



Santa Maria  
General Plan

**imagine**



# Marco de la política de circulación

Borrador Público | 28 de enero de 2025



# Tabla de contenidos

I. Introducción .....	1
II. Requisitos legales .....	2
Requisitos generales del plan .....	2
Establecimiento regulatorio .....	2
III. Visión y principios rectores relacionados .....	4
IV. Preparando el escenario: Problemas y oportunidades.....	6
Oportunidades y fortalezas.....	6
Problemas y desafíos.....	7
V. Objetivos, políticas y acciones de implementación .....	9

# Marco de la política de circulación

## I. Introducción

La ciudad de Santa María se ha embarcado en su primera actualización integral del Plan General, llamada "Imagine Santa María", para crear un documento con visión de futuro que servirá como anteproyecto para la ciudad hasta el año 2045. Un Plan General es un documento de política requerido por la ley estatal que proporciona orientación a largo plazo para el uso de la tierra, el desarrollo y otros temas como el crecimiento económico, los espacios abiertos, la conservación, la vivienda asequible y el empleo. Los objetivos, las políticas y las acciones de implementación del Plan General servirán como brújula para los tomadores de decisiones y darán forma a los planes y acciones futuras de la Ciudad. Este documento de política revisado reemplazará al Plan General existente.

La Actualización del Plan General tiene cinco fases principales, que están diseñadas como bloques de construcción paso a paso (vea la imagen a continuación). El proyecto se encuentra actualmente en la fase de "Desarrollo de Políticas y Planes".



Durante la fase de Condiciones Existentes, el personal de la Ciudad trabajó en estrecha colaboración con el equipo de consultores para identificar tendencias, problemas, oportunidades y prioridades, que se resumen en siete informes de condiciones existentes que están disponibles en el sitio web del proyecto, [www.ImagineSantaMaria.com](http://www.ImagineSantaMaria.com). A lo largo de la etapa de Escucha + Visión, los miembros de la comunidad compartieron su visión para el futuro, las cualidades de Santa María que se deben preservar y los problemas que se deben abordar. Esta retroalimentación se incorporó en la [Visión, los Principios Rectores y las Áreas de Cambio y Estabilidad](#). A partir de ahí, el personal de la Ciudad y el equipo de consultores desarrollaron [Alternativas del Plan](#) para identificar las diferentes opciones de uso del suelo, movilidad y diseño urbano que tiene la Ciudad para lograr la Visión de la comunidad e implementar los Principios Rectores. El Concejo Municipal aprobó una Alternativa de [Uso Preferente del Suelo](#) en 2023.

Este marco de política de circulación es un paso en el proceso de actualización del Plan General antes de redactar los elementos del Plan General. Este marco destaca la dirección clave para el Elemento de

Circulación e incluye metas, políticas y actividades de implementación para lograr esa dirección. Este marco de políticas se desarrolló incorporando los hallazgos de las fases anteriores del proyecto, incluido el análisis técnico, el contenido relevante del Plan General existente, las mejores prácticas de planificación actuales y los requisitos de la ley estatal, y los comentarios de los miembros de la comunidad, los miembros del Comité Asesor Técnico, la Comisión de Planificación, el Concejo Municipal y el personal de la Ciudad. Se han preparado nueve marcos de políticas que abarcan los siguientes temas: Conservación y Espacios Abiertos, Seguridad, Uso de la Tierra y Diseño Comunitario, Circulación y Movilidad, Instalaciones y Servicios Públicos, Recreación y Parques, Desarrollo Económico, Ruido, y Salud y Justicia Ambiental. Los comentarios de la comunidad sobre los marcos darán forma a los objetivos, las políticas y las acciones de implementación en el Plan General.

## II. Requisitos legales

### Requisitos generales del plan

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 vías principales existentes y propuestas, rutas de transporte, terminales, aeropuertos y puertos militares, y otros servicios e instalaciones públicas locales", todos correlacionados con el elemento de uso de suelo del Plan General según la Sección 65302 (b) del Código de Gobierno de California. Las instalaciones orientadas a los servicios públicos, como el agua y el drenaje pluvial, se abordan dentro del Elemento de Instalaciones y Servicios Públicos del Plan General de Santa María.

### Establecimiento 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 revisión 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. Esto podría lograrse a través de las prácticas y políticas de "Complete Streets".

**SB 743.** La ley 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 de los automóviles, aunque está permitido como un umbral de política local e incluido en el Plan General para su conformidad, ya no se considera un impacto en el medio ambiente. En cambio, las millas de viaje de los vehículos (VMT) son ahora la métrica de transporte principal para los proyectos evaluados bajo CEQA. Por lo tanto, la Ciudad desarrolló umbrales de importancia para las Millas de Viaje de Vehículos que deben ser referenciados en el Plan General.

**Medida A.** La Medida A del Condado de Santa Bárbara proporcionará más de \$1 mil millones de ingresos estimados por impuestos locales sobre las ventas para proyectos de transporte durante su vida útil de 30

años para la reparación de carreteras, el alivio de la congestión y la seguridad del transporte. Los programas actuales en Santa María financiados por la Medida A son el Mantenimiento de Carreteras, el Programa de Tránsito Especializado para Ancianos y Discapacitados, el Programa de Tránsito Interregional, Rutas Seguras a la Escuela y el Aire Limpio Express.

**Mercancías y movimientos.** Santa María tiene dos rutas de camiones designadas por la Ley de Asistencia para el Transporte de Superficie (STAA), que se encuentran en US 101 y Broadway (SR 135). US 101, Broadway (SR 135) y Main (SR 166) transportan la gran mayoría del tráfico de camiones de STAA en términos de volúmenes absolutos. La US 101 transporta el porcentaje más alto de vehículos del tamaño de STAA, en relación con el tráfico general en la ruta, seguida de Main (SR 166) y Broadway (SR 135). 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 Anual de Camiones de Caltrans en 2018. Con la funcionalidad adicional del nuevo modelo TDM en marcha, se modelarán los vehículos pesados (camiones) en Santa María y se evaluarán rutas alternas.

**AB 98.** Ley AB 98 entra en vigencia en 2025 y busca abordar los problemas de justicia ambiental asociados con la rápida expansión de los usos de almacenes en el estado e imponería requisitos significativos tanto a las empresas que construyen almacenes como a los gobiernos locales que los aprueban. AB 98 prohíbe a las agencias locales aprobar "usos logísticos" nuevos o ampliados que no cumplan con los estándares estatales integrales, incluidos los criterios de ubicación y los estándares de diseño. Además, la 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.

**AB 747 y SB 99.** AB 747 requiere que el Elemento de Seguridad sea revisado y actualizado según sea necesario para identificar las rutas de evacuación y su capacidad, seguridad y viabilidad en una variedad de escenarios de emergencia. La ley SB 99 requiere revisión y actualización del Elemento de Seguridad para incluir información que identifique desarrollos residenciales en áreas de riesgo que no tengan al menos dos rutas de evacuación de emergencia.

**Helipuertos.** La ciudad de Santa María cuenta con cuatro helipuertos. La autoridad para regular el desarrollo y el uso de estos helipuertos se comparte con los propietarios de los helipuertos y con la Administración Federal de Aviación y el Estado de California.

**Mejoras programadas en el transporte.** La Ciudad de Santa María es elegible para fondos de transporte discrecionales (es decir, competitivos) y no discrecionales (fondos prorrateados basados en fórmulas) del condado, federales, estatales y locales a través de una variedad de fuentes.

### III. Visión y principios rectores relacionados

La Declaración de Visión del Plan General describe a Santa María como a la comunidad le gustaría verla en 2045. Los Principios Rectores establecen la dirección que debe seguir la comunidad y las ideas principales que la Actualización del Plan General presentará para lograr la Visión compartida de la comunidad para 2045. La [Visión, los Principios Rectores y las Áreas de Cambio y Estabilidad](#) completos, aprobados por el Concejo Municipal en 2021, están disponibles en el sitio web del proyecto Imagine Santa María. Los siguientes extractos completos de la Visión y los Principios Rectores sirvieron de base para la preparación de este marco normativo:

#### Visión

*Santa María en 2045 es una comunidad donde las familias pueden establecer y mantener raíces multigeneracionales. Es muy unido, culturalmente diverso y económicamente inclusivo.*

*Esto es posible, en parte, porque Santa María ofrece hogares y vecindarios asequibles, seguros, atractivos y saludables para todos los residentes.*

*La gente está orgullosa de su historia y patrimonio. Esto se refleja en los diversos recursos históricos bien conservados y en las atractivas y acogedoras calles y lugares de reunión pública.*

*Los residentes tienen un cómodo acceso a pie y en coche, autobús y bicicleta a los trabajos, las escuelas, los servicios de la comunidad como parques y campos deportivos, y el entorno natural de la región.*

*Los servicios públicos son confiables, inclusivos y eficientes, y la comunidad está bien atendida por infraestructura, instalaciones y servicios públicos equitativos, modernos y sostenibles.*

#### Principios rectores

Los siguientes Principios Rectores establecen la dirección a seguir para lograr la Visión compartida de la comunidad para 2045.

##### *Diseño Comunitario*

*Crear espacios públicos que reflejen la identidad de la comunidad, fomenten el orgullo cívico e inviten a los miembros de la comunidad a reunirse, tanto de manera informal como para eventos. Diseñe calles, edificios y paisajismo que reflejen la historia, la cultura y el entorno natural de la comunidad. Use la iluminación, los árboles de las calles, los bancos y otras comodidades para hacer que las aceras y los espacios públicos sean seguros y acogedores, con un enfoque en el centro de la ciudad y a lo largo de los corredores Main y Broadway.*

##### *Salud Comunitaria*

*Hacer crecer y expandir los servicios de salud física y mental para satisfacer las necesidades de todos los residentes. Mejorar la salud de la comunidad abordando las prioridades de justicia ambiental de las comunidades desfavorecidas, incluidas las personas mayores, los hogares de bajos ingresos, las familias lingüísticamente aisladas, las personas sin hogar y los jóvenes, que representan el 35% de los residentes. Minimice el potencial de exposición de los residentes al ruido, los pesticidas y la contaminación industrial.*

*Fomentar estilos de vida saludables ampliando las opciones seguras y atractivas de actividad física y ampliando el acceso a alimentos saludables.*

### **Crecimiento conectado**

*Para acomodar el crecimiento proyectado de la población, la vivienda y los empleos, concéntrese en las mejoras de los vecindarios existentes junto con el desarrollo de rellenos y terrenos baldíos. Expandirse más allá de los límites actuales de la ciudad cuando sea necesario, sopesando las compensaciones ambientales, económicas, de infraestructura, de servicio público y fiscales a corto y largo plazo. Establecer fuertes conexiones culturales, de diseño y físicas entre las áreas recién desarrolladas y el resto de Santa María.*

### **Innovaciones en el transporte**

*Desarrollar una red de transporte equilibrada, equitativa, asequible y confiable donde los peatones, ciclistas, camiones, automóviles, ferrocarriles y transporte público puedan navegar de manera segura y eficiente a los destinos dentro de Santa María. Concéntrese en mantener las carreteras existentes, ampliar las opciones para caminar y andar en bicicleta, y reducir la congestión y los costos de mantenimiento. Transformar los corredores y las calles de puntos de conflicto entre personas, ciclistas, automóviles y camiones en lugares que unen a los vecindarios y las familias. Prepárese y amplíe las conexiones regionales con un mejor servicio de autobús, ferrocarril y avión. Prepárese para los avances tecnológicos, como los vehículos autónomos y el trabajo remoto, y aproveche las oportunidades e incentivos para reducir las millas recorridas por los vehículos (VMT) y las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI).*

## IV. Preparando el escenario: Problemas y oportunidades

En las secciones siguientes se describen las oportunidades, las fortalezas, los problemas y los desafíos que impulsaron la dirección del marco de políticas de circulación. Este marco de políticas se basa en las oportunidades y fortalezas e identifica estrategias para remediar los problemas y desafíos.

Las oportunidades, fortalezas, problemas y desafíos se identificaron en función de las condiciones existentes, la Visión y los Principios Rectores, los estudios técnicos, los resultados de participación comunitaria y las conversaciones con el personal de la Ciudad. Los enlaces a trabajos anteriores se pueden encontrar en el sitio web del proyecto: <https://www.imaginesantamaria.com/resources>.

### Oportunidades y fortalezas

**Centro de Santa María.** El centro de la ciudad tiene una mezcla diversa de usos del suelo y tipos de viviendas, y como el 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, así como mejoras transformadoras en el ámbito público. *(Informe de Condiciones Existentes de Uso de la Tierra y Diseño Comunitario)*

**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 la marca del centro de la ciudad en un lugar de reunión comunitaria y un gran lugar para vivir y visitar. Este Plan implementa ciclovías elevadas, aceras más anchas y estacionamiento en la calle. Será importante incluir estos principios rectores de transporte para el centro de la ciudad en el Elemento de Circulación. *(Informe de Condiciones Existentes de Transporte y Movilidad)*

**Plan de Transporte Activo de Santa María.** El Plan de Transporte Activo de Santa María 2020 se adoptó en enero de 2021. Fue creado para facilitar el diseño y la implementación de una red conectada de bicicletas y peatones para proporcionar alternativas de transporte seguras, asequibles y accesibles a la comunidad. El 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". Las recomendaciones del Plan se recogerán en la Actualización del Plan General. *(Informe de Condiciones Existentes de Transporte y Movilidad)*

**Estudios de Tránsito Regional de Santa María.** Santa Maria Regional Transit (SMRT) desarrolla regularmente actualizaciones del Plan de Tránsito de Corto Alcance (SRTP) que sirven como un plan de negocios general para el programa de tránsito de la Ciudad. Los resultados de los SRTP incluyen una serie de recomendaciones de servicio en cuatro categorías: mejoramiento del rendimiento, mejoramiento del servicio, política, e innovación/tecnología. Otros planes incluyen el Plan de Tránsito de Largo Alcance, los Planes de Transición de Electrificación de Vehículos, el Plan de Tecnología e Innovación de Tránsito, el Tránsito Rápido de Autobuses y los Planes de Implementación de Lanzaderas Autónomas. Las



recomendaciones para estos Planes se incluirán en el Elemento de Circulación. *(Informe de Condiciones Existentes de Transporte y Movilidad)*

**Estacionamiento.** La reciente ordenanza de estacionamiento de la Ciudad, promulgada en 2018, permite a los desarrolladores acreditar el estacionamiento en el retroceso frontal pavimentado y utilizar el estacionamiento en tándem hacia el estacionamiento requerido. Esta nueva ordenanza solo afectará 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 estacionamiento compartido/fuera del sitio, lo que permite densidades más altas. *(Informe de Condiciones Existentes de Transporte y Movilidad)*

**Instalaciones ferroviarias de pasajeros.** La Estación de Amtrak Guadalupe (GUA) es el servicio ferroviario de pasajeros más cercano a Santa María. Hay un servicio de autobús que conecta a los pasajeros de GUA con la parada de autobús de Amtrak de Santa María (SAT). Desde 2016, ha habido un aumento en el número de pasajeros de aproximadamente 3.7 por ciento en un lapso de tres años, según la hoja informativa de Amtrak. Además, la parada de la estación Pacific Surfliner en Guadalupe manejó a 13,137 pasajeros hacia/desde ciudades en el servicio de autobús Thruway. *(Informe de Condiciones Existentes de Transporte y Movilidad)*

## Problemas y desafíos

**Transitabilidad.** El centro de la ciudad es la parte más transitable de la ciudad, pero los residentes de la mayoría de las otras áreas de la ciudad tienen un acceso menos conveniente a escuelas, parques y / o tiendas en pie. Mejorar la transitabilidad peatonal a través de mejores conexiones peatonales y diseño del espacio público podría mejorar la salud, reducir la dependencia de los vehículos y mejorar la apariencia visual de las calles de la ciudad. *(Informe de Condiciones Existentes de Uso de la Tierra y Diseño Comunitario)*

**Seguridad.** El exceso de velocidad y las violaciones del derecho de paso de automóviles son las principales categorías de infracciones durante los últimos cinco años de colisiones en la ciudad. La Ciudad recibió una subvención/beca estatal del Departamento de Transporte de California (Caltrans) para llevar a cabo un Plan de Seguridad Vial Local (LRSP) que se adoptó en 2022. La Actualización del Plan General deberá ser coherente con las recomendaciones del LRSP. *(Informe de Condiciones Existentes de Transporte y Movilidad)*

**Desequilibrio entre el empleo y la vivienda.** Actualmente existe un desequilibrio, con el 58.3 por ciento de las 39,602 personas en la fuerza laboral viajando fuera de la ciudad para trabajar (basado en datos de 2017 de la Dinámica Longitudinal del Empleador y el Hogar (LEHD)). Aproximadamente el 11.9 por ciento de la fuerza laboral viaja a los siguientes destinos principales: San Luis Obispo, Orcutt, Los Ángeles y Santa Bárbara. La principal área de origen de los trabajadores no residentes entrantes es Orcutt, que aporta aproximadamente el 11.1 por ciento de todos los trabajadores entrantes a Santa María. El Mapa de Uso de la Tierra mejora el desequilibrio entre el empleo y la vivienda mediante la distribución de nuevas viviendas y empleo dentro de los límites actuales de la ciudad y en nuevas áreas de anexión al este de la US 101 que incorporan una combinación de empleos y viviendas dentro de la misma área. Otras estrategias incluirían

instalaciones de transporte activo conectadas como un modo de transporte alternativo. *(Informe de Condiciones Existentes de Transporte y Movilidad)*

**Clasificaciones funcionales y exceso de capacidad.** Varios segmentos de calles están por debajo de los umbrales de volumen de tráfico y tienen un retraso bajo debido al exceso de capacidad de la calzada. El Elemento de Circulación reclasificará algunas calles o implementará dietas viales que reutilizarían algunos carriles de circulación para mejorar el sistema. Estos mejoramientos en el sistema incluirán la provisión de ciclovías, alojamientos para peatones y una mayor seguridad. *(Informe de Condiciones Existentes de Transporte y Movilidad)*

**Gestión del sistema de pavimento.** Según el Informe de Gestión de Pavimentos de 2019, el índice de condición del pavimento (PCI) promedio general de la ciudad es 69, y el 58.9% del pavimento de la ciudad está en condiciones de muy buenas a buenas. Sin embargo, con el nivel actual de financiación de aproximadamente 4 millones de dólares anuales, esto resultará en una pérdida de PCI de 3 puntos en 5 años a un PCI de 66. *(Informe de Condiciones Existentes de Transporte y Movilidad)*

**Volúmenes de tráfico y nivel de servicio (LOS).** Las intersecciones de la US 101 con las calles de Santa María tienen deficiencias. La US 101 en Main Street (SR 166), 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 (SR 166), Broadway (SR 135) y Stowell Road también tienen muchos segmentos e intersecciones congestionados. *(Informe de Condiciones Existentes de Transporte y Movilidad)*

**Fiabilidad del tiempo de viaje.** Hay cierta falta de fiabilidad 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 la SR 135 (Broadway). Para otros segmentos de estudio en SR 135, SR 166 (Main Street) y Betteravia Road, todos los segmentos tienen tiempos de viaje poco confiables debido a la congestión en las horas pico de AM y PM para vehículos mixtos, vehículos de pasajeros y camiones. *(Informe de Condiciones Existentes de Transporte y Movilidad)*

**Servicios de tránsito.** La demografía de pasajeros de SMRT refleja una amplia sección transversal del área de servicio. Estos incluyen personas mayores, personas con discapacidades, estudiantes de K-12, estudiantes universitarios, profesionales que trabajan, y turistas. A menudo se realizan viajes por motivos laborales, médicos, educativos, comerciales y sociales, lo que convierte al sistema de transporte público de la ciudad en un servicio vital para muchos en el área urbanizada de Santa María, el norte del condado de Santa Bárbara y el condado de San Luis Obispo. El número de pasajeros del transporte público está creciendo rápidamente y se espera que continúe creciendo en los próximos años.

Además, la ciudad tiene una población de residentes que están designados como "en riesgo" que luchan con bajos ingresos, pobreza alta y persistente, alto desempleo y subempleo, aislamiento lingüístico, altos costos de vivienda y viviendas deficientes, vecindarios en dificultades, altos costos de transporte con bajo acceso al transporte, así como segregación racial y étnica. Estos residentes dependen del transporte público y son los que más se beneficiarán de la introducción de autobuses limpios, silenciosos, seguros y confiables de cero emisiones.

La Ciudad debe priorizar el desarrollo de un servicio de tránsito premium. Esto no solo satisfará las amplias y diversas necesidades de la comunidad, sino que también fomentará un alejamiento de los viajes en vehículos de un solo ocupante. Al desarrollar políticas centradas en el tránsito e invertir en opciones de transporte de alta calidad, eficientes y respetuosas con el medio ambiente, la Ciudad puede atraer a más pasajeros y crear un sistema de transporte más sostenible y equitativo para todos los residentes, al tiempo que mitiga los problemas de tráfico y estacionamiento.

**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, frente a los 47,741 de 2010 y los 77,738 de 2000. Los embarques son el número de pasajeros que abordan una aeronave. (*Informe de Condiciones Existentes de Transporte y Movilidad*)

## V. Objetivos, políticas y acciones de implementación

En esta sección se describen los objetivos, las políticas y las acciones de implementación para abordar las oportunidades y los desafíos descritos anteriormente. Está organizado en torno a ocho áreas de objetivos:

- Calles completas diseñadas para viajes multimodales seguros y convenientes
- Consistencia del Plan General enfocado en la planificación a largo plazo en toda la ciudad
- Financiación distribuida de forma equitativa y sostenible
- Compatibilidad entre el transporte y el uso del suelo/terrenos
- La seguridad, la reducción de colisiones y la eliminación de muertes
- Expansión del sistema de tránsito y sostenibilidad fiscal
- Reducciones de millas recorridas por vehículos
- Evacuación segura en caso de emergencias.

Cada objetivo, política y acción de implementación incluye una fuente entre paréntesis. Las fuentes incluyen: el Plan General existente de la Ciudad, la ley estatal, los informes de condiciones existentes, los aportes de la comunidad, la orientación del personal de la Ciudad, las mejores prácticas de la industria o la región, o materiales relacionados.

**Goal CIR-1: Calles completas.** Se proporciona un viaje seguro y conveniente 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. (Nuevo objetivo para proporcionar conformidad con AB 1358, la Ley de Calles Completas de California).

**Policy CIR-1.1: Planificación y diseño completo de calles.** Asegurar que la infraestructura de calles completas mejore las opciones de transporte para peatones, ciclistas, automovilistas y pasajeros del transporte público, y que los usuarios de todas las edades y capacidades 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. (Nueva política para proporcionar conformidad con AB1358, la Ley de Calles Completas de California).

Action CIR-1.1.1: Buscar fondos para modernizar las calles existentes y convertirlas en calles completas. (Nueva acción).

Action CIR-1.1.2: Construir las calles de la ciudad de acuerdo con el Mapa del Plan de Circulación y el Plan de Transporte Activo, y los estándares establecidos por el Ingeniero de la Ciudad que deben ser consistentes con las pautas de diseño de calles de la Asociación Nacional de Funcionarios de Transporte Urbano (NACTO). (Nueva acción para reemplazar el actual Programa de Implementación C.1.b.1-1)

Action CIR-1.1.3: Implementar las mejoras identificadas en el Plan de Paisaje Urbano Multimodal del Centro de la Ciudad, incluyendo ciclovías elevadas, aceras más anchas y estacionamiento en la calle, incorporando los aportes del estudio reciente de Caltrans y una mayor coordinación con Caltrans cuando sea necesario. (Nueva acción de apoyo a las Oportunidades y Fortalezas identificadas durante la actualización del Plan General).

**Policy CIR-1.2: Calles completas en nuevo desarrollo.** Condicionar las aprobaciones de nuevos desarrollos con mejoras en las calles y disposiciones de acceso que serían necesarias para mantener los estándares de operación multimodal y proporcionar servicios completos en la calle de acuerdo con el Plan General. (La nueva acción sustituye al actual programa de ejecución C.1.a-1)

**Policy CIR-1.3: Instalaciones para bicicletas y peatones.** Desarrollar instalaciones para bicicletas y peatones como un importante medio de transporte y recreación para satisfacer las necesidades de transporte y recreación de los residentes en toda la ciudad y, cuando sea posible, proporcionar acceso separado a los principales destinos (por ejemplo, escuelas, parques y centros comerciales y de empleo) para garantizar la seguridad. (Política existente C6.c.1 y Política existente C.6.c.2)

Action CIR-1.3.1: Implementar los proyectos de bicicletas y peatones identificados en el Plan de Transporte Activo de Santa María. (Sustituye al actual objetivo C.6.c.1).

Action CIR-1.3.2: Buscar todas las fuentes de ingresos aplicables para la implementación de instalaciones para bicicletas y peatones. (Modificado del actual Programa de Ejecución C.6.c.1-3).

**Policy CIR-1.4: Instalaciones para bicicletas y peatones en nuevo desarrollo.** Exigir instalaciones amigables para peatones y ciclistas de acuerdo con el Plan de Transporte Activo al revisar y aprobar solicitudes de desarrollo privado, cambios en el Plan General o de zonificación, y Planes Específicos. (Modificado del actual Programa de Ejecución C.6.c.1-1).

**Policy CIR-1.5: Estándares de calles multimodales.** Mantener y actualizar los estándares de las calles que sirvan no solo a las operaciones de automóviles, sino también al movimiento multimodal y los usos del suelo adyacentes, incluidos peatones, automovilistas, ciclistas y pasajeros del transporte público de todas las edades y habilidades, en una forma que sea compatible y complementaria a los usos del suelo adyacentes, y promueva la conectividad entre usos y áreas. (Nueva política para enfatizar el viaje multimodal y la provisión de calles completas de acuerdo con los requisitos de AB

1358, la Ley de Calles Completas de California; incorpora el Programa de Implementación C.6.c.1-2 existente))

Action CIR-1.5.1: Revise los estándares actuales de arterias, colectores y calles locales y actualícelos según sea necesario para cumplir con los estándares de clasificación de mejores prácticas, incluidas las pautas de diseño de calles de la Asociación Nacional de Funcionarios de Transporte Urbano (NACTO). (Nueva acción).

**Policy CIR-1.6: Finalización de la red de transporte.** Esforzarse por completar la red de calles planificada como se ilustra en el mapa del Plan de Circulación y las mejoras para bicicletas y peatones identificadas en el Plan de Transporte Activo de Santa María. (Nueva política para apoyar la provisión de calles completas de acuerdo con los requisitos de AB1358, la Ley de Calles Completas de California; incorpora el Programa de Implementación C1.b-1 existente).

Action CIR-1.6.1: 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. (Programa de Ejecución Existente C.1.A-3)

**Policy CIR-1.7: Finalización de la red de transporte en un nuevo desarrollo.** Exigir a los nuevos desarrollos que alineen las calles nuevas con las calles existentes o aprobadas siempre que, en opinión del Ingeniero de la Ciudad, sea factible. (Programa de Implementación de Transporte Existente C1.b-1)

Action CIR-1.7.1: 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. (Nueva acción).

**Policy CIR-1.8: Estándares de operación multimodal.** Mantener un nivel aceptable de servicio en hora pico de D o mejor según la metodología del Manual de Capacidad de Carreteras (HCM) en las intersecciones de calles arteriales y colectoras, excepto donde el logro del estándar LOS resultaría en condiciones inaceptables para ciclistas, peatones o usuarios del transporte público. Se requerirán planes de deficiencias para los desarrollos que causen que las intersecciones crucen el umbral de LOS. Proporcionar condiciones de viaje de bajo estrés para los ciclistas que alcancen el Nivel de Estrés de Tráfico (LTS) de 2 o mejor en las calles arteriales y colectoras. (Nueva política para reemplazar la Política C.1.a Nivel Aceptable de Servicio).

Action CIR-1.8.1: Desarrollar estándares de acceso con respecto a nuevos caminos de entrada y otras invasiones a las calles arteriales y colectoras para optimizar el acceso multimodal sitio y también minimizar los conflictos que son perjudiciales para las condiciones de operación seguras y eficientes. (Modificado de la actual Política C.1.b).

Action CIR-1.8.2: Planificar 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 resulte en la conservación de combustible y evite demoras innecesarias para peatones y ciclistas. (Modificado del actual objetivo C.1.b.1)

**Policy CIR-1.9: Estudios de transporte.** Para todos los nuevos desarrollos más grandes o mejoras sustanciales al desarrollo existente, requiera 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. (Sustituye al actual Programa de Ejecución C.1.a-2.)

**Goal CIR-2: Coherencia del Plan General.** Los planes, instalaciones y servicios de transporte local, regional, estatal y privado son consistentes con el Plan General. (Adaptado del actual objetivo C.2).

**Policy CIR-2.1: Preservación del derecho de vía.** Exigir la dedicación adecuada de derechos de paso o servidumbres de acceso público de todos los nuevos desarrollos para facilitar la construcción de las instalaciones de transporte que se muestran en el Mapa del Plan de Circulación y los proyectos de bicicletas y peatones recomendados por el Plan de Transporte Activo, incluida la protección del derecho de paso para futuras calles y senderos. (Adaptado de la Política C.2.a existente).

**Policy CIR-2.2: Planificación del transporte.** Actualizar e implementar los planes de transporte para que sean consistentes con el Plan General. (Nueva política para respaldar las políticas existentes a continuación que se convierten en acciones)

Action CIR-2.2.1: Continuar participando en la planificación de la circulación y el transporte con el Condado de Santa Bárbara, la Asociación de Gobiernos del Condado de Santa Bárbara (SBCAG) y el Estado de California. (Adaptado de la Política C.2.b.1 existente).

Action CIR-2.2.2: Buscar la inclusión en los planes de mejora del transporte federales, estatales y regionales que apoyen las mejoras de capital locales. Estos incluyen el Plan Federal de Mejoramiento del Transporte (TIP), el Plan Estatal de Mejoramiento del Transporte (STIP), el Programa Regional de Mejoramiento del Transporte del Condado de Santa Bárbara (RTIP) y el Programa de Transporte Regional del Condado (RIP). (Adaptado de la Política C.2.b.2 existente).

Action 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 tiene la intención de implementar durante el próximo período de cinco años, una clasificación de prioridades de esos proyectos y la identificación de las fuentes de financiamiento disponibles para financiar la implementación de cada proyecto de mejora. (Adaptado del actual Programa de Ejecución del Objetivo 2 1).

**Policy CIR-2.3: Transporte aéreo.** Para apoyar el transporte aéreo, asegúrese de que las mejoras en la circulación alrededor del Aeropuerto Público de Santa María sean compatibles con las operaciones aeroportuarias existentes y futuras. (Ver Elemento de Uso de la Tierra y Elemento de Seguridad para políticas y programas relacionados). (Política existente C.6.d.1).

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

el Elemento de Circulación de Santa María y el Plan Maestro del Aeropuerto. (Programa de Implementación Existente C.6.d.1-1).

**Goal CIR-3: Financiación de mejoras en el 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. (Adaptado del actual objetivo C.3).

**Policy CIR-3.1: Distribución de costos.** Distribuir equitativamente los costos de las mejoras de transporte entre los propietarios/desarrolladores que se benefician de los nuevos desarrollos y los usuarios del sistema de transporte. (Adaptado de la Política C.3.a existente)

**Policy CIR-3.2: Participación de los nuevos desarrollos en los costos.** Asegurar 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 manera privada, o se evaluarán en un distrito de mantenimiento de carreteras que será mantenido por la Ciudad o la persona designada. La evaluación de las calles financiará el mantenimiento de la calle a perpetuidad con un PCI de 80. (Modifica la Política C.3.b existente)

**Policy CIR-3.3: Financiación del sistema de gestión de pavimentos.** Continuar asegurando fondos adecuados para el Sistema de Gestión de Pavimentos (PMS, por sus siglas en inglés) de la Ciudad que identifica el mantenimiento requerido para mantener la calidad del pavimento a través de tratamientos de superficies, rehabilitación ligera, rehabilitación pesada o reconstrucción. Minimice el mantenimiento del pavimento asfáltico, reduciendo las áreas pavimentadas existentes o reutilizando las áreas que se utilizarán para el transporte o tránsito activo. (Nueva Política para abordar un desafío identificado durante la actualización del Plan General).

**Goal CIR-4: Compatibilidad de uso del suelo/terrenos.** 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. (Se mantendrá el actual Objetivo C.4).

**Policy CIR-4.1: Localización de usos del suelo sensibles al ruido.** Siempre que sea posible, ubique los usos del suelo sensibles al ruido, como residencias, hospitales y escuelas, lejos de las arterias muy transitadas. 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 existente C.4.a)

**Policy CIR-4.2: Tráfico de vehículos pesados.** Proporcionar instalaciones adecuadas para el tránsito 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. (Modificado del Objetivo C.4.a Existente para cumplir con los requisitos de AB 98).

Action 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. (Programa de Ejecución Existente C.4.A-2).

Action CIR-4.2.2: Mantener un plan de ruta para 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 para desalentar su uso por parte de vehículos pesados. (Modificado del Programa de Implementación C.4.a-4).

**Policy 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 de transporte no se vea obstaculizado ni afecte significativamente los usos de la tierra adyacentes. (Política existente C.4.b)

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

**Policy CIR-5.1: Visión Cero.** Avanzar en los esfuerzos para eliminar las muertes por accidentes de tránsito y las lesiones graves atribuibles a colisiones en las calles de la Ciudad mediante el desarrollo e implementación de una estrategia de "Visión Cero" para reducir a cero las muertes y lesiones graves por accidentes de tránsito mientras se aumenta la movilidad segura, saludable y equitativa para todos.

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

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

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

**Policy CIR-6.1: Servicio de tránsito y estabilidad financiera.** Ofrecer servicios de tránsito convenientes, seguros y confiables. (Política existente C.6.b.2)

Action CIR-6.1.1: Mantener el nivel actual de los servicios de autobús y ampliar dichos servicios según sea necesario cuando aumenten los niveles de demanda. (Objetivo actual C.6.b.1 y

Action CIR-6.1.2: Identificar y evaluar las mejoras de transporte a largo plazo, como carriles exclusivos para autobuses, mejoras en las paradas de autobús e instalaciones de tren ligero o autobús de tránsito rápido



(BRT) que se pueden incorporar al Sistema de Transporte de Santa María. (Adaptado del actual Programa de Implementación C.6.a.2-1).

**Policy CIR-6.2: Sostenibilidad financiera:** Garantizar la continuidad de la estabilidad financiera del sistema de tránsito. (Adaptación del actual Programa de Ejecución C.6.b.2.4)

**Policy CIR-6.3: Tránsito (transporte en autobús).** Continuar trabajando y ampliar el servicio de Santa Maria Regional Transit (SMRT) para satisfacer las necesidades de tránsito que se pueden satisfacer razonablemente, incluido el servicio a las áreas de anexión, con especial énfasis en las necesidades de los ancianos, discapacitados, estudiantes de bajos ingresos y de colegios comunitarios. (Modificado de la Política Existente C.6.b.1)

**Policy CIR-6.4: Conocimiento del servicio de transporte público y sus beneficios.** Garantizar un alto nivel de conciencia pública sobre los servicios de SMRT y los beneficios personales, locales y regionales de apoyar el transporte público. Estos beneficios incluyen apoyar los esfuerzos para reducir las millas recorridas por vehículos (VMT), proporcionar transporte a personas de todas las edades y a aquellos que no tienen otro medio de transporte, fortalecer la economía del área, mejorar la calidad del aire y reducir el consumo de petróleo. (Adaptado del actual objetivo C.6.b.2)

**Policy CIR-6.5: 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. (Adaptado de la Política Existente C.6.e.1)

**Goal CIR-7: Millas recorridas por el vehículo. Se reducen las millas recorridas por el vehículo (VMT).** (Nueva meta relevante para SB 743.)

**Policy CIR-7.1: Reducir VMT.** Reducir el VMT por debajo de los promedios regionales "por residente" y "por empleado" y dispersar el tráfico en horas pico para utilizar mejor la infraestructura de transporte existente y planificada. (Adaptado del actual objetivo C.6.a.1)

Action CIR-7.1.1: Continuar manteniendo los umbrales de VMT consistentes con las pautas estatales para su uso en la evaluación de los posibles impactos en el tráfico de los proyectos sujetos a CEQA. (Nueva acción relevante para los umbrales de impacto de CEQA bajo SB 743).

**Policy CIR-7.2: Priorizar los patrones de desarrollo del uso de la tierra que reduzcan el VMT.** Dar prioridad al desarrollo de relleno y de uso mixto y fomentar el desarrollo nuevo en las proximidades del empleo, la vivienda, las escuelas, los centros comerciales y otros servicios y comodidades existentes. (Nueva política para apoyar la intención de la SB 743).

**Goal CIR-8: Estacionamiento. 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). (Nuevo objetivo relevante para las políticas de estacionamiento existentes y la ordenanza de estacionamiento de 2018).

**Policy CIR-8.1: Estacionamiento.** Exigir a los nuevos desarrollos que proporcionen estacionamiento para satisfacer sus necesidades en el lugar o dentro de las proximidades de sus sitios, excepto dentro del Distrito Central de Negocios. (Política existente C.1.c)

Action CIR-8.1.1: Desarrollar planes de estacionamiento y control de tráfico, posiblemente incluyendo distritos de estacionamiento en vecindarios, para aquellos vecindarios que se ven afectados negativamente por el estacionamiento y el tráfico de las áreas comerciales. (Programa de Implementación Existente C.1.c-1)

Action CIR-8.1.2: Revise periódicamente los requisitos de estacionamiento de la Ordenanza de Zonificación de Santa María para asegurarse de que se proporcione un estacionamiento adecuado. (Programa de Implementación Existente C.1.c-3)

Action CIR-8.1.3: Fomentar el uso conjunto de las instalaciones de estacionamiento para permitir el uso mixto (es decir, comercial ligero y residencial). (Programa de Implementación Existente C.1.c-4)

Action 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 peatonal o ciclista no se vea afectado o obstaculizado negativamente. (Nueva acción)

**Goal CIR-9: Evacuación segura. Se proporcionan rutas de evacuación seguras en caso de emergencia. (Nueva meta para apoyar AB 747 y SB 99).**

**Policy CIR-9.1: Proporcionar rutas de evacuación seguras.** Proporcionar rutas de evacuación seguras en caso de emergencias y desastres naturales, incluyendo inundaciones, terremotos e incendios. (Nueva política para apoyar AB 747 y SB 99)

Action CIR-9.1.1: Establecer rutas de evacuación y apoyar la educación de la comunidad sobre estas rutas de evacuación. (Nueva acción para apoyar AB 747 y SB 99).

Action CIR-9.1.2: Identifique y aborde los posibles obstáculos a las rutas de evacuación dentro de los derechos de paso públicos. (Nueva acción para apoyar AB 747 y SB 99).