



PLAN DE TRANSPORTE REGIONAL 2050

SOUTH JERSEY AVANZA

RESUMEN EJECUTIVO

**Organización de Planificación
de Transporte
de South Jersey**

782 South Brewster Road, Unit B6
Vineland, New Jersey 08361

WWW.SJTPO.ORG

Fotografía: Puente de la ruta 52,
Ocean City, New Jersey

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. 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. Pueden aplicarse cargos adicionales por la reimpresión de nuestras publicaciones.

Chinese / 中文

注意：如果您希望使用英语以外的其他语言来请求本出版物，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。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 xuất bản này bằng một ngôn ngữ khác không phải 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 đến TitleVI@sjtpo.org. Các khoản phí bổ sung có thể áp dụng cho việc tái bản các ấn phẩm của chúng tôi.

Gujarati / ગુજરાતી

ધ્યાન: જો તમે અંગ્રેજી સિવાયની અન્ય કોઈ ભાષામાં આ પ્રકાશનની વિનંતી કરવા માંગતા હો, અથવા અમારી ભાષા સહાય માટે એસજીટીપીઓનો સંપર્ક કરવા માંગતા હો, તો કૃપા કરીને (856) 794-1941 પર કાલ કરો અથવા શીર્ષક 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 এসজেটিপিওর সাথে যোগাযোগ করতে চান, তবে (856) 794-1941 কল করুন বা ইমেল TitleVI@sjtpo.org আমাদের প্রকাশনা পুনরায় মুদ্রণের জন্য অতিরিক্ত চার্জ প্রযোজ্য হতে পারে।

Hindi / हिंदी

ध्यान दें: यदि आप अंग्रेजी के अलावा किसी अन्य भाषा में इस प्रकाशन का अनुरोध 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 पर ईमेल करें। हमारे प्रकाशनों के पुनर्मुद्रण के लिए अतिरिक्त शुल्क लागू हो सकते हैं।

Nepali / नेपाली

ध्यान दिनुहोस्: यदि तपाईं यस प्रकाशनलाई अ other ्रग्रेजी बाहेक अर्को भाषामा अनुरोध गर्न चाहानुहुन्छ वा SJTPO लाई सम्पर्क गर्न चाहानुहुन्छ भने हाम्रो भाषा सहयोगका लागि (856) 794-1941 या ईमेल TitleVI@sjtpo.org मा कल गर्नुहोस्। थप शुल्कहरू हाम्रा प्रकाशनहरूको पुनः प्रिन्टको लागि लागू हुन सक्छ।

Urdu / اردو

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

Punjabi / ਪੰਜਾਬੀ

ਧਿਆਨ ਦਿਓ: ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ ਨੂੰ ਅੰਗ੍ਰੇਜ਼ੀ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿਚ ਬੋਲਣੀ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹੋ, ਜਾਂ ਸਾਡੀ ਭਾਸ਼ਾ ਸਹਾਇਤਾ ਲਈ ਐਸ ਜੇ ਟੀ ਪੀ ਓ ਨਾਲ ਸੰਪਰਕ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਕਿਰਪਾ ਕਰਕੇ (856) 794-1941 'ਤੇ ਕਾਲ ਕਰੋ ਜਾਂ ਈਮੇਲ TitleVI@sjtpo.org ਸਾਡੇ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ ਦੁਬਾਰਾ ਛਾਪਣ ਲਈ ਵਾਧੂ ਖਰਚੇ ਲਾਗੂ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ।

Creado con Google Translate; última actualización realizada por la SJTPO el 8/17/2020



Índice

SJTPO y el Plan de Transporte Regional.....	4
RTP 2050 y estrategias	4
Temas cruciales.....	10
Proceso de evaluación de proyectos.....	12
Financiación.....	12
Rendimiento del sistema	13
Equidad en el transporte.....	13
Calidad del aire	13
Iniciativas y resultados de la difusión pública del RTP 2050	14
COVID-19	15
Conclusión	15

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 SJTPO, 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. 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, visite: www.sjtpo.org/TitleVI, llame al (856) 794-1941 o envíe un correo electrónico a TitleVI@sjtpo.org.

SJTPO y el Plan de Transporte Regional

La Organización de Planificación de Transporte de South Jersey (South Jersey Transportation Planning Organization, SJTPO) es la Organización de Planificación Metropolitana (Metropolitan Planning Organization, MPO) para la región sur de New Jersey. Se requiere que haya MPO en áreas urbanizadas de 50,000 o más personas y asegurar que los gastos actuales y futuros de fondos gubernamentales para programas y proyectos de transporte se basen en un proceso de planificación continuo, cooperativo y completo (“las 3-C”). La SJTPO, constituida en 1993, reemplazó a tres MPO más pequeñas e incorporó otras áreas que no estaban atendidas anteriormente. La SJTPO, que cubre los condados de Atlantic, Cape May, Cumberland y Salem, sirve de recurso técnico, facilita el acceso a la financiación y trabaja para brindar un enfoque regional para abordar la planificación del transporte y las cuestiones de ingeniería.

Obtenga más información sobre la SJTPO en www.sjtpo.org/about.

El Plan de Transporte Regional, RTP 2050, es el plan a largo plazo de la SJTPO requerido por el gobierno federal que guía las decisiones de inversión sobre la red de transporte de la región. El RTP se actualiza cada 4 años. El predecesor del RTP 2050, Cuestiones de transporte: *Un plan para South Jersey* (RTP 2040) (Transportation Matters: A Plan for South Jersey), se aprobó en 2016.

En el RTP 2050 se detalla cómo se gastarán más de \$5.000 millones en financiación federal para el transporte en la región en los próximos 30 años. Si bien no todo este dinero está programado actualmente para proyectos específicos, gran parte de este se destinará a proyectos que preserven el sistema y lo mantengan funcionando sin inconvenientes. Esto se debe a las grandes necesidades de mantenimiento del sistema, y las estrictas restricciones fiscales y ambientales que hacen que la expansión del sistema sea muy difícil. Si bien los municipios y el estado financian una buena parte de los proyectos de mejoramiento del transporte en toda la región de la SJTPO, los fondos federales constituyen un componente aún mayor del paquete de financiamiento general. Sin un RTP, la región no recibiría la financiación federal para el transporte necesaria para mantener la red de transporte en funcionamiento.

La visión general que guía al RTP 2050 es la siguiente:

Un sistema de transporte basado en la colaboración regional que traslada a personas y mercancías de manera segura y eficiente, y que incluye a todos los medios y usuarios.

La visión representa el resultado final de cómo a la SJTPO y a sus socios les gustaría que se viera y funcionara el sistema de transporte en el año 2050.

Objetivos y estrategias

Detrás de la visión, hay una serie de 10 objetivos. Los objetivos son una serie de enunciados generales que ayudarán a alcanzar dicha visión. Cada uno de los objetivos de la SJTPO se basa en los factores de planificación metropolitana, basados en la Ley Arreglando el Transporte de Superficie de América (Fixing America’s Surface Transportation, FAST), la actual legislación federal de transporte que rige la planificación metropolitana a nivel nacional. Por debajo de cada uno de los 10 objetivos de la SJTPO hay estrategias, las cuales son acciones que la SJTPO podría realizar para lograr sus objetivos. Las estrategias para el RTP 2050 se desarrollaron en asociación con el Comité de Asesoramiento Técnico (Technical Advisory Committee, TAC) y el público. Los 10 objetivos y las estrategias que los acompañan se encuentran a continuación.

1. Promover la accesibilidad y la movilidad para el transporte de personas y mercancías

- a. **Evaluar el servicio de transporte:** trabajar con los proveedores de transporte público para evaluar la disponibilidad del servicio de transporte en todas las comunidades, pero particularmente en las comunidades desfavorecidas, ya que es probable que esas áreas tengan un acceso vehicular limitado.
- b. **Incluir a todos los usuarios en los proyectos:** evaluar todos los proyectos de transporte que reciben financiamiento a través del



proceso de la SJTPO para su inclusión de elementos de calles completas, incluso adaptaciones para ciclistas, peatones, personas con discapacidad, tránsito y transporte.

- c. **Fomentar el transporte público para las personas que no pueden acceder fácilmente al transporte:** trabajar con socios regionales para avanzar en las recomendaciones del Plan de Acceso Universal al Transporte Público (Access for All Transit Plan), al que se hace referencia formalmente como el Plan de Transporte de Servicios Humanos Coordinados (Coordinated Human Services Transportation Plan).
- d. **Promover alternativas de transporte:** promover la conciencia pública sobre los servicios y las opciones de transporte alternativos, tales como trayectos compartidos, vehículos compartidos, vehículos eléctricos, caminatas, uso de bicicletas, tránsito y otros, y agencias de apoyo que brinden estas alternativas.
- e. **Mejorar las rutas para los camiones:** trabajar con los socios regionales para identificar y evaluar las rutas para los camiones y otros corredores de mercancías esenciales en lo referente a la accesibilidad, confiabilidad, seguridad y otras medidas de rendimiento del sistema, a fin de desarrollar y priorizar los proyectos.
- f. **Promover nuevas conexiones entre los modos de viaje:** identificar y promover el desarrollo de ubicaciones donde se necesitan mejores infraestructuras e instalaciones intermodales para promover la conectividad intermodal.
- g. **Mejorar las rutas para los camiones:** trabajar con los socios regionales para identificar y evaluar las rutas para los camiones y otros corredores de mercancías esenciales en lo referente a la accesibilidad, confiabilidad, seguridad y otras medidas de rendimiento del sistema, a fin de desarrollar y priorizar los proyectos.
- h. **Garantizar que los proyectos tengan beneficios y cargas equitativas:** evaluar todos los proyectos de transporte que reciben fondos a través del proceso de la SJTPO para garantizar que las

cargas de la red de transporte no recaigan desproporcionadamente sobre las minorías raciales, las personas de bajos ingresos u otras poblaciones desfavorecidas, y que el sistema proporcione el mismo beneficio a estas poblaciones.

- i. **Inclusión de todos los usuarios:** identificar grupos que representen transportes, ciclistas, peatones y tránsito, y evaluar formas de expandir su representación en el proceso de planificación de la MPO.
- j. **Reducir los obstáculos al acceso laboral:** evaluar los datos de las iniciativas de las Escalas de Oportunidades y otras fuentes, para identificar los obstáculos de transporte para el acceso al empleo y trabajar con socios regionales para reducir o eliminar dichos obstáculos.

2. Mitigar la congestión del tráfico y promover el funcionamiento eficiente del sistema

- a. **Promover alternativas de transporte:** promover la conciencia pública sobre los servicios y las opciones de transporte alternativos, tales como trayectos compartidos, vehículos compartidos, caminatas, uso de bicicletas, tránsito y otros, y agencias de apoyo que brinden estas alternativas.
- b. **Promover la tecnología en el transporte:** promover la implementación y el empleo de tecnologías de Sistemas de Transporte Inteligente (Intelligent Transportation System, ITS), como señales de tránsito inteligentes, señales de mensajes dinámicos, sistemas de detección de vehículos y tecnología de vehículos conectados.
- c. **Medir el impacto de la congestión de los proyectos:** utilizar el Modelo de Demanda de Viajes de South Jersey (South Jersey Travel Demand Model, SJTDM) y otras herramientas para evaluar los impactos de proyectos futuros relacionados con la congestión y el retraso.

- d. **Desarrollar proyectos de congestión/calidad del aire:** trabajar con socios de planificación subregionales para desarrollar proyectos que se financiarán a través del Programa de Mejoramiento de Mitigación de la Congestión y Calidad del Aire (Congestion Mitigation and Air Quality, CMAQ).
- e. **Identificar los lugares congestionados:** utilizar el Proceso de gestión de la congestión (Congestion Management Process, CMP) para identificar lugares congestionados y analizar los datos disponibles para informar el desarrollo del proyecto a nivel regional.
- f. **Incluir a todos los usuarios en los proyectos:** evaluar todos los proyectos de transporte que reciben financiamiento a través del proceso de la SJTPO para su inclusión de elementos de calles completas, incluso adaptaciones para ciclistas, peatones, personas con discapacidad, tránsito y transporte.
- g. **Reducir la congestión/demora que se produce en el verano:** recopilar datos que demuestren las necesidades adicionales de la región debido a su estacionalidad única en los patrones de viajes, y trabajar para identificar las necesidades de transporte y garantizar fondos adicionales sobre la base de esas necesidades.

3. Restaurar, conservar y mantener el sistema de transporte existente

- a. **Infraestructura que respalde a las empresas:** evaluar las necesidades y respaldar la inversión en la infraestructura necesaria para prestar servicio a las empresas de la región, tales como carreteras, ferrocarril de carga, transporte, puertos y aeropuertos.
- b. **Priorizar el mantenimiento del sistema:** priorizar el mantenimiento del sistema existente sobre la expansión de las instalaciones del sistema, de acuerdo con los criterios de selección de proyectos ya establecidos.
- c. **Mejorar las condiciones del pavimento:** ayudar a las subregiones a buscar financiamiento federal para proyectos de conservación del

pavimento a través de programas de financiamiento administrados por la SJTPO.

- d. **Priorizar las necesidades principales:** desarrollar sistemas que ayuden a los gobiernos locales a priorizar proyectos basados en la mayor necesidad y eficiencia en el uso del financiamiento.

4. Apoyar la economía regional

- a. **Mejorar las rutas para los camiones:** trabajar con los socios regionales para identificar y evaluar las rutas para los camiones y otros corredores de mercancías esenciales en lo referente a la accesibilidad, confiabilidad, seguridad y otras medidas de rendimiento del sistema, a fin de desarrollar y priorizar los proyectos.
- b. **Ampliar la función de las empresas en el proceso de la MPO:** identificar los principales empleadores y sectores sin fines de lucro que representen los intereses económicos regionales y ampliar su representación en el proceso de planificación de la MPO.
- c. **Promover nuevas conexiones entre los modos de viaje:** identificar y promover el desarrollo de ubicaciones donde se necesitan mejores infraestructuras e instalaciones intermodales para promover la conectividad intermodal.
- d. **Infraestructura que respalde a las empresas:** evaluar las necesidades y respaldar la inversión en la infraestructura necesaria para prestar servicio a las empresas de la región, tales como carreteras, ferrocarril de carga, transporte, puertos y aeropuertos.
- e. **Reducir los obstáculos al acceso laboral:** evaluar los datos de las iniciativas de las Escalas de Oportunidades y otras fuentes, para identificar los obstáculos de transporte para el acceso al empleo y trabajar con socios regionales para reducir o eliminar dichos obstáculos.
- f. **Proyectos que apoyen la economía:** continuar trabajando extensamente con subregiones y agencias de desarrollo económico regionales y locales para garantizar que las inversiones en



transporte promuevan condiciones propicias para la actividad económica.

- g. **Proyectos que potencien el turismo:** continuar trabajando extensamente con subregiones y agencias aliadas para garantizar que las mejoras en el transporte realcen las oportunidades de viajes y turismo dentro de la región de la SJTPO.

5. Mejorar la resiliencia y la confiabilidad de la infraestructura del transporte, particularmente a lo largo de las costas del Atlántico y la Bahía de Delaware

- a. **Priorizar los proyectos de evacuación:** evaluar la evacuación y otras rutas críticas, y priorizar los proyectos de mantenimiento de calzadas en estas rutas.
- b. **Planes de preparación para situaciones de emergencia:** en la mayor medida posible, garantizar la coordinación, así como la integración adecuada con los planes de transporte de ayuda ante emergencias y los planes de preparación para desastres, las estrategias y las normas entre las subregiones de la SJTPO y los socios de planificación.
- c. **Educación sobre preparación para situaciones de emergencia:** educar al público sobre las iniciativas de preparación para situaciones de emergencia.
- d. **Mejorar la vulnerabilidad del transporte:** analizar la vulnerabilidad del sistema de transporte para determinar dónde son más adecuadas las estrategias de adaptación.
- e. **Asociaciones de resiliencia:** participar en iniciativas de planificación de resiliencia regionales y estatales.
- f. **Apoyar la financiación destinada a la resiliencia:** servir como recurso técnico para agencias asociadas en la búsqueda de oportunidades de financiamiento para mejorar la resiliencia y la confiabilidad de la infraestructura del transporte.

- g. **Educación sobre la resiliencia:** educar al público sobre el empeoramiento de las vulnerabilidades de la red de transporte regional relacionado con los aumentos consecuentes de la gravedad de las tormentas e inundaciones.
- h. **Gestión de aguas pluviales:** evaluar estrategias adecuadas para abordar la gestión de aguas pluviales.

6. Aumentar y realzar las oportunidades para los viajes y el turismo

- a. **Promover los senderos de South Jersey:** continuar avanzando en las conversaciones y crear una coalición de socios regionales en los sectores públicos, privados y sin fines de lucro para desarrollar e implementar una visión para la red de rutas regionales de los senderos de South Jersey a fin de conectar las principales atracciones dentro de la región y con las regiones vecinas.
- b. **Reducir la congestión/demora que se produce en el verano:** recopilar datos que demuestren las necesidades adicionales de la región debido a su estacionalidad única en los patrones de viajes, y trabajar para identificar las necesidades de transporte y garantizar fondos adicionales sobre la base de esas necesidades.
- c. **Proyectos que apoyen la economía:** continuar trabajando extensamente con subregiones y agencias de desarrollo económico regionales y locales para garantizar que las inversiones en transporte promuevan condiciones propicias para la actividad económica.
- d. **Proyectos que potencien el turismo:** continuar trabajando extensamente con subregiones y agencias aliadas para garantizar que las mejoras en el transporte realcen las oportunidades de viajes y turismo dentro de la región de la SJTPO.
- e. **Identificar los lugares congestionados:** utilizar el Proceso de gestión de la congestión (Congestion Management Process, CMP) para identificar lugares congestionados y analizar los datos

disponibles para informar el desarrollo del proyecto a nivel regional.

7. Mejorar la seguridad del transporte

- a. **Promover las contramedidas de seguridad:** educar al público y a las partes interesadas sobre los beneficios de las contramedidas de seguridad comprobadas por la Administración Federal de Carreteras, incluso rotondas, reducción de carreteras y otras que ofrecen importantes beneficios de seguridad, pero que pueden estar sujetas a información errónea y pueden requerir más trabajo para ser incluidas en los proyectos de la SJTPO.
- b. **Seguridad en todos los proyectos:** evaluar todos los proyectos de transporte que reciben fondos a través del proceso de la SJTPO para garantizar que se identifiquen y aborden las necesidades de seguridad de todos los usuarios de calzadas.
- c. **Proyectos de seguridad para peatones y ciclistas:** trabajar con socios regionales para desarrollar y priorizar proyectos que mejoren la seguridad en la red de peatones y ciclistas.
- d. **Reducir los obstáculos para la seguridad:** continuar y expandir las asociaciones estatales y regionales para identificar y reducir los obstáculos para el avance de proyectos de seguridad, incluso ofrecer apoyo para la asistencia en el diseño para así garantizar que los proyectos lleguen a la etapa de construcción.
- e. **Alinear la seguridad con las prioridades estatales:** garantizar que las inversiones en seguridad estén alineadas con las prioridades establecidas del Plan Estratégico de Seguridad Vial del Estado, que se desarrolló en colaboración con las MPO de New Jersey y otros socios estatales.
- f. **Difusión y educación en materia de seguridad:** mejorar la seguridad del comportamiento de los usuarios de calzadas mediante la difusión y el desarrollo continuo de programas de educación sobre seguridad.

- g. **No se acepta una muerte en la calzada:** orientar todas las decisiones de transporte para incorporar la filosofía de Visión Cero, que establece que cualquier pérdida de vida en nuestras calzadas es inaceptable y prevenible.

8. Mejorar la integración y la conectividad del sistema de transporte

- a. **Evaluar el servicio de transporte:** trabajar con los proveedores de transporte público para evaluar la disponibilidad del servicio de transporte en todas las comunidades, pero particularmente en las comunidades desfavorecidas, ya que es probable que esas áreas tengan un acceso vehicular limitado.
- b. **Fomentar el transporte público para las personas que no pueden acceder fácilmente al transporte:** trabajar con socios regionales para avanzar en las recomendaciones del Plan de Acceso Universal al Transporte Público (Access for All Transit Plan), al que se hace referencia anteriormente como el Plan de Transporte de Servicios Humanos Coordinados (Coordinated Human Services Transportation Plan).
- c. **Promover nuevas conexiones entre los modos de viaje:** identificar y promover el desarrollo de ubicaciones donde se necesitan mejores infraestructuras e instalaciones intermodales para promover la conectividad intermodal.
- d. **Evaluar las conexiones entre los modos de viaje:** evaluar el desempeño de las conexiones intermodales existentes dentro de la región para asegurarse de que aún estén funcionando de manera efectiva, y evaluar las deficiencias existentes dentro y entre los modos para identificar y planificar proyectos que realicen nuevas conexiones intermodales.
- e. **Desarrollo orientado al transporte público:** investigar y establecer un papel apropiado para la SJTPO en el apoyo a la Iniciativa de la Aldea de Tránsito (Transit Village Initiative) del



NJDOT, así como también al Desarrollo Orientado al Tránsito (Transit-Oriented Development, TOD) en la región.

- f. **Incluir a todos los usuarios en los proyectos:** evaluar todos los proyectos de transporte que reciben financiamiento a través del proceso de la SJTPO para su inclusión de elementos de calles completas, incluso adaptaciones para ciclistas, peatones, personas con discapacidad, tránsito y transporte.
- g. **Apoyar proyectos de conectividad:** servir como recurso técnico para agencias asociadas en la búsqueda de oportunidades de financiamiento para mejorar la conectividad del sistema de transporte.
- h. **Promover los senderos de South Jersey:** continuar avanzando en las conversaciones y crear una coalición de socios regionales en los sectores públicos, privados y sin fines de lucro para desarrollar e implementar una visión para la red de rutas regionales de los senderos de South Jersey a fin de conectar las principales atracciones dentro de la región y con las regiones vecinas.

9. Proteger y mejorar el medio ambiente y complementar la planificación del uso de la tierra

- a. **Promover alternativas de transporte:** promover la conciencia pública sobre los servicios y las opciones de transporte alternativos, tales como trayectos compartidos, vehículos compartidos, vehículos eléctricos, caminatas, uso de bicicletas, tránsito y otros, y agencias de apoyo que brinden estas alternativas.
- b. **Educar sobre los impactos ambientales:** educar al público sobre los impactos del transporte en el medio ambiente y brindar información sobre cómo mitigar esos impactos a través de cambios en el comportamiento diario.
- c. **Proyectos que reduzcan las emisiones:** impulsar proyectos que reduzcan las emisiones en la calzada, como ITS, optimización de señales de tránsito, instalaciones para peatones y ciclistas, transporte público o rotondas.

- d. **Incorporar el uso de la tierra en el transporte:** trabajar para incorporar planes, políticas y principios de habitabilidad y uso de la tierra existentes en toda la región, a través del proceso de planificación de la MPO.
- e. **Desarrollo orientado al transporte público:** investigar y establecer un papel apropiado para la SJTPO en el apoyo a la Iniciativa de la Aldea de Tránsito (Transit Village Initiative) del NJDOT, así como también al Desarrollo Orientado al Tránsito (Transit-Oriented Development, TOD) en la región.

10. Mejorar la seguridad

- a. **Priorizar los proyectos de evacuación:** evaluar la evacuación y otras rutas críticas, y priorizar los proyectos de mantenimiento de calzadas en estas rutas.
- b. **Planes de preparación para situaciones de emergencia:** en la mayor medida posible, garantizar la coordinación, así como la integración adecuada con los planes de transporte de ayuda ante emergencias y los planes de preparación para desastres, las estrategias y las normas entre las subregiones de la SJTPO y los socios de planificación.
- c. **Educación sobre preparación para situaciones de emergencia:** educar al público sobre las iniciativas de preparación para situaciones de emergencia.
- d. **Promover la planificación en materia de seguridad:** promover conversaciones entre socios federales, estatales y regionales para definir qué significa la seguridad en el transporte en la región de la SJTPO y cómo la SJTPO puede trabajar para avanzar en la planificación de la seguridad.

Temas cruciales

A lo largo de varios años, ha habido una serie de problemas recurrentes que han surgido en el proceso de planificación del transporte de la SJTPO. Estos temas hacen que le sea difícil a la SJTPO ayudar a sus jurisdicciones miembro a hacer avanzar los proyectos. Los temas cruciales son los siguientes:

1. Desequilibrio de financiación

El monto de la financiación para el transporte a las jurisdicciones de la región de la SJTPO no es proporcional a su población, la población en función de las estaciones, las millas recorridas por los vehículos, el millaje de las carreteras o las personas en situación de pobreza. La SJTPO se enfocó en cinco parámetros diferentes: población, comunidad que se adapta por la afluencia de residentes y visitantes estacionales, millas recorridas por vehículos, millas (línea central) de la calzada y el porcentaje de personas en situación de pobreza, y encontró que la SJTPO no recibe una parte de la financiación del transporte en proporción a estos indicadores.

Cómo trabajará la SJTPO para ayudar

- Trabajar para promover la conciencia sobre el problema entre el público y los funcionarios electos.
- Trabajar con socios para centrar los debates en fórmulas de financiación más equitativas en New Jersey.
- Trabajar con socios nacionales para garantizar que las conversaciones se centren en la necesidad de una mayor equidad en la financiación para las zonas rurales.
- Trabajar para fusionar las conversaciones de financiamiento de calzadas y tránsito, de modo que se consideren todas las necesidades de viaje.

2. Proyectos principales

A pesar de los enormes ingresos estatales que generan las zonas costeras de los condados de Atlantic y Cape May, las localidades hacen frente a un gran

esfuerzo para avanzar en las grandes inversiones en infraestructura en la costa y se les suele delegar la responsabilidad de asumir el costo total de estas mejoras.

La costa de New Jersey tiene un enorme beneficio económico para la región de la SJTPO, en forma de ingresos por impuestos locales a la propiedad, empleo y aumento de la inversión externa. Sin embargo, esta actividad económica tiene un costo. Entre otros costos, la infraestructura necesaria para brindar acceso a estos millones de usuarios representa una gran carga para los gobiernos locales. Además, debido a la naturaleza única de muchas de estas comunidades costeras, en particular al estar situadas en islas barreras, muchas de las soluciones de infraestructura superan en gran medida el costo de las soluciones de infraestructura estándar. Por ejemplo, los puentes que conectan el continente con las islas barreras deben atravesar vías fluviales muy anchas y hacerlo en entornos ecológicamente sensibles, como los humedales.

Cómo trabajará la SJTPO para ayudar

- Trabajar para promover la conciencia sobre el problema entre el público y los funcionarios electos.
- Trabajar con socios para identificar oportunidades de financiamiento para megaproyectos.
- Trabajar para cuantificar mejor los ingresos generados en las comunidades costeras e informarlo de manera efectiva al público y a los funcionarios electos.

3. Acceso desigual

En relación con el resto del estado, las comunidades en situación de vulnerabilidad de la región de la SJTPO suelen tener un acceso limitado a la movilidad para satisfacer sus necesidades cotidianas y se enfrentan a grandes cargas para mejorar la movilidad. Es igualmente importante señalar que la región de la SJTPO, formada por los condados de Atlantic, Cape May, Cumberland y Salem, es una región desfavorecida en relación con el estado en su conjunto, con grandes barreras relacionadas con la movilidad. Hay escasez de transporte público, especialmente en comparación con el resto del



estado. Además, los ingresos generales son más bajos, incluso si se compara con el costo de vida, el acceso es más bajo, las muertes por accidentes de tránsito son mayores, la pobreza es más alta, el nivel educativo es menor, los problemas sociales asociados con la pobreza son más pronunciados, los resultados de salud son peores y, en última instancia, la esperanza de vida es menor.

Cómo trabajará la SJTPO para ayudar

- Trabajar para promover la conciencia sobre el problema entre el público y los funcionarios electos.
- Trabajar con socios para eliminar barreras o brindar asistencia cuando eso no sea posible.
- Trabajar con NJ TRANSIT para identificar inquietudes relacionadas con el transporte e incorporar mejor la equidad en las decisiones de servicio.

4. Carga de las normativas

Las normas ambientales, especialmente en Pinelands, no guardan proporción con los impactos de los proyectos y suelen obstaculizar el avance de los proyectos de bajo impacto en materia de seguridad y calidad de vida. La región de la SJTPO se encuentra en gran parte bajo una de dos áreas reglamentarias ambientales muy importantes, la Ley de Revisión de Instalaciones de las Áreas Costeras y Pinelands (Pinelands and Coastal Area Facilities Review Act, CAFRA) de 1973. El área de Pinelands es un mosaico de un millón de acres de bosques, granjas y pueblos que se encuentra por encima de billones de galones de agua. La CAFRA es administrada por el Departamento de Protección Ambiental de New Jersey (New Jersey Department of Environmental Protection, NJDEP) y cubre el desarrollo costero, los humedales de agua dulce, los humedales costeros, las áreas de peligro de inundación y las esteras que se extienden desde el condado de Middlesex hasta las áreas costeras del condado de Salem. Si bien estas estrictas normas ambientales hacen que la región de la SJTPO sea un lugar atractivo para vivir y trabajar, incurren en muchos costos y cargas adicionales

para los municipios y los condados del área, lo que dificulta el avance de los proyectos de transporte.

Cómo trabajará la SJTPO para ayudar

- Trabajar para promover la conciencia sobre el problema entre el público y los funcionarios electos.
- Convocar a una reunión de jurisdicciones de Pinelands para debatir problemas y soluciones sensatas.

5. Infraestructura en riesgo

El aumento del nivel del mar, la gravedad de las tormentas y las precipitaciones, todo ello como consecuencia del cambio climático, pone en grave peligro la infraestructura antigua, y ya gravada, de la región de la SJTPO. La mayoría de los científicos e investigadores creen que es probable que aumente la intensidad y la frecuencia promedio de las tormentas en términos de velocidad máxima del viento y precipitaciones, lo que puede tener como resultado más inundaciones. Aunque muchas de las subregiones de la SJTPO han adoptado medidas de adaptación eficaces, como blindar las costas con mamparos o muros de revestimiento, son costosas y están muy reglamentadas, lo que ralentiza la oportunidad de abordar estos problemas de manera proactiva.

Cómo trabajará la SJTPO para ayudar

- Trabajar para promover la conciencia sobre el problema entre el público y los funcionarios electos.
- Continuar impulsando proyectos y planes que reduzcan las emisiones de los vehículos.
- Trabajar para promover medidas de mitigación y adaptación.
- Trabajar con socios sobre la planificación de la preparación para emergencias y la educación, así como en la gestión de las aguas pluviales.

Proceso de evaluación de proyectos

Otro componente clave en el enfoque de la planificación basada en el desempeño de la SJTPO son los criterios de evaluación de proyectos y el proceso de calificación recientemente actualizados de la SJTPO, un proceso integral destinado a priorizar proyectos que ayudarán a la región a cumplir con los objetivos del RTP 2050, así como también sus objetivos basados en el desempeño. El proceso consta de dos elementos centrales: un proceso de preevaluación a medida que ingresan los proyectos para determinar si hay formas razonables de mejorar los proyectos, así como un proceso de calificación que analiza los candidatos del proyecto final y determina qué proyectos se financiarán. Si bien el proceso lo llevará a cabo principalmente el personal de la SJTPO, también incluirá aportes y supervisión por parte del TAC y la Junta de Política.

Financiación

Como se mencionó anteriormente, el RTP 2050 ayudará a orientar las inversiones en transporte de más de \$5.000 millones durante los próximos 30 años. El RTP 2050 incluye más de \$1.900 millones en financiamiento para proyectos comprometidos hasta el Año Fiscal Federal (Federal Fiscal Year, FFY) 2029, así como más de \$1.200 millones en proyectos para necesidades críticas sin financiamiento. Como ha sido el caso desde hace algún tiempo, las necesidades superan con creces los fondos reales. Además, la mayoría de los proyectos dentro de la región de la SJTPO se clasifican como mantenimiento y conservación del sistema, en vez de expansión. Si bien los proyectos de mejora de la capacidad o expansión del sistema son una posible solución a algunos de los problemas del sistema actual, como la congestión, la mayoría de los fondos comprometidos en el RTP 2050 se destinan a proyectos de conservación de calzadas y sistemas. A pesar de que no son tan “llamativos” como una nueva carretera o una línea de tránsito ferroviario, estos proyectos de conservación del sistema, que incluyen la repavimentación de calzadas, drenaje y mantenimiento de capital, son fundamentales para un sistema de transporte seguro y funcional.

También es importante señalar que, si bien los fondos federales se administran a través de una gran variedad de programas, la SJTPO tiene autoridad sobre solo unos pocos de estos programas. Estos programas incluyen los siguientes:

- **Mitigación de la Congestión y Calidad del Aire (CMAQ):** este programa financia proyectos que mejoran la calidad del aire o alivian la congestión sin agregar una nueva capacidad vial.
- **Seguridad:** esto incluye el trabajo diseñado para mejorar la seguridad del público que viaja en el sistema de carreteras existente. Las categorías de los programas dentro de esta clasificación incluyen mejoras en la seguridad, gestión de la seguridad y mantenimiento de capital de seguridad.
- **Programa de Subvenciones en Bloque para el Transporte Terrestre (STBGP-SJTPO):** esta es una categoría de financiamiento de ayuda federal para el NJDOT y el NJ TRANSIT. Los fondos del STBGP se pueden utilizar en proyectos de carreteras, proyectos de puentes, proyectos de capital de tránsito, programas de investigación y planificación, y una variedad de otros tipos de proyectos elegibles. Los fondos del STBGP se subasignan a áreas de New Jersey según su participación relativa de la población del estado.
- **Alternativas de Transporte (Transportation Alternatives, TA):** este programa, anteriormente denominado "mejoras en el transporte", financia proyectos como instalaciones para ciclistas y peatones dentro y fuera de la carretera, proyectos de infraestructura para mejorar el acceso de los no conductores al transporte público y a una mayor movilidad, las actividades de mejora de la comunidad y la mitigación ambiental, proyectos de programas de senderos recreativos, proyectos de rutas seguras a escuelas y proyectos para la planificación, el diseño o la construcción de bulevares y otras calzadas, en gran parte, en la servidumbre de paso de las antiguas rutas del sistema interestatal u otras carreteras divididas.



Rendimiento del sistema

Conforme a la Ley Avanzando para el Progreso (Moving Ahead for Progress, MAP-21) del siglo xxi y el énfasis de la Ley FAST en la programación y la planificación basadas en el desempeño, existe un fuerte enfoque en el desempeño del sistema dentro del RTP 2050, principalmente con respecto a evaluar qué tan bien la región está cumpliendo con cada una de los 10 objetivos. Con las directrices tanto del TAC como del público, la SJTPO ha elaborado una serie de estrategias proactivas para alcanzar cada uno de estos objetivos. Además, muchos de los programas y proyectos incluidos en el RTP 2050 cumplen con cada uno de estos objetivos. En el informe de rendimiento del sistema del RTP 2050 se detalla cada una de las medidas de rendimiento recomendadas por la SJTPO y los objetivos requeridos según la Ley FAST, así como el rendimiento en estas áreas desde el establecimiento de estos objetivos. La SJTPO también ha incluido algunas medidas de rendimiento no requeridas por el gobierno federal y continuará monitoreando el sistema de manera regular.

Equidad en el transporte

Como receptor de fondos federales de la Administración Federal de Carreteras (FHWA) y la Administración Federal de Tránsito (FTA), la SJTPO debe cumplir con el Título VI federal, Justicia Ambiental (Environmental Justice, EJ) y otros requisitos de no discriminación establecidos por estas agencias. Como se mencionó anteriormente, gran parte de la región de la SJTPO se encuentra en desventaja socioeconómica, especialmente en relación con las otras partes del estado. Sin embargo, la cantidad de fondos de transporte para las jurisdicciones en la región de la SJTPO no es proporcional a su población, población en función de las estaciones, millas recorridas por vehículos, millaje en calzadas o personas en situación de pobreza. Además, muchas de las comunidades vulnerables dentro de la SJTPO tienen acceso limitado a la movilidad para sus necesidades diarias y se enfrentan a grandes cargas para mejorar la movilidad. En resumen, existen importantes problemas de equidad con respecto al financiamiento del transporte y las necesidades de la región de la SJTPO. El

RTP 2050 presenta algunas estrategias iniciales para ayudar a abordar este problema siempre frecuente.

Calidad del aire

Como es el caso con cada RTP que publica la SJTPO, como un área de incumplimiento de ozono de 8 horas, de conformidad con las reglamentaciones federales, la SJTPO debe realizar una resolución de conformidad con la calidad del aire para garantizar que todos los proyectos se ajusten a los Estándares Nacionales de Calidad del Aire Ambiental (National Ambient Air Quality Standards, NAAQS), según lo establecido por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (US Environmental Protection Agency, US EPA). La conformidad del transporte se demuestra cuando se determina que los proyectos de tránsito y carreteras planeados en el futuro, financiados con fondos federales, no causan nuevas violaciones de la calidad del aire, empeoran las violaciones existentes ni retrasan el cumplimiento oportuno de los NAAQS. El RTP 2050 cumple con los NAAQS de ozono de 8 horas de 2015.

Si bien la SJTPO no realizó un análisis específico de emisiones de gases de efecto invernadero especialmente para el RTP 2050, hay que destacar que las emisiones de gases de efecto invernadero en el estado de New Jersey han disminuido en los últimos años y los niveles de emisiones continúan por debajo del límite establecido para el 2020 por la Ley de Respuesta al Calentamiento Global (Global Warming Response Act). La SJTPO continuará planificando y programando proyectos para cumplir con la meta mucho más estricta para el 2050 de 25.4 millones de toneladas métricas equivalentes de dióxido de carbono (Metric Tons of CO₂ Equivalent, MMTCO₂e), un 80 % por debajo de los niveles de 2006.

Iniciativas y resultados de la difusión pública del RTP 2050

Al igual que con todas las iniciativas de planificación y documentos principales de la SJTPO, el desarrollo del RTP 2050 implicó coordinación y

consulta con agencias asociadas federales, estatales y locales, naciones tribales indígenas y el público. Esta sección resume cada fase de la iniciativa de difusión pública detrás del RTP 2050 y los resultados consiguientes.

La fase I de difusión pública se llevó a cabo en el verano de 2019. Durante esta fase, se solicitó a los miembros del público que priorizaran los objetivos, así como también que clasificaran las estrategias subyacentes para alcanzar los objetivos. Se realizaron cuatro reuniones públicas presenciales en toda la región; una en cada condado. Los resultados se recopilaron y llevaron a una clasificación de objetivos de mayor a menor prioridad. Los resultados de este ejercicio, así como una comparación con los resultados de un ejercicio similar realizado para Cuestiones de transporte: *Un plan para South Jersey* (Transportation Matters: A Plan for South Jersey) (RTP 2040), completado cuatro años antes, se muestran en la tabla 1, a continuación.

Tabla 1: priorización de objetivos (RTP 2040 frente al RTP 2050)

Objetivo	RTP 2040	RTP 2050
Accesibilidad y movilidad	Objetivo 1	Objetivo 1
Mitigar la congestión del tráfico	Objetivo 3	Objetivo 2
Restaurar, conservar y mantener el sistema existente	Objetivo 6	Objetivo 3
Mejorar la resiliencia y la confiabilidad	Objetivo 9*	Objetivo 4 (4a)**
Viajes y turismo	Objetivo 10*	Objetivo 5 (4b)**
Apoyar la economía regional	Objetivo 2	Objetivo 6 (4c)**
Mejorar la seguridad del transporte	Objetivo 4	Objetivo 7
Mejorar la integración y la conectividad	Objetivo 7	Objetivo 8
Proteger y mejorar el medio ambiente	Objetivo 5	Objetivo 9
Mejorar la seguridad	Objetivo 8	Objetivo 10

*Los objetivos 9 y 10 se agregaron después de completar la votación en el RTP 2040.

**El recuento inicial tuvo como resultado un empate entre tres objetivos, los comentarios del TAC sirvieron como factor decisivo.

Como se observa en la tabla, “Accesibilidad y movilidad” fue el objetivo mejor clasificado tanto para el RTP 2040 como para el RTP 2050. El TAC ayudó a desempatar entre los objetivos “Mejorar la resistencia y la confiabilidad”, “Viajes y turismo” y “Apoyar la economía regional”. El orden en que se enumeran los objetivos en el RTP 2050 completo se basa en los resultados de este ejercicio de priorización de objetivos. Además, los comentarios recibidos durante esta fase de difusión ayudaron a orientar la redacción del plan.

La fase II de difusión comenzó cuando se publicó el anteproyecto del RTP 2050 en junio de 2020 y duró hasta mediados de diciembre de 2020. Los miembros del público pudieron enviar sus observaciones a través del formulario de comentarios, encuestas, correos electrónicos, redes sociales (Facebook y Twitter), correo postal o fax. Debido a la pandemia de la COVID-19 y las restricciones a las reuniones presenciales, todas las reuniones públicas realizadas durante la fase II fueron virtuales. Las reuniones virtuales organizadas en inglés se llevaron a cabo la mañana del miércoles 19 de agosto de 2020, la tarde del lunes 31 de agosto de 2020 y la noche del jueves 10 de septiembre de 2020.

Además, durante la fase II de la difusión, se desarrolló una iniciativa especial para involucrar a las poblaciones no tradicionales. Dado que el 6.2 % de los residentes en la región de la SJTPO habla español o español criollo, la SJTPO organizó una reunión pública virtual dirigida por consultores en español el miércoles 9 de diciembre de 2020. Además, se presentó una encuesta en los tres (3) idiomas de dominio limitado del inglés (Limited English Proficiency, LEP) que también se hablan en la región de la SJTPO, los cuales son chino mandarín, vietnamita y gujarati. La encuesta estaba disponible en la página web del RTP (www.sjtpo.org/RTP) y se distribuyó a las agencias asociadas para garantizar que las personas de LEP a las que atienden estuvieran informadas sobre la oportunidad de aportes.

COVID-19

El anteproyecto del RTP 2050 se publicó en junio de 2020, en medio de una pandemia mundial. Dado que gran parte del contenido se redactó antes del



inicio de la pandemia, no hay una discusión centrada importante sobre la pandemia de la COVID-19 y su efecto dentro del RTP 2050. Sin embargo, entremezcladas dentro del RTP 2050 hay una serie de referencias, que proporcionan actualizaciones, si corresponde, sobre las partes muy afectadas del RTP 2050 donde la pandemia de la COVID-19 ha tenido un impacto importante.

Conclusión

En resumen, construir y mantener un sistema de transporte de primera clase no es fácil, especialmente con todos los diferentes objetivos por los que se esfuerza la región y los desafíos únicos que enfrenta. Desde el lanzamiento de Cuestiones de transporte: *Un plan para South Jersey* (Transportation Matters: A Plan for South Jersey) en 2016, la región ha logrado una serie de avances en varias áreas clave de desempeño, incluida la seguridad, las condiciones de las calzadas, la calidad del aire ambiental y los senderos para peatones/ciclistas. Ha habido una disminución notable en la cantidad de muertes y lesiones graves en las calzadas. Además, la mayoría de las calzadas del condado dentro de la región de la SJTPO está en buenas condiciones. La calidad del aire ambiental dentro de la región de la SJTPO ha mejorado en los últimos años. También se han construido varios senderos para peatones/ciclistas desde el último plan, particularmente en el condado de Cape May. Con la llegada de la iniciativa de senderos de SJ, se han establecido las bases para nuevos senderos para peatones/ciclistas. No obstante, aún queda más trabajo por hacer y quedan numerosos desafíos. El enfoque orientado al rendimiento del RTP 2050, junto con sus estrategias proactivas y viables, traza un rumbo claro para que la SJTPO supere estos desafíos y, en última instancia, logre su visión.



**PLAN DE
TRANSPORTE
REGIONAL 2050**

SOUTH JERSEY AVANZA

**Organización de Planificación
de Transporte
de South Jersey**

782 South Brewster Road, Unit B6
Vineland, New Jersey 08361

Fotografía: Puente de la ruta 52,
Ocean City, New Jersey