

Año fiscal 2025

Programa de trabajo de planificación unificada

Junio de 2024

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





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

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

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

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

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

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

Año fiscal 2025 | Programa de trabajo de
planificación unificada

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
Áreas de énfasis de planificación	10
Requisitos de legislación federal	14
Coordinación con los gobiernos miembros y otros socios de planificación	16
Programa de apoyo regional de planificación de carreteras (SRHPP, por sus siglas en inglés), Programa de soporte de tránsito (TSP, por sus siglas en inglés) y Sistema de información geográfica (GIS, por sus siglas en inglés) Financiamiento aprobado	17
Presupuesto y financiamiento del UPWP	18
Funciones y responsabilidades de la agencia	24
Comités de trabajo de la DVRPC	29
Áreas del programa del UPWP	32
Vinculaciones con el UPWP	41
Figura	
Figura 1: Objetivos de la planificación de largo alcance	43
Tablas	
Tabla 1: Resumen de financiamiento	21
Tabla 2: Financiamiento de proyectos por fuente	22
Tabla 3: Factores de planeación federal	44
Tabla 4: Principios clave de los planes de largo alcance	45
Tabla 5: Plazos requeridos del proceso de planificación regional de la MPO	47

Comisión Regional de Planificación del Valle de Delaware

Programa de trabajo de planificación unificada para el año fiscal 2025

Introducción

El programa de trabajo de planificación unificada (UPWP, por sus siglas en inglés) del año fiscal 2025 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 2024 al 30 de junio de 2025. La DVRPC desarrolla anualmente un programa de trabajo de planificación unificada (UPWP) con sus socios de planificación para reflejar las necesidades de planificación de corto alcance de la región.

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



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

Además de su fórmula de fondos, DVRPC tiene la fortuna de recibir otros fondos federales, estatales, locales, de fundaciones y privados para llevar a cabo una lista sólida y completa de

actividades de planificación regional. Es este complemento total de recursos financieros el que brinda apoyo para las actividades de planificación prioritarias propuestas por nuestros gobiernos miembros y partes interesadas, y que se detallan en este programa de trabajo de planificación unificada del año fiscal 2025.

Prioridades de planificación que enfrenta la región

Las regulaciones de planificación metropolitana promulgadas a través de la Ley para Arreglar el Transporte Terrestre de Estados Unidos ("Fixing America's Surface Transportation Act", o Ley FAST) y que se continuaron a través de la Ley de Inversiones en Infraestructura y Empleos ("Infrastructure Investment and Jobs Act", o Ley IIJA) estipulan que cada MPO deberá desarrollar un UPWP que incluya una explicación de las prioridades de planificación que enfrenta el área metropolitana. Las prioridades de planificación que enfrenta la región de la DVRPC se identifican fácilmente al observar las solicitudes anuales de nuevos proyectos de planificación presentados por la Junta de la DVRPC y otras partes interesadas durante el proceso de desarrollo de UPWP. Para el programa de trabajo del año fiscal 2025, muchas solicitudes de estudios de planificación cubrieron temas similares, como: mejora de la eficacia del transporte público y el acceso al mismo, gestión y operaciones de los sistemas de transporte, mejoras en la infraestructura para bicicletas y peatones, conexiones de transporte/uso de suelo, planificación de transporte de carga y datos de transporte para permitir análisis en base a datos, y abordaban temas similares, incluidas la vivienda, la acción climática, la resiliencia, la calidad del aire, la equidad y las comunidades saludables. Estas prioridades de planificación siguen de cerca los factores de planificación de la ley FAST y las áreas de énfasis de los departamentos de transporte estatales (DOT, por sus siglas en inglés).

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

Proceso de desarrollo del UPWP

El personal de la DVRPC inicia el proceso de desarrollo en el período de julio a septiembre, ya que las reuniones iniciales de coordinación individuales se programan con los gobiernos miembros, el DOT estatal y los operadores de transporte público. Estas reuniones de coordinación son una forma útil para que los socios comiencen a pensar en sus posibles ideas de proyectos y cómo esas ideas se relacionan con los proyectos actuales u otros problemas de planificación emergentes. Se alienta a los socios a considerar ideas de carácter regional, además de ideas para la planificación de estudios que aborden problemas localizados. A lo largo de septiembre y mediados de octubre, el personal trabaja con nuestros socios para refinar y presentar breves reseñas de sus ideas de proyectos

considerando las prioridades locales y regionales emergentes, así como la continuación de los proyectos prioritarios en curso. En una reunión del Comité del Programa de Trabajo de la Junta en octubre, los socios presentan las ideas del proyecto y los proyectos prioritarios se seleccionan para la selección inicial. Durante noviembre, el personal trabaja con los socios para refinar los alcances de los proyectos seleccionados al considerar fuentes potenciales y montos de financiamiento. A principios de diciembre, el personal presenta el borrador del documento UPWP en la reunión de la Junta Directiva de la DVRPC. Se solicita a la Junta que apruebe la publicación del documento para comentarios del público. El período de comentarios públicos permanece abierto por 30 días; durante ese tiempo, el personal de la DVRPC prepara una respuesta a todos los comentarios enviados por nuestros socios, organizaciones de apoyo o el público en general. El personal presenta los comentarios, las respuestas y el documento final a la Junta para su adopción en la reunión de la junta de enero. Tras la adopción de la Junta, el personal incorpora las respuestas a los comentarios, las correcciones editoriales y las tablas finales de financiamiento en un documento final que se envía a nuestras agencias de financiamiento en marzo. El trabajo en el UPWP adoptado comienza el 1 de julio de 2024 y, a menos que se indique lo contrario para una tarea determinada, se espera que finalice el 30 de junio de 2025.

Organización del documento UPWP

El Programa de trabajo de planificación unificada del año fiscal 2025 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 2025.
- 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 el proceso de planificación regional de la DVRPC.

Áreas de énfasis de planificación

Los productos producidos a través de este UPWP incluyen análisis técnicos, recomendaciones de políticas y servicios de planificación para los gobiernos miembros estatales y locales. Las Áreas y Proyectos del Programa (PEA, por sus siglas en inglés) descritos en este documento son influenciados por áreas de énfasis de planificación prioritarias según lo identifican nuestros socios federales y estatales. Las áreas de énfasis han evolucionado con el tiempo, y gran parte de los trabajos en curso en este documento reflejan esa historia; las áreas de énfasis anteriores en temas como equidad, recolección de datos, colaboración multirregional y muchos otros temas siguen siendo relevantes hoy. La FHWA y la FTA anunciaron nuevas áreas de énfasis de planificación en enero de 2022. Estas se resumen a continuación, junto con ejemplos de trabajos en respuesta en este UPWP.

Enfrentar la crisis climática – Transición a un futuro resiliente con energía limpia

Los planes de transporte y las inversiones en infraestructura deben ayudar a alcanzar las metas de reducción de gases de invernadero a nivel nacional de 50-52 por ciento por debajo de los niveles de 2005 para 2030, y de cero emisiones netas para 2050, y aumentar la resiliencia a los eventos climáticos extremos y otros desastres provocados por los efectos crecientes del cambio climático. El proceso de planificación del transporte debe usarse para acelerar la transición hacia vehículos eléctricos y que usen otros combustibles alternativos, planificar un sistema de infraestructura sostenible que funcione para todos los usuarios, y emprender acciones para prepararnos y adaptarnos a los efectos del cambio climático. Algunas tareas apropiadas para el Programa de trabajo de planificación unificada podrían incluir identificar las barreras y oportunidades de desarrollo de infraestructura para carga de combustible y recarga de electricidad; evaluar oportunidades para reducir las emisiones de gases de invernadero al reducir los traslados de vehículos con un solo ocupante y aumentar el acceso a transporte público, cambiar a medios de transporte con menos emisiones, e identificar las vulnerabilidades de los sistemas de transporte a los efectos del cambio climático y evaluar posibles soluciones.

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

- Iniciativas de energía y cambio climático (25-33-030)
- Programa regional de planificación de vehículos eléctricos (25-34-190)
- Programa regional de planificación de transporte público (25-52-010)

Equidad y Justicia⁴⁰ en la planificación del transporte

Los socios regionales y proveedores de transporte público a nivel federal, estatal y regional deben promover la equidad racial y el apoyo a poblaciones marginadas y en situación de desventaja. Garantizar la participación pública en el proceso de planificación ayudará a que los planes y las

estrategias reflejen diversos puntos de vista, inquietudes y prioridades de las áreas afectadas. Se recomiendan las siguientes estrategias: (1) mejorar la infraestructura para traslados no motorizados y el acceso al transporte público, y aumentar el servicio de transporte público en comunidades marginadas; (2) planificar la seguridad de todos los usuarios de caminos, especialmente en calles principales, a través de mejoras de infraestructura y gestión avanzada de la velocidad; (3) reducir los traslados de vehículos con un solo ocupante y la contaminación del aire correspondiente en las comunidades cercanas a corredores de alto volumen; (4) ofrecer precios reducidos en transporte público cuando sea apropiado; (5) dirigir servicios de respuesta a la demanda a las comunidades con mayores concentraciones de adultos mayores a las que tienen acceso deficiente a servicios esenciales; y (6) considerar las prácticas de equidad y sostenibilidad al planear el desarrollo orientado al transporte público, incluyendo estrategias de vivienda asequible y tomando en cuenta a las poblaciones que necesitan justicia ambiental.

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

- Título VI y justicia ambiental (25-23-040)
- Programa de apoyo a las comunidades (25-52-160)

Calles completas

Los socios y proveedores de transporte público a nivel federal, estatal y regional deben revisar las políticas, reglas y procedimientos vigentes para determinar sus efectos sobre la seguridad de todos los usuarios de los caminos. Este esfuerzo debe servir para incluir disposiciones referentes a la seguridad en la infraestructura de transporte futura, particularmente la ajena a los automóviles. Una calle completa es segura, y se percibe segura, para todos los que usan la calle. Los socios deben planear, desarrollar y operar calles y redes que prioricen la seguridad, la comodidad y el acceso a destinos de las personas que utilicen la red vial, incluyendo a peatones, ciclistas, pasajeros de transporte público, usuarios de dispositivos de micromovilidad, servicios de entrega de carga y automovilistas. El objetivo es ofrecer una red de transporte equitativa y segura para viajeros de todas las edades y capacidades, incluyendo a los pertenecientes a comunidades marginadas que enfrentan niveles históricos de falta de inversión. Esta visión no se logra con una solución genérica; cada calle completa es única y se desarrolla para brindar el mejor servicio a su contexto comunitario y su función primaria en la red.

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

- Programa de planificación de bicicletas y peatones (25-52-020)
- Aumento de las opciones de transporte seguro y accesible (25-52-130)
- Programa de repavimentación PennDOT Connects (25-52-150)

Participación pública

La participación pública temprana, eficaz y continua incluye puntos de vista diversos en el proceso de toma de decisiones. Los socios deben aumentar la participación pública significativa en la planificación del transporte al integrar herramientas de participación pública virtual (VPI, por sus

siglas en inglés) en la estrategia general de participación pública, garantizando la participación pública constante de las personas que no cuentan con acceso a computadoras y dispositivos móviles. El uso de VPI amplía la difusión de información al público en general y vuelve la participación más conveniente y asequible para un mayor número de personas. Las herramientas virtuales proveen una mayor transparencia y acceso a las actividades de planificación de transporte y a los procesos de toma de decisiones. Muchas herramientas virtuales también proveen información en formatos visuales e interactivos que mejoran la comprensión del público y de las partes interesadas de los planes, programas y proyectos propuestos. Aumentar la participación en las primeras fases del proceso puede reducir los retrasos en los proyectos y disminuir el tiempo y los costos de personal.

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

- Participación, compromiso y acercamiento público (25-23-030)
- Programa de análisis y diseño de movilidad (25-52-030)

Coordinación con la Red Estratégica de Carreteras (STRAHNET)/Departamento de Defensa (DOD)

Los socios deben coordinarse con representantes del DOD en el proceso de planificación y programación de proyectos de transporte en lo referente a las necesidades de infraestructura y conectividad para las rutas de STRAHNET y otras carreteras públicas conectadas con instalaciones del DOD. De acuerdo con la declaración de política de 23 U.S.C. 101(b)(1), el interés nacional exige acelerar la construcción del sistema de carreteras con ayuda federal, incluido el Sistema Nacional de Carreteras Interestatales y de Defensa Dwight D. Eisenhower, porque muchas de las carreteras (o partes de las carreteras) son inadecuadas para satisfacer las necesidades de la defensa nacional y civil. Las instalaciones del DOD incluyen bases, puertos y depósitos militares. Las redes viales que proporcionan acceso y conexiones a estas instalaciones son esenciales para la seguridad nacional. El sistema STRAHNET, con 64,200 millas de extensión, consta de carreteras públicas que proporcionan acceso, continuidad y transporte de emergencia de personal y equipamiento en tiempos de paz y guerra. Incluye las 48,482 millas del Sistema Nacional de Carreteras Interestatales y de Defensa Dwight D. Eisenhower y 14,000 millas de otras carreteras públicas no interestatales del Sistema Nacional de Carreteras. La red STRAHNET también contiene aproximadamente 1,800 millas de rutas conectoras que vinculan a más de 200 instalaciones y puertos militares al sistema de carreteras principal. Las instalaciones del DOD también suelen ser importantes empleadores en sus regiones, generando volúmenes sustanciales de tráfico de pasajeros y carga en la red de transporte y cerca de los puntos de entrada a las instalaciones militares. Se recomienda a los interesados que estudien los mapas de STRAHNET y los estudios recientes de la Plataforma de Proyectos de Poder (PPP, por sus siglas en inglés). Estos pueden ser un recurso útil en las áreas del estado y las MPO cubiertas por esos análisis de ruta.

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

- Proceso de manejo de la congestión regional (25-34-040)

Coordinación con las Agencias Federales de Administración de Tierras (FLMA)

Los socios deben coordinarse con las FLMA en el proceso de planificación del transporte y programación de proyectos, en lo referente a las necesidades de infraestructura y conectividad relacionadas con las rutas de acceso y otros caminos públicos y servicios de transporte que conectan con tierras federales. Mediante la coordinación conjunta, los DOT estatales, MPO, gobiernos tribales, FMLA y agencias locales deben concentrarse en la integración de sus actividades de planeación de transporte y desarrollar planes, programas y estudios de corredores para el transporte de larga distancia que atraviese los estados y los MPO, adicionales a los planes y programas de transporte desarrollados por la Oficina de Carreteras de Tierras Federales. Las agencias deben explorar oportunidades para aprovechar los fondos de transporte a fin de apoyar las necesidades de acceso y transporte de las FMLA antes de que se programen proyectos de transporte en el Programa de Mejora del Transporte (TIP) y el Programa de Mejora del Transporte Estatal (STIP).

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

- Planificación ambiental (25-33-040)
- Programa de implementación de gestión de zonas costeras de PA (25-33-120)

Vinculaciones con planificación y medio ambiente (PEL)

Los socios deben implementar vinculaciones con planificación y medio ambiente (PEL, por sus siglas en inglés) como parte de los procesos de planificación del transporte y revisión ambiental. El uso de PEL es una estrategia colaborativa e integrada para la toma de decisiones de transporte que toma en cuenta los objetivos ambientales, comunitarios y económicos desde las primeras fases del proceso de planificación del transporte, y usa la información, los análisis y los productos desarrollados durante la planificación para brindar información para el proceso de revisión ambiental. La PEL lleva al desarrollo de relaciones entre las agencias de planificación, recursos y reguladoras desde las primeras fases de la planificación, con el fin de informar y mejorar los plazos de entrega de proyectos, lo que incluye minimizar la duplicación y crear un flujo cohesivo de información. Esto genera programas y proyectos de transporte que sirven a las necesidades de transporte de la comunidad con más eficacia, al mismo tiempo que evitan y minimizan sus efectos sobre los recursos humanos y naturales.

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

- Programa de mejora de transporte (TIP) (25-34-080)
- Planificación ambiental (25-33-040)

Información sobre planificación del transporte

Los socios deben incorporar el intercambio de información y su consideración en el proceso de planificación del transporte, ya que la información tiene valor para múltiples programas. Los principios de intercambio de información y gestión de información pueden usarse para una variedad de temas, como planificación para transporte de carga, ciclistas y peatones, análisis de

equidad, gestión del espacio de arcenes, gestión del rendimiento, confiabilidad de los tiempos de traslado, vehículos autónomos y conectados, servicios de movilidad y seguridad. Desarrollar y promover los principios de intercambio de información permite el uso eficiente de recursos y mejora la elaboración de políticas y toma de decisiones a nivel estatal, de MPO, regional y local para todas las partes.

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

- Coordinación y análisis de datos (25-23-070)

Requisitos de legislación federal

Como la organización de planificación metropolitana designada por el gobierno federal para la región, DVRPC debe responder a los requisitos de planificación de dos leyes federales: la legislación vigente de autorización del transporte –la Ley de Inversiones en Infraestructura y Empleos (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 nueva 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 ley IIJA y antes descrito en la ley FAST, identifica diez factores de planificación que deben considerarse en el proceso de planificación metropolitana. Los diez factores de planificación que se enumeran a continuación están integrados en las tareas de las áreas y proyectos del programa que se detallan en el capítulo dos de este programa de trabajo de planificación unificada.

- Apoyar la **dinámica económica** del área metropolitana, especialmente al permitir la competitividad, productividad y eficiencia globales.
- Aumentar la **seguridad** del sistema de transporte para usuarios motorizados y no motorizados.
- Aumentar la **seguridad** del sistema de transporte para usuarios motorizados y no motorizados.

- Aumentar la **accesibilidad y movilidad** de personas y cargas.
- Proteger y mejorar el **medio ambiente**, promover la **conservación de la energía**, mejorar la **calidad de vida** y promover la **consistencia** entre las mejoras de transporte y los patrones de desarrollo económico y crecimiento planificado estatal y local.
- Mejorar la **integración y la conectividad** del sistema de transporte, en todos los modos y entre ellos, para las personas y las cargas.
- Promover la **gestión y operación eficiente del sistema**.
- Enfatizar la **preservación** del sistema de transporte existente.
- Mejorar la **resiliencia y confiabilidad** del sistema de transporte y reducir o mitigar los impactos de las aguas pluviales del transporte de superficie.
- Mejorar los **viajes y el turismo**.

Las regulaciones de planificación metropolitana también requieren que las MPO con una población de más de 200,000 personas se sometan a una revisión de certificación realizada conjuntamente por la Administración Federal de Carreteras (FHWA, por sus siglas en inglés) y la Administración Federal de Transporte Público (FTA, por sus siglas en inglés) al menos cada cuatro años para determinar si su proceso de planificación de transporte metropolitano cumple con los requisitos de planificación federal. La certificación federal del proceso de planificación es un requisito previo para la aprobación de fondos federales para proyectos de transporte en su área. La revisión de certificación 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 factores. 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, cambio climático y resistencia en ambos estados que incluyen coordinación, análisis, gestión, desarrollo de herramientas, promoción de compras conjuntas para conservación de energía y asistencia técnica a los gobiernos locales.

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

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

Con el fin de apoyar la participación de sus gobiernos miembros en el proceso de planificación regional, la DVRPC transfiere fondos federales a esos socios para desarrollar y mantener sus programas de planificación e información, así como para participar en los esfuerzos clave de planificación de la región, tales como el desarrollo del Programa de Mejora del Transporte (TIP), el plan a largo plazo, el programa de manejo de la congestión, y las actividades de administración del desempeño del transporte y otros esfuerzos de planeación regional. Durante el año fiscal 2025, 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 federales de planificación metropolitana asignados por medio de una fórmula a la DVRPC. Además de sus funciones de planificación básicas, los programas de los SRHPP y TSP ofrecen una cantidad limitada de fondos para estudios de planificación especiales a fin de abordar las áreas actuales de necesidad para los gobiernos miembros. La DVRPC también aprueba fondos federales a gobiernos miembros 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 2025 es de \$38,580,282, que incluye \$24,369,532 para gastos de funcionamiento interno y \$14,210,750 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 \$24,369,532 representa una reducción de \$168,667 o una disminución del 1 % en comparación con el presupuesto operativo enmendado del año fiscal 2024. El financiamiento total transferido a los gobiernos miembros en el año fiscal 2025 es de \$14,210,750 frente a los \$7,858,052 del presupuesto de transferencia enmendado del año fiscal 2024, lo que representa un incremento de \$6,352,698 (81 %). Este aumento se debe a una serie de programas de transferencia y otros proyectos de los gobiernos miembros que se financian con carácter bianual o plurianual, como el programa de Iniciativa de Desarrollo de Transporte y Comunidades (TCDI) de PA (\$1,200,000), el programa base de gestión de la demanda del transporte (TDM, por sus siglas en inglés) de PA (\$2,310,000), el Programa de Opciones de Viaje (TOP, por sus siglas en inglés) (\$948,000) y otros proyectos de los gobiernos miembros financiados por la CRRSAA de NJ (\$2,497,500). Consulte la Tabla 2 para obtener más información:

Además, la DVRPC sigue administrando diversos programas en curso con una duración de varios años, como el programa de Iniciativa de Transporte y Desarrollo Comunitario (TCDI) de NJ, el desarrollo de conceptos locales de NJ, las Iniciativas de Retemporización de Señales de NJ y otras iniciativas financiadas por los fondos de la Ley de Asignaciones Suplementarias de Respuesta y Alivio del Coronavirus del Programa de Infraestructuras de autopistas de Nueva Jersey (HIP-CRRSAA, por sus siglas en inglés).

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 se esfuerza por buscar fondos competitivos 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.
- La Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (U.S. EPA, por sus siglas en inglés)
- 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, el clima 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.

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 2025 | Programa de trabajo de planificación unificada

Tabla 1: Resumen de financiamiento

FUNDING SOURCES	GENERAL FUND	HIGHWAY PL PROGRAM	TRANSIT PL PROGRAM	COMP PLANNING	OTHER PROGRAM	TOTAL
PA FTA	\$0	\$0	\$2,094,000	\$0	\$106,000	\$2,200,000
PA FHWA	0	5,278,000	0	0	196,000	5,474,000
PA Safe & Accessible					138,000	138,000
PA State Motor License		685,000				685,000
PA LTAP					30,000	30,000
PA District 6	0	0	0	0	300,000	300,000
PennDOT Connects					750,000	750,000
PA FHWA TIP- Federal					3,383,400	3,383,400
PA FHWA TIP- State					449,600	449,600
DVRPC Local Match	0	188,000	0	0	0	188,000
NJ FTA	0	0	1,055,849	0	0	1,055,849
NJ FHWA	0	3,256,116	0	0	0	3,256,116
NJ Safe & Accessible	0	0	0	0	81,364	81,364
NJ FHWA TIP- Federal					1,001,000	1,001,000
NJ CRRSAA Funds					555,000	555,000
FAA					160,000	160,000
WILLIAM PENN					315,000	315,000
PA DEP					25,000	25,000
MISC					2,770,438	2,770,438
PA LOCALS	\$153,127	\$446,500	\$305,500	\$419,324	\$0	\$1,324,451
Bucks County	23,471	44,350	36,348	64,272	0	168,441
Chester County	19,400	84,263	48,465	53,126	0	205,254
Delaware County	19,756	70,959	36,348	54,101	0	181,164
Montgomery County	31,095	66,524	48,465	85,150	0	231,234
City of Philadelphia	58,221	177,395	133,278	159,434	0	528,327
City of Chester	1,184	3,009	2,596	3,241	0	10,030
NJ LOCALS	\$60,805	\$0	\$0	\$166,509	\$0	\$227,314
Burlington County	16,766	0	0	45,913	0	62,679
Camden County	16,397	0	0	44,903	0	61,300
Gloucester County	10,975	0	0	30,051	0	41,026
Mercer County	10,762	0	0	29,472	0	40,234
City of Camden	2,606	0	0	7,137	0	9,743
City of Trenton	3,299	0	0	9,033	0	12,332
Total DVRPC Operations	\$213,932	\$9,853,616	\$3,455,349	\$585,833	\$10,260,802	\$24,369,532
PASSTHROUGH GRANTS- Member Governments, Transit Agencies, and Others						
PA FTA	\$0	\$0	\$920,000	\$0	\$0	\$920,000
PA FHWA TIP- Federal	0	0	0	0	7,046,000	7,046,000
PA Local match	0	0	230,000	0	462,000	692,000
NJ FTA	0	0	406,600	0	0	406,600
NJ FHWA TIP- Federal	0	0	0	0	2,547,000	2,547,000
NJ Local Match	0	0	101,650	0	0	101,650
NJ CRRSAA Funds	0	0	0	0	2,497,500	2,497,500
Total Passthrough Grants	\$0	\$0	\$1,658,250	\$0	\$12,552,500	\$14,210,750
GRAND TOTAL	\$213,932	\$9,853,616	\$5,113,599	\$585,833	\$22,813,302	\$38,580,282

Tabla 2: Financiamiento de proyectos por fuente

Page	PROJECT NUMBER	PROGRAMS/PROJECTS	FY25 BUDGET	Highway PL Planning	Transit PL Planning	Comprehensive Planning	Other
	DVRPC PROGRAM AREAS						
47	Chpt. Two-Sect. A	25-23-010 Regional Forum	\$ 330,000	\$ 236,100	\$ 91,400	\$ 2,500	
49		25-23-020 Work Program Administration	398,367	274,573	106,294	7,500	10,000
51		25-23-030 Public Participation, Involvement and Outreach	459,500	329,458	127,542	2,500	
54		25-23-040 Title VI and Environmental Justice	236,500	168,694	65,306	2,500	
57		25-23-050 Data Visualization and Communication	647,500	464,990	180,010	2,500	
59		25-23-060 Web Development and Database Management	927,500	666,846	258,154	2,500	
61		25-23-070 Data Coordination and Analysis	372,500	266,738	103,262	2,500	
64		25-23-080 Technical Assistance to Member Governments	438,490	292,504	113,236	12,750	20,000
67		25-33-010 Smart Growth	515,500	313,958	121,542	40,000	40,000
70		25-33-020 Community & Economic Development	708,500	489,141	189,359	30,000	
73		25-33-030 Energy and Climate Change Initiatives	381,508	271,430	105,078	5,000	
77		25-33-040 Environmental Planning	367,000	364,500	-	2,500	
81		25-33-050 Geographic Information Systems	379,400	269,911	104,489	5,000	
83		25-34-010 Long-Range Planning	662,000	455,618	176,382	30,000	
86		25-34-020 Freight Planning	425,750	305,127	118,123	2,500	
89		25-34-030 Travel and Land Use Modeling	512,250	364,783	141,217	6,250	
92		25-34-040 Regional Congestion Management Program	268,500	191,763	74,237	2,500	
96		25-34-050 Air Quality Planning	275,500	196,810	76,190	2,500	
100		25-34-060 Performance-Based Planning and Programming	345,000	228,890	88,610	27,500	
104		25-34-070 Socioeconomic and Land Use Analytics (SLUA)	247,500	174,822	67,678	5,000	
107		25-34-080 Transportation Improvement Program (TIP)	796,250	569,523	220,477	6,250	
111		25-52-010 Regional Transit Planning Program	450,000	-	325,000	35,000	90,000
114		25-52-020 Bicycle and Pedestrian Planning Program	369,750	262,053	101,447	6,250	
117		25-52-030 Mobility Analysis and Design Program	712,250	498,152	192,848	5,250	16,000
120		25-52-040 Transportation Safety	447,500	320,807	124,193	2,500	
125		25-52-050 Transportation Operations	609,200	156,222	60,478	2,500	390,000
130		25-52-060 Competitive Program and Project Management	1,354,750	159,500	-	5,250	1,190,000
132		25-52-070 PA TDM Base Program Administration and Commuter Services (TripSmart PA)	325,000	-	-	-	325,000
135		25-53-010 Travel Monitoring	864,500	634,500	-	5,000	225,000
		Subtotal	\$ 14,827,965	\$ 8,927,413	\$ 3,332,552	\$ 262,000	\$ 2,306,000
	DVRPC PROJECTS						
	Chpt. Two-Sect. B	22-33-200 William Penn- Completing the Circuit #284-21*	50,000				50,000
		22-34-080 Regional Aviation System Planning*	50,000				50,000
		23-34-100 Regional Aviation System Planning*	50,000				50,000
		23-52-230 Regional Vision Zero (RVZ) 2050 Action Program*	200,000				200,000
		24-52-180 Tech Assist- Transportation Alternatives Set-Aside (TASA)*	125,000				125,000
		24-33-210 Climate Pollution Reduction Grant_U.S. EPA*	150,000				150,000
		24-33-230 Regional Clean Energy Activation_NREL*	150,000				150,000
		24-33-240 Regional Hub for Federal Climate Funding- William Penn Foundation*	200,000				200,000
		24-33-250 Regional Trail Program Re-grants- William Penn Foundation*	65,000				65,000
		24-33-260 Regional bench marking DOE/ Clearly Energy*	120,000				120,000
		24-34-100 Regional Aviation System Planning*	60,000				60,000
		24-10-010 General Fund	213,932				213,932
141		25-33-100 Regional Transportation GIS Coordination	400,000				400,000
143		25-33-110 Local Technical Assistance Program (LTAP)	30,000				30,000
145		25-33-120 Pennsylvania Coastal Zone Management Implementation Program	50,000				50,000
147		25-33-130 Healthy Communities Planning	152,500	86,510	33,490	6,500	26,000
150		25-33-140 PA/NJ Local Planning Initiatives	100,000			50,000	50,000
152		25-33-150 A More Resilient Delaware Estuary Coastal Zone	50,000				50,000
154		25-33-160 Rethinking Parking Requirements	150,000				150,000
156		25-33-180 Regional Affordable and Accessible Housing	220,000	158,601	61,399		-
158		25-33-190 Economic Development District (EDD) Program	140,000			70,000	70,000
160		25-33-200 Regional Trails Program	269,000	269,000			-

Tabla 2, continuación

Page	PROJECT NUMBER	PROGRAMS/PROJECTS	FY25 BUDGET	Highway PL Planning	Transit PL Planning	Comprehensive Planning	Other
163	25-34-120	I-95 Planning Assistance	100,000				100,000
165	25-34-130	Enhance and Maintain Travel Forecasting Tools	670,000			5,000	665,000
169	25-34-140	District 6 Modeling Assistance	460,000				460,000
171	25-34-160	I-95 Traffic Forecasts	155,000				155,000
173	25-34-170	PA Air Quality Action Supplemental Services	125,000				125,000
175	25-34-180	NJ Air Quality Action Supplemental Services	50,000			10,000	40,000
177	25-34-190	Regional Electric Vehicle Planning Program	150,000				150,000
179	25-52-100	Regional TOP Competitive Program Administration (PA and NJ)	300,000	72,091	27,909	20,000	180,000
182	25-52-110	Philadelphia Pedestrian Bridge Study	150,000				150,000
184	25-52-130	Increasing Safe and Accessible Transportation Options	219,364				219,364
187	25-52-140	Pottstown Station Concept Plan	75,000	75,000			-
190	25-52-150	PennDOT Connects Bike-Friendly Resurfacing Program	250,000				250,000
193	25-52-160	Supporting Communities Program	250,000	50,000			200,000
195	25-52-170	Transportation Systems Management and Operations (TSMO)	554,000				554,000
199	25-53-020/025	HPMS and Functional Classification System (PA & NJ)	215,000	215,000			-
201	25-53-030	PennDOT District 6-0 Traffic Volume Data	300,000				300,000
203	25-59-700	Member Government Special Studies	1,146,944				1,146,944
205	25-59-701	New Projects and Misc. Carryover	820,827			162,333	658,494
207	25-59-702	NJ CRRSAA Technical assist, Contracts Admin and Trenton Area Safe Streets Supports	555,000		122,797	323,833	555,000
		Subtotal	\$ 9,541,567	\$ 926,203	\$ 122,797	\$ 323,833	\$ 8,168,734
		SUBTOTAL DVRPC PROGRAM	\$ 24,369,532	\$ 9,853,616	\$ 3,455,349	\$ 585,833	\$ 10,474,734
		*Carryover Projects					
		MEMBER GOVERNMENT / TRANSIT OPERATING AGENCIES / OTHER PASS-THROUGH					
		Supportive Regional Highway Planning Program					
213-228	Chapter Three A & B	PA Supportive Regional Highway Planning Program	\$ 828,000				\$ 828,000
233-257	A: 25-60-010 to 25-60-051 B: 25-61-010 to 25-61-100	NJ Supportive Regional Highway Planning Program	624,000				624,000
		Subtotal	\$ 1,452,000	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 1,452,000
		Transit Support Program					
263-282	Chapter Four A & B	PA Transit Program	\$ 1,150,000		\$ 1,150,000		-
287-302	A: 25-63-001 to 25-63-009 B: 25-63-020 to 25-63-026	NJ Transit Program	508,250		508,250		624,000
		Subtotal	\$ 1,658,250	\$ -	\$ 1,658,250	\$ -	\$ -
		Passthrough Grants and Other Member Government Projects					
307	Chpt. Five A	Aerial Imagery (5-Years)	\$ 1,100,000				\$ 1,100,000
309	25-33-170	2025 On-Board and Household Travel Surveys - Phase I	1,500,000				1,500,000
312	25-34-200	PA/NJ Regional GIS Implementation	300,000				300,000
314	25-53-300	New Jersey Local Concept Development- (3 Years)	400,000				400,000
316	25-62-100	New Jersey Signal Retiming (2 Years)	380,000				380,000
318	25-64-100	PA Transportation and Community Development Initiative (TCDI)- (2 Years)	1,200,000				1,200,000
320	25-67-100	PA Transportation Demand Management Base Program - TripSmart PA (2 Years)	2,310,000				2,310,000
322	25-70-100	Pennsylvania Transportation Demand Management (TDM) I-95 Corridor (2 Years)	465,000				465,000
324	25-70-300	Travel Options Program (TOP) I-95 Corridor (2 Years)	948,000				948,000
		Subtotal	\$ 8,603,000	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 8,603,000
		Other Member Government Projects- CRRSAA					
331	Chpt. Five B	Technical Assistance and Coordination of NJ CRRSAA Funds (4 years)	\$ 360,000				\$ 360,000
333	25-23-085	Procurement and Contracts Administration - NJ Programs (4 years)	1,125,000				1,125,000
335	25-23-086 25-23-087	Trenton Area Complete & Safe Streets for All Implementation (4 years)	1,012,500				1,012,500
		Subtotal	\$ 2,497,500	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 2,497,500
		SUBTOTAL MEMBER GOVERNMENTS AND OPERATING AGENCIES	\$ 14,210,750	\$ -	\$ 1,658,250	\$ -	\$ 12,552,500
		GRAND TOTAL	\$ 38,580,282	\$ 9,853,616	\$ 5,113,599	\$ 585,833	\$ 23,027,234

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.

El Consejo provee dirección y supervisión a los trabajos de la DVRPC, y es responsable de aprobar y adoptar el Programa de Mejora del Transporte, el plan a largo plazo, el programa de trabajo de planificación unificada, el plan de participación pública, las mediciones y objetivos de desempeño 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 estatales de transporte (DOT, por sus siglas en inglés) - La DVRPC trabaja en colaboración con los departamentos de transporte de Pennsylvania y New Jersey (PennDOT y

NJDOT, por sus siglas en inglés) para llevar a cabo todas las actividades de planificación y programación de transporte. Los representantes de PennDOT y NJDOT participan en todos los comités relacionados con el transporte 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, la aviación, los problemas de calidad del aire relacionados con el transporte y la planificación de la acción climática.

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 2025, 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 abordarlos.

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

Planificadores de ciudades y condados - los nueve condados (Bucks, Chester, Delaware, Montgomery, Philadelphia, Burlington, Camden, Gloucester y Mercer) y tres ciudades (Chester, Camden y Trenton) que conforman la región DVRPC y cuyos representantes son miembros de la junta DVRPC son socios clave en el proceso de planificación regional. Utilizando algunos de los fondos de planificación federal disponibles para DVRPC, los recursos se transfieren a los gobiernos miembros para apoyar su trabajo de planificación de transporte y la amplia coordinación necesaria para preparar y mantener un proceso de planificación regional. Los gobiernos miembros también

tienen lugares en los comités de trabajo de la DVRPC, identifican y priorizan proyectos para el TIP, contribuyen con los aportes necesarios para el desarrollo del plan a largo plazo y brindan el conocimiento local y la perspectiva necesaria para integrarse con el proceso de planificación regional.

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

La membresía votante de la Junta de la DVRPC también incluye un representante de la oficina de políticas 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 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 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 - 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 del DRJTBC se extiende desde la línea del condado de Philadelphia-Bucks hasta la frontera del estado de New Jersey/New York. Además de sus 20 cruces del Río Delaware (7 con peaje, 13 sin peaje), la 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 incluyen:

El comité técnico regional (RTC, por sus siglas en inglés) sirve como una unidad asesora, que informa directamente a la Junta de la DVRPC, en referencia a: (1) Iniciativas de planificación de transporte, (2) el desarrollo y mantenimiento del programa de mejora de transporte, (3) el

desarrollo del plan a largo plazo, (4) el desarrollo del programa de trabajo de planificación unificada, y (5) todas las demás planificaciones del transporte según lo indique la Junta.

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

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

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

El 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 comisión para el transporte. El enfoque del grupo de trabajo es diverso y se dirige a todos los usuarios y operadores de la red de transporte, así como a todos los modos. El grupo de trabajo proporciona información valiosa para el desarrollo del plan de análisis y plan regional de seguridad en el transporte 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 de costa (UWAG, por sus siglas en inglés) se creó en 1980 a través del programa de gestión de la zona costera de PA (por sus siglas en inglés, “CZM”) para proporcionar un programa de centralización de información sobre los permisos de desarrollo de la línea de costa en el estuario de Delaware en Pennsylvania.

El grupo de trabajo comunidades saludables se convocó por primera vez en 2014 para reunir a profesionales de la salud pública, planificación y profesionales afines en el área metropolitana de Filadelfia. El grupo de trabajo ofrece un lugar para que las personas interesadas en fomentar comunidades saludables aprendan sobre otras comunidades, cercanas y lejanas, que están integrando con éxito la planificación y la salud pública, incluido el transporte activo. Sirve como una forma para que los profesionales en estos campos y las partes interesadas en nuestras comunidades profundicen su comprensión de las comunidades saludables y desarrollen las relaciones para lograrlas.

El **Foro del Cambio Climático** reúne periódicamente a profesionales, académicos, organizaciones sin fines de lucro y defensores de la causa para compartir conocimientos y debatir enfoques que permitan avanzar en los objetivos de mitigación y adaptación al cambio climático. Se reúne aproximadamente dos veces al año para fomentar las asociaciones e informar de los esfuerzos de planificación y ejecución en toda la región.

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 continúa con una estructura básica iniciada en el año fiscal 2008, que organiza a muchas de nuestras tareas relacionadas con la planificación y nuestros programas en curso en áreas de programas más generales; estas áreas de programas más generales se suplementan con proyectos independientes que cambian de un año a otro, por órdenes de la Junta. El concepto de cada área del programa permite que se enfatizen varias tareas e iniciativas de año en año bajo la dirección de la Junta de la DVRPC. Las tareas y actividades identificadas dentro de las áreas del programa buscan abordar las prioridades de planificación que enfrenta la región. Las 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 2025. 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 equipos o servicios.

Foro regional

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 la investigación y el monitoreo de problemas clave, la revisión de la legislación federal y estatal pertinente o la orientación política y la redacción de declaraciones de posición propuestas o cartas de comentarios para su consideración por la Junta.

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

Administración del programa de trabajo

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

Productos clave: Programa de trabajo de planificación unificada para el año fiscal 2025.

Participación, compromiso y acercamiento público

DVRPC se compromete a llegar a audiencias familiarizadas y no familiarizadas con el proceso de planificación regional. Este programa es compatible con las responsabilidades de la DVRPC relacionadas con la notificación legal y pública, las solicitudes de información pública y el mantenimiento del sitio web de la comisión y las plataformas de redes sociales. Este programa también apoya la promoción pública específica para proyectos y la facilitación de reuniones, medios de comunicación, relaciones públicas en toda la agencia con el gobierno y asuntos públicos.

El actual foro en curso de la DVRPC para la participación pública es el grupo de trabajo de participación pública (PPTF, por sus siglas en inglés). La misión del PPTF es proporcionar acceso continuo a la planificación regional y el proceso de toma de decisiones; revisar los problemas de manera oportuna; servir de conducto para la información de la DVRPC a organizaciones y comunidades de la región; y ayudar a la comisión a implementar estrategias de promoción pública. *Productos clave: Informe anual del año fiscal 2024 de la DVRPC, boletín informativo electrónico mensual, agendas y documentación de las reuniones del Grupo de Trabajo de Participación Pública.*

Título VI y justicia ambiental

La Administración Federal de Carreteras (FHWA, por sus siglas en inglés) y la Administración Federal de Transporte Público (FTA, por sus siglas en inglés) han tenido una larga política de garantizar activamente la no discriminación en las actividades financiadas con fondos federales bajo el título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964 y la orden ejecutiva del presidente sobre justicia ambiental de 1994. Los temas de derechos civiles y justicia ambiental son un área de enfoque más integral del proceso de planificación y programación del transporte. Este compromiso se refleja en el programa de trabajo, los productos, las comunicaciones, los esfuerzos de participación pública y las operaciones generales de la DVRPC.

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

Visualización y comunicación de datos

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

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 de GIS y datos interactivos, y contenido en línea para el sitio web de la DVRPC.

Coordinación y análisis de datos

Este programa apoya actividades de coordinación de información interna y externa, tanto nuevas como ya en curso. La DVRPC continuará fortaleciendo relaciones con sus socios de planificación tales como los DOT y las agencias de transporte público 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; identificar y apoyar a los administradores de datos de planificación con el fin de mejorar las actividades de desarrollo, mantenimiento y actividades de intercambio; y mejorar el descubrimiento y la difusión de los datos. Las tareas adicionales del programa incluyen el mantenimiento de la red regional de información en línea de la DVRPC; coordinar con la Oficina del Censo; y administrar el Grupo de Intercambio de Recursos de Información de la Comisión (IREG, por sus siglas en inglés).

Productos clave: Centro de datos actualizado y herramientas de búsqueda de datos, sistema de información sobre necesidades y recomendaciones de proyectos.

Análisis socioeconómico y de uso de suelo

El área del programa de Análisis socioeconómico y de uso de suelo incluye análisis de información nueva y en curso en respaldo del plan de largo alcance y otros esfuerzos de la Comisión para recopilar y evaluar datos, identificar su importancia y relevancia, así como divulgar los resultados de 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 rastreo de progreso, informe de datos analíticos de uso de suelos 2020 y 2023.

Sistemas de información geográfica

Un sistema de información geográfica (GIS, por sus siglas en inglés) es una herramienta de planificación importante que brinda beneficios a DVRPC, a sus agencias miembros y a otros al apoyar proyectos técnicos y de planificación estatales, regionales, del condado y locales. GIS es la integración de hardware, software y datos utilizados para recopilar, almacenar, analizar y mostrar información de referencia espacial. GIS permite a los planificadores ver y consultar datos espaciales y realizar análisis avanzados para descubrir relaciones, patrones y tendencias que apoyan sus actividades de planificación. Visualizar información es una parte integral de casi todos los proyectos, y GIS se utiliza para crear mapas necesarios para reuniones e informes. Mejorar la accesibilidad de los datos espaciales es fundamental para el éxito continuo de GIS y las tareas de

este programa se coordinarán con los programas de análisis y coordinación de datos, de visualización y comunicación de datos, así como de desarrollo web y gestión de bases de datos.
Productos clave: Aplicaciones de mapas web actualizadas y nuevas.

Crecimiento inteligente

El programa de trabajo de crecimiento inteligente está diseñado para respaldar a las comunidades en toda la región, mientras que estas coordinan la planificación del uso de suelo y el transporte. A través de este programa, la DVRPC se esfuerza por propugnar y promover 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 y recursos de divulgación, análisis de normas regionales de estacionamiento que aborden el impacto del cambio climático y asistencia técnica continua sobre la planificación del crecimiento inteligente.

Desarrollo comunitario y económico

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: Programa de subvenciones Award de la TCDI de PA; administración de las asignaciones de TCDI de NJ; recursos de financiamiento municipal; bases de datos de TCDI directos; incluido el sistema de calificación de consultores; el inventario y el análisis de distritos minoristas; eventos educativos que se esfuerzan por desarrollar la capacidad municipal y la coordinación con America250 de PA para garantizar el acceso multimodal a los destinos turísticos.

Iniciativas de energía y cambio climático

Este programa se centra en el desarrollo de políticas regionales y el apoyo de acciones locales para reducir el uso de energía y las emisiones de gases de efecto invernadero asociadas al promover una mayor eficiencia energética, la conservación de energía, la electrificación de edificios y vehículos y el uso de fuentes de energía renovables. Se proporciona liderazgo, coordinación y asistencia técnica a las partes interesadas y a los socios para responder a los impactos actuales y previstos del cambio climático.

Productos clave: Presentaciones y productos relacionados con el inventario regional de uso de energía y emisiones de gases de invernadero, presentaciones, asistencia técnica para el programa regional de adquisición de alumbrado público y coordinación con las partes interesadas.

Planificación ambiental

Este programa se enfoca al desarrollo y la implementación de estrategias que mantengan sistemas ecológicos saludables, mejoren la calidad del agua, protejan los espacios abiertos y las áreas naturales, mitiguen los riesgos que representan los peligros naturales, reduzcan la contaminación, promuevan la justicia ambiental e incorporen principios de gestión medioambiental a las inversiones en transporte.

Productos clave: Generación de fondos para espacios abiertos a través del informe sobre el impuesto sobre la renta de las personas físicas; datos para el inventario de recursos medioambientales de las comunidades del condado de Burlington; mediciones climáticas y asistencia técnica a los socios municipales para garantizar la gestión medioambiental.

Planificación de largo alcance

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 el uso de suelo a largo plazo, la protección del medio ambiente, el desarrollo económico, la equidad y los objetivos de transporte, al mismo tiempo que brindan orientación y un marco de políticas para muchos otros programas de la DVRPC. El Plan de largo alcance actual, *Connections 2050* fue adoptado en septiembre de 2021.

Productos clave: Ampliación de la presencia actualizada en internet: El plan Connections 2050 incluye una declaración de visión, memorando técnico sobre programas de taxis automatizados y vehículos de alquiler subsidiados, documentación de planes financieros.

Planificación del transporte de carga

El objetivo de este programa es maximizar la posición del Valle de Delaware en la economía global mediante la promoción de la cooperación dentro de la comunidad local de aviación y carga, así como la implementación de estrategias regionales de acuerdo con las directrices del DOT estatal y la Ley federal. Este programa permitirá al personal continuar manteniendo y actualizando Philly Freight Finder, mejorar los productos de planificación de aviación y procurar estudios técnicos que mejoren las consideraciones de los impactos económicos y de transporte.

Productos clave: Estudio regional sobre estacionamiento de camiones, análisis regional de vacantes en almacenes, diversos apoyos técnicos y analíticos para los esfuerzos y las iniciativas de planificación del transporte de carga de los socios.

Seguridad de transporte

Este programa es compatible con los objetivos del plan de largo alcance, el análisis y plan de seguridad regional de la DVRPC y los planes estratégicos de seguridad en la carretera de los DOT. Incorpora el factor de planificación de seguridad del transporte, según lo exigen las normas federales de planificación metropolitana, en el proceso de planificación del transporte, y procura mejorar la seguridad del sistema de transporte de la región, a la vez que mantiene niveles

aceptables de accesibilidad y eficiencia. El programa aborda la seguridad del transporte desde un enfoque múltiple en el que la coordinación y la promoción son factores importantes.

Productos clave: Informe final para el análisis de corredores Visión Zero: Estudio del corredor de la avenida Wissahickon, 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.

Proceso de manejo de la congestión regional

El Programa de Gestión de la Congestión (CMP, por sus siglas en inglés) es un proceso sistemático para la gestión de la congestión en la región DVRPC, a través del cual 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 en enero de 2020.

Productos clave: Informes sobre las medidas y objetivos bienales de PM3 para confiabilidad y congestión de tráfico, análisis de evaluación de proyectos antes/después, mejores prácticas en el memorándum técnico del CMP, informes sobre los tiempos de traslado, velocidades y otras mediciones de demoras recientes por corredor del CMP.

Planificación de la calidad del aire

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

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

Asistencia técnica a los gobiernos miembros

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

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

Programa de mejora de transporte (TIP, por sus siglas en inglés)

Esta área del programa estipula la planificación financiera de transporte, el desarrollo de proyectos y la programación de capital para la región DVRPC. El personal trabaja con socios de planificación

estatales, regionales y federales para identificar recursos financieros disponibles de fuentes públicas y privadas para implementar el programa de mejora del transporte, así como el plan de largo alcance. Como facilitadora de los grupos de interés de la región, la DVRPC desarrolla y mantiene un Programa regional de mejora del transporte para Pennsylvania y New Jersey, según lo exigen las regulaciones federales; identifica, evalúa y selecciona proyectos de transporte que abordan las necesidades de la región y fomenta los objetivos del plan de largo alcance; documenta modificaciones al programa; así como proporciona información y documentos relacionados con esos procesos, financiamiento y asuntos de programación de capital. Esta información se 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. La DVRPC llevará a cabo un extenso programa de participación pública que responda a los nuevos requisitos de la Ley IJJA conforme estén disponibles y las inquietudes de justicia ambiental relacionadas con este programa. Coordinación con desarrollo de programas y proyectos del DOT, así como de entrega, lo que incluye PennDOT Connects en Pennsylvania y también ocurrirá el desarrollo de conceptos locales en New Jersey. El personal de la DVRPC, junto con la importante contribución de nuestros grupos de interés, habrá trabajado en un TIP para PA que esté listo para su adopción en verano de 2024. Se llevará a cabo un proceso similar para un nuevo TIP de NJ que esté listo para su adopción en verano/otoño de 2025.

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

Operaciones de transporte

Las operaciones de transporte es uno de los factores de planificación de transporte exigidos por las regulaciones federales de planificación metropolitana. Representa una amplia gama de estrategias de mejora a corto plazo, que emplean capacitación, tecnología y coordinación interinstitucional que abordará la congestión recurrente y no recurrente. 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

Planificación y programación basadas en el desempeño

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

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

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

Programa competitivo y gestión de proyectos

Esta área de programa permite al personal de la DVRPC ayudar a los DOT estatales con la implementación de proyectos tradicionales y no tradicionales al actuar como administradores adjuntos de proyectos, así como a ejecutar programas competitivos de subvenciones con los DOT estatales. La ley FAST incluye (y la IJA aumenta en gran medida) fondos para proyectos de transporte no tradicionales, como senderos de usos múltiples, paisajes urbanos, restauraciones históricas, vehículos con combustible alternativo, gestión de la demanda de transporte, proyectos de carreteras y puentes locales, 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.

Modelado de viajes y uso de suelo

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: Resúmenes de los volúmenes de tráfico en puntos específicos y de los usuarios del transporte público; estimaciones de VMT por condado y clase funcional; tiempos de traslado de corredores; redes viajes y de transporte público basales y en años futuros; factores de crecimiento anual promedio; y emisiones de PM2.5, ozono y GHG por condado.

Programa regional de planificación de transporte público

Este programa apoya la realización de estudios de planificación de transporte público, y la participación en los mismos, con selecciones de proyectos guiados por 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: Actualización de las directrices de diseño de las paradas de autobús de SEPTA, coordinación continua con SEPTA y los socios locales sobre las prioridades de SEPTA: revolución del autobús, redefinición el ferrocarril regional, modernización del trolebús y otros estudios.

Programa de planificación de bicicletas y peatones

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

Productos clave: Informe de síntesis para el Plan Maestro de Transporte Activo de Baltimore Pike, asistencia técnica local para el desarrollo de proyectos de aceras y conteo de peatones y ciclistas para los programas de conteo cíclico, proyectos de infraestructura para bicicletas y peatones antes/después, y análisis de proyectos de planificación.

Programa de análisis y diseño de movilidad

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

Productos clave: Informe final para el análisis de corredores Visión Zero: Estudio del corredor de la avenida Wissahickon, resumen de las aportaciones de las partes interesadas sobre Hamorton Village

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

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

Productos clave: Supervisión del programa básico de TMD en el sudeste de PA, materiales de divulgación y marketing, mantenimiento del programa vehículos compartidos, análisis de prácticas similares sobre descuentos en las tarifas de transporte en días de acción por la calidad del aire.

Monitoreo de viajes

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

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

Vinculaciones con el UPWP

El Programa de trabajo de planificación unificado del año fiscal 2025 sirve como una herramienta de implementación importante para cumplir con las directivas de la Ley FAST y 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 Ley FAST y 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 (equidad, resiliencia y sostenibilidad) del plan de largo alcance, *Connections 2050*, y las cuatro áreas de enfoque (preservar y restaurar el medio ambiente natural; desarrollar comunidades inclusivas, saludables y aptas para peatones; mantener una red segura de transporte multimodal que sirva a todos; y hacer crecer una economía innovadora y conectada con prosperidad compartida por todos) sirven como un marco de trabajo para muchos de los proyectos y programas emprendidos por la DVRPC. En *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. También se desarrolló una matriz para resumir el vínculo entre estos dos documentos centrales (Tabla 4). Se muestran las asociaciones primarias y periféricas entre las Áreas del programa, los proyectos y los principios clave y áreas de enfoque del Plan de largo alcance.

Otra función esencial del UPWP es su capacidad para identificar y priorizar las tareas de las que se encargará la DVRPC, así como designar los recursos apropiados para emprender y completar esas tareas requeridas dentro de los plazos asignados. La Tabla 5 identifica los 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 DE GHG** para el año 2050 y preparar a las comunidades para los efectos del cambio climático.
-  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.
-  Promover los **VECINDARIOS INTEGRADOS** racial y socioeconómicamente, y **PROMOVER LA JUSTICIA AMBIENTAL** para todos los habitantes de la región.
-  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 CULTIRALES**.
-  Reconstruir y **MODERNIZAR** los **ACTIVOS DE TRANSPORTE DE LA REGIÓN** a fin de lograr y mantener un buen estado de funcionamiento, lo que incluye la accesibilidad de acuerdo 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

DVRPC Program Areas	1. Economic Vitality	2. Safety	3. Security	4. Accessibility and Mobility	5. Environment and Energy	6. Integration and Connectivity	7. Efficient System Management/ Operations	8. System Preservation	9. Resiliency and Reliability	10. Travel and Tourism
Regional Forum										
Work Program Administration										
Public Participation, Involvement, and Outreach										
Title VI and Environmental Justice										
Data Visualization and Communication										
Web Development and Database Management										
Data Coordination and Analysis										
Technical Assistance to Member Governments										
Smart Growth										
Community and Economic Development										
Energy and Climate Change Initiatives										
Environmental Planning										
Geographic Information Systems										
Long-Range Planning										
Freight Planning										
Travel and Land Use Modeling										
Regional Congestion Management Program										
Air Quality Planning										
Performance-Based Planning and Programming										
Socioeconomic and Land Use Analytics										
Transportation Improvement Program (TIP)										
Regional Transit Planning Program										
Bicycle and Pedestrian Planning Program										
Mobility Analysis and Design										
Transportation Safety										
Transportation Operations										
Competitive Program and Project Management										
PA TDM Base Program Administration and Commuter Services										
Travel Monitoring										

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

Tabla 4: Principios clave de los planes de largo alcance

DVRPC Program Areas	Principles			Focus Areas			
	Equity	Resiliency	Sustainability	Preserve and Restore the Natural Environment	Develop Inclusive, Healthy, and Walkable Communities	Maintain a Safe, Multimodal Transportation Network that Serves Everyone	Grow an Innovative and Connected Economy with Broadly Shared Prosperity
Regional Forum							
Work Program Administration							
Public Participation, Involvement and Outreach							
Title VI and Environmental Justice							
Data Visualization and Communication							
Web Development and Database Management							
Data Coordination and Analysis							
Technical Assistance to Member Governments							
Smart Growth							
Community and Economic Development							
Energy and Climate Change Initiatives							
Environmental Planning							
Geographic Information Systems							
Long-Range Planning							
Freight Planning							
Travel and Land Use Modeling							
Regional Congestion Management Program							
Air Quality Planning							
Performance-Based Planning and Programming							
Socioeconomic and Land Use Analytics							
Transportation Improvement Program (TIP)							
Regional Transit Planning Program							
Bicycle and Pedestrian Planning Program							
Mobility Analysis and Design							
Transportation Safety							
Transportation Operations							
Competitive Program and Project Management							
PA TDM Base Program Administration and Commuter Services							
Travel Monitoring							

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

Tabla 4, continuación

DVRPC Projects	Principles			Focus Areas			
	Equity	Resiliency	Sustainability	Preserve and Restore the Natural Environment	Develop Inclusive, Healthy, and Walkable Communities	Maintain a Safe, Multimodal Transportation Network that Serves Everyone	Grow an Innovative and Connected Economy with Broadly Shared Prosperity
Regional Transportation GIS Coordination							
Local Technical Assistance Program (LTAP)							
Pennsylvania Coastal Zone Management Implementation Program							
Healthy Communities Planning							
A More Resilient Delaware Estuary Coastal Zone							
Regional Parking Study							
Aerial Imagery Update							
Regional Affordable and Accessible Housing							
Economic Development District (EDD) Program							
Regional Trails Program							
I-95 Planning Assistance							
Enhance and Maintain Travel Forecasting Tools							
District 6 Modeling Assistance							
I-95 Traffic Forecasts							
PA Air Quality Action Supplemental Services							
NJ Air Quality Action Supplemental Services							
Regional Electric Vehicle Planning Program							
2025 On-Board and Household Household Travel Surveys (Year 1 of 3)							
Regional TOP Competitive Program Administration (PA and NJ)							
Philadelphia Pedestrian Bridge Study							
Increasing Safe and Accessible Transportation Options							
Pottstown Station Concept Plan							
PennDOT Connects Complete Streets Resurfacing Program							
Supporting Communities Program							
Transportation Systems Management and Operations (TSMO)							
HPMS and Functional Classification System (PA & NJ)							
PennDOT District 6-0 Traffic Volume Data							
Complete Streets Implementation Support for NJ Counties							
SEPTA Traffic Modeling & Signal Coordination							
SE PA Transit Planning and Technical Assistance							
Transit Survey Program for Southeastern PA							
Workforce to Warehouses Shuttle Study							
Transit Survey Program for New Jersey							

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

Tabla 5: Plazos requeridos del proceso de planificación regional de la MPO

Plan/programa/actividad	Adopción/culminación actual (a partir de febrero de 2024)	Adopción/culminación siguiente (después de febrero de 2024)
Programa de trabajo de planificación unificada	Enero de 2024	Enero de 2025
Programa de mejora del transporte	Julio de 2022 (PA) Septiembre de 2023 (NJ)	Julio de 2024 (PA) Septiembre de 2025 (NJ)
Determinación de conformidad con la calidad del aire del transporte	Septiembre de 2023	Julio de 2024
Planificación de largo alcance	Septiembre de 2021	Septiembre de 2025
Plan de cumplimiento del Título VI	Enero de 2024	Enero de 2027
Plan de participación pública	Julio de 2018	Cuando sea necesario – evaluado anualmente
Plan para dominio limitado del inglés	Abril de 2019	Abril de 2024 - evaluado anualmente
Proceso de manejo de la congestión	Enero de 2020	Marzo de 2024
Análisis y plan de seguridad de transporte	Mayo de 2022	Primavera de 2025
Plan coordinado de transporte de servicios humanos	Octubre de 2020	Octubre de 2024
Seguridad vial (PM1) Objetivos de TPM	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 2023	Julio de 2024

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

Programa de trabajo de planificación unificada del año fiscal 2025

Número de publicación: 25001

Fecha de publicación: junio de 2024

Área geográfica cubierta:

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

Palabras clave:

Programa de trabajo de planificación unificada

Síntesis:

Este documento contiene todos los proyectos y los fondos relacionados para el año fiscal 2025 que fueron aprobados por el Consejo de la DVRPC en enero de 2024.

Personal de contacto:

Patty Elkis
Subdirectora ejecutiva
215.238.2838
pelkis@dvrpc.org



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

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

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



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

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