

plan

CAPÍTULO UNO

Descripción General del Plan Regional

Free Language Assistance | Ayuda gratuita con el idioma | Libreng Tulong sa Wika | Hỗ trợ ngôn ngữ miễn phí
免費語言協助 | 免費语言协助 | مساعدة ترجمة مجانية | 무료 언어 지원 | کمک زبان رایگان | 無料の言語支援 | Бесплатная языковая помощь

Assistência linguística gratuita | মুক্ত ভাষা সহায়তা | Assistance linguistique gratuite | ជំនួយភាសាតកិត្តិវិធី
ఉచిత భూషా సహాయం | ການຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານພາສາພົມ | Kaalmada Luqadda ee Bilaashka ah | Безкоштовна мовна допомога

SANDAG.org/languageassistance | 619.699.1900



CAPÍTULO 1

Índice de Contenidos

Un Vistazo al Plan Regional	6
Figura 1.1 Pronóstico de Población, Empleos, y Vivienda, Región de San Diego 2010 a 2050	6
Figura 1.2 Fuentes de Financiamiento del Plan Regional 2025 (\$2024).....	7
Figura 1.3 Inversiones en Transporte por Categoría del Plan Regional 2025.....	7
Entender a SANDAG.....	8
Acerca de la Región de San Diego.....	8
Acerca de SANDAG	9
Entendiendo el Plan Regional.....	10
Componentes del Plan Regional.....	10
Plan Regional de Transporte (RTP)	10
Estrategia de Comunidades Sostenibles (SCS)	10
Plan Regional Integral (RCP)	10
Mandatos Estatales y Federales.....	11
Requisitos Estatales Clave.....	11
Requisitos Federales Clave.....	11
Objetivos del Plan Regional.....	12
Objetivos.....	12

UN VISTAZO AL Plan Regional

El Plan Regional es un plan a largo plazo para el transporte, el uso de suelo, la vivienda y las necesidades ambientales de la región de San Diego.

Provee una hoja de ruta que muestra cómo se desarrollará la región en los próximos 25 años y cómo invertiremos en infraestructura de transporte que ofrezca opciones más convenientes y seguras para desplazarse.

SANDAG tiene la obligación legal de actualizar el Plan Regional cada cuatro años, tomando en cuenta los datos actuales y las suposiciones para la planificación. El proceso de planificación basado en datos comienza con el pronóstico de crecimiento regional (**Apéndice F**), que estima la población, la vivienda, el empleo, los ingresos y el uso de suelo, además de datos sobre los traslados actuales, las tendencias y los planes generales a nivel local.

SANDAG también recogió muchos comentarios del público para entender las necesidades de la región (**Apéndice J**) y utilizó las ideas y opiniones de personas de toda la región para elaborar el Plan Regional.

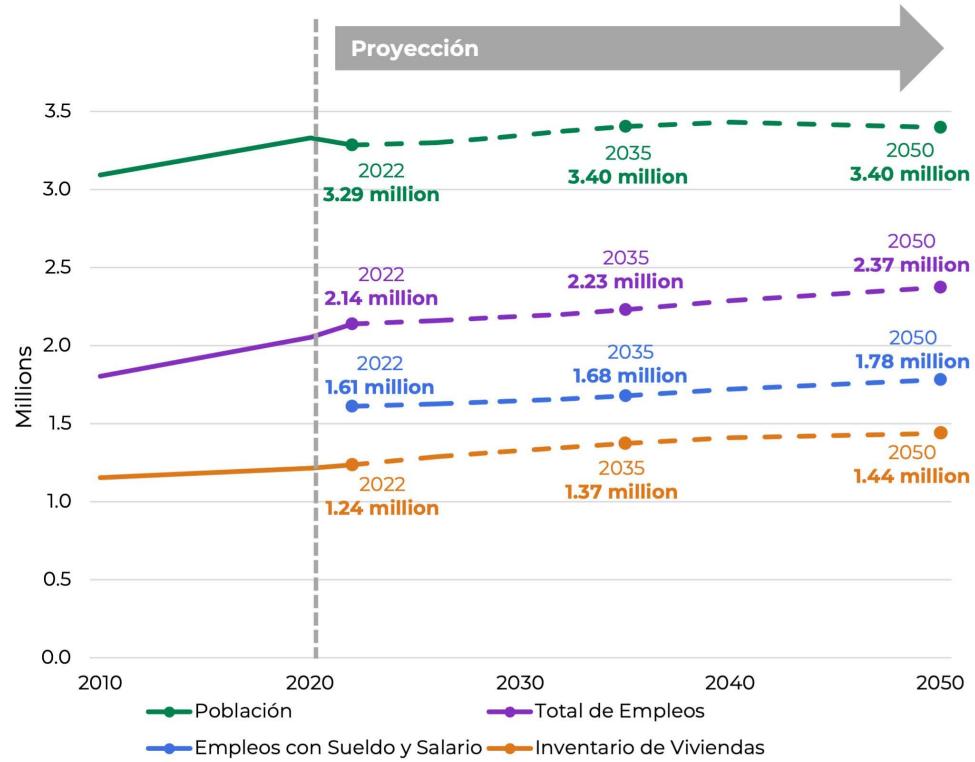


Se ha organizado el Plan Regional para que incluya todos los elementos necesarios:

El **Capítulo 1** presenta a SANDAG y a nuestra región específica, y explica el propósito del Plan Regional. Todos los buenos planes comienzan con objetivos que describen lo que queremos lograr y en dónde queremos estar cuando el Plan Regional se haya cumplido en su totalidad. El Plan Regional 2025 prevé un futuro sostenible y resiliente para nuestra región y economía, respaldado por una red de transporte conveniente, equitativa, saludable y segura.

Para 2050, se prevé que la región crezca más lentamente que el pronosticado anteriormente, principalmente debido a cambios en las tendencias migratorias y al descenso de la natalidad. Sin embargo, la escasez de vivienda y las necesidades del mercado laboral seguirán impulsando la demanda. La Figura 1.1 muestra datos históricos, actuales y proyectados de población, vivienda, y empleo en la región.

Figura 1.1 Pronóstico de Población, Empleos, y Vivienda, Región de San Diego 2010 a 2050



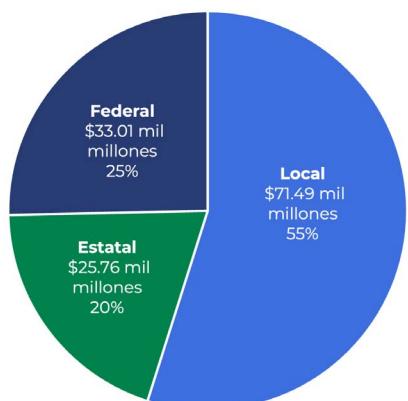
Fuente: Apéndice F del Plan Regional 2025

El Capítulo 2 es la estrategia de comunidades sostenibles (SCS, por sus siglas en inglés). Las leyes estatales exigen una SCS que demuestre la manera en que la coordinación de transporte, vivienda y uso de suelo logrará los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GHG, por sus siglas en inglés) que estableció la Junta de Recursos del Aire de California. El Plan Regional 2025 debe lograr una reducción del 19% en GHG per cápita para 2035, tomando como referencia los niveles de 2005. El plan lo logra al enfocar el crecimiento residencial y laboral futuro en zonas con alta concentración de opciones de transporte, que incluyen transporte público rápido y frecuente, corredores completos, minibuses y ciclovías y vías peatonales. El **Apéndice A** describe los proyectos de transporte, los programas, las políticas y las etapas del plan. El **Apéndice F** presenta el patrón de uso de suelo de la SCS, que apoya a la red de transporte y conserva los recursos naturales y las tierras agrícolas. El **Apéndice B** contiene documentos e información que se relacionan con la SCS, como la metodología técnica para estimar las emisiones de GHG para el plan, el objetivo de GHG establecido por la CARB conforme a la Iniciativa del Senado (SB) 375, los resultados en materia de reducciones de emisiones de GHG, las áreas con recursos y tierras agrícolas en la región y los proyectos y áreas prioritarias en transporte público que se describen en SB 375 y en la Iniciativa del Senado de California 743.

El **Capítulo 3** hace realidad esta visión al describir las mediciones de desempeño del plan e identifica acciones específicas de implementación para alcanzar los objetivos del plan. Cada acción se fundamenta en mandatos federales y estatales, prioridades regionales y expectativas de desempeño para reducir los tiempos de traslado, aumentar el acceso a oportunidades y satisfactores de necesidades básicas, promover las actividades físicas y mejorar la seguridad. La implementación del plan está estructurada con base en acciones constantes y a corto plazo. En su conjunto, esas acciones modeladas por el desempeño, alineadas al presupuesto e impulsadas por políticas, forman un mapa para la implementación del Plan Regional 2025 con el fin de construir un futuro más conectado, equitativo y resiliente para la región de San Diego. Los **Apéndices N y M** describen el desempeño que tendrá la red de transporte conforme al plan, así como las herramientas y los datos que utiliza SANDAG para hacer esa evaluación.

El **Capítulo 4** incluye el plan financiero, que identifica los costos y describe una estrategia con la que podríamos pagar los proyectos propuestos en el plan, fundamentada en suposiciones razonables sobre los ingresos. Las leyes federales ordenan que el Plan Regional tenga “limitaciones fiscales”, lo que significa que los importes, los plazos y los usos elegibles de las fuentes de financiamiento coincidan con los proyectos y programas incluidos en el Plan Regional. El plan financiero no es un compromiso de financiamiento. Es un escenario que representa los ingresos previstos razonablemente de fuentes de financiamiento federales, estatales y locales. La estrategia financiera del Plan Regional debe cubrir tanto a los proyectos y programas propuestos como a los costos de operaciones y mantenimiento para las inversiones existentes y planeadas. El costo estimado de implementación del Plan Regional 2025 es un poco más de \$126 mil millones de dólares. El **Apéndice H** describe cómo se elaboran los costos de los proyectos y programas del plan, y el **Apéndice I** ofrece una descripción detallada de los ingresos previstos.

Figura 1.2 Fuentes de Financiamiento del Plan Regional 2025 (en miles de millones de dólares en 2024)



Fuente: Apéndice I del Plan Regional 2025

Figura 1.3 Inversiones en Transporte por Categoría del Plan Regional 2025



Fuente: Apéndice H del Plan Regional 2025

Los capítulos del Plan Regional 2025 se respaldan por apéndices técnicos que demuestran como el Plan cumple con todos los requisitos federales y estatales. Estos incluyen cumplir con el requisito de la calidad del aire, el Título VI, la gestión del tráfico, el rendimiento del sistema de transporte, y la conservación del hábitat. El **Apéndice S** proporciona un glosario de términos y acrónimos utilizados a lo largo del Plan para facilitar su consulta.



Puntos Destacados de la Red de Transporte

Servicio de transporte ampliado con **59 nuevas rutas y mejoras en las rutas existentes**, incluyendo los que sirven las áreas rurales

Mejoras en el transporte público existente: **viajes más frecuentes y horarios de servicio más prolongados**

Más servicio de transporte público rural: más rutas y viajes todos los días de la **semana**

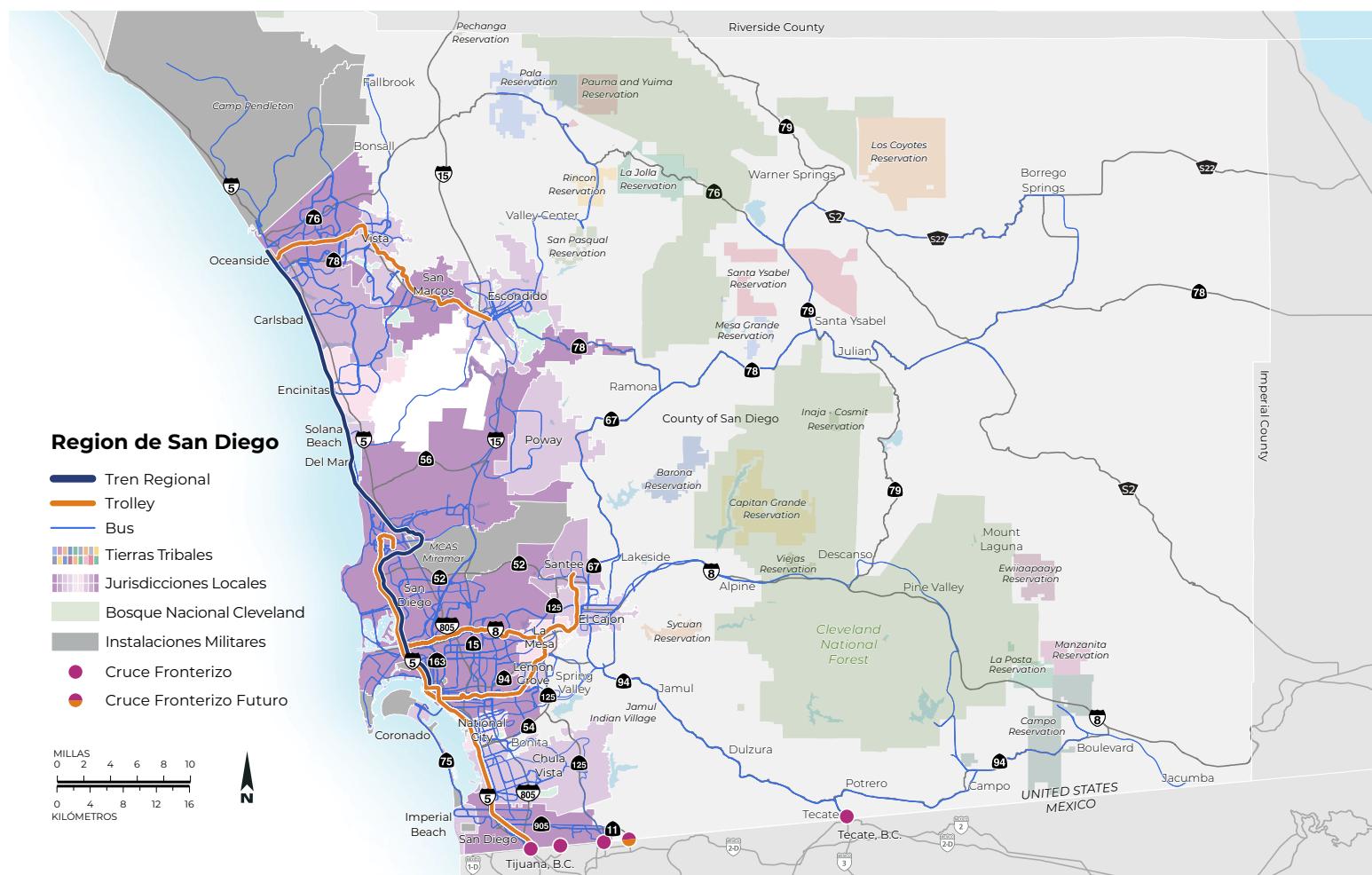
36 áreas con servicio de minibús

Una red completa de **carriles exprés** para mejorar el flujo del tráfico

Programas que complementan los proyectos de transporte, que incluyen el **Pase de Oportunidad para Jóvenes, inversiones en seguridad y un programa regional de camionetas compartidas (vanpool)**

Más que **730 millas de ciclovías regionales** planeadas

ENTENDER A SANDAG



Acerca de la Región de San Diego

En la región de San Diego viven más de 3.3 millones de personas, repartidas entre 18 ciudades, el condado de San Diego y 17 tribus reconocidas a nivel federal. Compartimos nuestra frontera sur con México, el mayor socio comercial tanto de Estados Unidos como del estado de California.

Nuestro entorno natural se caracteriza por una diversidad extraordinaria, que incluye costas, cañones, mesetas, praderas, bosques, tierras agrícolas y zonas desérticas. Nuestra costa de 70 millas incluye acantilados costeros y una intrincada red de cañones, ríos, humedales, bahías y lagunas. Praderas, bosques y tierras agrícolas se encuentran dispersos por toda la región, junto con valles y mesetas interiores que dan paso a montañas y desiertos. Nuestra región es un foco de biodiversidad, hogar de muchas plantas y animales que no se encuentran en ningún otro lugar del mundo. Protegemos este valioso ecosistema con conservación del hábitat, gestión de la costa y otras estrategias de mitigación ambiental.

La región alberga puertos de entrada marítimos y terrestres ubicados estratégicamente, la prestigiosa Flota del Pacífico de la Marina de los EE. UU. y varias instituciones de educación superior de renombre. Nuestra economía multifacética tiene sus raíces en la tecnología, la investigación, la defensa nacional y el turismo.

La región de San Diego ha estado habitada durante al menos 12,000 años y todavía es el hogar de cuatro importantes grupos nativos americanos: los Kumeyaay, los Cupeño, los Cahuilla y los Luiseño. El condado de San Diego contiene más tribus reconocidas a nivel federal que cualquier otro condado del país, con 17 naciones tribales soberanas que abarcan 18 reservas.

Nuestra frontera compartida con México es una parte esencial de la cultura y la economía de la región de San Diego. El comercio con México impulsa el comercio en toda nuestra región binacional. Y las conexiones entre las personas de ambos lados de la frontera se tejen a través de estos lazos.

Acerca de SANDAG

SANDAG.org/about

SANDAG presta servicio a la región a través de varias designaciones. En nuestras funciones principales como organización de planificación metropolitana (MPO, por sus siglas en inglés) y agencia de planificación regional de transporte regional (RTPA), somos responsables de desarrollar planes a largo plazo sobre cómo se moverán las personas y los bienes en la región. El Plan Regional es una pieza fundamental de este trabajo y es necesario para garantizar que nuestra región pueda seguir recibiendo fondos para futuros proyectos de transporte.

Más allá de la planificación, somos únicos entre las MPO porque también construimos proyectos regionales de transporte y preservamos y protegemos los recursos naturales. SANDAG también aporta recursos y programas vitales que apoyan a los residentes y las empresas de toda la región. TransNet, el impuesto a las ventas de medio centavo administrado por SANDAG, ayuda a financiar todo, desde grandes proyectos de corredores y transporte público hasta servicios de transporte especializado para adultos mayores y personas con discapacidades y mejoras en las calles locales.

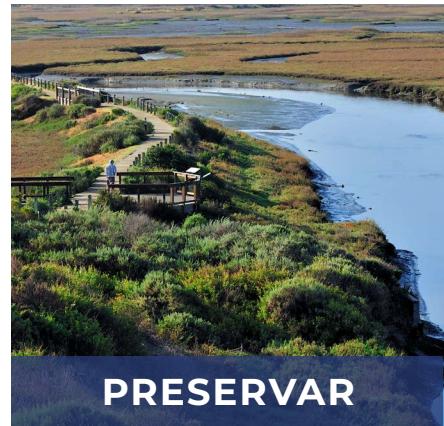


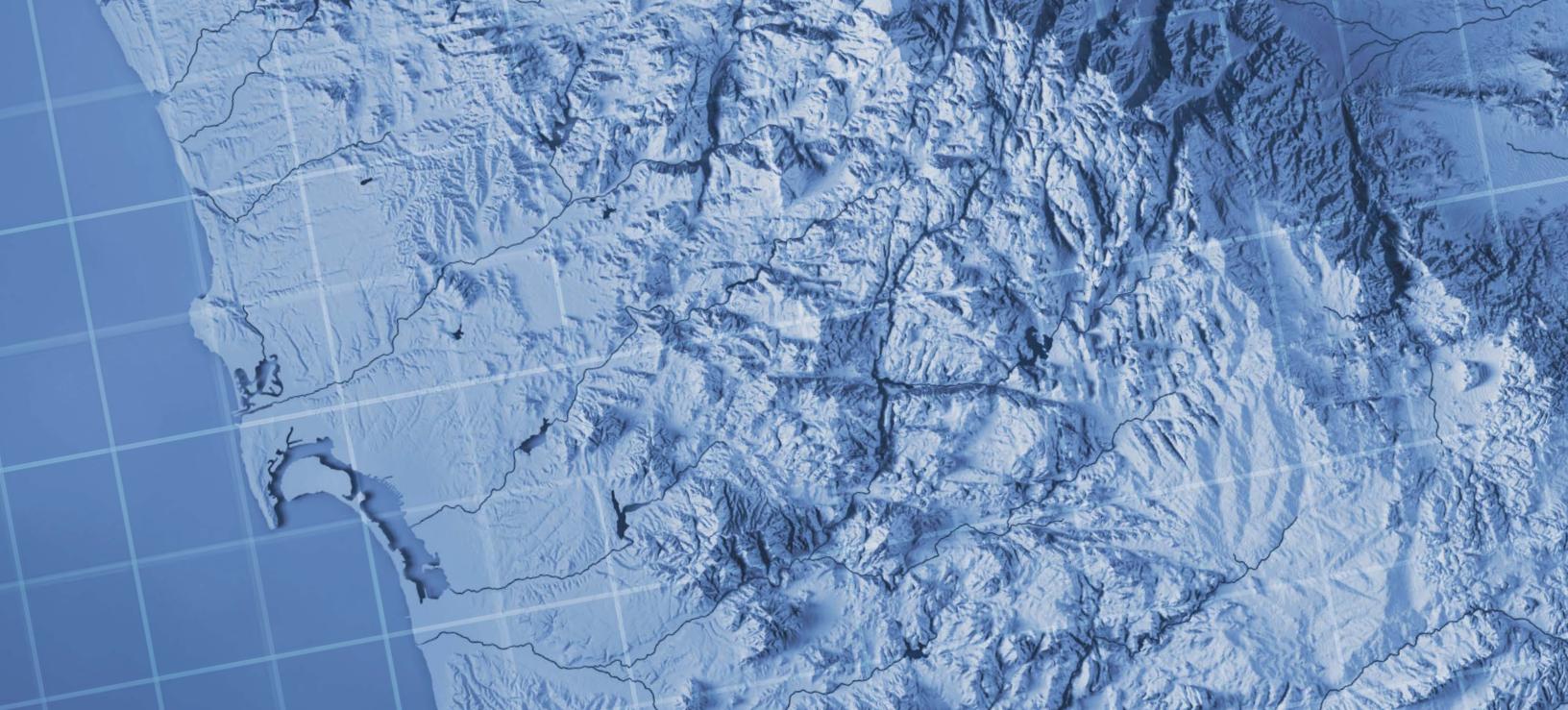
Estructura de la Mesa Directiva y los Comités

La Mesa Directiva está compuesta por funcionarios electos de los 18 concejos municipales de la región y la Junta de Supervisores del Condado. Como órgano rector de la agencia, la Mesa desempeña diversas responsabilidades establecidas por las designaciones de la agencia y establece la dirección, la política y las prioridades de la agencia. Los miembros de la Mesa son funcionarios electos (alcaldes, concejales y supervisores del condado) seleccionados de cada una de las 19 jurisdicciones.

Forman parte de la Mesa, como miembros asesores sin derecho a voto, los representantes del Condado Imperial, El Departamento de Transporte de California (Caltrans), el Departamento de Defensa de los EE. UU., el Puerto de San Diego, la Autoridad del Agua del Condado de San Diego, el Sistema de Transporte público Metropolitano de San Diego (MTS), la Autoridad del Aeropuerto Regional del Condado de San Diego, el Distrito de Transporte público del Norte del Condado (NCTD), la Asociación de Presidentes Tribales del Sur de California, México y la Asociación de Grupos de Planificación.

Para ayudar a SANDAG con sus responsabilidades claves en materia de políticas públicas y financiación, la Mesa Directiva ha delegado ciertas responsabilidades en seis Comités Asesores de Políticas (PAC por sus siglas en inglés) que se centran en áreas temáticas específicas. Todos los asuntos delegados a los PAC son revisados por la Mesa Directiva. Los equipos de trabajo y los cuerpos especiales (que son compuestos de residentes, empleados técnicos de las ciudades, socios, y organizaciones comunitarias) contribuyen retroalimentación y conocimiento vital para informar las decisiones de los PAC y la Mesa Directiva.





ENTENDIENDO el Plan Regional

SANDAG.org/regionalplan

Componentes del Plan Regional

El Plan Regional es tres documentos en uno:

Plan Regional de Transporte (RTP)

Un RTP es un documento de planificación exigido a nivel federal y estatal y preparado por las MPO y las RTPA. El plan describe las necesidades, condiciones y financiamiento de transporte existentes y proyectadas que afectarán a todos los modos de transporte durante un período de planificación de al menos 20 años.

El plan financiero requerido por el RTP describe los ingresos y gastos estimados para los proyectos, programas y políticas que propone el Plan Regional. El plan financiero se basa en ingresos razonablemente esperados según la experiencia pasada y la información actual. No es un compromiso ni garantía de estos ingresos. También incluye estrategias orientadas a maximizar los beneficios de la inversión de la región en infraestructura de transporte. Consulte el **Capítulo 4** para obtener más información sobre el plan financiero.

Estrategia de Comunidades Sostenibles (SCS)

Una SCS es un componente obligatorio por el estado de un RTP agregado por el Proyecto de ley del Senado 375 en septiembre de 2008. Integra el transporte, el uso de la tierra y la vivienda en el proceso de planificación y debe demostrar cómo se reducirán las emisiones de gas de efecto invernadero (GEI) para cumplir con los objetivos establecidos por el estado. El **Capítulo 2** se centra en la SCS; sin embargo, los componentes de la SCS están integrados en todo el Plan Regional 2025.

Plan Regional Integral (RCP)

Un RCP es un documento de planificación exigido por el estado basado en planes generales y regionales locales que integra usos de la tierra, sistemas de transporte, necesidades de infraestructura y estrategias de inversión pública dentro de un marco regional, en cooperación con las agencias miembros y el público.



Mandatos Estatales y Federales

SANDAG.org/mandates

Como MPO de la región de San Diego, SANDAG debe desarrollar y adoptar un Plan Regional que cumpla con los mandatos estatales y federales específicos. Nuestros mandatos incluyen requisitos relacionados con las emisiones de GEI, la accesibilidad, la participación pública y más. Estos requisitos principales orientan el desarrollo del Plan Regional.

Requisitos Estatales Clave

El Proyecto de Ley del Senado 375 (Steinberg, 2008), también conocido como la Ley de Comunidades Sostenibles y Protección del Clima de 2008, es una ley de California que tiene como objetivo reducir las emisiones de GEI de los vehículos de pasajeros. La ley requiere que la Junta de Recursos del Aire de California (CARB) establezca objetivos regionales para la reducción de emisiones de automóviles y camiones ligeros. El Proyecto de ley del Senado 375 modificó los requisitos estatales del RTP (Sección 65080 y siguientes del Código de Gobierno) al exigir que el Plan Regional incluya una SCS que alinee las decisiones sobre transporte, vivienda y uso de la tierra con los objetivos de GEI.

El Proyecto de Ley de la Asamblea 805 (González Fletcher, 2018) requiere que el Plan Regional incluya estrategias que prevean el cambio de modo al transporte público. También requiere que el plan identifique las comunidades desfavorecidas y describa estrategias para reducir la exposición a la contaminación en esas comunidades (Código de Servicios Públicos, Sección 132360.1).

Directrices del Plan de Transporte Regional 2024 para Organizaciones de Planificación Metropolitana (enero de 2024) Adoptadas por la Comisión de Transporte de California, las directrices establecen una plataforma para el plan de transporte a larga distancia, para cumplir con los requisitos federales y estatales.

Plan de Acción Climática para la Infraestructura de Transporte (enero de 2025)

El Plan de Acción Climática para la Infraestructura de Transporte actualizado (CAPTI 2.0) parte de las órdenes ejecutivas estatales para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte y ofrece recomendaciones para inversiones en transporte con fondos estatales.

La Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA por sus siglas en inglés) requiere que SANDAG prepare un Informe de Impacto Ambiental (EIR por sus siglas en inglés) para el Plan Regional 2025. El EIR analiza como las mejoras de transporte en el Plan podrían impactar al ambiente natural y identifica estrategias para reducir los impactos potenciales significados.

Requisitos Federales Clave

El Plan Regional debe implementar un enfoque basado en el desempeño en su proceso de planificación del transporte metropolitano y cumplir con otros requisitos de las Regulaciones de Planificación Metropolitana del Departamento de Transporte de los EE. UU. (Título 23 del Código de Reglamentos Federales [CFR], Partes 450 y 771 y Título 49 del CFR, Parte 613).

Según la **Ley de Aire Limpio** (42 USC, Sección 7506), con sus modificaciones, y la **Regla de Conformidad de Transporte** de la Agencia de Protección Ambiental (EPA) (Título 40 del CFR, Parte 93), SANDAG debe demostrar que el Plan Regional utiliza las suposiciones de planificación más recientes y se ajusta a los requisitos del Plan de Implementación Estatal para alcanzar los estándares de calidad del aire.

El Plan Regional también debe cumplir con el **Título VI de la Ley Federal de Derechos Civiles de 1964** (42 USC, Sección 2000d) y la **Ley de Estadounidenses con Discapacidades** (según se define en el Título 49, Parte 37, del Código de Estados Unidos).



OBJETIVOS DEL Plan Regional

El Plan Regional 2025 establece objetivos (aprobados por la Mesa Directiva) para guiar nuestras estrategias, acciones de implementación y medidas de desempeño hacia los resultados deseados. El plan prevé un futuro sostenible y resiliente para nuestra región y la economía, respaldado por una red de transporte que lograría:

Objetivos



Movimiento **accesible** y confiable de personas y bienes



Acceso **equitativo** a las necesidades y oportunidades esenciales



Comunidades y medioambiente **saludables** para todos



Red de transporte **segura** para todos los usuarios



Utilizando mediciones clave del desempeño, el Plan demuestra la manera en que las inversiones en la red de transporte y las políticas y programas de apoyo generan beneficios medibles para toda la región.

Para garantizar el movimiento conveniente y confiable, el Plan invierte en un sistema de transporte multimodal que reduce los tiempos de traslado y mejora el acceso a destinos esenciales. Más residentes podrán llegar a parques o tiendas minoristas en menos de 15 minutos, y obtener acceso a centros médicos en menos de 30 minutos, lo que mejorará la calidad de vida y la conectividad regional.

El Plan promueve el acceso equitativo a las oportunidades al ampliar las conexiones de transporte público a importantes centros de empleo e instituciones de educación superior. Por lo tanto, más adultos pueden llegar a esos destinos con un traslado de 30 a 45 minutos en transporte público, lo que genera más vías para el desarrollo económico y educativo.

Con el fin de apoyar a las comunidades saludables y a un medio ambiente más limpio, el Plan reduce las emisiones de gases de efecto invernadero (GHG) al ofrecer opciones para que las personas opten por medios de transporte con menos emisiones. Cumple con el objetivo de la Iniciativa del Senado 375 de reducir en un 19% las emisiones de GHG per cápita para 2035, así como con las normas federales de calidad del aire.

Además, el Plan promueve opciones de transporte más seguras al desarrollar más infraestructura para las personas que caminan y usan bicicletas. Estas mejoras aumentan la actividad física relacionada con el transporte, lo que contribuye a mejorar la salud de las comunidades.

Los objetivos, las estrategias y las acciones de implementación del plan se alinean con las recomendaciones identificadas en el Plan Estatal de Transporte de California 2050, basándose en el esfuerzo del estado para satisfacer las necesidades de movilidad multimodal y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

