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 | 免费语言协助 | مساعدة ترجمة مجانية | 무료 언어 지원 | کمک زبان رایگان | 無料の言語支援 | Бесплатная языковая помощь
Assistência linguística gratuita | मुफ़्त भाषा सहायता | Assistance linguistique gratuite | ជំនួយភាសាឥតគិតថ្លៃ
ఉచిత భాషా సహాయం | ภาษาช่วยเหลือด้านพาสาฟริ | Kaalmada Luqadda ee Bilaashka ah | Безкоштовна мовна допомога

SANDAG.org/LanguageAssistance | 619.699.1900

CAPÍTULO 2

Índice de contenidos

Capítulo 2 Índice de contenido **15**

Estrategia de Comunidades Sostenibles **16**

Introducción **16**

Requisitos para la SCS 17

Pronóstico de Crecimiento Regional 18

Vivienda y Uso de Suelo **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 de la SCS 20

Efectos de la contaminación del aire 20

Sistema de Transporte Integrado **21**

Transporte No Motorizado 21

Corredores Completos 22

Transporte Público 23

Minibuses 24

Administración del Sistema de Transporte 24

Medioambiente **25**

Conservación de Hábitats 25

Preservación de la Costa 25

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 19,3% 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*

Reducciones promedio de CO2 per cápita en días laborables para autos y camiones ligeros desde 2005		
Año objetivo	**CARB objetivo**	**GHG**
2035	19%	19,3%
2050	N/A	19,5%

**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.*

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

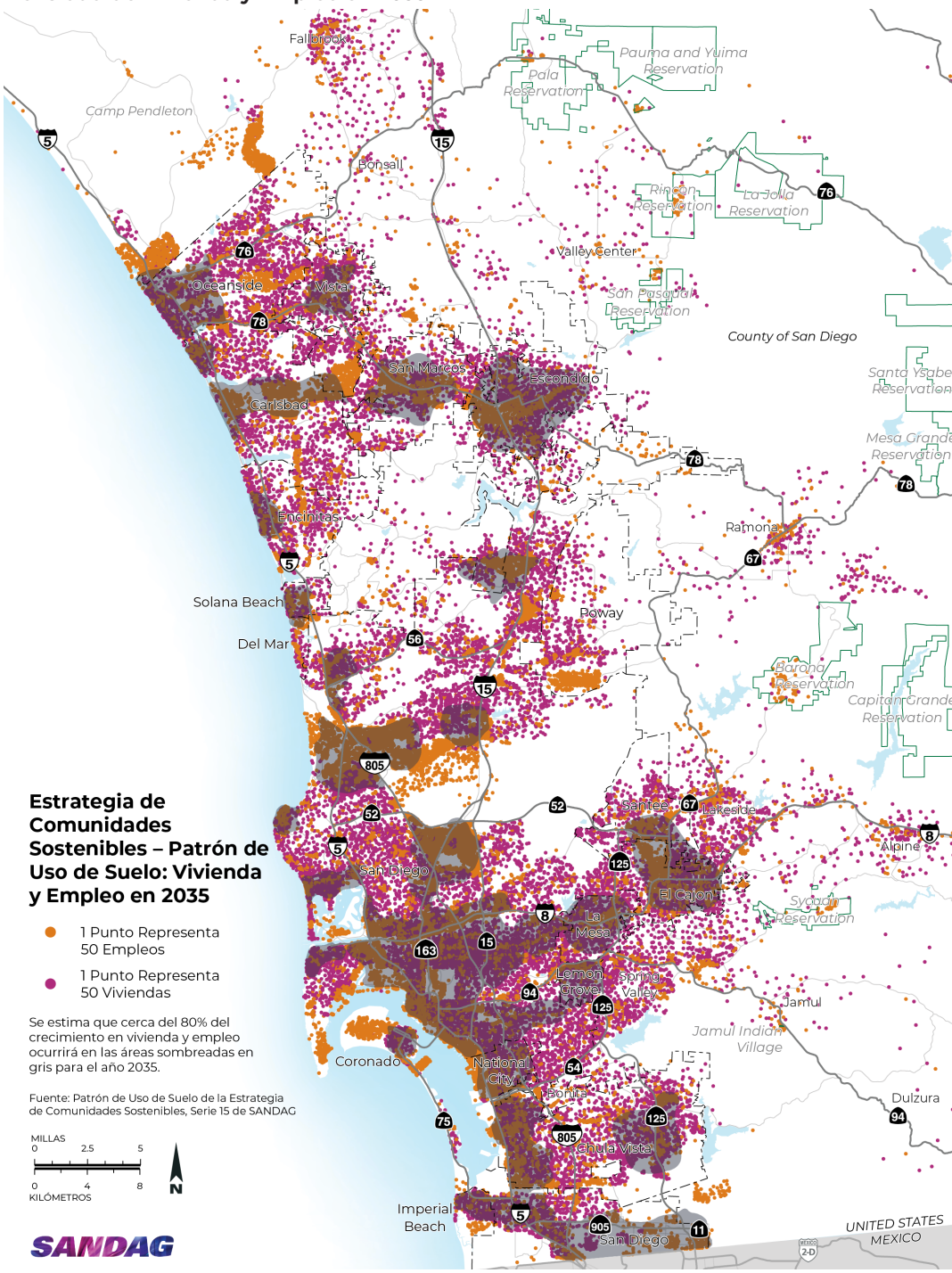
The Series 15 Regional Growth El Pronóstico de Crecimiento Regional de la Serie 15 es la base del Plan Regional 2025. Predice cambios económicos y demográficos hasta el año 2050, basándose en planes y políticas locales de uso del suelo existentes, cambios razonablemente anticipados en planes y políticas 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 amplia 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).

Región de San Diego 2022 | 2035 | 2050

CRECIMIENTO 2022–2050

Población: +112,944
con un incremento del 3.4%
Empleos con sueldos y salarios:
+170,757 with 10.6% increase
Unidades de vivienda: +202,819
con 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

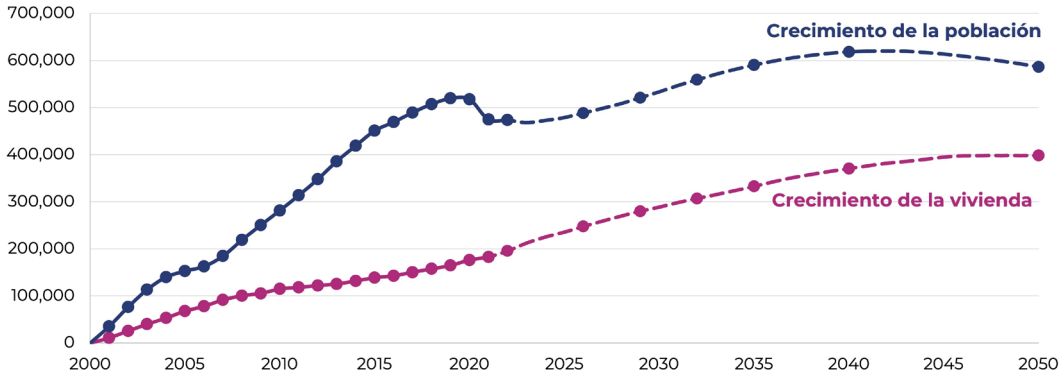
PROYECCIONES EN 2050

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



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**.

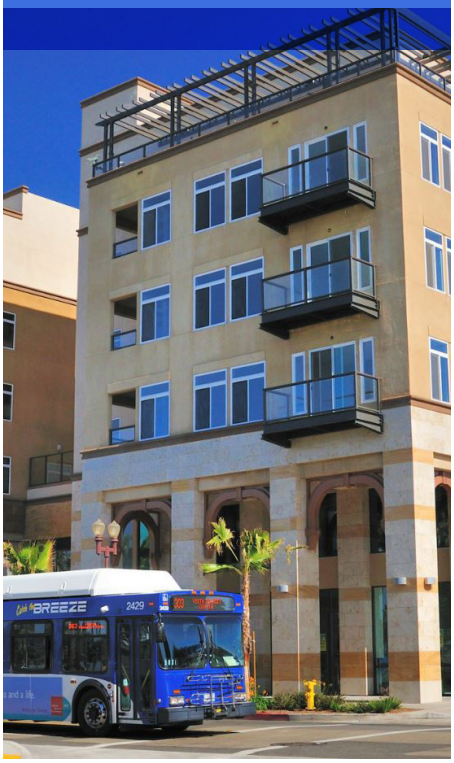
Cumplir con la Evaluación de las Necesidades Regionales de Vivienda de 8 Años

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.° 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.° 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.° 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.° 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 de la SCS

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 cómo las estrategias del Plan Regional 2025 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 unos 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).

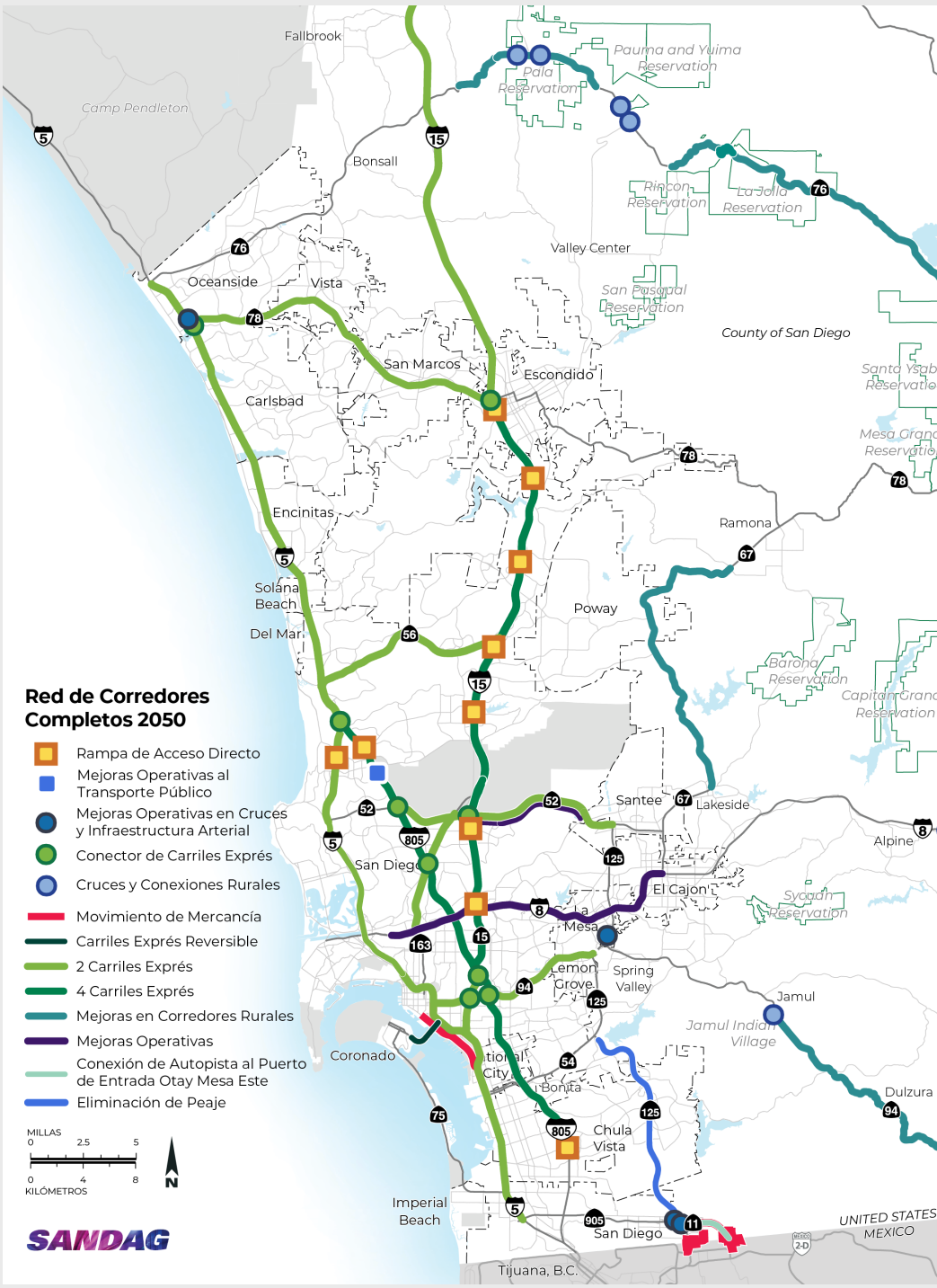
Tecnología de Transporte y Sistema de Intersecciones Inteligentes

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 brindan a las personas de las ciudades y comunidades rurales, incluidas las naciones tribales, acceso al sistema interestatal, oportunidades de empleo, educación y atención médica. También facilitan el movimiento de mercancías, entregas y vehículos de emergencia.

Figura 2.4 Red de Corredores Completos 2050



Estas carreteras se han mejorado con un enfoque en la seguridad a través de la ampliación de los arcenes, la rectificación de curvas, mejoras en las intersecciones y características tecnológicas actualizadas.

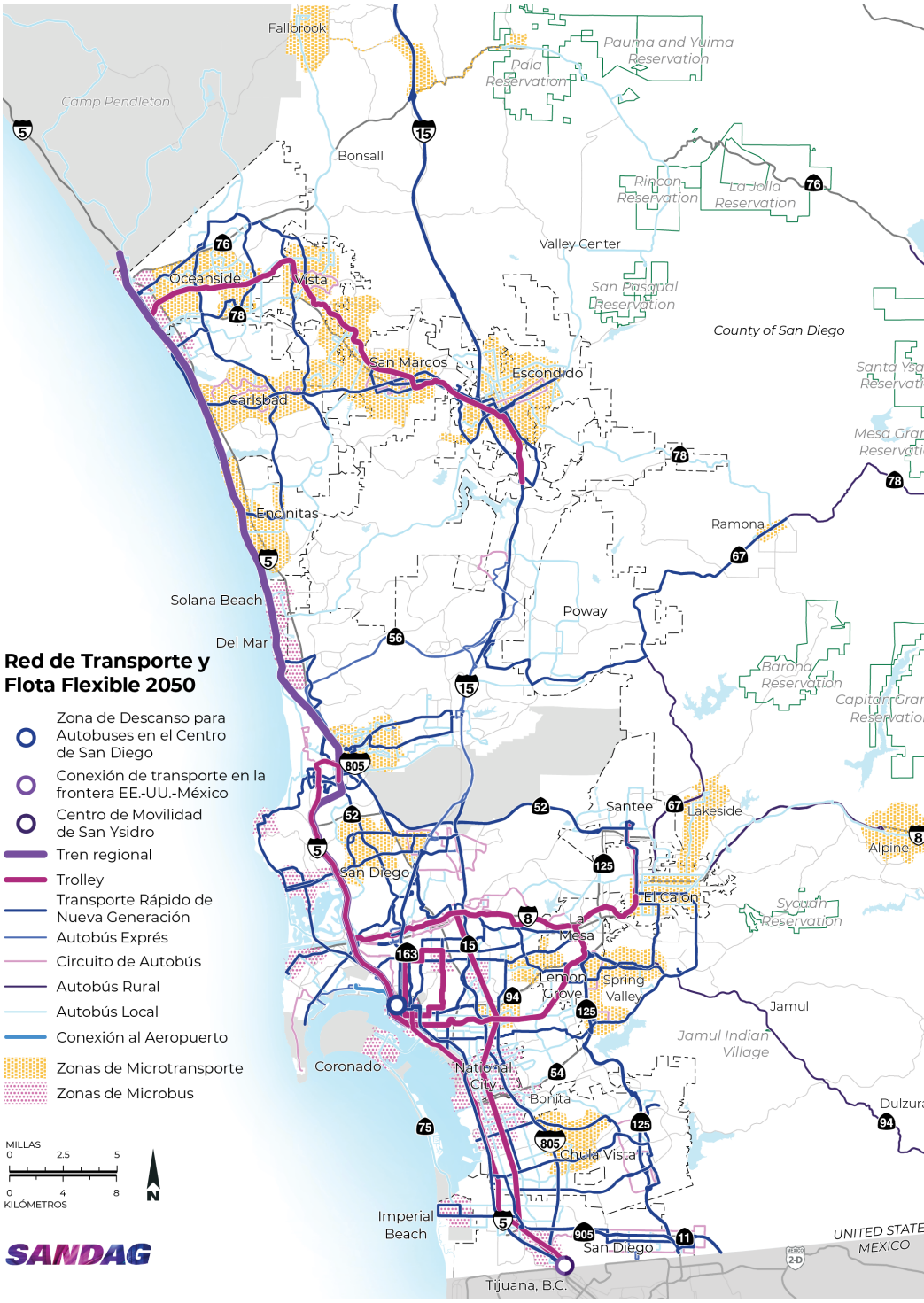
Movimiento de Mercancía

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 trasporte público planificada de la región y los servicios incluidos.

Figura 2.5 Red de Transporte Público y Flota Flexible 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 **transporte del Trolley** y SPRINTER incluye mejoras a los servicios existentes y nuevas rutas.

El **Servicio de Autobús Rápido de Próxima Generación (Next Generation Rapid)** 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 incluirán 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.

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 minibús 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.

Medioambiente

Conservación de Hábitats

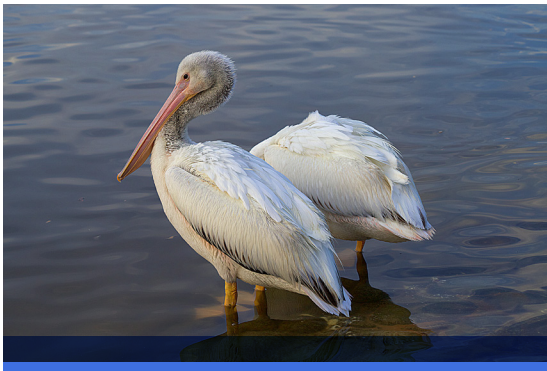
La región de San Diego es una de las áreas más ricas en biodiversidad de los Estados Unidos. La diversa topografía, geología y clima moderado de la región permiten que las especies más raras, amenazadas, y en peligro de extinción de los Estados Unidos continentales vivan aquí. Desde la última actualización 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 del cambio climático, 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.



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.