



— DVRPC TIP —

HANDBOOK



DELAWARE VALLEY
dvrpc
REGIONAL
PLANNING COMMISSION

FOTOS EN SENTIDO DE LAS AGUJAS DEL RELOJ, DESDE LA PARTE SUPERIOR IZQUIERDA
PUENTE DE SULLIVAN (CONDADO DE MONTGOMERY, PA / CRÉDITO: MICHAEL STOKES, MCPC). ROTONDA DE CR528/660 (CONDADO DE BURLINGTON, NJ). PUENTE DE CONEXION DE SCHUYLKILL RIVER PARK (FILADELFIA, PA). PACIFICACION DEL TRAFICO EN GROVE STREET (CONDADO DE CAMDEN, NJ)

INTRODUCCIÓN

Este folleto explica cómo las oficinas municipales, grupos de interés y miembros del público en general pueden participar en los procesos de desarrollo y programación de proyectos de transporte de la región. Un importante hito ocurre cuando un proyecto se incluye en el Programa de Mejora del Transporte regional del Valle de Delaware, conocido como "TIP" por sus siglas en inglés. Un proyecto no puede recibir fondos federales para transporte si no está en el TIP. Este manual explicará qué es el TIP, por qué existe y cómo funciona.



La reconstrucción de la carretera I-95 en Filadelfia es un proyecto multianual que incluye mejoras en las instalaciones de la interestatal, en calles locales de ciudades, en infraestructura de transporte público y en instalaciones para ciclistas y peatones.

Fuente: Jim Bergmaier, Departamento de Transporte de Pennsylvania

ÍNDICE

¿Qué es la DVRPC?.....	1
¿Qué es el Programa de Mejora del Transporte (por sus siglas en inglés, "TIP")?	1
¿Cómo se financia el TIP?.....	3
¿Cómo se relaciona el TIP con el Plan a Largo Plazo (por sus siglas en inglés, "LRP") y el Proceso de Manejo de la Congestión (por sus siglas en inglés, "CMP")?	5
¿Cómo se relaciona el TIP con la Ley de Aire Limpio?	5
Justicia ambiental y el TIP	6
¿Cómo se incluye un proyecto en el TIP?	6
¿Qué ocurre con un proyecto una vez que se incluye en el TIP?	8
Desarrollo del TIP versus mantenimiento del TIP	8
¿Quién participa en el desarrollo del TIP?	10
¿Cómo puede participar?.....	13
Para obtener más información.....	14

¿QUÉ ES LA DVRPC?

Creada por las legislaturas de Pennsylvania y Nueva Jersey en 1965, la Comisión de Planificación Regional del Valle de Delaware (por sus siglas en inglés, "DVRPC") es la organización de planificación metropolitana (por sus siglas en inglés, "MPO") designada a nivel federal para el área metropolitana de Filadelfia. Una MPO es un organismo regional responsable de la planificación del transporte y la aprobación de fondos federales para transporte en la región.

La misión de la DVRPC es planificar el crecimiento y desarrollo ordenados de la región del Valle de Delaware, un área de servicio que comprende casi 4,000 millas cuadradas y abarca 352 gobiernos locales. La DVRPC da servicio a los condados de Bucks, Chester, Delaware, Montgomery y Filadelfia en Pennsylvania; y a los condados de Burlington, Camden, Gloucester y Mercer en Nueva Jersey. La DVRPC ofrece planificación para desarrollo de transporte, ambiental, comunitario y económico, y es un recurso para obtener datos regionales. La Comisión también apoya a los gobiernos locales con taras de acercamiento y asistencia, inicia nuevas alianzas y facilita reuniones con partes interesadas. Aunque se involucra en todos los aspectos del crecimiento y el desarrollo de la región, la mayor parte del trabajo de la DVRPC se dedica al transporte eficiente de personas y bienes.

La Comisión es regida por un consejo de 18 personas que establece políticas regionales, define las labores de los comités y adopta el Programa de Trabajo anual. Los miembros incluyen a funcionarios electos de las cuatro ciudades principales y los ocho condados suburbanos de la región, y a tres representantes de cada estado. Los representantes de los estados incluyen a los departamentos de transporte (por sus siglas en inglés, "DOT") de Pennsylvania y Nueva Jersey, a representantes nombrados por ambos gobernadores, y a la Oficina de Políticas del Gobernador de Pennsylvania y al Departamento de Asuntos Comunitarios de Nueva Jersey. El Consejo recibe asistencia técnica de hasta 115 profesionales y trabajadores de apoyo, que incluyen a planificadores urbanos y ambientales, planificadores e ingenieros de transporte, especialistas en tecnología y mapeo, y muchos otros.

La DVRPC está dedicada a unir a los funcionarios electos de la región, profesionales de la planificación y el público en general con la visión común de hacer que una gran región sea aún mejor. Al formar las maneras en las que vivimos, trabajamos y nos divertimos, la DVRPC logra consensos para mejorar el transporte, promover el crecimiento inteligente, proteger el medio ambiente y mejorar la economía.

¿QUÉ ES EL PROGRAMA DE MEJORA DEL TRANSPORTE (POR SUS SIGLAS EN INGLÉS, "TIP")?

El TIP es la lista acordada de proyectos prioritarios específicos, y es necesaria para que la región reciba y ejerza fondos federales de transporte. El TIP incluye todos los proyectos para los que se planea utilizar fondos federales, junto con proyectos que no reciben fondos federales y que son significativos para la región. El TIP representa las prioridades para la mejora del transporte de la región, y es obligatorio de acuerdo con las leyes federales, actualmente, la Ley para Arreglar el Transporte Terrestre de Estados Unidos ("Fixing America's Surface Transportation Act", o la "Ley FAST"). La lista es multimodal; además de los proyectos más tradicionales de carreteras y transporte público, también incluye proyectos relacionados con bicicletas, peatones y transporte de carga.

El TIP muestra los costos y tiempos estimados por fase del proyecto. El TIP no solo incluye los proyectos específicos, sino que también documenta los tiempos y costos estimados para cada fase del proyecto (ingeniería preliminar, diseño final, adquisición de derechos de paso, y construcción). La

inclusión de una fase del proyecto en el TIP significa que existe una expectativa seria de que se implemente durante la vigencia del TIP.

El TIP cubre un período de cuatro años por reglamento, sigue las fechas del calendario del año fiscal, y se actualiza cada dos años. La normativa federal requiere que el TIP cubra la programación, por lo menos, de cuatro años fiscales federales. Los documentos del TIP de la DVRPC para Pennsylvania y Nueva Jersey demuestran un horizonte más extenso de planificación y programación (12 años para Pennsylvania; 10 años para Nueva Jersey) para comprender mejor los recursos esperados, y para proporcionarle a la región plazos más realistas para el avance de los proyectos del TIP y costos más precisos para los proyectos. El TIP opera con el calendario del año fiscal federal, que inicia el 1 de octubre de un año determinado y termina el 30 de septiembre del año siguiente. Los TIP de Pennsylvania y Nueva Jersey se actualizan cada dos años, en años alternativos.

El TIP tiene restricciones financieras. La lista de proyectos en el TIP debe estar restringida en lo financiero a la cantidad de fondos que se espera que estén disponibles. Para añadir proyectos al TIP; otros deben posponerse, o bien deben identificarse fondos adicionales para la región. Por lo tanto, el TIP no es una lista de deseos; claramente existe competencia entre los proyectos para ser incluidos en el TIP.

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

El TIP puede ser modificado después de ser adoptado. De acuerdo con las disposiciones de las leyes y reglamentos federales, el TIP aprobado puede ser modificado o enmendado de diversas maneras para añadir nuevos proyectos, borrar proyectos, adelantar proyectos al primer año, y ajustarse a cambios en los costos y la fase de los trabajos o a cambios importantes en el alcance de un proyecto. Los criterios y los procedimientos para modificar el TIP se explican en un memorando de entendimiento (por sus siglas en inglés, "MOU").

LO QUE EL TIP NO ES

El TIP no es una programación definitiva de implementación de proyectos. Los plazos mostrados en el TIP son las mejores estimaciones en el momento de desarrollar el TIP, que es de seis a nueve meses antes del inicio del primer año fiscal del período del TIP. Los proyectos con mucha frecuencia no pueden cumplir con esos plazos y son reprogramados para años posteriores.

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

CONSENSO REGIONAL

El consenso regional es un elemento crucial del TIP. La producción del TIP es la culminación del proceso de planificación de transporte de la región, y representa un consenso entre funcionarios estatales, regionales y locales respecto a qué mejoras buscar a corto plazo. El consenso es crucial, porque los gobiernos federal y estatales quieren garantías de que todas las partes interesadas han participado en el desarrollo de las prioridades antes de comprometer sumas importantes de dinero. La inclusión de un

proyecto en el TIP indica un acuerdo regional sobre la prioridad del proyecto y establece su elegibilidad para fondos federales.



El proyecto de conexión directa de la Ruta 295/42/I-76 en el condado de Camden, Nueva Jersey, brindará importantes beneficios en su seguridad y operación cuando esté terminado.

Fuente: Departamento de Transporte de Nueva Jersey (por sus siglas en inglés, "NJDOT")

¿CÓMO SE FINANCIA EL TIP?

El TIP recibe financiamiento de una variedad de fuentes. La principal fuente de financiamiento para los proyectos del TIP es la legislación federal de transporte, que actualmente es la Ley FAST, que autoriza los programas federales de transporte terrestre para carreteras, seguridad carretera, y transporte público, y que es administrado por la Administración Federal de Carreteras (por sus siglas en inglés, "FHWA") del Departamento de Transporte de EE. UU. (por sus siglas en inglés, "USDOT") y por la Administración Federal de Transporte (por sus siglas en inglés, "FTA").

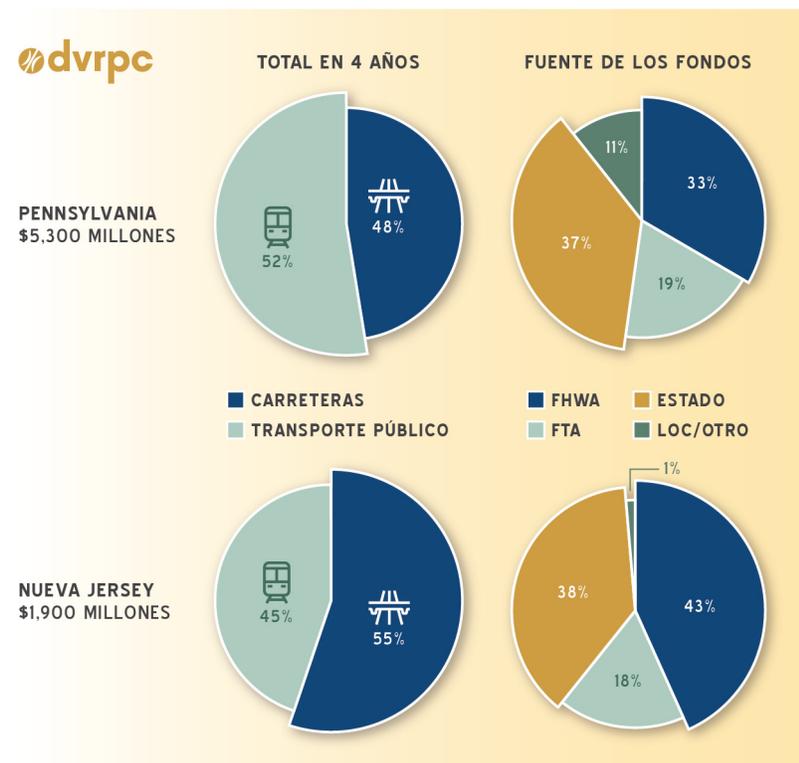
Los fondos federales de transporte para caminos y puentes son proporcionados a través del Fideicomiso Federal de Carreteras, generado principalmente con un impuesto a los combustibles automotores de 18.4 centavos por galón (a 2017) y complementado con fondos generales. El impuesto federal a los combustibles automotores no ha aumentado desde 1993. Los fondos federales después son asignados a los estados y áreas metropolitanas siguiendo una fórmula. La mayoría de las fuentes de financiamiento de la FHWA son administradas por los DOT de los estados, que asignan el dinero a áreas urbanas y rurales con base en las prioridades y necesidades estatales y locales. La mayoría de los fondos para transporte público en áreas urbanas son enviados directamente por la FTA al operador de transporte público. Como se señaló anteriormente, los fondos federales no son programas de "efectivo por

adelantado", así que aunque los montos autorizados se "distribuyen" a los estados, en este punto no se ha entregado dinero. En cambio, se notifica a los estados que tienen fondos federales disponibles para su uso. Los proyectos se aprueban e inician los trabajos; después el gobierno federal reembolsa a los estados, las MPO, y los operadores de transporte público los costos conforme estos son incurridos, reembolsando hasta el límite de la participación federal.

Además de los fondos federales, la Comunidad de Pennsylvania y el Estado de Nueva Jersey aportan fondos paralelos proporcionales a los fondos federales en diversas proporciones, y aportan el 100 por ciento del financiamiento para ciertos proyectos. Los condados, gobiernos locales y desarrolladores privados o autoridades de peaje, así como operadores de transporte público, también pueden participar en la aportación de fondos proporcionales a los apoyos federales. Siempre se están buscando nuevas fuentes de financiamiento y técnicas innovadoras para obtención de fondos.

La región de la DVRPC se beneficia con una red de transporte muy desarrollada, y aproximadamente la mitad de nuestros fondos regionales del TIP se destinan a proyectos y programas de transporte público, mientras que la otra mitad se destina a proyectos financiados con fondos para carreteras. La naturaleza multimodal del programa significa que los "fondos para carreteras" se utilizan para muchos propósitos, entre ellos caminos, puentes, señales de tráfico, senderos ciclistas y peatonales, paisajismo urbano y mejoras ferroviarias.

Fondos del TIP que llevan a la región de la DVRCP por estado



Fuente: TIP del año fiscal 2016 para Nueva Jersey y TIP del año fiscal 2017 para Pennsylvania de la DVRPC
 Nota: Las cifras de Pennsylvania incluyen \$578 millones del Programa de Administración de Interestatales a Nivel Estatal de Pennsylvania, dirigidos hacia proyectos interestatales en la región de la DVRPC. Las cifras de Nueva Jersey no incluyen programas a nivel estatal administrados por el NJDOT para el Estado de Nueva Jersey, por un valor ligeramente superior a tres mil millones de dólares durante los cuatro primeros años del TIP. Estos son

principalmente programas de carreteras que no son específicos a una región de la MPO en particular ni brindan apoyos directos al NJDOT, pero que sí proporcionan beneficios a la región de la DVRPC.

RESTRICCIONES FINANCIERAS

Los TIP deben tener "restricciones financieras". Cerca del principio de cada actualización del TIP, los DOT de los estados desarrollan una estimación de recursos u "orientación financiera" para que la utilicen la DVRPC y sus otras MPO u organizaciones de planificación rural. La orientación financiera establece los niveles de financiamiento para carreteras y transporte público que la MPO puede anticipar razonablemente para el período del TIP de recursos federales y estatales apropiados. La orientación explica cómo se distribuye cada una de las diversas variedades de fondos federales y estatales a las regiones. Cada región debe desarrollar su TIP dentro de los niveles de financiamiento establecidos por esta orientación, manteniendo así la "restricción fiscal" del TIP.

¿CÓMO SE RELACIONA EL TIP CON EL PLAN A LARGO PLAZO (POR SUS SIGLAS EN INGLÉS, "LRP") Y EL PROCESO DE MANEJO DE LA CONGESTIÓN (POR SUS SIGLAS EN INGLÉS, "CMP")?

Los proyectos significativos a nivel regional deben ser tomados del LRP de la región, y todos los proyectos en el TIP deben ayudar a implementar los objetivos del Plan. El LRP, que es requerido por las leyes federales, es el documento que ayuda a dirigir las decisiones sobre transporte y uso de suelo durante un período mínimo de 20 años. El Plan presenta una amplia lista de políticas y estrategias, así como las acciones necesarias para llevarlas a cabo. El TIP representa la traducción de las recomendaciones del plan vigente de transporte a largo plazo de la DVRPC a un programa de mejoras a corto plazo. Todos los proyectos incluidos en el TIP deben ser congruentes con el LRP.

Los proyectos que añadan capacidad para vehículos con un solo ocupante deben satisfacer requisitos federales adicionales en una región grande y altamente urbanizada como el Valle de Delaware. Estos proyectos también deben ser congruentes con el CMP de la región, que contiene planificación a mediano plazo para fortalecer la conexión entre el LRP y el TIP. El CMP busca satisfacer la creciente demanda de traslados por medio de estrategias que no añadan capacidad cuando sea posible, y garantiza la inclusión de estrategias multimodales suplementarias para obtener el máximo valor a largo plazo de las inversiones cuando se necesite capacidad carretera adicional.

¿CÓMO SE RELACIONA EL TIP CON LA LEY DE AIRE LIMPIO?

Las enmiendas a la Ley de Aire Limpio de 1990 requieren que todos los planes, programas y proyectos de transporte cumplan con el propósito de los Planes de Implementación Estatal para alcanzar estándares de calidad del aire. Se considera que un TIP cumple si se extrae de un plan que está en cumplimiento, según lo determine un análisis de emisiones. Esto significa que la DVRPC debe demostrar que los proyectos y programas en el LRP y el TIP no causan nuevas infracciones en la calidad del aire, ni empeoran las infracciones existentes, ni demoran el cumplimiento oportuno de los estándares federales de calidad del aire. El proceso de cumplimiento del transporte establece una conexión entre la planificación del transporte y los esfuerzos para controlar las emisiones causadas por el transporte. En la práctica, esto se logra al hacer pruebas en el conjunto de proyectos regionales principales contenidos en

el Plan y en el TIP para confirmar que las emisiones de vehículos automotores relacionadas con los proyectos sean menores a los límites de emisiones de vehículos automotores establecidos por los estados.

JUSTICIA AMBIENTAL Y EL TIP

La planificación debe hacerse con la participación y para el beneficio de todos los habitantes de la región. LA DVRPC es guiada por el Título VI federal y los mandatos de justicia ambiental, y la Comisión no sólo se esfuerza por cumplir con estos mandatos, sino también por crear un proceso de planificación que sea transparente e inclusivo en general. Existen dos estatutos federales principales contra la discriminación que orientan los esfuerzos de planificación de la DVRPC: El Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964 y la Orden Ejecutiva del Presidente sobre Justicia Ambiental de 1994 (N° 12898). El Título VI establece que ninguna persona o grupo debe ser excluida de participar en ningún programa o actividad que utilice fondos federales, ni se le deben negar los beneficios de los mismos. La Orden Ejecutiva 12898 define la justicia ambiental como el trato justo y la participación significativa de todas las personas, sin importar su edad, discapacidad, sexo, raza, origen étnico, ingresos o nivel educativo, en el proceso de planificación y toma de decisiones. El principio de la justicia ambiental en el transporte garantiza que los proyectos, tales como ampliación de carreteras y construcción de interestatales, no tengan un efecto desproporcionadamente negativo en poblaciones de minorías o de bajos ingresos.

El TIP es un componente importante de las iniciativas de justicia ambiental de la DVRPC en general y del Programa de Participación del Público, ya que la ubicación de las inversiones en transporte puede influenciar en gran medida el nivel de movilidad y accesibilidad dentro de la región y a lo largo y ancho de la misma. Utilizando estimaciones a cinco años de la Encuesta de Comunidades Estadounidense del Censo de EE.UU., el análisis de Indicadores de Desventajas Potenciales de la DVRPC ha identificado distintas áreas geográficas en las que las poblaciones pueden soportar de manera desproporcionada la carga de las decisiones de planificación y/o grupos demográficos que pueden estar subrepresentados en el proceso de planificación. El método de indicadores de desventajas potenciales de la DVRPC se utiliza para analizar la distribución de proyectos en los programas de carreteras y transporte público del TIP. También se toma en cuenta la justicia ambiental para las comunidades en los criterios utilizados para evaluar los proyectos que se añaden al TIP. Más allá del análisis técnico de justicia ambiental, hay varias oportunidades para que el público en general participe y comente en el proceso del TIP, incluyendo reuniones públicas y períodos para comentarios del público del TIP.

¿CÓMO SE INCLUYE UN PROYECTO EN EL TIP?

Obtener un espacio en el TIP no es tarea sencilla. En ocasiones se requieren años de investigaciones previas a la implementación y de aportaciones del público antes de que un proyecto sea incluido en el TIP. Aunque existen varias maneras en las que un proyecto puede ser incluido en el TIP, a continuación se describe el curso más típico:



- **Primero se identifica una necesidad específica de transporte.** En muchos casos, los planificadores e ingenieros de gobiernos locales generan listas de mejoras potenciales con base en sus necesidades y análisis y en las quejas y consultas de los ciudadanos. Dado que sólo las agencias integrantes de la DVRPC tienen facultades para presentar formalmente proyectos candidatos para el TIP, las propuestas locales, a su vez, son revisadas a nivel de condado o ciudad, a menudo en consulta con ingenieros estatales en la localidad. Si un condado está de acuerdo en que una idea específica tiene mérito, puede decidir actuar como patrocinador del proyecto y trabajar en refinar la idea inicial y en desarrollar especificaciones claras para el proyecto. Las propuestas de proyecto también se generan a nivel de condado y estado de manera muy parecida. Cada vez con más frecuencia, los DOT y los operadores de transporte público identifican proyectos utilizando sistemas de gestión de activos que recaban información detallada y monitorizan los diversos componentes de la red de transporte, como el pavimento, los puentes y las señales, para determinar en dónde son más necesarios los proyectos de mantenimiento y mejora.
- **Una vez que cada condado y agencia operadora ha desarrollado sus propias listas de proyectos y prioridades, estas son presentadas a la DVRPC, en donde el Comité Técnico Regional (por sus siglas en inglés, "RTC") las analiza.** El RTC trata de asegurarse de que se aborden las principales prioridades de la región dentro de los límites de recursos disponibles, y de garantizar la congruencia entre los proyectos y con los objetivos de la región. El RTC se compone de planificadores del estado, los condados y las ciudades; operadores de transporte público; representantes ciudadanos de la Fuerza de Tarea de Participación Pública (por sus siglas en inglés, "PPTF"), y de grupos de interés relacionados con el transporte. El RTC hace recomendaciones al Consejo de la DVRPC.
- **Por último, el Consejo de la DVRPC se constituye en el foro en el que los funcionarios electos de los condados y las principales regiones de la región, así como los representantes de los estados y las agencias operadoras, determinan los proyectos del TIP para cada año.** Después de considerar las recomendaciones del RTC y los comentarios recibidos del público, el Consejo determina la lista definitiva de proyectos a incluir en el TIP y la adopta como su selección de proyectos a promover.



El Centro de Transporte Público de Pennsauken, una nueva estación a lo largo de River LINE de la Corporación de Transporte Público de Nueva Jersey (NJ TRANSIT) en Nueva Jersey, fue concluido en 2013.

Fuente: NJ TRANSIT

¿QUÉ OCURRE CON UN PROYECTO UNA VEZ QUE SE INCLUYE EN EL TIP?

Una vez que un proyecto está en el TIP, falta mucho trabajo para llevarlo a cabo. La agencia designada como líder es responsable de asegurarse de que el proyecto avance. La agencia líder, en la mayoría de los casos, es el DOT estatal o el operador de transporte público y, en algunos casos, una ciudad, condado o gobierno local.

Los proyectos de carreteras generalmente avanzan en fases (ingeniería preliminar, diseño final, adquisición de derechos de paso, construcción). Cada fase se incluye en el TIP, donde se muestra su financiamiento y sus tiempos anticipados. Los proyectos de transporte público se programan en el TIP de acuerdo con el ciclo anual de solicitud de subsidios dentro del que se solicitarán los fondos. Lo ideal es que un proyecto avance de acuerdo con sus tiempos programados. Sin embargo, en el mundo real los proyectos a menudo se demoran por obstáculos imprevistos, como liberación de derechos de paso, problemas ambientales o inquietudes de la comunidad. Es importante dar seguimiento al avance de cada proyecto para identificar y resolver las demoras lo antes posible y para reasignar los recursos cuando sea necesario.

Los patrocinadores de los proyectos, incluyendo a los DOT y las agencias de transporte público, realizan grandes esfuerzos de acercamiento y coordinación con las partes interesadas durante las primeras etapas de desarrollo de los proyectos, en parte para identificar y evitar problemas potenciales, pero también para pedir e incorporar las aportaciones de la comunidad local. En Pennsylvania, la política PennDOT Connects toma en cuenta las necesidades de la comunidad durante el proceso de planificación para garantizar que se identifiquen e incluyan los elementos cruciales al iniciar el estudio de alcance del proyecto. En Nueva Jersey, estos trabajos tempranos de acercamiento y coordinación con la comunidad son realizados durante la fase de desarrollo de concepto de un proyecto. Las agencias de transporte público también tienen procesos formales de desarrollo de proyectos, que incluyen acercamiento y coordinación con partes interesadas en la comunidad.

Una vez que los fondos federales estén disponibles (o "autorizados", según el término federal) para la fase de construcción final de un proyecto, este ya no aparecerá en documentos futuros del TIP (a pesar de que el proyecto quizá aún no esté construido o terminado).

DESARROLLO DEL TIP VERSUS MANTENIMIENTO DEL TIP

¿CUÁL ES LA DIFERENCIA?

Existen dos diferentes procesos continuos que se relacionan con el TIP del la DVRPC: Desarrollo del TIP y mantenimiento del TIP.

El desarrollo del TIP a menudo se conoce como la "actualización del TIP" o "actualización del programa" y se lleva a cabo cada dos años en Nueva Jersey y Pennsylvania. La actualización del TIP se

refiere al trabajo general de alinear el programa completo de miles de millones de dólares con las prioridades regionales y los fondos disponibles.

Desarrollar el TIP para la actualización inicia con los gerentes de proyectos revisando costos, plazos y descripciones de cada proyecto existente del TIP. Se hacen convenios con las partes interesadas, incluyendo los DOT, los operadores de transporte público y las MPO, sobre los objetivos de financiamiento u "orientación financiera", que establecen cuántos fondos se espera que estén disponibles durante el período de cuatro años del TIP. Los subcomités del TIP para cada estado trabajan diligentemente durante todo el año para determinar cuándo avanzarán diversos proyectos, y si se pueden añadir proyectos nuevos al programa.

El borrador del programa resultante es sometido a un análisis de calidad del aire regional. Un período mínimo de 30 días para comentarios del público (que generalmente es en junio) ofrece más oportunidades para que el público en general comente sobre los proyectos y el proceso. El borrador del TIP y todos los cambios recomendados se presentan después al Consejo de la DVRPC para su aprobación. Si se recomienda la aprobación, el DOT estatal "agrupará" los TIP de sus diversas regiones en el TIP Estatal (por sus siglas en inglés, "STIP") y presentará el programa completo a la FHWA y la FTA para su aprobación. Los STIP y TIP aprobados entran en vigor el 1 de octubre, el primer día del año fiscal federal.

El mantenimiento del TIP se refiere a los cambios (enmiendas y modificaciones) que se hacen al programa a lo largo de los dos años después de que un TIP es adoptado y entra en vigor, pero antes de que entre en vigor la siguiente actualización al TIP.

Los cambios pueden ocurrir cada mes, como lo permita el MOU del TIP de cada estado. Ciertos cambios al TIP adoptado deben ser revisadas y procesadas por el RTC y el Consejo de la DVRPC a través de acciones mensuales de la DVRPC. Los cambios que normalmente requeriría la revisión del comité incluyen añadir o borrar un proyecto del período de cuatro años del TIP, añadir una nueva fase de proyecto, modificar de manera significativa el alcance de un proyecto, aumentar o reducir el costo de un proyecto más allá de ciertos niveles establecidos, o cualquier cambio que requeriría una nueva determinación de conformidad con la calidad del aire regional. Los cambios menores pueden ser procesados por la DVRPC a través de procedimientos administrativos documentados en los MOU. El RTC y el Consejo de la DVRPC tienen la oportunidad de analizar y comentar las modificaciones o enmiendas al TIP.

Puede ver más información sobre las reuniones y los cambios al TIP que ocurren como parte del mantenimiento mensual en el sitio de internet de la DVRPC en www.dvrpc.org.

TIP DEL DVRPC PARA NJ, AÑOS FISCALES 2018-2021

Programa de Carreteras de Nueva Jersey

Borrador

Condado de Algo

DB# D12345 Mejoras en el cruce de Camino Cualquiera y Bulevar Falso LRPID: 99 NUEVO-G

AQCODE: 2025M

El objetivo de este proyecto es reconfigurar la disposición del cruce de Camino Cualquiera y Bulevar Falso para reducir la congestión, mejorar la seguridad y garantizar el cumplimiento con la ADA en todo el cruce. Además, el Puente de Camino Cualquiera existente será reemplazado y ampliado, y se resolverán deficiencias en aceras, cunetas y rampas de cunetas. Los arcones y carriles auxiliares existentes serán ajustados a los estándares modernos.

CMP: Menor capacidad para vehículos con un solo ocupante Subcorre(s) añadido(s): 2B
 Municipalities: Distrito de Lucky Área de planificación de la DVRPC: Suburbio en crecimiento
 Subcategoría del Programa CIS: Alivio a la congestión Categoría del Programa CIS: Alivio a la congestión
 Gerente de proyecto: Montero III, Pedro Indicadores de desventajas potenciales: 2
 Millas: 7.53-7.59 Patrocinador: NJDOT
 Tipo de mejoras: Mejoras a cruces/intersecciones Proyecto local: N
 Este proyecto contiene elementos de sistemas inteligentes de transporte (ITS)

Fase	Fondos	Años del Programa TIP (millones de \$)				Años fiscales posteriores (millones de \$)					
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
ROW	NHPP		3.000								
DES	NHPP	2.500									
CON	NHPP			10.500							
Total del año fiscal		2.500	3.000	10.500							
		Total AF2018-2021				Total AF posteriores 2020-2027					
		16.000									

Total para Burlington:

2.500	3.000	10.500								
Total AF2018-2021				Total AF posteriores FY2018-2023						
16.000										

Arriba se muestra un ejemplo de listado de proyectos del TIP.

¿QUIÉN PARTICIPA EN EL DESARROLLO DEL TIP?

Varias agencias participan directamente en el proceso de desarrollo del TIP de la DVRPC. Entre ellas están los gobiernos integrantes, las agencias operadoras y las agencias estatales y federales. Los gobiernos locales dentro de la región participan a través de los gobiernos de sus respectivos condados. Incontables grupos adicionales, la comunidad empresarial y el público en general participan a través del proceso de participación del público de la DVRPC, además de participar a nivel local y de condado. La multiplicidad de jurisdicciones y agencias en la región requiere de un alto grado de coordinación por parte de la DVRPC durante el proceso de desarrollo del TIP.

AGENCIAS MPO CON VOTO

- PennDOT
- NJDOT
- Oficina de Políticas del Gobernador de Pennsylvania
- Representante designado por el Gobernador de Pennsylvania
- Departamento de Asuntos Comunitarios de Nueva Jersey
- Representante designado por el Gobernador de Nueva Jersey
- Condado de Bucks

- Condado de Chester
- Condado de Delaware
- Condado de Montgomery
- Condado de Burlington
- Condado de Camden
- Condado de Gloucester
- Condado de Mercer
- Ciudad de Chester
- Ciudad de Filadelfia
- Ciudad de Camden
- Ciudad de Trenton

AGENCIAS MPO PARTICIPANTES (SIN VOTO)

- FHWA del USDOT (División de Pennsylvania)
- FHWA del USDOT (División de Nueva Jersey)
- Departamento de Vivienda y Desarrollo Urbano de EE.UU., Región III
- Autoridad de Transporte del Sureste de Pennsylvania (por sus siglas en inglés, "SEPTA")
- NJ TRANSIT
- Autoridad Portuaria del Río Delaware/Corporación de Transporte Público de la Autoridad Portuaria (por sus siglas en inglés, "DRPA/PATCO")
- FTA, Región III
- Agencia de Protección Ambiental de EE. UU., Región III
- Agencia de Protección Ambiental de EE. UU., Región II
- Departamento de Protección Ambiental de Pennsylvania
- Departamento de Protección Ambiental de Nueva Jersey
- Oficina para Promoción de Planificación de Nueva Jersey
- Departamento de Desarrollo Comunitario y Económico de Pennsylvania

PLAZOS DE DESARROLLO DEL TIP

1.



VERANO/OTOÑO

El subcomité del TIP de la DVRPC analiza y discute proyectos, costos y plazos, incluyendo las prioridades e inquietudes.

2.



OTOÑO/INVIERNO

La DVRPC, el DOT estatal y las agencias de transporte público trabajan para restringir el TIP a los recursos esperados, las necesidades de los proyectos y las ideas y opiniones de los gobiernos integrantes.

3.



INVIERNO

Las MPO y los gobiernos integrantes analizan el borrador de TIP con restricciones y colaboran con el DOT estatal y las agencias de transporte público para resolver problemas.

4.



PRIMAVERA

El borrador del TIP es modificado, de acuerdo con los análisis y comentarios de las MPO y los gobiernos integrantes. También se realiza el análisis de conformidad de calidad del aire.

5.



PRIMAVERA/VERANO

Período de comentarios del público.

6.



VERANO

El Consejo de la DVRPC adopta del borrador del TIP con la lista de cambios recomendados. La DVRPC después envía los documentos al DOT estatal para ser incluidos en el STIP.

7.



OTOÑO

Aprobación de los STP por parte de la FHWA y la FTA; el TIP actual es retirado. El TIP aprobado entra en vigor.

¿CÓMO PUEDE PARTICIPAR?

La DVRPC está convencida de que un proceso colaborativo entre todos los niveles de gobierno y el público en general, incluyendo a la comunidad empresarial, garantizará que se cree el mejor programa de transporte.

La participación del público ocurre en todas las etapas de desarrollo de un proyecto. Las cartas de interés a funcionarios de gobiernos locales y condados y a gerentes de compañías de transporte público son uno de los puntos iniciales más efectivos. Conforme inician las investigaciones locales, el público puede hacer aportaciones en reuniones formales o en sesiones informales con juntas de planificación de gobiernos locales y condados o con personal de las mismas. También se pide a los ciudadanos que participen en fuerzas especiales de tarea para analizar conceptos de mejora del transporte a nivel de corredor, condado y región. Por último, una vez que un proyecto está en el TIP y entra en la fase de ingeniería preliminar, el proceso de revisión ambiental detallada ofrece otra oportunidad para que el público haga aportaciones.

El público en general y otros grupos de interés también tienen la oportunidad de hacer comentarios al TIP antes de que sea adoptado oficialmente por el Consejo de la DVRPC. La DVRPC lleva a cabo un período de comentarios del público de 30 días y realiza reuniones abiertas para darle al público en general la oportunidad de hacer preguntas sobre el proceso y los proyectos a personal de los estados, condados, agencias de transporte público y de la DVRPC. El personal de Programación de Capital de la DVRPC también está disponible para ofrecer sesiones informativas sobre el TIP. Hay copias del TIP disponibles en el sitio de internet de la DVRPC (www.dvrpc.org) y versiones impresas a través del Centro de Recursos de la DVRPC.

Otros métodos para la participación continua del público en las actividades de planificación y programación de la DVRPC incluyen la Fuerza de Tarea de Participación Pública (por sus siglas en inglés, "PPTF") y la Fuerza de Tarea de Transporte de Bienes del Valle de Delaware (por sus siglas en inglés, "DVGMTF"). Ambos comités analizan y comentan las políticas y planes de la DVRPC. Para afiliarse a la PPTF, comuníquese con el Planificador de Participación del Público de la DVRPC al 215-238-2817. Para afiliarse a la DVGMTF, comuníquese con la Oficina de Planificación de Transporte de Carga y Aviación de la DVRPC al 215-238-2844. Hay una lista completa de los comités de la DVRPC en el sitio de internet de la DVRPC (www.dvrpc.org).



Los proyectos del TIP con frecuencia incluyen elementos que no están a la vista. La Estación de Wayne Junction de SEPTA, arriba, fue reemplazada y mejorada. Al mismo tiempo, el sistema de suministro de energía de tracción del servicio ferroviario regional de SEPTA fue mejorado en este lugar.

Fuente: DVRPC

PARA OBTENER MÁS INFORMACIÓN

sobre temas de planificación del transporte en su ciudad o condado, o sobre proyectos específicos

Agencias de planificación de condados y ciudades - Pennsylvania

Comisión de Planificación del Condado de Bucks

215-345-3400

bcpc@buckscounty.org

www.buckscounty.org/government/CommunityServices/PlanningCommission

Comisión de Planificación del Condado de Chester

610-344-6285

ccplanning@chesco.org

www.chescoplanning.org

Departamento de Planificación del Condado de Delaware

610-891-5200

www.co.delaware.pa.us/planning

Comisión de Planificación del Condado de Montgomery

610-278-3722

www.montcopa.org/planning

Departamento de Planificación de la Ciudad de Chester

610-447-7707

www.chestercity.com/departments/department-of-public-affairs/planning-department

Comisión de Planificación de la Ciudad de Filadelfia

215-683-4615

planning@phila.gov

www.phila.gov/cityplanning

Oficina de Sistema de Transporte e Infraestructura del Director Administrativo de Filadelfia

215-686-9003

oTIS@phila.gov

www.phillyotis.com

Departamento de Calles de la Ciudad de Filadelfia

215-686-5560

www.philadelphiastreet.com

Agencias de planificación de condados y ciudades - Nueva Jersey

Oficina de Ingenieros del Condado de Burlington

856-642-3700

Engineering@co.burlington.nj.us

www.co.burlington.nj.us/281/Engineering

División de Planificación del Condado de Camden

856-566-3120

www.camdencounty.com/service/public-works/planning

División de Planificación del Condado de Gloucester

856-307-6650

www.gloucestercountynj.gov/depts/p/pw/planning

Departamento de Planificación del Condado de Mercer

609-989-6545

www.mercercounty.org/departments/planning

Departamento de Planificación y Desarrollo de la Ciudad de Camden

856-757-7214

development@ci.camden.nj.us

www.ci.camden.nj.us/planning-and-development

División de Planificación de la Ciudad de Trenton

609-989-3502

www.trentonnj.org/Cit-e-Access/webpage.cfm?TID=55&TPID=10409

Operadores de transporte público en la región de la DVRPC

Departamento de Presupuesto de Capital y Desarrollo de Subsidios de SEPTA

215-580-3770

www.septa.org

Oficina de Relaciones con el Gobierno y la Comunidad de NJ TRANSIT

973-491-8098

www.njtransit.com

DRPA/PATCO

856-968-2221 (DRPA) o 856-772-6900 (PATCO)

www.drpa.org o www.ridepatco.org

Pottstown Area Rapid Transit (PART)

610-326-5413

takepart@pottstown.org

www.pottstownarearapidtransit.com

Departamentos estatales de transporte

PennDOT (Distrito 6)

610-205-6700

www.penndot.gov/RegionalOffices/district-6/Pages/default.aspx

NJDOT

609-530-2000

www.state.nj.us/transportation

DVRPC

Número principal: 215-592-1800

Oficina de Programación de Capital: 215-238-2938 o TIP@dvrpc.org

Oficina de Comunicación y Participación: 215-592-1800 o

public_affairs@dvrpc.org

Centro de Recursos de la DVRPC: 215-592-1800

Sitio de internet: www.dvrpc.org/TIP

MANUAL DEL PROGRAMA DE MEJORA DEL TRANSPORTE (TIP) DE LA DVRPC

Número de publicación: 17065

Fecha de publicación: Julio de 2017

Área geográfica cubierta:

Los nueve condados del área de planificación de la DVRPC, que incluye los condados de Bucks, Chester, Delaware, Montgomery y Filadelfia en Pennsylvania; y de Burlington, Camden, Gloucester y Mercer en Nueva Jersey.

Sinopsis:

El Manual del Programa de Mejora del Transporte (por sus siglas en inglés, "TIP") ofrece información general sobre el TIP de Pennsylvania y el TIP de Nueva Jersey, que incluye la manera en que se desarrollan y mantienen y cómo pueden participar los ciudadanos en el proceso. El TIP incluye todos los proyectos de transporte en la región de la Comisión de Planificación Regional del Valle de Delaware para los que se planea utilizar fondos federales, junto con proyectos que no reciben fondos federales y que son significativos para la región. El TIP representa las prioridades para la mejora del transporte de la región, y es obligatorio de acuerdo con las leyes federales, actualmente, la Ley para Arreglar el Transporte Terrestre de Estados Unidos ("Fixing America's Surface Transportation Act"). Los proyectos del TIP son multimodales; además de los proyectos más tradicionales de carreteras y transporte público, también incluye proyectos relacionados con bicicletas, peatones y transporte de carga.

La Comisión de Planificación Regional del Valle de Delaware (por sus siglas en inglés, "DVRPC") 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 estatutos y reglamentos relacionados contra la discriminación en todos sus programas y actividades. El sitio de internet de la DVRPC (www.dvrpc.org) puede ser traducido a varios idiomas. Las publicaciones y otros documentos públicos pueden ponerse a su disposición en idiomas y formatos alternativos, si 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 es posible. Pueden ofrecerse servicios auxiliares a las personas que los soliciten al menos siete días antes de una reunión. Las solicitudes hechas en los siete días previos a la reunión serán satisfechas en la medida de lo posible. 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 el administrador de cumplimiento con el Título VI de la DVRPC y/o la agencia estatal o federal apropiada dentro de un plazo de 180 días contados a partir de que ocurrió la presunta discriminación. Para obtener más información sobre el programa del Título VI de la DVRPC o para recibir un formulario de queja del Título VI, llame al (215) 592-1800 o envíe un correo electrónico a public_affairs@dvrpc.org.



DVRPC, 8TH FLOOR
190 N. INDEPENDENCE MALL WEST
PHILADELPHIA, PA 19106-1520
(215) 592-1800
WWW.DVRPC.ORG



WWW.DVRPC.ORG/TIP