



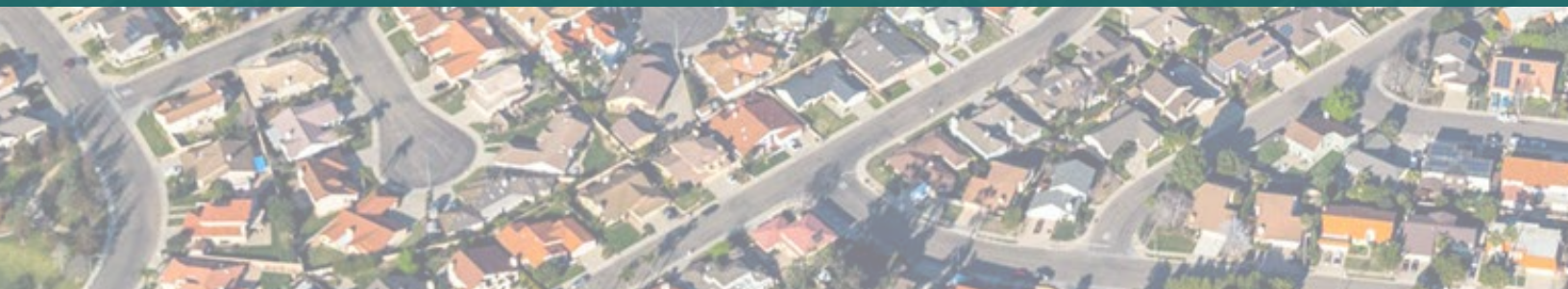
Santa Maria
General Plan

imagine



Elemento de Circulación

Borrador | 14 de agosto de 2025



Esta página se ha dejado en blanco intencionalmente.

Tabla de contenidos

Introducción.....	1
Fondo.....	3
Entorno regulatorio	3
Red de carreteras existente.....	3
Instalaciones existentes para bicicletas y peatones.....	4
Tránsito Regional Santa María.....	4
Rutas de camiones.....	5
Instalaciones de aviación	5
Instalaciones ferroviarias.....	6
Problemas y oportunidades	7
Políticas de circulación.....	11
Resumen de la política	11
Estándares y diagramas.....	12
Marco de políticas.....	22

Tabla de figuras

Figura CIR-1: Red de calles	13
Figura CIR-2: Red de ciclovías.....	17
Figura CIR-3: Nivel de estrés de tráfico de la bicicleta.....	18
Figura CIR-4: Red de mejora prioritaria para peatones.....	21

Tablas

Cuadro CIR-1: Nivel de servicio de tráfico (LOS).....	14
---	----

Esta página se ha dejado en blanco intencionalmente.

Introducción

La ley de California exige el desarrollo de un elemento de circulación como parte del Plan General. El Elemento de Circulación debe contener la "ubicación general y la extensión de las principales vías existentes, rutas de transporte, terminales, aeropuertos y puertos militares, y otros servicios públicos e instalaciones locales", todos correlacionados con el elemento de uso de la tierra del Plan General según la Sección 65302 (b) del Código de Gobierno de California.

El elemento de circulación de Santa María se centra en las redes de calles, bicicletas y peatones, seguridad, estacionamiento, tránsito, ferrocarril e instalaciones de aviación. Las instalaciones orientadas a los servicios públicos, como el agua y el drenaje pluvial, se abordan dentro del Elemento de Instalaciones y Servicios Públicos.

Este elemento consta de tres secciones principales: Antecedentes, Problemas y oportunidades, y Políticas de circulación. La *sección Antecedentes* presenta las condiciones y tendencias existentes relacionadas con las prioridades abordadas en este Elemento. La *sección Problemas y oportunidades* describe los problemas y oportunidades clave que dieron forma al Elemento. Finalmente, la *sección de Políticas de Circulación* establece estándares y diagramas regulatorios y describe los objetivos, políticas y acciones de implementación de Circulación de la Ciudad.

Las Políticas de Circulación se enfocan en establecer y mantener una red de movilidad en toda la ciudad que satisfaga las necesidades de los usuarios de todas las edades y habilidades, incluidas las personas que caminan, andan en bicicleta, usan dispositivos de micromovilidad como e-scooters, viajan en transporte público y conducen y viajan en vehículos. En apoyo de esa red de movilidad, las políticas también priorizan la seguridad, el estacionamiento, la compatibilidad con el uso de la tierra, la distribución equitativa de costos y beneficios, y la mitigación de los impactos del tráfico y el uso de vehículos.



Los ciclistas usan un camino de usos múltiples.

Esta página se ha dejado en blanco intencionalmente.

Fondo

Esta sección presenta las condiciones y tendencias existentes relacionadas con las prioridades abordadas en las Políticas de Circulación.

Entorno regulatorio

Las regulaciones que afectan la dirección de la política de este Elemento incluyen:

AB 1358. El Proyecto de Ley de la Asamblea 1358 (AB 1358), la Ley de Calles Completas de California, requiere que la Ciudad de Santa María centre la actualización del Elemento de Circulación del Plan General en un sistema de transporte multimodal que se adapte a todos los usuarios, incluidos ciclistas, peatones, automovilistas, vehículos de tránsito y personas de todas las edades y habilidades.

SB 743. SB 743 entró en vigencia el 1 de julio de 2020 y cambió fundamentalmente la forma en que se realiza el análisis de transporte como parte de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA). El nivel de servicio del automóvil, aunque se permite como umbral de política local, ya no se considera un impacto en el medio ambiente. En cambio, las millas de viaje de vehículos (VMT) son ahora la principal métrica de transporte para los proyectos evaluados bajo CEQA.

Medida A. La Medida A del Condado de Santa Bárbara, aprobada por los votantes en noviembre de 2008 y programada para expirar en 2040, proporcionará más de \$1 mil millones de ingresos estimados por impuestos sobre las ventas locales para proyectos de reparación de carreteras, alivio de la congestión y seguridad del transporte. Los programas actuales en Santa María financiados por la Medida A son Mantenimiento de Carreteras, Programa de Tránsito Especializado para Ancianos y Discapacitados, Programa de Tránsito Interregional, Rutas Seguras a la Escuela y Clean Air Express.

AB 98. AB 98 entra en vigencia en 2026 y busca abordar los problemas de justicia ambiental asociados con la rápida expansión de los usos de los almacenes en el estado. AB 98 requiere que las agencias locales actualicen los elementos de circulación de sus planes generales para establecer rutas de viaje específicas para el transporte de bienes y materiales, evitando usos sensibles de la tierra.

Red de carreteras existente

La ciudad de Santa María cuenta con una extensa red de autopistas, arterias, colectores y carreteras locales. La red proporciona un alto nivel de conectividad norte-sur/este-oeste con los condados adyacentes (es decir, los condados de San Luis Obispo, Ventura y Kern) a través de la autopista 101 de los Estados Unidos (US-101), Broadway (SR-135) y Main Street (SR-166) que atraviesan la ciudad. Broadway y Main Street se cruzan con la Ruta Estatal 1 (SR-1) al sur y al oeste, respectivamente, de la ciudad.

Instalaciones existentes para bicicletas y peatones

La condición de las redes existentes de bicicletas y peatones de Santa María varía ampliamente. Algunas ubicaciones tienen una red integral, mientras que la infraestructura es limitada en otras ubicaciones. Las mejoras en la red y los puntos ayudarán a mejorar el acceso, la seguridad y la comodidad, incluidas las mejoras en los cruces, los caminos de uso compartido y los senderos.

Las instalaciones para bicicletas y peatones también son utilizadas por personas que operan dispositivos de micromovilidad. La micromovilidad se refiere a todos los vehículos personales pequeños y livianos, incluidos los que funcionan o cuentan con asistencia eléctrica de motores, generalmente eléctricos. Estos incluyen bicicletas eléctricas (e-bikes), scooters eléctricos (e-scooters), patinetas eléctricas, vehículos de una sola rueda y otros dispositivos nuevos.

Tránsito Regional Santa María

Santa María es atendida principalmente por la agencia de Tránsito Regional de Santa María (SMRT). La ciudad de Santa María opera la ruta fija local de SMRT, el servicio de autobús regional y los servicios de autobús de paratransito Microtransit y ADA a pedido. La demografía de los pasajeros de SMRT refleja una amplia muestra representativa del área de servicio, incluidas las personas mayores, las personas con discapacidades, los estudiantes de K-12, los estudiantes universitarios, los profesionales que trabajan, los turistas y los pasajeros que eligen usar el transporte público en lugar de conducir. El número de pasajeros del transporte público está creciendo rápidamente y se espera que continúe creciendo en los próximos años.



Centro de Tránsito de Santa María.

Rutas de camiones

Santa María tiene dos rutas de camiones designadas por la Ley de Asistencia para el Transporte de Superficie (STAA), que se encuentran en la US-101 y Broadway. US-101, Broadway y Main Street transportan la gran mayoría del tráfico de camiones de STAA en términos de volúmenes absolutos. La US-101 transporta el mayor porcentaje de vehículos del tamaño de STAA, en relación con el tráfico general en la ruta, seguida de Main Street y Broadway. En promedio, los camiones del tamaño de STAA representan el 5 por ciento del tráfico total de camiones en los segmentos de las carreteras estatales dentro de Santa María, según datos del tráfico diario promedio anual de camiones de Caltrans en 2018.

Instalaciones de aviación

Aeropuerto Público de Santa María

El Aeropuerto Público de Santa María es el único aeropuerto de uso público dentro del Valle de Santa María. Según la definición de la FAA, el Aeropuerto Público de Santa María es un aeropuerto de servicio comercial primario, que atiende las necesidades de aviación de la comunidad local y la región al brindar apoyo a aeronaves comerciales, aéreas de extinción de incendios, militares y privadas. El aeropuerto también es un centro para el sector comercial e industrial de la ciudad de Santa María, ya que la mayoría de los usos de suelo industrial de la ciudad se encuentran en o cerca del aeropuerto.

Helipuertos

La ciudad de Santa María cuenta con cuatro helipuertos. La autoridad para regular su desarrollo y uso es compartida entre los propietarios de helipuertos, la Administración Federal de Aviación y el Estado de California.



Aeropuerto Público de Santa María. Crédito: Cámara de Comercio de Santa María

Instalaciones ferroviarias

Instalaciones ferroviarias de pasajeros

La estación Guadalupe Amtrak (GUA) es el servicio ferroviario de pasajeros más cercano a Santa María. Hay un servicio de autobús directo que conecta a los pasajeros de GUA con la parada de autobús de Santa María Amtrak (SAT), servida por una parada de autobús en la acera ubicada junto a la rampa de salida en dirección norte de la US-101 y East Main Street.

Ferrocarril del Valle de Santa María

El Ferrocarril del Valle de Santa María (SMVRR) es un servicio de línea corta o Clase III que consta de 14 millas de vías de la línea principal que se intercambian con las vías del Ferrocarril Union Pacific en Guadalupe. El ferrocarril también opera instalaciones de transbordo ubicadas en el Osburn Rail Yard en Santa María. El SMVRR brinda acceso a líneas ferroviarias de larga distancia para clientes comerciales y agrícolas en el Valle de Santa María.



Estación de Amtrak de Guadalupe (GUA). Crédito: Amtrak.

Problemas y oportunidades

Esta sección describe los problemas y oportunidades que informaron la dirección política de las Políticas de Circulación. Se puede encontrar más información y detalles técnicos en el Informe de *condiciones existentes de transporte y movilidad* incluido en el Apéndice A.

Volúmenes de tráfico y nivel de servicio (LOS). Los intercambios de la US-101 con las calles de Santa María tienen deficiencias en el nivel de servicio. Los intercambios en Main Street, Betteravia Road y Stowell Road necesitan mejoras operativas y de capacidad. Betteravia Road es el corredor más congestionado de la ciudad, con varias intersecciones y segmentos que experimentan retrasos excesivos o inaceptables. Main Street, Broadway y Stowell Road también tienen muchos segmentos e intersecciones congestionados.

Fiabilidad del tiempo de viaje. Hay cierta falta de confiabilidad en el tiempo de viaje en la US-101 alrededor de la frontera entre el condado de Santa Bárbara y San Luis Obispo que se extiende hasta la rampa de salida de Broadway. Otros segmentos de estudio en Broadway, Main Street y Betteravia Road tienen tiempos de viaje poco confiables debido a la congestión en las horas pico de la mañana y la tarde.

Exceso de capacidad. Por el contrario, varios segmentos de calles están por debajo de los umbrales de volumen de tráfico y tienen pocos retrasos dado el exceso de capacidad de la carretera. La reclasificación de calles con exceso de carriles de circulación en relación con los volúmenes reales y/o anchos de carriles de circulación demasiado anchos brinda oportunidades para reasignar el espacio de una manera que sirva mejor a todos los modos de viaje. Tales medidas también ayudarán a reducir la velocidad de los vehículos motorizados en muchos casos.



Entrances to US-101, a major thoroughfare for Santa Maria residents.

Gestión del sistema de pavimentos. Según el Informe de Gestión de Pavimentos de 2023, el índice promedio general de condición del pavimento (PCI) de la ciudad es de sesenta y nueve, y el 58.9% del pavimento de la ciudad está en muy buenas condiciones. Sin embargo, con el nivel actual de financiación de aproximadamente \$ 4 millones anuales, se pronostica que la calidad del pavimento se deteriorará con el tiempo.

Transitabilidad. El centro de la ciudad es la parte más transitable de la ciudad. Sin embargo, los residentes de la mayoría de las otras áreas de la ciudad tienen un acceso peatonal menos conveniente a escuelas, parques y / o tiendas minoristas. Mejorar la transitabilidad a través de mejores conexiones peatonales y diseño del ámbito público podría mejorar la salud, reducir la dependencia de los vehículos y mejorar la apariencia visual de las calles de la ciudad.

Seguridad. El exceso de velocidad y las infracciones del derecho de paso de los automóviles son las principales categorías de infracciones de los últimos cinco años de colisiones en la ciudad.

Millas recorridas por vehículos (VMT). VMT mide la cantidad de viajes en vehículos motorizados hacia y desde residencias, trabajos y otros destinos. Los objetivos regionales de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero se basan en lograr la reducción del VMT per cápita. Con un patrón compacto de uso de la tierra y un sistema de transporte que proporciona mejoras para todos los modos de transporte, se aumenta la eficiencia del sistema de calles existente y, en consecuencia, se minimiza la congestión del tráfico.

Servicio de tránsito. La ciudad tiene una población de residentes designados como "en riesgo" que luchan contra los bajos ingresos, la pobreza alta y persistente, el alto desempleo y el subempleo, el aislamiento lingüístico, los altos costos de vivienda, las viviendas deficientes, los vecindarios en dificultades, los altos costos de transporte con bajo acceso al transporte, así como la segregación racial y étnica. El sistema de transporte público de la Ciudad es un servicio vital y se espera que continúe creciendo en los próximos años.



Las carreteras anchas y los pasos de peatones limitados limitan la transitabilidad.

Instalaciones y servicios de aviación. El Aeropuerto Público de Santa María ha experimentado una disminución en los viajes de pasajeros en las últimas dos décadas, ya que el número de embarques fue de 23,008 en 2018, por debajo de 47,741 en 2010 y 77,738 en 2000. Los embarques son el número de pasajeros que abordan un avión.

Centro de Santa María. El centro de la ciudad tiene una mezcla diversa de usos de la tierra y tipos de viviendas, y como corazón de la ciudad, tiene muchos de los recursos históricos, cívicos y culturales de Santa María. La implementación del Plan General podría crear oportunidades para el crecimiento del empleo y la población y mejoras transformadoras en el ámbito público.

Plan de paisaje urbano multimodal del centro. Los objetivos del Plan de Paisaje Urbano Multimodal del Centro son acomodar a todos los usuarios, incluidos peatones, bicicletas, pasajeros del transporte público, automóviles y camiones. Este Plan ayuda a definir y cambiar el nombre del centro de la ciudad para convertirlo en un lugar de reunión comunitaria y un gran lugar para vivir y visitar. El Plan incluye mejoras viales propuestas que incluyen carriles para bicicletas elevados, aceras más anchas y estacionamiento en la calle.

Plan de Transporte Activo Santa María. El Plan de Transporte Activo (ATP) de Santa María 2020 se adoptó en enero de 2021. Su objetivo es "facilitar el diseño y la implementación de una red conectada de bicicletas y peatones para proporcionar opciones de transporte seguras, asequibles y accesibles en la comunidad".

Plan Calles Más Seguras para Santa María. El Plan Local de Seguridad Vial (LRSP) de la Ciudad, adoptado en 2022, identificó, analizó y priorizó las mejoras de seguridad vial en torno a los principios de lo que se conoce como las "4E" de la seguridad vial: Ingeniería, Cumplimiento, Educación y Servicios de Emergencia. El LRSP ha sido fundamental para asegurar los fondos del Programa Estatal de Mejora de la Seguridad Vial (HSIP) otorgados por Caltrans. Además de las estrategias sistémicas o de toda la ciudad, el plan identificó tres corredores prioritarios para las subvenciones de seguridad en el transporte:

- Corredor de Broadway (US-101 a Betteravia Road)
- Corredor de Main Street (Blosser Road a US-101)
- Corredor de la calle Miller (de Donovan Road a Betteravia Road)



Participación de la comunidad para el Plan de Transporte Activo de la Ciudad en Open Streets Santa María (2019).

Planes de tránsito de corto y largo alcance. Cada cinco a siete años, SMRT desarrolla y adopta planes de tránsito de corto y largo alcance. Los planes incluyen mejoras en el rendimiento, mejora del servicio y recomendaciones de innovación y tecnología. Estos planes sirven como planes comerciales generales que describen el crecimiento del sistema de tránsito. Estos indican áreas para la creación de nuevas líneas de tránsito junto con oportunidades de conectividad regional en los condados de Santa Bárbara y San Luis Obispo.

Estacionamiento. La ordenanza de estacionamiento de 2018 de la ciudad permite a los desarrolladores acreditar el estacionamiento en el retranqueo frontal pavimentado y utilizar el estacionamiento en tándem hacia el estacionamiento requerido. La ordenanza solo afecta a los desarrollos de densidad media o alta al permitir una mayor flexibilidad para la construcción en lotes de relleno con espacio limitado disponible. Además, el Plan Específico del Centro permite el estacionamiento compartido / fuera del sitio, lo que permite un desarrollo residencial de mayor densidad.

Autobuses de tránsito rápido y lanzaderas autónomas. SMRT planea introducir formas nuevas y mejoradas de transporte público en Santa María. Los corredores de Bus Rapid Transit (BRT) están en desarrollo a lo largo de Broadway, el corredor de tránsito más concurrido de la ciudad, y existen planes conceptuales para expandir las líneas BRT en Main Street, Betteravia Road y futuros corredores de alta intensidad. Del mismo modo, se está trabajando para desarrollar corredores de transporte autónomo para la implementación de autobuses sin conductor con un enfoque inicial de conectar Allan Hancock College con el Centro de Tránsito como un proyecto piloto inicial.

Rotondas. Las rotondas mejoran la seguridad al reducir la velocidad de los vehículos y evitar movimientos conflictivos. En los últimos veinticinco años, los diseños modernos de rotondas han ganado popularidad en los EE. UU. debido a su seguridad, su capacidad para mover más vehículos a través de las intersecciones con menos demora y sus costos más bajos a largo plazo en comparación con las señales que requieren electricidad, mantenimiento y reemplazo con el tiempo. Cuando se diseñan correctamente, las rotondas pueden acomodar fácilmente vehículos grandes como camiones de escalera de bomberos y camiones de carga. Es importante que la ciudad colabore con las comunidades locales para que se comprometan e involucren en el diseño e implementación de rotondas locales.



Rotonda ajardinada en la intersección de S. College Drive y E. McCoy Lane. Crédito: Google

Políticas de circulación

Las Políticas de Circulación abordan los problemas y oportunidades clave identificados anteriormente y establecen una hoja de ruta integral para establecer y mantener una red de movilidad en toda la ciudad que satisfaga las necesidades de los usuarios de todas las edades y habilidades.

La sección *Estándares y diagramas* establece estándares y diagramas regulatorios. Una norma es una norma o medida que establece un nivel de calidad o cantidad que debe cumplirse o satisfacerse. Del mismo modo, un diagrama es una expresión gráfica del texto de una política en particular.

La sección *Marco de políticas* describe los objetivos de circulación, las políticas y las acciones de implementación. Una meta describe el futuro deseado de la comunidad. Una política es una declaración de intenciones específica que guía la toma de decisiones. Una acción es una actividad, procedimiento, programa o proyecto que lleva a cabo una política.

Resumen de la política

Las Políticas de Circulación se centran en establecer y mantener opciones de viaje seguras y convenientes en toda Santa María con una red de movilidad en toda la ciudad que satisfaga las necesidades de todos los usuarios, incluidos ciclistas, peatones, automovilistas, pasajeros del transporte público y personas de todas las edades y habilidades. Estos objetivos y políticas aseguran que la planificación futura del uso de la tierra, el transporte y el tránsito sea consistente con ese enfoque en calles completas y una red equilibrada (Objetivos CIR-1 y CIR-6). Las políticas requieren que otras políticas y planes de la Ciudad relacionados con el transporte sean consistentes con este Elemento (Meta CIR-2) y que los fondos para mejoras y mantenimiento del transporte se administren de manera responsable y se compartan equitativamente (Meta CIR-3). Las políticas también mitigan los impactos del ruido del tráfico y los vehículos pesados (Objetivo CIR-4) y buscan proporcionar opciones de estacionamiento adecuadas (Objetivo CIR-8). Juntas, estas prioridades políticas deberían dar como resultado una mayor seguridad (Objetivo CIR-5) y una reducción de VMT (Objetivo CIR-7).



Los Flores Ranch Park ofrece aproximadamente ocho millas de senderos de usos múltiples para caminatas, ciclismo y más.

Estándares y diagramas

Clasificaciones de calles

La red de calles de Santa María comprende autopistas y cuatro clasificaciones de calles principales, como se describe a continuación:

- **Las autopistas** están diseñadas para tráfico vehicular de alta velocidad con acceso controlado / limitado.
- **Las arterias primarias** sirven como rutas principales para el tráfico vehicular, conectando las autopistas con las arterias secundarias, los colectores y las calles locales.
- **Las arterias secundarias** sirven para distribuir el tráfico vehicular desde las arterias primarias hasta las calles y vecindarios colectores y locales. Apoyan los viajes de distancia moderada y brindan acceso a áreas comerciales y residenciales.
- **Collector Streets** proporciona conexiones para todos los modos de viaje dentro y entre áreas residenciales y centros de actividades. Sirven para viajar entre las calles arteriales y locales, dentro y entre los vecindarios y los principales centros de actividad, y brindan acceso directo a las propiedades contiguas.
- **Las calles locales** brindan acceso directo a propiedades contiguas y para viajes localizados dentro de áreas residenciales, comerciales e industriales.

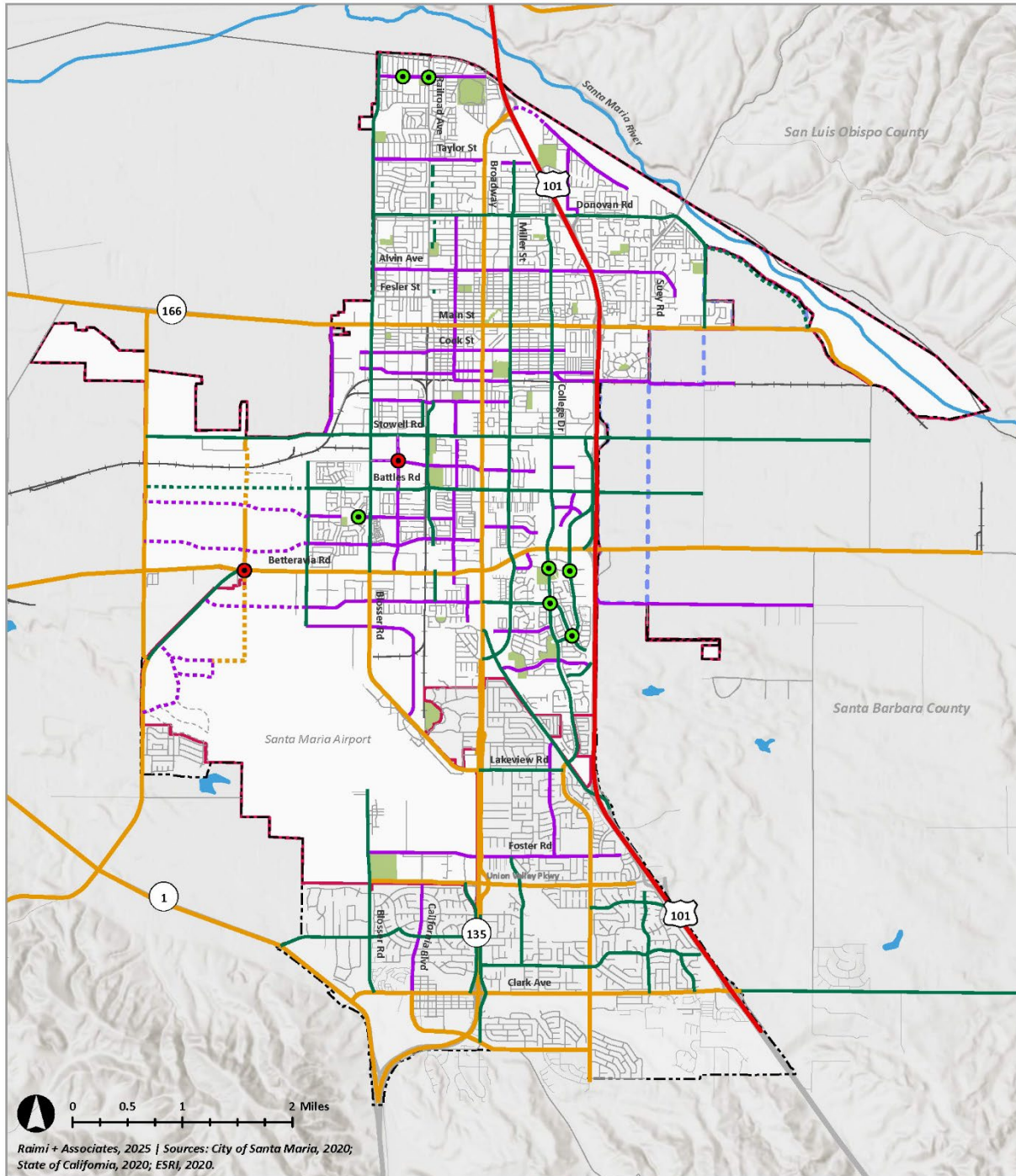
Red de calles

La Figura CIR-1 presenta las clasificaciones de calles para cada segmento de carretera. La figura también identifica las carreteras propuestas dentro de las áreas de anexión planificadas.



Carril bici protegido instalado en Blosser Road en 2023.

Figura CIR-11: Red de calles



Raimi + Associates, 2025 | Sources: City of Santa Maria, 2020; State of California, 2020; ESRI, 2020.



- | | | |
|---------------------------------------|-------------|---|
| Roadway Classification | Collector | Current Santa Maria City Limits |
| Freeway | Local | Current Sphere of Influence |
| Primary Arterial | Roundabouts | Planned Annexation Area and Sphere of Influence |
| Secondary Arterial | Existing | Railroads |
| Collector | Potential | Freeways and Highways |
| Local | | Santa Maria River |
| Planned Roadway Classification | | Parks |
| Primary Arterial | | Water |
| Secondary Arterial | | County Boundaries |

Nivel de servicio de tráfico

El nivel de servicio de tráfico (LOS) es una medida cualitativa de las condiciones de operación del tráfico, mediante la cual se asigna una calificación de letra "A" a "F" a una intersección o segmento de carretera, que representa un aumento progresivo de la congestión del tráfico, como se detalla a continuación en la Tabla CIR-1. LOS "A" representa las condiciones de operación de flujo libre y LOS "F" representa las condiciones de exceso de capacidad. Los métodos de cálculo de LOS están documentados en la Junta de Investigación del Transporte, más recientemente en la publicación Highway Capacity Manual, Sixth Edition, A Guide for Multimodal Mobility Analysis, 2016 (HCM 6).

Cuadro CIR-11: Nivel de servicio de tráfico (LOS)

LOS	Tipo de flujo	Demorar	Maniobrabilidad	Retraso detenido por vehículo - Señalizadas*	Retraso detenido por vehículo - Sin señalización*
A	Flujo estable	Muy ligero retraso. La progresión es muy favorable, ya que la mayoría de los vehículos que llegan durante la fase verde no se detienen en absoluto.	Los movimientos de giro se realizan fácilmente y casi todos los conductores encuentran libertad de operación.	≤ 10.0	≤ 10.0
B	Flujo estable	Buena progresión y/o ciclos cortos. Más vehículos se detienen que para LOS A, lo que provoca niveles más altos de demora promedio.	Se forman pelotones de vehículos. Muchos conductores comienzan a sentirse algo restringidos dentro de grupos de vehículos.	> 10.0 y ≤ 20.0	> 10.0 y ≤ 15.0
C	Flujo estable	Mayores retrasos como resultado de una progresión justa y/o ciclos de mayor duración. Las fallas de ciclo individuales pueden comenzar a aparecer en este nivel. La cantidad de vehículos que se detienen es significativa, aunque muchos todavía pasan por la intersección sin detenerse.	Pueden desarrollarse retrocesos detrás de los vehículos que giran. La mayoría de los conductores se sienten algo restringidos dentro de grupos de vehículos.	> 20.0 y ≤ 35.0	> 15.0 y ≤ 25.0

LOS	Tipo de flujo	Demorar	Maniobrabilidad	Retraso detenido por vehículo - Señalizadas*	Retraso detenido por vehículo - Sin señalización*
D	Acercándose a un flujo inestable	La influencia de la congestión se hace más notable. Los retrasos más largos pueden ser el resultado de alguna combinación de progresión desfavorable, largas longitudes de ciclo o altas relaciones volumen-capacidad. Muchos vehículos se detienen y la proporción de vehículos que no se detienen disminuye. Las fallas de ciclo individuales son notables.	La maniobrabilidad está severamente limitada durante periodos cortos debido a los respaldos temporales.	>35.0 y ≤55.0	>25.0 y ≤35.0
E	Flujo inestable	Generalmente se considera que es el límite de demora aceptable. Indicativo de mala progresión, largas longitudes de ciclo y altas relaciones volumen-capacidad. Las fallas de ciclo individuales son ocurrencias frecuentes.	Por lo general, hay largas colas de vehículos esperando río arriba de la intersección.	>55.0 y ≤80.0	>35.0 y ≤50.0
F	Flujo forzado	Generalmente se considera inaceptable para la mayoría de los conductores. A menudo ocurre con sobresaturación. También puede ocurrir con altas relaciones de volumen a capacidad. Hay muchos fallos de ciclo individuales. La mala progresión y la larga duración del ciclo también pueden ser factores contribuyentes importantes.	Condiciones atascadas. Las copias de seguridad de otras ubicaciones restringen o impiden el movimiento. Los volúmenes pueden variar ampliamente, dependiendo principalmente de las condiciones de respaldo posteriores.	>80.0	>50.0

*Segundos por vehículo.

Clasificaciones de ciclovías

Santa María utiliza las cuatro clasificaciones de instalaciones de ciclovías definidas por el Departamento de Transporte de California (Caltrans):

- **Senderos de usos múltiples (ciclovías de clase I).** Un camino físicamente separado del tráfico de vehículos motorizados por un espacio abierto o barrera, utilizado por ciclistas, peatones, corredores, patinadores y otros viajeros no motorizados. Pueden brindar oportunidades recreativas y servir como una conexión directa con destinos clave.
- **Carriles para bicicletas (ciclovías de clase II).** Una parte de una carretera que ha sido reservada por rayas y marcas en el pavimento para el uso preferencial o exclusivo de ciclistas. Los carriles para bicicletas están destinados a promover un flujo ordenado de tráfico de bicicletas y vehículos. Este tipo de instalación se establece mediante el uso de las rayas, leyendas y letreros apropiados.
- **Rutas en bicicleta (ciclovías de clase III).** Las rutas para bicicletas de Clase III son instalaciones donde los ciclistas comparten carriles de circulación con el tráfico de vehículos motorizados. Las rutas para bicicletas deben ser beneficiosas para el ciclista y ofrecer un mayor grado de servicio que las calles adyacentes. Las ciclovías de clase III a menudo se encuentran en calles residenciales.
- **Ciclovía separada (ciclovías de clase IV).** Un carril bici de clase IV es para uso exclusivo de bicicletas e incluye una separación entre el carril bici y el tráfico de vehículos adyacente. La separación física puede incluir postes flexibles, separación de niveles, barreras físicas inflexibles o estacionamiento en la calle. Las ciclovías separadas operan en la misma dirección que el tráfico de vehículos en el mismo lado de la carretera, mientras que las ciclovías separadas de dos vías también se pueden usar en algunos casos.

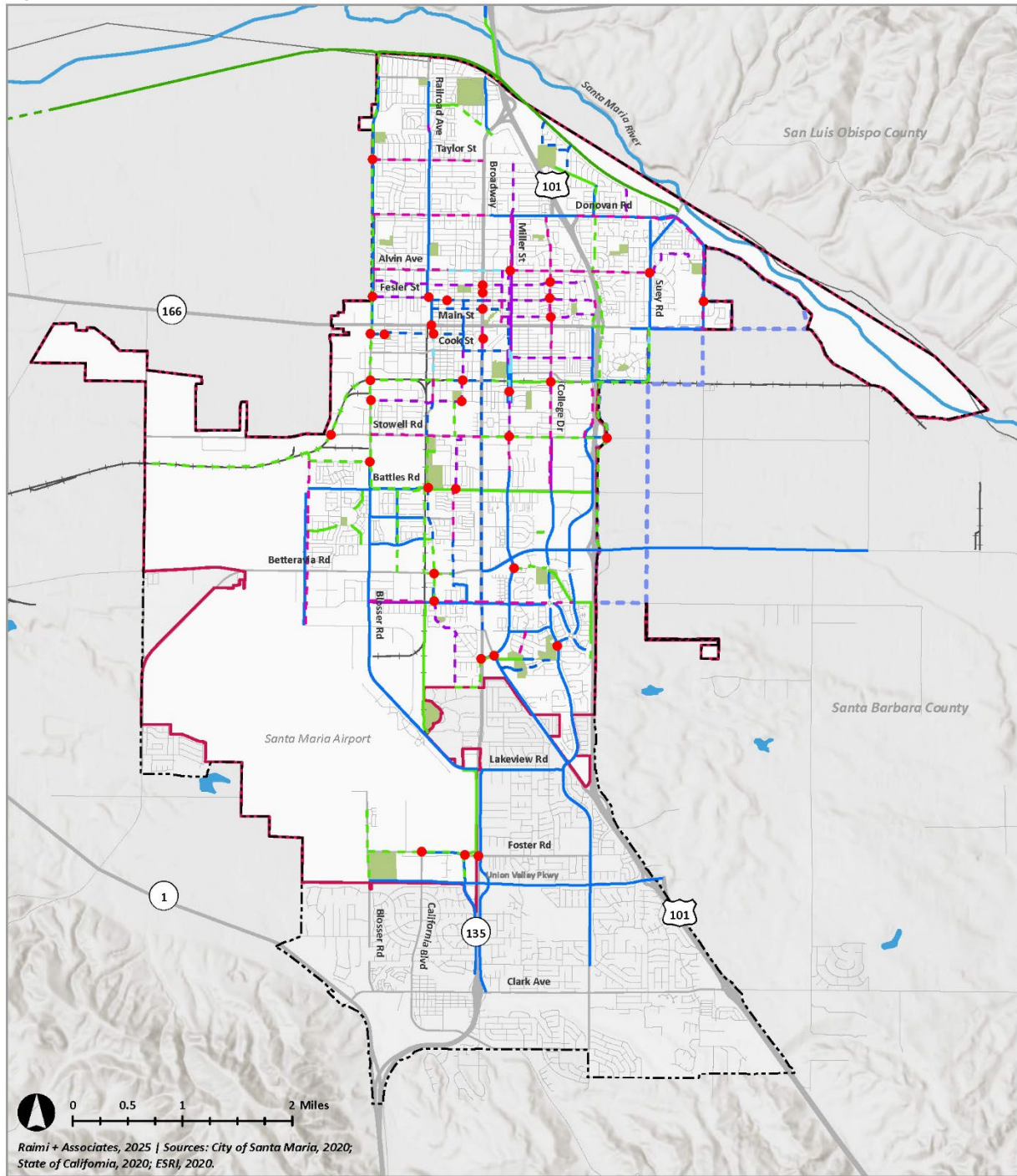
Red de ciclovías

La Figura CIR-2 presenta la Red de Ciclovías propuesta, que se basa en la base establecida por los esfuerzos de planificación anteriores de la Ciudad, incluido el Elemento de Circulación de 1994, el Plan Maestro de Ciclovías de 2009 y el Plan de Transporte Activo (ATP) de 2020. Esta red actualizada refleja una estrategia integral para mejorar la infraestructura de bicicletas en toda la ciudad mediante la integración de las instalaciones existentes con las rutas recientemente propuestas.



Credito: Janene Scully

Figura CIR-22: Red de ciclovías



Raimi + Associates, 2025 | Sources: City of Santa Maria, 2020; State of California, 2020; ESRI, 2020.



- | Proposed Facilities | Existing Facilities | Other Features |
|---------------------------------|-----------------------------|---|
| Class I Shared Use Path | Class I Shared Use Path | Current Santa Maria City Limits |
| Class II Bicycle Lanes | Class II Bike Lane | Current Sphere of Influence |
| Class II Buffered Bicycle Lanes | Class II Buffered Bike Lane | Planned Annexation Area and Sphere of Influence |
| Class III Bicycle Route | Class III Bike Route | Railroads |
| Class IV Separated Bikeway | Santa Maria Levee Trail | Freeways and Highways |
| Santa Maria Levee Trail | | Santa Maria River |
| Crossing Improvement | | Parks |
| | | Water |
| | | County Boundaries |

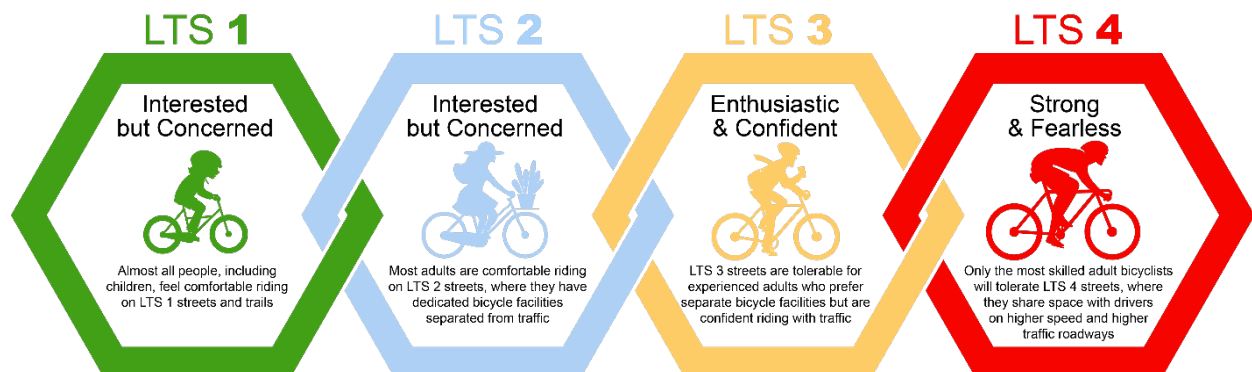
Nivel de estrés del tráfico en bicicleta

Al igual que el LOS vehicular, el nivel de estrés de tráfico (LTS) de la bicicleta es una medida cualitativa basada en factores cuantitativos, calculada para segmentos de carreteras, segmentos de aproximación a intersecciones y cruces de intersecciones. Sin embargo, en lugar de medir las condiciones de funcionamiento, este método se basa en las condiciones de la carretera y de las instalaciones para bicicletas.

LTS se calcula utilizando métodos documentados en el Manual de Procedimientos de Análisis del Departamento de Transporte de Oregon, más recientemente en la Versión 2, 2025, páginas 10-41. Bicycle LTS cuantifica el nivel de estrés de un segmento de carretera determinado considerando una variedad de criterios, incluidos los volúmenes de tráfico, el ancho de la calle (número de carriles), el límite de velocidad o la velocidad predominante, la presencia y el ancho de los carriles para bicicletas y la presencia y el ancho de los carriles de estacionamiento. Bicycle LTS cuantifica el nivel de estrés de los accesos y cruces de intersecciones considerando esos factores, así como los controles de intersección, la presencia y la longitud de los carriles para girar a la derecha, la presencia de tecnología de detección de bicicletas y el posicionamiento o pérdida de carriles para bicicletas que se acercan a la intersección.

Como se ilustra en la Figura CIR-3, el LTS de bicicletas califica las instalaciones viales en una de las cuatro clasificaciones o calificaciones para medir los efectos del estrés basado en el tráfico en los ciclistas, siendo 1 el estrés más bajo o más cómodo, y 4 el estrés más alto o menos cómodo. Un puntaje LTS de 1 indica que la instalación proporciona un estrés de tráfico tolerable por la mayoría de los niños y los ciclistas menos experimentados, como caminos de usos múltiples que están separados del tráfico motorizado o calles del vecindario con velocidades observadas de menos de 25 mph. Una puntuación LTS de 4 indica un nivel de estrés tolerable solo por los ciclistas más experimentados que se sienten cómodos con entornos de tráfico mixto de alto volumen y alta velocidad. LTS 3 y 4 representan condiciones de alto estrés para los ciclistas y reflejan la necesidad de mejoras en la visibilidad y la seguridad. La siguiente figura presenta las cuatro clasificaciones de puntuación.

Figura CIR-33: Nivel de estrés del tráfico en bicicleta



Bicicletas eléctricas y otros dispositivos de micromovilidad

Las bicicletas eléctricas y otros dispositivos de micromovilidad están legalmente permitidos para ser operados en instalaciones para bicicletas de Clase 2, 3 y 4. Las jurisdicciones pueden limitar el uso de la micromovilidad a ciertas velocidades o ciertas funciones pueden estar restringidas al usar rutas de uso múltiple de Clase 1. Las bicicletas eléctricas se definen en la Sección 312.5 del Código de Vehículos de California (CVC) como "una bicicleta equipada con pedales totalmente operables y un motor eléctrico que no excede los 750 vatios de potencia". Cualquier dispositivo eléctrico de dos ruedas, con o sin pedales, que supere los 750 vatios o sea capaz de alcanzar velocidades superiores a 28 mph no está legalmente autorizado para ser operado en la vía pública. Estos deberían denominarse e-motos.

Las bicicletas eléctricas se dividen en tres clases:

- **Las bicicletas eléctricas de clase 1** están equipadas con un motor que solo brinda asistencia mientras el ciclista está pedaleando y deja de ayudar cuando la bicicleta alcanza las 20 mph.
- **Las bicicletas eléctricas de clase 2** están equipadas con un motor que puede propulsar exclusivamente la bicicleta (a menudo activado por un acelerador de pulgar) y deja de propulsarse cuando la bicicleta alcanza las 20 mph. Algunas jurisdicciones pueden restringir la asistencia del acelerador en caminos o senderos de usos múltiples.
- **Las bicicletas eléctricas de clase 3** están equipadas con un motor que solo brinda asistencia mientras el ciclista está pedaleando y deja de ayudar cuando la bicicleta alcanza las 28 mph. Los ciclistas deben tener al menos 16 años y los cascos son obligatorios para ciclistas de todas las edades. No se permiten pasajeros en bicicletas eléctricas de Clase 3.

Otros dispositivos de micro movilidad incluyen:

- **Los E-Scooters** se definen en la Sección 407.5 del CVC como "un dispositivo de dos ruedas con manillar, una tabla de piso o un asiento, y propulsado por un motor eléctrico. Los patinetes eléctricos no pueden exceder las 15 mph ni circular por las aceras. El ciclista debe tener una licencia de conducir válida y seguir las mismas reglas de tránsito que un ciclista.
- **Las patinetas electrónicas** se definen en la sección 313.5 del CVC como "cualquier dispositivo con ruedas que tenga una tabla de piso diseñada para ser apoyada cuando se conduce". Las patinetas eléctricas deben cumplir con ciertas restricciones de tamaño, están limitadas a velocidades de 20 mph o menos y limitadas a carreteras con límites de velocidad publicados de 35 mph o menos. Los pasajeros deben tener 16 años de edad o más, y los ciclistas de cualquier edad deben usar casco.



E-scooters estacionados en un área designada para estacionar e-scooters.

Red de mejora de prioridad peatonal

La Figura CIR-4 presenta la Red de Mejoramiento de Prioridad Peatonal que representa las instalaciones peatonales existentes y propuestas y destaca los corredores e intersecciones priorizados para mejoras peatonales. La Red de Mejoras refleja las recomendaciones específicas para mejoras a lo largo de corredores e intersecciones clave que se identificaron en el Plan de Transporte Activo de Santa María 2020. No se recomienda mejorar todas las calles que carecen de aceras, debido a las limitaciones relacionadas con la disponibilidad del derecho de paso y los recursos limitados de implementación. Estas ubicaciones prioritarias se enumeran a continuación:

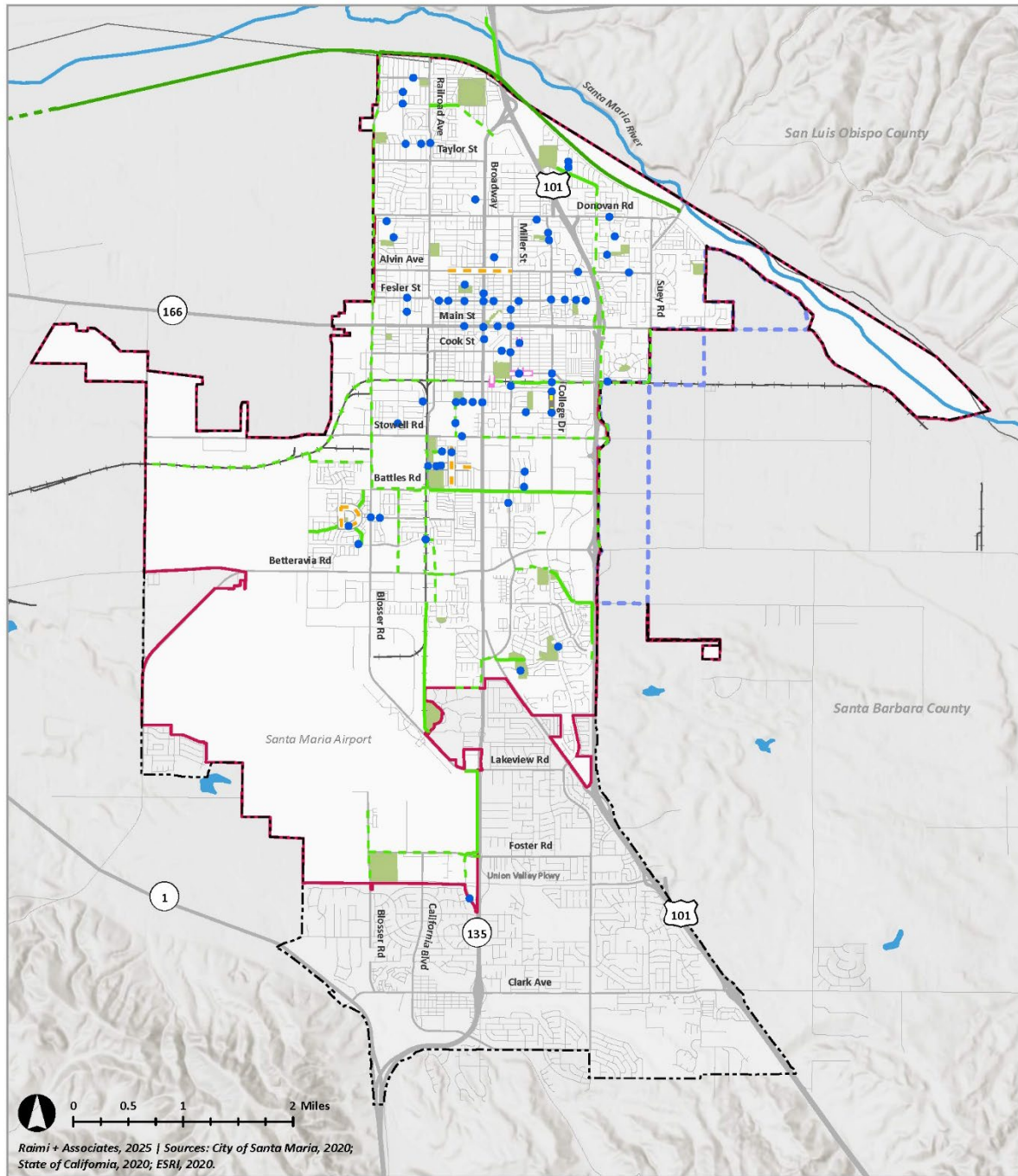
Corredores de prioridad

- Alvin Avenue
- Battles Road
- Betteravia Road
- Blosser Road
- Broadway
- College Drive
- Curryer Street
- Dena Way
- Depot Street
- Donovan Road
- Enos Drive
- Fesler Street
- Foster Road
- Hidden Pines Way
- La Brea Avenue
- Jones Street
- Main Street
- McClelland Street
- McCoy Lane
- Miller Street
- Morrison Avenue
- Pine Street
- Seaward Drive
- Stowell Road
- Suey Road
- Thornburg Street
- Western Avenue

Intersecciones de prioridad

- Pine Street and Fesler Street
- Fesler Street and McClelland Street
- Smith Street and Fesler Street
- College Drive and Fesler Street
- Fesler Street and Concepcion Avenue
- Fesler Street and Lucas Drive
- Fesler Street and Lucas Drive/Scott Drive
- Newlove Drive and Miller Street
- SMVRR Trail Extension and Battles Road
- Carmen Lane and SMVRR tracks
- College Drive and Camino Colegio
- College Drive and Jones/Boone Streets
- Morrison Avenue and Thornburg Street
- Thornburg Street midblock between Morrison Avenue and Stowell Road
- Morrison Avenue Lincoln Street
- Main Street and Broadway
- Boone Street and School Street
- Blosser Road and Sonya Lane
- Alvin Avenue and Curryer Street
- Cook Street and Miller Street
- Cook Street midblock between Miller Street and McClelland Street
- Morrison Avenue and Broadway
- El Medio Drive and Bethel Lane

Figura CIR-44: Red para mejorar la prioridad peatonal



Raimi + Associates, 2025 | Sources: City of Santa Maria, 2020; State of California, 2020; ESRI, 2020.



- | ATP Proposed Facilities | Existing Facilities | |
|--------------------------------|-------------------------|---|
| Class I Shared Use Path | Class I Shared Use Path | Current Santa Maria City Limits |
| Santa Maria Valley Levee Trail | Santa Maria Levee Trail | Current Sphere of Influence |
| Lighting Improvement | Crossing Improvement | Planned Annexation Area and Sphere of Influence |
| Traffic Calming | Railroads | Freeways and Highways |
| Sidewalk | Santa Maria River | Parks |
| | Water | County Boundaries |

Marco de políticas

Meta CIR-1: Calles completas. Se brindan viajes seguros y convenientes en toda la comunidad con una red de calles completas en toda la ciudad que satisfacen las necesidades de todos los usuarios, incluidos ciclistas, peatones, automovilistas, vehículos de tránsito y personas de todas las edades y habilidades.

Política CIR-1.1: Planificación y diseño completo de calles. Garantizar que la infraestructura completa de las calles mejore las opciones de transporte para peatones, ciclistas, automovilistas y pasajeros del transporte público y que los usuarios de todas las edades y habilidades sean considerados e incluidos en la planificación, diseño, aprobación, construcción y operación de nuevas calles, y las fases de alteración y mantenimiento de las calles existentes.

Acción CIR-1.1.1: Buscar fondos para modernizar las calles existentes en calles completas.

Acción CIR-1.1.2: Implementar las mejoras identificadas en el Plan de Paisaje Urbano Multimodal del Centro, incluidos carriles para bicicletas elevados, aceras más anchas y estacionamiento en la calle, incorporando aportes de estudios recientes de Caltrans y una mayor coordinación con Caltrans cuando sea necesario.

Política CIR-1.2: Construcción completa de calles. Construir calles de la ciudad y exigir que se construyan y mantengan nuevas calles privadas de acuerdo con los diagramas de la red de calles, la red de ciclovías y la red de mejora de prioridad para peatones, el Plan de Transporte Activo y los estándares establecidos por el ingeniero de la ciudad que deben ser consistentes con los estándares aceptados, como las pautas de diseño de calles de la Asociación Nacional de Funcionarios de Transporte de la Ciudad (NACTO).

Política CIR-1.3: Calles completas en nueva promoción. Condicionar las aprobaciones de nuevos desarrollos con mejoras en las calles y disposiciones de acceso que serían necesarias para mantener los estándares operativos multimodales y requerir servicios completos en las calles de acuerdo con el Plan General y los estándares aceptados para nuevas calles públicas y privadas.

Acción CIR-1.3.1: Actualizar el Código Municipal de Santa María para establecer estándares de infraestructura de transporte activo para nuevos desarrollos, como requisitos mínimos para el almacenamiento / casilleros de bicicletas y requerir integración con la infraestructura cercana existente para bicicletas, peatones y tránsito.

Política CIR-1.4: Instalaciones para bicicletas y peatones. De acuerdo con los diagramas de la Red de Ciclovías y la Red de Mejoramiento de Prioridad para Peatones, desarrollar instalaciones para bicicletas y peatones para satisfacer las necesidades de transporte y recreación de los residentes en toda la ciudad y, cuando sea posible, proporcionar acceso separado para bicicletas a los principales

destinos (por ejemplo, escuelas, parques y centros comerciales y de empleo) para garantizar la seguridad.¹

Acción CIR-1.4.1: Implementar los proyectos de bicicletas y peatones identificados en el diagrama de la Red de Mejoramiento de Prioridad Peatonal anterior y el Plan de Transporte Activo.

Acción CIR-1.4.2: Buscar todas las fuentes de ingresos aplicables para la implementación de instalaciones para bicicletas y peatones.

Política CIR-1.5: Instalaciones para bicicletas y peatones en nueva urbanización. Requerir instalaciones aptas para peatones y bicicletas consistentes con los diagramas de la Red de Ciclovías y la Red de Mejoramiento de Prioridad para Peatones y el Plan de Transporte Activo al revisar y aprobar solicitudes de desarrollo privado, Plan General o cambios de zonificación y Planes Específicos.

Política CIR-1.6: Estándares de calles multimodales. Mantener y actualizar los estándares de las calles que sirven no solo a las operaciones de automóviles, sino también al movimiento multimodal y los usos de la tierra adyacentes, incluidos peatones, automovilistas, ciclistas y pasajeros de tránsito de todas las edades y habilidades, en una forma que sea compatible y complementaria con los usos de la tierra adyacentes, y promueva la conectividad entre usos y áreas.

Acción CIR-1.6.1: Revise los estándares arteriales, colectores y de calles locales actuales y actualícelos según sea necesario para cumplir con los estándares de clasificación de mejores prácticas (consulte los estándares de clasificación de calles anteriores), incluidas las pautas de diseño de calles de la Asociación Nacional de Funcionarios de Transporte de la Ciudad (NACTO).

Política CIR-1.7: Finalización de la red de transporte. Esforzarse por completar la construcción planificada de la red de calles como se ilustra en el diagrama de la red de calles y las mejoras para bicicletas y peatones identificadas en los diagramas de la red de ciclovías y la red de mejora de prioridad para peatones y el plan de transporte activo.

Acción CIR-1.7.1: Revisar anualmente el funcionamiento del sistema de calles para identificar problemas y buscar activamente la implementación de las mejoras identificadas como necesarias de manera oportuna.

Acción CIR-1.7.2: Involucrar a la comunidad y a las partes interesadas en el transporte para identificar oportunidades para agregar rotondas al sistema de calles.

Política CIR-1.8: Finalización de la red de transporte en un nuevo desarrollo. Requerir que los nuevos desarrollos alineen las nuevas calles con las calles existentes o aprobadas donde, en opinión del Ingeniero de la Ciudad, sea factible.

¹ Consulte los Elementos de Conservación y Espacios Abiertos, Recreación y Parques, y Salud y Justicia Ambiental para conocer las políticas y acciones adicionales centradas en senderos, infraestructura para la actividad física y espacios abiertos de usos múltiples y tierras públicas.

Acción CIR-1.8.1: Evaluar los nuevos desarrollos para garantizar que la seguridad, la comodidad y la conveniencia de los peatones, ciclistas y usuarios del transporte público reciban el mismo nivel de consideración que los operadores de vehículos motorizados.

Política CIR-1.9: Estándares de operación multimodal. Mantener un nivel de servicio aceptable en la hora pico de D o mejor según la metodología del Manual de Capacidad de Carreteras (HCM) en las intersecciones arteriales y de calles colectoras, excepto cuando lograr el estándar LOS resulte en condiciones inaceptables para ciclistas, peatones o usuarios del transporte público (consulte el estándar de Nivel de Servicio de Tráfico anterior). Se requerirán planes de deficiencia para desarrollos que causen que las intersecciones crucen el umbral de LOS. Proporcionar condiciones de viaje de bajo estrés para ciclistas que alcanzan el Nivel de Estrés de Tráfico de Bicicleta (LTS) 2 o mejor en calles arteriales y colectoras (consulte el estándar de Nivel de Estrés de Tráfico de Bicicleta anterior).

Acción CIR-1.9.1: Desarrollar estándares de acceso con respecto a nuevas entradas de vehículos y otras invasiones a las calles arteriales y colectoras para optimizar el acceso multimodal al sitio y minimizar los conflictos que son perjudiciales para las condiciones operativas seguras y eficientes.

Acción CIR-1.9.2: Planifique el espacio entre las señales de tráfico para mejorar los cruces de peatones y bicicletas, optimizar la interconexión y esforzarse por implementar la sincronización de las señales que resultarán en la conservación de combustible y evitarán demoras innecesarias para peatones y ciclistas.

Política CIR-1.10: Estudios de transporte. Para todos los nuevos desarrollos más grandes o mejoras sustanciales al desarrollo existente, requerir un estudio de transporte para evaluar los efectos potenciales en el sistema de transporte asociados con el proyecto propuesto antes de la aprobación, incluida la garantía de que el proyecto propuesto proporcione servicios de transporte consistentes con el Plan General.

Meta CIR-2: Consistencia del plan general. Los planes, instalaciones y servicios de transporte local, regional, estatal y privado son consistentes con el Plan General.

Política CIR-2.1: Preservación del derecho de paso. Requerir dedicaciones apropiadas de derechos de paso o servidumbres de acceso público de todos los nuevos desarrollos para facilitar la construcción de instalaciones de transporte que se muestran en los diagramas de la Red de Calles, la Red de Ciclovías y la Red de Mejoramiento de Prioridad para Peatones, así como los proyectos para bicicletas y peatones recomendados por el Plan de Transporte Activo, incluida la protección del derecho de paso para futuras calles y senderos.

Política CIR-2.2: Planificación del transporte. Actualizar e implementar planes de transporte para que sean consistentes con el Plan General.

Acción CIR-2.2.1: Continúe participando en la planificación de circulación y transporte con el condado de Santa Bárbara, la Asociación de Gobiernos del Condado de Santa Bárbara (SBCAG) y el estado de California.

Acción CIR-2.2.2: Buscar la inclusión en los planes de mejora del transporte federales, estatales y regionales que apoyen las mejoras de capital local. Estos incluyen el Plan Federal de Mejora del Transporte (TIP), el Plan Estatal de Mejora del Transporte (STIP), el Programa Regional de Mejora del Transporte del Condado de Santa Bárbara (RTIP) y el Programa Regional de Transporte del Condado (RTP).

Acción CIR-2.2.3: Preparar una actualización anual del Programa de Mejoras de Capital de Santa María. Esto incluirá una lista de mejoras de infraestructura que la Ciudad pretende implementar durante el próximo período de cinco años, una clasificación prioritaria de esos proyectos e identificación de las fuentes de financiamiento disponibles para financiar la implementación de cada proyecto de mejora.

Política CIR-2.3: Transporte aéreo. Para apoyar el transporte aéreo, garantizar que las mejoras de circulación alrededor del Aeropuerto Público de Santa María sean compatibles con las operaciones aeroportuarias existentes y futuras.²

Acción CIR-2.3.1: Coordinar los planes maestros con el Distrito del Aeropuerto Público de Santa María (SMPAD), la Comisión de Uso de la Tierra del Aeropuerto (ALUC) y SBCAG para facilitar la coherencia entre el Elemento de Circulación de Santa María y el Plan Maestro del Aeropuerto.

Meta CIR-3: Financiar mejoras de transporte. Las necesidades de transporte actuales y futuras de la Ciudad se satisfacen a través de una operación rentable y una distribución equitativa de fondos para mejoras de transporte.³

Política CIR-3.1: Distribución de costos. Distribuya equitativamente los costos de las mejoras de transporte entre los propietarios/desarrolladores que se benefician de los nuevos desarrollos y usuarios del sistema de transporte.

Política CIR-3.2: Participación de los nuevos desarrollos en los costos. Garantizar que cada nuevo desarrollo que contribuya individual y/o acumulativamente a la necesidad de mejoras o adiciones a las carreteras locales, o a las carreteras dentro de la red regional, asuma su parte proporcional de los costos de todas esas mejoras o adiciones en la medida en que los impuestos u otros ingresos públicos sean inadecuados para tales fines. Las calles nuevas serán de propiedad privada y mantenidas de forma privada o serán evaluadas en un distrito de mantenimiento de carreteras para ser mantenidas por la Ciudad o su designado. La evaluación de la calle financiará el mantenimiento de la calle a perpetuidad con un PCI de 80.

Política CIR-3.3: Financiación para el sistema de gestión de pavimentos. Continuar asegurando fondos adecuados para el Sistema de Gestión de Pavimentos (PMS) de la Ciudad que identifica el mantenimiento requerido para mantener la calidad del pavimento a través de tratamientos superficiales, rehabilitación ligera, rehabilitación pesada o reconstrucción. Minimice el pavimento de

² Consulte los Elementos de seguridad y uso de la tierra para conocer las políticas y acciones relacionadas.

³ Consulte los Elementos de Uso de la Tierra y Recreación y Parques para conocer las políticas y acciones adicionales relacionadas con el impacto del desarrollo y las tarifas de mitigación.

asfalto que se mantendrá reduciendo las áreas pavimentadas existentes o reutilizando las áreas que se utilizarán para el transporte activo o el tránsito.

Meta CIR-4: Compatibilidad con el uso de la tierra. Las instalaciones de transporte y las mejoras viales son compatibles con los usos de la tierra y minimizan los impactos en los usos de la tierra adyacentes.⁴

Política CIR-4.1: Ubicación de usos de la tierra sensibles al ruido. Ubique los usos de la tierra sensibles al ruido, como residencias, hospitales y escuelas, lejos de las arterias muy transitadas siempre que sea posible. Sin embargo, estos usos pueden ubicarse a lo largo de arterias muy transitadas dentro del Plan Específico del Centro cuando se diseñan de acuerdo con el Elemento de Ruido del Plan General. (Resolución 2008-163)

Política CIR-4.2: Tráfico de vehículos pesados. Proporcionar instalaciones adecuadas para el tráfico de vehículos pesados para el transporte de mercancías y materiales que eviten usos sensibles y reduzcan el impacto de dicho tráfico en la circulación local y los entornos residenciales.⁵

Acción CIR-4.2.1: Regular el estacionamiento en la calle de vehículos grandes, como camiones y vehículos recreativos, cuando sea necesario para desalentar el estacionamiento de camiones en la vía pública o en otros lugares donde sean incompatibles con los usos del suelo adyacentes y causen problemas de visibilidad y seguridad.

Acción CIR-4.2.2: Mantener un plan de ruta de camiones que identifique las calles que se publicarán como rutas designadas para camiones para evitar usos sensibles, y que se publicarán con restricciones de límite de peso y se acompañarán con elementos de diseño de calles cuando sea posible para desalentar su uso por parte de vehículos pesados.

Política CIR-4.3: Coordinación de la planificación del transporte. Coordinar la planificación del uso de la tierra con las instalaciones de transporte existentes y futuras para que el movimiento del transporte no se vea obstaculizado ni afecte significativamente los usos de la tierra adyacentes.

Meta CIR-5: Seguridad. El sistema de transporte es seguro y elimina las muertes relacionadas con el tráfico y reduce las colisiones con lesiones.⁶

Política CIR-5.1: Visión Cero. Avanzar en los esfuerzos para eliminar las muertes y lesiones graves atribuibles a colisiones en las calles de la Ciudad mediante el desarrollo e implementación de una

⁴ Consulte los Elementos de Recreación y Parques, Uso de la Tierra, Ruido y Salud y Justicia Ambiental para conocer las políticas y acciones relacionadas con los conflictos de uso de la tierra.

⁵ Consulte el Elemento de Justicia Ambiental y de Salud para conocer las políticas y acciones para mitigar los impactos de las rutas de camiones.

⁶ Consulte el Elemento de Justicia Ambiental y de Salud para conocer las políticas y acciones adicionales centradas en la seguridad del transporte.

estrategia de "Visión Cero" para reducir a cero las muertes y lesiones graves de tránsito mientras aumenta la movilidad segura, saludable y equitativa para todos.

Acción CIR-5.1.1: Supervise los datos de colisión e implemente contramedidas para abordar los patrones de colisión identificados.

Acción CIR-5.1.2: Implementar mejoras de seguridad, incluidas mejoras consistentes con las recomendadas por el Plan de Seguridad Vial Local de Santa María (LRSP).

Política CIR-5.2: Rutas seguras a la escuela. Promover la seguridad de los peatones y la conectividad entre hogares y escuelas mediante la implementación de mejoras de infraestructura (p. ej., aceras, cruces peatonales, medidas para calmar el tráfico y carriles para bicicletas) para garantizar caminos seguros y accesibles para los estudiantes.

Meta CIR-6: Transporte público. El servicio de transporte público es frecuente, eficiente, rentable y responde a las necesidades de los residentes, trabajadores y visitantes.

Política CIR-6.1: Servicio de transporte público y estabilidad financiera. Mantener y mejorar los servicios de tránsito convenientes, seguros y confiables.

Acción CIR-6.1.1: Mantener el nivel actual de servicios de autobuses y expandir dichos servicios según sea necesario cuando aumenten los niveles de demanda, cubriendo nuevos desarrollos y áreas desatendidas. Esto puede incluir la implementación de un servicio de tránsito flexible (también conocido como microtránsito) para las horas de menor actividad, o la prestación de servicios nocturnos y de fin de semana cuando sea posible.

Acción CIR-6.1.2: Promover el transporte público para reducir los viajes en vehículos de un solo ocupante. Identificar y evaluar mejoras de transporte a largo plazo, incluidos carriles exclusivos para autobuses, mejoras en las paradas de autobús, tránsito rápido de autobuses (BRT) e instalaciones de trenes ligeros.

Acción CIR-6.1.3: Garantizar que los servicios de tránsito sean asequibles y accesibles para personas de todas las edades, capacidades o ingresos. Servir a las comunidades desfavorecidas, a las personas que dependen del transporte público y a los principales centros de empleo, asegurando que todas las paradas y estaciones cumplan con la ADA.

Acción CIR-6.1.4: Brinde un servicio frecuente y confiable con tiempos de espera mínimos y rutas directas a destinos clave. Proporcione información de tránsito en tiempo real a través de varios canales (aplicaciones, letreros digitales) e integre opciones modernas de pago de tarifas.

Acción CIR-6.1.5: Colaborar con las agencias de tránsito regionales en la programación coordinada para garantizar transferencias sin problemas, facilitando los viajes entre ciudades y el acceso a centros y atracciones regionales de empleo.

Acción CIR-6.1.6: Identificar y asegurar fuentes de financiamiento estables para operaciones de tránsito, mantenimiento y proyectos de capital. Explore las oportunidades de financiamiento federal, estatal,

regional y local, incluidos los posibles mecanismos de captura de valor del Desarrollo Orientado al Tránsito.

Política CIR-6.2: Derechos de paso. Preservar los derechos de paso de los ferrocarriles y los servicios públicos para proporcionar futuras mejoras en el sistema de transporte y las instalaciones.

Política CIR-6.3: Infraestructura multimodal integrada. Desarrollar un sistema de tránsito multimodal que funcione para caminar, andar en bicicleta y movilidad compartida.

Acción CIR-6.3.1: Desarrollar centros de movilidad que faciliten las transferencias entre diferentes modos de tránsito locales y regionales (autobuses locales, BRT y/o futuros trenes ligeros) y otras opciones como la micromovilidad compartida y el transporte activo.

Acción CIR-6.3.2: Invertir en infraestructura de tránsito, como carriles para autobuses, y priorizar las señales para hacer que el tránsito sea más atractivo. Actualice las paradas y estaciones de tránsito para que sean universalmente accesibles con asientos cómodos, refugios, iluminación e información en tiempo real.

Política CIR-6.4: Uso de la tierra y diseño urbano que apoyan el tránsito. Promover el Desarrollo Orientado al Tránsito (TOD) fomentando e incentivando desarrollos compactos de uso mixto alrededor de paradas y corredores de tránsito existentes y planificados.

Acción CIR-6.4.1: Adoptar estándares de diseño de calles en toda la ciudad que respalden las operaciones de tránsito y el transporte activo. Planifique nuevos desarrollos con conexiones directas para peatones y bicicletas a las paradas de tránsito, y asegúrese de que las fachadas de los edificios sean accesibles para los usuarios del transporte público.

Acción CIR-6.4.2: Integrar la planificación del tránsito y los esfuerzos de planificación de la ciudad, incluido el uso de la tierra, la vivienda, el desarrollo económico y los planes ambientales para un enfoque holístico del desarrollo. Requerir que los nuevos sitios de desarrollo y reurbanización proporcionen paradas de tránsito consistentes con los Estándares y documentos de tránsito regional de Santa María.

Acción CIR-6.4.3: Adoptar pautas integrales de diseño de tránsito que brinden una dirección clara para los planificadores y desarrolladores sobre el diseño de nuevos desarrollos y redesarrollos que integren el tránsito. Estas pautas deben:

- Priorice las conexiones para peatones y bicicletas a las paradas de tránsito, para rutas seguras, directas y cómodas.
- Promover la orientación del edificio y las entradas que dan a la calle y las paradas de tránsito, en lugar de retroceder detrás del estacionamiento.
- Incentivar el desarrollo de uso mixto que coloque los usos residenciales, comerciales y cívicos a poca distancia del transporte público.
- Incorpore elementos del paisaje urbano que mejoren la experiencia de los peatones y fomenten el uso del transporte público, como aceras anchas, árboles en las calles, espacios públicos acogedores e iluminación adecuada.

- Proporcionar orientación sobre la integración de paradas de tránsito directamente en los sitios de desarrollo para una máxima comodidad y visibilidad.
- Fomentar la arquitectura y el diseño a escala humana que contribuyan a un ámbito público vibrante y activo alrededor de las instalaciones de tránsito.

Millas recorridas por vehículos. Se reducen las millas recorridas por vehículos (VMT).

Política CIR-7.1: Reducir VMT. Reducir VMT por debajo de los promedios regionales "por residente" y "por empleado" y dispersar el tráfico en las horas pico para utilizar mejor la infraestructura de transporte existente y planificada.

Acción CIR-7.1.1: Mantener los umbrales de VMT consistentes con las pautas estatales para su uso en la evaluación de los posibles impactos del tráfico de los proyectos sujetos a CEQA.

Política CIR-7.2: Priorizar los patrones de desarrollo del uso de la tierra que reducen el VMT. Priorizar el desarrollo de relleno y uso mixto y fomentar nuevos desarrollos cerca de empleos, viviendas, escuelas, centros comerciales y otros servicios y comodidades existentes.

Meta CIR-8: Aparcamiento. Se proporcionan convenientes instalaciones de estacionamiento en la calle y fuera de la calle para vehículos motorizados y bicicletas (incluidas estaciones de carga para vehículos eléctricos).

Política CIR-8.1: Aparcamiento. Exigir que los nuevos desarrollos proporcionen estacionamiento para satisfacer sus necesidades en el sitio o cerca de sus sitios, excepto dentro del Distrito Central de Negocios. El estacionamiento requerido debe satisfacer la demanda sin resultar en una oferta de estacionamiento excesiva o subutilizada.⁷

Acción CIR-8.1.1: Desarrollar planes de estacionamiento y control de tráfico, incluidos los distritos de estacionamiento del vecindario, para aquellos vecindarios que se ven afectados negativamente por el estacionamiento indirecto y el tráfico de las áreas comerciales.

Acción CIR-8.1.2: Revise periódicamente los requisitos de estacionamiento de la Ordenanza de Zonificación de Santa María para vehículos, estaciones de carga eléctrica y bicicletas para asegurarse de que se proporcione un estacionamiento adecuado.

Acción CIR-8.1.3: Permitir el uso conjunto de las instalaciones de estacionamiento para apoyar el desarrollo de uso mixto (es decir, comercial ligero y residencial) al reducir la necesidad de instalaciones separadas.

⁷ Consulte el Programa de Elementos de Vivienda 3.E. para reducir los impactos de los requisitos de estacionamiento en la producción de vivienda actualizando los estándares de estacionamiento.

Acción CIR-8.1.4: Revisar el diseño de las nuevas instalaciones de estacionamiento para garantizar que la circulación peatonal se acomode adecuadamente y que el acceso de peatones o bicicletas no se vea afectado negativamente o impedido.

Acción CIR-8.1.5: Fomentar el estacionamiento seguro y accesible de bicicletas y dispositivos de micromovilidad para estacionamiento a corto y largo plazo. El estacionamiento a corto plazo se proporciona mejor mediante estructuras en forma de U invertida convenientemente ubicadas, unidas de forma segura al suelo, que permiten bloquear una bicicleta o bicicleta eléctrica en dos puntos del cuadro. El estacionamiento a largo plazo debe ser seguro, tener acceso controlado, estar bien iluminado, bien mantenido y de fácil acceso mientras se rueda en bicicleta o bicicleta eléctrica.