

# **Apéndice A:**

## **Proyectos, programas de transporte y fases de implementación**



# Apéndice A: Proyectos, programas de transporte y fases de implementación

San Diego Forward: El Plan Regional 2021 (Plan Regional 2021) reimagina el sistema de transporte regional que nos conecta con el lugar al que queremos ir. Este apéndice describe el sistema en sus componentes; proyectos, programas y operaciones. Detalla cómo cada proyecto está escalonado, cuándo se espera que se completen mejoras específicas y su costo. En el Apéndice U se incluyen detalles sobre la estimación de costos: Metodología de estimación de costos.

El Proyecto de Ley 805 de la Asamblea de California (González Fletcher, 2017) (Capítulo 658, Estatutos de 2017) requiere, entre otras cosas, que el Plan Regional de 2021 identifique a las comunidades desfavorecidas e incluya estrategias de transporte para reducir la contaminación en estas comunidades. El Apéndice A, Anexo 2, muestra la ubicación de las comunidades desfavorecidas e identifica estrategias específicas de transporte para reducir la exposición a la contaminación en estas comunidades.

Las tablas que detallan los proyectos en este apéndice incluyen información como el nombre del proyecto, una descripción del proyecto y el costo del proyecto en dólares de 2020 como parte del plan de restricciones financieras. En la Tabla A.19 se muestran varios proyectos ilustrativos de transporte de mercancías para los que aún no se ha identificado el financiamiento (es decir, se consideran parte de un plan “sin restricciones” financieras).

Este apéndice se organiza generalmente de la siguiente manera:

1. Una descripción de los tipos de mejoras al transporte que conforman el sistema de transporte.
2. Una serie de tablas que identifican mejoras específicas al transporte por corredor (**Tablas A.1 a A.11**: Corredores principales)
3. Una serie de tablas que identifican mejoras específicas de transporte por tipo:
  - **Tabla A.12**: Corredores rurales
  - **Tabla A.13**: Vialidades
  - **Tabla A.14**: Centros de movilidad y Flotas flexibles
  - **Tabla A.15**: Sistema operativo de próxima generación
  - **Tabla A.16**: Servicios de apoyo al tránsito en todo el sistema
  - **Tabla A.17**: Políticas y programas de apoyo
  - **Tabla A.18**: Otros programas de todo el sistema
  - **Tabla A.19**: Proyectos de transporte de mercancías sin restricciones

4. Una serie de mapas que muestran el progreso de las mejoras a través de las fases de implementación

## Tipos de mejoras al transporte

Las mejoras al transporte identificadas para cada uno de los corredores principales en la Tabla A.1 a la Tabla A.11 se agrupan en los siguientes tipos de proyectos e incluyen fases en las que los proyectos serían construidos (para el 2025, 2035 y 2050) para cada proyecto.

### *Transporte activo*

Los proyectos de transporte activo incluyen mejoras tanto en la vía como fuera de ella para crear senderos seguros y cómodos para caminar y manejar bicicleta. Los costos reflejan la naturaleza integral de los proyectos de transporte activo, que a menudo incluyen la adaptación de calles y carreteras existentes para satisfacer las necesidades de los usuarios de todas las edades y capacidades.

### *Corredor completo: Transporte activo y Gestión de demanda/Sistemas inteligentes de intersección*

Transporte activo y Gestión de demanda (ATDM, por sus siglas en inglés) y Sistemas inteligentes de intersección (SIS, por sus siglas en inglés) utilizan tecnología para mejorar el flujo de tráfico y la seguridad en nuestras carreteras. Estas tecnologías se han aplicado a las autopistas y carreteras arteriales en el sistema de transporte regional.

### *Corredor completo: Carriles flexibles*

Los Carriles flexibles (ML, por sus siglas en inglés) ofrecen acceso prioritario a las personas que usan tránsito, vehículos compartidos, conducen motocicletas o comparten vehículos familiares junto con los vehículos de emergencia y algunos vehículos de baja emisión con calcomanías apropiadas. Un ejemplo de ML se encuentra actualmente en la I-15 entre SR 163 y SR 78. En el Plan Regional 2021, los ML se amplían reasignando los arcenes o carriles de circulación existentes, cuando sea posible. Los mapas y tablas de este apéndice utilizan descripciones de ML para indicar el número de ML además de los carriles de la autopista incluidos en la configuración total para esa fase. Por ejemplo, un segmento de autopista denominado "8F+2ML" representaría ocho carriles de autopista más dos ML en ese segmento. Muchos de los ML se construirán completamente para 2035.

Se prevén mejoras en los carriles gestionados tanto para los corredores Interregionales como para los Urbanos. Los corredores interregionales nos conectan con los condados vecinos y más allá y representan alrededor del 70% de las millas de vehículos que se conducen en las autopistas de la región. Los corredores urbanos conectan las ciudades locales y representan el 27% de las millas vehiculares conducidas por las autopistas de la región. Los recorridos en el corredor interregional suelen ser de más de 20 millas, mientras que los recorridos realizados en corredores urbanos suelen ser de entre 5 y 20 millas.



### *Corredor completo: Conectores de carriles gestionados y Rampas de acceso directo*

Los Conectores de carriles gestionados (MLC, por sus siglas en inglés) conectan sin problemas los ML, por ejemplo, conectando un ML en la I-15 a un futuro ML en la SR 78. Las Rampas de acceso directo (DAR, por sus siglas en inglés) son rampas en la autopista que conectan una carretera local directamente con un ML en la autopista. Estas mejoras podrían adoptar la forma de un carril solo para tránsito, modificación de rampa o mejora de la tecnología. Algunos proyectos también son parte de las Mejoras Operativas de las Intersecciones a Desnivel y Vialidades que son mejoras en las instalaciones y en las carreteras adyacentes que conectan a dos instalaciones que se entrecruzan.

### *Avances en transporte público*

Las mejoras en los Avances en transporte público hacen del transporte público una opción convincente en vez de conducir; un transporte público rápido, cómodo y seguro. Las mejoras incluyen el tren suburbano, el tren ligero, *Rapid*, el autobús local y el servicio de ferry. El servicio rápido de próxima generación es un servicio de autobús *Rapid* que opera en carriles de tráfico prioritarios y/o carriles guía separados y se le da prioridad a las señales de tráfico. Muchas de las rutas *Rapid* se construirán completamente en 2035 y 2050 como se describe en las tablas, mientras que algunas de las rutas *Rapid* se agilizarán para abrirlas antes de 2025 con una “versión ligera” (Fase 1). La versión ligera de *Rapid* está diseñada para permitir que una ruta *Rapid* funcione con una inversión mínima de capital utilizando las paradas de autobús existentes. La versión completa de *Rapid* incluirá los servicios de la ruta con refugios mejorados, carriles guía de autobuses y/u otras medidas prioritarias de tránsito. El tren suburbano incluye un servicio ferroviario nuevo y considerablemente mejorado con trenes de alta velocidad rápidos y cómodos que ofrecen una alternativa atractiva y conveniente a conducir. El Sistema de Transporte por Tren Ligero (LRT, por sus siglas en inglés) incluye mejoras en los servicios de ferrocarril ligero existentes y en los nuevos servicios de tranvía. El servicio de ferry que opera en la Bahía de San Diego también está incluido aquí.

### *Transporte de mercancías*

Los proyectos de esta categoría apoyan las mejoras en el transporte de mercancías en los puertos de entrada de carga (cruces fronterizos terrestres, terminales marítimas y terminales de carga aérea), en las líneas ferroviarias y en las carreteras. Los proyectos de apoyo al transporte de mercancías a veces se alinean con los ML u otros proyectos de Corredores completos y Avances en transporte público y se indican en las tablas; otros son proyectos independientes para mejorar el transporte de mercancías.

## **Fases del sistema de transporte**

El sistema de transporte del Plan Regional 2021 y sus fases para 2025, 2035 y 2050 están diseñados para tratar la equidad social, la congestión y los mandatos estatales y federales. Las “fases” del proyecto son una referencia a los períodos de tiempo específicos en que se prevé que los proyectos estén en servicio y disponibles para el público. Para el Plan

Regional 2021, la fase de 2025 incluye proyectos que se prevé estén en servicio entre 2021 y 2025; el año de la fase 2035 hace referencia al período en que los proyectos estarán en servicio entre 2026 y 2035; y el año de la fase 2050 hace referencia al período en que los proyectos estarían en servicio entre 2036 y 2050. El propósito de las fases del proyecto es avanzar en la mayor cantidad posible de proyectos de Avances en transporte público primero junto con sus mejoras asociadas de apoyo en las carreteras (como ML) en base a los ingresos previstos.

Además, el personal consideró diversos factores e insumos tanto en el desarrollo como en la organización de las fases de los proyectos y programas incluidos en el Plan Regional de 2021, que se resumen de la siguiente manera (y se describen más detalladamente en el Apéndice T: Desarrollo y rendimiento de la red):

- **Preparación del proyecto:** Una revisión y comprensión de la preparación de los proyectos para ayudar a garantizar que los proyectos estén listos para el desarrollo y ejecución según lo previsto. Esto incluye la evaluación de la duración de la construcción del proyecto por tipo de proyecto (por ejemplo, Corredor completo, Avances en transporte público, etc.), que a menudo varía según el tipo de modo (por ejemplo, tren suburbano, *Rapid*, etc.). El plazo observado en proyectos actuales o anteriores de tipo similar ayuda a informar este componente.
- **Conectividad de proyectos:** La conectividad del proyecto se considera en gran medida para aprovechar las sinergias entre los proyectos (por ejemplo, los MLC para intersecar los ML o el servicio *Rapid* en los ML) y los plazos de los proyectos de apoyo adyacentes, y para garantizar que los proyectos se organicen en fases en segmentos consecutivos.
- **Criterios de evaluación:** Los criterios de evaluación son una herramienta útil para mostrar los méritos de los proyectos o de un grupo de proyectos. Para el Plan Regional 2021, SANDAG aplicó un enfoque de criterios de evaluación en “conjunto” de proyectos (proyectos agrupados por corredor) para clasificar los corredores de acuerdo con el beneficio previsto. Los criterios incluían priorizar el acceso al tránsito para que la equidad social de la región se enfocara en las poblaciones, entre otras cosas.
- **Ingresos por fases:** Los ingresos previstos son esenciales para determinar qué proyectos se incluyen en el Plan Regional 2021 con limitaciones financieras y cuándo se pueden prever esos proyectos para construcción y operación. El tipo de financiamiento disponible también es crítico porque, por ejemplo, algunas fuentes de financiamiento solo pueden utilizarse para proyectos de capital o construcción y otras fuentes para los servicios de tránsito operativo o mantenimiento de carreteras.

Cada uno de estos factores fue calificado para ayudar a ordenar por fases los proyectos individuales en el sistema de transporte según el tipo de proyecto. En el caso de los proyectos de tránsito, se consideró la cantidad de pasajeros proyectada en rutas individuales (estimada por el modelo de recorrido inicial) para aclarar más las fases de los

proyectos. Esto ayudó a determinar qué proyectos de tránsito deben avanzar en fases anteriores, en particular para 2035, con base en la disponibilidad de ingresos. Se hizo hincapié en alinear el financiamiento flexible con los proyectos de tránsito y las mejoras operativas, dada la necesidad de cumplir con los mandatos federales y estatales de equidad social, calidad del aire y reducción de gases de efecto invernadero.

## Corredores principales

Los 3.3 millones de habitantes en nuestra región, y otros que visitan aquí para hacer negocios, tomar vacaciones, visitar a la familia, e incluso, solo para pasar por el área de camino a otro lugar, dependen de los corredores principales para viajar. Estos constituyen el sistema de circulación principal que mantiene a las personas en movimiento a medida que buscan oportunidades económicas, buscan educación y capacitación, y viajan por una miríada de otras razones que mejoran su calidad de vida.

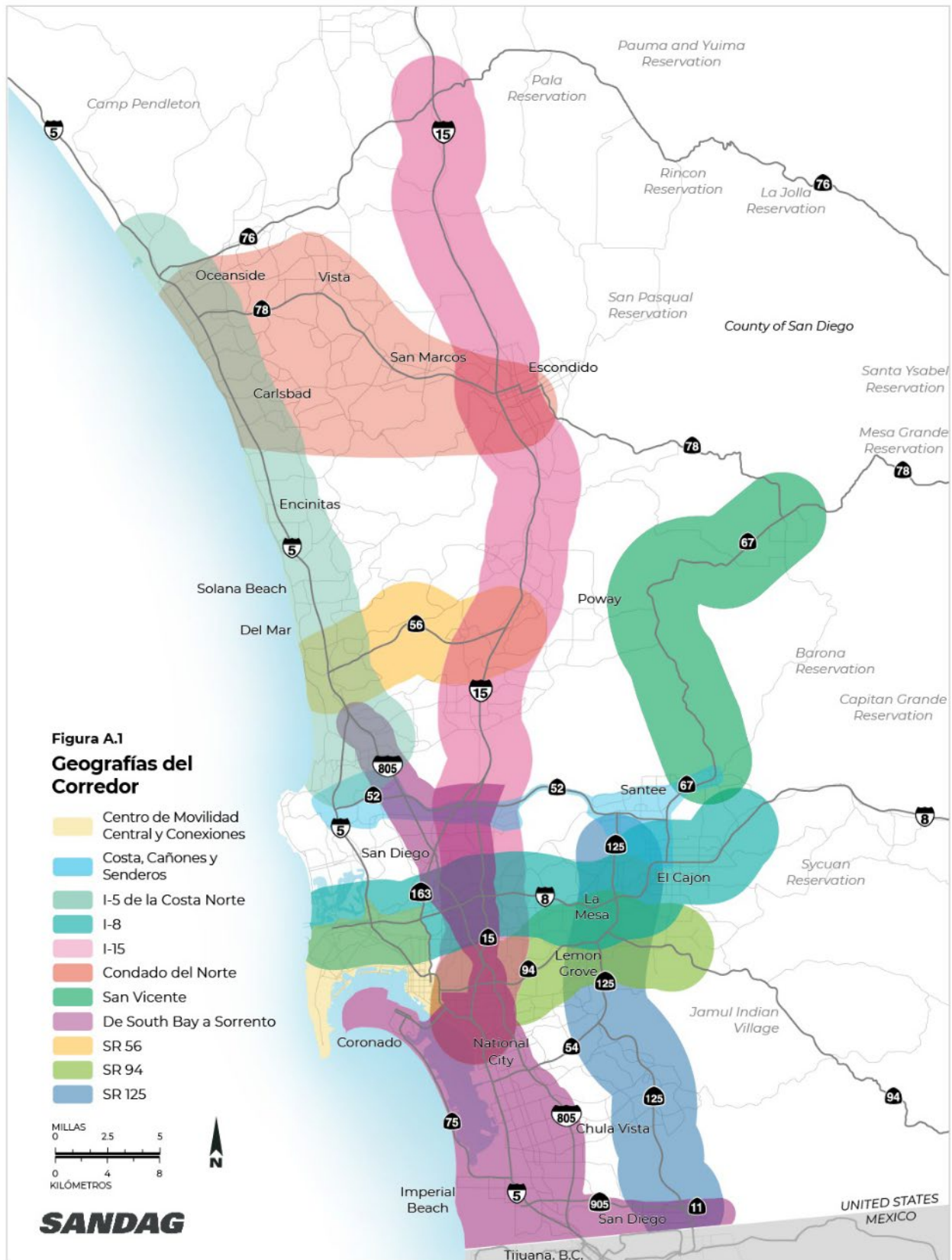
El Plan Regional 2021 diseña un curso para “Corredores completos” que hará que viajar a lo largo de ellos sea más seguro y eficiente, al tiempo que ofrece a las personas más alternativas para conducir solos; incluyendo más opciones de tránsito, más opciones de transporte compartido y más oportunidades para el ciclismo, caminatas y otras formas de transporte activo. A lo largo de estos principales corredores de tránsito, los centros de movilidad estarán estratégicamente ubicados para ofrecer a las personas conexiones vitales a una variedad de opciones de transporte tanto para viajes cortos como largos. Los centros de movilidad serán lugares de conectividad donde las personas trabajan, viven y se conectan entre sí y los medios de transporte que necesitan para llegar a sus destinos.

El Plan Regional 2021 ha identificado 11 corredores principales de transporte en nuestra región, así como mejoras para cada corredor. En este apéndice se detallan esas mejoras. Las Tablas A.1 a A.11 incluyen listados detallados del tránsito, carreteras, transporte activo y mejoras tecnológicas para cada uno de los corredores. La Figura A.1 representa los 11 corredores principales de viaje en nuestra región. Los planes para un Centro de movilidad central regional al norte del Centro de San Diego, y las conexiones que proporcionará al Aeropuerto Internacional de San Diego y muchos otros destinos, se incluye en esta lista ya que servirá como un corredor importante de viajes por derecho propio. Los 11 corredores principales discutidos en el Plan Regional 2021 son:

1. Corredor de South Bay a Sorrento
2. Centro de movilidad central y conexiones
3. Corredor de la Ruta estatal 125
4. Corredor de la Interestatal 15
5. Corredor de la Interestatal 5 de la Costa Norte
6. Corredor de la Ruta estatal 94
7. Corredor Interestatal 8

8. Corredor de la costa, cañones y senderos
9. Corredor de la Ruta estatal 56
10. Corredor de San Vicente
11. Corredor del Condado Norte

Figura A.1: Geografías de corredores



## *Corredor South Bay a Sorrento*

Esencial para el comercio internacional con México y un corredor clave norte-sur para las personas que viven en comunidades a través de South Bay y trabajan en San Diego, el Corredor de la Bahía Sur a Sorrento es vital para la prosperidad económica de la región. Como resultado, las 28 millas que cubre son algunas de las más congestionadas de la región. El Corredor de South Bay a Sorrento cuenta con una importante infraestructura de transporte diseñada para trasladar personas y bienes entre Estados Unidos y México, a través de comunidades densamente pobladas de South Bay y el Centro de San Diego, y a los centros de empleo más grandes de la región en Kearny Mesa y el Valle de Sorrento. El corredor atraviesa varias ciudades en el Condado de San Diego, incluyendo San Diego, Chula Vista, Coronado, National City e Imperial Beach. Las principales carreteras incluyen I-5, I-8, I-805, SR 52, SR 54, SR 94 y SR 905. Los viajeros que se encuentran a lo largo de este corredor también utilizan las principales arterias y la vía ciclista Bayshore. Las personas que viajan en transporte público pueden viajar en COASTER, la Línea azul del trolley de UC San Diego, varias líneas de *Rapid* y más de 25 líneas de autobuses locales. Las Líneas naranja y verde del trolley también atraviesan este corredor. Dada la importancia de este corredor muy transitado para la movilidad regional e internacional, se prevé una variedad de mejoras en el transporte. Algunas de estas mejoras incluyen las siguientes:

### *Transporte activo*

Cerca de 30 proyectos están previstos para que formen parte de los sistemas de vías ciclistas interconectadas a lo largo de este corredor.

### *Corredor completo: Carriles flexibles y Transporte de mercancías*

Los ML agregados a la I-5 y a la I-805 aliviará la congestión, en parte dando acceso prioritario a los vehículos del tránsito *Rapid*, y promoverá un viaje sin problemas a través de la región. El transporte de mercancías y otros bienes dentro de la región y a través de la frontera internacional será más eficiente mediante mejoras a la SR 11, SR 905, I-5 e I-805; Harbor Drive; e instalaciones nuevas y mejoradas en los puertos de entrada (PDE) terrestres y marítimos.

### *Avances en transporte público/Centros de movilidad*

El tan esperado proyecto de tren suburbano en este corredor es la Línea púrpura en el centro del Corredor de South Bay a Sorrento. Esta conectará casi todo el corredor, desde San Ysidro hasta muchas de las comunidades urbanas de nuestra región y los principales centros de trabajo en Kearny Mesa, University City y Sorrento Valley. Además, existen planes para mejorar las líneas del trolley existentes, incluida la Línea azul, para permitir mayores velocidades, periodos más amplios de servicio y mayor capacidad.

Complementando las Líneas del trolley ampliadas y proporcionando a los viajeros opciones adicionales de transporte público, el programa de tránsito *Rapid* incluirá más de 20 rutas a lo largo del Corredor de South Bay a Sorrento, muchas de las cuales están programadas para estar en servicio antes de 2035. Los Centros de movilidad son lugares de conectividad en donde los servicios de movilidad, tecnología y una variedad de comodidades crean un punto de aterrizaje para que los viajeros se conecten con servicios

de tránsito de alta frecuencia, opciones de bicicleta y de transporte compartido y una variedad de otros medios de transporte. Uno de los centros de movilidad más grandes de la región se está planificando en el Centro de Tránsito Intermodal de San Ysidro, en la frontera internacional con México. Se han previsto otros centros de movilidad para las comunidades urbanas y los principales centros de educación y empleo en todo el corredor.

Los proyectos de la Tabla A.1 están organizados por tipo de proyecto (Transporte activo, Corredor completo: ATDM/SIS, Corredor completo: ML, Corredor completo: ML/Transporte de mercancías, Corredor completo: Conectores [DAR, Mejora operativa de tránsito, MLC], Transporte de mercancías: Frontera, Transporte de mercancías: Carreteras, Avances en transporte público, Avances en transporte público/Centros de movilidad y Avances en transporte público/Transporte de mercancías) y por período de fases (2025, 2035 y 2050) dentro de esos tipos de proyectos.

Tabla A.1: South Bay a Sorrento

South Bay a Sorrento						
ID del proyecto	Año <sup>1</sup>	Categoría	Nombre del proyecto	Descripción	Corredores de conexión	Millones en costos (\$2020)
AT002	2025	Transporte activo	Vía ciclista de Central Avenue	Fuera y dentro de la vía	I-8, I-15, SR 94	\$4
AT004	2025	Transporte activo	Vías ciclistas North Park/Centro de la ciudad Orange Avenue	En la vía	I-8, I-15	\$11
AT005	2025	Transporte activo	Vías ciclistas North Park/Centro de la ciudad Howard Avenue	Dentro de la vía	I-8, Centro de movilidad central (CMH, por sus siglas en inglés)	\$9
AT006	2025	Transporte activo	Vías ciclistas North Park/Centro de la ciudad Robinson Avenue	Fuera y dentro de la vía	I-8	\$5
AT008	2025	Transporte activo	Vía ciclista de Bayshore - Ada Street a Palomar Street	Fuera de la vía	N/A	\$3
AT015	2035	Transporte activo	Vía ciclista de Bayshore - Main Street a Ada Street	Fuera de la vía	N/A	\$5
AT019	2035	Transporte activo	Vía ciclista de Chula Vista (J Street)	En la vía	N/A	\$9
AT021	2035	Transporte activo	Corredor de City Heights/Fairmount	Fuera y dentro de la vía	I-8	\$44
AT032	2035	Transporte activo	Vías verdes costeras de San Diego - Carmel Valley a Roselle vía Sorrento	Fuera de la vía	Corredor de North Coast en la I-5 (NCC), SR 56	\$20
AT033	2035	Transporte activo	Vías verdes costeras de San Diego - Del Mar a Sorrento vía Carmel Valley	Fuera de la vía	I-5 NCC, SR 56	\$23
AT036	2035	Transporte activo	Vías verdes costeras de San Diego - Roselle Canyon	Fuera de la vía	I-5 NCC	\$12

<sup>1</sup> Año de construcción



## South Bay a Sorrento

ID del proyecto	Año <sup>1</sup>	Categoría	Nombre del proyecto	Descripción	Corredores de conexión	Millones en costos (\$2020)
AT037	2035	Transporte activo	Vías verdes costeras de San Diego – Centro de la Ciudad Universitaria (UTC, por sus siglas en inglés) a Rose Canyon	Fuera de la vía	I-5 NCC, costa, cañones y senderos (CCT)	\$11
AT040	2035	Transporte activo	Conexiones de Encanto a Chula Vista National City	En la vía	I-15	\$35
AT047	2035	Transporte activo	Conector Imperial Beach	En la vía	N/A	\$10
AT066	2050	Transporte activo	Vías ciclistas de Bahía a Ranch	En la vía	N/A	\$27
AT067	2050	Transporte activo	Corredor de acceso fronterizo	Fuera de la vía	N/A	\$3
AT070	2050	Transporte activo	Corredor de la Costa central	En la vía	SR 56, CCT	\$65
AT071	2050	Transporte activo	Cinturón ecológico de Chula Vista	En la vía	N/A	\$34
AT072	2050	Transporte activo	Clairemont – Corredor del centro de la ciudad	Fuera y dentro de la vía	I-8, CCT, CMH	\$52
AT096	2050	Transporte activo	Conector I-805	Fuera de la vía	N/A	\$7
AT097	2050	Transporte activo	Conector I-805 – Bonita Road a Floyd Avenue	Fuera de la vía	N/A	\$10
AT100	2050	Transporte activo	Corredor Kearny Mesa a Beaches – Genesee Avenue a Linda Vista Road	En la vía	N/A	\$8
AT101	2050	Transporte activo	Vía ciclista del Corredor Kearny Mesa a Beaches – Linda Vista Road a I-15	En la vía	I-15	\$14
AT107	2050	Transporte activo	Corredor Mira Mesa – I-805 a Scranton Road	En la vía	N/A	\$2
AT108	2050	Transporte activo	Vía ciclista del corredor Mira Mesa – Scranton Road a la I-15	En la vía	I-15	\$30
AT109	2050	Transporte activo	Corredor Mira Mesa – Sorrento Valley Boulevard a Mira Mesa Boulevard	En la vía	N/A	\$7
AT122	2050	Transporte activo	Vía ciclista SR 56 – El Camino Real a Caminito Pointe	Fuera de la vía	I-5 NCC, SR 56	\$5

## South Bay a Sorrento

ID del proyecto	Año <sup>1</sup>	Categoría	Nombre del proyecto	Descripción	Corredores de conexión	Millones en costos (\$2020)
AT123	2050	Transporte activo	Corredor de la SR 905	Fuera de la vía	SR 125	\$74
AT152	2050	Transporte activo	Vías ciclistas Chollas Creek: Vía ciclista North Fork - Bayshore a universidad y South Fork - Petway Park a Market Creek Plaza <sup>2</sup>	Fuera y dentro de la vía	SR 94	\$85
CC119	2025	Corredor completo: ATDM/SIS	I-5	SIS	I-5 NCC	\$69
CC121	2025	Corredor completo: ATDM/SIS	I-805	SIS	N/A	\$37
CC135	2025	Corredor completo: ATDM/SIS	SR 54	SIS	N/A	\$16
CC141	2025	Corredor completo: ATDM/SIS	SR 905	SIS	SR 125	\$30
CC118	2035	Corredor completo: ATDM/SIS	I-5	ATDM	I-5 NCC	\$888
CC120	2035	Corredor completo: ATDM/SIS	I-805	ATDM	N/A	\$478
CC134	2035	Corredor completo: ATDM/SIS	SR 54	ATDM	N/A	\$73
CC140	2035	Corredor completo: ATDM/SIS	SR 905	ATDM	SR 125	\$157
CC038	2035	Corredor completo: ML	SR 163 (I-8 a I-805)	8F a 6F+2ML	I-8, CMH	\$36
CC039	2035	Corredor completo: ML	SR 163 (I-805 a SR 52)	8F a 6F+2ML	I-15, CCT	\$27
CC040	2050	Corredor completo: ML	SR 54 (I-805 a SR 125)	6F a 4F+2ML	SR 125	\$48
CC045	2025	Corredor completo: ML/Transporte de mercancías	SR 11/Otay Mesa East POE (Enrico Fermi a México)	— a 4Toll+POE	SR 125	\$482

<sup>2</sup> Proyecto que se desarrollará en coordinación con la Ciudad de San Diego incluyendo el proyecto del Programa de Mejora de la Capital de la Ciudad de San Diego (CIP) B-17113 (Vía ciclista Chollas Creek a Bayshore).

## South Bay a Sorrento

ID del proyecto	Año <sup>1</sup>	Categoría	Nombre del proyecto	Descripción	Corredores de conexión	Millones en costos (\$2020)
CC001	2035	Corredor completo: ML/Transporte de mercancías	I-5 (SR 905 a H Street)	8F a 6F+2ML	N/A	\$51
CC002	2035	Corredor completo: ML/Transporte de mercancías	I-5 (H Street a Pacific Highway)	8F a 6F+4ML	I-8, I-15, SR 94, CMH	\$378
CC005	2035	Corredor completo: ML/Transporte de mercancías	I-5 (I-805 a SR 56)	8F/14F+2HOV a 6F/12F+4ML	I-5 NCC, SR 56	\$25
CC017	2035	Corredor completo: ML/Transporte de mercancías	I-805 (Palm Avenue a H Street)	8F/8F+2ML a 6F+4ML	N/A	\$46
CC018	2035	Corredor completo: ML/Transporte de mercancías	I-805 (H Street a I-15)	8F+2ML a 6F+4ML	I-15, SR 94	\$163
CC019	2035	Corredor completo: ML/Transporte de mercancías	I-805 (SR 15 a I-8)	8F a 6F+4ML	I-8, I-15, SR 94	\$96
CC020	2035	Corredor completo: ML/Transporte de mercancías	I-805 (I-8 a Mesa College Drive)	10F a 6F+4ML	I-8, I-15	\$56
CC021	2035	Corredor completo: ML/Transporte de mercancías	I-805 (Mesa College Drive a Balboa Avenue)	8F a 6F+4ML	CCT	\$58
CC022	2035	Corredor completo: ML/Transporte de mercancías	I-805 (Balboa Avenue a Northbound Bypass Lane)	8F+2ML a 6F+4ML	CCT	\$149
CC016	2050	Corredor completo: ML/Transporte de mercancías	I-805 (SR 905 a Palm Avenue)	8F a 6F+4ML	N/A	\$60

## South Bay a Sorrento

ID del proyecto	Año <sup>1</sup>	Categoría	Nombre del proyecto	Descripción	Corredores de conexión	Millones en costos (\$2020)
CC041	2050	Corredor completo: ML/Transporte de mercancías	SR 905 (I-5 a la frontera)	6F a 4F+2ML	SR 125	\$193
CC115	2050	Corredor completo: DAR	SR 905 (Beyer Boulevard)	Este	N/A	\$42
CC116	2050	Corredor completo: DAR	SR 905 (Siempre Viva Road)	Norte	SR 125	\$42
CC114	2035	Corredor completo: Mejora operativa del tránsito	I-805 (Nobel Drive)	Norte y Sur	CCT	\$49
CC063	2035	Corredor completo: MLC	I-5 (I-805)	De norte a norte y de sur a sur	N/A	\$84
CC069	2035	Corredor completo: MLC	I-5 (SR 15)	De norte a norte y de sur a sur	I-15, SR 94	\$274
CC070	2035	Corredor completo: MLC	I-5 (SR 15)	Sur a norte y sur a el norte	I-15, SR 94	\$274
CC084	2035	Corredor completo: MLC	I-805 (SR 94)	Norte a oeste y este a sur	I-15, SR 94	\$140
CC085	2035	Corredor completo: MLC	I-805 (SR 52)	Oeste a norte y sur a este	CCT	\$149
CC087	2035	Corredor completo: MLC	I-805 (SR 163)	De norte a norte y de sur a sur	N/A	\$267
CC090	2035	Corredor completo: MLC	I-805 (I-8)	Norte a este y oeste a sur	I-8, I-15	\$202
CC092	2035	Corredor completo: MLC	I-805 (I-8)	Sur a este y oeste a norte	I-8, I-15	\$202
CC071	2050	Corredor completo: MLC	I-5 (SR 905)	Sur a este y oeste a norte	N/A	\$202
CC086	2050	Corredor completo: MLC	I-805 (SR 52)	Norte a oeste y este a sur	CCT	\$126
CC089	2050	Corredor completo: MLC	I-805 (I-8)	Norte a oeste y este a sur	I-8, I-15	\$202
CC091	2050	Corredor completo: MLC	I-805 (I-8)	Sur a oeste y este a norte	I-8, I-15	\$202
CC093	2050	Corredor completo: MLC	I-805 (SR 54)	Sur a este y oeste a norte	N/A	\$219
CC094	2050	Corredor completo: MLC	I-805 (SR 54)	Norte a este y oeste a sur	N/A	\$219
CC095	2050	Corredor completo: MLC	I-805 (SR 905)	Sur a oeste y este a norte	N/A	\$202
CC096	2050	Corredor completo: MLC	I-805 (SR 905)	Sur a este y oeste a norte	N/A	\$202
GM01	2025	Transporte de mercancías: Frontera	Modernización del Centro de Aplicación de Vehículos Comerciales (CVEF, por sus siglas en inglés) de Otay Mesa	N/A	N/A	\$6

## South Bay a Sorrento

ID del proyecto	Año <sup>1</sup>	Categoría	Nombre del proyecto	Descripción	Corredores de conexión	Millones en costos (\$2020)
GM02	2025	Transporte de mercancías: Frontera	Programas piloto de POE de Otay Mesa East para reducir los tiempos de espera de los vehículos comerciales	N/A	N/A	\$20
GM03	2025	Transporte de mercancías: Frontera	Ruta de camiones en dirección sur de Otay Mesa y La Media Road	N/A	N/A	\$49
GM04	2050	Transporte de mercancías: Frontera	Puente para camiones POE de Otay Mesa a CVEF	N/A	N/A	\$50
GM07	2025	Transporte de mercancías: Carreteras	Sistema Regional de Control Fronterizo y Equipo para cobro de peaje	N/A	N/A	\$35
GM06	2035	Transporte de mercancías: Carreteras	Harbor Drive 2.0: Ruta de transporte designada: Carriles dedicados y prioridad de señales para el transporte de camiones a lo largo de Harbor Drive	N/A	N/A	\$32
GM08	2035	Transporte de mercancías: Carreteras	Acceso a muelles de trabajo de la I-5: Alivio de cuello de botella entre la SR 94 y la SR 54	N/A	N/A	\$50
GM09	2035	Transporte de mercancías: Carreteras	Vesta Bridge – Fase 1: Mejoras operativas de la SR 15, Main, Harbor y 32nd Streets	N/A	N/A	\$55
GM05	2050	Transporte de mercancías: Carreteras	Mejoras del corredor multimodal de Harbor Drive: Sistemas de transporte inteligente, eliminando conflictos de altura y peso a lo largo de la ruta de camiones, cruces peatonales y puentes, varias mejoras de camiones, adaptaciones a las vías ciclistas, paisajes urbanos, seguridad y mejoras en estacionamientos	N/A	N/A	\$192

## South Bay a Sorrento

ID del proyecto	Año <sup>1</sup>	Categoría	Nombre del proyecto	Descripción	Corredores de conexión	Millones en costos (\$2020)
TL21	2025	Avances en transporte público	<i>Rapid</i> 12 Fase 1	Spring Valley al centro vía sudeste de San Diego (versión ligera de <i>Rapid</i> )	I-15, SR 94, SR 125, CMH	\$18
TL02 <sup>3</sup>	2035	Avances en transporte público	Tren suburbano 582	Sorrento Mesa a National City vía UTC, Kearny Mesa y University Heights	I-8, I-15, SR 94, CCT	\$12,660
TL22	2035	Avances en transporte público	<i>Rapid</i> 12 Fase 2	Spring Valley al Centro vía el sudeste de San Diego (versión completa de <i>Rapid</i> )	I-15, SR 94, SR 125, CMH	\$73
TL25	2035	Avances en transporte público	<i>Rapid</i> 41	Fashion Valley a UTC/UC San Diego vía Linda Vista y Clairemont	I-8, CCT, CMH	\$58
TL28	2035	Avances en transporte público	<i>Rapid</i> 120	Kearny Mesa al Centro vía Mission Valley	I-8, I-15, CCT, CMH	\$109
TL35	2035	Avances en transporte público	<i>Rapid</i> 295	Spring Valley a Clairemont vía La Mesa y Kearny Mesa	I-8, I-15, SR 94, SR 125, CCT	\$91
TL43	2035	Avances en transporte público	<i>Rapid</i> 625	Universidad Estatal de San Diego (SDSU, por sus siglas en inglés) hasta la Estación Palomar vía el este de San Diego, sudeste de San Diego, National City	I-8, I-15, SR 94	\$197
TL44	2035	Avances en transporte público	<i>Rapid</i> 630	Iris Trolley/Palomar a Kearny Mesa vía I-5/SR 163 y City College	I-8, I-15, SR 94, CCT, CMH	\$36
TL46	2035	Avances en transporte público	<i>Rapid</i> 637	North Park a la Estación del trolley en 32nd Street vía Golden Hill	I-8, I-15, SR 94	\$103
TL48	2035	Avances en transporte público	<i>Rapid</i> 640	San Ysidro al Centro de movilidad central vía I-5 y City College	I-8, I-15, SR 94, CMH	\$28
TL49	2035	Avances en transporte público	<i>Rapid</i> 709	Estación del trolley en H Street a Millennia vía el Corredor de H Street, Southwestern College	SR 125	\$99

<sup>3</sup> El Plan Integral del Corredor Multimodal de la South Bay a Sorrento (SB2S) está completando un análisis más detallado de los pasajeros de la alineación del Tren Suburbano Púrpura (Ruta 582). El análisis está estudiando una alineación que incluiría estaciones en City Heights y en SDSU (campus oeste).

## South Bay a Sorrento

ID del proyecto	Año <sup>1</sup>	Categoría	Nombre del proyecto	Descripción	Corredores de conexión	Millones en costos (\$2020)
TL53	2025	Avances en transporte público	<i>Rapid</i> 950 Fase 1	Otay Mesa POE a Imperial Beach vía SR 905 (versión ligera de <i>Rapid</i> )	SR 125	\$6
TL58	2035	Avances en transporte público	Ferry	San Diego – Coronado – Ferry militar	SR 94, CMH	\$—
TL59	2035	Avances en transporte público	<i>Rapid</i> 950 Fase 2	Otay Mesa POE a Imperial Beach vía SR 905 (versión completa de <i>Rapid</i> )	SR 125	\$22
TL03 <sup>3</sup>	2050	Avances en transporte público	Tren suburbano 582	National City a la Frontera de EE. UU.	I-15, SR 94	\$2,977
TL04	2050	Avances en transporte público	Tren suburbano 583	Centro de movilidad central a Frontera de EE.UU. vía Centro de San Diego	I-8, I-15, SR 94, CMH	\$7,581
TL13	2050	Avances en transporte público	LRT 510	Línea azul (San Ysidro a UTC, separaciones a desnivel en Taylor/Ash) <sup>4</sup>	I-8, I-15, SR 94, CCT, CMH	\$510
TL34	2050	Avances en transporte público	<i>Rapid</i> 293	Imperial Beach a Otay Ranch vía Palomar Street	SR 125	\$111
TL45	2050	Avances en transporte público	<i>Rapid</i> 635	Eastlake a Trolley Palomar vía el Corredor de Main Street	SR 125	\$116
TL47	2050	Avances en transporte público	<i>Rapid</i> 638	Trolley Iris a Otay Mesa vía Otay, Airway Drive, Corredor de la SR 905	SR 125	\$91
TL57	2035	Avances en transporte público/Centros de movilidad	Centro de Movilidad de San Ysidro	Centro de Movilidad de San Ysidro	N/A	\$200

<sup>4</sup> SANDAG realizará un Estudio de Factibilidad e Ingeniería Conceptual de la Línea azul expés como una Acción de Implementación a plazo inmediato (incluido en el Apéndice B: Acciones de implementación).

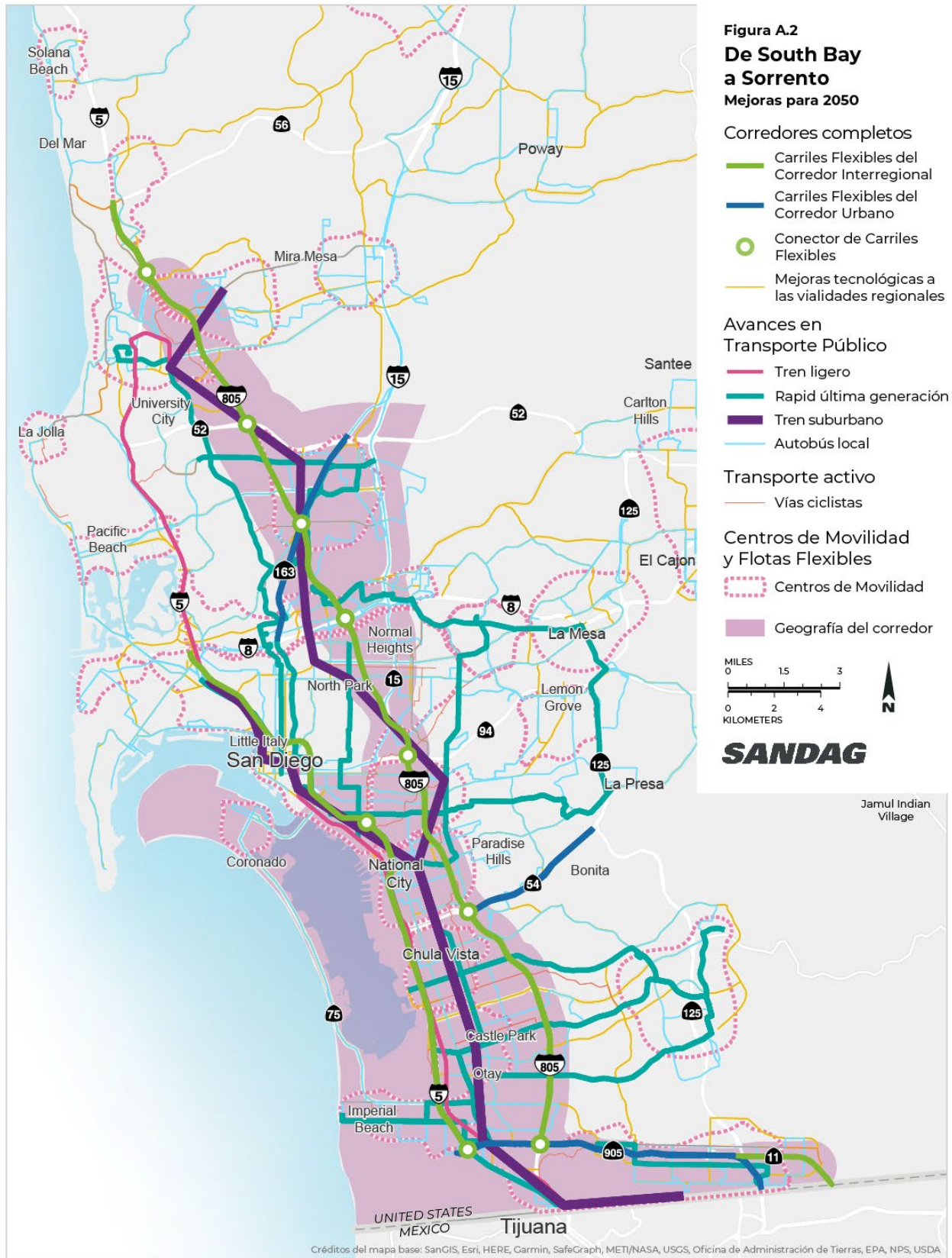
## South Bay a Sorrento

ID del proyecto	Año <sup>1</sup>	Categoría	Nombre del proyecto	Descripción	Corredores de conexión	Millones en costos (\$2020)
TL12	2035	Avances en transporte público/Transporte de mercancías	LRT 510	Línea azul (San Ysidro a UTC, separaciones a desnivel en 28th Street, 32nd Street, E Street, H Street, Palomar Street y conexiones de pista azul/naranja en 12th/Imperial) <sup>4</sup>	I-8, I-15, SR 94, CCT, CMH	\$510

Nota: El Plan Integral del Corredor Multimodal de Costas, Cañones y Senderos está completando un análisis más detallado de la SR 52 entre la I-5 y la I-805 y las conexiones en la SR 52 y la I-5. Se prevé que las mejoras para este segmento se encuentren dentro de la huella del corredor existente, donde los ML se diseñarían al reasignar los arcenes y los terraplenes de áreas verdes existentes.



Figura A.2: South Bay a Sorrento



La figura muestra mejoras a lo largo de este corredor. Las inversiones en otros corredores se muestran en los mapas correspondientes.

### *Centro de movilidad central y conexiones*

El Plan Regional 2021 prevé que el Centro de movilidad central sea un importante centro de conectividad para la región. Ubicado justo al norte del Centro y del Aeropuerto Internacional de San Diego, proporcionará a las personas una conexión directa al aeropuerto mientras que también sirve a las áreas densamente pobladas de Point Loma, Ocean Beach, Midway, Old Town, el Centro y Uptown. El Centro de movilidad central conectará a las personas con la I-5, la I-8, Pacific Highway, Washington Street y el Old Town Transit Center, que ofrece a los viajeros conexiones con el Corredor Ferroviario de Los Ángeles a San Diego a San Luis Obispo (LOSSAN, por sus siglas en inglés), el Trolley y muchas rutas de autobús.

Como centro de transporte multimodal, el Centro de movilidad central conectará todos los modos actuales y futuros de tránsito público local e interregional. También se convertirá en un lugar de reunión para los viajeros que buscan una amplia variedad de servicios y comodidades de transporte.

El Centro de movilidad central en general proporcionará a las personas más opciones de movilidad, mejorará el acceso al Aeropuerto Internacional de San Diego, mejorará la circulación en las comunidades circundantes, promoverá la seguridad para caminar y manejar bicicleta y reducirá las emisiones de gases de efecto invernadero. Su construcción impulsará el crecimiento del empleo y la actividad económica en nuestra región. En sus alrededores, habrá numerosos proyectos esbozados en el Plan Regional 2021. Incluyen 16 proyectos de Transporte Activo, 3 proyectos del Corredor completo y 4 proyectos de Avances en transporte público. Estas mejoras apoyarán el futuro crecimiento y desarrollo residencial.

Los proyectos de la Tabla A.2 están organizados por tipo de proyecto (Transporte activo, Corredor completo: Conectores [Conectividad del Aeropuerto], Corredor completo: ML/Transporte de mercancías, Centros de movilidad y Avances en transporte público) y por período de fases (2025, 2035 y 2050) dentro de esos tipos de proyectos.

Tabla A.2: Centro de movilidad central

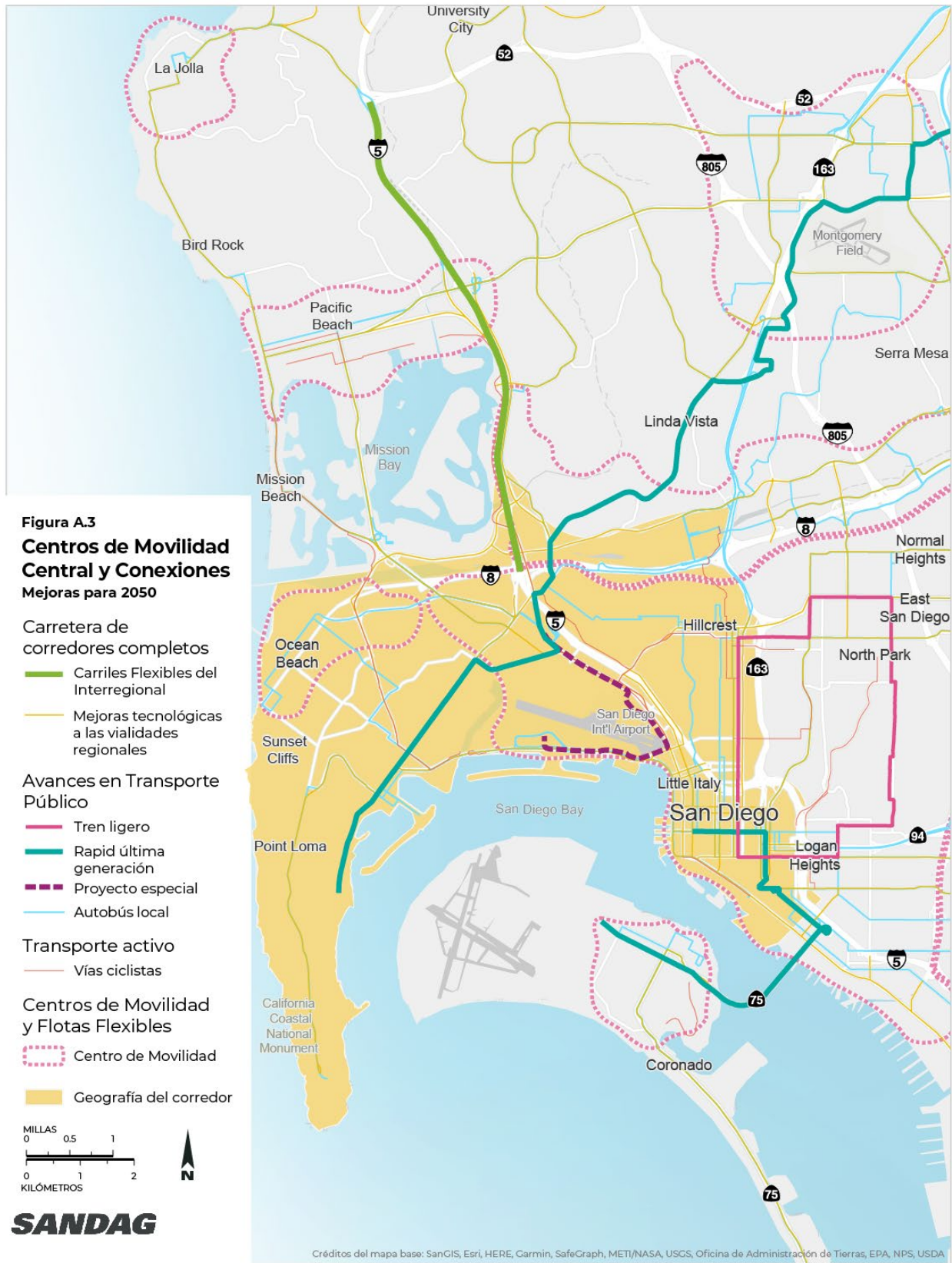
Centro de movilidad central						
ID del proyecto	Año de construcción	Categoría	Nombre del proyecto	Descripción	Corredores de conexión	Millones en costos (\$2020)
AT001	2025	Transporte activo	Vía ciclista Pershing	Fuera y dentro de la vía	I-15, SR 94, SB2S	\$23
AT007	2025	Transporte activo	Vías ciclistas de Uptown: Washington Street y Vías ciclistas de Mission Valley	Dentro de la vía	I-8	\$18
AT010	2025	Transporte activo	Vías ciclistas de Uptown: Vías ciclistas de Mission Hills y Old Town	Dentro de la vía	I-8	\$6
AT011	2035	Transporte activo	Pacific Coast Highway/Vía ciclista de movilidad central	Dentro de la vía	I-8	\$35
AT012	2035	Transporte activo	El Prado: Cross-Park	Dentro de la vía	N/A	\$1
AT014	2035	Transporte activo	Vías ciclistas de Uptown: Vía ciclista de Park Boulevard	Dentro de la vía	I-8	\$4
AT016	2035	Transporte activo	Mejoras en la vía ciclista Bayshore	Fuera de la vía	SB2S	\$17
AT017	2035	Transporte activo	Corredor de la Costa central	Fuera y dentro de la vía	I-8	\$37
AT020	2035	Transporte activo	City Heights – Corredor de Old Town	Dentro de la vía	I-8	\$5
AT034	2035	Transporte activo	Vía verde costera de San Diego: Mission Bay (Clairemont a Tecolote)	Fuera y dentro de la vía	I-8	\$15
AT035	2035	Transporte activo	Vías verdes costeras de San Diego: Pacific Highway (Fiesta Island Road a Taylor Street)	Dentro de la vía	I-8	\$6
AT042	2035	Transporte activo	Harbor Drive (Centro a Ocean Beach)	Fuera de la vía	I-8	\$2
AT048	2035	Transporte activo	Vía ciclista Imperial a Conector de ciclo vía J Street.	Dentro de la vía	SR 94	\$3
AT054	2035	Transporte activo	North Park al Centro	Dentro de la vía	I-15, SR 94, SB2S	\$3

## Centro de movilidad central

ID del proyecto	Año de construcción	Categoría	Nombre del proyecto	Descripción	Corredores de conexión	Millones en costos (\$2020)
AT055	2035	Transporte activo	Pacific Beach a East Mission Bay	Fuera y dentro de la vía	N/A	\$23
AT102	2050	Transporte activo	Corredor Kearny Mesa Beaches - Mission Boulevard a Pacific Beach Drive	Dentro de la vía	N/A	\$7
CC117	2035	Corredor completo: Conectividad con aeropuerto	Elementos del Corredor completo	Conectividad del aeropuerto incluyendo la entrada al aeropuerto en Laurel Street, modificaciones de Laurel Street (Pacific Highway a I-15), y nuevas rampas de la autopista I-5 en Laurel Street y Redwood	N/A	\$836
CC003	2035	Corredor completo: ML/Transporte de mercancías	I-5 (Pacific Highway a SR 52)	8F a 6F+4ML	I-8, CCT	\$353
MHLA1	2035	Centros de movilidad	Centro de movilidad central	Construcción de la estación de tránsito y adquisición del área	N/A	\$2,420
TL23	2035	Avances en transporte público	<i>Rapid 28</i>	Point Loma a Kearny Mesa vía Centro de movilidad central, Linda Vista	I-8, I-15, CCT, SB2S	\$105
TL52	2035	Avances en transporte público	<i>Rapid 910</i>	Coronado al Centro vía Puente Coronado	I-15, SR 94, SB2S	\$51
TL56	2035	Avances en transporte público	Conexión tránsito directo al Aeropuerto	Centro de movilidad central al Aeropuerto vía Área de alquiler de vehículos y Cuenca del este de Harbor Island	I-8	\$1,398
TL18	2050	Avances en transporte público	Tranvía 555	Tranvía: Centro a Logan Heights, Golden Hill, South Park, North Park, University Heights, Hillcrest	I-8, I-15, SB2S	\$1,175



Figura A.3: Centro de movilidad central y conexiones



### *Corredor de la Ruta estatal 125*

El Corredor de la SR 125 conecta ciudades del Condado Este como El Cajon y La Mesa con San Diego, Chula Vista y la frontera internacional con México en Otay Mesa. En su extremo sur, el corredor se conecta con la SR 11, SR 905 y la Garita Otay Mesa; lo que lo hace un corredor importante para el transporte comercial de bienes, servicios y pasajeros a través de un sistema eficiente e integrado que refuerza las economías local, estatal, federal e internacional. Se proyecta que Otay Mesa, por derecho propio, será un importante centro económico en el futuro para el área de South Bay de nuestra región. Por lo tanto, el Corredor de la SR 125 seguirá siendo un corredor importante para este centro emergente de comercio y otras actividades económicas. Además, la SR 125 proporciona conexiones a importantes rutas este-oeste, incluidas la SR 54, la SR 94 y la I-8.

El Plan Regional 2021 detalla varias mejoras para aumentar la movilidad a lo largo de este corredor. Incluyen lo siguiente:

#### *Transporte activo*

Las mejoras para la SR 125 incluyen la Vía ciclista Sweetwater, Bonita a la frontera y en Grossmont College con opciones dentro de la vía para viajes cortos, recreación, y necesidades de transporte. Las rutas de Transporte activo se conectarán a la Red del Centro de movilidad regional planificada. Los detalles de esta Red se muestran para la región en la Tabla A.14 y en la Figura A.3. Estos nuevos centros de conectividad agilizarán las opciones multimodales, incluyendo el acceso a transporte de alta velocidad, estacionamiento seguro para bicicletas, transporte compartido y más. Los Centros de movilidad están planificados en Otay Mesa, Chula Vista, Lemon Grove y El Cajon.

#### *Corredor completo: Carriles flexibles*

Las mejoras clave priorizadas para 2035 incluyen una extensión de los ML a lo largo de la SR 125 de la SR 905 a la I-8, con conectores mejorados a arterias y autopistas como la I-8 y la SR 94. La visión a largo plazo es conectar todo el corredor con el sistema de ML de la región.

#### *Avances en transporte público/Centros de movilidad*

Las mejoras de los ML apoyarán una expansión del servicio para *Rapid 292*, conectando los centros de movilidad de Otay Mesa, El Cajon, Kearny Mesa y Pacific Beach. El resultado: una conexión perfecta entre la frontera internacional con México, las comunidades del Condado Este, los centros de trabajo de San Diego y las comunidades playeras de la región.

Los proyectos de la Tabla A.3 están organizados por tipo de proyecto (Transporte activo, Corredor completo: ATDM/SIS, Corredor completo: ML, Corredor completo: Conectores [DAR, MLC] y Avances en transporte público) y por período de fase (2025, 2035 y 2050) dentro de esos tipos de proyectos.

Tabla A.3: Ruta estatal 125

Ruta estatal 125						
ID del proyecto	Año <sup>5</sup>	Categoría	Nombre del proyecto	Descripción	Corredores de conexión	Millones en costos (\$2020)
AT051	2035	Transporte activo	Corredor de La Mesa: Corredor de la SR 125 al Circuito norte del Condado Este	Dentro de la vía	I-8	\$6
AT076	2050	Transporte activo	Circuito norte del Condado Este	Dentro de la vía	SR 94	\$26
AT082	2050	Transporte activo	Grossmont College	Dentro de la vía	I-8, CCT	\$1
AT115	2050	Transporte activo	Conector de la SR 125: Bonita Road a la frontera México-EE. UU.	Fuera y dentro de la vía	SB2S	\$85
AT116	2050	Transporte activo	Corredor de la SR 125: Circuito sur del Condado Este a conexiones de La Mesa/Lemon Grove/El Cajon	Dentro de la vía	I-8, SR 94	\$32
AT117	2050	Transporte activo	Corredor de la SR 125: Grossmont College a Santee: Corredor El Cajon	Dentro de la vía	N/A	\$12
AT118	2050	Transporte activo	Corredor de la SR 125: Vía ciclista Sweetwater a Circuito sur del Condado Este	Dentro de la vía	SB2S	\$34
CC139	2025	Corredor completo: ATDM/SIS	SR 125	SIS	N/A	\$35
CC138	2035	Corredor completo: ATDM/SIS	SR 125	ATDM	N/A	\$180
CC042	2035	Corredor completo: ML	SR 125 (SR 54 a Amaya Drive)	6F/8F A 4F/6F+2ML	I-8, SR 94	\$59
CC043	2050	Corredor completo: ML	SR 125 (Amaya Drive a Mission Gorge Road)	6F a 4F+2ML	I-8, CCT	\$40
CC044	2050	Corredor completo: ML	SR 125 (SR 905 a SR 54)	4T a 4F+2ML	SB2S	\$227
CC112	2035	Corredor completo: DAR	SR 125 (Spring Street/SR 94)	Sur	I-8, SR 94	\$42
CC113	2050	Corredor completo: DAR	SR 125 (Jamacha Boulevard)	Norte y Sur	N/A	\$49

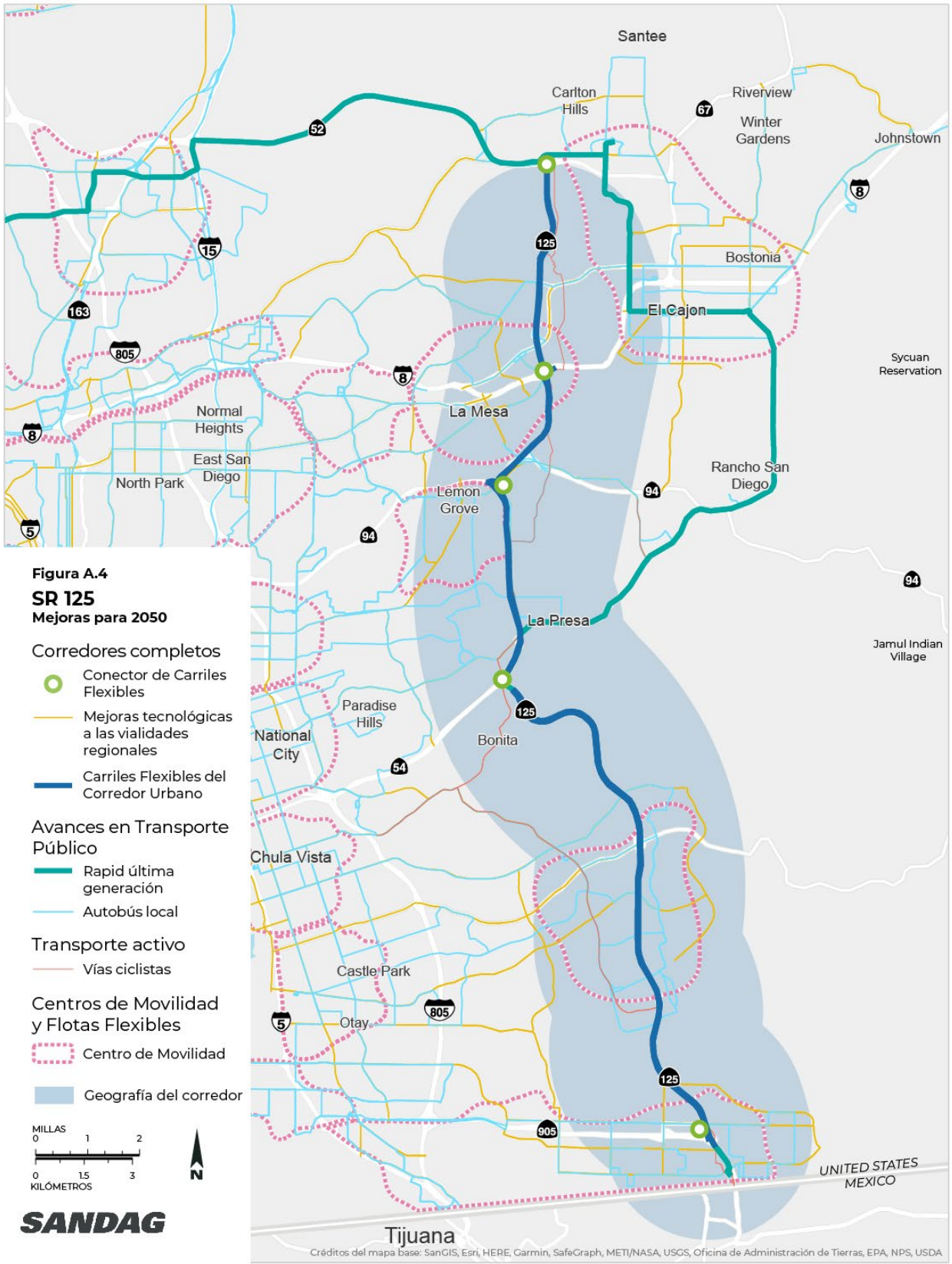
<sup>5</sup> Año de construcción

## Ruta estatal 125

ID del proyecto	Año <sup>5</sup>	Categoría	Nombre del proyecto	Descripción	Corredores de conexión	Millones en costos (\$2020)
CC148	2025	Corredor completo: MLC	SR 125 (SR 905)	Sur a oeste	N/A	\$38
CC097	2035	Corredor completo: MLC	SR 125 (I-8)	Norte a oeste y este a sur	I-8, SR 94	\$202
CC098	2035	Corredor completo: MLC	SR 125 (I-8)	Norte a este y oeste a sur	I-8, SR 94	\$202
CC099	2035	Corredor completo: MLC	SR 125 (SR 94)	Norte a oeste y este a sur	SR 94	\$203
CC100	2050	Corredor completo: MLC	SR 125 (SR 52)	Norte a oeste y este a sur	CCT	\$202
CC101	2050	Corredor completo: MLC	SR 125 (SR 54)	Sur a sur y norte a norte	N/A	\$202
CC102	2050	Corredor completo: MLC	SR 125 (SR 54)	Norte a oeste y este a sur	N/A	\$202
TL033	2035	Avances en transporte público	<i>Rapid</i> 292 Fase 2	Pacific Beach a Otay Mesa vía Kearny Mesa, El Cajon, Jamacha y Otay Lakes (versión completa de <i>Rapid</i> )	I-8, I-15, SR 94, CCT, SB2S	\$96



Figura A.4: SR 125



La figura muestra mejoras a lo largo de este corredor. Las inversiones en otros corredores se muestran en los mapas correspondientes.

## *Corredor de la Interestatal 15*

El Corredor de la I-15 es el principal corredor de transporte para cientos de miles de personas entre San Diego y las comunidades del interior en el Condado Norte y más allá del Inland Empire en el Condado Riverside. Los primeros Carriles exprés se añadieron a la I-15 en 1988, una de las primeras de su tipo en los Estados Unidos, que más tarde operaron entre la SR 163 y la SR 78. Estos ML se han convertido en un modelo para otras mejoras en las carreteras de nuestra región, y serán una parte clave para hacer que nuestros principales corredores de transporte sean cada vez más eficientes al priorizar el tránsito e implementar precios dinámicos a lo largo del día.

Las mejoras futuras mejorarán aún más este Corredor completo. Entre estas se incluyen:

### *Transporte activo*

Los planes incluyen 18 proyectos de vías ciclistas e instalaciones, incluyendo los de Uptown, North Park, Mission Valley, Rancho Bernardo y Poway.

### *Corredor completo: Carriles flexibles/Transporte de mercancías*

Priorizar la I-15 con ML para mejorar el transporte de mercancías; promover ATDM; habilitar SIS; y proporcionar conexiones directas a la I-8, SR 78, SR 52, SR 56 y otras carreteras. Estas mejoras proporcionarán a los operadores de corredores la flexibilidad necesaria para gestionar los carriles a lo largo de la I-15 con el fin de satisfacer las demandas de las condiciones del tráfico según la hora del día, dirección afectada y tipo de vehículo.

### *Avances en transporte público/Centros de movilidad*

Tres *nuevas líneas de autobuses Rapid* en este corredor proporcionarán conexiones mejoradas desde las comunidades residenciales a los principales centros de empleo en el Centro de San Diego, Rancho Bernardo, UC San Diego, Sorrento Valley y Mira Mesa. Los residentes y los viajeros se beneficiarán de las comodidades adicionales para *las líneas Rapid* y el ciclismo, mientras que podrán conectarse sin problemas con otras opciones de transporte a través de la Red de Centros de movilidad regional. La Red de Centros de movilidad a lo largo del Corredor de la I-15 optimizará las opciones multimodales, incluyendo el acceso al tránsito de alta velocidad, estacionamiento seguro para bicicletas, transporte compartido y más con los centros de movilidad en Escondido, Mira Mesa, Mission Valley, Uptown y el Centro de San Diego y National City. En la Tabla A.4 y en la Figura A.5 se muestran detalles de esta red para la región.

Los proyectos de la Tabla A.4 están organizados por tipo de proyecto (Transporte activo, Corredor completo: ATDM/SIS, Corredor completo: ML/Transporte de mercancías, Corredor completo: Conectores [DAR, MLC] y Avances en transporte público) y por período de fase (2025, 2035 y 2050) dentro de esos tipos de proyectos.

Tabla A.4: Interestatal 15

Interestatal 15						
ID del proyecto	Año <sup>6</sup>	Categoría	Nombre del proyecto	Descripción	Corredores de conexión	Millones en costos (\$2020)
AT013	2035	Transporte activo	Vías ciclistas North Park/Centro de la ciudad Vía ciclista de Monroe	Dentro de la vía	I-8	\$6
AT044	2035	Transporte activo	Hillcrest a Balboa Park	Dentro de la vía	N/A	\$6
AT045	2035	Transporte activo	Vía ciclista de la I-15: Camino del Río South a Rancho Mission Road	Fuera y dentro de la vía	I-8, SB2S	\$4
AT046	2035	Transporte activo	Vía ciclista de la I-15: Rancho Mission Road a Sendero para bicicletas de Murphy Canyon	Fuera de la vía	I-8, SB2S	\$3
AT052	2035	Transporte activo	Vía para bicicletas en el vecindario de Mira Mesa	Dentro de la vía	SB2S	\$26
AT053	2035	Transporte activo	Corredor de Mission Valley a Chula Vista	Dentro de la vía	I-8	\$2
AT057	2035	Transporte activo	Vía ciclista de San Diego River: Camino Del Rio North a Father Junipero Serra Trail (Vía ALT)	Dentro de la vía	I-8	\$27
AT058	2035	Transporte activo	Sendero de San Diego River: Camino Del Rio North	Dentro de la vía	I-8	\$1
AT064	2035	Transporte activo	Sendero de San Diego River: Rancho Mission Road a Camino Del Rio North	Fuera de la vía	I-8	\$1
AT084	2050	Transporte activo	Vía ciclista de la I-15: Citracado Parkway a Country Club Lane	Dentro de la vía	Corredor del Condado Norte	\$31
AT085	2050	Transporte activo	Vía ciclista de la I-15: Country Club Lane a Rainbow Valley Boulevard	Dentro de la vía	N/A	\$128
AT086	2050	Transporte activo	Vía ciclista de la I-15: Murphy Canyon Road a Affinity Court	Fuera y dentro de la vía	CCT, SB2S	\$85
AT087	2050	Transporte activo	Vía ciclista de la I-15: Intersección de Poway Road a Carmel Mountain Road	Fuera de la vía	SR 56	\$76

<sup>6</sup> Año de construcción

## Interestatal 15

ID del proyecto	Año <sup>6</sup>	Categoría	Nombre del proyecto	Descripción	Corredores de conexión	Millones en costos (\$2020)
AT088	2050	Transporte activo	Vía ciclista de la I-15: Rancho Bernardo Community Park	Fuera de la vía	N/A	\$4
AT090	2050	Transporte activo	Vía ciclista de la I-15: Vía Rancho Parkway a Citracado Parkway	Fuera y dentro de la vía	Corredor del Condado Norte	\$5
AT091	2050	Transporte activo	Vía ciclista de la I-15: Vía Rancho Parkway a Lost Oak Lane	Fuera de la vía	Corredor del Condado Norte	\$12
AT105	2050	Transporte activo	Vía ciclista del centro del condado - Conexión de las vías verdes terrestres	Dentro de la vía	Corredor del Condado Norte	\$12
AT111	2050	Transporte activo	Circuito de Poway	Dentro de la vía	SR 56	\$41
CC123	2025	Corredor completo: ATDM/SIS	I-15	SIS	N/A	\$55
CC137	2025	Corredor completo: ATDM/SIS	SR 163	SIS	N/A	\$19
CC122	2035	Corredor completo: ATDM/SIS	I-15	ATDM	N/A	\$663
CC136	2035	Corredor completo: ATDM/SIS	SR 163	ATDM	N/A	\$101
CC011	2035	Corredor completo: ML/Transporte de mercancías	I-15 (I-5 a I-805)	6F a 6F+2ML	SR 94, SB2S	\$103
CC012	2035	Corredor completo: ML/Transporte de mercancías	I-15 (I-805 a I-8)	8F+2TL a 6F+2TL+2ML	I-8, SR 94, SB2S	\$115
CC013	2035	Corredor completo: ML/Transporte de mercancías	I-15 (I-8 a SR 163)	8F a 6F+4ML	I-8, CCT, SB2S	\$241
CC014	2050	Corredor completo: ML/Transporte de mercancías	I-15 (Valley Parkway a SR 76)	8F a 6F+3ML	N/A	\$408

## Interestatal 15

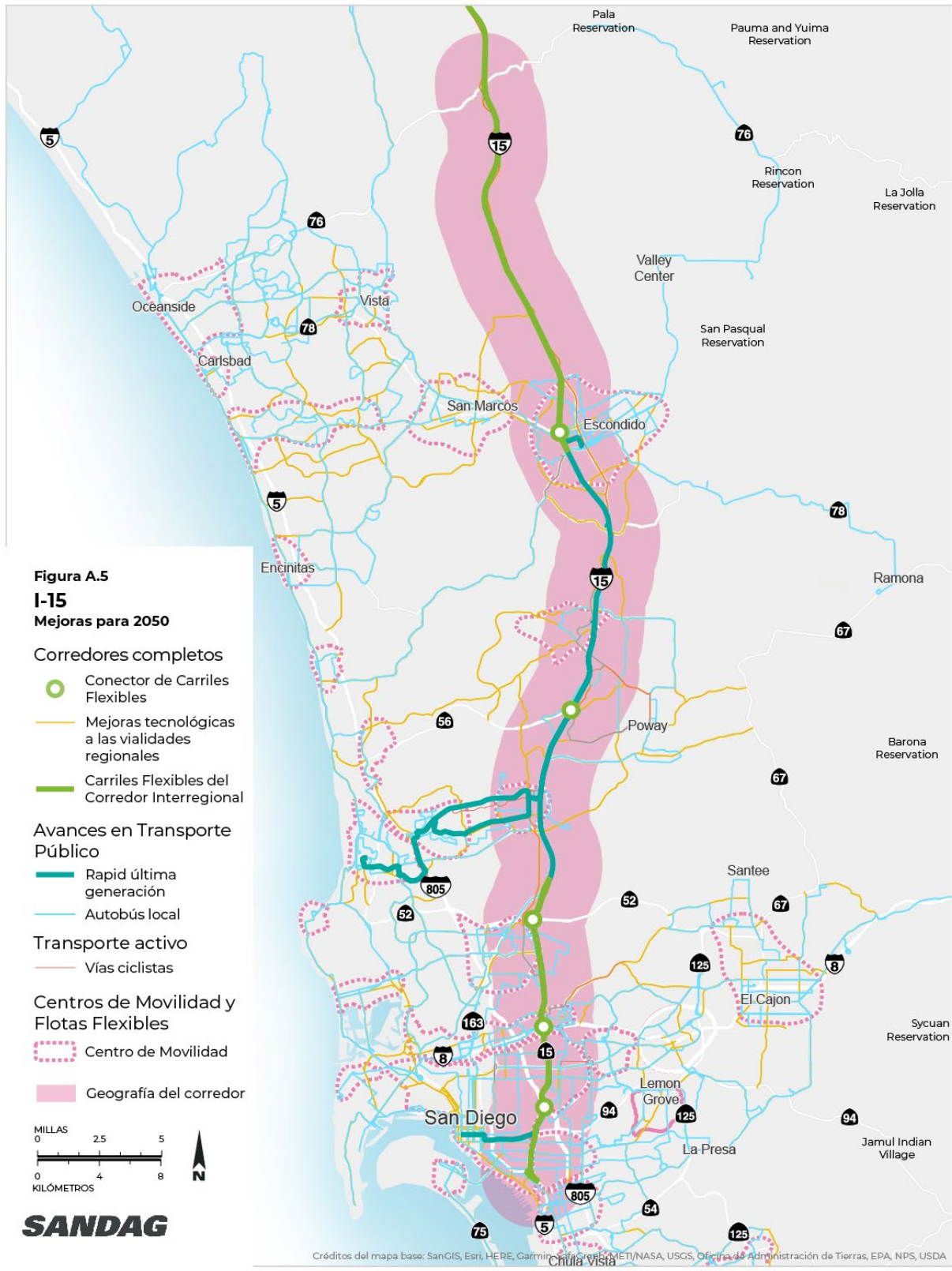
ID del proyecto	Año <sup>6</sup>	Categoría	Nombre del proyecto	Descripción	Corredores de conexión	Millones en costos (\$2020)
CC015	2050	Corredor completo: ML/Transporte de mercancías	I-15 (SR 76 a County Line)	8F a 6F+3ML	Corredor del Condado Norte	\$199
CC110	2035	Corredor completo: DAR	I-15 (Clairemont Mesa Boulevard)	Norte y Sur	N/A	\$49
CC073	2035	Corredor completo: MLC	I-15 (SR 78)	Este a sur y norte a oeste	Corredor del Condado Norte	\$147
CC074	2035	Corredor completo: MLC	I-15 (SR 52)	Oeste a norte y sur a este	CCT, SB2S	\$181
CC075	2035	Corredor completo: MLC	I-15 (SR 52)	Norte a oeste y este a sur	CCT, SB2S	\$196
CC076	2035	Corredor completo: MLC	I-15 (SR 52)	Norte a este y oeste a sur	CCT, SB2S	\$196
CC077	2035	Corredor completo: MLC	I-15 (SR 52)	Sur a oeste y este a norte	CCT, SB2S	\$196
CC079	2035	Corredor completo: MLC	I-15 (I-8)	Norte a oeste y este a sur	I-8, SB2S	\$202
CC080	2035	Corredor completo: MLC	I-15 (I-8)	Norte a este y oeste a sur	I-8, SB2S	\$202
CC081	2035	Corredor completo: MLC	I-15 (I-8)	Sur a oeste y este a norte	I-8, SB2S	\$202
CC082	2035	Corredor completo: MLC	I-15 (I-8)	Sur a este y oeste a norte	I-8, SB2S	\$202
CC083	2035	Corredor completo: MLC	I-805 (SR 15)	De norte a norte y de sur a sur	SR 94, SB2S	\$112
CC072	2050	Corredor completo: MLC	I-15 (SR 78)	Sur a oeste y este a norte	Corredor del Condado Norte	\$147
CC078	2050	Corredor completo: MLC	I-15 (SR 56)	Sur a oeste y este a norte	SR 56	\$239

## Interestatal 15

ID del proyecto	Año <sup>6</sup>	Categoría	Nombre del proyecto	Descripción	Corredores de conexión	Millones en costos (\$2020)
TL29	2035	Avances en transporte público	<i>Rapid 235</i>	Escondido a Centro de San Diego vía la I-15 (estaciones DAR)	I-8, SR 56, SR 94, CCT, Corredor del Condado Norte, SB2S	\$34
TL30	2035	Avances en transporte público	<i>Rapid 237</i>	UC San Diego a Rancho Bernardo vía Sorrento Valley y Mira Mesa	SR 56, CCT, SB2S	\$54
TL31	2035	Avances en transporte público	<i>Rapid 238</i>	UC San Diego a Rancho Bernardo vía Sorrento Valley y Carroll Canyon	SR 56, CCT, SB2S	\$78



Figura A.5: I-15



### *Corredor de la Interestatal 5 de la Costa Norte*

La I-5 es un corredor de transporte icónico para el Estado de California, y en la región de San Diego el Corredor de la Costa Norte de la I-5 proporciona a las personas conexiones vitales al área metropolitana de San Diego, comunidades playeras desde Oceanside hasta Imperial Beach, comunidades académicas y de investigación dinámicas en la UC San Diego y Torrey Pines Mesa, centros de empleo de alta tecnología en Sorrento Valley y en el Condado Norte, numerosas atracciones familiares a lo largo de la costa, vecindarios costeros desde La Jolla hasta Oceanside y el Condado Orange y más allá al norte. El Corredor Ferroviario de LOSSAN, que se extiende 351 millas desde el norte de San Diego, incluye el popular servicio COASTER y SPRINTER del Distrito de Tránsito del Condado Norte, junto con trenes de pasajeros Amtrak y transporte de mercancías en los ferrocarriles Union Pacific y BNSF. La recreación y el traslado a lo largo de las Vías ciclistas costeras proporcionan acceso de calidad para los usuarios activos del transporte. El Plan Regional 2021 se enfoca en las mejoras de la capacidad de las autopistas en instalaciones que trasladan más personas, no solo automóviles. Los proyectos detallados en el Plan Regional 2021 mejorarán la fiabilidad y la capacidad a lo largo del corredor ferroviario, aumentarán las instalaciones para caminar y manejar bicicleta y protegerán y mejorarán los recursos ambientales. Incluyen lo siguiente:

#### *Transporte activo*

Las ciudades costeras de Oceanside, Carlsbad, Encinitas, Solana Beach, Del Mar y San Diego se beneficiarán de una mayor movilidad regional y acceso a la playa. Para mejorar el acceso costero a los ciclistas y peatones, se prevé la pronta ejecución de un gran número de proyectos de transporte activo entre 2026 y 2035. Otras conexiones de las Vías verdes costeras y otras instalaciones de carriles para vías ciclistas estarán se implementarán en 2050.

#### *Corredor completo: Carriles flexibles*

Los proyectos Corredor completo y ML mejorarán el transporte en las autopistas para las mercancías y los vehículos, permitiendo cambiar dinámicamente las vías de transporte para acomodar los tipos de vehículos en la carretera, la hora del día y el nivel de congestión.

#### *Avances en transporte público/Centros de movilidad*

El Corredor de la Costa Norte de la I-5 está alineado con los principales destinos turísticos y comunidades dinámicas, ambos incluidos en la Red de Centros de movilidad regional. Esta red proporcionará a los viajeros servicios para mejorar sus opciones de viaje. Los nuevos centros de movilidad a lo largo del corredor agilizarán las opciones de viaje para las personas, incluido acceso al tránsito de alta velocidad, estacionamiento seguro para bicicletas y transporte compartido con los centros de movilidad a lo largo de la costa, en centros urbanos y a través del Centro de movilidad central que conecta con el Aeropuerto Internacional de San Diego. Los principales proyectos de tránsito incluyen trasladar la línea COASTER de Del Mar Bluffs a un túnel, agregando una línea sucursal y una estación en Sorrento Mesa para conectar la línea COASTER con la Línea Púrpura, construir el Túnel Miramar para agilizar la línea y aumentar las velocidades de los recorridos, reemplazando



puentes de madera y agregando estaciones al Camp Pendleton, al Centro de movilidad central y al centro de San Diego. Además, se *agregará una ruta Rapid* desde Oceanside hasta UTC para conectar a los conductores con las principales áreas turísticas y de empleo que COASTER no cubre.

Los proyectos de la Tabla A.5 están organizados por tipo de proyecto (Transporte activo, Corredor completo: ML, Corredor completo: ML/Transporte de mercancías, Corredor completo: Conectores [DAR, Intersección y Mejoras Operativas Arteriales], Avances en transporte público y Avances en transporte público/Transporte de mercancías) y por período de fases (2025, 2035 y 2050) dentro de esos tipos de proyectos.

Tabla A.5: Corredor de la Interestatal 5 de la Costa Norte

Corredor de la Interestatal 5 de la Costa Norte						
ID del proyecto	Año <sup>7</sup>	Categoría	Nombre del proyecto	Descripción	Corredores de conexión	Millones en costos (\$2020)
AT022	2035	Transporte activo	Conexiones de Vías verdes costeras: Oceanside y Carlsbad	Fuera de la vía y dentro de la vía	SB2S	\$0.3
AT028	2035	Transporte activo	Vías verdes costeras Del Mar	Fuera de la vía	SR 56	\$26
AT029	2035	Transporte activo	Vías verdes costeras de Encinitas: Carlsbad a Leucadia Boulevard	Fuera de la vía	N/A	\$12
AT073	2050	Transporte activo	Conexiones de las vías verdes costeras	Dentro de la vía	N/A	\$16
AT080	2050	Transporte activo	Encinitas al Corredor de San Marcos: Leucadia Boulevard a El Camino Real	Fuera de la vía	N/A	\$6
AT151	2050	Transporte activo	Ciclovía de la costa norte: Gilman Drive a San Luis Rey River Trail (resto de los segmentos)	Fuera y dentro de la vía	SR 56, Corredor del Condado Norte	\$46
CC046	2025	Corredor completo: ML	I-5 (Manchester a Vandegrift) <sup>8</sup>	8F a 8F+2HOV/HOT	Corredor del Condado Norte	\$171
CC004	2035	Corredor completo: ML/Transporte de mercancías	I-5 (SR 52 a I-805)	8F a 6F+4ML	CCT, SB2S	\$190
CC007	2050	Corredor completo: ML/Transporte de mercancías	I-5 (Via de La Valle a La Costa)	8F a 6F+4ML	N/A	\$316
CC008	2050	Corredor completo: ML/Transporte de mercancías	I-5 (La Costa a Cassidy Street)	8F a 6F+4ML	Corredor del Condado Norte	\$302

<sup>7</sup> Año de construcción

<sup>8</sup> El proyecto es consistente con el proyecto del Corredor de la costa norte de Caltrans (Build NCC).

## Corredor de la Interestatal 5 de la Costa Norte

ID del proyecto	Año <sup>7</sup>	Categoría	Nombre del proyecto	Descripción	Corredores de conexión	Millones en costos (\$2020)
CC009	2050	Corredor completo: ML/Transporte de mercancías	I-5 (Cassidy Street a Harbor Drive)	8F a 6F+4ML	Corredor del Condado Norte	\$121
CC010	2050	Corredor completo: ML/Transporte de mercancías	I-5 (Harbor Drive a County Line)	8F a 6F+2ML	N/A	\$197
CC111	2035	Corredor completo: DAR	I-5 (Voigt)	Norte y Sur	N/A	\$49
CC104	2050	Corredor completo: Mejoras operativas de la intersección y las arterias	I-5 (SR 56)	Oeste a norte y sur a este	SR 56	\$379
TL40	2035	Avances en transporte público	<i>Rapid 473</i>	Oceanside a Solana Beach a UTC/UC San Diego vía Autopista 101 Comunidades costeras, Carmel Valley	SR 56, CCT, Corredor del Condado Norte, SB2S	\$156
TL05	2025	Avances en transporte público/Transporte de mercancías	Tren suburbano 398	Oceanside al Centro de San Diego (incluye actualizaciones a Pacific Surfliner/COASTER/Metrolink/servicios de transporte de LOSSAN del Condado Orange al Centro de San Diego, reemplazo de puentes de madera, agregar estación en el centro de San Diego)	Centro de movilidad central	\$1,203
TL06	2035	Avances en transporte público/Transporte de mercancías	Tren suburbano 398	Oceanside al Centro de San Diego (construir el túnel Del Mar, agregar estaciones en el Centro de movilidad central y Camp Pendleton y separación en declive en Leucadia Boulevard)	Corredor del Condado Norte	\$2,875

## Corredor de la Interestatal 5 de la Costa Norte

ID del proyecto	Año <sup>7</sup>	Categoría	Nombre del proyecto	Descripción	Corredores de conexión	Millones en costos (\$2020)
TL07	2050	Avances en transporte público/Transporte de mercancías	Tren suburbano 398	Oceanside al Centro de San Diego (construir los túneles de Sorrento Mesa y UTC, agregar estación en Balboa Avenue)	SR 56, CCT	\$3,171

Figura A.6: I-5 NCC



### *Corredor de la Ruta estatal 94*

Las comunidades en el Condado Este confían en el Corredor de la SR 94 como una ruta vital entre Mid-City, el sudeste de San Diego, Lemon Grove, La Mesa, El Cajon y el Centro de San Diego. Este es un corredor de importancia económica para muchas comunidades de menores ingresos para las que la equidad social y el acceso a opciones viables de transporte siguen siendo cuestiones importantes. Los servicios de tránsito existentes incluyen el Trolley Línea naranja y múltiples rutas de autobuses locales. El corredor proporciona acceso directo al Centro de San Diego, el tercer mayor centro de empleo de la región y hogar del Centro de Convenciones de San Diego, Petco Park y otros lugares de entretenimiento; el puerto de San Diego Bay y el Aeropuerto Internacional de San Diego. Este corredor conecta con corredores de transporte vitales del sur al norte donde se encuentran importantes centros de empleo, como SR 15, I-805 y tren suburbano de alta velocidad de South Bay a Valle de Sorrento.

Las mejoras a lo largo de este corredor bajo el Plan Regional 2021 incluyen:

#### *Transporte activo*

Las vías ciclistas priorizadas en la calle en La Mesa, el sudeste de San Diego y Encanto proporcionarán más opciones de movilidad para los residentes y mejorarán la conectividad regional, incluida la sincronización con la Red de Centros de movilidad regional.

#### *Corredor completo: Carriles flexibles*

La introducción de los ML mejorará las operaciones para vehículos de alta ocupación y tránsito que viajan a lo largo de la SR 94.

#### *Avances en transporte público/Centros de movilidad*

Las mejoras de frecuencia en el Trolley Línea naranja facilitarán un mayor traslado de las personas. Se agilizarán los nuevos centros de movilidad con opciones multimodales, incluido el acceso al transporte de alta velocidad (tanto de este a oeste como de sur a norte), estacionamiento seguro para bicicletas y opciones de transporte compartido.

Los proyectos de la Tabla A.6 están organizados por tipo de proyecto (Transporte activo, Corredor completo: ATDM/SIS, Corredor completo: ML, Corredor completo: Conectores [Mejoras operativas de la intersección y las arterias] y Avances en transporte público) y por período de fases (2025, 2035 y 2050) dentro de esos tipos de proyectos.

Tabla A.6: Ruta estatal 94

Ruta estatal 94						
ID del proyecto	Año <sup>9</sup>	Categoría	Nombre del proyecto	Descripción	Corredores de conexión	Millones en costos (\$2020)
AT018	2035	Transporte activo	Centre City – Corredor de La Mesa	Dentro de la vía	I-8, SR 125, CMH, SB2S	\$66
AT038	2035	Transporte activo	Centro de San Diego a Encanto	Dentro de la vía	CMH, SB2S	\$11
AT039	2035	Transporte activo	Centro a sureste	Dentro de la vía	CMH	\$3
AT041	2035	Transporte activo	Encanto, Lincoln Heights a Lemon Grove	Dentro de la vía	SR 125	\$22
AT075	2050	Transporte activo	Circuito Norte del Condado Este	Dentro de la vía	I-8, SR 125	\$56
AT083	2050	Transporte activo	Hillcrest – Corredor El Cajon	Dentro de la vía	I-8, I-15, SB2S	\$18
CC133	2025	Corredor completo: ATDM/SIS	SR 94	SIS	N/A	\$73
CC132	2035	Corredor completo: ATDM/SIS	SR 94	ATDM	N/A	\$255
CC032	2035	Corredor completo: ML	SR 94 (I-5 a I-15)	8F a 6F+3ML	I-15, SB2S	\$39
CC033	2035	Corredor completo: ML	SR 94 (I-15 a I-805)	8F a 6F+3ML	I-15, SB2S	\$23
CC034	2035	Corredor completo: ML	SR 94 (I-805 a SR 125)	8F a 6F+3ML	I-8, I-15, SR 125, SB2S	\$162
CC108	2025	Corredor completo: Mejoras operativas de la intersección y las arterias	SR 94 (SR 125)	Sur a este, incluido el carril auxiliar a Lemon Avenue	I-8, SR 125	\$137
TL014	2035	Avances en transporte público	LRT 520	Orange Line (El Cajón al Centro, pistas dobles/triples y separaciones en declive en Euclid Avenue, Broadway/Lemon Grove Avenue, Allison Avenue/University Avenue y Severin Drive)	I-8, I-15, SR 125, CMH, SB2S	\$274
TL015	2050	Avances en transporte público	LRT 520	Orange Line (El Cajón al Centro, pistas dobles/triples)	I-8, I-15, SR 125, CCT, CMH	\$274

<sup>9</sup> Año de construcción



Figura A.7: SR 94



La figura muestra mejoras a lo largo de este corredor. Las inversiones en otros corredores se muestran en los mapas correspondientes.



### *Corredor de la Interestatal 8*

El Corredor de la I-8 es un importante conector este-oeste para la región y conecta las áreas urbanas y costeras de San Diego con las regiones rurales, montañosas y desérticas al este. La Universidad Estatal de San Diego, una de las principales instituciones de enseñanza superior de nuestra región, está situada a lo largo de este corredor en el área de la Universidad. En su extremo oeste, el corredor conecta a los viajeros a través de Mission Valley y a la I-5 y a varias de las comunidades playeras de la región y otras atracciones familiares. En su extremo este, el corredor proporciona a los viajeros acceso a Alpine, Pine Valley y otras comunidades rurales del condado este; áreas para acampar y senderismo en las Montañas Laguna; Parque Estatal del Desierto de Anza-Borrego; tierras tribales; Condado Imperial; y otros puntos del este. El corredor es especialmente valioso para el transporte de mercancías que se dirigen a otras partes del país en el suroeste y más allá. Los servicios de transporte existentes incluyen el Trolley Línea verde y Orange y múltiples rutas de autobús locales. Entre las mejoras en este corredor se incluyen las siguientes:

#### *Transporte activo*

El Plan Regional 2021 para este corredor prioriza los proyectos activos de vía ciclista para transporte en San Diego que conectan a residentes y visitantes con comunidades playeras, empleos y el pintoresco Sendero de San Diego River.

#### *Corredor completo: Transporte activo y Gestión de demanda/Sistemas inteligentes de intersección*

Las mejoras tecnológicas de ATDM y SIS se agregarán a lo largo de la I-8, proporcionando algunos Corredores completos clave, ML y conectores para permitir un uso dinámico de la autopista para adaptarse a las cambiantes demandas de carreteras.

#### *Avances en transporte público/Centros de movilidad*

Las comunidades se beneficiarán del desarrollo de un tren suburbano este-oeste que conectará El Cajón con el campus principal de la Universidad Estatal de San Diego, las comunidades urbanas de City Heights y University Heights y el futuro Centro de movilidad central. Las mejoras en los servicios de Trolley existentes y las rutas de tránsito Rapid de próxima generación en este corredor proporcionarán alternativas competitivas a los viajes en autos privados y se conectarán a través de la Red de Centros de movilidad regionales. Estos nuevos centros de conectividad ofrecen opciones multimodales optimizadas e incluyen acceso a transporte de alta velocidad, estacionamiento seguro para bicicletas y opciones de transporte compartido.

Los proyectos de la Tabla A.7 están organizados por tipo de proyecto (Transporte activo, Corredor completo: ATDM/SIS, Corredor completo: ML/Transporte de mercancías, Corredor completo: Conectores [MLC] y Avances en transporte público) y por período de fases (2025, 2035 y 2050) dentro de esos tipos de proyectos.

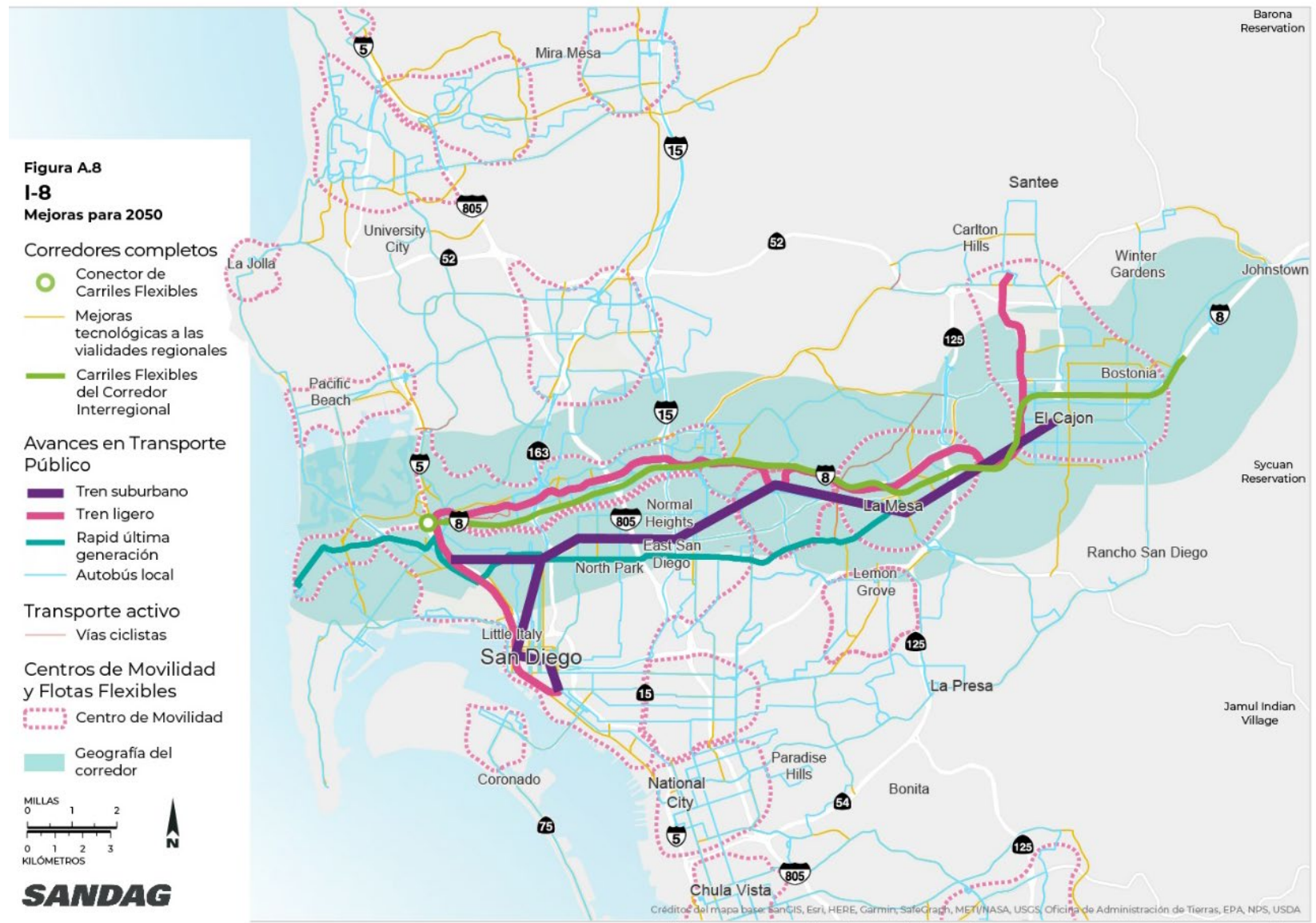
Tabla A.7: Interestatal 8

Interestatal 8						
ID del proyecto	Año de construcción	Categoría	Nombre del proyecto	Descripción	Corredores de conexión	Millones en costos (\$2020)
AT043	2035	Transporte activo	Hillcrest – Corredor El Cajon	Dentro de la vía	SR 94, SR 125	\$26
AT050	2035	Transporte activo	Corredor Kearny Mesa a Beaches: Clairemont Drive (Mission Bay a Burgener)	Dentro de la vía	N/A	\$6
AT056	2035	Transporte activo	Conexiones de vías ciclistas San Diego River	Fuera de la vía	N/A	\$16
AT060	2035	Transporte activo	Senderos de San Diego River: I-805 a Fenton Parkway	Fuera de la vía	I-15, SB2S	\$5
AT062	2035	Transporte activo	Sendero de San Diego River: Qualcomm Stadium a Ward Road	Fuera de la vía	I-15	\$2
AT063	2035	Transporte activo	Sendero de San Diego River: Qualcomm Way a la I-805	Fuera de la vía	I-15, SB2S	\$3
AT103	2050	Transporte activo	Conector de la ciclovia regional La Mesa	Dentro de la vía	SR 94	\$2
AT112	2050	Transporte activo	Conexiones de vías ciclistas San Diego River	Fuera de la vía	CCT, CMH	\$11
AT114	2050	Transporte activo	Santee: Corredor El Cajón	Dentro de la vía	SR 125, CCT	\$16
CC125	2025	Corredor completo: ATDM/SIS	I-8	SIS	N/A	\$94
CC124	2035	Corredor completo: ATDM/SIS	I-8	ATDM	N/A	\$396
CC024	2035	Corredor completo: ML/Transporte de mercancías	I-8 (I-805 a College Avenue)	8F a 6F+4ML	I-15, SB2S	\$161
CC025	2035	Corredor completo: ML/Transporte de mercancías	I-8 (College Avenue a Johnson Avenue)	8F a 6F+4ML	SR 94, SR 125	\$281

## Interestatal 8

ID del proyecto	Año de construcción	Categoría	Nombre del proyecto	Descripción	Corredores de conexión	Millones en costos (\$2020)
CC026	2035	Corredor completo: ML/Transporte de mercancías	I-8 (Johnson Avenue a Mollison Avenue)	6F a 4F+4ML	SR 125, CCT	\$48
CC027	2035	Corredor completo: ML/Transporte de mercancías	I-8 (Mollison Avenue a Greenfield Drive)	4F/6F a 4F+4ML	N/A	\$106
CC023	2050	Corredor completo: ML/Transporte de mercancías	I-8 (I-5 a I-805)	8F a 6F+4ML	I-15, SB2S	\$179
CC067	2050	Corredor completo: MLC	I-5 (I-8)	Sur a este y oeste a norte	CMH	\$202
CC068	2050	Corredor completo: MLC	I-5 (I-8)	Norte a este y oeste a sur	CMH	\$202
TL19	2025	Avances en transporte público	<i>Rapid</i> 10 Fase 1	La Mesa a Ocean Beach vía Mid-City, Hillcrest, Old Town (versión ligera de <i>Rapid</i> )	I-15, CMH, SR 94, SR 125, SB2S	\$36
TL16	2035	Avances en transporte público	LRT 530	Línea verde (Santee al Centro, pistas dobles/triples y separaciones en declive)	I-15, SR 94, SR 125, CCT, CMH, SB2S	\$384
TL20	2035	Avances en transporte público	<i>Rapid</i> 10 Fase 2	La Mesa a Ocean Beach vía Mid-City, Hillcrest, Centro de movilidad central (versión completa de <i>Rapid</i> )	I-15, SR 94, SR 125, CMH, S2BS	\$146
TL01	2050	Avances en transporte público	Tren suburbano 581	581: Centro a El Cajon vía SDSU y La Mesa 581B: Centro de movimiento central a El Cajon vía SDSU y La Mesa	I-15, SR 94, SR 125, CMH, SB2S	\$9,774
TL17	2050	Avances en transporte público	LRT 530	Línea verde (Santee al Centro, pistas dobles/triples y separaciones en declive)	I-15, SR 94, SR 125, CCT, CMH, SB2S	\$384

Figura A.8: I-8



### *Corredor de la costa, cañones y senderos*

El Corredor de Costa, Cañones y Senderos cruza las ciudades de San Diego, Santee y El Cajon, así como áreas no incorporadas del Condado de San Diego. Las principales instalaciones de transporte en este corredor incluyen SR 52, partes de SR 67, y sus conexiones con I-5, I-8, I-805, SR 163, I-15 y SR 125. Este corredor conecta dos importantes centros de empleo—Kearny Mesa y University City/Sorrento Valley—con el este del condado de San Diego y centros de actividad que incluyen Marine Corps Air Station Miramar, universidades, áreas recreativas y centros comerciales. Entre las mejoras previstas para este corredor se incluyen las siguientes:

#### *Transporte activo*

También se prevén importantes inversiones en transporte activo, con seis nuevas vías ciclistas fuera de la vía y cinco en la vía. Estas vías ciclistas mejorarán el acceso a varios destinos en el corredor, incluyendo el sendero de San Diego River, playas, senderos para caminatas y parques situados a lo largo y cerca del corredor de transporte como el Marian Bear Memorial Park y Mission Trails Regional Park.

#### *Corredor completo: Carriles flexibles y Avances en transporte público/Centros de movilidad*

Viajar a lo largo de este corredor será cada vez más multimodal, ya que los ML y cuatro nuevas rutas *Rapid* iniciarán a prestar servicio. Los Centros de movilidad en Santee, Kearny Mesa y La Jolla ayudarán a proporcionar a los viajeros conexiones de primera y última milla a los servicios de tránsito y ofrecerán opciones de viaje adicionales para viajes locales.

Los proyectos de la Tabla A.8 están organizados por tipo de proyecto (Transporte activo, Corredor completo: ATDM/SIS, Corredor completo: ML, Corredor completo: Conectores [MLC] y Avances en transporte público) y por período de fases (2025, 2035 y 2050) dentro de esos tipos de proyectos.

Tabla A.8: Costa, cañones y senderos

Costa, cañones y senderos							
ID del proyecto	Año <sup>10</sup>	Categoría	Nombre del proyecto	Descripción	Corredores de conexión	Millones en costos (\$2020)	
AT009	2025	Transporte activo	Senderos de San Diego River: Segmento Carlton Oaks	Fuera de la vía	N/A	\$19	
AT023	2035	Transporte activo	Vías verdes costeras: Rose Canyon	Fuera de la vía	SB2S	\$31	
AT059	2035	Transporte activo	Sendero de San Diego River: Father Junipero Serra Trail a West Hills Parkway	Dentro de la vía	N/A	\$17	
AT061	2035	Transporte activo	Sendero de San Diego River: Mast Park al parque de béisbol Lakeside	Fuera de la vía	N/A	\$30	
AT065	2035	Transporte activo	Conexión Santee - Corredor El Cajon - Forester Creek	Fuera de la vía	N/A	\$4	
AT081	2050	Transporte activo	Conector Gilman	Dentro de la vía	N/A	\$2.8	
AT094	2050	Transporte activo	Corredor de la I-8: Sendero de San Diego River a Olde Highway 80	Dentro de la vía	N/A	\$30	
AT099	2050	Transporte activo	Corredor Kearny Mesa a Beaches: Clairemont Drive a Genesee Avenue	Dentro de la vía	N/A	\$14	
AT110	2050	Transporte activo	Pacific Beach a Mission Beach	Dentro de la vía	N/A	\$13	
AT119	2050	Transporte activo	Vías ciclistas de la SR 52: I-5 a Santo Road	Fuera de la vía	I-15, SB2S	\$82	
AT120	2050	Transporte activo	Vía ciclista de la SR 52: SR 52/Mast Drive a Sendero de San Diego River	Fuera de la vía	N/A	\$6	
CC131	2025	Corredor completo: ATDM/SIS	SR 52	SIS	N/A	\$30	
CC130	2035	Corredor completo: ATDM/SIS	SR 52	ATDM	N/A	\$155	
CC029	2035	Corredor completo: ML	SR 52 (I-805 a I-15)	6F a 4F+3ML	I-15	\$92	
CC030	2035	Corredor completo: ML	SR 52 (I-15 a Mast Boulevard)	6F a 4F+3ML	I-15	\$153	
CC031	2035	Corredor completo: ML	SR 52 (Mast Boulevard a SR 125)	4F a 4F+3ML	N/A	\$103	
CC028	2050	Corredor completo: ML	SR 52 (I-5 a I-805)	4F a 4F+3ML	SB2S	\$214	

<sup>10</sup> Año de construcción

## Costa, cañones y senderos

ID del proyecto	Año <sup>10</sup>	Categoría	Nombre del proyecto	Descripción	Corredores de conexión	Millones en costos (\$2020)
CC065	2050	Corredor completo: MLC	I-5 (SR 52)	Sur a este y oeste a norte	N/A	\$202
CC066	2050	Corredor completo: MLC	I-5 (SR 52)	Norte a este y oeste a sur	N/A	\$202
TL32	2025	Avances en transporte público	<i>Rapid</i> 292 Fase 1	Pacific Beach a Kearny Mesa (versión ligera de <i>Rapid</i> )	I-15, SB2S	\$7
TL24	2035	Avances en transporte público	<i>Rapid</i> 30	Balboa Station a Sorrento Mesa vía Pacific Beach, La Jolla, UTC	SB2S	\$189
TL50	2035	Avances en transporte público	<i>Rapid</i> 870	El Cajon a UTC vía Santee, SR 52, I-805	I-8, I-15, SR 125, SB2S	\$62
TL51	2035	Avances en transporte público	<i>Rapid</i> 890	El Cajon a Sorrento Mesa vía Santee, SR 52, I-805	I-5 NCC, I-8, I-15, SR 125, SB2S	\$107

Nota: El Plan Integral del Corredor Multimodal de Costas, Cañones y Senderos está completando un análisis más detallado de la SR 52 entre la I-5 y la I-805 y las conexiones en la SR 52 y la I-5. Se prevé que las mejoras para este segmento se encuentren dentro de la huella del corredor existente, donde los ML se diseñarían al reasignar los arcenes y los terraplenes de áreas verdes existentes.







### *Corredor de la Ruta estatal 56*

El Corredor de la SR 56 conecta el extremo norte de Sorrento Valley con varias comunidades residenciales. El acceso principal es vía la SR 56 entre la I-5 y la I-15, con carreteras locales que conectan con Carmel Valley. La Vía ciclista de la SR 56 funciona como una ruta de transporte y recreativa. Sorrento Valley es el mayor centro de empleo del Condado de San Diego, haciendo del Corredor de la SR 56 una parte importante de la economía regional. Actualmente no hay opciones multimodales en el extremo oeste del corredor, por lo que las inversiones planificadas en mejoras de los Avances en transporte público y los ML tendrán impactos significativos en la solución de la congestión en esta parte económicamente importante de nuestra región.

Entre las mejoras se incluyen las siguientes:

#### *Transporte activo*

Está prevista la construcción de la Vía ciclista de la SR 56 de Azuaga Street a Rancho Peñasquitos Boulevard.

#### *Corredor completo: Carriles flexibles*

El Plan Regional 2021 programa este corredor para mejorar a través de la construcción de los ML.

#### *Avances en transporte público/Centros de movilidad*

Dos *nuevas rutas de tránsito Rapid*, la conexión de la Vía ciclista de Mid-County y Vías verdes costeras. Un centro de movilidad en el extremo oeste del corredor proporcionará conexiones de primera y última milla a los servicios de Avances en transporte público y ofrecerá opciones de recorridos adicionales para viajes locales. Un centro de movilidad en el extremo noreste del corredor también proporcionará acceso al sistema de transporte. Estos centros se muestran en la Tabla A.14 y Figura A.3 como parte de la Red de Centros de movilidad regionales.

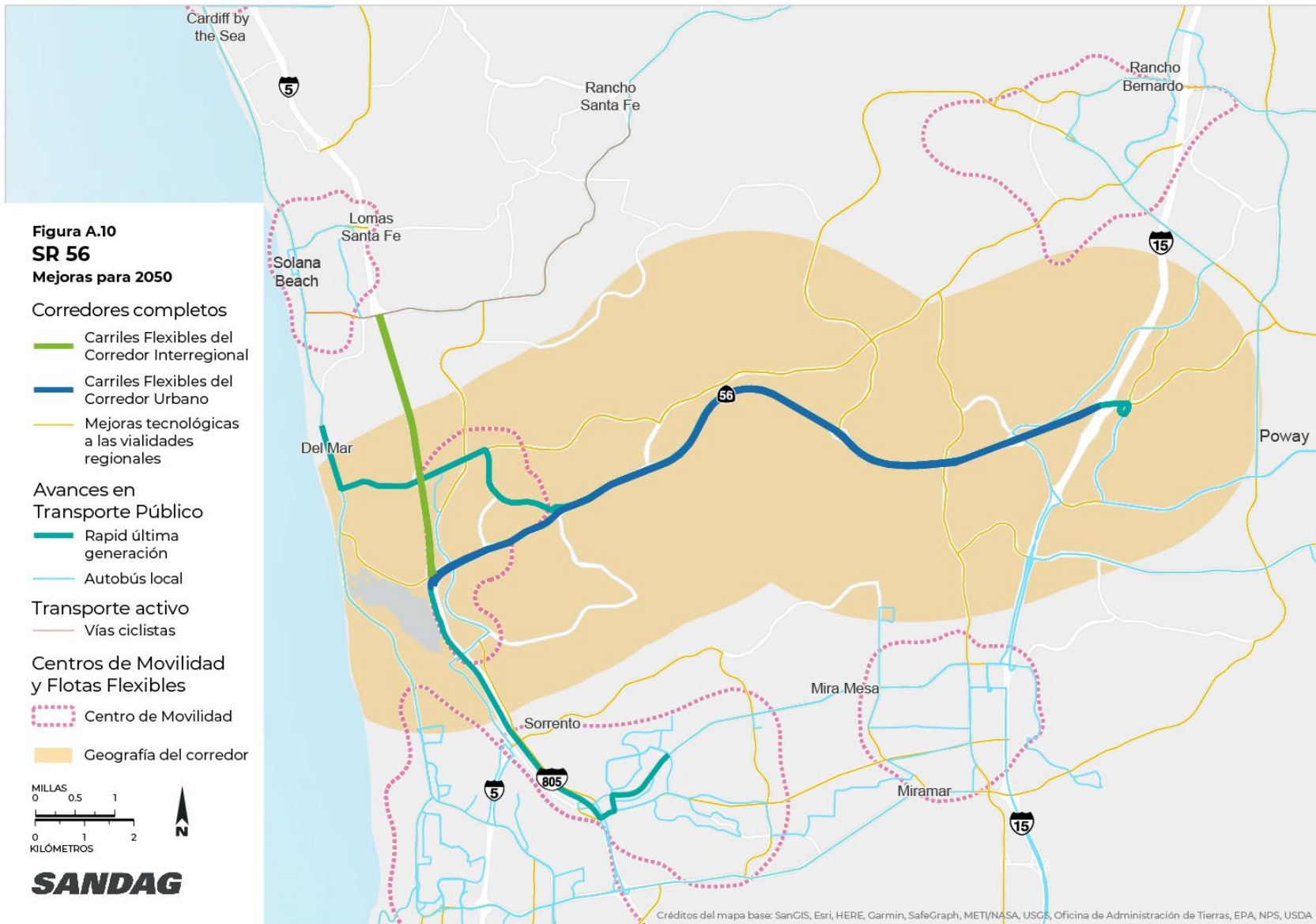
Los proyectos de la Tabla A.9 están organizados por tipo de proyecto (Transporte activo, Corredor completo: ATDM/SIS, Corredor completo: ML, Corredor completo: ML/Transporte de mercancías y Avances en transporte público) y por período de fases (2025, 2035 y 2050) dentro de esos tipos de proyectos.

Tabla A.9: Ruta estatal 56

Ruta estatal 56						
ID del proyecto	Año <sup>11</sup>	Categoría	Nombre del proyecto	Descripción	Corredores de conexión	Millones en costos (\$2020)
AT104	2050	Transporte activo	Conexión de la Vía ciclista de Mid-County y las Vías verdes costeras	Dentro de la vía	N/A	\$34
AT121	2050	Transporte activo	Vía ciclista de la SR 56: Azuaga Street a Rancho Peñasquitos Boulevard	Fuera de la vía	I-15	\$6
CC129	2025	Corredor completo: ATDM/SIS	SR 56	SIS	N/A	\$16
CC128	2035	Corredor completo: ATDM/SIS	SR 56	ATDM	N/A	\$84
CC035	2050	Corredor completo: ML	SR 56 (I-5 a I-15)	4F a 4F+3ML	I-15	\$549
CC006	2050	Corredor completo: ML/Transporte de mercancías	I-5 (SR 56 a Vía de La Valle)	8F/10F+2HOV a 6F/8F+4ML	I-5 NCC	\$37
TL026	2050	Avances en transporte público	<i>Rapid 103</i>	Solana Beach a Sabre Springs vía Del Mar Heights y SR 56	I-15	\$53
TL027	2050	Avances en transporte público	<i>Rapid 104</i>	Sorrento Valley a Sabre Springs vía SR 56	I-15, SB2S	\$11

<sup>11</sup> Año de construcción

Figura A.10: SR 56



La figura muestra mejoras a lo largo de este corredor. Las inversiones en otros corredores se muestran en los mapas correspondientes.

### *Corredor de San Vicente*

El Corredor de San Vicente pasa a través de la Ciudad de Poway, áreas no incorporadas del Condado de San Diego (las comunidades de Ramona y Lakeside) y la Reserva Indígena Barona. Las carreteras principales incluyen la SR 67 desde Mapleview Street en Lakeside a la SR 78 en Ramona, la SR 78 dentro del área del Plan Comunitario de Ramona, Wildcat Canyon Road y otras arterias, incluyendo conexiones por carretera a tierras tribales.

Las mejoras del transporte en el Plan Regional 2021 se enfocan en mejorar la seguridad del transporte, aumentar las opciones para evacuaciones de emergencia, preservar el carácter rural del área y hacer que los viajes sean más confiables y eficientes. El Plan Regional 2021 prioriza la seguridad, así como las mejoras tecnológicas y operacionales que minimizan los impactos sobre los hábitats ambientales y la fauna silvestre, principalmente en la SR 67.

#### *Corredor completo: Transporte activo y Gestión de demanda/Sistemas inteligentes de intersección*

Las mejoras de ATDM a lo largo de este corredor incluyen la aplicación de tecnología que puede mejorar el comportamiento del conductor al proporcionarle condiciones de carretera en tiempo real, incluidas velocidades, condiciones de visibilidad de carreteras y otra información que puede reducir las maniobras de conducción peligrosas y evitar accidentes secundarios. El Plan Regional 2021 también implementará la tecnología dinámica de enrutamiento de asignación de carriles y de información de viajeros durante emergencias, para proporcionar a los rescatistas un acceso rápido a quienes lo necesitan y hacer las evacuaciones más seguras y eficientes.

#### *Corredor completo: Rural*

Otras mejoras incluyen una expansión en la infraestructura de la red de banda ancha para proporcionar a los residentes, empresas y áreas tribales a lo largo de este corredor la conectividad digital que necesitan para viajes eficientes y en emergencias. El acceso a la conectividad de banda ancha es esencial para que las personas tengan acceso a servicios de Internet de alta calidad, y es un componente crítico en el esfuerzo general por utilizar la tecnología para hacer que los viajes sean más seguros y eficientes. El Plan Regional 2021 apoya la expansión de Flotas flexibles a lo largo del Corredor de San Vicente al permitir a los residentes en comunidades a lo largo del corredor acceder a servicios de movilidad habilitados por la tecnología, como el transporte en carretera y el microtránsito. Estos servicios de transporte conectarán a los viajeros a numerosos destinos, o a los servicios de Avances en transporte público en el Centros de movilidad El Cajon.

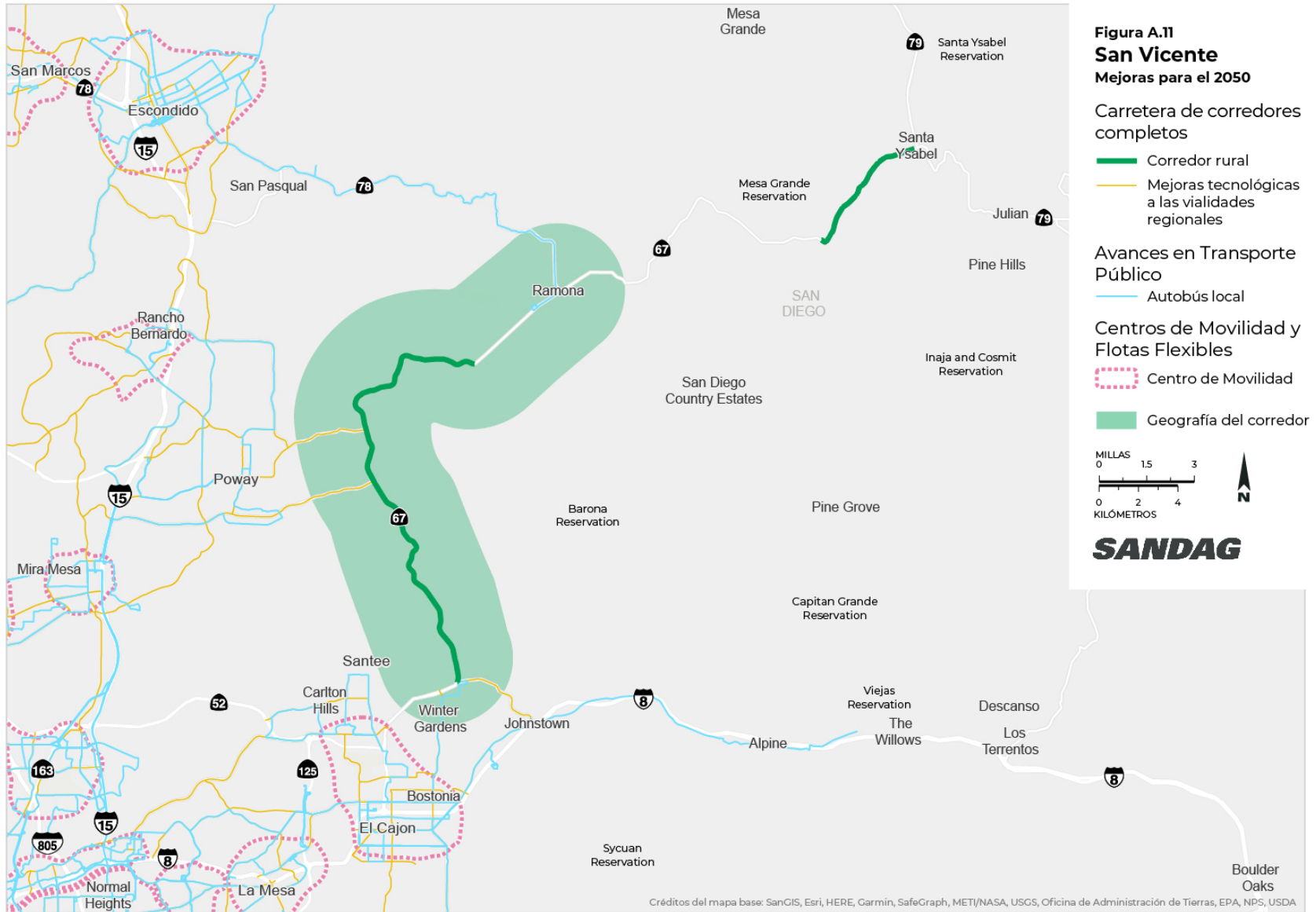
Los proyectos en la Tabla A.10 están organizados por tipo de proyecto (Corredor Completo: ATDM/SIS y Corredor Completo: Rural) y por períodos de fases (2025, 2035 y 2050) dentro de esos tipos de proyectos.

Tabla A.10: San Vicente

San Vicente						
ID del proyecto	Año <sup>12</sup>	Categoría	Nombre del proyecto	Descripción	Corredores de conexión	Millones en costos (\$2020)
CC143	2025	Corredor completo: ATDM/SIS	SR 67	SIS	N/A	\$26
CC142	2035	Corredor completo: ATDM/SIS	SR 67	ATDM	N/A	\$74
CC050	2035	Corredor completo: Rural	SR 67 (Mapleview a Dye Road)	Ampliación/ enderezamiento del arcén	N/A	\$206
CC061	2050	Corredor completo: Rural	SR 78 (Deer Canyon Road a Santa Ysabel)	Mejoras en la intersección	N/A	\$4

<sup>12</sup> Año de construcción

Figura A.11: San Vicente



La figura muestra mejoras a lo largo de este corredor. Las inversiones en otros corredores se muestran en los mapas correspondientes.

## *Corredor del Condado Norte*

El Corredor del Condado Norte se extiende desde las playas del Condado Norte de la región hasta sus valles interiores y cubre las ciudades de Oceanside, Vista, Carlsbad, San Marcos y Escondido. También incluye áreas no incorporadas del Condado de San Diego. La mayor infraestructura de transporte en esta área incluye el tren ligero SPRINTER entre los centros de tránsito Oceanside y Escondido; las principales arterias locales, como Palomar Airport Road, que conectan los vecindarios residenciales con los centros de empleo y las principales carreteras, incluyendo la SR 78 entre la I-5 y la I-15; y las aéreas occidentales de la SR 76. Este corredor también incluye el sendero para bicicletas de las Vías verdes interiores entre Oceanside y Escondido. Los nuevos centros de movilidad ubicados a lo largo de este corredor y atendidos por flotas flexibles, serán vitales para ofrecer a los viajeros numerosas opciones de movilidad para los viajes más cortos que suelen realizar en esta parte de la región.

Entre las mejoras para este corredor se incluyen las siguientes:

### *Transporte activo*

Las adiciones a las Vías verdes costeras, la Vía verde interior, el Sendero de San Luis Rey River y las vías ciclistas dentro de la vía contribuirán a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con los viajes en el corredor.

### *Corredor completo: Carriles flexibles y Transporte de mercancías*

Las mejoras a la SR 78 incluyen la construcción de los ML por 2035 con el apoyo de MLC y mejoras en la intersección y las arterias para mejorar el acceso y los viajes en el Condado Norte.

### *Avances en transporte público/Centros de movilidad*

El enfoque del Plan Regional de 2021 para el Corredor del Condado Norte es expandir significativamente las ofertas de tránsito, mientras se mejora el servicio existente de SPRINTER. Numerosas *rutas Rapid* y una extensión del tren ligero SPRINTER proporcionarán acceso al empleo del Condado Norte, centros de actividad y centros de movilidad.

Los proyectos de la Tabla A.11 están organizados por tipo de proyecto (Transporte activo, Corredor completo: ATDM/SIS, Corredor completo: ML, Corredor completo: Conectores [Mejoras operativas de la intersección y las arterias, MLC] y Avances en transporte público) y por período de fases (2025, 2035 y 2050) dentro de esos tipos de proyectos.



Tabla A.11: Condado Norte

Condado Norte						
ID del proyecto	Año <sup>13</sup>	Categoría	Nombre del proyecto	Descripción	Corredores de conexión	Millones en costos (\$2020)
AT003	2025	Transporte activo	Vías verdes interiores: Fase 4	Fuera de la vía	N/A	\$37
AT024	2035	Transporte activo	Vías verdes costeras Carlsbad	Fuera de la vía	I-5 NCC	\$6
AT025	2035	Transporte activo	Vías verdes costeras Carlsbad: Llegar a 3 Tamarack a Cannon	Fuera de la vía	I-5 NCC	\$11
AT026	2035	Transporte activo	Vías verdes costeras Carlsbad: Llegar a 4 Cannon a Palomar Airport Road	Fuera de la vía	I-5 NCC	\$8
AT027	2035	Transporte activo	Vías verdes costeras Carlsbad: Llegar a 5 Palomar Airport Road a Estación Poinsettia	Fuera de la vía	I-5 NCC	\$9
AT030	2035	Transporte activo	Vías verdes costeras Oceanside: Loma Alta Marsh Bridge	Fuera de la vía	I-5 NCC	\$4
AT031	2035	Transporte activo	Vías verdes costeras Oceanside: Broadway a Eaton	Fuera de la vía	I-5 NCC	\$1
AT049	2035	Transporte activo	Vías verdes interiores: Oceanside	Fuera de la vía	I-5 NCC	\$68
AT068	2050	Transporte activo	Sendero Camp Pendleton	Dentro de la vía	N/A	\$96
AT069	2050	Transporte activo	Carlsbad: Corredor de San Marcos	Dentro de la vía	N/A	\$61
AT074	2050	Transporte activo	Vías verdes costeras: Segmento Oceanside 1 ALT	Dentro de la vía	N/A	\$6
AT077	2050	Transporte activo	El Camino Real	Dentro de la vía	I-5 NCC	\$120
AT078	2050	Transporte activo	Encinitas: Corredor de San Marcos	Dentro de la vía	I-5 NCC	\$41
AT079	2050	Transporte activo	Encinitas al Corredor de San Marcos: Double Peak Drive a San Marcos Boulevard	Fuera de la vía	N/A	\$30
AT106	2050	Transporte activo	Vía ciclista Mid-County: Segmento Rancho Santa Fe	Dentro de la vía	I-15	\$53
AT113	2050	Transporte activo	Sendero de San Luis Rey River	Fuera de la vía	I-15	\$97

<sup>13</sup> Año de construcción

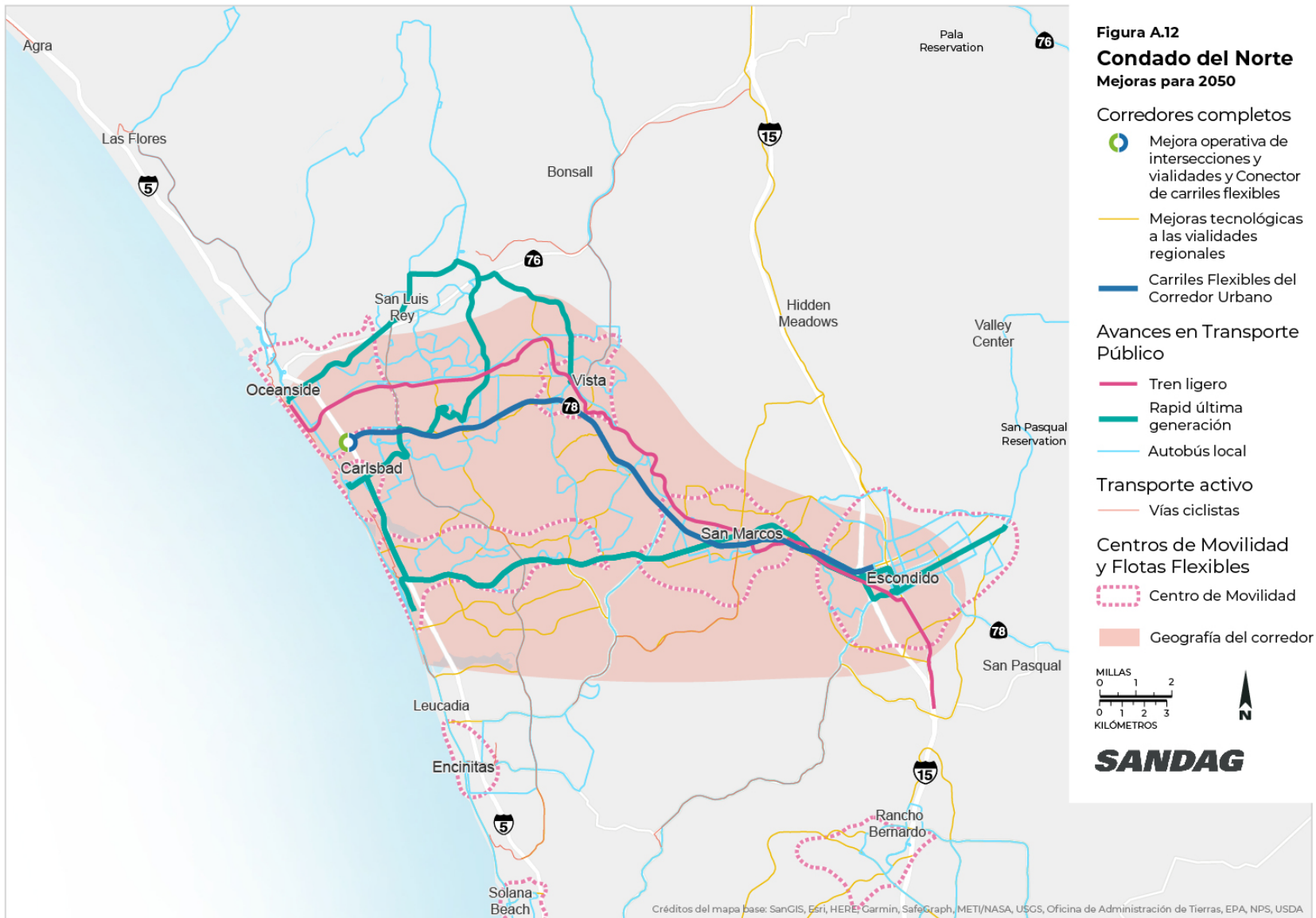
## Condado Norte

ID del proyecto	Año <sup>13</sup>	Categoría	Nombre del proyecto	Descripción	Corredores de conexión	Millones en costos (\$2020)
AT124	2050	Transporte activo	Conector Vista Way	Dentro de la vía	N/A	\$27
CC127	2025	Corredor completo: ATDM/SIS	SR 78	SIS	N/A	\$112
CC126	2035	Corredor completo: ATDM/SIS	SR 78	ATDM	N/A	\$388
CC036	2035	Corredor completo: ML	SR 78 (I-5 a Twin Oaks)	6F a 4F+4ML+Connectors	N/A	\$507
CC037	2035	Corredor completo: ML	SR 78 (Twin Oaks a I-15)	6F a 4F+4ML	I-15	\$145
CC105	2035	Corredor completo: Mejoras operativas de la intersección y las arterias	I-5 (SR 78)	Sur a este y oeste a sur	N/A	\$379
CC064	2035	Corredor completo: MLC	I-5 (SR 78)	Sur a este y oeste a norte, norte a este y oeste a sur	N/A	\$352
TL37	2025	Avances en transporte público	<i>Rapid</i> 450 Fase 1	Oceanside a Escondido vía Palomar Airport Road y SR 78 (versión ligera de <i>Rapid</i> )	I-5 NCC, I-15	\$8
TL10	2035	Avances en transporte público	LRT 399	SPRINTER (Oceanside a Escondido, pista doble y separaciones en declive en El Camino Real, Melrose Drive, Vista Village Drive/Main Street, North Drive, Civic Center, Auto Parkway y Mission Avenue)	I-15	\$376
TL36	2035	Avances en transporte público	<i>Rapid</i> 440	Carlsbad al Centro de Tránsito de Escondido por Palomar Airport Road	I-5 NCC, I-15	\$71
TL38	2035	Avances en transporte público	<i>Rapid</i> 450 Fase 2	Oceanside a Escondido vía Palomar Airport Road y SR 78 (versión completa de <i>Rapid</i> )	I-5 NCC, I-15	\$31
TL39	2035	Avances en transporte público	<i>Rapid</i> 471	Centro de Escondido al este de Escondido	I-15	\$85
TL41	2035	Avances en transporte público	<i>Rapid</i> 474	Oceanside a Vista vía Mission Avenue/Corredor de Santa Fe Road	I-5 NCC	\$71

## Condado Norte

ID del proyecto	Año <sup>13</sup>	Categoría	Nombre del proyecto	Descripción	Corredores de conexión	Millones en costos (\$2020)
TL42	2035	Avances en transporte público	<i>Rapid 477</i>	Carlsbad Village a SR 76 vía College Boulevard, Plaza Camino Real	I-5 NCC	\$108
TL11	2050	Avances en transporte público	LRT 399	SPRINTER (Oceanside a Escondido, extensión a la Feria del Condado Norte)	I-5 NCC, I-15	\$376

Figura A.12: Condado Norte



La figura muestra mejoras a lo largo de este corredor. Las inversiones en otros corredores se muestran en los mapas correspondientes.

## Corredores rurales

Los corredores rurales, ubicados principalmente a lo largo de las rutas estatales que atraviesan dos terceras partes orientales de la región, proporcionan a la población acceso a las ciudades y tierras rurales, así como conectividad con el sistema interestatal, como se muestra en la Figura A.13. Los corredores rurales son líneas de vida económicas para las comunidades rurales y las numerosas naciones tribales de la región. Los corredores rurales proporcionan acceso a empleos, educación y atención médica, así como la infraestructura necesaria para el transporte de bienes, entregas y vehículos de emergencia. Las mejoras para los corredores rurales incluyen las siguientes:

### *Corredor completo: Rural*

A lo largo de la I-8 en el Condado Este, los proyectos incluidos en el Plan Regional 2021 benefician las intersecciones a esta autopista con mejoras sustanciales de seguridad vial para la SR 94, la SR 76 y la SR 79 y otras rutas estatales. Las mejoras de seguridad física se realizan con una variedad de proyectos, incluyendo ampliación de arcenes y enderezamiento de curvas. Nuestras comunidades rurales y tribales también necesitan nuevas inversiones en infraestructura de banda ancha. Esta infraestructura es una parte esencial de la tecnología de transporte prevista a lo largo de los corredores rurales, al proporcionar a los viajeros información sobre viajes en tiempo real y permitir el acceso a opciones de Flotas flexibles, como los transbordadores y otros servicios de transporte bajo demanda. Pero no solo mejorará la movilidad a lo largo de los corredores rurales, sino que permitirá a los residentes trabajar de forma remota, aprender en línea y realizar otros negocios a través de Internet. La mayoría de estos proyectos, y sus costos asociados, se derivan del Estudio sobre Transporte tribal intrarregional<sup>14</sup> y se muestran en la Tabla A.12. Las mejoras del corredor rural para la SR 67 se pueden encontrar en la Tabla A.10 del Corredor de San Vicente Mayor.

### *Corredor completo: Transporte activo y Gestión de demanda/Sistemas inteligentes de intersección*

Las mejoras tecnológicas, como ATDM, así como SIS, también están diseñadas para mejorar la seguridad. Estas mejoras proporcionan a las personas una diversidad de beneficios, incluyendo la agilización del transporte de bienes a las comunidades rurales durante los esfuerzos de recuperación de desastres. Los proyectos relacionados con ATDM proporcionarán a los conductores condiciones de carretera en tiempo real, incluidas velocidades, condiciones de visibilidad de carreteras y otra información táctica. Los sensores inteligentes, las cámaras de televisión de circuito cerrado, las señales de mensajes intercambiables y los equipos de detección de tráfico ayudarán a proporcionar a las personas un entorno más seguro para caminar y andar en bicicleta, mientras también agregan la capacidad de priorizar el movimiento de vehículos de carga o de emergencia a lo largo de un corredor rural.

---

<sup>14</sup> El Estudio de Transporte tribal intrarregional puede encontrarse en [sandag.org/itts](http://sandag.org/itts) o en el Apéndice EE.

Las mejoras de transporte identificadas para cada uno de los corredores rurales en la Tabla A.12 se enumeran por Corredor (I-8, SR 76, SR 79 y SR 94), por tipo de proyecto (Transporte Activo, Corredor Completo: Corredor Rural y Corredor Completo: ATDM/SIS), y por período de fases (2025, 2035 y 2050) dentro de esos tipos de proyectos.

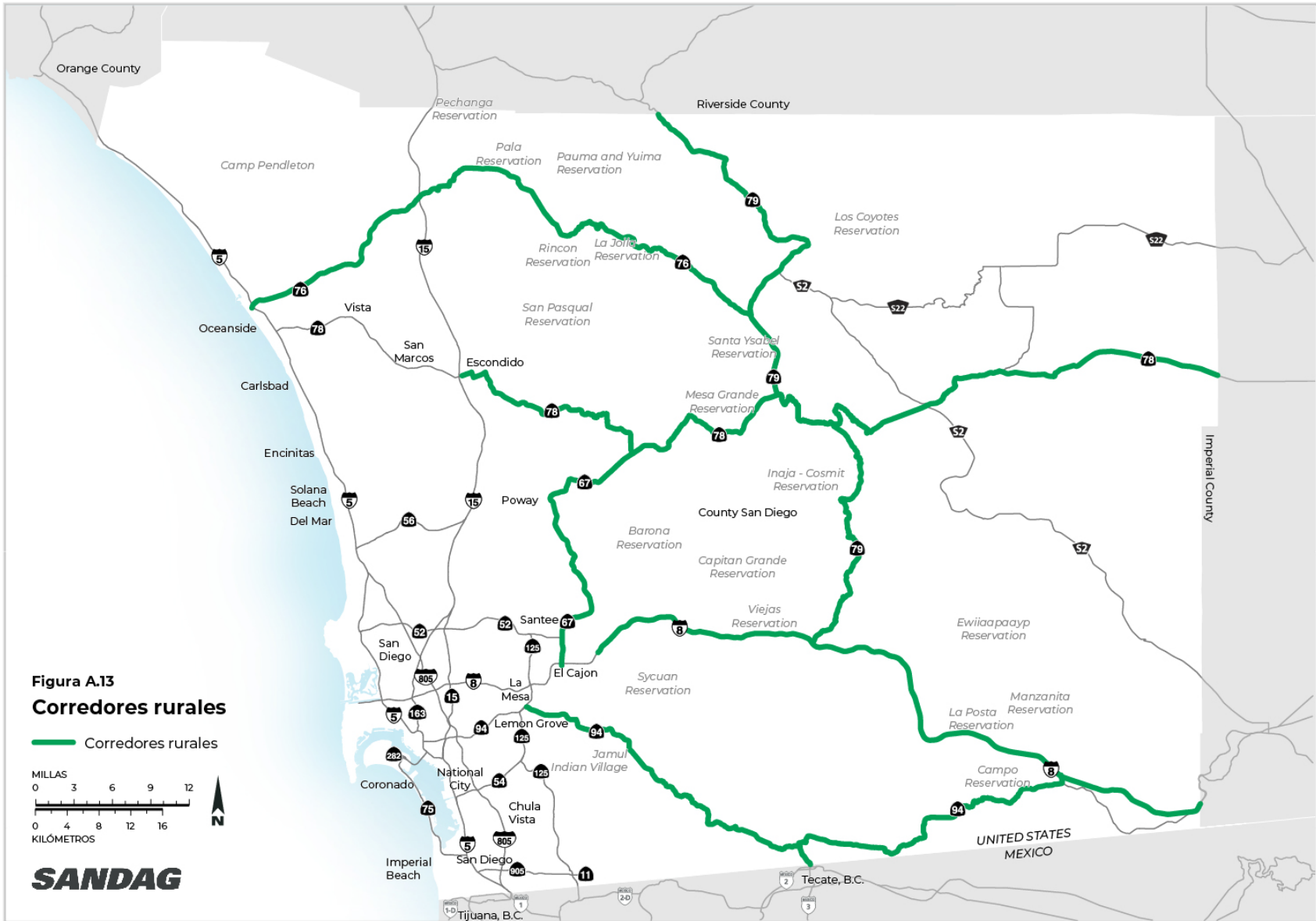
Tabla A.12: Corredores rurales

Corredores rurales					
ID del proyecto	Año <sup>15</sup>	Categoría	Nombre del proyecto	Descripción	Millones en costos (\$2020)
AT092	2050	Transporte activo	Corredor de la I-8: Lake Jennings Park Road a Dunbar Lane	Dentro de la vía	\$23
AT093	2050	Transporte activo	Corredor de la I-8: Olde Highway 80 a Willows Road	Dentro de la vía	\$55
AT095	2050	Transporte activo	Corredor de la I-8: Willows Road a la SR 79	Dentro de la vía	\$22
CC047	2035	Corredor completo: Rural	I-8 (I-8 a West Willows Road)	Mejoras en la intersección	\$11
CC048	2050	Corredor completo: Rural	I-8 (I-8 a East Willows Road)	Mejoras en la intersección	\$11
CC052	2035	Corredor completo: Rural	SR 76 (Reserva de Rice Canyon Road a Pala)	Enderezado	\$60
CC055	2035	Corredor completo: Rural	SR 76 (SR 76 a Cole Grade Road)	Mejoras en la intersección	\$1
CC057	2035	Corredor completo: Rural	SR 76 (SR 76 a Pauma Reservation Road)	Mejoras en la intersección	\$1
CC058	2035	Corredor completo: Rural	SR 76 (Pala Casino a Rice Canyon Road)	Mejoras en las instalaciones	\$1
CC051	2050	Corredor completo: Rural	SR 76 (SR 79 a Valley Center Road)	Mejoras en las instalaciones	\$693
CC053	2050	Corredor completo: Rural	SR 76 (Harolds Road a Pauma Rancho)	Enderezado	\$21
CC054	2050	Corredor completo: Rural	SR 76 (SR 76 a Pala Mission Road)	Mejoras en la intersección	\$1
CC056	2050	Corredor completo: Rural	SR 76 (West Reservation Boundary a East Reservation Boundary)	Ampliación del arcén	\$40
CC145	2025	Corredor completo: ATDM/SIS	SR 76	SIS	\$55
CC144	2035	Corredor completo: ATDM/SIS	SR 76	ATDM	\$159
CC060	2035	Corredor completo: Rural	SR 79 (SR 79 a Schoolhouse Canyon Road)	Mejoras en la intersección	\$1
CC059	2050	Corredor completo: Rural	SR 79 (Deer Canyon Road a San Felipe Road)	Ampliación del arcén	\$226
CC147	2025	Corredor completo: ATDM/SIS	SR 79	SIS	\$14
CC146	2035	Corredor completo: ATDM/SIS	SR 79	ATDM	\$40
CC049	2035	Corredor completo: Rural	SR 94 (SR 94 a Melody Road/Daisy Drive)	Mejoras en la intersección	\$8
CC062	2050	Corredor completo: Rural	SR 94 (Jamul Reservation a Tecate Road)	Ampliación/enderezamiento del arcén	\$252

<sup>15</sup> Año de construcción



Figura A.13: Corredores rurales



## Vías arteriales

Las jurisdicciones locales como las ciudades de San Diego, San Marcos, Carlsbad, Chula Vista, National City, Oceanside, Escondido y el Condado de San Diego impulsarán la terminación de esfuerzos de Calles completas a lo largo de importantes arterias (mayores a través de las calles que conectan el sistema de autopistas). Estos proyectos se enumeran en la Tabla A.13 con sus números de identificación del Programa Regional de Mejoramiento del Transporte (RTIP; documento de programación de SANDAG) de 2021 y forman parte del análisis de conformidad de la calidad del aire con fines programáticos (vea el Apéndice C: Planificación de la Calidad del Aire y Conformidad del Transporte).

SANDAG apoya y fomenta la implementación de Calles completas a lo largo de estos corredores para que se diseñen y operen con el fin de permitir un acceso seguro para todos los usuarios y puede acomodar a personas de todas las edades y capacidades, viajando por todos los medios, incluyendo caminar, manejar bicicleta, utilizar el transporte público y conducir automóviles o vehículos comerciales. Los proyectos que forman parte del Sistema Arterial Regional (RAS, por sus siglas en inglés) se indican en la tabla. El RAS se describe más detalladamente en el Apéndice T: Desarrollo y rendimiento de la red.

Tabla A.13: Arterias

Arterias					
ID DEL TIP	Año de construcción	Líder	Nombre del proyecto	Categoría	Descripción
CB04B	2025	Carlsbad	El Camino Real y Cannon Road	Mejoras locales: RAS	En Carlsbad, a lo largo del lado este de El Camino Real justo al sur de Cannon Road, ampliado según los estándares de las arterias principales con tres carriles transversales, un carril de giro a la derecha y una acera acercándose a la intersección
CB22	2025	Carlsbad	Avenida Encinas: ampliada desde Palomar Airport Road a Embarcadero Lane	Mejoras locales: calle y carretera	En Carlsbad, Avenida Encinas desde el sur de Palomar Airport Road hasta las mejoras existentes al lado de Embarcadero Lane, ampliación de la carretera según los estándares arteriales secundarios
CB31	2025	Carlsbad	Ensanchamiento del Camino Real: La Costa Avenue a Arenal Road	Mejoras locales: RAS	En Carlsbad, a lo largo de El Camino Real desde 700 pies al norte de La Costa Avenue a Arenal Road, ampliándose a lo largo del lado sur de la carretera para proporcionar tres carriles de tránsito y un carril para bicicletas de acuerdo con los estándares arteriales de primera
CB32	2025	Carlsbad	Ampliación de El Camino Real: Poinsettia a Camino Vida Roble	Mejoras locales: RAS	En Carlsbad, ampliado a El Camino Real de 900 pies al norte de Cassia Road a Camino Vida Roble, a lo largo del lado norte de la carretera para proporcionar tres carriles de tránsito y un carril para bicicletas de acuerdo con los estándares arteriales de primera
CB59	2025	Carlsbad	Ensanchamiento de El Camino Real: Sunny Creek a Jackspar	Mejoras locales: RAS	En Carlsbad, en El Camino Real de Sunny Creek a Jackspar, ampliado a lo largo del lado norte de El Camino Real para proporcionar tres carriles de tránsito (actualmente dos carriles en dirección norte), acera y un carril para bicicletas
CHV69	2025	Chula Vista	Heritage Road Bridge	OPS/Mantenimiento: Programa Highway Bridge	En Heritage Road desde la intersección de Main Street y Nirvana Avenue a Entertainment Circle, puente ampliado y prolongado sobre Otay River de un puente de cuatro carriles a seis carriles que alojan arcenes, acera y terraplenes
CHV87	2025	Chula Vista	Extensión de E Street de Bay Boulevard a H Street	Mejoras locales: calle y carretera	Extensión de E Street y F Street al oeste de Bay Boulevard y la realineación de Gun Powder Point Drive para el redesarrollo de Chula Vista Bayfront; el proyecto incluye la construcción de una rotonda en E Street, F Street y Gunpowder Point Drive y los senderos para bicicletas Clase I y II y aceras

## Arterias

ID DEL TIP	Año de construcción	Líder	Nombre del proyecto	Categoría	Descripción
CNTY14A	2025	Condado de San Diego	South Santa Fe Avenue South	Mejoras locales: RAS	South Santa Fe Avenue desde 700 pies al sur de Woodland Drive a Smilax Road, ampliando de South Santa Fe Avenue a una calle principal de cinco carriles con un carril central a la izquierda, bordillo, cuneta, acera, carriles para bicicletas y mejoras de drenaje
CNTY21	2025	Condado de San Diego	Ampliación de Bradley Avenue y Overpass a la SR 67	Mejoras locales: RAS	Ampliación de Bradley Avenue de Magnolia Avenue a Mollison Avenue; ampliación de dos carriles a cuatro carriles más aceras; sustituye el puente de dos carriles sobre la SR 67 con un puente de seis carriles que incluye carriles de girar
CNTY34	2025	Condado de San Diego	Extensión de Dye Road	Mejoras locales: RAS	Dye Road a San Vicente Road: en Ramona, estudio, diseño y construcción de un camino comunitario recolector de dos carriles con carriles intermitentes de giro, carriles para bicicletas, bordillo, canaleta y camino/pasarela
CNTY98	2025	Condado de San Diego	Otay Lakes Road	Mejoras locales: RAS	Boulevard de cuatro carriles con terraplén elevado desde el límite de la ciudad/condado hasta Strada Piazza y un recolector comunitario de dos carriles con carriles intermitentes de giro hacia el este
ESC04	2025	Escondido	Citracado Parkway II	Mejoras locales: RAS	West Valley a Harmony Grove, ampliado de dos a cuatro carriles con terraplenes elevados, construcción de un puente sobre Escondido Creek
ESC08	2025	Escondido	Felicita Ave/Juniper Street	Mejoras locales: calle y carretera	Ampliar de dos a cuatro carriles con carriles de girar a la izquierda, terraplenes elevados en Felicita; nuevos semáforos en Juniper y Chestnut, Juniper y 13th Avenue, Juniper y 15th Avenue; modificar el semáforo en Juniper y Felicita
ESC24	2025	Escondido	Centre City Parkway	Mejoras locales: RAS	Mission Road a la SR 78, ampliada de cuatro a seis carriles con mejoras en la intersección
NC01	2025	National City	Ampliación de Plaza Boulevard	Mejoras locales: RAS	Fase II de Plaza Boulevard desde Highland Avenue a N Avenue, ampliar de dos a tres carriles, incluyendo un nuevo carril de tráfico en cada dirección, nuevas aceras, ampliación de la acera, mejoras de los semáforos e interconexión en Plaza Boulevard

## Arterias

ID DEL TIP	Año de construcción	Líder	Nombre del proyecto	Categoría	Descripción
NC01	2025	National City	Ampliación de Plaza Boulevard	Mejoras locales: RAS	Fase III de Plaza Boulevard de la I-805 hasta Euclid Avenue, ampliar de dos a tres carriles, incluyendo un nuevo carril de tráfico en cada dirección, nuevas aceras, ampliación de la acera, mejoras al semáforo, e interconexión en Plaza Boulevard
O22	2025	Oceanside	Mejoras de College Boulevard desde Avenida de la Plata hasta Waring Road	Mejoras locales: RAS	En Oceanside, ampliar de los cuatro carriles existentes a seis carriles con carriles para bicicletas y terraplén elevado
SD102A	2025	San Diego	Ampliación de Otay Truck Road (Fase 4)	Mejoras locales: calle y carretera	Fase II (de Britannia a La Media Road) de Otay Truck Route en San Diego de Drucker Lane a La Media, agregar un carril (tres carriles en total) para camiones; de Britannia a La Media, agregar un carril para camiones y un carril para vehículos de emergencia (acceso para patrullas fronterizas/bomberos); agregar un carril para camiones a lo largo de Britannia desde Britannia Court hasta Otay Truck Route
SD250	2025	San Diego	Mejoras en La Media Road	Mejoras locales: RAS	En San Diego, en La Media Road desde la SR 905 a Siempre Viva Road, ampliar La Media Road a una arteria principal de seis carriles desde la SR 905 a Airway Road, y a una carretera principal de cinco carriles entre Airway Road y Siempre Viva Road con tres carriles en dirección sur y dos en dirección norte. Este proyecto también mejorará el drenaje en la intersección de La Media Road y Airway Road (S-15018)
SD34	2025	San Diego	El Camino Real	OPS/Mantenimiento: Programa Highway Bridge	En San Diego en El Camino Real de San Dieguito Road a Via de la Valle, reconstruir y ampliar de dos a cuatro carriles y extender el carril de transición y nivelación adicional para evitar impactos biológicos (CIP 52-479,0)
SD70	2025	San Diego	West Mission Bay Drive Bridge	OPS/Mantenimiento: Programa Highway Bridge	En San Diego, sustituya reemplazar el puente y aumentar de un puente de cuatro a seis carriles, incluido el carril para bicicletas Clase II (52-643/S00871)
SM19	2025	San Marcos	Mejoras en el Gran Avenue Bridge y Street	Mejoras locales: calle y carretera	Desde Discovery Street hasta San Marcos Boulevard, construir un puente arterial de cuatro carriles y una calle arterial de seis carriles desde Craven hasta Grand Avenue

## Arterias

ID DEL TIP	Año de construcción	Líder	Nombre del proyecto	Categoría	Descripción
SM24	2025	San Marcos	Ampliación de la Intersección Woodland Parkway y Barham Drive y mejoras a la calle #88005	Mejoras locales: RAS	Desde La Moree Road hasta Rancheros Drive, modificar las rampas existentes en Woodland Parkway y Barham Drive; ampliar y realinear el cruce subterráneo de la SR 78 y trabajo relacionado
SM31	2025	San Marcos	Plan específico de San Marcos Creek: ampliación de Discovery Street y mejoras al control de inundaciones #88265	Mejoras locales: RAS	Desde Via Vera Cruz hasta Bent Avenue/Craven Road, ampliar la carretera hasta la arteria secundaria de cuatro carriles
SM32	2025	San Marcos	Mejoras a Via Vera Cruz Bridge y Street #88264	Mejoras locales: calle y carretera	Desde San Marcos Boulevard hasta Discovery Street, ampliar la arteria secundaria a cuatro carriles y construir un puente en San Marcos Creek
SM42	2025	San Marcos	Discovery Street de Craven a Twin Oaks #ST007	Mejoras locales: RAS	En la Ciudad de San Marcos, en Discovery Street desde Craven Road al oeste de Twin Oaks Valley Road, construir aproximadamente 5,100 pies lineales de una nueva carretera de seis carriles
SM48	2025	San Marcos	Plan específico de San Marcos Creek: Creekside Drive y nivelación de paneles #88505	Mejoras locales: calle y carretera	Construir aproximadamente 3,000 pies de una carretera recolectora de dos carriles desde Via Vera Cruz hasta Gran Avenida en la Ciudad de San Marcos. La carretera incluirá dos carriles de 12 pies, estacionamiento diagonal en el lado norte y estacionamiento paralelo en el lado sur. Además, el proyecto incluirá un sendero para bicicletas de diez pies de ancho que serpenteará a lo largo del lado sur
SM69	2025	San Marcos	Mejoras en Twin Oaks Valley Road y Barham Drive #ST008	Mejoras locales: calle y carretera	Este proyecto implica mejoras superficiales incluyendo asfalto, hormigón, terraplenes, aceras, señalización y semáforos. Las mejoras subterráneas incluyen mejoras de servicios públicos y drenaje, reubicaciones y tratamiento de agua dentro del derecho de paso público para adaptar la construcción de carriles adicionales

## Arterias

ID DEL TIP	Año de construcción	Líder	Nombre del proyecto	Categoría	Descripción
CB12	2035	Carlsbad	College Boulevard Reach A	Mejoras locales: RAS	En Carlsbad, desde Badger Lane hasta Cannon Road, construcción de un nuevo segmento de College Boulevard para proporcionar una carretera de cuatro carriles con terraplén elevado, carriles para bicicletas y aceras/senderos de acuerdo con los principales estándares arteriales
CNTY35	2035	Condado de San Diego	Extensión de Ramona Street	Mejoras locales: calle y carretera	Boundary Avenue a Warnock Drive: en la comunidad de Ramona, construir una nueva extensión de carretera, dos carriles con carriles de giro, carriles para bicicletas y pasarela/camino
SD190	2035	San Diego	Palm Avenue/Intersección de la I-805	Mejoras locales: RAS	Mejoras a Palm Avenue Bridge sobre la I-805, incluyendo reparaciones a los accesos al puente; un nuevo Informe del estudio del proyecto y un Informe preliminar de evaluación ambiental; la fase II del proyecto incluirá la ampliación del puente, la realineación de las rampas existentes, la posible adición de rampa de entrada en circuito al norte, la realineación de carriles de tráfico y las modificaciones de las señales; la Fase III proporcionará la construcción final del proyecto, que incorporará mejoras de la Fase II más las rampas de entrada en dirección norte y sur (CIP 52-640.0)
SD190	2035	San Diego	Palm Avenue/Intersección de la I-805	Mejoras locales: RAS	Mejoras a Palm Avenue Bridge sobre la I-805, incluyendo reparaciones a los accesos al puente; un nuevo Informe del estudio del proyecto y un Informe preliminar de evaluación ambiental; la Fase III proporcionará la construcción final del proyecto, que incorporará mejoras de la Fase II más las rampas de entrada en dirección norte y sur (CIP 52-640.0)
SM10	2035	San Marcos	Mejoras en la intersección de la SR 78/Smilax	Mejoras locales: calle y carretera	Construir una nueva intersección en Smilax Road y mejoras a la SR 78



## Centros de movilidad y Flotas flexibles

Los centros de movilidad son centros de conectividad que permiten una alta concentración de opciones de viaje. Las flotas flexibles son servicios de transporte compartidos y a solicitud que proporcionan opciones de viaje cómodas y personalizadas, generalmente para viajes cortos a destinos de vecindarios como escuelas, tiendas, restaurantes, parques, tiendas de abarrotes, así como conexiones a opciones de tránsito de alta velocidad.

El área de influencia del centro de movilidad incluye tratamientos a Calles completas para mejorar la accesibilidad dentro y fuera de la vía, que normalmente abarcan una, dos o unas pocas millas alrededor del centro. Las instalaciones serán diseñadas de manera única y basadas en las características de la comunidad para satisfacer una variedad de necesidades de recorridos, mientras que fortalecen un sentido de lugar. Las inversiones en los centros de movilidad incluyen la adquisición de terrenos, servicios (por ejemplo, estacionamiento seguro para micromovilidad y carga electrónica, quioscos de viajes interactivos, infraestructura para carga de vehículos eléctricos (EV, por sus siglas en inglés), zonas de abordaje de pasajeros, casilleros de entrega de paquetes y estacionamiento para vehículos compartidos), mejoras peatonales y tratamientos para moderación del tráfico.

La Figura A.14 muestra la Red del centro de movilidad regional diseñada para conectarse a, desde y dentro de nuestras comunidades urbanas centrales. En la Tabla A.14 se detallan los proyectos para todos los centros de movilidad de la región, excepto el Centro de Movilidad de San Ysidro y el Centro de Movilidad Central, que se incluyen en las Tablas A.1 y A.2, respectivamente.

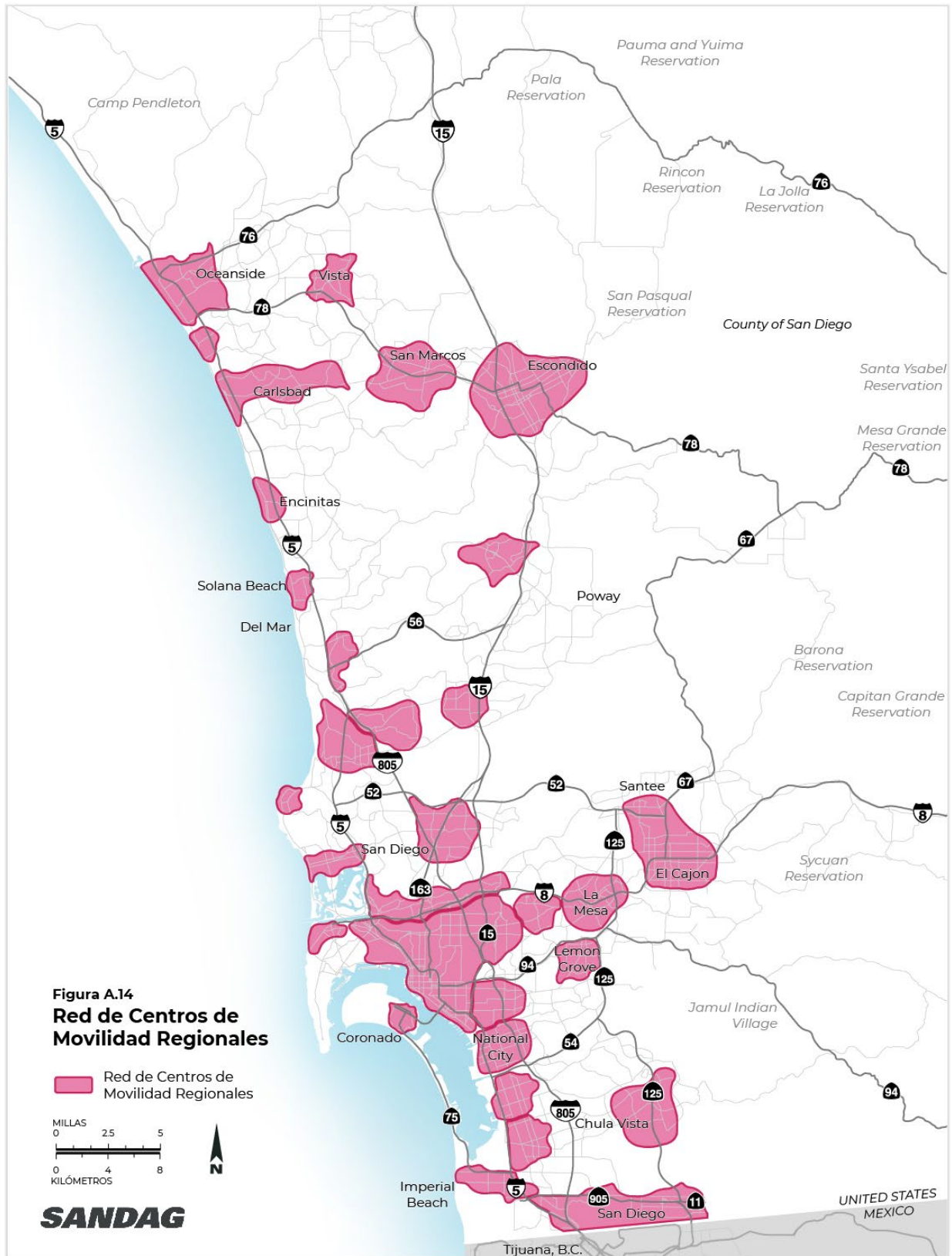
Las flotas flexibles se basan en la popularidad de los servicios como el transporte compartido, las bicicletas compartidas y los monopatines de uso compartido y las flotas también pueden incluir los transbordadores de vecindario y los servicios de entrega local. Muchos de estos servicios son accesibles a través de aplicaciones móviles y pueden ser operados por agencias públicas y privadas o a través de asociaciones entre ambas. Estas flotas proporcionan a las personas servicios para todo tipo de viajes, 24 horas al día, los 7 días de la semana, lo que puede reducir la necesidad de poseer un vehículo. También proporcionan conexiones importantes entre los servicios de avances en transporte público de alta velocidad y destinos clave, como el trabajo o el hogar, lo que facilita a los pasajeros regulares la elección del tránsito.

Los elementos de las inversiones de la Flota Flexible se incluyen en la Tabla A.14 para toda la región.

Tabla A.14: Centros de movilidad y Flotas flexibles

Centros de movilidad y Flotas flexibles					
ID del proyecto	Año de construcción	Categoría	Nombre del proyecto	Descripción	Millones en costos (\$2020)
MH1	2025	Centros de movilidad	Servicios del centro de movilidad	Los servicios de centro de movilidad, incluyendo el estacionamiento seguro para micromovilidad y la carga electrónica, quioscos de viajes interactivos, infraestructura de carga para EV, zonas de abordaje de pasajeros, casilleros de entrega de paquetes y estacionamiento para vehículos compartidos	\$152
MH2	2035	Centros de movilidad	Servicios del centro de movilidad	Los servicios de centro de movilidad, incluyendo el estacionamiento seguro para micromovilidad y la carga electrónica, quioscos de viajes interactivos, infraestructura de carga para EV, zonas de abordaje de pasajeros, casilleros de entrega de paquetes y estacionamiento para vehículos compartidos	\$247
MH3	2050	Centros de movilidad	Servicios del centro de movilidad	Los servicios de centro de movilidad, incluyendo el estacionamiento seguro para micromovilidad y la carga electrónica, quioscos de viajes interactivos, infraestructura de carga para EV, zonas de abordaje de pasajeros, casilleros de entrega de paquetes y estacionamiento para vehículos compartidos	\$285
MHLA2	2035	Centros de movilidad	Otras adquisiciones de terrenos de los centros de movilidad	Adquisición de terrenos para otras estaciones de anclaje de centros de movilidad futuros	\$66
CCS11	2035	Centros de movilidad	Mejoras a calles completas	Mejoras a Calles completas dentro de los centros de movilidad, como peatones, micromovilidad y otros tratamientos para moderar el tráfico que complementan la Red regional adoptada para bicicletas	\$1,857
CCS12	2050	Centros de movilidad	Mejoras a calles completas	Mejoras a Calles completas dentro de los centros de movilidad, como peatones, micromovilidad y otros tratamientos para moderar el tráfico que complementan la Red regional adoptada para bicicletas	\$619
FF1	2025	Flotas flexibles	Operaciones de flotas flexibles	Operaciones para servicios de Flota flexible incluyendo micromovilidad, transporte a solicitud/vehículos compartidos, microtránsito de transporte compartido y entrega de última milla	\$161
FF2	2035	Flotas flexibles	Operaciones de flotas flexibles	Operaciones para servicios de Flota flexible incluyendo micromovilidad, transporte a solicitud/vehículos compartidos, microtránsito de transporte compartido y entrega de última milla	\$538
FF3	2050	Flotas flexibles	Operaciones de flotas flexibles	Operaciones para servicios de Flota flexible incluyendo micromovilidad, transporte a solicitud/vehículos compartidos, microtránsito de transporte compartido y entrega de última milla	\$1,094

Figura A.14: Red de centros de movilidad regional



Estos mapas muestran los límites de los Centros de Movilidad regionales generalizados con fines de planificación y no están diseñados para ser vinculantes ni precisos. Los límites del Centro de Movilidad están sujetos a mejoras en estrecha coordinación con las jurisdicciones afectadas.

## **Sistema Operativo de Próxima Generación**

El Sistema operativo Next (Next OS) es el “cerebro” de todo el sistema de transporte. Es una plataforma digital que recopila información de fuentes como vehículos de pasajeros, autobuses, vehículos de transporte compartido, camiones de reparto, bicicletas y monopatines en un centro de datos centralizado. El análisis de estos datos mejorará la forma en que se planifica, opera y experimenta el transporte. Los operadores de transporte podrán gestionar mejor la oferta y la demanda modificando cómo se utilizan la infraestructura y los servicios durante todo el día. El resultado será un sistema de transporte modernizado con carreteras y servicios de tránsito que funcionen sin problemas y presten mejor servicio a las personas. Los elementos de Next OS se incluyen en la Tabla A.15.

Tabla A.15: Siguiente sistema operativo

Siguiente sistema operativo					
ID del proyecto	Año de construcción	Categoría	Nombre del proyecto	Descripción	Millones en costos (\$2020)
NO01	2025	Next OS	Centro de datos	Plataforma de gestión analítica de datos, depósito de datos y rendimiento de datos de alta velocidad que reunirá los datos del transporte público y desarrollará un intercambio de información pública-privada con empresas como las de la red de transporte	\$32
NO02	2035	Next OS	Acceso a bordillos y estacionamientos	Gestión dinámica de bordillos incluyendo las reglas de acceso y precios	\$12
NO03	2035	Next OS	Optimización del tránsito	Enrutamiento, programación y comunicaciones de tránsito dinámico	\$7
NO04	2035	Next OS	Movilidad como servicio	Aplicación para planificar, reservar y pagar a través de servicios compartidos públicos y privados	\$10
NO05	2025	Next OS	Intersecciones inteligentes	Sistemas de seguridad de intersección y sincronización de señales que dan prioridad a los vehículos de tránsito, carga y emergencia y reducen los conflictos en las intersecciones entre vehículos y peatones	\$19
NO06	2035	Next OS	Sistema de gestión integrada del corredor de nueva generación	Proporcionar una respuesta y un control coordinados para las operaciones en tiempo real en las redes de autopistas, arterias y tránsito	\$7
NO07	2025	Next OS/Transporte de mercancías	Sistema regional de gestión de fronteras	Sistema regional de gestión de fronteras con tiempos de espera y peaje dinámicos para reducir los tiempos de espera transfronterizos	\$15
NO08	2035	Next OS	Sistemas y software	Permite a los operadores de sistemas de transporte regionales recopilar, analizar y compartir datos para mejorar la gestión y las operaciones de los sistemas de transporte	\$65
NO09	2035	Next OS	Operaciones	Operaciones en curso de Next OS y futuras actualizaciones del sistema	\$65

## Servicios de soporte de tránsito para todo el sistema

Además de los proyectos de capital de tránsito que figuran en las tablas de los corredores principales, hay otros servicios y programas de apoyo para el tránsito que constituyen la amplitud de las inversiones en tránsito incluidas en el Plan Regional 2021.

Conjuntamente, estos servicios y programas apoyan el componente de Avances en transporte público del Plan Regional 2021 mientras la región se prepara para avanzar hacia un futuro de mayor conectividad y servicios de alta velocidad.

Estos servicios de soporte de tránsito para todo el sistema son:

- **Costos de operaciones de tránsito:** Con base en el vehículo, las horas de ingresos y las duraciones de servicio por tipo de servicio
- **Mejoras en la frecuencia del tránsito:** Aquellas rutas en las que se aumentan las frecuencias para admitir un servicio de autobús local más sólido en corredores seleccionados
- **Instalaciones de mantenimiento de trenes suburbanos:** Instalaciones de mantenimiento para permitir el funcionamiento de las rutas de los trenes suburbanos adicionales que se están planificando en el sistema
- **Subsidios de tarifa de tránsito:** Subsidios para reducir las tarifas pagadas por los usuarios de transporte público

Estas inversiones en tránsito a nivel de todo el sistema se muestran en la Tabla A.16. Las mejoras específicas de frecuencia de tránsito y duración del servicio (por ruta) se muestran en el Anexo 1: Frecuencia de los avances en transporte público e Intervalo del servicio.

Tabla A.16: Servicios de soporte de tránsito para todo el sistema

<b>Servicios de soporte de tránsito para todo el sistema</b>				
<b>ID del proyecto</b>	<b>Año de construcción</b>	<b>Categoría</b>	<b>Nombre del proyecto</b>	<b>Millones en costos (\$2020)</b>
—	2025	Avances en transporte público	Costos de operaciones en todo el sistema	\$2,551
TL60	2025	Avances en transporte público	Compras y sustituciones de vehículos (incluidas las piezas de repuesto)	\$466
TL63	2025	Avances en transporte público	Frecuencias mejoradas de la ruta local de autobuses: diez minutos en corredores clave	Se incluye con los costos de operación
—	2035	Avances en transporte público	Costos de operaciones en todo el sistema	\$6,636
TL08	2035	Avances en transporte público	Instalaciones de mantenimiento de trenes suburbanos	\$344
TL61	2035	Avances en transporte público	Compras y reemplazos de vehículos (incluidas las piezas de repuesto)	\$1,274
TL64	2035	Avances en transporte público	Frecuencias mejoradas de la ruta local de autobuses: diez minutos en corredores clave	Se incluyen los costos de operación
TL66	2035	Avances en transporte público	Subsidios de tarifas de tránsito	\$752
—	2050	Avances en transporte público	Costos de operaciones en todo el sistema	\$13,776
TL09	2050	Avances en transporte público	Instalaciones de mantenimiento de trenes suburbanos	\$344
TL62	2050	Avances en transporte público	Compras y reemplazos de vehículos (incluidas las piezas de repuesto)	\$2,541
TL65	2050	Avances en transporte público	Frecuencias mejoradas de la ruta local de autobuses: diez minutos en corredores clave	Se incluye con los costos de operación
TL67	2050	Avances en transporte público	Subsidios de tarifas de tránsito	\$3,923



## Políticas y programas de apoyo

Las inversiones del programa incluyen las relacionadas con el uso de la tierra y el hábitat, la vivienda, la planificación de la acción climática (CAP, por sus siglas en inglés), la adaptación y la resiliencia del clima, los EV, la gestión del estacionamiento y bordillos, la gestión de la demanda de transporte (TDM, por sus siglas en inglés) y Visión Cero. Estas inversiones apoyarán programas que complementen las inversiones de capital y operacionales del sistema de transporte, fomenten el crecimiento y el desarrollo sostenibles y apliquen estrategias innovadoras de demanda. Los programas locales incluyen donaciones y recursos para apoyar el capital y actividades de planificación para las jurisdicciones locales. Los programas regionales apoyan la conservación y el manejo del hábitat, la adopción de nuevas tecnologías y el estímulo de los residentes, empresas y organizaciones comunitarias para usar alternativas de transporte a conducir solos. La Tabla A.17 muestra los programas y costos asociados con las Políticas y Programas de Apoyo.

Tabla A.17: Políticas y Programas de Apoyo (\$2020) millones

<b>Políticas y Programas de Apoyo (\$2020) millones</b>				
	<b>2025</b>	<b>2035</b>	<b>2050</b>	<b>Total</b>
<b>Uso de la tierra y hábitat</b>				
Planificación y centros de movilidad de capital/crecimiento inteligente/donaciones para la reducción de recorridos en millas por vehículos	\$50	\$150	\$200	\$400
Recursos de los organismos miembros para mejorar las políticas de revisión/procesos/actualización del desarrollo	\$10	\$50	\$75	\$135
Conservación, manejo y monitoreo del hábitat	\$169	\$555	\$1,363	\$2,087
<b>Vivienda</b>				
Programa de donaciones para viviendas asequibles	\$730	\$1,400	\$500	\$2,630
<b>Planificación de la Acción Climática</b>				
Programa de Monitoreo CAP	\$4	\$20	\$12	\$37
Donaciones de implementación CAP	\$20	\$100	\$150	\$270
Gestión de programas regionales de reducción de carbono	\$6	\$50	\$75	\$131
<b>Adaptación y resiliencia climática</b>				
Programa de adaptación y resiliencia climática	\$8	\$50	\$50	\$108
Soluciones climáticas basadas en la naturaleza	\$40	\$325	\$200	\$565
Donaciones de capitales resilientes y soluciones innovadoras	\$20	\$75	\$100	\$195
<b>Vehículos eléctricos</b>				
Incentivos para vehículos con emisiones cero (ZEV, por sus siglas en inglés)	\$52	\$552	—	\$604
Estaciones de carga de EV	\$45	\$133	\$91	\$270
Estaciones de abastecimiento de hidrógeno	—	\$100	\$150	\$250

## Políticas y Programas de Apoyo (\$2020) millones

	2025	2035	2050	Total
Autobuses e infraestructura sin emisiones	\$75	\$250	\$332	\$657
Vehículos e infraestructura de transporte de mercancías	\$25	\$100	\$104	\$229
<b>Gestión de estacionamiento y bordillos</b>				
Recursos/coordinación de la agencia miembro	\$8	\$100	\$40	\$148
<b>Gestión de la demanda de transporte</b>				
MANEJAR BICICLETA	\$0.2	\$0.5	\$1	\$1
Innovación TDM y concesiones de calles compartidas	\$1	\$50	\$4	\$55
Incentivo de bicicletas electrónicas	\$5	\$15	\$15	\$35
Administración del programa	\$19	\$59	\$89	\$167
Programa de servicios para pasajeros regulares y bicicletas	\$18	\$35	\$56	\$109
Programa de incentivos para transporte compartido	\$1	\$1	\$2	\$4
Marketing, alcance y educación	\$11	\$23	\$35	\$69
Ordenanza TDM	\$8	\$40	\$60	\$108
<b>Visión Cero</b>				
Recursos/coordinación del proyecto de la agencia miembro	\$6	\$25	\$15	\$46
Educación comunitaria	\$4	\$25	\$25	\$54
Donaciones de capital y planificación	\$25	\$150	\$150	\$325

## Otros programas de todo el sistema

La Tabla A.18 incluye otros programas y costos de todo el sistema: Programa local de calles y carreteras, Programa local de bicicletas, Mantenimiento y operaciones de carreteras y Servicio de deuda.

Tabla A.18: Otros programas para todo el sistema (\$2020) millones

Otros programas para todo el sistema (\$2020) millones			
Categoría	2025	2035	2050
Programa local de calles y carreteras	\$2,041	\$4,821	\$7,531
Programa local de bicicletas	\$238	\$477	\$715
Mantenimiento y operaciones de carreteras	\$1,747	\$4,110	\$6,473
Servicio de deudas	\$1,538	\$3,087	\$3,679

## **Proyectos de transporte de mercancías (sin restricciones financieras)**

Mientras que hay cerca de \$500 millones en proyectos específicos de transporte de mercancías identificados en el Plan Regional 2021 (y otros proyectos de carreteras y ferrocarriles que apoyan el transporte de mercancías), como se muestra en las tablas de los corredores principales, también hay varios proyectos para los que todavía no se ha determinado el financiamiento o que serían financiados y ejecutados por otros organismos y el sector privado. Estos proyectos se describen en la Tabla A.19 y se muestran en la Figura A.15.

Tabla A.19: Proyectos de transporte de mercancías sin restricciones

Proyectos de transporte de mercancías sin restricciones					
ID del proyecto	Año <sup>16</sup>	Categoría	Nombre del proyecto	Descripción	Millones en costos (\$2020)
GM10	UNC	Transporte de mercancías: Aire	Interior Northside Roadway del Aeropuerto Internacional de San Diego (SDIA, por sus siglas en inglés)	Interior Northside Roadway del SDIA	\$18
GM11	UNC	Transporte de mercancías: Aire	Mejoras a los servicios de carga del SDIA	Mejoras a los servicios de carga aérea del SDIA para almacenamiento y manipulación de carga	N/A
GM12	UNC	Transporte de mercancías: Aire	Mejoras en Brown Field	Mejoras al acceso a Brown Field/Metropolitan Airpark	N/A
GM13	UNC	Transporte de mercancías: Marítimo	Mejoras en el Ferrocarril de la Terminal Marina de National City (NCMT, por sus siglas en inglés)	Mejoras en los trenes de carga de la NCMT, incluyendo pero sin limitarse a instalaciones adicionales de almacenamiento en los alrededores de la pista de círculo	\$4
GM14	UNC	Transporte de mercancías: Marítimo	Plan de optimización de la NCMT	Mejoras al ferrocarril, sistema eléctrico y otras infraestructuras y equipos de la NCMT	\$15
GM15	UNC	Transporte de mercancías: Marítimo	Plan de optimización de la Terminal Marina de Tenth Avenue (TAMT, por sus siglas en inglés)	Plan de optimización de la TAMT: infraestructura/equipo eléctrico mejorado y carril en muelle mejorado y adicional	\$39
GM16	UNC	Transporte de mercancías: Marítimo	Mejoras al ferrocarril de la TAMT	Mejoras al ferrocarril de carga de la TAMT, incluyendo pero sin limitarse a mejoras en las vías y mayor área de almacenamiento para carga y descarga ferroviaria	\$39
GM17	UNC	Transporte de mercancías: Marítimo	Andamiaje de carga de la TAMT	Proyectos de andamiaje y manipulación de carga marina de la TAMT, incluidos, entre otros, el almacenamiento abierto mejorado, la demolición de cobertizos, mejoras en la infraestructura de manipulación de carga, el despliegue de infraestructura y equipo de emisiones cero y casi cero, refuerzos de muelles, grúas adicionales, toma de tierra en muelle, mejoras para facilitar la carga en "carretera marina" y mejoras en la tecnología de la puerta de entrada	\$123

<sup>16</sup> Año de construcción

## Proyectos de transporte de mercancías sin restricciones

ID del proyecto	Año <sup>16</sup>	Categoría	Nombre del proyecto	Descripción	Millones en costos (\$2020)
GM18	UNC	Transporte de mercancías: Marítimo	Andamiaje de carga de la NCMT	Proyectos de andamiaje y manipulación de carga marina de la NCMT, incluidos, entre otros, la construcción de soluciones de almacenamiento vertical o instalaciones de transferencia intermodal para el almacenamiento y manipulación adicionales de carga rodada, el despliegue de infraestructura y equipo de emisión cero y casi cero, la plataforma de carga rodante, la tierra en muelle para crear dos nuevos muelles y mejoras para facilitar la carga en “carretera marina”	\$132
GM19	UNC	Transporte de mercancías: Marítimo	Estacionamiento de camiones/andamiaje en la NCMT	Alternativas para estacionamiento de camiones y andamiaje para la NCMT	N/A
GM20	UNC	Transporte de mercancías: México	Mejoras a la línea ferroviaria Tijuana-Tecate	Mejoras en la línea ferroviaria Tijuana-Tecate	\$28
GM21	UNC	Transporte de mercancías: México	POE de Mesa de Otay II	POE de Mesa de Otay II y carreteras relacionadas	N/A
GM22	UNC	Transporte de mercancías: México	Terminal Intermodal de Tijuana	Terminal Intermodal de Tijuana/Centro de Distribución	N/A
GM23	UNC	Transporte de mercancías: México	Ampliación del Puerto de Ensenada	Ampliación del Puerto de Ensenada	N/A
GM24	UNC	Transporte de mercancías: México	Centro multimodal del patio del ferrocarril mexicano	Centro multimodal bicentenario del patio del ferrocarril mexicano en Tijuana	N/A
GM25	UNC	Transporte de mercancías: México	POE de Jacumé	POE de Jacumé	N/A
GM26	UNC	Transporte de mercancías: México	Expansión del POE d Tecate	Ampliación de las instalaciones de inspección de carga del POE de Tecate	N/A
GM27	UNC	Transporte de mercancías: Ductos	Acceso a la terminal de Mission Valley	Acceso de la I-15 a la Terminal Kinder Morgan (KM) Mission Valley	N/A
GM28	UNC	Transporte de mercancías: Ductos	Terminal Miramar	KM, nuevo cruce/terminal/tanques Miramar	N/A
GM29	UNC	Transporte de mercancías: Ductos	Expansión de los ductos en México	KM se expande a 16 ductos/se extiende a México	N/A

## Proyectos de transporte de mercancías sin restricciones

ID del proyecto	Año <sup>16</sup>	Categoría	Nombre del proyecto	Descripción	Millones en costos (\$2020)
GM30	UNC	Transporte de mercancías: Políticas	Colaboración de los interesados para mejorar la calidad del aire	Colaborar con los interesados, incluyendo miembros de la comunidad, agencias públicas y representantes de la industria comercial en la implementación de programas de mejoramiento de la calidad del aire	N/A
GM31	UNC	Transporte de mercancías: Políticas	Recopilación de datos de origen-destino de flete	Recopilar o adquirir datos de origen y destino del flete para determinar los flujos intrarregionales e interregionales e informar mejor las decisiones de planificación	N/A
GM32	UNC	Transporte de mercancías: Políticas	Entregas urbanas	Desarrollar una estrategia de manejo de los bordillos y las aceras para las entregas urbanas	N/A
GM33	UNC	Transporte de mercancías: Políticas	Mejoras al Centro de carga sensible a la comunidad	Fomentar mejoras comunitarias sensibles al contexto que apoyen el acceso a los centros de carga	N/A
GM34	UNC	Transporte de mercancías: Políticas	Actualización del estudio de puerta de enlace de carga	Actualizar el Estudio de puerta de enlace de carga de SANDAG con los últimos datos, tendencias e innovaciones de flete	N/A
GM35	UNC	Transporte de mercancías: Políticas	Desarrollo e implementación de la estrategia de estacionamiento para camiones	Desarrollar e implementar estrategias de estacionamiento para camiones	N/A
GM36	UNC	Transporte de mercancías: Políticas	Mejoras operativas al tráfico ferroviario y de vehículos	Fomentar mejoras operativas para gestionar mejor el tráfico de vehículos y trenes en la región	N/A
GM37	UNC	Transporte de mercancías: Políticas	Ampliar la infraestructura para ZEV	Ampliar la infraestructura para emisiones casi cero y cero	N/A
GM38	UNC	Transporte de mercancías: Políticas	Colaboración de Estados Unidos y México en proyectos y políticas de carga	Colaborar con agencias de Estados Unidos y México, miembros de la comunidad, representantes de la industria comercial y otros interesados en proyectos y políticas de carga	N/A
GM39	UNC	Transporte de mercancías: Políticas	Camiones en los ML	Posible uso de los ML durante horas de mínimo tráfico para el transporte de mercancías	N/A

## Proyectos de transporte de mercancías sin restricciones

ID del proyecto	Año <sup>16</sup>	Categoría	Nombre del proyecto	Descripción	Millones en costos (\$2020)
GM40	UNC	Transporte de mercancías: Políticas	Estrategia de entrega del sistema de aeronaves no tripuladas (UAS, por sus siglas en inglés)	Desarrollar una estrategia para las entregas del UAS	N/A
GM41	UNC	Transporte de mercancías: Ferrocarril	Rehabilitación de Desert Line	Servicio básico de Desert Line, rehabilitación	\$253
GM42	UNC	Transporte de mercancías: Tren	Centros logísticos ferroviarios	Nuevos centros logísticos ferroviarios en lugares clave	N/A
GM43	UNC	Transporte de mercancías: Carreteras	Modernización del andamiaje de camiones	Modernización de las áreas existentes de estacionamiento/andamiaje de camiones para la tierra en mulle de los camiones con infraestructura de emisiones casi cero a cero con base en los resultados del estudio de estacionamiento de camiones de las oficinas centrales de Caltrans	\$2
GM44	UNC	Transporte de mercancías: Carreteras	Programa piloto de priorización de señales de carga	Continuación del proyecto de priorización de señales de carga de la Asociación de arrendatarios del Puerto de San Diego (programa piloto de la Comisión de Energía de California)	N/A
GM45	UNC	Transporte de mercancías: Carreteras	Sistema de gestión de información para estacionamiento de camiones	Sistema de gestión de información de estacionamiento de camiones: recurso para que los arrendatarios y operadores de camiones obtengan información y puedan reservar recursos de estacionamiento; podría estar vinculado al Portal Web de la Comunidad de Transporte de Puertos	\$10
GM46	UNC	Transporte de mercancías: Carreteras	Oportunidades de nuevos estacionamientos para camiones	Áreas dinámicas nuevas para estacionamiento/andamiaje de camiones: con base en los resultados del estudio de estacionamiento de camiones de las oficinas centrales de Caltrans HQ	\$41
GM47	UNC	Transporte de mercancías: Carreteras	Vesta Bridge: Fases 2 y 3	Vesta Bridge: Fases 2 y 3	\$100
GM48	UNC	Transporte de mercancías: Carreteras	Corredor de combustible alternativo de la I-8	Corredor de combustible alternativo de la I-8 de San Diego a la frontera del Condado Imperial	N/A
GM49	UNC	Transporte de mercancías: Carreteras	Corredor de combustible alternativo de la I-15	Corredor de combustible alternativo de la I-15	N/A



## Proyectos de transporte de mercancías sin restricciones

ID del proyecto	Año <sup>16</sup>	Categoría	Nombre del proyecto	Descripción	Millones en costos (\$2020)
GM50	UNC	Transporte de mercancías: Carreteras	Corredor de combustible alternativo de la SR 78	Corredor de combustible alternativo de la SR 78 de la intersección I-5 a la intersección I-15	N/A
GM51	UNC	Transporte de mercancías: Carreteras	Corredor de combustible alternativo de la I-5	Corredor de combustible alternativo de la I-5 de la frontera del Condado de Orange hasta la frontera con México	N/A
GM52	UNC	Transporte de mercancías: Carreteras	Mejoras al acceso den centro de carga	Mejorar las vías de acceso (conexiones de primera y última milla) y el acceso por autopista a los principales centros de carga: aeropuerto, puerto marítimo, ductos, cruces fronterizos, etc.	N/A
GM53	UNC	Transporte de mercancías: Carreteras	ML de la ruta de camiones	Nuevos ML a lo largo de las rutas principales de camiones en la región	N/A
GM54	UNC	Transporte de mercancías: Carreteras	Mejoras de la capacidad de carga	Mayor capacidad de camiones en corredores de carga clave: I-5, I-8, I-15, SR 52, SR 78, SR 94, SR 125, entre otros	N/A
GM55	UNC	Transporte de mercancías: Carreteras	Carril de ascenso de camiones de la SR 52	Carril de ascenso de camiones de la SR 52	N/A
NO07-GM56	UNC	Next OS/ Transporte de mercancías	Datos de ruta del camión	Acceso por la parte posterior: Caltrans (por ejemplo, base de datos de la Ley de Asistencia para el Transporte Terrestre y rutas de camiones locales/regionales y servicios de rutas específicas para vehículos comerciales del sector privado [es decir, HERE, Inrix, Wejo, etc.])	N/A
NO07-GM57	UNC	Next OS/ Transporte de mercancías	Datos de requisitos para permisos	Acceso por la parte posterior: Caltrans, California Highway Patrol (CHP, por sus siglas en inglés), Departamento de Vehículos Motorizados, bases de datos de la Junta de Impuestos de Franquicia/información de referencia	N/A
NO07-GM58	UNC	Next OS/ Transporte de mercancías	Datos del puerto marítimo	Acceso por la parte posterior: Datos del Puerto de San Diego para la NCMT, requisitos de acceso, colas, enrutamiento, almacenamiento provisional, estacionamiento, arrendatarios, horario de operación de la TAMT, etc.	N/A
NO07-GM59	UNC	Next OS/ Transporte de mercancías	Datos del aeropuerto	Acceso por la parte posterior: Requisitos de acceso, colas, rutas, andamiaje, estacionamiento, arrendatarios, horario de operación, etc. a la terminal de carga de la Autoridad del Aeropuerto de San Diego y de cruceros.	N/A

## Proyectos de transporte de mercancías sin restricciones

ID del proyecto	Año <sup>16</sup>	Categoría	Nombre del proyecto	Descripción	Millones en costos (\$2020)
NO07-GM60	UNC	Next OS/ Transporte de mercancías	Datos de estacionamiento seguro para materiales peligrosos	Acceso por la parte posterior: Datos del Código de Regulaciones de California, otras fuentes públicas o privadas	N/A
NO07-GM61	UNC	Next OS/ Transporte de mercancías	Respuesta a emergencias y otros datos	Acceso por la parte posterior: respuesta de emergencia y otros datos similares, particularmente para los transportistas de carga de materiales peligrosos	N/A
NO07-GM62	UNC	Next OS/ Transporte de mercancías	Aplicación principal del sistema de información para camiones/Suministro de datos	Sistema de información para camiones: aplicación principal o suministro de datos al proveedor de aplicaciones principales: diseño, facilitación, desarrollo de interfase de programación de aplicaciones, asistencia, mantenimiento, funcionamiento, acuerdos, memorandos de entendimiento, etc.	N/A
NO07-GM63	UNC	Next OS/ Transporte de mercancías	Restricciones a las rutas para camiones, datos de rutas alternativas, materiales peligrosos y extralegales	Acceso por la parte posterior: p. ej., Caltrans Calroute (base de datos de autorización de rutas), Sistema de enrutamiento y aplicación de un solo recorrido (STARS2) y Red de carga extralegal (ELLN)	N/A
NO07-GM64	UNC	Next OS/ Transporte de mercancías	Datos de instalaciones y servicios para la reparación de camiones	Acceso por la parte posterior: bases de datos de instalaciones fijas y reparaciones móviles de servicio pesado, directorios generales, suscripciones a proveedores de servicios/instalaciones de reparación	N/A
NO07-GM65	UNC	Next OS/ Transporte de mercancías	Datos meteorológicos actuales/previstos	Acceso por la parte posterior: datos meteorológicos relevantes para camiones, como advertencia de viento para vehículos de perfil alto, hielo, nieve, etc.; fuentes: National Oceanic and Atmospheric Administration, National Weather Service, Clarus Initiative	N/A
NO07-GM66	UNC	Next OS/ Transporte de mercancías	Datos de parada de camiones y precio del combustible	Acceso por la parte posterior: bases de datos relevantes para ubicaciones de combustible y paradas accesibles para camiones: Asociación Nacional de Operadores de Parada de Camiones, Servicio de Información sobre Precios de Petróleo, bases de datos de instalaciones (truckstops.com), directorios generales	N/A
NO07-GM67	UNC	Next OS/ Transporte de mercancías	Datos de la estación de inspección de seguridad en carretera	Acceso por la parte posterior: Datos/base de datos de Caltrans/CHP	N/A

## Proyectos de transporte de mercancías sin restricciones

ID del proyecto	Año <sup>16</sup>	Categoría	Nombre del proyecto	Descripción	Millones en costos (\$2020)
NO07-GM68	UNC	Next OS/ Transporte de mercancías	Datos de báscula/ Estación de pesaje públicos	Acceso por la parte posterior: bases de datos de directorios a escala pública en línea, suscripciones de proveedores de servicios a escala pública	N/A
NO07-GM69	UNC	Next OS/ Transporte de mercancías	Datos de áreas de estacionamiento y descanso	Acceso por la parte posterior: Base de datos de Caltrans Smart Parking for Trucks, datos de la Iniciativa de Estacionamiento de Camiones de la Administración Federal de Carreteras, datos de SmartPark de la Administración Federal de Seguridad de Transportistas de Automotores, base de datos de UC Berkeley/Caltrans American Truck Parking	N/A
NO07-GM70	UNC	Next OS/ Transporte de mercancías	Datos de cola de cruce de fronteras	Acceso por la parte posterior y/o recopilación de datos: Sistema regional de gestión de fronteras, Departamento de Seguridad Nacional, Caltrans, otros proveedores de datos de los sectores público y privado y de terceros	N/A

Figura A.15: Red de transporte de mercancías sin restricciones



## Mapas de la red de transporte

Para obtener un sentido de la imagen completa de la Red de transporte regional, los siguientes mapas muestran el progreso de la mejora a través de las fases de implementación. Las Figuras A.16 a A.27 representan la Red de tránsito de 2016, 2025, 2035 y 2050, corredores completos y la Red de transporte activo, respectivamente. La Figura A.28 es la Red Nacional de Carga en Carreteras.

Figura A.16: Red de Tránsito 2016

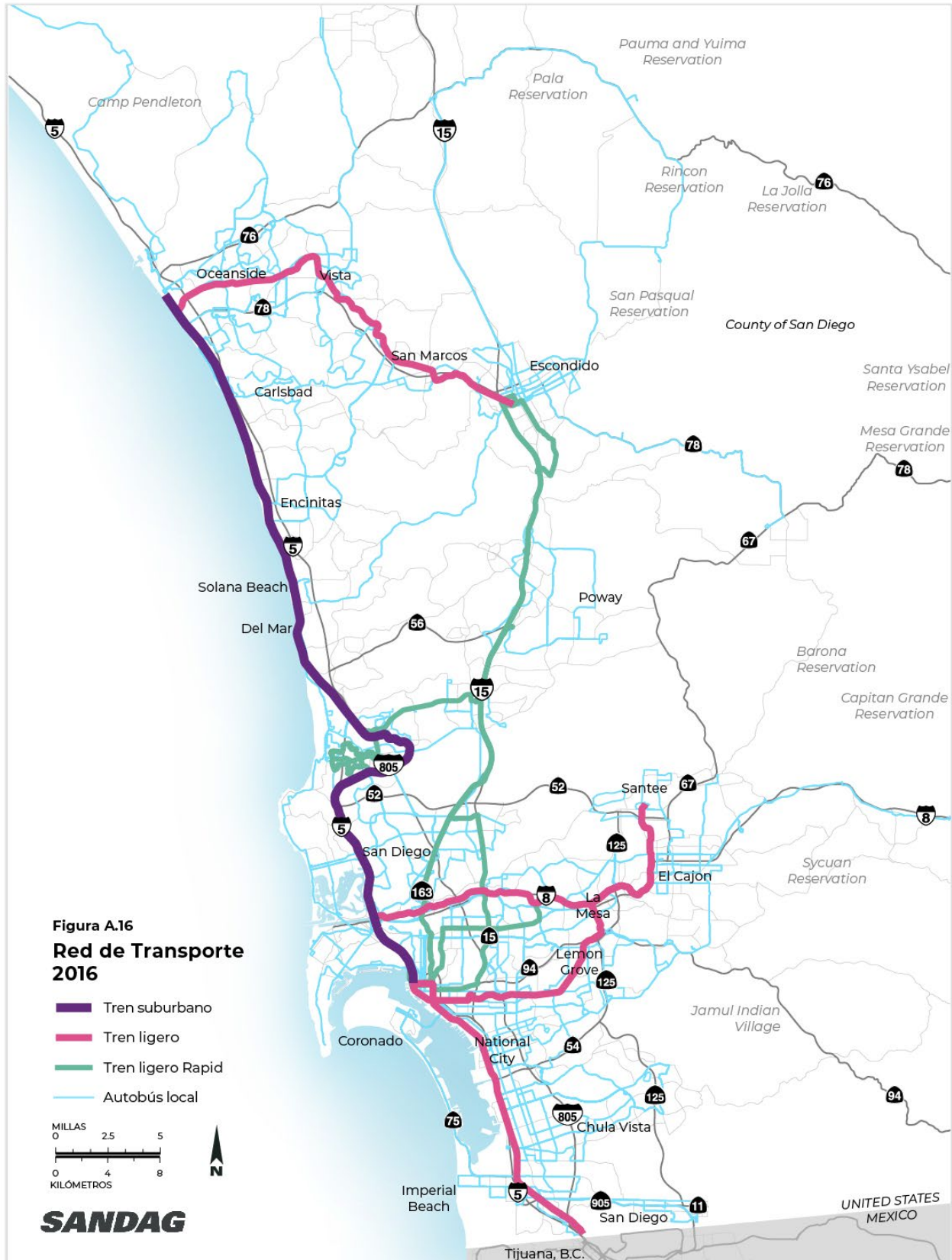




Figura A.17: Red de Tránsito 2025

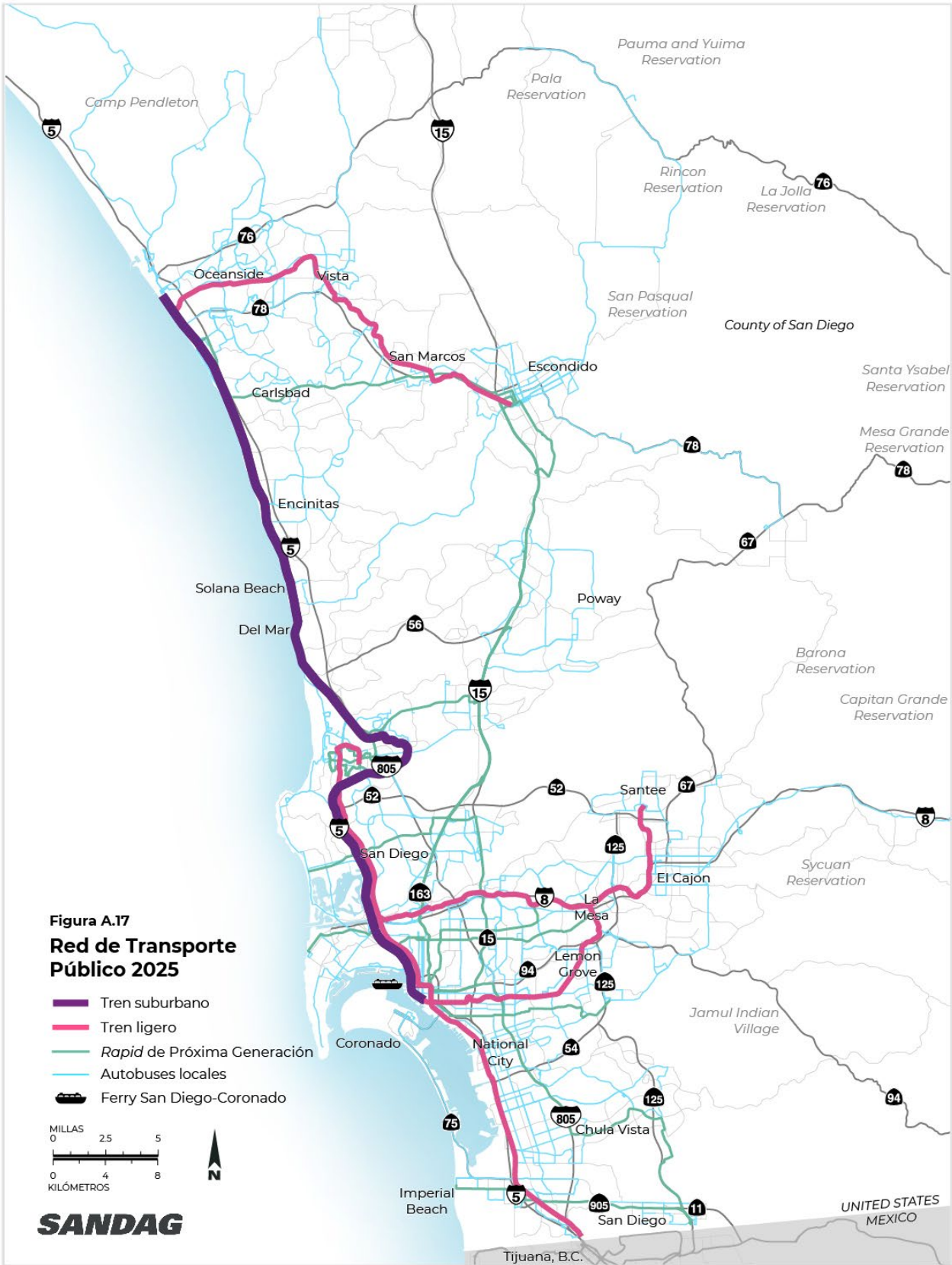




Figura A.18: Red de Tránsito 2035

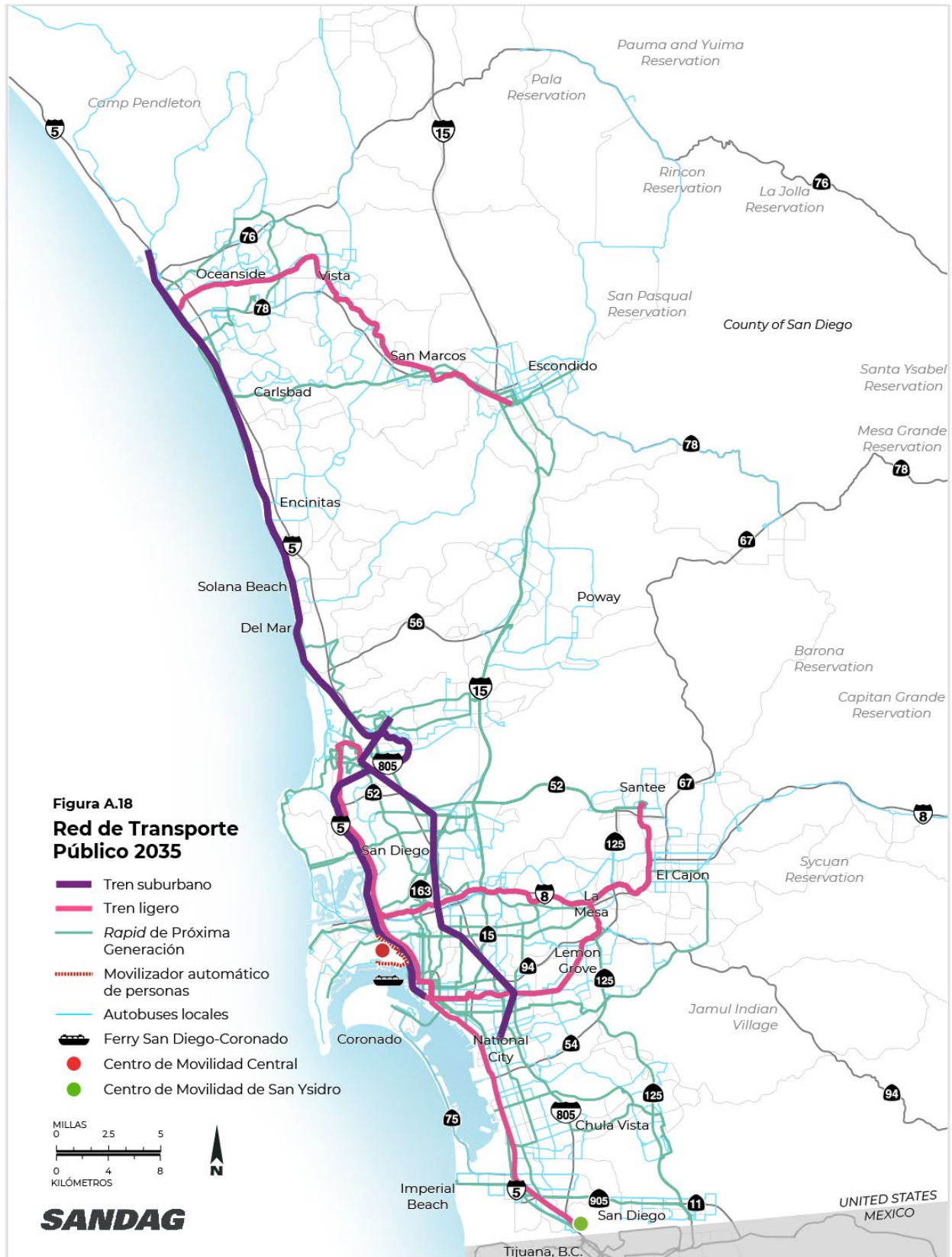


Figura A.19: Red de Tránsito 2050

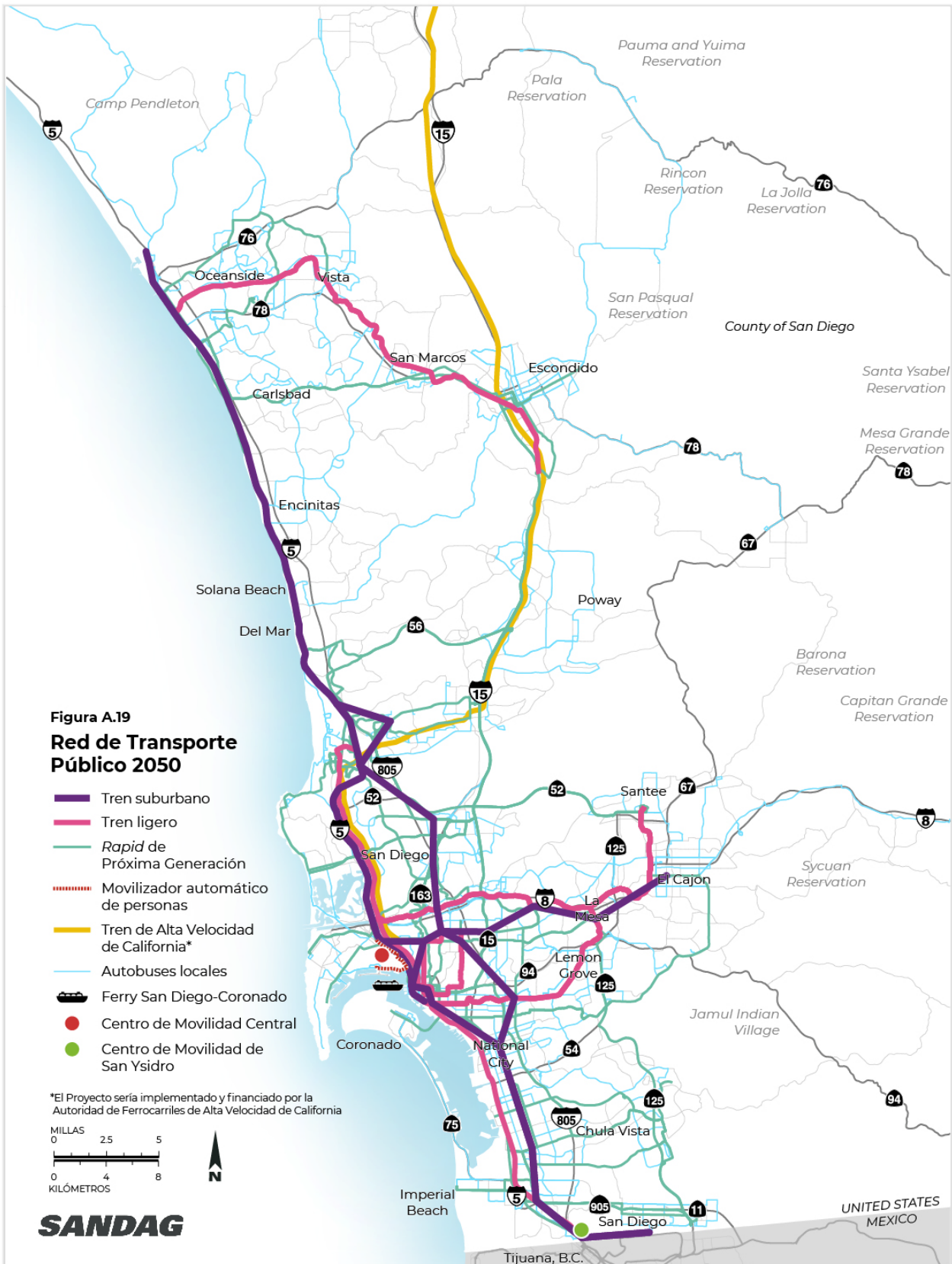


Figura A.20: Corredores completos 2016





Figura A.21: Corredores completos 2025



Figura A.22: Corredores completos 2035



Figura A.23: Corredores completos 2050





Figura A.24: Red de Regional para Bicicletas 2016





Figura A.25: Red de Regional para Bicicletas 2025



Figura A.26: Red de Regional para Bicicletas 2035

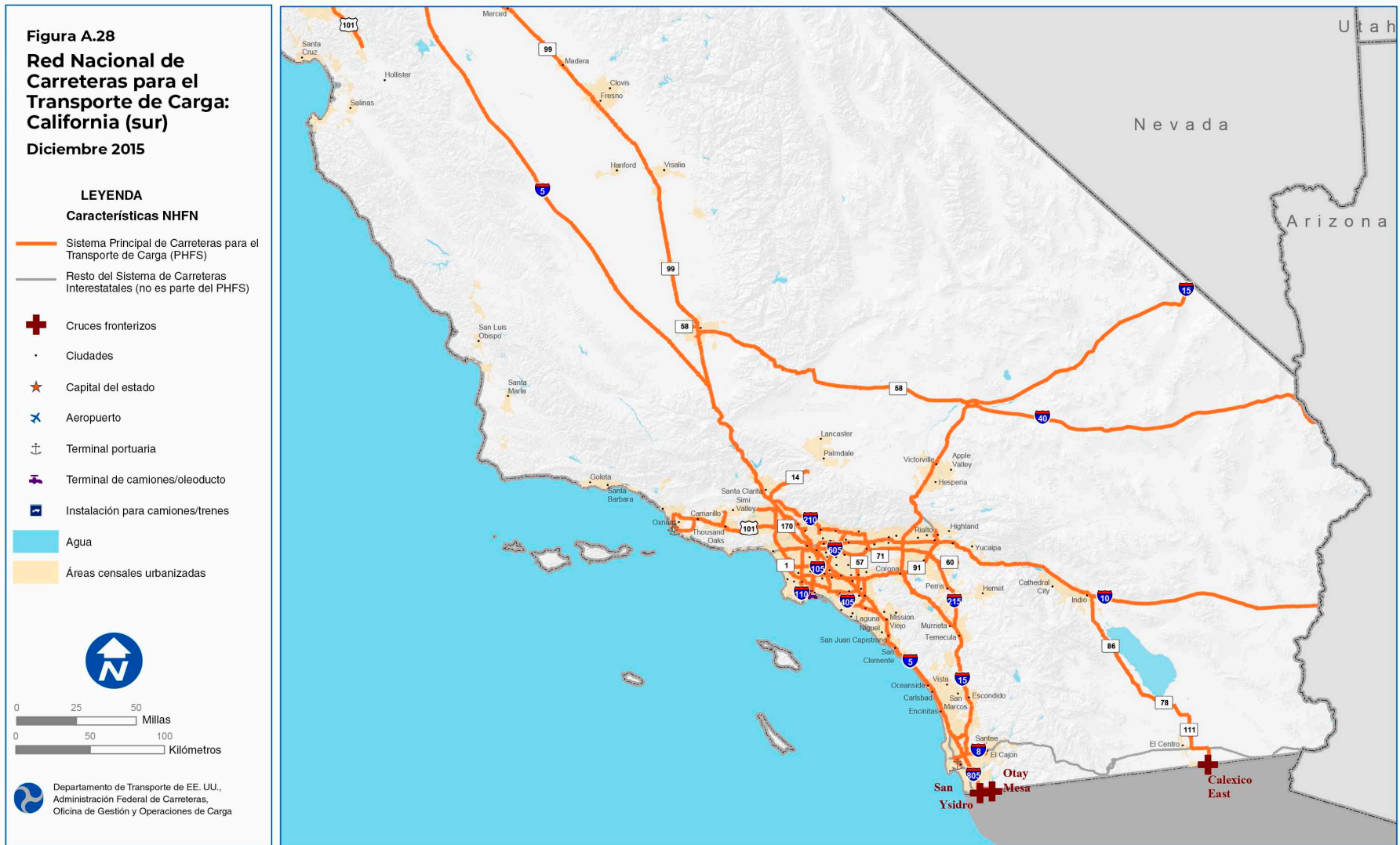


Figura A.27: Red de Regional para Bicicletas 2050





Figura A.28: Red Nacional de Carga en Carreteras



## **Adjuntos**

*Anexo 1: Frecuencia de los avances en transporte público e intervalo de servicio*

*Anexo 2: Proyecto de Ley de la Asamblea de California 805: Estrategias para reducir la exposición a la contaminación en comunidades desfavorecidas*

## **Apéndice A Anexo 1:**

### **Frecuencia de los avances en transporte público e intervalo de servicio**





Frecuencia de los avances en transporte público e intervalo de servicio

Servicio	Ruta	Descripción	Frecuencia existente (en minutos)		Frecuencia 2025 (en minutos)		Frecuencia 2035 (en minutos)		Frecuencia 2050 (en minutos)		Intervalo de servicio existente	Intervalo de servicio 2050
			Pico	Horas de mínimo tráfico	Pico	Horas de mínimo tráfico	Pico	Horas de mínimo tráfico	Pico	Horas de mínimo tráfico		
Tren suburbano	398	COASTER 581: Centro a El Cajon vía SDSU y La Mesa	36-45	120-180	30	60	20	60	20	60	5:00 a.m. a 8:00 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Tren suburbano	581	581B: Centro de movilidad central a El Cajon vía SDSU y La Mesa	--	--	--	--	--	--	10	10	--	4:00 a.m. a 2:00 a.m.
Tren suburbano	582	2035: Sorrento Mesa a National City vía UTC, Kearny Mesa y City Heights 2050: Sorrento Mesa a la frontera EE. UU.-México vía UTC, Kearny Mesa, City Heights y West/South Bay	--	--	--	--	10	10	10	10	--	4:00 a.m. a 2:00 a.m.
Tren suburbano	583	Centro de movilidad central a frontera EE. UU.-México, vía Centro de San Diego	--	--	--	--	--	--	10	10	--	4:00 a.m. a 2:00 a.m.
Tránsito de tren ligero (LRT)	399	SPRINTER (Oceanside a Escondido)	30	30	30	30	15	15	10	10	4:00 a.m. a 9:30 p.m.	4:00 a.m. a 2:00 a.m.
LRT	510	Línea azul (San Ysidro a UTC)	7.5	7.5	7.5 SY-DT 15 (DT-UTC)	7.5 SY-DT 15 (DT-UTC)	7.5	7.5	7.5	7.5	4:30 a.m. a 1:30 a.m.	4:00 a.m. a 2:00 a.m.
LRT	520	Línea naranja (El Cajón al Centro)	15	15	15	15	7.5	7.5	7.5	7.5	4:30 a.m. a 1:30 a.m.	4:00 a.m. a 2:00 a.m.
LRT	530	Línea verde (Santee al Centro)	15	15	15	15	7.5	7.5	7.5	7.5	4:00 a.m. a 1:00 a.m.	4:00 a.m. a 2:00 a.m.
Tranvía	555	Tranvía: Centro a Logan Heights, Golden Hill, South Park, North Park, University Heights, Hillcrest	--	--	--	--	--	--	10	10	--	4:00 a.m. a 2:00 a.m.
Conexión al aeropuerto	577	Centro de movilidad central al Aeropuerto vía Área de alquiler de vehículos y Cuenca del este de Harbor Island	--	--	--	--	2	2	2	2	--	24 horas
Rapid	10	La Mesa a Ocean Beach vía Mid-City, Hillcrest, Centro de movilidad central	--	--	10	10	10	10	10	10	--	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Rapid	12	Spring Valley al Centro vía Sudeste de San Diego	--	--	10	10	10	10	10	10	--	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Rapid	28	Point Loma a Kearny Mesa vía el Centro de movilidad central, Linda Vista	--	--	--	--	10	10	10	10	--	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Rapid	30	Balboa Station a Sorrento Mesa vía Pacific Beach, La Jolla, UTC	--	--	--	--	10	10	10	10	--	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Rapid	41	Fashion Valley a UTC/UC San Diego vía Linda Vista y Clairemont	--	--	--	--	10	10	10	10	--	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Rapid	103	Del Mar a Sabre Springs vía la SR 56	--	--	--	--	--	--	10	10	--	4:00 a.m. a 10:00 p.m.
Rapid	104	Sorrento Valley a Sabre Springs vía SR 56	--	--	--	--	--	--	10	10	--	4:00 a.m. a 10:00 p.m.
Rapid	120	Kearny Mesa al Centro (DT) vía Mission Valley/Fashion Valley (FV)	15 DT-FV 30 (FV-KM)	15 DT-FV 30 (FV-KM)	15 DT-FV 30 (FV-KM)	15 DT-FV 30 (FV-KM)	10	10	10	10	5:00 a.m. a 11:30 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Rapid	201	SuperLoop Rapid	10	10	10	10	10	10	10	10	6:00 a.m. a 12:00 a.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Rapid	202	SuperLoop Rapid	10	10	10	10	10	10	10	10	5:30 a.m. a 10:30 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Rapid	204	SuperLoop Rapid	30	30	30	30	10	10	10	10	6:00 a.m. a 10:00 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Rapid	215	SDSU-Centro vía El Cajon Boulevard	10	15	10	10	10	10	10	10	4:30 a.m. a 2:00 a.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Rapid	225	South Bay Rapid	15	30	15	30	10	10	10	10	4:30 a.m. a 12:00 a.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Rapid	235	Escondido al Centro de San Diego vía la I-15	15	15	10	10	10	10	10	10	4:30 a.m. a 12:00 a.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Rapid	237	UC San Diego a Rancho Bernardo vía Sorrento Valley y Mira Mesa	15	--	15	--	10	10	10	10	6:00 a.m. a 8:30 p.m.	4:00 a.m. a 10:00 p.m.
Rapid	238	UC San Diego a Rancho Bernardo vía Sorrento Valley y Carroll Canyon	--	--	--	--	10	10	10	10	--	4:00 a.m. a 10:00 p.m.
Rapid	280	Centro de San Diego a Escondido	30 pk dir	--	10	30	10	30	10	30	5:00 a.m. a 9:00 p.m.	4:00 a.m. a 10:00 p.m.
Rapid	290	Centro de San Diego a Estación de Tránsito Rancho Bernardo	30 pk dir	--	10	30	10	30	10	30	5:00 a.m. a 9:00 p.m.	4:00 a.m. a 10:00 p.m.

Frecuencia de los avances en transporte público e intervalo de servicio

Servicio	Ruta	Descripción	Frecuencia existente (en minutos)		Frecuencia 2025 (en minutos)		Frecuencia 2035 (en minutos)		Frecuencia 2050 (en minutos)		Intervalo de servicio existente	Intervalo de servicio 2050
			Pico	Horas de mínimo tráfico	Pico	Horas de mínimo tráfico	Pico	Horas de mínimo tráfico	Pico	Horas de mínimo tráfico		
Rapid	292	Pacific Beach a Otay Mesa vía Kearny Mesa, El Cajon, Jamacha y Otay Lakes	--	--	10	10	10	10	10	10	--	4:00 a.m. a 2:00 a.m.
Rapid	293	Imperial Beach a Otay Ranch vía Palomar Street (Actualización de South Bay Rapid a High Speed Rapid)	--	--	--	--	--	--	10	10	--	4:00 a.m. a 10:00 p.m.
Rapid	295	Spring Valley a Clairemont vía La Mesa y Kearny Mesa	--	--	--	--	10	10	10	10	--	4:00 a.m. a 10:00 p.m.
Rapid	350	Escondido Rapid	10 pk dir	15	10	10	10	10	10	10	4:30 a.m. a 12:00 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Rapid	440	Carlsbad al Centro de transporte público Escondido vía Palomar Airport Road	--	--	--	--	10	10	10	10	--	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Rapid	450	Oceanside a Escondido vía Palomar Airport Road y la SR 78	--	--	10	10	10	10	10	10	--	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Rapid	471	Centro de Escondido al Este de Escondido Oceanside a Solana Beach a UTC/UC	--	--	--	--	10	10	10	10	--	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Rapid	473	San Diego vía Autopista 101 Comunidades costeras, Carmel Valley	--	--	--	--	10	10	10	10	--	4:00 a.m. a 2:00 a.m.
Rapid	474	Oceanside a Vista vía Mission Avenue/Corredor de Santa Fe Road	--	--	--	--	10	10	10	10	--	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Rapid	477	Carlsbad Village a SR 76 vía College Boulevard, Plaza Camino Real	--	--	--	--	10	10	10	10	--	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Rapid	625	SDSU a Estación Palomar vía el este de San Diego, sudeste de San Diego, National City	--	--	--	--	10	10	10	10	--	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Rapid	630	Trolley Iris/Palomar a Kearny Mesa vía I-5/SR 163 y City College	--	--	--	--	10	10	Ver Ruta 583	Ver Ruta 583	--	4:00 a.m. a 10:00 p.m.
Rapid	635	Corredor Eastlake a Palomar Trolley vía el Corredor de Main Street	--	--	--	--	--	--	10	10	--	4:00 a.m. a 10:00 p.m.
Rapid	637	North Park a Estación del trolley en 32nd Street vía Golden Hill	--	--	--	--	10	10	10	10	--	4:00 a.m. a 2:00 a.m.
Rapid	638	Trolley Iris a Otay Mesa vía Otay, Airway Drive, Corredor de la SR 905	--	--	--	--	--	--	10	10	--	4:00 a.m. a 10:00 p.m.
Rapid	640	San Ysidro al Centros de movilidad central vía I-5 y City College	--	--	--	--	10	10	Ver Ruta 583	Ver Ruta 583	--	4:00 a.m. a 10:00 p.m.
Rapid	709	Corredor Estación del trolley en H Street a Millennia vía H Street, Southwestern College	--	--	--	--	10	10	10	10	6:00 a.m. a 11:00 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Rapid	870	El Cajon a UTC vía Santee, SR 52, I-805	--	--	--	--	10	30	10	30	--	4:00 a.m. a 10:00 p.m.
Rapid	890	El Cajon a Sorrento Mesa vía Santee, SR 52, I-805	--	--	--	--	10	30	10	30	--	4:00 a.m. a 10:00 p.m.
Rapid	910	Coronado al Centro vía Coronado Bridge	--	--	--	--	10	10	10	10	--	4:00 a.m. a 2:00 a.m.
Rapid	950	POE de Otay Mesa a Imperial Beach vía SR 905	10	30	10	10	10	10	10	10	4:30 a.m. a 12:30 a.m.	4:00 a.m. a 2:00 a.m.
Autobús expreso	20	Kearny Mesa a Rancho Bernardo	15	30	15	30	15	30	15	30	5:00 a.m. a 10:30 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús expreso	50	Centro a UTC	30	120-180	--	--	--	--	--	--	5:30 a.m. a 7:00 p.m.	--
Autobús expreso	60	Centro de transporte público Euclid a UTC	30	--	30	--	X	X	X	X	5:00 a.m. a 8:00 p.m.	5:00 a.m. a 7:00 p.m.
Autobús expreso	110	Centro a Mira Mesa	Viajes a las 4:00 a.m. Viajes a las 4:00 p.m.	--	Viajes a las 4:00 a.m. Viajes a las 4:00 p.m.	--	15	--	15	--	6:00 a.m. a 6:00 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús expreso	140	Balboa Station a La Jolla vía la I-5	--	--	15	30	10	15	10	15	--	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	1	Fashion Valley a La Mesa	15	15	10	10	10	10	10	10	5:00 a.m. a 12:00 a.m.	4:00 a.m. a 2:00 a.m.

## Frecuencia de los avances en transporte público e intervalo de servicio

Servicio	Ruta	Descripción	Frecuencia existente (en minutos)		Frecuencia 2025 (en minutos)		Frecuencia 2035 (en minutos)		Frecuencia 2050 (en minutos)		Intervalo de servicio existente	Intervalo de servicio 2050
			Pico	Horas de mínimo tráfico	Pico	Horas de mínimo tráfico	Pico	Horas de mínimo tráfico	Pico	Horas de mínimo tráfico		
Autobús local	2	Centro de San Diego–30th y Adams	12	15	10	10	10	10	10	10	4:30 a.m. a 1:00 a.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	3	UC San Diego Hospital a Centro de transporte público Euclid	12	12	12	12	10	12	10	12	4:30 a.m. a 12:30 a.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	4	12th e Imperial Trolley a Lomita Village	30	30	15	15	10	15	10	15	5:00 a.m. a 12:00 a.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	5	Centro de San Diego al Centro de transporte público Euclid	13	12	13	12	10	12	10	12	5:00 a.m. a 11:30 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	6	North Park a Fashion Valley	15	15	7.5	7.5	7.5	7.5	7.5	7.5	6:30 a.m. a 10:30 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	7	Centro de San Diego a Universidad	10	10	7.5	10	7.5	10	7.5	10	4:30 a.m. a 2:00 a.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	8	Centro de movilidad central a Mission Beach/Pacific Beach	20	20	10	15	10	15	10	15	5:30 a.m. a 12:00 a.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	9	Centro de movilidad central a Pacific Beach	20	20	15	15	10	15	10	15	6:00 a.m. a 9:30 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	10	Old Town a Universidad	12	15	Vea Rapid 10	Vea Rapid 10	Vea Rapid 10	Vea Rapid 10	Vea Rapid 10	Vea Rapid 10	4:30 a.m. a 12:30 a.m.	Vea Rapid 10
Autobús local	11	SDSU a Centro de San Diego	15	15	10	10	10	10	10	10	4:30 a.m. a 12:00 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	12	City College a Skyline Hills	15	15	10	15	10	15	10	15	4:30 a.m. a 12:00 a.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	13	Kaiser Hospital a Centro de transporte público en 24th Street	12	12	12	12	10	12	10	12	4:30 a.m. a 12:00 a.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	14	Trolley Grantville a Baltimore y Lake Murray	60	60	15	15	15	15	15	15	6:00 a.m. a 7:00 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	18	Trolley Grantville vía Camino del Río	30	30	15	15	15	15	15	15	7:00 a.m. a 5:30 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	25	Fashion Valley a Kearny Mesa	60	60	60	60	60	60	60	60	6:30 a.m. a 7:00 p.m.	4:00 a.m. a 10:00 p.m.
Autobús local	27	Pacific Beach a Centro de transporte público Kearny Mesa	30	30	10	15	10	15	10	15	5:30 a.m. a 10:00 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	28	Centro de movilidad central a Shelter Island	15	30	10	15	10	15	10	15	5:30 a.m. a 10:30 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	30 (34)	Centro a UTC/VA Medical Center	15	15	15	15	10	10	10	10	5:00 a.m. a 12:30 a.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	31	UTC a Mira Mesa	30	180	15	30	15	30	15	30	5:30 a.m. - 8:00 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	35	Ocean Beach a Centro de movilidad central	15	15	10	15	10	15	10	15	5:00 a.m. a 11:30 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	41	Fashion Valley a UC San Diego	15	15	10	15	10	15	10	15	5:30 a.m. a 11:30 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	43	Estación Balboa al Centro de transporte público Kearny Mesa	--	--	15	15	10	15	10	15	--	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	44	Centro de movilidad central a Clairemont Square	15	15	10	15	10	15	10	15	4:30 a.m. a 12:00 a.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	83	Centro de San Diego a Centro de movilidad central	70	70	30	30	30	30	30	30	6:00 a.m. a 7:00 p.m.	4:00 a.m. a 10:00 p.m.
Autobús local	84	Bus de enlace Point Loma	60	60	15	30	15	30	15	30	6:00 a.m. a 6:00 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	88	Centro de movilidad central a Fashion Valley	30	30	15	15	10	15	10	15	6:00 a.m. a 9:30 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	89	Solana Beach a UTC	--	--	--	--	15	15	15	15	--	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	101	Oceanside a VA/UC San Diego/UTC vía Highway 101	30	30	15	15	10	15	10	15	5:00 a.m. a 11:00 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	105	Centro de movilidad central a University City	30	30	15	15	10	15	10	15	5:00 a.m. a 11:00 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	115	Centro de transporte público El Cajon a centro de transporte público SDSU	30	30	15	15	10	15	10	15	6:00 a.m. a 10:30 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	276	Bus de enlace UC San Diego	15	15	15	15	15	15	15	15	6:00 a.m. a 9:00 p.m.	4:00 a.m. a 10:00 p.m.
Autobús local	302	Oceanside a Vista vía Vista Way	20	20	15	15	10	15	10	15	4:30 a.m. a 11:30 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	303	Oceanside a Vista vía Town Center North	15	15	15	15	10	15	10	15	4:00 a.m. a 12:00 a.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	304	Encinitas a San Marcos vía Rancho Santa Fe Road	30-60	60	30-60	60	30-60	60	30-60	60	5:00 a.m. a 9:00 p.m.	4:00 a.m. a 10:00 p.m.
Autobús local	305	Escondido a Vista vía Mission Road y S. Santa Fe Avenue	30	30	15	15	10	15	10	15	4:00 a.m. a 11:30 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	306	Fallbrook a Vista vía Mission Road	30	60	15	15	15	15	15	15	5:00 a.m. a 10:00 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.

## Frecuencia de los avances en transporte público e intervalo de servicio

Servicio	Ruta	Descripción	Frecuencia existente (en minutos)		Frecuencia 2025 (en minutos)		Frecuencia 2035 (en minutos)		Frecuencia 2050 (en minutos)		Intervalo de servicio existente	Intervalo de servicio 2050
			Pico	Horas de mínimo tráfico	Pico	Horas de mínimo tráfico	Pico	Horas de mínimo tráfico	Pico	Horas de mínimo tráfico		
Autobús local	308	Solana Beach a Escondido vía Del Dios Highway	60	60	6	60	6	60	6	60	5:00 a.m. a 9:30 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	309	Oceanside a Encinitas vía El Camino Real	30	30	15	15	10	15	10	15	4:00 a.m. a 11:00 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	311	Centro de transporte público San Luis Rey a Estación SPRINTER Rancho Del Oro vía Douglas Drive	60	0-180	60	0-180	60	0-180	60	0-180	5:00 a.m. a 6:00 p.m.	4:00 a.m. a 10:00 p.m.
Autobús local	313	Centro de transporte público Oceanside a Centro de transporte público San Luis Rey vía Mesa Drive	60	60	60	60	60	60	60	60	6:00 a.m. a 8:00 p.m.	4:00 a.m. a 10:00 p.m.
Autobús local	315	Carlsbad Village Station a 14 Area	45-60	60	45-60	60	45-60	60	45-60	60	4:30 a.m. a 9:30 p.m.	4:00 a.m. a 10:00 p.m.
Autobús local	318	Oceanside a Vista vía Oceanside Boulevard y Bobier Drive	36-60	60	15	15	10	15	10	15	4:30 a.m. a 8:00 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	323	Estación SPRINTER de College Boulevard a Quarry Creek	60	60	60	60	60	60	60	60	5:00 a.m. a 6:00 p.m.	4:00 a.m. a 10:00 p.m.
Autobús local	325	Estación SPRINTER de College Boulevard	60	60	60	60	60	60	60	60	6:00 a.m. a 7:30 p.m.	4:00 a.m. a 10:00 p.m.
Autobús local	332	Vista a Estación SPRINTER de Buena Creek vía Vista Business Park	22	30	22	30	22	30	22	30	4:30 a.m. a 10pm	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	334	Vista Circulator	40	40	40	40	40	40	40	40	4:30 a.m. a 8:00 p.m.	4:00 a.m. a 10:00 p.m.
Autobús local	347	Cal State San Marcos a Palomar College	30	30	30	30	30	30	30	30	5:30 a.m. a 7:30 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	351	Escondido Circulator	20	20	15	15	15	15	15	15	5:00 a.m. a 11:00 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	352	Escondido Circulator	20	20	15	15	15	15	15	15	4:00 a.m. a 10:00 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	353	Centro de Tránsito Escondido a Mercado Nordahl vía Citracado Parkway	60	60	60	60	60	60	60	60	5:30 a.m. a 8:30 p.m.	4:00 a.m. a 10:00 p.m.
Autobús local	354	Escuela secundaria Orange Glen vía Mission, Lincoln, y Citrus	30	30	15	15	15	15	15	15	5:00 a.m. a 8:30 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	355	El Norte Parkway y Valley Parkway a la izquierda	60	60	30	30	30	30	30	30	6:00 a.m. a 8:30 p.m.	4:00 a.m. a 10:00 p.m.
Autobús local	356	Morning View Drive, El Norte Parkway, y Escondido Boulevard	30	30	15	30	15	30	15	30	5:00 a.m. a 9:30 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	357	El Norte Parkway y Valley Parkway – a la derecha	60	60	30	30	30	30	30	30	6:30 a.m. a 6:00 p.m.	4:00 a.m. a 10:00 p.m.
Autobús local	358	N. Broadway, Country Club, y El Norte Parkway – a la derecha	120	120	30	30	30	30	30	30	6:00 a.m. a 8:30 p.m.	4:00 a.m. a 10:00 p.m.
Autobús local	359	N. Broadway, Country Club, y El Norte Parkway – a la izquierda	120	120	30	30	30	30	30	30	5:00 a.m. a 7:30 p.m.	4:00 a.m. a 10:00 p.m.
Autobús local	371	Tren suburbano FLEX Ramona	90	360	90	360	90	360	90	360	5:00 a.m. a 7:30 p.m.	4:00 a.m. a 10:00 p.m.
Autobús local	388	Escondido a Pala	90	120	30	30	30	30	30	30	4:30 a.m. a 10:30 p.m.	4:00 a.m. a 10:00 p.m.
Autobús local	392	FLEX Oceanside a 14 Area vía Vandergrift	60	60	60	60	60	60	60	60	5:00 a.m. a 8:30 p.m.	4:00 a.m. a 10:00 p.m.
Autobús local	395	Centro de transporte público FLEX Oceanside a Camp San Onofre vía Naval Hospital	180	180	180	180	180	180	180	180	7:00 a.m. a 7:00 p.m.	4:00 a.m. a 10:00 p.m.
Autobús local	444	Conexión COASTER Carlsbad Poinsettia vía Faraday Avenue y Rutherford Road	90 pk dir	--	90 pk dir	--	30	30	30	30	6:30 a.m. a 6:00 p.m.	4:00 a.m. a 10:00 p.m.
Autobús local	445	Conexión COASTER Carlsbad Poinsettia a Palomar College	90 pk dir	--	90 pk dir	--	30	30	30	30	6:30 a.m. a 6:00 p.m.	4:00 a.m. a 10:00 p.m.
Autobús local	448	Palomar College a Cal State San Marcos vía Las Posas y Vía Vera Cruz	--	--	15	15	10	10	10	10	--	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	449	Palomar College a New Development vía Twin Oaks Valley y W. Barham Drive	--	--	15	15	10	10	10	10	--	4:00 a.m. a 12:00 a.m.

## Frecuencia de los avances en transporte público e intervalo de servicio

Servicio	Ruta	Descripción	Frecuencia existente (en minutos)		Frecuencia 2025 (en minutos)		Frecuencia 2035 (en minutos)		Frecuencia 2050 (en minutos)		Intervalo de servicio existente	Intervalo de servicio 2050
			Pico	Horas de mínimo tráfico	Pico	Horas de mínimo tráfico	Pico	Horas de mínimo tráfico	Pico	Horas de mínimo tráfico		
Autobús local	647	Circuito Mission Valley vía Friars Road, Fenton Parkway, y Camino Del Rio S.	--	--	--	--	10	10	10	10	--	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	648	Circuito Mission Valley vía Grantville, Camino Del Rio S., y Fenton Parkway	--	--	--	--	10	10	10	10	--	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	649	Circuito Kearny Mesa vía Balboa Avenue, Ruffner Street, Copley Park Place, y Overland	--	--	--	--	10	10	10	10	--	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	661	Circuito Otay Mesa vía Otay Mesa Road, Heritage Road, Siempre Viva Road, y Alta Road	--	--	--	--	10	10	10	10	--	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	668	Circuito Kearny Mesa vía Ruffin Road, Aero Drive, Murphy Canyon, y Chesapeake Drive	--	--	10	10	10	10	10	10	--	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	675	Circuito del parque empresarial Rancho Bernardo	--	--	10	15	10	15	10	15	--	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	701	Centro de transporte público H Street a centro de transporte público Palomar Street vía Hilltop Drive	15	15	10	10	10	10	10	10	5:30 a.m. a 11:00 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	704	Centro de transporte público E Street a Centro de transporte público Palomar	30	30	15	15	10	15	10	15	5:30 a.m. a 10:00 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	705	Centro de transporte público E Street a Plaza Bonita	30	30	15	15	10	15	10	15	6:00 a.m. a 10:30 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	707	Otay Ranch Town Center a Southwestern College	30	30	15	15	10	15	10	15	5:00 a.m. a 8:00 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	709	Centro de transporte público H Street a Otay Ranch Town Center	15	15	10	15	10	15	10	15	5:00 a.m. a 11:00 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	712	Centro de transporte público Palomar a Southwestern College	10	15	10	10	10	10	10	10	5:00 a.m. a 10:30 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	715	Circuito Otay Ranch vía Southwest College, La Media Road, Hunte Parkway, y Eastlake Parkway	--	--	--	--	15	30	15	30	--	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	716	Circuito Lower Otay Ranch vía Birch Road, Orion Avenue, Rock Mountain, y La Media Road	--	--	--	--	10	10	10	10	--	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	815	Centro de transporte público El Cajon a East Main Street	15	15	10	15	10	15	10	15	4:45 a.m. a 10:30 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	816	Centro de transporte público El Cajon a Cuyamaca College	30	30	15	15	15	15	15	15	6:00 a.m. a 7:00 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	832	Santee Town Center a North Santee	45	60	45	60	45	60	45	60	6:00 a.m. a 7:30 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	833	Centro de transporte público El Cajon a Santee Town Center	45	45	45	45	45	45	45	45	5:30 a.m. a 6:30 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	834	Santee Town Center a West Santee	60	60	60	60	60	60	60	60	6:30 a.m. a 7:00 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	838	East County Square a Viejas	60	60	30	30	30	30	30	30	5:00 a.m. a 8:30 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	842	Ruta empresarial de Poway	--	--	20	60	20	60	20	60	--	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	848	El Cajon a Lakeside	30	30	15	15	15	15	15	15	4:30 a.m. a 10:30 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	851	Spring Valley a La Mesa	60	60	15	15	15	15	15	15	5:30 a.m. a 7:00 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	852	University Avenue/54th Street a centro de transporte público Grossmont vía University Avenue	30	30	30	30	30	30	30	30	5:00 a.m. a 11:30 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	854	Centro de transporte público Grossmont a Grossmont College	60	60	15	15	15	15	15	15	5:30 a.m. a 7:30 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.

## Frecuencia de los avances en transporte público e intervalo de servicio

Servicio	Ruta	Descripción	Frecuencia existente (en minutos)		Frecuencia 2025 (en minutos)		Frecuencia 2035 (en minutos)		Frecuencia 2050 (en minutos)		Intervalo de servicio existente	Intervalo de servicio 2050
			Pico	Horas de mínimo tráfico	Pico	Horas de mínimo tráfico	Pico	Horas de mínimo tráfico	Pico	Horas de mínimo tráfico		
Autobús local	855	Rancho San Diego a La Mesa	30	30	15	15	15	15	15	15	6:00 a.m. a 11:00 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	856	SDSU a Cuyamaca College	30	30	15	15	15	15	15	15	4:30 a.m. a 11:00 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	864	El Cajon a East County Square	30	30	15	15	10	15	10	15	5:00 a.m. a 10:30 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	872	Círculo del bus de enlace El Cajon a la izquierda	30	30	15	15	15	15	15	15	7:00 a.m. a 7:30 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	874	Bus de enlace El Cajon Eastside a la derecha	30	30	15	15	15	15	15	15	5:00 a.m. a 10:00 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	875	Bus de enlace El Cajon Eastside a la izquierda	30	30	15	15	15	15	15	15	5:30 a.m. a 10:00 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús rural	888	Jacumba Hot Springs a El Cajon	4 viajes por semana	--	4 viajes por semana	--	4 viajes por semana	--	4 viajes por semana	--	9:40 a.m. a 6:00 p.m.	9:40 a.m. a 6:00 p.m.
Autobús rural	891	Borrego Springs a El Cajón	2 viajes por semana	--	2 viajes por semana	--	2 viajes por semana	--	2 viajes por semana	--	7:30 a.m. a 5:30 p.m.	7:30 a.m. a 5:30 p.m.
Autobús rural	892	Borrego Springs a El Cajón	2 viajes por semana	--	2 viajes por semana	--	2 viajes por semana	--	2 viajes por semana	--	7:30 a.m. a 5:30 p.m.	7:30 a.m. a 5:30 p.m.
Autobús rural	894	Morena Village a El Cajon	4 viajes diarios	4 viajes diarios	4 viajes diarios	4 viajes diarios	4 viajes diarios	4 viajes diarios	4 viajes diarios	4 viajes diarios	5:30 a.m. a 8:00 p.m.	5:30 a.m. a 8:00 p.m.
Autobús local	901	Centro de transporte público Iris a Centro de San Diego	15	30	15	15	10	15	10	15	4:30 a.m. a 2:30 a.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	904	Bus de enlace Coronado	0-60	60	30	30	30	30	30	30	10:00 a.m. a 7:00 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	905	Centro de transporte público Otay Mesa a Trolley Iris	15-30	30	15	30	15	30	15	30	4:00 a.m. a 10:00 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	906	Centro de transporte público Iris a Centro de transporte público Otay Mesa	15	15	10	10	7.5	7.5	7.5	7.5	4:00 a.m. a 2:30 a.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	907	Centro de transporte público Iris a CCW San Ysidro	15	15	10	10	7.5	7.5	7.5	7.5	4:00 a.m. a 3:00 a.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	909	Centro de transporte público Otay Mesa a Southwestern College a Otay Mesa	60	60	30	60	30	60	30	60	5:00 a.m. a 8:00 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	916	Oak Park a Circuito Emerald Hills a la derecha	30-60	30-60	15	15	15	15	15	15	5:00 a.m. a 9:30 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	917	Círculo Oak Park a Emerald Hills a la izquierda	30-60	60	15	15	15	15	15	15	5:00 a.m. a 10:30 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	921	Mira Mesa	30	30	30	30	15	30	15	30	5:30 a.m. a 8:00 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	923	Centro a Point Loma	30	30	15	15	10	15	10	15	5:30 a.m. a 7:30 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	928	Fashion Valley a Kearny Mesa	30	30	15	15	10	15	10	15	5:00 a.m. a 10:00 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	929	Centro de transporte público Iris a 12th e Imperial	12-15	13	10	13	10	13	10	13	4:30 a.m. a 3:00 a.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	932	Centro de transporte público Iris a Centro de transporte público 8th Street	15	15	10	15	10	15	10	15	4:30 a.m. a 12:30 a.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	933	Círculo del centro de transporte público Iris a Imperial Beach a la izquierda	12-15	12	10	12	10	12	10	12	4:30 a.m. a 12:30 a.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	934	Círculo del centro de transporte público Iris a Imperial Beach a la derecha	12-15	12	10	12	10	12	10	12	4:30 a.m. a 1 a.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	936	Spring Valley a SDSU	30	30	15	15	10	15	10	15	5:00 a.m. a 10:30 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	944	Sabre Springs a Poway vía Poway Road	30	30	30	30	30	30	30	30	5:00 a.m. a 7:30 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	945	Rancho Bernardo a Old Poway Park vía Pomerado Road, Poway Road	30	30	30	30	30	30	30	30	5:00 a.m. a 7:30 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	955	National City a SDSU	12-14	12	10	15	10	15	10	15	5:00 a.m. a 11:30 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	961	Centro de transporte público 24th St a Trolley Encanto	15-30	15-30	15	15	10	15	10	15	5:00 a.m. a 10:30 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.

### Frecuencia de los avances en transporte público e intervalo de servicio

Servicio	Ruta	Descripción	Frecuencia existente (en minutos)		Frecuencia 2025 (en minutos)		Frecuencia 2035 (en minutos)		Frecuencia 2050 (en minutos)		Intervalo de servicio existente	Intervalo de servicio 2050
			Pico	Horas de mínimo tráfico	Pico	Horas de mínimo tráfico	Pico	Horas de mínimo tráfico	Pico	Horas de mínimo tráfico		
Autobús local	962	Centro de transporte público 8th St a Spring Valley	15	15	10	15	10	15	10	15	5:00 a.m. a 11:00 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	963	Centro de transporte público 8th St a Paradise Hills	30	30	15	15	10	15	10	15	5:30 a.m. a 10:00 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	964	Camino Ruiz y Capricorn Way a Alliant Int'l University vía Estación de transporte público Miramar College	30	30	30	30	30	30	30	30	5:30 a.m. a 8:00 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	965	City Heights Circulator	35	35	15	15	15	15	15	15	5:00 a.m. a 9:00 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	967	Centro de transporte público 24th Street a Division y Ava	60	60	30	60	30	60	30	60	6:00 a.m. a 8:30 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	968	Centro de transporte público 8th Street a Plaza Bonita	60	60	30	60	30	60	30	60	5:00 a.m. a 9:00 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	972	Conexión COASTER Sorrento Mesa	45	--	30	60	20	60	20	60	7:00 a.m. a 5:00 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	973	Conexión de COASTER Carroll Canyon	45	--	30	60	20	60	20	60	7:00 a.m. a 5:00 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	974	Conexión de COASTER UC San Diego	45	--	30	60	20	60	20	60	7:00 a.m. a 5:00 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	978	Conexión de COASTER Torrey Pines	45	--	30	60	20	60	20	60	7:00 a.m. a 5:00 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	979	Conexión de COASTER North University City	45	--	30	60	20	60	20	60	7:00 a.m. a 5:00 p.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	984	Centro de transporte público Hillary a SV vía Carroll Canyon/Parques empresariales Miramar Road	--	--	--	--	20	60	20	60	--	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	985	Bus de enlace UC San Diego a Torrey Pines	--	--	15	--	10	--	10	--	--	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	992	Bus de enlace aeropuerto/Centro	15	15	10	10	10	10	10	10	5:00 a.m. a 12:30 a.m.	4:00 a.m. a 12:00 a.m.
Autobús local	993	Bus de enlace Shelter Island a Convention Center	--	--	--	--	--	--	10	10	--	4:00 a.m. a 12:00 a.m.



## **Apéndice A Anexo 2:**

# **Proyecto de Ley de la Asamblea de California 805: Estrategias para reducir la exposición a la contaminación en comunidades desfavorecidas**



# Apéndice A Anexo 2: Proyecto de Ley de la Asamblea de California 805: Estrategias para reducir la exposición a la contaminación en comunidades desfavorecidas

## Información general

La Visión para el Plan Regional 2021 rediseña el sistema de transporte usando un proceso de planificación basado en datos y los 5 Grandes Movimientos: estrategias interdependientes que proporcionan un sistema regional de corredores completos que son gestionados en tiempo real por el Sistema operativo siguiente (Next SO) para crear capacidad y mantener el sistema de transporte funcionando sin problemas y de forma segura para todos los medios. Los servicios de Avances en transporte público y Flota flexible conectan una red de Centros de movilidad que cubre los centros de población de la región, los principales centros de empleo y otros centros de actividad clave en toda la región.

El Plan Regional 2021 integra los 5 Grandes Movimientos para cumplir con los mandatos estatales y locales, abordar la congestión del tráfico y crear un acceso equitativo a empleos, educación, atención médica y otros recursos comunitarios. El Proyecto de Ley 805 de la Asamblea de California (González Fletcher, 2017, Capítulo 658) (AB 805) requiere, entre otras cosas, que el Plan Regional de 2021 identifique a las comunidades desfavorecidas e incluya estrategias de transporte para reducir la exposición a la contaminación en estas comunidades.

### *Definición de comunidades desfavorecidas*

De conformidad con AB 805, SANDAG ha identificado la ubicación de las comunidades desfavorecidas según la Sección 39711 del Código de Salud y Seguridad. La Oficina de Evaluación de Peligros para la Salud Ambiental de California ha desarrollado una herramienta de detección; la Herramienta de Detección de Salud Ambiental de las Comunidades de California, o CalEnviroScreen 3.0, para designar estas comunidades. Esta herramienta a nivel estatal evalúa múltiples contaminantes y factores estresantes a nivel del tramo del Censo. CalEnviroScreen proporciona una instantánea de las condiciones existentes con base en los datos históricos; no prevé condiciones futuras para las comunidades desfavorecidas. SANDAG utilizó los datos para identificar los proyectos, estrategias y programas incluidos en el Plan Regional 2021 que reducen la exposición a la contaminación para las comunidades afectadas.

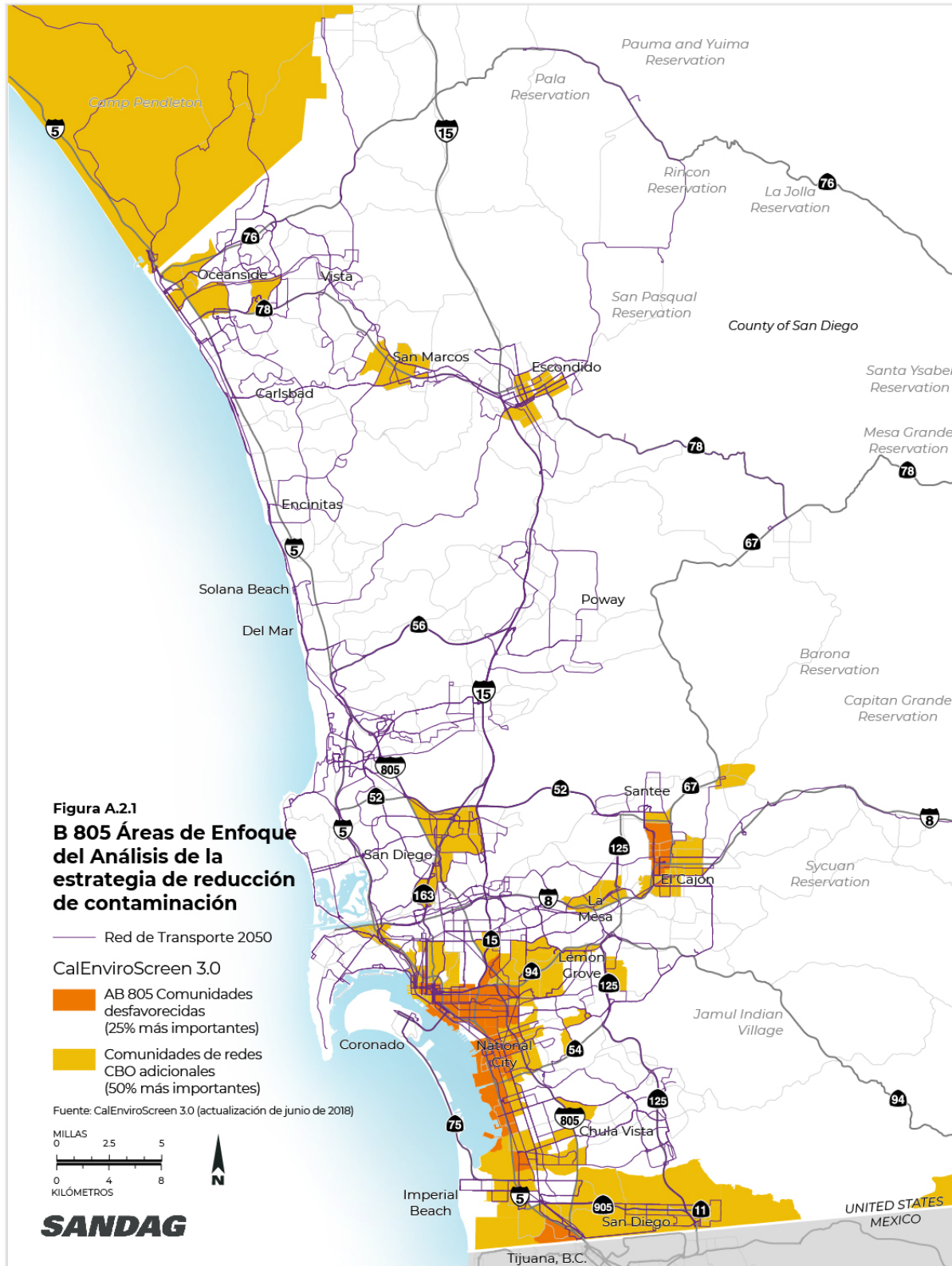
Utilizando CalEnviroScreen, SANDAG ha mapeado las comunidades de la región que cumplen con la exposición a la contaminación y las características demográficas de las comunidades desfavorecidas. La Figura A2.1 muestra las comunidades desfavorecidas de la región de San Diego. Junto con la Designación de Comunidades Desfavorecidas de la Agencia de Protección Ambiental de California de acuerdo con el Proyecto de Ley del Senado 535 (De León, 2012) (SB 535, por sus siglas en inglés),<sup>1</sup> el Plan Regional 2021 identifica al 25% más vulnerable de las comunidades en la escala de vulnerabilidad ambiental/socioeconómica e incluye estrategias de transporte para reducir la exposición a la contaminación en esas comunidades. Sin embargo, en el entendido de que existen comunidades en la región con diferentes niveles de vulnerabilidad, SANDAG completó un análisis adicional para incluir la clasificación de los tramos del censo en el 50% más alto de las puntuaciones de CalEnviroScreen. Esta consideración adicional incluye a las comunidades a las que presta servicio la red de la Organización Comunitaria (CBO, por sus siglas en inglés) del Plan Regional 2021.

El Grupo de Trabajo sobre Equidad Social del Plan Regional de 2021 (Grupo de Trabajo) aportó información sobre el desarrollo del Plan Regional 2021 desde una perspectiva de equidad social. El Grupo de Trabajo aportó información sobre diversas etapas en la elaboración del Plan Regional 2021, incluida la recopilación de aportaciones sobre las necesidades de movilidad de cada comunidad, la definición de las medidas de rendimiento utilizadas para el análisis de la equidad social y proporcionar información sobre cómo se llevó a cabo el análisis de AB 805 para el Plan Regional 2021. Los miembros del Grupo de Trabajo dieron su opinión sobre la metodología para definir las comunidades desfavorecidas y la versión de CalEnviroScreen que se utilizará. En el momento en que se redactó el plan, CalEnviroScreen 3.0 era la versión adoptada de la herramienta. Un borrador de CalEnviroScreen versión 4.0 no se lanzó sino hasta finales de febrero de 2021, por lo que este análisis se basa en la versión 3.0 adoptada de la herramienta para identificar a las comunidades desfavorecidas.

---

<sup>1</sup> "Designación de comunidades desfavorecidas de acuerdo con el Proyecto de Ley del Senado 535 (De León)," Agencia de Protección Ambiental de California, Abril de 2017, [calepa.ca.gov/wp-content/uploads/sites/6/2017/04/SB-535-Designation-Final.pdf](https://calepa.ca.gov/wp-content/uploads/sites/6/2017/04/SB-535-Designation-Final.pdf).

Figura A2.1: AB 805 Áreas de enfoque del Análisis de la estrategia de reducción de la contaminación



### *Estrategias de transporte para reducir la exposición a la contaminación*

Las medidas para la reducción de la contaminación del Plan Regional 2021 incluyen proyectos, políticas y programas en los que todos trabajen juntos para implementar la red de transporte, como se detalla en este apéndice.

El Marco regional de planificación de la equidad social de SANDAG es fundamental para implementar estas partes del plan. El Plan Regional 2021 establece un marco para cómo SANDAG enfoca, incorpora y prioriza la equidad social en todos los planes, programas y proyectos de SANDAG. SANDAG se asociará para iniciar las inversiones en comunidades que han sido históricamente desfavorecidas y subrepresentadas; aquellas que han sido marginadas sistémicamente y afectadas por acciones e inacciones en todos los niveles de nuestro gobierno y sociedad. Esto incluye a personas con bajos ingresos, personas de color, personas con discapacidades y personas con un dominio limitado del inglés. Aunque los proyectos descritos a continuación son específicos para las comunidades desfavorecidas identificadas, las políticas y programas se aplican de manera más general y no se asignan ni aplican específicamente a ninguna comunidad en particular. Por lo tanto, es importante comprender cómo SANDAG distribuirá los fondos en el futuro e integrar plenamente el Marco de planificación de la equidad social en cualquier metodología o fórmula para distribuir fondos o ejecutar programas.

Aunque cabe señalar que el Plan Regional 2021 incluye mejoras en la red para todos los medios de transporte, y que los proyectos están destinados a funcionar como un sistema que beneficie a la movilidad, la congestión y la equidad, algunos de los proyectos, por sí solos, no necesariamente reducirían la contaminación. Por lo tanto, los proyectos de transporte que, ya sea solos o como funcionan dentro del sistema de transporte, reducen la contaminación se describen en las Tablas A2.1 y A2.2. En la lista de proyectos de transporte se encuentra una descripción de las políticas del Plan Regional y cómo podrían ser implementadas para reducir la exposición a la contaminación y, finalmente, los programas (subsidios) que podrían aplicarse en comunidades desfavorecidas para reducir la exposición a la contaminación.

### *Proyectos de transporte*

La Tabla A2.1 muestra los proyectos que benefician a las comunidades en la puntuación más alta del 25% en los tramos del censo de CalEnviroScreen. Están ordenados por tipo y alfabéticamente por jurisdicción. El último año en el que el proyecto estará en funcionamiento se proporciona entre paréntesis junto al nombre de cada proyecto. Del mismo modo, la Tabla A2.2 describe los proyectos que benefician a las comunidades en el análisis adicional y está organizado de la misma manera. Debido a que el análisis de los proyectos se basa en el nivel del tramo del Censo, algunas comunidades se incluirán tanto en la Tabla A2.1 como en la Tabla A2.2.

A continuación se encuentran las Tablas A2.1 y A2.2, los mapas de los proyectos de transporte activo y de tránsito se muestran en las Figuras A2.2 a A2.7.

Tabla A2.1: Proyectos de transporte activo y de tránsito ubicados en comunidades desfavorecidas (25% más alto)

<b>Proyectos de transporte activo y de tránsito ubicados en comunidades desfavorecidas</b>	
<b>25% más alto</b>	
<b>Chula Vista</b>	
<b>Centro de movilidad</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Centro de movilidad del Centro de Chula Vista</li> <li>• Centro de movilidad del suroeste de Chula Vista</li> </ul>	
<b>Líneas de tránsito</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Rapid</i> 630 (2035)</li> <li>• <i>Rapid</i> 640 (2035)</li> <li>• <i>Rapid</i> 709 (2035)</li> </ul>	
<b>Proyectos de transporte activo</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mejoras en la vía ciclista Bayshore (2035)</li> <li>• Chula Vista (J Street) (2035)</li> <li>• Cinturón ecológico de Chula Vista (2050)</li> </ul>	
<b>Ciudad de San Diego</b>	
<b>Barrio Logan</b>	
<b>Centro de movilidad</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Centro de movilidad principal urbano*</li> </ul>	
<b>Líneas de tránsito</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Rapid</i> 12 (2025)</li> <li>• <i>Rapid</i> 637 (2035)</li> <li>• <i>Rapid</i> 910 (2035)</li> </ul>	
<b>Proyectos de transporte activo</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vía ciclista Chollas Creek: Vía ciclista de Bayshore a Vía ciclista de la universidad y South Fork: Petway Park a Market Creek Plaza (2050)</li> </ul>	
<b>City Heights</b>	
<b>Centro de movilidad</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Centro de movilidad principal urbano*</li> </ul>	
<b>Líneas de tránsito</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tren suburbano 582 (2035)</li> </ul>	
<b>Proyectos de transporte activo</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vía ciclista de Central Avenue (2025)</li> </ul>	
<b>Centro de la ciudad</b>	
<b>Centro de movilidad</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Centro de movilidad principal urbano*</li> </ul>	
<b>Líneas de tránsito</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tren suburbano 581 (2050)</li> <li>• Tren suburbano 583 (2050)</li> <li>• Tranvía 555 (2050)</li> <li>• <i>Rapid</i> 12 (2025)</li> <li>• <i>Rapid</i> 630 (2035)</li> </ul>	



## Proyectos de transporte activo y de tránsito ubicados en comunidades desfavorecidas

25% más alto

- *Rapid* 640 (2035)
- *Rapid* 910 (2035)

### Proyectos de transporte activo

- North Park al Centro (2035)
- Corredor Centre City a La Mesa (2035)
- Centro de San Diego a Encanto (2035)
- Centro a Sureste (2035)

### Área del este

#### Líneas de tránsito

- *Rapid* 10 (2025)
- *Rapid* 625 (2035)

### Proyectos de transporte activo

- Vía ciclista Chollas Creek: Vía ciclista de Bayshore a Vía ciclista de la universidad y South Fork: Petway Park a Market Creek Plaza (2050)

### Encanto

#### Centro de movilidad

- Centro de Movilidad del Sureste de San Diego\*

#### Nuevas líneas de tránsito

- Tren suburbano 582 (2035)
- *Rapid* 12 (2025)
- *Rapid* 625 (2035)

### Proyectos de transporte activo

- Corredor Centre City a La Mesa (2035)
- Vía ciclista Chollas Creek: Vía ciclista de Bayshore a Vía ciclista de la universidad y South Fork: Petway Park a Market Creek Plaza (2050)
- Corredor City Heights/Fairmount (2035)
- Conexiones de Encanto a Chula Vista National City (2035)

### Greater Golden Hill

#### Centro de movilidad

- Centro de movilidad principal urbano\*

#### Líneas de tránsito

- Tranvía 555 (2050)
- *Rapid* 235 (2035)
- *Rapid* 637 (2035)

### San Ysidro

#### Centro de movilidad

- Centro de movilidad de San Ysidro\*

#### Líneas de tránsito

- *Rapid* 640 (2035)

## Proyectos de transporte activo y de tránsito ubicados en comunidades desfavorecidas

25% más alto

### Sureste de San Diego

#### Centro de movilidad

- Centro de movilidad principal urbano\*
- Centro de movilidad del Sureste de San Diego\*

#### Líneas de tránsito

- Tranvía 555 (2050)
- *Rapid 12* (2025)
- *Rapid 637* (2035)

#### Proyectos de transporte activo

- Vía ciclista Chollas Creek: Vía ciclista de Bayshore a Vía ciclista de la universidad y South Fork: Petway Park a Market Creek Plaza (2050)
- Centro de San Diego a Encanto (2035)

### Uptown

#### Centro de movilidad

- Centro de movilidad principal urbano\*

### El Cajon

#### Centro de movilidad

- Centro de movilidad de El Cajon

#### Líneas de tránsito

- *Rapid 292* (2035)
- *Rapid 870* (2035)
- *Rapid 890* (2035)

#### Proyectos de transporte activo

- Santee: Corredor El Cajón (2050)
- Circuito norte del Condado Este (2050)

### National City

#### Centro de movilidad

- Centro de Movilidad de National City

#### Líneas de tránsito

- Tren suburbano 582 (2035)
- Tren suburbano 583 (2050)
- *Rapid 625* (2035)
- *Rapid 630* (2035)

#### Proyectos de transporte activo

- Conexiones de Encanto a Chula Vista National City (2035)

\* Indica que el Centro de movilidad se traslapa a más de una jurisdicción.

Tabla A2.2: Proyectos de transporte activo y de tránsito ubicados en comunidades de la red CBO (50% más alto)

<b>Proyectos de transporte activo y de tránsito ubicados en comunidades de la red CBO</b>	
<b>50% más alto</b>	
<b>Chula Vista</b>	
<b>Líneas de tránsito</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tren suburbano 582 (2050)</li> <li>• Tren suburbano 583 (2050)</li> <li>• <i>Rapid</i> 293 (2050)</li> <li>• <i>Rapid</i> 625 (2035)</li> <li>• <i>Rapid</i> 635 (2050)</li> </ul>	
<b>Proyectos de transporte activo</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vía ciclista de Bay a Ranch (2050)</li> <li>• Conector de la I-805: Bonita Road a Floyd Avenue (2050)</li> </ul>	
<b>Ciudad de San Diego</b>	
<b>Balboa Park</b>	
<b>Proyectos de transporte activo</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vía ciclista de Pershing (2025)</li> <li>• North Park al Centro (2035)</li> <li>• El Prado: Cross-Park (2035)</li> </ul>	
<b>City Heights</b>	
<b>Centro de movilidad</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• City Heights Station</li> </ul>	
<b>Líneas de tránsito</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tren suburbano 581 (2050)</li> <li>• <i>Rapid</i> 10 (2025)</li> </ul>	
<b>Proyectos de transporte activo</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Corredor City Heights/Fairmount (2035)</li> <li>• Vías ciclistas North Park/Centro de la ciudad Vía ciclista de Orange (2025)</li> </ul>	
<b>Centro de la ciudad</b>	
<b>Líneas de tránsito</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tren suburbano 398 (2025)</li> <li>• Tren suburbano 581 (2050)</li> </ul>	
<b>Proyectos de transporte activo</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mejoras en la vía ciclista Bayshore (2035)</li> </ul>	
<b>Encanto</b>	
<b>Proyectos de transporte activo</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Encanto, Lincoln Heights a Lemon Grove (2035)</li> </ul>	
<b>Greater Golden Hill</b>	
<b>Proyectos de transporte activo</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vía ciclista de Pershing (2025)</li> </ul>	

## Proyectos de transporte activo y de tránsito ubicados en comunidades de la red CBO

50% más alto

### Kearny Mesa

#### Nuevas estaciones de tránsito y Centro de movilidad

- Centro de movilidad de Kearny Mesa

#### Líneas de tránsito

- Tren suburbano 582 (2035)
- *Rapid 28* (2035)
- *Rapid 120* (2035)
- *Rapid 292* (2025)
- *Rapid 295* (2035)
- *Rapid 630* (2035)
- *Rapid 890* (2035)
- Ruta 668 de autobuses local (a través del Murphy Canyon con 8 nuevas paradas)
- Ruta 649 de autobuses local (entre Ruffner Street y Overland Avenue con 17 nuevas paradas)

#### Proyectos de transporte activo

- Vía ciclista del Corredor Kearny Mesa a Beaches – Linda Vista Road a I-15 (2050)
- Vía ciclista de la I-15: Murphy Canyon a Affinity Court (2050)
- Vía ciclista de la SR 52: I-5 a Santo Road (2050)

### Linda Vista

#### Centro de movilidad

- Centro de movilidad de Mission Valley\*

#### Líneas de tránsito

- *Rapid 28* (2035)
- *Rapid 41* (2035)
- *Rapid 120* (2035)

#### Proyectos de transporte activo

- Clairemont: Corredor Centre City (2050)

### Autopista Midway-Pacific

#### Centro de movilidad

- Centro de movilidad principal urbano\*

#### Líneas de tránsito

- Tren suburbano 581 (2050)
- Tren suburbano 581B (2050)
- Tren suburbano 583 (2050)
- *Rapid 10* (2025)
- *Rapid 28* (2035)
- *Rapid 640* (2035)

#### Proyectos de transporte activo

- Pacific Coast Highway/Vía ciclista de movilidad central (2035)

### Mission Valley

#### Centro de movilidad

- Centro de movilidad de Mission Valley\*

## Proyectos de transporte activo y de tránsito ubicados en comunidades de la red CBO

50% más alto

### Old Town

#### Proyectos de transporte activo

- Vías ciclistas de Uptown: Vías ciclistas de Mission Hills y Old Town (2025)
- Vías verdes costeras de San Diego: Pacific Highway (Fiesta Island Road a Taylor Street) (2035)

### Otay Mesa

#### Centro de movilidad

- Centro de movilidad de San Ysidro\*

#### Líneas de tránsito

- Tren suburbano 582 (2050)
- Tren suburbano 583 (2050)
- *Rapid* 292 (2035)
- *Rapid* 638 (2050)
- *Rapid* 950 (2025)
- Ruta 661 de autobuses local (entre Heritage Road y Alta Road con 13 nuevas paradas)

#### Proyectos de transporte activo

- Corredor SR 905 (2050)
- Conector de la SR 125: Bonita Road a la frontera EE. UU.-México (2050)

### Otay Mesa–Nestor

#### Centro de movilidad

- Centro de Movilidad de Imperial Beach\*

#### Líneas de tránsito

- *Rapid* 293 (2050)
- *Rapid* 630 (2035)
- *Rapid* 950 (2025)

#### Proyectos de transporte activo

- Vía ciclista de Bayshore - Segmento 8B Main Street a Ada Street (2035)

### San Ysidro

#### Centro de movilidad

- Centro de movilidad de San Ysidro\*

#### Líneas de tránsito

- Tren suburbano 582 (2050)
- *Rapid* 28 (2035)
- *Rapid* 120 (2035)
- *Rapid* 630 (2035)

#### Proyectos de transporte activo

- Corredor de acceso fronterizo (2050)
- Corredor de la SR 905 (2050)

### Skyline-Paradise Hills

#### Líneas de tránsito

- *Rapid* 12 (2025)

## Proyectos de transporte activo y de tránsito ubicados en comunidades de la red CBO

50% más alto

### Uptown

#### Centro de movilidad

- Estación Hillcrest

#### Líneas de tránsito

- Tren suburbano 581 (2050)
- Tranvía 555 (2050)
- *Rapid* 10 (2025)
- *Rapid* 120 (2035)
- *Rapid* 630 (2035)

#### Proyectos de transporte activo

- Corredor de City Heights a Old Town (2035)
- El Prado: Cross-Park (2035)

### El Cajon

#### Líneas de tránsito

- Tren suburbano 581 (2050)
- *Rapid* 292 (2035)

### Escondido

#### Centro de movilidad

- Centro de movilidad de Escondido

#### Líneas de tránsito

- *Rapid* 440 (2035)
- *Rapid* 471 (2035)

#### Proyectos de transporte activo

- Vía ciclista de la I-15: Citracado Parkway a Country Club Lane (2050)

### Imperial Beach

#### Centro de movilidad

- Centro de Movilidad de Imperial Beach\*

### La Mesa

#### Centro de movilidad

- Centro de movilidad de La Mesa

#### Proyectos de transporte activo

- Corredor de Hillcrest a El Cajon (2035)

### Lakeside (Condado de San Diego)

#### Proyectos de transporte activo

- Corredor de la I-8: Sendero de San Diego River a Olde Highway 80 (2050)

### Lemon Grove

#### Centro de movilidad

- Centro de movilidad de Lemon Grove

## Proyectos de transporte activo y de tránsito ubicados en comunidades de la red CBO

50% más alto

### Proyectos de transporte activo

- Corredor Centre City a La Mesa (2035)
- Encanto, Lincoln Heights a Lemon Grove (2035)

### Oceanside

#### Centro de movilidad

- Centro de movilidad de Oceanside

#### Líneas de tránsito

- *Rapid 473* (2035)
- *Rapid 474* (2035)
- *Rapid 477* (2035)

### Proyectos de transporte activo

- Vías verdes interiores: Oceanside (2035)
- El Camino Real (2050)

### San Marcos

#### Centro de movilidad

- Centro de movilidad de San Marcos

#### Líneas de tránsito

- *Rapid 440* (2035)
- *Rapid 450* (2025)
- Ruta 448 de autobuses local (entre Palomar College y CSU San Marcos con 3 nuevas paradas)
- Ruta 449 de buses local (5 nuevas paradas)

### Proyectos de transporte activo

- Corredor Carlsbad a San Marcos (2050)
- Corredor Encinitas a San Marcos: Double Peak Drive a San Marcos Boulevard (2050)

### Camp Pendleton

#### Líneas de tránsito

- Tren suburbano 398 (2035)

### Proyectos de transporte activo

- Sendero Camp Pendleton (2050)

\* Indica que el Centro de movilidad se traslapa a más de una jurisdicción.



Figura A2.2: AB 805 Estrategias de reducción de la contaminación: Proyectos de la red regional de bicicletas (Condado Norte)

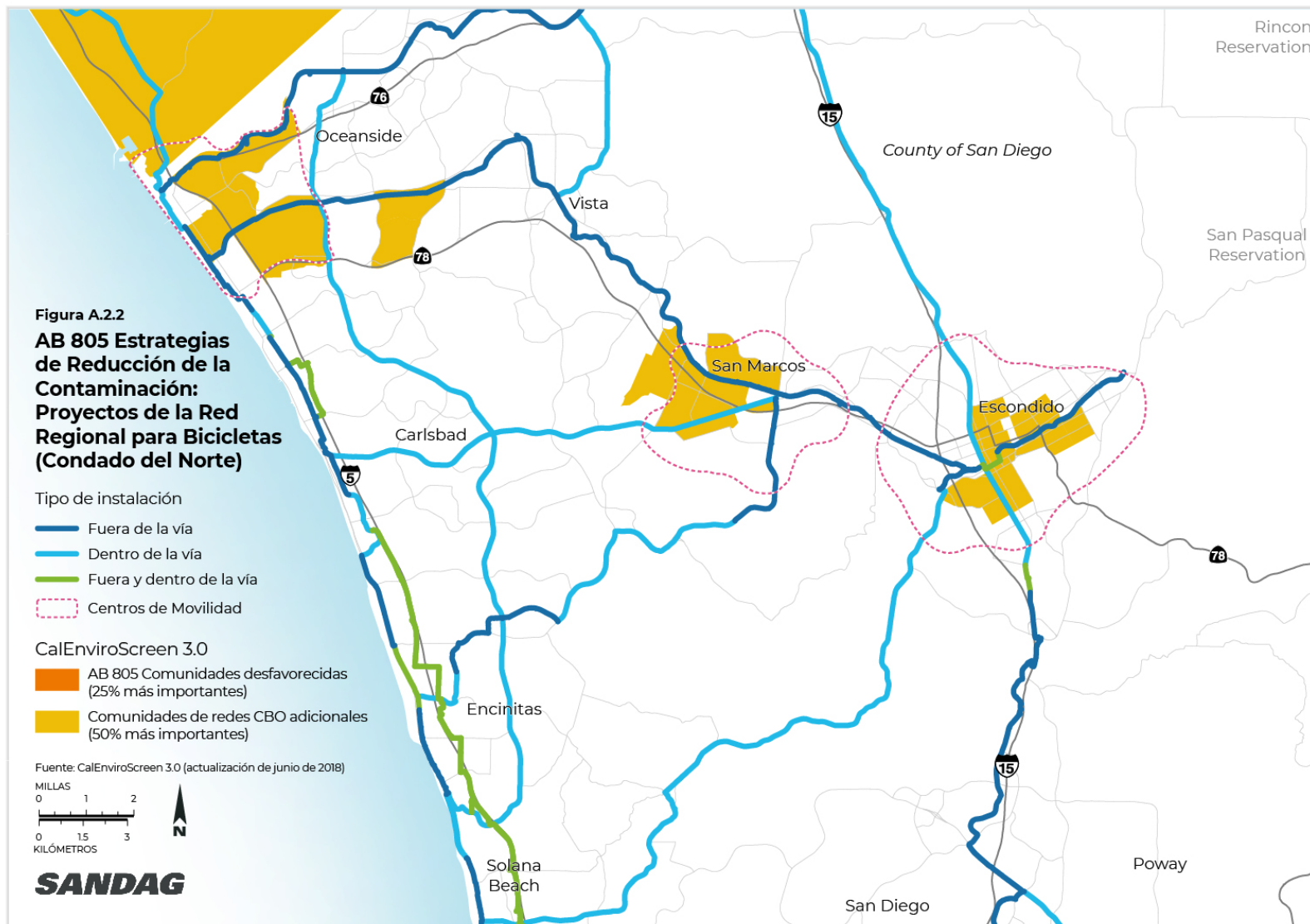


Figura A2.3: AB 805 Estrategias de reducción de la contaminación: Proyectos de la red regional de bicicletas (Central)

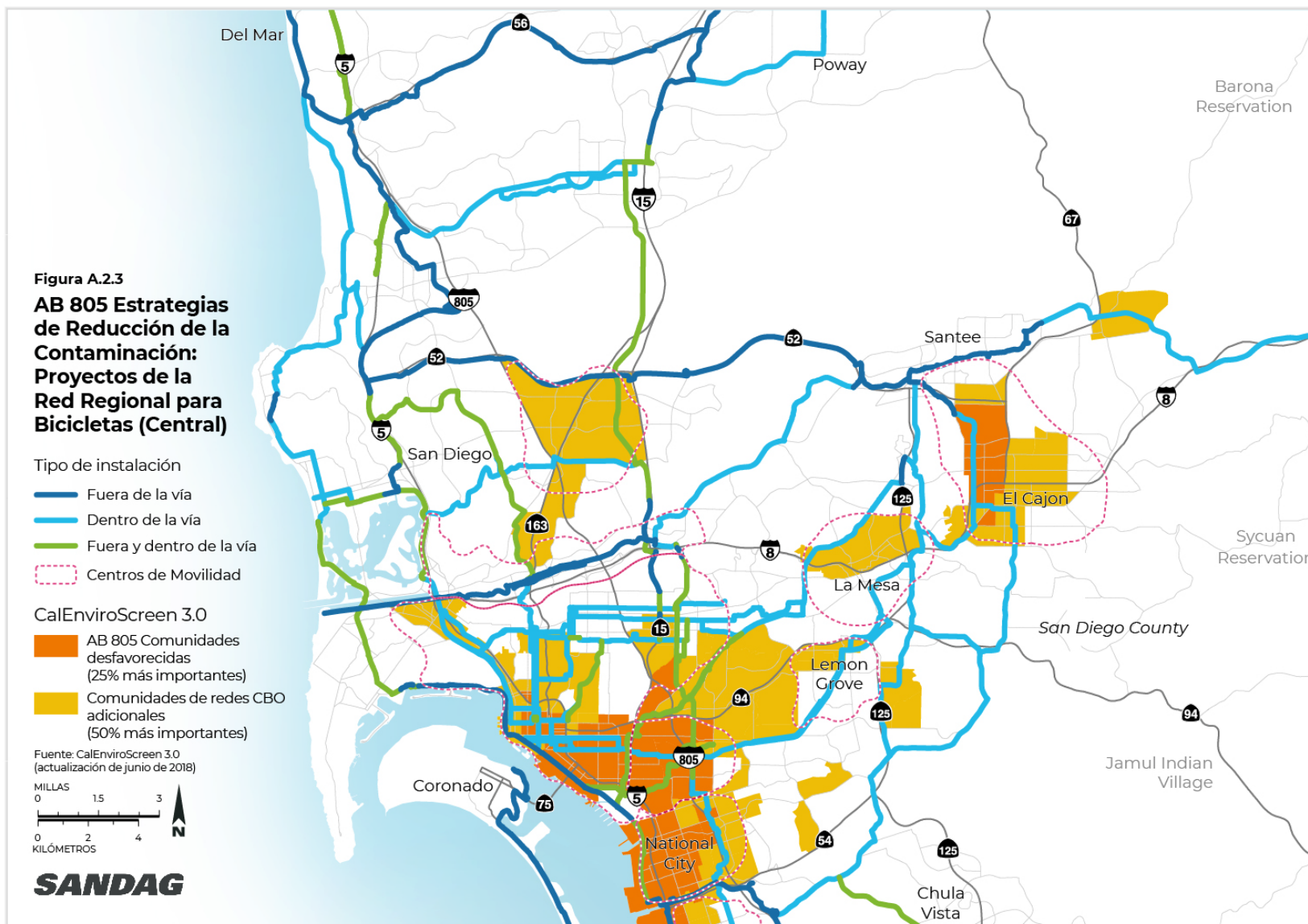


Figura A2.4: AB 805 Estrategias de reducción de la contaminación: Proyectos de la red regional de bicicletas (Condado Sur)

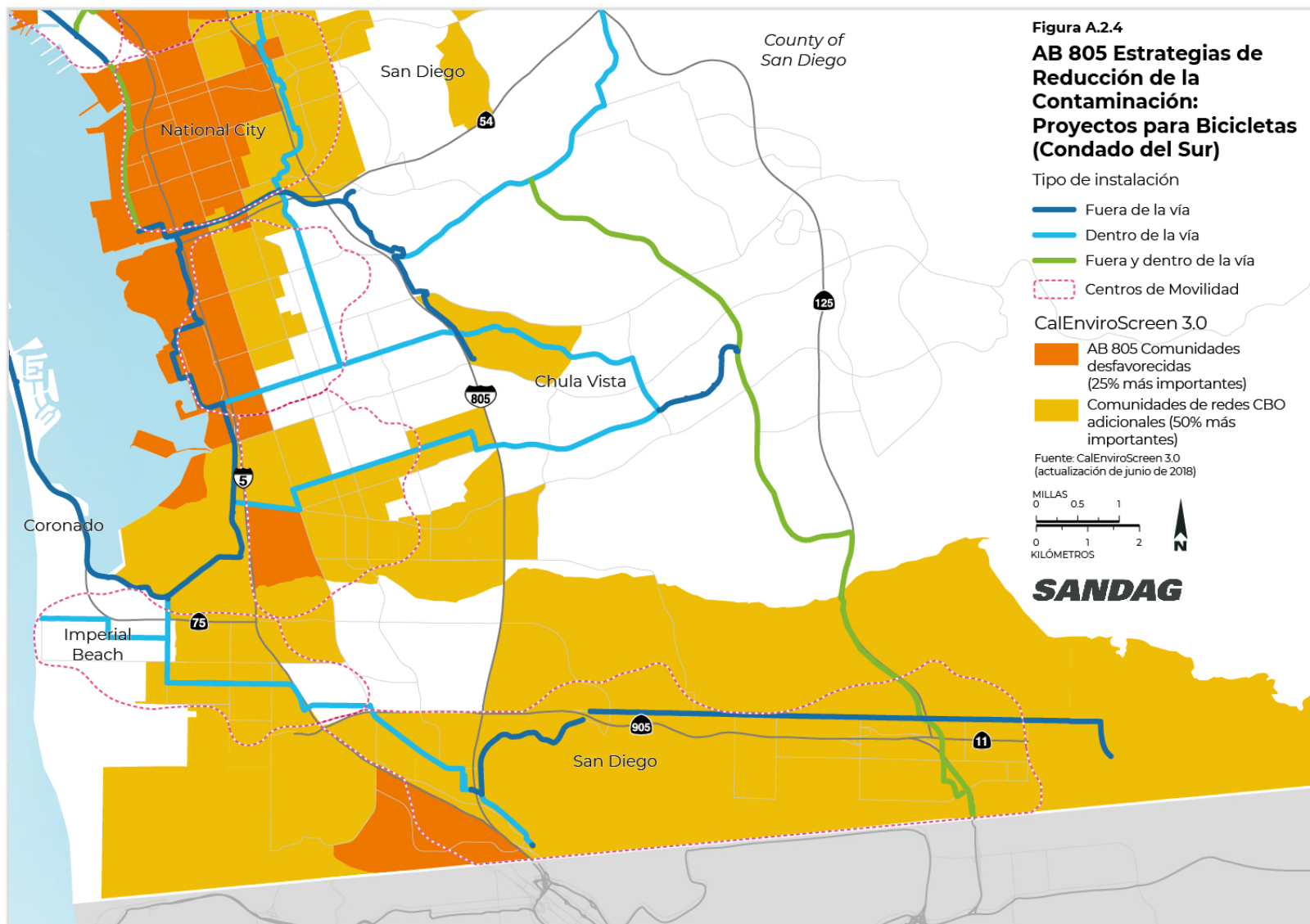


Figura A2.5: AB 805 Estrategias de reducción de la contaminación: Proyectos de tránsito (Condado Norte)

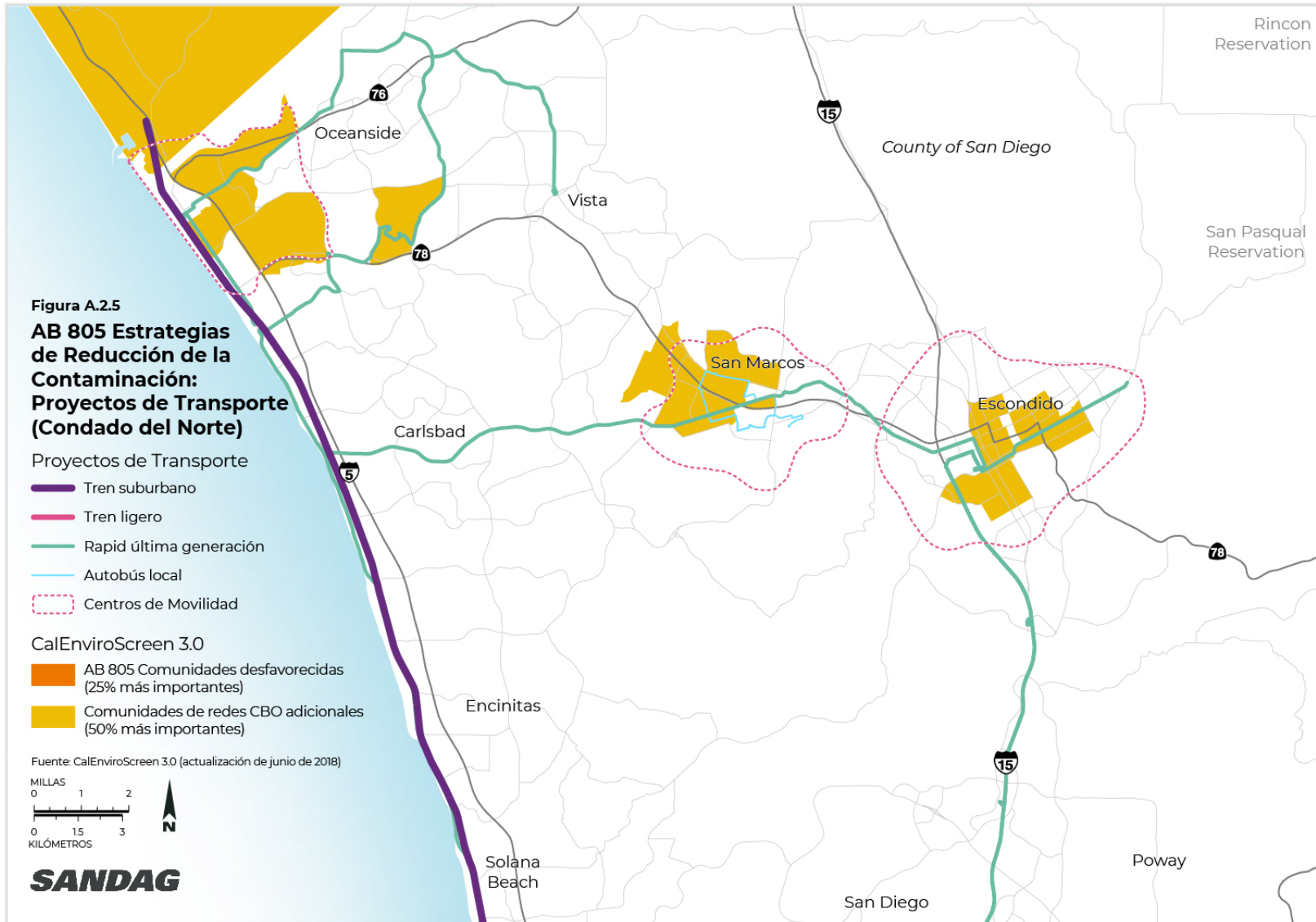




Figura A2.6: AB 805 Estrategias de reducción de la contaminación: Proyectos de tránsito (Central)

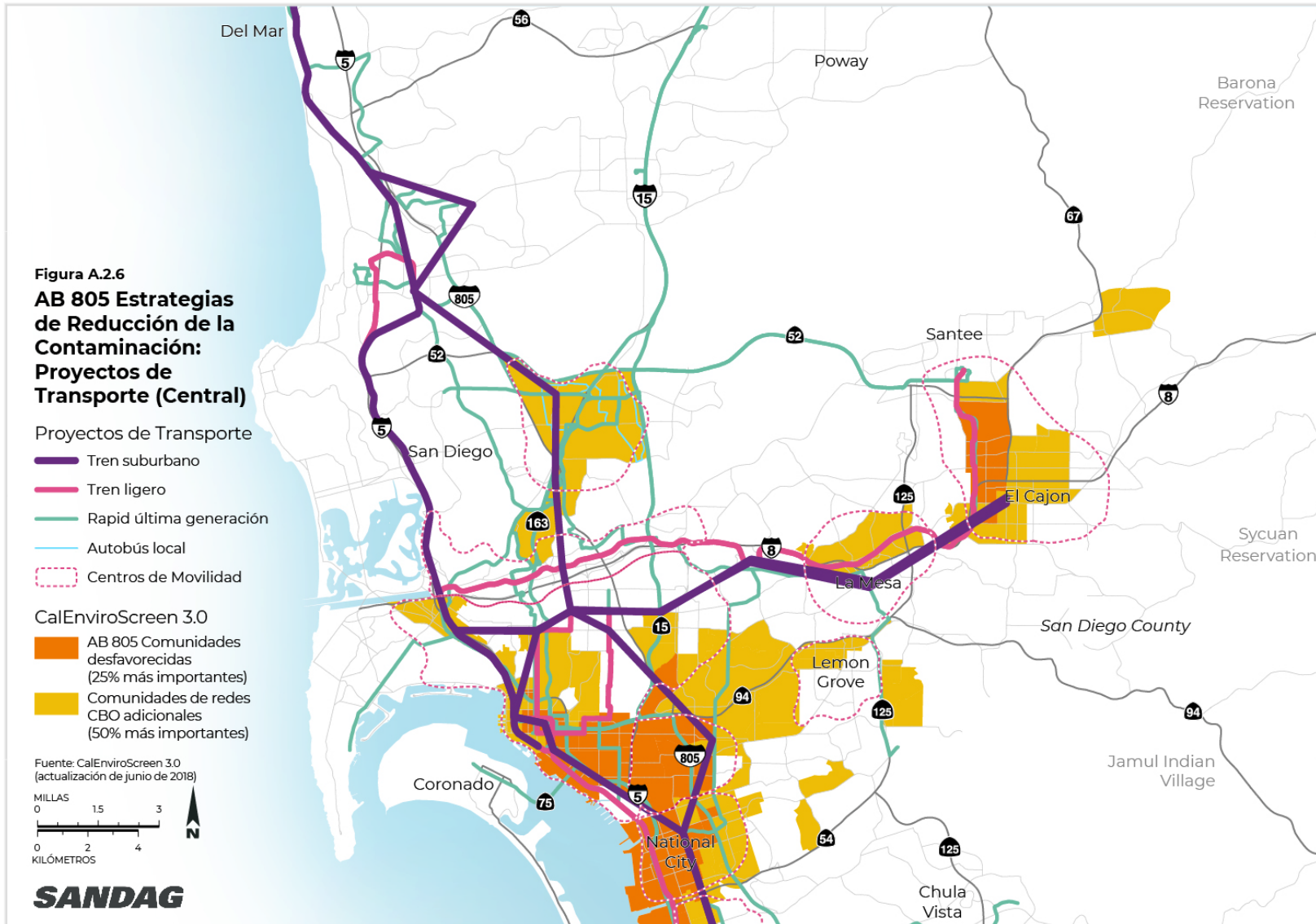
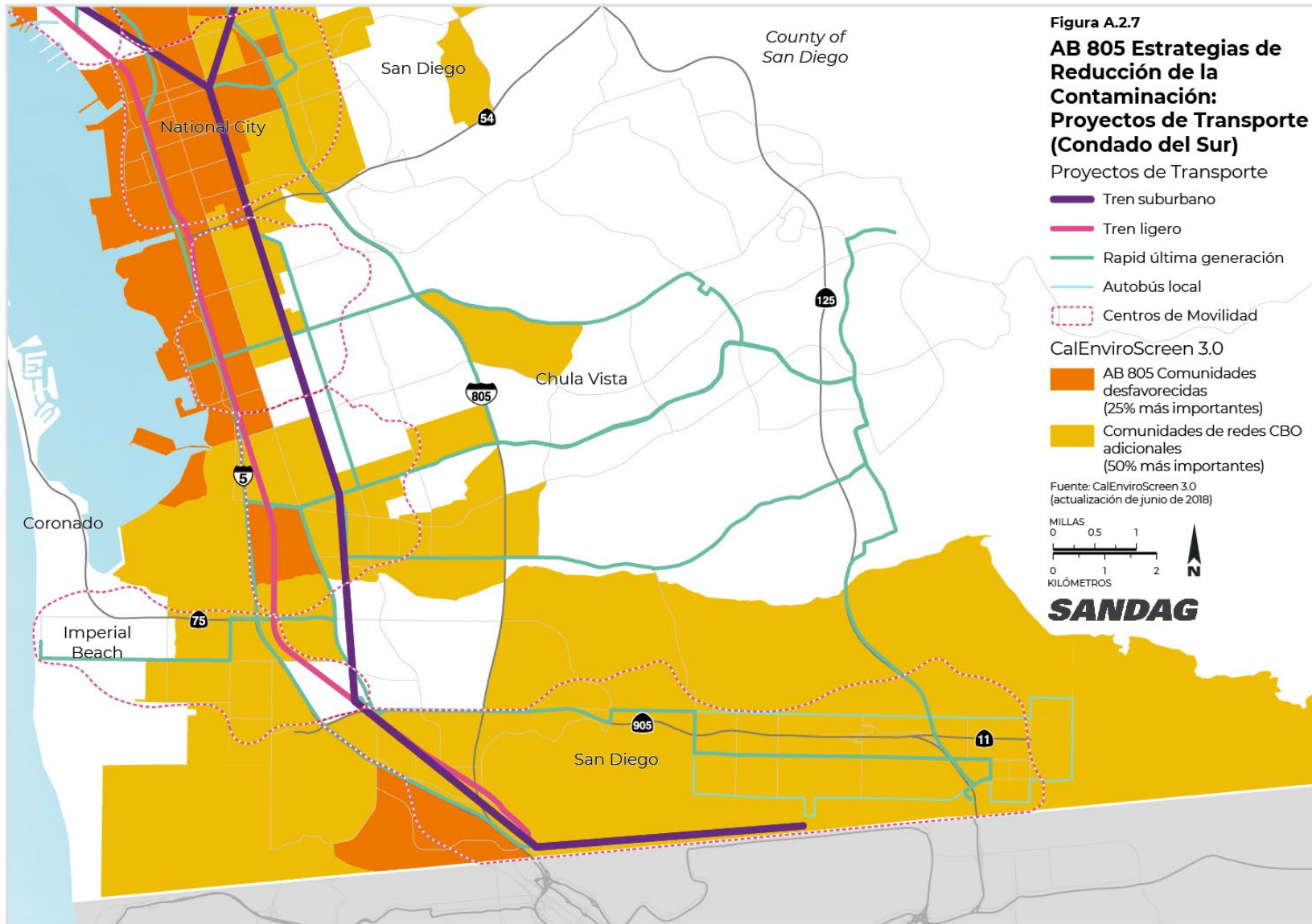


Figura A2.7: AB 805 Estrategias de reducción de la contaminación: Proyectos de tránsito (Condado Sur)



Además de la lista de proyectos, las redes de transporte y de transporte activo se beneficiarán de mejoras y actualizaciones de servicios que no se identifican en la lista de proyectos. Específicamente, la categoría de proyectos de Avances en transporte público crea una red completa de servicios de tránsito rápidos, de alta capacidad y alta frecuencia que conectan a las comunidades con centros de empleo, centros de salud y otros destinos importantes en toda la región de San Diego. Algunos de estos proyectos se basan en los servicios de tránsito existentes con las actualizaciones a las estaciones de tránsito y mayores frecuencias. Las vías del tren ligero actualmente en funcionamiento recibirán importantes mejoras en el servicio a través de la separación en declive y vías doble o triples para operaciones de mayor frecuencia. Al observar que muchas de las rutas del tren ligero operan en comunidades desfavorecidas, la separación en declive reducirá la exposición a la contaminación de las comunidades al aliviar la congestión del tráfico y permitir que el servicio ferroviario opere con mayor frecuencia sin tener que detenerse en el tráfico local.

En el centro de esta red están los nuevos servicios de trenes suburbanos que proporcionarán servicios más rápidos y frecuentes para viajes regionales más largos, mientras que los trenes ligeros más rápidos y más frecuentes, Rapid, y las rutas de autobuses locales proporcionan alternativas viables para conducir para viajes locales. El tren suburbano utiliza trenes de mayor velocidad (más de 100 millas por hora) en túneles o en puentes con trenes que llegan cada 8 a 10 minutos todo el día. Más de 30 *nuevas rutas de autobuses Rapid* que operan a una frecuencia de 10 minutos servirán a las comunidades desfavorecidas, además de rutas de autobuses locales que funcionan a la misma frecuencia. Finalmente, estas líneas de tránsito se conectan con los 31 Centros de movilidad que sirven a comunidades con una alta concentración de personas, destinos y opciones de viaje que abarcan una, dos o unas cuantas millas con base en las características de la comunidad y se diseñan específicamente a las necesidades de la comunidad.

Los Centros de movilidad ofrecen opciones de viaje a solicitud e infraestructura de soporte que mejoran las conexiones a servicios de avances en transporte público de alta calidad, mientras ayudan a las personas a realizar viajes cortos por la comunidad en Flotas flexibles. SANDAG reconoce que los nuevos servicios y estaciones de tránsito por sí solos no resolverán la carga de contaminación del aire que enfrentan las comunidades desfavorecidas, pero cuando se combinan con la electrificación, pueden ayudar a reducir las emisiones y la exposición a la contaminación del aire. Esta es la razón por la que una característica clave de los Centros de movilidad será la disponibilidad de flotas de vehículos eléctricos compartidos y estaciones de carga.

Junto con la red de transporte, los proyectos dentro de la Red regional de bicicletas también proporcionarán beneficios de reducción de la exposición a la contaminación para las comunidades desfavorecidas y toda la región. El Plan Regional 2021 proporciona casi 400 millas de actualizaciones en las instalaciones para bicicletas y nuevas construcciones para establecer una red segura, lo que facilita la distribución y



proporciona una contribución significativa a los esfuerzos de equidad social junto con los beneficios medioambientales.

SANDAG reconoce que, en algunos casos, el diseño de calles existente, como carriles para bicicletas y rutas que comparten la carretera con tráfico vehicular, puede no ser cómodo para todos. Con esto en mente, diseñamos todos nuestros proyectos de transporte activo con las mejores prácticas internacionales en la creación de lugares seguros y cómodos para que cada persona camine y maneje bicicleta, implementando instalaciones como autopistas protegidas y calles muy calmadas para el tráfico. Los proyectos, una vez terminados, proporcionarán una red totalmente interconectada de instalaciones de transporte activas que conectan a las personas desde el comienzo de su viaje hasta el final.

SANDAG está trabajando para implementar una red de transporte activa que sirve viajes regionales y corredores locales muy transitados. Interconectados con esto, las agencias miembros de SANDAG están trabajando para construir una red mucho más fina de instalaciones para bicicletas a lo largo de las calles locales que apoyan y funcionan conjuntamente con la Red regional de bicicletas de SANDAG.

Una red de transporte activa y de tránsito más sólida, fiable y rápida ayudaría a crear un acceso más equitativo a los empleos, la educación y la atención sanitaria, en particular para las comunidades desfavorecidas, todo ello reduciendo al mismo tiempo la dependencia del uso de vehículos de ocupación sencilla.

### *Políticas del plan regional*

SANDAG ha desarrollado 11 estrategias de implementación que describen las acciones que se tomarán para alcanzar los objetivos del Plan Regional 2021. La forma en que se implementen estas estrategias tendrá un efecto importante en la reducción de la exposición a la contaminación en las comunidades desfavorecidas de la región. La equidad social es un factor clave en el desarrollo de metodologías para cada una de estas estrategias, y aunque algunas de estas metodologías aún no se han desarrollado, otras ya se están implementando. SANDAG los reevaluará considerando el Marco regional de planificación de la equidad social y de la declaración de Compromiso con la equidad de SANDAG. Aunque todas las políticas se resumen a continuación, en el Apéndice B se incluye una descripción completa de cada política, las acciones de implementación a corto y largo plazo, los costos del programa y las consideraciones de equidad social.

A continuación, se presenta una lista de las políticas, que incluye una breve descripción de cómo se está considerando la equidad social para cada una de ellas y cómo la política podría reducir la exposición a la contaminación en las comunidades desfavorecidas.

**Uso de la tierra y crecimiento regional:** la visión del Plan Regional 2021 para el uso de la tierra se centra en el desarrollo y crecimiento de las áreas del Centro de movilidad para preservar el espacio abierto de la región y apoyar las inversiones en transporte reduciendo las millas recorridas de vehículos. SANDAG considerará cómo los programas, proyectos y políticas de uso de la tierra que apoya tratan la equidad social en relación con

el acceso regional a viviendas asequibles, la proximidad a empleos y tránsito, las oportunidades para que los residentes vivan donde trabajan y se desarrollan, el acceso conveniente a opciones de transporte multimodal y otras oportunidades de trabajo, comercio y recreación.

El uso de la tierra es la base para determinar qué se construye dónde y cómo los sistemas de transporte conectan el trabajo, el hogar y la recreación. Asegurar un desarrollo equitativo comienza con considerar la equidad en las decisiones y patrones de uso de la tierra. Al coordinar la equidad, el uso de la tierra y el transporte, podemos entender mejor dónde se encuentran las comunidades históricamente marginadas, cómo conectarlas mejor con las oportunidades en toda la región y permitir que los residentes cubran las necesidades diarias sin viajar largas distancias, contribuyendo así a la reducción de la exposición a la contaminación. Debido a que la autoridad de uso de la tierra está reservada a las jurisdicciones locales, SANDAG aprovechará las alianzas con ciudades y el Condado a través del Programa de Incentivo de crecimiento inteligente y otras subvenciones para proporcionar fondos para mejoras relacionadas con el transporte y esfuerzos de planificación que apoyen el crecimiento inteligente en los Centros de movilidad para realizar esta visión.

**Vivienda:** California está experimentando una crisis de vivienda, con una demanda de vivienda muy superior a la oferta. El Plan Regional 2021 aborda la crisis de la vivienda a través de los Centros de movilidad, uniendo los lugares en donde viven las personas y el trabajo y proporcionando más opciones de vivienda para más habitantes de San Diego a través de una mayor densidad. SANDAG se basará en la creación de sólidas asociaciones con jurisdicciones locales para aumentar la vivienda en la región, especialmente la vivienda disponible para los residentes de bajos ingresos. A través de programas de subvenciones y apoyo técnico, SANDAG servirá como socio de financiamiento y recursos para ayudar a las jurisdicciones locales a alcanzar los objetivos de producción de vivienda de la región.

Aunque la vivienda asequible se ha concentrado en muchas comunidades desfavorecidas, el objetivo de esta política es garantizar la equidad en toda la región y no sobrecargar a determinadas comunidades. Proporcionar una vivienda adecuada cerca de las áreas de empleo puede hacer más cortos los viajes y ayudar a reducir la exposición a la contaminación, pero se deben considerar las deficiencias existentes en las comunidades antes de que agregar nuevas viviendas. SANDAG está estudiando maneras de acelerar la producción de viviendas sin desplazar a los residentes de bajos ingresos en comunidades donde se produce el crecimiento de la vivienda y aumentará la equidad en la región al promover una vivienda justa en áreas ricas en recursos para proporcionar a los residentes de bajos ingresos un mayor acceso a empleos, oportunidades educativas y otros recursos.

**Planificación de acción climática:** para ayudar a alcanzar los objetivos regionales y estatales de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), el Plan Regional 2021 se centra en gran medida en la conversión a transporte limpio y en un cambio de la dependencia de vehículos personales a través de los 5 Grandes

Movimientos. Para ayudar a las jurisdicciones locales a realizar esta transición y lograr reducciones más amplias de las emisiones de GEI, SANDAG proporcionará asistencia técnica, recursos de orientación, plantillas y otorgará fondos para incorporar las acciones de la Estrategia de los 5 Grandes Movimientos y Comunidades Sostenibles en sus planes de acción sobre el clima (CAP, por sus siglas en inglés) y planificar comunidades más bien conectadas, sostenibles y saludables que sean accesibles para todos.

SANDAG reconoce que todos los residentes, independientemente de su edad, raza o ingreso, merecen vivir en comunidades seguras y saludables y que los impactos climáticos afectan desproporcionadamente a las poblaciones de bajos ingresos y a las comunidades de color. SANDAG considerará los impactos climáticos y la distribución equitativa de fondos y asistencia a programas para todas las comunidades de la región.

**Adaptación y resiliencia climática:** se prevé que la región de San Diego sienta los efectos del cambio climático a través de olas de calor más calientes y frecuentes, sequías prolongadas, aumento en los incendios forestales, niveles del mar en aumento y tormentas destructivas. El Plan Regional 2021 tiene como objetivo preparar mejor a las comunidades de San Diego para estos impactos del cambio climático considerando las necesidades de evacuación y movilidad rápida en nuestros corredores de tránsito, evaluando y considerando la vulnerabilidad climática a la infraestructura de transporte de la región, y utilizar las tierras naturales y la conservación para absorber y proteger contra los impactos del cambio climático. SANDAG establecerá un esfuerzo coordinado entre agencias y jurisdicciones locales para comunidades más holísticas, integrales, equitativas, sostenibles y resistentes.

SANDAG reconoce que el cambio climático afecta a todos, y que las comunidades de bajos ingresos y de color sienten desproporcionadamente esos efectos. La resiliencia regional solo es posible si todas las comunidades y poblaciones están preparadas. El Plan Regional 2021 busca priorizar equitativamente los proyectos de resiliencia climática y aumentar la conciencia pública sobre el cambio climático en todo el Condado de San Diego. SANDAG promoverá proyectos de resiliencia climática a través del programa de Subvenciones de capital resistente y Soluciones innovadoras, dando prioridad a las comunidades más vulnerables a los impactos del cambio climático.

**Vehículos eléctricos:** la adopción de vehículos eléctricos (EV, por sus siglas en inglés) en toda la región es un actor clave en los 5 Grandes Movimientos del Plan Regional 2021 como una manera de alcanzar los objetivos regionales de reducción de emisiones de GEI. Los EV son vehículos de emisión cero que incluyen EV de batería enchufables y EV con celda de combustible de hidrógeno. SANDAG tiene como objetivo incentivar y fomentar la incorporación de todo tipo de EV en Flotas flexibles, Avances en transporte público y Transporte de mercancías y apoyar programas de financiamiento que aumenten las estaciones de carga de EV en toda la región y dentro de los Centros de movilidad y como parte de la estrategia Corredor completo.

La adopción en toda la región de EV requiere un acceso asequible y conveniente a opciones de emisión cero para todos los residentes. El programa de incentivos de cargadores reserva actualmente un mínimo del 25% de los fondos para instalaciones en comunidades desfavorecidas y explorará aumentos a esta cantidad a través de actualizaciones del programa. El programa de incentivos para vehículos tiene previsto priorizar los fondos de rebaja para los hogares de ingresos bajos y moderados. La nueva estrategia regional de EV que se desarrollará mediante la colaboración entre la aceleración y la reducción de emisiones y los socios regionales incluirá el compromiso con CBO y tratará las consideraciones de equidad social en su propósito, políticas y recomendaciones. El comité directivo de Colaboración también incluye representantes de dos organizaciones enfocadas en la equidad. SANDAG también está comprometido en coordinar con los interesados regionales para acelerar la transición a autobuses y camiones con emisiones cero para cumplir con los objetivos ambientales y climáticos del estado. A medida que SANDAG desarrolla proyectos piloto de transporte limpio, los beneficios acumulados a las comunidades desfavorecidas serán un factor en la determinación de los lugares piloto.

**Gestión de estacionamiento y bordillos:** la gestión proactiva del estacionamiento y el espacio en bordillos permite a más personas acceder a lugares dentro de nuestras comunidades utilizando alternativas a la conducción. Las políticas efectivas de gestión de estacionamientos contribuyen a la capacidad de la región de cumplir con los objetivos de reducción de los GEI del Proyecto de Ley del Senado de California 375 (Steinberg, 2008) al aplicar supuestos precios de estacionamiento y de suministro reducido de estacionamiento. Además, el Plan Regional 2021 trata la gestión de la reducción de la demanda proponiendo estrategias para ayudar a equilibrar las necesidades de viaje competitivas y cambiantes en los bordillos mientras se mantiene flexible con respecto a las necesidades de residentes, empleados, negocios y visitantes. Mientras que la autoridad para implementar políticas de estacionamiento y contención sigue siendo competencia de las jurisdicciones locales, SANDAG desempeña un papel único en informar estas políticas al compartir recursos y mejores prácticas y servir como Centro regional de protección de datos de movilidad. La gestión proactiva del estacionamiento y el espacio en bordillos permite a más personas acceder a lugares dentro de nuestras comunidades utilizando alternativas a la conducción.

SANDAG considera cómo la gestión del estacionamiento y los bordillos puede abordar la equidad social y cómo todos los residentes en la región de San Diego pueden beneficiarse de sus impactos potenciales. Tales políticas pueden permitir el desarrollo de viviendas asequibles y crear un espacio de contención equitativo para todos los viajeros, incluidos aquellos que dependen de modos como el tránsito, el ciclismo u otras Flotas flexibles. Estas alternativas a conducir por sí solas no solo permiten un estacionamiento menos necesario, sino que también pueden reducir la exposición a la contaminación a medida que los viajes se cambian a medios más limpios. SANDAG garantizará que las estrategias de precios se implementen en coordinación con opciones de viaje más convenientes y accesibles y programas de incentivos de movilidad a medida que estén disponibles.

**Gestión de la demanda de transporte:** las innovaciones de la Gestión de la demanda de transporte (TDM, por sus siglas en inglés) tienen el potencial de transformar la forma en que la gente viaja dentro y entre las comunidades. La gestión de las demandas en el sistema de transporte existente es una estrategia vital para hacer que el sistema general sea más eficaz a la hora de reducir los viajes de desplazamiento sencillos. SANDAG continuará gestionando y monitoreando el programa iCommute proporcionando servicios regionales de transporte compartido, alcance a los empleadores y educación sobre bicicletas y estacionamiento seguro para ayudar a reducir la congestión del tráfico relacionada con los desplazamientos y las millas recorridas de los vehículos. Además de los viajes de recorrido, los programas TDM se amplían para incluir subvenciones e incentivos que facilitan y hacen más seguro el uso de los medios activos para viajes cortos.

SANDAG reconoce que todos los residentes de toda la región merecen opciones convenientes, seguras y asequibles para el traslado y garantizará una distribución equitativa del financiamiento y la asistencia a los programas de incentivos. Además, los programas de transporte interurbano de SANDAG diseñarán opciones para residentes de bajos ingresos o no bancarizados, mientras se aseguran que los esfuerzos de mercadeo, extensión y educación lleguen a las poblaciones subrepresentadas de la región.

Una mayor participación en los programas TDM tiene una gran posibilidad de reducir la exposición a la contaminación al reducir el número de vehículos de ocupación sencilla.

**Visión Cero:** las muertes relacionadas con el tráfico y las lesiones graves son un problema crítico y evitable de salud pública y equidad en la región. Visión Cero es una campaña nacional para eliminar todas las muertes y lesiones graves relacionadas con el tráfico, centrándose en las políticas y el rediseño de las calles para crear un sistema de transporte que sea seguro para todos. Al adoptar Visión Cero, SANDAG trabajará para lograr Cero recopilando y analizando datos de colisiones para identificar problemas de seguridad y recomendar soluciones, desarrollando una política de seguridad regional, continuando con la construcción de la Red regional de bicicletas, trabajando con las jurisdicciones locales para llevar a cabo actividades de extensión y construir sus redes de calles completas y financiar programas educativos, incluyendo oportunidades para colaborar con naciones tribales.

Las estadísticas muestran que las comunidades de bajos ingresos y las comunidades de color se ven desproporcionadamente afectadas por lesiones y muertes relacionadas con el tráfico, lo que indica que implementar un sistema de transporte equitativo e inclusivo es un componente crítico para lograr Visión Cero. SANDAG priorizará la consideración y la extensión con las comunidades marginadas para hacer que el transporte sea seguro y conveniente para cada persona en la región. La reducción de la exposición a la contaminación se puede lograr cuando las personas hacen un mayor uso de las instalaciones que actualmente pueden ser percibidas como, o realmente ser, peligrosas.

**Repararlo primero:** el Plan Regional 2021 prevé muchas mejoras en el sistema de transporte y la red de San Diego para preparar la región para el éxito como un sistema de transporte de clase mundial. Para optimizar las inversiones en la infraestructura de transporte de la región, el Plan Regional 2021 y los 5 Grandes Movimientos se enfocan en mejorar las carreteras, los carriles y las aceras existentes. La estrategia Repararlo primero tiene como objetivo reparar las carreteras existentes y crear un sistema de mantenimiento sostenido en el futuro, creando una red de transporte segura y eficiente para todos los usuarios.

La estrategia Repararlo primero puede ayudar a reducir la exposición a la contaminación manteniendo una infraestructura que facilite el uso de rutas eficientes sin descuidar las instalaciones que podrían obligar a los usuarios a buscar rutas ineficientes y más largas. La estrategia Repararlo primero puede dar prioridad al financiamiento en comunidades desfavorecidas y lugares que no han visto inversiones para mantener instalaciones antiguas que se encuentran en varios estados de deterioro.

Se prestará especial atención a la ubicación de las inversiones en mantenimiento del transporte en relación con la ubicación de las poblaciones centradas en la equidad social para garantizar que se beneficien del sistema de mantenimiento del transporte. Junto con la ubicación del proyecto de mantenimiento, se vigilará la frecuencia, el tipo de tratamiento y la calidad para asegurar una distribución equitativa de los beneficios.

**Administración y operaciones del sistema de transporte:** Gestión y operaciones del sistema de transporte (TSMO, por sus siglas en inglés) usa una serie de estrategias inteligentes de sistemas de transporte diseñadas para maximizar la capacidad y eficiencia del sistema de transporte existente y futuro. La TSMO incluye la implementación de acciones institucionales y de gobernanza para ayudar a mejorar y facilitar la colaboración entre agencias para garantizar que los sistemas de transporte existentes y propuestos no sean operados o administrados como sistemas independientes sino como un sistema de transporte multimodal. Estas estrategias ayudarán a SANDAG a gestionar el sistema de corredores completos de manera coordinada entre jurisdicciones y operadores que incluyen inversiones de capital y tecnología.

A medida que SANDAG se prepara para el diseño y la implementación de la TSMO, se pueden tomar varias medidas para ayudar a abordar las consideraciones de equidad social. Los esfuerzos iniciales generalmente se llevan a cabo durante el proceso de planificación tecnológica para asegurar que los diseños y la identificación de herramientas tecnológicas respondan a las necesidades de toda la comunidad (por ejemplo, aplicaciones multilingües activadas por voz, quioscos de información para viajeros y aplicaciones móviles).

Además, reconocer que la infraestructura de comunicaciones desempeña un papel fundamental en la aplicación del Next SO, un esfuerzo a corto plazo es la finalización de una estrategia digital de comunicaciones regional en un esfuerzo por resolver la brecha

digital. La estrategia establecerá una hoja de ruta regional que se centrará en identificar mejoras en la infraestructura de comunicaciones para ofrecer acceso a Internet de banda ancha asequible, fiable y de alta velocidad a las poblaciones rurales y desfavorecidas.

Una mejor ruta para viajes, la coordinación de los semáforos y la eficiencia general del sistema pueden reducir la exposición a la contaminación en las comunidades desfavorecidas y en toda la región. La incorporación de tecnología de transporte modernizada en la infraestructura establecida y nueva de la región permitirá beneficios equitativos ahora y en el futuro.

**Precios de valor:** el Plan Regional 2021 incorpora una diversidad de estrategias de precios como herramientas para mejorar la movilidad mediante la promoción de cambios en los comportamientos de viaje, mientras se generan ingresos para tratar nuestra infraestructura envejecida y ampliar las opciones de viaje. Específicamente, el Plan Regional 2021 explora una red de Carriles flexibles, un cargo por uso de carreteras con base en el kilometraje, un cargo por las tarifas cobradas por los viajes proporcionados por las Compañías de la Red de Transporte y una subvención adicional de las tarifas de tránsito. Las estrategias de precios como estas se encuentran en diferentes fases de planificación, diseño, piloto e implementación en diferentes regiones y también se están explorando a nivel estatal y federal.

SANDAG se basará en la coordinación con las otras organizaciones de planificación metropolitana de California, junto con el Departamento de Transporte del Estado, para integrar la selección de tecnología, métodos de recolección y administración de cuentas para garantizar una experiencia consistente para los viajeros. Mientras tanto, otros elementos de las estrategias de asignación de precios, como la estructura de las tarifas y la distribución de los ingresos, deberían diseñarse específicamente para el entorno y las prioridades únicas de la región de San Diego. Una mejor gestión del sistema puede conducir a la reducción de la exposición a la contaminación al reducir la congestión y generar fondos que puedan beneficiar otras opciones de viaje más limpias.

Para todos los diferentes mecanismos de asignación de precios incluidos en el Plan Regional 2021, SANDAG desarrollará la estructura de honorarios y la estrategia de distribución de ingresos para garantizar resultados equitativos. Next SO puede ofrecer descuentos a las poblaciones de bajos ingresos, jóvenes y otras poblaciones vulnerables. Mientras tanto, los ingresos pueden ser priorizados para financiar mejores opciones de transporte para los vecindarios de bajos ingresos e históricamente desfavorecidos. Además, cambiar los impuestos regresivos y las tasas tradicionalmente utilizadas para financiar el transporte puede mejorar los resultados de la equidad.

### *Programas*

SANDAG administra y/o ejecuta varios programas de subvenciones que podrían utilizarse para reducir la exposición a la contaminación en las comunidades desfavorecidas de la región. En la siguiente lista se describen los programas de subvenciones que podrían beneficiar a las comunidades desfavorecidas. Aplicar el Marco Regional de Planificación



de la Equidad Social, futuras actualizaciones de los criterios de elegibilidad y calificación de las subvenciones, podría incluir métricas diseñadas para identificar proyectos en comunidades desfavorecidas.

1. **Programa de Incentivos para el Crecimiento Inteligente:** el Programa de Incentivos para el Crecimiento Inteligente (SGIP, por sus siglas en inglés) de *TransNet* admite inversiones en transporte que crean comunidades más compactas, transitables, adecuadas para el uso de bicicletas y orientadas al tránsito. El financiamiento para este programa de subvenciones se pone a disposición aproximadamente cada tres años. Se prevé que el próximo ciclo de financiamiento del SGIP se anunciará en diciembre de 2022.
2. **Programa de Subvenciones para Transporte Activo:** el Programa de Subvenciones para Transporte Activo (ATGP, por sus siglas en inglés) de *TransNet* provee financiamiento para proyectos que mejoran la seguridad y priorizan el acceso para las personas que caminan y manejan bicicleta. El financiamiento para este programa de subvenciones se pone a disposición aproximadamente cada tres años. Se prevé que el próximo ciclo de financiamiento del ATGP se anunciará en diciembre de 2022.
3. **Programa de Subvenciones de Transporte Especializado:** el Programa de Subvenciones de Transporte Especializado (STGP, por sus siglas en inglés) de SANDAG financia proyectos y programas que amplían las opciones de movilidad para personas mayores y con discapacidades. El programa se compone de dos fuentes de financiamiento: *TransNet* y la Administración Federal de Tránsito Sección 5310. Los fondos de *TransNet* son administrados a través del programa de Pequeñas subvenciones para adultos mayores, el cual provee apoyo financiero a agencias locales y organizaciones sin fines de lucro para ofrecer servicios de transporte especializados para personas mayores de 60 años. El financiamiento para este programa de subvenciones se pone a disposición aproximadamente cada dos años. Se prevé que el próximo ciclo de financiamiento del STGP se anunciará en el verano de 2022.
4. **Programa Regional de Carga para Vehículos Eléctricos de SANDAG:** SANDAG se ha comprometido a financiar el Programa Regional de carga para vehículos eléctricos (EVCP, por sus siglas en inglés) con \$30 millones en el transcurso de 30 años. En los primeros tres años, SANDAG se asoció con el Distrito de control de la contaminación del aire del Condado de San Diego (APCD, por sus siglas en inglés) y la Comisión de energía de California para lanzar el EVCP conocido como el Proyecto de Incentivos para el Condado de San Diego CALeVIP; un programa de descuentos primero en llegar, primero en recibir servicio para compensar los costos de compra e instalación de las estaciones para carga de EV en el Condado de San Diego. El EVCP estableció una definición de comunidades de preocupación<sup>2</sup> y comprometió el 25% del total de los fondos del programa a instalaciones en estas comunidades. Mientras que el

---

<sup>2</sup> Las comunidades de interés incluyen a las comunidades desfavorecidas de SB 535 y a las comunidades de bajos ingresos de AB 1550 (Gomez, 2016), 2020, [calevip.org/faq/what-low-income-community-lic-0](http://calevip.org/faq/what-low-income-community-lic-0); [calevip.org/faq/what-disadvantaged-community-dac-5](http://calevip.org/faq/what-disadvantaged-community-dac-5).

financiamiento estatal y de APCD para la asociación CALeVIP es solo para los primeros tres años del compromiso de la EVCP de SANDAG, SANDAG reevaluará los objetivos del programa EVCP, los niveles de financiamiento y la elegibilidad para garantizar que los fondos se distribuyan equitativamente a medida que el Proyecto de Incentivo para el Condado de San Diego CALeVIP se concrete.