

READING AREA TRANSPORTATION STUDY FFY 2027-2030 LONG RANGE TRANSPORTATION PLAN EXECUTIVE SUMMARY

RESUMEN EJECUTIVO DEL PLAN DE TRANSPORTE

El Plan de Transporte a Largo Plazo (Long Range Transportation Plan/LRTP) del estudio Reading Area Transportation Study (RATS), provee el contexto y detalle para apoyar tanto la financiación como los proyectos futuros de transporte para las carreteras, puentes e infraestructuras de transporte de Berks County durante los próximos 20 años. Este plan se desarrolla siguiendo las directrices federales y estatales. A lo largo de este Plan de Transporte a Largo Plazo (LRTP) se incorporan planes federales, estatales y locales, para garantizar la coherencia y ayudar a alcanzar los objetivos y metas identificados en este plan. El LRTP está limitado fiscalmente y no programa proyectos más allá de la cantidad de fondos anticipados. Este plan identifica cerca de 2,000 millones de dólares (\$2 billion) en proyectos y partidas de transporte hasta 2050.

Este plan utiliza una planificación basada en el desempeño y enfocada en datos para apoyar así una mejor programación de decisiones y una selección de proyectos más efectiva y estructurada. Además, este plan incorpora un enfoque basado en el menor costo del ciclo de vida, dirigido a realizar mejoras para extender los ciclos de vida de carreteras y puentes. El plan describe la visión de transporte a largo plazo de la región e identifica los proyectos necesarios para alcanzar esa visión hasta el año 2050. Muy importante: la financiación federal no puede asignarse a proyectos de transporte que no estén contenidos en la lista de proyectos incluidos en este plan.

La legislación federal más reciente, la Infrastructure Investment and Jobs Act (IIJA) del 2021, autorizó 351 mil millones de dólares (\$351 billion) para programas de carreteras y puentes y 91 mil millones de dólares (\$91 billion) para programas de tránsito durante los años fiscales federales del 2022 hasta el 2026. La asignación de Pennsylvania para programas de carreteras y puentes fue de aproximadamente 13 mil millones de dólares (\$13 billion), con cerca de 3.3 mil millones (\$3.3 billion) para programas de carga y

tránsito durante los 5 años. También se asignaron fondos para programas de seguridad, mitigación del cambio climático, expansión de la red de vehículos eléctricos (EV), mejoras en la infraestructura de aeropuertos y varios programas de subvenciones discrecionales. Al momento de redactar este plan, la IIJA no ha sido reautorizada y no se ha establecido una nueva legislación federal de financiamiento para el transporte. Como resultado, se entiende que el financiamiento para proyectos después del año fiscal FFY 2026 permanecerá estable en los niveles de asignación del último año de la IIJA, en consonancia con la guía financiera estatal. A medida que se desarrolle y autorice nueva legislación, RATS incorporará cualquier cambio en futuros documentos de planificación del transporte.

Declaración de visión

El estudio Reading Area Transportation Study promoverá un sistema de transporte multimodal bien mantenido y balanceado que permita la movilidad segura y eficiente de personas y mercancías.

Tendencias de trasfondo

- En el 2024, la población de Berks County totalizó 433,015, el noveno condado con más población de Pennsylvania
- Para el 2050, se proyecta que la población de Berks County alcanzará 460,295 personas
- De acuerdo con la definición de “urbano” del U.S. Census Bureau, 30 de 72 municipalidades en Berks County se consideran “urbanas”
- En Berks County, aproximadamente el 18% de la población tiene 65 años o más
- En el 2024, el 13.5% de los residentes de Berks County se describieron a sí mismos como discapacitados
- En el 2024, el 5.8% de los hogares de Berks County tenían dominio limitado o nulo del idioma inglés
- En el 2024, el 8.7% de los hogares de Berks County no tenía acceso a un vehículo de motor
- Según los estándares del U.S. Census para la identificación de minorías, en el 2024 Berks County tenía un 26.1% de población minoritaria.
- Entre 2014 y 2024, Berks County ganó aproximadamente 16,336 empleos
- Sobre 97,000 residentes de Berks County se desplazan fuera del condado para trabajar

- Más personas están conduciendo distancias más largas para ir al trabajo que en el 2018
- La manera predominante para viajar al trabajo sigue siendo conducir individualmente en lugar de viajes compartidos o del uso de transportación pública
- El uso predominante del suelo en Berks County sigue siendo para la agricultura, con cerca del 36% de los casi 550,000 acres de tierra que tiene el Condado.

Tendencias del estado del sistema

- Berks County tuvo 3,292.52 millas lineales de carretera en el 2024
- El indicador Berks County Total Daily Vehicle Miles Traveled (DVMT) fue de 9,028,964 en el 2024
- En el 2024, hubo 303,238 conductores con licencia en Berks County
- En el 2024 hubo 407,561 vehículos registrados en Berks County
- Una porción grande de las carreteras de Berks County estaba en condición “Buena” (‘Good’) en el 2024
- Berks County tuvo un total de 880 puentes en el 2024; 62 con avisos de carga máxima y 11 cerrados
- En el 2024, 6% de los puentes que son propiedad del Estado en Berks County estaban en condición “Pobre” (‘Poor’) y 30% de los puentes de propiedad local estaban en condición “Pobre” (‘Poor’)
- El proceso Congestion Management Process evalúa 33 corredores para la congestión del tránsito en Berks County – 3 de ellos fueron identificados como altamente congestionados y 19 como moderadamente congestionados
- A pesar de los aumentos de población, los registros de vehículos, y Vehicle Miles Traveled (VMT), en Berks County los choques fatales disminuyeron cerca de 30% y los choques en que se sospechaba lesiones serias se redujeron en aproximadamente 8% desde 2005 hasta 2024
- La mayoría de los choques en Berks County envuelve manejo agresivo, exceso de velocidad y las distracciones al conducir
- Los choques que involucran Vulnerable Road Users (VRUs) aumentaron desde 2020 hasta 2024
- Los camiones de transporte de carga son el medio que más se utiliza para transportar mercancía en la región. Las carreteras I-176, I-78, I-76, y segmentos de las US 422, US 222, PA 724, y SR 61 son las rutas primarias usadas por los camiones de carga.
- Cuatro compañías de ferrocarriles operan comercialmente en 125 millas de vías ferroviarias operacionales en Berks County

- BARTA proveyó el servicio Fixed Route Service a más de 2 millones de pasajeros en el 2025 en Berks County
- Hay 1,319 millas de aceras en Berks County
- El aeropuerto Reading Regional Airport es la principal instalación de aviación de Berks County

Situaciones

- La financiación impacta la posibilidad de atender problemas identificados dentro del sistema de transporte de Berks County
- El comportamiento al conducir y la edad son factores muy importantes que afectan la seguridad en las carreteras de Berks County
- La falta de estacionamientos para camiones a lo largo de las carreteras principales continúa impactando tanto el movimiento de carga, así como la seguridad en la región
- La expansión de almacenes y desarrollos logísticos aumentan el volumen de vehículos y camiones en las principales carreteras de Berks County
- La calificación de condición “Pobre” es mayor entre los puentes que son de propiedad local que entre los puentes que son propiedad del Estado
- La financiación para el mantenimiento y las mejoras de los puentes de propiedad local es mínima si se compara con la necesidad total
- La congestión en las carreteras de Berks County aumenta el tiempo de los viajes
- Los impuestos sobre la gasolina, una fuente principal de ingresos para financiar las mejoras al transporte, no han aumentado
- Ha aumentado la necesidad de expandir la infraestructura para vehículos de combustible alternativo, incluidos los eléctricos y los de gas propano y gas natural
- Ha aumentado la necesidad de planificación para integrar vehículos autónomos, vehículos altamente automatizados y vehículos conectados
- El aumento en el uso de vehículos de micromovilidad eléctricos, dentro de un sistema enfocado en el transporte vehicular, genera implicaciones de seguridad
- Berks County actualmente no tiene servicio aéreo para pasajeros ni servicios de tren para pasajeros
- Hay deficiencias en la red de transporte activo en Berks County

Objetivos y métricas de desempeño

Este plan identifica 5 objetivos que ayudan a dirigir las mejoras que atienden las situaciones y necesidades del sistema de transporte en Berks County. Se identifican varios objetivos para ayudar a lograr avances hacia las metas en este plan. Además, se identifican y analizan medidas de desempeño para ayudar a evaluar cuán bien

cumpliremos nuestra misión con el tiempo. Las metas, los objetivos y las medidas de desempeño respaldan la declaración de visión para el Reading Area Transportation Study.

Objetivo 1	Mantener a los viajeros seguros y protegidos en todos los modos de transporte.
Objetivo 2	Mantener y mejorar el sistema multimodal de transporte actual y los servicios dentro del marco de las limitaciones económicas.
Objetivo 3	Invertir en proyectos que fortalezcan y mejoren el desarrollo económico y las oportunidades turísticas.
Objetivo 4	Ofrecer a los viajeros una variedad de opciones bien diseñadas y que estén en buenas condiciones.
Objetivo 5	Mejorar el sistema de transporte del Condado para atender impactos ambientales.

RATS emplea un enfoque cualitativo al seleccionar proyectos, utilizando datos que permitan tomar decisiones, políticas y de inversión, orientadas a alcanzar los objetivos. Esperamos que estos proyectos generen avances positivos y significativos orientados hacia el cumplimiento de las medidas de desempeño de este plan. Varias medidas de desempeño y metas relacionadas con la seguridad, las condiciones del pavimento y los puentes, así como con la gestión de la congestión y la calidad del aire se identifican en este plan. Además, se identifican los proyectos programados para apoyar dichas medidas de desempeño. Se incluye un mapa de todos los proyectos programados identificados en este plan al final de este resumen ejecutivo.

El Long Range Transportation Plan se divide en tres intervalos:

Corto Plazo (1-4 años): Este segmento también se conoce como Transportation Improvement Program (TIP).

Incluye los proyectos de la más alta prioridad para la región. Muchos de los proyectos del TIP han avanzado hasta al menos la etapa de evaluación ambiental o ingeniería preliminar. Muchos están programados para construcción durante el periodo de esos 4 años. Para recibir fondos federales, los proyectos deben estar en el TIP. Para ver los proyectos incluidos en el borrador FFY 2027-2030 TIP, por favor visite <https://onemap.penndot.gov/onemap/?mapId=113603>

Mediano Plazo (5-12 años): Los proyectos de esta categoría por lo general están en las etapas tempranas de estudio detallado. Algunos, aunque no todos, habrán avanzado a la etapa de análisis ambiental e ingeniería. La mayoría de los proyectos de esta categoría estarán en la etapa “Needs Analysis”. En muchos casos, los requisitos de financiación específica serán muy preliminares para los proyectos de esta fase. Los proyectos que están en la lista de etapas a corto plazo y medio plazo constituyen el Pennsylvania Twelve Year Transportation Program (TYP). Para poder recibir fondos estatales, los proyectos de inversión de envergadura deberán estar en el programa de doce años Twelve Year Program.

Largo Plazo (13 años en adelante) Estos son proyectos que se han identificado en el mediano plazo como que podrían extenderse más allá del año 12. Los proyectos a largo plazo requerirán un análisis adicional sustancial y compromisos de financiamiento antes de poder avanzar a la evaluación ambiental, al diseño preliminar, al diseño final y a la construcción. Estos proyectos también incluyen programas o prácticas que ya se están desarrollando y que se espera continúen durante este período. Finalmente, incluye partidas dentro de categorías específicas de financiamiento que se utilizarán para costear tanto la administración de activos como los proyectos impulsados por programas, a medida que se identifiquen en futuras actualizaciones del LRTP y del TIP.

Iniciativas para los corredores principales

A lo largo de los más de 20 años del LRTP, el estudio RATS ha iniciado la programación de proyectos para varios de los principales corredores en Berks County.

US 222 North Corridor

A corto plazo- La ampliación de US 222 desde Maiden Creek Township, a través de Richmond Township hasta Kutztown Bypass. Se incluyen barreras centrales y rotondas en las intersecciones con Pleasant Hills Road y Richmond Road.

A mediano plazo- Se completará la construcción del proyecto de ampliación.

A largo plazo- Se anticipa la reconstrucción de la sección de la US 222 Norte que se extiende desde Kutztown Bypass hasta Lehigh County Line.

US 422 West Shore Bypass Corridor

La reconstrucción por fases y ampliación a 6 carriles que se extiende desde SR 12 hasta justo al este de la I-176, incluyendo intercambios mejorados y remplazo de todas las estructuras relacionadas, incluido el Bingaman Street Bridge.

A corto plazo-Fase 1- Completar la relocalización de utilidades y comienzo de la reconstrucción desde el elevado de Buttonwood Street hasta justo al este de Lancaster Avenue, incluyendo los intercambios de Penn Street/Penn Avenue y Lancaster Avenue. También, la reconstrucción del Bingaman Street Bridge, la reconstrucción de 2 puentes al oeste de la I-176 sobre la vía ferroviaria Norfolk Southern y el Schuylkill River y la relocalización de carriles para bicicletas y facilidades para peatones asociados con las instalaciones de Thun Trail.

A mediano plazo- La construcción continuará la Fase1. Comenzará la construcción en la Fase 2, que se extiende desde PA 12 hasta el elevado de Buttonwood Street y desde el este del intercambio de Lancaster Avenue hasta el este de la I-176, incluyendo la reconstrucción de North Wyomissing Boulevard y los intercambios de la I-176 y de los principales cruces de puentes sobre el Schuylkill River.

A largo plazo- Se anticipa la culminación de la reconstrucción de US 422 West Shore Bypass

US 222 Auxiliary Lanes

A corto plazo- Completar la relocalización de utilidades y la construcción de un carril auxiliar adicional en la US 222 hacia el sur comenzando donde Berkshire Boulevard pasa sobre la US 222 hasta la salida de Paper Mill Road.

A mediano plazo- Construcción de un carril auxiliar en dirección norte en la US 222 desde la rampa de entrada del intercambio de State Hill Road hasta la rampa de salida SR 422 en dirección este.

Otros proyectos importantes de carreteras y puentes identificados en este plan incluyen proyectos de intersecciones y seguridad en la PA 12, desde Elizabeth Avenue hasta

Mount Laurel Avenue en Alsace Township; mejoras de intersecciones en la SR 183 la altura de Old 22 en Upper Tulpehocken Township y en el área de Bernville Borough, Jefferson Township y Penn Township; la ampliación de la SR 183 entre la US 222 y West Leesport Road en Bern Township; y tres fases de ampliación y mejoras de seguridad en el SR 3023 State Hill Road Corridor, que se extiende desde Colony Drive hasta Penn Avenue en el Borough of Wyomissing.

RATS también asigna prioridad y programa los fondos para proyectos de tránsito con la South Central Transit Authority debido a su servicio con BARTA en Berks County. Los proyectos de tránsito consisten primordialmente de reemplazos programados de vehículos, mejoras a facilidades y subsidios operacionales. Este plan incluye la porción de Berks County del SCTA's Capital Improvement Program hasta 2050.

La financiación de varios programas de subvenciones discrecionales también se planifica y programa según los requisitos de cada programa. PennDOT, SCTA y los municipios son responsables por la implementación del proyecto.

El Reading Regional Airport es un aeropuerto general de aviación localizado en Bern Township y operado por la Reading Regional Airport Authority. Es el único aeropuerto público en uso con pistas de asfalto en Berks County. La Reading Regional Airport Authority recibe fondos federales, estatales y locales aparte de los programas de fondos de RATS para autopistas, puentes y transporte. Aunque RATS no financia las mejoras del aeropuerto, continúa apoyando y coordinando con el Reading Regional Airport en la implementación de su plan Strategic Plan. El programa Reading Regional Airport Authority Capital Improvement Program está incluido en este LRTP como apoyo para lograr las metas del Reading Regional Airport.

La Schuylkill River Passenger Rail Authority (SRPRA), compuesta por los condados de Berks, Chester, Montgomery y otros grupos interesados, se estableció en 2022 para evaluar y analizar el potencial para restablecer el servicio de trenes para pasajeros entre Reading y Philadelphia. El proceso que ha emprendido la SRPRA se basa en lecciones aprendidas de estudios previos y se ha enfocado primordialmente en una

alianza con Amtrak como el operador propuesto y en participar en el programa Federal Railroad Administration's (FRA) Intercity Rail Corridor Identification and Development Program (CIDP). El financiamiento de FRA es integral para el éxito de los objetivos de SRPRA. RATS y su personal continúan apoyando los esfuerzos de SRPRA para restablecer el servicio de tren para pasajeros en Berks County.

Consistencia del Plan

RATS tomó en consideración planes y políticas desarrolladas previamente para asegurar la coherencia en su dirección. A nivel federal, debe haber coherencia con leyes aplicables, reglas y regulaciones. También debe haber coherencia con los planes estatales de transporte, programas y políticas. Además, debe ser coherente con las políticas y objetivos del Berks County Comprehensive Plan.

Comité RATS Long Range Transportation Plan Steering Committee

Para garantizar la coherencia del plan y consideración de todas las modalidades de transporte, el personal del MPO estableció, en julio de 2024, el comité directivo RATS LRTP Steering Committee. Este comité incluyó a todas las organizaciones de transporte federales, estatales y locales y otros grupos interesados que ayudaron a coordinar, revisar y aconsejar al personal del MPO a través del desarrollo de este LRTP. La primera reunión del comité directivo Steering Committee se llevó a cabo en agosto de 2024, luego de lo cual se celebraron reuniones virtuales trimestrales a lo largo del desarrollo del proceso. El comité proveyó una valiosa visión para identificar tendencias actuales en el sistema de transporte y consideraciones futuras basadas en tendencias identificadas a través del documento.

Participación Pública

Se celebraron múltiples reuniones para la divulgación a lo largo del desarrollo de este LRTP. El período oficial de 30 días para la revisión pública y comentarios de 30 días comenzó el 22 de marzo de 2026 y terminó el 24 de abril de 2026. Durante este período hubo 4 reuniones públicas de divulgación (el 7 de abril de 2026, el 14 de abril de 2026 y dos reuniones el 21 de abril de 2026). Se recibieron **XX** comentarios durante

este período. Los comentarios recibidos y las respuestas a dichos comentarios se pueden conseguir en el documento de apéndice TIP and LRTP Appendix.

(INSERT COUNTY LRTP MAP)