



Consulte la siguiente página.

4

4. Elemento de Circulación, Transporte y Movilidad

El Elemento de Circulación, Transporte y Movilidad (circulation, transportation and mobility, CTM, por sus siglas en inglés) identifica las metas, políticas y programas que establecen un marco para las decisiones en el Condado de Ventura relacionadas con el sistema de transporte a nivel del Condado. El sistema de transporte proporciona el movimiento seguro y eficiente de personas y bienes en y alrededor del condado mediante una variedad de modos de transporte. Aunque el Elemento se esfuerza por promover un sistema de transporte multimodal que satisfaga las necesidades de movilidad de todos los residentes, también refleja la naturaleza rural del condado.

Las políticas en el Elemento impulsan el desarrollo de una estrategia de “Calles Completas” para los servicios de transporte público, y mejoras a las instalaciones peatonales y ciclistas en áreas del condado que proporcionen a los residentes una gama de opciones para ir al trabajo, de compras y a destinos de ocio. Además de mejorar el acceso y las opciones de movilidad, las políticas de “Calle Completa” brindan beneficios de salud pública, puesto que muchos de ellos pueden influir en la salud física y mental. La infraestructura de transporte que promueve la actividad física cotidiana, como caminar y andar en bicicleta, y que en ocasiones se le llama “transporte activo”, aborda el comportamiento sedentario, que es un factor de riesgo compartido para la obesidad y otras enfermedades crónicas. Según se especifica en la Ley de Calle Completa de California de 2008, las calles completas son aquellas carreteras que se planifican, diseñan, construyen y mantienen para proporcionar movilidad segura a todos los usuarios, sin importar su edad y capacidad física; incluidos peatones, ciclistas, motociclistas y usuarios del transporte público, conforme a la función y el contexto de la instalación. En la Sección 4.2 de este Elemento aparecen varias políticas que apoyan el transporte activo.

El Elemento de Circulación, Transporte y Movilidad incluye una serie de diagramas de circulación (es decir, mapas) que representan planes para el sistema de transporte del Condado.

Figura	Título	Página
Figura 4-1	Estándares Mínimos del Nivel de Servicio del Condado de Ventura	4-3
Figura 4-2	Red de Transporte Regional del Condado de Ventura.....	4-5
Figura 4-3	Clasificación de las Carreteras del Condado de Ventura	4-7
Figura 4-4	Clasificación de las Carreteras Federales	4-9
Figura 4-5	Corredores de Movimiento de Bienes.....	4-11
Figura 4-6	Sistema Nacional de Autopistas	4-13
Figura 4-7	Red de Carriles para Bicicleta del Condado de Ventura	4-15
Figura 4-8	Red de Tránsito del Condado de Ventura	4-17

Estos diagramas se desarrollaron para guiar una planificación y programación de amplio espectro del sistema de transporte en el Condado de Ventura. En este sistema, las carreteras se clasifican con base en las conexiones que proporcionan y su función en la jerarquía de carreteras. El Elemento de Circulación, Transporte y Movilidad trabaja estrechamente con la sección de Uso de Suelo del Elemento de Uso de Suelo y de Carácter Comunitario para garantizar que el sistema de transporte del condado pueda adaptarse al crecimiento anticipado durante el periodo de planificación del Plan General.

Las mejoras a la eficiencia en el transporte de bienes también ofrecen posibles soluciones a fin de mejorar la seguridad, disminuir la congestión del tránsito y proporcionar oportunidades a largo plazo para las conexiones de transporte a otros centros regionales, tanto en el estado como entre las comunidades del Condado de Ventura. Las políticas en esta sección promueven un sistema de transporte eficiente y económico a fin de transportar bienes para el Puerto de Hueneme y la Base Naval del Condado de Ventura; industrias agrícolas, de recursos minerales y de manufactura.

El Elemento de Circulación, Transporte y Movilidad también brinda un marco de políticas para abordar las tendencias emergentes en el sector del transporte, incluida la entrada en el mercado de los proveedores de Movilidad como Servicio (Mobility-as-a-Service, MaaS, por sus siglas en inglés), como Uber y Lyft; disposiciones para empresas de “movilidad compartida” como uso compartido de bicicletas y motonetas; y avances en la tecnología del transporte, incluida la electrificación de vehículos y vehículos autónomos. Estas tendencias emergentes seguirán influyendo en las opciones de viaje del Condado de Ventura, que a su vez pueden alterar las necesidades de infraestructura. Las nuevas políticas ayudarán a preparar al Condado de Ventura para estas tendencias emergentes.

También ha cambiado la determinación de los efectos medioambientales, ya que se relaciona con el sistema de transporte. La medida tradicional de desempeño ha sido el Nivel de Servicio (Level of Service, LOS, por sus siglas en inglés). El LOS es una medida que se usa para calificar las características de flujo de tráfico y que actúa como indicador del desempeño de la carretera, en relación con los estándares locales establecidos para la calidad del servicio. Con la aprobación del Proyecto de ley del Senado (Senate Bill, SB, por sus siglas en inglés) 743, las millas recorridas por vehículos (vehicle miles traveled, VMT, por sus siglas en inglés) reemplazarán al LOS como base para determinar la identificación y mitigación del impacto del transporte, según la Ley de Calidad Ambiental de California (California Environmental Quality Act, CEQA, por sus siglas en inglés). Las VMT son una medida de la cantidad de desplazamiento de todos los vehículos en una región geográfica durante un determinado periodo. Este Elemento proporciona un marco de políticas para determinar el impacto de los cambios en las VMT que resultan del desarrollo discrecional dentro de las áreas no incorporadas. Los estándares y políticas del LOS del Condado se mantendrán para usarse fuera de la CEQA, como parte de la planificación del transporte del Condado y de la consideración de la legislación de uso de suelo y aplicaciones de titularidad. Los umbrales del LOS del Condado se muestran en la Figura 4-1.

Las metas, las políticas y los programas de implementación en este Elemento están organizados conforme a los siguientes títulos:

Sección	Título	Página
4.1	Carreteras	4-19
4.2	Sistema Regional Multimodal	4-25
4.3	Duración y Frecuencia de los Viajes en Vehículo	4-30
4.4	Transporte Aéreo	4-31
4.5	Tecnologías Emergentes y Prácticas Sostenibles	4-32
4.6	Financiamiento.....	4-33
4.7	Programas de Implementación.....	4-34

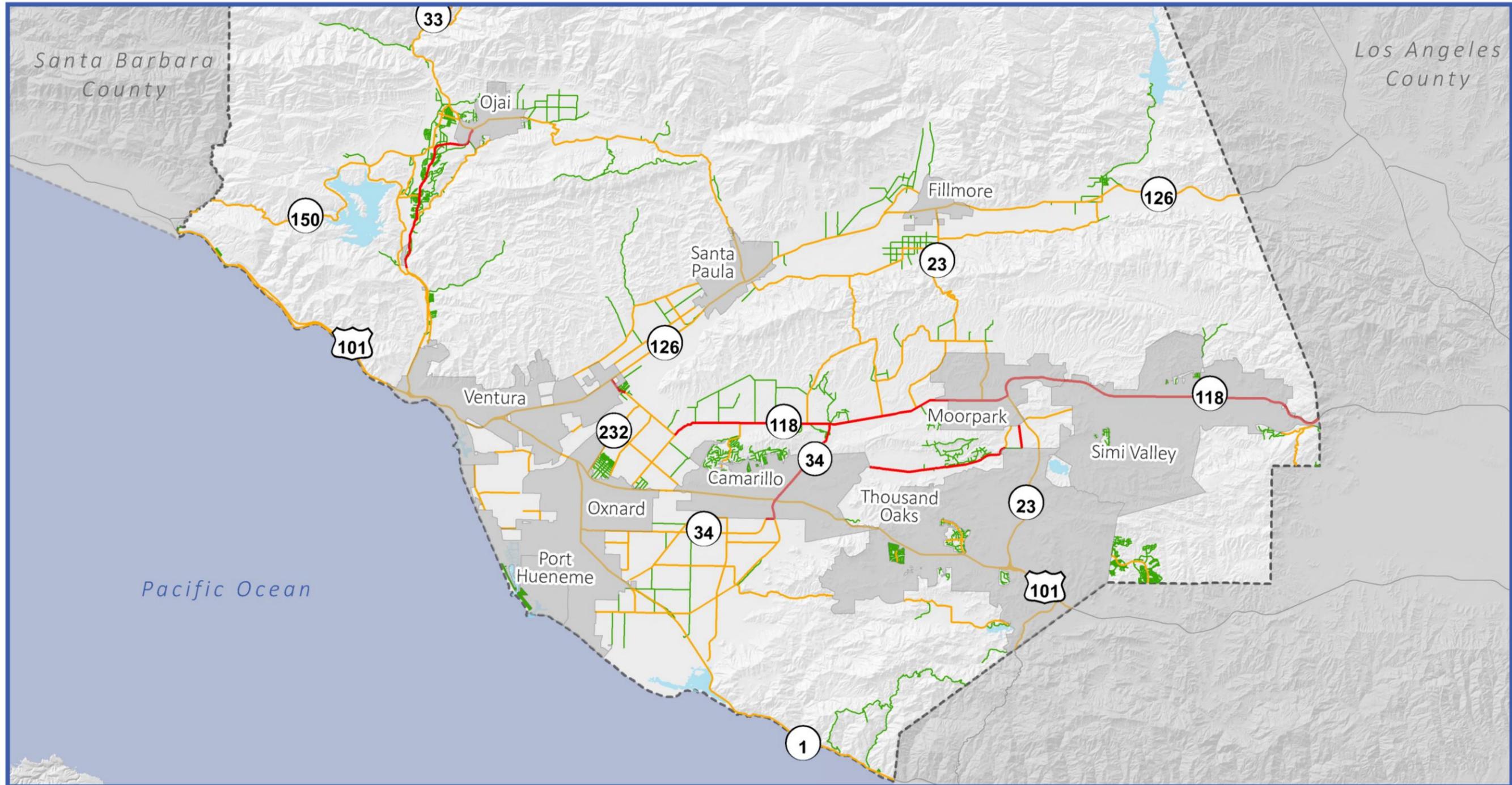


Figura 4-1:
Estándares del Nivel de Servicio (Level of Service, LOS, por sus siglas en inglés) de las Carreteras del Condado de Ventura

Fecha del Mapa: 19 de septiembre de 2019
Fuente: Condado de Ventura, 2019; Levantamiento Geológico de Estados Unidos (United States Geological Survey, USGS, por sus siglas en inglés), 2013.



- LOS E
- LOS D
- LOS C
- Red Regional de Carreteras
- Ciudades
- Límite del Condado de Ventura
- Masas de Agua

Consulte la siguiente página.

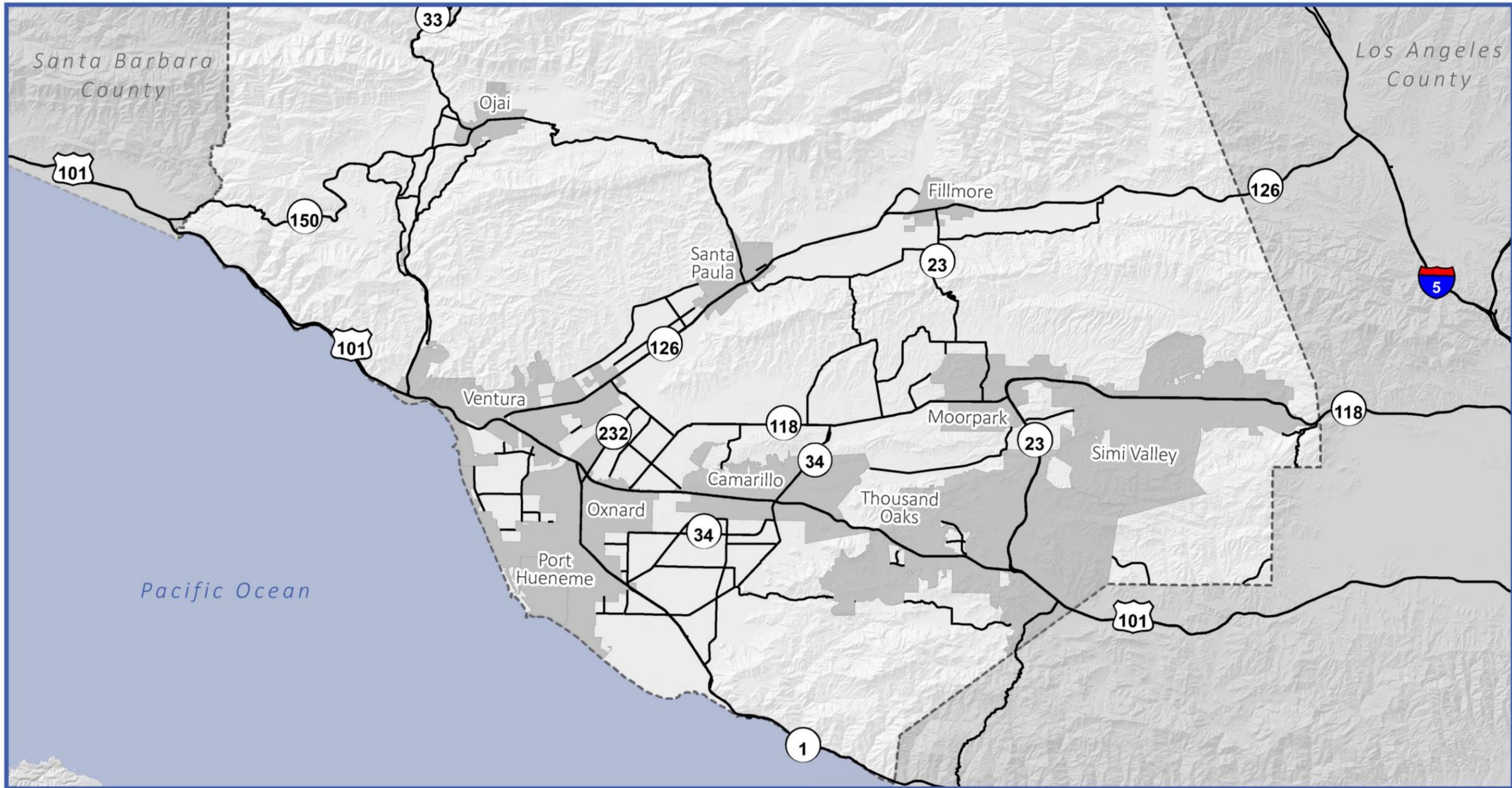


Figura 4-2:
Red Regional de Carreteras del Condado de Ventura

Fecha del Mapa: 19 de septiembre de 2019
 Fuente: Condado de Ventura, 2019; Departamento de Transporte de California, 2003; USGS, 2013

Red Regional de Carreteras
 Ciudades
 Límite del Condado de Ventura

0 5 10 Millas

Consulte la siguiente página.

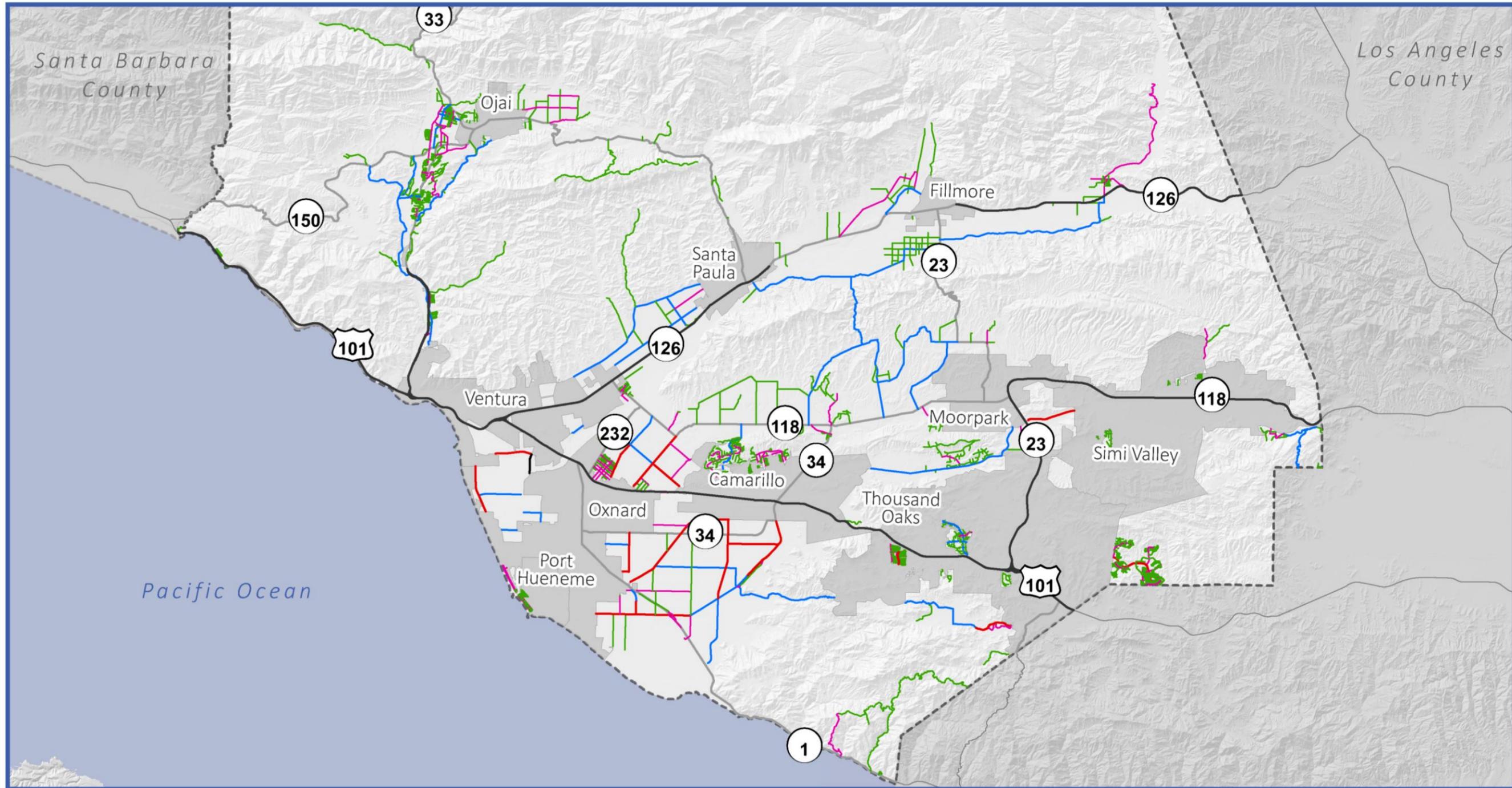


Figura 4-3:
Clasificación de las Vialidades del
Condado de Ventura

Fecha del Mapa: 19 de septiembre de 2019
Fuente: Condado de Ventura, 2019; Departamento de Transporte de California, 2003;
USGS, 2013



- | | | |
|-----------------------|-------------------------------------|---------------------------------|
| Clase de Calle | — Vía Rápida/Autopista Convencional | — Red Regional de Carreteras |
| — Primaria | — Autopista | ■ Ciudades |
| — Secundaria | | ⋯ Límite del Condado de Ventura |
| — Colector | | |
| — Menor | | |
| — Local | | |

Consulte la siguiente página.

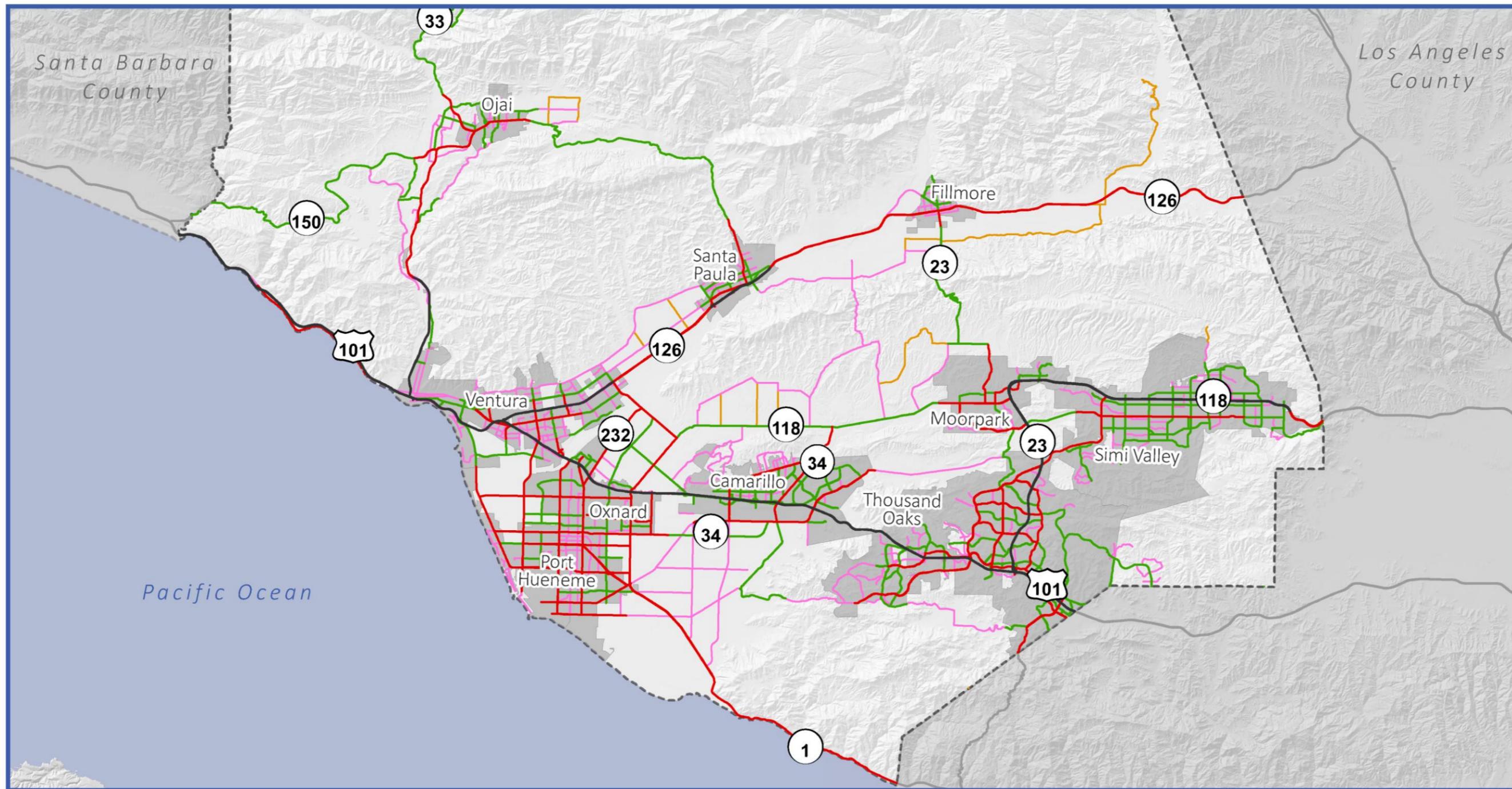


Figura 4-4:
Clasificación de las Carreteras Federales

Fecha del Mapa: 19 de septiembre de 2019
Fuente: Condado de Ventura, 2019; Departamento de Transporte de California, 2016; USGS, 2013.
Descargo de responsabilidad: Las designaciones no son oficiales. Consulte los mapas del Sistema de Vialidades de California para ver las clasificaciones funcionales oficiales.

- Clasificación funcional
- 2 - Otra Autopista o Vía Rápida
 - 3 - Otra Arteria Principal
 - 4 - Arteria Menor
 - 5 - Colector Mayor
 - 6 - Colector Menor

- Red Regional de Carreteras
- Ciudades
- Límite del Condado de Ventura



Consulte la siguiente página.

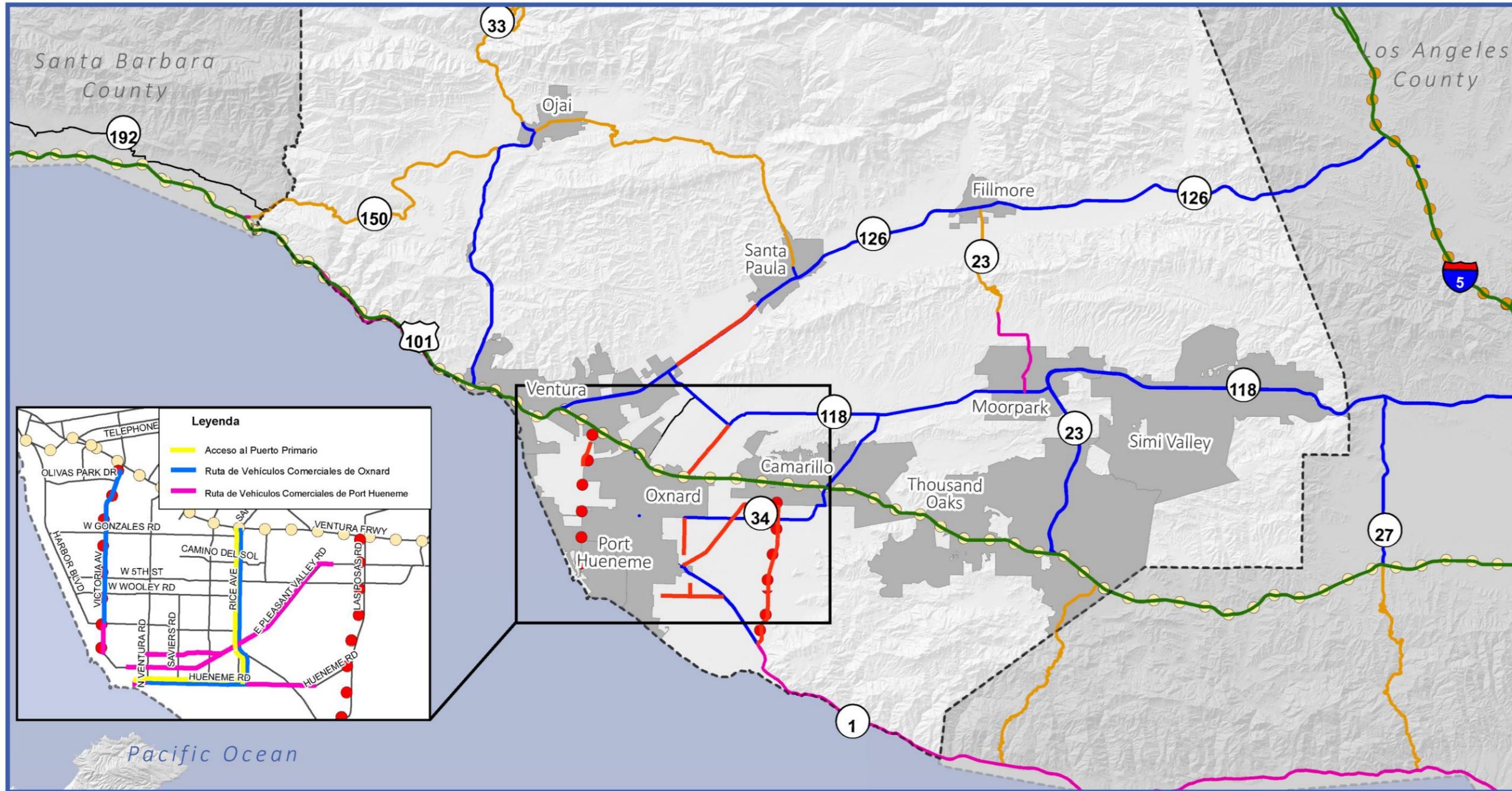


Figura 4-5: Corredor de Movimiento de Bienes

Fecha del Mapa: 8 de septiembre de 2020
 Fuente: Condado de Ventura, 2019; Departamento de Transporte de California, 2018; USGS, 2013.

0 5 10 Millas

— Corredor para Exceso de Peso
— Red Nacional según la Ley de Asistencia para el Transporte Terrestre (Surface Transportation Assistance Act, STAA, por sus siglas en inglés)
— Ruta de Acceso a la Terminal según la STAA
— Ruta Estatal de California 65
— Ruta de Asesoramiento de California

● Red de Autopistas Estratégicas (Strategic Highway Network, STRAHNET, por sus siglas en inglés) interestatal
● STRAHNET No Interestatal
● Conector de STRAHNET
 Red Regional de Carreteras
 Ciudades
 Límite del Condado de Ventura

Consulte la siguiente página.

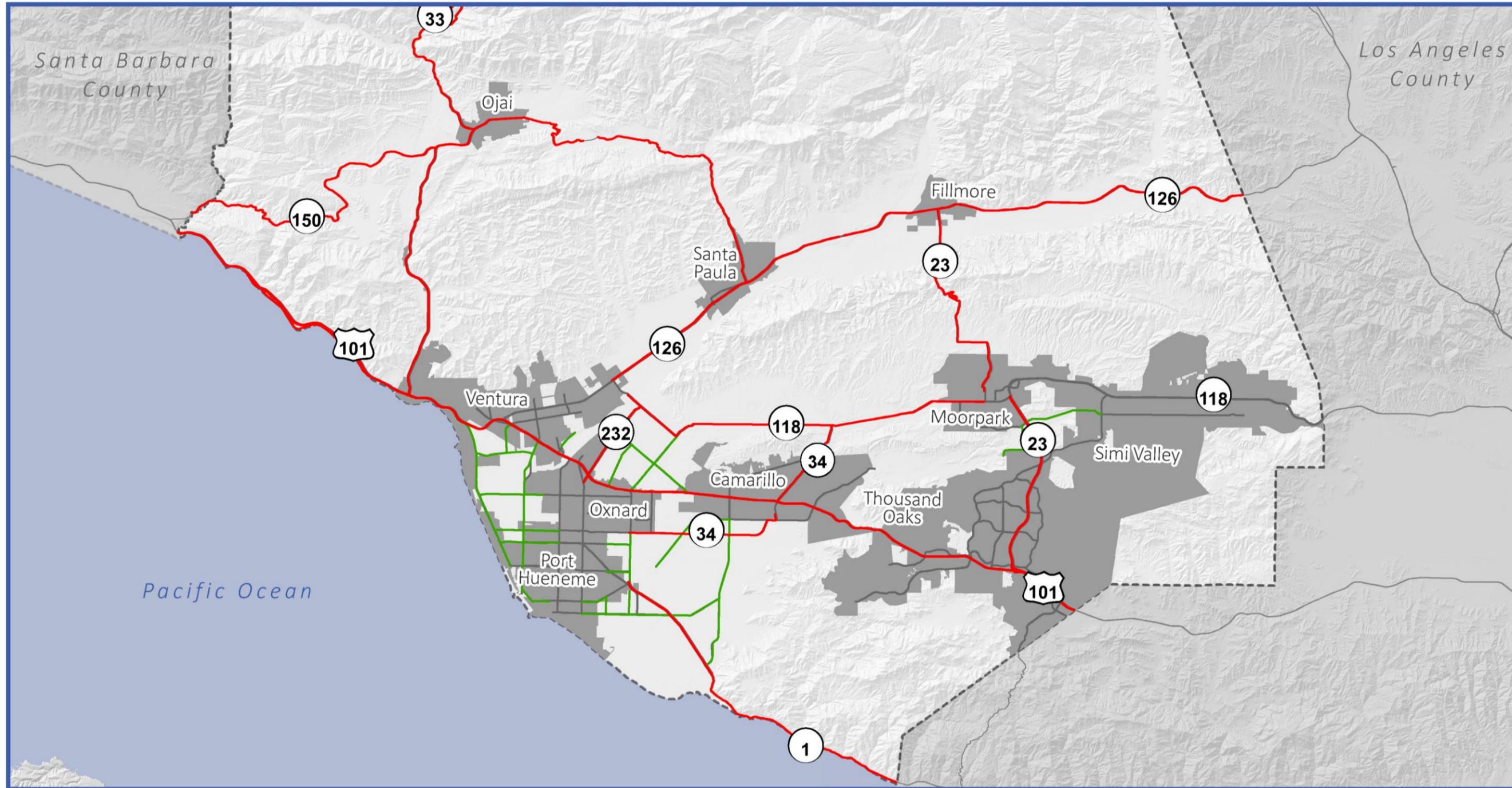


Figura 4-6:
Sistema Nacional de Autopistas (National Highway System, NHS, por sus siglas en inglés)

Fecha del Mapa: 19 de septiembre de 2019
Fuente: Condado de Ventura, 2019; Departamento de Transporte de California, 2003; USGS, 2013.



- Vialidades del Condado en el NHS
- Autopistas Estatales en el NHS
- NHS en un Área Incorporada
- Red Regional de Carreteras
- Ciudades
- Límite del Condado de Ventura

Consulte la siguiente página.

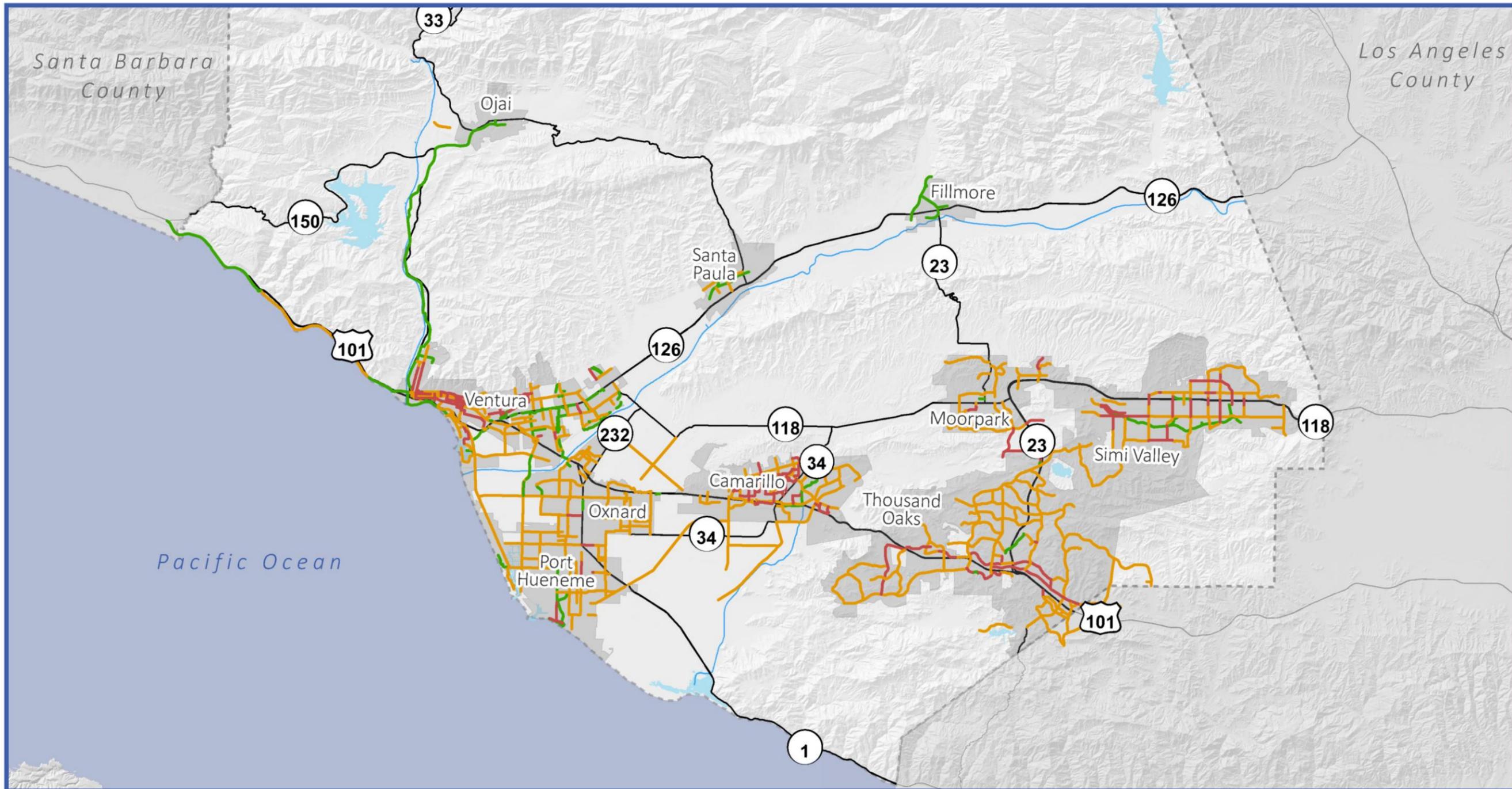


Figura 4-7:
Carriles para Bicicletas Existentes en el Condado de Ventura

Fecha del Mapa: 19 de septiembre de 2019
Fuente: Condado de Ventura, 2019; Departamento de Transporte de California, 2007; USGS, 2013

Clase I	Red Regional de Carreteras
Clase II	Ciudades
Clase III	Límite del Condado de Ventura
Carreteras Principales	Vías Fluviales Principales
	Masas de Agua

0 5 10 Millas

N

Consulte la siguiente página.

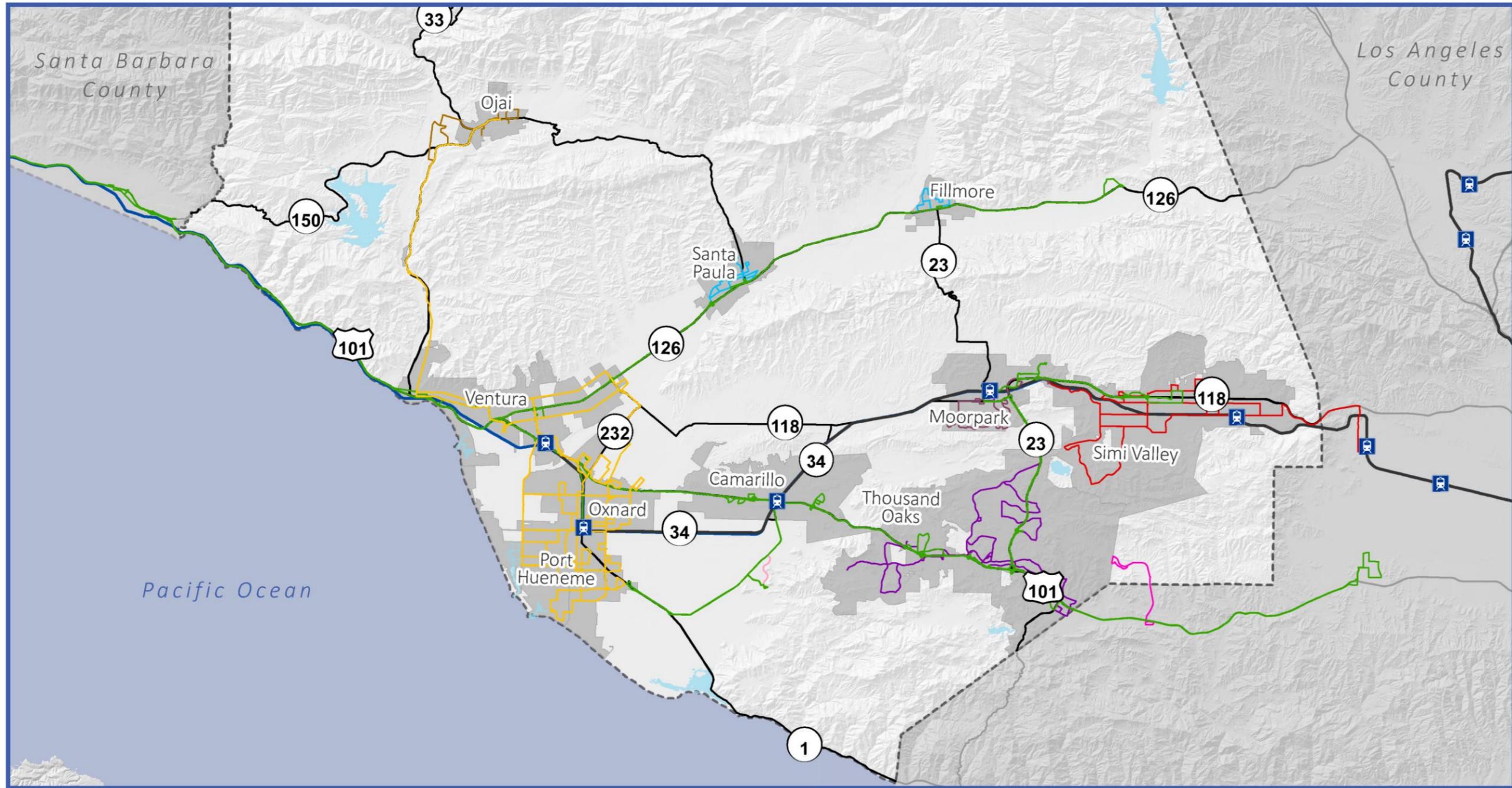


Figura 4-8:
Red de Transporte Público

Fecha del Mapa: 19 de septiembre de 2019
Fuente: Condado de Ventura, 2019; Departamento de Transporte de California, 2007; USGS, 2013



- | | | | |
|-----------------------------|--|-----------------------------|-------------------------------|
| Estaciones de Metrolink | Rutas de la Comisión de Transporte del Condado de Ventura (Ventura County Transportation Commission, VCTC, por sus siglas en inglés) | Rutas de Thousand Oaks (TO) | Carreteras Principales |
| Rutas Amtrak | Rutas de Heritage Valley | Rutas de Ojai | Red Regional de Carreteras |
| Rutas de Metrolink y Amtrak | VCTC, Universidad Estatal de California (California State University, CSU, por sus siglas en inglés) | Rutas de Moorpark | Ciudades |
| Rutas de Gold Coast | | Rutas de Simi Valley | Límite del Condado de Ventura |
| | | Servicio de Enlace de Kanan | Masas de Agua |

Consulte la siguiente página.

4.1 Carreteras

Existen aproximadamente 542 millas de carriles centrales de las carreteras a las que el Condado da mantenimiento dentro de las áreas no incorporadas (2019). Esto se considera la red vial del Condado. Los caminos y carreteras en el Condado de Ventura consisten en una red interconectada de autopistas federales y estatales, así como caminos del Condado, de la ciudad y privados. El Condado no da mantenimiento a los caminos privados. Las conexiones entre estos sistemas viales juegan un papel importante para facilitar los trayectos locales, dentro del condado e interestatales. Estas carreteras proporcionan acceso a destinos locales y regionales, como áreas laborales, centros comerciales, escuelas, áreas recreativas y comunidades residenciales. El Condado designó un subconjunto de carreteras como la Red Regional de Carreteras, que consta de carreteras que reciben mantenimiento por parte del estado, el Condado y la ciudad. La Red Regional de Carreteras facilita los trayectos dentro de la ciudad, regionales e interregionales que se muestran en la Figura 4-2. El Condado de Ventura define sus carreteras por la clasificación funcional que se muestra en la Figura 4-3. El sistema Federal de Clasificación Funcional de las Carreteras, según se aplica en el Condado de Ventura, se muestra en la Figura 4-4. Las clasificaciones federales están directamente ligadas a la elegibilidad de financiamiento federal. La red federal de mayor prioridad es el Sistema Nacional de Autopistas (National Highway System, NHS, por sus siglas en inglés) designado. Las carreteras designadas como parte del NHS en el Condado de Ventura, algunas de las cuales reciben mantenimiento por parte del Condado, se muestran en la Figura 4-5. Las últimas carreteras están sujetas a supervisión y objetivos de desempeño, según se establece en la Norma de Gestión para el Desempeño Nacional (Código de Regulaciones Federales [Code of Federal Regulations, CFR, por sus siglas en inglés], Título 23, Parte 490).

Las carreteras del Condado de Ventura también facilitan el transporte de bienes a lo largo de la región y del estado. Las rutas de camiones de la Ley de Asistencia para el Transporte Terrestre (Surface Transportation Assistance Act, STAA, por sus siglas en inglés), las Rutas de Acceso Nacionales y Terminales, el Sistema Principal de Flete por Autopista, las Rutas del Sistema de Flete por Autopista del Puerto de Hueneme y las carreteras locales del Condado designadas por el Condado como Corredores para vehículos con exceso de peso se muestran en la Figura 4-6.

De conformidad con la Ley de Calle Completa de California de 2008 (ver Código de Gobierno, §§ 65040.2 y 65302), ciertas clasificaciones de carreteras también deberían proporcionar un derecho de vía adecuado para aceptar peatones, ciclistas y usuarios del transporte público. Mejorar la funcionalidad multimodal de la red de carreteras del Condado es una prioridad clave.

Las instalaciones ciclistas se definen usando el siguiente esquema de clasificación:

- **Clase I:** Una vía para bicicletas Clase I proporciona un derecho de vía completamente separado para uso exclusivo de bicicletas y peatones, con un flujo cruzado mínimo de automovilistas.
- **Clase II:** Un carril para bicicletas Clase II proporciona una vía con rayas para el desplazamiento de bicicletas en un solo sentido, sobre una calle o avenida, y por lo general se identifica con señales y marcas propias de los carriles para bicicletas.
- **Clase III:** Una ruta para bicicletas Clase III proporciona un área de uso compartido con el tráfico peatonal o de vehículos motorizados (p. ej., el acotamiento) y por lo general se identifica con una señal de ruta para bicicletas.
- **Clase IV:** Un carril para bicicletas Clase IV proporciona un carril independiente para bicicletas, o “carril protegido para bicicletas”, con una barrera física entre el carril para bicicletas y los carriles de circulación, carriles para estacionamiento y aceras adyacentes. La Clase IV puede ser de un sentido o de doble sentido. Los carriles para bicicletas separados pueden separarse del tráfico de vehículos motorizados mediante vallas elevadas, aceras de concreto, jardineras, estacionamiento en la calle, postes pequeños o flexibles, o mediante un cambio de elevación entre el carril para bicicletas y el carril de circulación. Proporcionar una

franja de amortiguamiento con rayas entre el carril para bicicletas y el carril para la circulación (es decir, ninguna barrera física) con estacionamiento restringido puede proporcionar la misma separación adicional entre los ciclistas y los vehículos motorizados, donde las instalaciones tradicionales Clase IV no son factibles y las de Clase II no son adecuadas.

En total, el Condado da mantenimiento a 58.2 millas de carriles para bicicletas - todo menos 1.56 millas se ubican dentro del derecho de vía compartido de carreteras (de Clase II o Clase III). Actualmente no existen instalaciones Clase IV para bicicletas en las áreas no incorporadas del Condado. La red de carriles para bicicletas en el Condado de Ventura se muestra en la Figura 4-7. El suministro de servicio de tránsito depende de la red de carreteras. Las rutas de tránsito que prestan servicio al Condado de Ventura se muestran en la Figura 4-8.

La planificación de carreteras cerca de las áreas de nuevo desarrollo discrecional puede garantizar que el sistema de carreteras conserve capacidad y movilidad suficientes. Esta sección describe cómo el Condado dará mantenimiento y mejorará la calidad de las carreteras del Condado para mover gente y bienes de manera eficiente en las autopistas y carreteras, dentro y a lo largo del Condado.

Las prioridades del Departamento de Transporte del Condado de Ventura son la seguridad pública; garantizar que las carreteras sean seguras cuando se usen con el debido cuidado, de una manera que sea razonablemente predecible que se usarán; preservación de la infraestructura; y preservación y mantenimiento de la inversión pública multimillonaria en caminos, puentes y otras instalaciones asociadas con el sistema de carreteras del Condado. Cuando haya fondos disponibles, el Condado se esforzará por hacer mejoras operativas en áreas específicas del sistema de carreteras, según se detalla en el Plan de Mejoras de Capital de Obras Públicas.

CTM-1

Garantizar el diseño, construcción y mantenimiento de un sistema de carreteras seguro y eficiente para el transporte de personas y bienes.

CTM-1.1

Estándares de Millas Recorridas por Vehículos (VMT) y Evaluación de la CEQA

El Condado exigirá la evaluación de los cambios a la designación de uso de suelo, cambios de zona y desarrollo discrecional del Plan General del Condado para el impacto en el transporte a nivel individual (es decir, específico de un proyecto) y acumulativo con base en las Millas Recorridas por Vehículos (VMT), de conformidad con la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA), en virtud de la metodología y los umbrales del conjunto de criterios de significación establecidos en las Pautas de Evaluación del Estudio Inicial del Condado. (Revisión de Regulación y Desarrollo [Regulation and Development Review, RDR, por sus siglas en inglés])

CTM-1.2

Proyectos con Impacto Significativo en el Transporte

Se prohibirán los cambios a la designación de uso de suelo, cambios de zona y desarrollo discrecional del Plan General del Condado que provoquen un impacto significativo en el transporte a nivel individual (es decir, específico de un proyecto) o acumulativo con base en las Millas Recorridas por Vehículos (VMT), de conformidad con la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA), a menos que suceda lo siguiente:

1. No existen medidas factibles de mitigación disponibles que reduzcan el impacto a un nivel poco sustancial.
2. La autoridad de toma de decisiones del Condado, después de comparar, según corresponda, los beneficios económicos, legales, sociales, tecnológicos u otros, incluidos los beneficios ambientales a nivel de la región o el estado, del proyecto con el inevitable impacto en el transporte y cualquier otro riesgo ambiental, determina que los beneficios del proyecto superan los impactos ambientales adversos inevitables y adoptan una declaración de consideraciones predominantes de conformidad con la CEQA. (RDR)

CTM-1.3

Estándares del Nivel de Servicio (LOS) del Condado

El Condado mantendrá los estándares del LOS para usarlos como parte de la planificación de transporte del Condado, incluido el programa de cuota de mitigación del impacto del tráfico, y la revisión y consideración del Condado de la legislación propuesta para uso de suelo y desarrollo discrecional. Para los fines de la planificación y revisión del transporte del Condado, y de acuerdo con la legislación propuesta para uso de suelo y desarrollo discrecional, el Condado usará los siguientes Niveles de Servicio (LOS) mínimos aceptables para los estándares de diseño de segmentos e intersecciones de carreteras dentro de la Red Regional de Carreteras y todas las demás carreteras a las que el Condado dé mantenimiento:

- a. LOS “C” para todas las clasificaciones funcionales federales de colectores menores (Minor Collector, MNC, por sus siglas en inglés) y carreteras locales (Local roadways, L, por sus siglas en inglés); y
- b. LOS “D” para todas las clasificaciones funcionales Federales, excepto los MNC y L, y las autopistas Federales y Estatales en las áreas no incorporadas, salvo que se disponga lo contrario en los subpárrafos (c y d);
- c. LOS “E” para la Ruta 33 Estatal entre el extremo norte de la Autopista Ojai y la ciudad de Ojai, Santa Rosa Road, Moorpark Road al norte de Santa Rosa Road, Ruta 34 Estatal al norte de la ciudad de Camarillo y la Ruta 118 Estatal entre Santa Clara Avenue y la ciudad de Moorpark;
- d. LOS “F” para Wendy Drive, entre Borchard Drive hacia Lois Avenue; y
- e. El LOS prescrito por la ciudad aplicable para todas las autopistas federales, autopistas estatales, vía públicas de la ciudad y carreteras locales que reciban mantenimiento de la ciudad, ubicadas dentro de esa ciudad, si la ciudad ha adoptado formalmente y está implementando una política del Plan General, ordenanza o acuerdo recíproco con el Condado en cuanto al desarrollo en la ciudad que pretenda mejorar el LOS de las carreteras locales y autopistas federales y estatales a las que el Condado dé mantenimiento, ubicadas dentro de un área no incorporada del Condado.
- f. En cualquier intersección entre dos o más carreteras, cada una de las cuales tenga un LOS mínimo aceptable prescrito, el LOS más bajo de las carreteras será el LOS mínimo aceptable para esa intersección. (RDR)

CTM-1.4

Evaluación del Nivel de Servicio (LOS)

Se evaluarán los cambios de designación de uso de suelo y los cambios de zona del Plan General del Condado en cuanto a sus efectos individuales (es decir, específico de un proyecto) y acumulativos; y los desarrollos discrecionales se evaluarán según sus efectos individuales en el Nivel de Servicio (LOS) en las carreteras existentes y futuras para determinar si el proyecto:

- a. causaría que las carreteras existentes dentro de la Red Regional de Carreteras o las carreteras a las que da mantenimiento el Condado, las cuales actualmente funcionan en un LOS aceptable, funcionaran por debajo de un LOS aceptable;
- b. aumentaría el tráfico en las carreteras existentes dentro de la Red Regional de Carreteras o las carreteras a las que da mantenimiento el Condado, las cuales actualmente funcionan por debajo de un LOS aceptable; y
- c. podría hacer que las futuras carreteras planeadas para su adición a la Red Regional de Carreteras o carreteras a las que da mantenimiento el Condado funcionaran por debajo de un LOS aceptable.
- d. La evaluación del Nivel de Servicio (LOS) se realizará con base en los métodos establecidos por el Condado. (RDR)

CTM-1.5

Proyectos con un Nivel de Servicio (LOS) Inaceptable

1. Los cambios a la designación de uso de suelo del Plan General del Condado y los cambios a la zona que podrían provocar cualquier LOS acumulado inaceptable, de conformidad con las Políticas de CTM-1.3 y CMT-1.4 quedarán prohibidas, a menos que la Junta de Supervisores imponga todas las condiciones factibles de aprobación para abordar todos los efectos del LOS inaceptable y, después de comparar, según corresponda, los beneficios económicos, legales, sociales, tecnológicos u otros del proyecto, incluidos los beneficios ambientales a nivel regional o estatal, con los efectos del LOS inaceptable, determine que los beneficios del proyecto superan los efectos del LOS inaceptable del proyecto.
2. Los cambios a la designación de uso de suelo del Plan General del Condado, los cambios a la zona y el desarrollo discrecional que de manera individual (es decir, específica del proyecto) provoquen un efecto de un LOS inaceptable, de conformidad con las Políticas de CTM-1.3 y CMT-1.4 quedarán prohibidas, a menos que las mejoras a la carretera e intersecciones estén incluidas en el Plan Maestro Estratégico del Departamento de Transporte de la Agencia de Obras Públicas, con un mecanismo de financiamiento identificado, y el proyecto esté condicionado en el pago de una tarifa proporcional a la parte equitativa de los efectos de LOS inaceptables del proyecto.
3. Lo siguiente queda exento de esta Política:
 - a. Complejos de Viviendas para Trabajadores Agrícolas y otras viviendas exclusivamente para hogares de bajos ingresos.
 - b. Desarrollos de vivienda asequible, de conformidad con el Artículo 16 de la Ordenanza de Zonificación No Costera, donde dichos desarrollos se benefician de carreteras que actualmente operan en el LOS "E" o mejor.
 - c. Viviendas y lotes adicionales en Sitios de patrimonio cultural, según lo permita la Ordenanza de Zonificación No Costera.
 - d. Operaciones Agrícolas y Agrarias según se permita en las Ordenanzas de Zonificación Costeras y No Costeras, donde dichos desarrollos se beneficien de carreteras que actualmente operen en el LOS "E" o mejor.
 - e. El LOS inaceptable existe en una carretera o autopista estatal o federal que recibe mantenimiento por parte de la ciudad y se encuentra ubicada dentro de una ciudad, a menos que la ciudad aplicable haya adoptado formalmente y esté implementando una política del Plan General, ordenanza o acuerdo recíproco de tarifa para mitigar el impacto del tráfico con el Condado en cuanto al desarrollo en la ciudad que pretenda mejorar el LOS de las carreteras locales y autopistas federales y estatales a las que el Condado dé mantenimiento, ubicadas dentro de un área no incorporada del Condado.
 - f. Se permite el LOS "F" para Wendy Drive y mantenerla como una avenida de dos carriles.
 - g. Si se determina que los efectos del LOS de un Plan del Área o Específico aprobado por el Condado son aceptables de conformidad con las Políticas de CTM-1.3 y CMT-1.4, los efectos del LOS de cualquier desarrollo subsecuente que sea consistente con el Plan del Área o Específico estarán exentos de esta Política. (RDR)

CTM-1.6 Plan del Área de Ojai Valley: Evaluación del Nivel de Servicio (LOS) y Nivel de Servicio Inaceptable

Los cambios a la designación de uso de suelo del Plan General del Condado, los cambios a zonas y el desarrollo discrecional dentro de los límites del Plan de Área de Ojai Valley están sujetos a las metas, políticas y programas del Nivel de Servicio en el Plan de Área de Ojai Valley y no están sujetos a las Políticas de CTM-1.3, CTM-1.4 y CTM-1.5. (RDR)

CTM-1.7 Participación Proporcional de Mejoras

El Condado exigirá un desarrollo discrecional que provoque que el tráfico adicional pague su participación proporcional del costo de los trayectos añadidos de vehículos y los costos de las mejoras necesarias de la Red Regional de Carreteras, de conformidad con la Ordenanza de Cuota de Mitigación del Impacto del Tráfico del Condado. (RDR)

CTM-1.8 Desarrollo Discrecional en Ciudades

El Condado se opondrá al desarrollo discrecional dentro de las ciudades y a la incorporación a las ciudades para fines de desarrollo discrecional, donde dicho desarrollo provocaría, a nivel individual o acumulativo:

1. Que cualquier carretera existente dentro de la Red Regional de Carreteras del Condado o cualquier carretera local que el Condado mantenga y que actualmente funcione a un Nivel de Servicio (LOS) aceptable, funcione por debajo de un LOS aceptable, según la Política de CTM-1.2;
2. Que cualquier carretera existente dentro de la Red Regional de Carreteras del Condado o cualquier carretera local que el Condado mantenga y que actualmente opere a un LOS debajo del aceptable, según la Política de CTM-1.2, empeore sus condiciones de tráfico; o
3. Cualquier proyecto que cree un impacto significativo e inevitable en el transporte según la Política de CTM-1.1; o
4. Que cualquier carretera futura planeada para añadirla a la Red Regional de Carreteras del Condado, o cualquier carretera local futura planeada que el Condado mantenga, funcione por debajo de un LOS aceptable, según la Política de CTM-1.2).

Esta política no se aplica a las ciudades que han adoptado formalmente las políticas del Plan General, ordenanzas o un acuerdo tarifario recíproco de mitigación del transporte con el Condado, similar a las Políticas de CMT-1.3, CMT-1.4 y CMT-1.5.

(RDR)

CTM-1.9 Supervisión del Objetivo y Medida de Desempeño del Sistema Nacional de Autopistas

El Condado se coordinará con Caltrans y con la Comisión de Transporte del Condado de Ventura (Ventura County Transportation Commission, VCTC, por sus siglas en inglés) para que supervisen las medidas de desempeño y los objetivos establecidos por Caltrans y la Asociación de Gobiernos del Sur de California (Southern California Association of Governments, SCAG, por sus siglas en inglés), en cumplimiento con la Norma de Medidas de Gestión para el Desempeño Nacional para todas las carreteras designadas como parte del Sistema Nacional de Autopistas en el Condado de Ventura, incluidas algunas partes que son propiedad del Condado o a las que este da mantenimiento. (Servicios y Operaciones [Services and Operations, SO, por sus siglas en inglés])

CTM-1.10



Dirigir el Tráfico a las Autopistas para Preservar el Carácter del Condado

El Condado se esforzará por dirigir el tráfico interregional a las autopistas federales o estatales. La mejora a las carreteras del Condado no tendrá como propósito principal aliviar la congestión de las autopistas federales o estatales. (SO)

CTM-1.11

Transporte Seguro y Eficiente de Bienes

El Condado se coordinará con Caltrans y las ciudades para garantizar que las rutas de camiones estén correctamente diseñadas y designadas para el transporte seguro y eficiente de bienes en todo el Condado, en particular al Puerto de Hueneme. (Coordinación Intergubernamental [Inter-Governmental Coordination, IGC, por sus siglas en inglés])

CTM-1.12

Planificación de la Ley de Asistencia para el Transporte Terrestre

El Condado se coordinará con Caltrans, las ciudades y las entidades principales de transporte para mejorar y actualizar las rutas de acceso a terminales de la Ley de Asistencia para el Transporte Terrestre (STAA) y la conectividad de la red de la STAA entre los modos de transporte de bienes y las instalaciones (p. ej., rutas y terminales de camiones, patios y ferrocarriles, carriles y puertos de transporte, y aeropuertos y transporte aéreo). Esto incluirá como mínimo la señalización adecuada de las terminales “T” y “S” de la STAA necesaria para mejorar la señalización y el acceso a la Red Nacional de la STAA. (IGC)

CTM-1.13

Separaciones a Nivel del Terreno

El Condado trabajará con la Base Naval del Condado de Ventura (Naval Base Ventura County, NBVC, por sus siglas en inglés) para determinar la factibilidad de separaciones a nivel de terreno en segmentos no incorporados de los corredores de movilización de la NBVC o la Red Estratégica de Autopistas (Strategic Highway Network, STRAHNET, por sus siglas en inglés) (Figura 4-5) para aumentar la movilidad e impedir que se interrumpan las operaciones de misión y la rapidez de respuesta militar. (IGC)

CTM-1.14

Cruceros a Nivel de Vías Férreas

El Condado trabajará con Union Pacific Railroad; el Puerto de Hueneme, propietario de los Ferrocarriles del Condado de Ventura; Caltrans; las ciudades y la Comisión de Transporte del Condado de Ventura (VCTC) para seguir mejorando la seguridad de las calzadas a lo largo de los cruceros a nivel de vías férreas, mediante mejoras que incluyen la instalación de paneles de concreto para superficies de cruceros a nivel de vías férreas. (IGC, SO)

CTM-1.15

Corredores de Movilización

El Condado trabajará con la Base Naval del Condado de Ventura (NBVC) y las jurisdicciones vecinas para mejorar la circulación de corredores carreteros de movilización y de la Red Estratégica de Autopistas (STRAHNET) que han sido identificados (Figura 4-5). (IGC)

4.2 Sistema Regional Multimodal

Esta sección toma el enfoque de “Calle Completa” sobre la planificación de transporte para proporcionar un sistema regional multimodal. Una planificación deliberada y un desarrollo coordinado de infraestructura de calle completa puede proporcionar ahorros a largo plazo para el Condado al reducir la futura construcción de carreteras (y los costos de reparación y mantenimiento asociados), así como ampliar la base fiscal y los negocios en el Condado. También puede mejorar la salud pública al promover estilos de vida activos, aumentar la seguridad de las carreteras, proporcionar beneficios económicos a los propietarios de viviendas y negocios, y disminuir la contaminación atmosférica y las emisiones de gases de efecto invernadero. Las políticas en esta sección se enfocan en conectar, equilibrar y dar prioridad a los modos de transporte basados en usos del entorno, actividades y concesiones de derecho de vía; integrar diferentes tipos de instalaciones en las calles existentes para hacerlas más completas; y planear y diseñar nuevas calles para crear calles completas.

CTM-2

Facilitar el movimiento seguro, eficiente y rentable de todos los usuarios, incluidos ciclistas, peatones, usuarios del transporte público, niños, adultos mayores y personas discapacitadas, así como a los automovilistas, mediante el suministro de un sistema multimodal integrado.

CTM-2.1

EJ HC CAP

Calle Completa

El Condado preparará y adoptará las Pautas de diseño de Calles Completas para usarlas cuando construya nuevas carreteras o mejore las carreteras existentes, en donde las Calles Completas serían apropiadas o factibles. Las Pautas de Diseño de Calles Completas emplearán un enfoque sensible al contexto para planificar y diseñar la red de carreteras y calles con el fin de que reflejen su característica agrícola, rural o urbana de una ubicación particular. (Planes Maestros, Estrategias y Programas [Master Plans, Strategies, and Programs, MPSP, por sus siglas en inglés])

CTM-2.2

CAP

Clasificación Funcional

El Condado planificará un sistema de carreteras que tenga la capacidad adecuada y esté diseñado para proporcionar el uso razonable y seguro de vehículos, transporte público, bicicletas y peatones con un retraso mínimo, según los estándares de Nivel de Servicio (Level of Service, LOS, por sus siglas en inglés) descritos en la política de CMT-1.2. El sistema de carreteras seguirá la clasificación de la Administración Federal de Carreteras (Federal Highway Administration, FHWA, por sus siglas en inglés), como se identifica en la Figura 4-4. (MPSP)

CTM-2.3

CAP

Acceso a Ruta del Condado

El Condado exigirá un desarrollo discrecional con acceso a una ruta del Condado para tener los puntos de acceso diseñados y construidos según los estándares del Condado. (RDR)

CTM-2.4

CAP

Seguridad del Sistema de Transporte

El Condado se esforzará en proporcionar condiciones seguras de operación en todos los modos y usos adecuados para las carreteras del Condado. (Revisión de Regulación y Desarrollo [Regulation and Development Review, RDR, por sus siglas en inglés], MPSP, SO)

CTM-2.5

CAP

Servicios de Emergencia

El Condado coordinará el desarrollo y mantenimiento de todas las instalaciones de transporte con los proveedores de servicios de emergencia para garantizar la operación continua del servicio de emergencia y los niveles de servicio. (IGC)

- CTM-2.6** **Planificación de Transporte Regional**
CAP El Condado trabajará con Caltrans, la Asociación de Gobiernos del Sur de California (SCAG), la Comisión de Transporte del Condado de Ventura (VCTC) y las ciudades del Condado para planear, desarrollar y mantener las instalaciones y servicios de transporte regional, así como para identificar corredores de transporte existentes o futuros que deberían enlazarse entre fronteras jurisdiccionales para preservar el derecho de vía suficiente. (IGC)
- CTM-2.7** **Programa de Manejo de la Congestión Vial**
CAP El Condado se coordinará con la Comisión de Transporte del Condado de Ventura (VCTC) para implementar y actualizar el Programa de Manejo de la Congestión Vial (Congestion management Program, CMP, por sus siglas en inglés). El Condado también propondrá que se consideren medidas de desempeño multimodal como parte de las futuras actualizaciones al CMP. (MPSP, IGC)
- CTM-2.8** **Programa de Manejo de la Congestión Vial y Consistencia de la Red Regional del Condado**
CAP Para estas porciones de la Red Regional de Carreteras del Condado que actualmente no están diseñadas como parte del Programa de Manejo de la Congestión Vial (CMP), el Condado se coordinará con la Comisión de Transporte del Condado de Ventura (VCTC) para designar formalmente las carreteras aplicables a las que el Condado da mantenimiento, como parte del CMP. (MPSP, IGC)
- CTM-2.9** **Mejora de la Ruta estatal 118 en el Área de Saticoy**
CAP El Condado trabajará con la Comisión de Transporte del Condado de Ventura (VCTC) y con Caltrans para volver a priorizar el rayado de la Ruta estatal (State Route, SR, por sus siglas en inglés) 118 desde Vineyard Avenue hasta Darling Road en el Plan de Manejo de la Congestión Vial del Condado de Ventura y la lista de proyectos de Caltrans para proporcionar un carril adicional en cada dirección de viaje. (IGC)
- CTM-2.10** **Rutas Seguras a la Escuela**
HC CAP El Condado trabajará con las escuelas públicas y privadas para identificar y ampliar rutas seguras a la escuela, cuando sea factible. (IGC)
- CTM-2.11** **Patrones Eficientes de Uso de Suelo**
HC CAP El Condado establecerá patrones de uso de suelo que promuevan distancias más cortas de viaje entre residencias, centros de empleo y usos minoristas o de servicios para apoyar el uso del transporte público, la caminata, el ciclismo y otras formas de transporte que reduzcan la dependencia de viajes en automóvil con un solo pasajero. (RDR, MPSP)
- CTM-2.12** **Sistema de Carriles y Pistas Ciclistas en Todo el Condado**
EJ HC CAP El Condado se coordinará con las ciudades del Condado y con la Comisión de Transporte del Condado de Ventura (VCTC) para planificar e implementar un sistema de carriles ciclistas y pistas multiuso que conecten a las ciudades; comunidades no incorporadas; escuelas, incluidos colegios y universidades; centros comerciales, minoristas y de empleo; centros de servicio de cuidado de la salud; transporte público y otros puntos de interés. (MPSP, IGC)

- CTM-2.13** **Conectividad del Sistema de Transporte**
HC CAP El Condado se esforzará por eliminar las “brechas” en las redes de carreteras, de carriles para bicicletas y peatonales al planear y buscar financiamiento para construir las mejoras necesarias a fin de eliminar barreras y mejorar la conectividad del sistema de transporte, así como las conexiones que apoyan la accesibilidad a la primera y última milla desde y hacia el transporte público. (MPSP, Informes y Estudios de Planificación [Planning Studies and Reports, PSR, por sus siglas en inglés], Financiamiento y Presupuestación [Financing and Budgeting, FB, por sus siglas en inglés])
- CTM-2.14** **Diseño de las Instalaciones para Bicicletas**
HC CAP Al diseñar las nuevas instalaciones para bicicletas o modificar las carreteras existentes con instalaciones ciclistas, el Condado priorizará e instalará características para mejorar la seguridad y visibilidad de los ciclistas. (MPSP)
- CTM-2.15** **Diseño para Bicicletas y Zonas Peatonales**
HC CAP El Condado se basará en las pautas y estándares de diseño de las instalaciones para bicicletas y zonas peatonales establecidas en el Manual de California sobre Dispositivos de Control de Tráfico Uniformes (California Manual on Uniform Traffic Control Devices, CAMUTCD, por sus siglas en inglés) y las pautas de apoyo proporcionadas por la Administración Federal de Carreteras, Caltrans y la Asociación Estadounidense de Oficiales de Autopistas Estatales y Transporte (State Highway and Transportation Officials, AASHTO, por sus siglas en inglés). (MPSP, PSR, SO)
- CTM-2.16** **Planificación Peatonal**
HC CAP El Condado considerará la seguridad y accesibilidad de los peatones al preparar los planes, estudios e informes de transporte. (MPSP)
- CTM-2.17** **Apoyo a la Infraestructura Regional para Bicicletas**
HC CAP El Condado apoyará los esfuerzos para mejorar la infraestructura regional que hará que el ciclismo sea más atractivo para residentes y turistas. (IGC, SO, Sociedades Conjuntas [Joint Partnerships, JP, por sus siglas en inglés])
- CTM-2.18** **Estándares de Calle Completa en las Comunidades Existentes**
HC CAP El Condado exigirá un desarrollo discrecional en las Comunidades Existentes designadas para construir carreteras según los estándares urbanos y los principios de Calle Completa, incluidas aceras, alcantarillas, andenes y carriles de bicicletas cuando hay ocasión para mejorar. El Condado se basará en las pautas y estándares de diseño para el diseño de Calle Completa establecidos en el Manual de California sobre Dispositivos de Control de Tráfico Uniformes (CAMUTCD); el Manual de Diseño de Autopistas de Caltrans; las Pautas para Calle Completa (según la directiva suplente-64-R2), la Administración Federal de Carreteras, la Asociación Estadounidense de Oficiales de Carreteras Estatales y Transporte (AASHTO). (RDR)
- CTM-2.19** **Métricas de Seguridad**
HC CAP El Condado seguirá examinando y actualizando las métricas de seguridad para el análisis del impacto según la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA), como corresponda. Las opciones incluyen, entre otras, desbordamiento de cola de espera en intersecciones, cruces sin protección a media cuadra y mayores distancias para cruzar. (RDR)

CTM-2.20

HC CAP

Cruces Peatonales Seguros

El Condado mejorará la seguridad peatonal en las intersecciones y en las ubicaciones a media cuadra en las Comunidades Existentes mediante características aprobadas de conformidad con el Manual de California sobre Dispositivos de Control de Tráfico Uniformes (CAMUTCD), el Manual de Diseño de Autopistas, la Administración Federal de Carreteras, la Asociación Estadounidense de Oficiales de Autopistas Estatales y Transporte (AASHTO), y el Informe 498 del Programa Nacional de Investigación Cooperativa de Carreteras (Aplicación de Elementos para Cruces Peatonales para Calles y Carreteras). (RDR, SO)

CTM-2.21

HC CAP

Conflictos entre Peatones y Ciclistas a lo largo del Corredor Vehicular para Exceso de Peso y Rutas de Camión según la Ley de Asistencia para el Transporte Terrestre (STAA)

Dentro de las comunidades existentes, el Condado proporcionará o modernizará senderos separados o áreas de amortiguamiento peatonales y ciclistas en el carril exterior a lo largo de la red de carreteras del Condado que están designados como corredores vehiculares para exceso de peso y las rutas de acceso a terminales designadas por la STAA. Cuando la aplicación o modernización de instalaciones separadas o de amortiguamiento no sea factible, el Condado dará prioridad a las conexiones peatonales y ciclistas alternativas que promuevan y atraigan el tráfico peatonal y ciclista fuera de los Corredores Vehiculares para Exceso de Peso o rutas de camión designadas por la STAA. (MPSP)

CTM-2.22

EJ HC CAP

Financiamiento y Mantenimiento de Aceras

El Condado buscará fuentes de financiamiento, primero, para la construcción de nuevas aceras en áreas de bajos recursos y, después, para el mantenimiento de las aceras, en particular en las áreas de bajos recursos. (FB)

CTM-2.23

HC CAP

Sistema de Transporte Público a Nivel Intercomunitario y del Condado

El Condado seguirá trabajando con la Comisión de Transporte del Condado de Ventura (VCTC), la Base Naval del Condado de Ventura y los proveedores de servicio de autobús regional de transporte público local para promover la expansión de un servicio a nivel intercomunitario y en todo el Condado de transporte público y de autobuses seguro, eficiente, conveniente, integrado y rentable que proporcione a los residentes del Condado el acceso al empleo, a servicios comerciales, instalaciones de salud y médicas, servicios sociales, instalaciones e instituciones educativas, y destinos de negocios personales. (IGC)

CTM-2.24

HC CAP

Personas que No Manejan y Viven en Áreas Rurales

El Condado trabajará con la Comisión de Transporte del Condado de Ventura (VCTC) y con los proveedores de transporte público local para abordar las necesidades de las personas que no manejan y viven en áreas rurales para proporcionar servicio de transporte público y paratransito. (IGC)

CTM-2.25

CAP

Mejoras al Servicio de Amtrak

El Condado apoyará las recomendaciones del Plan Ferroviario del Estado de California para los trenes de Amtrak, incluida la actualización de seguimiento y señalización, un aumento en la frecuencia de servicio al añadir más servicios de ida y vuelta a destinos regionales al norte y sur del Condado de Ventura, mejorar la información y comodidad de los pasajeros y reducir el tiempo de trayecto. (IGC)

- CTM-2.26** **Derechos de Vía Ferroviaria Abandonados**
CAP Cuando los derechos de vía ferroviaria estén abandonados, el Condado evaluará la factibilidad de adquirir la tierra para uso público como caminos de transporte público, ciclistas, peatonales o ecuestres. (MPSP)
- CTM-2.27** **Desarrollo Discrecional y Condiciones de Aprobación para Minimizar los Impactos del Tráfico**
CAP El Condado exigirá que el desarrollo discrecional esté sujeto a condiciones de aprobación de permiso, cuando sea factible, para minimizar los impactos del tráfico al incorporar senderos peatonales y ciclistas, portabicicletas y casilleros, programas de vehículos compartidos, mejoras al tránsito (desvíos de autobuses, paradas, bancas), o subsidios de tránsito para empleados o residentes del desarrollo propuesto. (RDR)
- CTM-2.28** **Acceso de Emergencia**
EIR El Condado garantizará que todos los nuevos proyectos discrecionales se evalúen por completo para los posibles impactos en el acceso de emergencia. La mitigación de estos impactos se manejará proyecto por proyecto para garantizar operaciones continuas del servicio de emergencia y niveles de servicio. (RDR)
- CTM-2.29** **Evaluación de Seguridad Ferroviaria**
EIR El Condado exigirá que se evalúen todos los impactos potenciales de los nuevos desarrollos discrecionales en las instalaciones y operaciones ferroviarias existentes, y que se identifiquen las medidas de mitigación apropiadas, según se indica ahí. (RDR)

CTM-3

Desarrollar una red ciclista accesible e interconectada que satisfaga las necesidades de residentes y visitantes para transportarse, y hacer sus actividades diarias y recreativas.

- CTM-3.1** **Estrategia y Priorización de la Red Ciclista**
HC CAP El Condado identificará y priorizará los componentes de una red ciclista para aumentar el acceso público y la cantidad de usuarios en las rutas para bicicleta. (MPSP, SO)
- CTM-3.2** **Red Ciclista Inclusiva**
HC CAP El Condado desarrollará una red ciclista para todo tipo de usuarios y rutas a lo largo del Condado. (MPSP, SO, Información pública [Public Information, PI, por sus siglas en inglés])
- CTM-3.3** **Enfoque en Destinos Regionales para la Red Ciclista**
HC CAP El Condado promoverá el desarrollo de una red ciclista que se conecte a destinos regionales como parques, caminos, institutos educativos, centros de empleo, tránsito, lotes de estacionamiento disuasorio y destinos turísticos. (IGC)
- CTM-3.4** **Conectividad Interjurisdiccional de la Red Ciclista**
HC CAP El Condado promoverá la conectividad de la red ciclista entre las comunidades del Condado de Ventura, así como de los Condados de Santa Bárbara y Los Ángeles. (IGC)
- CTM-3.5** **Rutas Ciclistas en Áreas Rurales**
HC CAP El Condado planificará la conectividad de la red ciclista en áreas rurales, agrícolas y espacios abiertos, de tal manera que apoye y complemente las actividades comerciales y agrícolas en esas áreas. (JP)

CTM-3.6

CAP

Coordinación con el Plan de Señalización para Bicicletas

El Condado apoyará el esfuerzo de Calle Completa con la construcción, cuando sea factible, de carriles para bicicletas en las carreteras a las que el Condado da mantenimiento, listadas en el Plan de Señalización para Bicicletas de la Comisión de Transporte del Condado de Ventura. (SO, JP, IGC)

CTM-3.7

CAP

Pista para Bicicletas a lo Largo del Carril Secundario de Santa Paula

El Condado promoverá la construcción de una pista para bicicletas a lo largo del carril secundario férreo de Santa Paula en el área no incorporada entre las ciudades de Ventura y Santa Paula. (SO, JP, IGC)

CTM-3.8

HC CAP

Rutas y Señalización de la Red Ciclista

El Condado usará mensajes claros y coherentes, y colocará carriles para bicicletas en o fuera de las calles regionales, y hacia destinos regionales. (PI, SO)

CTM-3.9

HC CAP

Financiamiento para la Red Ciclista, y Planificación y Mejoras para la Señalización

El Condado buscará de manera activa oportunidades de financiamiento exterior para las mejoras de la red ciclista. (FB, JP)

CTM-3.10

HC CAP

Instalaciones para Almacenamiento de Bicicletas

El Condado exigirá instalaciones adecuadas para el almacenamiento de bicicletas (p. ej., portabicicletas, casilleros) para el desarrollo discrecional, según se determine por los usos de suelo permitidos en un sitio dado. (RDR)

4.3 Duración y Frecuencia de los Viajes en Vehículo

La planificación de un sistema regional de carreteras que permita una capacidad vehicular suficiente es esencial para brindar una movilidad adecuada que reduzca los retrasos en las carreteras y el acceso restringido. El Plan General considera el LOS como un estándar o métrica basada en la congestión a fin de medir el desempeño de las carreteras, al tiempo que se enfoca en reducir la duración y frecuencia de los trayectos en vehículo (es decir, VMT).

CTM-4

Garantizar que los esfuerzos de planificación de uso de suelo y transporte en el Condado estén cohesionados, se sustenten mutuamente y reduzcan las Millas Recorridas por Vehículos (VMT) per cápita dentro de las áreas no incorporadas del Condado.

CTM-4.1

CAP

Reducir las Millas Recorridas por Vehículos (VMT)

El Condado trabajará con Caltrans y la Comisión de Transporte del Condado de Ventura (VCTC) para reducir las VMT al:

- facilitar el uso eficiente de las instalaciones existentes de transporte;
- esforzarse en brindar selecciones modales viables que hagan que conducir solo sea una opción, en lugar de una necesidad;
- apoyar horarios variables de trabajo para reducir el periodo pico de las VMT; y
- proporcionar más rutas directas para peatones y ciclistas.

(MPSP, SO)

CTM-4.2

HC CAP

Transporte Alternativo

El Condado promoverá andar en bicicleta, caminar, usar el transporte público y otras formas de transporte alternativo para reducir las Millas Recorridas por Vehículos (VMT), la congestión de tráfico y las emisiones de gases de efecto invernadero. (PI)

CTM-4.3

CAP

Ocupación de Vehículos

El Condado trabajará con una amplia variedad de agencias (p. ej., Caltrans, la Comisión de Transporte del Condado de Ventura [VCTC], Amtrak, el Distrito de Control de Contaminación Atmosférica del Condado de Ventura, proveedores de transporte público y comerciantes de movilidad compartida) a fin de promover y apoyar programas que aumenten la ocupación de vehículos, incluido el suministro de información para el viajero, servicios de enlace y estacionamiento preferencial para vehículos o camionetas compartidas. (IGC, PI)

CTM-4.4

CAP

Instalaciones de Estacionamientos Disuasorios

El Condado se coordinará con Caltrans y la Comisión de Transporte del Condado de Ventura (VCTC) a fin de identificar futuros estacionamientos disuasorios dentro de las áreas no incorporadas en el Condado de Ventura para facilitar el uso de vehículos y camionetas compartidas, y de transporte público. (IGC)

4.4 Transporte Aéreo

El sistema de aviación del Condado de Ventura consiste en dos aeropuertos públicos (los Aeropuertos de Camarillo y Oxnard), un aeropuerto privado (Aeropuerto de Santa Paula), una Estación Aérea Naval, operada a nivel federal, y dos pistas (Base Naval Point Mugu del Condado de Ventura). El aeropuerto privado permite el uso público. Aunque ninguno de estos aeropuertos proporciona actualmente (2019) servicios para pasajeros comerciales, este sistema de aviación es un recurso económico vital que transporta personas y bienes. Las políticas en esta sección abordan la seguridad, eficiencia y confiabilidad del transporte aéreo en el Condado de Ventura.



Para las políticas que tienen que ver con los riesgos de los aeropuertos y la aviación, consulte la Sección 7.6, Riesgos relacionados con el transporte.

CTM-5

Garantizar que los sistemas de transporte aéreo proporcionen un movimiento seguro, eficiente y confiable de personas y bienes.

CTM-5.1

Efectos de los Aeropuertos

El Condado se esforzará en minimizar los efectos adversos al ambiente y la seguridad en los aeropuertos del Condado en las comunidades aledañas. (RDR, SO)

CTM-5.2

Servicio de Aviación General

El Condado proporcionará instalaciones en los Aeropuertos de Oxnard y Camarillo a fin de satisfacer las necesidades generales de aviación y servicio suburbano para los ciudadanos del Condado de Ventura. (SO, JP)

CTM-5.3

Pistas de Aterrizaje Privadas y Campos Agrícolas de Aterrizaje

El Condado exigirá que las pistas privadas de aterrizaje y los campos agrícolas de aterrizaje se ubiquen de manera tal que minimicen los conflictos con las trayectorias de vuelo de los aeropuertos existentes y otras áreas que representarían riesgos o molestias significativas. (RDR)

- CTM-5.4 Servicio de Flete Aéreo**
El Condado promoverá las actividades industriales y comerciales que involucren el movimiento de bienes por vía aérea para ubicar aeropuertos cercanos que brinden servicio de flete aéreo, esto con el fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero como resultado del transporte. (RDR)
- CTM-5.5 Compatibilidad Aeroportuaria de Uso de Suelo**
Queda prohibido el desarrollo discrecional que pudiera poner en peligro la operación eficiente y segura de un aeropuerto, o que resultara en una incompatibilidad significativa del uso de suelo con un aeropuerto. (RDR, SO)

4.5 Tecnologías Emergentes y Prácticas Sostenibles

El sector del transporte es una de las fuentes principales de las emisiones de GEI (Gas de Efecto Invernadero) en el Condado de Ventura. El Condado tiene una oportunidad de reducir las emisiones de GEI para lograr todas las metas aprobadas y mitigar de manera proactiva el impacto en el cambio climático. El Condado puede garantizar la sostenibilidad ambiental al usar tecnologías emergentes y prácticas sostenibles.

CTM-6

Usar tecnologías emergentes y prácticas ambientalmente sustentables para aumentar la eficiencia y resiliencia del sistema de transporte.

- CTM-6.1** **Uso Rutinario de Opciones Alternativas de Transporte**
CAP El Condado apoyará la integración de tecnologías emergentes que aumenten el uso rutinario de opciones alternativas de transporte para disminuir los trayectos en automóvil de un solo pasajero. (MPSP)
- CTM-6.2** **Tecnología Autónoma**
El Condado seguirá considerando y evaluando las implicaciones de vehículos autónomos, vehículos de energía alternativa y otros avances tecnológicos de transporte en la planificación e infraestructura de la movilidad. (MPSP)
- CTM-6.3** **Pavimento Permeable**
CAP Como parte de una nueva planificación y diseño vial de desarrollo discrecional, el Condado promoverá el uso de pavimento permeable y otros elementos de drenaje pasivo, como drenaje sostenible, para evitar inundaciones, en particular en las zonas urbanas. (RDR, SO)
- CTM-6.4** **Instalaciones para Tecnologías Emergentes**
CAP El Condado apoyará el desarrollo de estaciones de combustibles alternativos (p. ej., eléctricas y de hidrógeno) y tecnología de vehículo/infraestructura (V2I) para tecnologías emergentes. (SO)
- CTM-6.5** **Estaciones de Carga para Vehículos Eléctricos**
CAP El Condado apoyará la instalación de estaciones de carga para vehículos eléctricos, donde sea factible, en las instalaciones del Condado, estacionamientos, estacionamientos aledaños, paradas de camiones y nuevos desarrollos. (RDR, SO)
- CTM-6.6** **Vehículos Eléctricos del Vecindario**
CAP El Condado promoverá los desarrollos y sistemas de calle que apoyen el uso de Vehículos Eléctricos del Vecindario (Neighborhood Electric Vehicles, NEV, por sus siglas en inglés) con licencia válida, cuando corresponda. (MPSP)

- CTM-6.7** **Operaciones de Movilidad Compartida**
CAP El Condado promoverá y apoyará a los operadores de automóviles compartidos en instalaciones multimodales, incluidos los centros de transporte público, estaciones de trenes para pasajeros y estacionamientos disuasorios. (JP, IGC)
- CTM-6.8** **Operaciones de Micromovilidad**
CAP El Condado evaluará la factibilidad y trabajará a fin de establecer los requisitos para los proveedores de micromovilidad compartida (p. ej., bicicletas compartidas) dentro de las áreas no incorporadas. (RDR)
- CTM-6.9** **Empresas de Movilidad como Servicio: Operaciones de Vehículos**
CAP El Condado alentará a los proveedores de Movilidad como Servicio (MaaS) para que se estacionen entre llamadas de servicio, en lugar de conducir en las comunidades no incorporadas. (RDR, SO)
- CTM-6.10** **Empresas de Movilidad como Servicio: Apoyo al Transporte Público**
CAP El Condado alentará a los proveedores de Movilidad como Servicio (MaaS) para que se coordinen con los proveedores de transporte público que prestan servicio en áreas no incorporadas para aumentar el atractivo del transporte público mediante el suministro de transporte público gratuito o subsidiado, y conexiones patrocinadas de primera y última milla dentro de las comunidades no incorporadas. (IGC, JP)
- CTM-6.11** **Empresas de Movilidad como Servicio: Diseño de las Calles y Aceras**
El Condado considerará la necesidad de espacios designados en la banqueta para Movilidad como Servicio (MaaS), los cuales permitan realizar las actividades para dejar y recoger en áreas comerciales o minoristas dentro de las comunidades no incorporadas. (SO)

4.6 Financiamiento

Esta sección apoya la identificación y búsqueda de financiamiento suficiente para construir, mantener, manejar y operar el sistema de transporte multimodal. Las fuentes de financiamiento para el transporte incluyen fondos federales, estatales, regionales y locales.

CTM-7

Mantener un financiamiento suficiente para satisfacer las necesidades existentes y futuras de las instalaciones y servicios de transporte, incluidas la operación y el mantenimiento del sistema de transporte.

- CTM-7.1** **Financiamiento Federal y Estatal**
El Condado identificará, desarrollará y dará prioridad a los proyectos de transporte a fin de competir de la mejor manera por fondos federales y estatales para mejoras de seguridad en carreteras, transporte público, y mejoras para peatones y ciclistas. (IGC)
- CTM-7.2** **Mecanismos de Financiamiento Local**
El Condado seguirá usando mecanismos de financiamiento local como el impuesto al gas, las cuotas de registro de vehículos y las Cuotas de Mitigación del Impacto del Tráfico para ayudar a financiar los proyectos de transporte. El Condado seguirá apoyando las medidas a nivel regional y del Condado para el financiamiento del transporte. (FB)

4.7 Programas de Implementación

Programas	Qué Políticas Implementa	Responsable	2020-2025	2026-2030	2031-2040	Anual	En curso
		Departamentos de Apoyo					
CTM-A Programa de Cuota de Mitigación del Impacto del Tráfico El Condado actualizará su Programa de Cuota de Mitigación del Impacto del Tráfico y realizará una actualización integral del programa, al menos una vez cada diez (10) años, de acuerdo con la Sección 66000 y siguientes del Código de Gobierno.	CTM-1.3 CTM-1.7 CTM-2.26 CTM-7.2	Agencia de Obras Públicas (Public Works Agency, PWA, por sus siglas en inglés)	■				■
		Oficina Ejecutiva del Condado (County Executive Office, CEO, por sus siglas en inglés)					
		Agencia para el Manejo de Recursos del Condado de Ventura (Ventura County Resource Management Agency, RMA, por sus siglas en inglés)					

4. Elemento de Circulación, Transporte y Movilidad

Programas		Qué Políticas Implementa	Responsable	2020-2025	2026-2030	2031-2040	Anual	En curso
			Departamentos de Apoyo					
CTM-B	<p>Pautas de Evaluación del Estudio Inicial El Condado actualizará y adoptará sus Pautas de Evaluación del Estudio Inicial (Initial Study Assessment Guidelines, ISAG, por sus siglas en inglés), a más tardar en 2025, para abordar las métricas de Millas Recorridas por Vehículo (VMT) y de seguridad, de acuerdo con la Sección 15064.3 de las pautas de la CEQA. Este programa considerará la inclusión de los siguientes elementos:</p> <ul style="list-style-type: none"> Establecimiento de criterios de detección para definir proyectos que no deban presentar un análisis detallado de las VMT, como proyectos de terrenos vacantes en áreas urbanas, inclusión de proyectos comerciales y de apoyo al tránsito a nivel local, o mejoras al transporte que reduzcan las VMT. Establecimiento de umbrales significativos para identificar los impactos en el transporte relacionados con las VMT a fin de satisfacer o exceder los requisitos estatales; como mínimo, los umbrales serán equivalentes a los valores de los umbrales para los diferentes tipos de proyectos identificados en la Medida de Mitigación de CTM-1. Medidas estándares de mitigación de impactos significativos en el transporte. Especificación de los procedimientos del Condado para revisar los proyectos con impactos significativos o inevitables, conforme a la CEQA, relacionados con las VMT. 	CTM-1.3 CTM-1.4 CTM-1.5 CTM-1.7 CTM-1.8 CTM-1.9	PWA	■				
			RMA					

EIR

CAP

Programas	Qué Políticas Implementa	Responsable	2020-2025	2026-2030	2031-2040	Anual	En curso
		Departamentos de Apoyo					
CTM-C Programa de Reducción de Millas Recorridas por Vehículos (VMT) Para apoyar las metas relacionadas con el cambio climático y las políticas sobre las VMT relacionadas con la CEQA, en conformidad con el SB 743 (2013), el Condado desarrollará un Programa de Reducción de VMT a más tardar para 2025. Este programa incluirá una variedad de medidas de mitigación a nivel del proyecto y el programa, así como estrategias de reducción de VMT que podrían incluir: <ul style="list-style-type: none"> ■ Preparación de un Programa de Gestión de Demanda de Transporte (Transportation Demand Management, TDM, por sus siglas en inglés) para promover el cambio de la modalidad de uso de vehículos con un solo ocupante a uso de transporte público, vehículos compartidos, transporte activo, trabajo a distancia, etc.; y ■ Aplicaciones de gestión del sistema de transporte como estacionamientos disuasorios, despliegue de campo del sistema de transporte inteligente (intelligent transportation system, ITS, por sus siglas en inglés), gestión del pavimento, etc. Este programa identificará las medidas para lograr una reducción general del cinco por ciento adicional en las VMT para 2030, y 10 por ciento para 2040, en relación con los negocios para 2030 y 2040, como escenarios habituales, respectivamente. Durante la implementación del Plan General para 2040, el Condado revisará y actualizará el Programa de Reducción de VMT, según se justifique, para proporcionar medidas y programas adicionales de mitigación que logren estos niveles de reducción de VMT.	CTM-1.1 CTM-1.2 CTM-4.1 CTM-4.2 CTM-4.3 CTM-4.4	PWA RMA	■				■
	 						

4. Elemento de Circulación, Transporte y Movilidad

Programas		Qué Políticas Implementa	Responsable	2020-2025	2026-2030	2031-2040	Anual	En curso
			Departamentos de Apoyo					
CTM-D	Coordinación de la Red Regional de Carreteras El Condado seguirá coordinando entre sus propias agencias, así como con las ciudades de los Condados de Ventura y Los Ángeles, y Caltrans para identificar las mejoras necesarias de la Red Regional de Carreteras. Esto incluirá la identificación de los fondos disponibles y necesarios para fines de construcción de carreteras en el Condado y las ciudades interurbanas para crear mejoras. CAP	CTM-1.7 CTM-2.6 CTM-2.7 CTM-2.8	PWA		■			■
			RMA					
CTM-E	Sistema de Gestión del Pavimento El Condado seguirá conservando su Sistema de Gestión del Pavimento (Pavement Management System, PMS, por sus siglas en inglés) para identificar el Índice de las condiciones del pavimento (Pavement Condition Index, PCI, por sus siglas en inglés) y garantizar que la red de carreteras del Condado se mantenga en buen estado, con énfasis y prioridad en los corredores para transporte de bienes (p. ej., la Ley de Asistencia para el Transporte Terrestre, el corredor para vehículos con exceso de peso o las carreteras locales del Condado designados como parte del Sistema Nacional de Autopistas). Los umbrales del PCI para la rehabilitación del pavimento se basarán en la orientación proporcionada por la Junta de Supervisores.	CTM-1.11	PWA					■
			n/c					
CTM-F	Corredores para Vehículos con Exceso de Peso El Condado mantendrá y actualizará, según se requiera, sus Corredores para Vehículos con Exceso de Peso como las rutas de Acceso a Terminales de la Ley de Asistencia para el Transporte Terrestre (STAA) a fin de conectarlas con la Red Nacional.	CTM-1.12 CTM-1.13 CTM-1.14 CTM-1.15	PWA	■				
			RMA					

Programas		Qué Políticas Implementa	Responsable	2020-2025	2026-2030	2031-2040	Anual	En curso
			Departamentos de Apoyo					
CTM-G	Separaciones a Nivel de Terreno El Condado trabajará con la Base Naval del Condado de Ventura (NBVC) para determinar la factibilidad de realizar separaciones a nivel de terreno en segmentos de movilización para facilitar la movilidad e impedir que se interrumpan las operaciones de las misiones y la rapidez de respuesta militar.	CTM-1.12	PWA		■			
		CTM-1.13 CTM-1.14 CTM-1.15	n/c					
CTM-H	Pautas de Calles Completas El Condado preparará y adoptará las Pautas y estándares de Diseño de Calles Completas para usarlas cuando construya nuevas carreteras o mejore las existentes, en donde las Calles Completas serían apropiadas o factibles. Las Pautas y estándares de Diseño de Calles Completas deben ser coherentes con las pautas y estándares de diseño para peatones y ciclistas establecidas por Caltrans, así como las pautas de apoyo estatales y federales al diseñar las instalaciones para bicicletas y peatones. Estas incluyen el Manual de California sobre Dispositivos de Control de Tráfico Uniformes (CAMUTCD), el Manual de Diseño de Autopistas, la Administración Federal de Carreteras, la Asociación Estadounidense de Oficiales de Carreteras Estatales y Transporte (AASHTO). El Condado mejorará la seguridad peatonal en las intersecciones y ubicaciones a mitad de cuadra en las comunidades desarrolladas, al proporcionar elementos para cruces peatonales cuando sea apropiado. 	CTM-2.1	PWA	■				■
		CTM-2.2 CTM-2.3 CTM-2.4 CTM-2.14 CTM-2.15 CTM-2.16 CTM-2.18 CTM-2.19 CTM-2.20 CTM-2.21 CTM-2.23 CTM-3.1 CTM-4.2	n/c					

4. Elemento de Circulación, Transporte y Movilidad

Programas		Qué Políticas Implementa	Responsable	2020-2025	2026-2030	2031-2040	Anual	En curso
			Departamentos de Apoyo					
CTM-I	Actualización de los Estándares de las Carreteras del Condado El Condado actualizará los Estándares de las Carreteras para que incluyan las pautas y estándares de diseño de Calle Completa. 	CTM-2.1 CTM-2.2 CTM-2.3 CTM-2.14 CTM-2.15 CTM-2.18 CTM-2.19 CTM-6.11	PWA	■				■
			n/c					
CTM-J	Visión Cero El Condado desarrollará una estrategia de Visión Cero para el Condado de Ventura, con la meta de reducir los incidentes fatales y lesiones graves de tráfico, al tiempo que aumentará la movilidad segura, saludable y equitativa para todos. 	CTM-2.4 CTM-2.19 CTM-2.20 CTM-2.21	PWA		■			
			RMA					
CTM-K	Rutas seguras para la escuela El Condado apoyará el Programa de Rutas Seguras para la Escuela al identificar oportunidades a fin de apoyar las rutas para bicicletas y peatones a las escuelas, identificar mejoras y oportunidades necesarias para aumentar el acceso público y el uso de estas rutas. 	CTM-2.10	PWA		■			
			n/c					
CTM-L	Plan Maestro para la Red Ciclista El Condado desarrollará un plan maestro para la red ciclista que incluya las recomendaciones del Estudio de Señalización para Bicicletas y la lista prioritaria de carriles ciclistas de los criterios aprobados por la Junta. 	CTM-2.12 CTM-2.13 CTM-2.18 CTM-2.21 CTM-2.26 CTM-3.1 CTM-3.2 CTM-3.3 CTM-3.4 CTM-3.5 CTM-3.6 CTM-3.7 CTM-3.8 CTM-3.9 CTM-3.10	PWA		■			
			RMA					

Programas		Qué Políticas Implementa	Responsable	2020-2025	2026-2030	2031-2040	Anual	En curso
			Departamentos de Apoyo					
CTM-M	Participación en el Plan de Señalización para Bicicletas El Condado seguirá participando y apoyando a la Comisión de Transporte del Condado de Ventura en las actualizaciones del Plan de Señalización para Bicicletas que conectan a todas las ciudades, comunidades no incorporadas y la Universidad Estatal de California, Channel Islands (California State University, Channel Islands, CSUCI, por sus siglas en inglés) del Condado de Ventura. HC CAP	CTM-3.2 CTM-3.3 CTM-3.4 CTM-3.5 CTM-3.6 CTM-3.7 CTM-3.8 CTM-3.9	PWA					■
			RMA Agencia de Servicios Generales (General Services Agency, GSA, por sus siglas en inglés)					
CTM-N	Instalaciones de Almacenamiento para Empresas de Movilidad Compartida El Condado trabajará con la Comisión de Transporte del Condado de Ventura para analizar la factibilidad de que solicite a los proveedores de micromovilidad compartida (p. ej., bicicletas compartidas) que proporcionen áreas o instalaciones de almacenamiento o estacionamiento designadas o colocadas físicamente fuera del derecho de vía público, si a los proveedores privados de movilidad compartida se les permite operar dentro de las áreas no incorporadas del Condado. CAP	CTM-6.8	RMA	■				
			GSA					
CTM-O	Empresas de Movilidad como Servicio: Estacionamiento El Condado considerará las áreas de estacionamiento designadas en las instalaciones de estacionamiento del Condado para que los vehículos de Movilidad como Servicio (MaaS) las usen entre los trayectos de servicio a los clientes, y también trabajarán con las ciudades para brindar ubicaciones. CAP	CTM-6.9 CTM-6.10	RMA					■
			GSA					

4. Elemento de Circulación, Transporte y Movilidad

Programas	Qué Políticas Implementa	Responsable		2020-2025	2026-2030	2031-2040	Anual	En curso				
		Departamentos de Apoyo										
CTM-P Criterios Provisionales de Evaluación de VMT de la CEQA Después del 30 de junio de 2020 y antes del término del Programa de Implementación de CTM-B, se evaluarán todos los proyectos (que de otro modo no estén exentos del análisis de la CEQA) respecto a sus posibles impactos ambientales relacionados con las VMT, esto con base en los estándares estatales de reducción mínima de la siguiente manera: <i>Programa P (continuación)</i>	CTM-4.1	RMA										
		PWA										
		Tipo de Proyecto	Unidad de Medida						Tipos Modelo de Trayecto	Criterios Mínimos	VMT de Base	Umbral de VMT
		Residencial	VMT/Cápita						Promedio de todos los Tipos de Trayecto desde o hacia Casa	15 % de Reducción del Promedio Regional	9.66	8.21
		Oficina	VMT/Empleado						Trayectos Laborales desde o hacia Casa	15 % de Reducción del Promedio Regional	13.52	11.49
		Industrial	VMT/Empleado						Trayectos Laborales desde o hacia Casa	15 % de Reducción del Promedio Regional	13.52	11.49
		Minoristas	VMT No Incorporadas						Todo Tipo de Trayectos	Ningún Aumento Neto a las VMT Regionales	7,500,249	7,500,249
		Agricultura	VMT No Incorporadas						Todo Tipo de Trayectos	Ningún Aumento Neto a las VMT Regionales	7,500,249	7,500,249
Infraestructura	VMT No Incorporadas	Todo Tipo de Trayectos	Ningún Aumento Neto a las VMT Regionales	7,500,249	7,500,249							
Todos los Demás Tipos de Proyecto	VMT No Incorporadas	Todo Tipo de Trayectos	Ningún Aumento Neto a las VMT Regionales	7,500,249	7,500,249							

Programas	Qué Políticas Implementa	Responsable	2020-2025	2026-2030	2031-2040	Anual	En curso
		Departamentos de Apoyo					
<p><i>Programa P (continuación)</i></p> <p>Si se encuentra que un proyecto propuesto tiene un impacto significativo en las VMT, el impacto se deberá reducir, según sea factible¹, al modificar las VMT del proyecto a un nivel por debajo de los umbrales establecidos de importancia o mitigación del impacto mediante mejoras o mitigaciones de transporte multimodal a fin de mejorar el cambio de modalidad del transporte (uso de modos alternativos de transporte). Después de completar y adoptar los umbrales de VMT como parte de las ISAG del Condado de Ventura, este programa de implementación ya no será aplicable.</p> <p><i>1. “Factible” significa que esta medida de mitigación se aplicará para futuros proyectos discrecionales, según el Plan General para 2040, cuando y en la medida en que sea “posible lograrse de manera exitosa dentro de un periodo razonable, tomando en cuenta factores económicos, ambientales, legales, sociales y tecnológicos”, según lo determine el Condado en el contexto de dichos proyectos futuros con base en evidencia sustancial. Esta definición es coherente con la definición de “factible” establecida en la CEQA (Código de Recursos Públicos, § 21066.1) y las Pautas de la CEQA (§ 15164). El Condado será el único responsable de tomar esta determinación de factibilidad conforme a la CEQA.</i></p> <p>EIR CAP</p>							
<p>CTM-Q</p> <p>Programa de Cuota de Mitigación del Impacto del Tráfico Actualizado</p> <p>El Condado exigirá que el desarrollo discrecional que agregue tráfico a las carreteras que atraviesan un área de impacto vial deficiente designada por el Condado contribuya a la participación equitativa del costo de cualquier contramedida de seguridad que mejore la seguridad de las carreteras afectadas, esto mediante el pago de cuotas aplicables según el Programa de Cuota de Mitigación del Impacto del Tráfico del Condado, y antes de la emisión de la Autorización de Zonificación.</p> <p>EIR</p>	CTM-7.2	<p>PWA</p> <hr/> <p>n/c</p>					■

4. Elemento de Circulación, Transporte y Movilidad

Programas		Qué Políticas Implementa	Responsable	2020-2025	2026-2030	2031-2040	Anual	En curso
			Departamentos de Apoyo					
CTM-R	Mantenimiento de los Accesos de Emergencia El Condado planificará las mejoras capitales necesarias para proporcionar infraestructura al transporte al cual se le da mantenimiento o que se mejora a fin de brindar el acceso de emergencia adecuado. EIR	CTM-2.5 CTM-2.28	PWA					■
			n/c					

Consulte la siguiente página.