

Resumen Ejecutivo



Esta página ha sido dejada en blanco intencionalmente.

Introducción

Las soluciones para las necesidades de transporte de la región requieren un esfuerzo de planificación completo que coordine los patrones de uso del suelo y las inversiones en transporte, con el fin de desarrollar un sistema de transporte integrado, multimodal y equitativo. El Plan de Transporte Metropolitano (Metropolitan Transportation Plan, MTP) y su Estrategia de Comunidades Sostenibles (Sustainable Communities Strategy, SCS) se basan en una serie de políticas, estrategias e inversiones integradas para mantener y mejorar el sistema de transporte con el fin de satisfacer las necesidades de la región hasta 2050.

Nuestra Visión

Un Futuro Resiliente y Sostenible

A medida que la región de la Bahía de Monterey sigue creciendo, hay oportunidades para adoptar nuevas políticas y prácticas que reflejen mejor las necesidades y deseos de todos los que viven en la región. Juntos, los residentes y los líderes pueden trabajar a favor de la inclusión y la prosperidad de quienes viven y trabajan en la región, tomando medidas audaces ante un mundo en rápida evolución.

Connect Monterey Bay 2050 explora cómo puede crecer la región en los próximos 25 años y ofrece estrategias interdisciplinarias para que el gobierno regional y sus numerosos asociados puedan trabajar en forma conjunta. De acuerdo a la visión y las estrategias delineadas en este Plan, la región podrá ir adoptando soluciones resilientes y con equidad para mejorar las vidas de los residentes actuales y futuros de la Bahía de Monterey. Se muestra un mapa de la región en la Figura ES-1.

La palabra “sostenible” se usa en muchos contextos. En el caso de este Plan, se refiere a los mandatos que surgen de la Ley 375 del Senado (SB 375), la Ley de Comunidades Sostenibles y Protección Climática de California, para desarrollar una estrategia de comunidades sostenibles. El aspecto más importante de la Ley SB 375 es el requisito de coordinar las inversiones en transporte con los patrones de uso del suelo. Esto permite que la región tome decisiones informadas sobre dónde invertir los recursos limitados de la región y simultáneamente reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Las emisiones de gases de efecto invernadero se reducen al proporcionar un acceso más directo a los destinos, así como al ofrecer opciones de transporte alternativas. En lugar de basar las inversiones únicamente en las necesidades de transporte, el Plan debe analizar dónde se desplazan las personas y cómo quieren llegar allí, para construir una red de transporte que responda a las necesidades de movilidad y accesibilidad de la región. Una estrategia utilizada por el plan para lograr esto es identificar los lugares donde trabaja y vive la gente dentro de centros urbanos y cerca del transporte público regional. Otra estrategia del plan es desarrollar una base de crecimiento compacta y aumentar los proyectos operativos y de seguridad, manteniendo la red en buen estado de mantenimiento. Además, el MTP/SCS 2050 promueve la creación de empleo mediante el desarrollo económico, asegura la competitividad económica de la región mediante inversiones estratégicas en transporte de carga, aumenta la mezcla de viviendas y mejora el medio ambiente para los residentes de la región para el año 2050.

Ley 375 del Senado

Bajo la Ley SB 375, la estrategia SCS debería demostrar las acciones sobre el uso del suelo y el transporte que se tomarán para cumplir con la meta de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero de la región, establecidas por la Junta de Recursos de Aire de California (California Air

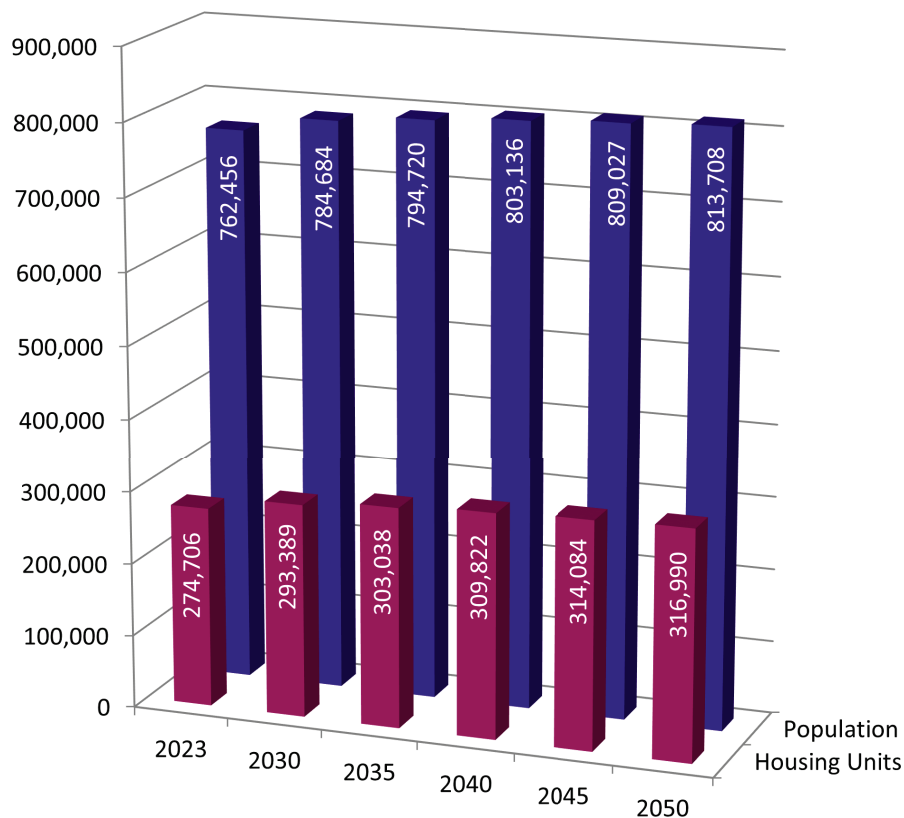
Figura ES-1: Mapa Regional



Fuente: AMBAG, noviembre de 2025

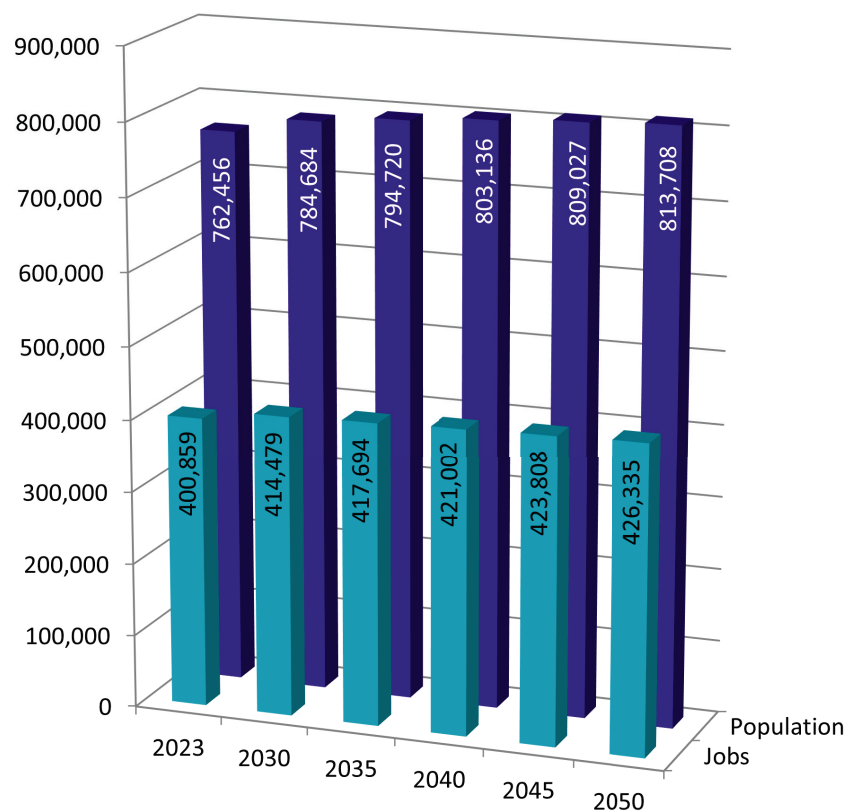
Resources Board, CARB) de una reducción del seis por ciento per cápita de vehículos de pasajeros para 2035. Esta meta se compara con los niveles de emisiones de gases de efecto invernadero de 2005. La Ley SB 375 fue promulgada para respaldar las metas estatales del proyecto de la Ley 32 de la Asamblea, la Ley de Soluciones para el Calentamiento Global de 2006. El cumplimiento de estas metas permitirá que la región avance hacia una sostenibilidad generalizada y brindará beneficios más allá de la reducción de emisiones.

Figura ES-2: Población y Unidades de Vivienda



Fuente: AMBAG Pronóstico de Crecimiento Regional 2026

Figura ES-3: Población y Puestos de Empleo



Fuente: AMBAG Pronóstico de Crecimiento Regional 2026

Crecimiento Regional

A nivel local, estatal, nacional e incluso mundial, el crecimiento de la población se está desacelerando. En 2023, había 762,456 personas en la región de la Bahía de Monterey, distribuidas en un área de 5,157 millas cuadradas. En 2050, se espera que la población llegue a 813,708. Además, en 2023 había 274,706 unidades de vivienda en la región. Se espera que la región agregue 42,000 unidades de vivienda para 2050 y más de 25,000 puestos de empleo nuevos, según se muestra en las Figuras ES-2 y ES-3.

Metas y Políticas

AMBAG adoptó un marco de metas y objetivos de políticas propias para guiar la elaboración del MTP/SCS 2050. El Capítulo 1 presenta estas metas y políticas en el contexto de la visión regional para 2050. Las áreas de establecimiento de metas son:

- *Movilidad – Construir y mantener una red de transporte multimodal segura y robusta.*
- *Medio Ambiente – Crear una región sostenible y saludable para todos.*
- *Comunidades – Desarrollar, involucrar, conectar y mantener comunidades habitables y prósperas.*
- *Economía – Respalda un entorno económico regional sostenible, eficiente y productivo que ofrezca oportunidades para todos.*
- *Equidad – Planificar para las personas de todas las edades, habilidades y orígenes.*

Inversiones en Transporte

El MTP/SCS 2050 contiene una serie de mejoras en el sistema de transporte multimodal de la región. Estas mejoras incluyen el cierre de brechas críticas en la red que afectan el acceso al trabajo y las necesidades diarias, como también la expansión estratégica del sistema de transporte para aumentar la movilidad en la región.

Una de las metas del Plan es reducir las emisiones de gases de efecto invernadero per cápita en los próximos 25 años, no obstante, la demanda total para mover personas y bienes seguirá aumentando debido al aumento proyectado de la población.

Se necesita una expansión estratégica del sistema de transporte para que la región cuente con la movilidad que necesita. El MTP/SCS 2050 propone esta expansión mediante proyectos interrelacionados de transporte colectivo, obras viales clave y transporte activo. El Plan hace esto de la manera más eficiente posible empleando estrategias tales como proyectos combinados de mantenimiento y explotación, junto con mejoras en las sendas peatonales y para bicicletas. El Capítulo 2 describe estas inversiones en más detalle.

Plan Financiero

De todos los desafíos que enfrenta la región actualmente, quizás ninguno sea tan crítico como la financiación. Actualmente, la región enfrenta un déficit de fondos incluso para mantener y operar el sistema existente. Con el crecimiento proyectado de población, puestos de empleo y demanda de viaje en los próximos 25 años, los costos del transporte multimodal están aumentando, multiplicando la necesidad de nuevas fuentes de ingresos.

La región tiene que encontrar maneras de estabilizar las fuentes de ingreso existentes y suplementarlas con fuentes nuevas razonablemente disponibles. La región necesita un plan de financiamiento sostenible de largo plazo que garantice que reciba una parte equitativa de fondos para respaldar un sistema de transporte eficiente y efectivo que haga crecer la economía, brinde opciones de movilidad y mejore la calidad de vida.

El Capítulo 3 propone este plan financiero e identifica cuánto dinero hay disponible para respaldar

las inversiones en transporte de la región. El Plan pronostica que habrá un ingreso de \$16 billones provenientes de fuentes locales, estatales y federales en el plazo delineado en el MTP/SCS 2050.

Estrategias de Comunidades Sostenibles

El Capítulo 4 contiene la SCS, que demuestra la habilidad de la región para superar las metas de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero establecidas por CARB. La SCS reseña el plan de la región para integrar la red de transporte dentro de un patrón general de uso del suelo que responde al crecimiento proyectado, las necesidades de vivienda, los cambios demográficos y las demandas de transporte, al mismo tiempo que reduce las emisiones de gases de efecto invernadero. El patrón general de desarrollo de uso del suelo de la SCS complementa la red de transporte propuesta, que pone énfasis en mejorar el sistema multimodal, preservar el sistema y mejorar el acceso a transporte público de alta calidad.

Resultados

Para alcanzar las metas y concretar las políticas establecidas mediante esfuerzos de participación pública y de las partes interesadas, se establecieron métricas de desempeño para medir qué tan bien se está implementando el Plan. Se espera que las inversiones del MTP/SCS 2050 generen beneficios significativos en la región en transporte y movilidad, actividad económica y creación de empleo, sostenibilidad y justicia medioambiental. Como se describe en el Capítulo 5, el MTP/SCS 2050 supera las metas de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero establecidas por CARB, logrando una reducción del seis por ciento per cápita para 2035.

Participación Pública

La elaboración del MTP/SCS 2050 obligó a AMBAG a implementar uno de los planes más completos y coordinados de participación pública de su historia, excediendo los requisitos legislativos.

AMBAG involucró a una amplia gama de grupos de interés, funcionarios electos, y el público, mediante una serie de reuniones y talleres. Un sitio web interactivo expandió la habilidad de AMBAG para atraer e involucrar a las partes interesadas y la comunidad en la elaboración del MTP/SCS 2050. AMBAG organizó muchos talleres y reuniones presenciales y virtuales para obtener opiniones sobre la elaboración del MTP/SCS 2050. Las interacciones virtuales han sido exitosas para el desarrollo del Plan y se seguirán efectuando, junto con contactos presenciales. Las opiniones recibidas a lo largo de este proceso fueron esenciales para definir una estrategia preferida de uso del suelo y el transporte, y para alcanzar y hasta exceder las metas y políticas del MTP/SCS 2050. El Capítulo 6 describe en detalle el proceso para lograr la participación de las partes interesadas y del público en el proceso de planificación del MTP/SCS 2050.