

Resumen Ejecutivo



Esta página se dejó en blanco intencionalmente.

Introducción

Las soluciones para las necesidades de transporte regionales requieren una labor de planificación abarcadora que coordina los patrones de uso del terreno y las inversiones de transporte con el objetivo de desarrollar un sistema de transporte integrado y multimodal. El Plan de Transporte Metropolitano (Metropolitan Transportation Plan) (MTP) y su Estrategia de Comunidades Sostenibles (Sustainable Communities Strategy) (SCS) se basan en un conjunto de políticas, estrategias e inversiones integradas para mantener y mejorar el sistema de transporte con el fin de satisfacer las necesidades diversas de la región hasta el año 2040.

Nuestra visión

Un futuro sostenible

La palabra “sostenible” se usa en muchos contextos. En el caso de este plan, se refiere a los mandatos resultantes del proyecto de ley del senado (SB) 375, la Ley de Comunidades Sostenibles y Protección Climática de California (California’s Sustainable Communities and Climate Protection Act), para desarrollar una Estrategia de Comunidades Sostenibles. Una parte esencial de la ley SB 375 es el requisito de coordinar las inversiones de transporte con los patrones de uso del terreno para que la región tome decisiones informadas sobre dónde invertir sus recursos limitados para simultáneamente reducir la emisión de gases de efecto invernadero proporcionando acceso más directo a los puntos de destino y ofreciendo opciones de transporte alternativas. En lugar de basar las inversiones solamente en las necesidades de transporte, este plan debe analizar adónde viaja la gente y cómo desea llegar hasta allí para desarrollar una red de transporte que responda a las necesidades de movilidad y accesibilidad de la región. Una estrategia que se incluye en este plan para lograr esta meta es concentrar el crecimiento en corredores de transporte público de alta calidad. Otra estrategia del plan es proporcionar más opciones de viaje, así como un sistema de transporte seguro y eficiente que mejora el acceso a los empleos y la educación para nuestros residentes. Adicionalmente, el MTP/SCS de 2040 apoya la creación de empleos a través del desarrollo económico, asegura la capacidad de competir de nuestra región mediante inversiones estratégicas en transporte de carga, y mejora los resultados ambientales para los residentes de la región para el año 2040.

Proyecto de ley del senado 375

De conformidad con la SB 375, el SCS debe demostrar las medidas de uso del terreno y transporte que se utilizarán para alcanzar las metas de reducción de gases de efecto invernadero en la región establecidas por la Junta de Recursos del Aire de California (California Air Resources Board) (CARB), un cambio del cero por ciento per cápita para 2020 y una reducción del cinco por ciento per cápita para 2035 de los vehículos

Proyecto de ley del senado 375

La ley del senado 375, aprobada a finales de 2008, exige que las 18 Organizaciones de Planificación Metropolitana (MPO) de California reduzcan los gases de efecto invernadero emitidos por los medios de transporte a través de un plan coordinado de uso del terreno y transporte llamado Estrategia de Comunidades Sustentables (Sustainable Communities Strategy), o SCS. El SCS abre un nuevo capítulo en el Plan de Transporte Metropolitano de AMBAG y ayudará a darle forma al plan de transporte de largo plazo de la región, incluyendo la financiación de proyectos de transporte.

Bajo SB 375, el SCS debe identificar un patrón de desarrollo regional y un sistema de transporte que cumplan con las metas de reducción de gases de efecto invernadero (GHG) emitidos por los automóviles y camiones livianos para 2020 y 2035.

De conformidad con el estatuto, la Junta de Recursos del Aire de California (CARB) adoptó metas para cada una de las 18 MPO en el estado. Basándose en la recomendación emitida por la junta directiva de AMBAG, CARB adoptó las siguientes metas para el área de la Bahía de Monterey en septiembre de 2010:

2020: 0% de aumento en la emisión de gases de efecto invernadero per cápita desde 2005

2035: 5% de reducción en la emisión de gases de efecto invernadero per cápita desde 2005

Si el SCS no puede alcanzar las metas de GHG, se debe preparar un "ejemplo de planificación alternativa" para mostrar cómo se pueden alcanzar las metas.

de pasajeros. Ambas metas se comparan a los niveles de gases de efecto invernadero de 2005. La ley SB 375 fue implementada para apoyar las metas estatales del proyecto de ley de la Asamblea 32, la Ley de Soluciones para el Calentamiento Global (Global Warming Solutions Act) de 2006. Alcanzar estas metas encaminará a la región hacia la sustentabilidad general y proporcionará beneficios que van más allá de la reducción de los gases de efecto invernadero.

Crecimiento regional

Se proyecta que el área de la Bahía de Monterey crecerá más lentamente que el estado y la nación. En la figura ES-1 se muestra un mapa de la región. En 2015, el área de la Bahía de Monterey estaba habitada por 755,403 personas en un área de 5,157 millas cuadradas. En 2040, se calcula que la población alcanzará los 883,300 habitantes. Adicionalmente, en 2015 había 262,660 unidades de vivienda en la región. Se estima que la región agregará más de 42,000 unidades de vivienda para el año 2040 y más de 57,000 empleos nuevos, según se muestra en las figuras ES-2 y ES-3.

Metas y políticas

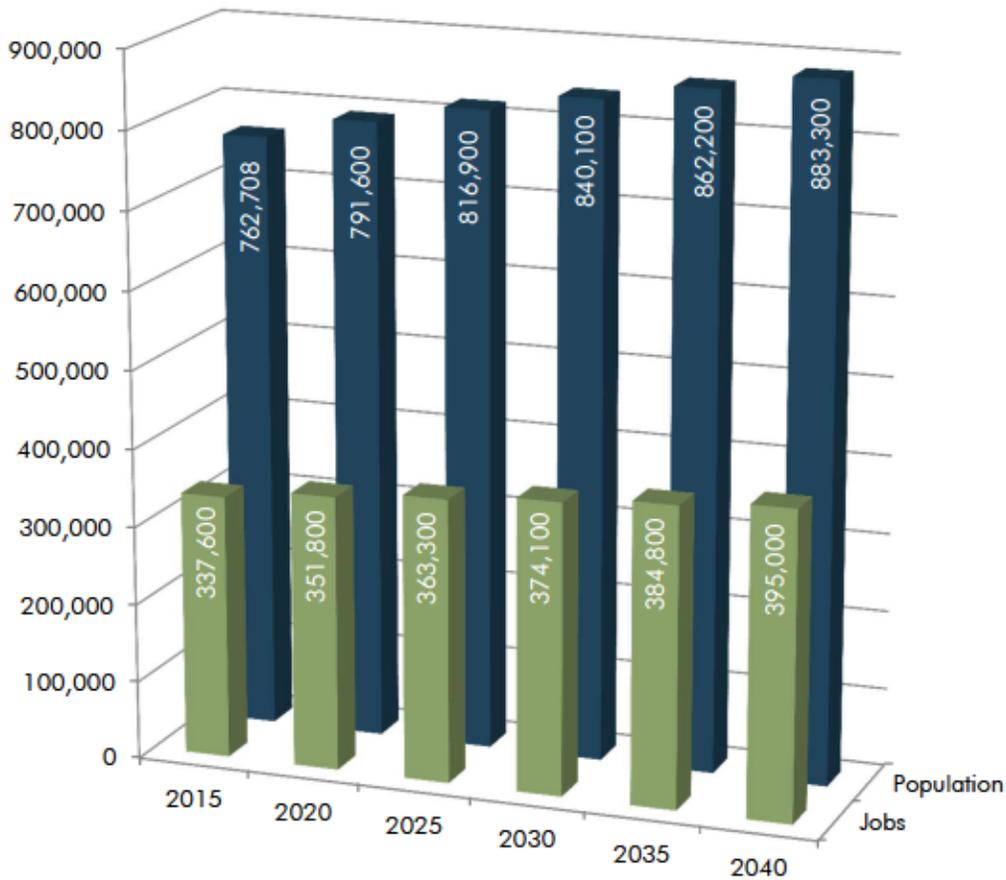
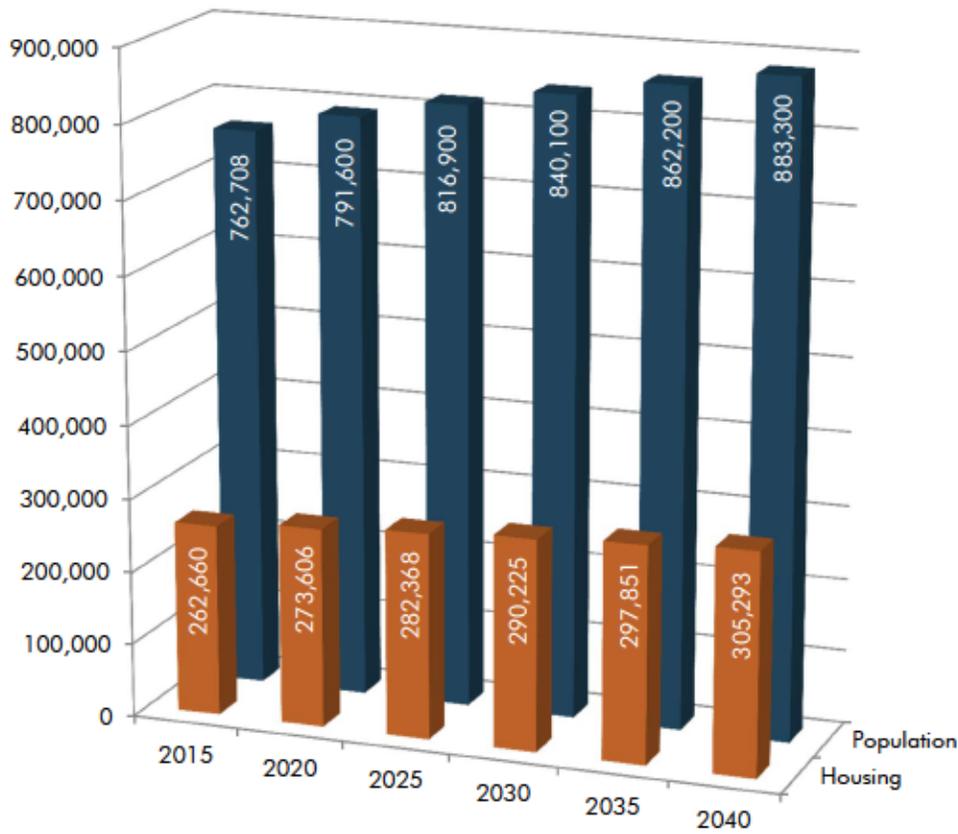
AMBAG adoptó un marco de metas y objetivos de política para guiar el desarrollo del MTP/SCS de 2040. El capítulo 1 presenta estas metas y políticas en el contexto de la visión regional para el año 2040. Las áreas meta son:

- *Acceso y movilidad*
- *Vitalidad económica*
- *Medio ambiente*
- *Comunidades saludables*
- *Equidad social*
- *Preservación y seguridad del sistema*

Figure ES-1: Regional Map



Figure ES-2 and ES-3: Population, Housing Units and Jobs



Source: AMBAG 2018 Regional Growth Forecast

Inversiones de transporte

El MTP/SCS de 2040 contiene una variedad de mejoras al sistema multimodal de transporte de la región. Estas mejoras incluyen cierres de brechas críticas en la red que obstaculizan el acceso a los empleos y a necesidades diarias, así como la expansión estratégica del sistema de transporte para aumentar la movilidad dentro de la región.

Una de las metas del plan es reducir la emisión de gases de efecto invernadero per cápita durante los próximos 25 años. Sin embargo, la demanda total de transportar gente y bienes continuará creciendo a causa del aumento de población proyectado en la región.

Se necesita una expansión estratégica del sistema de transporte para proveer a la región la movilidad que necesita. El MTP/SCS de 2040 planea lograr esta expansión con un sistema de transporte público de autobús, ferrocarril, y rutas que se apoyan mutuamente y proyectos de transporte activos. El plan propone alcanzar esta meta de la manera más rentable posible empleando estrategias tales como combinar proyectos de mantenimiento y operaciones con mejoras en las instalaciones para bicicletas y peatones. Estos sistemas de transporte deben mejorarse y expandirse para optimizar la accesibilidad y conectividad necesarias para convertirse en una alternativa realmente viable para la región en general. El capítulo 2 analiza estas inversiones en mayor detalle

Plan financiero

De todos los desafíos que enfrenta la región en la actualidad, tal vez la obtención de fondos sea el más crítico. En la actualidad, la región se enfrenta a una falta de fondos para mantener y operar el sistema existente. Los costos del transporte multimodal están aumentando con el crecimiento de población, empleo y demanda de transporte proyectado durante los próximos veinte años, lo cual resalta la necesidad de encontrar nuevas fuentes de ingresos.

La región debe considerar maneras de estabilizar las fuentes de ingresos existentes y complementarlas

con fuentes nuevas razonablemente disponibles. La región necesita un plan de obtención de fondos sostenible de largo plazo que asegure que reciba su porción justa de fondos y apoye un sistema de transporte eficiente y efectivo que ofrezca opciones de movilidad y mejore la calidad de vida.

El capítulo 3 provee tal plan financiero e identifica cuánto dinero hay disponible para apoyar las inversiones de transporte de la región. El plan incluye un pronóstico de ingresos de aproximadamente \$9.9 mil millones que incluyen fuentes locales, estatales y federales razonablemente disponibles durante el plazo del MTP/SCS de 2040.

Estrategia de comunidades sustentables

El capítulo 4 contiene el SCS, que demuestra la capacidad de la región de superar las metas de reducción de emisión de gases de efecto invernadero establecidas por el CARB. El SCS delinea el plan de la región de integrar la red de transporte dentro de un patrón de uso del terreno general que responde al crecimiento proyectado, las necesidades de vivienda, los cambios demográficos y las necesidades de transporte. El patrón de desarrollo del uso del terreno general del SCS complementa la red de transporte propuesta, que enfatiza las optimizaciones del sistema multimodal, la preservación del sistema y un mejor acceso a transporte público de alta calidad.

Medidas de desempeño

Para apoyar las metas y políticas establecidas a través de la labor de participación pública y de las partes interesadas, se estableció una docena de mediciones de desempeño para medir cómo se desempeña el plan. Se estima que las inversiones de este MTP/SCS de 2040 generarán beneficios significativos para la región en relación con el transporte y la movilidad, la actividad económica y la creación de empleos, sustentabilidad y justicia del medio ambiente. Como se describe en el capítulo 5, el MTP/SCS de 2040 supera las

metas de reducción de emisión de gases de efecto invernadero establecidas por CARB, logrando una reducción del tres por ciento per cápita para el año 2020 y una reducción del seis por ciento per cápita para el año 2040.

Participación pública

El desarrollo del MTP/SCS de 2040 incluyó uno de los planes de participación pública más completos y coordinados jamás implementados por AMBAG, excediendo los requisitos legislativos.

AMBAG contó con la participación de una amplia gama de grupos de partes interesadas, funcionarios electos, grupos de intereses especiales y público general gracias a una serie de reuniones y talleres. Un sitio web interactivo, expandieron la capacidad de AMBAG de lograr la atención y participación de las partes interesadas y el público para darle forma al MTP/SCS de 2040. Los comentarios y opiniones recibidos a través de este proceso fueron esenciales para definir el uso del terreno preferido y alcanzar/superar las metas y políticas del MTP/SCS de 2040. El capítulo 6 detalla el proceso de alcance comunitario necesario para lograr la atención y participación de las partes interesadas y el público durante todo el proceso de planificación del MTP/SCS de 2040.