



# RESUMEN EJECUTIVO

La Comisión de Transporte del Condado de Ventura (VCTC, por sus siglas en inglés) es la agencia regional de planificación del transporte responsable de los esfuerzos de planificación del transporte en el Condado de Ventura. Definir una visión y una estrategia para el desarrollo a largo plazo de la red de transporte dentro del Condado de Ventura es un elemento clave para cumplir con esta responsabilidad. El acceso a opciones de transporte multimodal convenientes, seguras y asequibles es un elemento crucial para mantener la calidad de vida que disfrutaban los residentes del Condado de Ventura. La red de transporte permite a las personas acceder a oportunidades de empleo, educación, compras y recreación. Garantizar el funcionamiento eficiente y eficaz continuo de esta red es fundamental para la misión de VCTC.

El Plan Exhaustivo de Transporte del Condado de Ventura (CTP, por sus siglas en inglés) establece la visión de la movilidad en el Condado de Ventura para planificar el futuro del transporte durante los próximos 20-30 años. Identifica cómo VCTC y las agencias locales responderán a las necesidades de transporte actuales y futuras. El CTP se basa en la participación de la comunidad para garantizar que la red de transporte continúe evolucionando para servir a los habitantes del Condado de Ventura.

Este resumen ejecutivo entrelaza los aportes de la comunidad recibidos y el análisis técnico completado durante el desarrollo del CTP. Luego destaca cómo estas fuentes han contribuido al desarrollo de los tres escenarios futuros de la red de transporte del CTP y sus paquetes de proyectos asociados. Finalmente, presenta el camino a seguir para la implementación del plan y la búsqueda de financiamiento adicional para avanzar en los proyectos y programas identificados.

## Propósito del plan

VCTC adoptó el primer CTP del condado en 2013 y en los últimos 10 años, el Condado de Ventura ha visto numerosos cambios en cómo, cuándo y por qué la gente elige viajar. La pandemia de COVID-19 tuvo un profundo impacto en el transporte y la movilidad, aumentando drásticamente las actividades de teletrabajo y trabajo remoto, impactando en el número de usuarios de transporte público y aumentando la demanda de modos activos de transporte. La proporción de personas que trabajan desde casa se triplicó, pasando del 6.1% en 2019 al 18.9% en 2021, según los datos de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense de la Oficina del Censo de Estados Unidos. Los avances significativos en la tecnología del transporte, particularmente con vehículos eléctricos, fuentes de datos de transporte y movilidad como servicio (MaaS), han cambiado la forma en que las personas eligen moverse. En conjunto, estas diversas influencias requieren que VCTC piense de forma creativa y proactiva sobre cómo debe evolucionar la red de transporte del Condado de Ventura para seguir atendiendo las necesidades de movilidad del Condado. El CTP identifica los principales retos para satisfacer las diversas necesidades del Condado y describe las posibles soluciones mediante la presentación de un conjunto detallado de proyectos y programas diseñados para ayudar a abordar los problemas de transporte de la comunidad.

El CTP es un documento de planificación a largo plazo, y los proyectos identificados están destinados a ser implementados en los próximos 20-30 años. El plan es un aporte clave para VCTC y el Condado de Ventura para el Plan de Transporte Regional / Estrategia de Comunidades Sostenibles 2024 (RTP/SCS en inglés), elaborado por la Asociación de Gobiernos del Sur de California (SCAG, por sus siglas en inglés). El RTP/SCS establece el plan de transporte a largo plazo para la región de seis condados de SCAG y es la herramienta principal para buscar e identificar financiación para proyectos de transporte y documentar

cómo la región de SCAG planea cumplir los objetivos y metas exigidos por el Estado para reducir las emisiones y las millas recorridas por vehículo (VMT, por sus siglas en inglés).

El propósito del CTP está alineado con los objetivos regionales y estatales centrados en aumentar el acceso a las opciones de transporte multimodal, reducir la dependencia de los viajes en vehículos de un solo ocupante, reducir el VMT y proporcionar a los residentes de la región más opciones de movilidad. Este enfoque ayudará a garantizar que el Condado de Ventura desempeñe un papel en ayudar a la región a alcanzar sus objetivos de movilidad, mientras que también posiciona mejor los proyectos en el Condado de Ventura para futuras oportunidades de financiación.

## Oportunidades y desafíos

### Oportunidades

Los cambios en la forma en que la gente quiere moverse y la tecnología disponible para facilitar y apoyar el movimiento tienen un profundo impacto en la planificación del transporte a largo plazo. Las nuevas tecnologías ofrecen a las personas más opciones de transporte. El futuro de la movilidad presenta oportunidades para reducir la dependencia de los viajes en vehículos de un solo ocupante y la tecnología de motores de combustión interna, lo que resulta en un menor VMT y reducciones de emisiones para ayudar al Condado de Ventura a desempeñar su papel en el cumplimiento de los objetivos estatales y regionales clave relacionados con el cambio climático. Las oportunidades clave en el Condado de Ventura relacionadas con el transporte y la movilidad incluyen:

- **Aumentar el apoyo al transporte público y al transporte activo** – A través del esfuerzo de participación de la comunidad realizado en apoyo del CTP, los miembros de la comunidad expresaron un gran interés en proporcionar una infraestructura más segura y mejor conectada para caminar y andar en bicicleta y hacer que el

transporte público sea más conveniente mediante la provisión de un servicio más rápido y frecuente. En el Capítulo 4 se describen con más detalle estos aportes.

- **Aumentar los niveles de financiación estatal para el transporte** – La financiación de mejoras del transporte a través del Estado de California ha aumentado en los últimos años. Esta financiación se destina a proyectos de transporte público y multimodal que son consistentes con los objetivos de mitigación del cambio climático del Estado.
- **Electrificación del vehículo** – El ritmo de adopción de vehículos eléctricos en California es cada vez mayor y, combinado con los mandatos estatales relacionados con la venta de vehículos nuevos, es necesario contar con la infraestructura disponible para apoyar la carga de vehículos eléctricos.
- **Crecimiento económico continuo** – El Condado de Ventura alberga dos grandes empleadores clave con necesidades de transporte únicas: el Puerto de Hueneme y la Base Naval del Condado de Ventura (NBVC, por sus siglas en inglés). A medida que estas instalaciones continúen creciendo en el futuro, la red de transporte debe incorporar mejoras para servir mejor las necesidades de movilidad y movimiento de carga de estas instalaciones.

## Desafíos

Los desafíos del transporte en el Condado de Ventura han evolucionado desde que se completó el CTP 2013. El condado está experimentando una desaceleración del crecimiento demográfico, una población que envejece y limitaciones de financiación que pondrán a prueba la capacidad del VCTC y las agencias locales no solo de mejorar la red de transporte, sino también de mantener la red existente a un nivel de calidad. A continuación se señalan los principales retos:

- **Disminución del crecimiento de la población** – Se pronostica que la población general del Condado de Ventura permanecerá relativamente estable entre ahora y el 2050. Se trata de un cambio sustancial con respecto a los pronósticos anteriores, que proyectaban un aumento significativo de la población. Este cambio tiene implicaciones para la demanda de viajes, la disponibilidad de fondos y las necesidades de movilidad.
- **Envejecimiento de la población** – Para 2050, se pronostica que uno de cada cinco residentes del Condado de Ventura tendrá más de 70 años, en comparación a uno de cada diez en la actualidad. El cambio demográfico probablemente creará nuevas demandas relacionadas con el uso de los servicios de transporte y paratransito y cambiará la forma en que los residentes piensan sobre las opciones de movilidad.
- **Descenso del número de usuarios del transporte público** – Antes de la pandemia de COVID-19, los niveles de usuarios del transporte público en autobús dentro del Condado de Ventura y en la línea de Metrolink del Condado de Ventura estaban en declive. La pandemia aceleró estos descensos y el número de usuarios aún no se ha recuperado de los mínimos de la pandemia. Esto crea la necesidad de repensar cómo se prestan los servicios de transporte en el Condado de Ventura y cómo el transporte puede seguir desempeñando un papel para ayudar a satisfacer las necesidades futuras de movilidad.
- **Limitaciones en la financiación local** – El Condado de Ventura es el único condado dentro de la región SCAG sin su propia fuente de financiación dedicada al transporte local. La ausencia de una fuente de financiación local dedicada al transporte crea tres obstáculos principales para mejorar la red de transporte local. En

primer lugar, la financiación local existente para el transporte debe competir con otras prioridades no relacionadas con el transporte, y los niveles de financiación de un año a otro pueden no ser consistentes. En segundo lugar, la financiación dedicada al transporte de otras fuentes, como el impuesto a la gasolina, está disminuyendo debido a cambios en la cantidad de personas que conducen y aumentos en la eficiencia del combustible y vehículos de cero emisiones. Sin una fuente de financiación local dedicada, es probable que VCTC y las agencias locales sean menos competitivas a la hora de buscar estas fuentes de financiación externas. Una fuente de financiamiento de transporte local dedicada puede ayudar a que las solicitudes para buscar financiamiento de subvenciones a nivel estatal y federal sean más competitivas.

- **Equilibrio entre el VMT y el nivel de servicio** – La implementación de la ley SB 743 abandona el Nivel de Servicio (LOS en inglés) para utilizar el VMT como medida principal para evaluar el desempeño del sistema de transporte. Esto destaca lo importante de un equilibrio entre mejorar los niveles de servicio de las carreteras y autopistas y la reducción de los retrasos en el tráfico, lo que puede inducir el VMT, ya que se fomentan las mejoras del transporte multimodal en lugar de las mejoras en la capacidad de las carreteras.

### Objetivos/Visión del plan

Para responder a las oportunidades y desafíos mencionados anteriormente, el proceso de desarrollo del CTP incluyó un amplio e inclusivo esfuerzo de participación de la comunidad para proporcionar a los residentes del Condado de Ventura numerosas oportunidades para brindar aportes y comentarios sobre qué problemas eran importantes para ellos en relación con el transporte y la movilidad y cuáles deberían ser los objetivos del CTP para ayudar a abordar estas necesidades. Este esfuerzo de participación condujo a la identificación de

cinco metas, junto con objetivos de apoyo, para su inclusión en el CTP.

Las metas del CTP y sus correspondientes objetivos incluyen:

- **Objetivo: Equilibrar el transporte y el uso del suelo**
  - Fomentar una diversidad de usos del suelo que facilite el acceso a la vivienda, el empleo, la recreación y otras necesidades.
  - Integrar el transporte y la planificación del uso del suelo para fomentar los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público.
  - Mejorar los servicios de transporte para fomentar el crecimiento en áreas de tránsito de alta calidad (HQTAs).
  - Mejorar las instalaciones e infraestructuras de transporte activo entre las zonas residenciales y comerciales.
- **Objetivo: Reducir las emisiones y mejorar la sostenibilidad**
  - Garantizar la disponibilidad de infraestructura de apoyo para vehículos eléctricos (EV).
  - Reducir el VMT por persona
  - Fomentar los viajes utilizando modos de emisiones bajas o nulas para un mayor número de viajes.
- **Objetivo: Estimular la prosperidad económica**
  - Proporcionar a los residentes un acceso asequible a oportunidades de empleo, educación y servicios sociales.
  - Mejorar la eficiencia de los movimientos de carga mitigando al mismo tiempo las posibles impactos adversos en las comunidades locales.
- **Objetivo: Mejorar las opciones de movilidad multimodal y el acceso a los destinos**

- Proporcionar conexiones integradas y fluidas entre los modos de transporte
  - Reducir los tiempos de viaje en transporte público, haciéndolos más competitivos frente a los viajes en automóvil privado.
  - Apoyar una serie de opciones de viaje multimodal para acceder a destinos clave
- **Objetivo: Mejorar la seguridad del transporte para eliminar muertes y lesiones graves.**
    - Reducir el número de colisiones con heridos graves año tras año.
    - Mejorar el diseño y las operaciones para garantizar que las personas se sientan seguras utilizando el sistema de transporte.
    - Mejorar la seguridad de los usuarios vulnerables del sistema de transporte.

## Elaboración del plan

El análisis técnico de las condiciones de transporte de referencia existentes y futuras en el Condado de Ventura se combinó con la revisión y el análisis de los aportes recibidos de los miembros de la comunidad a través del proceso de participación para dar forma a una comprensión de las necesidades de transporte dentro del condado en los próximos 20 a 30 años. Estas dos fuentes de información y los aportes contribuyeron al desarrollo de los escenarios futuros, los proyectos y programas

presentados en el Capítulo 7. A continuación se presentan los aspectos más destacados del análisis técnico y los aportes de la comunidad.

### Condiciones existentes

El CTP incluye un análisis detallado de las condiciones existentes para el transporte y la movilidad en el Condado de Ventura.

### Patrones de viaje

Examinar los patrones de viaje y los orígenes y destinos de los viajes proporciona información valiosa para comprender dónde y cómo viajan las personas. Según los datos de origen y destino de VCTC de 2016, aproximadamente 2.1 millones de viajes diarios ocurren dentro del Condado de Ventura. De estos, 1.85 millones de viajes diarios (88%) son viajes internos, lo que significa que comienzan y terminan en el Condado de Ventura y no salen del condado. Los aproximadamente 260,000 viajes diarios restantes (12%) son viajes transfronterizos o viajes que cruzan la frontera del condado pero que se originan o terminan dentro del Condado de Ventura.

La Tabla ES-1 destaca el VMT generado por estos viajes internos y externos, así como la duración promedio de los viajes durante los diferentes períodos de tiempo diarios.

Una observación clave en la Tabla ES-1 es que mientras que los viajes externos representan el 14% del total de viajes diarios para el Condado de Ventura, estos viajes son responsables del 40% de los VMT diarios generados. Esta condición destaca la necesidad de fomentar

**Tabla ES-1: Viajes diarios de entrada o salida hacia/desde el Condado de Ventura**

	INTERNO	EXTERNO	TOTAL	DURACIÓN PROMEDIO DEL VIAJE
<b>Total de viajes diarios</b>	<b>1.85 millones</b>	<b>260,000</b>	<b>2.1 millones</b>	<b>8 millas</b>
Promedio diario de VMT	10.4 millones	6.9 millones	17.3 millones	8 millas
Período pico de la mañana 6 a. m. a 9 a. m. VMT	53.2%	46.8%	3.6 millones	9 millas
Período del mediodía de 9 a. m. a 3 p. m. VMT	64.7%	35.3%	5.6 millones	7 millas
Período pico de la tarde 3 p. m. a 7 p. m. VMT	62.1%	37.9%	5.1 millones	9 millas
Períodos vespertinos y nocturnos VMT	55.5%	44.5%	3.0 millones	8-10 millas

el uso de las opciones de transporte regional existentes y la identificación de opciones adicionales de transporte regional para reducir la dependencia de los viajes en automóvil para viajar fuera del condado.

### Congestión del tráfico

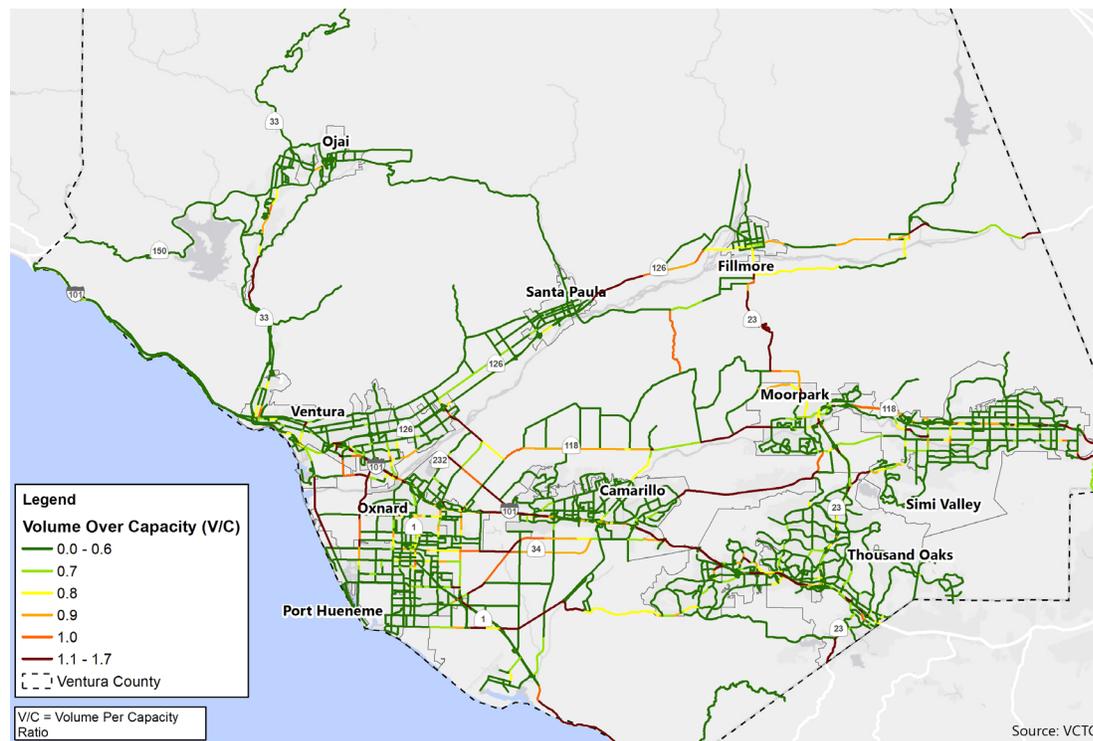
Con una falta relativa de rutas alternativas, la congestión del tráfico dentro del Condado de Ventura se concentra en las autopistas estatales, especialmente en las rutas que conectan las áreas urbanas de las ciudades del corredor de la U.S. 101. La Figura ES-1 a continuación muestra la relación de volumen a capacidad modelada del año 2016 para autopistas y carreteras principales en el Condado de Ventura durante el período pico PM. Esta figura destaca que muchos tramos de autopistas y carreteras con mala relación entre volumen y capacidad son los segmentos que sirven de enlace entre las ciudades.

La congestión en el Condado de Ventura es más frecuente en el período pico de la

mañana y la tarde y se concentra en las pocas carreteras y autopistas que conectan las 10 ciudades. Con pocas alternativas, el tráfico se canaliza hacia las pocas carreteras de este a oeste y las carreteras del condado, lo que crea embotellamientos que son los que más contribuyen a las demoras en todo el condado. Aunque los límites de la capacidad de los carriles son un factor importante, el tablero de Estadísticas de Desastres e Interrupción del Transporte (RITIS, por sus siglas en inglés) indica que el 16% de la congestión de las carreteras en el Condado de Ventura está relacionada con incidentes, como vehículos averiados, colisiones y obstrucciones en las carreteras.

Los proyectos y programas que reducen o mitigan el impacto de los incidentes, como las mejoras operativas o las inversiones en la ampliación de los programas SAFE, pueden tener un beneficio sustancial para reducir la congestión en las carreteras del Condado de Ventura.

Figura ES-1: Período pico PM V/C 2016

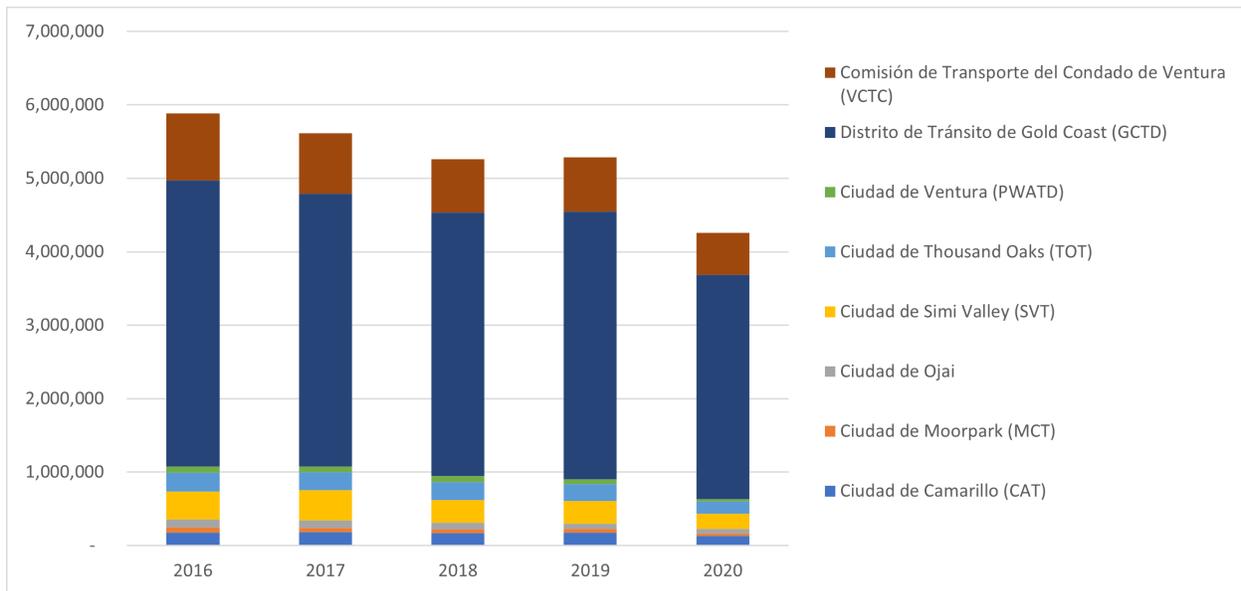


## Usuarios del transporte público

Uno de los retos clave mencionados anteriormente es el descenso del número de usuarios del transporte público en el Condado de Ventura, que comenzó antes de la pandemia y ha continuado más recientemente.

Una tendencia similar se ha observado en toda California y también a escala nacional. La figura ES-2 ilustra este descenso en los distintos proveedores de servicios que operan actualmente en el condado.

**Figura ES-2: Número de usuarios del transporte público del Condado de Ventura (2010-2020)**



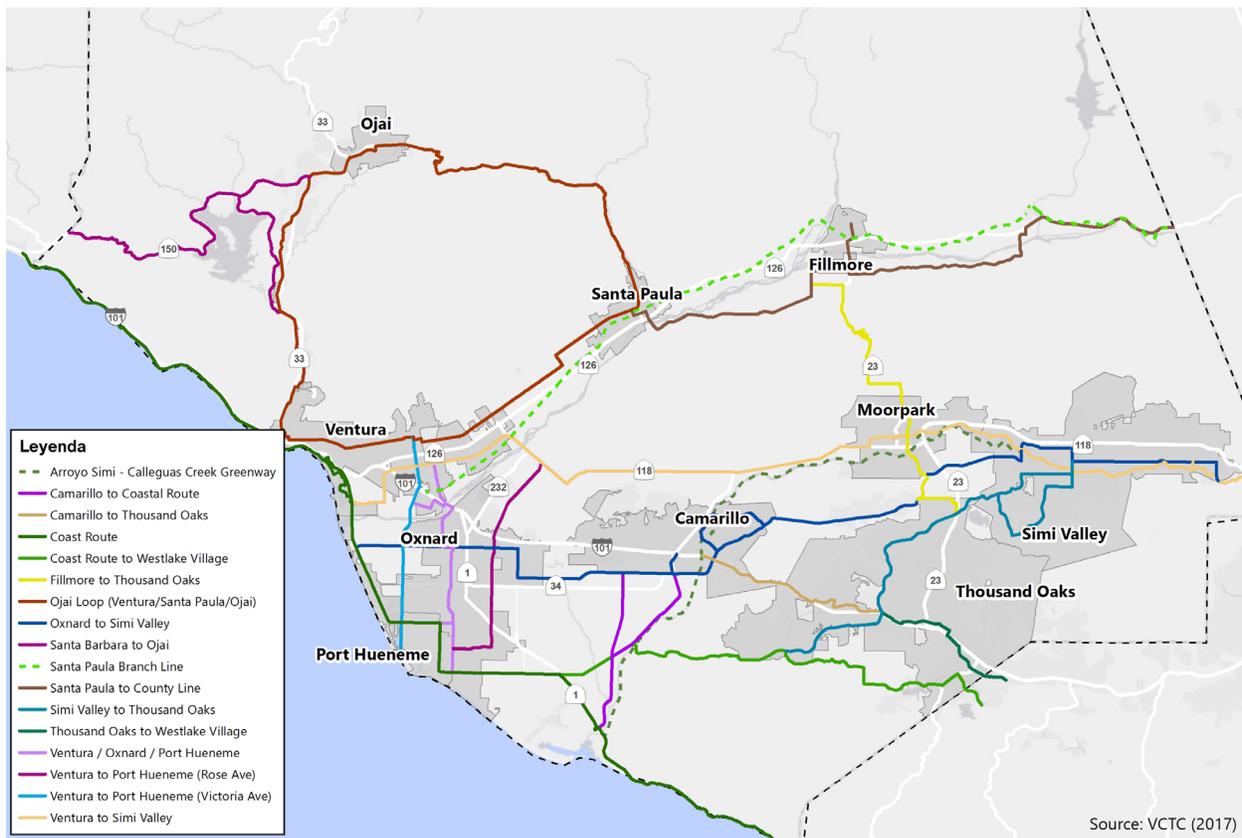
Fuente: Base de Datos Nacional de Tránsito (NTD) (2020)

## Conectividad del transporte activo

Muchas ciudades del Condado de Ventura y el Condado están planificando e implementando activamente mejoras locales de transporte activo para servir mejor a los peatones y ciclistas dentro de sus comunidades. Esta fue una necesidad clave identificada a través del esfuerzo de participación de la comunidad, y es prometedor ver la planificación y

las inversiones que se están haciendo localmente. El VCTC también ha participado activamente en la planificación de mejoras regionales del transporte activo, en particular las que conectarían diferentes ciudades y comunidades. La figura ES-3 muestra las rutas regionales de transporte activo previamente identificadas por el VCTC como parte de los recientes esfuerzos de planificación.

Figura ES-3: Rutas regionales de transporte activo propuestas



## Participación comunitaria

El esfuerzo de participación de la comunidad llevado a cabo en apoyo del CTP incluyó una serie de actividades y tácticas diseñadas para involucrar a un número diverso de residentes del Condado de Ventura y para garantizar que los aportes recibidos se incorporaran y ayudaran a dar forma al desarrollo del CTP y sus recomendaciones. Las oportunidades de participación incluyeron la participación en comités asesores regionales y de temas específicos, múltiples encuestas comunitarias, auditorías a pie y eventos emergentes. Se realizaron eventos y esfuerzos de distribución de encuestas en todo el condado, con al menos un evento emergente programado en cada ciudad a lo largo de las tres rondas de actividades de participación. Todo el alcance comunitario se llevó a cabo con un enfoque bilingüe para asegurar que los residentes de habla hispana tuvieran las mismas oportunidades de participar.

## Comités asesores

Para guiar el desarrollo del CTP, VCTC creó dos niveles de comités asesores. Estos comités participaron en puntos clave a lo largo de la preparación del CTP. El Comité Asesor Regional (RAC, en inglés) estaba formado por 17 miembros de la comunidad que fueron seleccionados para brindar una perspectiva de todo el condado sobre temas de transporte, movilidad y uso del suelo en el Condado de Ventura. También se formaron seis Comités Asesores centrados en temas concretos. Estos Comités Asesores incluyeron un total combinado de más de 240 partes interesadas y se organizaron en torno a seis temas clave que se determinaron como parte integral de los problemas de transporte y movilidad en todo el Condado de Ventura:

- Educación, juventud y familia
- Transporte activo, salud, bienestar, acceso y equidad
- Resiliencia económica
- Resiliencia climática, vida silvestre y conservación

- Transporte, uso del suelo y vivienda
- Operadores técnicos, de operaciones y de tránsito

## Encuestas comunitarias

Se realizaron dos encuestas a la comunidad durante el proceso de participación. La primera encuesta se centró en identificar las necesidades de la comunidad relacionadas con el transporte y la movilidad e incluyó un ejercicio basado en mapas en el que los participantes podían marcar la ubicación de su necesidad o preocupación de transporte en cualquier lugar del Condado de Ventura. Esta encuesta estuvo disponible durante el otoño de 2021 y resultó en más de 2,300 puntos de datos que reflejan las necesidades o inquietudes de transporte. Una segunda encuesta en la primavera de 2022 se centró en preguntas relacionadas con los objetivos y prioridades del CTP, lo que ayudó al desarrollo de los tres escenarios de transporte presentados en el CTP, así como los proyectos y estrategias de apoyo contenidos en cada escenario. La encuesta de primavera de 2022 contó con más de 1,500 participantes.

Las figuras ES-4 a ES-7 resumen los resultados de la encuesta de otoño de 2021, identificando los tipos de mejoras que a los miembros de la comunidad les gustaría ver por modo.

## Auditoría a pie de la comunidad

El esfuerzo de participación de la primavera de 2022 incluyó una auditoría comunitaria a pie dirigida específicamente a los jóvenes y a los residentes que no hablan inglés. Un total de 180 participantes enviaron sus comentarios sobre las condiciones relacionadas con caminar y andar en bicicleta en sus comunidades. Las principales preocupaciones señaladas por los participantes incluyeron:

- Falta de aceras o aceras agrietadas/rotas
- El exceso de velocidad de los vehículos
- Falta de árboles/sombra
- Falta de bancos/lugares para descansar



Figura ES-4: Resultados de la encuesta comunitaria: Mejoras propuestas para peatones

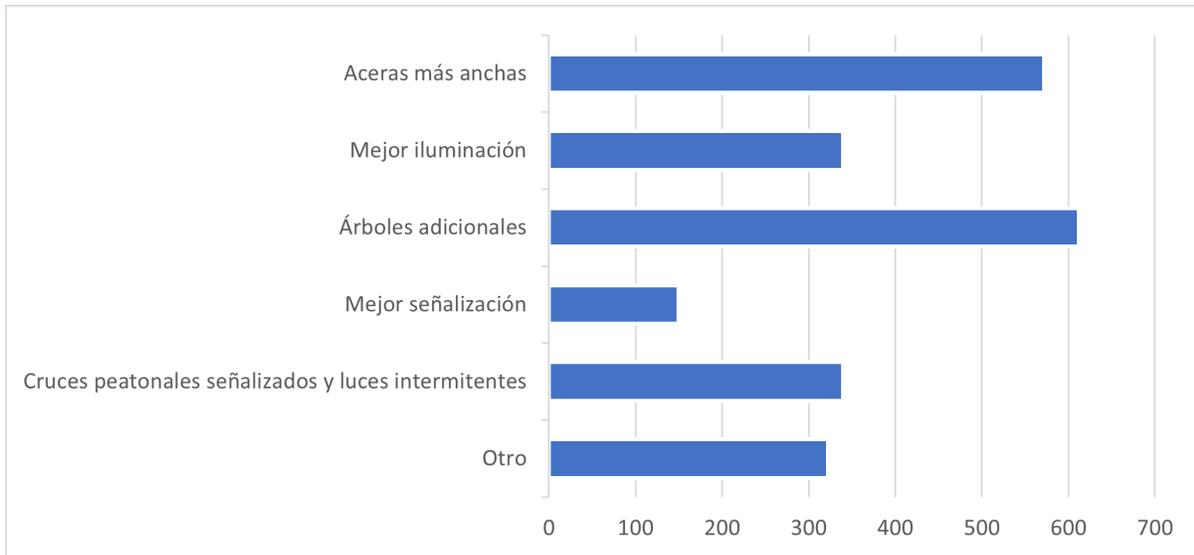


Figura ES-5: Resultados de la encuesta comunitaria: Mejoras propuestas para el uso de la bicicleta

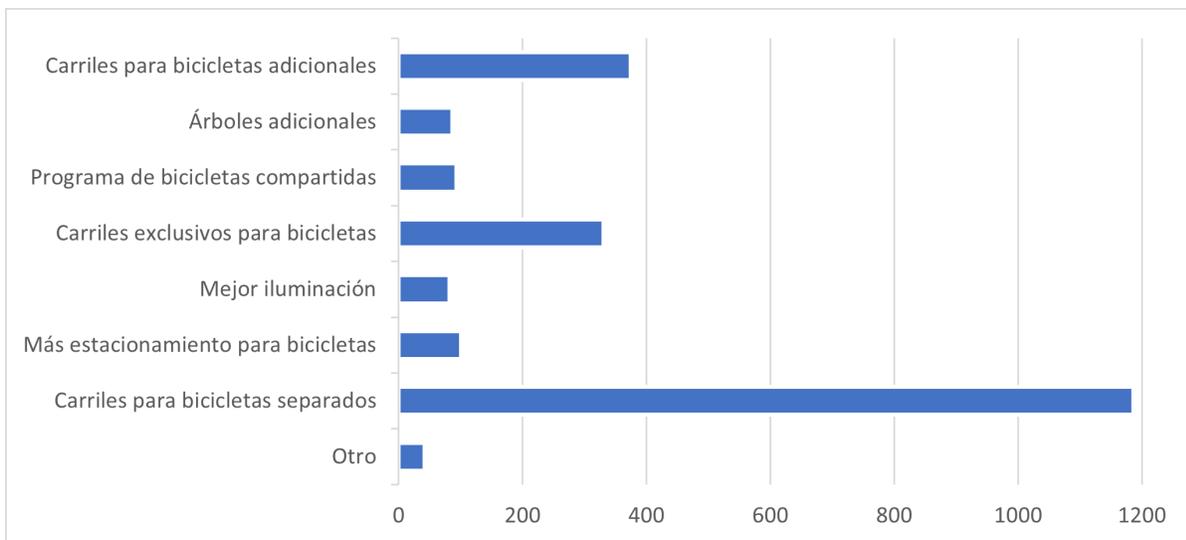


Figura ES-6: Resultados de la encuesta comunitaria: Mejoras de tránsito propuestas

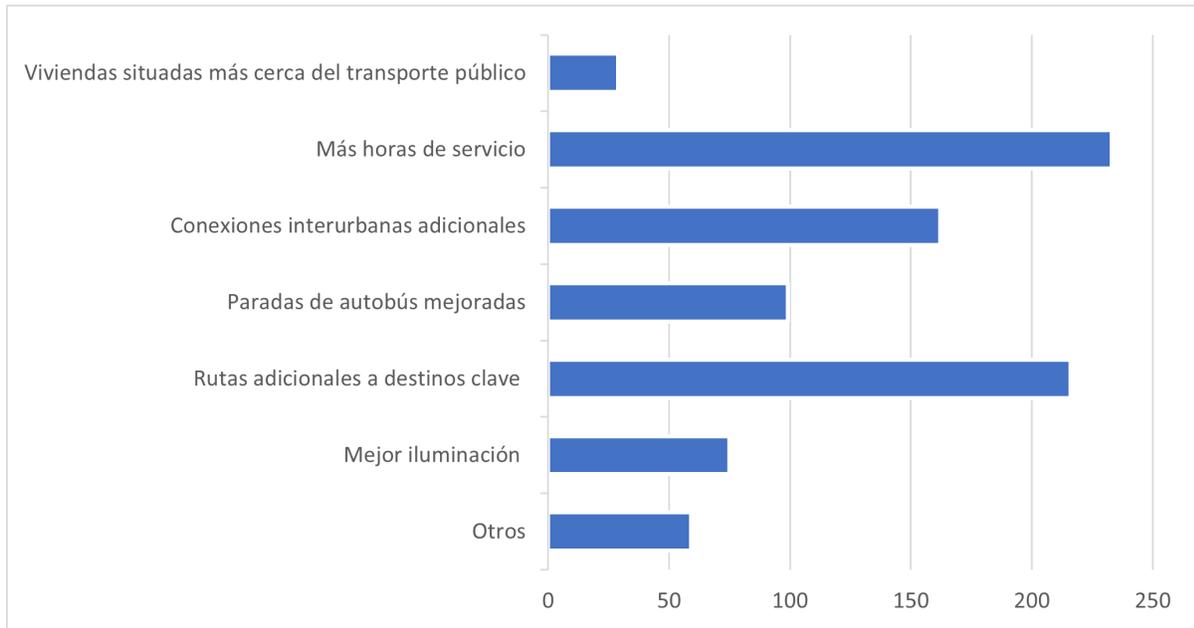
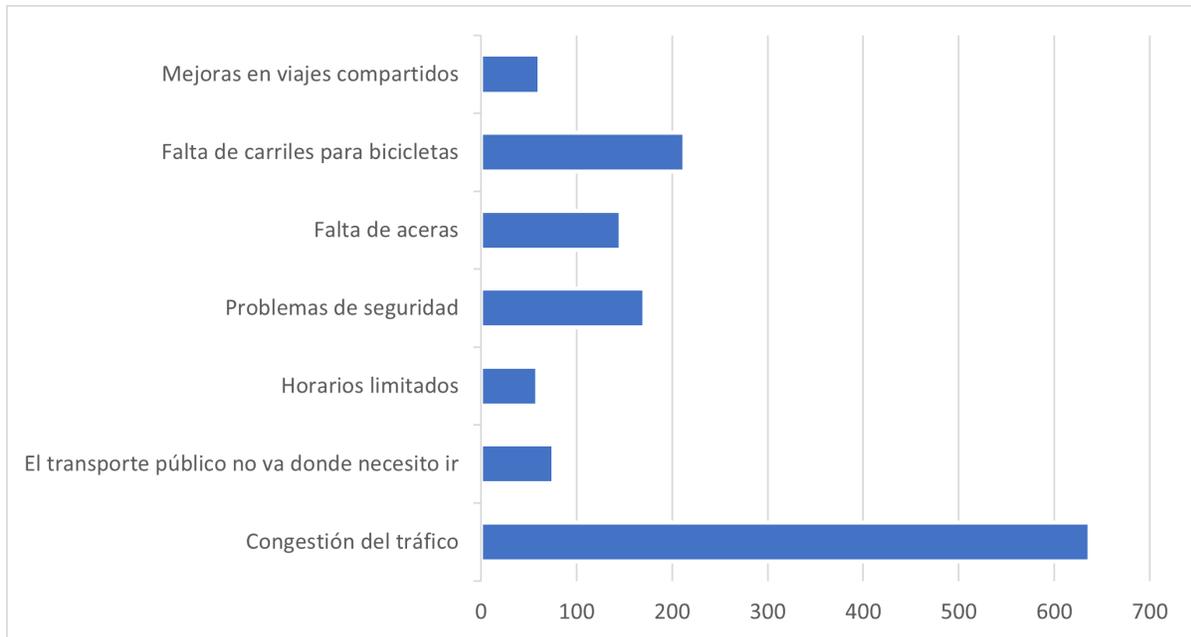


Figura ES-7: Resultados de la encuesta comunitaria: Mejoras de la calidad de vida propuestas



## Eventos emergentes

Se llevaron a cabo trece eventos emergentes diferentes para apoyar el esfuerzo de participación comunitaria. Estos eventos emergentes ocurrieron en las tres rondas de actividades de participación, con eventos realizados en otoño de 2021, primavera de 2022 y otoño de 2022. Los eventos se programaron en los siguientes lugares.

### Otoño 2021

- Feria de la calle Thousand Oaks
- Evento de Halloween en Ventura Harbor Village
- Paseo por la paz de Oxnard

### Primavera/Verano 2022

- Eggstravaganza del Distrito de Parques y Actividades Recreativas de Pleasant Valley (Centro Comunitario de Camarillo)
- Festival del Día de la Tierra de Moorpark
- Feria de Salud y Bienestar de Fillmore
- Mercado de agricultores de las Islas del Canal
- Pow Wow de nativos americanos de niños de muchos colores
- Evento “Primavera en verano” de Santa Paula
- Feria del Condado de Ventura
- Espíritu de Santa Paula Evento de distribución de alimentos

### Otoño 2022

- Festival del Banano de Port Hueneme
- Día de Ojai
- Mercado de agricultores de Simi Valley

Cada evento emergente se diseñó para ofrecer a los participantes la oportunidad de hacer aportes y comentarios para el CTP, con tableros y actividades que reflejaban las encuestas comunitarias concurrentes.



## Principales conclusiones

Los siguientes temas populares fueron transmitidos durante los esfuerzos de participación comunitaria:

- Ampliar las infraestructuras para peatones y ciclistas en todo el condado, especialmente para mejorar la conectividad de la red entre ciudades, haciendo hincapié en instalaciones protegidas que separen a peatones y ciclistas de los automóviles.
- Mejorar la infraestructura existente para peatones y ciclistas, específicamente reparando aceras rotas o deterioradas, añadiendo zonas verdes y sombra y conectando estas instalaciones con destinos clave.
- Ampliar los servicios de transporte, incluyendo más rutas, tiempos de viaje más rápidos, mejores frecuencias y horarios de servicio extendidos.
- Mejorar el acceso a diferentes modos de transporte para ayudar a las personas a acceder a oportunidades de empleo, educación y recreación.
- Identificar estrategias y programas para reducir las emisiones y mejorar la calidad del aire, incluyendo la ampliación de la infraestructura de carga de vehículos eléctricos y la reducción de los viajes en automóvil.
- Coordinar los esfuerzos futuros de planificación del uso del suelo y el transporte para que los nuevos proyectos estén mejor conectados a una red de transporte multimodal.

Estos comentarios, aportes y opiniones ayudan a respaldar el énfasis multimodal de las estrategias y escenarios de proyectos presentados en el CTP. Muchos de los nuevos proyectos, particularmente aquellos que involucran caminar, andar en bicicleta y en transporte público, propuestos en el Escenario

B, tienen la intención de responder a los temas identificados anteriormente.

## Necesidades de transporte

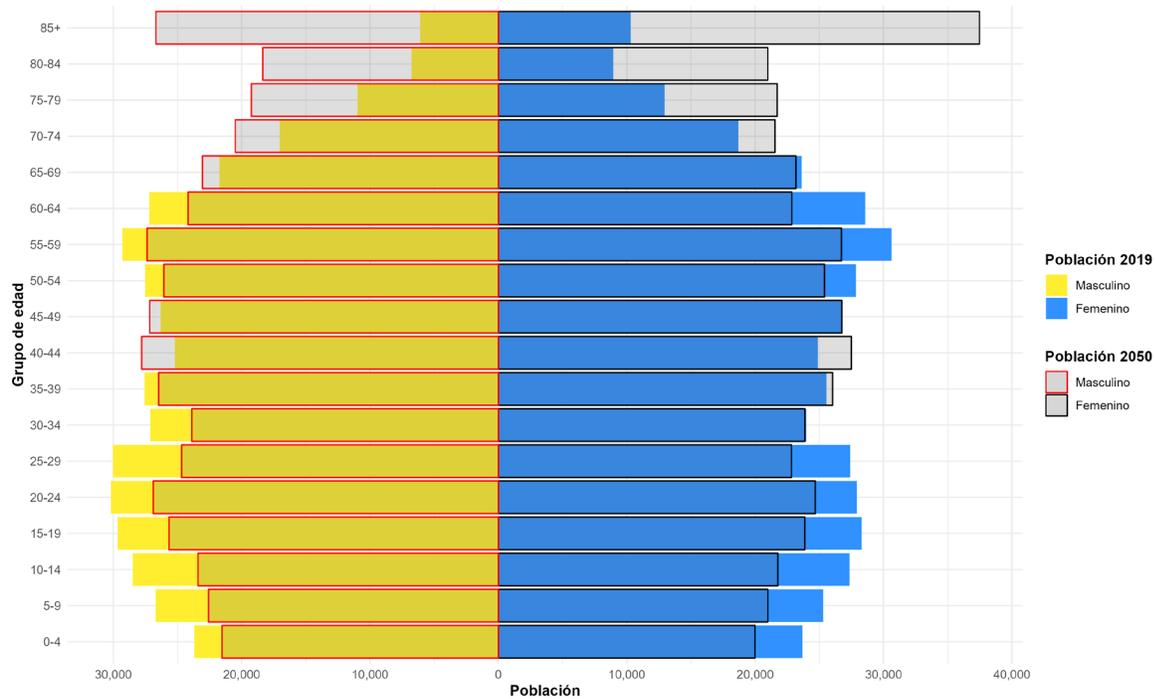
Los pronósticos demográficos más recientes publicados por SCAG como parte del esfuerzo de preparación del Plan Regional de Transporte/Estrategia de Comunidades Sostenibles (RTP/SCS, por sus siglas en inglés) de 2024 pronostican que el crecimiento de la población en el Condado de Ventura prácticamente desaparecerá, reflejando la tendencia general en California con una desaceleración del crecimiento de la población en todo el estado. Junto con la desaceleración del crecimiento de la población, se anticipa que la población del Condado de Ventura envejecerá debido a una vida más larga, la desaceleración del crecimiento natural de la población y la reducción de la migración interna al condado. La Tabla ES-2 destaca el cambio de población pronosticado entre 2019 y 2050 por ciudad y para el Condado de Ventura en su totalidad. La Figura ES-8 muestra cómo cambiará la distribución de la población por edades en el Condado de Ventura en 2050.

**Tabla ES-2: Pronósticos de población del Condado de Ventura (2019-2050)**

JURISDICCIÓN	2019	2050	% CAMBIO
Camarillo	71,027	68,694	-3.28%
Fillmore	16,502	17,986	8.99%
Moorpark	36,514	37,474	2.63%
Ojai	7,679	6,962	-9.34%
Oxnard	202,705	214,077	5.61%
Port Hueneme	21,944	19,439	-11.42%
Santa Paula	30,834	31,975	3.70%
Simi Valley	126,804	123,220	-2.83%
Thousand Oaks	127,255	122,118	-4.04%
Ventura	110,934	109,528	-1.27%
Unincorporated Areas	93,737	86,325	-7.91%
Ventura County	845,935	837,798	-0.96%

Fuente: Pronósticos de población SCAG 2024 RTP/SCS

**Figura ES-8: Población por estructura de edad**



Fuente: Departamento de Finanzas de California. Unidad de Investigación Demográfica. Informe P-3: Proyecciones de población, California, 2010-2060 (Proyecciones de población de referencia 2019; versión Vintage 2020). Sacramento: California. Julio de 2021.

El crecimiento limitado de la población, combinado con aumentos significativos en la porción de la población de 60 años o más creará nuevos desafíos para la red de transporte en el Condado de Ventura. Se pronostica que los residentes de más edad conduzcan menos y dependan más de los servicios de transporte y paratransito que la población actual. El crecimiento limitado de la población también significa que los aumentos en la financiación para mejoras en el transporte, así como el mantenimiento de la red de transporte existente, también serán limitados suponiendo que no surjan nuevas fuentes locales de financiación para el transporte. En conjunto, estas tendencias demográficas crearán desafíos significativos para que VCTC y las agencias locales financien las mejoras y el mantenimiento de la infraestructura y las operaciones para satisfacer las necesidades de viaje futuras previstas.

Además de las nuevas y crecientes necesidades de movilidad de una población que envejece, existe un mayor interés en que los residentes de cualquier edad del Condado de Ventura dispongan de opciones de movilidad más diversas. Se prevé que las recientes inversiones de planificación local en infraestructuras para modos de transporte activo (principalmente a pie y en bicicleta) y la expansión del uso de bicicletas eléctricas y scooters eléctricos aumenten aún más la demanda de transporte activo. Dadas estas tendencias, existe la necesidad de planificar la expansión y mejora de la infraestructura y los servicios de tránsito y transporte activo en el Condado de Ventura..

Un elemento clave en la ampliación de la infraestructura de tránsito y de transporte activo es garantizar que los residentes puedan utilizarlas de forma segura y conveniente. Esto significa más instalaciones de transporte activo en las que los usuarios viajen separados

de los automóviles, mejores conexiones con las paradas y los centros de tránsito, transbordos más cómodos entre los servicios de tránsito y más flexibilidad en la forma en que se prestan los servicios de transporte.

Por último, el CTP reconoce que los viajes en automóvil seguirán siendo el principal modo de transporte en el Condado de Ventura. La forma en que se impulsan los automóviles está cambiando rápidamente y se pronostica que el ritmo de este cambio se acelere en el futuro. El CTP destaca la necesidad de ampliar la red de carga de vehículos eléctricos para garantizar la existencia de una infraestructura adecuada a medida que aumenta el ritmo de adopción de vehículos eléctricos y se acercan los mandatos estatales relacionados con la venta de nuevos vehículos eléctricos.

### **Patrones de viaje post pandemia**

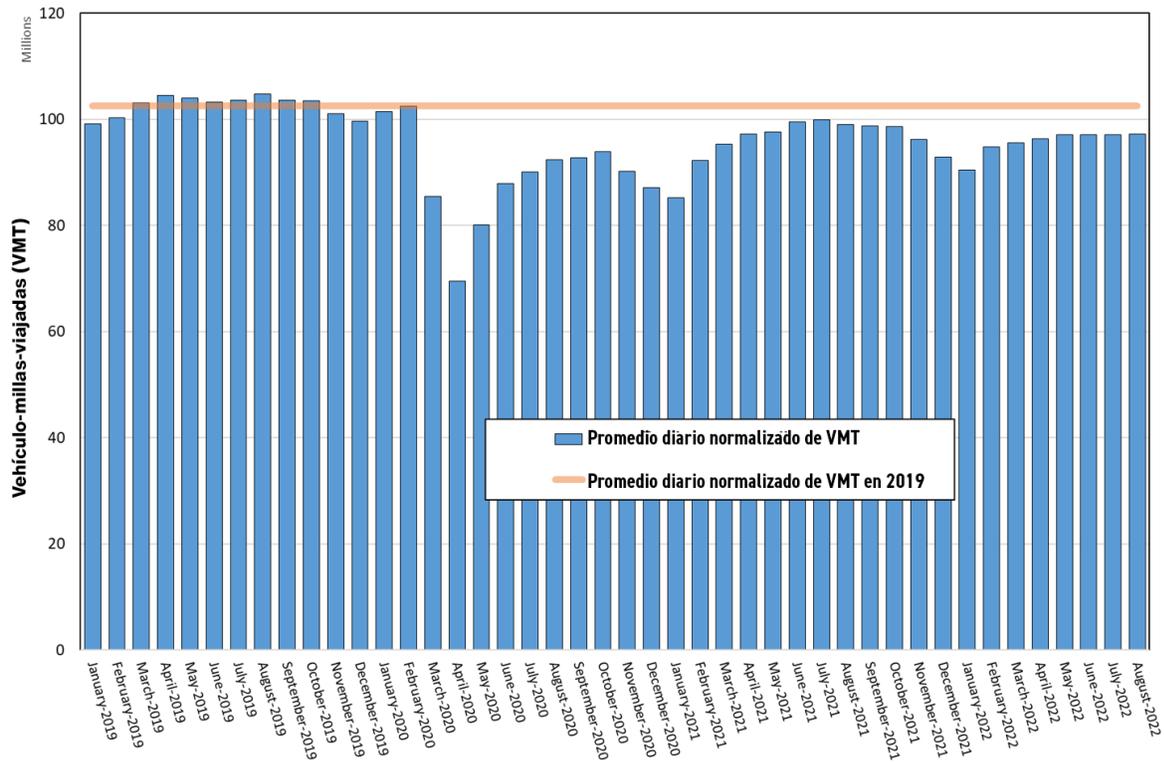
La pandemia de COVID-19 ha producido nuevos patrones de viaje que pueden constituir una nueva normalidad.

A partir del verano de 2022, el VMT de la carretera para el Distrito 7 de Caltrans, en los condados de Ventura y Los Ángeles, se han recuperado hasta casi los niveles anteriores a la pandemia; sin embargo, los retrasos en

carretera siguen siendo inferiores en un 30-40%. Los retrasos en las autopistas son sensibles a pequeños cambios en los viajes. También se han observado cambios en los patrones de origen-destino y en el perfil de la hora del día. Los viajes se han alejado de los históricos períodos pico de la mañana y la tarde al mediodía, manteniendo tasas similares de viajes en vehículos de ocupación individual (SOV) con menos congestión en las horas pico.

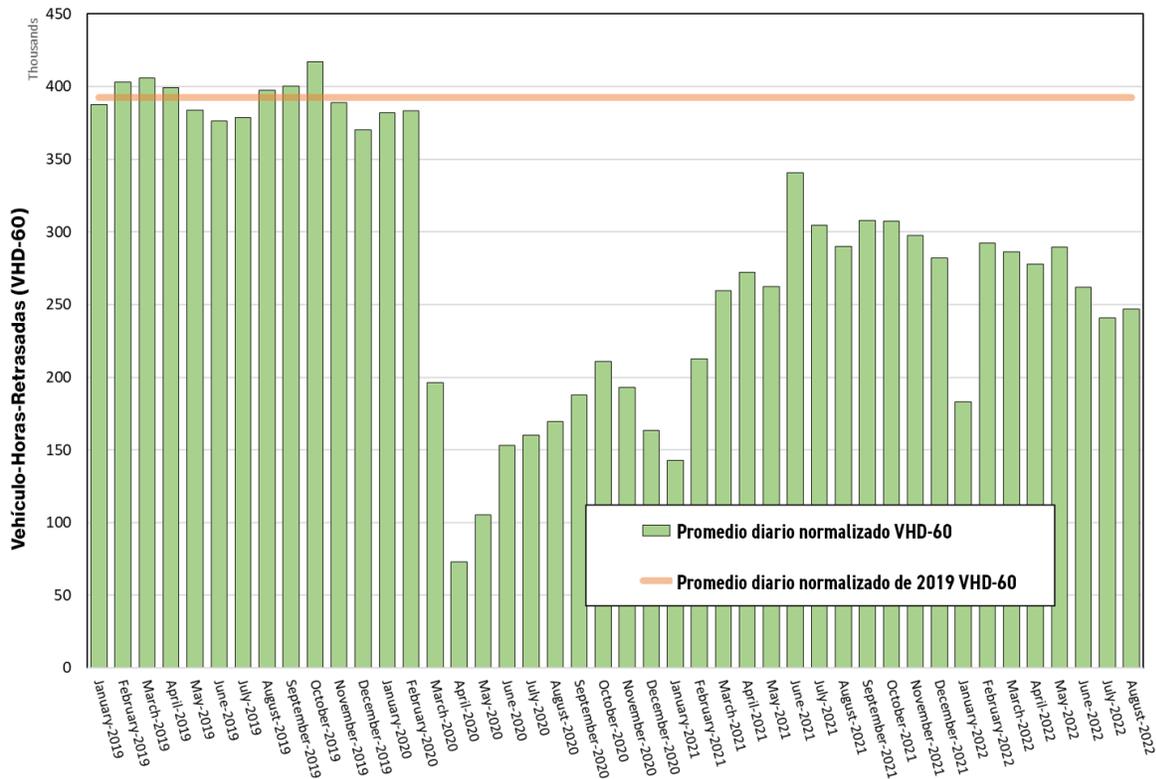
La persistencia de la cultura del trabajo desde casa más allá del cierre por la pandemia puede haber creado una reducción duradera de la congestión. Si este patrón continúa, también es posible que la reducción de los retrasos tenga un efecto de demanda de viajes inducida a largo plazo que pueda conducir a un mayor VMT global y un retorno a los niveles de congestión de equilibrio. La persistencia del VMT y los efectos de la demanda inducida resalta la dificultad de reducir los viajes en automóvil y la necesidad de integrar la planificación del uso del suelo y del transporte.

Figura ES-9: Promedio diario de VMT en autopista por mes (enero 2019-agosto 2022), Distrito 7 de Caltrans



Fuente: Distrito 7 de Caltrans

Figura ES-10: Promedio diario de VHD en autopista por mes (enero de 2019-agosto de 2022), Distrito 7 de Caltrans



Fuente: Distrito 7 de Caltrans

También se ha observado que la reducción de los retrasos ha llevado a un aumento de la velocidad de los vehículos, lo que resulta en una mayor gravedad de las colisiones. Las autopistas del sur de California han visto un aumento de alrededor del 17% en Colisiones con lesiones graves y fatales por Millas vehiculares recorridas desde 2019.

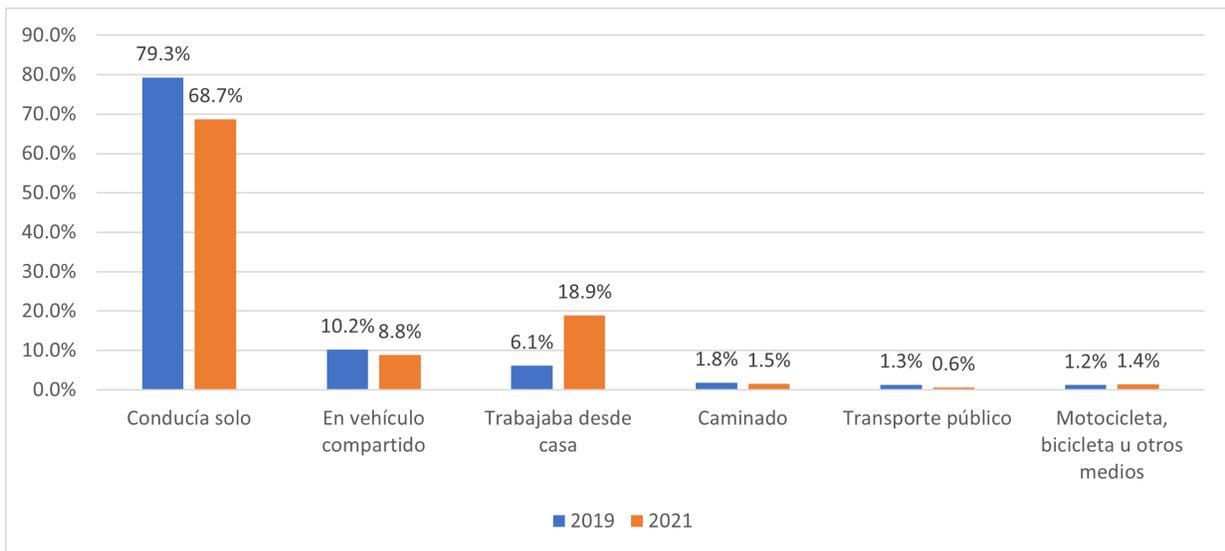
**Tabla ES-11: Colisiones con lesiones graves y fatales por VMT (2019-2021), sur de California**

TIMS SUR DE CALIFORNIA			
Año	ACCIDENTES MORTALES Y CON HERIDOS	VMT (MILLONES)	ACCIDENTES FATALES Y GRAVES POR CADA 100 MILLONES DE VMT
2019	2,542	719.03	3.5
2020	2,379	625.88	3.8
2021	2,831	685.18	4.1

Fuente: Sistema de Mapeo de Lesiones en el Transporte (TIMS en inglés) de la Universidad de Berkeley.

Los últimos datos sobre el viaje al trabajo de la Encuesta sobre la comunidad estadounidense indican que en 2021 se triplicó el porcentaje de residentes del Condado de Ventura que trabajaban desde casa. Este aumento redujo el porcentaje de viajeros SOV (vehículo de ocupación individual) en las carreteras. El porcentaje de personas que se desplazan en transporte público también se redujo en un 50%. Según los datos del Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte de la Oficina de Estadísticas Laborales de Estados Unidos (BLS NAICS, por sus siglas en inglés), alrededor del 20% de los residentes del Condado de Ventura están empleados en categorías laborales que pueden realizarse desde casa.

**Figura ES-12: Distribución modal de los viajes al trabajo en el Condado de Ventura (2019-2021)**



Fuente: Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense (ACS, por sus siglas en inglés)

Un estudio reciente de los datos de sondeo de teléfonos móviles realizado por Streetlight Data, Inc. indica que la mayoría de los trabajadores de oficina no están volviendo a sus edificios físicos de oficinas. La persistencia del trabajo desde casa ha provocado, de forma un tanto contraintuitiva, un aumento promedio general en VMT de aproximadamente un 4% en las principales áreas metropolitanas. En las áreas del centro, sin embargo, el VMT ha descendido aproximadamente un 27%.

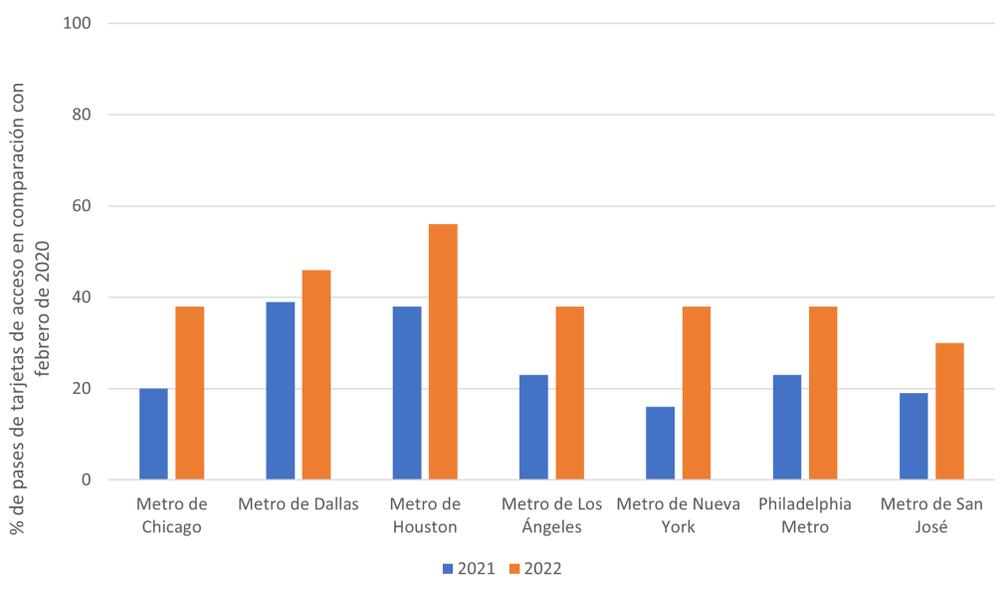
Esto es indicativo del alejamiento de los patrones de viaje de los viajeros de áreas residenciales a destinos de empleo centralizados durante las hora pico. Los viajes en vehículo se producen más cerca de casa y más lejos del centro de la ciudad. En algunos casos, los datos muestran que los viajes han aumentado a lo largo del día, lo que puede indicar que las personas optan por realizar viajes adicionales fuera de las horas pico para evitar la congestión en las horas pico. Los datos de origen-destino obtenidos de los datos de los teléfonos móviles muestran que estos

nuevos viajes fuera de las horas pico están descentralizados.

Los patrones de viaje descentralizados fuera de los intervalos pico predecibles presentan un desafío para la recuperación del tránsito. El transporte tradicional de ruta fija se basa en mover grandes grupos de personas que se dirigen al mismo lugar al mismo tiempo. Las agencias de transporte necesitarán explorar soluciones flexibles y capaces de responder a la demanda descentralizada.

Los centros urbanos y los grandes centros de empleo también deberán replantearse si persiste el cambio en la demanda de viajes. Menos congestión podría hacer que los centros urbanos sean más atractivos para fines residenciales y recreativos. La pandemia ofreció a muchas ciudades la oportunidad de reinventar los espacios urbanos y promover actividades de recreación pública y transporte activo.

**Figura ES-13: Ocupación promedio de oficinas en las principales áreas metropolitanas (abril 2021-2022)**



Fuente: Streetlight Data, Inc. y Kastle Systems

Otro efecto de COVID-19 ha sido el aumento del interés por el uso y la propiedad de bicicletas. A medida que la pandemia de coronavirus redujo y/o eliminó los tiempos típicos de viaje, la gente acudió en masa a una de las formas más básicas de movilidad: la bicicleta.

Los datos de la ciudad de Ventura muestran un aumento relativo en los recuentos de bicicletas en las calles de la ciudad tras el cierre por pandemia. El cambio en los patrones de viajes hacia viajes más cortos es más propicio para caminar y andar en bicicleta.

**Figura ES-14: Conteos de bicicletas de la ciudad de Ventura (julio de 2018 - julio de 2022)**



Fuente: Ciudad de Ventura

## Soluciones

### Resumen de cada escenario

Para hacer frente a las necesidades de transporte del Condado de Ventura en los próximos 20-30 años, VCTC ha desarrollado tres paquetes de mejoras de transporte, cada uno con una amplia gama de proyectos multimodales, programas y estrategias diseñadas para proporcionar a los residentes del Condado de Ventura más opciones de movilidad, una mejor infraestructura de transporte y una red de transporte que mejore el acceso, la equidad y la seguridad para todos los viajeros.

Los tres paquetes de mejoras se agrupan en escenarios y se identifican como Escenario A, Escenario B y Escenario C. A continuación, se ofrece una descripción general de cada escenario.

- **Escenario A:** La condición futura de referencia para la red de transporte en el Condado de Ventura. El Escenario A incluye proyectos que actualmente tienen una fuente de financiamiento identificada y se anticipa razonablemente que se completarán dentro del plazo previsto del CTP. Esto incluye todos los proyectos contenidos en el Programa Federal de Mejora del Transporte (FTIP, por sus siglas en inglés) adoptado.
- **Escenario B:** Un paquete multimodal de proyectos que se basa en la condición de referencia presentada en el Escenario A y busca avanzar las metas y objetivos del CTP, como se presenta en el Capítulo 1. Los proyectos en el Escenario B incluyen proyectos previamente contenidos en el RTP 2020 de SCAG que aún no están totalmente financiados, así como nuevos proyectos identificados a través de recientes esfuerzos de planificación (101 Comunidades Conectadas, Estudio de Transporte de Carga del Condado de Ventura, etc.), el proceso de desarrollo del CTP, y aquellos identificados o propuestos por agencias locales en sus esfuerzos de planificación local.

- **Escenario C:** Un conjunto de proyectos de transporte que mejorarían la red de transporte del Condado de Ventura más allá del paquete de proyectos, programas y estrategias contenidas en el Escenario B. Este escenario se basa en el paquete de proyectos del Escenario B, identificando proyectos y mejoras que o bien no tienen actualmente una vía definida para la financiación, o los detalles del proyecto no están todavía bien definidos debido a la necesidad de un estudio adicional, o los costos y plazos del proyecto están probablemente más allá del horizonte del año 2040 para este CTP.

Los tres escenarios se complementan entre sí, agregando nuevos proyectos y programas que trabajarían juntos para ayudar a satisfacer las necesidades futuras de movilidad en el Condado de Ventura. El Capítulo 7 detalla los proyectos y programas propuestos como parte de cada escenario.

### Rendimiento de los escenarios

El rendimiento previsto de los tres escenarios del CTP se evalúa a través de una variedad de métricas que incluyen viajes en automóvil, congestión, calidad del aire, modo de uso compartido, acceso económico, conectividad con el transporte público y la equidad. Estas métricas coinciden con los objetivos del CTP y los objetivos regionales identificados en el RTP/SCS.

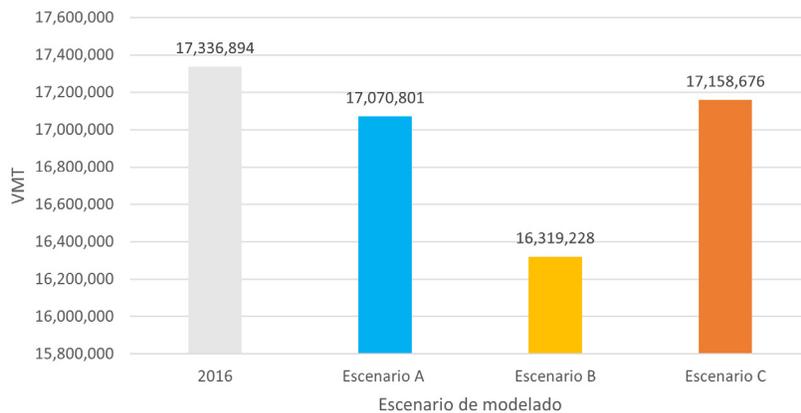
### Cambio en las millas recorridas por vehículo (VMT)

El Estado y la región SCAG han definido objetivos para reducir el VMT generado por fuentes de transporte. Esta métrica ilustra cómo los diferentes escenarios ayudarían al Condado de Ventura a contribuir a los objetivos de reducción de VMT a nivel regional y estatal. En el Escenario A, la pequeña reducción pronosticada del VMT relativo desde la línea de base se debe a una combinación de proyectos de transporte y cambios demográficos, reflejados en las proyecciones de población, vivienda y empleo más recientes de SCAG. El modelado del Escenario B

pronostica una reducción del 6% del VMT desde la línea de base. La reducción en el Escenario B refleja mejoras adicionales en las condiciones del tráfico en combinación con ganancias en la eficiencia del uso del suelo a partir del desarrollo de mayor densidad y las tendencias demográficas también contenidas en el Escenario A. El modelo muestra un rebote de VMT en el Escenario C debido a un

efecto de demanda inducida por mejora de la eficiencia de carreteras y autopistas. La lista de proyectos de cada escenario previsto se basa en el anterior, y cada uno contiene proyectos y programas adicionales para mejorar la capacidad. Por lo tanto, el modelo del Escenario C refleja los viajes adicionales incentivados por la reducción de la congestión.

**Figura ES-15: Cambio de VMT desde 2016 en los escenarios A, B y C**

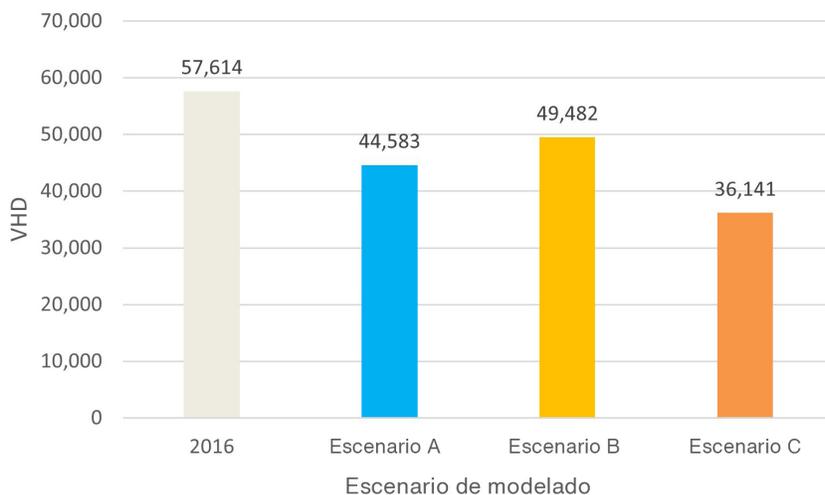


**Cambio en las horas de retraso de los vehículos (VHD, en inglés)**

El VHD muestra el tiempo que pasan los vehículos en condiciones de tráfico congestionado en todo el condado. Las reducciones en VHD se correlacionan con las

reducciones en la congestión del tráfico en general. La Figura ES-16 muestra cómo se prevé que cambie el VHD entre las condiciones de 2016 y las condiciones en cada uno de los tres escenarios del CTP.

**Figura ES-16: Cambio de VHD desde 2016 en los escenarios A, B y C**



Se pronostica que el VHD en todo el condado disminuirá en los tres escenarios de modelado. Es importante notar que mientras se pronostica que el Escenario C experimentará el VMT más alto debido a las mejoras en la capacidad de las carreteras y autopistas, se pronostica que el VHD experimentará la mayor reducción bajo el Escenario C, con una disminución pronosticada de aproximadamente 37% desde las condiciones de 2016. Los vehículos experimentarán menos retrasos y congestión en el Escenario C. En contraste, la reducción pronosticada en VHD bajo el Escenario B es la más baja entre los tres escenarios futuros del CTP, lo que ilustra la compensación entre avanzar un mayor número de proyectos multimodales con la intención de reducir el VMT versus proyectos de autopistas y carreteras que aumentan la capacidad que podrían reducir más el retraso

del tráfico y proporcionar alivio a la congestión. El Escenario B logra una reducción del 14% en VHD en comparación con las condiciones de 2016.

### Cambio en la relación volumen/capacidad (V/C)

Esta métrica mide qué parte de la capacidad de una carretera o autopista es utilizada por los volúmenes de tráfico. Esta es una métrica específica del corredor que permite la comparación entre escenarios a lo largo de un corredor completo o segmentos específicos de un corredor. Las Figuras ES-17 y ES-18 ilustran V/C para autopistas y carreteras principales en el Condado de Ventura en 2016 y bajo el Escenario B. En el Capítulo 7 se presentan mapas adicionales que destacan las condiciones V/C en 2016 y para cada escenario durante los períodos pico AM y PM.

Figura ES-17: V/C en 2016: Período pico de PM

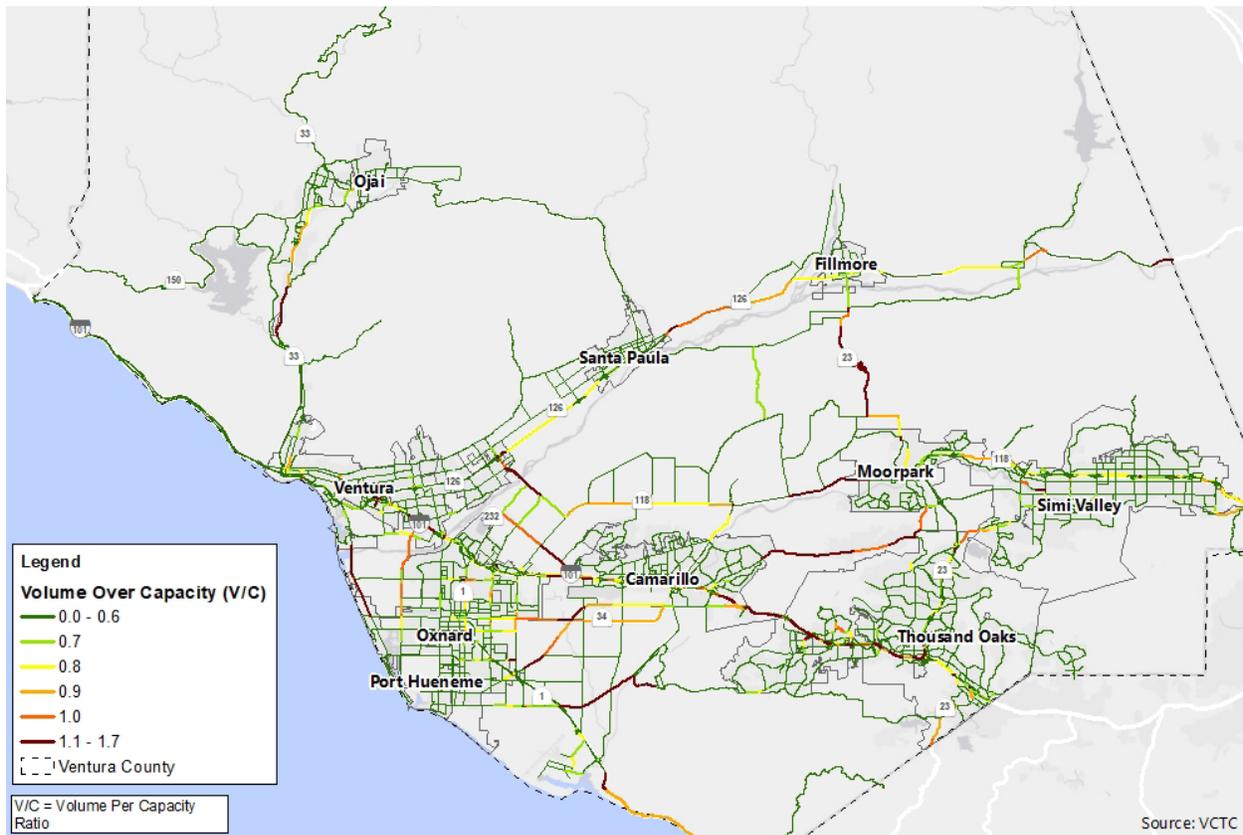
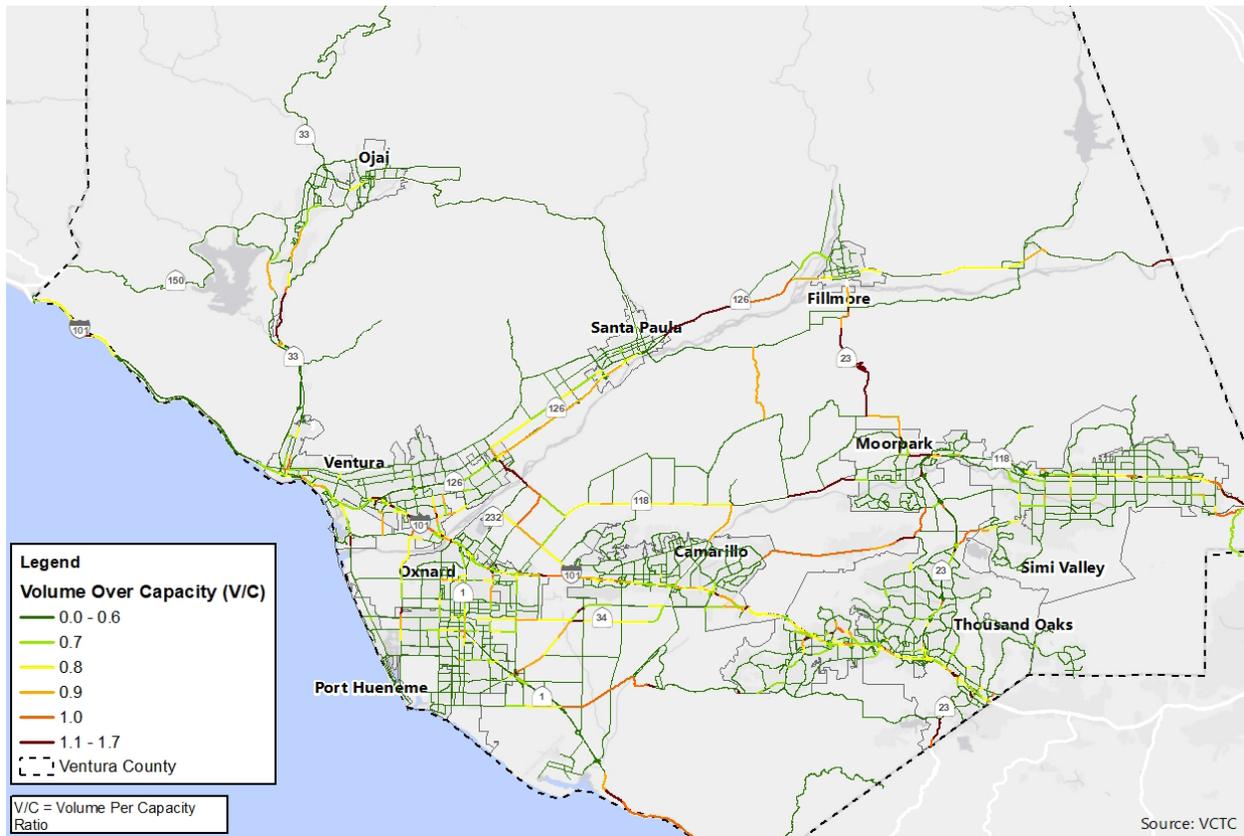


Figura ES-18: V/C en el escenario B: Periodo pico de PM

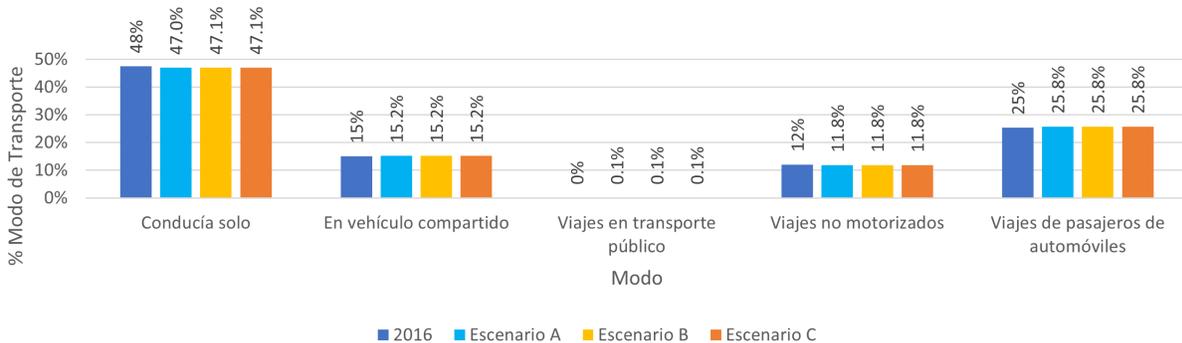


### Cambio en la división de modos de viaje

Esta métrica se refiere al modo de viaje que utilizan las personas para cada viaje. Los modos de viaje incluyen conducir solo en automóvil, compartir automóvil, transporte activo y transporte público. Las divisiones de modo más altas para el tránsito y el transporte activo se correlacionarían con menos viajes

en automóvil y potencialmente menor VMT y congestión del tráfico. La Figura ES-19 ilustra el porcentaje previsto en el reparto modal para conducir solo, en automóvil compartido, en transporte público, no motorizado y en 2016 y en los Escenarios A, B y C en 2040. Se pronostica que los cambios en el reparto modal sean menores en los tres escenarios de modelado.

Figura ES-19: Comparación del reparto modal entre 2016 y los escenarios A, B y C

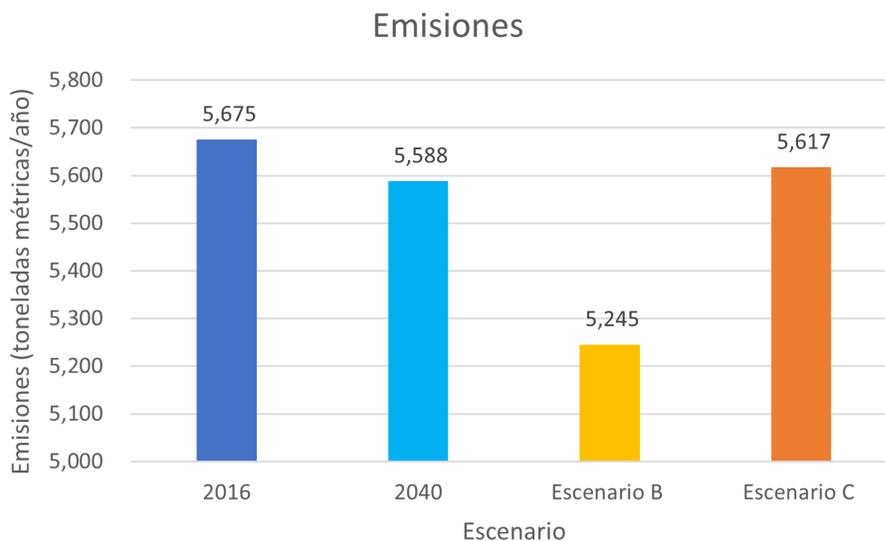


## Cambio en las emisiones

Esta métrica examina la cantidad de emisiones de gases de efecto invernadero (GHG, en inglés) que se pronostica que generen las fuentes de transporte. Por lo general, un VMT más alto se correlaciona con emisiones de GHG más altas. Se pronostica que las emisiones de las fuentes de transporte disminuyan entre 2016 y 2040 bajo las condiciones futuras de referencia (Escenario A) en aproximadamente un 2%. Se pronostica que las emisiones sigan disminuyendo en el Escenario B en un 6% con respecto a las condiciones futuras del Escenario A y en

casi un 8% con respecto a las condiciones de 2016. Esto coincide con la disminución pronosticada en VMT en el Escenario B. Por el contrario, se pronostica un aumento de las emisiones entre el Escenario A y el Escenario C en 2040. Esto está en consonancia con las condiciones de VMT ligeramente más altas observadas en el Escenario C, como resultado de la mayor cantidad de proyectos de aumento de la capacidad de autopistas y carreteras incluidos en este escenario, lo que ilustra una vez más el compromiso entre lograr el alivio de la congestión e implementar otros proyectos multimodales que reduzcan el VMT.

Figura ES-20: Pronóstico anual de emisiones de fuentes de transporte en el Condado de Ventura

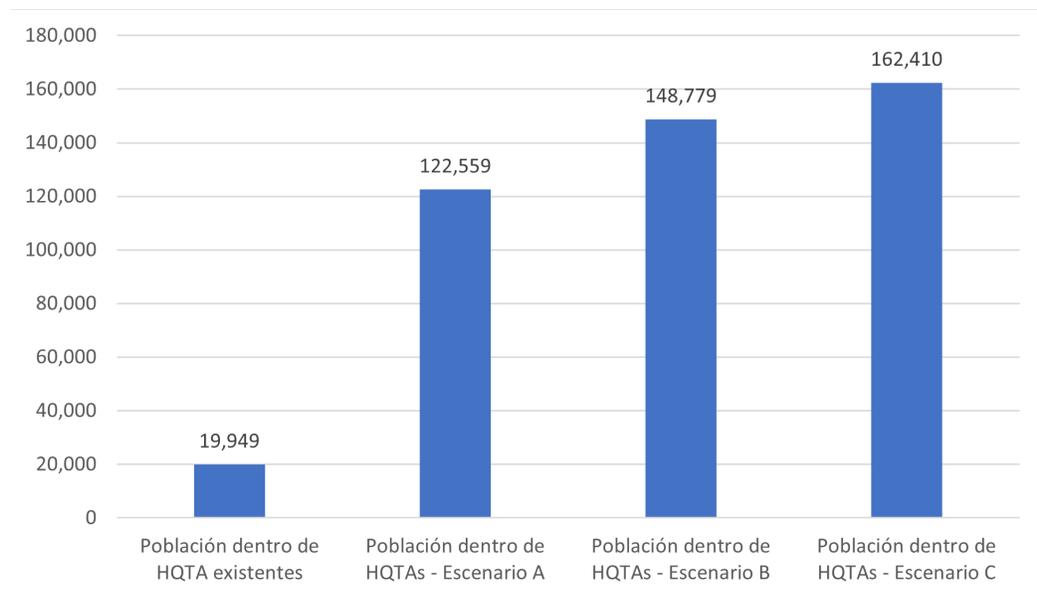


### **Población en una Áreas de tránsito de alta calidad (HQTAs por sus siglas en inglés)**

Un mayor acceso a servicios de transporte de alta calidad (con una frecuencia de 15 minutos o superior) puede fomentar un mayor uso de los servicios de transporte para viajes diarios y no diarios. La Figura ES-21 muestra que se prevé que cada escenario resulte en un aumento positivo en el número de

personas que viven dentro de una HQTAs. En las condiciones existentes (2016), alrededor del 2.4% de los residentes del Condado de Ventura viven en una HQTAs. En el Escenario A, se prevé que este número aumente al 14.6% de la población. Con las rutas de tránsito adicionales propuestas, se prevé que este número aumente al 17.8% de la población en el Escenario B y al 19.4% en el Escenario C.

**Figura ES-21: Población en los HQTAs en todos los escenarios**

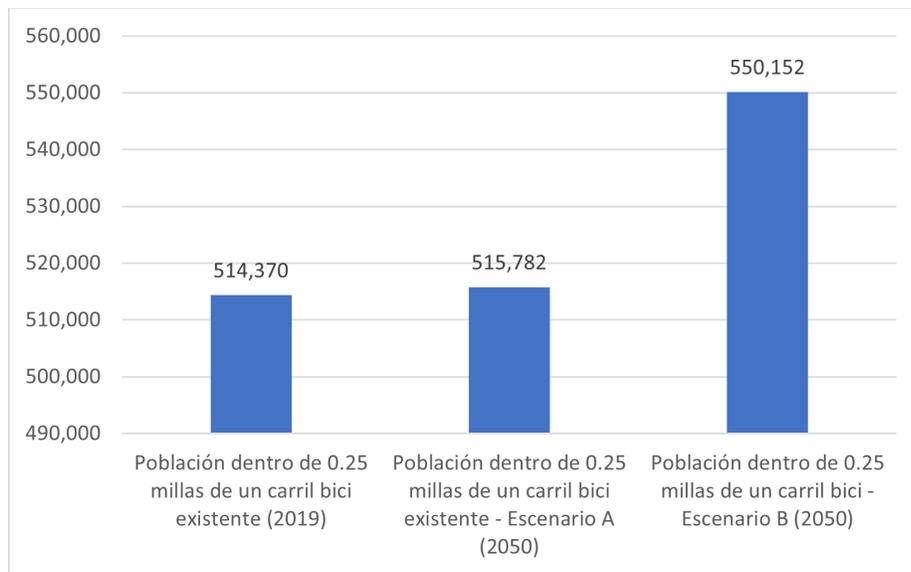


### Población en un radio de 0.25 millas de un carril para bicicletas

Esta métrica analiza el cambio en el número de residentes que tendrían un acceso conveniente a una instalación para bicicletas, lo que podría fomentar más viajes en modos de transporte activo. La Figura ES-22 compara el número de personas que viven a 0.25 millas de un carril para bicicletas en 2016 con las condiciones previstas para 2040 bajo el

Escenario A y el Escenario B. En la actualidad, aproximadamente el 60.8% de los residentes en el Condado de Ventura viven a 0.25 millas de un carril para bicicletas existente. En 2040, esto aumenta al 61.6% en el Escenario A. Con los nuevos carriles para bicicletas propuestos en el Escenario B, aproximadamente el 65.7% de los residentes en el condado viviría dentro de 0.25 millas de un carril para bicicletas.

Figura ES-22: Población en un radio de 0.25 millas de un carril para bicicletas en todos los escenarios

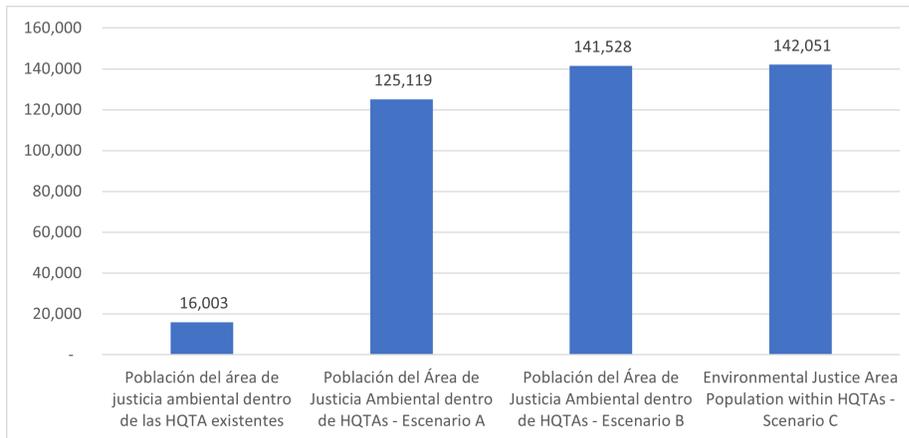


### **Población del Área de Justicia Ambiental (EJA, por sus siglas en inglés) dentro de una Área de tránsito de alta calidad (HQTA)**

Esta métrica se basa en el análisis del Capítulo 5 y se enfoca en cómo cambia el acceso a los servicios de transporte de alta calidad para los residentes en EJAs en los distintos escenarios. Actualmente, el 5% de los residentes en EJAs viven dentro de los límites de un HQTA. Con los proyectos de tránsito propuestos en el Escenario A, se proyecta que 39.2% de los

residentes en las EJAs vivan dentro de los límites de una HQTA. Los proyectos de tránsito propuestos en el Escenario B aumentan esta cifra a 44.4% de los residentes de las EJAs. Un aumento menor se ve en el Escenario C, que propone una estación adicional de Metrolink en el oeste de Simi Valley, donde hay comparativamente menos EJAs. La Figura ES-23 muestra cómo la población total ubicada dentro de los límites de una EJA cambia entre 2019 y cada escenario.

**Figura ES-23: Población de las Áreas de justicia ambiental en los HQTA en todos los escenarios**

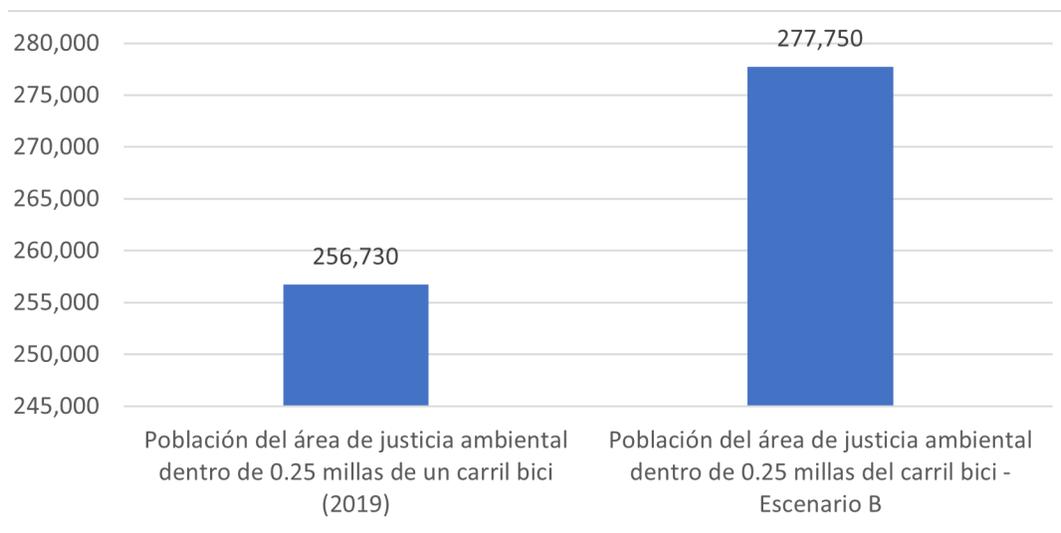


### Población del Área de justicia ambiental dentro de 0.25 millas de un carril para bicicletas

Esta métrica analiza el cambio en el número de residentes en EJAs que tendrían un acceso conveniente a una instalación para bicicletas. Actualmente, el 80% de los residentes en las EJAs viven dentro de 0.25 millas de un carril para bicicletas existente. Con los proyectos

de carriles para bicicletas propuestos en el Escenario B, el número de residentes en las EJAs que viven dentro de 0.25 millas de un carril para bicicletas aumenta a 87% (Figura ES-24). El aumento de la accesibilidad a los carriles para bicicletas en toda la región en las EJAs ayuda a mejorar las opciones de movilidad y proporcionar un acceso equitativo a empleos, la educación y los destinos clave.

Figura ES-24: Población de las Áreas de justicia ambiental a 0.25 millas de un carril para bicicletas en todos los escenarios



## Implementación del plan

### Retos de financiación

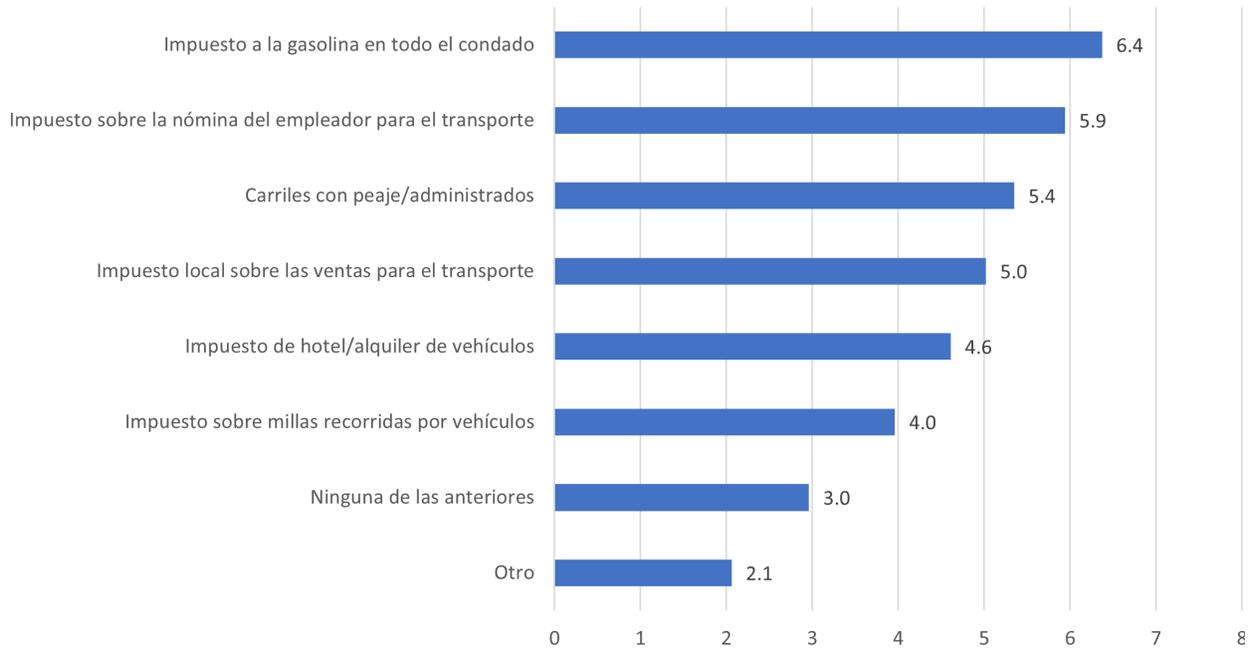
Muchas nuevas fuentes de financiación de subvenciones estatales y federales para el transporte son muy competitivas, y muchas fuentes tradicionales de financiación del transporte, como los impuestos sobre la gasolina, están bajo presión y en declive debido a los cambios en la forma de viajar de las personas y en los cambios en la tecnología de los vehículos, como los eléctricos e híbridos enchufables y otros vehículos más eficientes. Además, las nuevas fuentes de financiación del transporte a nivel estatal y federal se adaptan cada vez más para respaldar objetivos específicos de transporte y movilidad, haciéndolo más desafiante y competitivo para recibir financiamiento con éxito. En el cambiante entorno de financiación del transporte, sería prudente que VCTC y las agencias locales consideraran buscar una nueva fuente de financiación local centrada en el Condado de Ventura en el futuro. Las nuevas fuentes potenciales de financiamiento controlado localmente para mejoras en el transporte podrían incluir las siguientes:

- **Impuesto sobre las ventas:** aumento del impuesto local sobre las ventas que se aplica a las compras en el Condado de Ventura.
- **Impuesto sobre la gasolina:** aumento del impuesto local sobre la gasolina para las ventas en el Condado de Ventura.
- **Impuesto sobre nóminas:** impuesto que se aplica a las nóminas de los empleados que trabajan en el Condado de Ventura.
- **Impuesto de hotel/alquiler de automóviles:** aumento del impuesto local cobrado por estancias en hoteles y el alquiler de automóviles.

- **Carriles de peaje/gestionados:** construcción de nuevos carriles de autopista o conversión de carriles existentes en instalaciones de peaje.
- **Impuesto VMT:** impuesto basado en el número de millas que un vehículo conduce por año.

Además de los beneficios de control local que vendrían con una nueva fuente de financiación local, un aumento en la financiación local disponible para el transporte permitiría a VCTC y a las agencias locales aumentar la cantidad de fondos equivalentes locales disponibles al buscar fuentes de financiación estatales y federales. Esto ayudaría a que los proyectos de transporte del Condado de Ventura sean más competitivos en la búsqueda de estas fuentes de financiación externas. La encuesta comunitaria de la primavera de 2022 incluyó una pregunta en la que se pedía a los participantes que clasificaran su posible apoyo o preferencia por varios programas que podrían crear una fuente de financiación del transporte controlada localmente en el Condado de Ventura. De los 1,501 participantes de la encuesta, 1,125 respondieron esta pregunta. La Figura ES-25 resume las respuestas recibidas.

Figura ES-25: Encuesta de primavera de 2022 Clasificación de opciones de fuentes de financiamiento local



\* 1,12 5respuestas

### Próximos pasos

Las mejoras de transporte multimodal propuestas a través del CTP tienen como objetivo abordar las necesidades actuales y futuras de los residentes en el Condado de Ventura. Estas mejoras se desarrollaron después de una revisión exhaustiva de las condiciones existentes y las pronósticos demográficos, una amplia participación de la comunidad, y el análisis utilizando el modelo regional de demanda de viajes de VCTC. Las mejoras identificadas en el Escenario B tienen como objetivo responder a las necesidades de movilidad actuales y futuras de los residentes del Condado de Ventura, y ubicar al condado en el camino hacia la creación de una red de transporte más resiliente y equitativa que proporcione a la comunidad acceso a

una serie de opciones y oportunidades de movilidad.

En el futuro, VCTC completará una priorización de los proyectos y estrategias identificados en este plan. VCTC también continuará colaborando con las agencias locales del condado para completar la planificación inicial y la búsqueda de financiación adicional necesaria para la implementación del proyecto. El CTP también pretende ser un documento en evolución que se actualizará y modificará según sea necesario para incorporar futuros esfuerzos de planificación y proyectos identificados para el Condado de Ventura.