



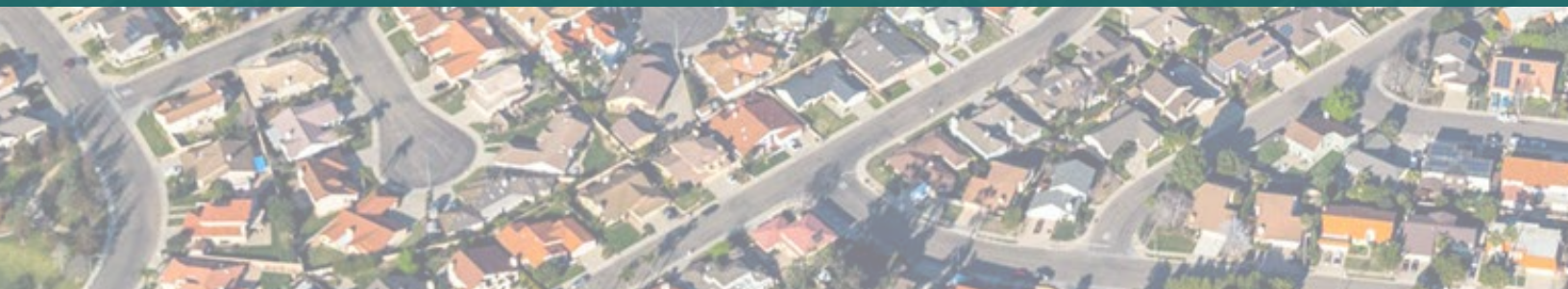
Santa Maria
General Plan

imagine



Elemento de circulación

Borrador final | 12 de febrero de
2026



This page has intentionally been left blank.

Índice

Introducción.....	1
Antecedentes.....	3
Entorno Regulatorio	3
Red vial.....	3
Instalaciones existentes para bicicletas y peatones.....	3
Tránsito Regional de Santa	4
Rutas de Camiones.....	5
Instalaciones de Aviación.....	5
Instalaciones ferroviarias.....	5
Cuestiones y oportunidades.....	8
Políticas de Circulación.....	12
Resumen de la política	12
Normas y diagramas	13
Marco de Políticas.....	22

Tabla de Figuras

Figura CIR-1: Red de calles	15
Figura CIR-2: Red de carriles bici	19
Figura CIR-3: Nivel de estrés del tráfico en bicicleta.....	20
Figura CIR-4: Red de Mejora de Prioridad Peatonal.....	21

Tabla de Tablas

Tabla CIR-1: Nivel de servicio de tráfico (LOS)	16
---	----

Esta página ha sido intencionadamente dejada en blanco.

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 extensión de las vías principales existentes y propuestas, rutas de transporte, terminales, aeropuertos y puertos militares, y otros servicios públicos e instalaciones locales", todo ello correlacionado con el elemento de uso del suelo del Plan General según la Sección 65302(b) del Código de Gobierno de California.

Santa Maria's Circulation Element focuses on the street, bicycle, and pedestrian networks, safety, parking, instalaciones de transporte, ferrocarril y aviación. Las instalaciones orientadas a 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, Cuestiones y Oportunidades, y Políticas de Circulación. La *sección de Antecedentes* presenta las condiciones y tendencias existentes relacionadas con las prioridades abordadas en este Elemento. La *sección de Cuestiones y Oportunidades* describe los temas y oportunidades clave que moldearon el Elemento. Por último, la *sección de Políticas de Circulación* establece normas y diagramas regulatorios y detalla los objetivos, políticas y acciones de implementación de la Ciudad. Las Políticas de Circulación se centran en establecer y mantener una red de movilidad a nivel de ciudad que satisfaga las necesidades de usuarios de todas las edades y capacidades, incluyendo personas que caminan, montan en bicicleta, utilizan dispositivos de micromovilidad como patinetes eléctricos, viajan en transporte público y conducen y circulan en vehículos, así como para el transporte por carretera y el transporte de mercancías. En apoyo de esa red de movilidad, las políticas también priorizan la seguridad, el aparcamiento, la compatibilidad con el uso del suelo, el reparto equitativo de costes y beneficios, y la mitigación de los impactos en el tráfico y el uso de vehículos.



Los

ciclistas utilizan un sendero multiusos.

Esta página ha sido intencionadamente dejada en blanco.

Antecedentes

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

Entorno regulatorio

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

AB 1358. El Proyecto de Ley de la Asamblea 1358 (AB 1358), la Ley de Calles Completas de California, exige que la ciudad de Santa María centre la actualización del Elemento de Circulación del Plan General en un sistema de transporte multimodal que acomode a todos los usuarios, incluidos conductores, vehículos de transporte, ciclistas, peatones y personas de todas las edades y capacidades. Algunas características de Calles Completas incluyen aceras, carriles bici, pasos seguros, servicios de transporte, sistema de calma del tráfico y elementos de accesibilidad universal.

SB 743. El Proyecto de Ley del Senado 743 (SB 743) entró en vigor 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 está permitido como umbral de política local, ya no se considera un impacto en el medio ambiente. En cambio, el Vehículo por Millas de Viaje (VMT) es ahora la métrica principal 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 prevista para finalizar en 2040, proporcionará más de 1.000 millones de dólares estimados en ingresos por impuestos locales sobre las ventas para reparaciones de carreteras, alivio de congestión y proyectos de seguridad en el transporte. La Medida A también financia una parte de importantes mejoras regionales en el transporte, incluyendo proyectos de intercambio y autopistas en todo el condado de Santa Bárbara. Los programas actuales en Santa María financiados por la Medida A son Mantenimiento de Carreteras, Programa de Transporte Especializado para Personas Mayores y Discapacitadas, Programa de Transporte Interregional, Rutas Seguras a la Escuela y el Expreso de Aire Limpio.

AB 98. El Proyecto de Ley 98 de la Asamblea (AB 98) busca abordar los problemas de justicia ambiental asociados con la rápida expansión del uso de almacenes en el estado. La AB 98 exige a las agencias locales actualizar los elementos de circulación de sus planes generales para establecer rutas de viaje específicas para el transporte de mercancías y materiales, evitando usos sensibles del suelo.

Red vial existente

La ciudad de Santa María cuenta con una extensa red de autopistas, arterias, recolectores 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 Carretera Federal 101 (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

El estado de las redes ciclistas y peatonales existentes de Santa María varía enormemente. Algunas ubicaciones cuentan con una red completa, mientras que la infraestructura es limitada en otras. Las mejoras en redes y puntos ayudarán a mejorar el acceso, la seguridad y la comodidad, incluyendo mejoras en los cruces, caminos de uso compartido y senderos. Estas necesidades y prioridades se abordan en el Plan de Transporte Activo (ATP) de la ciudad, que proporciona un marco a largo plazo para ampliar y mejorar las instalaciones para bicicletas y peatones en toda la ciudad.

Las instalaciones para bicicletas y peatones también son utilizadas por personas que operan dispositivos de micromovilidad. Micromovilidad se refiere a todos los vehículos personales pequeños y ligeros, incluidos aquellos propulsados o con asistencia eléctrica de motores, generalmente eléctricos. Entre ellos se incluyen bicicletas eléctricas (e-bikes), patinetes eléctricos (e-scooters), monopatines eléctricos, monoruedas y otros dispositivos nuevos.

Tránsito Regional de Santa María

Santa María está atendida principalmente por la agencia Santa Maria Regional Transit (SMRT). La ciudad de Santa María opera la ruta fija local de SMRT, el servicio regional de autobuses y los servicios de Microtransit y paratransit bajo demanda bajo demanda. La demografía de los usuarios de SMRT refleja una amplia variedad del área de servicio, incluyendo personas mayores, personas con discapacidad, estudiantes de K-12, estudiantes universitarios, profesionales en activo, turistas y usuarios que eligen usar el transporte público en lugar de conducir. Las compañías de transporte privado, aunque no son operadas por la ciudad, ofrecen servicios adicionales, como el Senior Dial-A-Ride de Smooth. La demanda de usuarios del transporte público está creciendo rápidamente y se espera que siga creciendo en los próximos años.



*Santa Maria
Transit Center.*

Rutas de camiones

Santa María cuenta con dos rutas para camiones designadas bajo la Ley de Asistencia al Transporte Terrestre (STAA), que se encuentran en la US-101 y Broadway. US-101, Broadway (SR-135), Main Street (SR-166) y Betteravia Road soportan la gran mayoría del tráfico de camiones de la STAA en términos de volúmenes absolutos. La US-101 transporta el mayor porcentaje de vehículos del tamaño de la STAA, en relación con el tráfico total en la ruta, seguida por Main Street y Broadway. De media, los camiones del tamaño de la STAA representan el 5 por ciento del tráfico total de camiones en los tramos de carreteras estatales dentro de Santa María, según datos del Tráfico Medio Anual Diario de Camiones del Departamento de Transporte de California (Caltrans) en 2018.

Instalaciones de aviación

Aeropuerto Público de Santa María

El Aeropuerto Público de Santa María, propiedad y operado por el Distrito Público del Aeropuerto de Santa María, es el único aeropuerto de uso público dentro del Valle de Santa María. Según lo definido por la FAA, el Aeropuerto Público de Santa María es un aeropuerto de servicio comercial principal, que atiende las necesidades aeronáuticas de la comunidad local y de la región proporcionando apoyo a aeronaves comerciales, aéreas de extinción de incendios, militares y privadas. El aeropuerto también es un centro de operaciones para el sector comercial e industrial de la ciudad de Santa María, ya que la mayoría de los usos industriales del suelo de la ciudad se encuentran en o cerca del aeropuerto.

Helipuertos

La ciudad de Santa María cuenta con cuatro helipuertos: Centro Médico Marian, Plataforma Harvest, Plataforma Hermosa y Plataforma Hidalgo. La autoridad para regular su desarrollo y uso es compartida entre los propietarios de los helipuertos, la Administración Federal de Aviación (FAA) 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 de Amtrak de Guadalupe (GUA) es el servicio de tren de pasajeros más cercano a Santa María. Hay un servicio de autobús de autopista que conecta a los pasajeros de GUA con la parada de autobús de Amtrak de Santa María (SAT), servido por una parada de autobús en la acera situada junto a la salida 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 vía principal que interponen con las vías del Union Pacific Railroad en Guadalupe. El ferrocarril también opera instalaciones de transbordo situadas en el 1599 de A Street y el Parque Industrial Betteravia en Betteravia Road. El SMVRR proporciona acceso a líneas ferroviarias de larga distancia para clientes comerciales y agrícolas en el Valle de Santa María.



Guadalupe Amtrak Station (GUA). Credit: Amtrak.

Cuestiones y oportunidades

Esta sección describe los temas y oportunidades que han informado la dirección política de las Políticas de Circulación. Más información y detalles técnicos pueden encontrarse en el *Informe de Condiciones Existentes de Transporte y Movilidad* incluido en el Apéndice A.

Millas recorridas por vehículo (VMT). El VMT mide la cantidad de desplazamientos en vehículos motorizados hacia y desde residencias, empleos y otros destinos. Los objetivos regionales de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero se basan en lograr una reducción del VMT per cápita. Con un patrón de uso del suelo compacto y un sistema de transporte que mejora todos los modos de transporte, se incrementa la eficiencia del sistema vial existente.

Volúmenes de tráfico y nivel de servicio (LOS). Los enlaces US-101 con las calles Santa María presentan deficiencias en el nivel de servicio. Los enlaces 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 varios cruces y tramos que sufren retrasos excesivos o inaceptables. Main Street, Broadway y Stowell Road también tienen muchos tramos e intersecciones congestionadas.

Fiabilidad en el tiempo de viaje. Hay cierta falta de fiabilidad en el tiempo de viaje en la US-101 alrededor de la frontera entre los condados de Santa Bárbara y San Luis Obispo, que se extiende hasta la salida de Broadway. Otros segmentos de estudio en Broadway, Main Street y Betteravia Road tienen tiempos de viaje poco fiables debido a la congestión en las horas punta de la mañana y la tarde. **Capacidad excedente.** En cambio, varios tramos de calles están por debajo de los umbrales de volumen de tráfico y tienen poco retardo dado el exceso de capacidad de la carretera. Reclasificar calles con exceso de carriles de circulación en relación con volúmenes reales, y/o anchos de carril de circulación excesivamente amplios, ofrece oportunidades para reasignar espacio de una manera que sirva mejor a todos los modos de desplazamiento. Estas medidas también ayudarán a reducir la velocidad de los vehículos motorizados en muchos casos.



Entradas a la US-101, una vía principal para los residentes de Santa María.

Gestión del sistema de pavimento. Según el Informe de Gestión de Pavimentos 2023, el índice general de estado medio del pavimento (PCI) para la ciudad es de 69, y el 58,9 por ciento del pavimento de la ciudad está en muy buen o buen estado. Sin embargo, con el nivel actual de financiación de aproximadamente 4 millones de dólares anuales, se prevé que la calidad del pavimento se deteriore con el tiempo.

Facilidad para caminar. El centro es la zona más transitable de la ciudad debido a su proximidad a comercios, servicios, empleo y destinos cívicos. Sin embargo, los residentes en la mayoría de las demás zonas de la ciudad tienen un acceso peatonal menos cómodo a escuelas, parques y/o comercios. Mejorar la caminabilidad mediante una mejor conexión peatonal y el diseño del espacio público podría mejorar la salud, reducir la dependencia del vehículo y mejorar la apariencia visual de las calles de la ciudad.

Seguridad. Las infracciones por exceso de velocidad y derechos de paso de automóviles son las principales categorías de infracciones en los últimos cinco años de colisiones en la ciudad.

Servicio de transporte. La ciudad cuenta con una población de residentes designados como "en riesgo" que luchan contra bajos ingresos, pobreza alta y persistente, alto desempleo y subempleo, aislamiento lingüístico, altos costes de vivienda, vivienda deficiente, barrios en situación de dificultades, altos costes de transporte y bajo acceso al transporte. El sistema de transporte público de la ciudad es un servicio vital y se espera que siga creciendo en los próximos años.

Instalaciones y servicios de aviación. El Aeropuerto Público de Santa María ha experimentado una disminución en el tráfico de pasajeros en las últimas dos décadas, ya que el número de embarques fue de 23.008 en 2018, frente a 47.741 en 2010 y 77.738 en 2000. En 2025, el Aeropuerto Público de Santa María ofreció servicio directo con Allegiant Airlines a Las Vegas, Nevada, y con American Airlines a Phoenix, Arizona.

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



Wide roads and limited pedestrian crossings limit walkability.

Plan de Paisaje Urbano Multimodal del Centro. En 2015, la ciudad actualizó su Plan Específico del Centro e identificó la necesidad de un plan de paisaje urbano multimodal. El objetivo del plan era abordar la embellecimiento del centro transformando Broadway y Main Street en pasillos que acomodaran a todos los usuarios—desde ciclistas hasta usuarios del transporte público y peatones—al tiempo que se adaptan al tráfico de mercancías existente hasta que haya disponibles rutas alternativas para camiones. Dado que Main Street y Broadway son carreteras estatales, la transformación de estos corredores debe realizarse en colaboración con Caltrans. El Plan de Paisaje Urbano Multimodal del Centro fue adoptado por el Ayuntamiento y se utiliza como parte de los esfuerzos de remodelación del centro. Sus espacios están destinados a todos los usuarios, incluidos peatones, bicicletas, usuarios del transporte público, automóviles y camiones. Este Plan ayuda a definir y rebrandizar el centro de la ciudad como un lugar de reunión comunitaria y un lugar ideal para vivir y visitar. El Plan incluye mejoras propuestas en las carreteras, como carriles bici elevados, aceras más anchas y aparcamiento en la calle.

Plan de Transporte Activo de Santa María. El Plan de Transporte Activo (ATP) de Santa María 2020 fue adoptado en enero de 2021. Su objetivo es "facilitar el diseño e implementación de una red conectada de bicicletas y peatones para ofrecer 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 mejoras en la seguridad vial en torno a los principios de lo que se denominan los "4E" de la seguridad vial: Ingeniería, Aplicación, Educación y Servicios de Emergencia. El LRSP ha sido fundamental para conseguir la financiación del Programa Estatal de Mejora de la Seguridad Vial (HSIP) otorgada 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 Broadway (US-101 a Betteravia Road)
- Corredor de Main Street (de Blosser Road a US-101)
- Corredor de Miller Street (de Donovan Road a Betteravia Road)



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

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

Autobús de transporte rápido y lanzaderas autónomas. SMRT planea introducir nuevas y mejoradas formas de transporte público en Santa María. Se están desarrollando corredores de Bus Rapid Transit (BRT) a lo largo de Broadway, el corredor de transporte más transitado de la ciudad, y hay planes conceptuales para ampliar las líneas BRT en Main Street, Betteravia Road y futuros corredores de alta intensidad. De manera similar, se están trabajando en el desarrollo de corredores de lanzadera autónoma para la implantación de autobuses autónomos, con un enfoque inicial en conectar Allan Hancock College con el Centro de Tránsito como proyecto piloto inicial.

Aparcamiento. La ordenanza de aparcamiento de la ciudad de 2018 permite a los promotores acreditar el aparcamiento en el retraso delantero pavimentado y utilizar el aparcamiento tándem para el aparcamiento requerido. La ordenanza solo afecta a desarrollos de densidad media o alta, permitiendo mayor flexibilidad para el desarrollo de lotes de relleno con espacio limitado disponible. Además, el Plan Específico del Centro permite aparcamiento compartido/fuera del recinto, lo que permite desarrollos residenciales de mayor densidad.

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 EE. UU. debido a su seguridad, su capacidad para mover más vehículos por intersecciones con menos retraso y sus menores costes a largo plazo en comparación con semáforos que requieren electricidad,

mantenimiento y sustitución a lo largo del tiempo. Cuando se diseñan correctamente, las rotondas pueden acomodar fácilmente vehículos grandes como la escalera de bomberos camiones y camiones de mercancías. Es importante que la ciudad colabore con las comunidades locales para participar y participar en el diseño e implementación de rotondas locales.



Landscaped roundabout at the intersection of S. College Drive and E. McCoy Lane. Credit: Google

Políticas de circulación

Las Políticas de Circulación abordan los principales temas y oportunidades identificados anteriormente y establecen una hoja de ruta integral para establecer y mantener una red de movilidad a nivel de ciudad que satisfaga las necesidades de usuarios de todas las edades y capacidades.

La sección *de Normas y Diagramas* establece normas y diagramas regulatorios. Un estándar es una norma o medida que establece un nivel de calidad o cantidad que debe cumplirse o cumplirse. Del mismo modo, un diagrama es una expresión gráfica del texto de una política concreta.

La sección *de Marco de Políticas* describe los objetivos, políticas y acciones de implementación de la circulación. Un objetivo describe el futuro deseado por la comunidad. Una política es una declaración específica de intenciones 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 cómodas en toda Santa María, con una red de movilidad a nivel de ciudad que satisfaga las necesidades de todos los usuarios, incluidos ciclistas, peatones, conductores, usuarios del transporte público y personas de todas las

edades y capacidades. Estos objetivos y políticas aseguran que el uso del suelo, el transporte y la planificación del transporte sea coherente con ese enfoque en calles completas y una red equilibrada (Objetivos CIR-1 y CIR-6). Las políticas exigen que otras políticas y planes municipales relacionados con el transporte sean coherentes con este Elemento (Objetivo CIR-2) y que la financiación para mejoras y mantenimiento del transporte se gestione de manera responsable y se comparta de manera equitativa (Objetivo CIR-3). Las políticas también mitigan los impactos del ruido del tráfico y los vehículos pesados (Objetivo CIR-4) y buscan proporcionar opciones de aparcamiento adecuadas (Objetivo CIR-8). En conjunto, estas prioridades políticas deberían resultar en una mejor seguridad (Objetivo CIR-5) y una reducción de VMT (Objetivo CIR-7).

Normas y diagramas

Clasificaciones de calles

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

- **Las autopistas** están diseñadas para tráfico vehicular a alta velocidad con acceso controlado o limitado.
- **Las arterias principales** sirven como vías principales para el tráfico vehicular, conectando autopistas con arterias secundarias, colectores y calles locales.
- **Las arterias secundarias** sirven para distribuir el tráfico vehicular desde las arterias principales hasta las calles y barrios de los colectores y locales. Apoyan viajes de distancia moderada y proporcionan acceso a zonas comerciales y residenciales.
- **Las Calles Colector** ofrecen conexiones para todos los modos de desplazamiento dentro y entre zonas residenciales y centros de actividad. Sirven para el transporte entre las calles principales y locales, dentro y entre barrios y centros de actividad importantes, y proporcionan acceso directo a propiedades adyacentes.
- **Las calles locales** ofrecen acceso directo a propiedades colindantes y para desplazamientos localizados dentro de zonas residenciales, comerciales e industriales, e incluyen tanto calles públicas como privadas.

Red de calles

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

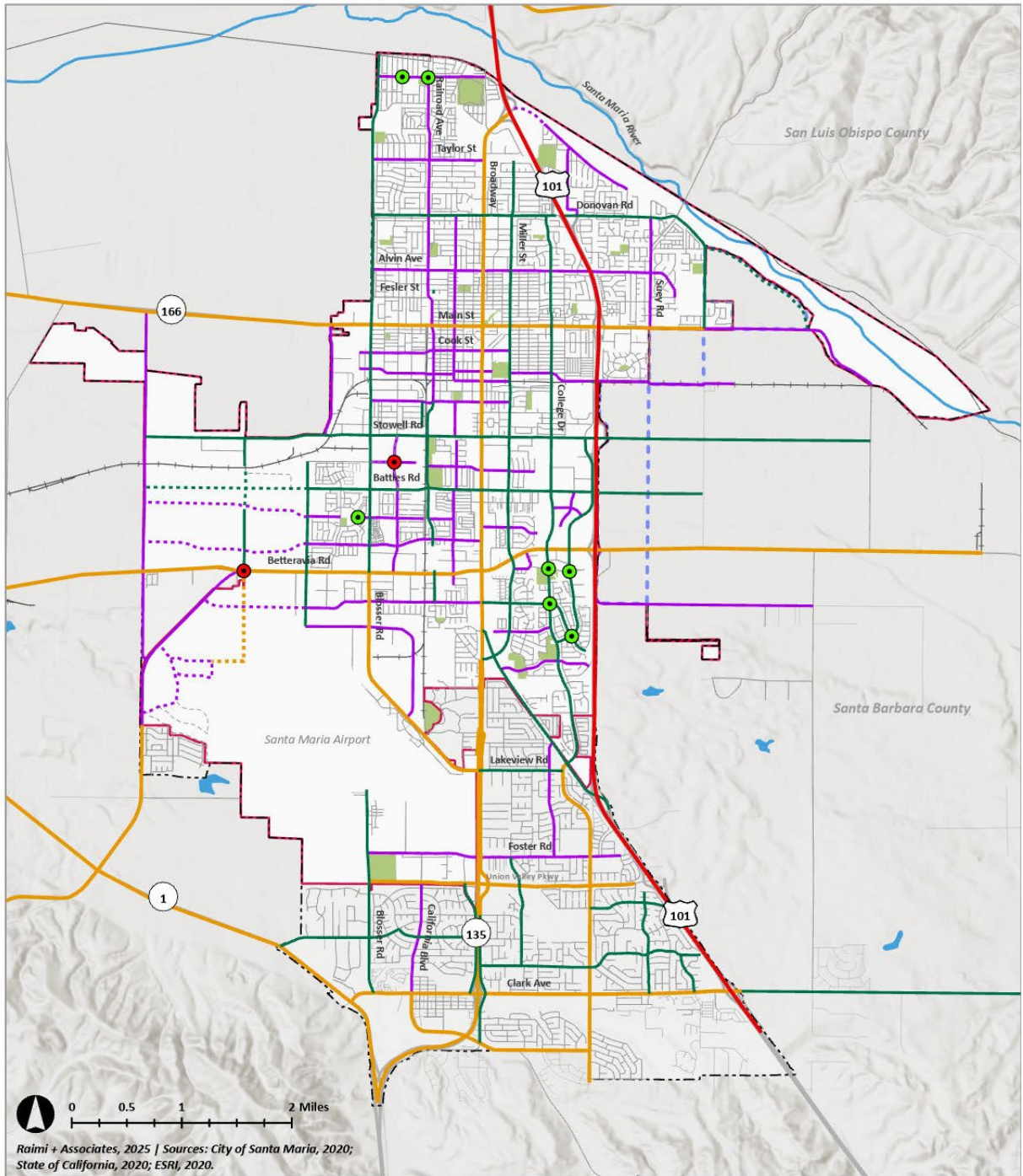


Protected bike lane installed on Blosser Road in 2023.



Roadway on Blosser Road with center landscaped median and bike lane.

Figure CIR-1: Street Network



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



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

Nivel de servicio de tráfico

El Nivel de Servicio de Tráfico (LOS) es una medida cualitativa de las condiciones operativas del tráfico, mediante la cual se asigna una letra de la "A" a la "F" a una intersección o segmento de carretera, representando la congestión del tráfico en aumento progresivo, como se detalla a continuación en la Tabla CIR-1. La línea de visión "A" representa condiciones de funcionamiento de flujo libre y la línea de visión "F" representa condiciones de sobrecapacidad. Los métodos de cálculo de LOS están documentados en la Junta de Investigación en Transporte, más recientemente en la publicación Highway Capacity Manual, Sexta Edición, A Guide for Multimodal Mobility Analysis, 2016 (HCM 6).

Table CIR-1: Traffic Level of Service (LOS)

LOS	Tipo de flujo	Retraso	Maniobrabilidad	Retraso de parada por vehículo— Señalizado*	Retraso de parada por vehículo— Sin señalar*
Un	Flujo estable	Muy pequeño retraso. La progresión es muy favorable, con la mayoría de los vehículos que llegan durante la fase verde sin parar en absoluto.	Los movimientos de giro son fáciles de realizar y casi todos los conductores encuentran libertad de operación.	≤ 10.0	≤ 10.0
B	Flujo estable	Buena progresión y/o ciclos cortos. Se detienen más vehículos que en la línea de visión de visión, lo que provoca mayores niveles de retraso medio.	Se forman pelotones de vehículos. Muchos conductores empiezan a sentirse algo restringidos dentro de grupos de vehículos.	$> 10.0 \text{ and } \leq 20.0$	$> 10.0 \text{ and } \leq 15.0$
C	Flujo estable	Mayores retrasos resultantes de una progresión justa y/o de ciclos más largos. En este nivel pueden empezar a aparecer fallos individuales del ciclo. El número de vehículos que paran es significativo, aunque muchos siguen pasando por la intersección sin detenerse.	Pueden aparecer reposiciones detrás de vehículos que giran. La mayoría de los conductores se sienten algo restringidos dentro de grupos de vehículos.	$> 20.0 \text{ and } \leq 35.0$	$> 15.0 \text{ and } \leq 25.0$

LOS	Tipo de flujo	Retraso	Maniobrabilidad	Retraso de parada por vehículo— Señalizado*	Retraso de parada por vehículo— Sin señalar*
D	Acercándose al flujo inestable	La influencia de la congestión se hace más evidente. Los retrasos más largos pueden deberse a alguna combinación de progresión desfavorable, largas duraciones de ciclo o altas relaciones volumen-capacidad. Muchos vehículos se detienen y la proporción de vehículos que no paran disminuye. Los fallos individuales en los ciclos son evidentes.	La maniobrabilidad está muy limitada en periodos cortos debido a los bloqueos temporales.	> 35.0 and ≤ 55.0	> 25.0 and ≤ 35.0
E	Flujo inestable	Generalmente se considera el límite de retraso aceptable para la mayoría de los conductores. Indicativo de una mala progresión, largas duraciones de ciclo y altas relaciones volumen-capacidad. Los fallos de ciclos individuales son frecuentes.	Normalmente hay largas colas de vehículos esperando aguas arriba del cruce.	> 55.0 and ≤ 80.0	> 35.0 and ≤ 50.0
F	Flujo forzado	Generalmente se considera inaceptable para la mayoría de los conductores. A menudo ocurre con sobrecapacidad. También puede ocurrir en relaciones volumen-capacidad elevadas. Hay muchos fallos individuales de ciclos. Una mala progresión y largas duraciones del ciclo también pueden ser factores que contribuyen mucho.	Condiciones atascadas. Los atascos de otros lugares restringen o impiden el movimiento. Los volúmenes pueden variar mucho, dependiendo principalmente de las condiciones de respaldo aguas abajo.	> 80.0	> 50.0

*Segundos por vehículo.

Clasificaciones de vías ciclistas

Santa María utiliza las cuatro clasificaciones de instalaciones para ciclovías definidas por Caltrans:

- **Caminos polivalentes (carriles bici 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 ofrecer oportunidades recreativas y servir como conexión directa con destinos clave.
- **Carriles bici (carriles bici de Clase II).** Un tramo de una calzada que ha sido reservado mediante franjas y marcas en el pavimento para el uso preferencial o exclusivo de ciclistas. Los carriles bici están diseñados para promover un flujo ordenado de tráfico de bicicletas y vehículos. Este tipo de instalación se establece utilizando las franjas, leyendas y señales adecuadas.
- **Rutas ciclistas (vías ciclistas de clase III).** Las rutas ciclistas de Clase III son instalaciones donde los ciclistas comparten carriles de circulación con el tráfico de vehículos motorizados. Las rutas ciclistas deben beneficiar al ciclista y ofrecer un mayor nivel de servicio que las calles adyacentes. Las vías ciclistas de Clase III suelen estar situadas en calles residenciales.
- **Carril bici separado (Ciclovías de Clase IV).** Una vía ciclista de Clase IV es para uso exclusivo de bicicletas e incluye una separación entre la vía bici y el tráfico vehicular adyacente. La separación física puede incluir postes flexibles, separación de niveles, barreras físicas inflexibles o aparcamiento en la calle. Los carrillos bici separados funcionan en la misma dirección que el tráfico de vehículos en el mismo lado de la carretera, mientras que en algunos casos también pueden utilizarse carrillos bici separados de doble sentido.

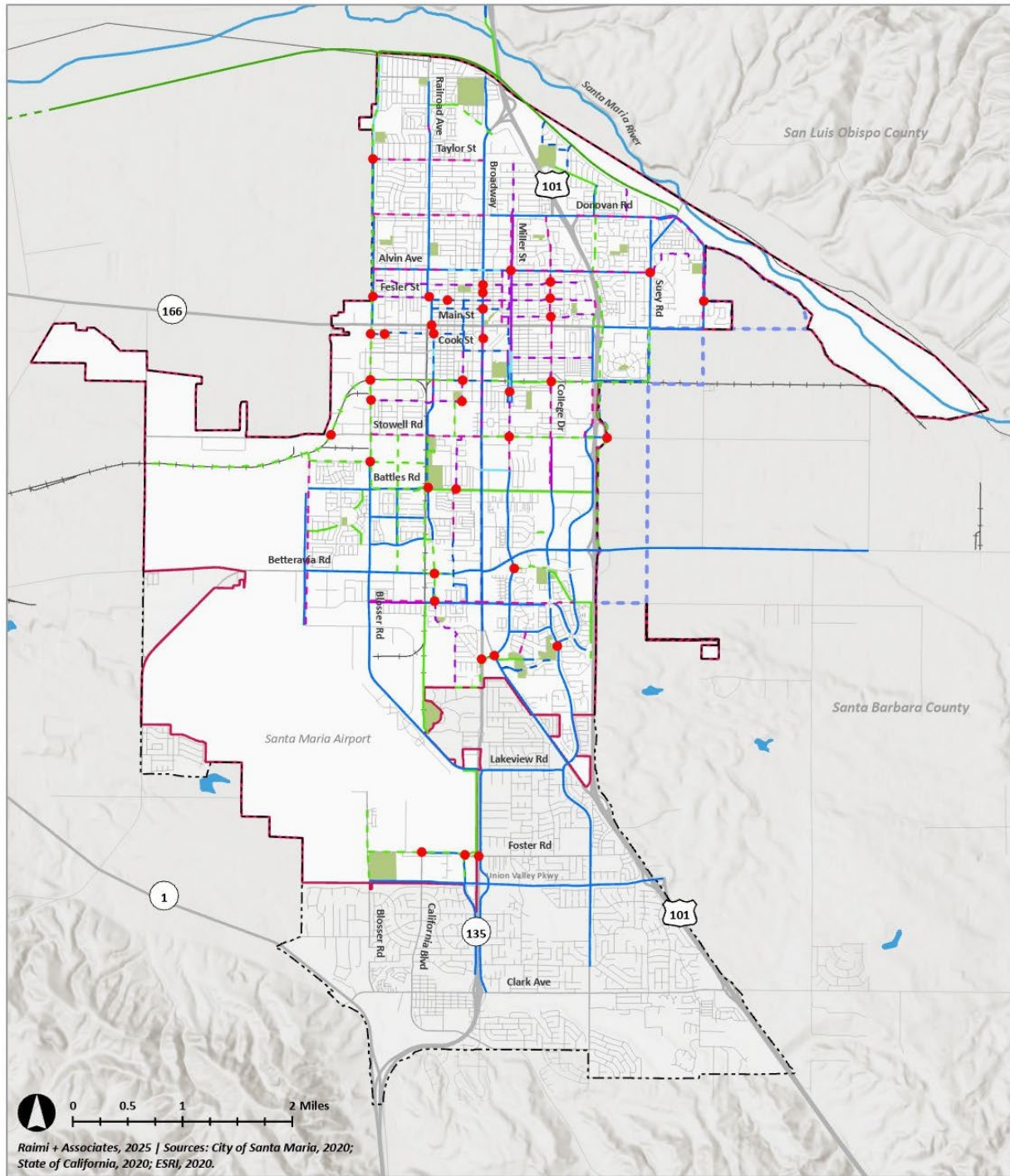
Red de vías bici

La Figura CIR-2 presenta la propuesta Red de Carriles Bici, que se basa en la base establecida por los esfuerzos de planificación previos de la Ciudad, incluyendo el Elemento de Circulación de 1994, el Plan Maestro de Vías Ciclistas de 2009 y el Plan de Transporte Activo (ATP) de 2020. Esta red actualizada refleja una estrategia integral para mejorar la infraestructura ciclista en toda la ciudad, integrando las instalaciones existentes con las nuevas rutas propuestas.



Credit: Janene Scully

Figure CIR-2: Bikeway Network



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 |

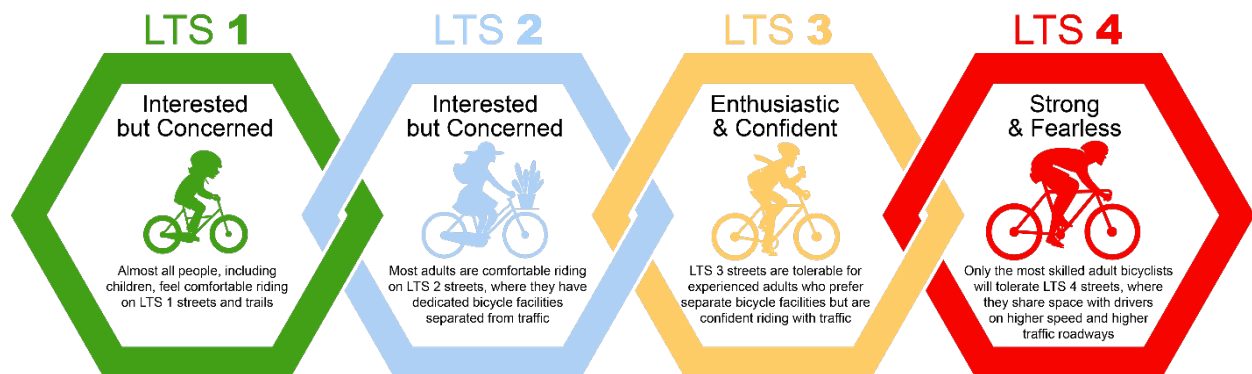
Nivel de estrés del tráfico en bicicleta

Al igual que la línea de visión vehicular, el Nivel de Estrés de Tráfico en Bicicleta (LTS) es una medida cualitativa basada en factores cuantitativos, calculada para segmentos de carretera, 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 las carreteras y las instalaciones ciclistas.

El LTS se calcula utilizando métodos documentados en el Manual de Procedimientos de Análisis del Departamento de Transporte de Oregón, más recientemente en la Versión 2, 2025, páginas 10-41. Bicycle LTS cuantifica el nivel de tensión de un segmento de carretera dado considerando una variedad de criterios, incluyendo volúmenes de tráfico, ancho de calle (número de carriles), límite de velocidad o velocidad predominante, presencia y anchura de carriles bici, y la presencia y anchura de los carriles de aparcamiento. Bicycle LTS cuantifica el nivel de tensión de los accesos y cruces de intersecciones teniendo en cuenta esos factores, así como los controles de intersecciones, la presencia y longitud de los carriles de giro a la derecha, la presencia de tecnología de detección de bicicletas y la posición o pérdida de carriles bici que se acercan a la intersección.

Como se ilustra en la Figura CIR-3, el LTS para bicicletas clasifica las instalaciones viarias en una de cuatro clasificaciones o valoraciones 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. Una puntuación LTS de 1 indica que la instalación proporciona un estrés de tráfico tolerable para la mayoría de los niños y los usuarios menos experimentados, como los caminos de uso múltiple separados del tráfico motorizado, o calles de barrio con velocidades observadas inferiores a 25 mph. Una puntuación LTS de 4 indica un nivel de estrés tolerable solo para los ciclistas más experimentados, que se sienten cómodos con entornos de tráfico mixto y de alta velocidad. LTS 3 y 4 representan condiciones de alto estrés para los ciclistas y reflejan la necesidad de mejorar la visibilidad y la seguridad. La figura siguiente presenta las cuatro clasificaciones de puntuación.

Figure CIR-3: Nivel de bicicleta de Estrés del tráfico



Bicicletas eléctricas y otros dispositivos de micromovilidad

Las bicicletas eléctricas y otros dispositivos de micromovilidad pueden circular legalmente en instalaciones de bicicletas de Clase 2, 3 y 4. Las jurisdicciones pueden limitar el uso de micromovilidad a ciertas velocidades o ciertas características pueden estar restringidas al utilizar rutas multiusos de Clase 1. Las bicicletas eléctricas se definen en la Sección 312.5 del Código de Tránsito de California (CVC) como "una bicicleta equipada con pedales totalmente operativos y un motor eléctrico que no supere los 750 vatios de potencia." Cualquier dispositivo eléctrico de dos ruedas, con o sin pedales, que supere los 750 vatios o que sea capaz de alcanzar velocidades superiores a 28 mph no está legalmente permitido para circular en vías públicas. A estos deberían denominarse e-motos.

Las bicicletas eléctricas se dividen en tres clases:

- **Las E-Bikes de Clase 1** están equipadas con un motor que solo proporciona asistencia mientras el ciclista pedalea y deja de ayudar cuando la bicicleta alcanza las 20 mph.
- **Las E-Bikes de Clase 2** están equipadas con un motor que puede impulsar exclusivamente la bicicleta (a menudo activado por el acelerador del pulgar), y deja de propulsarse cuando la bicicleta alcanza las 20 mph. Algunas jurisdicciones pueden restringir la asistencia al acelerador en caminos o senderos de uso múltiple.
- **Las E-Bikes de Clase 3** están equipadas con un motor que solo proporciona asistencia mientras el ciclista pedalea y deja de ayudar cuando la bicicleta alcanza las 28 mph. Los ciclistas deben tener al menos 16 años, y el uso del casco es obligatorio para ciclistas de todas las edades. No se permite que los pasajeros suban a las bicicletas eléctricas de Clase 3.

Otros dispositivos de micromovilidad incluyen:

- **Los patinetes eléctricos** se definen en la Sección 407.5 del CVC como "un dispositivo de dos ruedas con manillar, un suelo o asiento, y accionado por un motor eléctrico. Los patinetes eléctricos no pueden legalmente exceder los 15 mph ni circular por aceras. El ciclista debe tener un carné de conducir válido y seguir las mismas normas de tráfico que un ciclista.
- **Las E-Skateboards** se definen en la sección 313.5 del CVC como "cualquier dispositivo con ruedas que tenga una tabla de suelo diseñada para apoyarse al conducir." Los patines eléctricos deben cumplir ciertas restricciones de tamaño, están limitados a velocidades de 20 mph o menos, y están limitados a carreteras con límites de velocidad de 35 mph o inferiores. Los jinetes deben tener 16 años o más, y los jinetes de cualquier edad deben llevar casco.



E-scooters parked in a designated e-scooter parking area.

Red de Mejora de Prioridad Peatonal

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

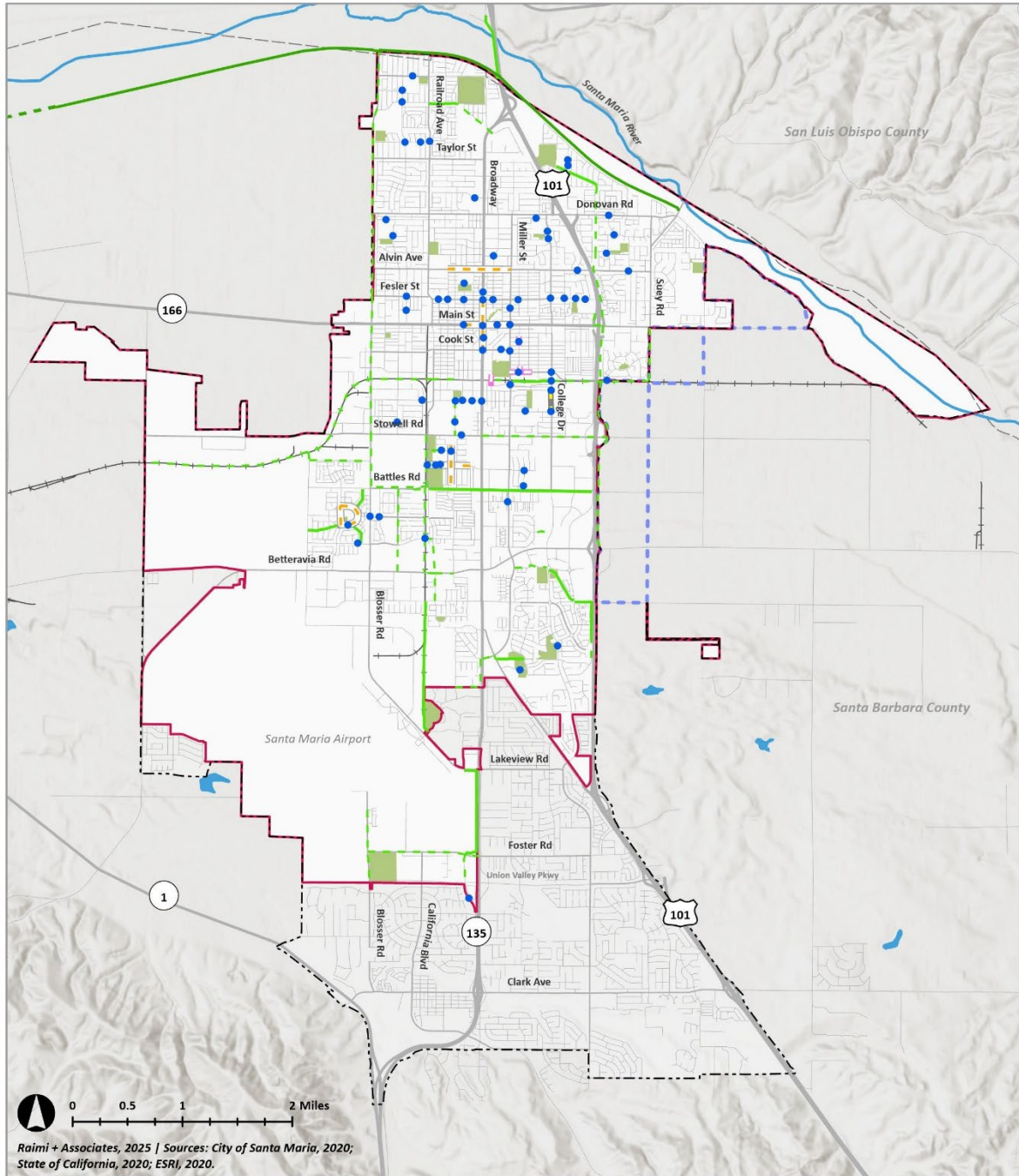
Corillos Prioritarios

- 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 prioritarias

- 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

Figure CIR-4: Pedestrian Priority Improvement Network



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 |
| Sidewalk | | Freeways and Highways |
| | | Santa Maria River |
| | | Parks |
| | | Water |
| | | County Boundaries |

Marco de políticas

Goal CIR-1: Calles completas. Se proporciona un viaje seguro y cómodo en toda la comunidad con una red de calles completas que satisfacen las necesidades de todos los usuarios, incluidos conductores, vehículos de transporte, ciclistas, peatones y personas de todas las edades y capacidades.¹

Policy CIR-1.1: Planificación y diseño completo de calles. Asegurarse de que toda la infraestructura de las calles mejore las opciones de transporte para peatones, ciclistas, conductores y usuarios del transporte público de todas las edades y capacidades.

Action CIR-1.1.1: Buscar financiación para adaptar las calles públicas existentes a calles completas.

Action CIR-1.1.2: Implementar las mejoras identificadas en el Plan de Paisaje Urbano Multimodal del Centro, incluyendo carriles bici elevados, aceras más anchas y aparcamiento en la calle, incorporando aportaciones de estudios recientes de Caltrans y una mayor coordinación con Caltrans cuando sea necesario.

Action CIR-1.1.3: Educar al público sobre la importancia de la seguridad vial en un sistema multimodal mediante recursos en línea, talleres y seminarios web.

Policy CIR-1.2: Construcción completa de calles. Construir calles de la Ciudad y calles privadas que se construyan y mantengan, en la medida de lo posible, de acuerdo con los diagramas de Red de Calles, Red de Vías Bici y Red de Mejora de Prioridad Peatonal, el Plan de Transporte Activo y las normas establecidas por el Ingeniero Municipal que sean coherentes con estándares aceptados como las directrices de diseño de calles de la Asociación Nacional de Funcionarios de Transporte Urbano (NACTO).

Policy CIR-1.3: Calles completas en nuevos desarrollos. Acondicionar las aprobaciones de nuevos desarrollos con mejoras en calles y disposiciones de acceso, en la medida de lo posible, que sean necesarias para mantener estándares operativos multimodales y requerir servicios completos en las calles, conforme al Plan General y los estándares aceptados para nuevas calles públicas y privadas.

Action 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 almacenamiento/taquillas de bicicletas y la exigencia de integración con la infraestructura existente cercana para bicicletas, peatones y transporte público.

¹ Calles completas según la definición de la AB 1358. Consulte *la sección de Configuración Regulatoria* para más información.

Policy CIR-1.4: Instalaciones para bicicletas y peatones. En consonancia con los diagramas de la Red de Vías Bici y la Red de Mejora de Prioridad Peatonal , desarrollar instalaciones para bicicletas y peatones que satisfagan las necesidades de transporte y recreación de los residentes en toda la ciudad y, cuando sea posible, proporcionar acceso independiente por carril bici a destinos principales (por ejemplo, escuelas, parques y centros comerciales y de empleo) para garantizar la seguridad.²

Action CIR-1.4.1: Implementar los proyectos de bicicletas y peatones identificados en el diagrama de la Red de Mejora de Prioridad Peatonal mencionado arriba y en el Plan de Transporte Activo.

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

Policy CIR-1.5: Instalaciones para bicicletas y peatones en nuevos desarrollos. Exigir instalaciones aptas para peatones y bicicletas, conforme a los diagramas de la Red de Vías Ciclistas y de la Red de Mejora de Prioridades Peatonales y al Plan de Transporte Activo al revisar y aprobar solicitudes de desarrollo privado, cambios en el Plan General o zonificación, y planes específicos.

Policy CIR-1.6: Estándares multimodales de calles. Mantener y actualizar los estándares de calles que sirvan no solo a las operaciones automovilísticas, sino también al movimiento multimodal y usos del suelo adyacentes, incluyendo peatones, automovilistas, ciclistas y usuarios del transporte público de todas las edades y capacidades, en una forma compatible y complementaria a los usos del suelo adyacentes, y que promueva la conectividad entre usos y áreas.

Action CIR-1.6.1: Revisa las normas actuales de arteria, colectoras y locales de calles y actualízalas según sea necesario para cumplir con las normas de clasificación de mejores prácticas (véanse las normas de clasificación de calles arriba), incluidas las directrices de diseño de calles de la Asociación Nacional de Funcionarios de Transporte Urbano (NACTO). Alternativamente, adoptar y actualizar regularmente un Manual de Diseño de Ingeniería Municipal para formalizar los estándares de carreteras.

Policy CIR-1.7: Finalización de la red de transporte. Esfuercéntese por completar la construcción planificada de la red de calles, tal 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 Vías Ciclistas, la Red de Mejoras Prioritarias y el Plan de Transporte Activo.

² Por favor, consulte los Elementos de Conservación y Espacios Abiertos, Recreación y Parques, y Salud y Justicia Ambiental para más políticas y acciones centradas en senderos, infraestructuras para la actividad física y espacios abiertos y tierras públicas polivalentes.

Action CIR-1.7.1: Revisa anualmente el funcionamiento del sistema de calles para identificar problemas y persigue activamente la implementación de las mejoras identificadas según sea necesario de manera oportuna.

Action CIR-1.7.2: Involucrar a la comunidad y a los actores del transporte para identificar oportunidades de añadir rotondas al sistema de calles.

Policy CIR-1.8: Finalización de la red de transporte en nuevos desarrollos. Exigir a los nuevos desarrollos que alineen nuevas calles con calles existentes o aprobadas dondequiera, en opinión del ingeniero municipal, que sea factible.

Action CIR-1.8.1: Evaluar los nuevos desarrollos para garantizar que la seguridad, comodidad y comodidad de peatones, ciclistas y usuarios del transporte público reciban el mismo nivel de consideración que los conductores de vehículos a motor.

Policy CIR-1.9: Estudios de transporte. Para todos los nuevos desarrollos mayores o mejoras sustanciales en desarrollos existentes, se requiere un estudio de transporte para evaluar los posibles efectos en el sistema de transporte asociado al proyecto propuesto antes de su aprobación, incluyendo asegurar que el proyecto propuesto proporcione servicios de transporte coherentes con el Plan General. La necesidad de estudios de transporte para nuevos desarrollos queda a discreción del personal municipal y se determina caso por caso.

Policy CIR-1.10: Niveles de servicio aceptables de tráfico. Mantener un nivel de servicio (LOS) aceptable en hora punta de D o superior, según se determine mediante la edición más reciente del Manual de Capacidad de Carreteras (HCM) u otra metodología formalmente adoptada por el Ingeniero de la Ciudad, en todas las vías arteriales y de colector y en todas las intersecciones semáforas, salvo cuando alcanzar el estándar LOS resulte en condiciones inaceptables para los ciclistas, peatones, o usuarios del transporte público (véase el estándar de Nivel de Servicio de Tráfico arriba). Se requerirán planes de deficiencia para desarrollos que hagan que las intersecciones superen el umbral de la línea de visión.

Análisis de impacto en el tráfico: Los análisis de impacto en el tráfico (TIA) deben prepararse utilizando metodologías basadas en HCM u otra metodología adoptada formalmente por el Ingeniero de la Ciudad, en consonancia con las directrices adoptadas por la Ciudad para el estudio de tráfico.

Metodología: Cuando existan múltiples metodologías para determinar la línea de visión, el Ingeniero de la Ciudad determinará el método de análisis adecuado en función del tipo de instalación, contexto y propósito del estudio, incluyendo, según corresponda:

- Retardo de control (segundos por vehículo) para intersecciones con y sin semáforo; y
- Medidas de rendimiento definidas por HCM para segmentos de carretera, rotondas y otras instalaciones.

Flexibilidad en la planificación a largo plazo: Para horizontes de planificación a largo plazo, esfuerzos de planificación a nivel de área o escenarios de crecimiento acumulativo, no es necesario mantener estrictamente la LOS D cuando la Ciudad determine que:

- La degradación temporal o localizada de la LOS es inevitable; y
- El impacto que prevalece sobre el transporte, el uso del suelo, los beneficios medioambientales o comunitarios, respaldados por hallazgos apropiados.

Dichas determinaciones deberán realizarse mediante análisis basados en HCM u otra metodología formalmente adoptada por el Ingeniero de la Ciudad y documentada en los documentos de planificación o revisión ambiental aplicables.

Centro / Áreas del Plan Específico: Dentro de áreas específicas designadas o centros de actividades, incluyendo el área del Plan Específico del Centro, los proyectos que superen los umbrales de desplazamiento de vehículos establecidos por la Ciudad deberán preparar un análisis de impacto en el tráfico utilizando la metodología HCM u otra metodología formalmente adoptada por el Ingeniero de la Ciudad de acuerdo con los estándares municipales. Cuando la Ciudad determine que la aplicación estricta de la LOS D entraría en conflicto con los objetivos adoptados del plan, puede aprobar medidas alternativas o equivalentes de mitigación del transporte, incluyendo, pero no limitándose a, mejoras multimodales, estrategias de gestión de la demanda de transporte o planes de deficiencia preparados conforme a la ley estatal.

Condiciones de las Aprobaciones de Desarrollo: Las aprobaciones de desarrollo incluirán las condiciones necesarias para mantener o alcanzar la Línea de Visión D, salvo que se apruebe una mitigación alternativa conforme a la política de la Ciudad.

Action CIR-1.10.1: Revisar periódicamente el rendimiento de carreteras e intersecciones utilizando métricas HCM u otra metodología formalmente adoptada por el Ingeniero Municipal y priorizar mejoras de capital para abordar las deficiencias identificadas.

Policy CIR-1.11: Nivel de Estrés Tráfico: Proporcionar condiciones de bajo estrés para ciclistas que alcancen un Nivel de Estrés de Tráfico en Bicicleta (LTS) 2 o superior en calles arteriales y de colectores (véase el estándar de Nivel de Estrés de Tráfico para Bicicletas arriba).

Action CIR-1.11.1: Desarrollar normas de acceso respecto a nuevas entradas de acceso y otras ocupaciones en las calles arteriales y colectoras para optimizar el acceso multimodal al sitio y minimizar conflictos que sean perjudiciales para condiciones operativas seguras y eficientes.

Action CIR-1.11.2: Planifica el espaciado entre semáforos para mejorar los pasos de peatones y bicicletas, optimiza la interconexión y procura implementar una sincronización de semáforos que permita ahorrar combustible evitando retrasos innecesarios para peatones y ciclistas.

Goal CIR-2: Consistencia en el Plan General. Los planes, instalaciones y servicios de transporte locales, regionales, estatales y privados son coherentes con el Plan General.

Policy CIR-2.1: Preservación del derecho de paso. Exigir las dedicaciones adecuadas de derechos de paso o servidumbres de acceso público para todos los nuevos desarrollos para facilitar la construcción de instalaciones de transporte mostradas en los diagramas de la Red de Calles, la Red de Vías Ciclistas y la Red de Mejora de Prioridades Peatonales, así como los proyectos para bicicletas y peatones recomendados por el Plan de Transporte Activo, incluyendo la protección de los derechos de paso para futuras calles y senderos.

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

Action CIR-2.2.1: Continúa 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.

Action CIR-2.2.2: Busca la inclusión en planes federales, estatales y regionales de mejora del transporte que apoyen las mejoras de capital locales. 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).

Action CIR-2.2.3: Prepara 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 en el próximo periodo de cinco años, una clasificación de prioridad de esos proyectos y la identificación de las fuentes de financiación disponibles para financiar la implementación de cada proyecto de mejora.

Policy CIR-2.3: Transporte aéreo. Para apoyar el transporte aéreo, asegurarse de que las mejoras en la circulación alrededor del Aeropuerto Público de Santa María sean compatibles con las operaciones existentes y futuras del aeropuerto.³

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

³ Por favor, consulte los Elementos de Uso del Suelo y Seguridad para las políticas y acciones relacionadas.

Goal CIR-3: Financiando mejoras en el transporte. Las necesidades de transporte actuales y futuras de la ciudad se satisfacen mediante una operación rentable y una distribución equitativa de los fondos para mejoras en el transporte.⁴

Policy CIR-3.1: Distribución de costes. Distribuir equitativamente los costes de las mejoras en el transporte entre los propietarios/promotores que se beneficien de nuevos desarrollos y usuarios del sistema de transporte.

Policy CIR-3.2: New development share of costs. Ensure that each el nuevo desarrollo, ya sea que sus impactos sean individuales o acumulativos, aporta su parte proporcional de los costes de cualquier mejora o ampliación necesaria en carreteras locales o regionales cuando las fuentes de ingresos existentes de la ciudad no sean suficientes para financiar esas mejoras. Cualquier distrito de evaluación de calles generará ingresos suficientes para financiar el mantenimiento a largo plazo de la carretera con un PCI objetivo de 80 a perpetuidad.

Policy CIR-3.3: Nuevas carreteras privadas y públicas: Por cada carretera que se construya como parte de un nuevo desarrollo, la Ciudad determinará si (1) sigue siendo de propiedad privada y mantenida de forma privada, (2) sigue siendo privada pero está incluida dentro de un distrito de mantenimiento de vías que será mantenida por la Ciudad o su designado, o 3) está dedicada a la Ciudad y es mantenida públicamente.

Policy CIR-3.4: Financiación para el sistema de gestión de pavimentos. Seguir asegurando una financiación adecuada para el Sistema de Gestión de Pavimentos (PMS) de la ciudad, que identifique el mantenimiento necesario para mantener la calidad del pavimento mediante tratamientos superficiales, rehabilitación ligera, rehabilitación pesada o reconstrucción. Minimizar el pavimento asfáltico a mantener reduciendo las áreas pavimentadas existentes o reutilizando áreas para el transporte activo o el transporte público.

Goal CIR-4: Compatibilidad con el uso del suelo. Las instalaciones de transporte y las mejoras en las carreteras son compatibles con los usos del suelo y minimizan los impactos en los usos adyacentes.⁵

Policy CIR-4.1: Ubicación de usos del suelo sensibles al ruido. Localiza usos del suelo sensibles al ruido, como residencias, hospitales y escuelas, lejos de las arterias muy transitadas siempre que sea posible. Sin embargo, estos usos pueden situarse a lo largo de arterias muy transitadas dentro del Plan Específico del Centro cuando se

⁴ Por favor, consulte los Elementos de Uso del Suelo y Recreación y Parques para políticas y acciones adicionales relacionadas con el impacto del desarrollo y las tasas de mitigación.

⁵ Por favor, consulte los Elementos de Recreación y Parques, Uso del suelo, Ruido y Salud y Justicia Ambiental para políticas y acciones relacionadas con los conflictos de uso del suelo.

diseñan de acuerdo con el Elemento de Ruido del Plan General y las Ordenanzas de la Ciudad. (Resolución 2008-163)

Policy 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 reducir el impacto de dicho tráfico en la circulación local y en los entornos residenciales.⁶

Action CIR-4.2.1: Regular el aparcamiento en la calle de vehículos grandes como camiones y autocaravanas cuando sea necesario para desalentar el aparcamiento en calles públicas u otros lugares donde sean incompatibles con los usos del suelo adyacentes y causen problemas de visibilidad y seguridad.

Action CIR-4.2.2: Mantener un plan de rutas para camiones identificando las calles que se señalarán como rutas designadas para camiones para evitar usos sensibles, y que se señalicen con restricciones de límite de peso y que se acompañen de elementos de diseño de calles cuando sea posible para desincentivar su uso por vehículos pesados.

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

Goal CIR-5: Seguridad. El sistema de transporte es seguro, elimina las muertes relacionadas con el tráfico y reduce las colisiones con heridos.⁷

Policy CIR-5.1: Visión Cero. Avanzar en los esfuerzos para eliminar las muertes de tráfico y las lesiones graves atribuibles a colisiones en las calles de la ciudad, desarrollando e implementando una estrategia "Visión Cero" para reducir las muertes y lesiones graves a cero, aumentando al mismo tiempo la movilidad segura, saludable y equitativa para todos.

Action CIR-5.1.1: Monitorizar los datos de colisiones e implementar contramedidas para abordar los patrones de colisión identificados.

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

⁶ Por favor, consulte el Elemento de Salud y Justicia Ambiental para políticas y acciones que mitiguen los impactos de las rutas de camiones.

⁷ Por favor, consulte el Elemento de Salud y Justicia Ambiental para más políticas y acciones centradas en la seguridad del transporte.

Policy CIR-5.2: Rutas seguras al colegio. Promover la seguridad y la conectividad peatonal entre viviendas y escuelas mediante la implementación de mejoras en infraestructuras (por ejemplo, aceras, pasos de peatones, medidas de calma del tráfico y carriles bici) para garantizar caminos seguros y accesibles para los estudiantes.

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

Policy CIR-6.1: Servicio de transporte público y estabilidad financiera. Mantener y mejorar los servicios de transporte cómodos, seguros y fiables.

Action CIR-6.1.1: Mantener el nivel actual de servicios de autobús y ampliar dichos servicios según sea necesario cuando aumente la demanda, cubriendo nuevos desarrollos y zonas desatendidas. Esto puede incluir la implementación de un servicio de transporte flexible (también conocido como microtránsito) fuera de las horas punta, o la provisión de servicios nocturnos y de fin de semana cuando sea posible.

Action CIR-6.1.2: Promover el transporte público para reducir los desplazamientos en vehículos individuales. Identificar y evaluar mejoras a largo plazo en el transporte, incluyendo carriles exclusivos para autobuses, mejoras en paradas de autobús, transporte rápido de autobuses (BRT) y instalaciones de tren ligero.

Action CIR-6.1.3: Asegura que los servicios de transporte sean asequibles y accesibles para personas de todas las edades, capacidades o ingresos. Atender a comunidades desfavorecidas, personas dependientes del transporte público y grandes centros de empleo, asegurando que todas las paradas y estaciones cumplan con la ADA.

Action CIR-6.1.4: Ofrece un servicio frecuente y fiable con tiempos de espera mínimos y rutas directas a destinos clave. Proporcionar información de transporte en tiempo real a través de varios canales (apps, señales digitales) e integrar opciones modernas de pago de tarifas.

Action CIR-6.1.5: Colaborar con agencias regionales de transporte en la coordinación de la programación para garantizar transferencias fluidas, facilitando los desplazamientos interurbanos y el acceso a centros y atracciones de empleo regionales.

Action CIR-6.1.6: Identificar y asegurar fuentes de financiación estables para las operaciones de transporte, el mantenimiento y los proyectos de capital. Explora oportunidades de financiación federales, estatales, regionales y locales, incluyendo posibles mecanismos de captación de valor derivados del Desarrollo orientado al Transporte.

Policy CIR-6.2: Derechos de paso. Preservar los derechos de vía ferroviarios y de servicios públicos para facilitar futuras mejoras en el sistema de transporte y las instalaciones.

Policy CIR-6.3: Infraestructura multimodal integrada. Desarrollar un sistema de transporte multimodal que funcione para caminar, montar en bicicleta y la movilidad compartida.

Action CIR-6.3.1: Desarrollar centros de movilidad que faciliten los transbordos entre diferentes modos de transporte locales y regionales (autobuses locales, BRT y/o futuro tranvía ligero) y otras opciones como micromovilidad compartida y transporte activo.

Action CIR-6.3.2: Invierte en infraestructuras de transporte público como carriles autobuses y priorización de semáforos para hacer que el transporte público sea más atractivo. Mejora las paradas y estaciones de transporte público para que sean universalmente accesibles, con asientos cómodos, refugios, iluminación e información en tiempo real.

Policy CIR-6.4: Uso del suelo y diseño urbano que apoyen el transporte público.

Promover el Desarrollo Orientado al Transporte (TOD) fomentando e incentivando desarrollos compactos y de uso mixto alrededor de paradas y corredores de transporte existentes y planificados.

Action CIR-6.4.1: Adoptar estándares de diseño de calles accesibles en toda la ciudad que apoyen las operaciones de transporte público y el transporte activo. Planificar nuevos desarrollos con conexiones directas peatonales y ciclistas a las paradas de transporte público y asegurar que las fachadas de los edificios sean accesibles para los usuarios del transporte.

Action CIR-6.4.2: Integrar los esfuerzos de planificación del transporte y urbanismo, incluyendo uso del suelo, vivienda, desarrollo económico y planes medioambientales para un enfoque holístico del desarrollo. Exigir que los nuevos emplazamientos de desarrollo y remodelación proporcionen paradas de transporte público conforme a los estándares y documentos de Santa Maria Regional Transit Standards.

Action CIR-6.4.3: Adoptar directrices integrales de diseño de transporte que proporcionen una dirección clara a planificadores y promotores sobre el diseño de nuevos desarrollos y remodelaciones que integren el transporte transportado. Estas directrices deberían:

- Prioriza las conexiones peatonales y ciclistas con las paradas de transporte, para rutas seguras, directas y cómodas.
- Fomenta la orientación de los edificios y entradas que den a la calle y a las paradas de transporte, en lugar de quedar retrasados detrás del aparcamiento.

- Incentivar el desarrollo de uso mixto que coloque los usos residenciales, comerciales y cívicos a poca distancia a pie del transporte público.
- Incorpora elementos urbanos que mejoren la experiencia peatonal y fomenten el uso del transporte público, como aceras anchas, árboles en la calle, espacios públicos acogedores e iluminación adecuada.
- Proporciona orientación sobre cómo integrar las paradas de transporte público directamente en los sitios de desarrollo para máxima comodidad y visibilidad.
- Fomentar una arquitectura y un diseño a escala humana que contribuyan a un espacio público vibrante y activo alrededor de las instalaciones de transporte.

Goal CIR-7: Millas recorridas por vehículos. Se reducen las millas recorridas por vehículos (VMT).

Policy CIR-7.1: Reduce la VMT. Reducir el VMT por debajo de las medias regionales en términos de "por residente" y "por empleado".

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

Action CIR-7.1.2: Animar a los grandes empleadores regionales a ofrecer transporte público subvencionado o servicios de lanzadera para los empleados que se desplazan diariamente.

Policy CIR-7.2: Prioriza patrones de desarrollo del uso del suelo que reduzcan la VMT.

En las zonas planificadas existentes y futuras de la ciudad, priorice el desarrollo de relleno y de uso mixto y fomente nuevos desarrollos cerca de empleo, viviendas, escuelas, centros comerciales y otros servicios y servicios existentes.

Goal CIR-8: Aparcamiento. Se dispone de aparcamiento cómodo tanto en la calle como fuera de la calle para vehículos motorizados y bicicletas (incluyendo estaciones de carga para vehículos eléctricos).

Policy CIR-8.1: Aparcamiento. Exigir a los nuevos desarrollos que proporcionen aparcamiento para cubrir sus necesidades en el recinto o cerca de sus instalaciones, excepto dentro del Distrito Central de Negocios. El aparcamiento obligatorio debe satisfacer la demanda sin resultar en un exceso o infrautilización.⁸

Action CIR-8.1.1: Desarrollar planes de aparcamiento y control de tráfico, incluidos distritos de aparcamiento vecinal, para aquellos barrios que se ven afectados negativamente por el aumento de densidad, el desbordamiento de aparcamiento y el tráfico procedente de zonas comerciales.

Action CIR-8.1.2: Revisa periódicamente los requisitos de aparcamiento del Código Municipal de Santa María para vehículos, estaciones de carga eléctrica y bicicletas para asegurar que se proporcione un aparcamiento adecuado.

Action CIR-8.1.3: Permitir el uso conjunto de aparcamientos para apoyar el desarrollo de uso mixto (es decir, comercial ligero y residencial) reduciendo la necesidad de instalaciones separadas.

Action CIR-8.1.4: Revise el diseño de las nuevas instalaciones de aparcamiento para asegurar que la circulación peatonal esté adecuadamente acomodada y que el acceso peatonal o ciclista no se vea afectado ni impedido negativamente.

Action CIR-8.1.5: Fomentar el aparcamiento seguro y accesible para bicicletas y dispositivos de micromovilidad, tanto para aparcamiento a corto como a largo plazo. El aparcamiento de corta duración se proporciona mejor mediante estructuras en forma de U invertida, situadas convenientemente y firmemente fijadas al suelo, que permiten bloquear una bicicleta o e-bike en dos puntos del cuadro. El aparcamiento de larga duración debe ser seguro, tener acceso controlado, estar bien iluminado, bien mantenido y ser fácil de acceder mientras se conduce una bicicleta o una e-bike.

⁸ Por favor, consulte el Programa de Elementos de Vivienda 3.E. para reducir el impacto de los requisitos de aparcamiento en la producción de viviendas actualizando los estándares de aparcamiento.