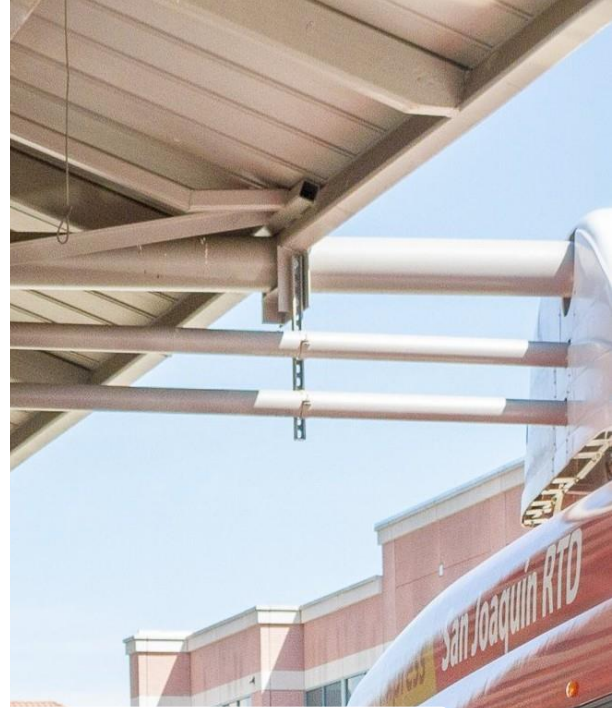


RESUMEN EJECUTIVO



RESUMEN EJECUTIVO

El Plan Regional de Transporte/Estrategia de Comunidades Sostenibles (RTP/SCS) de 2022 seguirá proporcionando una visión de sostenibilidad hasta el año 2046 que reconoce el impacto significativo que tiene la red de transporte en la salud pública, la movilidad y la vitalidad económica de la región. Como documento de planificación integral del transporte a largo plazo de la región, el plan sirve de guía para lograr decisiones de política pública que den lugar a inversiones equilibradas para una amplia gama de mejoras del transporte multimodal.



Ley 375 del Senado

Con la aprobación de la Ley del Senado 375 en 2008, las organizaciones de planificación metropolitana debían desarrollar una Estrategia de Comunidades Sostenibles (Sustainable Communities Strategy, SCS).

Una SCS debe demostrar un enfoque ambicioso, pero alcanzable, sobre cómo el desarrollo del uso de la tierra y el transporte pueden trabajar juntos para cumplir los objetivos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de los coches y los camiones ligeros. Estos objetivos son fijados por la Junta de Recursos del Aire de California y exigen que la región reduzca las emisiones per cápita. Si una organización de planificación metropolitana no puede cumplir los objetivos a través de la SCS, debe desarrollarse una estrategia de planificación alternativa, o APS, que demuestre cómo podrían alcanzarse los objetivos.

Como organización de planificación metropolitana y agencia de planificación del transporte regional del condado de San Joaquín, el Consejo de Gobiernos de San Joaquín (SJCOG) ha desarrollado un Plan Regional de Transporte (RTP) que incorpora una SCS. Es importante señalar que, aunque el RTP incluye una SCS como elemento conjunto con la política, la acción y los elementos financieros, éste no es el primer plan con características de sostenibilidad. El RTP del Condado de San Joaquín siempre ha incorporado políticas y estrategias comprometidas con la sostenibilidad a través de medidas de calidad del aire, objetivos de preservación y conservación del medio ambiente y estrategias de gestión del crecimiento.

Crédito de la foto: Captivating Photos



¿Qué es el RTP/SCS?

El plan refleja un plan multimodal específico para la región y equilibrado que no sólo logra la intención y la promesa de la ley SB 375, sino que puede ser implementado a través de programas o políticas existentes y planificadas. De hecho, el desarrollo del plan comenzó a partir de un amplio trabajo ya arraigado en los planes y programas existentes. La base del plan comprende las previsiones recientes de crecimiento de los hogares y el empleo, la demanda del mercado y los estudios económicos y los estudios de transporte, incluyendo el Estudio de Planificación de la Innovación del Transporte del SJCOG, el Estudio de Adaptación y Resiliencia del Clima, y el Análisis de Impacto de la Salud Pública. Los logros del plan se resumen en la Figura ES.1.

Compromiso cívico

Este plan incorpora las visiones locales a través de las aportaciones locales.

Expertos locales en vivienda, uso de la tierra, medio ambiente y obras públicas participaron en el desarrollo del RTP/SCS a través de un comité asesor formal o a través de otras vías de retroalimentación pública (por ejemplo, talleres, aportes en línea a través de medios sociales o encuestas en la web (como MetroQuest) y oportunidades de comentarios públicos en los comités y las reuniones de la junta de SJCOG). Estos participantes aportaron sus puntos de vista sobre el desarrollo económico, la preservación del medio ambiente, la calidad del aire, la salud pública, la justicia medioambiental y la conversión y preservación de las tierras de cultivo, lo que ayudó a remodelar las metas, políticas y objetivos del RTP. Una serie de talleres públicos para obtener la opinión del público también orientó la dirección de las inversiones en transporte para la región en el contexto del futuro crecimiento de la población, el empleo y la vivienda en el condado de San Joaquín.

Figura ES.1 Los bloques del plan





Crédito de la foto: Distrito de Tránsito Regional de San Joaquín

Políticas y estrategias de apoyo

El plan puede considerarse la "declaración de prioridades" de la región de San Joaquín para el futuro sistema de transporte desde 2022 hasta 2046. Las políticas, las estrategias de apoyo y los indicadores de rendimiento del plan están diseñados para transmitir: (1) cómo quiere la región que sea el futuro sistema de transporte; (2) qué tipos de decisiones ayudarán a la región a alcanzar su visión; y (3) las medidas o indicadores de rendimiento con los que la región puede evaluar su progreso. El establecimiento de vínculos claros entre los objetivos generales, cargados de valores y los indicadores de rendimiento más específicos ayudan a proporcionar un camino tangible hacia una aplicación factible. Las políticas y estrategias de apoyo se identifican en la Tabla ES.1 (página ES-6).

Proceso de desarrollo de las estrategias

Las políticas del plan RTP/SCS de 2018 se han trasladado al plan de 2022. Sin embargo, hubo un proceso extenso para desarrollar y evaluar

nuevas estrategias para el plan de 2022. El equipo consultor (Cascadia Partners) desarrolló una lista inicial de estrategias basada en las sugerencias de expertos en transporte, planificación del uso de la tierra, salud pública y desarrollo económico. Algunas de las estrategias procedían del plan de 2018. En el Apéndice S de este plan se puede encontrar más información sobre cómo se desarrollaron y evaluaron las estrategias.

Las estrategias del RTP/SCS se sometieron a una evaluación cualitativa y cuantitativa una vez definidas para medir su rendimiento en una serie de condiciones futuras utilizando una herramienta de planificación de escenarios llamada TrendLab+. Esta herramienta prevé los efectos de las tendencias económicas y de transporte disruptivas y de las tecnologías emergentes, como los vehículos autónomos. Es la primera vez que las estrategias propuestas se someten a un proceso de evaluación basado en su rendimiento en tendencias futuras preseleccionadas.

Con este nuevo proceso innovador, se desarrollaron tres futuros en TrendLab+ basados en los tres factores externos: la tecnología del transporte, la migración climática y la economía electrónica. El desarrollo de futuros en TrendLab+ implicó la realización de estimaciones informadas de las condiciones futuras en una serie de categorías como el uso de la tierra, las inversiones en peatones y la adopción de AV. Los futuros se desarrollaron para ser vistos como ensayos de "qué pasaría si", en lugar de predicciones.

Para el RTP/SCS de 2022 del SJCOG, TrendLab+ se calibró y modificó para medir el impacto de las estrategias en tres futuros asumidos a través de cuatro métricas: kilómetros recorridos por los vehículos (VMT), número de pasajeros en tránsito, emisiones de gases de efecto invernadero (GHG) y costos de vivienda.

Evaluación de la estrategia

El último paso en el proceso de evaluación de la estrategia fue probar las estrategias de forma aislada en cuanto a su rendimiento en cada uno de los tres futuros. Para ello, se aplicó la estrategia a cada futuro y se midieron los resultados en las cuatro métricas y se compararon con los resultados de referencia.

Sobre la base de estos resultados, cada estrategia recibió una puntuación de 1 a 5 para cada métrica dentro de cada futuro (Figura ES.2), con una puntuación de 5 que representa el máximo rendimiento positivo. Las estrategias que obtuvieron una puntuación alta en varios futuros se incluyeron en la lista final de estrategias propuestas.

Revisión pública de las estrategias propuestas

El proceso de participación pública ofreció a la comunidad la oportunidad de revisar las estrategias propuestas. Esto se hizo a través de una encuesta de MetroQuest, en la que se pedía a los participantes en la encuesta que calificaran las estrategias propuestas. Las estrategias también se valoraron durante un taller con el grupo de trabajo del RTP/SCS y un taller abierto al público (descrito en el capítulo 2). Las estrategias mejor valoradas durante la encuesta y los talleres de MetroQuest se incluyeron en la lista final de estrategias propuestas. Muchas de las estrategias mejor valoradas durante el proceso de participación pública también obtuvieron una alta puntuación en el proceso de evaluación de estrategias. La lista final de estrategias del plan se encuentra en la Tabla ES.1.

Figura ES.2 Proceso de evaluación de estrategias del RTP/SCS

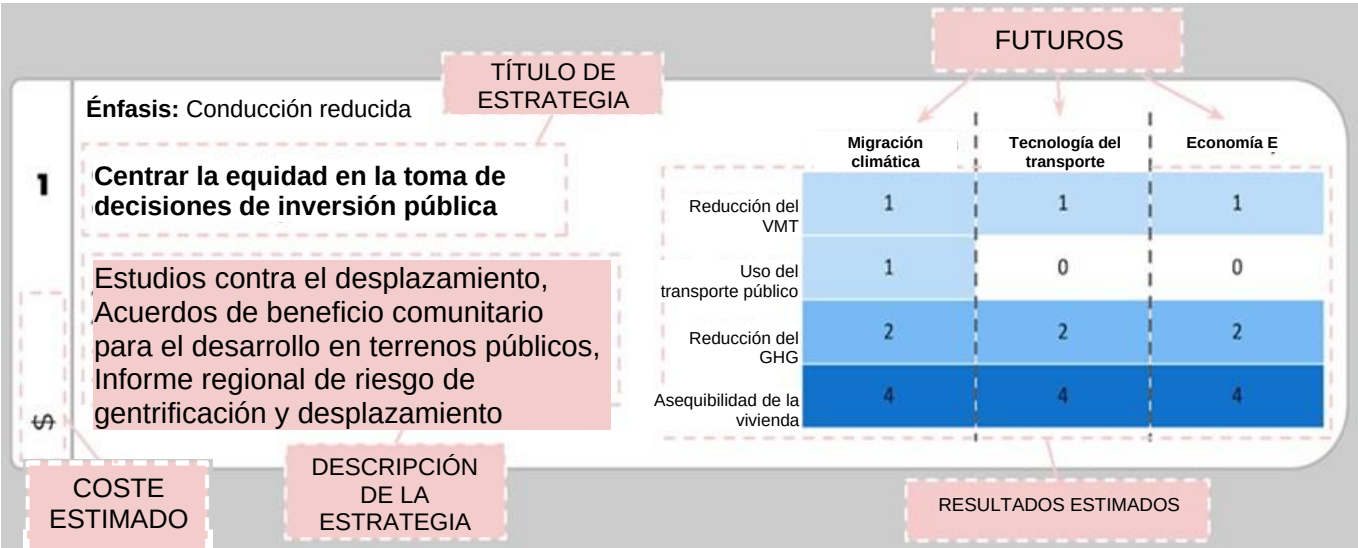


Tabla ES.1: Políticas y estrategias de apoyo

Política: Mejorar el medio ambiente para las generaciones actuales y futuras y conservar la energía

Estrategia n.º 1: Fomentar patrones de desarrollo eficientes que mantengan la viabilidad agrícola y los recursos naturales.

Estrategia n.º 2: Fomentar la conservación de los recursos naturales.

Estrategia n.º 3: Mejorar la conexión entre el uso de la tierra y las opciones de transporte mediante proyectos que apoyen la eficiencia energética y del agua.

Estrategia n.º 4: Mejorar la calidad del aire reduciendo las emisiones relacionadas con el transporte.

Política: Maximizar la movilidad y la accesibilidad

Estrategia n.º 5: Optimizar el sistema de transporte público para proporcionar un acceso eficiente y cómodo a los usuarios de todos los niveles de ingresos.

Estrategia n.º 6: Fomentar el desarrollo de relleno y el desarrollo cerca del tránsito, incluyendo el desarrollo orientado al tránsito para maximizar las inversiones de tránsito existentes.

Estrategia n.º 7: Proporcionar mejoras en el transporte para facilitar los viajes no motorizados, incluyendo la incorporación de elementos completos en las calles, según corresponda.

Estrategia n.º 8: Mejorar el acceso del transporte de mercancías a los centros económicos estratégicos clave.

Estrategia n.º 9: Promover estrategias seguras y eficientes para mejorar el movimiento de mercancías por agua, ferrocarril y camión.

Política: Aumentar la seguridad y la protección

Estrategia n.º 10: Facilitar proyectos que reduzcan el número y la gravedad de los incidentes de tráfico.

Estrategia n.º 11: Apoyar los esfuerzos locales y estatales para la resistencia de la red de transporte, la fiabilidad y la adaptación al clima.

Política: Preservar la eficiencia del sistema de transporte existente

Estrategia n.º 12: Dar prioridad a los proyectos que hagan un uso más eficiente de la red de carreteras existente.

Estrategia n.º 13: Apoyar el mantenimiento y la preservación continuos del sistema de transporte existente.

Estrategia n.º 14: Promover la energía eléctrica, los combustibles alternativos y las tecnologías autónomas para el transporte de mercancías y la agricultura.

Estrategia n.º 15: Gestionar la adopción de vehículos eléctricos y vehículos privados conectados y autónomos.

Estrategia n.º 16: Promover la energía eléctrica, los combustibles alternativos y las tecnologías autónomas para el transporte público.

Política: Apoyar la vitalidad económica

Estrategia n.º 17: Apoyar las mejoras del transporte que mejoren la competitividad económica, revitalicen los corredores comerciales y los centros económicos estratégicos y mejoren las oportunidades de viaje y turismo.

Estrategia n.º 18: Apoyar la capacitación de la mano de obra en todas las industrias, especialmente en las relacionadas con el transporte.

Estrategia n.º 19: Fomentar y/o fortalecer las pequeñas empresas, apoyando al mismo tiempo la contratación de grandes empleadores.

Estrategia n.º 20: Invertir en infraestructuras de Internet de alta velocidad para apoyar el comercio electrónico y reducir los desplazamientos.

Política: Promover la coordinación Interinstitucional y la participación pública en los esfuerzos de toma de decisiones y planificación del transporte

Estrategia n.º 21: Dar un acceso equitativo a la planificación del transporte.

Estrategia n.º 22: Involucrar al público de forma temprana, clara y continua.

Estrategia n.º 23: Utilizar una variedad de métodos para involucrar al público, fomentando la representación de diversos niveles de ingresos y orígenes étnicos.

Política: Maximizar la rentabilidad

Estrategia n.º 24: Apoyar los esfuerzos para agilizar el proceso de desarrollo.

Estrategia n.º 25: Apoyar el uso de subvenciones estatales y federales para complementar la financiación local y buscar oportunidades de financiación discrecional de fuera de la región.

Estrategia n.º 26: Apoyar los proyectos que maximicen la rentabilidad.

Estrategia n.º 27: Maximizar la financiación de las opciones de transporte existentes.

Política: Mejorar la calidad de vida de los residentes

Estrategia n.º 28: Promover una gama más amplia de tipos de vivienda.

Estrategia n.º 29: Apoyar el desarrollo de un fondo fiduciario regional dedicado a abordar los problemas de vivienda.

Estrategia n.º 30: Mejorar la salud pública mediante proyectos de transporte activo.

Plan financiero

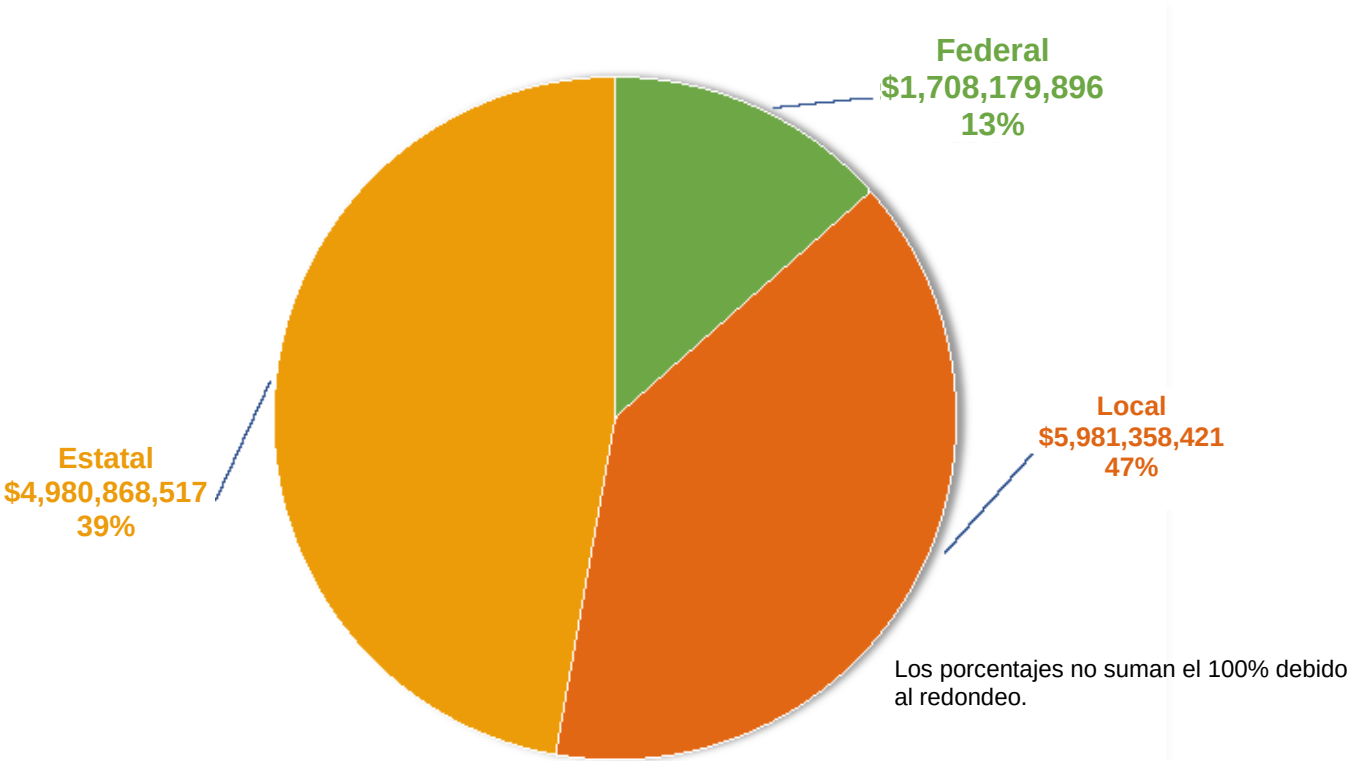
La estrategia de inversión es un enfoque equilibrado del desarrollo multimodal que pretende cumplir los objetivos e indicadores de rendimiento que guían el plan y avanzar hacia la consecución de los objetivos de transporte a largo plazo para la región. Las inversiones en transporte del plan se basan en una estimación de la financiación disponible hasta 2046. En total, el plan asume que 12,670 millones de dólares en ingresos proyectados (Figura ES.3 abajo) estarán disponibles para inversiones (mostradas en la Tabla ES.2) durante el horizonte temporal del plan.

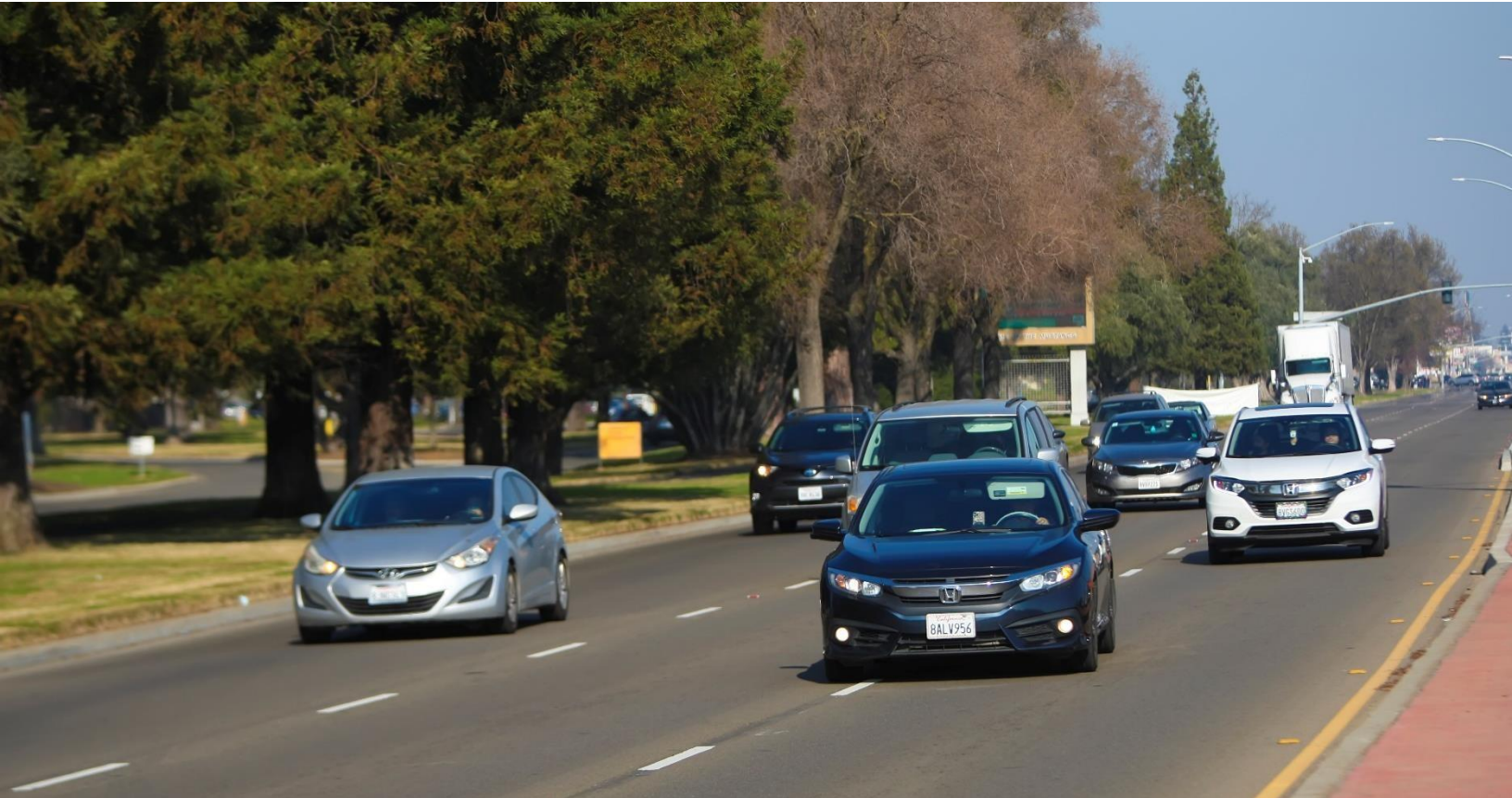
Tabla ES.2 Categorías de inversión del plan (en millones)

Categoría del proyecto	2022 Plan (RTP/SCS) (Miles de millones)
Funcionamiento, mantenimiento y seguridad de las carreteras	\$4,638
Tránsito (autobús y tren)	\$4,732
Capacidad de las carreteras (línea principal, intercambios, carreteras regionales)	\$2,721
Transporte activo/mejoras comunitarias	\$384
Totales	\$12,475*

*No incluye las previsiones de ingresos del aeropuerto.

Figura ES.3 Previsión de ingresos por fuente de fondos





Crédito de la foto: Captivating Photos

Entre otras características, el plan financiero:

- Ofrece una inversión combinada de operaciones y mantenimiento en el sistema de transporte existente de casi 4,640 millones de dólares durante el periodo de 24 años del RTP.
- Proporciona 4,730 millones de dólares al transporte público, con financiación procedente de diversas fuentes. De esa cantidad, 3,430 millones de dólares se destinan a las operaciones de los servicios de autobuses locales, interurbanos e interregionales y 1,300 millones de dólares a la operación y mejora del corredor expreso de Altamont (ACE).
- Reconoce el informe de viabilidad y el documento medioambiental de la Autoridad Ferroviaria Regional Tri-Valle-Valle de San Joaquín. Las obras se destinan a la planificación, el desarrollo y el suministro de una conectividad de tránsito rentable y receptiva

entre el sistema del Distrito de Tránsito Rápido del Área de la Bahía y el servicio de trenes suburbanos ACE.

- Destina 2,720 millones de dólares a proyectos clave para mejorar la parte más congestionada del sistema de carreteras y vías arteriales y promover la eficiencia del sistema de carreteras. Las mejoras de la capacidad se dirigen a los corredores más esenciales para la movilidad dentro del condado.
- Invierte 384 millones de dólares para apoyar el transporte activo y los proyectos de mejora de la comunidad.

Resultados del plan

En la figura ES.4 se resumen algunos resultados clave del plan.

Figura ES.4

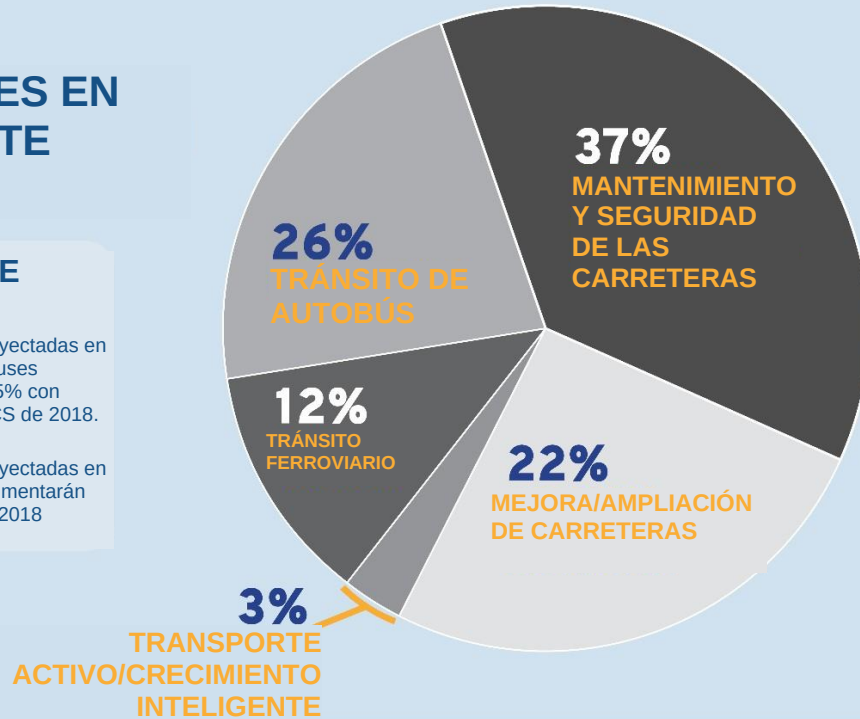


2022-2046

INVERSIONES EN TRANSPORTE REGIONAL

PUNTOS CLAVE DESTACADOS

- Las inversiones proyectadas en el tránsito de autobuses aumentarán un 32.5% con respecto al RTP/SCS de 2018.
- Las inversiones proyectadas en transporte activo aumentarán un 20% respecto a 2018 RTP/SCS.



Proyecto en Tracy

Carriles administrados de la I-205: ampliar de 6 a 8 carriles entre la I-5 y la I-580, carriles administrados, con una mediana central reservada para el transporte público.

Proyecto en Manteca

Fase 1A del proyecto del conector SR99/120: incluye ampliar la rampa del conector, eliminar el cruce elevado de Austin Road y reemplazarlo con una nueva estructura de 4 carriles.

Proyecto en Stockton

Fase 2 del proyecto de ciclovías separadas por calles de California: conectará el norte y el centro de Stockton a través del centro hasta el sur de Stockton con carriles para bicicletas de Clase II y carriles compartidos (para bicicletas y automóviles) de Clase III.

Proyecto en SJC

Escalon Bellota Road: ampliar de 2 a 4 carriles con arcenes desde los límites de la ciudad de Escalon hasta Mariposa Road.



Proyecto en Lodi

SR-99 en Turner Road: reconstruir el intercambio y modificar las rampas de entrada y salida para mejorar la seguridad y el flujo.

Proyecto en Escalon

Separación de grados de Escalon BNSF: construir una separación a nivel del ferrocarril en la avenida Yosemite (SR-120) y la avenida McHenry en el Ferrocarril BNSF.

Proyecto en Lathrop

II-5 HOV (Mossdale): agrega carriles HOV y conectores HOV directos a la I-205 y la SR-120. Desde la I-205 hasta la avenida Louise.

Proyecto en Ripon

Estacion Multimodal de Ripon: construcción de las instalaciones de la estación, instalaciones de estacionamiento, servicios para pasajeros, y infraestructura dentro y fuera del sitio.

SJCOG ESTRATEGIA DE COMUNIDADES SOSTENIBLES

2022

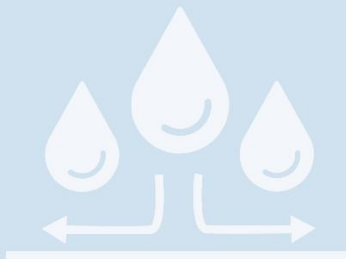
MÉTRICAS DE RENDIMIENTO 2022 RTF/SCS (EN COMPARACIÓN CON 2018 RTP/SCS)



ZONAS DE TRÁNSITO DE ALTA CALIDAD

8%

MÁS DESARROLLOS
NUEVOS DENTRO DE 1/2
MI. DE ESTACIONES DE
TRANSPORTE



COBERTURA SUPERFICIE IMPERMEABLE

1,811

MENOS ACRES DE
SUPERFICIE
IMPERMEABLE



TASA DE INFLUENCIA

18.7%

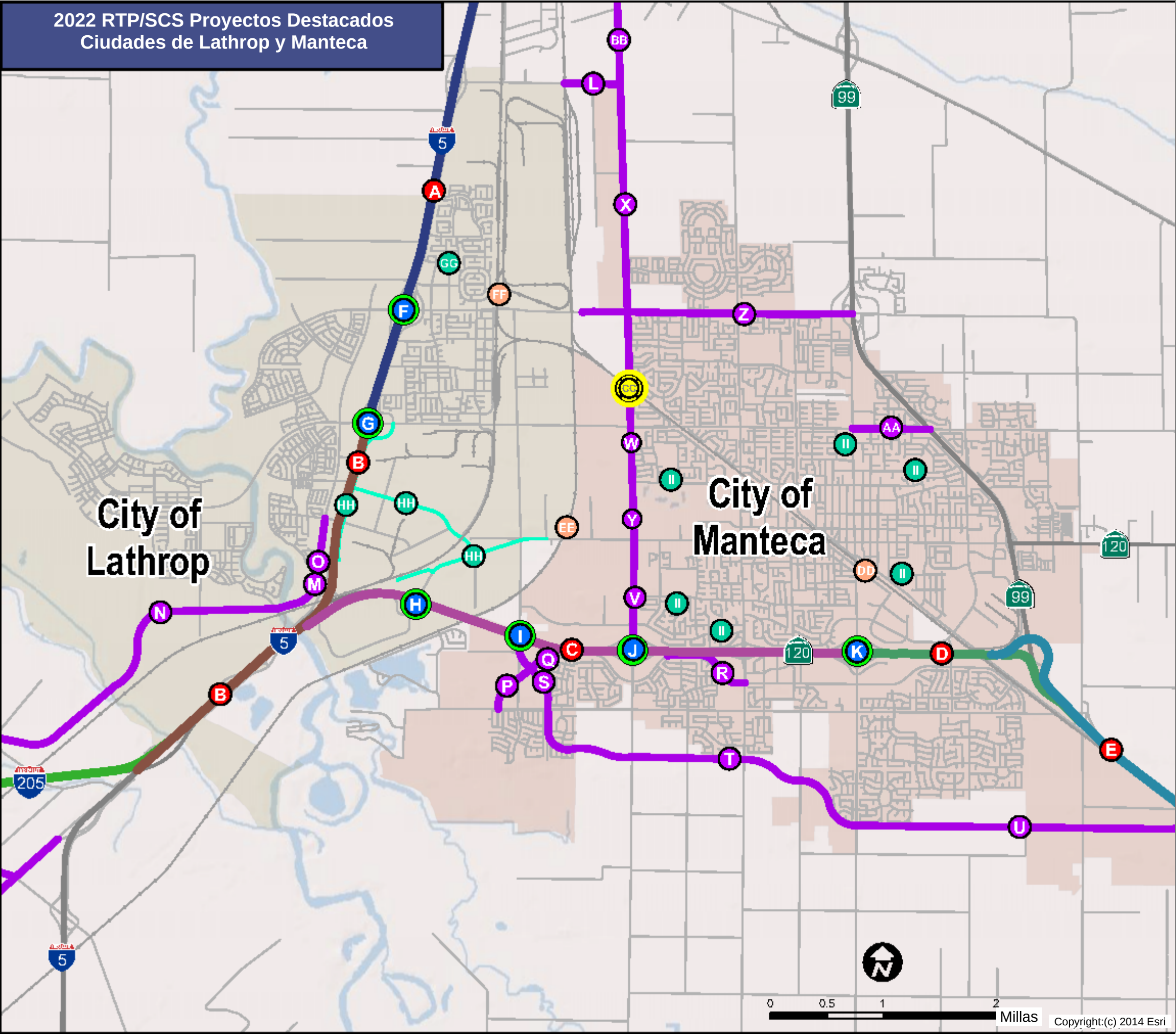
MÁS DESARROLLOS
NUEVOS EN ÁREAS
INTERNAS



Proyectos Destacados

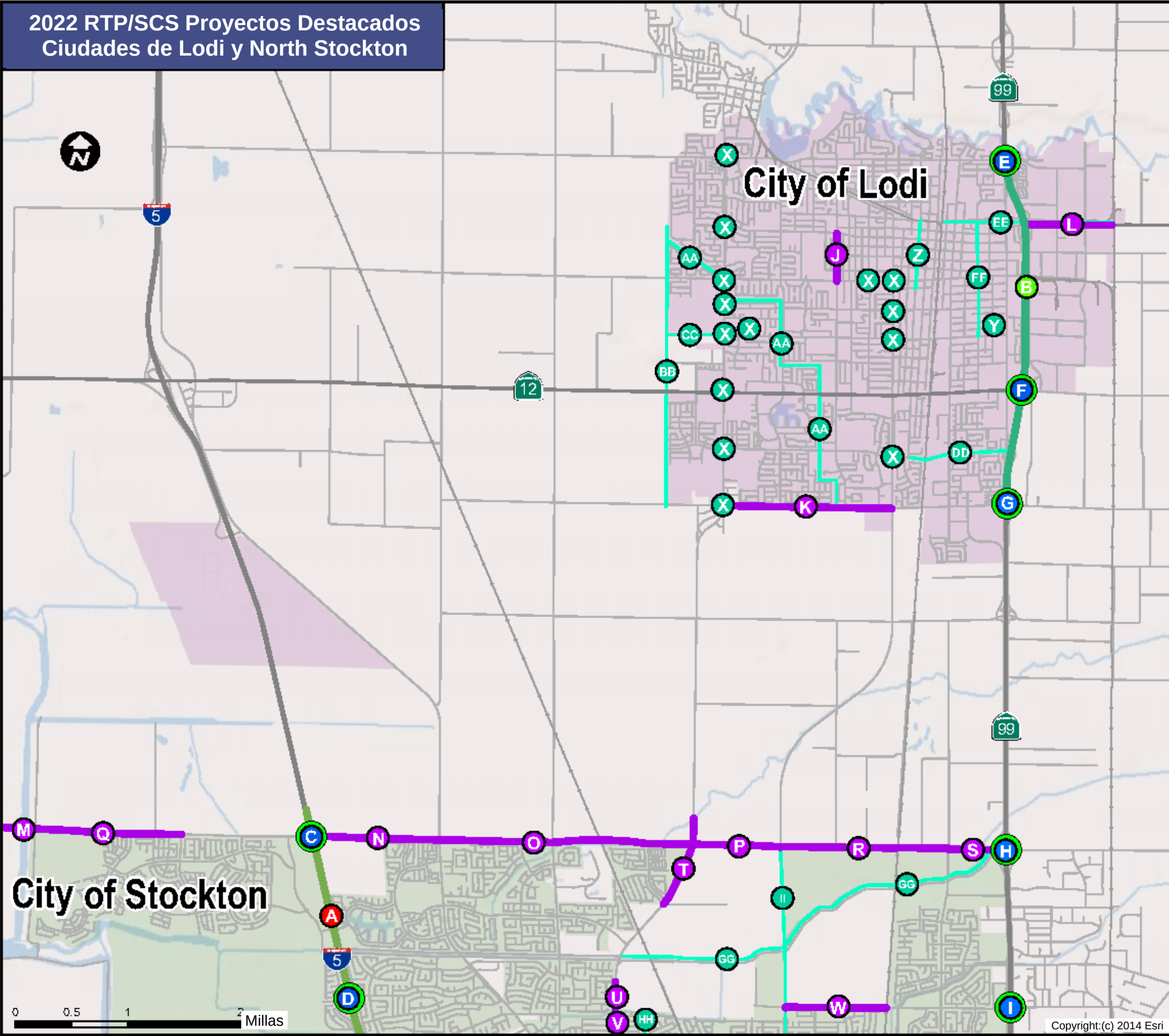
Los siguientes mapas destacan los proyectos seleccionados en el plan en Tracy, Lathrop, Manteca, Ripon, Escalon, Stockton, Lodi y el condado de San Joaquín. Más información sobre cada proyecto se encuentra en la Lista de proyectos en el Apéndice F de los Apéndices técnicos.

2022 RTP/SCS Proyectos Destacados Ciudades de Lathrop y Manteca



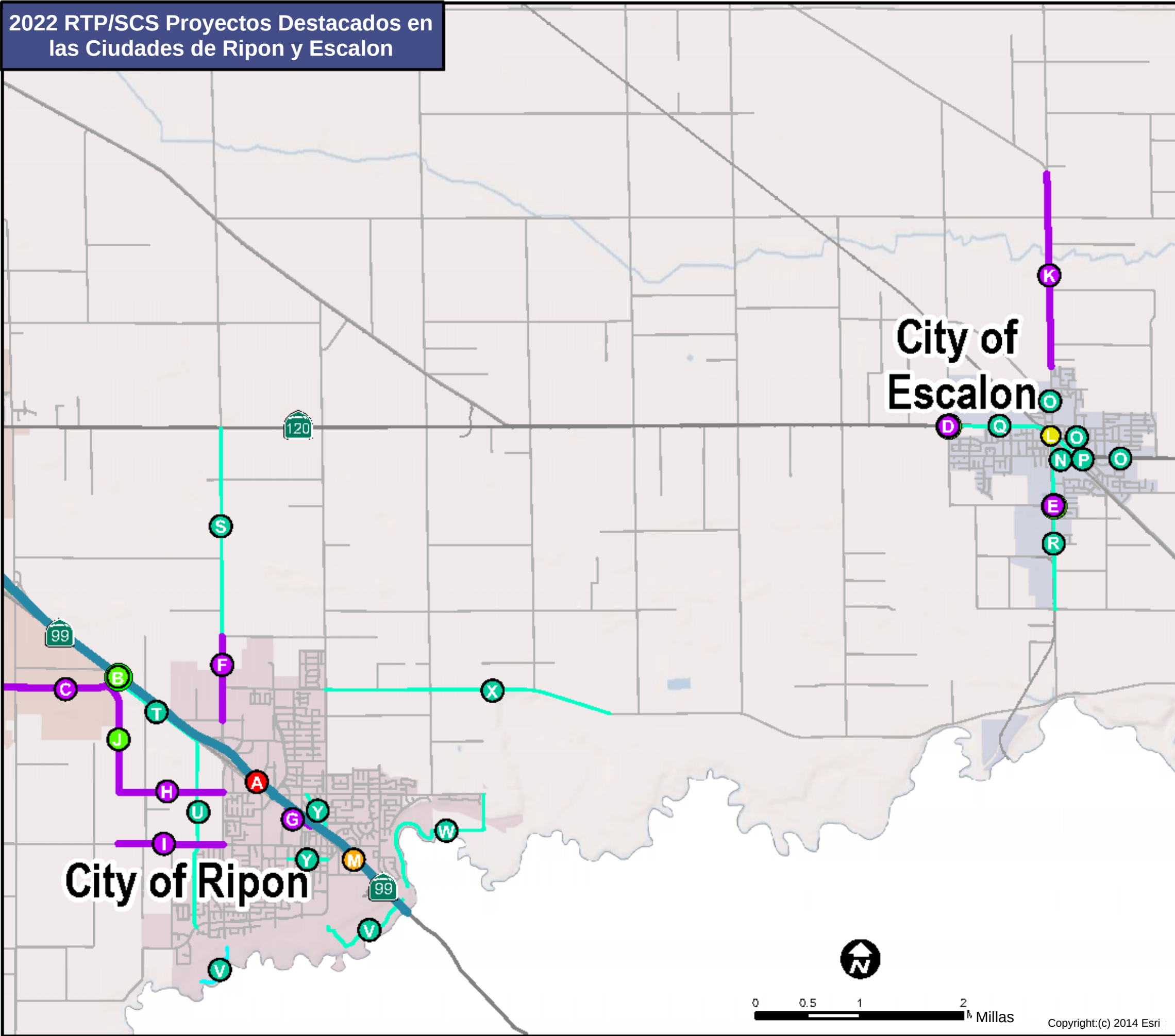
Clave del mapa	Nombre del proyecto	Descripción	Límites del proyecto
		Autopista principal	
	I-5 HOV	Ampliación de 6 a 8 carriles (interior)	Louise Avenue a French Camp Road
	I-5 HOV (Mossdale)	Ampliar para añadir carriles HOV y conectores directos HOV a la I-205 y SR 120	I-205 a Louise Avenue
	Ampliación de la SR 120	Ampliar 4 a 6 carriles (interior)	I-5 a Main Street
	Proyecto de conexión SR 99/120 (Fases 1A, 1B y 1C)	Construir mejoras operativas y reconstruir el cruce de Austin Rd	En la SR 120 desde Main Street y en la SR 99 desde la SR 120 hasta Olive Avenue
	SR-99 HOV	Ampliar 6 a 8 carriles (interior, exterior) incluyendo la reconstrucción de los enlaces	SR-120 hasta la línea del condado de Stanislaus
		Enlaces	
	I-5 en Lathrop Road	Reconstruir el enlace	I-5 en Lathrop Road
	I-5 en Louise Avenue	Reconstruir el enlace	I-5 en Louise Avenue
	SR 120 en Yosemite Avenue / Guthmiller Road	Reconstruir el enlace	SR 120 en Yosemite Avenue / Guthmiller Road
	SR 120 en McKinley Avnue	Construir un nuevo enlace	SR 120 en McKinley Avenue
	SR 120 en Airport Way	Reconstruir el enlace	SR 120 en Airport Way
	SR 120 en Main Street	Reconstruir el enlace	SR 120 en Main Street
		Carreteras regionales	
	Roth Road	Ampliar de 2 a 4 carriles con arcenes	UPRR a Airport Way
	Autopista Golden Valley	Construir una nueva carretera de 2 carriles desde Brookhurst Blvd hasta Stewart Road	Brookhurst Blvd a Stewart Road
	Autopista Golden Valley	Construir una nueva carretera de 4 carriles	Stewart Road a Paradise Road
	Autopista Golden Valley	Ampliar de 2 a 4 carriles	Brookhurst Blvd a Stewart Road
	Atherton Drive	Construir una nueva carretera de 4 carriles	Woodward Avenue a McKinley Avenue
	Atherton Drive	Construir una nueva carretera de 4 carriles	McKinley Avenue hasta el oeste de Airport Way
	Atherton Drive	Construir nueva carretera de 4 carriles (cierre de huecos)	Al este de Airport Way hasta Union Road
	Autopista Raymus	Construir una nueva autopista de 2 carriles	SR-120 a Woodward Avenue
	Autopista Raymus	Construir una nueva autopista de 2 carriles	Woodward Avenue a Main Street
	Autopista Raymus	Construir una nueva autopista de 4 carriles	Main Street a SR-99
	Airport Way	Ampliar de 2 a 4 carriles	SR-120 a Yosemite Avenue
	Airport Way	Ampliar de 2 a 4 carriles	Yosemite Avenue a Lathrop Road
	Airport Way	Ampliar de 2 a 4 carriles	Lathrop Road a Roth Road
	Airport Way		SR-120 a Lathrop Road
	Lathrop Road	Ampliar de 2 a 4 carriles	Desde el este de la UPRR hasta la SR-99
	Louise Avenue	Ampliar de 2 a 4 carriles	Main Street a SR-99
	Airport Way	Ampliar de 2 a 4 carriles	Roth Road a French Camp Road
		Separaciones a nivel de ferrocarril	
	Airport Way/UPRR	Construir una separación de cinco carriles sobre la UPRR	Airport Way/UPRR entre Louise Avenue y Northgate Drive
		Separaciones a nivel de ferrocarril	
	Centro de tránsito de Manteca	Construir una plataforma para el servicio ferroviario de pasajeros y estacionamiento adicional	Centro de tránsito de Manteca
	Estación de Lathrop/Manteca	Alargar el andén para permitir la capacidad de un tren de ocho vagones	Estación de Lathrop/Manteca
	Extensión de la plataforma	Construir una estación multimodal	Depósito del Ejército Sharpe
		Separaciones a nivel de ferrocarril	
	Rutas seguras a la escuela en Warren Avenue	Construir aceras, bordillos y cunetas	Warren Avenue cerca de la escuela Widmer Elementary School
	Carril de bicicletas de clase II a la estación ACE	Construir carriles para bicicletas de clase II	Harlan Road, D'Arcy Pkwy, Yosemite Avenue y Yosemite Ct.
	Rutas seguras a la escuela en Manteca	Mejoras de seguridad para peatones y ciclistas	Varios

2022 RTP/SCS Proyectos Destacados
Ciudades de Lodi y North Stockton



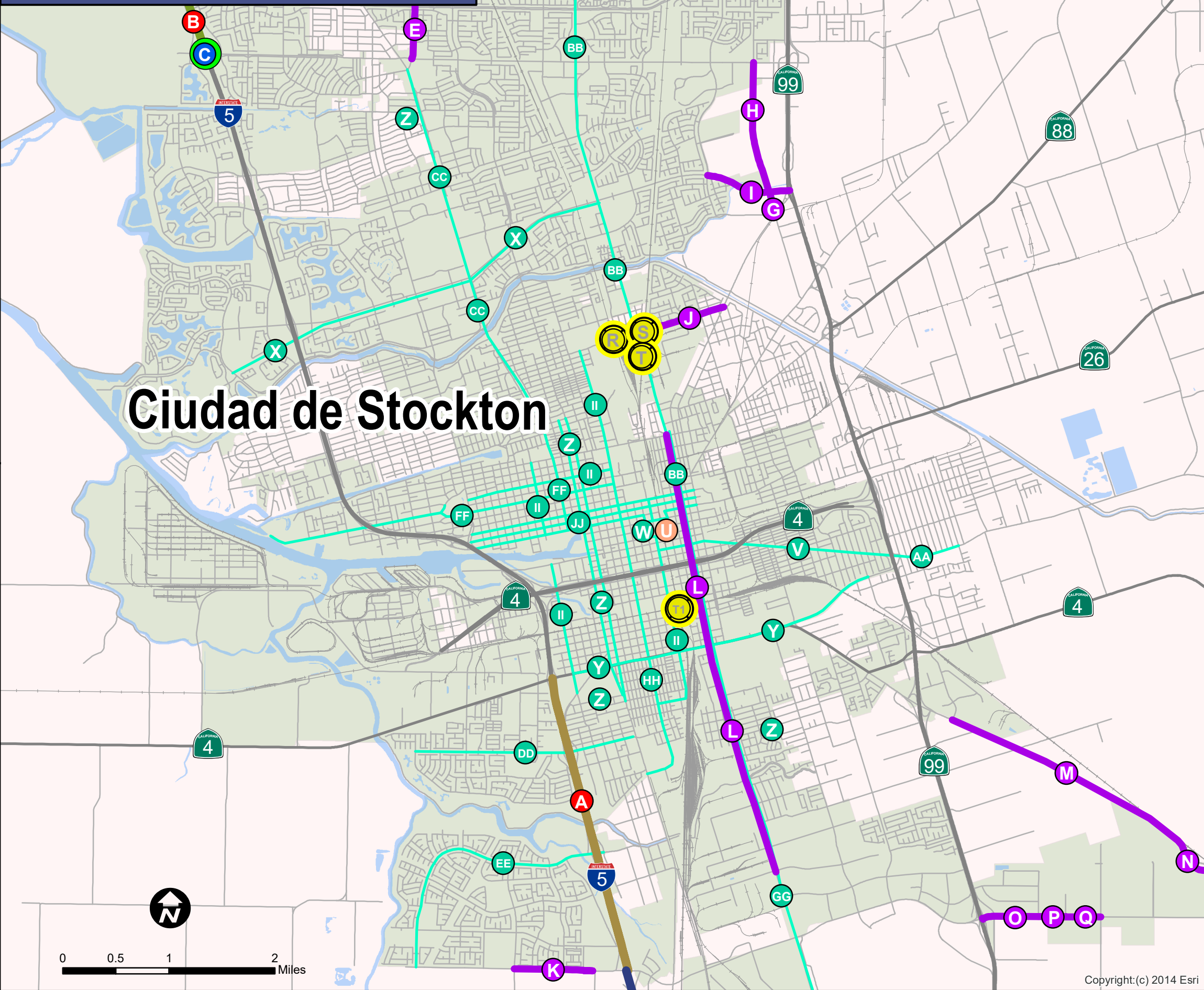
Clave del mapa	Nombre del proyecto	Descripción	Límites del proyecto
Autopista principal			
A	I-5 HOV	Ampliar de 6 a 8 carriles (dentro de la mediana) incluyendo carriles auxiliares	Hammer Lane al norte de 8 Mile Rd
B	Ampliación de la SR 99	Ampliación de 4-6 carriles (interior) - SOLO MEDIO AMBIENTE	Harney Lane a Turner Road
Enlace			
C	I-5 en Eight Mile Road	Modificar el enlace existente	I-5 en Eight Mile Road
D	I-5 en Otto Drive	Construcción de un nuevo enlace y carriles auxiliares	I-5 en Otto Drive
E	SR 99 en Turner Road	Reconstruir el enlace	SR 99 en Turner Road
F	SR 99 en SR 12 W (Kettleman Ln)	Reconstruir el enlace	SR 99 en SR 12 W (Kettleman Lane)
G	SR 99 en Harney Lane	Reconstruir el enlace	SR 99 en Harney Lane
H	SR 99 en Eight Mile Road	Reconstruir el enlace	SR 99 en Eight Mile Road
I	SR 99 en Morada Lane	Reconstruir el enlace	SR 99 en Morada Lane
Carreteras regionales			
L	Ham Lane	Ampliar 2/3 carriles a 4 carriles	Lodi Avenue a Elm Street
K	Harney Lane	Ampliar de 2/3 carriles de colector a 4 carriles de arteria dividida	Hutchins Street a Lower
L	Victor Road (SR-12)	Ampliar de 2 a 4 carriles. Añadir carril central de doble vuelta a la izquierda y otros elementos.	Sacramento Road
M	Eight Mile Rd	Ampliar de 2 a 4 carriles	Entre la SR 99 y las vías del tren de Central California Traction.
N	Eight Mile Rd	Ampliar de 5 a 6 carriles	New Road D a New Road F
O	Eight Mile Rd	Ampliar de 2 a 4 carriles	I-5 a Thornton Road
P	Eight Mile Rd	Ampliar de 2 a 6 carriles	Thornton Road a Lower
Q	Eight Mile Rd	Ampliar de 2 a 4 carriles	Sacramento Road
R	Eight Mile Rd	Ampliar de 2 a 6 carriles	Lower Sacramento Road a West Lane
S	Eight Mile Rd	Ampliar de 2 a 6 carriles	New Road F a New Road E
T	Lower Sacramento Road	Ampliar de 2 a 6 carriles	West Lane a Holman Road
U	Lower Sacramento Road	Ampliar de 4 a 6 carriles	Holman Road a SR-99
V	Lower Sacramento Road	Ampliar de 4 a 6 carriles	Holman Road a SR-99
W	Morada Lane	Ampliar de 3 a 6 carriles	Marlette Road a Pixley Slough
Transporte activo			
X	Proyecto de mejora de la detección de las instalaciones para bicicletas en toda la ciudad	Instalar la detección por vídeo de ciclistas y carriles verdes para bicicletas en las intersecciones	13 lugares en todo Lodi
Y	Proyecto de ruta segura a la escuela en Garfield Street	Mejoras para los peatones	Tokay Street a Poplar Street
Z	Reducción vial de Church Street Road	Instalar carril de giro central, carriles para bicicletas de clase II, aceras, modificar los semáforos	Lockeford Street a Chestnut Street
AA	West Lodi Canal Path	Construir un carril para bicicletas de clase I	Peterson Park a Harney Lane
BB	Lodi Loop Trail	Construir un carril para bicicletas de clase I	Applewood Dr. a la futura calle sin nombre
CC	Sendero de Vine Street	Construir un carril para bicicletas de clase I	Lower Sacramento Road a los límites occidentales de la ciudad
DD	Century Blvd.	Instalar carriles de bicicleta de clase II	Church Street a Cherokee Ln
EE	Victor Road	Construir un carril para bicicletas de clase I	Sacramento Street a Central California Traction railroad
FF	Mejoras en Central Avenue	Construir mejoras peatonales e instalar carril de bicicletas de clase III	Railroad Avenue a Vine Street
GG	Extensión del sendero multiuso de Bear Creek	Construir un camino multiusos de clase I	Entre Lower Sacramento Rd y Eight Mile Rd
HH	Reducción vial en El Dorado N El Street	Instalar carril de giro central y carriles para bicicletas de clase II	Morada Lane a W. Hammer Lane
II	West Lane	Instalar carril bici separado de clase 4	Eight Mile Road a Harding Avenue

2022 RTP/SCS Proyectos Destacados en las Ciudades de Ripon y Escalon



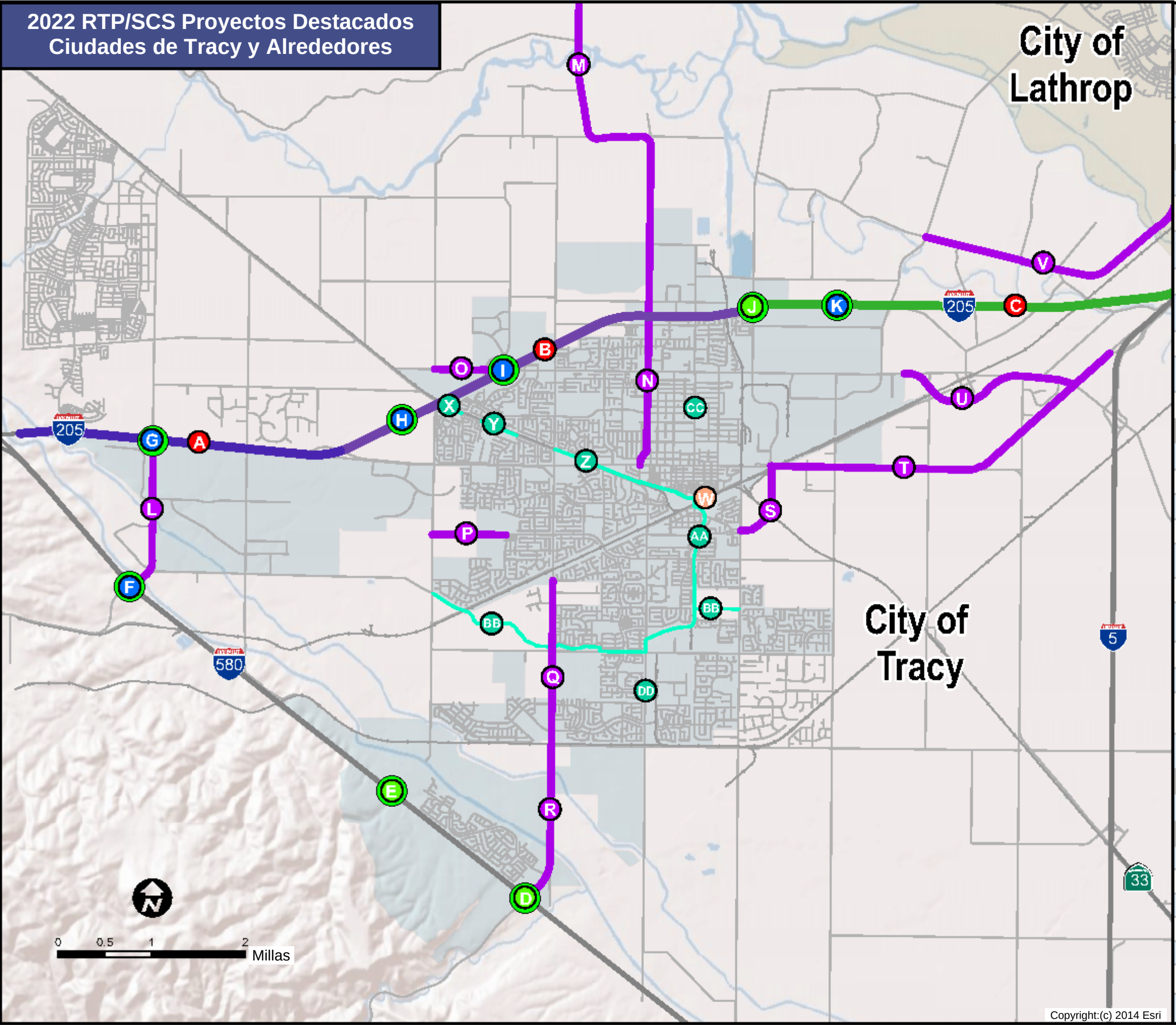
Clave del mapa	Nombre del proyecto	Descripción	Límites del proyecto
Autopista principal			
A	SR-99 HOV	Ampliar de 6 a 8 carriles (interior/exterior)	SR-120 al Condado de Stanislaus
Enlace			
B	SR-99 en Raymus Expressway	Construir un nuevo enlace (SOLO MEDIO AMBIENTE)	SR-99 en Raymus Expressway
Carreteras regionales			
C	Autopista Raymus	Construir una nueva autopista de 4 carriles	Main Street a SR-99
D	Intersección SR 120/Brennan Ave	Mejoras en la intersección	SR-120 en Brennan Avenue
E	Intersección de Ullrey Avenue/McHenry Avenue	Reconstruir la intersección, incluyendo la adición de bolsillos de giro y otros elementos	Intersección de Ullrey Avenue y McHenry Avenue, incluyendo el cruce de ferrocarril de UPRR
F	Jack Tone Road, fase 1	Ampliar de 2 a 6 carriles	Santos Road a South Clinton Avenue
G	Cierre de la brecha de Garrison Road	Construir una extensión de 2 carriles de Garrison Road.	Maple Avenue hasta 500 pies al este de Acacia Avenue
H	Extensión de Canal Boulevard	Construir una extensión de 4 carriles de Canal Boulevard	Jack Tone Road a Olive Expressway
I	W Ripon Road	Ampliar de 2 a 6 carriles	Jack Tone Road a Olive Expressway
J	Olive Expressway	Construir una autopista de 6 carriles en Olive Expressway - SOLO MEDIO AMBIENTE	Canal Boulevard a Raymus Expressway
K	Escalon Bel Iota Road	Ampliar 2 a 4 carriles con arcenes	Límites de la ciudad de Escalon a Mariposa Road
Separaciones a nivel de ferrocarril			
L	Separación de grado de BNSF en Escalon	Construir una separación de grado de ferrocarril	En Yosemite Avenue (SR-120) y McHenry Avenue en BNSF Railroad
Tránsito			
M	Estación multimodal de Ripon	Construir una estación multimodal	Centro de Ripon
Transporte activo			
N	Mejoras en First Street	Construir aceras y paisajismo	McHenry Avenue a Main Street
O	Balizas rectangulares de destello rápido Main Street	Instalar balizas luminosas en 3 lugares	3 ubicaciones en Ciudad de Escalon
P	Yosemite Ave	Construir carril de bicicletas de clase I y aceras	1st St a 3rd St (carril de bicicletas), 4th St a St. John Rd (acera)
Q	McHenry Ave	Construir un carril para bicicletas de clase I	Brennan Rd a 1st St
R	Jack Tone Road	Construir un carril para bicicletas de clase I	Jones Rd-S City Limits a California St
S	Conector Manteca-Ripon (Ripon)	Construir un carril para bicicletas de clase I	Yosemite Ave a Santos Avenue
T	Highland Ave	Construir un carril para bicicletas de clase I	River Road a Kamps Way
U	Sendero multiuso de Lower Stanislaus River	Construir un carril para bicicletas de clase I	Highway 99 to Doak Boulevard
V	Sendero de East Stanislaus River	Construir un carril para bicicletas de clase I	Jack Tone Road a Stanislaus River y Stockton Ave a Parallel Rd
W	E. River Road	Construir un carril para bicicletas de clase I	Laurelwood Lane a la ruta propuesta de Spring Creek
X	Mejoras en las rutas seguras a la escuela de Ripon	Instalar carriles bici de clase II y III, extensiones de aceras y mejorar los cruces	N. Ripon Road a 0.7m al este de Wagner Road
Y			Second St, North Acacia Ave Prospect Ave, Ripona Ave

2022 RTP/SCS Proyectos Destacados Ciudad de Stockton y Alrededores



Clave del mapa	Nombre del Proyecto	Descripción	Límites del proyecto
Autopista principal			
	I-5 HOV	Ampliación de 6 to 8 carriles (interior)	French Camp Road a Charter Way
	I-5 HOV	Ampliar de 6 to 8 carriles (dentro de la mediana) incluyendo carriles auxiliares	Hammer Lane al norte de 8 Mile Rd
Enlaces			
	I-5 en Hammer Lane	Modificar el enlace existente	I-5 en Hammer Lane
	SR 99 en Morada Lane	Reconstruir el enlace	SR 99 en Morada Lane
Carreteras regionales			
	Lower Sacramento Road	Ampliar de 4 a 6 carriles	Morada Lane a Hammer Lane
	Morada Lane	Ampliar de 3 a 6 carriles	West Ln a UPRR
	Maranatha Drive	Construcción de una nueva carretera de 4 carriles	Wilson Way a March Lane
	Maranatha Drive	Construcción de una nueva carretera de 4 carriles	March Lane a Hammer Lane
	Extensión de March Lane	carretera de 4 carriles Construcción de una nueva	Holman Rd a SR 99
	Alpine Avenue	Ampliar de 2 a 4 carriles con un carril central de giro. Construir encintado, cuneta,	UPRR (SPRR)a Wilson Way
	French Camp Road	Ampliar de 2 a 6 carriles	Wolfe Road a Manthey Road
	Airport Way	Intersección y mejoras operativas	Harding Way a Industrial Drive
	Mariposa Road	Ampliar de 2 a 4 carriles	Stagecoach Road a Austin Road
	Mariposa Road	Ampliar de 2 a 3 carriles y ampliar la separación a nivel del ferrocarril BNSF de 2 a 4 carriles	Austin Road a Jack Tone Road
	Arch Road	Ampliar de 2 a 6 carriles	Frontier Way a SR-99
	Arch Road	Ampliar de 2 a 6 carriles	Fite Court a Frontier Way
	Arch Road	Ampliar de 2 a 6 carriles	Newcastle Road a Fite Court
Separaciones a nivel de ferrocarril			
	Alpine Ave/UPRR (Oeste)	Construir mejoras en la zona tranquila a nivel del ferrocarril	Alpine Ave/UPRR (Oeste)
	Alpine Ave/UPRR (Este)	Construir una separación a nivel de 4 carriles	Alpine Ave/UPRR (Este)
	West Lane en UPRR	Construir una separación de grado de 6 carriles	En West Lane entre Alpine Ave y El Pinal Drive/Klinger Road
	Intersección de los ferrocarriles BNSF y UP (al sur de Hazelton Ave, al oeste de Pilgram St.)	Construir conexiones de vías y separar el cruce en diamante de BNSF y UPRR	ntersección de los ferrocarriles BNSF y UP
Tránsito			
	Ampliación de la estación Robert J Cabral	Construir un lote de estacionamiento y otras mejoras para los pasajeros	Estación Robert J. Cabral
Transporte Activo			
	Main Street	Proyecto de calles completas con carriles para bicicletas con amortiguación	California Street a SR-99
	East Channel Street	Proyecto de paisaje urbano y conectividad	Entre la estación RTD Downtown y la estación Cabral ACE
	Conectividad de March Lane/EBMUD para bicicletas y peatones	Reconstruir, ampliar y mejorar el carril bici de clase I	Brookside Road a West Lane y March Lane a EBMUD en West Ln.
	Boulevard Dr. Martin Luther King Jr.	Instalar carril bici separado de clase 4	Lincoln Street a Golden Gate Avenue
	Mejoras en la seguridad y la conectividad de las rutas escolares	Cruces peatonales de alta visibilidad, balizas intermitentes y rampas en las aceras cerca de las escuelas	Varios
	Main Street	Proyecto de calles completas con carriles para bicicletas con amortiguación	SR 99 a Wagner Avenue
	West Lane/Airport Way	Instalar carril bici separado de clase 4	Eight Mile Road a Dr. Martin Luther King Jr. Boulevard
	Pacific Avenue	Instalar carril bici separado de clase 4	Lower Sacramento Road a Harding Way
	Eighth Street	Instalar carril bici separado de clase 4	Houston Avenue a El Dorado Street
	Carolyn Weston Boulevard	Instalar carril bici separado de clase 4	French Camp Road a French Camp Turnpike
	Reducción vial de Central Stockton Road	Instalar carriles para bicicletas de clase 2	Mount Diablo Ave, Picardy Dr, Acacia St., Fremont St, y Madison St.
	South Airport Way	Instalar carriles para bicicletas de clase 2 con postes delineadore	Martin Luther King Jr. Boulevard a Performance Drive
	Carril bici separado de California Street	Construir carril bici separado de clase 4	Alpine Avenue a South El Dorado Street
	Proyecto de conectividad peatonal y para bicicletas en el centro de la ciudad	Construya carriles para bicicletas de clase 2 y bulevares para bicicletas de clase 3.	Rose Street, Aurora Street, Lincoln Street
	Conexión Centro Este - Oeste	Construir instalaciones para bicicletas y mejoras peatonales	Fremont Street, Oak Street, Park Street

2022 RTP/SCS Proyectos Destacados
Ciudades de Tracy y Alrededores



Clave del mapa	Nombre del proyecto	Descripción	Límites del proyecto
Autopista principal			
A	I-205 HOV	Ampliar de 6 a 8 carriles (interior/exterior)	Línea del Condado de Alameda a Eleventh St
B	I-205 HOV	Ampliar de 6 a 8 carriles (interior/exterior)	Eleventh Street a MacArthur
C	I-205 HOV	Ampliar de 6 a 8 carriles (interior/exterior)	MacArthur Drive a I-5
Enlace			
D	I-580 en Corral Hollow Road	Modificar el enlace existente - SÓLO MEDIO AMBIENTE	I-580 en Coral Hollow Road
E	I-580 en Lammers Road	Construcción de un nuevo enlace - SÓLO MEDIO AMBIENTAL	I-580 en Lammers Road
F	I-580 en International Pkwy / Patterson Pass Road	Reconstruir el enlace	I-580 en International Parkway
G	I-205 en Mountain House Pkwy / International Pkwy	Reconstruir el enlace	I-205 en Mountain House Pkwy
H	I-205/Lammers Rd/Eleventh St	Construir un nuevo enlace y ampliar Eleventh Street a 6 carriles	I-205 en la nueva alineación de Eleventh Street / Lammers Road
I	I-205 en Grant Line Road	Modificación del enlace existente	I-205 en Grant Line Road
J	I-205 en MacArthur Drive	Modificación del enlace existente - SÓLO MEDIO AMBIENTE	I-205 en MacArthur Drive
K	I-205 en Chrisman Road	Fase 1: Construir un nuevo enlace con rampas este-oeste	I-205 en Chrisman Road
Carreteras regionales			
L	Autopista internacional	Ampliar de 2 a 4 carriles y reconstruir los puentes del acueducto	I-205 a I-580
M	Tracy Boulevard	Carriles de paso y canalización	I-205 a Howard Road
N	Tracy Boulevard	Ampliación de 4 carriles de arteria menor a 4 carriles de arteria mayor	I-205 a Eleventh Street
O	Grant Line Road	Ampliar de 5 a 6 carriles	Naglee Road a Lammers Road
P	Schulte Road	Ampliar la calzada de 4 carriles	Faith Lane (límites de la subdivisión de San Marco) a Lammers Road
Q	Corral Hollow Road	Ampliar de 2 a 4 carriles	Parkside Drive a Linne Road
R	Ampliación de Corral Hollow Road	Ampliar 2 a 4 carriles, incluyendo el derecho de paso y la construcción de dos puentes	Linne Road a I-580
S	MacArthur Drive	Ampliar la calzada de 4 carriles (Mt. Diablo Road a Eleventh Street)	Mt. Diablo Road a Eleventh Street
T	Eleventh Street	Mejorar la calzada y las intersecciones	Límites de la ciudad de Tracy a la I-5
U	Mejoras en el corredor de Grant Line Road	Realinear la calzada y ampliarla de 2 a 4 carriles con mejoras operativas	Límites de la ciudad de Tracy a 11th Street
V	Autopista Golden Valley	Construir una nueva calzada paralela a la I-5, 4 carriles desde Stewart Road hasta Paradise Road	Stewart Road a Paradise Road
Tránsito			
W	Centro multimodal de Tracy	Alargar el andén para permitir la capacidad de un tren de ocho vagones	Centro multimodal de Tracy
Transporte activo			
X	Sendero de Byron Road	Construir un carril para bicicletas de clase I	Lammers Road hasta el oeste de Lankershire Road
Y	Sendero de Byron Road	Construir un carril para bicicletas de clase I	Al este de Lankershire Road hasta el oeste de Belconte Drive
Z	Sendero UPRR	Construir un carril para bicicletas de clase I	Corral Hollow Road a Central Ave
AA	Sendero de ferrocarril UPRR	Construir un carril para bicicletas de clase I	Central Avenue a Canal Trail
BB	Canal Trail	Construir un carril para bicicletas de clase I	Lammers Road a MacArthur Drive
CC	Holly Drive	Mejoras para ciclistas y peatones	Holly Drive a través de Tracy
DD	Aceras en Tracy Boulevard	Construir aceras	Sur de Valpico Road hasta el norte de Whispering Wind Drive