

# PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO 2050

## AVANZANDO JUNTOS



Resumen ejecutivo visual

# CORE

COASTAL REGION MPO



## **TÍTULO VI - GARANTÍA DE NO DISCRIMINACIÓN**

La Comisión de Planificación Metropolitana del Condado de Chatham - Savannah (MPC) y la Organización de Planificación Metropolitana de la Región Costera (CORE MPO) están comprometidas con el principio de acción afirmativa y prohíben la discriminación contra personas calificadas en el reclutamiento, empleo, accesibilidad a instalaciones y programas o servicios por motivos de raza, color, origen nacional, religión, edad, discapacidad, sexo, orientación sexual, identidad y expresión de género, estado civil, estado familiar, estado parental, creencias políticas, información genética, ingresos u otra categoría protegida.

MPC y CORE MPO se comprometen a hacer cumplir las disposiciones del Título VI de la Ley de Derechos Civiles y todos los requisitos relacionados mencionados anteriormente. CORE MPO también se compromete a tomar medidas afirmativas, positivas y realistas para garantizar la protección de los derechos y las oportunidades de todas las personas afectadas por sus planes y programas.

### **Descargo de responsabilidad**

Las opiniones, hallazgos y conclusiones de esta publicación son responsabilidad de sus autores, quienes, por lo tanto, son responsables de los hechos y la exactitud de los datos presentados en este informe. El contenido de este informe no refleja necesariamente las opiniones o políticas del Departamento de Transporte (DOT), el Estado de Georgia, la Administración Federal de Carreteras (FHWA) o la Administración Federal de Tránsito (FTA). Este informe no constituye una norma, especificación o regulación.

### **Organización de Planificación Metropolitana de la Región Costera**

Condado de Chatham - Comisión de Planificación Metropolitana de Savannah  
Apartado postal 8246, 110 East State Street  
Savannah, Georgia 31412-8246

# Introducción

El Resumen Ejecutivo Visual del Plan de Transporte Metropolitano (MTP) 2050 "Avanzando Juntos" de la Organización de Transporte Metropolitano de la Región Costera (CORE MPO) se ha creado para que el MPT sea accesible al público. El documento pretende ser un recurso fácil de usar para que quienes lo lean comprendan mejor CORE MPO, nuestro sistema de transporte multimodal y nuestro plan a largo plazo. El MPT 2050 "Avanzando Juntos" se desarrolló durante un período de tres años (2021-2024) en colaboración con el personal de CORE MPO, las Juntas Directivas y los Comités de la MPO, y nuestra comunidad. Este documento refleja la planificación actual y una visión compartida para el futuro. CORE MPO agradece a todos los que contribuyeron a este plan.

Para acceder al documento completo del MPT 2050, visite <https://www.thempc.org/Core/Mtp2050> o escanee el código QR. Puede acceder a todos los productos de planificación de CORE MPO en <https://www.thempc.org/Core>. Si tiene alguna pregunta sobre CORE MPO, comuníquese con Wykoda Wang, Directora de Administración de Transporte, en [wangw@thempc.org](mailto:wangw@thempc.org).



Escanee el código QR para ver el Plan de Transporte Metropolitano Avanzando Juntos 2050 completo y otros documentos digitales.

# Agradecimientos

Un sincero agradecimiento a los comités y al personal de CORE MPO que contribuyeron al Plan de Transporte Metropolitano 2050.

## Los comités de CORE MPO

Junta de Políticas, Presidente: Chester Ellis, Comisión del Condado de Chatham  
Comité de Coordinación Técnica, Presidenta: Deanna Brooks, Condado de Chatham  
Comité Asesor de Desarrollo Económico y Transporte de Carga

Comité Asesor de Bicicletas y Peatones, Presidenta: Caila Brown, Comité de Equidad en el Transporte y Participación Ciudadana de Bike Walk Savannah, Presidente: Armand Turner, Healthy Savannah

## El personal de CORE MPO

Melanie Wilson, Directora Ejecutiva y Directora General  
Pamela Everett, Subdirectora Ejecutiva de Cumplimiento y Operaciones  
Zhongze (Wykoda) Wang, Director de Administración de Transporte  
Genesis Harrod, Planificador Principal de Transporte  
Asia Hernton, Planificadora Sénior de Transporte  
Anna Brodmerkel McQuarrie, Planificadora de Proyectos Especiales y Transporte  
Kieron Coffield, Asistente Administrativo  
Veronica Cox, Analista de SIG del Área de Savannah  
Hind Patel, Administradora y Soporte de TI



# Índice de contenidos

|                                                        |                                                             |
|--------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| <b>Nuestra Región ..... 1</b>                          | <b>Participación ciudadana ..... 33</b>                     |
| Descripción general ..... 3                            | Descripción general.....34                                  |
| Características de la población ..... 6                | Cronología..... 35                                          |
| Modos de transporte ..... 8                            | Métodos de divulgación pública..... 36                      |
| Peligros naturales y antropogénicos ..... 9            |                                                             |
| Emisiones y energía ..... 10                           | <b>Nuestros proyectos.....39</b>                            |
| Tendencias en la MPO..... 11                           | Descripción general..... 40                                 |
|                                                        | Evaluación de las necesidades de                            |
|                                                        | transporte..... 41                                          |
| <b>Metas y medidas de desempeño..... 13</b>            | Evaluación de resiliencia..... 42                           |
| Metas y objetivos ..... 14                             | Evaluación de equidad..... 43                               |
| Seguridad y protección ..... 15                        | Plan financiero de carreteras..... 44                       |
| Desempeño y confiabilidad..... 16                      | Plan Financiero de Tránsito y proyectos de tránsito..... 47 |
| Acceso y conectividad..... 17                          | Declaraciones de política..... 48                           |
| Mayordomía..... 18                                     |                                                             |
| Preservación del sistema y del                         |                                                             |
| medio ambiente ..... 19                                |                                                             |
|                                                        | <b>Impactos del proyecto..... 51</b>                        |
| <b>Nuestra red de transporte ..... 21</b>              | Descripción general ..... 52                                |
| Descripción general ..... 22                           | Análisis del Sistema de                                     |
| Clasificación funcional..... 22                        | Información Geográfica (GIS)..... 52                        |
| Red de carreteras de carga..... 23                     | Estrategias de reducción del ruido..... 54                  |
| STRAHNET..... 24                                       | Gestión de aguas pluviales e                                |
| Ferrocarriles..... 25                                  | infraestructura verde..... 54                               |
| Aeropuertos..... 26                                    | Biodiversidad y conservación de la                          |
| Rutas de autobús..... 27                               | vida silvestre..... 55                                      |
| Ciclovías..... 28                                      | Recursos históricos y culturales..... 55                    |
| Aceras..... 29                                         | Environmental Justice..... 56                               |
| Puerto de Savannah..... 30                             |                                                             |
| Operaciones de tráfico y tecnología emergente ..... 31 |                                                             |



## Avanzando juntos 2050

El Plan de Transporte Metropolitano (MTP) Avanzando Juntos 2050 se desarrolló de conformidad con las regulaciones federales 23 USC 134 y CFR 450. Estas regulaciones exigen que cada Organización de Planificación Metropolitana (OPM) cuente con un MPT que describa inversiones significativas en transporte durante un mínimo de 20 años y con actualizaciones cada cinco años.

El MPT representa una visión integral de los sistemas y servicios de transporte en la región. Su objetivo principal es expandir el proceso de planificación más allá de un enfoque exclusivo en el transporte eficiente de vehículos motorizados. En su lugar, este MPT considera los problemas de transporte desde una perspectiva más amplia que incluye los valores, las necesidades, el uso del suelo y los diversos modos de transporte de la comunidad.

El Plan Avanzando Juntos 2050 se basa en el marco establecido por planes anteriores. Enfatiza un enfoque multimodal y basado en el rendimiento para la planificación del transporte, con el objetivo de abordar la demanda de viajes durante los próximos 26 años, alineándose con los objetivos y la capacidad financiera de la región.

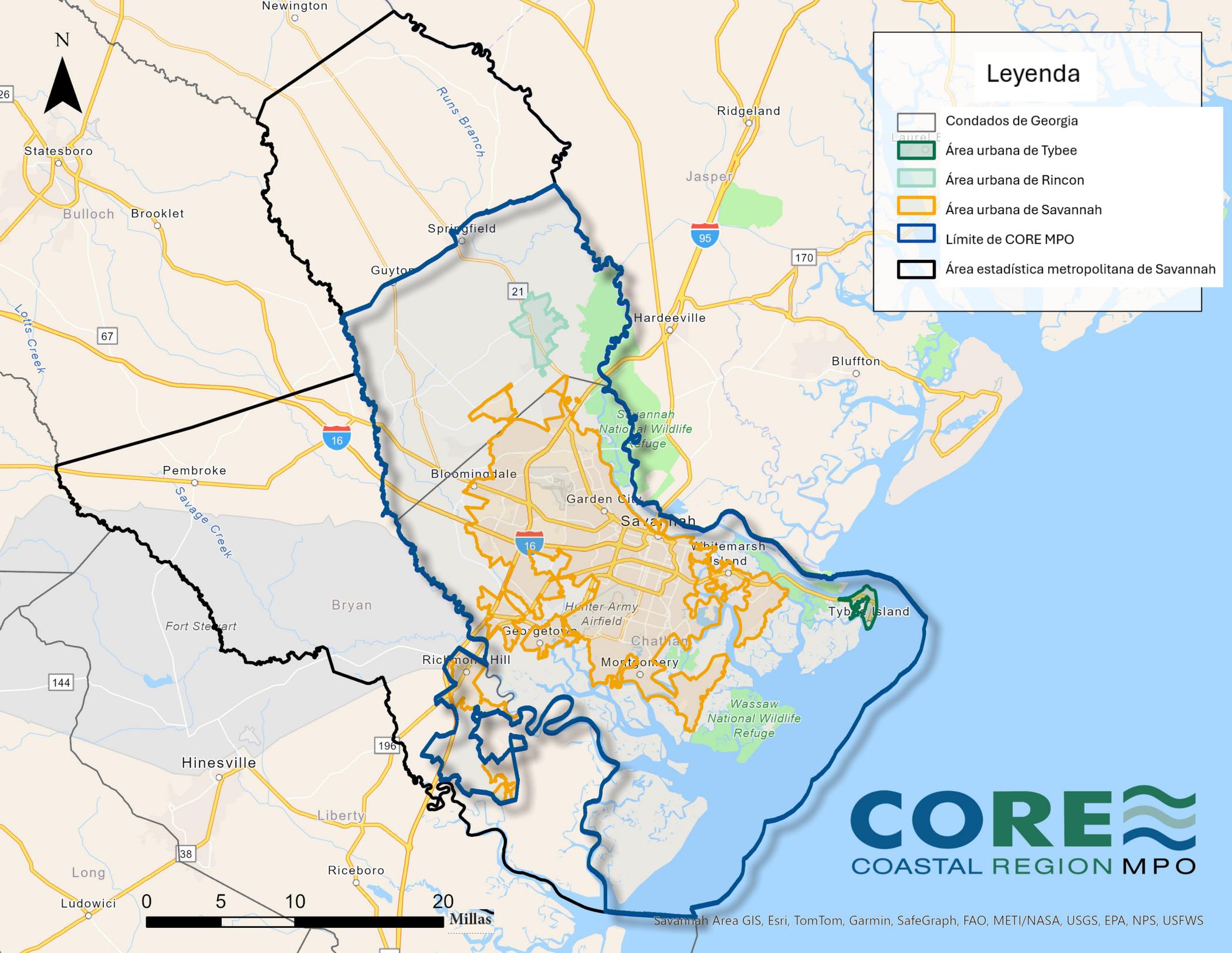
El Plan identifica los desafíos de transporte existentes y previstos y propone soluciones y oportunidades financieramente viables que reflejan las prioridades de la comunidad. El MTP sirve como guía para una planificación del transporte integral, cooperativa y continua en toda el área de planificación del MPO de la Región Costera.







# *Nuestra Región*



### Leyenda

- Condados de Georgia
- Área urbana de Tybee
- Área urbana de Rincon
- Área urbana de Savannah
- Límite de CORE MPO
- Área estadística metropolitana de Savannah



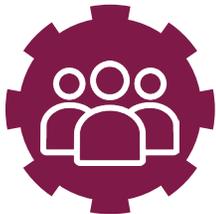
# Descripción general

Una Organización de Planificación Metropolitana (MPO) es un organismo dedicado a establecer políticas y planificación en materia de transporte. Está compuesta por representantes de los gobiernos locales, estatales y federales, así como de las autoridades de transporte.

La Organización de Planificación Metropolitana de la Región Costera, conocida como CORE MPO, es la MPO designada para el Área Urbana de Savannah. Esta área, reconocida por el Censo, incluye la ciudad de Savannah y los bloques censales adyacentes con una densidad de población de al menos 500 personas por milla cuadrada.

CORE MPO abarca el condado de Chatham y partes de los condados de Bryan y Effingham. El límite del Área de Planificación Metropolitana (MPA) de CORE MPO fue adoptado por la Junta de CORE MPO en febrero de 2024 y posteriormente recibió la aprobación del Gobernador de Georgia en abril de 2024.

## Área de Planificación



- Condado de Chatham y todas las jurisdicciones
- Richmond Hill y el condado de Bryan en el área urbana de Savannah, definida por el Censo de 2020
- Condado de Effingham al sur de la SR 119 - Indigo Road - Bethany Road



**895 millas cuadradas**

Superficie territorial

**379,921**

Población en 2020



## Distritos Históricos

La ciudad de Savannah es el Distrito Histórico Nacional más grande de Estados Unidos.



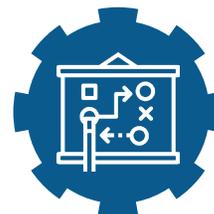
## Puerto de Savannah

es la terminal de contenedores más grande de Norteamérica.



## 14,1 millones de turistas

visitan la región anualmente y gastan unos 3.000 millones de dólares.



## Coordinación

con la MPO del área de Hinesville en el condado de Liberty y el Consejo de Gobiernos de Lowcountry en Carolina del Sur.



# Estructura de CORE MPO

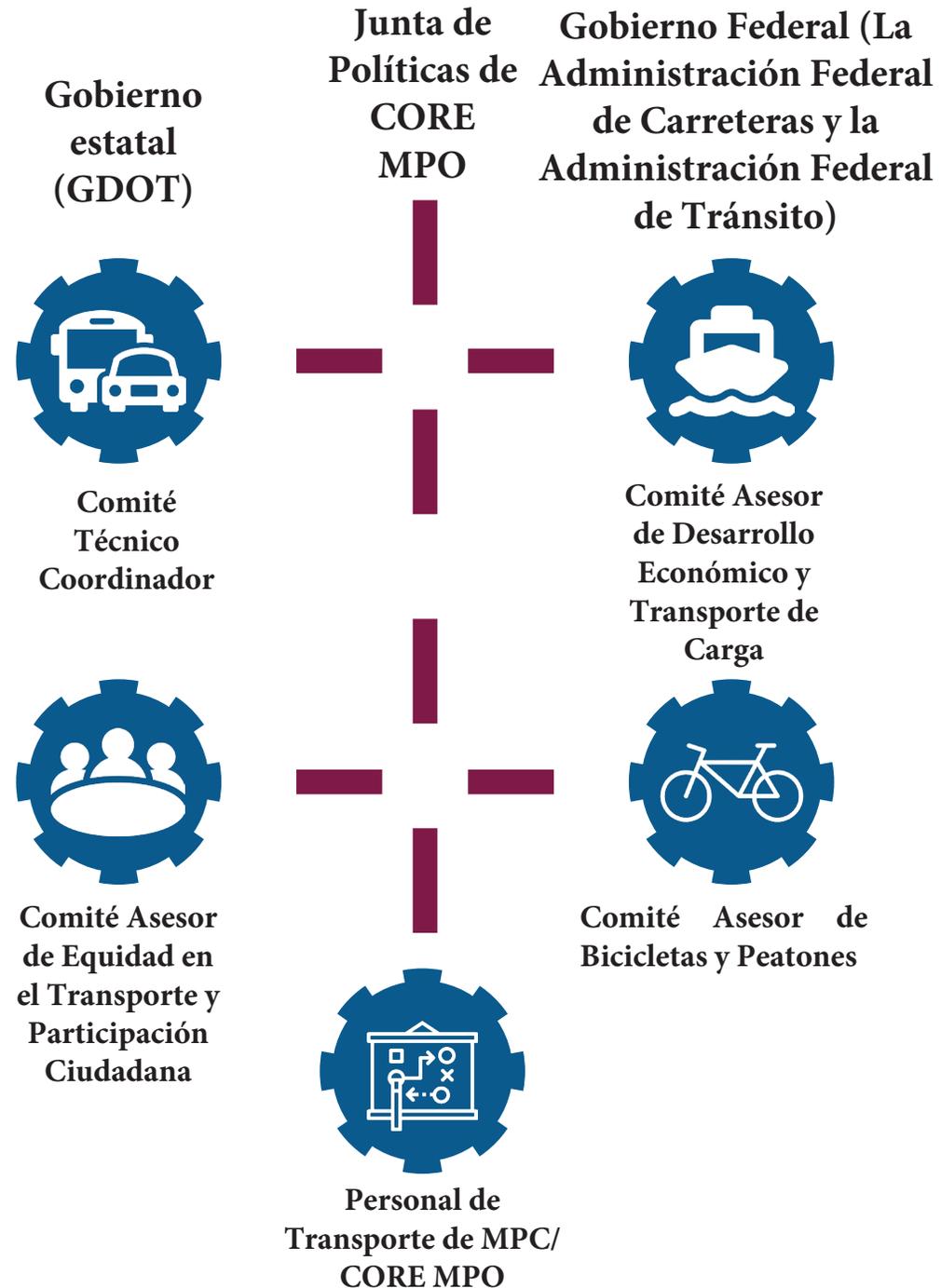
La Junta de CORE MPO está compuesta por funcionarios electos y designados de los condados de Chatham, Bryan y Effingham y sus municipios dentro del perímetro del Área de Protección Marina (AMP) de CORE MPO, así como por representantes modales y ejecutivos de agencias locales, estatales y federales. Los siguientes cuatro comités permanentes asesoran a la Junta de la MPO de CORE:

1. Comité Técnico Coordinador
2. Comité Asesor de Desarrollo Económico y Transporte de Carga
3. Comité Asesor de Bicicletas y Peatones (est. 2024)
4. Comité Asesor de Equidad en el Transporte y Participación Ciudadana (Comité Asesor Ciudadano y Comité Asesor sobre Transporte Accesible consolidados en 2024)

CORE MPO opera bajo la supervisión del Director Ejecutivo/CEO de la MPC. Sus operaciones diarias son gestionadas por el Departamento de Planificación del Transporte de la MPC, responsable de diversas actividades de Planificación del Transporte Metropolitano. El departamento está compuesto por el Director de Administración de Transporte, Planificadores de Transporte y un Asistente Administrativo. Además, otros miembros del personal de la MPC brindan apoyo a las iniciativas de planificación de la MPO según sea necesario.

## MPO Functions

- Establecer un entorno propicio para una toma de decisiones eficaz.
- Identificar y evaluar las mejoras en el transporte.
- Elaborar y mantener un Plan Metropolitano de Transporte (MPT)
- Desarrollar un Programa de Mejora del Transporte
- Identificar objetivos de desempeño y monitorear logros Involucrar al público (Título VI y Plan de Participación)
- Desarrollar un proceso de gestión de la congestión (CMP)





# Características de la población

La población del condado de Chatham y Savannah ha experimentado un crecimiento constante a lo largo de los años. De hecho, los condados vecinos de Bryan y Effingham han experimentado crecimiento poblacional aún más drásticos. Según la Oficina del Censo de EE. UU., la población del área metropolitana de Savannah, que incluye los condados de Chatham, Effingham y Bryan, aumentó en aproximadamente 20 000 habitantes, pasando de 405 000 a 425 000 entre julio de 2020 y julio de 2023, lo que representa un incremento del 5% en tres años.

En julio de 2023, el condado de Chatham contaba con casi 304 000 habitantes, lo que refleja un aumento de aproximadamente 8500 habitantes desde 2020. Savannah, el municipio más grande del condado de Chatham, vio crecer su población de 136 286 habitantes en 2010 a una población estimada de 148 566 habitantes en 2024, lo que representa un aumento de aproximadamente el 9,05 %.

A pesar de tener una población mucho menor en comparación con el condado de Chatham, el condado de Bryan añadió alrededor de 5000 residentes entre 2020 y 2023, lo que resultó en una tasa de crecimiento anual superior al 3 %. El condado de Effingham experimentó un crecimiento similar, con aproximadamente 6500 residentes adicionales durante el mismo período de tres años.

Parte del aumento de población en el área metropolitana de los tres condados se atribuye al cambio natural, donde los nacimientos superaron significativamente a las muertes. Además, los tres condados experimentaron tasas de inmigración más altas que las de emigración.

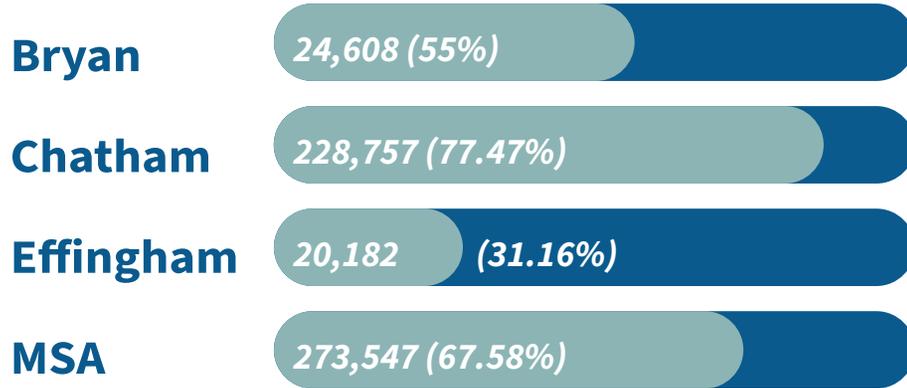
| Condado                           | 2010    | 2020    | % Cambio |
|-----------------------------------|---------|---------|----------|
| Bryan                             | 30,233  | 44,738  | 47.98%   |
| Chatham                           | 265,128 | 295,291 | 11.38%   |
| Effingham                         | 52,250  | 64,769  | 23.96%   |
| Ciudad/Municipio                  |         |         |          |
| Richmond Hill                     | 9,281   | 16,633  | 79.22%   |
| Bloomington                       | 2,713   | 2,790   | 2.84%    |
| Garden City                       | 8,778   | 10,289  | 17.21%   |
| Pooler                            | 19,140  | 25,711  | 34.33%   |
| Port Wentworth                    | 5,359   | 10,878  | 102.99%  |
| Savannah                          | 136,286 | 147,780 | 8.43%    |
| Thunderbolt                       | 2,668   | 2,556   | -4.20%   |
| Tybee Island                      | 2,990   | 3,114   | 4.15%    |
| Vernonburg                        | 122     | 139     | 13.93%   |
| Condado no incorporado de Chatham | 87,072  | 92,034  | 5.70%    |
| Guyton                            | 1,684   | 2,289   | 35.93%   |
| Springfield                       | 2,852   | 2,703   | -5.22%   |

# Justicia ambiental

La Oficina de Justicia Ambiental de la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (EPA) define la justicia ambiental (JA) de la siguiente manera:

*“El trato justo y la participación significativa de todas las personas, independientemente de su raza, color, origen nacional o ingresos, en el desarrollo, la implementación y la aplicación de las leyes, regulaciones y políticas ambientales. El trato justo garantiza que ningún grupo de personas, incluidas aquellas definidas por factores raciales, étnicos o socioeconómicos, sufra una parte desproporcionada de los impactos ambientales negativos resultantes de las operaciones industriales, municipales y comerciales, así como de la ejecución de programas y políticas federales, estatales, locales y tribales”.*

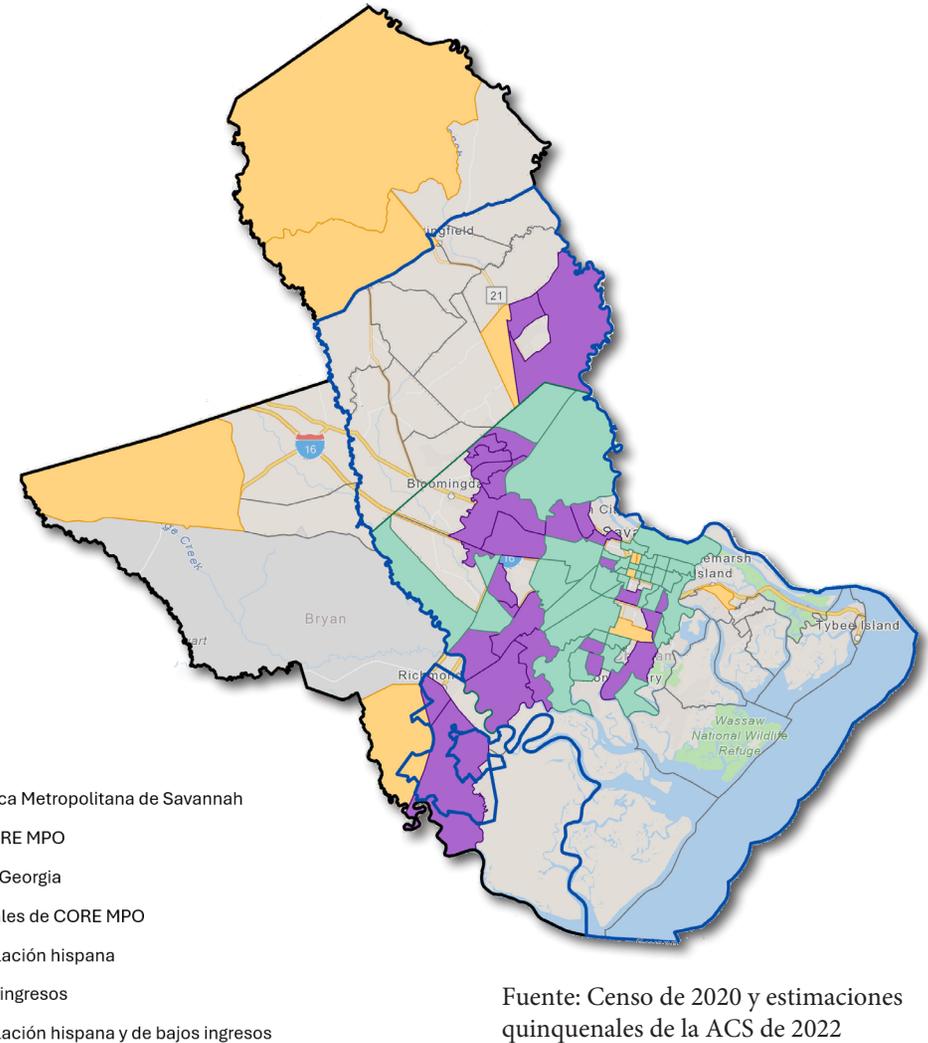
## Poblaciones de justicia ambiental



Para obtener más información, visite el sitio web de CORE MPO para leer nuestro Plan de Título VI, Plan de Participación Ciudadana y Plan de Justicia Ambiental.

# Áreas Objetivo

Las áreas objetivo de justicia ambiental (JA) se definen como tramos censales que cumplen con alguno de los siguientes criterios: 1) una concentración de poblaciones minoritarias, incluyendo personas hispanas o latinas, o 2) una concentración de pobreza. El Área Estadística Metropolitana (AEM) de Savannah cuenta con una importante población de justicia ambiental con un total de 273,547 personas, lo que representa el 67.58% de la población total.



Fuente: Censo de 2020 y estimaciones quinquenales de la ACS de 2022

# Modos de transporte

Conducir solo sigue siendo el método predominante para desplazarse al lugar de trabajo entre los residentes. En la ciudad de Savannah, el 73,6 % de las personas opta por conducir solo, mientras que en el condado de Chatham el 78,5 % hace lo mismo. Estas cifras coinciden estrechamente con las tasas estatales y nacionales del 79,5 % y el 76,4 %, respectivamente.

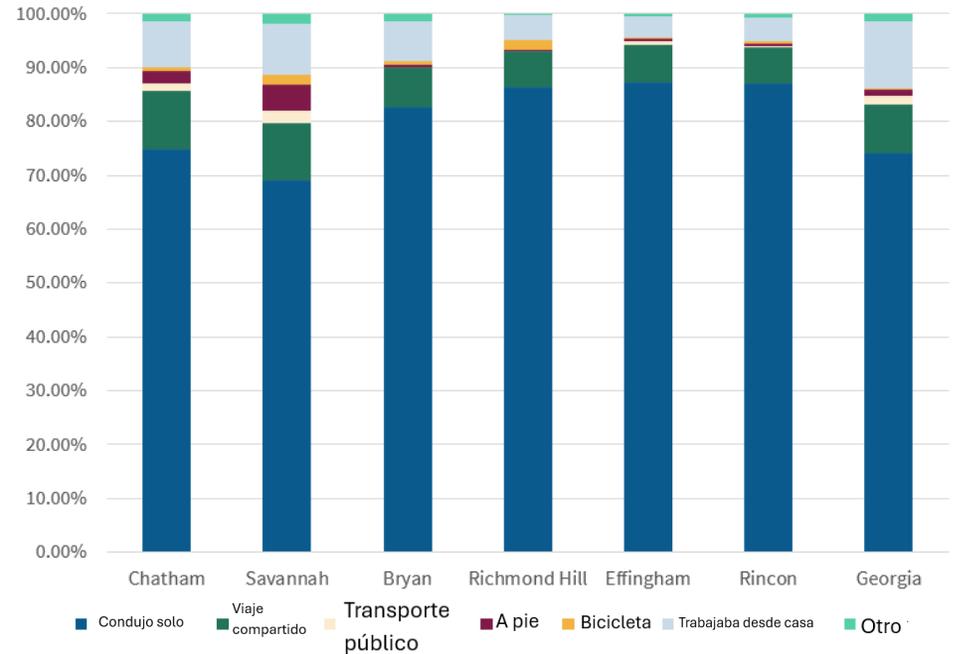
Cabe destacar que alrededor del 85 % de las personas empleadas de Effingham y Richmond Hill también utilizan vehículos individuales. Compartir el coche es más frecuente tanto en el condado de Chatham como en Savannah que en otras zonas del estado y del país, junto con una mayor tasa de uso del transporte público.

Además, la ciudad de Savannah promueve el transporte alternativo: el 4,2 % de los residentes camina y el 2,1 % va en bicicleta al trabajo. Si bien las estimaciones de 2017 indican un aumento en el número de personas que conducen solas, posiblemente debido a la expansión suburbana en las regiones occidentales del condado, la estabilidad en las tasas de transporte público, caminatas y ciclismo resalta la importancia de fomentar diversas opciones de desplazamiento para un futuro más sostenible. Adoptar estas alternativas puede conducir a una comunidad más saludable y conectada.

## Patrones de desplazamientos regionales

El condado de Chatham y la ciudad de Savannah son centros vitales de empleo, compras, recreación, atención médica, educación y una amplia gama de actividades económicas. Dado que muchos residentes de los condados circundantes viajan diariamente al condado de Chatham para trabajar, el flujo de tráfico resultante subraya la necesidad de soluciones de transporte eficientes que mejoren la accesibilidad y la calidad de vida de todos en la región.

Modo de desplazamiento al trabajo según estimaciones quinquenales de la ACS para 2022 (S0801)



## Población que se desplaza fuera del condado para trabajar

**Bryan: 67.50%**

**Richmond Hill: 72.30%**



**Chatham: 4.70%**

**Savannah: 3.70%**



**Effingham: 58.80%**

**Rincon: 60.60%**



# Peligros naturales y antropogénicos

La red de transporte en la región de CORE MPO está en riesgo debido a peligros tanto naturales como antropogénicos. Los peligros naturales incluyen cambios en la temperatura y las precipitaciones, el aumento del nivel del mar, las mareas de tormenta y las inundaciones. Por otro lado, los peligros antropogénicos consisten en fallas de infraestructura, amenazas a la ciberseguridad, terrorismo, incidentes con tiradores activos y derrames de materiales peligrosos. Los Planes de Mitigación de Peligros (HMP) se desarrollan para identificar y evaluar los riesgos asociados a estos peligros, con el objetivo de proteger mejor a las personas y los bienes de los impactos de las amenazas naturales y antropogénicas.

| Peligros de alto riesgo           | Bryan | Chatham | Effingham |
|-----------------------------------|-------|---------|-----------|
| Tormentas y peligros costeros     | x     |         | x         |
| Sequía                            | x     | x       |           |
| Inundación                        | x     | x       |           |
| Huracanes y tormentas tropicales  | x     | x       |           |
| Tornados                          | x     | x       | x         |
| Incendios forestales              | x     |         |           |
| Viento                            | x     |         | x         |
| Calor extremo                     |       | x       |           |
| Clima invernal severo             |       | x       |           |
| Clima severo                      |       | x       | x         |
| Eventos con materiales peligrosos |       | x       |           |
| Inundaciones tierra adentro       |       |         | x         |
| Aumento del nivel del mar         |       | x       |           |

Fuente: Planes de mitigación de riesgos del condado

# Escenarios climáticos de bajas emisiones para 2050 en la región costera



## Temperatura

**100.53 F:** temperatura máxima anual promedio de 5 días

**44.36 días** al año por encima de 95 °F



## Precipitación

**51.43 pulgadas:** precipitación anual total

**15.11 días** consecutivos con precipitación



## Wind

**94-96 mph** registrados en la isla Tybee

**81 mph** registrados en tierra



## Marejada ciclónica

**3-5 ft:** alcance promedio

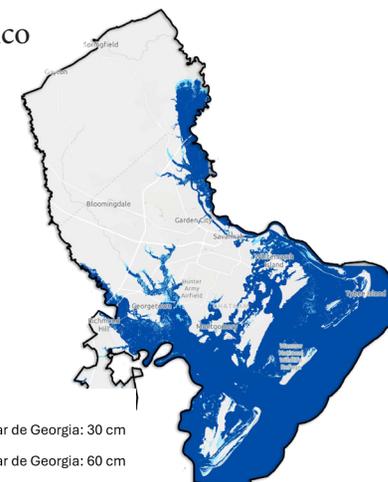
**10-20 ft:** alcance histórico



## Aumento del nivel del mar

**+ 0.95 pies** en 2040

**+ 1.64 pies** en 2060



Fuente: Herramienta de evaluación del Mapeo Climático para la Resiliencia y la Adaptación (CMRA) y La Oficina Nacional de Administración Oceánica y Atmosférica (NOAA)

# Emisiones y energía

Según el Inventario de Emisiones y Sumideros de Gases de Efecto Invernadero de EE. UU., el sector del transporte fue el mayor contribuyente a las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en Estados Unidos, representando el 28,5 % de las emisiones en 2021. Estas emisiones se derivan de factores como el diseño de los sistemas, el uso del suelo, la eficiencia de los vehículos y motores, y el uso de combustibles con alto contenido de GEI. Para reducir las emisiones, podemos mejorar la comodidad y la eficiencia, y la transición a vehículos y combustibles más limpios. Al comprender la relación entre el transporte y la reducción de emisiones, también podemos obtener beneficios adicionales, como mayor seguridad y calidad de vida, mayor equidad, mejor calidad del aire, crecimiento económico y mayor seguridad energética.

## Hitos de cero emisiones del sistema de transporte público del área de Chatham

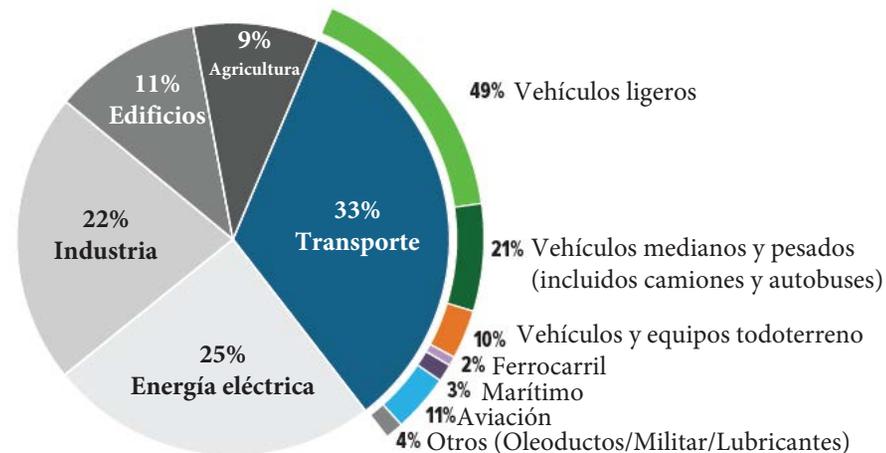


Los sectores de transporte e industria son las dos áreas con mayores emisiones dentro de la región de CORE MPO durante el período 2005-2022. Actualmente, la región de CORE MPO no cuenta con un plan específico para vehículos eléctricos, sino que sigue las directrices del Programa de Despliegue de la Infraestructura Nacional de Vehículos Eléctricos (NEVI) del GDOT.

Además, el Plan de Transporte de Cero Emisiones de Chatham Area Transit se centra en la transición a una flota eléctrica que utilizará exclusivamente autobuses eléctricos de batería para los servicios de transporte de ruta fija y trolebuses.

Fuente: EPA Inventario de Emisiones y Sumideros de Gases de Efecto Invernadero de EE. UU.

# EMISIONES DE GEI EN EE. UU. EN 2019

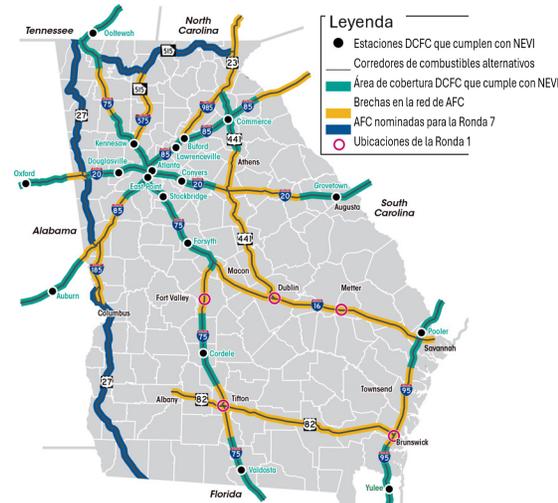


Los gases de efecto invernadero retienen el calor en la atmósfera cerca de la superficie terrestre, impidiendo que escape al espacio. Cuando los niveles de estos gases aumentan, la temperatura media de la atmósfera inferior se eleva gradualmente. Este proceso se denomina efecto invernadero.

## Estaciones públicas de carga de vehículos eléctricos



## Corredores de combustibles alternativos de NEVI



# Tendencias en la MPO



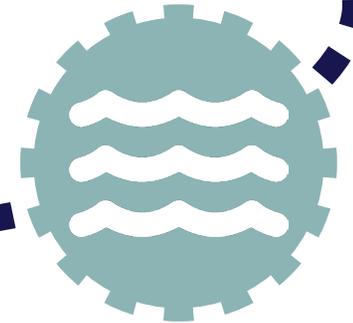
## *Crecimiento poblacional*

- Crecimiento en toda el área metropolitana de Savannah
- Principales centros de crecimiento: Pooler y Port Wentworth
- Crecimiento del condado de Bryan en torno a la Planta Hyundai Meta
- Migración nacional e internacional



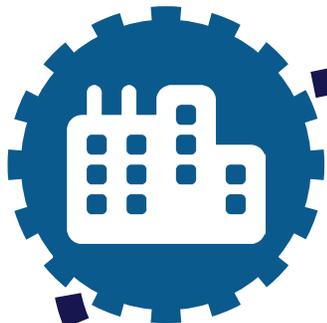
## *Expansión del puerto*

- Impulsor económico estatal
- Aumento de los servicios de transporte de mercancías y logística
- Rápido crecimiento de las instalaciones de almacenamiento
- Planta Hyundai Meta



## *Cambio climático*

- Temperaturas más altas
- Aumento del nivel del mar, inundaciones por mareas y marejadas ciclónicas
- Mayor frecuencia e intensidad de las tormentas
- Mayor atención a los vehículos eléctricos



## *Cambios generacionales*

- Mayores necesidades de movilidad para la población envejeciente de los Baby Boomers.
- Enfoque en la vida urbana, la conciliación de la vida laboral y personal y las opciones de transporte multimodal para la generación millennial.

## *Turismo*

- Motor económico local
- Destinos turísticos nacionales e internacionales
- Turismo durante todo el año en distritos históricos y zonas costeras





PLANNING FOR A SUSTAINABLE FUTURE  
THE ROLE OF GIS  
IN EARTH DAY

REFILL  
DON'T SPILL  
COASTAL PLANNING COMMISSION

The Coastal Planning Commission  
County of Chatham  
Georgia Resources Institute  
Coastal Planning Commission  
CERN will  
municipal  
strategic  
and social  
to a change  
regional strategy  
for collective



# *Metas y medidas de desempeño*

# Metas y Objetivos

Las Metas y Objetivos de Avanzando Juntos 2050 se crearon utilizando fuentes diversas. Muchas de las metas y objetivos de Movilidad 2045 se incorporaron a Avanzando Juntos 2050. Además, se añadieron metas y objetivos adicionales para abordar las necesidades actuales de transporte. Los detalles de cada meta se basaron en los resultados de la encuesta de 2050. Las metas regionales se formularon con base en los objetivos nacionales y los factores de planificación, garantizando la conformidad con las directrices federales y, al mismo tiempo, atendiendo las necesidades de la comunidad local.

**META:** *Declaraciones generales e integrales que describen la dirección deseada para nuestra comunidad.*

**OBJETIVO:** *Una declaración de actividad medible que define un punto de referencia para alcanzar la meta.*

**MEDICIÓN DEL DESEMPEÑO:** *Un método cuantificable para monitorear el progreso hacia el logro de una meta.*



# Seguridad y protección



*Meta: Proporcionar un sistema de transporte seguro y protegido para todos los usuarios.*

## OBJETIVOS

1. Reducir la tasa, frecuencia y gravedad de accidentes, lesiones y muertes en todos los modos de transporte, incluidos los cruces ferroviarios de carga y a nivel.
2. Mejorar los tiempos de respuesta ante emergencias y resolución de incidentes.
3. Fortalecer la resiliencia de la infraestructura ante riesgos, facilitando la preparación, la respuesta y la recuperación ante emergencias, incluyendo condiciones climáticas y ambientales extremas.
4. Mejorar la resiliencia de la infraestructura para reducir las inundaciones en las carreteras.

## MEDIDAS DE RENDIMIENTO

- Número de víctimas mortales
- Tasas de fallecidos por cada 100 millones de millas recorridas por vehículo
- Número de heridos graves
- Tasa de heridos graves por cada 100 millones de millas recorridas por vehículo
- Número combinado de fallecidos y heridos graves por accidentes no motorizados
- Ruta fija de autobús y respuesta a la demanda, fallecidos en transporte adaptado según la ADA, heridos graves, incidentes de seguridad y fiabilidad



# Desempeño y confiabilidad



**META:** Mejorar la eficiencia del sistema de transporte y el movimiento de mercancías.

## OBJETIVOS

1. Mejorar y expandir los Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) de la región, incluyendo sistemas de tráfico adaptativos y de gestión activa.
2. Mejorar la fiabilidad de los tiempos de viaje para vehículos, transporte público y mercancías en toda la red de transporte.
3. Reducir los tiempos de viaje y la congestión vehicular, del transporte público y de mercancías.
4. Maximizar la eficiencia de las intersecciones señalizadas y mejorar su coordinación.

## MEDIDAS DE RENDIMIENTO

*Rendimiento del sistema, transporte de mercancías, mitigación de la congestión y mejora de la calidad del aire*

- Porcentaje de kilómetros por persona en el sistema interestatal confiable
- Porcentaje de kilómetros por persona en el Sistema Nacional de Carreteras (NHS) no interestatal confiable
- Índice de confiabilidad del tiempo de viaje de camiones
- Horas anuales de retraso excesivo durante las horas pico per cápita
- Porcentaje de viajes que no involucran vehículos de un solo ocupante (VNO)
- Reducción total de emisiones

## Proceso de gestión de la congestión



## Plan Regional de Transporte de Carga



## Plan de Transporte No Motorizado (TNM)



## Objetivos de rendimiento del sistema



*Estado de pavimentos y puentes/Objetivos de rendimiento de PM2*

- Porcentaje de pavimentos interestatales en buen estado
- Porcentaje de pavimentos interestatales en mal estado
- Porcentaje de pavimentos no interestatales del Sistema Nacional de Carreteras (NHS) en buen estado
- Porcentaje de pavimentos no interestatales del NHS en mal estado
- Porcentaje de puentes del NHS (por superficie de tablero) en buen estado
- Porcentaje de puentes del NHS (por superficie de tablero) en mal estado

\*NHS=Sistema Nacional de Carreteras

# Acceso y conectividad

**META:** Enhance mobility by improving access to opportunities & multimodal options.

## OBJETIVOS

1. Mejorar, ampliar y optimizar la infraestructura para bicicletas y peatones.
2. Garantizar que las instalaciones para bicicletas y peatones se mantengan en buen estado.
3. Ampliar las oportunidades y opciones modales para impulsar el turismo.
4. Priorizar proyectos que apoyen el transporte público, los desplazamientos a pie, en bicicleta y en tren.
5. Mejorar el acceso a la vivienda y al empleo a través del transporte público.
6. Garantizar un acceso equitativo y opciones para las poblaciones desfavorecidas.
7. Priorizar las inversiones en transporte público en zonas con mayores necesidades.
8. Crear carriles bici e infraestructura peatonal independientes en las carreteras cuando sea necesario.

## MEDIDAS DE RENDIMIENTO

- Número de víctimas mortales
- Tasas de mortalidad por cada 100 millones de millas recorridas por vehículo
- Número de lesiones graves
- Tasas de lesiones graves por cada 100 millones de millas recorridas por vehículo
- Número combinado de muertes y lesiones graves no motorizadas

**Plan de Transporte No Motorizado (TNM)**

3

**Salud comunitaria**



**Planes Visión Cero**

**Tide to Town (senderos para peatones y ciclistas)**



**Tránsito del área de Chatham**

**Comité Asesor de Tránsito Accesible**



**Calles Completas**

# Mayordomía



**META:** Mantener y mejorar estratégicamente el sistema de transporte centrándose en la coordinación, la competitividad económica y la gestión de recursos.

## OBJETIVOS

1. Aprovechar los objetivos y necesidades comunes de la región para reducir costos, optimizar la eficiencia en las mejoras del transporte y aumentar el intercambio de datos.
2. Participar en iniciativas de planificación relacionadas con el transporte y lideradas por otras agencias y organizaciones de la región.
3. Mejorar la accesibilidad a los centros regionales de empleo.
4. Fortalecer la competitividad económica de la región mediante el transporte de mercancías eficiente.
5. Priorizar los proyectos con la mejor relación costo-beneficio.
6. Mejorar la ejecución de proyectos para todos los modos de transporte.

## MEDIDAS DE RENDIMIENTO

- Porcentaje de kilómetros por persona en el sistema interestatal confiable
- Porcentaje de kilómetros por persona en el Sistema Nacional de Carreteras (NHS) no interestatal confiable
- Índice de confiabilidad del tiempo de viaje de camiones
- Horas anuales de retraso excesivo en hora punta per cápita
- Porcentaje de viajes en vehículos no tripulados (VNO)
- Reducción total de emisiones



# Preservación del sistema y del medio ambiente

5

**META:** Mantener y preservar el sistema de transporte y el medio ambiente natural.

## OBJETIVOS

1. Garantizar que toda la infraestructura de transporte público y tránsito cumpla con los estándares industriales, estatales y nacionales en cuanto a calidad, estado y rendimiento de la infraestructura y los activos.
2. Apoyar la financiación para el mantenimiento del transporte.
3. Reducir las emisiones y el consumo de energía.
4. Incrementar la aplicación de infraestructura verde en los proyectos.
5. Reducir el impacto de las aguas pluviales en el transporte terrestre.
6. Mantener y mejorar las carreteras y la infraestructura de transporte existentes.

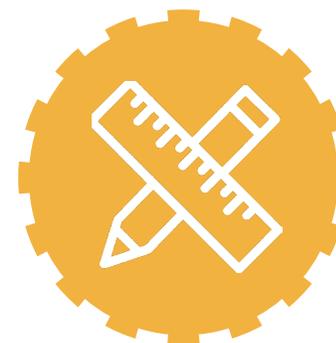
## MEDIDAS DE RENDIMIENTO

*Rendimiento del sistema, transporte de mercancías, mitigación de la congestión y mejora de la calidad del aire*

- Porcentaje de kilómetros por persona recorridos en el sistema interestatal confiable
- Porcentaje de kilómetros por persona recorridos en el Sistema Nacional de Carreteras (NHS) no interestatal confiable
- Índice de confiabilidad del tiempo de viaje de camiones
- Horas anuales de retraso excesivo durante las horas pico per cápita
- Porcentaje de viajes no realizados por vehículos de un solo ocupante (VNO)
- Reducción total de emisiones



*Gestión de activos*



*Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero*



*Gestión de aguas pluviales y modelado de inundaciones*

*Estado de pavimentos y puentes/Objetivos de rendimiento de PM2*

- Porcentaje de pavimentos interestatales en buen estado
- Porcentaje de pavimentos interestatales en mal estado
- Porcentaje de pavimentos no interestatales del Sistema Nacional de Carreteras (NHS) en buen estado
- Porcentaje de pavimentos no interestatales del NHS en mal estado
- Porcentaje de puentes del NHS (por superficie de cubierta) en buen estado
- Porcentaje de puentes del NHS (por superficie de cubierta) en mal estado



City of Pooler

City of Pooler

WORK ZONE  
SPEEDING  
FINES  
INCREASED  
MINIMUM  
FINE \$100

ROAD  
WORK  
500 FT

NORTH  
95

E 138

M

A large teal circular graphic on the left side of the slide, partially cut off by the edge.

# *Nuestra red de transporte*

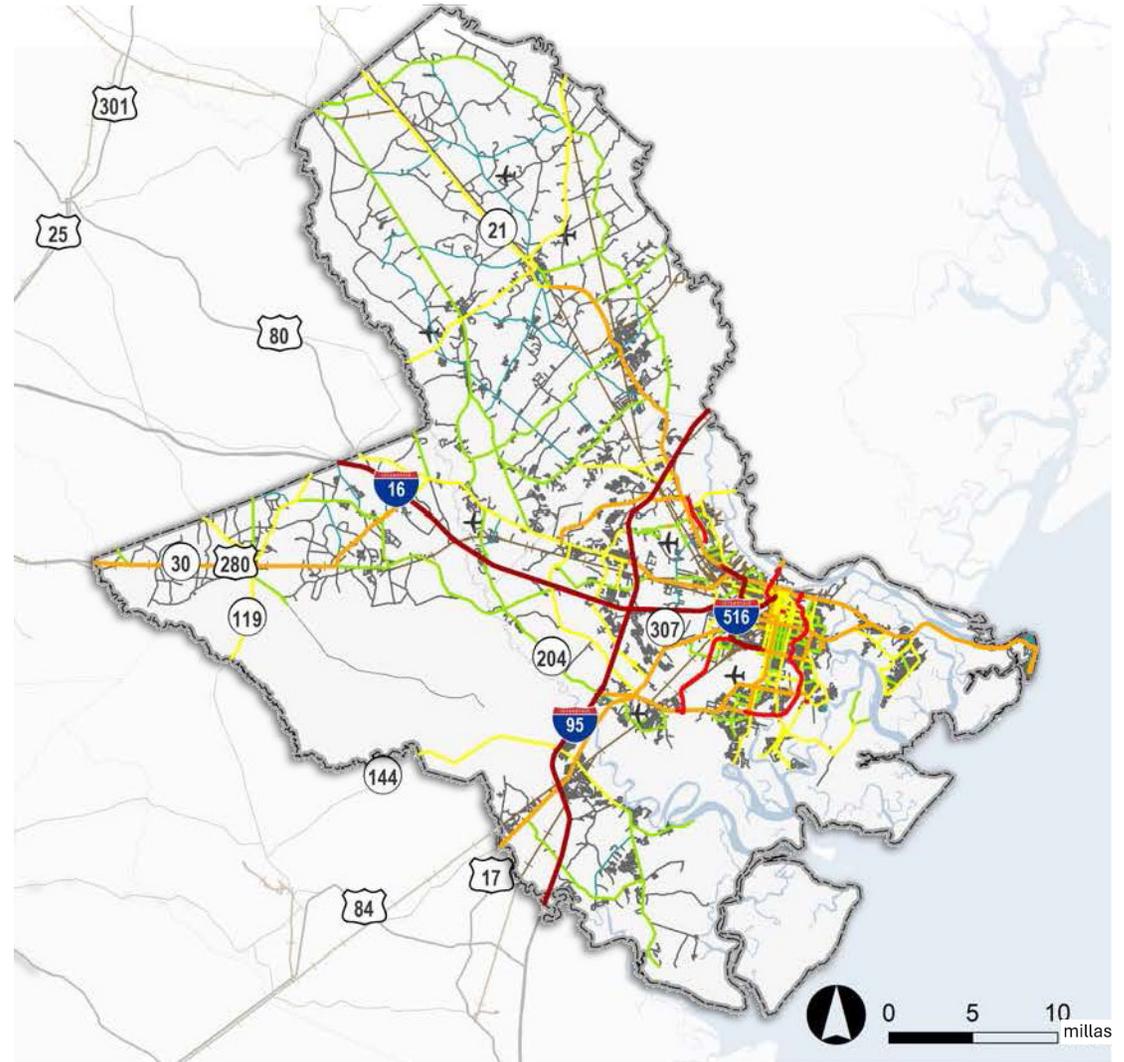
# Descripción general

La red de transporte en la región de Savannah abarca diversos modos que facilitan el transporte de personas, mercancías y bienes. Esta sección describe los diferentes métodos de transporte disponibles en la zona y destaca las tendencias emergentes en este campo.

# Clasificación funcional

Hay alrededor de 8.694 millas de carreteras en la región y casi el 71% están clasificadas como carreteras locales.

| Clasificación funcional                                  | Millas          | Porcentaje total |
|----------------------------------------------------------|-----------------|------------------|
| Interestatal                                             | 207.92          | 2.4%             |
| Arteria vial principal - otras autopistas y vías rápidas | 71.25           | 0.8%             |
| Arteria vial - otras                                     | 407.44          | 4.7%             |
| Carretera arterial menor                                 | 688.97          | 7.9%             |
| Carretera colectoras mayor y menor                       | 1,140.37        | 13.1%            |
| Local                                                    | 6,179.02        | 71.1%            |
| <b>Total</b>                                             | <b>8,693.96</b> | <b>100.0%</b>    |



- Clasificación funcional**
- Interestatal
  - Arteria vial principal - Otras autopistas y autopistas y vías rápidas
  - Arteria vial principal - Otras
  - Arteria secundaria
  - Colectora principal
  - Colectora secundaria
  - Local
- Infraestructura:**
- ⚓ Puertos
  - ✈ Aeropuertos
  - + Ferrocarriles

# Red de carreteras de carga

El transporte de carga en la región implica un sistema integral que abarca diversos modos de transporte. Cuenta con el apoyo de un puerto de aguas profundas, dos ferrocarriles de Clase I, tres terminales ferroviarias (incluida la Terminal Ferroviaria Mega Mason) y un aeropuerto comercial que también ofrece servicios de carga. La red vial de la región conecta todos estos recursos, garantizando el acceso de camiones desde terminales intermodales, como puertos marítimos, patios ferroviarios y aeropuertos, hasta los orígenes y destinos de las mercancías.

## Definiciones de clases de carreteras

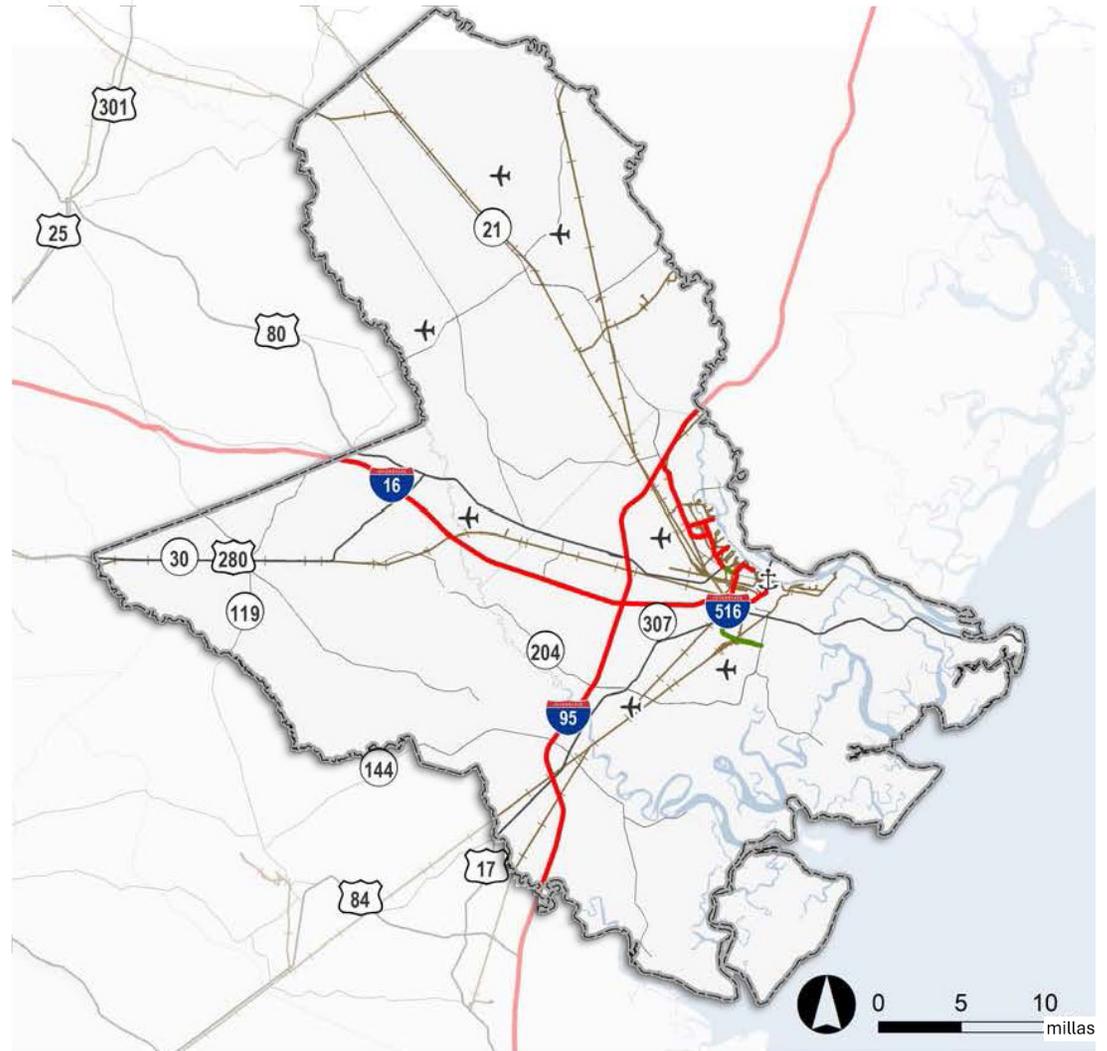
**Locales:** carreteras más pequeñas, no diseñadas para viajes de larga distancia, que suelen encontrarse al principio o al final de un trayecto.

**Autopistas colectoras:** facilitan principalmente los viajes dentro de un condado y canalizan el tráfico desde las carreteras locales hacia la red arterial.

**Autopistas secundarias:** distribuyen el tráfico a áreas geográficas más pequeñas.

**Autopistas principales:** atraviesan varios condados a velocidades relativamente altas.

**Autopistas interestatales:** diseñadas para viajes de larga distancia a mayor velocidad.

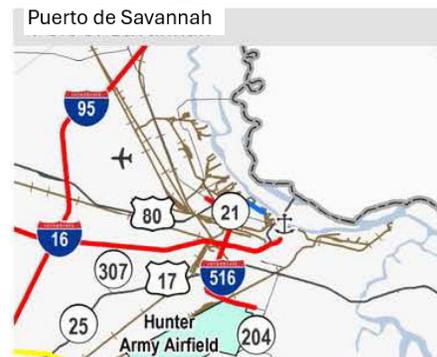
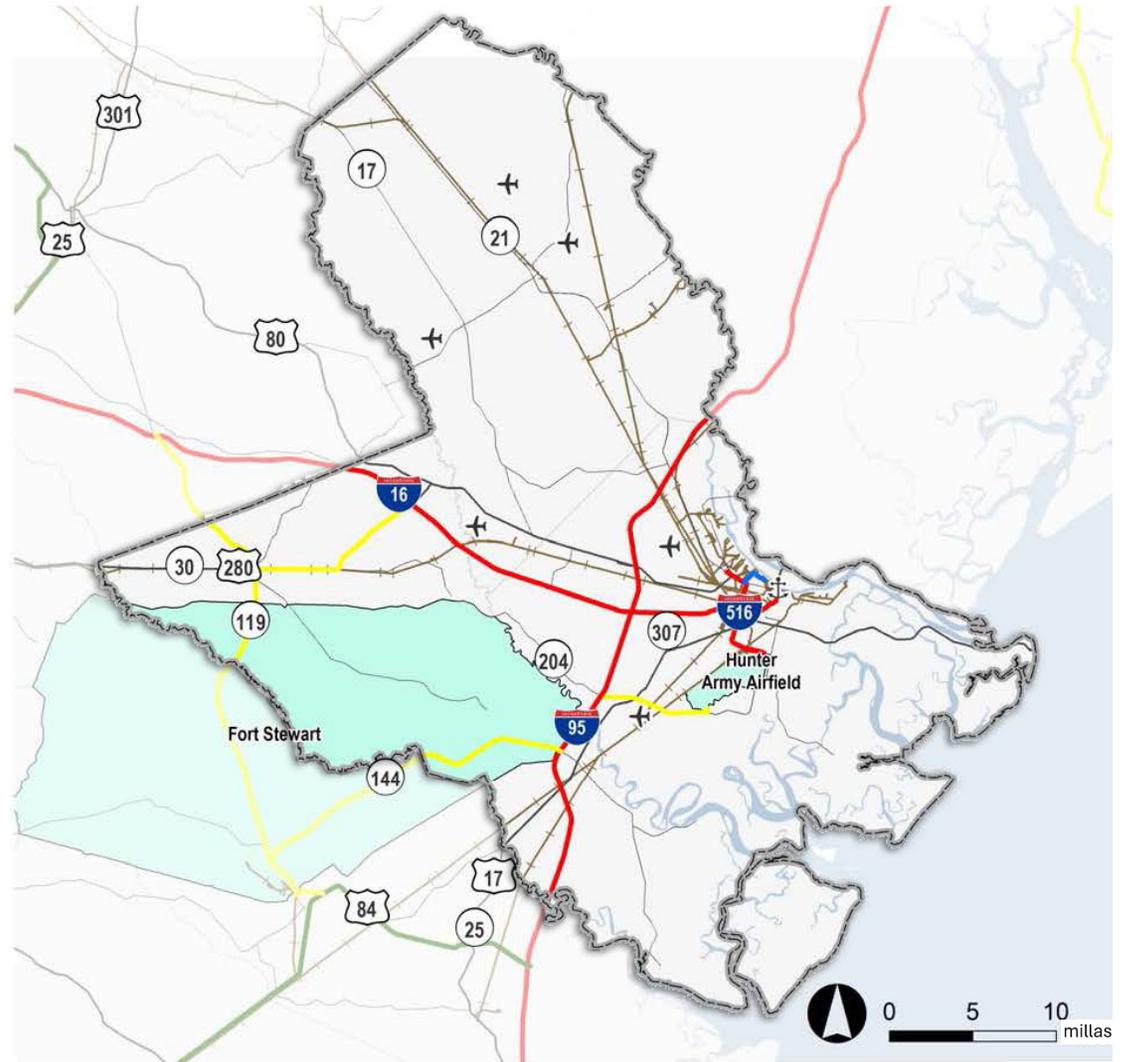


- Sistema principal de transporte de mercancías por carretera
- Sistema interestatal no principal de transporte de mercancías por carretera
- ⚓ Puertos
- ✈ Aeropuertos
- Ferrocarriles

# STRAHNET

La Red Estratégica de Carreteras (STRAHNET) es un sistema crucial de carreteras, diseñado para la movilización de emergencia y el transporte en tiempos de paz de blindados pesados, combustible, municiones, repuestos, alimentos y otros suministros necesarios para las operaciones militares estadounidenses. Esta red garantiza la defensa, la continuidad y la capacidad de emergencia de las instalaciones militares del país.

La STRAHNET comprende más de 62,000 millas de carreteras, incluyendo rutas interestatales y no interestatales. Abarca todas las autopistas interestatales de la región e incluye corredores clave que brindan acceso al Aeródromo Militar Hunter y a Fort Stewart, ubicados en los condados de Bryan y Liberty. Entre los corredores importantes de esta red se incluyen la US 280, la SR 67, la SR 119, la SR 144 y la SR 204.



- Interestatal
- STRAHNET no interestatal
- Conector intermodal y no interestatal STRAHNET
- Conector STRAHNET

# Ferrocarriles

Los condados de Bryan, Chatham y Effingham representan un nodo clave en el sistema ferroviario de carga estatal. Esta importancia crece a medida que el Puerto de Savannah continúa batiendo récords en volumen de carga año tras año. Los proyectos de expansión en curso, destinados a aumentar la capacidad ferroviaria del Puerto de Savannah, consolidarán aún más la posición de la región como un centro de carga vital para Georgia y el sureste de Estados Unidos. El servicio ferroviario de carga desempeñará un papel importante en este panorama en evolución en los próximos años. La región de Savannah cuenta con una red de carga que abarca 278.9 milles.

■ *Transporte CSXT (CSXT)*

■ *Ferrocarril del Sur de Norfolk (NS)*

■ *Ferrocarril Central de Georgia (GC)*

■ *Ferrocarril de la Terminal Portuaria de Savannah (SAPT)*

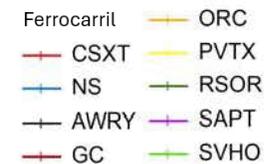
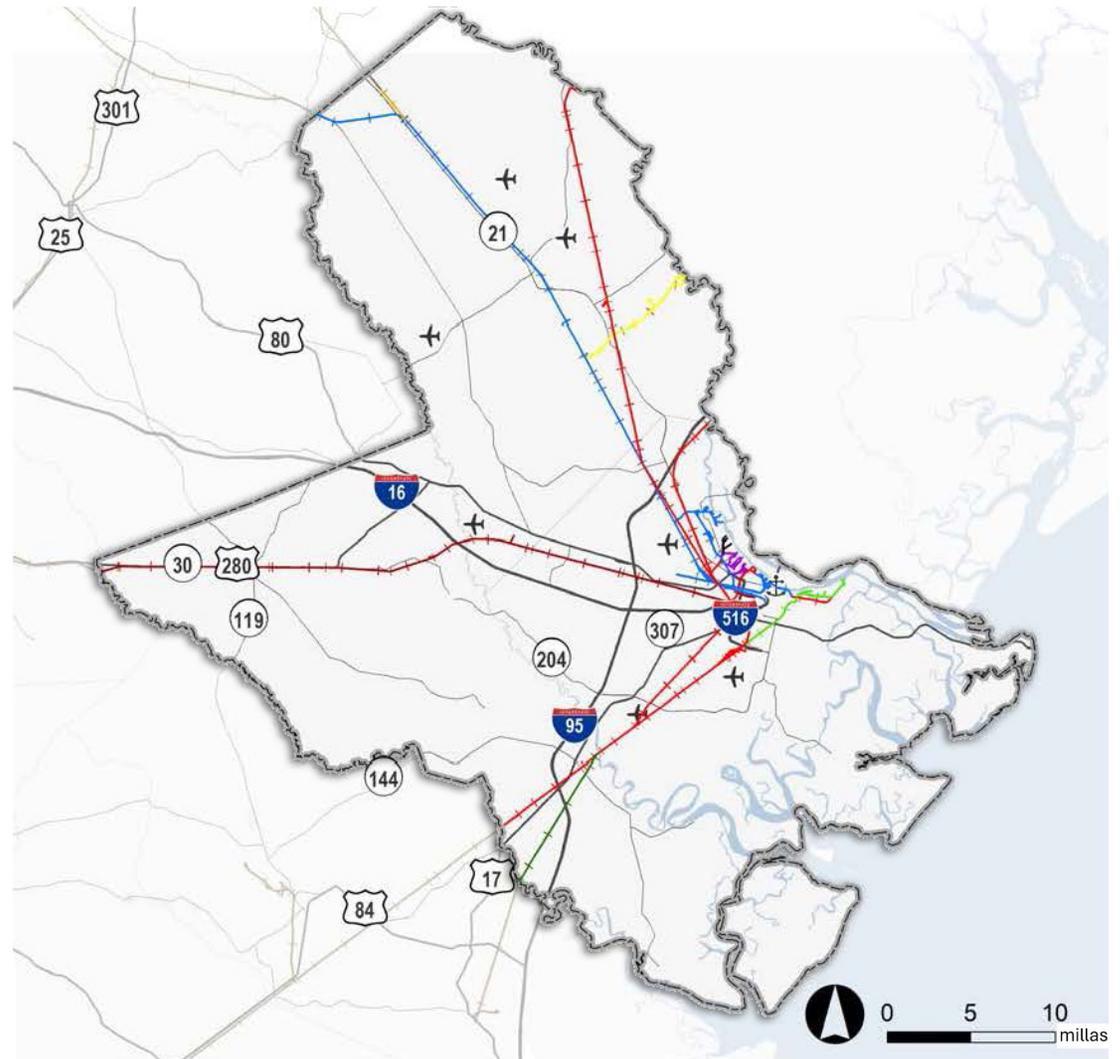
■ *PVTX (PVTX)*

■ *Ferrocarril de Savannah y Old Fort (SVHO)*

■ *Ferrocarril del Sur de Riceboro (RSOR)*

■ *Ferrocarril de Ogeechee (ORC)*

■ *Ferrocarril de Allegheny y Western (AWRY)*



# Aeropuertos

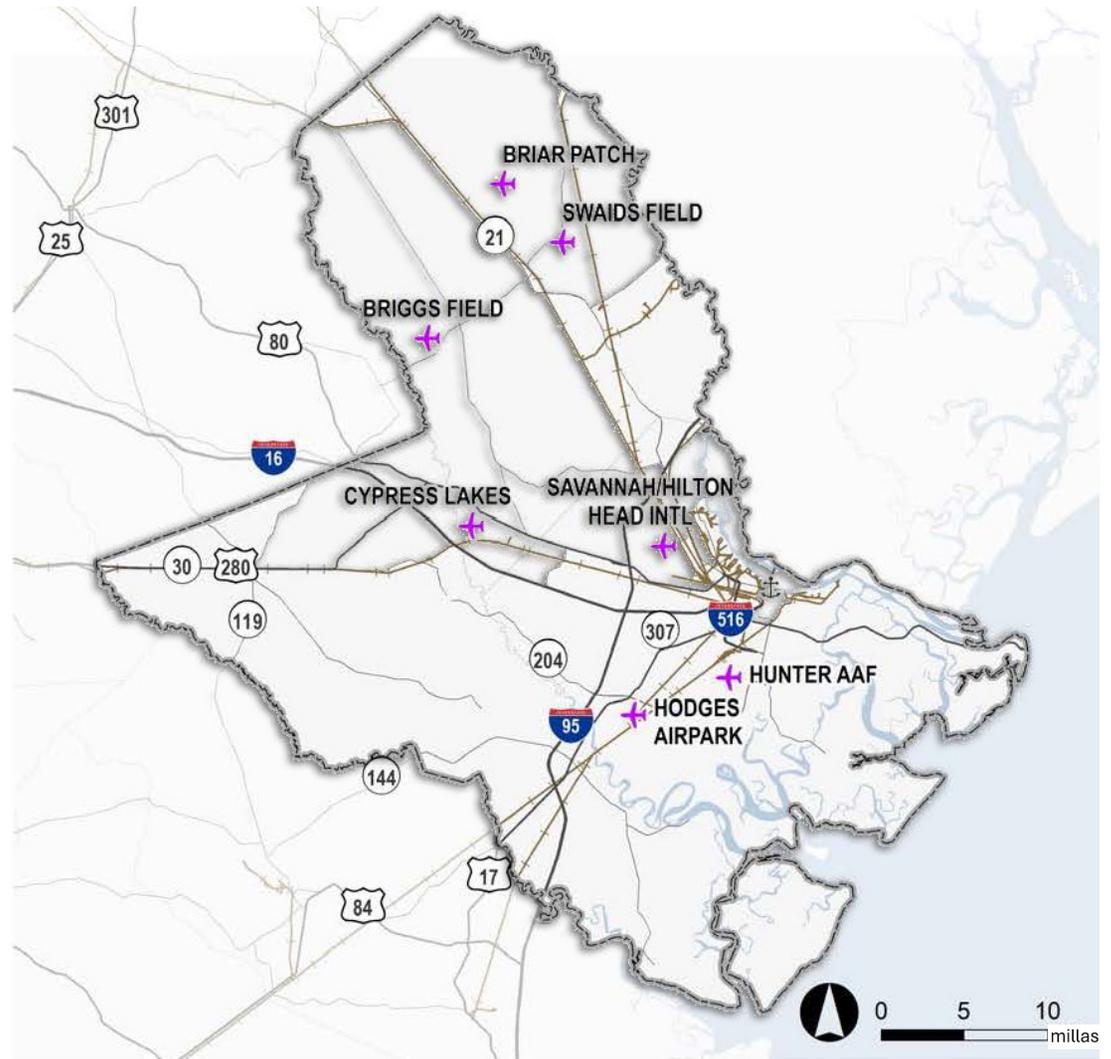
El Aeropuerto Internacional de Savannah/Hilton Head (SAV) es un aeropuerto comercial y militar ubicado en Savannah, Georgia, Estados Unidos. Su terminal de pasajeros es fácilmente accesible desde la Interestatal 95, situada entre Savannah y la ciudad suburbana de Pooler.

El SAV es el principal aeropuerto comercial de Savannah, la región costera del sureste de Georgia y la región Lowcountry de Carolina del Sur. La cercana ciudad turística de Hilton Head representa aproximadamente el 40 % del tráfico total de pasajeros del aeropuerto.

Actualmente, SAV es el segundo aeropuerto comercial más concurrido de Georgia, después del Aeropuerto Internacional Hartsfield-Jackson de Atlanta. Las aerolíneas que operan en el aeropuerto incluyen Delta (junto con Shuttle America, aerolínea de Delta Connection), JetBlue, United Airlines, American Airlines, American Eagle, Air Canada, Allegiant Air y Sun Country Airlines.

El aeropuerto es la sede mundial de Gulfstream Aerospace y alberga el Ala de Transporte Aéreo 165 de la Guardia Nacional Aérea de Georgia.

SAV es el único aeropuerto público de la región de Savannah que gestiona carga. Los transportistas de carga que operan desde el aeropuerto incluyen Air Cargo Carriers, Federal Express (FedEx), Martinaire Aviation, Sky Way Enterprises y Suburban Air Freight.



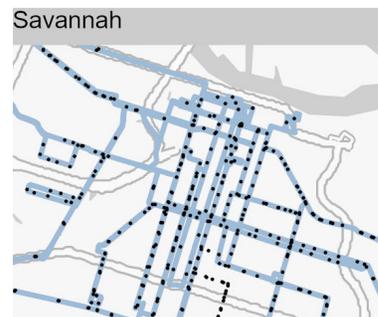
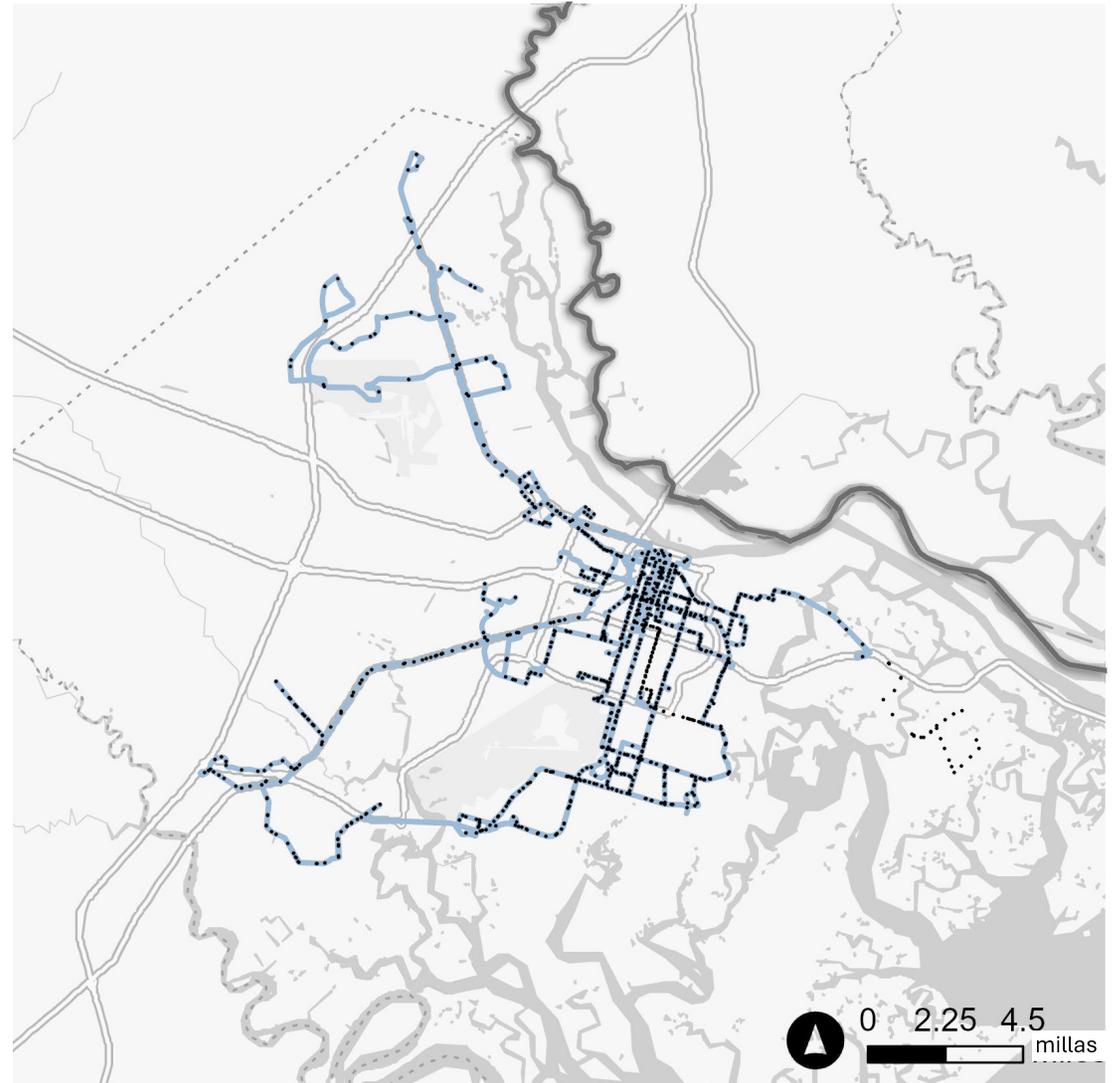
- ✈ Aeropuertos
- ⚓ Puertos
- Ferrocarriles

# Rutas de autobús

El Tránsito del área de Chatham (CAT) es el proveedor de transporte público en el área de Savannah. Ofrece un servicio combinado de autobús y ferry en la ciudad de Savannah y partes del condado no incorporados de Chatham y partes de Garden City y Port Wentworth. Cerca de 300,000 personas viven en el área de servicio. En 2022, CAT realizó 1.7 millones de viajes, incluyendo rutas fijas, paratransito y ferry. La red de autobuses de ruta fija de CAT opera mediante una combinación de modelos de "cuadrícula" y "radio". El modelo de cuadrícula utilizado en el centro de Savannah, incluyendo el distrito histórico que se extiende hasta la calle Anderson al sur, presenta rutas de autobús que operan en calles paralelas. Este diseño facilita el cambio de dirección en las intersecciones. Las rutas de autobús recorren la mayoría de las calles principales de norte a sur y de este a oeste, lo que permite a los pasajeros conectar con otras rutas de autobuses CAT en muchas intersecciones importantes.

## Otros servicios:

- Programa Piloto de Microtránsito SMART y servicio CAT SMART accesible según la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA)
- Movilidad CAT: Servicio complementario de paratransito para cumplir con los requisitos de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA) de 1990
- El servicio de ferry Savannah Belles ofrece un servicio de ferry de pasajeros sin tarifa a través del río Savannah entre el paseo fluvial del centro de Savannah y la isla Hutchinson.



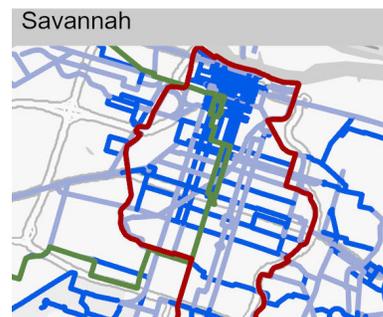
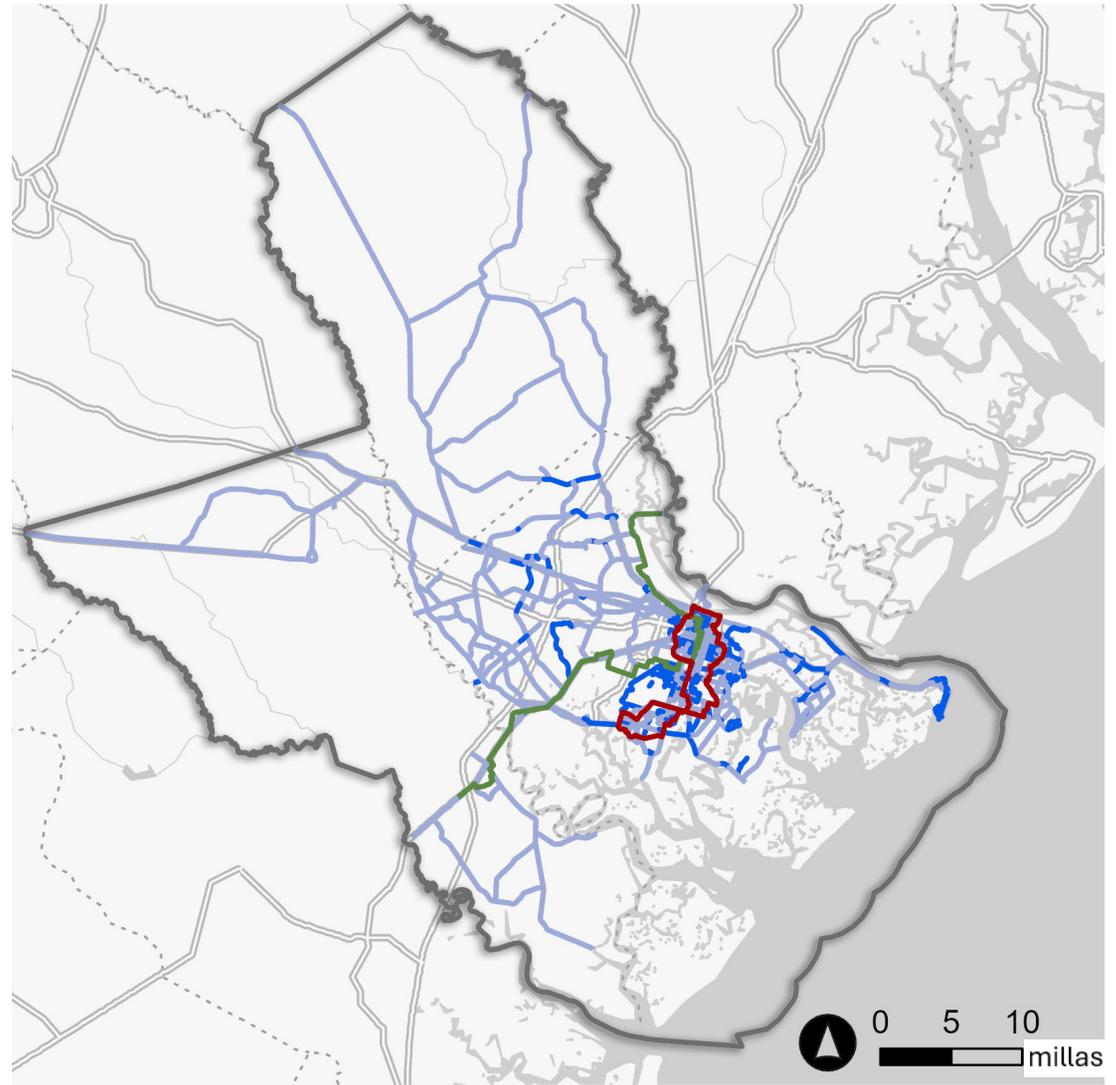
- CAT Rutas de autobús
- CAT Paradas de autobús

# Ciclovías

CORE MPO y las jurisdicciones locales se dedican a crear instalaciones seguras y conectadas para peatones y ciclistas. Varias instalaciones para bicicletas, incluyendo carriles y senderos, se han completado recientemente o se encuentran actualmente en construcción. La red ciclista comprende senderos multiuso, ciclovías designadas y arcenes pavimentados, con el objetivo de proporcionar un marco regional que conecte las redes ciclistas de las subzonas.

El personal de CORE MPO realizará un inventario exhaustivo de ciclovías y aceras en la región para evaluar su ubicación y estado. Los proyectos de mejora identificados durante este inventario se incluirán en el Plan de Transporte No Motorizado (PNM) de CORE MPO. El Comité Asesor de Bicicletas y Peatones (CPAC) de la MPO colaborará con los gobiernos estatales y locales para implementar los proyectos prioritarios para bicicletas y peatones descritos en este plan.

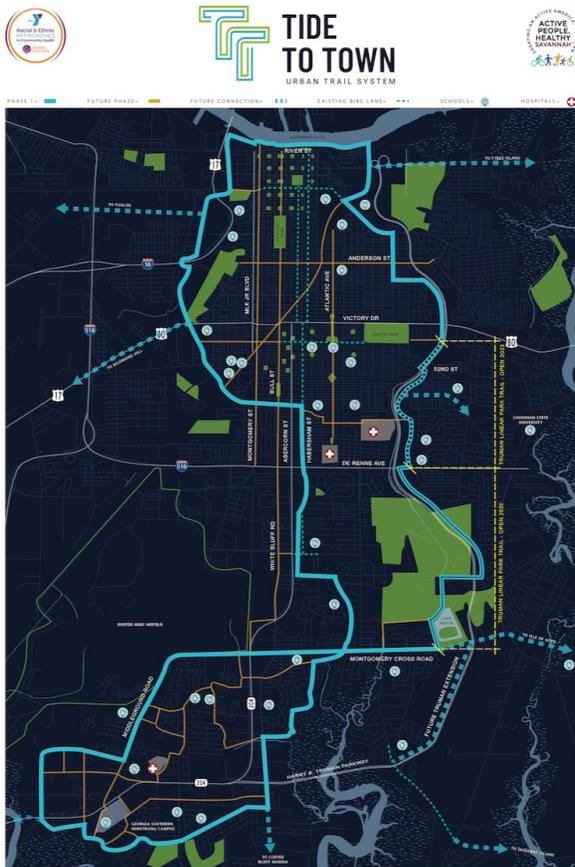
El PNM incluye más de 400 proyectos para bicicletas, peatones y senderos. El personal de la MPO y el CPAC están trabajando actualmente para priorizar y clasificar estos proyectos. El NMTP servirá como fuente principal para mejoras de bicicletas y peatones en el Plan de Transporte Metropolitano (MTP) 2050, que asigna el 3 % de los ingresos totales del proyecto para proyectos de bicicletas, peatones y senderos.



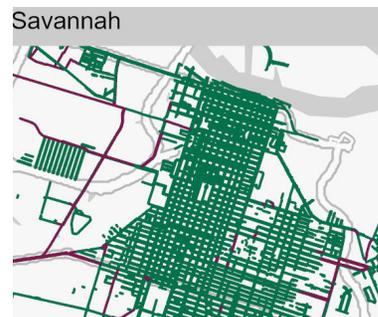
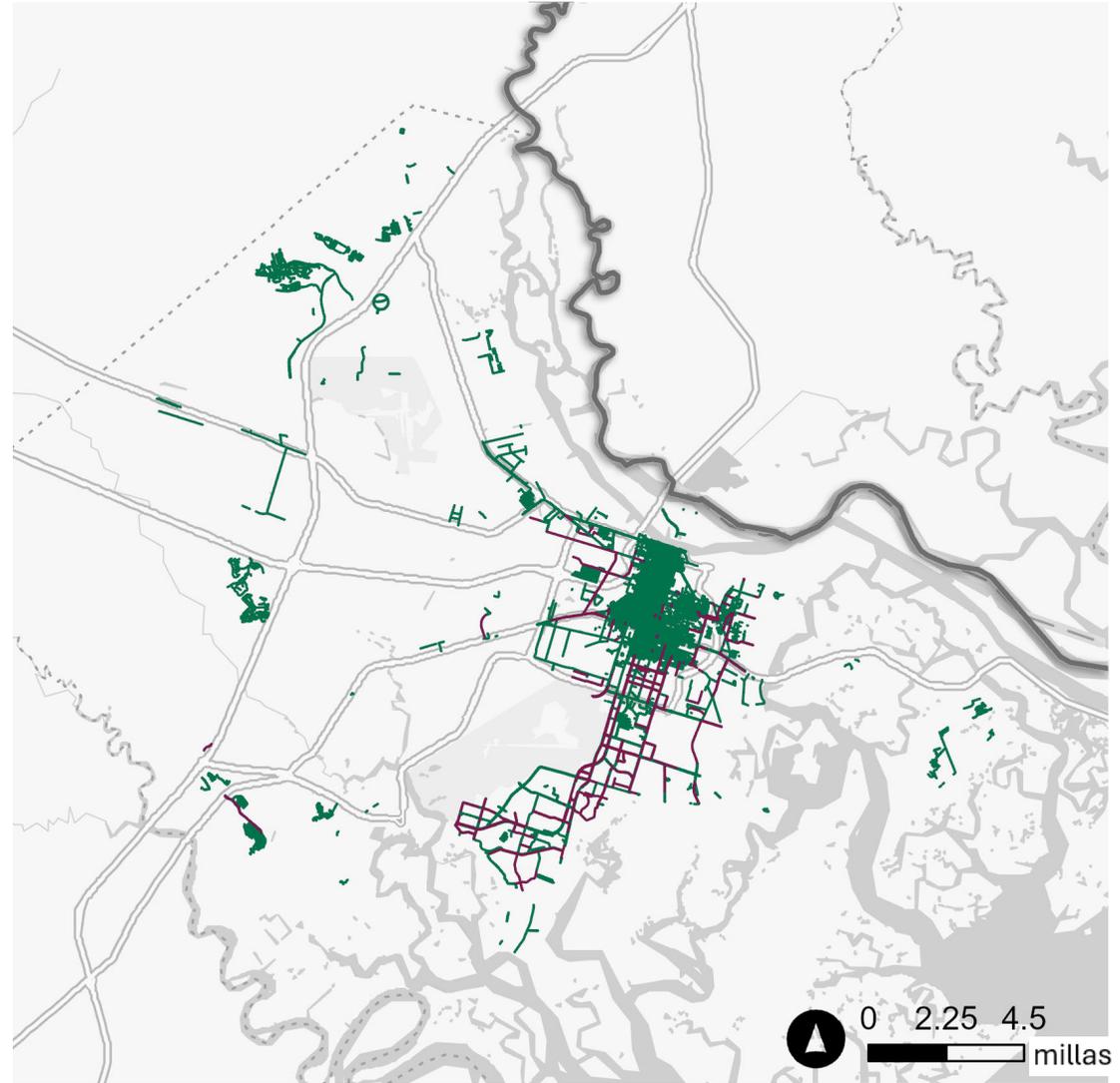
- Propuestas de ciclovías
- Ciclovías existentes
- Vía Verde de la Costa Este
- Tide to Town

# Aceras

La ciudad de Savannah cuenta con una red integral de aceras. Siguiendo el ejemplo de muchas comunidades de Georgia, una coalición de ciudadanos de Savannah está trabajando para establecer un sistema de senderos urbanos de marca, llamado Tide to Town. Esta iniciativa busca crear una red de senderos protegidos para caminar y andar en bicicleta que conectará todos los barrios de Savannah. Tide to Town conectará proyectos existentes y planificados, como el Sendero Lineal Truman y el Sendero del Canal de Springfield. El componente principal de este sistema es una ruta de 48 kilómetros que rodea la ciudad de Savannah.



CONCEPTUAL MASTER PLAN



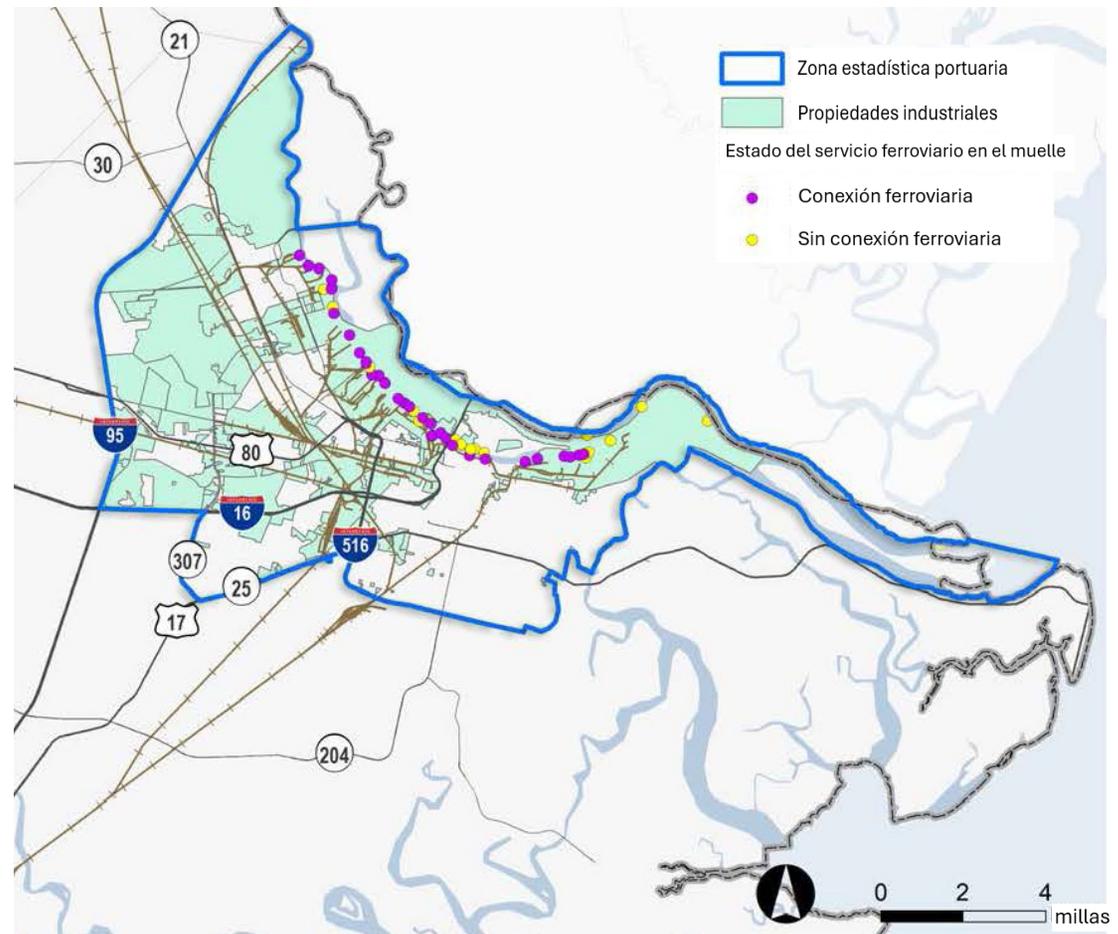
- Aceras existentes
- Aceras propuestas

# Puerto de Savannah

El Puerto de Savannah y la Autoridad Portuaria de Georgia (GPA) sirven como un centro de transporte crucial y un motor económico tanto para la región de Savannah como para el Estado de Georgia. El Puerto de Savannah es la terminal de contenedores más grande y de mayor crecimiento de Estados Unidos, situándose como el tercer complejo portuario de contenedores con mayor actividad del país, después de Los Ángeles-Long Beach y Nueva York-Nueva Jersey. Es la principal puerta de entrada para las exportaciones agrícolas.

El Puerto consta de dos terminales de aguas profundas: la Terminal Garden City y la Terminal Oceánica. La Terminal Garden City gestiona principalmente el tráfico de contenedores y cuenta con acceso intermodal ferroviario dentro de la terminal. Tanto Norfolk Southern (NS) como CSX Transportation operan en la Mega Terminal Ferroviaria Mason, ubicada dentro de la Terminal Garden City. La Terminal Oceánica gestiona el tráfico de carga fraccionada, carga rodada (Ro/Ro) y contenedores, y actualmente se encuentra en proceso de reconversión para centrarse principalmente en el manejo de contenedores. Esta terminal también cuenta con acceso ferroviario desde el muelle a través de Norfolk Southern (NS) y CSX.

El Proyecto de Expansión del Puerto de Savannah, finalizado en 2020, impulsa el crecimiento del empleo y el comercio a nivel nacional al permitir que cargueros más nuevos y de mayor tamaño naveguen por el río con mayor flexibilidad. El impacto económico total de los puertos de aguas profundas de Georgia en la economía del estado se estima en 84 000 millones de dólares. La Autoridad Portuaria de Georgia genera más de 369 000 empleos y aproximadamente 20 400 millones de dólares en ingresos personales anuales.



# Operaciones de tráfico y tecnología emergente

Las mejoras en el transporte centradas en las operaciones y la tecnología pueden ayudar a mantener e incluso mejorar el rendimiento del sistema de transporte actual antes de que la capacidad adicional se vuelva indispensable. Dos ejemplos innovadores en CORE MPO son el Centro de Control de Tráfico de la Ciudad de Savannah y la implementación de un programa de semáforos adaptativos en la Ciudad de Pooler.



*Empresas de redes de transporte (ETN) o servicios de transporte compartido*



*Servicio de microtránsito CAT*



*Programa de Operaciones de Tráfico Regional de Savannah (SRTOP) del Departamento de Transporte de Georgia*



*Señales de mensajes dinámicos (DMS) del Departamento de Transporte de Georgia*

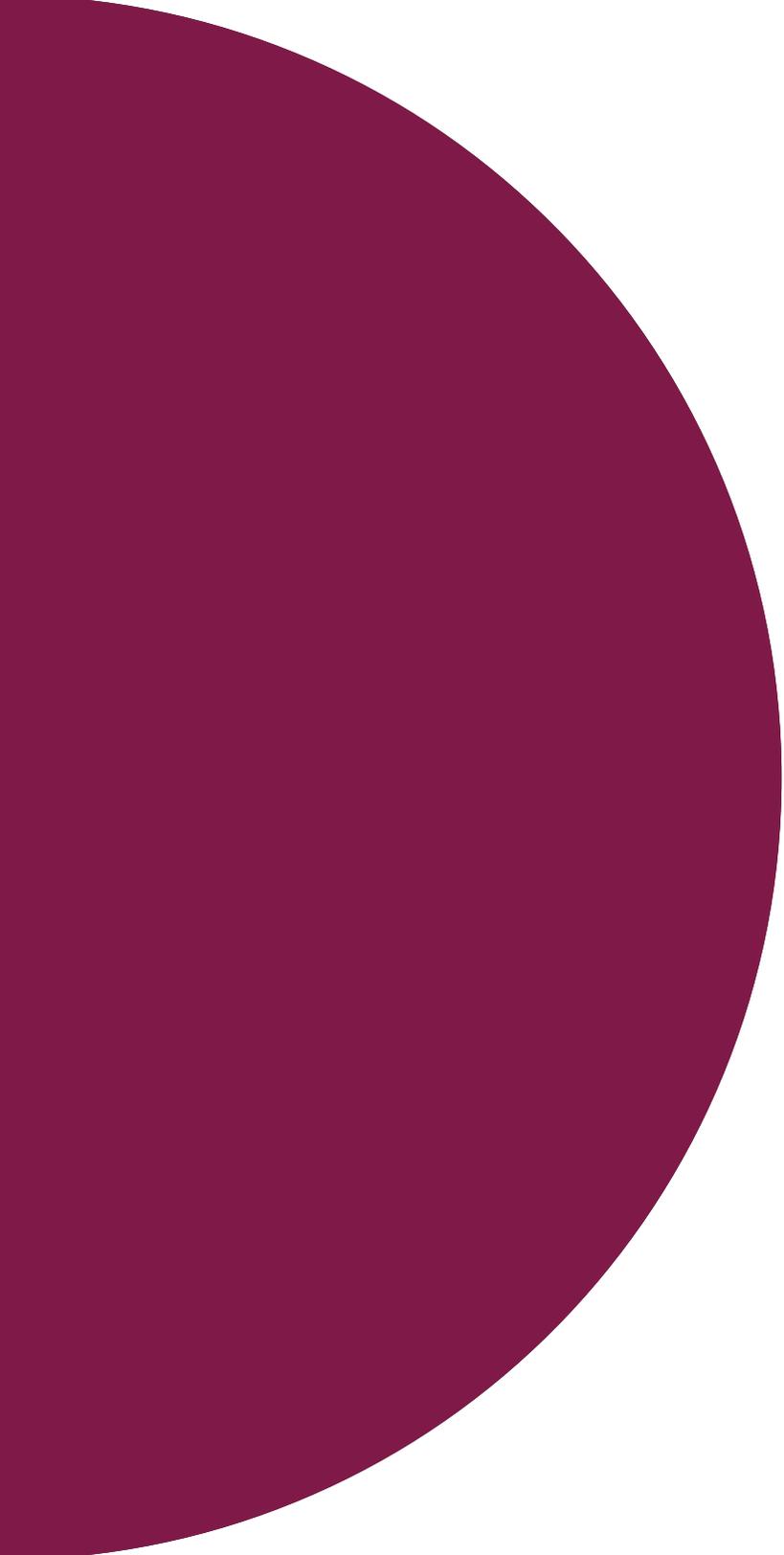


*Servicio de transporte Bee Line y servicio de bicicletas y scooters compartidos de Savannah College of Art and Design*



*Los vehículos sin conductor/autónomos*





# *Participación ciudadana*

# Descripción general

La participación ciudadana es un aspecto muy importante del Plan Avanzando Juntos 2050. CORE MPO tiene una larga tradición de incorporar las opiniones de los ciudadanos y las partes interesadas en el proceso de planificación, creando numerosas oportunidades para aportar durante el desarrollo de este Plan. Durante el desarrollo del Plan, CORE MPO se coordinó con varias jurisdicciones locales y socios de planificación dentro de la región.

Por ejemplo, el personal de MPO facilitó o asistió a reuniones en los ayuntamientos de los condados de Bryan, Chatham y Effingham para asegurar que los representantes del gobierno local comprendieran el proceso de planificación del Plan de Transporte Metropolitano (MTP) 2050 y pudieran aportar información según las necesidades de sus comunidades. Además, el personal presentó información sobre el MTP en reuniones vecinales en toda la región para ayudar a los miembros de la comunidad a comprender el papel de un MPO y los posibles impactos del MTP 2050. CORE MPO también colaboró con organizaciones como el Departamento de Transporte de Georgia (GDOT), Chatham Area Transit, Bike/Walk Savannah, Healthy Savannah y varios comités asesores. Esta colaboración con diversos grupos fomentó un proceso integral de participación ciudadana que abordó todos los medios de transporte.

CORE MPO mantiene una estrecha colaboración con sus socios regionales. La MPO colabora con las MPO vecinas, incluyendo la MPO del Área de Hinesville en el Condado de Liberty y la MPO del Estudio de Transporte del Área de Lowcountry (LATS) en Carolina del Sur. Se invita a representantes de ambas MPO vecinas a participar en las reuniones del Comité de Políticas de la MPO, y el personal de CORE MPO asiste regularmente a las reuniones del Comité de Políticas de Hinesville y del LATS. Se coordinan periódicamente iniciativas de planificación específicas, como una evaluación del transporte de mercancías que pueda tener un impacto más amplio.



coastalregionmpo

Edit profile

View archive

Ad tools



17 posts

131 followers

257 following

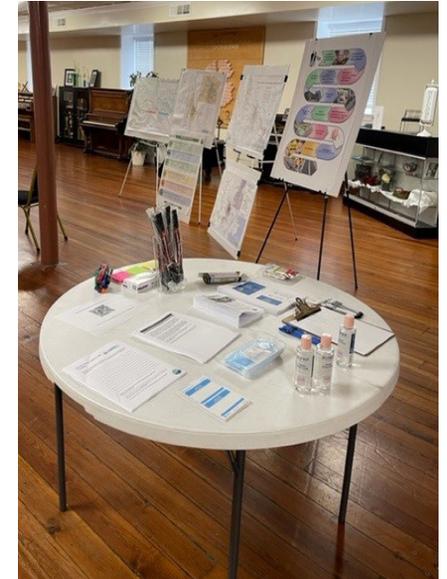
Coastal Region MPO

Community

A Metropolitan Planning Organization provides a forum for local decision-making regarding federal transportation funds that come to the urbanized area

110 East State Street, Savannah, Georgia 31401

[www.thempc.org/Core/Mtp2050](http://www.thempc.org/Core/Mtp2050)



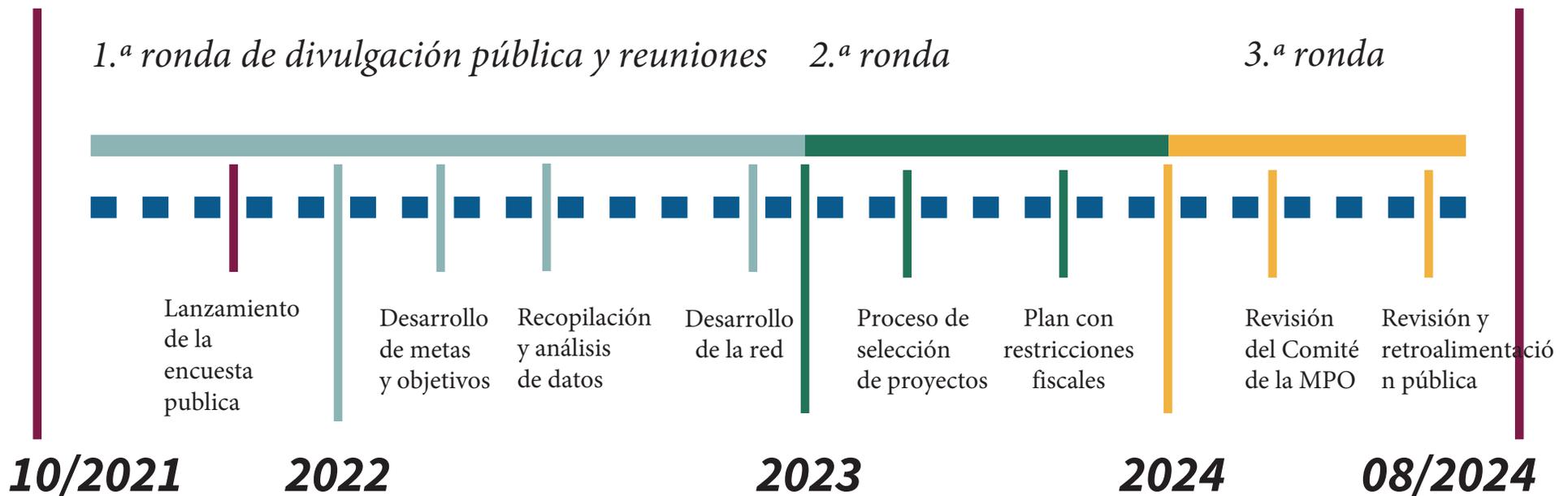
# Cronología

De acuerdo con la legislación federal, CORE MPO ha desarrollado, mantenido y actualizado un plan de participación ciudadana. Este plan describe diversas estrategias de participación ciudadana para actualizar el Plan Metropolitano de Transporte (MTP) que cumplen o superan los requisitos federales. Las estrategias incluyen eventos presenciales, presentaciones virtuales, encuestas, eventos comunitarios emergentes y otras iniciativas. Se programaron y celebraron reuniones en hitos críticos del proyecto para garantizar que las aportaciones del público se incorporaran en cada etapa del Plan. Las ubicaciones de estas reuniones se eligieron por su accesibilidad para todas las poblaciones, especialmente cerca de los servicios de transporte público y las comunidades marginadas.

El proceso de actualización del Plan de Transporte Metropolitano (MTP) 2050 consistió en tres rondas de reuniones públicas y jornadas de puertas abiertas para fomentar la participación ciudadana en etapas clave: 1) Lanzamiento del plan, 2) Informe de progreso del plan y 3) Presentación final del plan. Estas reuniones se programaron fuera del horario laboral habitual, incluyendo tardes y fines de semana, para facilitar la asistencia. Además, se realizaron presentaciones virtuales para quienes no pudieron desplazarse a los eventos.

## Plan de lanzamiento

## Adopción del plan



# Métodos de divulgación pública

Las aportaciones del público desempeñaron un papel crucial en este proceso. Los miembros de la comunidad informaron a las Organizaciones de Planificación Metropolitana (MPO) sobre las áreas problemáticas, compartieron sus experiencias individuales con el sistema de transporte y expresaron sus visiones para su desarrollo futuro.

El Plan de Transporte Metropolitano (MTP) 2050 es un plan multimodal que se ha conformado a partir de diversas iniciativas de planificación en curso. CORE MPO se coordinó con diversos socios de planificación y vecindarios para organizar reuniones conjuntas y recabar sus opiniones. Si bien la MPO celebró reuniones públicas y de comité durante el proceso de actualización del plan, estas reuniones son solo una parte de una iniciativa de divulgación más amplia que incluye medios impresos, redes sociales, encuestas en línea y la colaboración con asociaciones vecinales locales.

Además de las reuniones y eventos para incluir al público, el personal de CORE MPO participó en conversaciones con las jurisdicciones dentro del área de planificación de la MPO, incluyendo el condado de Bryan, Pooler y Tybee Island.

Las aportaciones del público se incorporaron al MTP 2050 de diversas maneras. En primer lugar, ayudaron a actualizar las metas y objetivos del plan. En segundo lugar, las aportaciones del público influyeron en la planificación financiera. Por ejemplo, se incrementaron las reservas de fondos para transporte no motorizado y tránsito en comparación con el Plan de Transporte Metropolitano (MTP) de 2045. Este ajuste se realizó en respuesta a las numerosas encuestas y participantes en eventos que indicaron la necesidad de mejorar el transporte público y la infraestructura para ciclistas y peatones.

La opinión pública también se incluirá en otros documentos de planificación, como el plan de participación. Esta información se compartirá con las jurisdicciones dentro del área de CORE MPO para garantizar que llegue a los responsables políticos que pueden abordar directamente los problemas de transporte local.





## Hello Neighbor SAV Evento de Holly Heights



## Reunión pública del condado de Effingham



## Coloring Pages



Mascota de CORE MPO



## Encuestas y mapa interactivo

### ¡Participa!

La participación ciudadana es esencial para actualizar el Plan Metropolitano de Transporte 2050. Como usuarios del sistema de transporte, su opinión es vital, ya que todas las decisiones que se toman impactarán su vida diaria. Solicitamos sus comentarios sobre la actualización del Plan Metropolitano de Transporte 2050. Sus contribuciones nos ayudarán a generar recomendaciones que reflejen soluciones prácticas para mejorar su calidad de vida y la de los demás residentes de la región. Utilice los siguientes métodos para compartir su opinión sobre nuestro sistema de transporte y las mejoras que le gustaría ver.

- Participe en la Encuesta MTP 2050 para dar tu opinión sobre las inversiones en transporte.



Participe en la encuesta del mapa MTP 2050 para contarnos sobre tus problemas relacionados con transporte y sugerir soluciones en ubicaciones específicas.

Encuesta de MTP 2050 con el mapa interactivo

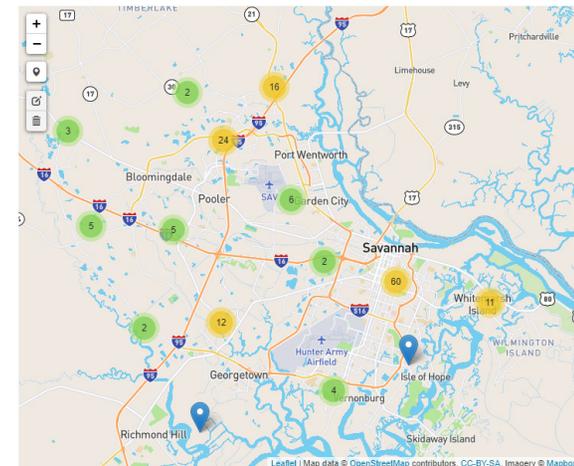
Participe en las siguientes encuestas sobre el plan de transporte de carga para informarnos sobre tus problemas relacionados con el transporte de carga.

Encuesta sobre la actualización del plan de transporte de carga

Encuesta sobre la actualización de transporte de carga con el mapa interactivo

Visite el sitio web del MTP 2050 para mantenerse actualizado sobre el proceso de desarrollo del plan y compartir tu opinión.

Síguenos y danos "Me gusta" en nuestras redes sociales para recibir las actualizaciones sobre reuniones y encuestas.





ROUTE  
**31**

**A**

ROUTE  
**29**

**3A**

CAT  
METRO AREA TRANSIT



# *Nuestros proyectos*

# Descripción general

El Plan de Transporte Metropolitano (PTM) 2050 emplea una metodología precisa para la selección de proyectos y sigue el proceso de planificación y programación basada en el desempeño (PBPP), garantizando el cumplimiento de todas las regulaciones estatales y federales.

El plan incorpora un proceso de selección que integra el uso del suelo y el transporte, busca completamiento de calles, emplea un diseño contextual y mejora la movilidad, la sostenibilidad y la calidad de vida tanto de residentes como de visitantes.

El proceso de priorización de proyectos describe la estructura y los métodos para priorizar los proyectos recomendados en CORE MPO.

La priorización es un elemento vital de la planificación regional del transporte debido a la diversidad de necesidades evaluadas y a los importantes costos asociados con las inversiones en infraestructura. Al priorizar, los responsables políticos pueden asignar eficazmente sus limitados recursos para abordar los problemas más críticos.

El proceso de priorización de proyectos consta de tres niveles de análisis: necesidades de transporte, resiliencia del transporte y equidad en el transporte. Estos niveles se desarrollaron con base en una investigación exhaustiva sobre los desafíos contemporáneos del transporte y las estrategias para mitigarlos. Los niveles se alinean con los objetivos del CORE MPO para las iniciativas de planificación a largo plazo. Las métricas se identificaron utilizando datos y herramientas disponibles, y la puntuación se combinó con el aporte del público, el conocimiento de los recursos limitados y los objetivos políticos generales para informar las decisiones de inversión en transporte.

## Evaluación de priorización de proyectos



# Evaluación de las necesidades de transporte

CORE MPO desarrolló un proceso de priorización basado en objetivos identificados y factores de planificación que enfatizan la planificación basada en el rendimiento. Este proceso se realiza de acuerdo a las directrices de la Administración Federal de Carreteras y sigue el principio "SMART" que prioriza el uso de los datos existentes y minimiza la carga del personal. El proceso de priorización utiliza una combinación de variables cuantitativas y cualitativas, junto con un sistema de ponderación, para generar puntuaciones de priorización para proyectos individuales.

Se consideraron los siguientes criterios para este nivel: Nivel de Servicio de la Carretera (LOS), Tráfico Diario Promedio Anual de Camiones (AADTT), estado del pavimento, grado en que un proyecto proporciona conexiones con usos del suelo generadores de carga, conexiones entre centros de población y centros de actividad, densidad de accidentes vehiculares y tasas de accidentes de carga.

Se analizó el Plan Metropolitano de Transporte (MTP) 2045 para evaluar los proyectos implementados desde su inicio y determinar si proyectos inacabados debían transferirse al MTP 2050. Esos proyectos fueron clasificados como las Bandas de Costo. Los proyectos clasificados como las Bandas de Costo Uno se transfirieron automáticamente, ya que la mayoría ya estaban incluidos en el Programa de Mejora del Transporte (TIP). Los proyectos clasificados como las Bandas de Costo Dos y Tres se reevaluaron utilizando una matriz de atributos. El personal de CORE MPO revisó los planes existentes y estudió las recomendaciones para proyectos adicionales, incluyendo el Estudio de Transporte de Coastal Empire, el Estudio de Transporte de Richmond Hill-South Bryan County, el Estudio de Transporte de North Bryan, el TSPLOST 2023 del Condado de Chatham, la Evaluación de Transporte de Belfast Keller Road, el Plan Maestro de Transporte del Condado de Effingham, el Estudio del Corredor de la SR 307, el Estudio de Gestión de Accesos de la SR 21 y el CORE Plan Regional de Viabilidad del Transporte.

## Identificación de proyectos

- *Proyectos no implementados del MTP 2045*
- *Proyectos programados del TIP*
- *Proyectos identificados por los estudios de planes de CORE MPO*

### **Rendimiento del sistema**

■ *Nivel de servicio*

■ *Alto volumen de camiones (importancia del transporte de mercancías)*

### **Seguridad y protección**

■ *Tasa de accidentes en instalaciones por encima del promedio estatal*

■ *Alta densidad de accidentes*

### **Estado de Buena Reparación**

■ *Mal estado del pavimento*

■ *Suficiencia del puente*

### **Accesibilidad, Movilidad, Conectividad**

■ *Conecta centros poblados con centros de actividad*

■ *Conecta los principales generadores de carga con la infraestructura*

# Evaluación de resiliencia

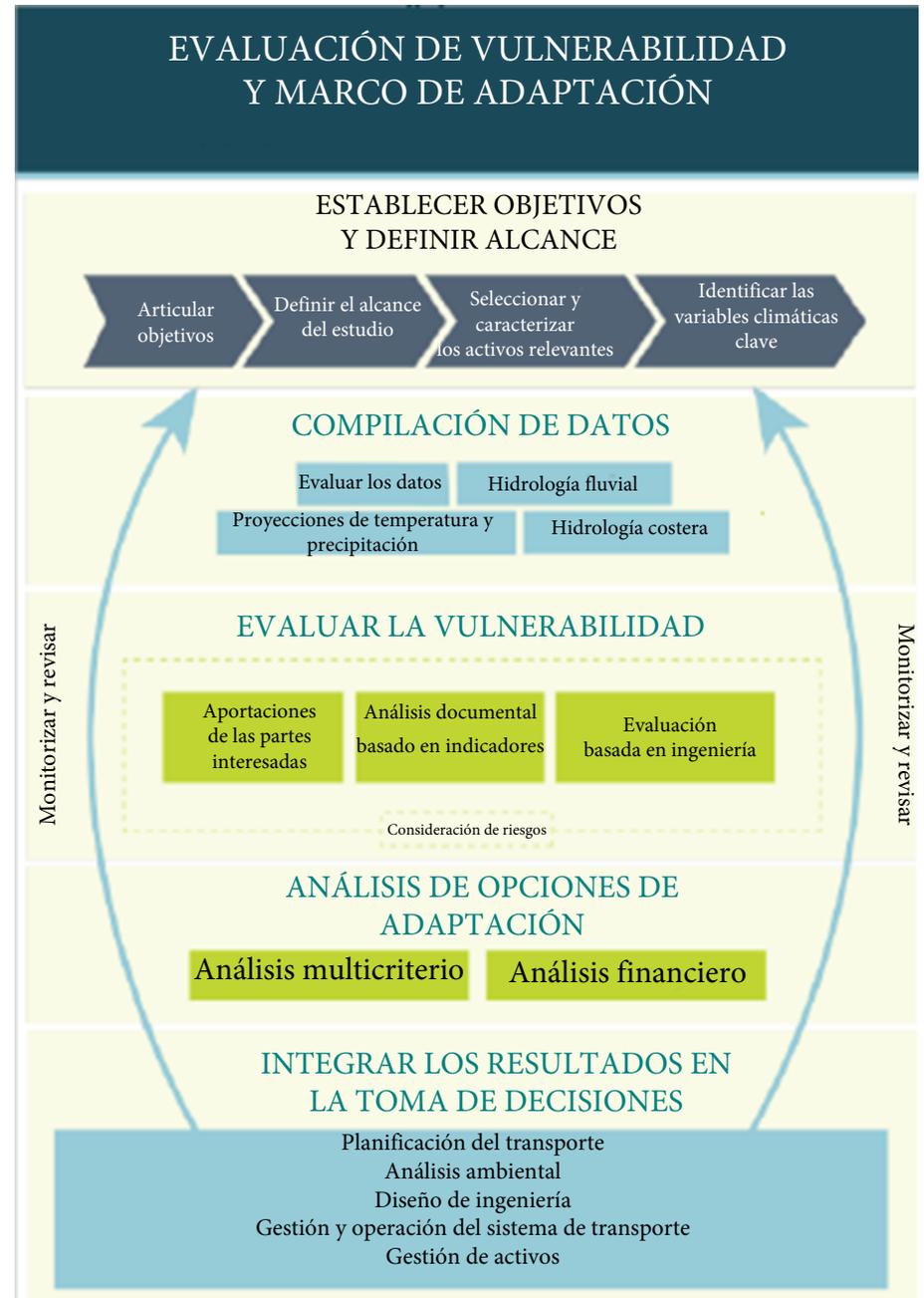
La resiliencia es la capacidad de un proyecto para anticipar, prepararse o adaptarse a las condiciones, o para resistir, responder o recuperarse rápidamente de las interrupciones. Este nivel incorpora una evaluación de vulnerabilidad de acuerdo con las directrices de la Administración Federal de Carreteras (FHWA).

*La FHWA define la vulnerabilidad como el grado en que un sistema es susceptible o incapaz de afrontar los efectos adversos del cambio climático o los fenómenos meteorológicos extremos.*

En el contexto del transporte, la vulnerabilidad al cambio climático se define como la exposición de un sistema de transporte a los efectos climáticos, su sensibilidad a dichos efectos y su capacidad de adaptación. Las medidas consideradas para este nivel incluyen la exposición, la sensibilidad y la capacidad de adaptación. Esta evaluación consideró los siguientes peligros: aumento del nivel del mar, marejada ciclónica, precipitaciones, temperatura y viento.

- **Exposición:** si el activo o sistema se encuentra en una zona que experimenta efectos directos de las variables climáticas.
- **Sensibilidad:** cómo se comporta el activo o sistema al exponerse a una variable climática.
- **Adaptación:** la capacidad del sistema para ajustarse o afrontar la variabilidad climática actual o los impactos climáticos futuros.

# El sistema de la FHWA



# Evaluación de equidad

El nivel de equidad evalúa la distribución de la equidad dentro de la región de la Organización de Planificación Metropolitana (MPO) y evalúa cómo las distintas instalaciones de transporte impactan en diferentes áreas y poblaciones, en particular en aquellas con acceso limitado.

La equidad en el transporte se centra en garantizar la equidad en la movilidad y la accesibilidad para que todos los miembros de la comunidad puedan satisfacer sus necesidades. Un objetivo principal de la equidad en el transporte es mejorar las oportunidades sociales y económicas proporcionando un acceso justo a opciones de transporte asequibles y confiables adaptadas a las necesidades de las poblaciones atendidas.

Este nivel busca mejorar la seguridad y la accesibilidad a través de múltiples modos de transporte, a la vez que mejora las conexiones con las instalaciones esenciales. En definitiva, estas medidas ayudarán a reducir los impactos desproporcionados de los daños en las diferentes personas y grupos de población de la región, mejorando así la calidad de vida general de todos los habitantes de la zona.

## *Medidas de equidad*

- 1. Conectividad y accesibilidad del transporte público*
- 2. Mejoras para ciclistas y peatones*
- 3. Conectividad y accesibilidad a elementos críticos*
- 4. Título VI y Justicia Ambiental*
- 5. Seguridad*

## Medidas de seguridad comprobadas por la FHWA



# Previsiones de ingresos

## Plan financiero de carreteras

El plan Avanzando Juntos 2050 debe incluir una lista financieramente equilibrada de proyectos, garantizando que los costos no superen la financiación prevista para el período de planificación. Un análisis financiero exhaustivo es crucial para desarrollar el Plan. Los costos del proyecto deben estimarse y ajustarse a la inflación para reflejar el año de gasto (YOE) previsto o el año en que se espera que comience el proyecto.

Además, los ingresos previstos de todas las fuentes (federales, estatales y locales) también deben ajustarse a la inflación. Una vez hecho esto, los costos del proyecto deben compararse con la financiación prevista para confirmar que todos los proyectos sean financieramente viables. La lista final de proyectos financieramente equilibrados conformará el Plan Avanzando Juntos 2050.

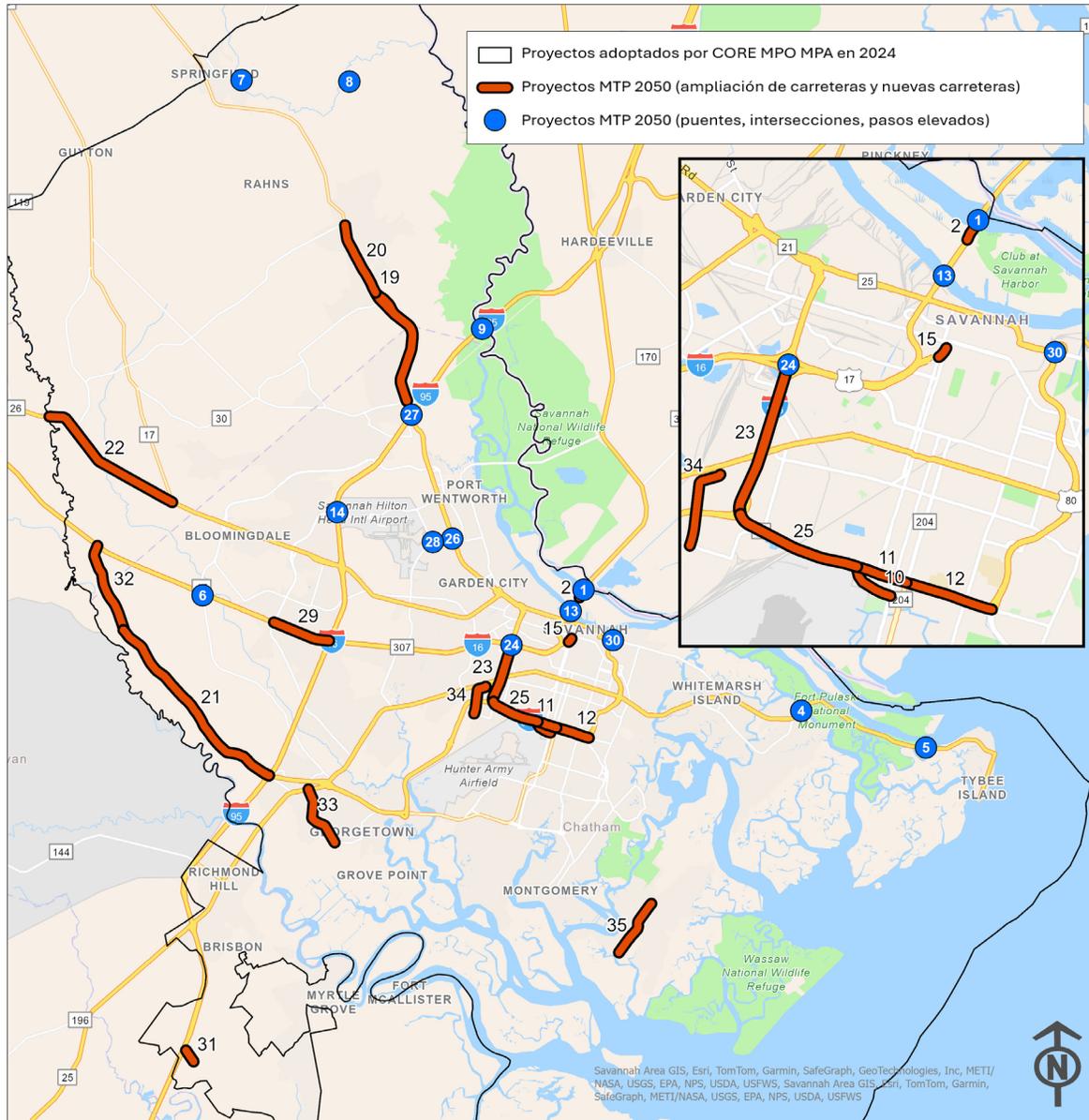
La Oficina de Gestión Financiera (OFM) del Departamento de Transporte de Georgia (GDOT) ha proporcionado pronósticos de ingresos por carreteras para los años 2025 a 2050. Estos pronósticos se basan en datos del censo de población, la autoridad de obligación del estado y las distribuciones entre las Organizaciones de Planificación Metropolitana (MPO). Los ingresos proyectados se dividen en dos categorías: fondos para proyectos y fondos para mantenimiento. Los montos asignados a proyectos se determinan con base en la población de la MPO según el censo de 2020, mientras que el presupuesto de mantenimiento se calcula utilizando el porcentaje de millas de carriles de la ruta estatal de la MPO.

Estas proyecciones de ingresos servirán de base para el desarrollo final de los ingresos por carreteras del Plan de Transporte Metropolitano (MTP) de 2050. El personal de CORE MPO ha realizado ajustes a las proyecciones de ingresos por carreteras, considerando las aportaciones del Comité Técnico Coordinador y con la aprobación de la Junta Directiva de CORE MPO.

Las estimaciones se basan en una tasa de crecimiento anual del 2% para cada año del IIJA/BIL, seguida de una tasa de crecimiento del 1% después de 2026. Según las previsiones del GDOT, se espera que la región de Savannah reciba un promedio anual de más de 55 millones de dólares. Estas previsiones incluyen fondos de contrapartida, que consisten en la parte federal (80%) de los ingresos previstos por carreteras para el Área de Planificación Metropolitana CORE MPO, junto con los fondos de contrapartida previstos (20%) proporcionados por el Estado de Georgia o los patrocinadores locales del proyecto. Los ingresos del Plan de Transporte Metropolitano (PTM) 2050, expresados en dólares del Año de Gasto, se asignarán en bandas de costos a corto, mediano y largo plazo para cubrir los proyectos incluidos en cada categoría.



# Mapa de Proyectos del Plan Financiero 2050



## Proyectos de Oleoductos

1. SR 404 Spur/US 17 en Back River
2. SR 404 Spur/US 17 Carretera "farm-to-market" desde Northeast Savannah Harbor Pkwy hasta Back River
3. I-95 desde la frontera de Florida hasta la frontera de Carolina del Sur – Expansión del sistema ITS\*
4. SR 26/US 80 en Bull River
5. SR 26/US 80 en Lazaretto Creek
6. I-16 en SR 17 (Little Neck Road)
7. Stillwell Rd en Ebenezer Creek
8. CR 307/Long Bridge Rd en Ebenezer Creek 4 millas al este de Springfield
9. I-95 en el río Savannah, frontera con Carolina del Sur
10. I-516 en CS/1503/DeRenne Avenue (Alternativa DeRenne Blvd.)
11. SR 21 desde CS 346/Mildred Street hasta SR 204 (Mejoras en West DeRenne Avenue)
12. Mejorar East DeRenne Avenue desde SR 204 hasta Harry S Truman Parkway
13. Ramal de la SR 404/US 17 en el cruce del río Savannah
14. I-95 en Airways Avenue
15. Cancelar la rampa de salida en la I-16
16. VEAP – Proyecto de Electrificación del Sistema Portuario de EE. UU. de Volterra\*
17. Proyecto de combustibles renovables del puerto de Savannah\*
18. I-16 desde W Gwinnett St hasta Chatham Pkwy – Estación de carga NEVI\*
33. Mejoras en Chevis Road
34. Mejoras en la avenida Garrard
35. Sendero multiusos de Green Island Road, cerca de Diamond Causeway

## Proyectos a largo plazo

19. Extensión de la SR 21
20. Extensión SR 21
21. Ampliar la SR 204 de 2 a 4 carriles
22. Extensión de la US 80
23. Ampliar la I-516/Lynes Parkway desde la I-16 hasta Veterans Pkwy
24. Reconstrucción del intercambio de la I-516/Lynes Parkway e I-16
25. Ampliar la I-516/Lynes Parkway desde Veterans Pkwy hasta Mildred St.
26. Separar el cruce de carretera y ferrocarril y mejorar la eficiencia operativa de la SR 307
27. Reconstrucción del intercambio en la I-95
28. Separación del tráfico de la SR 307
29. Extensión I-16
30. Separación del tráfico de la calle President
31. Ampliación de Belfast Keller Road

\*Proyectos no incluidos en el mapa



# Proyectos de carreteras

Tras la elaboración de los ingresos previstos por carreteras durante el período de planificación, el siguiente paso es identificar los proyectos que deben incluirse en la sección de carreteras del Plan de Transporte Metropolitano 2050 (MTP) con limitaciones financieras. Este proceso considera diversos factores, como el estado de desarrollo y el cronograma de implementación de los proyectos, la continuidad del MTP, la clasificación de prioridades de los proyectos, las limitaciones fiscales, los compromisos de los patrocinadores locales y el análisis de la equidad geográfica.

Los costos de los proyectos prioritarios seleccionados se ajustarán a la inflación. Posteriormente, se compararán los gastos con los ingresos previstos para cada categoría de costo. El personal de la Organización de Planificación Metropolitana (MPO) colaboró estrechamente con el Comité Técnico Coordinador para desarrollar el Plan de Transporte Metropolitano 2050 con limitaciones fiscales, centrándose en proyectos de carreteras. Para garantizar que los ingresos previstos se ajusten a los costos de los proyectos en este plan financieramente viable, es posible que sea necesario posponer algunos proyectos o fases de proyectos y trasladarlos al Plan de Visión.

## Proyectos del plan de visión

Durante el desarrollo del Plan de Transporte Metropolitano (MTP) 2050, se identificaron numerosos proyectos que no pudieron financiarse debido a las limitaciones financieras actuales, tanto a nivel regional como local. Los proyectos identificados, pero no incluidos en el plan, se han añadido a la lista de proyectos del Plan de Visión o a la lista de proyectos sin financiación. Las futuras actualizaciones del plan harán referencia al Plan de Visión para posibles proyectos, incorporándolos cuando haya financiación disponible.

Estas mejoras son cruciales y se implementarán si se consigue financiación adicional. Sirven de base para la selección e implementación de proyectos, no solo para el proceso de convocatoria de proyectos de CORE MPO, sino también para las agencias locales que buscan apoyo para las solicitudes de subvenciones nacionales, estatales y regionales.

**Mejoras en intersecciones:** Señalización, resincronización de semáforos, mejoras operativas, modificaciones de geometría, realineamientos, rotondas, carriles de giro y otras mejoras específicas en intersecciones.

**Mejoras operativas (Mejoras arteriales, Seguridad):** Medianas de corredores, carriles de giro, modificaciones del ancho de carril, adiciones de arcenes, adiciones de bordillos y cunetas, cambios en la gestión de accesos y consolidación de entradas, sincronización de semáforos a nivel de corredor y otras mejoras viales a nivel de corredor que no aumenten directamente la capacidad.

**Mejoras de la capacidad vial:** Ensanches de vías, mejoras de velocidad de diseño y clase funcional, y otros proyectos destinados a aumentar la capacidad.

**Proyectos de nuevas vías y/o extensiones:** Nuevas construcciones y alineaciones de vías.

# Plan Financiero de Tránsito

El Plan Avanzando Juntos 2050 se centra exclusivamente en proyectos de capital para el transporte público. No incluye fondos operativos para el transporte público en las proyecciones de ingresos. Chatham Area Transit (CAT) es el proveedor de transporte público dentro de CORE MPO y sus servicios se limitan al condado de Chatham. En contraste, los condados de Bryan y Effingham utilizan los autobuses regionales de la Comisión Regional Costera para sus servicios de transporte.

Para sus proyectos de capital, CAT basó sus estimaciones de costos en información del Plan Maestro de Tránsito, el Plan de Desarrollo de Tránsito, el Plan de Gestión de Activos de Tránsito, el Programa de Mejora del Transporte y las cotizaciones de la Solicitud de Propuestas (RFP). CAT aplicó factores de ajuste por inflación apropiados para cada categoría de costo, similares a los utilizados para proyectos de carreteras, para finalizar las estimaciones de costos.

Los costos de los proyectos de transporte prioritarios seleccionados se ajustaron a la inflación y se compararon con los ingresos previstos por transporte en cada banda de costos. La Organización de Planificación Metropolitana (MPO) colaboró con CAT para desarrollar un borrador del Plan de Transporte Metropolitano (MTP) 2050, con restricciones fiscales, para proyectos de mejora de capital en el transporte.

La coordinación con la Oficina Intermodal del Departamento de Transporte de Georgia (GDOT) y la Comisión Regional Costera reveló que no habrá ingresos adicionales por transporte disponibles para los condados de Bryan y Effingham.

## Proyectos de tránsito

- Mantenimiento preventivo
- Sistemas de transporte público integrados (ITS)
- Mejoras y rehabilitación de instalaciones
- Reemplazo/compra de vehículos
- Rehabilitación, compra y construcción de transbordadores
- Instalación de mantenimiento de paratránsito
- Programa de mejora de paradas de autobús
- Autobuses de cero emisiones
- Infraestructura y carga en estaciones
- Infraestructura para vehículos eléctricos
- Capital para furgonetas compartidas y aparcamientos disuasorios
- Servicios para pasajeros
- Mejora de la caja de tarifas y el sistema de pago
- Construcción de instalaciones y muelles para transbordadores



# Declaraciones de política

Las declaraciones de políticas están diseñadas para alinear los proyectos con los gastos en diferentes categorías de ingresos, así como con los costos reservados y de mantenimiento.

## Política de mantenimiento

El Departamento de Transporte de Georgia (GDOT) es responsable del mantenimiento de las carreteras estatales de Georgia. En la región de Savannah, los gobiernos locales supervisan el mantenimiento de ciertas carreteras clasificadas como colectoras y de categoría superior. Los proyectos de mantenimiento en esta área, cuya financiación ha sido aprobada por la Junta Estatal de Transporte o por los gobiernos locales, se ajustan al Plan de Transporte Metropolitano 2050 de CORE MPO.



## Mejoras operativas reservadas

Cualquier proyecto de mejora operativa (como señales de tráfico, carriles de giro o mejoras en intersecciones) en la región de Savannah que busque fondos para carreteras de CORE MPO se considera coherente con el Plan de Transporte Metropolitano 2050 de la MPO si cumple con los siguientes criterios:

1. El proyecto es coherente con los planes de la MPO (Plan Visión 2050, Plan Regional de Transporte de Carga de CORE MPO, Proceso de Gestión de la Congestión, etc.) o con los programas locales de mejora de capital.
2. El proyecto realiza mejoras en las vías clasificadas funcionalmente (colectoras y superiores).
3. El proyecto cuenta con un patrocinador dedicado con un compromiso de financiación local equivalente.



# Declaraciones de política

Las declaraciones de políticas están diseñadas para alinear los proyectos con los gastos en diferentes categorías de ingresos, así como con los costos reservados y de mantenimiento.

## Mejoras en el transporte reservadas

Cualquier proyecto de mejora del tránsito que aspire a obtener fondos para carreteras de la MPO CORE en la región de Savannah se considera coherente con el Plan de Transporte Metropolitano 2050 de la MPO, siempre que:

1. El proyecto cuenta con un patrocinador local elegible con un compromiso de fondos de contrapartida.
2. El proyecto se alinea con las necesidades de transporte identificadas en el Plan de Mejora del Transporte (MTP) 2050, el Plan Maestro de Transporte (CAT) o el Plan de Desarrollo del Transporte.
3. La Junta de la MPO de CORE aprueba la inclusión del proyecto en el Programa de Mejora del Transporte.



## Mejoras no motorizadas reservadas

Cualquier proyecto de ciclovías, aceras o senderos que busque financiación para carreteras de CORE MPO se considera coherente con el Plan de Transporte Metropolitano 2050 de la MPO, siempre que cumpla con los siguientes criterios:

1. El proyecto se alinea con el Plan de Transporte No Motorizado de CORE MPO.
2. El proyecto cuenta con un patrocinador local comprometido y ha conseguido financiación local equivalente.







# *Impactos del proyecto*

# Descripción general

Avanzando Juntos 2050 es un plan integral de transporte diseñado para impulsar el desarrollo socioeconómico de la región de Savannah. Este plan busca brindar servicios de transporte eficientes a todos los residentes mediante un enfoque multimodal que incluye el desarrollo de carreteras, servicios de transporte público, mejoras para ciclistas y peatones, y otras inversiones relacionadas con el transporte. Se realizó un análisis de Justicia Ambiental (JA) para todos estos modos de transporte.

Los proyectos viales descritos en la sección de restricciones financieras del plan Avanzando Juntos 2050 se evaluaron para determinar su posible impacto en la seguridad vial, así como en los recursos naturales e históricos. El plan también incluye estrategias de mitigación para reducir la contaminación acústica, promover la biodiversidad y los hábitats de la vida silvestre, mejorar la infraestructura de aguas pluviales e interactuar con las comunidades afectadas por problemas de justicia ambiental.

## Análisis del Sistema de Información Geográfica (GIS)

CORE MPO realizó un análisis del Sistema de Información Geográfica (GIS) para evaluar los posibles impactos de los proyectos de transporte en los recursos históricos, culturales y naturales, así como las consideraciones de justicia ambiental. Este análisis resultó en la identificación de proyectos del Plan de Transporte Metropolitano (MTP) 2050, complementado con datos sobre recursos naturales e históricos, así como áreas de Justicia Ambiental (JA), para evaluar los posibles impactos.

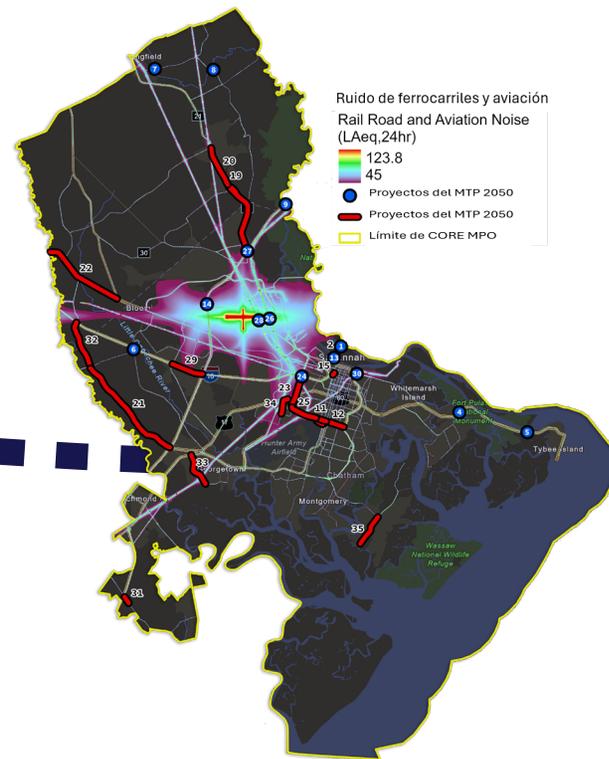
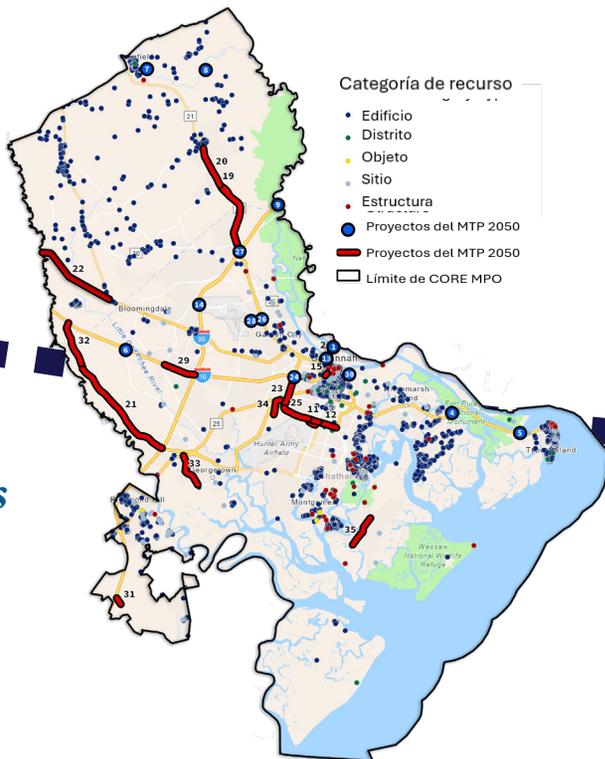
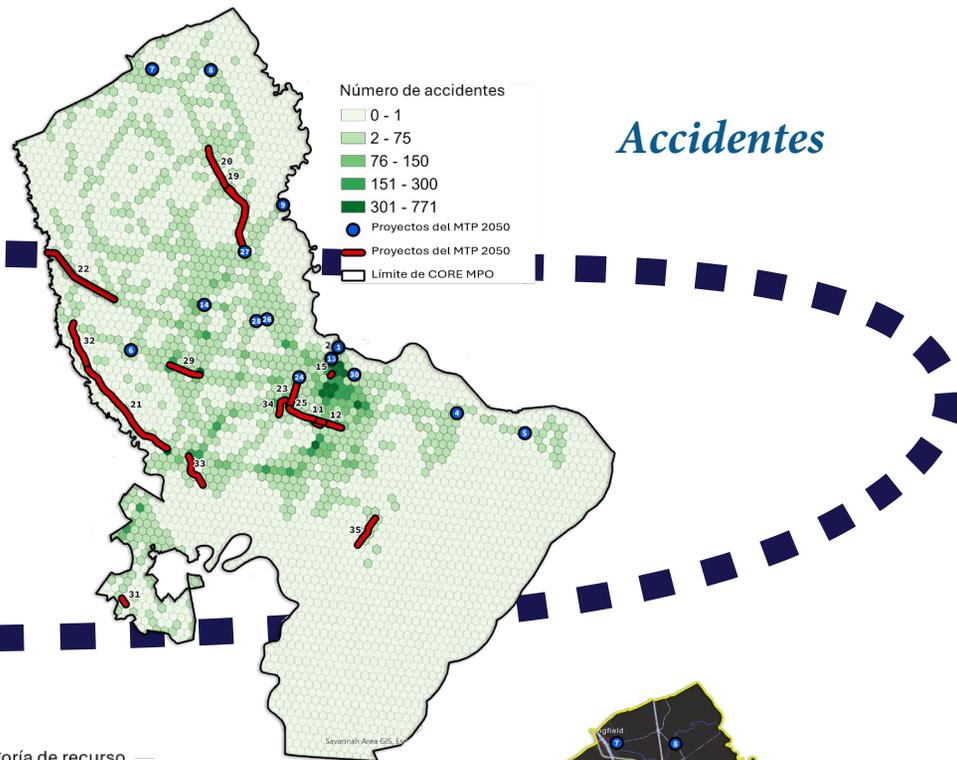
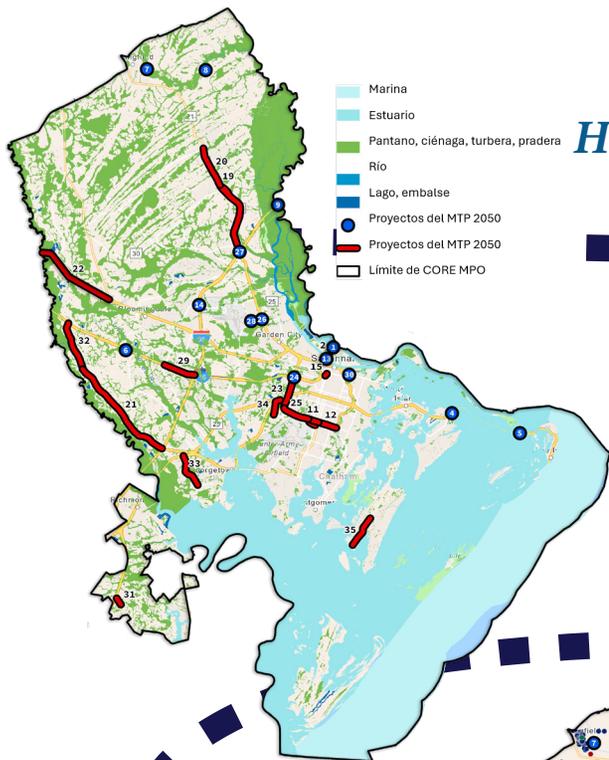
Todo proyecto del MTP 2050 que pueda tener impactos ambientales negativos requerirá un análisis más detallado durante el proceso de desarrollo para cumplir con la Ley Nacional de Política Ambiental. A medida que avancen los proyectos, cada uno se examinará con mayor detenimiento, lo que permitirá determinar los impactos ambientales negativos específicos y desarrollar estrategias para mitigarlos.

*Se evaluaron los posibles impactos en los humedales si un proyecto se ubicaba a menos de 30 metros de una zona de humedal designada por el Inventario Nacional de Humedales.*

*Las zonas de alto riesgo de accidentes se identificaron utilizando datos del Plan de Gestión de la Congestión de 2024, que abarcó el período de 2021 a 2022. Los proyectos que atravesaron zonas con 150 o más congestiones se clasificaron como zonas de alta congestión.*

*Se evaluaron los posibles impactos en los recursos históricos y culturales si un proyecto se ubicaba a menos de 152 metros de cualquier recurso histórico o cultural incluido en la base de datos SIG de Recursos Naturales, Arqueológicos e Históricos de Georgia.*

*El impacto en un área de justicia ambiental de población minoritaria o de bajos ingresos se evaluó utilizando información de la Actualización del Plan de Justicia Ambiental de 2024.*



# Estrategias de reducción del ruido

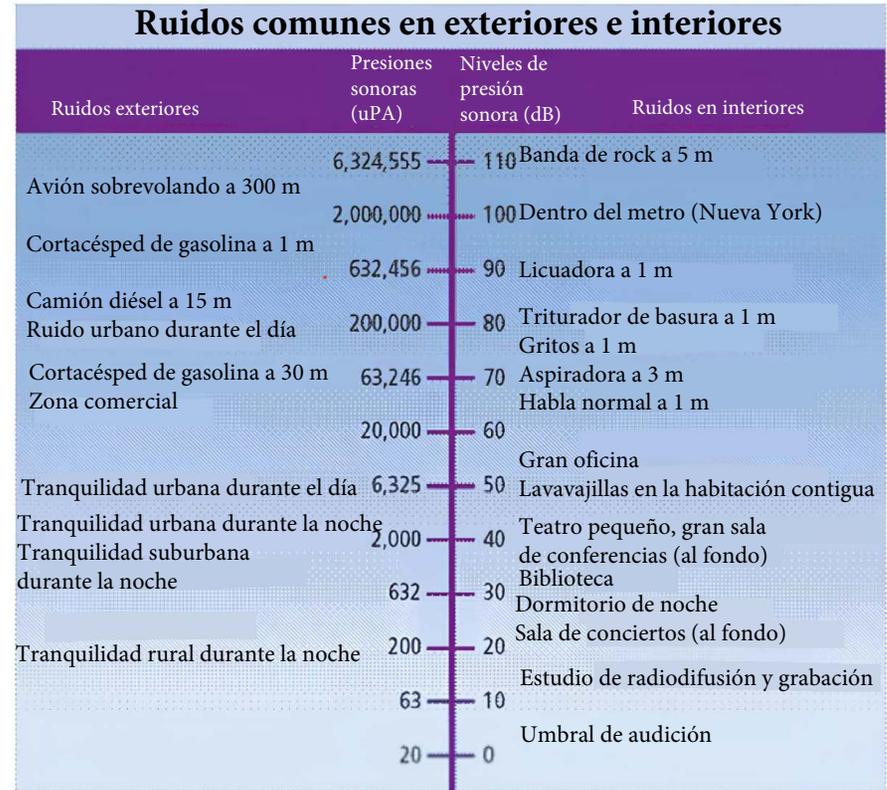
La reducción del ruido se refiere a cualquier medida adoptada para reducir el ruido no deseado proveniente de una fuente o para disminuir el nivel de ruido en su punto de origen. Las estrategias de reducción del ruido incluyen:

- Prohibir que ciertos tipos de vehículos, generalmente camiones, circulen por calles y carreteras específicas.
- Permitir que ciertos tipos de vehículos, generalmente camiones, accedan a ciertas calles y carreteras solo durante las horas designadas para mayor ruido, como el día.
- Sincronizar los semáforos para promover la fluidez del tráfico y reducir la necesidad de aceleraciones y desaceleraciones frecuentes.
- Reducir los límites de velocidad.
- Separar los vehículos más ruidosos de los más silenciosos y ubicarlos más lejos de las zonas residenciales.

# Gestión de aguas pluviales e infraestructura verde

La escorrentía de aguas pluviales se produce cuando la precipitación fluye sobre el suelo en lugar de ser absorbida por él. Las superficies impermeables, como el asfalto y el hormigón, impiden esta absorción natural, lo que resulta en un exceso de escorrentía. A medida que fluyen las aguas pluviales, pueden arrastrar residuos, productos químicos y otros contaminantes, que pueden entrar en los sistemas de alcantarillado pluvial o fluir directamente a lagos, arroyos, ríos o humedales. Esta escorrentía puede contaminar los cuerpos de agua, contribuyendo a las inundaciones y la contaminación.

Para gestionar las aguas pluviales, utilizamos buenas prácticas de gestión estructural (BMP), que son instalaciones o dispositivos diseñados específicamente para capturar y tratar la escorrentía de aguas pluviales. Además, las BMP no estructurales consisten en diversas medidas o actividades que buscan reducir la generación de contaminantes en carreteras e instalaciones relacionadas sin necesidad de nuevas estructuras.

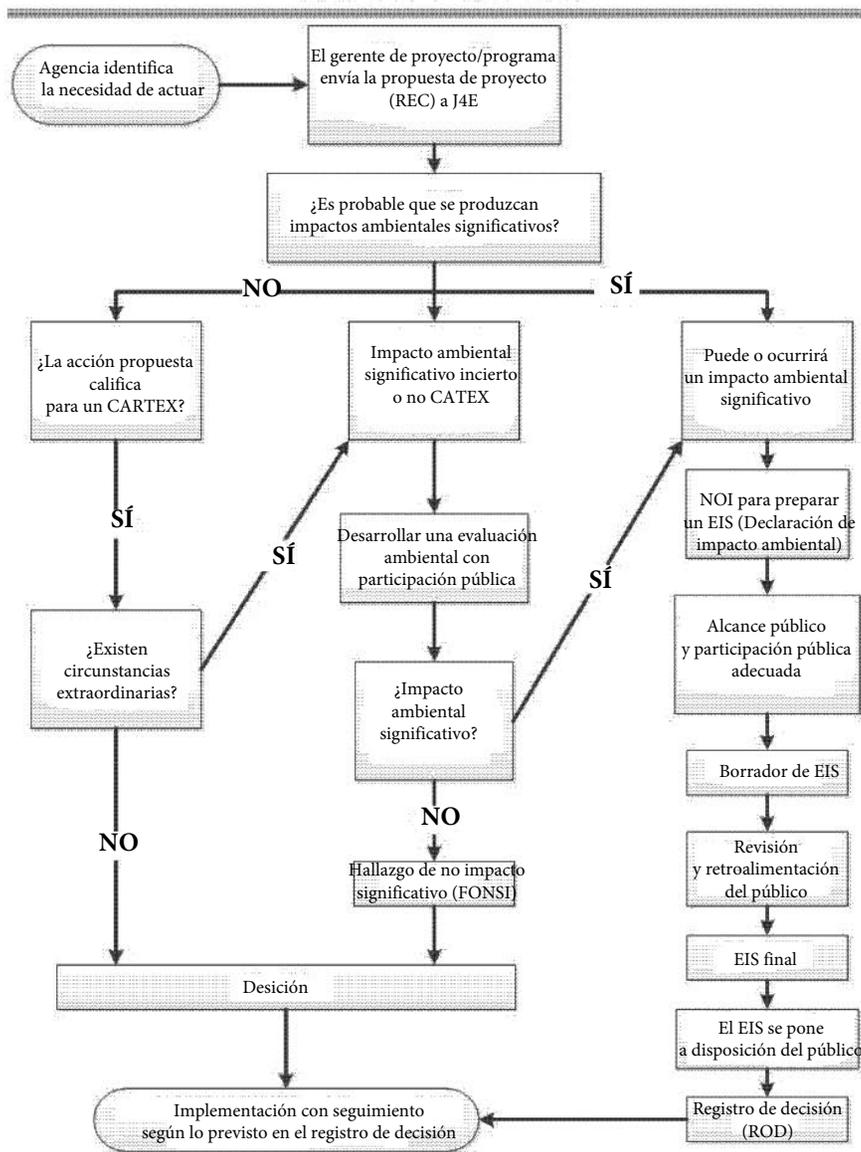


Fuente: FHWA

## Bioswale en Broughton Street



## El proceso NEPA (Ley de Política Ambiental Nacional)



## Biodiversidad y conservación de la vida silvestre

La biodiversidad ecológica y la conservación de la vida silvestre deben ser elementos fundamentales de todos los proyectos de transporte. Implementar buenas prácticas de gestión que consideren el paisaje, así como la flora y fauna que lo habita, y que cumplan con las regulaciones locales, estatales y federales, promoverá prácticas sostenibles que beneficien a las comunidades circundantes.

Los profesionales pueden consultar el Plan de Acción para la Vida Silvestre del Estado de Georgia para obtener una lista completa de animales y plantas prioritarios en la llanura costera sur, junto con los objetivos y estrategias de conservación priorizados. Al incorporar plantas nativas, hábitats de polinizadores y cruces de fauna silvestre en la planificación y el diseño de proyectos, podemos mitigar los costos a largo plazo relacionados con las colisiones entre animales silvestres y vehículos, los accidentes causados por conductores que evitan la fauna silvestre, la fragmentación del hábitat, el aislamiento genético de las poblaciones de fauna silvestre y la disminución de las mismas.

## Recursos históricos y culturales

Las revisiones de recursos históricos y culturales realizadas durante la fase de desarrollo del proyecto buscan cumplir con la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA), la Ley Nacional de Preservación Histórica (NHPA) y los códigos y reglamentos pertinentes de Georgia. Estas leyes exigen que se consideren los recursos culturales e históricos durante el desarrollo de proyectos de transporte.

Un aspecto clave de esta consideración es la consulta con diversas entidades, como la Administración Federal de Carreteras (FHWA), el Consejo Asesor sobre Preservación Histórica (ACHP), la Oficina Estatal de Preservación Histórica (SHPO), grupos locales de preservación histórica, funcionarios públicos y el público en general.



# Justicia ambiental

La Justicia Ambiental (JA) es un requisito federal para las agencias a nivel federal, estatal y local, con base en el Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964, la Orden Ejecutiva 12898 de 1994 y la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA). CORE MPO ha identificado la ubicación de grupos poblacionales tradicionalmente desatendidos, conocidos como comunidades de justicia ambiental, para garantizar que los proyectos de transporte planificados no tengan impactos desproporcionados o adversos en estas áreas.

Para comprender mejor estas comunidades y correlacionarlas con las mejoras planificadas, mapeamos la ubicación de las comunidades de justicia ambiental, así como de las poblaciones de bajos ingresos y minoritarias, junto con los proyectos con limitaciones financieras descritos en el Plan Metropolitano de Transporte (MTP). Los proyectos ubicados en o cerca de estas áreas incluyen instalaciones multimodales mejoradas y mejoras diseñadas para enriquecer el carácter de las comunidades circundantes.

*Las inversiones en el proyecto del sistema de carreteras y los costos de desplazamiento relacionados son prácticamente comparables tanto en las zonas de Justicia Ambiental (JA) como en las que no lo son, aunque una mayor parte de la inversión se destina a estas zonas.*

*El sistema de transporte público presta servicios eficazmente a los grupos de justicia ambiental en el condado de Chatham; sin embargo, los servicios en los condados de Bryan y Effingham son limitados.*

*En el núcleo urbano de Savannah, las redes para bicicletas y peatones están más desarrolladas. CORE MPO trabaja actualmente en la expansión de estas redes a los condados de Bryan y Effingham.*



***Inversiones totales en el área de EJ:  
\$1,249,256,251.39 (86.50%)***



***24 proyectos financieramente planificados (68%) están ubicados en áreas de EJ***

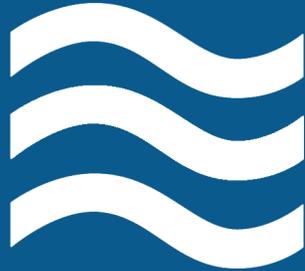
## Inversiones en justicia ambiental

CORE MPO invierte directamente en proyectos de transporte en comunidades de Justicia Ambiental (JA). La inversión total asciende a \$1,249,256,251.39, lo que representa el 86.5% del total, mientras que \$166,846,927.00 (11.5%) se asignan a zonas no JA, y \$28,185,000.00 (1.95%) tienen una ubicación indeterminada. Si bien estos proyectos beneficiarán a todos los usuarios de las vías públicas en la región de la MPO, aproximadamente el 20% de la población (82,396 personas) se verá directamente afectada por las inversiones en sus áreas específicas, ya que los proyectos se ubican geográficamente dentro de sus distritos censales.

Las MPO pueden abordar los efectos adversos de los proyectos en las comunidades de Justicia Ambiental de diversas maneras:

- Utilizar capacidades analíticas avanzadas.
- Identificar los impactos tempranos en las poblaciones de bajos ingresos y minoritarias para garantizar una distribución justa de las cargas y los beneficios asociados con las inversiones en transporte.
- Establecer un proceso de participación pública inclusivo y activo que elimine las barreras para las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos en el proceso de toma de decisiones.

# CORE



## COASTAL REGION MPO



Organización de Planificación Metropolitana de la Región Costera  
Condado de Chatham - Comisión de Planificación Metropolitana de Savannah  
Apartado postal 8246, 110 East State Street  
Savannah, Georgia 31412-8246