

# APPENDIX D

## SPANISH EXECUTIVE SUMMARY

*Page Intentionally Left Blank*



# SUMARIO EJECUTIVO

# SUMARIO EJECUTIVO

El Plan Regional de Transporte/Estrategias de Comunidades Sostenibles (RTP/SCS, por sus siglas en inglés) del 2014 representa un nuevo planteamiento en planificación de transporte; uno que va más allá de tratar las necesidades de transporte caso por caso. El RTP/SCS fortalece el vínculo entre el uso de suelo y la planificación de transporte, reconociendo la importante conexión que existe entre estas dos áreas y el efecto que tiene en la calidad de vida de la región.

El RTP/SCS o “Plan” presenta una estrategia que toma en cuenta el substancial crecimiento que se espera en la región al tiempo que fomenta vitalidad económica, ofreciendo más opciones habitacionales y de transporte, fomentando vida sana, y mejorando las comunidades por medio de una eficiente y bien mantenida red vial.

Este plan considera nuevos requisitos, incluyendo la Legislación 375 del Senado (SB 375) que dicta una reducción en las emisiones de gases de efecto invernadero por el sector de transporte; como también las disposiciones federales de la nueva ley de financiación de transporte ‘Avanzando hacia el Progreso en el Siglo XXI’ (MAP-21, por sus siglas en inglés), misma que enfatiza prácticas basadas en rendimiento. El RTP/SCS —que empareja inversiones en transporte con el uso de suelo deseado— representa la perspectiva que tiene el Consejo de Gobiernos de Stanislaus para una región más sostenible, saludable, y equitativa, con opciones de transporte diversificado al alcance de todo usuario.

El documento RTP/SCS es la culminación de un planeamiento integrado al que llamamos Perspectiva Stanislaus para el Valle (VVS, por sus siglas en inglés). La VVS abarca los procesos de planeación del Plan Regional de Transporte, la Estrategia de Comunidades Sostenibles, y la Evaluación de Necesidades Habitacionales de la Región (RHNA, por sus siglas en inglés), creando un planteamiento basado en el aporte local y público, y que realmente integra la combinación uso de suelo y planificación de transporte al abordar asuntos que traspasan las fronteras jurisdiccionales.

### Legislación N°32 de la Asamblea y N°375 del Senado

La legislación N°32 de la Asamblea (AB 32) decreta que el Estado, para el 2020, debe haber reducido las emisiones de contaminantes de efecto-invernadero (GHG, por sus siglas en inglés) al nivel que se tenía en 1990. La legislación N°375 del Senado —ley del cambio climático de California y promulgada para implementar la AB 32— dicta que las metas de reducción de gases contaminantes GHG de cada región se deben alcanzar por medio de un procedimiento de integración de transporte y uso de suelo que demuestre como se alcanzarán los resultados buscados. La SB 375 también integra el proceso

de Designación de Necesidades Habitacionales de la Región (RNHA) en el procedimiento RTP/SCS para garantizar que la designación de unidades habitacionales proyectadas concuerde con el patrón de desarrollo de la SCS.

### Avanzando hacia el Progreso en el Siglo XXI (MAP-21)

Cuando la propuesta MAP-21 pasó a ser ley en el 2012 autorizó la planificación federal de transporte terrestre por dos años. Un factor clave en esta nueva ley de transporte es el énfasis en rendimiento al planear y programar planes de transporte a largo plazo como el Plan Regional de Transporte. Una planeación y programación basada en rendimiento utiliza indicadores de progreso para evaluar resultados que, a su vez, guíen el desarrollo y evaluación del plan regional de transporte.





## INTEGRANDO TRANSPORTE Y USO DE SUELO

A diferencia de previos RTPs, el RTP/SCS se centra en mantener la vitalidad económica y el carácter de la región creando un patrón que une un sistema de transporte más sustentable con el desarrollo de uso de suelo. En el contexto de este documento planificador a largo plazo, la sustentabilidad significa un sistema de transporte y un patrón de desarrollo que se complementen para solventar las necesidades de hoy sin comprometer las necesidades de las futuras generaciones. Esto se puede alcanzar a través de la preservación de tierras arables, un equitativo acceso a una variedad de opciones de transporte saludables y seguras para todos, disponibilidad de una amplia gama de opciones de vivienda, y la protección de los recursos naturales y espacios abiertos de la región. Para calcular el rendimiento y éxito del RTP/SCS se han adoptado siete metas y objetivos correspondientes. Aunados, el Plan utiliza estas metas y objetivos para ir midiendo cuán efectiva es la integración de las técnicas planificadoras de transporte y uso de suelo en su búsqueda de materializar lo que este documento visualiza.

**Tabla 1. Metas del RTP/SCS**

Meta 1. Circulación y Acceso
Mejorar la circulación de personas y mercancías entre sus destinos; y ofrecer una diversidad de opciones de transporte.
Meta 2. Equidad Social
Fomentar y disponer un acceso parejo a servicios de transporte para todos los segmentos de la población y garantizar que todos se beneficien con las mejoras al transporte, al tiempo de ofrecer una gama de opciones de transporte y de vivienda.
Meta 3. Vitalidad Económica y Comunitaria
Impulsar la creación de empleos y atraer, retener y expandir la actividad comercial mejorando la calidad de vida a través de nuevas y revitalizadas comunidades.
Meta 4. Patrón de Desarrollo Sustentable
Establecer una mezcla de usos de suelo y patrones de desarrollo compacto; y guiar urbanización a la infraestructura existente, la cual preserva tierras de cultivo, áreas abiertas y recursos naturales.
Meta 5. Calidad Medioambiental
Las inversiones en transporte toman en cuenta el impacto ecológico como también minimizan el efecto directo e indirecto en la limpieza del aire y el medioambiente.
Meta 6. Salud y Seguridad
Opera y mantiene un sistema de transporte que garantiza la seguridad y protección del público; e incrementa la salud de los residentes mejorando la calidad del aire y ofreciendo más opciones de transporte.
Meta 7. Preservación del Sistema
Mantiene el sistema de transporte en buenas condiciones y protege las inversiones de transporte en la región optimizando el uso de infraestructura existente.

## PLANIFICANDO LA PROYECCIÓN DEL VALLE

Para materializar la imagen colectiva para la región es crucial tener un amplio entendimiento de la actual población y su sistema de transporte como también el alcance y composición del futuro crecimiento. Entender cómo las futuras generaciones puede que usen el sistema de transporte comparado a cómo lo hacen los residentes actuales es clave para resolver las necesidades de la región tanto hoy como para mañana.

Con el propósito de guiar este proceso planificador se ha formado un comité de orientación, conocido como Comité Orientador de la Proyección Stanislaus para el Valle. Dado que el StanCOG no tiene autoridad sobre uso de suelo fue importante incluir tanto representantes de cada una de las jurisdicciones de la región —quienes sí tienen autoridad en uso de suelo—al igual que un representante de la Comisión de Formación de Agencias Locales (LAFCO). Además, se añadieron otros miembros, incluyendo a un representante del público en general, un interesado en desarrollo peatonal y ciclista, agencias de servicio social, interesados de la locomoción colectiva, y una autoridad electa, garantizándose así una planificación amplia y de colaboración.

Anticipándose a proyecciones de crecimiento y determinar futuras tendencias regionales —en coordinación con el Comité de Orientación de la VVS y utilizando datos de una extensa proyec-

ción demográfica— se desarrollaron estrategias de inversión (escenarios) de transporte y uso de suelo. Este pronóstico demográfico ha sido utilizado consistentemente a través de toda la planificación VVS y fue, además, incorporado al modelo para pronosticar futuros patrones de circulación vial. El conjunto de estas proyecciones le permitieron al Comité VVS evaluar hasta dónde cada uno de los escenarios cumple con las metas y objetivos del RTP/SCS.

Se desarrollaron cuatro escenarios en los que se ilustraron diferentes y posibles patrones de crecimiento para el sistema de transporte y uso de suelo de la región incluyendo: Tendencia Histórica, Nueva Tendencia, Cambio Moderado, y Mayores Cambios. Estos escenarios cubren un amplio espectro de políticas de transporte y de uso de suelo —desde tendencias antiguas a un futuro más compacto con una mayor inversión en transporte alternativo. El rendimiento de cada escenario fue evaluado por el Comité de Orientación VVS y presentado al público. Basados tanto en este análisis como en el aporte del público, el Comité de Políticas de StanCOG identificó el escenario Cambio Moderado como su preferencia. Este escenario, entonces, es la base del RTP/SCS.





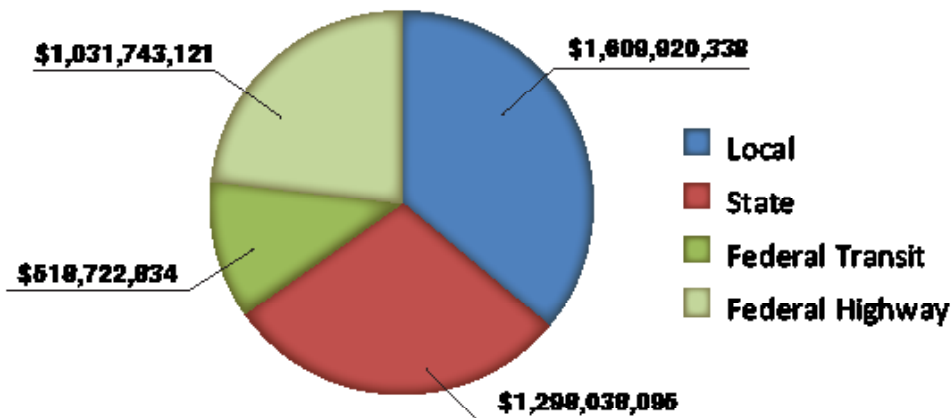
## INVERSIONES EN TRANSPORTE

Paralelos al desarrollo de estrategias de uso de suelo —y en colaboración con agencias locales— se desarrollaron proyecciones de ingreso para determinar fondos disponibles para proyectos de transporte hasta el año 2040, incluyendo fuentes federales, estatales y locales. Se anticipa un ingreso total de \$4,46 mil millones por la duración del plan. Las inversiones en transporte fueron luego evaluadas en base a las metas del Plan; y se seleccionaron proyectos para ofrecer el sistema de transporte que mejor se adapta al patrón de necesidades de desarrollo y transporte en la región. El Plan tiene limitaciones económicas para garantizar que los costos del proyecto no excedan los fondos proyectados.

El RTP/SCS representa un enfoque y estrategia totalmente nuevos, diferente a cualquier RTP antes preparado. Con la selección del escenario

Cambio Moderado, la financiación de caminos ha cambiado —de cerca de 84 por ciento del total de los fondos identificados en el RTP del 2011, al 61 por ciento. Además, un mayor porcentaje de esta financiación está dirigido a mejoras de operación y rehabilitación. Un igualmente sustancial cambio ocurrió en los fondos al transporte masivo, donde el aumento de fondos en movilización pública capitaliza en un patrón de urbanización más compacta. Las inversiones en transporte colectivo incluyen inversiones a servicios existentes y fondos para reducir intervalos y agregar nuevos servicios incluyendo: líneas de autobús directo (BRT, por sus siglas en inglés), rutas de servicio expreso, y la extensión de la ferrovía de traslado laboral al interior de la región. Estas inversiones revelan un compromiso para materializar la visualización del Plan a medida que cambien los tiempos y se agregue nueva legislación federal y estatal.

Figura 1.1 Prognostico de Ingresos por Fuente





## MEDICIÓN DEL PROGRESO

El éxito del RTP/SCS se determinará por su capacidad para alcanzar las metas y objetivos establecidos y su capacidad de implementarse satisfactoriamente. Para evaluar el plan se creó una variedad de indicadores de progreso para cada meta. Para ofrecer una lista concisa, los medidores de rendimiento se dividen en tres amplias categorías: calidad de vida, circulación y acceso, y sustentabilidad medioambiental. Las mediciones de rendimiento fueron expresamente seleccionadas para determinar la capacidad de cumplimiento en cada una de las metas del Plan, para garantizar que el Plan realmente mejora la calidad de vida de los residentes de la región, que ofrece una amplia variedad de opciones de transporte, y que fomenta una variedad de opciones de vivienda en el futuro.

## EQUIDAD

El StanCOG también se empeña en garantizar que las inversiones y proyectos de transporte se financien e implementen de manera equitativa entre todos los residentes y usuarios de transporte de la región. Para cumplir con este compromiso, StanCOG llevó a cabo un exhaustivo análisis de equidad tanto en el RTP/SCS como

en sus esfuerzos por llegar a las comunidades tradicionalmente marginadas. Este análisis de equidad garantiza que estos grupos se beneficien de las decisiones de inversión en transporte y que no sean víctimas de un desproporcionado efecto. El análisis de equidad consiste en seis mediciones de rendimiento adicionales, enfocadas específicamente en el impacto a comunidades propensas a ser tema de imparcialidad medioambiental. Los esfuerzos de acercamiento fueron enfocados en alcanzar y hacer partícipes a esas comunidades tradicionalmente postergadas para asegurarse que estos grupos no resulten excluidos del proceso de planificación.

## ACERCAMIENTO Y COLABORACIÓN COMUNITARIA

Ningún esfuerzo de planeación puede ser completo sin el aporte de aquellos afectados por dicho plan. Se aplicó una propuesta dual que incluye tanto a autoridades electas como público —o sea aquellos que finalmente van a implementar el plan y aquellos directamente afectados por el plan.

No solo el StanCOG creó un Comité de Orientación VVS para recibir aportaciones de agencias locales sobre la dirección, conceptos y detalles

**Tabla 2. Mediciones de Rendimiento del RTP/SCS 2014**

<b>Calidad de Vida</b>
• Balance empleos-vivienda
• Nuevas viviendas a precio asequible
• Horas de Congestión Vehicular
• Promedio de distancia de viajes ciclistas y peatonales
• Porcentaje de casas a media milla de un parque o área abierta
• Porcentaje de casas a 500 pies de un eje vial de importancia
<b>Circulación y Acceso</b>
• Porcentaje de minorías o personas de bajos ingresos que se benefician del gasto en caminos
• Porcentaje de casas en un radio de media milla de un servicio de transporte público frecuente
• Porcentaje de complejos habitacionales para gente de bajos ingresos y dentro de media milla de servicio de transporte público frecuente
• Cantidad de pasajeros a la hora de más tráfico
• Porcentaje de millas de carriles congestionados
• Millas de carriles congestionados en principales ejes de circulación de mercancías
• Promedio recorrido por vehículo
• Porcentaje de heridos o muertos por cada 100 mil millas recorridas por coche
<b>Medioambiente y Sustentabilidad</b>
• Mezcla de vivienda por tipo de casa
• Total financiación en mejoras a ciclovías
• Mantenimiento de caminos
• Emisiones de efecto-invernadero
• Indicadores de salud respecto de emisiones contaminantes
• Densidad residencial en general
• Acres de tierra que ocupan mil nuevos residentes.
• Acres de tierra que ocupan 1 000 nuevos residentes
• Total de acres ocupados con nuevas urbanizaciones
• Total de acres agrícolas de primera ocupadas con nuevas urbanizaciones



del RTP/SCS, sino también estamos continuamente informando y actualizando a las autoridades electas de modo que estén siempre al tanto de nuestros esfuerzos y para contar con su opinión durante el proceso de planificación.

El StanCOG también busca mejorar sus esfuerzos de planeación alcanzando una mayor proporción del público. StanCOG utiliza métodos electrónicos para llegar a la gente en forma remota, ofreciéndoles la posibilidad de entregarnos sus comentarios y aportes al Plan desde la comodidad de su hogar o trabajo —en 10 minutos en lugar a asistir a un taller de dos horas. No obstante. Para alcanzar a todos esos que no tiene acceso a la Internet, StanCOG realiza cantidad de talleres convencionales y presentaciones, como asimismo concertando la colaboración de personajes clave que representan variados intereses, para así aprovechar sus redes.

## CONCLUSIÓN

Este Plan no puede garantizar resultados específicos pero, a través de la coordinación local y la integración de planeación de transporte y uso de suelo, podemos optimizar las posibilidades de lograr construir un lugar deseable y económicamente viable donde vivir y trabajar, con abundantes recursos naturales y bellos paisajes. Al alinear nuestras políticas con nuestra visión —vale decir creando un Plan RTP/SCS que no solo trata la congestión vial y calidad del aire, sino también donde vive y trabaja la gente— el RTP/SCS ofrece el camino para alcanzar estas metas.

**Figura 1.2 Comparación de Objetivos de Reducciones de Emisión SB 375 y el Plan de Reducciones**

