



2016 2040 RTPSCS

THE **2016-2040** REGIONAL TRANSPORTATION PLAN/ SUSTAINABLE COMMUNITIES STRATEGY

A Plan for Mobility, Accessibility, Sustainability and a High Quality of Life

RESUMEN EJECUTIVO

ADOPTED
APRIL 2016

RESUMEN EJECUTIVO



IMAGINANDO NUESTRA REGIÓN EN 2040

Transpórtese 25 años al futuro. ¿Qué imaginaría para el sur de California? SCAG tiene la visión de una región que ha crecido en casi 4 millones de personas.... de forma sostenible. En las comunidades del sur de California, las personas disfrutan de mayor movilidad, mejores oportunidades económicas y una mejor calidad de vida.

NUESTRA VISIÓN

En nuestra visión para la región en 2040, muchas comunidades son más compactas y están conectadas perfectamente por numerosas opciones de transporte público, incluyendo el servicio ampliado de autobús y de ferrocarril. Las personas viven más cerca del trabajo, la escuela, los centros de compras y otros destinos. Sus vecindarios son más transitables y seguros para los ciclistas. Tienen más opciones disponibles además de conducir solos, reduciendo la carga de tráfico en las carreteras y autopistas. Las personas viven estilos de vida más activos y saludables, pues van en bicicleta, caminan o toman el transporte para los viajes cortos. Las mercancías fluyen libremente a lo largo de carreteras, autopistas, líneas de ferrocarril y por mar y aire dentro y fuera de la región, impulsando el crecimiento económico.

Se preserva y mantiene la amplia red de transporte del sur de California en buenas condiciones de mantenimiento, de modo que no se utilicen los impuestos públicos para reparaciones costosas y una rehabilitación extensa. Se gestionan bien los caminos y carreteras de la región para un funcionamiento seguro y eficiente, a la vez que se gestionan con eficiencia las demandas de la red regional al ofrecer numerosas alternativas de transporte a las personas

La vivienda en toda la región es suficiente como para satisfacer las demandas de una población creciente, con cambiantes prioridades y deseos, y hay más viviendas asequibles para todos los segmentos de la sociedad. Con comunidades que están más conectadas, más opciones para viajar un comercio sólido, las personas disfrutan de más oportunidades para avanzar en sentido económico y educativo. Ya que el crecimiento y las oportunidades se distribuyen ampliamente, las personas provenientes de diversas comunidades de la región comparten los beneficios de una mejor calidad de vida.

Con más alternativas disponibles a la conducción en solitario, se logra mejorar la calidad del aire y se reducen las emisiones de gases de efecto invernadero que contribuyen al cambio climático global. Las comunidades del sur de California están más preparadas para hacer frente y lidiar con las consecuencias inevitables del cambio climático, como las sequías e incendios forestales, olas de calor, la elevación en el nivel del mar y el clima extremo. Mientras tanto, se preservan y protegen los terrenos naturales y áreas

recreativas que ofrecen a la gente un respiro de las partes más ajetreadas de la región.

A mediados de siglo, la tecnología ha transformado nuestra forma de movernos. Surgen los vehículos automatizados como una opción viable para las personas y están siendo integrados en el sistema general de transporte. Las opciones de movilidad compartida que se basan en la comunicación instantánea y en las transacciones sin papel han madurado y se crean y fortalecen los nuevos mercados para la movilidad.

Sobre todo, las personas de la región tienen más opciones de transporte, y tales opciones vienen acompañadas de oportunidades para vivir de manera más saludable, con mayor seguridad económica y con una mejor calidad de vida.

Esta visión de mediados de siglo, que se basa en la opinión de miles de personas en el sur de California, se incorpora en el Plan de transporte regional/estrategia de comunidades sostenibles de 2016 (2016 RTP/SCS o el Plan), un documento de planificación importante para nuestra red regional de transporte y de uso del terreno. Proporciona un equilibrio entre la movilidad futura y las necesidades de vivienda de la región con los objetivos económicos, ambientales y de salud pública. Este Plan de largo alcance, requerido por el estado de California y el gobierno federal, se actualiza por SCAG cada cuatro años a medida que cambian las circunstancias demográficas, económicas y políticas. El 2016 RTP/SCS es un plan vivo, un proyecto en evolución para el futuro de nuestra región.

FORMA DE TRANSPORTACIÓN



14%

COMPARTIR VEHICULOS



76%

MANEJAR SOLO



5%

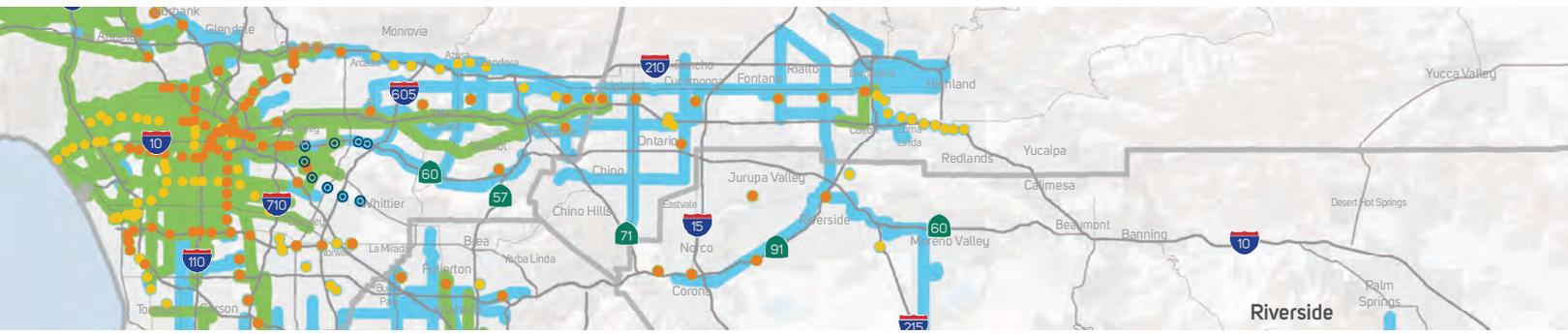
TRÁNSITO (Bus/Ferrocarril)



5%

NO-MOTORIZADO (Caminar/En Bicicleta)

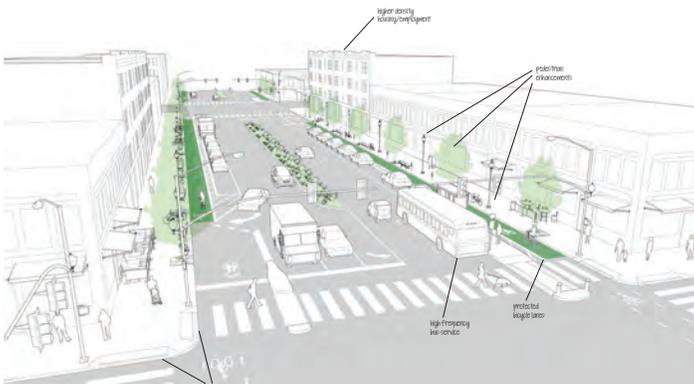
Source: SCAG Regional Travel Demand Model



NUESTRA ESTRATEGIA GLOBAL

Está claro que el camino hacia la realización de nuestra visión requiere una sola estrategia unificada, una que *integre la planificación del uso del terreno con la planificación de transporte.*

Queremos decir lo siguiente: podemos optar por construir nuevas comunidades extensas, pavimentando terrenos naturales no desarrollados, lo cual requeriría la construcción de nuevas carreteras y autopistas... las cuales estarían atestadas rápidamente y contribuirían a la contaminación del aire en la región y a incrementar las emisiones de gases de efecto invernadero que generan el cambio climático.



O, podemos crecer en comunidades más compactas en las zonas urbanas existentes, proporcionando vecindarios con un transporte público eficiente y abundante, oportunidades abundantes y seguras para caminar, ir en bicicleta y buscar otras formas de transporte activo y la preservación de los terrenos naturales restantes de la región para que las personas los puedan disfrutar. Esta segunda visión captura la esencia de lo que han dicho las personas que quieren durante la extensión de SCAG a las comunidades de toda la región.

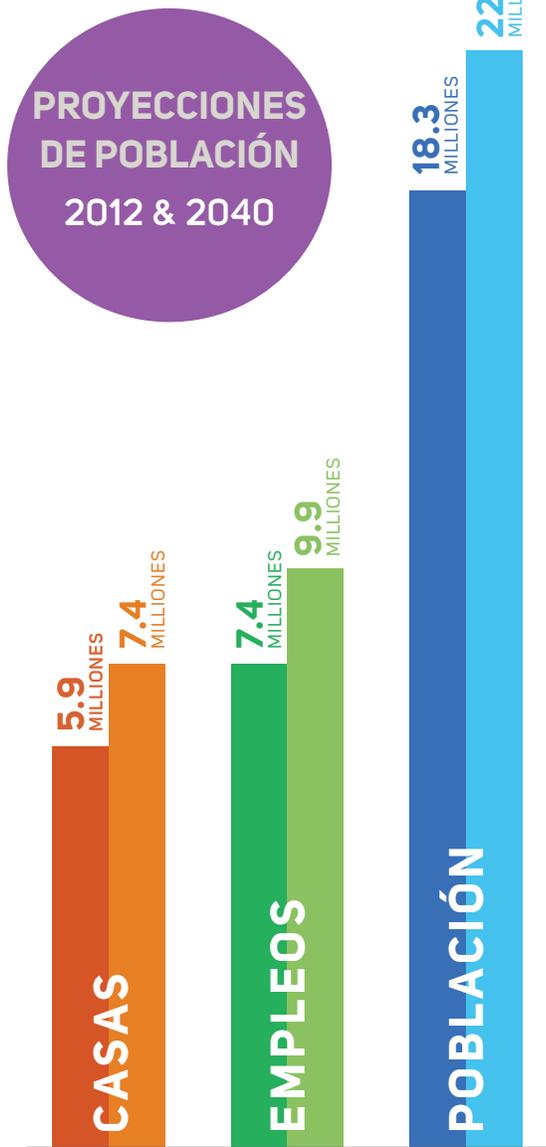


SCAG reconoce que las comunidades más compactas no son para todo el mundo, y que muchos habitantes de nuestra región prefieren vivir en vecindarios suburbanos bien establecidos. La agencia apoya el control local para las decisiones de uso de terrenos locales, mientras se busca una visión regional de un crecimiento más sostenible.



Dentro del 2016 RTP/SCS, usted leerá acerca de los planes para las "Áreas de tránsito de alta calidad," "Corredores habitables" y "Áreas de movilidad de vecindario". Estas son algunas de las características claves de una región madura, cuidadosamente planificada, en la que las personas se benefician del aumento de la movilidad, estilos de vida más activos, mayores oportunidades económicas y una mejor calidad de vida en general. Estas características representan la idea de integrar la planificación de cómo usamos el terreno con la planificación para el transporte

Ya que seguimos esta estrategia unificada, será vital que nos aseguremos de que los beneficios de nuestras iniciativas se distribuyan ampliamente y que las cargas de desarrollo no recaigan sobre un grupo de modo desproporcionado. La equidad social y la justicia ambiental deben formar parte esencial de nuestro Plan general.



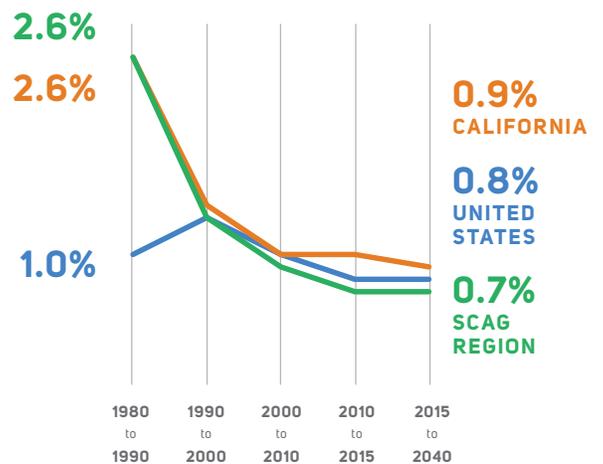
Source: CA DOF, CA EDD, SCAG

DESAFÍOS QUE ENFRENTAMOS

Estamos viviendo en un momento de grandes cambios en el sur de California. Nuestra región debe enfrentarse a varios retos a medida que vamos tras los objetivos planteados en el 2016 RTP/SCS:

- **Estamos creciendo a ritmo más lento:** Pero nuestra región cuenta con una proyección de crecimiento de hasta 22 millones de personas para el año 2040, un aumento de casi 4 millones de personas.
- **Nuestra población será de edad más avanzada:** Se espera que aumente el promedio de edad de la población total de la región, con una proporción creciente de jubilados. Este cambio demográfico tendrá un impacto importante sobre las necesidades de transporte y sobre nuestros planes de transporte. Un desafío clave para la región será proporcionar a las personas mayores más opciones de transporte para mantener su independencia a medida que estos envejecen.
- **Un porcentaje menor de personas estarán trabajando:** Se espera una caída en el porcentaje de jóvenes en edad de trabajar. Se espera un aumento en la proporción de personas mayores de 65 años a las personas en edad de trabajar (15 a 64). Esto significa que nuestra región podría enfrentarse a una escasez de mano de obra y una posterior reducción en los ingresos fiscales.

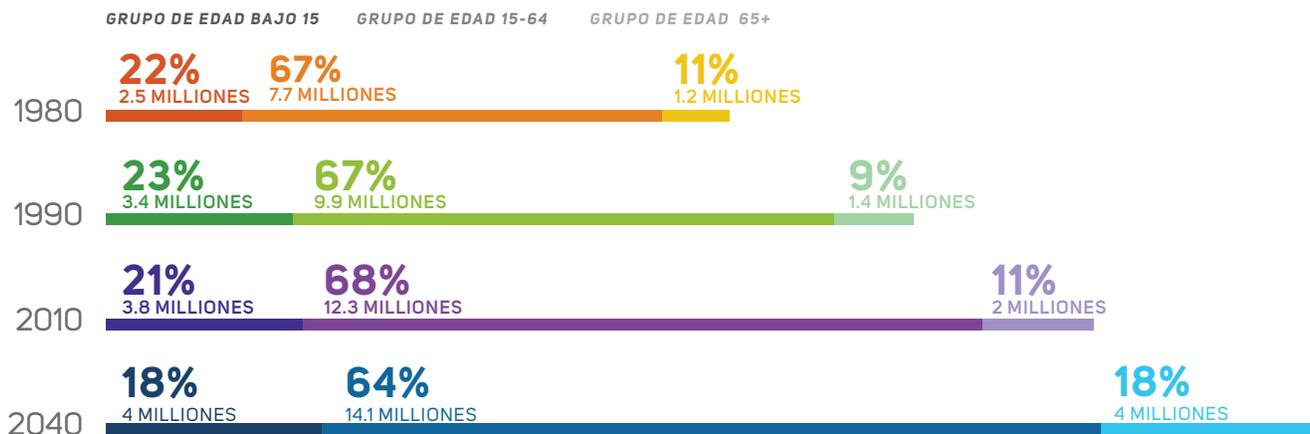
TASA DE CRECIMIENTO ANUAL DE LA POBLACIÓN



Source: US Census Bureau, CA DOF, SCAG

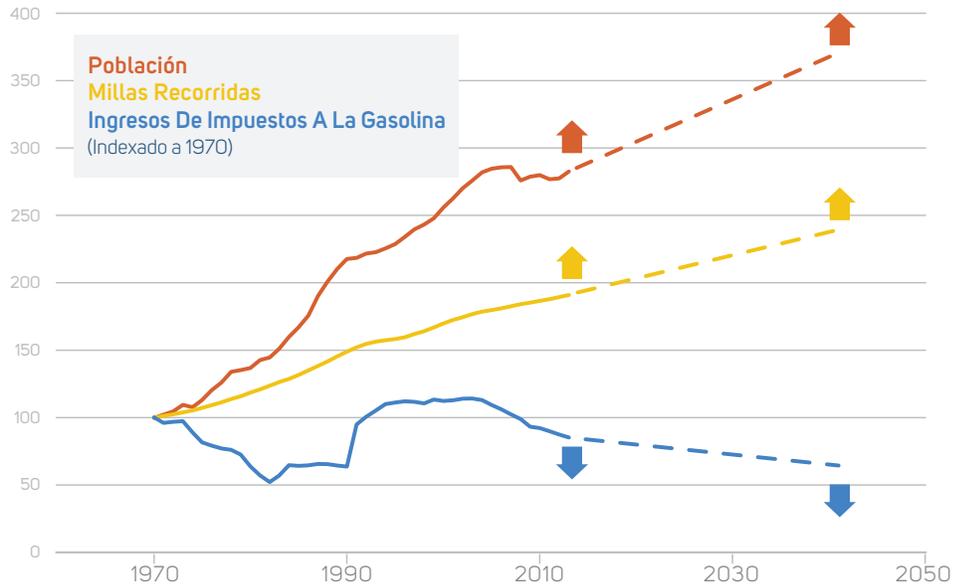
- **Un gran número de nosotros queremos estilos de vida más urbanos:** Se espera que los Millennials hoy, los nacidos entre 1980 y 2000, demanden comunidades más compactas y un mayor acceso al transporte, cambiando así las prioridades regionales para el sistema de transporte en general y los tipos de vivienda que se están construyendo. Se espera también que los llamados Baby Boomers deseen cada vez más este tipo de comunidades.
- **Muchos de nosotros seguiremos viviendo en los suburbios y conduciremos en nuestro vehículo solos:** A pesar de las tendencias emergentes de las que se habló con anterioridad, muchas personas en la región seguirán viviendo en vecindarios suburbanos e irán conduciendo solos al trabajo, la escuela, los centros de compras y otros destinos, en vez de usar el transporte público y otras alternativas de transporte. El 2016 RTP/SCS no cambiará cómo cada persona decida moverse, pero el Plan está diseñado para ofrecer a los residentes más opciones para que podamos experimentar beneficios en toda la región.
- **Están aumentando los precios de la vivienda:** Los precios de la vivienda están aumentando constantemente y la asequibilidad está disminuyendo. A medida que se reconstruyen las comunidades para ser más compactas y contar con nuevas opciones de transporte y unos servicios urbanos revitalizados, los residentes corren el riesgo de desplazamiento.
- **Nuestro sistema de transporte requiere rehabilitación y mantenimiento:** El sistema de transporte del sur de California está en cada vez más peligro, por décadas de inversiones insuficientes en el mantenimiento y preservación de nuestra infraestructura. Estas inversiones no han estado al día con las exigencias impuestas en el sistema y la calidad de muchos de nuestros caminos, carreteras, puentes, tránsito e instalaciones de bicicletas y peatonales sigue deteriorándose. Si seguimos por el camino de la actualidad de falta grave de financiamiento para la preservación del sistema, el costo de volver a llevar nuestro sistema a un estado razonable de reparación crecerá de forma exponencial.

MÁS "BABY BOOMERS" SE JUBILARÁN



Source: US Census Bureau, SCAG

FIGURE 1 POBLACIÓN DE CALIFORNIA, LAS TENDENCIAS DE INGRESOS FISCALES EN IMPUESTOS A VIAJES Y GASOLINA



Source: Caltrans, California Department of Finance, California State Board of Equalization, White House Office of Management and Budget

Estado De Deterioro

17%
DE LAS CARRETERAS ESTÁN EN **MALAS CONDICIONES**

6%
DE LAS CARRETERAS ESTÁN EN **DETERIORO COMPLETO EN 2012**

25%
DE LAS CARRETERAS ESTARÁN EN **DETERIORO EN 2022 BAJO LA FINANCIACIÓN DEL 2012**

18%
DE LOS PUENTES CALIFICAN COMO **FUNCIONALMENTE OBSOLETOS**

10%
DE LOS PUENTES CALIFICAN COMO **ESTRUCTURALMENTE DEFICIENTE**



de todos los gastos del propuesto hasta el **2040** se asignan al mantenimiento y operaciones de nuestro sistema arterial de carreteras en el **Plan RTP/SCS**

Source: Federal Highway Administration National Bridge Inventory & 2014 State Highway Operation & Protection Program

- **Los fondos para el transporte son escasos e insuficientes:** El financiamiento completo para las mejoras de transporte actualmente no es sostenible, dadas las necesidades proyectadas. Los ingresos proyectados de impuesto a la gasolina, la histórica fuente de financiamiento para el transporte, no satisfará las necesidades de inversión de transporte, y los ingresos provenientes del impuesto a la gasolina, en términos reales, van en descenso, debido a que las tasas fiscales (estatales y federales) no se han ajustado en más de dos décadas, mientras que el número de vehículos de eficiencia energética y de combustible alternativo sigue creciendo.
- **El traslado de mercancías en la región sufre de crecientes problemas:** La circulación de mercancías se enfrentará a numerosos retos a medida que aumente la demanda de productos por parte de los consumidores y la región siga creciendo como un punto de intercambio importante para el comercio mundial. La infraestructura para el transporte de mercancías estará sobrecargada. los actuales esfuerzos para reducir la contaminación de las fuentes del movimiento de mercancías no serán suficientes para satisfacer las normas nacionales de calidad del aire, la capacidad en los puertos internacionales experimentará una sobrecarga y el espacio en los almacenes podría ser insuficiente para las demandas.
- **La tecnología está transformando el transporte:** Las innovaciones de la movilidad incluyen los vehículos eléctricos, la disponibilidad de información en tiempo real para el viajero, la expansión de programas de compartir vehículo gracias a los teléfonos inteligentes y otros avances tecnológicos requerirá planificación actualizada para integrar sin problemas estas nuevas opciones de viaje en el sistema general de transporte.
- **Millones de personas están mal de salud:** Muchas personas en nuestra región sufren de mala salud debido a enfermedades crónicas relacionadas con la mala calidad del aire y la falta de actividad física. Las enfermedades cardíacas, las embolias o derrames cerebrales, el cáncer, las enfermedades respiratorias inferiores crónicas y la diabetes son responsables del 72 por ciento de todas las muertes en nuestra región. Millones de personas viven con enfermedades crónicas, como el asma, todos los días.
- **El cambio climático nos exige que nos adaptemos:** Las consecuencias del cambio climático continuarán siendo una carga para la vida cotidiana de millones de personas. Las sequías e incendios, la escasez de agua provocada por la sequía pero también la disminución de la nieve en nuestras montañas, la elevación de los mares, los fenómenos meteorológicos extremos y otros impactos van a exigir que las comunidades hagan que sus vecindarios sean más resistentes al cambio climático.

NUESTRO PROGRESO DESDE 2012

Aunque nuestros desafíos son grandes, la región ha logrado avances significativos en los últimos años.

TRÁNSITO

El servicio de transporte continúa su expansión en toda la región y el nivel de servicio ha superado los niveles anteriores a la recesión, debido principalmente a un crecimiento en el servicio del ferrocarril. Se han experimentado progresos significativos hacia la realización de proyectos vitales para el tránsito, incluyendo la extensión de la línea naranja y la línea de Metro Expo de la Autoridad de Transporte Metropolitano del Condado de Los Ángeles (Metro). Mientras tanto, cinco grandes proyectos de Metro Rail se están construyendo ahora en el Condado de Los Ángeles.

FERROCARRIL DE PASAJEROS

El ferrocarril del pasajero se amplía y mejora el servicio en varios frentes. El Amtrak Pacific Surfliner ahora se administra localmente por la Agencia de ferrocarril de Los Ángeles-San Diego-San Luis Obispo (LOSSAN); Metrolink está a punto de terminar la línea de Perris Valley; Metrolink se convirtió en el primer ferrocarril suburbano de la nación en implementar el Control positivo del tren y la compra de locomotoras de bajo consumo de combustible y bajas emisiones de Nivel IV; y el sistema de tren de alta velocidad de California está en construcción en el Valle Central, y programado para comenzar servicio a Aeropuerto de Burbank Bob Hope en 2022 y llegar a Los Angeles Union Station en 2028. Otros proyectos vitales están en marcha o se han completado, incluyendo el centro de transporte intermodal regional de Anaheim (ARTIC) y el centro de transporte intermodal regional del aeropuerto de Burbank Bob Hope, entre otros.

HIGHWAYS

La expansión de las carreteras se ha reducido considerablemente en la última década a causa de limitaciones en tierra y restricciones financieras y ambientales. Aún así, varios proyectos se han completado desde el 2012 para mejorar el acceso y disminuir la congestión de tránsito en la red regional. Estos incluyen el proyecto del Corredor de la Interestatal 5 Sur en el Condado de Los Angeles, la ampliación en Dirección Oeste de la Interestatal 10 desde Yucaipa a Redlands y el Proyecto de Carril de Viaje Compartido en Dos Condados de la Interestatal 215 en Riverside y San Bernardino, entre otros.

RED REGIONAL DE VEHÍCULOS DE ALTA OCUPACIÓN (HOV) Y DE CARRIL RÁPIDO

Las demandas en las carreteras de la región continúan superando la capacidad disponible durante las horas puntas o picos, pero se

han completado varios proyectos para cerrar las brechas de HOV. El resultado ha sido 27 millas más de carriles HOV regionales en las Interestatales 5, 405, 10, 215 y 605, en la ruta estatal 57 y en el proyecto conector de West County en el Condado de Orange. La región también está desarrollando una red regional de carril rápido. Entre los hitos alcanzados: una demostración de un año de carriles rápidos en el Condado de Los Ángeles a lo largo de la Interestatal 10 y la Interestatal 110, que se hizo permanente en 2014; y la construcción ha comenzado en los carriles rápidos en la ruta estatal 91 que se extiende hacia el este hasta la interestatal 15 en el Condado de Riverside.

TRANSPORTE ACTIVO

Nuestra región está progresando constantemente en animar a más personas a adoptar el transporte activo y están en marcha más de 650 millones de dólares en las inversiones del programa de transporte activo. Casi el 37 por ciento de todos los viajes de menos de una milla y el 18 por ciento de todos los viajes de menos de tres millas se realizan mediante transporte activo. Como un porcentaje de todos los viajes, ir en bicicleta ha aumentado más del 70 por ciento desde 2007 al 1,12 por ciento. Se construyeron en la región más de 500 millas de nuevas vías para bicicletas y los programas de seguridad y de estímulo ayudan a las personas a elegir las opciones de ir a pie o en bicicleta.

MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS

La región continúa progresando notablemente para completar varias iniciativas importantes para dar apoyo al transporte de carga y en la reducción de las emisiones nocivas generadas por las fuentes de movimiento de mercancías. El progreso desde 2012 ha incluido: el programa de acción de aire limpio de los puertos de San Pedro Bay (CAAP) ha llevado a la reducción de materia de partículas diésel hasta un 82 por ciento, los óxidos de nitrógeno a un 54 por ciento y los óxidos de azufre a un 90 por ciento; y el programa de camiones limpios de los puertos de San Pedro Bay ha conducido a una reducción del 80 por ciento en las emisiones de camiones del puerto. La región también ha mostrado progreso en la tecnología avanzada para el movimiento de mercancías, incluyendo un sistema de catenaria elevada (OCS) de una milla en la ciudad de Carson. Comenzó la construcción del puente Gerald Desmond. Se han completado catorce de los 71 proyectos de separación de grado previstos en la región, y deben completarse otros 24 en 2016. Se ha iniciado la doble vía de la subdivisión Alhambra de Union Pacific (UP). Colton Crossing, que separaba físicamente dos ferrocarriles de Clase I con un puente elevado de 1,4 millas de largo que eleva los trenes de Union Pacific (UP) que van viajando en dirección este-oeste, se completó en agosto de 2013.

IMPLEMENTACIÓN DE LA SOSTENIBILIDAD

Desde 2012, el programa de subvención de planificación de la sostenibilidad de SCAG ha financiado 70 proyectos de planificación (por un total de 10 millones de dólares) para ayudar a las jurisdicciones locales para el enlace de planes de terrenos locales con las metas de 2012 RTP/SCS. Las jurisdicciones locales han actualizado los planes generales desfasados y los códigos de zonificación; han completado los planes específicos para centros de ciudad y desarrollado orientado al tránsito (TOD); han implementado políticas de sostenibilidad; y han adoptado planes municipales de acción climática. Treinta de las 191 ciudades en la región de SCAG informaron haber actualizado sus planes generales desde 2012 y otras 42 ciudades tienen actualizaciones pendientes del plan general. El cincuenta y cuatro por ciento de todos los planes generales adoptados y pendientes incluyen planificación de TOD, el 55 por ciento planea concentrar los principales destinos y el 76 por ciento incluyen las políticas de desarrollo del relleno. Para proteger la calidad del agua, el 91 por ciento de las ciudades han adoptado las políticas relacionadas con el agua y el 85 por ciento han adoptado medidas para tratar la calidad del agua. Para conservar energía, el 86 por ciento de las ciudades han implementado políticas de eficiencia energética comunitaria, con el 80 por ciento de las ciudades implementando políticas de eficiencia energética municipal y el 76 por ciento aplicando políticas de energía renovable. De las 191 ciudades de la región, 189 han completado los componentes de sostenibilidad, con 184 ciudades aplicando al menos diez o más políticas o programas o programas y diez ciudades aplicando 20 o más políticas o programas. Este último grupo incluye Pasadena, Pomona y Santa Mónica.

VIVIENDA ASEQUIBLE

El estado está ofreciendo nuevas oportunidades para ayudar a las regiones a promover viviendas asequibles. En la primavera de 2015, el programa de comunidades sostenibles de vivienda asequible de California (AHSC) otorgó su primera ronda de financiamiento a los solicitantes después de un proceso de subvención competitiva. De los 122 millones de dólares disponibles en todo el estado, se otorgaron 27,5 millones de dólares para diez proyectos en la región de SCAG. Ochocientos cuarenta y dos unidades asequibles, incluyendo 294 unidades designadas para los hogares con ingresos del 30 por ciento o menos de los ingresos medios del área, serán posibles con estos fondos. Mientras tanto, la ley 628 del Senado (Beall) y la ley 2 de la Asamblea (Alejo), proporcionan a las jurisdicciones una oportunidad para establecer una fuente de financiamiento para el desarrollo de vivienda asequible e infraestructura de apoyo y servicios.

SALUD PÚBLICA

La región de SCAG realiza un continuo esfuerzo para promover la salud pública. El Departamento de salud pública del Condado de Los Ángeles y el Departamento de planificación de la ciudad están desarrollando un Atlas de la salud, que pone de relieve las desigualdades de salud entre los diversos vecindarios. En el Condado de Riverside, la iniciativa de salud del Condado de Riverside está trabajando para que al menos 15 ciudades adopten resoluciones de ciudades saludables. El Condado de San Bernardino ha completado recientemente la iniciativa comunitaria de signos vitales, que prevé un "condado donde haya un sólido compromiso con la optimización de la salud y el bienestar en todas las decisiones por parte de residentes, organizaciones y gobierno".

JUSTICIA AMBIENTAL

Desde la adopción de 2012 RTP/SCS, la equidad social y la justicia ambiental se han convertido en prioridades cada vez más importantes en los planes regionales. Por ejemplo, planes para promover el transporte activo, mejorar la salud pública, aumentar el acceso al tránsito, preservar los espacios abiertos, reducir la contaminación del aire y demás son evaluados para así ver que los beneficios de estos esfuerzos se distribuyen entre todos los grupos demográficos. La agencia de protección ambiental del estado de California (Cal/EPA) desarrolló una nueva herramienta, CalEnviroScreen, que ayuda a identificar áreas en el estado con mayores niveles de vulnerabilidad ambiental debido a niveles históricos de exposición tóxica y ciertos factores sociales. Basado en esta herramienta, gran parte de la región pueden beneficiarse de las subvenciones de Cap-and-Trade (tope y canje) que dan prioridad a las comunidades que se ven afectadas por la desproporción.

PREPARANDO EL ESCENARIO PARA NUESTRO PLAN

SCAG comenzó a desarrollar el 2016 RTP/SCS por medio de llegar primero a las jurisdicciones locales para escucharles directamente a ellos acerca de sus planes de crecimiento. El siguiente paso fue desarrollar escenarios de crecimiento, cada uno representando una visión diferente para el uso del terreno y el transporte en 2040. Más específicamente, cada escenario fue diseñado para explorar y comunicar el impacto de dónde crecería la región, hasta qué punto el crecimiento se centraría en ciudades existentes y cómo podría crecer, la forma y el estilo de los vecindarios y los sistemas de transporte que darían forma al crecimiento en el período. El refinamiento de estos escenarios, a través de una amplia divulgación y encuestas, llevó a un "escenario preferido" que ayudó a guiar las estrategias, programas y proyectos detallados en el Plan.

INICIATIVAS PRINCIPALES

Con el escenario preferido seleccionado, el 2016 RTP/SCS, que incluye 556.500 millones de dólares en inversiones de transporte, ha propuesto varias iniciativas principales para alcanzar nuestra visión para 2040.

PRESERVAR EL SISTEMA DE TRANSPORTE QUE YA TENEMOS (ARREGLÁNDOLO PRIMERO)

El 2016 RTP/SCS requiere la inversión de 274.900 millones de dólares hacia la preservación de nuestro sistema ya existente. La asignación de estos gastos incluye el sistema de tránsito y de carril del pasajero, el sistema de carreteras del estado y calles y carreteras locales significativas a nivel regional.

AMPLIAR NUESTRO SISTEMA DE TRÁNSITO REGIONAL PARA DARLES A LAS PERSONAS MÁS ALTERNATIVAS A IR SOLO ELLOS EN SU VEHÍCULO

El 2016 RTP/SCS incluye 56.100 millones para proyectos vitales de tránsito; esto incluye una expansión significativa del sistema de tren subterráneo de Metro y el sistema de Light Rail Transit (LRT) en el Condado de Los Ángeles. Mientras tanto, las nuevas rutas de autobús de tránsito rápido (BRT) ampliarán el servicio de autobús de alta velocidad regional; los nuevos servicios de tranvía unirán los destinos más importantes en el Condado de Orange; y las nuevas extensiones de Metrolink conectarán más comunidades en Inland Empire. Se planean otras importantes mejoras para el servicio de autobús local, autobús rápido, BRT y servicio rápido en toda la región. Para hacer del tránsito una opción más atractiva y viable, el 2016 RTP/SCS también soporta la implementación y expansión de prioridad de la señal de tránsito; acuerdos regionales y entre los Condados de tarifa y de medios; mayor capacidad de carga de bicicletas en vehículos de tránsito y ferroviarios; sistemas de información de pasajeros en tiempo real para permitir que los viajeros tomen decisiones con más información; e implementación de estrategias de primera/última milla para prolongar el alcance efectivo de tránsito.

AMPLIACIÓN DE FERROCARRIL DE PASAJERO

El 2016 RTP/SCS requiere una inversión en ferrocarril del pasajero de 38.600 millones de dólares para proyectos vitales y 15.700 millones de dólares en operaciones y mantenimiento. El Plan prevé mantener los compromisos en el 2012 RTP/SCS, incluyendo la fase 1 del sistema de tren de alta velocidad de California y el memorando de entendimiento del sistema de tren de alta velocidad (MOU), que identifica una lista de proyecto de candidato para mejorar el sistema de Metrolink y el corredor del ferrocarril LOSSAN, proporcionando de ese modo beneficios inmediatos y a corto plazo a la región y sentar así las bases para la futura integración con el proyecto del tren de alta velocidad de California. Estos proyectos vitales traerán los

segmentos de la red ferroviaria regional a la velocidad definida por el gobierno federal de 110 millas por hora o más y contribuirán a liderar un sistema mixto de servicios ferroviarios.

MEJORA DE LA CARRETERA Y DE LA CAPACIDAD ARTERIAL

El 2016 RTP/SCS requiere invertir 54.500 millones de dólares en mejoras vitales y 102.500 millones de dólares en operaciones y mantenimiento del sistema de carreteras del estado y de calles y carreteras locales significativas a nivel regional. Esto incluye enfocarse en lograr la máxima productividad mediante la añadir capacidad de subsanar las deficiencias en el sistema y mejorar el acceso; y otras medidas que incluyan el despliegue de las nuevas tecnologías. El Plan también sigue apoyando una red regional de carriles rápidos, basándose en el éxito del carril rápido de la ruta estatal 91 en el Condado de Orange, así como los carriles rápidos de la Interestatal 10 e Interestatal 110 en el Condado de Los Ángeles.

GESTIÓN DE DEMANDAS EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE

El 2016 RTP/SCS requiere invertir 6.900 millones de dólares en estrategias de gestión de la demanda de transporte (TDM) en toda la región. Estas estrategias se centran en reducir el número de viajes en vehículos con un solo pasajero y las millas globales recorridas (VMT) por medio de compartir el viaje, que incluye el uso compartido de vehículos, políticas de viajar en grupo en una van y apoyo para servicios ridesourcing como Uber y Lyft; redistribuir o eliminar viajes en vehículo en los períodos de horas pico mediante incentivos para

FIGURE 2 PRESERVATION AND OPERATIONS EXPENDITURES



Source: California Department of Transportation, 2015 Ten-Year SHOPP Plan

teletrabajo y alternativas en los horarios de trabajo; y reduciendo el número de viajes en un vehículo con un solo pasajero por medio del aumento del uso del tránsito, ferrocarril, bicicleta, caminar y otros modos alternativos de viaje.

OPTIMIZAR EL FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE

El 2016 RTP/SCS destina 9.200 millones de dólares para mejoras de gestión del sistema de transporte (TSM), incluyendo una extensa medición avanzado en la rampa, gestión mejorada de las incidencias, eliminación de cuellos de botella para mejorar el flujo de tráfico (por ejemplo, con carriles auxiliares), expansión e integración de la red de sincronización de semáforos, recopilación de datos para supervisar el funcionamiento del sistema, gestión integrada y dinámica de congestión en el corredor y otras mejoras del sistema de transporte inteligente (ITS).

PROMOCIÓN DEL TRANSPORTE A PIE, EN BICICLETA Y OTRAS FORMAS DE TRANSPORTE ACTIVO

Los planes 2016 RTP/SCS para seguir avanzando en el desarrollo de nuestra red regional de carril de bicicletas, da por hecho de que se aplicarán todos los planes de transporte activo local y dedica recursos para mantener y reparar miles de millas de aceras deterioradas. El Plan también tiene en cuenta las nuevas estrategias y enfoques más allá de los propuestos en 2012. Para promover los viajes cortos, estos incluyen mejorar la calidad de las aceras, redes locales de bicicletas y áreas de movilidad del vecindario. Para promover viajes regionales más largos, estos incluyen desarrollar una red regional de greenway (vía verde) y continuar las inversiones en la red regional de carril de bicicletas y acceso a la ruta costera de California. También se promoverá el transporte activo mediante la integración con el sistema de tránsito de la región; aumentando el acceso a 224 estaciones de ferrocarril, tren ligero y autobuses de carril-guía; promoción de 16 corredores regionales que dan apoyo a ir en bicicleta y caminar; soporte a programas de compartir bicicletas; y educar a las personas sobre los beneficios del transporte activo para los estudiantes, así como promover campañas de seguridad.

FORTALECIMIENTO DE LA RED DE TRANSPORTE REGIONAL PARA EL MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS

El 2016 RTP/SCS incluye 74.800 millones de dólares en las estrategias de movimiento de mercancías. Entre estos están estableciendo un sistema de carriles sólo para camiones que se extiende desde los puertos de San Pedro Bay al centro de Los Ángeles a lo largo de la Interestatal 710; conectando el segmento de este a oeste de la ruta estatal 60 y finalmente llegando a la Interestatal 15 en el Condado de San Bernardino; trabajando para aliviar los 50 principales cuellos de botella de camiones; agregando vías de recorrido para las subdivisiones de San Bernardino y Cajon de Burlington Norte de Santa Fe (BNSF) y las subdivisiones de Alhambra y Mojave de la Union Pacific Railroad (UPRR); expansión/modernización de las instalaciones intermodales; construcción de separaciones de grado entre carretera y ferrocarril; mejorar la

infraestructura de ferrocarril en la zona portuaria; reducir el impacto sobre el medio ambiente apoyando el despliegue de camiones y locomotoras de bajas emisiones disponibles en el mercado; y a largo plazo promover tecnologías para implementar un sistema de carga de cero emisiones o casi sin emisiones.

TABLE 1 PROYECTOS DE INVERSIÓN CAPITALIZADOS

Airport Metro Connector
Crenshaw LAX Transit Corridor
East San Fernando Valley Transit Corridor
Eastside Transit Corridor Phase 2
Exposition Transit Corridor, Phase 2 to Santa Monica
Metro Gold Line Foothill Extension Phase 2A
Metro Gold Line Foothill Extension: Azusa to County Line
Regional Connector
Purple Line Extension to La Cienega, Century City, Westwood
Sepulveda Pass Corridor
South Bay Metro Green Line Extension
West Santa Ana Branch Transit Corridor
Bus & Rail Capital—LA County Near Term
Countywide Bus System Improvement—Metro Fleet
Countywide Bus System Improvement—LA County Muni Fleet
Metro Rail System Improvements (Capital Costs Only)
Metro Rail Rehabilitation and Replacement (Capital Costs Only)
Transit Contingency/New Rail Yards/Additional Rail Cars (Capital Costs Only)—LA County
Anaheim Rapid Connection
Countywide Fixed Route, Express and Paratransit capital (Baseline)—Orange County
Santa Ana and Garden Grove Streetcar
Coachella Valley Bus Rapid Service
Perris Valley Line
Perris Valley Line Extension to San Jacinto
Foothill/5th Bus Rapid Transit
Gold Line Phase 2B to Montclair
Metrolink San Bernardino Line Double tracking
Passenger Rail Service from San Bernardino to Ontario Airport
Redlands Rail
West Valley Connector Bus Rapid Transit
Vermont Short Corridor
Metro Red Line Extension: Metro Red Line Station North Hollywood to Burbank Bob Hope Airport
Metro Green Line Extension: Metro Green Line Norwalk Station to Norwalk Metrolink Station
Slauson Light Rail: Crenshaw Corridor to Metro Blue Line Slauson Station

Source: 2016-2040 RTP/SCS Project List

APROVECHANDO LA TECNOLOGÍA

Los avances en las comunicaciones, la informática e ingeniería, desde las innovaciones de movilidad compartida para vehículos de emisiones cero, puede llevarnos a un sistema de transporte más eficiente con más opciones de movilidad para todo el mundo. Las innovaciones tecnológicas también pueden reducir el impacto medioambiental de los medios actuales de transporte. Por ejemplo, los vehículos de combustible alternativo siguen siendo más accesibles para los consumidores y para aplicaciones de carga y flota, y como se utilizan cada vez más, se puede reducir la contaminación del aire. La tecnología de las comunicaciones, mientras tanto, puede mejorar la circulación de vehículos de pasajeros y de los vehículos de transporte conectados. Como parte del 2016 RTP/SCS, SCAG ha centrado las estrategias basadas en la ubicación específicamente en el aumento de la eficiencia del vehículo híbrido conectable a la red eléctrica (PHEV) en la región. Son vehículos eléctricos alimentados por un motor de gasolina cuando su batería se agota. El 2016 RTP/SCS propone una red de carga regional que aumentará el número de millas de los PHEV conducidas con energía eléctrica, además de apoyar el crecimiento del mercado de PEV en general. En muchos casos, estos cargadores

pueden doblar el alcance eléctrico de estos vehículos PHEV, reduciendo las millas del vehículo viajadas en las que se producen las emisiones del tubo de escape.

MEJORAR EL ACCESO AL AEROPUERTO

Reconociendo que la región de SCAG es una de las regiones más concurridas de la aviación comercial y más diversas del mundo y que el viaje en avión contribuye de forma notable a la actividad económica de la región, el 2016 RTP/SCS incluye estrategias para reducir el efecto de los viajes de pasajeros aéreos en la congestión del transporte terrestre. Tales estrategias incluyen apoyar la regionalización de la demanda de viajes aéreos; seguir apoyando los proyectos regionales e interregionales que faciliten el acceso por tierra al aeropuerto (por ejemplo, tren de alta velocidad); apoyar los esfuerzos continuos de planificación local por parte de los operadores aeroportuarios, las comisiones de transporte del Condado y las jurisdicciones locales; fomentar el desarrollo y el uso de acceso de transporte a los aeropuertos de la región; fomentando el uso de medios de de alto promedio de ocupación del vehículo; y desalentar el uso de medios que requieren viajes “sin sentido” al o desde el aeropuerto (por ejemplo, cuando se deja a un pasajero siendo en el aeropuerto en un vehículo personal).

ENFOQUE DE UN NUEVO CRECIMIENTO CENTRANDO EN EL TRANSPORTE

Los planes de 2016 RTP/SCS para enfocarse en un nuevo crecimiento centrado en el transporte, con apoyo de las siguientes políticas: identificación de áreas estratégicas regionales para relleno e inversión; estructurar el plan de un sistema de tres niveles de centros de desarrollo; desarrollar “comunidades completas”; desarrollo de nodos en un corredor; planificación de viviendas adicionales y trabajos cerca del transporte; planificación para el cambio de demanda en los tipos de vivienda; seguir protegiendo las zonas unifamiliares ya existentes; garantizar el acceso adecuado a los espacios abiertos y a la conservación del hábitat; y la incorporación de los comentarios y opiniones de la localidad en el crecimiento futuro. Estas políticas apoyan el desarrollo de:

- **Zonas De Tránsito De Alta Calidad (HQTA):** áreas dentro de media milla de una parada de tránsito de vía fija o un corredor de tránsito de autobuses, donde los autobuses recogen a los pasajeros con una frecuencia de 15 minutos o menos durante las horas pico o punta. Aunque HQTA representan sólo el tres por ciento de la superficie total del terreno en la región de SCAG, se planea y proyecta dar cabida al 46 por ciento del crecimiento doméstico de la región y al 50 por ciento del crecimiento de empleo en el futuro.
- **Corredores Habitables:** carreteras arteriales donde las jurisdicciones pueden tener planes de una combinación de los siguientes elementos: frecuencia de bus de alta calidad; mayor densidad residencial y del empleo en las intersecciones clave; y mayor transporte activo con ciclovías dedicadas a ese fin.
- **Zonas De Movilidad Del Vecindario (AMN):** estas áreas representan la síntesis de diversas prácticas de planificación y son aplicables a un amplio rango de entornos. Las estrategias intentan proporcionar opciones de transporte sostenible para los habitantes de la región que carecen de un acceso

TABLE 2 MAJOR TRANSIT OPERATIONS AND MAINTENANCE PROJECTS AND INVESTMENTS

(Over \$500 Million)

Access Services Incorporated (Paratransit)–Metro subsidy
Preventive Maintenance (Capital & Operating Maintenance Items Only) – LA County
Countywide Fixed Route, Express and Paratransit Operations–Orange County
OCTA SRTP Implementation
MetroLink Operations–Orange County
Transit Extensions to MetroLink–Go Local Operations–Orange County
San Bernardino Countywide Local Transit Service Operations
Regionwide Transit Operations and Maintenance–Preservation
Expand Bus Service: Productive Corridors
Expand Bus Service: BRT
Expand Bus Service: Point-to-Point

Source: 2016-2040 RTP/SCS Project List

TABLE 3 TOP SIX MOU PROJECTS

Los Angeles	Southern California Regional Interconnector Project
Los Angeles	CP Brighton to CP Roxford Double Track
Orange	State College Blvd. Grade Separation
Riverside	McKinley St. Grade Separation
San Bernardino	CP Lilac to CP Rancho Double Track
San Diego	San Onofre to Pulgas Double Track

CP = A track switch, or the location of a track signal or other marker with which dispatchers can specify when controlling trains.

conveniente al transporte de alta frecuencia pero hacen muchos viajes cortos dentro de sus vecindarios urbanos. Las AMN favorecen el transporte activo e incluyen un enfoque de “calles completas” para las mejoras de las carreteras al reemplazar el uso del automóvil de un solo ocupante o de varios ocupantes con el uso de la bicicleta, caminar, el monopatín, los vehículos eléctricos y los dispositivos de movilidad para personas mayores.

- **Mejorar La Calidad Del Aire Y Reducir Los Gases De Efecto Invernadero:** Es por medio de la planificación integrada para el uso del terreno y el transporte que la región de SCAG, a través de las iniciativas que se mencionan en esta sección, procura hacer que tengamos una región más sostenible. La región de SCAG debe alcanzar los estándares federales específicos de la calidad del aire. También se requiere por ley estatal reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en la región. La ley de California requiere que la región reduzca

las emisiones de gases de efecto invernadero per cápita en la región de SCAG en un ocho por ciento en 2020, en comparación con los niveles de 2005 y en un 13 por ciento en 2035. Las estrategias, programas y proyectos descritos en el 2016 RTP/SCS se proyectan para dar lugar a la reducción de gases de invernadero en la región de SCAG que supera los objetivos de reducción.

CONSERVACIÓN DE TERRENOS NATURALES

Muchas áreas de terrenos naturales cerca de las áreas urbanizadas ya existentes no tienen planes para la conservación y son vulnerables a la presión del desarrollo. El 2016 RTP/SCS recomienda dar una nueva dirección al crecimiento de las áreas de hábitat de alto valor a las áreas urbanizadas ya existentes. Esta estrategia evita el crecimiento en las áreas de hábitat sensible, se basa en el marco de la conservación y sirve de complemento de un enfoque basado en el relleno.

TABLE 4 SAMPLE MAJOR HIGHWAY PROJECTS COMMITTED BY THE COUNTIES

	COUNTY	ROUTE	DESCRIPTION	COMPLETION YEAR	COST (\$1,000'S)
MIXED-FLOW LANES	Imperial	SR-98	Widen and improve SR-98 or Jasper Rd to 4/6 lanes	2025	\$1,170,483
	Imperial	SR-111	Widen and improve to a 6-lane freeway with interchanges to Heber, McCabe and Jasper and overpass at Chick Rd	2030	\$999,136
	Los Angeles	SR-57/SR-60	Improve the SR-57/SR-60 interchange	2029	\$475,000
	Orange	I-5	Add 1 mixed-flow lane in each direction from SR-57 to SR-91	2040	\$305,924
	Orange	SR-55	Add 1 mixed-flow lane in each direction and fix chokepoints from I-405 to I-5 and add 1 auxiliary lane in each direction between select on/off ramps and operational improvements through project limits	2020	\$274,900
	Orange	SR-91	Add 1 mixed-flow lane on SR-91 eastbound from SR-57 to SR-55 and improve interchange at SR-91/SR-55	2025	\$425,000
	Orange	I-405	Add 1 mixed-flow lane in each direction from I-5 to SR-55	2023	\$374,540
	Ventura	SR-118	Add 1 mixed-flow lane in each direction from Tapo Canyon Rd to LA Avenue	2025	\$216,463
EXPRESS LANES	Los Angeles	I-110	Construct express lane off-ramp connector from 28th St to Figueroa St	2023	\$55,000
	Riverside	I-15	Add 1 express lane in each direction from Cajalco Rd to SR-74	2029	\$453,174
	San Bernardino	I-15	Add 2 express lanes in each direction from US-395 to I-15/I-215 interchange	2030	\$687,994
HOV LANES	Los Angeles	I-5	Add 1 HOV lane in each direction from Weldon Canyon Rd to SR-14	2017	\$410,000
	Los Angeles	SR-14	Add 1 HOV lane in each direction from Ave P-8 to Ave L	2027	\$120,000
	Los Angeles	SR-71	Convert expressway to freeway-add 1 HOV lane and 1 mixed-flow lane	2028	\$13,392
	Orange	I-5	Add 1 HOV lane in each direction from Pico to SD County Line	2040	\$237,536
	Riverside	I-15	Add 1 HOV lane in each direction from SR-74 to I-15/I-215 interchange	2039	\$375,664
	San Bernardino	I-10	Add 1 HOV lane in each direction from Ford to RV County Line	2030	\$126,836
	San Bernardino	I-215	Add 1 HOV lane in each direction from SR-210 to I-15	2035	\$249,151
	San Bernardino	I-210	Add 1 HOV lane in each direction from I-215 to I-10	2040	\$178,780
	Ventura	US-101	Add 1 HOV lane in each direction from Moorpark Rd to SR-33	2029	\$132,000

TABLE 5 MAJOR HOV PROJECTS

COUNTY	ROUTE	FROM	TO	COMPLETION YEAR
Los Angeles	I-5	Weldon Canyon	SR-14	2017
Los Angeles	I-5	Pico Canyon	Parker Rd	2025
Los Angeles	SR-14	Ave P-8	Ave L	2027
Los Angeles	SR-71	Mission Blvd	Rio Rancho Rd	2028
Orange	I-5	Pico	SD County Line	2040
Orange	I-5	SR-55	SR-57	2018
Orange	SR-73	I-405	MacArthur	2040
Riverside	I-15	SR-74	I-15/I-215 Interchange	2039
Riverside	I-215	Nuevo Rd	Box Springs Rd	2030
San Bernardino	I-10	Ford St	RV/SB County Line	2030
San Bernardino	I-215	SR-210	I-15	2035
San Bernardino	I-210	I-215	I-10	2040
Ventura	US-101	Moorpark Rd	SR-33	2029

FREEWAY TO FREEWAY HOV CONNECTORS				
COUNTY	ROUTE	FROM	TO	COMPLETION YEAR
Los Angeles	I-5/I-405	Connector (partial)		2029
Los Angeles	I-405/I-110	Connector Improvements		2021
Orange	I-405/SR-73	Connector		2040
Riverside	SR-91/SR-71	Connector Improvements		2020
San Bernardino	I-10/I-15	Connector (partial)		2035

TABLE 6 EXPRESS LANE NETWORK

	COUNTY	ROUTE	FROM	TO
EXPRESS LANE ADDITIONS	Los Angeles	I-10	I-605	San Bernardino County Line
	Los Angeles	I-105*	I-405	I-605
	Los Angeles	I-405**	I-5	Orange County Line
	Los Angeles	I-605	I-10	Orange County Line
	Orange	SR-55***	SR-91	I-405
	Orange	SR-73	I-405	MacArthur Boulevard
	Orange	I-405**	Los Angeles County Line	SR-55
	Orange	I-605	Los Angeles County Line	I-405
	Riverside	I-15**	San Bernardino County Line	SR-74
	Riverside	SR-91*	Orange County Line	I-15
	San Bernardino	I-10**	Los Angeles County Line	Ford Street
	San Bernardino	I-15**	High Desert Corridor	Riverside County Line
EXPRESS LANE DIRECT CONNECTORS	Los Angeles	I-405/I-110	I-405 NB to I-110 NB and I-110 SB to I-405 SB	
	Orange	I-5/SR-55	Existing HOV to proposed express lane direct connector	
	Orange	SR-91/SR-55	Existing HOV to proposed express lane direct connector	
	Orange	SR-91/SR-241	SR-241 NB to SR-91 EB and SR-91 WB to SR-241 SB	
	Orange	I-405/SR-55	Existing HOV to proposed express lane direct connector	
	Orange	I-405/SR-73	Planned HOV to proposed express lane direct connector	
	Orange	I-405/I-605	Existing HOV to proposed express lane direct connector	
	Riverside	SR-91/I-15	SR-91 EB to I-15 SB and I-15 NB to SR-91 WB	

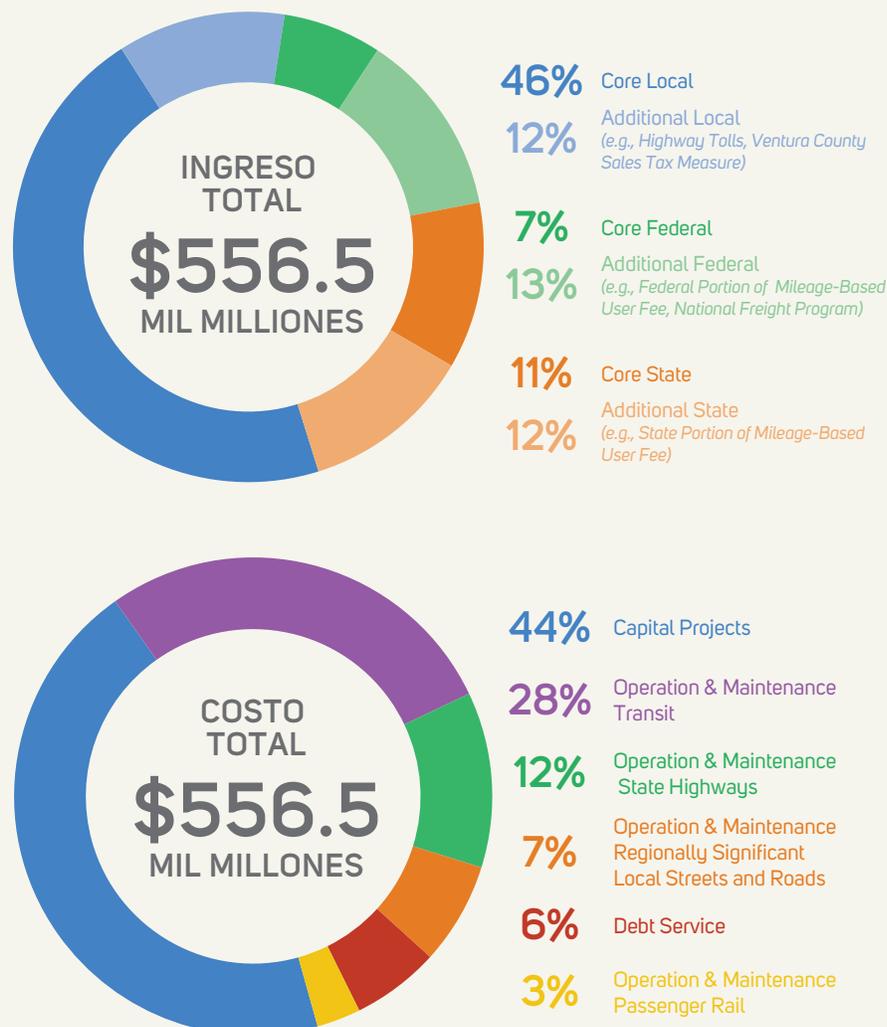
Notes: * Dual Express lanes for entire length ** Dual Express lanes for a section *** May be either single or dual Express lanes

FINANCIANDO NUESTRO FUTURO

Para lograr los ambiciosos objetivos del 2016 RTP/SCS hasta el año 2040, SCAG prevé unos gastos de 556.500 millones de dólares, de los cuales 274.900 millones de dólares se han presupuestado para operaciones y mantenimiento del sistema de transporte regional y otros 250.900 millones de dólares se reservan para mejoras vitales de transporte.

Los ingresos previstos comprenden tanto las fuentes de financiamiento existentes como las nuevas fuentes que se esperan razonablemente que estén disponibles para el 2016 RTP/SCS, lo que hará un total conjunto de 556.500 millones de dólares. Los ingresos razonablemente disponibles incluyen ajustes a corto plazo de los impuestos indirectos estatales y federales sobre la gasolina y la sustitución a largo plazo de los impuestos sobre la gasolina con tarifas de usuarios basados en las millas (o el ajuste equivalente del impuesto sobre el combustible). Estas y otras categorías de fuentes de financiamiento fueron identificadas como razonablemente disponibles sobre la base de su potencial para la generación de ingresos, precedentes históricos y la posibilidad de su aplicación dentro del plazo del Plan.

FIGURE 3 FY 2016–2040 RESUMEN DE INGRESOS Y GASTOS (EN DÓLARES NOMINALES)



LO QUE LOGRAREMOS

En general, las inversiones de transporte en el 2016 RTP/SCS proporcionarán un retorno de 2,00 dólares por cada dólar invertido. En comparación con la alternativa de no adoptar el Plan, el 2016 RTP/SCS lograría lo siguiente:

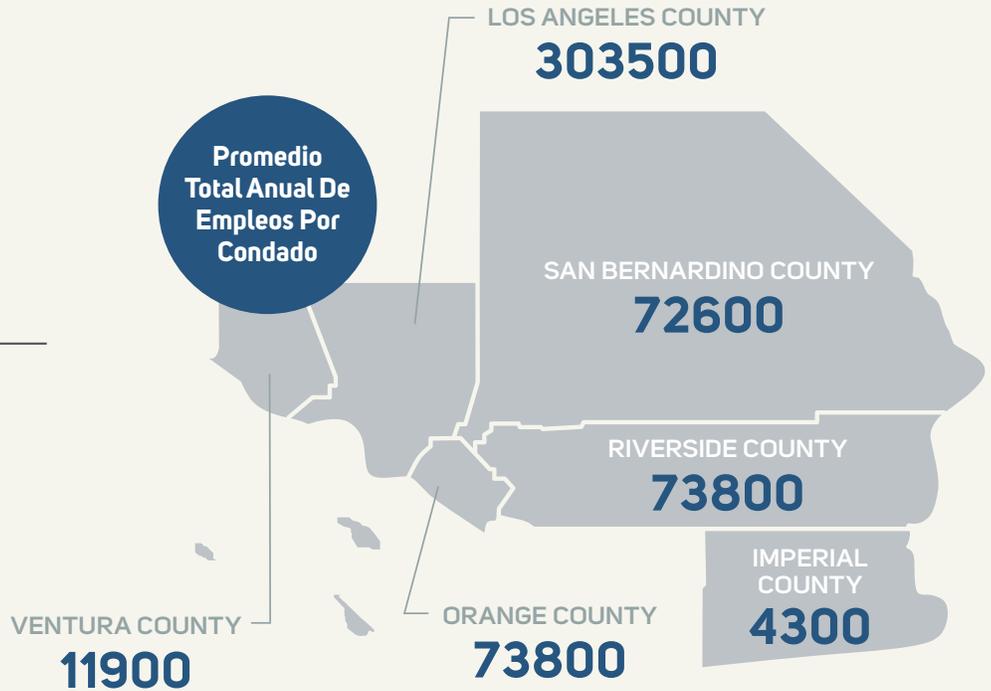
- El Plan daría lugar a una reducción de un ocho por ciento en las emisiones de gases de efecto invernadero per cápita de aquí a 2020, una reducción del 18 por ciento en 2035 y una reducción del 22 por ciento para 2040, en comparación con los niveles de 2005. Esto superaría las reducciones por mandato del estado, que son del ocho por ciento en 2020 y del 13% en 2035.
- Mejoraría la calidad del aire regional bajo el Plan, ya que los combustibles más limpios y las nuevas tecnologías en los vehículos ayudan a reducir muchos de los contaminantes que contribuyen a la polución y otros contaminantes en el aire que pueden afectar la salud pública en la región.
- El porcentaje combinado de viajes de trabajo con un uso compartido de vehículos, transporte activo y transporte público aumentaría en aproximadamente un cuatro por ciento, con una reducción en relación a la proporción de viajeros que viajan en un vehículo con un solo ocupante.
- El número de millas viajadas de un vehículo (VMT) per cápita se reduciría en casi un diez por ciento y el número de horas de viaje en un vehículo (VHT) per cápita en un 18 por ciento (para automóviles y camiones de trabajo ligero/medio) como resultado de tener más pasajeros de uso del terreno en una ubicación eficiente y mejorar el servicio de transporte.
- El viaje diario en transporte aumentaría en casi un tercio, como resultado de un mejor servicio de transporte y más patrones de desarrollo orientado al transporte.
- El Plan reduciría la demora per cápita en un 45 por ciento y
- la demora en autopistas de camiones pesados en casi un 40 por ciento. Esto significaría que pasaría menos en atascos de tráfico y nuestras mercancías se moverían más eficientemente.
- Se crearían cada año unos 375.000 nuevos puestos de trabajo, debido al aumento de la competitividad de la región y la mejora en el desempeño económico que resultaría de la reducción de la congestión y de las mejoras en los servicios regionales debido a la aplicación del Plan.
- El Plan reduciría la cantidad de terrenos sin desarrollo previo convertido en uso urbanizado en un 23 por ciento. Conservando los espacios abiertos y otros terrenos rurales, el Plan proporciona una base sólida para un desarrollo más sostenible en la región de SCAG.
- El Plan daría lugar a una reducción en nuestra tasa de obesidad regional del 2,5 por ciento y una reducción del tres por ciento en el porcentaje de nuestra población que sufre de alta presión arterial. También daría lugar a una reducción de más del 13 por ciento de los costos totales anuales de salud debido a enfermedades respiratorias.

CREANDO EMPLEO EN LA REGIÓN DE SCAG

539,900

Promedio total de empleos en la región de SCAG

Total de empleos, todas las fuentes, construcción, operación y beneficios de mantenimiento, del Plan 2016 RTP/SCS, mostrando cifras del 2012 a comparación, (en relación con la base)



Millas Viajadas De Un Vehículo (VMT) per capita



Demora Diaria Por Minuto per capita



CÓMO ASEGURAMOS EL ÉXITO

Nuestro Plan incluye varios resultados de desempeño y las medidas que se utilizan para medir nuestro progreso hacia el cumplimiento de nuestros objetivos. Estos incluyen:

- Eficacia de la ubicación, que refleja hasta qué grado el mejor uso del terreno y las estrategias de coordinación del transporte tienen un impacto sobre el movimiento de personas y mercancías.
- Movilidad y accesibilidad, lo que refleja nuestra capacidad para llegar a los destinos deseados con relativa facilidad y dentro de un plazo de tiempo razonable, con opciones de transporte razonablemente disponibles.
- Seguridad y salud, que reconocen que el 2016 RTP/SCS tiene un impacto más allá de los que están exclusivamente relacionados con el transporte (por ejemplo, enfermedades relacionadas con la contaminación).
- Calidad ambiental, que se mide en términos de criterios de contaminación y por las emisiones de gases de efecto invernadero.
- Oportunidades económicas, que se miden en términos de puestos de trabajo adicionales creados y la contribución neta al producto regional bruto alcanzado a través de la mejora de la competitividad económica regional, como resultado de las inversiones de transporte de 2016 RTP/SCS.
- Efectividad de la inversión, que indica el grado en que los gastos del Plan generan beneficios que los usuarios de transporte pueden experimentar de manera directa.
- Sostenibilidad del sistema de transporte, que refleja cuán bien puede mantener nuestro sistema de transporte su desempeño global en el tiempo de forma equitativa, con un mínimo daño al medio ambiente y sin poner en peligro la capacidad de las generaciones futuras para abordar sus necesidades de transporte.

El 2016 RTP/SCS está diseñado para asegurar que el sistema de transporte regional sirva a todos los segmentos de la sociedad. El Plan está sujeto a numerosas medidas de desempeño para supervisar su progreso hacia el logro de la equidad social y la justicia ambiental. Estas medidas incluyen la accesibilidad a parques y terrenos naturales, impacto de ruido en carretera, impacto de la calidad de aire e impacto de salud pública, entre muchos otros.

PLAN DE EVALUACIÓN DE DESEMPEÑO

Menos Tiempo En La Carretera

20.5 millas
promedio a diario de millas viajadas por vehículo

7.4%

9.2 mins
minutos a diario de demora por persona (tiempo perdido en tráfico)

39%

Más Oportunidades Económicas

\$1.00 = \$2.00
INVERSIÓN BENEFICIO

351,000
empleos adicionales debido al mejoramiento de la competitividad

Eficacia Y Ahorro De Costes

GASTOS DOMÉSTICOS (transportación y agua)
\$14,000/año

12%

REDUCCIÓN DE COSTOS DE CONSTRUCCIÓN DE ENERGÍA

4%

CONSUMO DE COMBUSTIBLE POR VEHICULO

10%

Mejor Calidad Ambiental

<chem>CC(C)C</chem> ROG 49.1 TONS ↓ 8% 45.0 TONS	<chem>C#O</chem> CO 338.6 TONS ↓ 9% 307.7 TONS
<chem>CC1=CC=CC=C1</chem> NOx 96.4 TONS ↓ 9% 88.2 TONS	<chem>OS(=O)(=O)O</chem> PM2.5 13.3 TONS ↓ 5% 12.6 TONS

GHG REDUCTIONS

2020 ↓ **8%**
2035 ↓ **18%**
2040 ↓ **22%**

MÁS ALLÁ DE 2040

El 2016 RTP/SCS se basa en un presupuesto proyectado limitado por los ingresos locales, estatales y federales que SCAG prevé recibir de aquí a 2040. El Plan estratégico habla de proyectos y estrategias que SCAG procuraría si hay disponibles nuevos fondos. La debate del Plan estratégico incluye estrategias de reducción de emisiones a largo plazo para ferrocarril y camiones; expansión de los sistemas de la región de tren de alta velocidad y de tren suburbano; ampliación del transporte activo; aprovechar los avances tecnológicos para el transporte; abordar más reducciones regionales en las emisiones de gases de efecto invernadero; y hacer que la región sea más resistente al cambio climático, entre otros temas. Esperamos que estos proyectos y estrategias puedan informar el desarrollo del siguiente Plan, el 2020 RTP/SCS.







MAIN OFFICE

818 West 7th Street, 12th Floor
Los Angeles, CA 90017
(213) 236-1800

www.scag.ca.gov

REGIONAL OFFICES

Imperial County
1405 North Imperial Avenue, Suite 1
El Centro, CA 92243
Phone: (760) 353-7800
Fax: (760) 353-1877

Orange County
OCTA Building
600 South Main Street, Suite 906
Orange, CA 92868
Phone: (714) 542-3687
Fax: (714) 560-5089

Riverside County
3403 10th Street, Suite 805
Riverside, CA 92501
Phone: (951) 784-1513
Fax: (951) 784-3925

San Bernardino County
Santa Fe Depot
1170 West 3rd Street, Suite 140
San Bernardino, CA 92410
Phone: (909) 806-3556
Fax: (909) 806-3572

Ventura County
950 County Square Drive, Suite 101
Ventura, CA 93003
Phone: (805) 642-2800
Fax: (805) 642-2260

2016
2040 RTPSCS

ADOPTED | APRIL 2016

WWW.SCAGRTPSCS.NET