

SANDAG

Plan

El Plan Regional 2025
Diciembre 2025
SANDAG.org

ÍNDICE DE Contenidos

1

CAPÍTULO UNO

Descripción General del Plan Regional

paginas 4–13

2

CAPÍTULO DOS

Estrategia de Comunidades Sostenibles

paginas 14–27

3

CAPÍTULO TRES

Acciones de Implementación

paginas 28–37

4

CAPÍTULO CUATRO

Plan Financiero

paginas 38–43

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 | 免費語言協助 | مساعدة ترجمة مجانية | 무료 언어 지원 | کمک زبان رایگان | 無料の言語支援 | Бесплатная языковая помощь
Assistència lingüística gratuïta | मुफ्त भाषा सहायता | Assistance linguistique gratuite | ជំនួយភាសាឥតគិតថ្លៃ
ఉచిత భాషా సహాయం | ການຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານພາສາພິທີ | Kaalmada Luqadda ee Bilaashka ah | Безкоштовна мовна допомога

SANDAG.org/languageassistance | 619.699.1900



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:

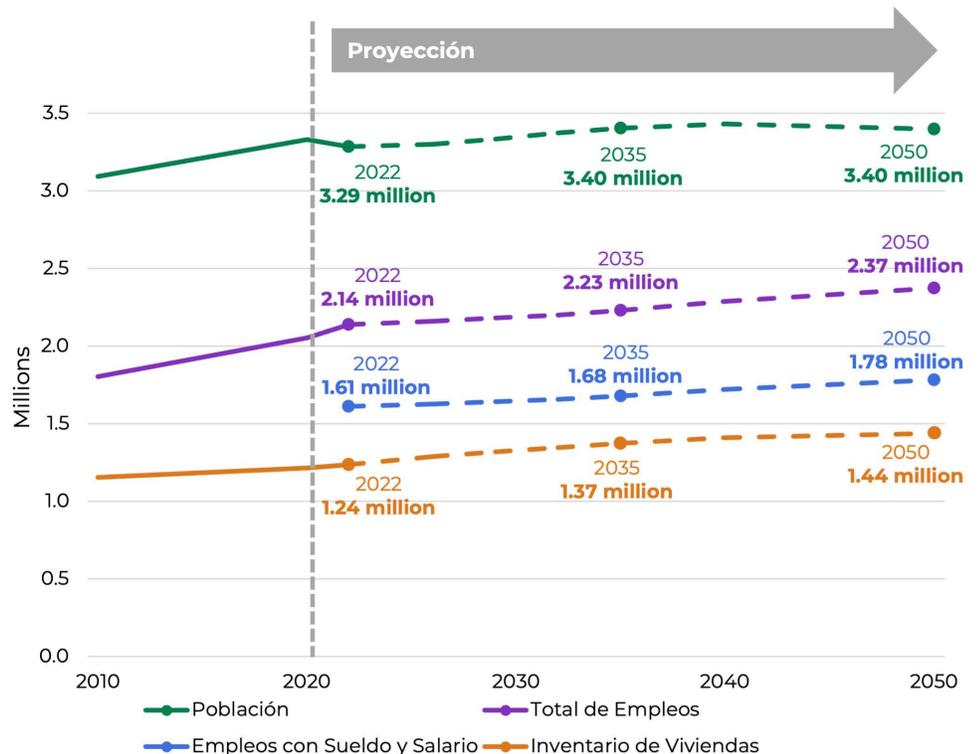
El **Capítulo 1** presenta a SANDAG y a nuestra región específica, y explica el propósito del Plan Regional. Todos los buenos planes comienzan con objetivos que describen lo que queremos lograr y en dónde queremos estar cuando el Plan Regional se haya cumplido en su totalidad. El Plan Regional 2025 prevé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

Objetivos del Plan Regional 2025:

- 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

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



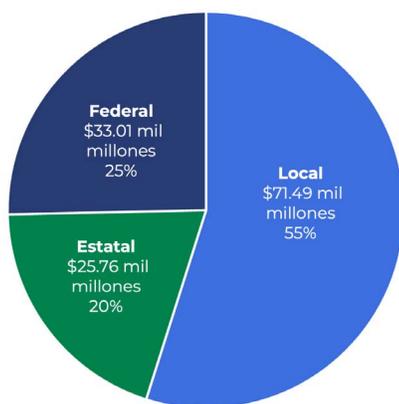
Fuente: Apéndice F del Plan Regional 2025

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.

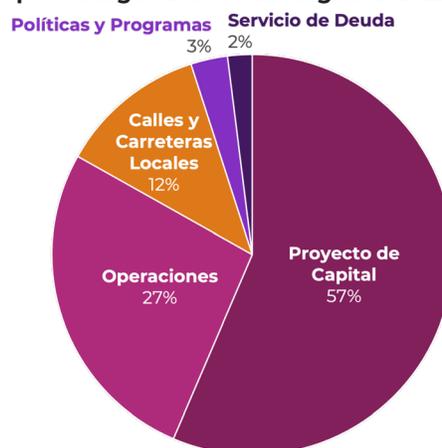
El **Capítulo 4** incluye el plan financiero, que identifica los costos y describe una estrategia con la que podríamos pagar los proyectos propuestos en el plan, fundamentada en suposiciones razonables sobre los ingresos. Las leyes federales ordenan que el Plan Regional tenga "limitaciones fiscales", lo que significa que los importes, los plazos y los usos elegibles de las fuentes de financiamiento coinciden 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 respalda 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**

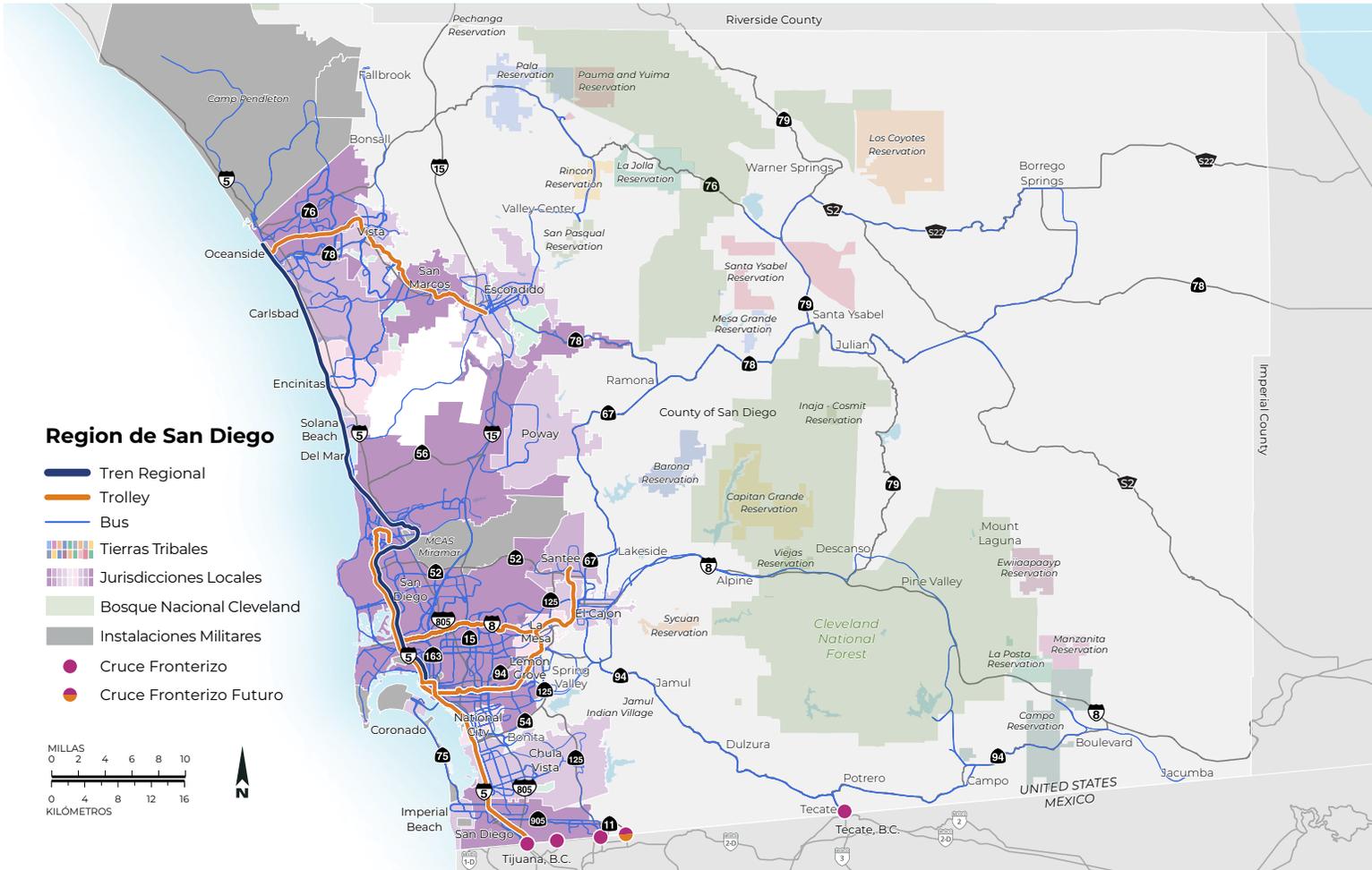
36 áreas con servicio de minibús

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](https://www.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.

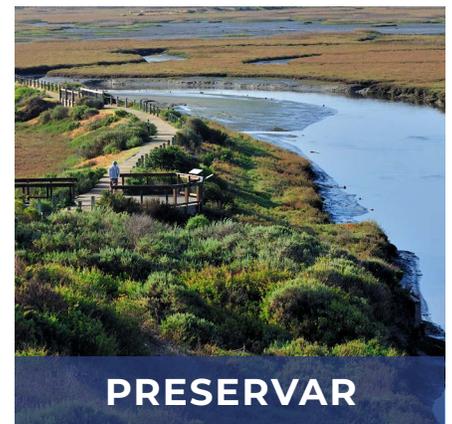
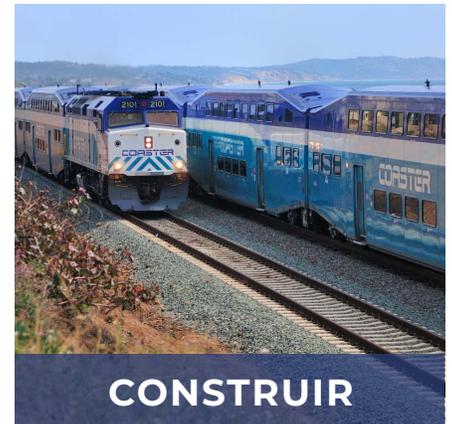


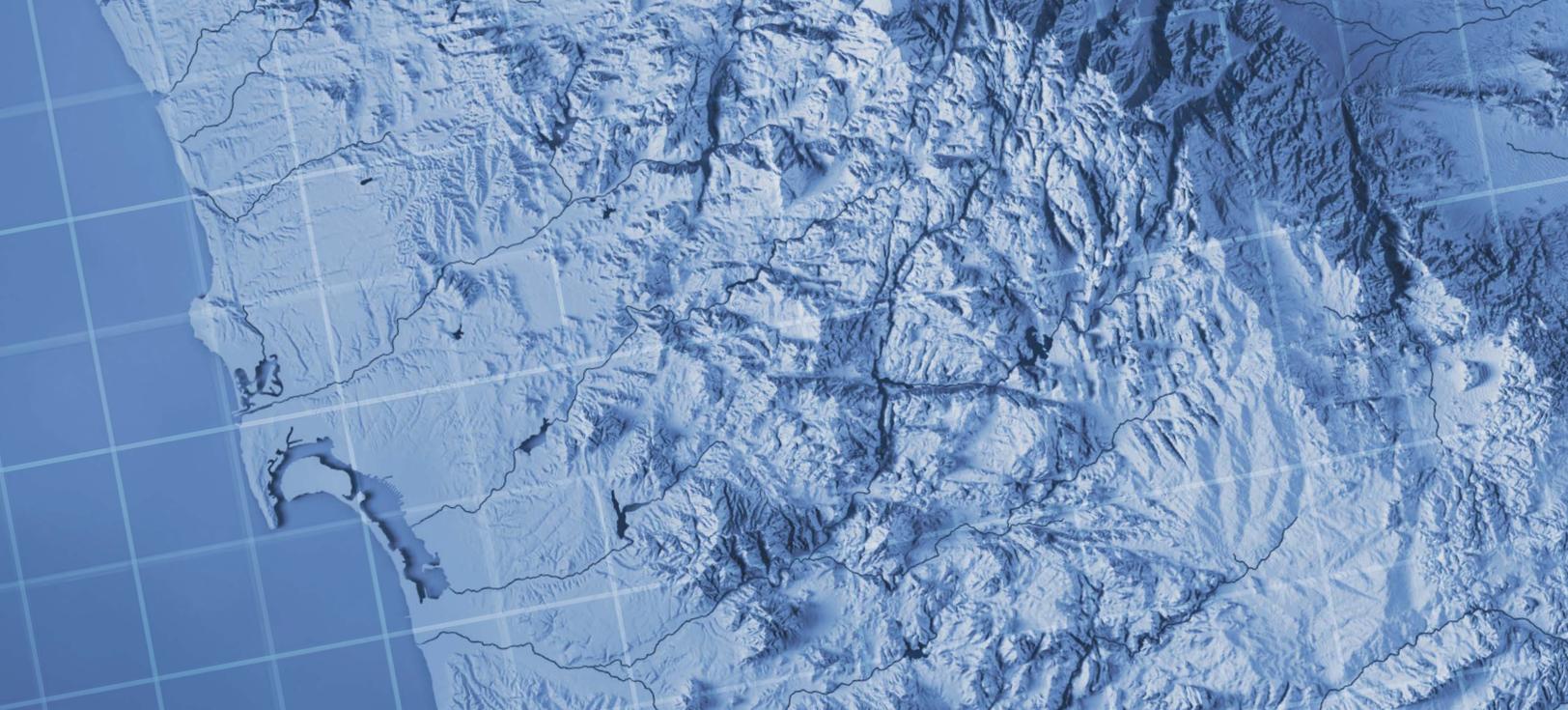
Estructura de la Mesa Directiva y los Comités

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](https://www.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.





plan

CAPÍTULO DOS

Estrategia de Comunidades Sostenibles

Free Language Assistance | Ayuda gratuita con el idioma | Libreng Tulong sa Wika | Hỗ trợ ngôn ngữ miễn phí
免費語言協助 | 免費語言協助 | مساعدة ترجمة مجانية | 무료 언어 지원 | کمک زبان رایگان | 無料の言語支援 | Бесплатная языковая помощь
Assistència lingüística gratuïta | मुफ्त भाषा सहायता | Assistance linguistique gratuite | ជំនួយភាសាឥតគិតថ្លៃ
ఉచిత భాషా సహాయం | ການຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານພາສາພິີ | Kaalmada Luqadda ee Bilaashka ah | Безкоштовна мовна допомога



SANDAG.org/languageassistance | 619.699.1900

Índice de contenidos

Estrategia de Comunidades Sostenibles Introducción	16
Requisitos para la SCS	17
Tabla 2.1 Plan Regional 2025: Resultados de la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.....	17
Pronóstico de Crecimiento Regional	18
Figura 2.1 Patrón de Uso de Suelo de la Estrategia de Comunidades Sostenibles: Densidad de Vivienda y Empleo en 2035.....	18
Vivienda y Uso de Suelo	19
Figura 2.2 Crecimiento de Población y Unidades de Vivienda en la Región de San Diego 2000–2050	19
Cumplir con la Evaluación de las Necesidades Regionales de Vivienda de 8 Años.....	20
Programa de Vivienda de SANDAG.....	20
Plan de Participación Pública.....	20
Efectos de la contaminación del aire	20
Sistema de Transporte Integrado	21
Transporte No Motorizado	21
Figura 2.3 Red de Transporte Activo 2050	21
Corredores Completos.....	22
Figura 2.4 Red de Corredores Completos 2050	22
Transporte Público.....	23
Figura 2.5 Red de Transporte Público y Minibuses 2050.....	23
Minibuses	24
Administración del Sistema de Transporte	24
Figura 2.6 Red de Transporte 2050: Áreas Rurales.....	25
Medioambiente	26
Conservación de Hábitats	26
Preservación de la Costa	26

Estrategia de Comunidades Sostenibles

INTRODUCCIÓN

La Estrategia de Comunidades Sostenibles (en inglés Sustainable Communities Strategy, o SCS por sus siglas) exigida por el estado del Plan Regional 2025 tiene como objetivo crear comunidades que sean más convenientes, equitativas, saludables y seguras para todos. Incluye una estrategia integrada de transporte y uso del suelo que brinda acceso a oportunidades económicas y viviendas asequibles para todos los residentes de la región de San Diego. La SCS se desarrolló en coordinación con la Junta de SANDAG, cientos de partes interesadas y el aporte de miles de residentes de toda la región de San Diego.





Requisitos para la SCS

La SCS, como lo exige el Proyecto de Ley del Senado de California 375 (Steinberg, 2008) (Proyecto de Ley del Senado 375), describe como el transporte, la vivienda y el uso de suelo coordinados cumplirán el objetivo de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (greenhouse gas, GEI) per cápita establecido por la Junta de Recursos del Aire de California (California Air Resources Board, CARB). El objetivo impuesto por el estado para la región de San Diego es una reducción del 19% per cápita en las emisiones de autos y camiones livianos para el año 2035 comparado con los niveles de 2005. El Plan Regional 2025 prevé una reducción de 19,35% en 2035.

Aunque no se establecieron objetivos específicos para la fase del plan de 2050, SANDAG monitorea los GEI durante la vida del Plan Regional. La Tabla 2.1 muestra los resultados que esperamos cuando nuestra región invierte en una red de transporte que proporcione más opciones para desplazarse, implemente uso del suelo consistente con los planes jurisdiccionales adoptados y respalde políticas y programas que reduzcan aún más las emisiones de GEI.

Tabla 2.1 Plan Regional 2025: Resultados de la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero*

*Las reducciones del Proyecto de Ley del Senado 375 se basan en las emisiones de GEI de los autos y camiones ligeros medidas en comparación con la línea de base de 2005.

Reducciones promedio de CO2 per cápita en días laborables para autos y camiones ligeros desde 2005		
Año objetivo	CARB objetivo	Reducción anticipada de GEI
2035	19%	19,35%
2050	N/A	19,38%

Fuente: Junta de Recursos del Aire de California 2017; SANDAG 2025, Apéndice B, Apéndice M

El Proyecto de Ley del Senado 375 pide reducciones de GEI para clases de vehículos específicos: autos y camiones ligeros. En capítulos posteriores se abordan otras métricas de desempeño relacionadas con las emisiones de GEI. Mientras el Plan Regional 2025 aborda los GEI y las millas recorridas por las personas en la región (vehicle miles traveled en inglés, o VMT por sus siglas) de varios tipos de vehículos (incluido el transporte público) que los abordados en el Proyecto de Ley del Senado 375, el Capítulo SCS se centra en los requisitos del Proyecto de Ley del Senado 375.

El Proyecto de Ley del Senado 375 requiere que las agencias como SANDAG utilicen los supuestos de planificación más recientes que consideren los planes generales locales y otros factores al desarrollar la SCS. Los componentes y estrategias clave de esta SCS se centran en:

- Uso del suelo que se adapte a las futuras necesidades de empleo y vivienda de nuestra región y proteja los hábitats sensibles y las áreas de recursos.
- Una red de transporte completa que incluye transporte público, carriles exprés, autopistas, calles locales, ciclovías y aceras construida y mantenida con una financiación razonablemente esperada.
- Administración de nuestro sistema de transporte a través de medidas que maximicen la eficiencia y reduzcan el tráfico y las VMT durante los períodos pico.

La SCS no regula ni reemplaza el ejercicio de la autoridad de uso de suelo de las ciudades de la región ni el Condado de San Diego, en conformidad con el Proyecto de Ley del Senado 375 (consulte la Sección 65080[b][2][K] del Código de Gobierno). El Proyecto de Ley del Senado 375 requiere que la SCS de SANDAG incluya un plan para uso de suelo regional y que planifique las necesidades futuras de vivienda. Según el último pronóstico de crecimiento regional, el plan de uso de suelo de la SCS es congruente con los planes adoptados por las jurisdicciones locales y se adapta a los cambios proyectados en la población y el empleo en la región. El patrón de uso del suelo de la SCS identifica áreas en la región suficientes para viviendas para cumplir con la proyección requerida de ocho años de la Asignación de Necesidades de Vivienda Regional (Regional Housing Needs Allocation en inglés o RHNA por sus siglas).

El Plan Regional 2025 se basa en una red de transporte con ingresos limitados (una red financiada con recursos financieros esperados entre ahora y 2050) e incluye proyectos, políticas y programas.

Pronóstico de Crecimiento Regional

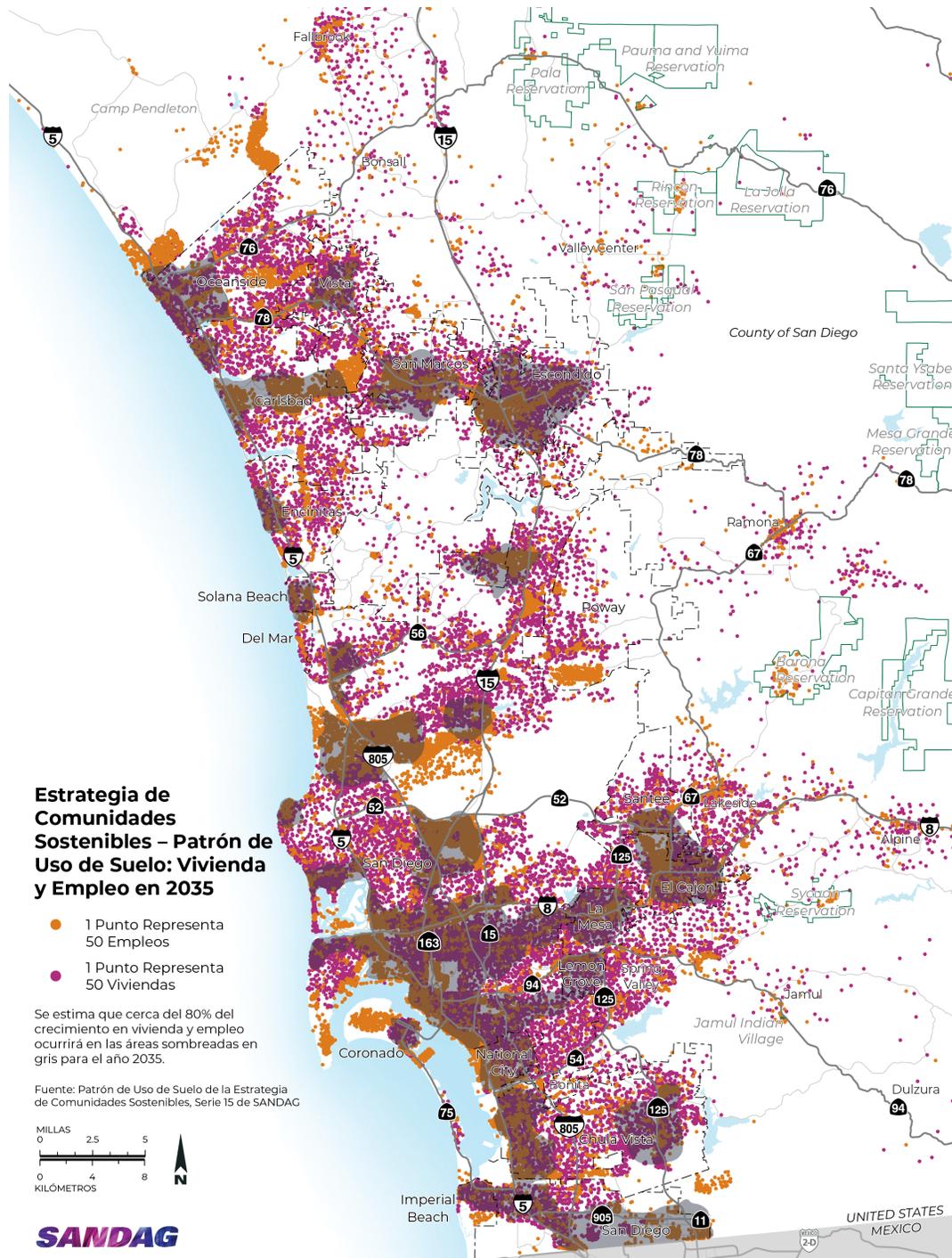
The Series 15 Regional Growth El Pronóstico de Crecimiento Regional de la Serie 15 es la base del Plan Regional 2025. Predice cambios económicos y demográficos hasta el año 2050, basándose en planes y políticas locales de uso del suelo existentes, cambios razonablemente anticipados en planes y políticas locales y proyectos anticipados en construcción ahora o en el futuro cercano. Calcula donde y cuanto crecimiento futuro es probable que ocurra y sirve como el plan de uso de suelo para la SCS.

El Pronóstico de Crecimiento Regional de la Serie 15 es el resultado de la colaboración entre demógrafos, planificadores y formuladores de políticas. Varios expertos en la materia aportaron información y revisaron el pronóstico durante todo el proceso, que incluyó dos fases. En primer lugar, desarrollamos un pronóstico para toda la región para revelar tendencias demográficas y económicas significativas. En segundo lugar, limitamos los datos a jurisdicciones individuales y áreas geográficas más pequeñas. El pronóstico resultante distribuye el crecimiento en función de una variedad de factores, como la capacidad disponible de vivienda y la accesibilidad a empleos y transporte. El pronóstico de la Serie 15 está alineado con el plan general adoptado por cada jurisdicción. Se pueden encontrar más detalles sobre el Pronóstico de Crecimiento Regional de la Serie 15 en el **Apéndice F**.

Este pronóstico proyecta un crecimiento de la población más lento que los pronósticos anteriores. A pesar de ello, la escasez de viviendas existente en la región seguirá impulsando la demanda de viviendas cerca de oportunidades laborales.

La región de San Diego ya ha avanzado en la planificación e implementación de comunidades sostenibles que ofrecen más oportunidades para que las personas caminen o anden en bicicleta con desarrollos ubicados cerca del transporte público y de

Figura 2.1 Patrón de Uso de Suelo de la Estrategia de Comunidades Sostenibles: Densidad de Vivienda y Empleo en 2035



las instalaciones públicas existentes (por ejemplo, servicios de agua y alcantarillado). El Plan Regional 2025 amplía esta base de crecimiento orientado al transporte público, preservación de los recursos naturales y las tierras agrícolas, y comunidades resilientes a las consecuencias del cambio climático y otros eventos ambientales.

El patrón de uso del suelo del

Pronóstico de Crecimiento Regional/ SCS Serie 15 concentra 80% del desarrollo residencial futuro y del crecimiento del empleo en áreas con una alta concentración de opciones de transporte. Esto promueve los objetivos del Proyecto de Ley del Senado 375 al alinear el crecimiento de la vivienda con las futuras inversiones en transporte y reducir las emisiones de GEI (vea la Figura 2.1 a continuación).

CRECIMIENTO 2022–2050

Población: +112,944
un incremento del 3.4%

Empleos con sueldos y salarios:
+170,757 with 10.6% increase

Unidades de vivienda: +202,819
un incremento del 16.4%

PROYECCIONES EN 2035

Población en 2035: 3,404,362
Empleos con sueldos y salarios en 2035:
1,678,929

Unidades de vivienda 2035: 1,372,884

PROYECCIONES EN 2050

Población en 2050: 3,400,250
Empleos con sueldos y salarios en 2050:
1,782,389

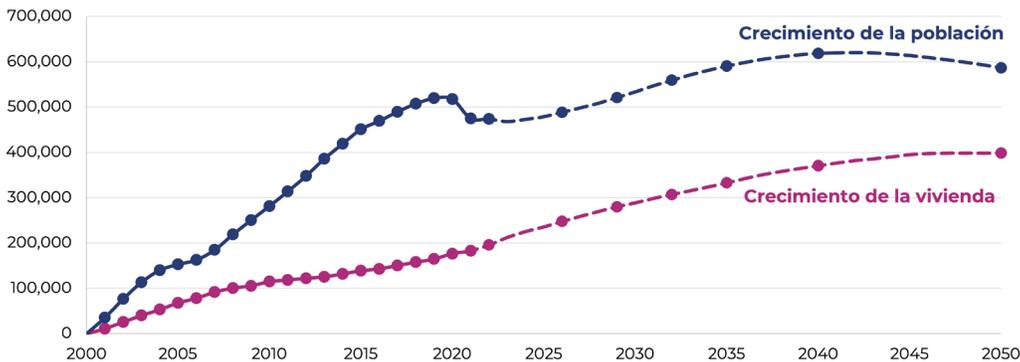
Unidades de vivienda 2050: 1,438,461



Vivienda y Uso de Suelo

La asequibilidad de la vivienda es un gran problema para la gente de toda la región, especialmente para las familias de bajos ingresos, los adultos mayores y los residentes más jóvenes. Como se muestra en la Figura 2.2, la oferta de viviendas se ha quedado atrás de la creciente población de la región de San Diego.

Figura 2.2 Crecimiento de Población y Unidades de Vivienda en la Región de San Diego 2000–2050



Fuente: Apéndice F del Plan Regional 2025

Aumentar la disponibilidad y asequibilidad de la vivienda requiere un esfuerzo combinado local, regional y estatal. Ya hemos avanzado desde la última actualización del Plan Regional. Las ciudades de toda la región han actualizado sus elementos de vivienda para alinearse con las leyes de vivienda estatales, aumentando la oferta y la asequibilidad de la vivienda al agilizar el proceso de desarrollo y la rezonificación para permitir una mayor variedad de usos. El estado de California aprobó una legislación que permite más tipos de viviendas, como dúplex, divisiones de lotes y unidades de vivienda auxiliares. Otra legislación estatal se centra en reducir el alto costo de la construcción mediante la aplicación gradual de tarifas de impacto al desarrollo para proyectos que incluyen unidades de vivienda asequibles con escrituras restringidas. Esto hace que más proyectos sean financieramente viables al permitir que los desarrolladores paguen sus honorarios cuando se completa la construcción en lugar de hacerlo por adelantado. A nivel regional, SANDAG continuó cerrando la brecha al alinear las políticas de vivienda con las iniciativas de transporte. Hemos solicitado becas de vivienda estatales y federales y hemos apoyado a las jurisdicciones locales a través del Programa de Asistencia Técnica de Vivienda financiado mediante los programas de las Becas de Planificación de Acción Temprana Regional (Regional Early Action Planning en inglés, o REAP por sus siglas) de 2021.



Cumplir con la Evaluación de las Necesidades Regionales de Vivienda de 8 Años

La ley estatal exige que SANDAG complete un plan de RHNA en consulta con el Departamento de Vivienda y Desarrollo Comunitario de California (Housing and Community Development, en inglés o HCD por sus siglas). La RHNA ayuda a determinar las necesidades de vivienda de la región en cuatro categorías de ingresos: muy bajo, bajo, moderado y superior a moderado. La determinación RHNA del HCD requiere que SANDAG y sus agencias miembros planifiquen un total de 171,685 unidades de vivienda durante el período de planificación 2021-2029.

El **Plan RHNA del 6.º ciclo** para la región de San Diego fue adoptado por la Junta Directiva de SANDAG en julio de 2020. La RHNA asigna unidades de vivienda a cada una de las ciudades de la región y al condado de San Diego teniendo en cuenta la disponibilidad de transporte y la cantidad de empleos en cada área. También se ajusta a la equidad y la vivienda justa e intenta combatir los patrones de segregación. Cada jurisdicción local actualizó su elemento de vivienda y sus códigos de zonificación para acomodar sus asignaciones de RHNA del 6.º ciclo.

El patrón de uso del suelo de la SCS se basa en los elementos de vivienda y los códigos de zonificación locales de cada una de las 19 jurisdicciones de la región. El patrón de uso del suelo de la SCS se adapta al RHNA de 6.º ciclo al incluir suficiente capacidad de vivienda zonificada identificada en los elementos de vivienda de cada jurisdicción. Con base en la capacidad de vivienda identificada y el Pronóstico de Crecimiento Regional de la Serie 15, el patrón de uso del suelo de la SCS proyecta que se construirán 202,819 unidades de vivienda adicionales para 2050, superando el requisito de planificación del 6.º ciclo de RHNA de 171,685 unidades. La información detallada se incluye en la Tabla F.2 del **Apéndice F**.

El plan de uso del suelo de la SCS da como resultado que casi el **80% del desarrollo residencial futuro y del crecimiento del empleo ocurran en áreas con una alta concentración de opciones de transporte**. Esto promueve los objetivos del Proyecto de Ley del Senado 375 al alinear el crecimiento de la vivienda con las futuras inversiones en transporte y reducir las emisiones de GEI.



Programa de Vivienda de SANDAG

SANDAG continúa apoyando a las jurisdicciones a medida que ellos crean y adoptan políticas y mejoras de procesos para acelerar el desarrollo de la vivienda. Al aprovechar el financiamiento estatal a través del programa de subvenciones de Planificación de Acción Temprana Regional (Regional Early Action Planning, REAP 1.0 y 2.0), SANDAG ha creado vías para que el personal local obtenga financiamiento, apoyo de consultores y recursos para implementar sus elementos de vivienda.

Plan de Participación Pública

Miles de residentes, líderes comunitarios, profesionales de negocios, funcionarios electos y representantes de una variedad de grupos participaron, a través de un extenso programa de participación, en el desarrollo del Plan Regional 2025 y su SCS. El Plan de Participación Pública (Public Involvement Plan en inglés, o PIP por sus siglas) del Plan Regional 2025 establece un proceso y describe actividades específicas para comunicarse con el público y obtener comentarios de éste durante todo el proceso de desarrollo del plan. El PIP se basa en el Plan de Participación Pública de SANDAG adoptado y modificado (según sea necesario) por la Junta Directiva. Se han monitoreado y registrado los esfuerzos de SANDAG para involucrar al público en el desarrollo del Plan Regional 2025 y su SCS para mantener un registro de la cantidad y los tipos de actividades de participación organizadas y realizadas por SANDAG. Con base en el registro, SANDAG cumple con los requisitos de participación pública del estado de California, incluidas las reuniones informativas exigidas por el Proyecto de ley 375, del Senado y las regulaciones federales. Los detalles de estas actividades se pueden encontrar en el **Apéndice J**.

Efectos de la contaminación del aire

El Proyecto de Ley 805 de la Asamblea de California (González y Fletcher, 2017) (Capítulo 658, Estatutos de 2017) requiere que el Plan Regional de SANDAG identifique las comunidades desfavorecidas e incluya estrategias de transporte para reducir la exposición a la contaminación dentro de estas comunidades. Recopilamos información sobre las necesidades de movilidad de varias comunidades a lo largo del desarrollo del Plan Regional 2025. El **Apéndice A**, Anexo A1 describe cómo definimos las comunidades desfavorecidas en coordinación con el Grupo de Trabajo de Equidad Social de SANDAG y incluye estrategias en el Plan Regional 2025 que reducen la exposición a la contaminación en estas áreas.

Sistema de Transporte Integrado

El Plan Regional 2025 establece una estrategia para mejorar la movilidad y el acceso durante los próximos 25 años, guiada por los objetivos del plan para un sistema de transporte que sea conveniente, equitativo, saludable y seguro. El Plan Regional 2025 se basa en el plan actualmente adoptado (Plan Regional Enmendado 2021). Los patrones de viaje, los principales empleos y las ubicaciones de los centros de actividad se han mantenido prácticamente iguales desde la adopción del plan anterior. (Encuentre detalles sobre el desarrollo de la red en el **Apéndice N.**) La participación del público y los socios ayudó a identificar proyectos y programas nuevos y continuos que satisfacen las necesidades de movilidad local. (Consulte el **Apéndice J** para obtener detalles completos sobre la difusión pública).

El sistema de transporte se clasifica en varios tipos de proyectos de transporte (transporte activo, corredores completos, transporte, minibuses y administración del sistema de transporte), junto con políticas y programas que respaldan el sistema en general.

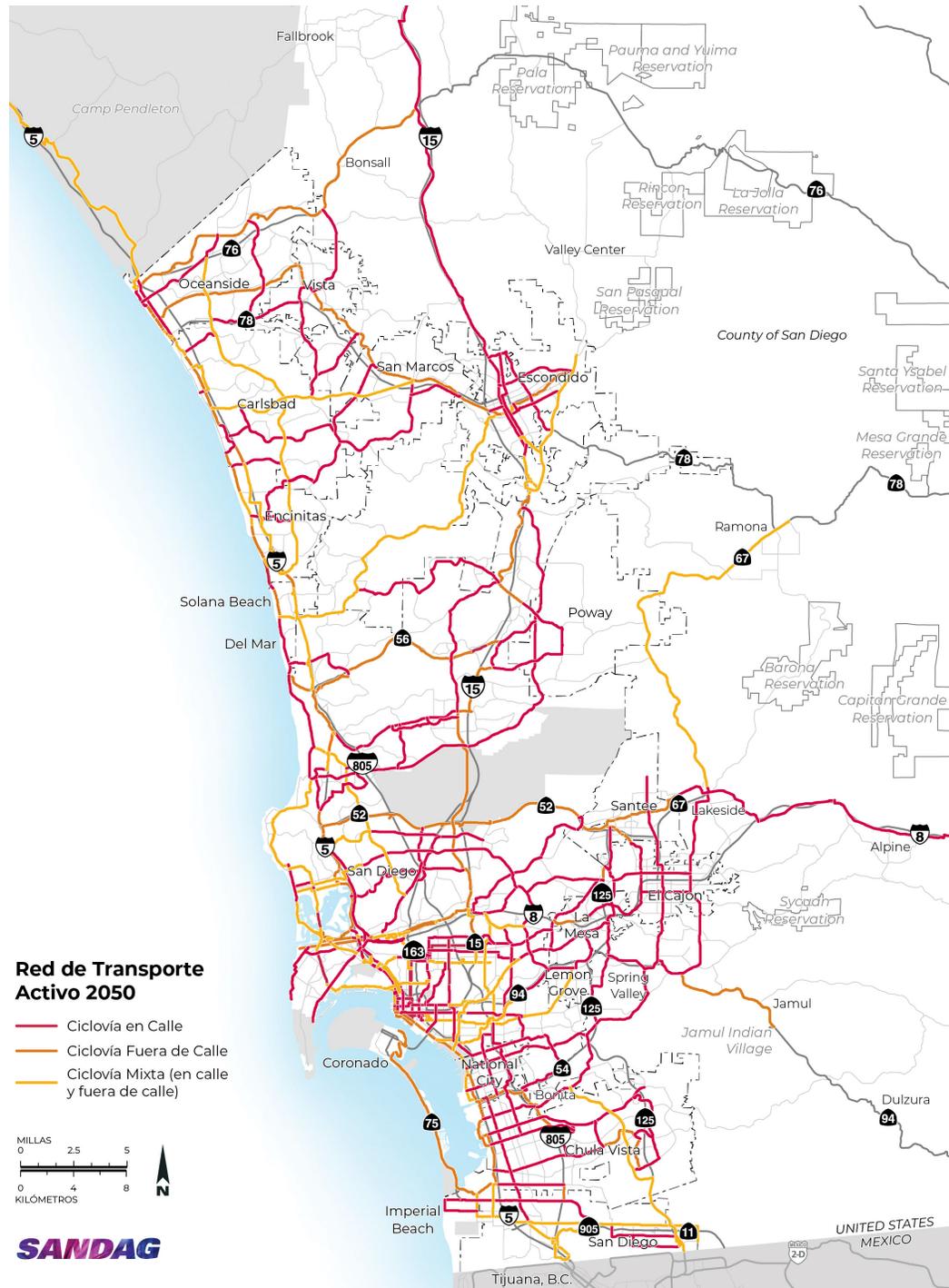


Transporte No Motorizado

El transporte no motorizado se refiere a caminar, andar en bicicleta o utilizar un dispositivo de movilidad personal. Es un componente fundamental de la SCS, que reduce las emisiones de gases de efecto invernadero, aumenta la salud pública y mejora la calidad de vida. La región de San Diego cuenta actualmente con 182 millas de ciclovías existentes y en construcción de infraestructura de transporte activo seguro, y el Plan Regional 2025 ampliará esa red a 721 millas para 2050.

SANDAG sirve como foro para actividades de planificación de vías de bicicletas y peatones en toda la región. Hemos logrado avances significativos en el transporte no motorizado desde la adopción del Plan Regional de Bicicletas en 2010 mediante la construcción de instalaciones en toda la región y la asignación de fondos para impulsar proyectos locales. La red del Plan Regional 2025 continúa este trabajo ampliando espacios seguros para que personas de todas las edades y capacidades puedan desplazarse a pie, en bicicleta y con otros dispositivos de movilidad personal. La red de transporte activo se centra en las conexiones con el transporte y los destinos del vecindario, como parques, escuelas, centros comerciales, restaurantes y supermercados. Se incluyen más detalles sobre el transporte activo en el **Apéndice K.**

Figura 2.3 Red de Transporte Activo 2050



Corredores Completos

Los corredores completos contienen múltiples modos de viaje, incluidos uno relacionado con conducir, tomar transporte público, caminar y andar en bicicletas. Incluyen carriles exprés que están respaldados por tecnología y brindan tiempos de viaje confiables para Autobuses Rápidos. El objetivo de un Corredor Completo es brindar opciones de viaje seguras, accesibles, convenientes y flexibles a lo largo de las rutas más transitadas en la región.

Carriles Exprés y Conexiones de Carriles

En la red de transporte del Plan Regional 2025, los carriles exprés se utilizan para ofrecer acceso prioritario al transporte público, vehículos compartidos, camionetas compartidas, motos y vehículos de emergencia. Los carriles exprés se crean agregando nuevos carriles de viaje dentro del derecho de paso existente cuando sea posible o convirtiendo carriles de viaje existentes para maximizar la infraestructura existente (consulte la Figura 2.4).

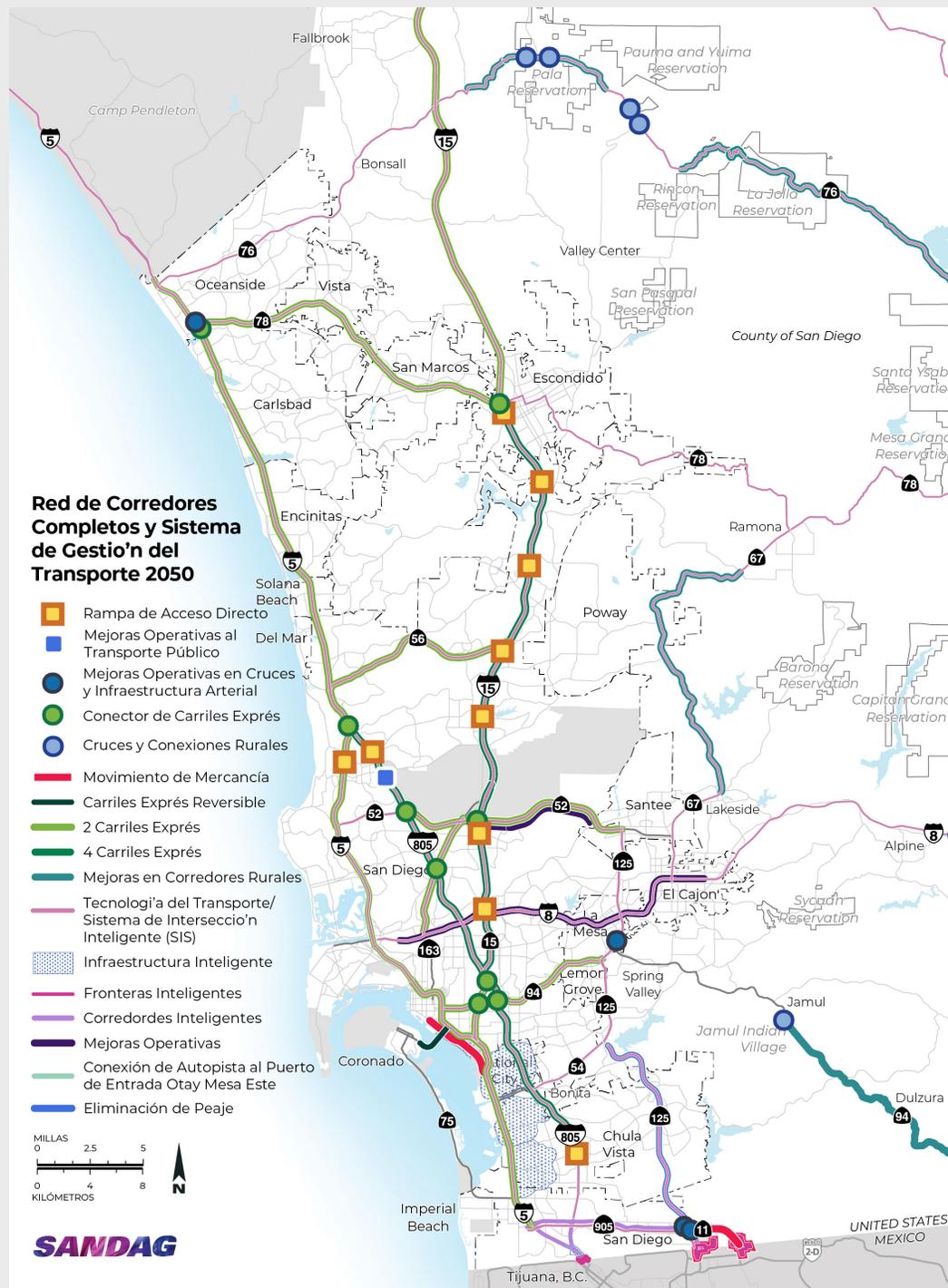
Tecnología de Transporte y Sistema de Intersecciones Inteligentes

La tecnología de transporte y los sistemas de intersecciones inteligentes permiten a los operadores de transporte cambiar la forma en que se utilizan la infraestructura y los servicios a medida que cambian las condiciones del tráfico. Esto nos permite maximizar la capacidad de las calles existentes a través de la tecnología en lugar de realizar costosos cambios en la infraestructura física (es decir, ampliar carreteras o construir nuevas). La tecnología también puede proporcionar a las personas información de viaje en tiempo real para ayudarlas a decidir cuándo, dónde y cómo viajar.

Corredores Rurales

Los corredores rurales proveen a la gente de las comunidades rurales acceso al sistema de autopistas interestatales, oportunidades de empleo, educación, y servicios médicos. Estas carreteras se mejorarán con un enfoque en la seguridad: por ejemplo en facilitarse los eventos de

Figura 2.4 Red de Corredores Completos 2050



evacuación, ampliar los hombros, enderezar las curvas de la calzada, mejoras de las intersecciones, y tecnología actualizada.



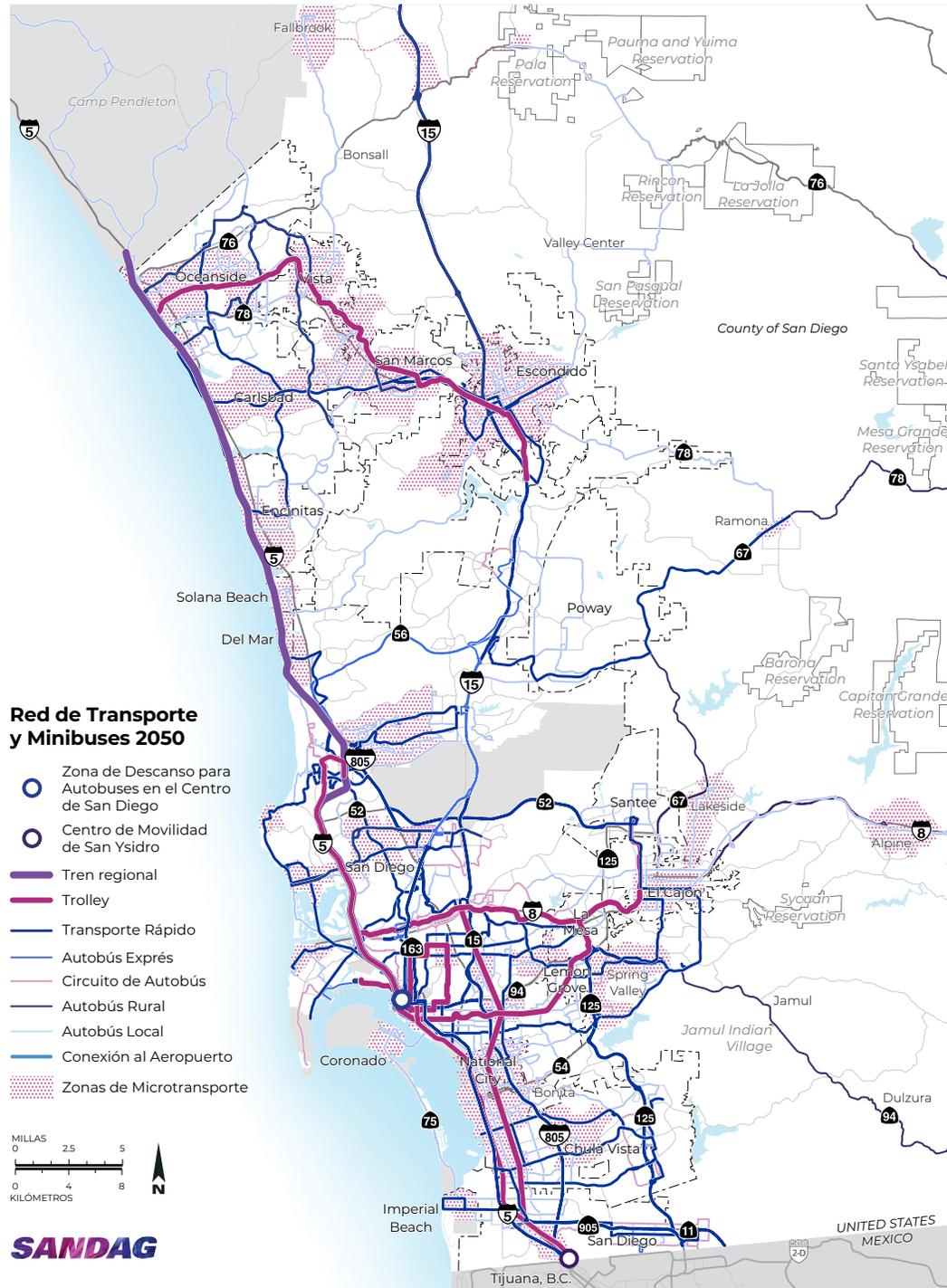
Movimiento de Mercancía

El sistema de transporte de mercancías local, interregional e internacional es esencial para el apoyo de empresas y residentes. Este complejo sistema incluye puertos, carreteras, ferrocarriles, cruces fronterizos, aeropuertos y oleoductos. Cerrar las brechas en la red fortalece y sustenta nuestra diversa economía con un impacto mínimo en el medio ambiente. Con este fin, la **Estrategia de Implementación de Transporte de Mercancía Sostenible y el Estudio de la Puerta de Entrada de Carga de SANDAG para los Condados de San Diego e Imperial** examinan las estrategias más efectivas de desarrollo de políticas, tecnología y lugares de trabajo, y revelan cómo se transportan la mercancía a través de la región. Además, en mayo de 2025, se actualizaron el **Plan Estratégico Regional de Aviación y el Plan de Accesibilidad Multimodal del Aeropuerto de San Diego** para lograr coherencia regional. SANDAG continúa colaborando con agencias como la Autoridad Aeroportuaria Regional del Condado de San Diego y el Puerto de San Diego en sus esfuerzos por mejorar el transporte de mercancía. Encuentre más detalles sobre el transporte de mercancía en el **Apéndice A, Anexo A4**.

Transporte Público

Como Agencia de Planificación de Transporte Regional, SANDAG es responsable de la planificación del transporte a largo plazo para la región de San Diego. Colaboramos atentamente con los dos operadores de transporte público de la región: Sistema de Transporte Público Metropolitano (Metropolitan Transit System, MTS) y Distrito de Transporte Público del Condado Norte (North County Transit District, NCTD). La Figura 2.5 ilustra la red de transporte público planificada de la región y los servicios incluidos.

Figura 2.5 Red de Transporte Público y Minibuses 2050



Los servicios de transporte nuevos y ampliados incluyen mejoras en los trenes regionales, trolleys, y una variedad de opciones de autobuses, incluidos los rápidos, exprés, locales, circulantes locales, y rurales.



El **tren regional** incluye un servicio ferroviario mejorado que es más rápido y más conveniente, especialmente para viajes más largos.



El **Autobuses Rápido** es una red de autobuses que utiliza tecnología e infraestructura especiales para evitar el tráfico. Está previsto que las rutas rápidas inicien sus servicios en 2035, tal como se describe en el **Apéndice A**. Las comodidades para rutas rápidas podrían incluir estructuras de sombra mejoradas, a veces carriles para autobuses y otras medidas de prioridad para el transporte público.



Muchos de los servicios de **autobús y tren** existentes tendrán **aumentos en la frecuencia de su servicio**, lo que significa que pasarán con más frecuencia que hoy.



Los servicios de transporte permiten **conexiones** con trenes interurbanos para **viajes de larga distancia** afuera de la región de San Diego.



El **transporte del Trolley y SPRINTER** incluye mejoras a los servicios existentes y nuevas rutas.

Minibuses

Los minibuses son servicios de transporte compartido a demanda que ayudan a las personas a llegar a sus destinos o conectarse al transporte público. Los viajes suelen reservarse a través de una aplicación móvil o por llamada. Este servicio es una estrategia clave para mejorar la movilidad y el acceso a desplazarse en toda la región, y SANDAG ha colaborado con agencias de toda la región para ampliar los servicios de minibus y llegar a más usuarios. El Plan Regional 2025 se centra en dos tipos de minibuses.

Microtransit shuttles son vehículos de múltiples pasajeros que pueden transportar hasta 15 pasajeros y brindan viajes dentro de un área de servicio definida.

Los vehículos eléctricos vecinales (Neighborhood Electric Vehicle, NEV) son vehículos eléctricos de baja velocidad que se pide a través de una aplicación para teléfonos inteligentes o por llamada y que ofrecen viajes cortos (hasta tres millas) en una ruta fija o a demanda.



SANDAG se ha colaborado con jurisdicciones locales para lanzar los programas minibuses del Carlsbad Connector, gO'side de la ciudad de Oceanside y el Beach Bug de la Ciudad de San Diego. Además, organizaciones locales han aprovechado del Plan Estratégico de Flotas Flexibles de SANDAG para obtener subvenciones para los programas de minibus Mid-City GO y Via El Cajón.



Administración del Sistema de Transporte

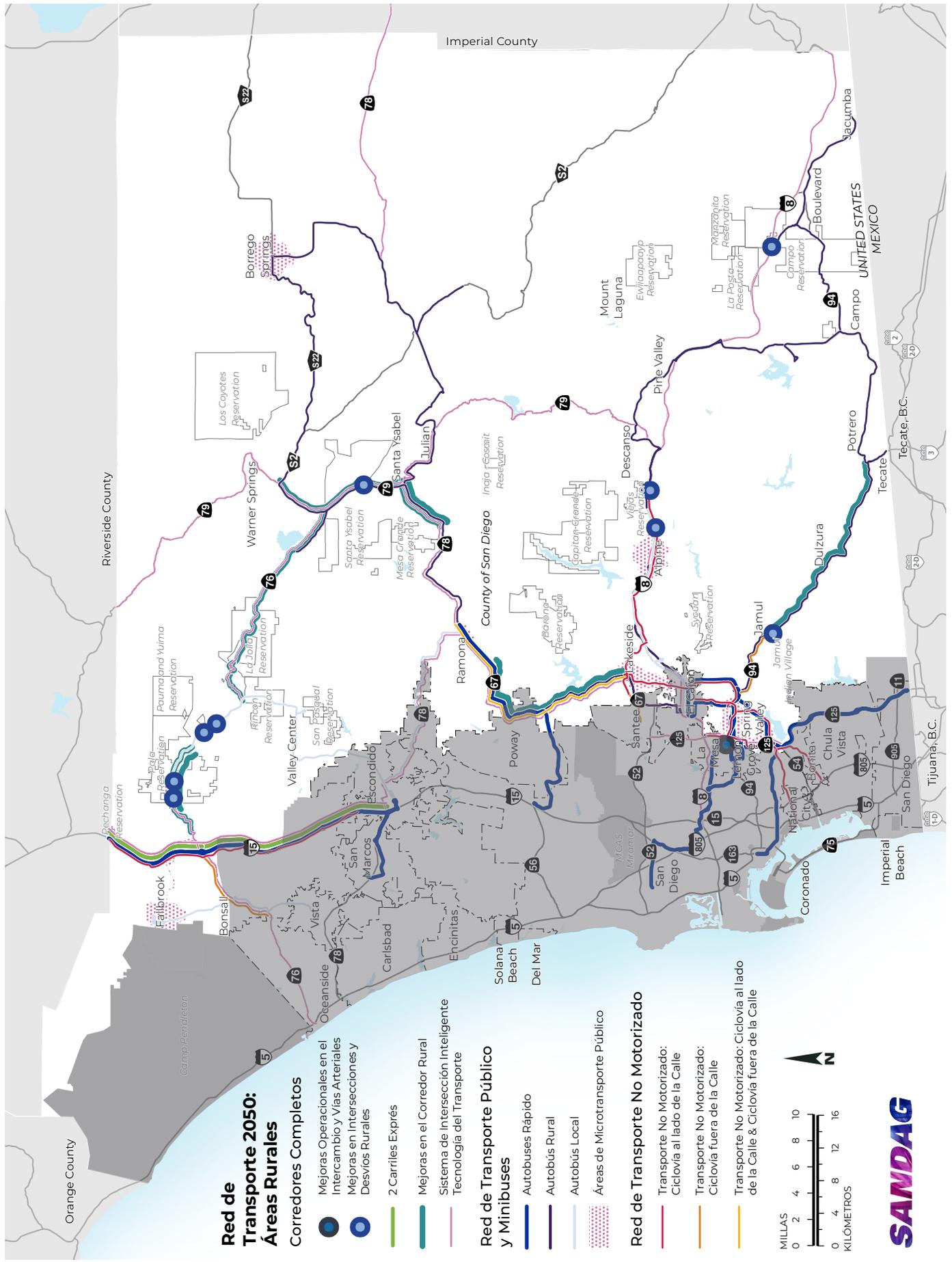
Utilizamos tecnología y herramientas avanzadas como medidores para entrar las rampas de autopista, señales de mensajes dinámicos y sincronización de señales de tráfico para proporcionar información en tiempo real sobre las condiciones del tráfico y coordinar operaciones en los centros de tráfico locales. Estos sistemas conectan el sistema de transporte y ayudan a las personas a moverse por la región con mayor facilidad y seguridad. Por ejemplo, un sistema de intersecciones inteligentes para toda la región hará que el tráfico fluya sin problemas, reducirá las emisiones de GEI y mejorará la seguridad y la eficiencia de los vehículos de emergencia y los camiones de carga, así como de las personas que caminan, andan en bicicleta y utilizan el transporte público. Un sistema integral para administrar los viajes transfronterizos hará que los viajes y el comercio sean más fáciles y seguros en todos los puertos de entrada de nuestra región binacional y reducirá los vehículos que permanecen inactivos durante largos períodos contaminando el medioambiente.

Tecnologías Emergentes

Las tecnologías innovadoras y el análisis de datos continúan transformando el transporte. SANDAG se dedica actualmente a explorar diversas tecnologías emergentes, como la movilidad aérea avanzada.

SANDAG completó su primer plan de Movilidad Aérea Avanzada (AAM), una comprensión fundamental de la tecnología y un conjunto de herramientas para ayudar a las jurisdicciones y agencias locales en sus primeras etapas de planificación. Si bien la AAM tardará muchos años en consolidarse como mercado, SANDAG trabajará con socios regionales para asegurar la preparación para la integración segura de esta tecnología en nuestros planes a largo plazo.

Figura 2.6 Red de Transporte 2050: Áreas Rurales





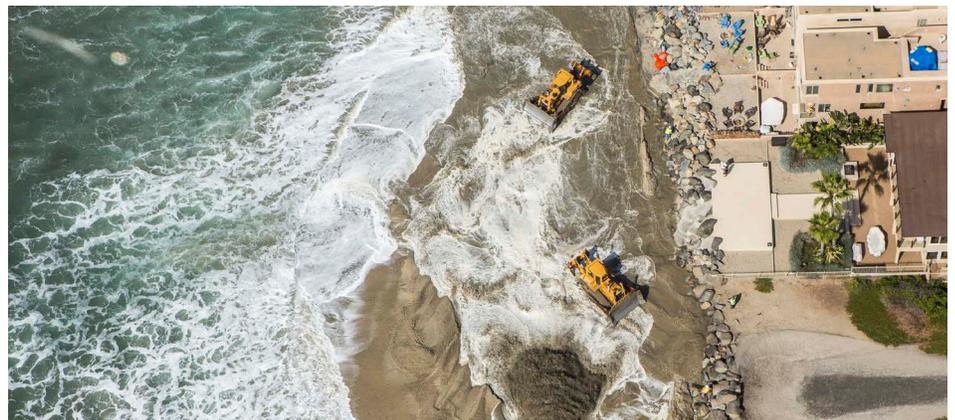
La visión del programa de Conservación del Hábitat Regional es proteger, conectar y respetar las especies y sus hábitats naturales para prevenir su extinción en el condado de San Diego..

- **Proteger** las especies nativas existentes por obtener, administrar y monitorear áreas de hábitat críticas identificadas en el Plan Regional de Conservación del Hábitat.
- **Conectar** áreas de hábitat a través de corredores y vínculos de vida silvestre y mejorar el acceso de las personas, cuando sea apropiado, a las áreas naturales.
- **Respetar** las especies nativas locales y su hábitat. Equilibrar las demandas de oportunidades de recreación con el deseo de paisajes naturales intactos. Fomentar el respeto de la comunidad por las tierras naturales mediante una mayor difusión y educación pública. Ayudar al público a conectarse y profundizar su respeto por la naturaleza, promoviendo los esfuerzos de conservación en la región.

Medioambiente

Conservación de Hábitats

La región de San Diego es una de las áreas más ricas en biodiversidad de los Estados Unidos. La diversa topografía, geología y clima moderado de la región permiten que las especies más raras, amenazadas, y en peligro de extinción de los Estados Unidos continentales vivan aquí. Desde la última actualización del Plan Regional, SANDAG ha colaborado mucho con el Grupo de Trabajo Regional para la Conservación del Hábitat y otros socios para desarrollar una visión para el futuro de la conservación del hábitat en la región de San Diego. La Visión Regional de Conservación del Hábitat aborda los desafíos de los riesgos naturales, incluida la degradación y pérdida de hábitat, las especies invasoras y otros cambios que están llevando a muchas especies al borde de la extinción a un ritmo cada vez mayor. La visión establece metas y objetivos para proteger hábitats y especies sensibles en San Diego para las generaciones futuras. El **Apéndice Q** del Plan Regional 2025 describe la historia y el estado de los esfuerzos de planificación de la conservación del hábitat en la región y establece una visión para lograr el plan en el futuro. También cubre los objetivos generales del Plan de Acción para la Vida Silvestre del Estado de California.



Preservación de la Costa

La preservación de la costa desempeña un papel crucial en la mejora de nuestro medioambiente y nuestra economía, y se la reconoce como un recurso de importancia nacional. Las playas y los acantilados marinos son parte integral de la calidad de vida de esta zona; cuando visualizamos la imagen favorable de la región, el clima y la costa suelen estar en primer plano en nuestras mentes. Cada ciudad costera de la región, incluidas las secciones de costa que son propiedad y administradas por las autoridades estatales y federales, se ha visto afectada por la erosión durante las últimas décadas. Esta erosión continua ha aumentado las preocupaciones con respecto a las tendencias previstas de aumento de pérdida de playas y daños a la propiedad en el futuro.

Durante el último cuarto de siglo, SANDAG ha establecido políticas regionales de administración de sedimentos, ha supervisado una iniciativa de monitoreo continuo de la costa y ha ejecutado varios proyectos destinados a preservar las playas y las costas locales. Estas iniciativas tienen un significado particular para nuestra zona, que cuenta con aproximadamente 70 millas de costa frecuentadas tanto por residentes como por visitantes que buscan disfrutar de las playas de San Diego. Se ha vuelto cada vez más evidente que las costas de California están experimentando una erosión gradual, exacerbada por el desarrollo que ha reducido el suministro natural de arena esencial para mantener nuestras playas.

SANDAG mantiene su compromiso de brindar orientación sobre políticas de preservar las costas, regeneración de playas, estabilización estructural y otras estrategias diseñadas para garantizar la vitalidad de nuestras playas.



plan

CAPÍTULO TRES

Acciones de Implementación

Free Language Assistance | Ayuda gratuita con el idioma | Libreng Tulong sa Wika | Hỗ trợ ngôn ngữ miễn phí
免費語言協助 | 免費語言協助 | مساعدة ترجمة مجانية | 무료 언어 지원 | کمک زبان رایگان | 無料の言語支援 | Бесплатная языковая помощь
Assistència lingüística gratuïta | मुफ्त भाषा सहायता | Assistance linguistique gratuite | ជំនួយភាសាឥតគិតថ្លៃ
ఉచిత భాషా సహాయం | ການຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານພາສາພິີ | Kaalmada Luqadda ee Bilaashka ah | Безкоштовна мовна допомога

SANDAG.org/languageassistance | 619.699.1900



Índice de contenidos

Acciones de Implementación Descripción General	30
Medidas de Rendimiento	31
Tabla 3.1 Metas y Medidas de Rendimiento del Plan Regional 2025.....	31
Acciones de Implementación	33
Acciones a Corto Plazo y Continuas	33
Tabla 3.2 Acciones a Corto Plazo.....	34
Tabla 3.3 Acciones Continuas	36

ACCIONES DE IMPLEMENTACIÓN

Descripción General

El Plan Regional 2025 es la base de cómo crecerá la región de San Diego, dónde vivirá la gente y cómo se moverá en el futuro. Para hacer realidad esta visión, la región debe adoptar medidas concretas. Este capítulo sirve como elemento de acción del Plan Regional. Se describen las medidas de rendimiento del Plan e identifica acciones de implementación específicas.

Para evaluar el rendimiento de la red de transporte según el plan, SANDAG utiliza un modelo avanzado de demanda de viajes basado en las actividades de las personas en la región. Este modelo simula comportamientos de viaje futuros, como la elección del modo y los patrones de viaje, y ayuda a prever resultados en términos de tiempo de viaje, acceso y emisiones. Los resultados se evalúan utilizando un conjunto estructurado de medidas de rendimiento que se clasifican en medidas primarias y de apoyo (los detalles se enumeran en el **Apéndice N**). Estas medidas de rendimiento reflejan la eficacia con la que el Plan avanza en sus objetivos generales: una red de transporte que sea **accesible, equitativa, saludable y segura** para todos.

La red de transporte y su rendimiento están directamente vinculados con las acciones de implementación identificadas en este capítulo. Estos son los pasos tangibles que convierten las políticas y los proyectos en resultados reales. Cada acción se basa en mandatos federales y estatales, prioridades regionales y expectativas de rendimiento, y contribuye a un sistema que reduce los tiempos de viaje, aumenta el acceso a las necesidades y oportunidades básicas, promueve la actividad física y mejora la seguridad.

La implementación del Plan se estructura en torno a dos tipos de acciones:

- Las **acciones a corto plazo** se centran en mejoras de alta prioridad y están previstas para iniciarse antes de la próxima actualización del Plan Regional.
- Las **acciones continuas** brindan apoyo sostenido para inversiones, planificación y ejecución de programas a largo plazo.

El mecanismo más inmediato para la implementación a corto plazo es el Programa de Mejora del Transporte Regional (Regional Transportation Improvement Program, RTIP), un programa de mejora de capital de cinco años requerido por el gobierno federal. Para apoyar que SANDAG haga realidad los proyectos, las acciones de implementación del Plan Regional se incorporan al presupuesto anual de SANDAG a medida que hay fondos disponibles, mediante la alineación de los recursos y la capacidad del personal con los proyectos y programas.





MEDIDAS DE Rendimiento

Como se analiza en el **Capítulo 2**, el Plan Regional 2025 incluye proyectos, políticas y programas de redes de transporte diseñados para satisfacer los cambiantes requisitos estatales y federales. Para evaluar cómo estas estrategias impactan en la región, SANDAG utiliza un modelo avanzado de demanda de viajes conocido como el modelo basado en actividades. Este modelo simula viajes individuales en toda la región y captura comportamientos de viaje claves, como la elección del modo de transporte, el tiempo de viaje y la frecuencia de los viajes.

La implementación del Plan Regional 2025 está guiada por el desempeño del sistema de transporte en el cumplimiento de los objetivos de la región para lograr un futuro accesible, equitativo, saludable y seguro para todos. Las medidas de rendimiento ayudan a seguir nuestro progreso hacia estos objetivos e informan los ajustes necesarios.

La siguiente tabla ilustra cómo las medidas de rendimiento están conectadas y alineadas con los objetivos del Plan Regional.

Tabla 3.1 Metas y Medidas de Rendimiento del Plan Regional 2025

Área objetivo	Medida de rendimiento
Movimiento accesible y confiable de personas y bienes	<ul style="list-style-type: none"> • Acceso a necesidades básicas • Acceso a oportunidades • Medidas de millas recorridas por vehículo (Vehicle Miles Traveled, VMT)
Acceso equitativo a las necesidades y oportunidades esenciales	<ul style="list-style-type: none"> • Acceso a necesidades básicas • Acceso a oportunidades
Comunidades y medioambiente saludables para todos	<ul style="list-style-type: none"> • Acceso a necesidades básicas • Medidas de emisiones de gases de efecto invernadero • Medidas VMT
Red de transporte segura para todos los usuarios	El modelo basado en actividades no predice el rendimiento de seguridad. La seguridad se controla mediante el panel de seguridad vial que informa la implementación del Plan de Acción Visión Cero Regional .

Hay cuatro áreas en las que se categorizan nuestras principales medidas de rendimiento: Acceso a las necesidades básicas, acceso a oportunidades, emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) conforme a la SB 375 y millas recorridas por vehículo (VMT).

A continuación, se incluye un resumen de estas medidas de rendimiento clave, con detalles adicionales disponibles en el **Apéndice N**.

- **Acceso a necesidades básicas:** Nuestro modelo analiza cuántas personas pueden llegar a lugares como tiendas, parques e instalaciones médicas en un viaje corto (15 minutos a tiendas o parques y 30 minutos a centros de atención médica) utilizando diferentes medios de transporte para desplazarse. Las inversiones en el Plan Regional 2025 muestran que más personas en nuestras comunidades ahora tienen mejor acceso a las necesidades esenciales cotidianas.
- **Acceso a oportunidades:** Nuestro sistema de transporte también proporciona acceso a centros de empleo y educación superior, lo que ayuda a las personas a avanzar económicamente. Nuestro modelo analiza cuántos adultos pueden llegar a estos lugares en transporte público en 30 o 45 minutos. El Plan Regional 2025 muestra que más personas en toda la región podrán llegar al trabajo o a la escuela en transporte público.
- **Emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) que considera el proyecto de ley SB 375:** Una de las formas en que nuestro sistema de transporte contribuye a un medio ambiente más saludable es mediante la reducción de las emisiones de los vehículos. Medimos cuánto disminuirán estas emisiones en comparación con los niveles de 2005. A diferencia de las otras áreas de rendimiento, el estado establece un objetivo obligatorio bajo el SB 375 para reducir nuestras emisiones de GEI per cápita en un 19% para 2035 con respecto a los niveles de 2005. El Plan Regional 2025 logra una reducción de los GEI per cápita del 19.35% para el año 2035.
- **Millas recorridas por vehículo (VMT):** Reducir la cantidad de millas recorridas en la región es una estrategia clave para avanzar hacia un sistema de transporte más sostenible y eficiente. Las VMT se calculan tanto a nivel regional como per cápita para evaluar qué tan bien la red de transporte respalda viajes más cortos y viajes de una sola persona. El Plan Regional 2025 reduce las VMT al invertir en transporte público de alta calidad, infraestructura de transporte activo y un patrón de uso de suelo que respalde dichas inversiones. Estas inversiones ayudan a más personas a satisfacer sus necesidades diarias más cerca de casa y ofrecen alternativas viables a conducir solo. Una menor cantidad de VMT apoya los objetivos regionales de mejorar la calidad del aire y de vida, y reducir la congestión en toda la región de San Diego.



ACCIONES DE Implementación

Como se menciona en el **Capítulo 1**, el Plan Regional 2025 identifica acciones de implementación: pasos específicos que darán vida a proyectos, políticas y programas.

Este capítulo identifica cómo se llevarán a cabo las inversiones y los programas de la región a través de un conjunto de acciones específicas a corto plazo, basadas en mandatos estatales y federales, prioridades locales y acciones cuantificables a corto plazo. Las medidas de rendimiento del Plan Regional 2025 se clasifican en medidas primarias y de apoyo. Las medidas de rendimiento primario y de rendimiento de apoyo se enumeran en detalle en el **Apéndice N**.

Acciones a Corto Plazo y Continuas

El Plan Regional 2025 se implementará con una combinación de acciones a corto plazo y acciones continuas. Como se analiza en el **Capítulo 2** y en el **Apéndice A**, los proyectos y programas de transporte se implementarán en etapas (2035 y 2050) a lo largo de la vida del plan. Las acciones que identificamos a continuación son de corto plazo (destinadas a iniciarse antes de la adopción del próximo Plan Regional) o continuas (apoyan la implementación a largo plazo de proyectos y programas). Tanto las acciones a corto plazo como las continuas son necesarias para implementar el Plan Regional. El plan ayuda a SANDAG a establecer prioridades presupuestarias, y sus acciones se incorporan al presupuesto anual de la agencia a medida que hay fondos disponibles.

La acción más importante a corto plazo relacionada con el transporte es la implementación del Programa de Mejora del Transporte Regional (RTIP) que incluye los proyectos de transporte y mejoras programados para construirse en esta región durante los próximos cinco años. Entre los ejemplos se incluyen los siguientes:

- Agregar **11 millas de carriles exprés** a la Autopista 805.
- Agregar **28 millas de ciclovías** a la red general.
- Continuar **duplicando la vía del tren** Los Ángeles-San Diego-San Luis Obispo (LOSSAN), la línea ferroviaria costera de nuestra región.
- **Carriles** de incorporación en la Carretera 125 en dirección norte, la Carretera 125 en dirección sur y la Carretera 94 en dirección este.

La lista completa de proyectos está incluida en el **Capítulo 3** del 2025 RTIP, adoptado por la mesa directiva de SANDAG en septiembre de 2024. Los proyectos RTIP, que incluyen fuentes de financiamiento identificadas y cronogramas de implementación detallados, son los próximos pasos concretos del plan de mejora del capital de transporte de la región. También proporcionan una base para los proyectos de transporte adicionales a más largo plazo incluidos en este Plan Regional. Las siguientes tablas enumeran cada acción a corto plazo y continua, y sus objetivos asociados para este Plan Regional.



Tabla 3.2 Acciones a Corto Plazo

Acciones a Corto Plazo		Objetivos Alcanzados
A.	Desarrollar los tres Planes Integrales de Corredores Multimodales (Comprehensive Multimodal Corridor Plans, o CMCP por sus siglas) restantes en asociación con Caltrans, agencias asociadas y gobiernos locales.	Accesible
B.	Continuar el apoyo de la implementación y monitoreo de los planes de resiliencia local.	Accesible
C.	Desarrollar una estrategia de implementación por fases para el sistema regional de carriles exprés en asociación con Caltrans.	Accesible
D.	Completar el plan de resiliencia fronteriza California-Baja California para fortalecer la coordinación regional en materia de la resiliencia climática y temas ambientales en la región fronteriza.	Equitativa Saludable
E.	Terminar la Evaluación de la Conservación de los Hábitats Regionales, estableciendo las necesidades y costos de completar los planes de conservación de hábitat, y fuentes posibles de financiación.	Healthy
F.	Actualizar las políticas y estrategias de resiliencia costera de SAN-DAG e iniciar un proyecto de reposición de arena de playa para proteger la infraestructura costera crítica.	Saludable
G.	Implementar de forma avanzada los proyectos Harbor Drive 2.0 y Vesta Bridge.	Accesible
H.	Implementar el proyecto del Puerto de Entrada Este de Otay Mesa y un sistema regional de gestión fronteriza para mejorar los viajes transfronterizos.	Accesible Saludable Segura
I.	Desarrollar alianzas y evaluar oportunidades para fortalecer la resistencia del transporte de carga en la región.	Accesible Segura
J.	Apoyar a las ciudades y al condado con la designación de rutas de camiones según el Proyecto de Ley 98 de la Asamblea de California y actualizar las designaciones de Corredores de Carga Urbanos y Rurales Críticos de la Administración Federal de Carreteras (Federal Highway Administration, FHWA) de la región.	Accesible
K.	Analizar y poner a prueba asociaciones público-privadas y métodos de entrega alternativos que puedan reducir los costos y el tiempo de entrega de proyectos críticos.	Accesible
L.	Completar los Estudios de Reconectar Comunidades para identificar proyectos que podrían mejorar la seguridad, el acceso, y la movilidad para las comunidades más impactadas.	Accesible Equitativa Saludable Segura
M.	Avanzar en la implementación del Plan de Acción Visión Cero (Vision Zero Action Plan, VZAP) regional.	Segura
N.	Completar proyectos regionales de bicicletas en construcción activa.	Accesible Saludable Segura
O.	Continuar evaluando la viabilidad de un banco de mitigación de millas recorridas por vehículo (VMT) que pueda proporcionar financiamiento para el transporte público y los minibuses.	Accesible Equitativa Saludable

Acciones a Corto Plazo		Objetivos Alcanzados
P.	Administrar el programa de subvenciones de minibuses para poner a prueba nuevos servicios de minibus en la región.	Accesible Saludable
Q.	Identificar financiamiento sostenible para continuar con el Pase de Oportunidades para Jóvenes (Youth Opportunity Pass, YOP)	Accesible Equitativa Saludable
R.	Completar una actualización integral del Plan Coordinado y buscar oportunidades de financiamiento para ampliar los servicios de transporte especializado para adultos mayores y personas con discapacidades.	Accesible Equitativa Saludable Segura
S.	Implementar mejoras a corto plazo para conectar mejor el aero-puerto con transporte público.	Accesible Saludable
T.	Continuar con el diseño, la ingeniería y la autorización ambiental para seis rutas de autobús rápidas.	Accesible
U.	Desarrollar una estrategia para implementar proyectos de separación de vías que mejoren la seguridad y las operaciones ferroviarias.	Accesible Segura
V.	Completar el estudio Línea Azul del Trolley para evaluar la capacidad de operar un servicio exprés y de 24 horas a lo largo del corredor.	Accesible
W.	Continuar las mejoras del Corredor LOSSAN para abordar la resiliencia costal, reemplazar la infraestructura vieja, y duplicar las vías para mejorar el rendimiento del servicio y aumentar los niveles de servicio.	Accesible
X.	Desarrollar estudios de viabilidad para analizar la posibilidad de Desarrollo Cerca de Transporte en los terrenos.	Accesible
Y.	Continuar la implementación de los proyectos del Corredor del Tren LOSSAN para mejorar la seguridad, la resiliencia, y la fiabilidad del Corredor.	Accesible Segura
Z.	Desarrollar estudios de factibilidad que analicen el potencial del desarrollo orientado al transporte público (Transit-Oriented Development, TOD) en las áreas de servicio del Sistema de Transporte Público Metropolitano (Metropolitan Transit System, MTS) y del Distrito de Transporte Público del Condado Norte (North County Transit District, NCTD).	Accesible Equitativa Saludable
AA.	Completar el diseño y estudio ambiental para dos proyectos tribales prioritarios: I-8 en West Willows Road y realineación a SR-76.	Accesible Equitativa Segura
BB.	Asociarse con las tribus para buscar financiamiento con el fin de implementar proyectos prioritarios en la Estrategia de Transporte Tribal Intrarregional.	Accesible Equitativa Segura

Tabla 3.3 Acciones Continuas

Acciones continuas		Objetivos alcanzados
A.	Colaborar con agencias locales, regionales y estatales para promo-ver programas de transporte limpio.	Saludable
B.	Seguir apoyando la implementación y el seguimiento del Plan de Acción Climática (Climate Action Plan, PAC).	Saludable
C.	Asociarse con agencias de recursos federales y estatales, adminis-tradores de tierras, jurisdicciones locales y la comunidad científica ambiental para implementar la Visión de Hábitat Regional como se describe en el Apéndice Q del Plan Regional 2025.	Saludable
D.	Fomentar las alianzas regionales y buscar financiación para implementar proyectos de transporte de mercancías, incluidos los identificados en la Estrategia de Implementación de Transporte de Mercancías Sostenible.	Accesible Equitativa
E.	Avanzar en el monitoreo del estado del pavimento y de los puen-tes siguiendo las prácticas recomendadas del programa de Repa-ración Primero.	Accesible Equitativa Saludable Segura
F.	Continuar el Programa de Aceleración de Vivienda (Housing Acce-leration Program, HAP) de SANDAG para apoyar a las jurisdiccio-nes locales a acelerar la producción de viviendas.	Accesible Equitativa Saludable
G.	Continuar aumentando la participación en el Programa de Servi-cios de Transporte Sostenible de SANDAG brindando servicios re-gionales de viajes compartidos, alcance a empleadores, educación sobre bicicletas y estacionamiento seguro de bicicletas en las es-taciones de transporte público.	Accesible Equitativa Saludable Segura
H.	Continuar buscando financiamiento sostenible para las operacio-nes de transporte público y minibuses en asociación con MTS y NCTD.	Accesible Saludable
I.	Continuar incentivando proyectos locales de Calles Completas y Crecimiento Inteligente a través de los programas de subvencio-nes de SANDAG.	Accesible Equitativa Saludable Segura
J.	Continuar apoyando a las jurisdicciones locales con el avance de proyectos regionales de bicicletas.	Accesible Equitativa Saludable Segura
K.	Continuar coordinando con Caltrans para avanzar con los proyec-tos de carriles exprés.	Accesible

Acciones continuas		Objetivos alcanzados
L.	Continuar colaborando con organizaciones comunitarias de toda la región para apoyar la implementación del Plan Regional 2025	Equitativa
M.	Continuar coordinando los esfuerzos de planificación interregional con las agencias de los condados de Imperial, Riverside y Orange, y colaborar con las agencias asociadas en México para mejorar la infraestructura fronteriza.	Accesible Equitativa
N.	Continuar coordinando con las naciones tribales de la región sobre temas compartidos, incluidos el transporte, la vivienda, la energía, la planificación de la conservación y el intercambio de datos.	Accesible Equitativa Saludable Segura
O.	Continuar implementando la planificación basada en el desempeño para las medidas federales de rendimiento relacionadas con la seguridad, el estado de la infraestructura, el rendimiento del sistema, el transporte de mercancía, la mitigación del tráfico y la calidad del aire.	Accesible Equitativa Saludable Segura
P.	Utilizar el proceso de revisión intergubernamental para evaluar la coherencia de los proyectos de desarrollo con la Estrategia de Comunidades Sostenibles (Sustainable Communities Strategy, SCS).	Accesible Equitativa Saludable Segura

plan

CAPÍTULO CUATRO
Plan Financiero

Free Language Assistance | Ayuda gratuita con el idioma | Libreng Tulong sa Wika | Hỗ trợ ngôn ngữ miễn phí
免費語言協助 | 免費語言協助 | مساعدة ترجمة مجانية | 무료 언어 지원 | کمک زبان رایگان | 無料の言語支援 | Бесплатная языковая помощь
Assistència lingüística gratuïta | मुफ्त भाषा सहायता | Assistance linguistique gratuite | ជំនួយភាសាឥតគិតថ្លៃ
ఉచిత భాషా సహాయం | ການຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານພາສາພິທີ | Kaalmada Luqadda ee Bilaashka ah | Безкоштовна мовна допомога



SANDAG.org/languageassistance | 619.699.1900

Índice de contenidos

Plan Financiero Descripción General	40
Fuentes de Financiamiento.....	40
Resumen de Fuentes de Financiamiento	41
Federal.....	41
Estatal	41
Local.....	41
Suposiciones	42
Nuevas Fuentes de Ingresos.....	42
Inversiones en Transporte.....	42
Tabla 4.1 Inversiones en Transporte por Categoría del Plan Regional 2025.....	42
Tabla 4.2 2025 Regional Plan Planned Expenditures	43
Escalamiento de Costos.....	43
Cambios de Financiamiento No Planificados.....	43

Descripción General

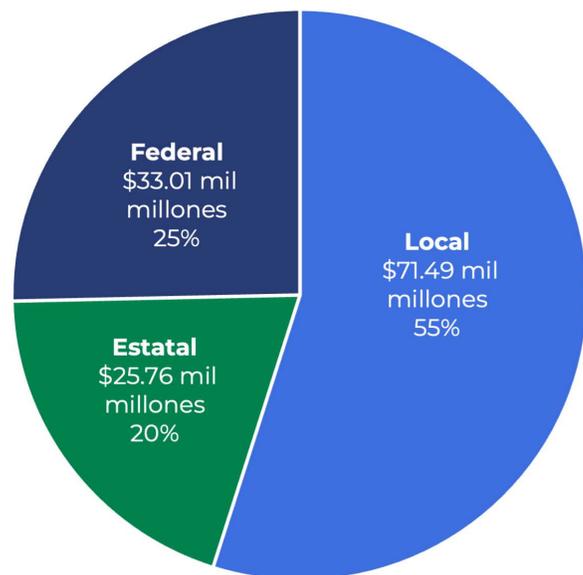
El plan financiero identifica posibles fuentes de financiamiento que puedan respaldar las inversiones en transporte de la región, incluidos nuevos proyectos y programas y el mantenimiento de nuestro sistema de transporte existente. La ley federal requiere que SANDAG desarrolle un plan regional basado en suposiciones razonables de los ingresos que estarán disponibles durante la vida del plan. Durante los próximos 25 años, el Plan Regional prevé que habrá fondos federales, estatales y locales por un total de aproximadamente 130 mil millones de dólares disponibles para financiar proyectos, programas y servicios. No todo el dinero estará disponible de inmediato, y la mayoría del financiamiento está vinculado a ciertos tipos de proyectos (como infraestructura de transporte público u operaciones y mantenimiento de carreteras). SANDAG no tiene la autoridad para mover esos fondos a diferentes tipos de proyectos. El plan debe ser coherente con los requisitos establecidos por el Congreso o la legislatura estatal.



FUENTES DE Financiamiento

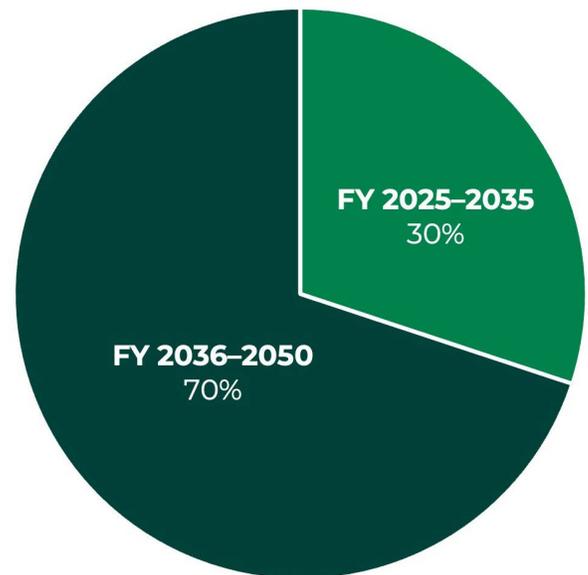
El Plan Regional 2025 se financiará mediante una combinación de ingresos federales, estatales y locales. Los fondos federales representan el 25% (Figura 4.1); los fondos estatales, el 20%; y los fondos locales, el 55% de los ingresos totales del proyecto. Las fuentes de ingresos descritas en el **Apéndice I** reflejan las mejores estimaciones de lo que razonablemente puede recaudarse de diversas fuentes. Algunas de las fuentes requieren la aprobación de leyes estatales y federales antes de entrar en vigor. Otras requieren la aprobación de los votantes. Como los fondos no estarán disponibles de una sola vez, los proyectos se construirán a medida que haya dinero disponible, como se muestra en la Figura 4.2. Para más detalles, en el **Apéndice I**, se presentan un resumen y los suposiciones para cada fuente de categoría de ingresos.

Figura 4.1 Fuentes de Financiamiento del Plan Regional 2025 (en miles de millones de dólares en 2024)



Fuente: Apéndice I del Plan Regional 2025

Figura 4.2 Ingresos Distribuidos por Fases del Plan Regional 2025



Fuente: Apéndice I del Plan Regional 2025

Resumen de Fuentes de Financiamiento

A continuación, se presenta un resumen de cada fuente de ingresos de financiamiento federal, estatal y local, y los supuestos que este plan hace para cada fuente. Todos los ingresos se han escalado hasta el año en que se gastan esos dólares y se basan en el factor de escalamiento apropiado para esa fuente de ingresos específica. En el **Apéndice I**, se incluyen detalles adicionales de cada fuente de financiamiento.

Federal

Las fuentes federales de ingresos que apoyan los esfuerzos de planificación regional incluyen una variedad de programas de financiamiento administrados por la Administración Federal de Transporte (Federal Transit Administration, FTA), como subvenciones discrecionales para proyectos de capital de transporte público y mejoras de servicio. Además, las asignaciones de la Administración Federal de Carreteras (Federal Highway Administration, FHWA) proporcionan financiamiento crítico para la infraestructura de transporte de superficie a través de programas como la Subvención en Bloque para el Transporte de Superficie (Surface Transportation Block Grant, STBG) y Mitigación del Tráfico y Calidad del Aire (Congestion Mitigation and Air Quality, CMAQ). Otros fondos federales también pueden provenir de programas de subvenciones competitivas como Infraestructura para la Reconstrucción de Estados Unidos (Infrastructure for Rebuilding America, INFRA) Mejores Inversiones para Ayudar el Desarrollo (BUILD por sus siglas en inglés).

Estatad

Las fuentes de financiamiento estatales son esenciales para impulsar las iniciativas de planificación regional y transporte de SANDAG. Estas incluyen los ingresos de la Cuenta de Mantenimiento y Rehabilitación de Carreteras (Road Maintenance and Rehabilitation Account, RMRA) establecida por el Proyecto de Ley del Senado 1 (Senate Bill [SB] 1), que proporciona fondos específicos para el mantenimiento y la mejora de la infraestructura del transporte local y regional. El Programa de Operación y Protección de Carreteras Estatales (State Highway Operation and Protection Program, SHOPP) también aporta importantes recursos para preservar y mejorar la seguridad y el rendimiento del sistema de carreteras estatales. Además de estos, SANDAG aprovecha el financiamiento de programas como el Programa de Transporte Activo (Active Transportation Program, ATP), el Programa de Capital de Transporte Público y Ferrocarril Interurbano (Transit and Intercity Rail Capital Program, TIRCP) y el Programa de Soluciones para Corredores con una Alta Cantidad de Tráfico (Solutions for Congested Corridors Program, SCCP), que apoyan proyectos destinados a aumentar la movilidad, reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y mejorar la conectividad de la red de transporte en toda la región.

Local

Las fuentes de financiamiento locales son un componente fundamental de la estrategia financiera de SANDAG para la planificación regional y las mejoras del transporte. Históricamente, SANDAG ha tenido éxito en aprovechar el financiamiento local para atraer fondos estatales y federales con el fin de ayudar a financiar proyectos. Hasta el año fiscal 2025, SANDAG ha podido conseguir financiamiento con una proporción de 3.1 a 1, lo que significa que cada dólar de TransNet genera más de 3 dólares de financiamiento estatal/federal. Una fuente principal es TransNet, el impuesto a las ventas de medio centavo aprobado por los votantes de la región dedicado a proyectos de transporte, que respalda una amplia gama de inversiones de capital, tránsito y transporte activo. Los fondos locales generales, incluidas las contribuciones de las agencias miembro y otras fuentes locales, brindan flexibilidad para respaldar las actividades de planificación, el desarrollo de proyectos y los requisitos de contrapartida para las subvenciones estatales y federales.





Suposiciones

Nuevas Fuentes de Ingresos

Es más difícil predecir cuánto dinero obtendremos de nuevas fuentes de financiamiento que de las existentes. El Plan Regional tiene en cuenta supuestos para nuevas fuentes de financiamiento a nivel local, estatal y federal. Estas nuevas fuentes podrían incluir nuevos impuestos, tarifas o acuerdos de publicidad y derechos de nombre. El momento y el monto reales de estos fondos pueden variar. Sin embargo, dada la forma en que históricamente se han aprobado las fuentes de financiamiento, es razonable suponer que se seguirán estableciendo fuentes nuevas. Suponemos que ninguna de las nuevas fuentes comenzará a operar antes de 2028 y que serían necesarias para completar todos los proyectos del Plan Regional. La mayor parte de este nuevo financiamiento será de base local, y el resto procederá del estado. No anticipamos ningún nuevo financiamiento federal para el plan. El **Apéndice I** contiene detalles sobre los distintos tipos de nuevos ingresos razonablemente anticipados que podemos esperar recibir, junto con sus respectivas evaluaciones de riesgos.

Inversiones en Transporte

El Plan Regional 2025 asigna inversiones en varias categorías esenciales que, en conjunto, proporcionan una descripción general de los compromisos financieros delineados en el plan. Estas categorías incluyen inversiones de capital, gastos operativos, inversiones en calles y caminos locales, financiamiento de programas y servicio de la deuda, como se ilustra en la Tabla 4.1.

Tabla 4.1 Inversiones en Transporte por Categoría del Plan Regional 2025

Nota: Los totales pueden no coincidir debido al redondeo

Categoría de gasto	Costo (millones de dólares en 2024)	Costo (% del total)
Capital	\$71,201	57%
Operaciones	\$33,262	27%
Calles y caminos locales	\$14,492	12%
Políticas y programas	\$3,611	3%
Servicio de la deuda	\$2,634	2%
TOTAL	\$125,200	100%

Fuente: Apéndice H del Plan Regional 2025



Más de la mitad de nuestros gastos planificados están relacionados con proyectos de capital, mientras que otra cuarta parte se asigna a la operación y mantenimiento de la red de transporte. Los gastos de capital consisten principalmente en corredores completos (incluidos los proyectos del Corredor Principal TransNet), transporte público y proyectos de transporte activo. Los costos de operación y mantenimiento respaldan las carreteras, el transporte público y los minibuses y otro microtransporte. Además, se asignarán 14,5 mil millones de dólares para proyectos de calles y carreteras locales. Los programas y las políticas tienen un presupuesto de 3,600 millones de dólares, y los costos del servicio de la deuda ascienden a 3,6 mil millones de dólares. Los gastos se muestran en la Tabla 4.2 con más detalles sobre los tipos de proyectos en el Apéndice A.

Tabla 4.2 2025 Regional Plan Planned Expenditures

Nota: Los totales pueden no coincidir debido al redondeo

Gasto Categoría	Años fiscales 2025-2035	Años fiscales 2036-2050	Costo (millones de dólares en 2024)
Corredores completos	\$11,527	\$13,736	\$25,263
Transporte no motorizado	\$1,241	\$4,255	\$5,496
Transporte público	\$19,533	\$53,133	\$72,666
Minibuses	\$206	\$595	\$801
Administración del sistema de trans-porte	\$109	\$128	\$237
Políticas y programas de apoyo	\$1,285	\$2,326	\$3,611
Proyectos locales	\$6,497	\$7,995	\$14,492
Servicio de la deuda	\$1,415	\$1,219	\$2,634
TOTAL	\$41,813	\$83,387	\$125,200

Fuente: Apéndice H del Plan Regional 2025



Escalamiento de Costos

Durante los próximos 25 años, planeamos implementar muchos proyectos, programas y políticas. Asignamos los gastos del proyecto a lo largo de varios años para alinearlos con los cronogramas de desarrollo estándar, mientras que los costos del programa y la política se distribuyen para corresponder con los niveles de inversión esperados a lo largo del tiempo. Hemos proporcionado todos los costos tanto en valores actuales en dólares (2024) como en dólares del año de gasto (Year-of-Expenditure, YOE). Las estimaciones de costos en dólares YOE incorporan tasas de aumento para reflejar el costo anticipado de construir, operar y mantener todos los elementos del plan a lo largo del tiempo. Cuando se comparan los costos e ingresos estimados en dólares YOE, podemos determinar de manera efectiva una estrategia adecuada para escalar nuestras inversiones, lo cual es esencial para cumplir con los requisitos estatales y federales para un plan con restricciones financieras. En el Apéndice H se puede encontrar información adicional.



Cambios de Financiamiento No Planificados

La planificación de inversiones financiadas con ingresos previstos puede ser un desafío. Para más contexto en este tema, la Tabla I.4 en la Apéndice I, "Fuentes de Financiación: Suposiciones de Disponibilidad y Evaluación de Riesgo," subraya los riesgos potenciales y estrategias de mitigación para cada fuente de ingresos y como se pueden abordar en el futuro. Estos incluyen cambios políticos, crisis económicas y la aprobación de nuevas fuentes de financiamiento. El Plan Regional se actualiza cada cuatro años para tener en cuenta estos cambios y realizar los ajustes necesarios en el momento, y la disponibilidad de ingresos para los proyectos.

SANDAG



SANDAG.org



SANDAGregion



SANDAG



SANDAGregion



SANDAGregion



SANDAG