

RESUMEN
EJECUTIVO

PLAN 2035

Plan Regional de Transporte para Norte Nueva Jersey



**LA AUTORIDAD DE PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE DE
NORTH JERSEY (NJTPA)**



La NJTPA

La Autoridad de Planificación de Transporte de North Jersey (NJTPA) es la Organización Metropolitana de la Planificación (Metropolitan Planning Organization (MPO)) autorizada federalmente para los 13 condados en las región del norte Nueva Jersey. El gobierno federal requiere cada región urbanizada en el país que establezca una MPO que proporcione una guía local sobre los usos de fondos federales para transportación y asegurar que los gastos sean efectivos en mejorar movilidad, apoyar el progreso económico y cuidar el medio ambiente.

La NJTPA supervisa más de \$2 mil millones en inversiones de transporte cada año. Analiza las necesidades del transporte, aprueba proyectos propuestos para mejorar el transporte y proporciona un foro de cooperación sobre decisiones de financiamiento entre agencias y la entrada pública. También patrocina y conduce estudios, ayuda las agencias de planificación de los condados y vigila la conformidad de las metas nacionales sobre la calidad del aire.

La Junta de NJTPA consiste de un funcionario elegido de cada región de los 13 condados: Bergen, Essex, Hudson, Hunterdon, Middlesex, Monmouth, Morris, Ocean, Passaic, Somerset, Sussex, Union, y Warren, y las dos grandes ciudades, Newark y Jersey City. La Junta también incluye un Representante del Gobernador, el Comisionado del Departamento de Transporte de Nueva Jersey, los Directores Ejecutivos del Tránsito de Nueva Jersey y la Autoridad de Puertos de Nueva York y Nueva Jersey, y un Representante de los



Sussex County Freeholder Susan M. Zellman

Ciudadanos, designado por el Gobernador.

La Junta de la NJTPA tiene reuniones dos veces al mes y están abiertas al público. Pueden encontrar los horarios para las reuniones en NJTPA.org.



NJTPA Board of Trustees Meeting, Newark

Plan 2035 Resumen Ejecutivo

Por más de dos siglos, Nueva Jersey norteamericano se ha adaptado para alcanzar las demandas de los cambios económicos y el crecimiento en población. Al final del siglo 19, la región evolucionó de un camino entre dos ciudades mayores haciéndose un centro mayor de población produciendo bienes para la nación. Más tarde, con cambios en el comercio nacional y mundial, se convirtió en el puerto de la Costa Este para distribución de carga, y el hogar de parques de oficina, oficinas corporativas, instituciones de aprendizaje de talla mundial y centros de investigación.

Estos cambios han ocurrido en paisajes increíblemente diversos que corren desde la famosa Costa de Nueva Jersey hasta las colinas escabrosas de la región noroeste, atravesando los densos centros urbanos, los municipios suburbanos abiertos de par en par y las comunidades rurales de agricultura. Conectado juntos estos paisajes está un sistema extenso de transporte - una red compleja de caminos, los carriles de líneas de tren, cruces de río, canales de marina, los senderos y los carriles de bicicletas - cuál ha sido actualizado continuamente y ha sido expandido para encontrar las necesidades de la región que evolucionan.

Hoy, la región - como la nación - se encara un futuro incierto y desafiante. Una crisis económica mundial ha interrumpido la economía de la región que generalmente ha sido vibrante en los últimos 20 años. Las muchas ventajas de la región - incluyen una fuerza de trabajo culta y un sector diversificado de negocio - se mantienen en gran parte intacto y listos para formar la fundación para una recuperación fuerte. Una de las más esenciales ventajas en la región es el sistema de transporte multi-modal, desarrollado hace más de un siglo.



Madison, Morris County



Metropark, Iselin, Middlesex County

Con el Plan 2035, la Autoridad de Planificación de Transporte de North Jersey (NJTPA, la Organización Metropolitana de la Planificación para esta región de 13 condados) otra vez está buscando adaptar y formar la red de

NJTPA Metas

- **Proteger y mejorar la calidad de ecosistemas naturales y el ambiente humano**
- **Proporcionar sistemas de transporte económicos, accesibles y dinámicos a los corrientes y futuros clientes.**
- **Retener y aumentar actividad económica y competición**
- **Aumentar la coordinación del sistema, la eficiencia y conectividad inter-modal.**
- **Mantener un sistema de transporte seguro y con seguridad, en un estado de reparación buena.**
- **Seleccionar inversiones de transporte que sostengan la coordinación del uso de la tierra con el sistema de transporte.**

transporte para dirigir la región por el bajo-tiempo en económica actual a un futuro positivo de largo plazo. El plan también procura dirigir otros desafíos críticos en los próximos 25 años, incluyendo desarrollar comunidades habitables mientras nos enfrentamos al cambio de clima, logrando eficiencia más grande de energía y proporcionar la selección de movilidad a los viajeros de la región.

La Fundación

Incertidumbres actuales – la economía, el ambiente y otros modos – hacen la planificación del futuro en 25 años más complicado que nunca. Pero las selecciones de hoy van a guiar el desarrollo del sistema de transporte del mañana – y haciendo nada no es una opción. Una constante corriente de inversiones debe

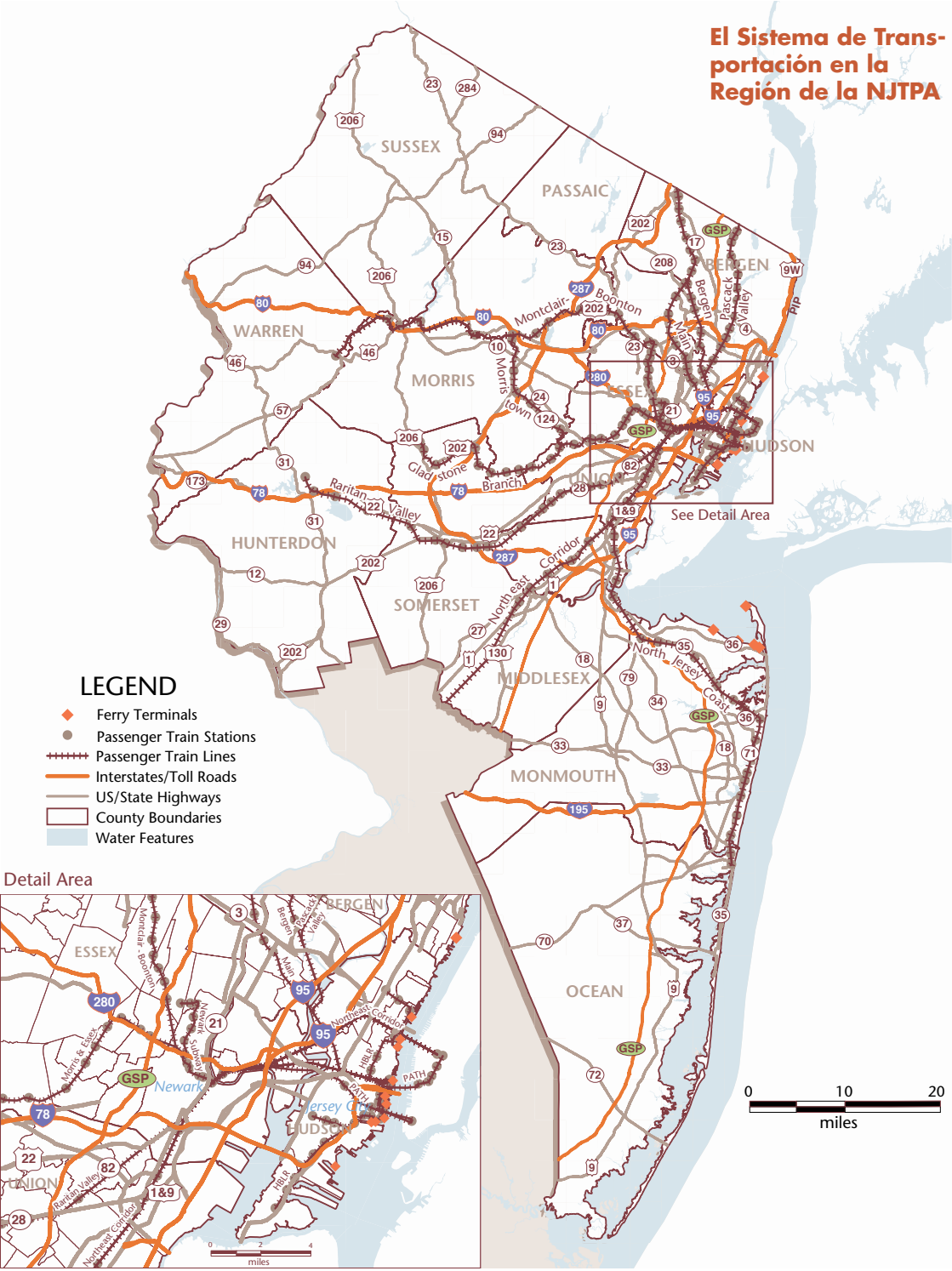
moverse hacia construcción en anticipación de las futuras necesidades de transporte. La NJTPA tiene objetivos hace mucho tiempo-establecidos, demostrados arriba, para guiar las decisiones de planificación e inversión.

La falta de dirigir los desafíos frente a la región pueden amenazar la recuperación del cercano-término de la región y vitalidad a largo plazo. Esto es hasta de más cierto cuando llega



Route 3, Passaic County

El Sistema de Trans- portación en la Región de la NJTPA



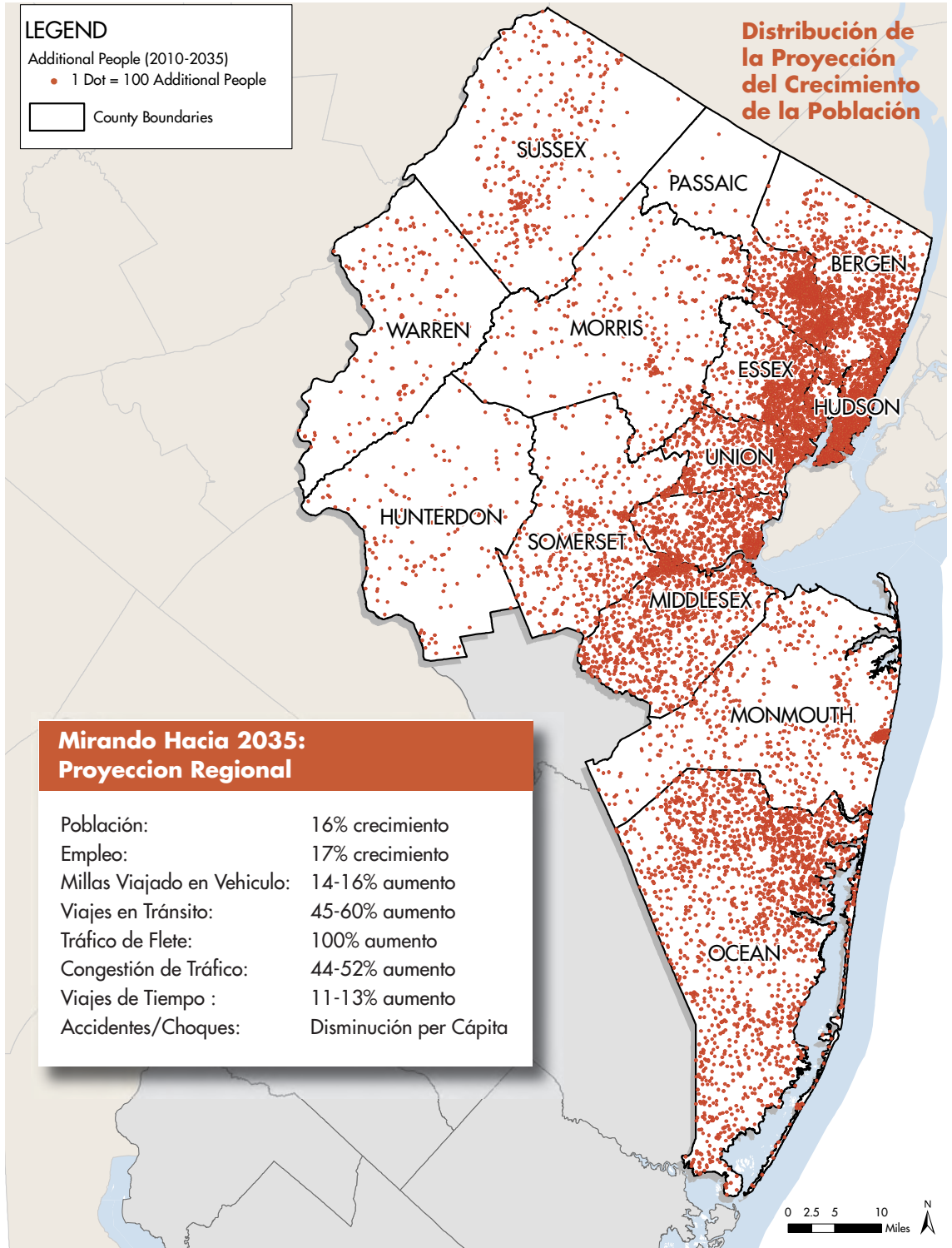
LEGEND

Additional People (2010-2035)

• 1 Dot = 100 Additional People

□ County Boundaries

Distribución de la Proyección del Crecimiento de la Población



Mirando Hacia 2035: Proyección Regional

Población:	16% crecimiento
Empleo:	17% crecimiento
Millas Viajado en Vehículo:	14-16% aumento
Viajes en Tránsito:	45-60% aumento
Tráfico de Flete:	100% aumento
Congestión de Tráfico:	44-52% aumento
Viajes de Tiempo :	11-13% aumento
Accidentes/Choques:	Disminución per Cápita

a los cambios de clima - la falta en comenzar progreso ahora puede dejar la región, la nación y el mundo enfrentando una crisis ambiental inaudita en los años que vienen. El Congreso ha reconocido la importancia de planificar de largo plazo el transporte metropolitano para enfrentar estos tipos de desafíos y le ha cargado los MPOs con crear y actualizar planes de largo plazo como el Plan 2035. Las metas y el proceso de planificación de la NJTPA se mantienen en

Estrategia de Inversiones de Capital Regional

- **Promover el crecimiento útil en vez de continuar extendiendo**
- **Hacer viajes más seguros y asegurados**
- **Dar la más alta prioridad en financiar el mantenimiento y reparación de la infraestructura existente**
- **Expandir el tránsito publico donde se pueda**
- **Mejorar los caminos pero limitar expansiones de capacidad**
- **Mover cargo más eficientemente**
- **Mejores soluciones de incidentes y aplicar nuevas tecnologías de transporte**
- **Apoyar a la gente que caminen y el uso de bicicleta**

forme con las guías federales.

Desarrollando el Plan 2035

El Plan 2035 se desarrolla en la fundación del plan de largo plazo anterior de la NJTPA, Acceso y Movilidad 2030. El plan ha representado una Estrategia de Inversiones de Capital Regional. Esta estrategia y sus ocho clave principios, demostrado arriba, se mantienen central al Plan 2035.

En desarrollar el Plan 2035, la NJTPA exploró nuevas estrategias y proyectos para lograr esto principios en medio de los cambios y condiciones y los desafíos inauditos frente a nuestra región. En hacer esto, la NJTPA utilizó respuestas reunidas durante extensos alcances regionales, incluso usando un proceso amplio de "visioning". Este alcance recibió las respuestas de casi un mil individuos de cada esquina de la región, y llamaron a expertos del alrededor del estado y la nación para que dirigieran las discusiones en puntos claves. La NJTPA también realizó extensos análisis técnicos, incluyendo pronosticando las tendencias y condiciones y usando los modelos de computadora de tres futuros panoramas



Visioning workshop, Somerset County



Hoboken Terminal, Hudson County

de transporte. Durante el desarrollo del Plan 2035, la activa y cometida Junta de Administradores dirigió el proceso.

El Plan 2035 representa el resultado de los esfuerzos en analizar sistemáticamente, determinar y priorizar unas cuantas opciones relacionadas con el futuro del transporte de la región. Las políticas, los proyectos y las recomendaciones que presenta son los pasos que ayudarán a cuidar el futuro de la región.

Desafíos del Transporte

Durante los próximos 25 años, el sistema de transporte de la región va a necesitar poder servir a una población que se espera crecer a 7.8 millón, un aumento de 16 por ciento (1.1 millón) del 2009. Está proyectado que el empleo también va a aumentar, llegando a 3.7 millón, un aumento de 17 por ciento (515,000). Al mismo tiempo, el sistema de transporte va a continuar el servicio a una economía diversa y dinámica. El crecimiento puede tener una lenta trayectoria gracias a los efectos persistentes del descenso actual, pero en los próximos 25 años se puede esperar que Nueva Jersey mantenga su posición como un estado de gran economía entre la nación. A un siendo de tamaño pequeño, Nueva Jersey se alinea como octavo en Producto Bruto Doméstico del Estado en el 2007. La mayoría de la industria y empleos en el estado están localizados en los 13 condados de la región de la NJTPA.

Las próximas décadas están seguras de ver un cambio de forma en el empleo de la región. Además de los trabajos que apoyan nuevas tecnologías e industrias “verdes”, los expertos sugieren que costos de transporte mundiales más altos podrían empujar nuevas operaciones de fabricación más cercano a centros de la población tales como Nueva Jersey norteño. Cualquier forma que estos cambios tomen, el sistema de transporte va a ver demandas en crecimiento como las siguientes:

- Los puertos de carga, el cargo aéreo e instalaciones de distribución de la región van a continuar moviendo cargas en grandes números sobre las carreteras, los carriles y por las vías de agua;
- Las instalaciones corporativas, comerciales e industriales de la región - principalmente localizadas en ciudades mayores como Newark y Jersey City, también el andar por las carreteras principales del pasillo - van a continuar a generar el viaje de millones de gente cada día, sobre todo en carros en los suburbios, pero cada vez más por tránsito en locales más densos;

- Participación en la grande economía metropolitana requerirá un aumento en viaje a través del Río Hudson hasta y desde la Ciudad de Nueva York, casi todo por tránsito; y
- Recorridos no en relación al empleo por los residentes y visitantes, también los viajes por gente cruzando por el estado aumentarán las cargas de casi todas las facilidades del transporte.



Ridgewood, Bergen County

La NJTPA se tiene que preparar para resolver estas crecientes demandas para evitar exacerbar los problemas de hoy, incluyendo las carreteras congestionadas, peligros de seguridad para los conductores y los peatones, tardanzas que afectan la entrega de bienes, la falta de acceso a los servicios de trenes y autobuses, acelerando la deterioración de la envejeciendo infraestructura de la región y de los efectos en curso del desarrollo de extender.

Respondiendo efectivamente a estos desafíos dependerá en gran parte en las finanzas disponibles para el transporte. Pero las tendencias de financiamiento probablemente seguirán la trayectoria más baja del desarrollo económico sí mismo. Además, los mecanismos de financiamiento en que confiamos ahora, puedan no ser adecuados en el futuro. Particularmente, con una flota de autos cada vez más eficiente, el impuesto de gasolina probablemente rendirá menos ganancias si se mantienen en su forma actual y en las tarifas actuales. Además, habrá una necesidad de un recurso de financiamiento estable para las operaciones crecientes del tránsito.

Planeando El Panorama

En desarrollando el Plan 2035, la NJTPA considero varios niveles de fundación e inversiones en tres panoramas futuros:

- Un panorama de línea de fondo que continua las corriente tendencias y niveles de financiamiento
- Un panorama del Plan 2035 que incluye crecimiento en financiamiento y cambios en el uso del terreno en la región para acentuar el crecimiento útil
- Un panorama de aspiración con aumentos de financiamiento substanciales y cambios extensos en el uso de la tierra.

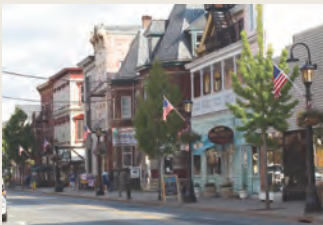
El panorama del Plan 2035 sirve como el plan de inversiones de la fiscalidad re-

El Plan 2035 de la NJTPA pide lo siguiente...



. . . reparación y mantenimiento de la infraestructura

La agenda de “repararlo primero” en el Plan 2035 mantiene la preservación de la existente y bastante usada infraestructura la prioritaria en las inversiones de la NJTPA..



. . . animando crecimiento útil y comunidades vivibles

Bajo el Plan 2035, la NJTPA pide el desarrollo sostenible que le saca ventaja al plan de tránsito-orientado, centros de usos mezclados y crear verdaderamente comunidades vivibles donde las vecindades puedan ser caminadas



. . . aumentado significativamente las inversiones de transportación en la región en los próximos 25 años

El Plan 2035 pide que las inversiones de transportación aumenten por aproximadamente 46 por ciento en total durante las próxima dos décadas, sacando el financiamiento de los estables y dedicados recursos estatales y federales que ayudan a pagar los gastos capitales y de operación.



. . . hablando del cambio de clima

El Plan 2035 pone al NJTPA en curso para desarrollar un inventario regional del gas del invernadero, reducir las emisiones de gas del invernadero relacionado al transporte y preparar la infraestructura de la región en cómo manejar los efectos del cambio de clima.



. . . soportando “Calles Completas” entre toda la región

El Plan 2035 anima el diseño de carretera e inversiones que hacen las calles más accesibles y seguras para todos los residentes y viajeros de la región, incluyendo peatones y bicicletas.

. . . manejando la congestión de carreteras usando inversiones apuntadas

El Plan 2035 reconoce las limitaciones y aprietos en construir nuevas carreteras y por eso miran a las mas importantes mejorías en el sistema para manejar los intercambios problemáticos o que falten, mejorar las intersecciones y los sistemas de signos e instalar la tecnología de Sistemas de Transporte Inteligente (Intelligent Transportation System (ITS)), mientras se hacen expansiones limitadas, seleccionadas cuidadosamente en la red de la carretera.



. . . expandiendo y realzando el tránsito público

El Plan 2035 incluye construcción del Túnel de Tránsito Total debajo del Río Hudson, la expansión del servicio de carril en la región; mejorar el sistema de bus en la región con servicio superior, inversiones de superioridad en el tratamiento del bus y el Tránsito de Bus Rápido; y con disposición del mayor acceso al tránsito a través de lanzaderas y parque-y-monta.



. haciendo todos los modales de transporte seguros y con más seguridad

El Plan 2035 apoya una variedad de inversiones, incluyendo mejorando los intercambios e intersecciones, caminos rurales, cruces de peatón, líneas para bicicletas, ITS y mas, también estrategias, tecnologías y proyectos que ayuden aumentar la seguridad en la red de transporte y mejorar planes de evacuación.

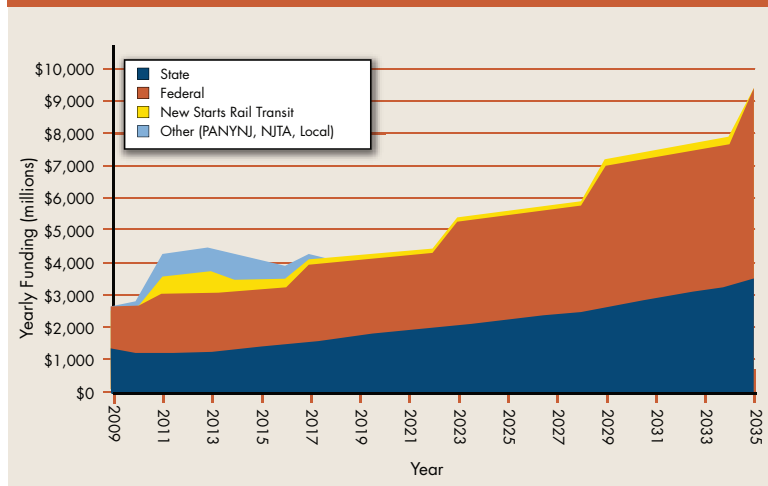


. . . facilitando el movimiento de bienes en modales múltiples para proporcionar el aumento en la economía

En el Plan 2035, la NJTPA reconoce la importancia de la carga para la economía de la región y busca inversiones y políticas que ayuden a la región a manejar el proyectado doble de carga cuando los modales de transporte se multipliquen, incluyendo el cargo por camión más eficiente y una gran parte para los carriles, aéreo y carga marina.



**La Financiación Anual de la Región NJTPA:
El Panorama del Plan 2035 (Incluida la inflación)**



querido federalmente para la región. Las inversiones hechas bajo este panorama mantendrán y mejorarán moderado el estado del sistema “de la buena reparación” y mejorarán funcionamiento para hacer frente al recorrido creciente mientras que salvaguardan el futuro desarrollo económico. Modelando sugiere que las inversiones y las estrategias bajo el Panorama del Plan 2035 pueden cortar por 5 por ciento el diario retraso de vehículos, una cantidad pequeña pero significa frente el aumento proyectado en demanda del recorrido sobre las décadas que vienen.

Bajo el panorama del Plan 2035, significativa ganancias adicionales de corriente y recursos nuevos de financiamientos serán necesarios para pagar las inversiones. El panorama del Plan 2035 requiere un aumento anual de 1.2 por ciento en financiamiento estatal y un aumento anual de 2 por ciento en financiamiento federal en dólares del 2009. Tomando en cuenta una tarifa de inflación asumida de 3 por ciento por año, los aumentos anuales necesarios serán de 4.2 por ciento en financiamiento estatal y 5 por ciento en financiamiento federal.

El financiamiento total aumentará de su corriente nivel de \$2.6 mil millones por año a más de \$7 mil millones por año por el año 2035, rindiendo \$141 mil millones en los dólares ajustados para inflación sobre la vida del plan. El panorama de La Línea de Fondo – que representa “negocio continuado como de costumbre” - generaría solo \$92 mil millones.

En dólares del 2009, estas asunciones de financiamiento se traducen a \$91 mil millones para el panorama del Plan 2035, comparado a \$63 mil millones para

el panorama de La Línea de Fondo.

El Plan 2035 discute varias maneras de generar este muy necesario financiamiento – ampliando el impuesto de gas, instituyendo un impuesto del kilómetro, usando acercamientos de tasación de la congestión, aumentando los peajes y otros métodos. Alcanzando consenso en como colectar las ganancias no va a hacer simple o fácil; participantes en las reuniones de visión reconocieron que más financiamiento para el transporte es necesario, pero demostraron no estar en acuerdo con las opciones.



Pulaski Skyway, Essex and Hudson counties

Finalmente, las duras decisiones de como se debe pagar por las necesidades de largo plazo para la región van a hacer hechas por funcionarios elegidos en los niveles estatales y federal en coordinación con los Administradores de la NJTPA. El Plan 2035 asume que la dirección nacional y estatal van a proporcionar la ayuda necesitada para salvaguardar y para mejorar la infraestructura del transporte de la región - apenas como han hecho repetidamente en el pasado.

Financiando las mejoras a los niveles descritos en el Panorama de Aspiración llevaría a un progreso más significante. Este acuerdo requiere aumento de financiamiento estatal de un por medio de 7.9 por ciento anual y aumentando el financiamiento federal por casi 7 por ciento anual (los dos mucho más que la tarifa de inflación asumida). Esto rendiría \$209 mil millones en dólares ajustados para inflación hasta el 2035. Con estos fondos, el mantenimiento consumirá una pequeña porción de los fondos disponibles, dejando más recursos para las extensiones y mejoras de las carreteras y sistemas de carril. Esto puede añadir viajes tránsito por 60 por ciento y cortar retrasos de carreteras por 8 por ciento de los niveles corrientes.

Mientras las duras decisiones del futuro financiamiento son hechas, los impactos y oportunidades bajo estos varios panoramas tienen que ser considerados seriamente.

El Panorama del Plan 2035 – Una Visión Real

La agenda de inversiones en el Panorama del Plan 2035 es guiado por los ocho principios de inversión demostrados en la pagina 5 y trabajan para poder llegar a hacer la visión de la región una realidad. Las claves iniciativas incluyen lo siguiente:

Arréglo Primero

Mantenimiento, preservación y reparación de la extensiva infraestructura existente de la región es la prioridad superior. Casi dos-tercios de los fondos disponibles pagarán para el mantenimiento necesario – particularmente en los puentes de la región – que se acumula cada año y quitando los peligros de seguridad donde existen.

Remediar la Congestión de Carretera con Inversiones Apuntadas

Para manejar la demanda de levantamiento del recorrido a pesar del financiamiento obligado, el Plan 2035 acentúa haciendo el sistema más eficiente. Nuevas tecnologías – medidas de Sistemas de Transporte Inteligentes (Intelligent Transportation Systems (ITS)) – ofrecen una gran promesa de largo-tiempo para un sistema “útil”. Además, proyectos de capital apuntados – como son

los de eliminar embotellamientos del camino, modernizando los sistemas de las señales de tráfico, rediseñar intersecciones, completar los intercambios de carreteras parciales o creando nuevos parques y paseos – pueden hacer el sistema más eficiente aunque la demanda suba.

Entre los métodos para identificar las aéreas apropiadas para mejoramiento, el proceso de la Estrategia de Evaluación de la NJTPA sistemáticamente examina las necesidades de los varios “tipos lugares,” atando el uso de terreno con transporte para poder ayudar identificar proyectos y estrategias necesarias. Más allá de los proyectos de capital, nuevas políticas e incentivos incluyendo el estado y el sector privado puede sacar ventaja a la capacidad latente en el sistema – como son el movimiento de bienes en horas huecas.

A un con un sistema más eficiente, la región va a necesitar capacidad adicional para cumplir con la meta del crecimiento en demanda del recorrido. Pero, en las reuniones de visión, partic-



ipantes casi universalmente reconocieron que la región no puede construir su salida de la congestión. Construyendo nuevas carreteras o añadiendo carriles a las que existen es muy costoso, el impacto para el medio ambiente es muy grande y añadiendo capacidad históricamente ha animado que manejen más y últimamente llega a más congestión. Por estas razones, el Plan 2035 recomienda que la expansión de carretera sea muy limitada.

Realzar y ampliar la Tránsito del Carril y del Autobús

El Plan 2035 hace la relación y expansión del tránsito una prioridad superior. Añadiendo servicio de tránsito trae muchos beneficios porque remueve los carros de la carretera, aliviando la presión de desarrollo en espacios abiertos, mejorando la calidad del aire, realzando eficiencia de energía, animando comunidades vivibles y reducción de emisiones de gas del invernadero. Los participantes de las reuniones por la región pidieron más acceso al tránsito, particularmente la red del carril.

Terminando el \$8.7 mil millones Túnel de Tránsito Total debajo del Río Hudson (dicho para el 2017) va a dar una ayuda extraordinaria al tránsito regional. El túnel va a acomodar servicio frecuente y mejores conexiones para muchos viajeros, ayudando que la región alcance la meta del proyectado aumento de 42 por ciento en viajes transitos por el 2035.

Trabajando con el NJ Transit, la NJTPA va a fundar realcamientos adicionales a la red de tránsito. Siguiendo el término del túnel, fundación será disponible por lo menos para la inicial operación de segmentos de varias propuestas de expansiones de carril. Estos tendrán que ser cuidadosamente planeados con el desarrollo de orientación de tránsito y otras medidas del uso de terreno para asegurar que los niveles de viajeros lleguen a los requerimientos de los fondos federales para los costos efectivos de operaciones. Un recurso



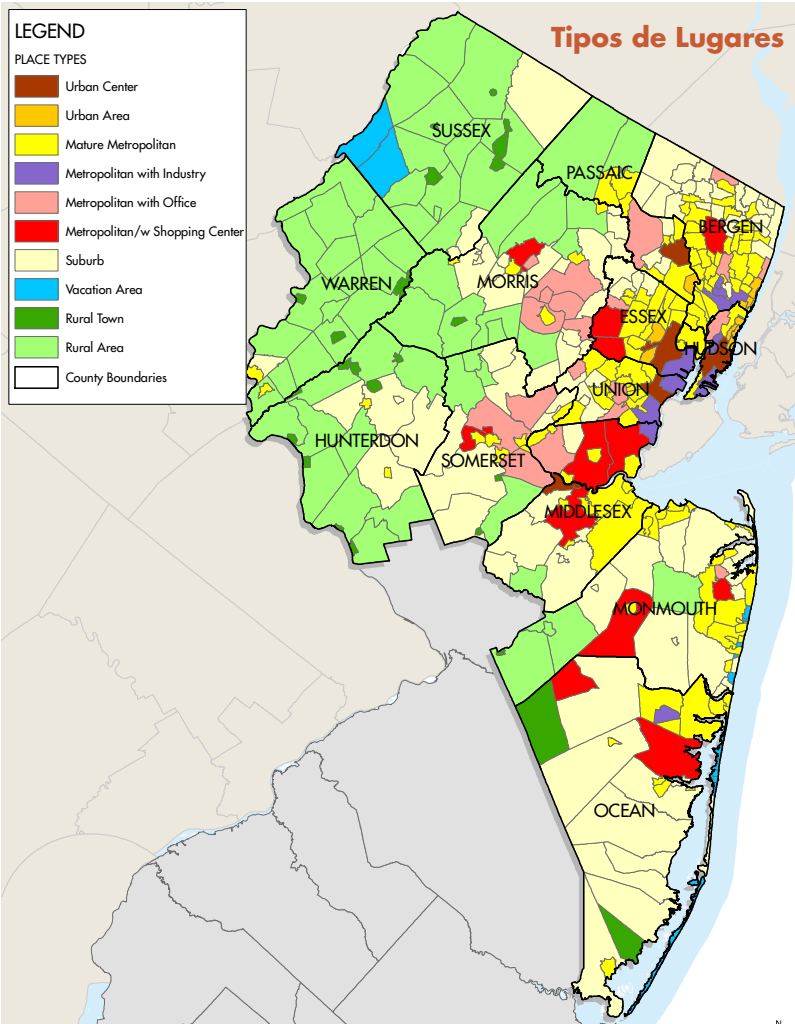
Morristown Station, Morris County



Go Bus, Newark

estable de fondos de operación en los niveles estatales y federales también será necesario.

Autobuses cargan la mayoría de viajeros de tránsito en la región, y realizando el sistema de bus tiene que acompañar cualquier expansión de carril. Sobre la vida del plan, la región debe perseguir el sistema innovador de Bus de Tránsito Rápido (Bus Rapid Transit) operando a lo largo de las derechas dedicadas y semi-dedicadas de la manera. Así como con la red de la carretera, van a ver oportunidades para mejorar la eficiencia de la red del tránsito con la aplicación de la tecnología ITS, nueva tecnología de señales del carril y apuntados proyectos capitales de pequeña-escala.



Adicional, la región tiene que continuar mirando a las compañías no lucrativas y los sectores privados para proporcionar la crítica ayuda para el tránsito y alternativas adicionales en vez de manejar. En particular, la Asociación de Gestión de Transporte (Management Transportación Asociación) que ofrece autobuses de la lanzadera para acceso a la red del tránsito también compartiendo viajes y otros servicios, muchos de ellos que unen la “última milla” entre el tránsito y el sitio de empleo. Adicionalmente, autobuses privados que dan mayor uso para los autobuses expresos y los servicios de ferry de la región, dan flexibilidad en la capacidad y rutas para el acceso del viajero a la Ciudad de Nueva York.

Animar Útil Crecimiento y Comunidades Vivibles

La mayor ganancia en largo-tiempo en la eficiencia del transporte va hacer en modificar los patrones del uso del terreno en la región manteniendo la meta de crecimiento útil. Esto requiere un lento pero constante cambio del auto-orientado “sprawl” del pasado.

El Plan 2035 anima las comunidades que persigan el desarrollo sostenible para reducir impactos fiscales, ambientales y otros impactos. El plan reconoce que mas desarrollo compacto – especialmente si proporcionan y ayudan las opciones del

uso del tránsito y acomode mejor andar y el uso de bicicleta reduce significativamente las emisiones de gas del invernadero, usa energía eficientemente y reduce la distancia de viajes y la necesidad de manejar. Todos estos factores hacen para comunidades más habitables.

Durante los alcances del Plan 2035, el publico dio soporte general para las medidas del crecimiento útil, incluyendo alto desarrollo denso y una mezcla grande en el uso del terreno. Al mismo tiempo, por lo menos, habían preocupaciones que ciertos cambios pueden alterar drásticamente el carácter de las comunidades. Sin embargo, la región tiene que hacer progreso continuado, medido y decisivo hacia el crecimiento útil en los años que vienen.

Crecimiento útil también abarca protección ambiental. El Plan 2035 mira en preservar el espacio abierto y los recursos naturales en maneras que coinciden con la salud de la economía de la región. Esto incluye trabajando con agencias de desarrollo en la región, cargadas con la protección de los recursos naturales, incluyendo la Highlands Council, Meadowlands Commission y el Pinelands Commission, asegurando inversiones sabias y balanceadas.

En hablar sobre el Cambio de Clima y Eficiencia de Energía

La transportación representa el más grande recurso de emisiones de gas del invernadero en Nueva Jersey, contando por más de un tercio de las emisiones total de Nueva Jersey. Tecnologías de nuevos vehículos y un cambio para alternativas en combustibles puede que reduzca emisiones de gas del invernadero substancialmente sobre los próximos 25 años, pero al mismo tiempo la región tiene que trabajar para reducir las millas de viaje por carro. En el Plan 2035, la NJTPA ha consolidado sus principios de inversiones para incluir la promesa de mantener los requisitos mandados por el estado con el Global Warming Response Act.

Esto preparara la región para mantener los requisitos federales que emergen en los gases del invernadero.

A un mientras que toman los pasos para reducir las emisiones de gas del invernadero, es esperado que la infraestructura de la región muy pronto enfrente los impactos del cambio de clima. Los niveles del mar suben y más tiempo severo puede que los puentes, las carreteras y otras infraestructuras – muchas de ellas a



Green Village, Morris County

los lados de rutas de evacuación –sufran crecimiento de inundaciones y deteriorado. Unas infraestructuras pueden que sean adaptadas o reconstruidas para que se mantengan en impactos del cambio de clima. La promesa de la NJTPA para la planificación del cambio de clima ayudara en hablando de estos asuntos.

Relacionado de cerca el desafío del cambio de clima esta la necesidad de mejorar la eficiencia de energía en la región, incluyendo la reducción de la dependencia de combustibles fósil. El breve pero intenso aumento en los precios de gasolina en el 2008 le dio al publico una ojeada a las interrupciones y las dificultades que pueden resultar de los precios altos de aceite si no llegamos a tener gran eficiencia de energía.



Interstate Route 78, Somerset County

Nueva Jersey ha establecido llegar a una meta donde 20 por ciento del uso de energía en el estado es por eficiencia de energía y ganancias en la conservación para el 2020. El Plan 2035 esta cometido en apoyar esta meta entre el sector del transporte usando métodos como la promoción del crecimiento útil, aumentos en inversiones al tránsito y la prioridad de inversiones para animar la eficiencia de energía.

El Futuro

Mirando hacia las lecciones del pasado y las anchas entradas de los residentes y funcionarios de la región, el Plan 2035 planea un curso realista, realizable aun con las incertidumbres económicas actuales llegando a un crecimiento y progreso renovado. El mercado últimamente determinará la forma de la economía de la región en los próximos 25 años. Pero, como siempre ha sido el caso, la infraestructura proporcionará la fundación crítica que permite que los negocios, los ciudadanos y las comunidades de la región persigan nuevas oportunidades.

Las inversiones y políticas del transporte en el Plan 2035 ofrecen la prosperidad de muchos beneficios en los próximos 25 años: una recuperación de base amplia y sostenible en la economía; mas desarrollo de energía eficiente en las ciudades, los pueblos y los suburbios; soporte de nueva tecnología y la práctica que ayuda resolver los desafíos del cambio de clima; nuevos empleos in la industria verde; proteger los recursos ambientales, y muchos más.

Una crítica clave para todos estos beneficios va hacer el extensivo y adaptable sistema de transporte que por siglos ha sido una ventaja vital en la economía de Nueva Jersey

El Plan 2035 fue adoptado en Agosto del 2009

Esta publicación es financiada por la Administración de Carreteras Federal y la Administración de Transportación Federal del Departamento de Transportación de los Estados Unidos. La NJTPA únicamente es responsable por sus contenidos.

Photo Credits: Bill Wittkop: pp. 1, 7, 8 (1st, 3rd), 9 (1st, 3rd, 4th), 10, 13 (top), 15 (bottom); Dwight Hiscano: pp. 2, 8 (2nd, 5th), 11, 15 (top), 16; Stokes Advertising: pp. 5, 9 (2nd); Michael Rosenthal/NJ Transit: pp. 6, 13 (bottom) Stuart Ramson: inside cover.



North Jersey Transportation Planning Authority, Inc.

One Newark Center, 17th Floor
Newark, New Jersey 07102

Tel: 973 639 8400 • Fax: 973 639 1953
www.njtpa.org