

# Streets for People:

## El Plan de Transporte Active de Sacramento

RESUMEN EJECUTIVO | MARZO 2025



# ¿Qué es *Streets for People*?

*Streets for People: el Plan de Transporte Activo de Sacramento* le proporciona a la ciudad una visión para desarrollar una red de transporte activo más segura, más conectada y más cómoda para servir a nuestra comunidad.



Este plan ofrece estrategias y recomendaciones sobre cómo podemos lograr esa visión. A lo largo del proceso de creación de este plan, trabajamos en asociación con varias comunidades de la ciudad, empresas, empleados, agencias, organizaciones comunitarias y departamentos de la ciudad para desarrollar soluciones implementables.



## “Transporte Activo” es...

un término que define el usar actividad física para mobilizarse y de un lugar a otro, en vez de utilizar vehículos motorizados como automóviles y camiones. El transporte activo incluye caminar, andar en bicicleta, trotar, andar en patineta, o utilizar dispositivos de movilidad asistida como sillas de ruedas.



## La necesidad de un enfoque centrado

El *Streets for People Plan* identifica una visión para una red de transporte activo mejorada en toda la ciudad de Sacramento. Mientras desarrollamos esta visión, enfocamos nuestros esfuerzos de participación adicionales en tres áreas específicas de la ciudad marcadas por una gran necesidad y una desinversión histórica. Estas áreas también albergan algunas de las comunidades más desfavorecidas de Sacramento y experimentan algunos de los números más altos de colisiones de tránsito fatales y graves en la ciudad.

# Objetivos del plan

Los objetivos del plan se alinean con los criterios y métricas desarrollados como parte del [Plan General de la Ciudad](#), [el Plan de Prioridades de Transporte](#) (TPP) y el [Plan de Acción y Adaptación Climática](#) (CAAP por sus siglas en inglés):



## Acceso Proporcionar acceso a destinos

La movilidad abre las puertas a la educación, las oportunidades económicas, la salud y el crecimiento personal. Se debe priorizar la conectividad a instituciones y lugares que brindan beneficios económicos, educativos y de salud.



## Equidad Proporcionar inversión equitativa para abordar las desigualdades históricas

Reconocemos las desigualdades raciales históricas y estamos comprometidos a proporcionar soluciones transparentes, deliberadas y viables que remediarán esas desigualdades, incluido el impacto que la calidad del aire y el cambio climático tienen en estas comunidades.



## Mantenimiento Reparación y mantenimiento del sistema

La infraestructura de transporte de Sacramento está en condiciones “aceptables”, pero se prevé que se deteriore rápidamente para fines de la década. Reparar baches, repavimentar calles y mantener las señales de tránsito respalda la salud de la comunidad y la salud económica de la ciudad.



## Seguridad Mejorar la seguridad del transporte

Sacramento sigue clasificada como una de las peores ciudades de California en materia de seguridad del transporte según datos de la Oficina de Seguridad Vial de California. La seguridad del transporte es un factor principal para futuras inversiones con la intención de abordar primero las áreas con mayores necesidades.



## Sostenibilidad Mejorar la calidad del aire, el clima y la salud

Nos enfrentamos a una emergencia climática existencial que amenaza a nuestra ciudad, región, estado, nación, humanidad y el mundo natural. Más del 50 % de los gases de efecto invernadero de Sacramento provienen del transporte. La calidad del aire, la salud y el cambio climático deberían ser factores impulsores de nuestras inversiones en movilidad.



# Participación comunitaria

A lo largo del proyecto realizamos actividades de participación comunitaria en toda la ciudad, con atención especial a las actividades en áreas de enfoque del plan incluyendo **North Sacramento, South Sacramento, y Fruitridge/Broadway.**

También buscamos audiencias prioritarias para la participación, incluidas las comunidades negras, indígenas y de color (BIPOC por sus siglas en inglés); hogares sin acceso o con acceso limitado a vehículos motorizados; y personas con discapacidades. Las experiencias de estas personas fueron cruciales para comprender las preocupaciones de la comunidad sobre el transporte activo. Sus perspectivas informaron las recomendaciones para crear un sistema de transporte que funcione para todos. Para llegar a audiencias más amplias y, más a menudo,

nuestros materiales de comunicación se pusieron a disposición en inglés, hmong, chino simplificado, español y vietnamita, y se realizaron actividades de participación específicas en español, hmong, mandarín y vietnamita.

Reconocemos que, si bien visitamos muchos vecindarios e hicimos esfuerzos para difundir ampliamente la información, no todos los vecinos tuvieron el tiempo, la capacidad o el acceso a internet para interactuar con nosotros. Si bien logramos establecer algunas conexiones orgánicas con la ayuda de nuestros líderes comunitarios, reconocemos que, aunque ciertas voces no pudieron sumarse a la conversación, no debemos asumir que no tienen experiencias vividas o visiones para el futuro de la red de transporte activo de la ciudad.

## Participación

### PARTICIPACIÓN EN PERSONA



**69**

eventos participativos



**1,438**

participantes



**640+**

comentarios



**3**

presentaciones a la  
Comisión de la Ciudad

### PARTICIPACIÓN EN LÍNEA



**160**

participantes



**9**

eventos virtuales

### Sitio web del proyecto y mapa interactivo



**3,191**

comentarios



**2,415**

colaboradores

Las siguientes inquietudes surgieron de nuestras conversaciones con la comunidad sobre caminar, andar en bicicleta y patinar en Sacramento:



## HACERLO MÁS SEGURO Y MÁS CONECTADO



Debemos trabajar para abordar las dificultades de la seguridad vial, el comportamiento de los usuarios y las brechas en la red. También debemos proporcionar conexiones entre el este-oeste de la ciudad más cómodas, así como a destinos frecuentes, incluyendo el transporte público, trabajos y dentro nuestros vecindarios.



## HACERLO MÁS CÓMODO



Debemos trabajar para proporcionar aceras y ciclovías más anchas a lo largo de las calles principales, así como más sombra a lo largo de las aceras, las instalaciones para bicicletas y en las paradas de autobús.



## MANTENER LO QUE TENEMOS



Debemos enfocarnos en el mantenimiento de la infraestructura existente, incluyendo la calidad del pavimento, la señalización de los carriles y las señales reflectoras.



## PROPORCIONAR SERVICIOS Y PROGRAMAS DE APOYO



Debemos proporcionar infraestructura de apoyo, incluyendo iluminación adicional, estacionamiento para bicicletas y señalización. También debemos colaborar con diferentes agencias y departamentos para apoyar a las personas desamparadas (homeless en inglés).



# Sacramento Hoy

## Equidad

La equidad fue una fuerza impulsora durante el desarrollo de *Streets for People Plan*. Utilizamos datos de CalEnviroScreen, una herramienta para identificar poblaciones vulnerables y que son más susceptibles a los impactos al transporte. CalEnviroScreen ayuda a identificar las comunidades de California que están más afectadas por muchas fuentes de contaminación. Algunas de las comunidades más vulnerables de la ciudad se pueden encontrar en las áreas de enfoque de **North Sacramento y Fruitridge/Broadway**. También revisamos métricas individuales del censo e identificamos las siguientes dificultades:



**Las personas con discapacidad pueden requerir servicios o infraestructura especializados para desplazarse, como por ejemplo mayor tiempo para cruzar la calle.** Es posible que estas personas tengan menos probabilidades de poseer un vehículo. Las áreas con mayor concentración de personas con discapacidades incluyen South Sacramento, Fruitridge/Broadway y Midtown.



**Las personas que no tienen acceso a un vehículo tienden a caminar, andar en bicicleta, desplazarse en patineta o utilizar el transporte público por necesidad para llegar a diversos destinos.** Estas comunidades pueden beneficiarse más de las inversiones para mejorar la seguridad en y la comodidad en las calles de la ciudad. Las áreas con la mayor concentración de comunidades sin acceso a un vehículo incluyen Downtown, Midtown y Oak Park.

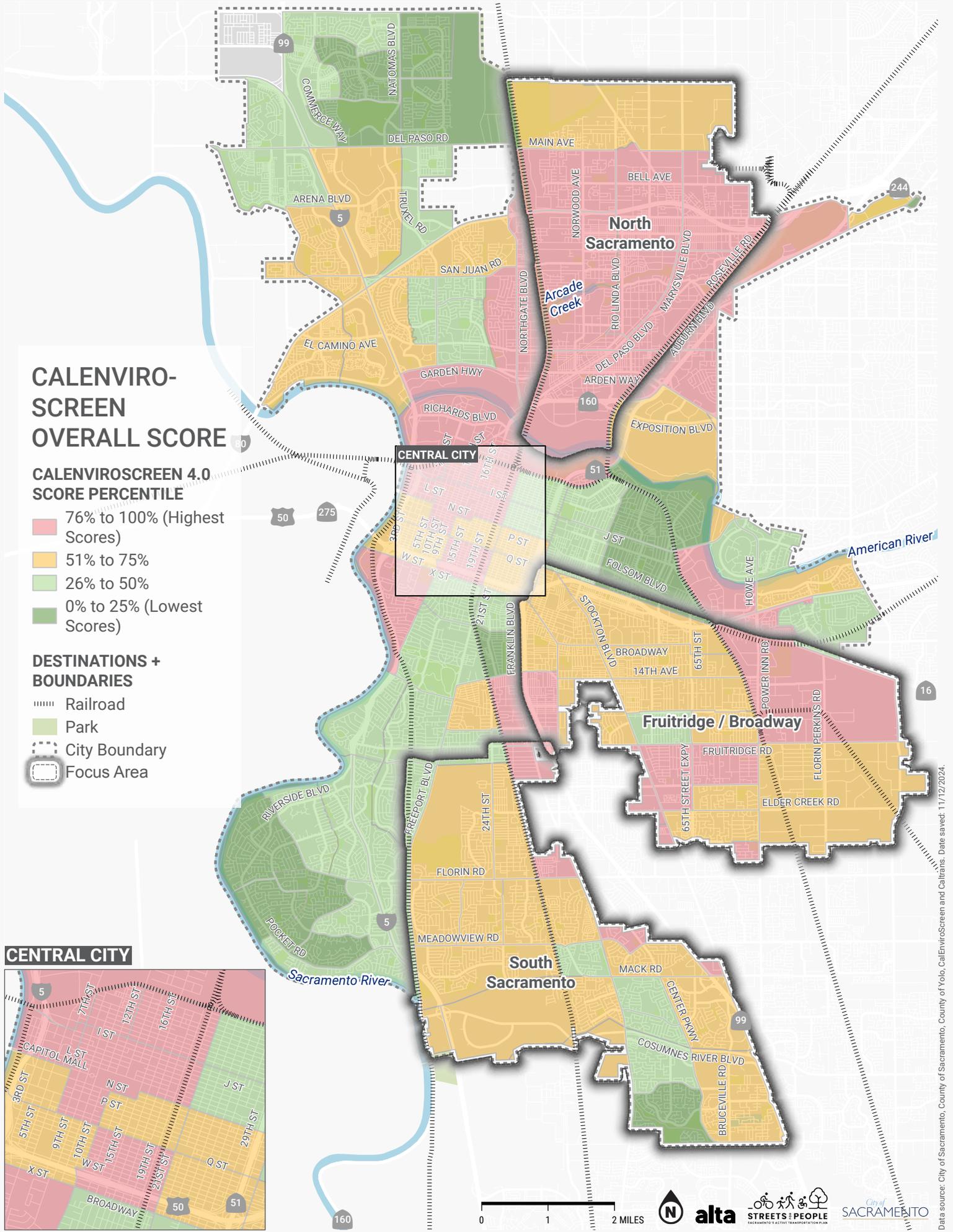


**Las personas mayores de 65 años tienden a caminar más lento y necesitan más tiempo para cruzar la calle.** También es más probable que no tengan acceso a vehículo motorizado o de viajar durante los horarios de viaje tradicionales (de 7:00 a 9:00 a. m. y de 4:00 a 6:00 p. m.), lo que crea diferentes necesidades en las calles en distintos momentos del día. Las áreas con la mayor concentración de personas mayores de 65 años incluyen Pocket-Greenhaven, South Sacramento y East Sacramento.



**Las poblaciones desfavorecidas también tienden a caminar, andar en bicicleta, patinar o utilizar el transporte público más que otras, y han enfrentado desigualdades en el transporte público más a menudo históricamente.** Las áreas con mayor concentración de personas desfavorecidas pueden ser elegibles para oportunidades de financiamiento para abordar las desigualdades en el transporte. Estas áreas incluyen North Sacramento, Fruitridge/Broadway y South Sacramento.

Figura 1 – CalEnviroScreen 4



Data source: City of Sacramento, County of Sacramento, County of Yolo, CalEnviroScreen and Caltrans. Date saved: 11/12/2024.

## Caminar y rodar

La infraestructura para caminar y andar en bicicleta en la ciudad incluye aceras, senderos de uso compartido, puentes peatonales sobre autopistas, e instalaciones de cruce en intersecciones o en mitad de cuadra. Algunas conclusiones nuestro análisis incluyen:

### La proximidad y la direccionalidad son fundamentales para el acceso



**Menos de la mitad (44%) de la comunidad tiene acceso a necesidades esenciales (supermercados, atención médica y centros comerciales) caminando o en patines.** Cuanto más nos alejamos del centro de Sacramento, menos densos y menos accesibles son los destinos para caminar y andar en patines.

### No todas las personas viajan al mismo ritmo



**Las personas mayores de 65 años y aquellos que usan un dispositivo de movilidad tienden a caminar más lento, y caminar o rodar en sí puede ser un mayor desafío para estos grupos.** Por lo tanto, el acceso peatonal o en silla de ruedas para estos grupos puede ser más limitado.

### Los lugares para cruzar barreras como carreteras, ríos y calles principales son limitados.



**This makes it less convenient to access some destinations.** The infrequency of these crossings leads to increases in the distance people must walk to get to their destination, thus rendering some destinations less accessible.

## Montar en Bicicleta

Una red completa y conectada de infraestructura para bicicletas que sea cómoda para personas de todas las edades y capacidades, es fundamental para que la bicicleta sea una opción de transporte viable para viajar en Sacramento. La ciudad cuenta con más de 431 millas de instalaciones existentes para ciclistas. Se componen de carriles bici, carriles bici delimitados, rutas para bicicletas, caminos o senderos de uso compartido y ciclovías separadas. Nuestra evaluación destacó los siguientes problemas clave sobre los viajeros en Sacramento:

### Menos acceso en bicicleta



**Menos de la mitad (47%) de la comunidad tiene acceso a necesidades esenciales en bicicleta.**

### La gente viaja a ritmos diferentes



**La distancia que un ciclista puede recorrer en 15 minutos varía;** Las personas que usan bicicletas eléctricas podrían viajar más rápido y las familias que viajan con niños podrían viajar más lento.

### Las barreras limitan el acceso



**Los lugares para cruzar barreras como autopistas, ríos y calles principales son limitados,** lo que hace que sea menos conveniente acceder a algunos destinos.

### La mayoría de las personas en Sacramento están desconectados



**La mayoría de las comunidades de Sacramento viven en conjuntos residenciales con menor densidad y de uso único, construidos después de la Segunda Guerra Mundial.** Estas comunidades carecen de una red de calles conectadas, lo que requiere viajar en calles de mayor velocidad y volumen. Este patrón de uso de la tierra deja a estas comunidades desconectadas de las necesidades diarias.

## Acceso

Analizamos cómo la red de calles y carreteras impacta la capacidad de un adulto promedio de llegar a varios destinos como parques, escuelas y estaciones de tránsito caminando, andando en bicicleta y patinando.

### Acceso a parques

El **74%** de las comunidades de Sacramento viven a **15 minutos a pie** de un parque. De manera similar, el **74%** de las comunidades viven a **5 minutos en bicicleta** de un parque.

### Acceso a las escuelas

El **64%** de las comunidades viven a **15 minutos a pie o a 5 minutos en bicicleta** de una escuela. Sin embargo, las personas que viven en las tres áreas de enfoque tienen un acceso más limitado que otros vecindarios en la ciudad.

### Acceso al tránsito<sup>1</sup>

El **15%** de las comunidades viven a **15 minutos a pie** de una estación de tren (lightrail) o una parada de autobús con alto número de pasajeros. Sin embargo, sólo el **12%** vive a **5 minutos en bicicleta** de una estación de tren (lightrail) o de una parada de autobús con alto número de pasajeros.

---

## Cobertura arbórea

Medimos la densidad del dosel arbóreo existente para identificar áreas de la ciudad que podrían beneficiarse de una mejor cobertura de dosel arbóreo adicional junto con mejoras en el transporte activo, como carriles para bicicletas y senderos separados. Nuestros resultados destacaron varias cosas:

- **Generalmente, los barrios más alejados del centro de la ciudad tienen menos densidad del dosel**, especialmente en áreas al norte de la I-80 y la mayor parte de las partes del sur de la ciudad.
- Los vecindarios de **Land Park, East Sacramento, Curtis Park y Boulevard Park** tienen la mayor densidad de cobertura de árboles de la ciudad, junto con áreas naturales como el American River Parkway.
- Dentro de las áreas de enfoque, la densidad de la cubierta arbórea es generalmente baja, con la cobertura más baja en **North Sacramento, Fruitridge/Broadway y South Sacramento**.

---

<sup>1</sup> Para este análisis, consideramos el número de pasajeros de 2019 para determinar las paradas con mayor número de pasajeros (autobús y lightrail) en la ciudad. Utilizamos datos de antes de que la pandemia de COVID-19 alterara los niveles de pasajeros en el transporte público. También definimos dos áreas generalizadas a lo largo de J Street en 19th Street y Alhambra Boulevard para representar las rutas de autobús más populares a través del centro de la ciudad. De manera similar, incluimos al Florin Towne Center, justo afuera de los límites de la ciudad, para tener en cuenta la gran cantidad de viajes en esta ubicación.



# Recomendaciones

Las recomendaciones incluidas en esta sección se basan en los comentarios de nuestra comunidad. Las recomendaciones se basan también en las redes existentes para caminar y andar en bicicleta, incorporan planes y políticas anteriores y complementan las mejoras identificadas en el [Plan de Conexiones Vecinales](#).

## Recomendaciones para caminar y rodar

El *Streets for People Plan* identifica 2,189 millas de aceras nuevas o mejoradas en toda la ciudad.

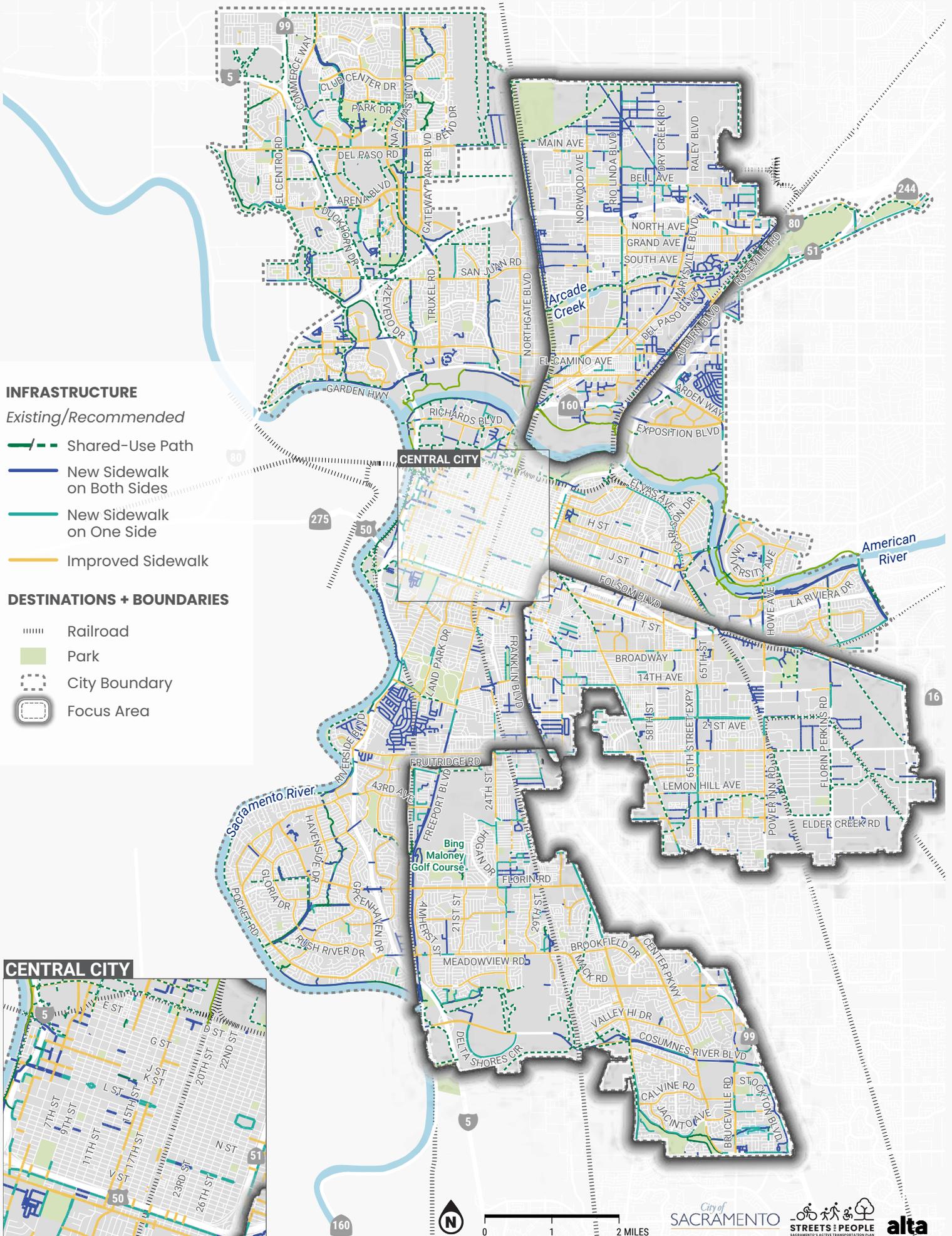


### LO QUE ESTAMOS PROPONIENDO



\*incluye ensanchamiento de aceras, nivelación de aceras con grietas y relleno de huecos

**Figura 2 – Recomendaciones para la gente que camina y rueda en Sacramento**



# Recomendaciones para ciclistas



Las recomendaciones incluidas tienen como objetivo crear una red más amplia de instalaciones para ciclistas, que proporcione conexiones fáciles y cómodas a destinos regionales. Las recomendaciones también se han desarrollado para desarrollar el [Plan de Conexiones Vecinales](#), que incluye rutas tanto **primarias** (es decir, rutas que brindan acceso a destinos cotidianos con características que ayudan a calmar tráfico) y **secundarias** (es decir, rutas señalizadas que sirven como “rutas de alimentación”, que vinculan a usuarios adicionales con sus destinos deseados).

## LO QUE PROPONEMOS



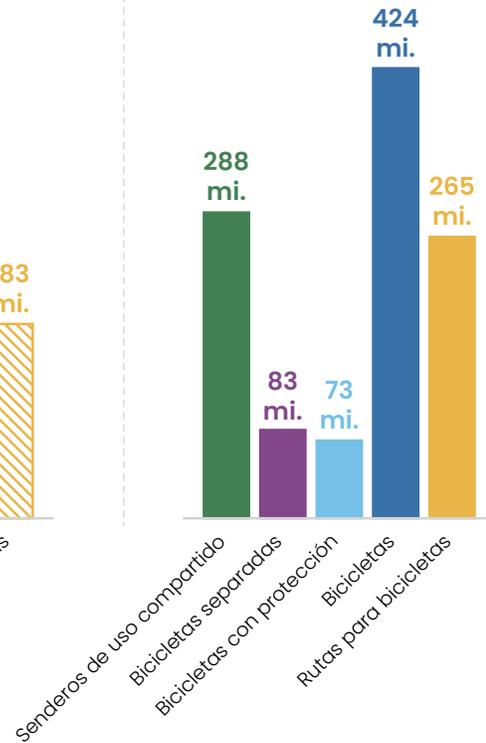
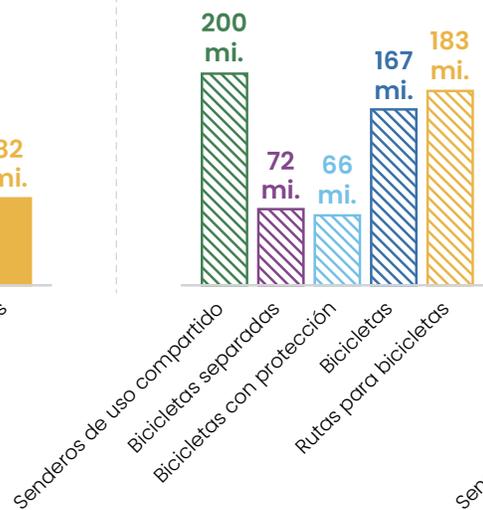
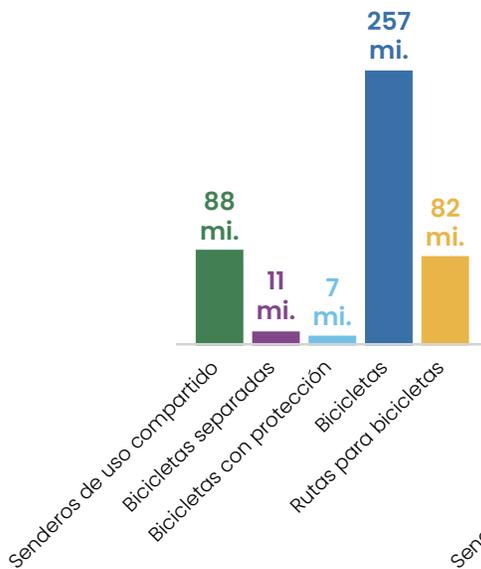
instalaciones existentes para ciclistas\*



instalaciones nuevas + mejoradas para ciclistas\*

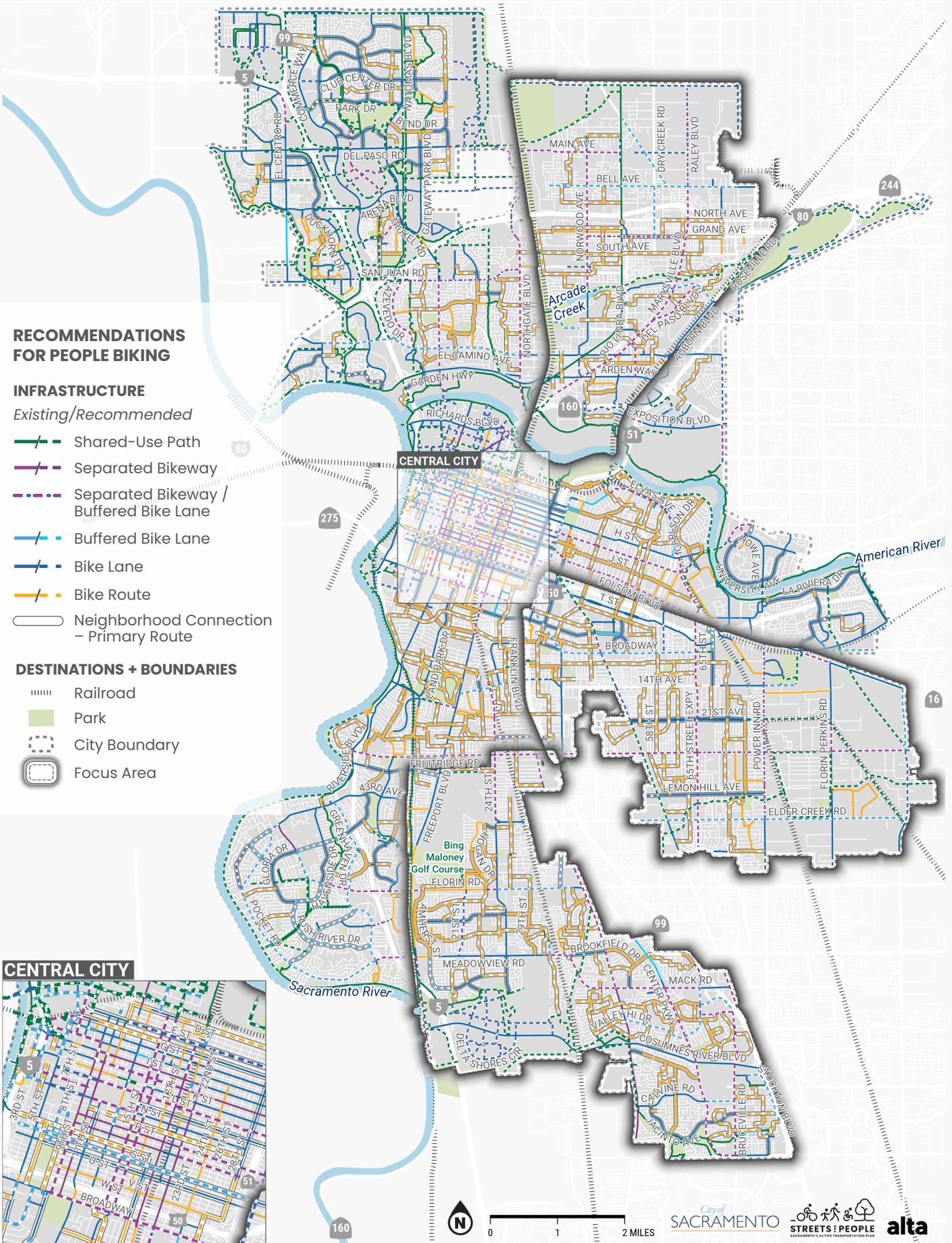


red completa recomendada para ciclistas\*



\*Redondeado al número entero más cercano. Puede encontrar más información sobre las instalaciones para ciclistas en el [Plan de Conexiones Vecinales](#).

**Figura 3 – Recomendaciones para ciclistas en Sacramento**



**RECOMMENDATIONS FOR PEOPLE BIKING**

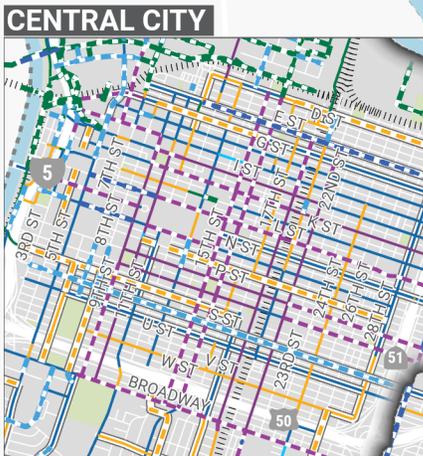
**INFRASTRUCTURE**

*Existing/Recommended*

-  Shared-Use Path
-  Separated Bikeway
-  Separated Bikeway / Buffered Bike Lane
-  Buffered Bike Lane
-  Bike Lane
-  Bike Route
-  Neighborhood Connection – Primary Route

**DESTINATIONS + BOUNDARIES**

-  Railroad
-  Park
-  City Boundary
-  Focus Area



## Políticas y programas recomendados

Para que Sacramento sea una ciudad más transitable a pie o en bicicleta, no solo se necesitan nuevas inversiones en infraestructura, sino también políticas y programas permanentes que respalden y alienten a quienes dependen de los viajes activos y a quienes los eligen por su comodidad. Las recomendaciones están organizadas bajo los siguientes temas:

TEMA	POLÍTICAS RECOMENDADAS	RECOMMENDED PROGRAMS
 <b>EQUIDAD</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Priorizar a las personas que caminan, andan en bicicleta y usan el transporte público</li> <li>• Invertir equitativamente</li> <li>• Reducir o eliminar las barreras para caminar</li> <li>• Poyar los esfuerzos comunitarios para expandir el acceso a las bicicletas</li> </ul>	
 <b>EDUCACIÓN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Promover un mayor uso de las estrategias de TDM (gestión de la demanda de viajes) por parte de empleadores</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Continuar con la clase de ciclismo y patinete urbanos</li> </ul>
 <b>COMPROMISO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Continuar con el programa de destitución de multas por andar en bicicleta por la acera</li> </ul>	
 <b>INGENIERÍA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desarrollar una política sobre los intervalos de peatones líderes</li> <li>• Implementar el diseño del proyecto de ciclovías basado en DIB-94</li> <li>• Implementar proyectos de <i>Streets for People</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Crear un programa de señalización peatonal</li> </ul>
 <b>EVALUACIÓN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evaluar la infraestructura y los programas regularmente</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitorear el número de choques de transporte activo</li> <li>• Identificar datos de recuento de transporte activo Tecnología</li> </ul>
 <b>ALENTAR</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementar las próximas políticas de TDM (gestión de la demanda de viajes)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desarrollar mapas de ciclovías</li> <li>• Organizar eventos en Mayo para el <i>Mes de la Bicicleta y Walktober</i></li> </ul>

# Financiación

El [Plan de Capital para las Mejoras de la Ciudad](#) es el método principal para asignar fondos para proyectos viales; sin embargo, la Ciudad no tiene ninguna fuente de financiación dedicada específicamente a mejoras de transporte y, a menudo, aprovecha la financiación de subvenciones para proyectos más grandes. Hay una variedad de oportunidades de financiación disponibles a nivel federal, estatal y regional/local para respaldar el diseño y la construcción de proyectos. Algunas de estas fuentes incluyen subvenciones [BUILD](#) o [SS4A](#) a nivel federal; [subvenciones de Transporte Activo](#) o [Planificación de Transporte Sostenible](#) a nivel estatal y la [Medida A](#) de la Autoridad de Transporte de Sacramento, a nivel más regional.

## ¿Qué sigue?

*El Streets for People Plan prevé una red de transporte activo en toda la ciudad guiada por los aportes de nuestras comunidades y las necesidades que han ayudado a identificar. La implementación de estas mejoras dependerá del proceso del [Plan de Prioridades de Transporte \(TPP\)](#), la financiación disponible y la participación continua de nuestras comunidades.*

El TPP identificó un proceso claro para identificar qué proyectos de transporte son la máxima prioridad en función de los siguientes valores comunitarios:

- Mejorar la calidad del aire, el clima y la salud
- Proporcionar inversiones equitativas
- Proporcionar acceso a destinos
- Mejorar la seguridad del transporte
- Reparar y mantener el sistema

La ciudad incluirá los proyectos del *Streets for People Plan* como parte del próximo proceso de priorización del TPP para identificar los proyectos de máxima prioridad.

**Alentamos a nuestras comunidades a que se comuniquen y participen con nosotros mientras trabajamos juntos en este proceso utilizando cualquiera de los recursos a continuación:**



Comuníquese con el [alcalde y las oficinas del distrito del consejo](#).

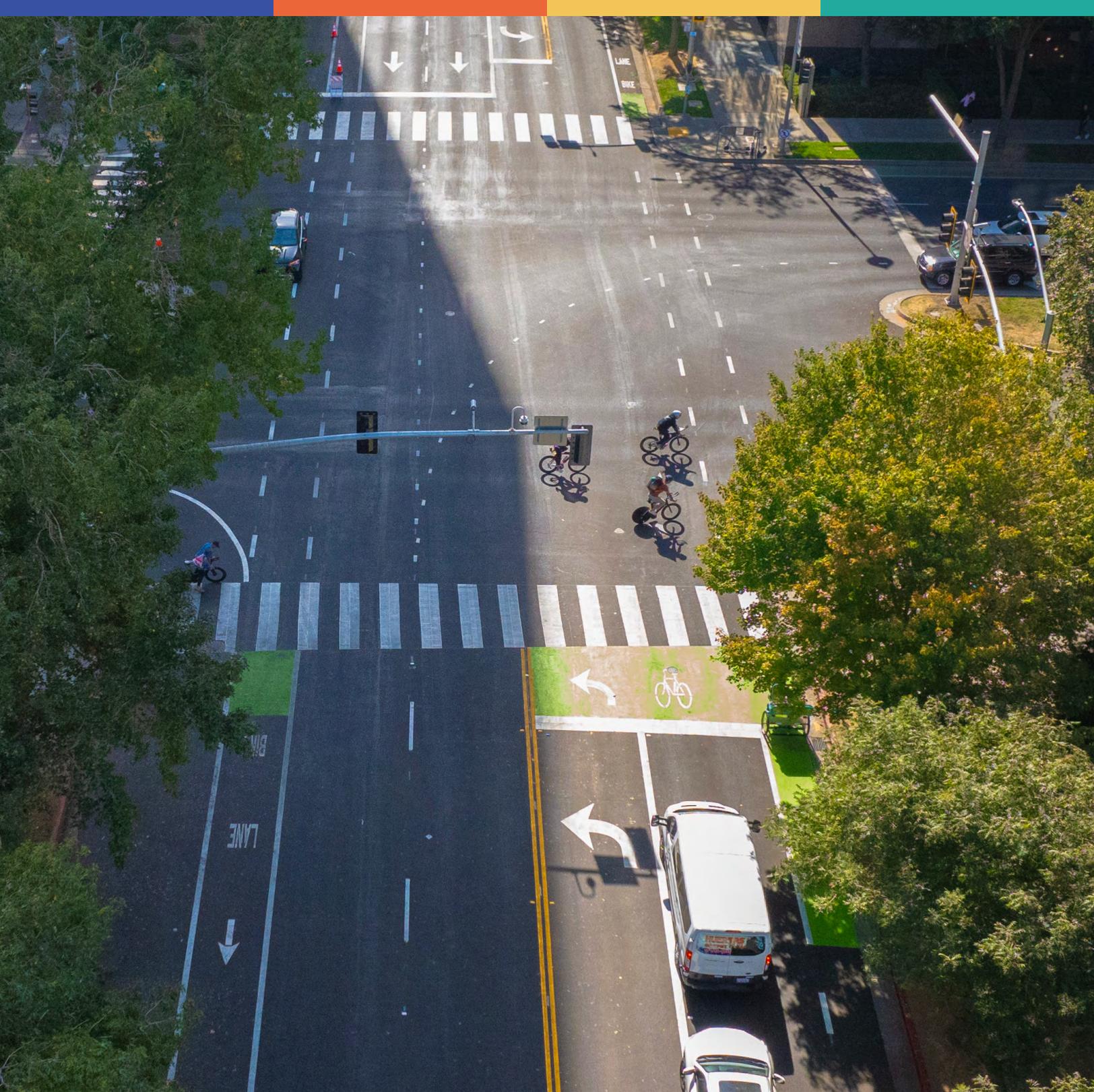


Asista a una [reunión del consejo municipal](#) o una [reunión de la Comisión de Transporte Activo](#)



Suscríbase a los [boletines informativos de la ciudad](#) e déjenos sus inquietudes al [311](#).





**STREETS FOR PEOPLE**  
SACRAMENTO'S ACTIVE TRANSPORTATION PLAN