado de Montgomery			
106662	Gestión integrada del corredor de I-76		
IMP–Condado de Philadelphia			
17821	I-95: Shackamaxon Street a Ann Street (GIR) - Diseño	103553	I-95: Race Street a Shackamaxon Street 2 (GR6)
46959	Administrador de revisión del diseño de la I-95	103555	I-95 Corredor de ITS (GR8)
47811	Diseño de Bridge Street (Sección BSR) (IMP)	103556	I-95 ATMS (GR9)
47812	I-95: Distribuidor vial Betsy Ross (BRI) - Diseño (IMP)	103557	I-95 en sentido norte: Ann Street a Wheatsheaf Lane (AF3)
47813	I-95: Ann Street a Wheatsheaf Lane (AFC)	103558	I-95 en sentido sur: Ann Street a Wheatsheaf Lane (AF4)
79827	I-95 en sentido sur: Columbia Avenue a Ann Street N (GR4)	103559	I-95: Betsy Ross Mainline en sentido sur (BR4)
79828	I-95 en sentido norte: Race Street a Shackamaxon Street (GR5)	103560	I-95: Puentes de Conrail en la sección de Betsy Ross (BR5)
79904	I-95: Puentes elevados, rampas de la sección de Betsy Ross, Adams Avenue (BR2)	103561	I-95: Drenaje del distribuidor vial de Betsy Ross (BR6)
79905	I-95: Betsy Ross Mainline (BR3)	107709	Reparaciones al puente de I-95 (95/MB4)
79908	I-95: Kennedy Street a Levick Street (Sección BS1) (IMP)	112299	I-76: Ruta 1 a I-676
79910	I-95: Margaret Street a Kennedy Street (Sección BS2) (IMP)	114876	Concepto de estudios
79912	I-95: Conexión de los distribuidores viales de Allegheny Avenue y Castor Avenue (AF2)	115687	I-95: Distribuidor vial de las avenidas Allegheny y Castor
80014	I-95, Reubicación de servicios y recarpeteo de calles (CP3)	115805	I-95: Rehabilitación de puente: Island Ave a Philadelphia Navy Yard
92289	Gestión de la consultoría de I-95	116391	I-95: Rehabilitación de puente
98207	Gestión de la congestión de I-95		

Fuente: DVRPC, 2022

CAPÍTULO 3:

¡Obtenga más información y aporte sus ideas!

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

El período de comentarios públicos para el Borrador del TIP para el año fiscal 2023 de la DVRPC para Pennsylvania inició el 27 de mayo de 2022, y terminó el 28 de junio de 2022 a las 5:00 p.m. (hora local).

Se enviaron comentarios por internet a través de la aplicación de comentarios/búsqueda/mapas del TIP en www.dvrpc.org/TIP/Draft/ y están disponibles en el apéndice H del Anexo al TIP en cms.dvrpc.org/sites/default/files/2022-10/AddendumPublnvolve23.pdf

La DVRPC cree firmemente en la participación pública y se aproxima a tantas personas como le es posible, de manera equitativa y oportuna. La participación pública es una manera de determinar los intereses de una amplia gama de residentes, el sector privado, los grupos de intereses especiales, los adultos mayores, los educadores y padres, los funcionarios públicos, las personas con discapacidades mentales y físicas y las poblaciones en situación de desventaja económica. Si bien los residentes de hoy pueden ser más sofisticados, y los estándares modernos son más inclusivos, la necesidad de participación pública es inherente a la buena toma de decisiones.

Todos los residentes son responsables de participar en los asuntos regionales y de aportar al proceso de toma de decisiones; por lo tanto, la DVRPC se esfuerza por ofrecer todas las oportunidades posibles para que los residentes estén informados y conscientes de las decisiones que afectarán al futuro de esta región.

Se celebró una reunión abierta en línea en la siguiente dirección de internet, con el fin de informar a las partes interesadas cómo hacer comentarios públicos sobre el Borrador del TIP del año fiscal 2023 de la DVRPC para Pennsylvania:

Jueves 16 de junio de 2022

7:00 p.m. a 8:00 p.m.

Registro: dvrpc.zoom.us/webinar/register/WN_tTahy33TTBmlocE1_hLIYQ

Información para llamar por teléfono: 646-558-8656; ID del seminario web: 829 3847 2423; Contraseña: BwKp5Lnj

Si bien los participantes debían registrarse previamente, la aprobación fue automática y pudieron registrarse y unirse a la reunión hasta que esta terminó. Además, las personas que querían participar pero no tenían acceso a internet o teléfonos inteligentes pudieron llamar por teléfono. Todas las personas que necesitaron adaptaciones, como subtítulos o interpretación, pudieron comunicarse con la

Oficina de Comunicación y Participación de la DVRPC en public_affairs@dvrpc.org o llamando al 215-238-2929.

El sitio de internet de la DVRPC (www.dvrpc.org) es una herramienta vital de acercamiento al público y tiene un propósito útil durante el ciclo de actualización del TIP. El Borrador del TIP completo estaba disponible en el sitio de internet de la DVRPC, incluyendo la fecha y el lugar en donde se puede acceder a las reuniones públicas virtuales y más información general. Las personas podían descargar o acceder a los materiales vigentes del TIP en cualquier momento. También podían enviarse comentarios del público de cuatro maneras.

La manera más fácil de enviar comentarios era por internet, utilizando una herramienta interactiva mejorada para mapas y comentarios públicos disponible en www.dvrpc.org/TIP/Draft. Los usuarios podían oprimir el botón "Submit a comment" (Enviar un comentario) para hacer comentarios generales y específicos sobre los proyectos. El personal de la DVRPC después obtuvo respuestas de las agencias correspondientes. No se dio respuesta a los comentarios que no fueron entregados por escrito durante el período de comentarios públicos.

Además, el público en general podía enviar comentarios por correo electrónico a tip@dvrpc.org, por fax al (215-592-9125), o por correo postal, a la siguiente dirección:

TIP Comments
% Office of Communications and Engagement
Delaware Valley Regional Planning Commission
190 N. Independence Mall West, 8th Floor
Philadelphia, PA 19106

La DVRPC utilizó con frecuencia las redes sociales (Facebook, Twitter e Instagram) durante el período de comentarios públicos para obtener la atención y el interés del público. Por ejemplo, la DVRPC destacó diferentes proyectos y datos en publicaciones en redes sociales. Para quienes no tenían acceso a internet, los borradores de los documentos estaban disponibles en las oficinas de la DVRPC en el Edificio del Colegio Estadounidense de Médicos en el centro de Philadelphia. Se pidió al público que llamara al (215) 592-1800 para solicitar acceso. Los documentos impresos del Borrador del TIP también estaban disponibles en ciertas bibliotecas públicas de la región que se muestran en la Tabla 1: "Bibliotecas que exhiben el borrador del TIP del año fiscal 2023 de la DVRPC para Pennsylvania", que se encuentra en el documento del TIP de la DVRPC del año fiscal 2023.

Las preguntas y comentarios debían enviarse por escrito. Si una persona necesitaba ayuda para enviar un comentario por escrito, se le indicó que se comunicaran con la Oficina de Comunicación y Participación de la DVRPC al 215-592-1800 o en public_affairs@dvrpc.org.

Los comentarios referentes a este documento debían recibirse a más tardar a las 5:00 p.m. (hora local) del 28 de junio de 2022. Los comentarios recibidos por correo debían estar franqueados a más tardar el 28 de junio de 2022. No se dio respuesta a los comentarios que no fueron entregados por escrito durante el período de comentarios públicos.

Aspectos destacados del Programa de Mejora del Transporte (TIP) del año fiscal 2023 de la DVRPC para Pennsylvania (años fiscales 2023–26)

Número de publicación: 23004

Fecha de publicación: Diciembre de 2022

Área geográfica cubierta:

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

Palabras clave:

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

Síntesis:

El documento Aspectos destacados del programa de mejora del transporte (TIP) de la DVRPC del año fiscal 2023 para Pennsylvania describe brevemente el TIP de la región como un programa de inversión planificada, multimodal y con restricciones federales de cuatro años en infraestructura de transporte. También contiene una lista resumida de todos los proyectos relacionados con el transporte público, las carreteras, los puentes, las bicicletas, los peatones y el transporte de carga en la región de Pennsylvania de la DVRPC que buscará financiamiento federal entre los años fiscales 2023 y 2026. El documento de Aspectos destacados incluye un resumen financiero de fondos por condado y operador, además de una sección sobre cómo, cuándo y dónde el público podía hacer comentarios sobre el Borrador del TIP del año fiscal 2023 de la DVRPC para Pennsylvania.

Personal de contacto:

Richard Murphy, Jr.
Gerente, Oficina de Desarrollo y
Mantenimiento del TIP
215.238.2946
rmurphy@dvrpc.org



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



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

¡Conéctese con nosotros!     