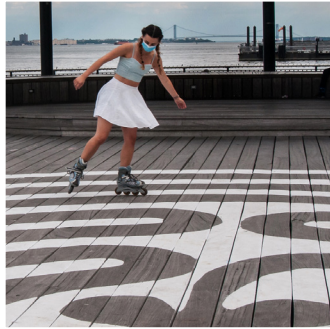


PLAN 2050



► *Transporte*



► *Personas*



► *Oportunidad*



Plan 2050 - Resumen Ejecutivo

Transporte. Personas. Oportunidad. Estos temas son el centro de este plan y del trabajo del NJTPA. Significan no sólo el objetivo de invertir sabiamente para mejorar las carreteras, los ferrocarriles y otras infraestructuras, sino también de darle forma a estas inversiones para satisfacer las necesidades de los usuarios del transporte y apoyar una economía regional próspera y sostenible que beneficie a todos.

Este plan ayuda a trazar un rumbo en tiempos inciertos y difíciles para seguir avanzando hacia un futuro de transporte más eficiente y sostenible. Pretende ayudar a la región a recuperarse y a responder a los acontecimientos tumultuosos y que alteraron la vida de 2020-2021: la pandemia, el aislamiento social, la justicia racial y las amenazas medioambientales.

Al mismo tiempo, este plan es un plan de continuidad, que lleva a cabo las responsabilidades y los mandatos del NJTPA para garantizar el funcionamiento seguro y eficiente del extenso sistema de transporte de North Jersey, que constituye la base de la economía regional y la calidad de vida.

Este plan cumple con los requisitos federales para las organizaciones de planificación metropolitana como el NJTPA, que deben actualizar los planes de largo alcance cada cuatro años para que la región pueda recibir financiación federal para el transporte. Este requisito refleja la necesidad de que las inversiones en transporte se basen en una evaluación exhaustiva de las necesidades a largo plazo.

El plan fue desarrollado bajo la dirección del Consejo de Administración del NJTPA en estrecha colaboración con los organismos asociados, incluidos las "subregiones" de las ciudades y los condados miembros, el Departamento de Transporte de Nueva Jersey (NJDOT), NJ TRANSIT, la Autoridad Portuaria de Nueva York y Nueva Jersey (PANYNJ), las ocho Asociaciones de Gestión del Transporte (TMA) del estado y el consorcio Together North Jersey (TNJ), entre otros. Esta colaboración cumple los requisitos federales para un proceso de planificación del transporte continuo, cooperativo y completo (3C). Fue guiado por los siete objetivos del NJTPA para el transporte regional:

- Proteger y mejorar los ecosistemas naturales, el entorno construido y la calidad de vida.
- Proporcionar sistemas de transporte asequibles, accesibles y dinámicos que respondan a todos los viajeros actuales y futuros.
- Mantener y aumentar la actividad económica y la competitividad.
- Mejorar la coordinación del sistema, la eficiencia, la seguridad general y la conectividad para las personas y las mercancías en los modos de desplazamiento.
- Mantener en buen estado un sistema de transporte seguro y confiable.
- Crear lugares fantásticos mediante inversiones en transporte seleccionadas que apoyen la coordinación del uso de la tierra con los sistemas de transporte.
- Mejorar la seguridad general del sistema, reduciendo las lesiones graves y las fatalidades de todos los viajeros en todos los modos.

Divulgación Pública

Manteniendo el enfoque de este plan en las personas, se realizaron esfuerzos extraordinarios durante el desarrollo del plan para recoger aportaciones de los residentes de la región y los usuarios del sistema de transporte. Aunque la pandemia hizo que la divulgación pública fuera más difícil, también abrió nuevas oportunidades para los residentes que no pueden ir fácilmente a los eventos físicos.

Más de 3,000 personas enviaron encuestas en línea o participaron en reuniones públicas virtuales, simposios o actividades de divulgación dirigidas a poblaciones desatendidas, incluyendo grupos de discusión y una actividad para niños. Se utilizó una extensa mensajería en las redes sociales para llegar a un amplio público, lo que dio lugar a unas 33,000 interacciones.

NJTPA descubrió que la gente y las organizaciones estaban dispuestas a compartir sus experiencias y puntos de vista, y que sus comentarios eran en gran medida consistentes con los objetivos regionales de NJTPA. Entre las preocupaciones más expresadas:

- El transporte está orientado a la ciudad de Nueva York y a las principales ciudades del norte de Jersey, pero a menudo se queda corto a la hora de satisfacer las necesidades de viaje dentro de las ciudades y pueblos y entre las comunidades menos densamente pobladas.
- La asequibilidad de la vivienda y el transporte son barreras para las oportunidades de muchos.
- La tecnología, como la información de tránsito en tiempo real y la integración de las tarifas, están al alcance de la mano y son fundamentales para mejorar el acceso y la movilidad.
- La gente quiere continuar con el uso flexible de las calles que se experimentó durante la pandemia y que da más espacio público para caminar, montar en bicicleta y socializar en lugar de sólo para los vehículos.
- Las políticas de transporte han discriminado históricamente a las comunidades minoritarias y no han satisfecho sus necesidades.

Contexto

El contexto del Plan 2050 es una región creciente y económicamente dinámica. Las previsiones anticipan que en 2050 se habrán añadido 1 millón de personas y 300,000 puestos de trabajo. Aunque estas previsiones y otras se basan en datos anteriores a la pandemia de COVID-19, este plan parte de la base de que la región recuperará en gran medida los niveles de crecimiento anteriores a la pandemia tras un retroceso de cinco a 10 años. Muchas tendencias anteriores se reafirmarán.

Una de estas tendencias es la atracción de personas, oficinas y actividad económica hacia las zonas urbanas y los centros más densos, que cobró impulso en la recuperación de la Gran Recesión de 2008. Al mismo tiempo, se produjeron algunas tendencias



contrarias, como el hecho de que la generación del milenio empieza a formar una familia y buscar casas en los suburbios, y que el aumento del costo de la vivienda aleja a la gente de los lugares más densos y codiciados.

La pandemia alteró el mercado de la vivienda, con un aumento de la demanda y los precios sobre todo en las zonas periféricas y descensos dispersos en las zonas urbanas. Pero se desconocen las repercusiones a largo plazo. Las zonas suburbanas y rurales podrían atraer el crecimiento de las partes más urbanizadas de la región si las empresas reestructuran sus operaciones en torno al trabajo a distancia a gran escala y reducen la dependencia de las oficinas centrales. La distribución del crecimiento vendrá dada sobre todo por el mercado, pero también por las políticas públicas y las decisiones de inversión. Entre otras tendencias:

- La población de la región seguirá envejeciendo. De 2014 a 2019, la región del NJTPA vio aumentar la proporción de residentes mayores de 54 años del 26 al 29 por ciento.
- Reflejando las tendencias nacionales, la población de la región se compone cada vez más de minorías raciales y étnicas (principalmente asiáticos, negros y latinos). Las minorías son más de la mitad de la población en cinco condados. Estos residentes también dependen más del tránsito para su movilidad diaria, lo que plantea problemas de equidad que se han puesto de manifiesto durante la pandemia. Las minorías también se enfrentan a problemas de movilidad debido al legado de discriminación racial institucional, que este plan reconoce y trata de corregir.
- La pandemia trajo consigo un pronunciado y dramático descenso del empleo. El estado perdió 717,200 puestos de trabajo para abril de 2020, pero recuperó el 54 por ciento (384,500) de los puestos de trabajo que perdió para marzo de 2021, lo que es inferior a la tasa de recuperación nacional del 62 por ciento durante el mismo período.
- Incluso con una renta promedio superior a la media, alrededor de una décima parte de los residentes en la región viven en la pobreza. Los índices de pobreza están altamente relacionados con la raza. Las disparidades de ingresos en Nueva Jersey significan que un gran número de residentes se enfrentan a opciones de vida limitadas. Este plan pretende abordar la desigualdad racial y de ingresos en el sector del transporte.
- Aunque el estado ha sido durante mucho tiempo un centro de distribución de mercancías y bienes para el mercado de consumo del noreste y el Atlántico medio, el crecimiento del comercio electrónico ha impulsado un aumento en el desarrollo de instalaciones de distribución en los últimos años. El comercio electrónico se aceleró durante la pandemia y se espera que siga remodelando la economía y el uso de la tierra de Nueva Jersey. Estas instalaciones deben planificarse y gestionarse para preservar el espacio abierto y limitar el impacto del tráfico.
- La suerte económica de la región sigue estando muy ligada a la de la ciudad de Nueva York y al área metropolitana en general. En los últimos años, el 10 por ciento o más de la población de la región ha viajado a Nueva York. Las inversiones en los túneles del Río Hudson y en el programa Gateway son necesarias para salvaguardar esta crucial interdependencia económica.

A pesar de las incertidumbres sobre el futuro, la región cuenta con activos sustanciales sobre los que reconstruir tras la pandemia y apoyar el progreso económico continuo. Entre ellos se encuentran una fuerza laboral educada, una buena calidad de vida y amplias instalaciones de tránsito y carreteras.

Rendimiento del Sistema

En los últimos años, la avalancha diaria de automóviles, camiones y autobuses que recorren la red de carreteras ha creado graves atascos en algunas localidades, dificultando el comercio y los traslados al trabajo, y provocando una creciente preocupación por la seguridad y el medio ambiente. Si bien el sistema de transporte público ofrece una alternativa conveniente para muchos viajes, la limitación de la financiación ha hecho que tenga dificultades para satisfacer la demanda. Todos los aspectos del sistema de transporte se ven obstaculizados por el envejecimiento de las infraestructuras. Y no todos los segmentos de la población comparten por igual los beneficios del acceso al transporte.

Estos problemas han exigido atención e inversión – \$2 billones o más al año en los últimos años - y este plan analiza mucho más lo que hay que hacer. Sin embargo, a juzgar por el rendimiento del transporte en los últimos años, en general el sistema ha funcionado bien en sus funciones esenciales, apuntalando la dinámica economía de la región y apoyando las vidas y el sustento de los residentes de la región. El sistema de transporte hace posible el crecimiento futuro y el progreso - la "oportunidad" que es un tema central de este plan.

Esta es la primera actualización del plan a largo plazo del NJTPA que incluye un informe sobre el progreso de la región hacia los objetivos de rendimiento exigidos por el gobierno federal. Esta planificación e informes basados en el rendimiento garantizan la responsabilidad y la transparencia y permiten tomar mejores decisiones de inversión. El NJTPA trabaja con el NJDOT y NJ TRANSIT, PANYNJ y las subregiones para analizar los datos y establecer objetivos de rendimiento para la región. Entre los problemas de rendimiento del transporte a los que se enfrenta la región:

- La planificación debe continuar cambiando su enfoque de los vehículos en movimiento a uno de accesibilidad, es decir, usar una variedad de modos para brindar a las personas un acceso conveniente y asequible a los puestos de trabajo, la educación y otras oportunidades. Este enfoque hace un uso eficiente de los recursos, ayuda a proteger el medio ambiente y puede promover la equidad.
- Las comunidades minoritarias y de bajos ingresos se han enfrentado a mayores barreras de accesibilidad, incluyendo el acceso a puestos de trabajo, alimentos saludables, atención médica y educación. Para ayudar a responder a esta prioridad, la equidad se incluye en los criterios utilizados para priorizar los proyectos para su financiación. Además, en otoño de 2020, la Junta del NJTPA adoptó un plan actualizado del Título VI que establece las políticas de derechos civiles y antidiscriminación del NJTPA y guía los esfuerzos de justicia ambiental.
- A principios de 2020, la red manejaba un estimado de 151 millones de millas de viaje de vehículos (VMT). El NJTPA prevé que esta cifra aumente un 11 por ciento hasta los 168 millones de VMT en 2050. Para responder a las demandas futuras en el sistema, la planificación del NJTPA tiene como objetivo priorizar la inversión donde puede moderar la congestión impredecible o extrema o proporcionar alternativas de viaje para permitir a los viajeros evitar los puntos de congestión.
- El sistema regional de transporte de mercancías se enfrenta a retos cada vez mayores, como la congestión en las carreteras, la falta de estacionamiento de camiones y la inadecuada infraestructura ferroviaria en algunos lugares. El sistema debe dar cabida a un volumen creciente de comercio electrónico, que se prevé que aumente a más de 390 millones de paquetes en 2050, un crecimiento de más del 400 por ciento.

- La seguridad de los viajes sigue siendo una de las principales preocupaciones. Los automovilistas son el mayor segmento de usuarios de la carretera que resultan heridos y muertos en colisiones en el estado y la región, pero los peatones siguen siendo los más vulnerables. Los peatones y ciclistas representan alrededor del 9 por ciento de los viajes no cotidianos en la región, pero comprenden más del 30 por ciento de los fallecidos en accidentes. La tasa de mortalidad de peatones de Nueva Jersey es casi el doble del promedio nacional.
- Gran parte de la región -y del país- sigue orientada a acomodar los automóviles como modo principal de viajar. Este plan apoya los esfuerzos -incluida la Gestión de la Demanda de Transporte- para ampliar constantemente las opciones de viaje, en particular el transporte en autobús y ferrocarril y los desplazamientos a pie y en bicicleta, a medida que se presenten oportunidades y mediante inversiones equilibradas en el transporte.
- Para caminar, andar en bicicleta y otros modos de transporte activo, la accesibilidad a menudo depende de una base de calles completas (caminos diseñados para acomodar de manera segura a todos los modos y usuarios) que falta en muchas áreas.
- El envejecimiento de las infraestructuras impone una pesada carga financiera, ya que hasta el 70 por ciento de todos los fondos disponibles se dedican a la reparación y el mantenimiento de las infraestructuras existentes, dejando menos espacio para las mejoras. Las agencias de transporte deben ponerse al día constantemente para mantener el ritmo de las necesidades que se acumulan.

Estos y otros hallazgos del trabajo de planificación basada en el desempeño del NJTPA permiten a la región adaptar mejor los planes y programas para implementar soluciones rentables para apoyar una población en crecimiento y una economía en expansión a largo plazo.

Estrategias

Este plan proporciona un marco para establecer prioridades para soluciones viables y rentables a los complejos desafíos del transporte. Las actividades de planificación del NJTPA se centran principalmente en las primeras etapas de desarrollo del proyecto, donde se exploran los problemas y se identifican las soluciones. En colaboración con sus socios, el NJTPA asigna fondos federales a los proyectos que llegan a la etapa de implementación. Un Índice de Proyectos en la parte posterior del plan enumera las mejoras planificadas a corto y medio plazo, y las que se están estudiando y que podrían realizarse a largo plazo. Entre las estrategias prioritarias identificadas en el Plan 2050:

- Reducir el retraso de las mejoras necesarias en carreteras y puentes y actualizar las instalaciones para satisfacer la creciente demanda y mejorar la seguridad. Las inversiones también deben preparar la infraestructura para los impactos del cambio climático y acomodar los modos de caminar, montar en bicicleta y el tránsito como parte de las calles completas.
- Aumentar la financiación para las necesidades locales, ya que los gobiernos del condado y municipales tienen la responsabilidad de mantener y mejorar la mayor parte total de millas de carreteras de la región y alrededor del 40 por ciento de los puentes, lo que los sobrecarga con costos sustanciales. La financiación futura del plan refleja un mayor apoyo a estas necesidades locales. También es importante el Programa de Entrega de Capital Local del NJTPA a través del cual los condados pueden acceder a fondos federales para reparar o reemplazar puentes y otra

infraestructura. Las prioridades para la inversión local futura incluyen abordar la creciente demanda de viajes, los requisitos de resiliencia y las actualizaciones tecnológicas.

- Reducir los accidentes y garantizar la seguridad de todos los viajeros. Esto debe seguir siendo un enfoque principal en todas las políticas, programas e inversiones. Nueva Jersey adoptó un Plan Estratégico de Seguridad en las Carreteras en 2020 para orientar las inversiones hacia la reducción de lesiones graves y accidentes mortales para todos los modos. Con más personas caminando y montando en bicicleta, se requieren medidas de seguridad renovadas, incluyendo la financiación del NJTPA de proyectos locales de seguridad y el apoyo a la expansión de las campañas de seguridad peatonal de Street Smart NJ.
- Apoyar el transporte activo. Caminar, montar en bicicleta y otros modos de transporte activo experimentaron un crecimiento dramático durante la pandemia. Ayudan a que el sistema de transporte sea más limpio y eficiente y apoyan la salud pública. El plan apoya más senderos para caminar y andar en bicicleta en toda la región, mejoras de infraestructura y conexiones para brindar un mejor acceso a destinos recreativos, laborales, residenciales y otros. Los proyectos viales deben incluir elementos para bicicletas o peatones. Los programas del NJTPA apoyan las regulaciones locales sobre el uso de la tierra que conducen al transporte activo.
- Apoyar y mejorar el extenso sistema de tránsito de North Jersey para ayudar a resolver algunos de los retos de movilidad y medioambientales más difíciles de la región. La finalización de los nuevos túneles ferroviarios bajo el Rio Hudson y el programa Gateway de mayor envergadura, son las principales prioridades de inversión en materia de tránsito.
- Dar prioridad a otras inversiones de transporte, que incluyen: mejorar de la confiabilidad de los servicios de autobús y ferrocarril con la mejora de las instalaciones de mantenimiento, la sustitución oportuna de los vehículos viejos, las medidas de resiliencia y la capacidad ampliada; la adición de servicios más frecuentes para responder y reforzar la demanda cuando sea posible; la ampliación de los servicios de tren de cercanías o de tren ligero de acuerdo con los fondos disponibles cuando sea posible; la creación de sistemas modernos de transporte rápido en autobús y la mejora de la red de servicios que alimentan y conectan con el sistema de transporte, incluidos los autobuses de traslado compartido, camionetas a pedido y los viajes compartidos. También hay que apoyar los ferries y los servicios de autobuses privados.
- Identificar las fuentes de financiación nuevas e innovadoras necesarias para completar las numerosas y necesarias mejoras del tránsito de la región. NJ TRANSIT es el mayor operador de transporte público del país y ha hecho progresos para mejorar su estabilidad financiera en los últimos años, pero sigue teniendo limitaciones financieras.
- Apoyar los servicios de movilidad local, como los sistemas de autobuses locales y del condado, el paratransito Access Link ADA, los traslado compartido de empleo y los transportes de primera milla, todos los cuales son cruciales para proporcionar opciones de viaje para aquellos que no tienen acceso a un automóvil, que no pueden conducir, o que no pueden tomar la transportación regular. El NJTPA seguirá apoyando y financiando las ocho TMA que prestan servicio al estado, las cuales desempeñan un papel crucial en la colaboración con los empresarios y en la evaluación de las necesidades locales para integrar la transportación a las comunidades y las economías locales.
- Ayudar a los municipios a capitalizar sus instalaciones de tránsito para crear un Desarrollo Orientado al Tránsito (TOD) a través de los programas del NJTPA y la coordinación con NJ TRANSIT y TNJ. El TOD apoya el servicio de autobús y ferrocarril conveniente y unas calles

completas y transitables. Estos esfuerzos se extienden a la creación de nuevos barrios de uso mixto en las zonas suburbanas, pueblos rurales y sitios de reurbanización - antiguas oficinas, centros comerciales y zonas industriales. Mejorar el estacionamiento cerca de los centros de tránsito y los lotes de estacionamiento y transporte es importante para apoyar el acceso a la transportación suburbana y rural.

- Aprovechar la tecnología de transporte que puede hacer que el sistema de transporte sea más seguro y eficiente. Las tecnologías emergentes, como los vehículos conectados y automatizados, prometen beneficios aún más espectaculares durante la vigencia de este plan. Pero el NJTPA y otras agencias deben orientar cómo estas nuevas tecnologías se integran en la red de transporte y garantizar que se apliquen de manera equitativa y respondan a las necesidades de movilidad. Las prioridades a corto plazo incluyen señales de tráfico adaptables y otras aplicaciones del Sistema de transporte inteligente (ITS). De acuerdo con los temas de este plan, las actividades de planificación de la NJTPA buscan garantizar que la implementación de la tecnología se centre en las personas, ayudando a abordar las necesidades genuinas de la comunidad y ofreciendo beneficios sociales.
- Responder al crecimiento continuo de la carga a través del puerto, la carga aérea, las instalaciones ferroviarias y los centros de distribución de la región. El creciente sector del transporte de mercancías presenta importantes oportunidades económicas. Las prioridades para el sector del transporte de mercancías incluyen: proporcionar suficientes y seguras áreas de descanso para camiones; mejorar las conexiones terrestres por carreteras y ferrocarriles con terminales e instalaciones marítimas; expandir el movimiento de carga por agua en las “carreteras marítimas” designadas o mediante el transporte marítimo de corta distancia; y mejorar la infraestructura ferroviaria para apoyar las normas nacionales; entre otras medidas. Se necesitan prácticas para integrar eficazmente estas operaciones con otros usos de la tierra y comunidades, particularmente en ubicaciones totalmente nuevas.

Medio Ambiente

Nueva Jersey es el estado más densamente poblado del país, y North Jersey incluye los condados más densamente poblados del estado. Aun así, gran parte de la región está sin desarrollar, con grandes extensiones de espacios abiertos, incluyendo bosques y áreas preservadas, parques, pantanos y tierras de cultivo. Este plan reconoce la importancia de proteger los espacios abiertos y mejorar la calidad del medio ambiente. El capítulo medioambiental del plan reconoce que un transporte bien planificado puede integrarse en el medio ambiente con un impacto manejable. Es especialmente importante:

- **El cambio climático:** El norte de Jersey es particularmente vulnerable a los impactos del cambio climático debido a su densa población y su extensa costa y vías fluviales. La NJTPA utilizará sus programas para ayudar a reducir los gases de efecto invernadero generados por el sector del transporte y para adaptar las infraestructuras a los impactos climáticos. Esto incluye el apoyo a las iniciativas y políticas estatales sobre el cambio climático, que exigen una reducción del 80 por ciento de los gases de efecto invernadero para 2050. Entre otras medidas, el plan pide que se apoye la electrificación de los vehículos, el tránsito con bajas emisiones de carbono y las opciones para caminar y montar en bicicleta; que se financien estudios para abordar la

vulnerabilidad de las infraestructuras de transporte al cambio climático; y que se asignen fondos federales a proyectos de aire limpio.

- **Aire limpio:** La NJTPA es responsable de promover políticas y proyectos de transporte que ayuden a mejorar la calidad del aire. Para tratar la calidad del aire y el mantenimiento, el NJTPA es requerida a demostrar conformidad con los compromisos de calidad del aire del estado para proyectos en este plan y en el Programa de Mejora de Transporte. Además, la NJTPA apoya el progreso continuo de la calidad del aire a través de sus programas que utilizan fondos federales de Mitigación de la Congestión de la Calidad del Aire (CMAQ), incluyendo el apoyo a una variedad de Medidas de Aire Limpio en el Transporte, tales como sistemas de señales de tráfico adaptables y equipos de construcción diésel todoterreno menos contaminantes, motores de ferry y vehículos eléctricos e infraestructura. La financiación de la CMAQ también se destina a apoyar las opciones de movilidad local, como las camionetas de traslado compartido operadas por las TMA y los condados.
- **Mitigación Medioambiental:** Los programas de planificación y desarrollo de proyectos de la NJTPA están diseñados para abordar los impactos que los proyectos de transporte pueden tener en los entornos humanos y naturales. Equipos multidisciplinarios de las subregiones, el NJTPA y el NJDOT trabajan juntos en el desarrollo de proyectos con el objetivo de evitar los impactos y minimizar y/o mitigar los impactos que se producen. Esto incluye la mitigación de los impactos sobre el agua y otras características naturales, y los recursos culturales e históricos. La planificación del NJTPA también busca preservar los espacios abiertos, proteger los acuíferos y salvaguardar el hábitat de la fauna.

Elemento Financiero

Guiado por los objetivos de larga duración del NJTPA para la región, este plan presenta una visión equilibrada para la inversión en el sistema de transporte hasta el año 2050. Las proyecciones preparadas para el elemento financiero de este plan contemplan una completa recuperación económica de los profundos impactos de la pandemia durante los próximos cinco a diez años.

A largo plazo, se proyecta que la región vuelva a crecer a un ritmo del 2.3 por ciento anual, en línea con las tasas anteriores a la pandemia. Aunque se necesitarán nuevos métodos de financiamiento del transporte -que incluyen recuperar los ingresos del impuesto sobre el combustible perdidos por la electrificación de los vehículos- este plan prevé un promedio de \$4.25 billones en año de gasto (YOE) disponibles anualmente para las necesidades de transporte actuales y futuras, incluida la expansión estratégica del sistema. Esto supone un total de algo más de \$123 billones durante la vigencia del plan. Si se puede obtener fondos adicionales, la región podría cumplir con un enfoque más ambicioso para mejorar el transporte regional con una inversión de \$5 billones al año.

El Plan 2050 proporciona a North Jersey una base que permitirá a la región afrontar con flexibilidad los retos y oportunidades que se le avecinan. Al guiar estos esfuerzos, este ambicioso plan reconoce que el mantenimiento y la mejora del sistema de transporte, la satisfacción de las necesidades de las personas, la mejora de las oportunidades y la adaptación al cambio es nuestro camino hacia 2050.