South Jersey Transportation Planning Organization

DEL PLAN DE TRANSPORTE REGIONAL (RTP)

RESUMEN EJECUTIVO

WWW.SJTPO.ORG/RTP

English
If you wish to request this publication in a language other than English or wish to contact SJTPO for language assistance related to our efforts, please email languageaccess@sjtpo.org or call (856) 794-1941.

Arabic
للحصول على مساعدة لغوية متعلقة بجهودنا، يرجى إرسال بريد إلكتروني إلى SJTPO تنبيه: إذا كنت ترغب في طلب هذه النشرة بلغة غير الإنجليزية أو ترغب في التواصل مع languageaccess@sjtpo.org (856) 794-1941 أو الاتصال على الرقم.

Bengali
আপনি যদি এই প্রকাশনাটি ইংরেজি ব্যতীত অন্য কোনো ভাষায় পেতে চান অথবা আমাদের কার্যক্রম সংক্রান্ত ভাষা সহায়তার জন্য SJTPO-এর সাথে যোগাযোগ করতে চান, তবে অনুগ্রহ করে languageaccess@sjtpo.org ঠিকানায় ইমেল করুন অথবা (856) 794-1941নম্বরে কল করুন।

Gujarati
જો તમે આ પ્રકાશન અંગ્રેજી સિવાયની અન્ય ભાષામાં મેળવવા માંગતા હોવ અથવા અમારા પ્રયત્નો સંબંધિત ભાષાકીય સહાય માટે SJTPOનો સંપર્ક કરવા માંગતા હોવ, તો કૃપા કરીને languageaccess@sjtpo.org પર ઇમેઇલ કરો અથવા (856) 794-1941 પર કૉલ કરો.

Haitian Creole
Si ou ta renmen mande piblikasyon sa a nan yon lòt lang apa anglè, oswa si ou ta renmen kontakte SJTPO pou asistans nan lang konsènan efò nou yo, tanpri voye yon imèl bay l languageaccess@sjtpo.org oswa rele (856) 794-1941.

Hindi
Iयदि आप अंग्रेज़ी के सिवाए किसी अन्य भाषा में इस प्रकाशन का अनुरोध करना चाहते हैं या हमारे प्रयासों से संबंधित भाषा सहायता के लिए SJTPO से संपर्क करना चाहते हैं, तो कृपया languageaccess@sjtpo.org को मेल करें या (856) 794-1941पर कॉल करें।

Korean
이 출판물을 영어가 아닌 다른 언어로 요청하거나 SJTPO에 문의하여 저희의 노력과 관련된 언어 지원을 받으시려면 이메일 (languageaccess@sjtpo.org) 또는 (856) 794-1941로 전화해 주세요.

Nepali
Iतपाईं यो प्रकाशन अङ्ग्रेजी बाहेकका भाषामा प्राप्त गर्न चाहनुहुन्छ वा हाम्रो अभियानसँग सम्बन्धित भाषिक सहायता प्राप्त गर्न SJTPO लाई सम्पर्क गर्न चाहनुहुन्छ भने, कृपया languageaccess@sjtpo.org मा इमेल गर्नुहोस् वा (856) 794-1941 मा फोन गर्नुहोस्।.

Portuguese
Si desea solicitar esta publicación en un idioma distinto al inglés o desea comunicarse con SJTPO para solicitar asistencia con el idioma en relación con nuestras iniciativas, envíe un correo electrónico a languageaccess@sjtpo.org o llame al (856) 794-1941.

Punjabi
ਜੇਕਰ ਤੁਸੀਂ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ ਲਈ ਬੇਨਤੀ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹੋ ਜਾਂ ਸਾਡੇ ਯਤਨਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਭਾਸ਼ਾ ਸਹਾਇਤਾ ਲਈ SJTPO ਨਾਲ ਸੰਪਰਕ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਕਿਰਪਾ ਕਰਕੇ languageaccess@sjtpo.org 'ਤੇ ਈਮੇਲ ਕਰੋ ਜਾਂ (856) 794-1941 'ਤੇ ਕਾਲ ਕਰੋ।.

Simplified Chinese
I如果您需要本资料的其他语言版本（非英语），或在与 SJTPO 沟通时需要语言支持，请发送邮件至 languageaccess@sjtpo.org 或拨打电话 (856) 794-1941。

Spanish
ISi desea solicitar esta publicación en un idioma distinto al inglés o desea comunicarse con SJTPO para solicitar asistencia con el idioma en relación con nuestras iniciativas, envíe un correo electrónico a languageaccess@sjtpo.org o llame al (856) 794-1941.

Traditional Chinese
如您希望取得本出版物的其他語言版本（非英語），或需要就我們的相關工作獲得語言協助，請傳送電子郵件至 languageaccess@sjtpo.org，或致電 (856) 794-1941 聯絡 SJTPO。

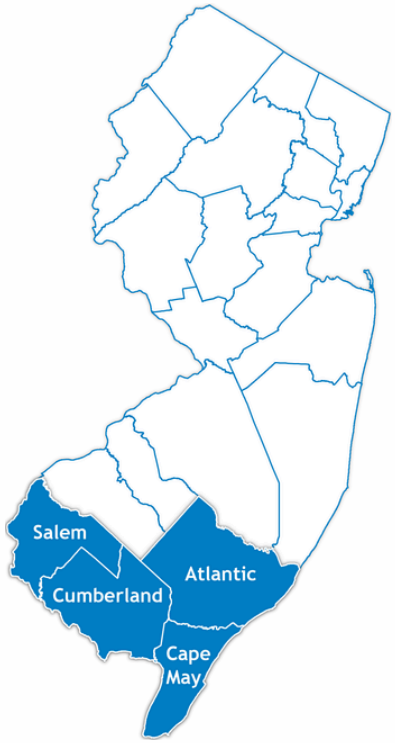
Urdu
SJTPO سے رابطہ توجہ دیں: اگر آپ اس اشاعت کی درخواست انگریزی کے علاوہ کسی اور زبان میں کرنا چاہتے/چاہتی ہیں یا ہماری کوششوں سے متعلق لسانی اعانت کے لیے languageaccess@sjtpo.org پر ای میل کریں یا (856) 794-1941 پر کال کریں۔ کرنا چاہتے/چاہتی ہیں تو، براہ کرم

Vientamese
Nếu quý vị muốn yêu cầu ấn phẩm này bằng ngôn ngữ ngoài tiếng Anh hoặc muốn liên hệ với SJTPO để được hỗ trợ ngôn ngữ liên quan đến nỗ lực của chúng tôi, xin vui lòng gửi email đến languageaccess@sjtpo.org hoặc gọi (856) 794-1941.

South Jersey Transportation Planning Organization

WWW.SJTPO.ORG

Sa SJTPO es la Organización de Planificación Metropolitana (Metropolitan Planning Organization, MPO) reconocida a nivel federal para la región sur de New Jersey, la cual presta servicios a los condados de Atlantic, Cape May, Cumberland y Salem. Bajo la ley federal, se debe formar una MPO para cualquier área urbanizada (Urbanized Area, UZA) con una población mayor de 50.000, lo cual permite que la MPO lleve a cabo la planificación del transporte y la toma de decisiones para la o las UZA. Formada en 1993, la SJTPO reemplazó a tres pequeñas MPO existentes e incorporó áreas que no habían sido atendidas previamente. Dicha formación proporcionó un enfoque regional más sólido para resolver los problemas de transporte y trajo nuevas oportunidades al sur de Nueva Jersey. La SJTPO es vital para la región, ya que la MPO sirve de recurso técnico, facilita el acceso a la financiación y trabaja para brindar un enfoque regional para abordar la planificación de transporte y las cuestiones de ingeniería.



Cuatro condados, una misión:
crear un sistema de transporte, basado en la colaboración regional que transporte a las personas y los bienes de una manera segura y eficiente, incluyendo todas las modalidades y usuarios.

Cumplimiento del Título VI / la 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, y las órdenes judiciales de antidiscriminación afines en todos los programas y las actividades. El sitio web de la SJTPO, www.sjtpo.org, puede ser traducido a varios idiomas. Si se solicita, las publicaciones y otros documentos públicos se pueden facilitar 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. La SJTPO trabajará para acomodar todas las solicitudes razonables de traducción, interpretación o servicios auxiliares, pero alienta a que las solicitudes se hagan por lo menos siete días antes de las reuniones públicas para asegurar que la SJTPO pueda asegurar la disponibilidad de los servicios solicitados. Otras solicitudes de traducción, como las asociadas a documentos más grandes, se proporcionarán lo antes posible y podrían tardar hasta tres semanas. Las solicitudes se envían por correo electrónico a languageaccess@sjtpo.org o se pueden hacer al (856) 794-1941. Toda persona que crea que haya sido agraviada por una práctica discriminatoria e ilegal por parte de la SJTPO en virtud del Título VI tiene derecho a presentar una denuncia formal. Dicha denuncia debe realizarse por escrito y presentarse ante el gerente de cumplimiento del Título VI de la SJTPO y la agencia estatal o federal correspondiente dentro de los 180 días posteriores al supuesto hecho discriminatorio. Para obtener más información sobre el programa del Título VI de la SJTPO o conseguir el formulario de denuncia del Título VI, ingrese a: www.sjtpo.org/TitleVI, llame al (856) 794-1941, o envíe un correo electrónico a TitleVI@sjtpo.org.

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.

SJTPO y el Plan Regional de Transporte

La Organización de Planificación del Transporte del Sur de Nueva Jersey (SJTPO) es la Organización de Planificación Metropolitana (MPO) del sur de Nueva Jersey. Las MPO son obligatorias en zonas urbanizadas con una población de 50.000 o más habitantes y garantizan que los gastos actuales y futuros de fondos gubernamentales para proyectos y programas de transporte se basen en un proceso de planificación continuo, cooperativo e integral (las "3-C" por sus siglas en inglés). Fundada en 1993, la SJTPO reemplazó tres MPO más pequeñas, y a la vez incorporó otras áreas que anteriormente no contaban con servicio. Abarcando los condados de Atlantic, Cape May, Cumberland y Salem, la SJTPO sirve como recurso técnico, da acceso a financiación y trabaja para ofrecer un enfoque regional para atender cuestiones de planificación e ingeniería del transporte. Más información sobre la SJTPO en www.sjtpo.org/about.

Forward 2050 es el plan a largo plazo de la SJTPO, requerido por el gobierno federal, que guía las decisiones de inversión en la red de transporte de la región. El RTP (Plan Regional de Transporte) se actualiza cada cuatro años.

Forward 2050 guía cómo se invertirán más de $1.37 mil millones**[1] en fondos federales para el transporte en proyectos regionales de la SJTPO durante los próximos 25 años. Una parte significativa de este dinero se asignará a proyectos que preserven el sistema y garanticen su operación continua. Esto se debe a la necesidad de un mantenimiento extensivo del sistema, a las estrictas restricciones fiscales y a las estrictas regulaciones ambientales que dificultan la expansión del sistema. Aunque los municipios y el estado financian una parte significativa de los proyectos de mejora del transporte en toda la región de la SJTPO, los fondos federales constituyen un componente mayor del paquete de financiación general. Sin un RTP establecido, la región no recibiría los fondos federales de transporte necesarios para mantener su red de transporte.

La visión general que guía a Forward 2050 es:

> *Un sistema de transporte basado en la colaboración regional que traslada personas y mercancías de forma segura y eficiente, incluyendo todos los modos y usuarios*

La visión representa el resultado final que la SJTPO y sus socios contemplan para el sistema de transporte en 2050.

Objetivos y estrategias

Tras la visión hay una serie de 10 objetivos. Los objetivos son una serie de declaraciones generales que contribuirán a lograr la visión. Cada objetivo de la SJTPO se basa en los Factores de Planificación Metropolitana, como se describe en la Ley de Inversión en Infraestructura y Empleos (IIJA), la ley federal de transporte vigente que rige la planificación metropolitana a nivel nacional. Cada uno de los 10 objetivos de la SJTPO se basa en estrategias, que son acciones que la SJTPO podría implementar para lograr sus objetivos. Las estrategias para Forward 2050 se desarrollaron inicialmente para el

[1] **La financiación total del proyecto (originalmente $866M) se calculó como la suma de todos los proyectos del ciclo TIP y los proyectos financiados por RTP (Tablas 26, 27 y 28 en Forward 2050). La nueva financiación total del proyecto (S1.37mM) se calculó utilizando la suma de todos los proyectos regionales del 2.° ciclo TIP y los proyectos financiados por RTP en las tablas 27 y 28 del RTP modificado.

RTP 2050 y se desarrollaron en colaboración con el Comité Asesor Técnico (TAC) y el público. Los 10 objetivos y las estrategias que los acompañan se presentan a continuación.

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

a. **Promover el tránsito para los desfavorecidos en el transporte**
b. **Evaluar el servicio de tránsito**
c. **Incluir a todos los usuarios en los proyectos**
d. **Promover alternativas de transporte**
e. **Mejorar las rutas de camiones**
f. **Promover nuevas conexiones entre los modos de viaje**
g. **Garantizar que los proyectos tengan beneficios y cargas equitativos**
h. **Incluir a todos los usuarios**
i. **Reducir las barreras al acceso al trabajo**

2. Mitigar la congestión del tráfico y promover la operación eficiente del sistema

a. **Mejorar la respuesta a incidentes**
b. **Promover alternativas de transporte**
c. **Promover la tecnología en el transporte**
d. **Medir el impacto de los proyectos en la congestión**
e. **Desarrollar proyectos de congestión y calidad del aire**
f. **Identificar lugares congestionados**
g. **Incluir a todos los usuarios en los proyectos**

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

a. **Priorizar el mantenimiento del sistema**
b. **Mejorar las condiciones del pavimento**
c. **Priorizar las mayores necesidades**
d. **Incorporar contramedidas de seguridad probadas**

4. Apoyar la economía regional

a. **Mejorar las rutas de camiones**
b. **Infraestructura que apoya a los negocios**
c. **Ampliar el papel de las empresas en el proceso de MPO**
d. **Promover nuevas conexiones entre modos de viaje**
e. **Reducir las barreras al acceso al trabajo**
f. **Proyectos que apoyan la economía**
g. **Proyectos que aumentan el turismo**

5. Mejorar la resiliencia y confiabilidad de la infraestructura de transporte, particularmente en la costa del Atlántico y de la Bahía de Delaware

a. **Atender la vulnerabilidad del transporte**
b. **Priorizar los proyectos de evacuación**
c. **Planes de preparación para emergencias**
d. **Educación para preparación ante emergencias**
e. **Asociaciones para la resiliencia**
f. **Apoyar la financiación de la resiliencia**
g. **Educación para la resiliencia**
h. **Gestión de aguas pluviales**

6. Aumentar y mejorar las oportunidades de viajes y turismo

a. **Reducir la congestión/retraso en verano**
b. **Promover South Jersey Trails**
c. **Proyectos que apoyan la economía**
d. **Proyectos que aumentan el turismo**
e. **Identificar lugares congestionados**

7. Mejorar la seguridad del transporte

a. **Promover y adelantar proyectos de seguridad, incluidas contramedidas**
b. **Seguridad en todos los proyectos**
c. **Proyectos de seguridad para ciclistas y peatones**
d. **Reducir barreras a la seguridad**
e. **Alinear la seguridad con las prioridades estatales**
f. **Difusión y educación sobre seguridad**
g. **Ninguna muerte en la carretera es aceptable**

8. Mejorar la integración y conectividad del sistema de transporte

a. **Promover el tránsito para los desfavorecidos en el transporte**
b. **Evaluar el servicio de tránsito**
c. **Incluir a todos los usuarios en los proyectos**
d. **Promover nuevas conexiones entre los modos de viaje**
e. **Evaluar las conexiones entre los modos de viaje**
f. **Desarrollo orientado al tránsito**
g. **Apoyar proyectos de conectividad**
h. **Promover South Jersey Trails**

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

a. **Fortalecer la colaboración con las agencias de recursos**
b. **Promover alternativas de transporte**
c. **Educar al público sobre impactos ambientales**
d. **Promover proyectos que reduzcan las emisiones**
e. **Incorporar el uso del suelo en el transporte**
f. **Desarrollo orientado al tránsito**

10. Mejorar la seguridad

a. **Mejorar la respuesta a incidentes**
b. **Priorizar los proyectos de evacuación**
c. **Planes de preparación para emergencias**
d. **Educación para preparación ante emergencias**
e. **Promover la planificación de la seguridad**

Problemas críticos

Durante muchos años, han surgido varios problemas recurrentes en el proceso de planificación del transporte de la SJTPO. Estos problemas dificultan que la SJTPO ayude a sus jurisdicciones asociadas a adelantar proyectos. Los problemas críticos son los siguientes:

1. Desequilibrio de financiación

La cantidad de fondos para transporte asignados a las jurisdicciones de la región de la SJTPO no es proporcional a su población, a la población ajustada estacionalmente, a las millas recorridas por vehículo, al millaje vial ni al número de personas en la pobreza. La SJTPO examinó cinco métricas diferentes (población, población ajustada por la afluencia de visitantes y residentes estacionales, millas recorridas por vehículo, millas (línea central) de carretera y porcentaje

de población en la pobreza) y halló que la SJTPO no recibe una proporción de los fondos para transporte proporcional a estos indicadores.

Cómo trabajará la SJTPO para ayudar

- Trabajar para promover la concienciación sobre el tema entre el público y los funcionarios electos
- Trabajar con socios para enfocar las discusiones en fórmulas de financiación más equitativas en Nueva Jersey
- Trabajar con socios nacionales para garantizar que haya conversaciones enfocadas en la necesidad de una mayor equidad en la financiación para las zonas rurales
- Trabajar para fusionar las conversaciones sobre financiación de carreteras y tránsito, de modo que se consideren todas las necesidades de viaje

2. Proyectos importantes

A pesar de la gran cantidad de ingresos estatales generados por las áreas costeras en los condados de Atlantic y Cape May, las localidades enfrentan un desafío significativo para avanzar con importantes inversiones en infraestructura orientadas a la costa y, a menudo, quedan asumiendo los costos totales de estas mejoras.

La costa de Nueva Jersey aporta un enorme beneficio económico a la región de la SJTPO, en forma de ingresos por impuestos locales a la propiedad, empleo y mayor inversión externa. Sin embargo, esta actividad económica tiene un costo. Entre otros costos, la infraestructura necesaria para dar acceso a estos millones de usuarios supone una gran carga para los gobiernos locales. Además, debido a la naturaleza única de muchas de estas comunidades costeras, en particular las ubicadas en islas barrera, muchas de las soluciones de infraestructura superan con creces el costo de las soluciones de infraestructura típicas. Por ejemplo, los puentes que conectan la tierra firme con las islas barrera deben cruzar canales muy anchos y lo hacen en entornos ecológicamente sensibles, como humedales.

Cómo trabajará la SJTPO para ayudar

- Trabajar para promover la concienciación sobre el tema entre el público y los funcionarios electos
- Trabajar con socios para identificar oportunidades de financiación para megaproyectos
- Trabajar para cuantificar mejor los ingresos generados en las comunidades costeras y comunicarlos de manera eficaz al público y a los funcionarios electos.

3. Acceso desigual

En comparación con el resto del estado, las comunidades vulnerables de la región SJTPO suelen tener acceso limitado a la movilidad para sus necesidades diarias y enfrentan grandes desafíos para mejorarla. Es igualmente importante destacar que la región SJTPO, que abarca los condados de Atlantic, Cape May, Cumberland y Salem, es una región desfavorecida en comparación con el resto del estado, con barreras significativas a la movilidad. Hay una notable falta de transporte público, especialmente en comparación con el resto del estado. Además, los ingresos generales son más bajos, incluso en relación con el costo de la vida; el acceso es limitado; las muertes por accidentes de tránsito son más numerosas; las tasas de pobreza son más altas; el nivel educativo es menor; los problemas sociales asociados con la pobreza son más pronunciados; los problemas de

salud son peores; y, en última instancia, la esperanza de vida es más corta.

Cómo trabajará la SJTPO para ayudar

- Trabajar para promover la concienciación sobre el tema entre el público y los funcionarios electos
- Trabajar con socios para eliminar barreras y/o brindar asistencia cuando eso no sea posible
- Trabajar con NJ TRANSIT para identificar las preocupaciones sobre el tránsito e incorporar mejor la equidad en las decisiones de servicio

4. Carga regulatoria

Las regulaciones ambientales, especialmente en los Pinelands, suelen ser desproporcionadas a los impactos de los proyectos, lo que dificulta el avance de proyectos de bajo impacto que mejoren la seguridad y la calidad de vida. La región de SJTPO cae en gran medida en una de dos áreas regulatorias ambientales muy importantes: la Ley de Revisión de Instalaciones de Pinelands y Áreas Costeras (CAFRA) de 1973. El área de Pinelands es un mosaico de un millón de acres de bosques, granjas y pueblos que se extiende sobre billones de galones de agua. La CAFRA es administrada por el Departamento de Protección Ambiental de Nueva Jersey (NJDEP) y abarca el desarrollo costero, los humedales de agua dulce, los humedales costeros, las zonas de riesgo de inundación y las zonas de marea que se extienden desde el condado de Middlesex hasta las zonas costeras del condado de Salem. Si bien estas estrictas regulaciones ambientales hacen de la región de SJTPO un lugar atractivo para vivir y trabajar, generan muchos costos y cargas adicionales para los municipios y condados de la zona, lo que dificulta el avance de los proyectos de transporte.

Cómo trabajará la SJTPO para ayudar

- Trabajar para promover la concienciación sobre el tema entre el público y los funcionarios electos
- Convocar una reunión de jurisdicciones de Pinelands para discutir problemas y soluciones sensatas.

5. Infraestructura en riesgo

El aumento del nivel del mar, la mayor severidad de las tormentas y el aumento de las precipitaciones ponen en riesgo significativo la infraestructura obsoleta y ya sobrecargada de la región SJTPO. La mayoría de los científicos e investigadores creen que es probable que la intensidad y frecuencia promedio de las tormentas, en cuanto a velocidad máxima del viento y precipitaciones, aumente, lo que se teme que cause más inundaciones. Aunque muchas subregiones de la SJTPO han implementado medidas de adaptación eficaces, como proteger las costas con mamparos o muros de revestimiento, estas medidas son costosas y muy reguladas, lo que dificulta la posibilidad de abordar estos problemas de forma proactiva.

Cómo trabajará la SJTPO para ayudar

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

Adiciones a Forward 2050

Como parte del desarrollo de Forward 2050, se incorporaron varios elementos nuevos que no formaban parte de los RTP anteriores. Estos son:

- Solicitud de subregiones para proyectos RTP
- Puntuación de proyectos RTP, usando criterios de evaluación de proyectos RTP adoptados recientemente
- Asignación de proyectos RTP a un fondo y año específico

Estos se describen en más detalle a continuación:

Solicitud de subregiones para proyectos RTP

Aunque la solicitud de proyectos ha sido una parte habitual del proceso de preparación del TIP, no ha sido una parte habitual del proceso de desarrollo del RTP de la SJTPO, salvo la solicitud de "Necesidades Críticas". La convocatoria de proyectos se emitió en la primavera de 2024 a las subregiones, el Departamento de Transporte de Nueva Jersey (NJDOT) y el Departamento de Transporte de Nueva Jersey (NJ TRANSIT). Se solicitó a las subregiones que proporcionaran la mayor cantidad de información posible sobre sus proyectos.

El personal de la SJTPO recibió más de 100 proyectos como parte de su convocatoria. En dependencia de la fecha prevista de finalización, los proyectos se dividieron en los años 1 a 10 (correspondientes a los años calendario 2025-2034) y los años 11 en adelante (correspondientes a los años calendario 2035-2050).

Una vez divididos los proyectos en Años 1 a 10 y Años 11 en adelante, se evaluaron y calificaron usando una versión ligeramente modificada del proceso de Evaluación de Proyectos existente de la SJTPO. El proceso fue llevado a cabo principalmente por el personal de la SJTPO, con la participación y supervisión del TAC y la Junta de Políticas.

Proceso de evaluación del proyecto

Una vez recibidos los proyectos de las subregiones, el personal de la SJTPO los calificó usando los Criterios de Evaluación de Proyectos y el Proceso de Calificación, recién actualizados, de la SJTPO. Este proceso holístico prioriza los proyectos que ayudarán a la región a cumplir los objetivos de Forward 2050, así como sus metas basadas en el desempeño. El proceso de evaluación de proyectos del RTP se basó en el proceso de evaluación de proyectos del TIP existente. El proceso consta de dos elementos fundamentales: un Proceso de Preevaluación, que determina si hay formas razonables de mejorar los proyectos a medida que se presentan, y un Proceso de Calificación, que evalúa a los candidatos a proyectos finales para determinar cuáles proyectos serán financiados. El proceso de calificación se dividió en un proceso que evaluó los proyectos programados para abrirse al tráfico en los años 1 a 10 (años calendario 2025-2034) y en los años 11 en adelante (lo que se traduce en los años calendario 2035-2050). Si bien el proceso será llevado a cabo principalmente por el personal de la SJTPO, contó con la participación y supervisión del TAC y la Junta de Políticas.

Para Forward 2050, se hicieron algunos cambios leves en cada uno de los dos procesos de calificación, como se resume a continuación:

Los principales criterios de evaluación con los que se calificaron los proyectos de los años 1 a 10 fueron:

- **Contribuciones a los objetivos de planificación basados en el desempeño:** La puntuación para este criterio se basó en si el proyecto mejorará la congestión del tráfico, el estado del

pavimento o de los puentes, el movimiento de carga, las muertes y las lesiones graves, y las emisiones de fuentes móviles en la carretera.

- **Avances en las áreas de énfasis de las iniciativas de planificación de la SJTPO:** Este criterio se centró en qué tan bien el proyecto avanza en las áreas de énfasis de las iniciativas de planificación de SJTPO, incluidas la resiliencia, el turismo, las calles completas y las rutas de evacuación.
- **Impacto del proyecto:** Este criterio se enfocó en la duración del proyecto (que normalmente se aplicaba sólo a proyectos de carreteras o de senderos para bicicletas y peatones), así como en el volumen del corredor.
- **Rentabilidad:** se calculó determinando una relación costo-beneficio y comparándola con la de todos los demás proyectos.

Para los proyectos previstos para los años posteriores (años 11 y posteriores), se utilizó un proceso de calificación simplificado. Se evaluó cómo el proyecto "Contribuye a los Objetivos de Planificación Basados en el Rendimiento" y los "Avances en las Áreas de Énfasis de las Iniciativas de Planificación de la SJTPO", pero se excluyeron el Impacto del Proyecto y los Criterios de Rentabilidad. La razón detrás de este proceso de calificación menos elaborado es que hay más información limitada disponible y, dada la naturaleza a largo plazo de estos proyectos y sus etapas de desarrollo, resulta difícil determinar sus impactos específicos en estas áreas en esta etapa.

La Junta de Políticas de la SJTPO aprobó este proceso modificado de puntuación de proyectos para proyectos RTP y TIP el 22 de julio de 2024.

Financiación

Hay dos ciclos de financiación TIP para cada RTP. Al momento de la adopción inicial del RTP, en enero de 2025, sólo se incluyó el primer TIP del FFY 2024-2033 según lo aprobado en septiembre de 2023. Incluyendo el primer TIP, Forward 2050 guio inversiones en transporte por más de $866 millones*[2] durante los siguientes 25 años. Además de los proyectos "financiados", Forward 2050 incluyó casi $1.0 mil millones en proyectos RTP no financiados que no se pudieron financiar, sea porque eran demasiado costosos o porque no se podían financiar con programas bajo los cuales SJTPO tiene discrecionalidad. También incluye más de $1.64 mil millones en proyectos con necesidades críticas "no financiados", los cuales son proyectos considerados críticos por sus patrocinadores respectivos para la seguridad u otros motivos imperiosos. Desde entonces, Forward 2050 se ha corregido para reflejar la incorporación del segundo TIP de FFY 2026-2035. Como tal, el financiamiento de inversiones en transporte se ha actualizado a $1.37 mil millones**[3]. Adicionalmente, no se pudieron financiar casi $2.18 mil millones en proyectos RTP no financiados y hay $1.49 mil millones en proyectos con necesidades críticas "no financiados". Como viene ocurriendo desde hace tiempo, las necesidades superan con creces los fondos disponibles. Además, la mayoría de los proyectos en la región de la SJTPO se enmarcan en la Preservación y Mantenimiento del Sistema, en lugar de la Expansión. Si bien los proyectos de expansión del sistema o de mejora de la capacidad son una posible solución a algunos de los problemas del sistema actual, como la congestión, la mayoría de los fondos

[2] *La financiación del proyecto original de $866M sólo incluía el 1er ciclo TIP cuando el plan se adoptó originalmente

[3] **La financiación total del proyecto (originalmente $866M) se calculó como la suma de todos los proyectos del 1er ciclo TIP y proyectos financiados por RTP (Tablas 26, 27 y 28 en Forward 2050). La nueva financiación total del proyecto (S1.37mM) se calculó utilizando la suma de todos los proyectos regionales del 2.° ciclo TIP y proyectos financiados por RTP actualizados en las tablas 27 y 28 del RTP modificado.

comprometidos en Forward 2050 se asignan a proyectos de preservación del sistema y de las carreteras. Aunque no son tan llamativos como una nueva autopista o línea de tránsito ferroviario, estos proyectos de Preservación del Sistema, que incluyen repavimentación de carreteras, drenaje y mantenimiento de capital, son cruciales para mantener 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 solo tiene discreción sobre unos pocos. Estos programas son:

- **Mitigación de la Congestión y Calidad del Aire (CMAQ):** Este programa financia proyectos que mejoran la calidad del aire y/o alivian la congestión sin agregar nueva capacidad vial.
- **Seguridad:** Esto incluye trabajos diseñados para aumentar la seguridad del público viajero en la red de carreteras existente. Las categorías de programas en esta clasificación incluyen mejoras de seguridad, gestión de la seguridad y mantenimiento de capital para la seguridad.
- **Programa de Subvenciones en Bloque para el Transporte de Superficie (STBGP-SJTPO):** Esta es una categoría de financiación de ayuda federal para el NJDOT y NJ TRANSIT. Los fondos del STBGP pueden usarse en proyectos de carreteras, puentes, proyectos de capital para transporte, programas de planificación e investigación, y otros tipos de proyectos elegibles. Los fondos del STBGP se subasignan a las zonas de Nueva Jersey según su proporción con la población del estado.
- **Alternativas de transporte (TA) reservadas:** Este programa financia proyectos como instalaciones para peatones y ciclistas dentro y fuera de la carretera; proyectos de infraestructura para mejorar el acceso de quienes no conducen al transporte público y una mayor movilidad, actividades de mejora comunitaria y mitigación ambiental; proyectos de programas de senderos recreativos; proyectos de rutas seguras a las escuelas; y proyectos para la planificación, diseño o construcción de bulevares y otras carreteras en gran parte en el derecho de paso de antiguas rutas del Sistema Interestatal u otras carreteras divididas.

Desempeño del sistema

De conformidad con la Ley de Avanzando para el Progreso en el Siglo XXI (MAP-21), la Ley FAST y, ahora, el énfasis del IIJA en la planificación y programación basadas en el desempeño, hay un fuerte enfoque en el desempeño del sistema en Forward 2050, principalmente en la evaluación del desempeño de la región en el cumplimiento de cada uno de los 10 objetivos. Con orientación tanto del TAC como del público, la SJTPO ha desarrollado diversas estrategias proactivas para lograr cada uno de estos objetivos. Además, muchos de los programas y proyectos incluidos en Forward 2050 cumplen al menos uno de estos objetivos. El Informe de Desempeño del Sistema de Forward 2050 (Capítulo X) detalla cada una de las medidas y objetivos de desempeño recomendados por la SJTPO, requeridos en el marco de Forward 2050, así como el desempeño en estas áreas desde el establecimiento de estos objetivos. La SJTPO también ha incluido algunas medidas de desempeño no requeridas por el gobierno federal y continuará monitoreando el sistema periódicamente.

Calidad del aire

Como sucede con cada RTP que la SJTPO publica, como un área de incumplimiento del nivel de ozono de 8 horas, de conformidad con las regulaciones federales, la SJTPO debe completar una determinación de conformidad de la calidad del aire para garantizar que todos los proyectos cumplan con los Estándares Nacionales de Calidad del Aire Ambiental (NAAQS), establecidos por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (EPA). La conformidad del transporte se demuestra cuando se determina que los futuros proyectos de carreteras y transporte público, planificados y financiados con fondos federales, no causarán nuevas infracciones de calidad del aire, agravarán las existentes ni retrasarán el cumplimiento oportuno de los NAAQS. Forward 2050 cumple con los NAAQS de ozono de 8 horas de 2008 y 2015.

Estudio de planificación de escenarios

Antes de redactar Forward 2050, la SJTPO realizó un exhaustivo estudio de planificación de escenarios, que sirvió como Fase I de la labor de divulgación. La FHWA define la planificación de escenarios como un enfoque de planificación estratégica que usa narrativas alternativas de futuros plausibles para tomar decisiones de planificación con más información hoy. Con la ayuda de un consultor, la SJTPO analizó cuatro perspectivas relevantes para el sur de Nueva Jersey que impactan directamente a los residentes del sur de Nueva Jersey y a otras partes interesadas. Estas fueron:

- **Tiempo y clima:** El tiempo y el clima regionales, en particular el impacto del aumento del nivel del mar y las marejadas ciclónicas costeras.
- **Ocio y entretenimiento:** La industria del ocio y el entretenimiento que proporciona un ancla económica para la región;
- **Oportunidad económica personal:** La oportunidad económica personal de quienes viven y trabajan en la región SJTPO;
- **Calidad de vida:** La calidad de vida de quienes viven y trabajan en la región SJTPO

Este estudio visualizó las diversas condiciones y resultados futuros potenciales desde la perspectiva de cada una de estas cuatro perspectivas. Usando la información recibida en dos talleres, así como una extensa encuesta digital que generó casi 700 respuestas, se recopilaron valiosos conocimientos. El estudio culminó en una matriz detallada que asignó una puntuación a las estrategias más citadas en Forward 2050.

Estas estrategias fueron reordenadas en Forward 2050 con base en los resultados de este estudio.

La Fase II de la difusión comenzó con la publicación del borrador de Forward 2050 en noviembre de 2024 y continuó hasta mediados de diciembre de 2024. Los miembros del público pudieron enviar sus comentarios a través de un formulario de comentarios, una encuesta, correo electrónico, redes sociales (Facebook y X, mail, o fax). Se celebraron dos reuniones híbridas. La lista completa de comentarios y respuestas está en el Apéndice I.

Conclusión

En resumen, construir y mantener un sistema de transporte de primera clase no es fácil, especialmente con los diversos objetivos que la región busca alcanzar y los desafíos únicos que enfrenta. El primero de estos desafíos es la escasez cada vez mayor de fondos públicos

disponibles para apoyar muchas de las estrategias y proyectos de transporte necesarios para alcanzar las diversas metas descritas en Forward 2050. Estas metas abarcan una amplia variedad de objetivos, como mejoras en la movilidad y la accesibilidad, el mantenimiento del sistema, la seguridad, el apoyo a la economía regional y la resiliencia. Otros desafíos son afrontar las inundaciones causadas por fenómenos meteorológicos extremos cada vez más frecuentes, los patrones de viaje cada vez más dispares y cambiantes debido a que más personas trabajan desde la casa, y el número cada vez mayor de muertes y lesiones graves que han ocurrido en las carreteras regionales.

Al igual que su predecesor, Forward 2050 mantiene el enfoque orientado al desempeño y los resultados que el gobierno federal ha ordenado desde la aprobación del MAP-21 en 2012. Desde la publicación del RTP anterior en 2021, la región ha logrado avances significativos en varias áreas clave de desempeño, como el estado de las carreteras y puentes, la calidad del aire y los senderos para bicicletas y peatones. La mayoría de los segmentos viales que el Estado posee y mantiene en la región SJTPO se encuentran en "buen" estado. La mayoría de los puentes bajo jurisdicción estatal en la región se encuentran en estado "regular". La calidad del aire ambiental en la región SJTPO ha mejorado en los últimos años. Sigue el trabajo para impulsar la red regional de senderos de South Jersey Trails, con conexiones de la ciclovía del condado de Atlantic que se extienden al oeste hasta el condado de Camden y la expansión de la red de senderos del condado de Cape May hacia el condado de Atlantic, que finalmente conectará con Filadelfia, se sigue estudiando. Desde el último RTP, la SJTPO también ha desarrollado y publicado un Plan Regional de Transporte de Mercancías integral y sólido, que ofrece un análisis más profundo de la red de transporte de mercancías de la región e identifica acciones prioritarias para mejorarla y aumentarla.

A pesar de todas estas mejoras y avances logrados en los últimos cuatro años, aún queda mucho trabajo por hacer y persisten numerosos desafíos, como se describió anteriormente. Con su miríada de objetivos y estrategias prácticas y proactivas, que ahora se han reforzado y examinado exhaustivamente mediante un sólido proceso de planificación de escenarios, Forward 2050 traza un rumbo claro para que la SJTPO supere estos desafíos, pidiendo un sistema de transporte que sea resiliente, adaptable y capaz de afrontar una multitud de posibles futuros.