



# PROGRAMA DE TRABAJO DE PLANIFICACIÓN UNIFICADO

AÑO FISCAL 2022

APROBADO POR LA JUNTA DE POLÍTICA el 22 de marzo del 2021  
MODIFICADO el 24 de mayo del 2021 y el 27 de septiembre del 2021



Organización de  
Planificación de Transporte  
de South Jersey

[www.sjtpo.org](http://www.sjtpo.org)

782 South Brewster Road, Unit B6 • Vineland, New Jersey 08361  
Tel.: 856-794-1941 • Fax: 856-794-2549

LEONARD DESIDERIO, PRESIDENTE • JENNIFER MARANDINO, DIRECTORA EJECUTIVA.

## ENGLISH

Attention: If you wish to request this publication in another language other than English, or wish to contact SJTPO for our language assistance, please call (856) 794-1941 or email [TitleVI@sjtpo.org](mailto:TitleVI@sjtpo.org). Additional charges may apply for reprint of our publications.

## SPANISH / ESPAÑOL

Atención: Si desea solicitar esta publicación en otro idioma que no sea inglés o desea comunicarse con SJTPO para recibir asistencia con nuestro idioma, llame al (856) 794-1941 o envíe un correo electrónico a [TitleVI@sjtpo.org](mailto:TitleVI@sjtpo.org). Pueden aplicarse cargos adicionales por la reimpresión de nuestras publicaciones.

## CHINESE / 中文

注意: 如果您想要申请英语以外其他语言的本出版物, 或者希望与 SJTPO 联系以获取我们的语言帮助, 请致电 (856) 794-1941 或发送电子邮件至 [TitleVI@sjtpo.org](mailto:TitleVI@sjtpo.org)。重印我们的出版物可能需要支付额外费用。

## VIETNAMESE / TIẾNG VIỆT

Lưu ý: Nếu bạn muốn yêu cầu ấn phẩm này bằng một ngôn ngữ khác không phải là tiếng Anh, hoặc muốn liên hệ với SJTPO để được hỗ trợ ngôn ngữ của chúng tôi, vui lòng gọi (856) 794-1941 hoặc gửi email [TitleVI@sjtpo.org](mailto:TitleVI@sjtpo.org). Các khoản phí bổ sung có thể áp dụng cho việc in lại các ấn phẩm của chúng tôi.

## GUJARATI / ગુજરાતી

ધ્યાન આપો: જો તમે અંગ્રેજી સિવાયની અન્ય કોઈ ભાષામાં આ પ્રકાશનની વિનંતી કરવા માંગતા હોવ, અથવા અમારી ભાષા સહાય માટે એસજીટીપીઓનો સંપર્ક કરવા માંગતા હોવ, તો કૃપા કરીને (856) 794-1941 પર કોલ કરો અથવા [TitleVI@sjtpo.org](mailto:TitleVI@sjtpo.org) પર ઇમેઇલ કરો. અમારા પ્રકાશનોને ફરીથી છાપવા માટે વધારાના શુલ્ક લાગુ થઈ શકે છે.

## OTHER INDIC LANGUAGES:

### BENGALI / বাংলা

মনোযোগ দিন: আপনি যদি এই প্রকাশনাকে ইংরেজি ব্যতীত অন্য কোনও ভাষায় অনুরোধ করতে চান বা আমাদের ভাষা সহায়তার জন্য SJTPO-র সাথে যোগাযোগ করতে চান, তবে (856) 794-1941 কল করুন বা ইমেল [TitleVI@sjtpo.org](mailto:TitleVI@sjtpo.org) করুন। আমাদের প্রকাশনা পুনরায় মুদ্রণের জন্য অতিরিক্ত ফি প্রযোজ্য হতে পারে।

### HINDI / हिंदी

ध्यान दें: यदि आप अंग्रेजी के अलावा किसी अन्य भाषा में इस प्रकाशन को प्राप्त करना चाहते हैं, या हमारी भाषा सहायता के लिए SJTPO से संपर्क करना चाहते हैं, तो कृपया (856) 794-1941 पर कॉल करें या [TitleVI@sjtpo.org](mailto:TitleVI@sjtpo.org) पर ईमेल करें। हमारे प्रकाशनों के रीप्रिंट के लिए अतिरिक्त शुल्क लागू हो सकते हैं।

### NEPALI / नेपाली

ध्यान दिनुहोस्: तपाईं यो प्रकाशन अङ्ग्रेजी बाहेकको भाषामा चाहनु हुन्छ वा भाषागत सहायताको लागि SJTPO लाई सम्पर्क गर्न चाहनुहुन्छ भने (856) 794-1941 टेलिफोन गर्नुहोस् वा [TitleVI@sjtpo.org](mailto:TitleVI@sjtpo.org) मा इमेल गर्नुहोस्। तपाईं यो जानकारीको प्रिन्ट चाहनुहुन्छ भने थप शुल्क तिर्नु पर्ने हुन्छ।

### URDU / اردو

دھیان دیں: اگر آپ انگریزی کے علاوہ کسی اور زبان میں اس اشاعت کی درخواست کرنا چاہتے ہیں، یا ہماری زبان کی امداد کے لئے ایس جے ٹی پی او سے رابطہ کرنا چاہتے ہیں تو، براہ کرم (856) 794-1941 پر کال کریں یا [TitleVI@sjtpo.org](mailto:TitleVI@sjtpo.org) پر ای میل کریں۔ ہماری اشاعتوں کی دوبارہ اشاعت کے لئے اضافی چارجز لگ سکتے ہیں۔

### PUNJABI / ਪੰਜਾਬੀ

ਧਿਆਨ ਦਿਓ: ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ ਨੂੰ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹੋ, ਜਾਂ ਸਾਡੀ ਭਾਸ਼ਾ ਸਹਾਇਤਾ ਲਈ SJTPO ਨਾਲ ਸੰਪਰਕ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਕਿਰਪਾ ਕਰਕੇ (856) 794-1941 'ਤੇ ਕਾਲ ਕਰੋ ਜਾਂ [TitleVI@sjtpo.org](mailto:TitleVI@sjtpo.org) ਦੇ ਪਤੇ 'ਤੇ ਈਮੇਲ ਭੇਜੋ। ਸਾਡੇ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ ਦੁਬਾਰਾ ਛਾਪਣ ਲਈ ਵਾਧੂ ਖਰਚੇ ਲਾਗੂ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ।

# Índice

1. Descripción general | 4
2. 22/100: Programa de Trabajo del Personal Central | 8
3. 22/200: Administración financiera | 20
4. 22/300: Programas de Trabajo de Planificación Subregional | 21
5. 22/400: Programa técnico | 26
6. 22/500: Actividades de planificación de transporte no financiadas por la MPO | 29
7. Información financiera | 31
8. Apéndice A. Órdenes de tareas continuas del año fiscal 2020 | 34

## Descargo de responsabilidad

La preparación de este informe ha sido financiada, en parte, por el Departamento de Transporte de los Estados Unidos (U.S. Department of Transportation, USDOT), la Administración Federal de Transporte (Federal Transit Administration, FTA) y la Administración Federal de Carreteras (Federal Highway Administration, FHWA). Este documento se difunde conforme al patrocinio del Departamento de Transporte de los Estados Unidos en aras del intercambio de información. El gobierno de los Estados Unidos no asume responsabilidad alguna por su contenido ni uso.

La Organización de Planificación de Transporte de South Jersey (South Jersey Transportation Planning Organization, SJTPO) acata en su totalidad al Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964, la Ley de Restauración de Derechos Civiles de 1987, el decreto ejecutivo 72898 sobre justicia ambiental y las órdenes judiciales de antidiscriminación afines en todos los programas y las actividades. El sitio web de la SJTPO, [www.sjtpo.org](http://www.sjtpo.org), puede estar traducido en varios idiomas. Si se solicita, las publicaciones y otros documentos públicos suelen facilitarse en otros idiomas y formatos. Las reuniones públicas de la SJTPO siempre se celebran en instalaciones accesibles conforme a la Ley sobre Estadounidenses con Discapacidades (Americans with Disabilities Act, ADA) y en lugares accesibles al transporte público, siempre que sea posible. Las personas que necesiten servicios de traducción, interpretación u otros servicios auxiliares deben enviar una solicitud con al menos siete (7) días de anticipación a la reunión pública. Los servicios de traducción e interpretación para los proyectos, productos y procesos de planificación de la SJTPO se encuentran disponibles, generalmente en forma gratuita, al llamar al (856) 794-1941 o al completar un formulario de solicitud en [www.sjtpo.org/TitleVI](http://www.sjtpo.org/TitleVI). Todas las solicitudes serán atendidas en la mayor medida posible. Toda persona que crea que haya sido agraviada por una práctica discriminatoria e ilegal por parte de la SJTPO en virtud del Título VI tiene derecho a presentar una denuncia formal. Dicha denuncia debe realizarse por escrito y presentarse ante el gerente de cumplimiento del Título VI de la SJTPO y la agencia estatal o federal correspondiente dentro de los 180 días posteriores al supuesto hecho discriminatorio. Para obtener más información sobre el programa del Título VI de la SJTPO o conseguir el formulario de denuncia del Título VI, ingrese a: [www.sjtpo.org/TitleVI](http://www.sjtpo.org/TitleVI), llame al (856) 794-1941 o envíe un correo electrónico a [TitleVI@sjtpo.org](mailto:TitleVI@sjtpo.org).

# 1. Descripción general

La Organización de Planificación de Transporte de South Jersey (SJTPO) es la Organización de Planificación Metropolitana (Metropolitan Planning Organization, MPO) reconocida a nivel federal para la región sur de New Jersey, la cual presta servicios a los condados de Atlantic, Cape May, Cumberland y Salem. La SJTPO sirve de recurso técnico, facilita el acceso a la financiación y trabaja para brindar un enfoque regional para abordar la planificación de transporte y las cuestiones de ingeniería.

## Propósito del Programa de Trabajo de Planificación Unificado

En el Programa de Trabajo de Planificación Unificado (Unified Planning Work Program, UPWP) del año fiscal 2022 de la SJTPO se describen todas las actividades relacionadas con el transporte y la planificación que realizarán el personal central, las subregiones y las agencias miembro desde el 1.º de julio del 2021 hasta el 30 de junio del 2022. Las tareas y las actividades dentro del UPWP están destinadas a promover las prioridades de la región, como se refleja en el Plan de Transporte Regional (Regional Transportation Plan, RTP) de la SJTPO, requerido a nivel federal.

Cada año, las MPO preparan un UPWP, en colaboración con las agencias miembro, para describir todas las actividades de planificación de calidad del aire relacionadas con el transporte y el transporte metropolitano que se anticipan dentro del área en el transcurso del año. El UPWP funciona como el presupuesto para la SJTPO, en el cual se describen las actividades de planificación que se realizarán con fondos proporcionados por la Administración Federal de Carreteras (FHWA) y la Administración Federal de Transporte (FTA).

## Estructura de la SJTPO

El órgano de gobierno de la SJTPO es la Junta de Política. Se compone de once miembros con derecho a voto, incluidos funcionarios electos municipales y del condado, y un representante del Departamento de Transporte de New Jersey (New Jersey Department of Transportation, NJDOT), New Jersey Transit (NJ TRANSIT) y la Autoridad de Transporte de South Jersey (South Jersey Transportation Authority, SJTA). La Junta de Política se informa a través de recomendaciones del Comité de Asesoramiento Técnico (Technical Advisory Committee, TAC). El TAC es un comité de trece miembros compuesto por un personal de expertos en planificación e ingeniería de la región. El personal central de la SJTPO está compuesto de nueve cargos a tiempo completo y tres cargos a tiempo parcial.

## Entorno de planificación de transporte

La SJTPO proporciona un enfoque regional para resolver problemas de transporte, con una población urbanizada superior a 200,000. La SJTPO califica para obtener acciones específicas de fondos federales para el transporte.

La Ley Arreglando el Transporte de Superficie de América (Fixing America's Surface Transportation, FAST) es el proyecto de ley de reautorización del transporte actual. La Ley FAST autorizó \$305 mil millones en fondos para programas federales de carreteras, seguridad vial, transporte y ferrocarriles durante cinco años desde los años fiscales federales 2016 hasta 2020. El proyecto de ley se venció el 30 de septiembre de 2020. Sin embargo, el 1.º de octubre del 2020, el presidente Trump aprobó la Ley de Asignaciones Continuas (Continuing Appropriations Act), que empezaría a regir en el 2021, y mediante la cual se seguían financiando los programas del gobierno federal. El 27 de diciembre del 2020, el presidente autorizó más de \$1.4 billones para las asignaciones del año fiscal 2021, con las cuales se financiaba al gobierno federal hasta el 30 de septiembre del 2021 y, a su vez, se prorrogaba la Ley FAST un año más. El 30 de septiembre del 2021, el presidente Biden aprobó la "Ley de Prórroga de la Financiación Gubernamental y Prestación de Ayuda en Casos de Emergencia" (Extending Government Funding and Delivering Emergency Assistance Act), que incluye una resolución a corto plazo donde se estipulan las asignaciones del año fiscal 2022 destinadas a las agencias federales hasta el 3 de diciembre del 2021, así como la continuidad de proyectos y actividades del gobierno federal. Siendo así, la Ley FAST sigue vigente en la legislación federal actual y sus factores identificados de planificación siguen siendo aplicables.

La Ley FAST requiere que los planes y los programas de la SJTPO consideren diez asuntos de alta prioridad, que son los siguientes:

1. Apoyar la vitalidad económica del área metropolitana, especialmente al permitir la competitividad, la productividad y la eficiencia globales.
2. Incrementar la seguridad del sistema de transporte para usuarios motorizados y no motorizados.
3. Incrementar la protección del sistema de transporte para usuarios motorizados y no motorizados.
4. Incrementar la accesibilidad y movilidad de las personas y del transporte.
5. Proteger y mejorar el medio ambiente, promover la conservación de energía, mejorar la calidad de vida, y promover la consistencia entre las mejoras en el transporte y los patrones de desarrollo económico y de crecimiento planificados estatales y locales.
6. Mejorar la integración y la conectividad del sistema de transporte, a través de los distintos medios, para personas y transporte.
7. Promover la gestión y la operación eficientes del sistema.
8. Enfatizar la conservación del sistema de transporte existente.

9. Mejorar la capacidad de resistencia y confiabilidad del sistema de transporte, y reducir o mitigar el impacto de las aguas pluviales del transporte de superficie.
10. Mejorar los viajes y el turismo.

Este UPWP identifica las actividades y los resultados que la SJTPO implementará durante el próximo año fiscal para mejorar el transporte en la región y cumplir con los desafíos de la Ley FAST. Los objetivos establecidos en el RTP de la SJTPO se alinean con las diez áreas de alta prioridad en la Ley FAST.

## Prioridades de planificación regional del año fiscal 2022

En combinación con las principales prioridades identificadas por los miembros del público, la SJTPO también debe considerar las áreas prioritarias establecidas por la FHWA, la FTA y el NJDOT. La FHWA alentó las iniciativas continuas en *la Implementación de la Ley Avanzando para el Progreso (Moving Ahead for Progress, MAP-21)*, *los Modelos Regionales de Cooperación (Regional Models of Cooperation)* y *las Escalas de Oportunidades (Ladders of Opportunity)*, y se centró en las contribuciones relacionadas con los objetivos establecidos para las Medidas Nacionales de Desempeño (National Performance Measures). La FHWA también señaló que la SJTPO debe continuar con la incorporación de vehículos automatizados, conectados, eléctricos y de uso compartido en los procesos de planificación, al enfocarse en la mejor manera de abordar los desafíos y las oportunidades que vienen con ese futuro.

El NJDOT resonó en la coordinación de servicios de la FHWA con socios regionales y estatales. Además, el NJDOT priorizó temas generales que incluyen la coordinación interinstitucional de los requisitos de la Ley FAST y de las actividades de planificación de gran alcance; la capacidad de resistencia del sistema de transporte; estrategias de descongestión; planificación del transporte; tecnologías emergentes; planificación de la red de peatones y bicicletas; operaciones mejoradas de tráfico a través de Sistemas de Transporte Inteligentes (Intelligent Transportation Systems, ITS); e incorporación de aspectos de salud pública, cuando proceda, con la participación continua del público, de modo que se garantice que el proceso se lleva a cabo de manera justa y equitativa.

La pandemia del COVID-19 ha tenido un impacto en varias tareas, actividades, así como en los procesos de planificación y ha alterado las tendencias de viaje en New Jersey y los Estados Unidos. La SJTPO ha incorporado la tarea de desarrollo del Plan Regional de Transporte (RTP) al UPWP de este año para evaluar los impactos de la pandemia del COVID-19 en la demografía, los patrones de tráfico y la economía general de la región. Mientras se analizan los impactos, la SJTPO contemplará una actualización a corto plazo del RTP 2050 mediante el respaldo del desarrollo inicial de una actualización incluida en el UPWP de este año.

Basándose en los esfuerzos del UPWP del año fiscal 2021, la SJTPO sigue explorando oportunidades para mejorar la red de rutas de South Jersey, la red regional de rutas para



bicicletas y peatones en la región de la SJTPO. El objetivo de estos esfuerzos es hacer conexiones con las redes regionales, entre ellas, las conexiones fuera de la región SJTPO. Al combinar este impulso con la divulgación pública, la SJTPO constituirá un Comité de Acción de Rutas de South Jersey para establecer una red visionaria y crear una base más amplia de apoyo local. La SJTPO pretende crear una red visionaria para el sistema de rutas de South Jersey



## 2. 22/100: Programa de Trabajo del Personal Central

En el Programa de Trabajo del Personal Central se detallan las tareas y las actividades que debe completar el personal de la SJTPO. La financiación para cada tarea incluye todos los gastos asociados, incluido el presupuesto para los salarios del personal central, la mano de obra y los gastos directos/operativos.

Este UPWP sigue abordando gran parte de las mismas áreas del Programa de Trabajo del Personal Central de años anteriores, con algunas excepciones. Se incorporó la [Tarea 22/114: Desarrollo del Plan Regional de Transporte \(RTP\)](#) a las tareas de trabajo para el año fiscal 2022, ya que la SJTPO está contemplando una actualización a mediano plazo. Se cambió el nombre de dos tareas: la [Tarea 22/142: Colaboración educativa en materia de seguridad y desarrollo profesional](#) se llamaba anteriormente Colaboración y difusión de la seguridad; y el Título VI y Justicia Ambiental pasó a llamarse [Tarea 22/144: Equidad y salud pública](#). Las demás tareas siguen sin cambios, pero las actividades y productos específicos se han modificado para reflejar las nuevas prioridades.

En respuesta a una solicitud de la FHWA, el UPWP de este año separa las actividades y productos en cada una de las tareas del Programa de Trabajo del Personal Central, lo cual proporciona más claridad y mayor transparencia. Para conocer las actividades y los productos, consulte el UPWP completo del año fiscal 2022 en [www.sjtpo.org/UPWP](http://www.sjtpo.org/UPWP). En caso de que se deba incorporar o eliminar una tarea, o esta no se pueda realizar, la SJTPO incluirá el cambio en un registro de Enmienda del UPWP. El TAC y la Junta de Política tomarán las medidas necesarias. Los productos y entregables finales se publicarán en el sitio web de la SJTPO, según corresponda.

### 22/110: Planificación de transporte

#### 22/111: Planificación basada en el rendimiento

**Objetivo:**

La gestión del rendimiento del transporte es un “enfoque estratégico que utiliza la información del sistema para tomar decisiones de política e inversión, y así lograr los objetivos de rendimiento del sistema de transporte”. Las áreas de objetivos nacionales consisten en lo siguiente: seguridad, condición de la infraestructura, reducción de la congestión, confiabilidad del sistema, vitalidad económica y del transporte, y sostenibilidad ambiental. La Ley MAP-21 y la Ley FAST han dado como resultado una gran cantidad de medidas de rendimiento requeridas por las MPO y los Departamentos de Transporte (Departments of Transportation, DOT) estatales. El objetivo principal de esta tarea es incorporar las medidas de rendimiento, las métricas y los objetivos requeridos en los productos de planificación de la SJTPO y coordinar con el NJDOT y sus socios regionales sobre los mismos.



**Financiación:** **\$46,537** (\$39,030 en salarios/mano de obra y \$7,507 en gastos directos/operativos)

**Gerente de proyecto:** **David Heller**

## **22/112: Planificación de Calles Completas**

### **Objetivo:**

Planificación de Calles Completas se refiere a una serie de iniciativas y actividades que tienen como fin avanzar en las opciones de movilidad más allá del transporte centrado en el automotriz. Un componente de este enfoque multimodal incluye el avance de los elementos de Calles Completas en los proyectos de transporte para garantizar que las nuevas inversiones en transporte permitan a los usuarios una mayor libertad para elegir el modo que mejor se adapte a sus necesidades. Estas iniciativas se relacionan directamente con el RTP de “Promover la accesibilidad y la movilidad para el traslado de personas y bienes”. Las estrategias para avanzar en este objetivo incluyen evaluar todos los proyectos para la inclusión de elementos de Calles Completas, promover la conciencia de las alternativas de transporte e identificar oportunidades para desarrollar conexiones intermodales. El objetivo del RTP, “Apoyar la economía regional”, incluye una estrategia para promover una red de rutas regionales.

La SJTPO tiene planeado un estudio técnico dirigido por un consultor, a modo de Tarea 22/402: Red de rutas regionales - Estudio de viabilidad, condado de Cape May, que evaluará las opciones de derecho de paso entre las instalaciones de rutas existentes/financiadas de los Condados de Atlantic y Cape May, y de ese modo fomentar el desarrollo de rutas regionales.

**Financiación:** **\$39,890** (\$33,455 en salarios/mano de obra y \$6,435 en gastos directos/operativos)

**Gerente de proyecto:** **Alan Huff**

## **22/113: Planificación de servicios humanos/de transporte**

### **Objetivo:**

El objetivo que encabeza la lista dentro del RTP de la SJTPO es “Promover la accesibilidad y la movilidad para el traslado de personas y bienes”. Conforme a la serie “multimodal” de opciones de transporte del sistema de transporte regional, los servicios humanos y de transporte son dos tipos fundamentales de servicio de transporte. El transporte, o transporte público, se puede definir como el transporte de pasajeros mediante sistemas de viajes grupales disponibles para el uso del público, generalmente administrados en un horario, operados en rutas establecidas y cobrando una tarifa fija por cada viaje. El transporte de servicios humanos incluye una amplia gama de opciones de servicios de transporte, diseñadas para satisfacer las necesidades de las poblaciones desfavorecidas en transporte, incluidos los adultos mayores, las personas discapacitadas o las personas con ingresos bajos. Estas personas tienen necesidades diferentes y

pueden requerir un conjunto de servicios distintos según sus capacidades, entorno y las opciones disponibles en su comunidad. Si bien el sello distintivo de esta área del programa incluye el plan de transporte de servicios humanos o, según la SJTPO, el Plan de Acceso Universal, el apoyo y la adaptación para el transporte de servicios humanos y de tránsito es un proceso continuo.

**Financiación:**                      **\$46,537** (\$39,030 en salarios/mano de obra y \$7,507 en gastos directos/operativos)

**Gerente de proyecto:**              **David Heller**

## **22/114: Desarrollo del Plan Regional de Transporte (RTP)**

### **Objetivo:**

Uno de los principales requisitos de la ley federal de transporte para las MPO es el desarrollo y la actualización periódica de un plan para orientar las decisiones políticas y de programación. Esta tarea se enfoca en la actualización del Plan Regional de Transporte de la SJTPO, RTP 2050, implementado el 25 de enero del 2021. La adopción del Plan se retrasó desde el verano del 2020 debido a la pandemia del COVID-19. Por ley, ya que la SJTPO se encuentra dentro de un Área de Incumplimiento de la Norma de 8 horas de la Concentración de Ozono, el RTP se debe actualizar cada cuatro años, lo que requeriría una actualización a más tardar en enero del 2025. Esto no significa que el RTP no se pueda actualizar antes. La SJTPO está considerando actualizarlo antes de esa fecha por varias razones; una de ellas sería evaluar los impactos de la pandemia del COVID-19 en la demografía, los patrones de tráfico y la economía en general de la región. Entre las otras consideraciones se encuentran alinearse mejor con los ciclos del RTP de las MPO asociadas, tener en cuenta las nuevas cifras del Censo del 2020, así como compensar la actualización en relación con otros documentos de planificación importantes de la SJTPO. Esta tarea contemplará una actualización a corto plazo del RTP 2050 y respaldará el desarrollo inicial de una actualización.

**Financiación:**                      **\$66,485** (\$55,760 en salarios/mano de obra y \$10,725 en gastos directos/operativos)

**Gerente de proyecto:**              **David Heller**

## **22/115: Planificación de la seguridad del transporte**

### **Objetivo:**

La planificación de la seguridad del transporte es un enfoque proactivo basado en datos que tiene como objetivo prevenir choques, identificar y mitigar el riesgo en la red de transporte y reducir la gravedad cuando ocurren choques. Las iniciativas de la SJTPO para promover la seguridad del transporte son únicas entre las MPO por su enfoque multidisciplinario de integrar ingeniería, control, educación y planificación, y continuarán haciéndolo. Estas iniciativas se relacionan directamente con el objetivo del RTP de “Mejorar la seguridad del transporte”. Las estrategias para avanzar en este objetivo incluyen la evaluación de todos los proyectos para la inclusión de

elementos de seguridad y programas de educación sobre seguridad (abordados en la [Tarea 22/141: Presentaciones y programas de educación sobre seguridad](#) y la [Tarea 22/142: Colaboración educativa en materia de seguridad y desarrollo profesional](#)), la correspondencia de las inversiones con el Plan Estratégico de Seguridad Vial (Strategic Highway Safety Plan, SHSP), la reducción de las barreras para el avance de los proyectos de seguridad y la priorización de los proyectos en la red de peatones y bicicletas.

Las actividades principales incluyen el uso de datos de accidentes y el Manual de seguridad vial de la Asociación Americana de Oficiales de Carreteras Estatales y Transportes (American Association of State and Highway Traffic Officials, AASHTO), que respaldan un enfoque basado en datos para identificar lugares con mayor riesgo de accidentes y contramedidas adecuadas. Esta y otras herramientas cuantitativas, junto con la información cualitativa de los profesionales de seguridad, proporcionan información para las decisiones de programación de capital. Este trabajo también incluye actividades del personal relacionadas con mejoras para peatones y ciclistas. New Jersey es reconocida a nivel federal como un estado que se preocupa por sus peatones y bicicletas debido a sus estadísticas de muertes y accidentes inusualmente altas y en aumento. Como tal, el trabajo de la planificación de la seguridad del transporte de la SJTPO se centra, además, en hacer que las condiciones para ciclistas y peatones sean más seguras cuando utilizan el sistema de transporte.

**Financiación:** \$46,537 (\$39,030 en salarios/mano de obra y \$7,507 en gastos directos/operativos)

**Gerente de proyecto:** Alan Huff

## **22/116: Gestión de la congestión y planificación del alivio**

### **Objetivo:**

La Ley FAST exige que las MPO en áreas de incumplimiento de la calidad del aire desarrollen y mantengan un Proceso de gestión de la congestión (Congestion Management Process, CMP) para su región. El CMP proporciona a la SJTPO datos integrales y actualizados periódicamente sobre la congestión y sus causas, junto con métodos para detectar y evaluar estrategias para abordar los problemas. El informe de metodología del CMP de la SJTPO se actualizó en el 2018 para aprovechar la creciente disponibilidad de datos de operaciones archivados. La metodología revisada se implementará con el objetivo de promover estrategias rentables de alivio de la congestión en la región. Los datos de operaciones archivados, como el conjunto de programas de análisis de datos de sondeo, serán la fuente de datos principal para el CMP, junto con el programa de Sistema de gestión de congestión 21 (Congestion Management System 21, CMS-21) del NJDOT, los recuentos de tráfico y la información subregional.

**Financiación:**                      **\$26,595** (\$22,305 en salarios/mano de obra y \$4,290 en gastos directos/operativos)

**Gerente de proyecto:**            **Jason Simmons**

## **22/117: Desarrollo económico y turismo**

### **Objetivo:**

El desarrollo económico y turismo hace referencia a una serie de iniciativas y actividades que buscan garantizar que el transporte no obstaculice, sino que promueva la economía regional y las oportunidades para el turismo. Las iniciativas de la SJTPO para promover el desarrollo económico y el turismo se centran en las rutas regionales (abordadas en la [Tarea 22/112: Planificación de Calles Completas](#)), el transporte y la coordinación regional. Estas iniciativas se relacionan directamente con el objetivo del RTP de “Apoyar la economía regional”. Las estrategias para avanzar en este objetivo incluyen promover una red de rutas regionales, identificar corredores de transporte de carga regional y proyectos prioritarios, y ampliar la representación de empleadores y organizaciones sin fines de lucro.

La SJTPO tiene planeado un estudio técnico dirigido por un consultor, a modo de Tarea 22/402: Red de rutas regionales - Estudio de viabilidad, condado de Cape May, que evaluará las opciones de derecho de paso entre las instalaciones de rutas existentes/financiadas de los Condados de Atlantic y Cape May. Esta iniciativa también fomentará el desarrollo económico y el turismo mediante las mejoras de las rutas regionales.

**Financiación:**                      **\$39,890** (\$33,455 en salarios/mano de obra y \$6,435 en gastos directos/operativos)

**Gerente de proyecto:**            **Alan Huff**

## **22/118: Planificación de confiabilidad y resiliencia**

### **Objetivo:**

La planificación de confiabilidad y resiliencia del sistema es parte de los nuevos factores de planificación metropolitana introducidos en la Ley FAST. Asimismo, la resiliencia del sistema ha obtenido mayor importancia al tener en cuenta la frecuencia cada vez mayor de eventos climáticos extremos, tanto a nivel regional como nacional, que pueden causar daños considerables en la infraestructura del transporte. El trabajo de planificación de confiabilidad y resiliencia de la SJTPO tiene como objetivo mejorar los recursos y los servicios de la misma en esta área clave creciente. Además de la resiliencia del sistema, las iniciativas relacionadas con la continuidad de las operaciones de la SJTPO también se incluirían dentro de esta tarea. Estas iniciativas se relacionan directamente con el objetivo del RTP de “Mejorar la capacidad de resistencia y confiabilidad del sistema de transporte”.

**Financiación:** **\$19,942** (\$16,725 en salarios/mano de obra y \$3,217 en gastos directos/operativos)

**Gerente de proyecto:** **David Heller**

## **22/119: Planificación de sistemas de transporte inteligentes**

### **Objetivo:**

Los Sistemas de transporte inteligentes (ITS) se refieren al uso de tecnología innovadora para mejorar la seguridad, la eficiencia y las operaciones de los sistemas de transporte. La FHWA fomenta muchas iniciativas de los ITS a través de la Oficina del Programa Conjunto (Joint Program Office) de ITS y el programa Cada día cuenta (Every Day Counts). La SJTPO participa en muchas iniciativas de los ITS en todo el estado y es miembro de la Sociedad de Transporte Inteligente de New Jersey (Intelligent Transportation Society of New Jersey, ITSNJ).

Estar preparados para las tecnologías futuras, con vehículos autónomos y conectados, sistemas de información para viajeros que responden a la demanda y sistemas de señales de tráfico computarizados, es fundamental, ya que estas tecnologías tienen el potencial de transformar los sistemas de transporte de New Jersey e impactar positivamente la calidad de vida de cada viajero. Esta tarea involucrará la participación continua en las iniciativas estatales relacionadas con el transporte inteligente y la incorporación en el proceso de planificación, según corresponda.

**Financiación:** **\$13,295** (\$11,150 en salarios/mano de obra y \$2,145 en gastos directos/operativos)

**Gerente de proyecto:** **Jason Simmons**

## **22/120: Planificación ambiental y de la calidad del aire**

### **Objetivo:**

Las MPO son responsables de garantizar que las decisiones de transporte se ajusten a los requisitos de calidad del aire en el Plan de implementación estatal (State Implementation Plan, SIP) y las enmiendas a la Ley Federal de Aire Limpio de 1990 (Federal 1990 Clean Air Act). Adicional a esto, las MPO participan en una variedad de iniciativas de planificación de calidad del aire en todo el estado y deben representar los intereses de su región en asuntos de calidad del aire del transporte.

**Financiación:** **\$13,295** (\$11,150 en salarios/mano de obra y \$2,145 en gastos directos/operativos)

**Gerente de proyecto:** **David Heller**

## 22/121: Colaboración y coordinación regional

### **Objetivo:**

La coordinación con los socios de planificación a nivel estatal, federal, regional y subregional es fundamental para el éxito del proceso de planificación del transporte metropolitano. La SJTPO reconoce la importancia de participar en foros colaborativos que promueven el intercambio de ideas, inquietudes, riesgos y oportunidades de la planificación de transporte. Las reuniones de colaboración estatal organizadas por el NJDOT se llevan a cabo con regularidad y fomentan la discusión entre las MPO de New Jersey, el NJDOT, NJ TRANSIT, la FHWA y la FTA. Además, la SJTPO alberga foros de colaboración con socios regionales y subregionales para fomentar un enfoque regional para la planificación de transporte y mejorar los resultados del proyecto. Estas actividades han dado como resultado, y continuarán haciéndolo, una política estatal mejorada y programación de capital, que refleja las prioridades y las necesidades de la SJTPO y respaldan modelos regionales de cooperación eficaces.

**Financiación:**                    **\$53,185** (\$44,605 en salarios/mano de obra y \$8,580 en gastos directos/operativos)

**Gerente de proyecto:**    **Jennifer Marandino**

## 22/130: Programación de capital y desarrollo de proyectos

### 22/131: Programa de Mejoramiento del Transporte (TIP)

### **Objetivo:**

Esta tarea prepara y mantiene el Programa de Mejoramiento del Transporte (Transportation Improvement Program, TIP) de la región, que se actualiza cada dos años e incluye una lista de diez años de proyectos programados para el financiamiento estatal y federal. El TIP de la SJTPO complementa el Programa Estatal de Mejoramiento del Transporte (Statewide Transportation Improvement Program, STIP), que es una compilación de los tres TIP regionales desarrollados por las tres MPO que cubren New Jersey. El TIP/STIP ha sido el componente central del proceso de planificación de transporte federal desde su inicio y se volvió aún más importante conforme a la Ley Federal de Eficiencia del Transporte Intermodal de Superficie (Intermodal Surface Transportation Efficiency Act, ISTEA) debido al papel más importante en la toma de decisiones proporcionado a las MPO.

**Financiación:**                    **\$46,537** (\$39,030 en salarios/mano de obra y \$7,507 en gastos directos/operativos)

**Gerente de proyecto:**    **Jason Simmons**

## 22/132: Desarrollo de proyectos locales

### Objetivo:

Las iniciativas de desarrollo de proyectos, particularmente a nivel local, son extremadamente valiosas en la preparación de proyectos para recibir fondos federales u otros fondos disponibles. La SJTPO continuará trabajando en estrecha colaboración con sus socios subregionales y municipios locales, según corresponda, durante todo el proceso de planificación de proyectos para hacer progresar aquellos con un alto grado de preparación, cumplimiento y valor para la región. Las actividades de esta tarea están relacionadas con la selección de proyectos, el alcance, el análisis de datos, el desarrollo de conceptos, las visitas de campo, la coordinación con las partes interesadas locales, la iniciación de estudios técnicos dirigidos por consultores y otras actividades de diseño previo.

**Financiación:**                      **\$59,837** (\$50,185 en salarios/mano de obra y \$9,652 en gastos directos/operativos)

**Gerente de proyecto:**      **Jason Simmons**

## 22/140: Educación sobre seguridad y difusión pública

### 22/141: Presentaciones y programas de educación sobre seguridad

#### Objetivo:

Desde 1998, la SJTPO ha ofrecido una gama completa de programas para educar al público sobre la seguridad vial. Estos programas están diseñados para crear conciencia sobre la cantidad de riesgos que se les presentan a los usuarios de calzadas y educar a otros sobre cómo los cambios leves en el comportamiento pueden marcar una diferencia enorme en el aumento de la seguridad en las calzadas. La SJTPO, guiada por el SHSP de New Jersey, tiene programas que se centran en los conductores (conducción somnolienta y distraída, conducción agresiva/con exceso de velocidad, conducción en estado de ebriedad, conductores de la tercera edad, conductores adolescentes, protección de los ocupantes y licencias adecuadas), otros usuarios (peatones y bicicletas) y vehículos (motocicletas y camiones). Los programas están dirigidos a un grupo de edad determinado. Por lo general, estas presentaciones se dictan de forma presencial en escuelas u organizaciones locales de la región de la SJTPO y áreas circundantes. Sin embargo, al igual que otras actividades de difusión pública, las presentaciones y los programas de educación sobre seguridad se tuvieron que adaptar debido a la pandemia del COVID-19. Es por eso que la SJTPO



adquirió una licencia de GoToWebinar para impartir estos programas y presentaciones en un entorno virtual.

Esta tarea financia las iniciativas y los programas de educación en seguridad vial de la SJTPO, en cooperación con la División de Seguridad de Tráfico en Carreteras (Division of Highway Traffic Safety, DHTS) y otras agencias. Los programas de difusión y educación funcionan en combinación con mejoras en la infraestructura del área para realizar una diferencia significativa en la reducción de accidentes en la región y New Jersey.

**Financiación:**                    **\$53,185** (\$44,605 en salarios/mano de obra y \$8,580 en gastos directos/operativos)

**Gerente de proyecto:**        **Jennifer Marandino**

## **22/142: Colaboración educativa en materia de seguridad y desarrollo profesional**

### **Objetivo:**

La SJTPO colabora con muchas organizaciones en programas y actividades que abordan diferentes facetas de la seguridad. Trabajar con socios regionales y estatales es la clave para reducir lesiones graves y choques fatales en las calzadas públicas. Esto es parte del compromiso de la SJTPO de trabajar para no tener muertes y garantizar que todos los usuarios de las calzadas lleguen a casa de manera segura.

Esta tarea mantendrá la afiliación profesional al asistir a capacitaciones y reuniones de seguridad vial con el objetivo de aumentar el conocimiento y la conciencia sobre temas relevantes de seguridad. Adicionalmente, el personal participará en conferencias sobre seguridad vial, que también forman parte de esta tarea.

**Financiación:**                    **\$26,592** (\$22,305 en salarios/mano de obra y \$4,290 en gastos directos/operativos)

**Gerente de proyecto:**        **Jennifer Marandino**

## **22/143: Difusión y participación pública**

### **Objetivo:**

Una de las ideas principales de la ley FAST es la promoción de una mayor participación pública en la toma de decisiones y la planificación de transporte, junto con las MPO que desempeñan un papel importante. La legislación federal exige consultar a las tribus reconocidas a nivel federal durante la planificación del transporte, lo que incluye proporcionar información sobre las oportunidades de coordinación temprana durante el proceso de planificación y los principales documentos de actividades de planificación. La SJTPO ha estado trabajando en alianza directa

con la FHWA, el NJDOT y las MPO asociadas para aumentar la consulta y la coordinación. A nivel más general, la SJTPO tiene un Plan de Participación Pública (Public Involvement Plan, PIP) en el que se describen los procedimientos que siguen relacionados con toda la planificación.

**Financiación:**                    **\$132,965** (\$111,515 en salarios/mano de obra y \$21,450 en gastos directos/operativos)

**Gerente de proyecto:**    **Alan Huff**

## **22/144: Equidad y salud pública**

### **Objetivo:**

El gobierno federal pone gran énfasis en una variedad de aspectos de equidad, por ejemplo, el Título VI, la justicia ambiental (Environmental Justice, EJ), el dominio limitado del inglés (Limited English Proficiency, LEP) entre otros temas que no solo se relacionan con las MPO, sino con todas las entidades financiadas con fondos federales. El Título VI hace referencia al Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964, que establece que "ninguna persona en los Estados Unidos, por motivos de raza, color o nacionalidad, será excluida de la participación en algún programa o actividad que reciba asistencia financiera federal, se le negarán los beneficios correspondientes ni estará sujeta a discriminación conforme a este programa". Las directrices federales señalan a la justicia ambiental como "el trato justo y la participación significativa de todas las personas, sin distinción de raza, color, nacionalidad o ingresos en relación con el desarrollo, la implementación y el cumplimiento de las leyes, los reglamentos y las políticas ambientales".

La SJTPO se toma en serio su papel en el Título VI y la EJ, y se esfuerza por cumplir y superar estos estándares. La SJTPO trabaja activamente para promover estas iniciativas a través del monitoreo continuo de los requisitos federales, al actualizar los análisis demográficos mediante los cuales se miden las actividades de planificación de transporte, y se encuentra en constante evaluación del sistema de transporte para detectar deficiencias en el servicio brindado a las poblaciones vulnerables. Inherente a estas y otras actividades se encuentra el impacto de la toma de decisiones y el trabajo de planificación en la salud; estos impactos se deben comprender mejor para poder abordarlos de la mejor manera posible.

**Financiación:**                    **\$59,832** (\$50,180 en salarios/mano de obra y \$9,652 en gastos directos/operativos)

**Gerente de proyecto:**        **Alan Huff**

## 22/150: Gestión de programas

### 22/151: Administración y gestión interna

**Objetivo:**

Esta tarea proporciona la gestión interna y el trabajo administrativo necesarios para mantener el funcionamiento del personal central, incluida la gestión de subvenciones.

**Financiación:**                      **\$239,340** (\$200,730 en salarios/mano de obra y \$38,610 en gastos directos/operativos)

**Gerente de proyecto:**              **Monica Butler**

### 22/152: Apoyo del comité y la junta

**Objetivo:**

Esta tarea proporciona el apoyo de rutina para la Junta de Política, el TAC, y cualquier comité *ad hoc* que no esté específicamente dedicado a otras tareas.

**Financiación:**                      **\$106,370** (\$89,210 en salarios/mano de obra y \$17,160 en gastos directos/operativos)

**Gerente de proyecto:**              **Monica Butler**

### 22/153: Programa de Trabajo de Planificación Unificado

**Objetivo:**

El UPWP sirve como la puesta en práctica de la financiación de la planificación de transporte regional. El contenido general del UPWP reflejará los requisitos aplicables a las MPO que se designan como las Asociaciones de Gestión del Transporte (Transportation Management Area, TMA). Las actividades de esta tarea prepararán al UPWP para los próximos años, con el fin de describir toda la planificación de transporte y las actividades de planificación de la calidad del aire relacionadas con el transporte para la región, y documentar la asignación de fondos federales para la planificación de transporte.

**Financiación:**                      **\$26,595** (\$22,305 en salarios/mano de obra y \$4,290 en gastos directos/operativos)

**Gerente de proyecto:**              **Jennifer Marandino**

## 22/154: Gestión de Programas de Trabajo de Planificación Subregional

### **Objetivo:**

El personal central de la SJTPO supervisa los Programas de Trabajo de Planificación Subregional de los cuatro condados, incluida la coordinación y la revisión del trabajo durante todo el año. Esta tarea también cubre la gestión del proceso de contratación para estos programas, así como la asistencia técnica cuando corresponda.

**Financiación:**                      **\$26,595** (\$22,305 en salarios/mano de obra y \$4,290 en gastos directos/operativos)

**Gerente de proyecto:**      **David Heller**

## 22/155: Gestión de programas técnicos

### **Objetivo:**

Además de gestionar el Programa de Trabajo de Planificación Subregional, el personal central de la SJTPO gestiona los estudios técnicos realizados por consultores. Esta tarea cubre la gestión de todos los aspectos del programa técnico, incluido el desarrollo del alcance, la publicación de una Solicitud de propuesta (Request for Proposal, RFP), la selección de consultores y la gestión del estudio técnico una vez que esté en marcha.

El resultado de estudios técnicos de órdenes de tareas del año anterior se compone de un total de cuatro iniciativas técnicas, entre ellas, la Tarea 18/407: Plan de acción de seguridad para ciclistas y peatones del condado de Cumberland, la Tarea 20/403: Red de rutas regionales- Estudio de viabilidad, la [Tarea 21/401: Recopilación y análisis de datos del plan de transporte regional de la SJTPO](#) y la Tarea 21/402: Asistencia técnica de calidad del aire.

Los nuevos estudios técnicos del programa de trabajo de este año incluyen la [Tarea 22/401: Viabilidad y puesta en marcha de señales de tráfico automatizadas](#) y la Tarea 22/402: Red de rutas regionales - Estudio de viabilidad, condado de Cape May, tal y como se menciona en el Programa Técnico 20/400. La Tarea 20/403: Red de rutas regionales – Estudio de viabilidad incluía la identificación y evaluación de rutas viables para el Atlantic County Bikeway West. Se prevé que esta tarea esté terminada para el 30 de junio del 2021, año fiscal 2021. El nuevo estudio técnico, en el programa de trabajo de este año, es un esfuerzo similar pero evaluará las opciones de derecho de paso entre las instalaciones de rutas existentes/financiadas de los condados de Atlantic y Cape May.

**Financiación:**                      **\$139,612** (\$117,090 en salarios/mano de obra y \$22,522 en gastos directos/operativos)

**Gerente de proyecto:**      **Alan Huff/David Heller/Jason Simmons**

### 3. 22/200: Administración financiera

Los servicios administrativos son proporcionados por la Autoridad de Transporte de South Jersey (SJTA) de conformidad con el Acuerdo básico entre el NJDOT, la SJTA y la SJTPO (Acuerdo n.º 2019-SJTA-001).

#### 22/201: Servicios administrativos y financieros

**Objetivo:**

La SJTPO proporciona fondos a la SJTA para la administración financiera y la gestión de subcontratación en representación de la SJTPO en relaciones con los condados y los consultores, las compras, las subvenciones, la contabilidad, la gestión de los recursos humanos y las cuentas por pagar y por cobrar. Todas las actividades se llevarán a cabo de conformidad con los requisitos de la Oficina de Gestión y Presupuesto (Office of Management and Budget, OMB) 2 CFR Capítulo I, Capítulo II, Parte 200, y otros.

**Financiación:**                      **\$71,500**

**Gerente de proyecto:**        **Monica Butler**

## 4. 22/300: Programas de Trabajo de Planificación Subregional

Los condados de la SJTPO son socios fundamentales en todos los procesos de planificación. Los condados reciben fondos a través del UPWP para sustentar sus contribuciones a la SJTPO, así como otras necesidades de planificación de transporte de sus jurisdicciones. Tienen muchas actividades en común, entre ellas, contribuir a las actualizaciones del RTP y proyectos relacionados. Los condados participan en el TIP de la SJTPO, respaldan la inversión pública y ofrecen asistencia a las prioridades de la SJTPO. El objetivo del programa de trabajo de cada condado es mejorar la eficiencia del sistema y la red de transporte de la región al participar en las actividades y las iniciativas de planificación de transporte subregional.

Cada Programa de Trabajo de Planificación Subregional del Condado incluye estudios de apoyo de tarea I, tarea II y tarea III. Muchas actividades son similares, incluida la asistencia en el desarrollo de candidatos del proyecto para la inclusión en el TIP y la participación en otras actividades de apoyo a las actividades de planificación de transporte regional, local y del condado. Se proporciona una descripción general de cada tarea.

### Tarea I: Administración del programa

#### Objetivo:

Desarrollar, implementar y administrar el Programa de Trabajo de Planificación Subregional del condado, al proporcionar administración general del programa.

#### Productos (fechas límites):

- Informes de progreso finales y trimestrales (10 días después del cierre del trimestre).
- Programa de Trabajo de Planificación Subregional del año fiscal 2023 (según lo requerido por la SJTPO).

### Tarea II: Archivo de datos de transporte/TIP/participación pública

#### Objetivo:

Ayudar a la SJTPO en sus actividades de planificación de transporte. Revisar y actualizar la base de información necesaria para las actividades de planificación de transporte del condado. Ayudar en el desarrollo de proyectos pertenecientes al grupo de candidatos que esperan ser incluidos en el TIP. Participar en las actividades de planificación de transporte local regional y del condado, y apoyarlas. Fomentar y promover la participación pública en el proceso de planificación de transporte.

**Productos (fechas límites):**

**No se facturará ningún trabajo después del 30 de junio del 2022, el final del año fiscal estatal.**

- Cualquier plan, estudio o producto (o ejemplo de un producto) que derive de la participación del condado en la tarea II, e información sobre cualquier actividad de la tarea II que sea relevante para la planificación regional (según se complete, a más tardar a mediados de agosto del 2022).
- Lista priorizada de proyectos pertenecientes al grupo de candidatos (cada dos años, junto con el desarrollo de TIP).
- Estado de todos los proyectos principales locales activos (según se solicite, para actualizar los gráficos de estado del proyecto).
- Resumen (nombre y fecha de la reunión) de las reuniones a las que se asistió (según se complete, a más tardar a mediados de agosto del 2022).

Los proyectos de la tarea III dentro de los Programas de Trabajo de Planificación Subregional del condado de este año incluyen la investigación sobre mejoras del tráfico en los corredores viales, datos de la parcela fiscal, cambios geométricos y análisis del uso de tierras, así como el análisis de mejoras de intersecciones y calzadas, y ciertas ubicaciones del condado para un programa de conteo de tráfico. El condado de Cape May ha optado por no completar un proyecto de la tarea III del año fiscal 2022. Se proporciona un desglose de los fondos para cada condado.

## 22/301: Condado de Atlantic

### Tarea III: Estudios de apoyo

#### **Estudio de mejora del tráfico en Delilah Road (CR 646)**

**Objetivo:**

La sección de Delilah Road CR 646, que va desde Fire Road CR 651 hasta Main Road CR 585, es una vía arterial fundamental. El segmento de la calzada permite transitar de este a oeste en Atlantic City y otros municipios. El segmento conecta las principales zonas residenciales con los centros de empleo y comerciales del municipio de Egg Harbor, Pleasantville y Absecon. El resultado son múltiples giros a lo largo del segmento en múltiples lugares. Esto supone tanto problemas de seguridad como de capacidad a lo largo del segmento señalado. El condado de Atlantic propone realizar un estudio de tráfico detallado del segmento que incluirá:

- Análisis de las operaciones y la seguridad vial.



- Evaluación de los desplazamientos de bicicletas y peatones, así como el tránsito en este segmento.
- Evaluación de los principales puntos de acceso comercial en el corredor.
- Desarrollo de alternativas de mejora y diseños conceptuales.
- Estimaciones de los costos según la magnitud y creación de posibles fases para las mejoras.

Esta actividad promueve el objetivo del RTP de la SJTPO de "Mejorar la seguridad del transporte" dentro de las subregiones. El proyecto lo realizará el personal del condado. Los productos se entregarán una vez completados, a más tardar a mediados de agosto del 2022. Sin embargo, no se facturará ningún trabajo después del 30 de junio del 2022, el cierre del año fiscal del estado.

**Financiación: \$142,000 en total** (tarea I: \$14,000; tarea II: \$52,000 y tarea III: \$76,000)

Desglose de la participación local/federal del costo total:

Participación federal (80 %) \$113,600/aporte del condado (20 %) \$28,400

## 22/302: Condado de Cape May

### Tarea III: Estudios de apoyo

**El condado de Cape May no completará un estudio de apoyo de la tarea III del año fiscal 2022.**

**Financiación: \$43,000 en total** (tarea I: \$4,200; tarea II: \$38,800 y tarea III: \$0,000)

Desglose de la participación local/federal del costo total:

Participación federal (80 %) \$34,400/aporte del condado (20 %) \$8,600

## 22/303: Condado de Cumberland

### Tarea III: Estudios de apoyo

**Datos de la parcela fiscal, cambios geométricos y análisis del uso de tierras**

**Objetivo:**

Este proyecto implica la actualización completa de los datos de las parcelas fiscales del condado de Cumberland del 2007 con la información actual del 2019/2020 y la digitalización de los límites de las parcelas en la cobertura del sistema de información geográfica (geographic information system, GIS). Los datos que se actualizarán incluyen la propiedad de las parcelas y los códigos del tipo de propiedad. Los datos viales incluirán las líneas centrales de todas las calzadas del condado. Esta información debe ir acompañada de un informe en el

que se analice la información sobre el tipo de propiedad para conocer las tendencias desde el 2007 hasta el 2020 y sus implicaciones en el transporte, que también pueden incluir aspectos económicos y de riesgo natural (zonas de inundación).

Si bien el trabajo de los consultores relacionado con los atributos de los datos de las parcelas fiscales se completó en el estudio subregional del 2018, no se actualizaron las geometrías de las parcelas, lo que provocó imprecisiones en los datos de las parcelas. Además, en los últimos 10 años se han creado aproximadamente 342 nuevos lotes en el condado de Cumberland, cuya geometría no se actualizó en el trabajo del 2018, y tampoco se establecieron atributos para dichas parcelas. Este proyecto incluirá, si corresponde, la información del estudio de la Tarea subregional III del año fiscal 2018 y la actualizará con los datos recientes.

Esta actividad promueve varios objetivos dentro del RTP de la SJTPO, entre ellos, “apoyar la economía regional”; “restaurar, preservar y mantener el sistema de transporte existente” y “mejorar la capacidad de resistencia y confiabilidad del sistema de transporte”, particularmente a lo largo de las costas del Atlántico y la Bahía de Delaware.

El proyecto lo realizará un consultor en colaboración con el personal del condado. El producto final será una base de datos geográficos en el GIS actualizada sobre los datos de las parcelas fiscales, que incluirá información sobre las calzadas del condado de Cumberland y un informe que resume los resultados del estudio. Los productos se entregarán una vez finalizados, a más tardar el 30 de junio del 2022.

**Financiación: \$103,200 en total** (tarea I: \$5,000; tarea II: \$32,200 y tarea III: \$66,000)

Desglose de la participación local/federal del costo total:

Participación federal (80 %) \$82,560/aporte del condado (20 %) \$20,640

## 22/304: Condado de Salem

### Tarea III: Estudios de apoyo

#### Análisis de mejoras de intersecciones y calzadas

**Objetivo:**

Realizar un análisis completo de los segmentos de calles e intersecciones seleccionados (que se identificarán y enviarán a la SJTPO antes del inicio del año fiscal 2022). Realizar el análisis técnico necesario de estas intersecciones para determinar las mejoras apropiadas en calzadas, intersecciones o señales de tránsito. Elaborar especificaciones o diseños de mejoras.

#### Programa de Conteo de Tráfico: ubicaciones seleccionadas del condado

**Objetivo:**

Realizar un programa de conteo de tráfico para las carreteras seleccionadas del condado de Salem, que podría incluir conteos de movimientos bidireccionales y de giro. Las ubicaciones del conteo y el formato de envío de conteo específico se determinarán en colaboración con el personal de la SJTPO.

Esta actividad promueve el objetivo de “Mejorar la eficiencia y las operaciones del sistema de transporte existente”.

El personal del condado completará el análisis de mejora de intersecciones y calzadas con la ayuda de consultores que serán contratados para estos proyectos. El Programa de Conteo de Tráfico será completado por el personal del condado de manera interna.

**Financiación: \$43,000 en total** (tarea I: \$3,000; tarea II: \$10,000 y tarea III: \$30,000)

Desglose de la participación local/federal del costo total:

Participación federal (80 %) \$34,400/aporte del condado (20 %) \$8,600

## 5. 22/400: Programa técnico

Para complementar los distintos programas de trabajo de la agencia, la SJTPO iniciará y administrará estudios técnicos y proyectos que serán realizados por consultores. Se programa un total de \$190,000 para dos estudios dirigidos por consultores dentro del programa técnico, mediante el uso de fondos de la Planificación Metropolitana Estatal (Statewide Metropolitan Planning, PL) de la FHWA. Los servicios de consultores son necesarios para llevar a cabo un programa piloto de medición del rendimiento de las señales de tráfico automatizadas y un estudio de viabilidad de las vías.

En mayo del 2021, se modificó el UPWP para incluir una tercera iniciativa dirigida por un consultor relacionada con la revisión y optimización de la extensión/sistema administrativo del sitio web. Se preveía que el estudio sería necesario para resolver los problemas del sitio web de la SJTPO. Posteriormente, en septiembre del 2021 se revirtió esa acción, de modo que se canceló el estudio técnico. En su lugar, la SJTPO examinará las actualizaciones con el equipo de mantenimiento existente encargado del sitio web, ya que se descubrió que los problemas del sitio web se derivaban de una actualización importante de la plataforma WordPress en la que se basa el sitio web.

La información presupuestaria general incluida para las actividades de trabajo se basa en estimaciones preliminares y un alcance anticipado del proyecto. Las horas del personal de la SJTPO asociadas con el estudio técnico se contabilizan por separado dentro del UPWP.

El programa técnico de Recopilación y análisis de datos del plan de transporte regional de la SJTPO y la Asistencia técnica de calidad del aire se incluyeron en el UPWP del año fiscal 2021, como órdenes de tareas continuas en el UPWP del año fiscal 2022 de la SJTPO. Otros estudios técnicos de los años fiscales 2018 y 2020 siguen en marcha en el UPWP del año fiscal 2022: la [Tarea 18/407: Plan de acción de seguridad para ciclistas y peatones del condado de Cumberland](#) y la [Tarea 20/403: Red de rutas regionales- Estudio de viabilidad](#), respectivamente. En el [Apéndice A](#), se proporciona información adicional detallada y una descripción de las tareas continuas relacionadas con los estudios técnicos anteriores.

### **22/401: Viabilidad y puesta en marcha de señales de tráfico automatizadas (2 años)**

#### **Objetivo:**

Una de las iniciativas actuales de la FHWA, Cada día cuenta - Ronda 4 (Every Day Counts – Round 4, EDC-4), son las medidas de desempeño de señales de tráfico automatizadas (Automated Traffic Signal Performance Measures, ATSPM). Las ATSPM permiten monitorear muchas métricas (en tiempo real o su respectivo historial), por ejemplo, volúmenes de aproximación, retrasos

vehiculares, llegadas en rojo, velocidades de aproximación, retrasos peatonales, recuentos de giros, y muchos más. La disponibilidad de las métricas depende del tipo de equipo de monitoreo instalado.

El uso de las ATSPM les proporcionará a los operadores de señales los datos de tráfico de alta resolución necesarios para supervisar, gestionar y mejorar las señales. Esta iniciativa respalda el propósito de la Ley MAP-21 y la Ley FAST relativo a las medidas de desempeño y la planificación basada en el desempeño, y también respalda el objetivo de New Jersey relativo a la implementación de proyectos en el ITS. Esta tarea también respaldará una de las prioridades de transporte de la MPO de NJDOT, que es “mejorar las operaciones de tráfico a través de las actualizaciones de los Sistemas de Transporte Inteligentes (ITS)”. Además, el trabajo asociado a este estudio técnico respalda varios objetivos del RTP de la SJTPO relacionados con “Mitigar la gestión del tráfico y promover el funcionamiento eficaz del sistema”.

Esta tarea proporcionará apoyo de consultoría para coordinar con los socios subregionales la prestación de varios servicios analíticos en la determinación de la mejor tecnología para la aplicación deseada. Según las conclusiones y los objetivos definidos por los socios subregionales, se desplegarán equipos de ATSPM en lugares de prueba en la región de la SJTPO. El equipo de prueba puede incluir módems para la conectividad a internet y actualizaciones de software para los controladores de señales. Esta tarea también puede incluir la supervisión por parte de consultores de los datos recopilados, el análisis de los datos y las recomendaciones para generar mejoras operativas. Esta iniciativa se proyecta a dos años para garantizar que se tengan en cuenta los volúmenes de tráfico de verano y las ubicaciones. La estacionalidad del tráfico en la región de la SJTPO es significativa y cualquier esfuerzo para identificar las tecnologías preferidas requerirá el análisis de los desplazamientos en verano.

**Financiación:** \$110,000 (FHWA-PL)

**Gerente de proyecto:** Jason Simmons

## **22/402: Red de rutas regionales- Estudio de viabilidad, condado de Cape May (2 años)**

### **Objetivo:**

En alianza con grupos estatales y nacionales de defensa de ciclistas y peatones, así como con los gobiernos locales, la SJTPO trabaja en la promoción de una red de rutas regionales que abarque cuatro condados. Este proyecto comenzó con un Plan de comunicaciones y mercadeo en el año fiscal 2019. Esta iniciativa incluyó un elemento de alcance al público, así como a las partes interesadas en la región y una evaluación de las condiciones existentes. A través de este trabajo, se identificó una necesidad inicial de buscar oportunidades para desplegar una red de rutas con

una escala mayor a la de proyectos pasados. El condado de Cape May cuenta con una extensa y creciente red de rutas en el centro y la parte sur del condado. El condado de Atlantic cuenta con instalaciones de rutas fundamentales implementadas o en fase de investigación entre Somers Point (al sureste) y el condado de Camden (al oeste), que en última instancia conectan con futuras instalaciones en el condado de Camden y hasta Filadelfia. Es necesario evaluar la conectividad entre las instalaciones del condado de Atlantic en Somers Point y las del condado de Cape May en Woodbine y el municipio de Dennis.

Esta tarea financiará una evaluación dirigida por un consultor de las opciones de derecho de paso entre las instalaciones de rutas existentes/financiadas de los condados de Atlantic y Cape May. El estudio técnico les proporcionará a los gobiernos municipales y del condado participantes una mejor comprensión de la presencia, la propiedad y el estado de los derechos de paso para determinar los posibles corredores y el futuro desarrollo de esta ciclorruta de conexión. Esta iniciativa se proyecta a dos años para permitir un tiempo adecuado para la divulgación pública y de las partes interesadas y para acomodar el calendario de una iniciativa similar en el condado de Atlantic, cuyas lecciones aprendidas formarán parte del RFP para este estudio.

**Financiación:** \$80,000 (FHWA-PL)

**Gerente de proyecto:** Alan Huff

## **22/403: Revisión y optimización de la extensión/sistema administrativo del sitio web (cancelada)**

### **Objetivo:**

~~Como parte del UPWP del año fiscal 2016, la SJTPO se comprometió a realizar una actualización completa de su sitio web (www.sjtpo.org), que se lanzó en junio del 2016. El sitio web resultante cuenta con una funcionalidad de tipo “lo que ves es lo que obtienes” (What You See Is What You Get, WYSIWYG) construida en la plataforma WordPress. La interfaz de usuario es bastante buena y ofrece una experiencia de usuario pulida y profesional. Sin embargo, tras 5 años de lecciones aprendidas, hay varias oportunidades de optimización.~~

~~Esta tarea financiará una revisión exhaustiva, dirigida por un consultor, del área administrativa del sitio web de la SJTPO, que incluye varias extensiones, configuraciones y elementos de diseño. El objetivo principal es revisar el sistema administrativo y optimizarlo para garantizar que la funcionalidad del sitio web sea más flexible, que se eliminen los elementos no utilizados y que se simplifique el área administrativa para el mantenimiento diario del sitio web. Esta iniciativa incluirá algunas adiciones de funcionalidad limitada.~~

**Financiación:** \$13,499 (FHWA-PL) se reasignaron al punto 57090 relativo al soporte de consultoría en el campo de gastos directos/operativos

**Gerente de proyecto:** Alan Huff

## 6. 22/500: Actividades de planificación de transporte no financiadas por la MPO

El UPWP también describe todas las actividades de planificación de transporte de importancia regional anticipadas en la región, independientemente de la fuente de financiación o las agencias que realicen las actividades. La información tiene como fin ampliar el conocimiento de las actividades relacionadas.

### **22/501: Departamento de Transporte de New Jersey**

El NJDOT trabaja en asociación con profesionales del transporte de todo el estado en varios niveles para mejorar vidas mediante la mejora del transporte. El Departamento cumple esta misión al proporcionar servicios y redes de transporte y vehículos motorizados confiables, y responsables con el medio ambiente y la sociedad, para respaldar y mejorar la seguridad y la movilidad de personas y bienes en New Jersey. El Programa Estatal de Trabajo del Sistema de Gestión, Investigación y Planificación apoya la misión del NJDOT al esforzarse por optimizar las necesidades de transporte, la comunidad y el medio ambiente con los recursos disponibles.

*Para obtener más información sobre las actividades de planificación del NJDOT, comuníquese con Sudhir B. Joshi, gerente de la Oficina de Estrategias de la División de Planificación Estatal, por correo electrónico a [sudhir.joshi@dot.nj.gov](mailto:sudhir.joshi@dot.nj.gov) o por teléfono al (609) 963-2217.*

### **22/502: Autoridad de Turnpike de New Jersey (NJTA)**

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

*Para obtener información sobre las actividades de planificación de la Autoridad de New Jersey Turnpike (New Jersey Turnpike Authority, NJTA), comuníquese con Lisa K. Navarro (ingeniería profesional), ingeniera supervisora interina, por correo electrónico a [Navarro@njta.com](mailto:Navarro@njta.com).*

### **22/503: Autoridad del Río y la Bahía de Delaware (DRBA)**

La DRBA tiene una extensa red de estructuras e instalaciones diseñadas para brindar al público medios de transporte seguros y eficientes, así como también brindar desarrollo económico y oportunidades en la región. Esta red de transporte incluye al Puente Memorial de Delaware (Delaware Memorial Bridge, DMB), el ferry Cape May-Lewes (Cape May-Lewes Ferry, CMLF) y el



ferry Forts (Forts Ferry, FF). La DRBA también opera y mantiene, a través de los auspicios de contratos de arrendamiento a largo plazo con un municipio, condado o estado, cinco (5) instalaciones aeroportuarias en Delaware y New Jersey. De gran interés son los proyectos en las instalaciones de la DRBA en la región de la SJTPO, incluido el ferry Cape May-Lewes (CMLF) y los aeropuertos Millville y Cape May.

*Para obtener más información sobre las actividades de planificación de la DRBA, comuníquese con Gregory G. Pawlowski, ingeniero profesional, ingeniero de proyectos sénior, por correo electrónico a [Gregory.Pawlowski@drba.net](mailto:Gregory.Pawlowski@drba.net) o por teléfono al (302) 571-6380.*

## **22/504: New Jersey Transit (NJ TRANSIT)**

NJ TRANSIT mantiene una serie de iniciativas de planificación programática en curso que involucran tanto el uso de personal interno como de consultores, según sea necesario, para realizar análisis de propuestas, problemas y necesidades específicas. Todo el trabajo dentro de estos programas está reglamentado por la disponibilidad de recursos, incluidos los fondos y el personal, y las prioridades internas.

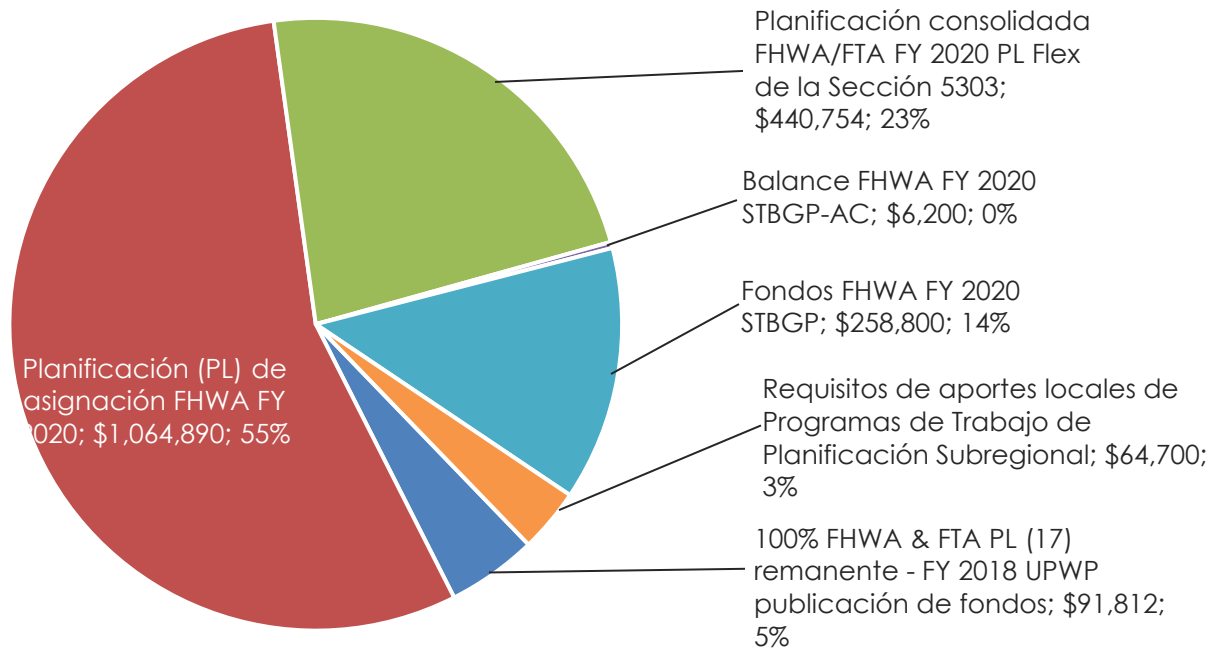
*Para obtener más información sobre las actividades de planificación de NJ TRANSIT, comuníquese con Louis Millan, director sénior en planificación de capital, por correo electrónico [LMillan@njtransit.com](mailto:LMillan@njtransit.com) o por teléfono al (973) 491-7760.*

## 7. Información financiera

La SJTPO recibirá un total de \$1,856,119 en recursos de planificación del Departamento de Transporte de los Estados Unidos (U.S. Department of Transportation, USDOT) de varias fuentes de financiamiento, que se detallan en el cuadro a continuación.

### Presupuesto del UPWP del año fiscal 2021

Ingresos totales de \$1,927,156



### Ingresos

Hay cuatro fuentes de ingresos independientes que respaldan el UPWP del año fiscal 2022 de la SJTPO:

1. Fondos de Planificación Metropolitana Estatal (PL) de la FHWA
2. Fondos de la Sección 5303 transferidos de la FHWA a la FTA
3. Fondos del Programa Federal de Subvenciones en Bloque para el Transporte Terrestre (Surface Transportation Block Grant Program, STBGP)
4. Fuentes no federales (aportes en especie locales)

Las actividades del Programa del Personal Central se financian a través de los fondos de Planificación Metropolitana Estatal (PL) de la FHWA y los fondos de planificación de la

Sección 5303 transferidos de la FHWA a la FTA, que en conjunto se conocen como FHWA-PL. Los requisitos de aportes locales se proporcionan a través del programa "Aporte leve" (Soft Match) del NJDOT. Los Programas de Trabajo de Planificación Subregional se financian con fondos del Programa Federal de Subvenciones en Bloque para el Transporte Terrestre de la FHWA, cuya financiación se destina específicamente a zonas con una población menor a 5,000 habitantes (80 % de STBGP-L5K en el año fiscal 2022) con el aporte local proporcionado por los propios condados de la SJTPO. La subasignación de los fondos federales de la SJTPO se muestra dentro del Programa de Mejoramiento del Transporte Estatal (año fiscal 2020-2029) como Planificación Metropolitana (DBNUM X30A). Estos fondos son estimaciones, con la subasignación de fondos basada en la distribución real de la FHWA y la FTA a New Jersey.

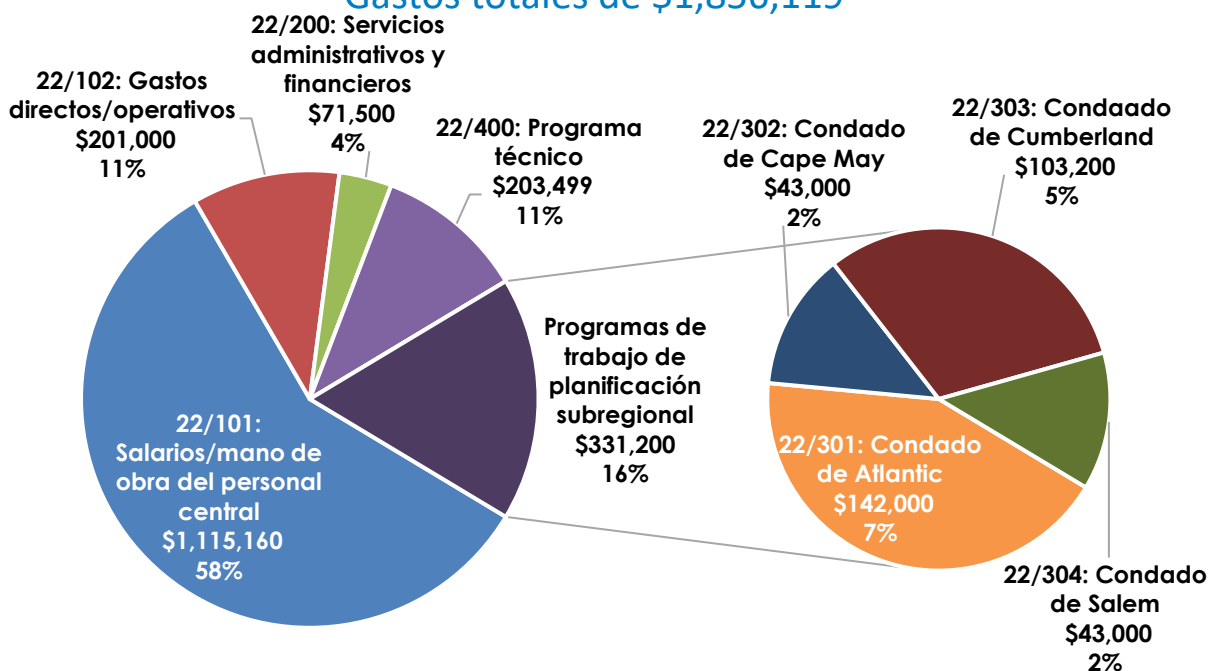
Además de los fondos del USDOT, la SJTPO recibe una subvención administrada por la DHTS. El programa de difusión y educación de la SJTPO está financiado, en parte, por la subvención. El periodo de la subvención estará vigente desde el 1.º de octubre del 2020 hasta el 30 de septiembre del 2021, de acuerdo con el año fiscal federal.

## Gastos

El cuadro a continuación proporciona una descripción general de cómo la SJTPO gastará los \$1,856,119 de los recursos de planificación del USDOT para el UPWP del año fiscal 2022.

### Presupuesto del UPWP del año fiscal 2022

#### Gastos totales de \$1,856,119



El presupuesto de la SJTPO para el año fiscal 2022 se puede dividir en cuatro categorías:

1. **Actividades del Programa del Personal Central (22/100)**, incluidas las Operaciones del Personal Central (22/100 y 21/200) y los gastos directos/operativos (22/102).
2. **Administración financiera (22/200)**, que incluye los servicios administrativos y financieros (21/201).
3. **Actividades del Programa Subregional (22/300)**, que incluyen financiación intermediada para el Programa de Subvenciones en Bloque para el Transporte Terrestre (STBGP-L5K), estudios subregionales y otros estudios y tareas de apoyo subregionales para los cuatro condados de la SJTPO.
4. **Programa técnico (22/400)**, que incluye las actividades dirigidas por consultores.

Se prevé gastar un total de \$1,329,659 en salarios/mano de obra del personal central y gastos directos/operativos. Las descripciones de todas las tareas del personal central se proporcionan en la Sección 2 del documento.

El presupuesto para salarios incluye nueve empleados de la SJTPO a tiempo completo y tres empleados a tiempo parcial, adicional al presupuesto para un trabajador temporal, quienes se encargarán de apoyar las actividades y tareas del personal central. El especialista del Programa Subregional de la SJTPO perteneciente al Programa Subregional y Desempeño del Sistema renunció el 31 de diciembre del 2020, dejando una vacante para un empleado a tiempo parcial. El presupuesto para esta vacante a tiempo parcial se incluye en las estimaciones presupuestarias para los salarios/mano de obra del personal central con la intención de cubrir la vacante de algún modo.

Todos los aumentos salariales de la SJTPO se basan en el mérito y se consideran anualmente al final del año fiscal, con aumentos basados en la Evaluación de Desempeño de Tareas y Factores de Desempeño de Fin de Año (End of Year Performance Evaluation of Tasks & Performance Factors). El uso de un protocolo estándar de evaluación de empleados, junto con un fondo común de méritos para aumentos salariales, fijado en un 2.0 %, es consistente entre las tres MPO de New Jersey.

Durante la pandemia del COVID-19, se suspendieron todos los aumentos por méritos. Se prevé que el personal de la SJTPO reciba retroactivamente todos los aumentos por méritos de los años fiscales anteriores, una vez que los apruebe la Junta de Comisionados de la SJTA. Los aumentos propuestos de años fiscales anteriores se contabilizan dentro de las estimaciones presupuestarias de los salarios del personal central.

Si bien el presupuesto para un aumento por mérito del 2 % se contempla como parte de los salarios del personal central (Tarea 20/101: Salarios/mano de obra del personal central), los salarios de los empleados no se enumeran individualmente.

# Apéndice A. Órdenes de tareas continuas

Inicialmente, la SJTPO tenía un estudio técnico en el UPWP del año fiscal 2021 antes de que se modificara un segundo estudio técnico en abril del 2021. Ambos estudios dirigidos por consultores; [Recopilación y análisis de datos del plan de transporte regional de la SJTPO \(Tarea 21/401\)](#) y [Asistencia técnica de calidad del aire \(Tarea 21/402\)](#) seguirán en marcha hasta el 30 de junio del 2022.

La SJTPO tiene un estudio técnico en curso del UPWP del año fiscal 2020, [Red de rutas regionales- Estudio de viabilidad \(Tarea 20/403\)](#). Aunque en un principio se preveía que el trabajo asociado a este estudio se completaría antes del 30 de junio del 2021, el condado de Atlantic solicitó una prórroga en el cronograma hasta el 30 de junio del 2022, a fin de disponer de más tiempo para la divulgación entre las partes interesadas.

La [Tarea 18/407: Plan de acción de seguridad para ciclistas y peatones del condado de Cumberland](#) de la SJTPO también es una orden de tareas continuas en el UPWP del año fiscal 2022. La iniciativa se extendió hasta el 30 de junio del 2022 para permitir que el consultor realice el análisis del Manual de Seguridad de Carreteras y los servicios adicionales que puedan resultar después de que las solicitudes del Programa de Seguridad Local se presenten al NJDOT para su revisión y consideración hasta marzo del 2022.

A continuación, se ofrece una descripción de cada uno de los proyectos técnicos.

## **18/407: Plan de acción de seguridad para ciclistas y peatones del condado de Cumberland**

### **Estado del proyecto:**

En septiembre del 2017 se publicó una Solicitud de propuesta (RFP) para este proyecto técnico, y la Junta de Política de la SJTPO eligió a Urban Engineers como consultor aprobado en su reunión de noviembre del 2017. El 25 de abril del 2018 se emitió un aviso para proceder, con una reunión de inicio celebrada a principios de mayo del 2018. Las tareas de este proyecto siguen en marcha después de que varios cambios en la iniciativa original dieran lugar a la necesidad de extender la fecha de finalización del proyecto hasta el 30 de junio del 2022. La Junta de Política de la SJTPO aprobó los cambios en el alcance y el costo, los cuales le permiten al consultor realizar un análisis del Manual de Seguridad de Carreteras que no se consideró en un comienzo, y ajustar las mejoras en el alcance de la divulgación pública, principalmente debido a la pandemia del COVID-19 y al análisis de choques adicional debido a la naturaleza de los corredores del proyecto seleccionado. La financiación de esta iniciativa está disponible a través de PL-SJ-18-02, financiado mediante la subasignación de fondos del Programa de Mejoras de la Seguridad de Carreteras de la SJTPO. La

modificación n.º 2 de la orden de tarea PL-SJ-18-02 la está tramitando el NJDOT, a fin de tener un aumento del alcance y del costo, así como una ampliación del plazo.

**Financiación:**                    **\$401,926.25** (FHWA-HSIP): *presupuesto total modificado*  
**\$334,192.37** (FHWA-HSIP): *gastado a la fecha, disponible hasta el 30 de junio del 2021*

**Gerente de proyecto:**     **Alan Huff**

## **20/403: Red de rutas regionales - Estudio de viabilidad (2 años)**

### **Estado del proyecto:**

Se publicó una RFP el 20 de agosto del 2020 con la selección de consultores establecida por la Junta de Política de la SJTPO en su reunión del 23 de noviembre del 2020. El 20 de enero del 2021 se emitió un aviso para proceder, y el 26 de enero del 2021 se celebró una reunión de inicio. Aunque en un principio se preveía que el proyecto se completaría antes del 30 de junio del 2021, el condado de Atlantic solicitó una prórroga sin costo a fin de ajustar la divulgación pública y entre las partes interesadas. La modificación n.º 3 de la orden de tarea PL-SJ-20-01 la está tramitando el NJDOT, a fin de ampliar la fecha de finalización del proyecto al 30 de junio del 2022.

**Financiación:**                    **\$87,506.98** (FHWA-PL): *presupuesto inicial total*  
**\$35,226.80** (FHWA-PL): *gastado a la fecha, disponible hasta el 28 de mayo del 2021*

**Gerente de proyecto:**     **Alan Huff**

## **21/401: Recopilación y análisis de datos del plan de transporte regional de la SJTPO**

### **Estado del proyecto:**

El 11 de febrero del 2021 se publicó una RFP y la Junta de Política de la SJTPO consideró la selección del consultor en la reunión del 24 de mayo del 2021. El 26 de mayo del 2021 se emitió un aviso para proceder, y el 14 de junio del 2021 se celebró una reunión de inicio. La expectativa es que el estudio técnico esté terminado para el 30 de junio del 2022.

**Financiación:**                    **\$154,000** (FHWA-PL): *presupuesto total inicial*  
**\$8,935.39** (FHWA-PL): *gastado a la fecha, disponible hasta el 28 de agosto del 2021*

**Gerente de proyecto:**     **William Schiavi**

## 21/402: Asistencia técnica de calidad del aire (2 años)

### Estado del proyecto:

El 8 de abril del 2021 se publicó una RFP y la Junta de Política de la SJTPO consideró la selección del consultor en la reunión del 24 de mayo del 2021; justo después se realizó una reunión sobre un aviso para proceder. El plazo de este proyecto es bastante corto para garantizar que se realice una determinación de conformidad antes de la aprobación del TIP del año fiscal 2022-2025 en septiembre del 2021. El consultor ha entregado los resultados del modelo de emisiones MOVES con todas las tareas asociadas al estudio técnico realizado, mucho antes de la fecha de finalización de la orden de tarea del 30 de junio del 2022.

### Financiación:

**\$20,000** (FHWA-PL): *presupuesto total inicial*

**\$19,688.24** (FHWA-PL): *gastado a la fecha, disponible hasta el 30 de julio del 2021*

### Gerente de proyecto:

**David Heller**