

Ciudad de Guadalupe Proyecto del Plan Maestro para Bicicletas y Peatones

Enero del 2014

Preparado para la:

Ciudad de Guadalupe
918 Obispo Street
Guadalupe, CA 93434



Ciudad de Guadalupe Proyecto del Plan Maestro para Bicicletas y Peatones

Preparado para la:

Ciudad de Guadalupe
918 Obispo Street
Guadalupe, CA 93434

Presentado por:



Rincon Consultants, Inc.
Environmental Scientists Planners Engineers

Financiado por:

El Departamento de Transporte de California
FY 12/13 Programa de Subsidio de Planificación de Transporte para la Justicia Ambiental

Enero del 2014

Índice

CONTENIDO	PÁGINA
Capítulo 1: Introducción	
1.1 Propósito del Plan	1-1
1.2 Organización del Plan	1-2
1.3 Escenario	1-3
1.4 Relación con Otros Planes	1-7
1.5 Participación de la Comunidad.....	1-8
Capítulo 2: Metas y Políticas	
Capítulo 3: Red para Bicicletas	
3.1 Servicios para Bicicletas	3-1
3.2 Condiciones Existentes	3-4
3.3 Evaluación de Necesidades	3-8
3.4 Mejoras y Programas para Bicicletas Propuestos.....	3-11
Capítulo 4: Red Peatonal	
4.1 Servicios para Peatones	4-1
4.2 Condiciones Existentes	4-4
4.3 Evaluación de Necesidades	4-7
4.4 Mejoras y Programas Propuestos para la Red de Peatones.....	4-10
Capítulo 5: Plan de Implementación	
5.1 Establecimiento de Prioridades del Proyecto.....	5-1
5.2 Costos Estimados del Proyecto	5-2
5.3 Gastos Anteriores	5-5
5.4 Financiamiento y Recursos	5-5
Capítulo 6: Referencias y Preparadores	
6.1 Referencias	6-1
6.2 Lista de Preparadores	6-2

LISTA DE TABLAS

Tabla 1-1: Ubicación en el Plan Donde Se Tratan los Requisitos del Código de Calles y Carreteras de California.....1-2

Tabla 5-1: Resumen del Costo Unitario5-2

Tabla 5-2: Establecimiento de Prioridades del Proyecto/Programa5-3

LISTA DE FIGURAS

Figura 1-1: Ubicación Regional.....1-4

Figura 1-2: Mapa de Uso General del Suelo1-5

Figura 3-1: Tipos de Servicios para Bicicletas3-2

Figura 3-2: Estacionamiento de Bicicletas.....3-3

Figura 3-3: Señalización de Vías para Bicicletas3-3

Figura 3-4: Estación de Reparación de Bicicletas Hágalo Usted Mismo.....3-4

Figura 3-5: Red para Bicicletas Existente3-6

Figura 3-6: Mapa de Choques Relacionados con Bicicletas3-9

Figura 3-7: Red para Bicicletas Propuesta.....3-12

Figura 4-1: Tipos de Banquetas y Senderos4-2

Figura 4-2: Cruces de Peatones4-2

Figura 4-3: Señalización para Peatones.....4-3

Figura 4-4: Mejoras al Paisaje Urbano.....4-3

Figura 4-5: Red Peatonal Existente4-6

Figura 4-6: Mapa de Choques Relacionados con Peatones.....4-8

Figura 4-7: Red Peatonal Propuesta4-11

APÉNDICES

- Apéndice A: Consistencia del Plan y Políticas
- Apéndice B: Participación de la Comunidad
- Apéndice C: Lista de Verificación del Código de Calles y Carreteras de California

CAPÍTULO 1

INTRODUCCIÓN

1.0 Introducción

La Ciudad de Guadalupe (“Ciudad” o “Guadalupe”) reconoce que el ciclismo y la caminata son esenciales para mejorar la calidad de vida de los residentes y visitantes. El ciclismo y la caminata son medios de transporte de bajo costo y bajo impacto que fomentan estilos de vida activos, reducen el congestionamiento de tráfico, y mejoran la calidad del aire. Además, el ciclismo y la caminata hacen más entretenidos y vibrantes los lugares donde vivimos, trabajamos, visitamos y nos recreamos. Para que sean efectivos, sin embargo, necesitan estar respaldados por una infraestructura y programas que alienten y se adapten segura y convenientemente a estas formas de movimiento a una población diversa.

El Plan Maestro para Bicicletas y Peatones de Guadalupe (BPMP) es un plan a largo plazo enfocado en mejorar la seguridad y comodidad del ciclismo y la caminata en la Ciudad de Guadalupe. El BPMP guiará la planificación y desarrollo de la infraestructura y programas de bicicletas y peatones en la ciudad con el fin de mejorar el ciclismo y la caminata para transporte y recreación.

1.1 Propósito del Plan

La Creación de Una Guía para la Infraestructura y Programas de Bicicletas y Peatones.

Este BPMP proporciona metas y políticas designadas a mejorar las condiciones y oportunidades para la caminata y el ciclismo dentro de Guadalupe. También incluye recomendaciones para extender la red para bicicletas y peatones. Además de proponer mejoras a la infraestructura y servicios de apoyo para bicicletas y peatones, el BPMP también proporciona orientación para el desarrollo de programas de instrucción para facilitar una mayor concienciación y apoyo comunitario.

Elevar al Máximo Fuentes de Financiamiento para la Implementación

El Departamento de Transporte del Estado (Caltrans) ha establecido normas para los planes de ciclismo que intentan la aprobación y financiamiento finales del Estado (Código de Calles y Carreteras de California Sección 891.2). Por consiguiente, un segundo propósito de este plan es satisfacer estos requisitos, los cuales permitirán que la Ciudad de Guadalupe solicite fondos

Beneficios del Ciclismo y la Caminata

Revitalización Económica:

Puede reducir los costos de transporte y tiempo de viaje al mismo tiempo que aumenta el valor de las propiedades y el crecimiento de empleos en las comunidades. Además, se ha descubierto que los clientes que caminan y andan en bicicleta por las tiendas locales gastan más dinero que los que manejan.

Calidad del Lugar: Un aumento de ciclismo y caminata demuestran comunidades vibrantes y llevaderas.

Mejor Salud Pública: El ciclismo y caminata son formas activas de transporte que aumentan el ejercicio físico.

Mejor Calidad de Aire: Cuando los residentes o visitantes de Guadalupe deciden caminar o andar en bicicleta, se reduce el número de carros en la vía pública, lo cual reduce las emisiones de gases de efecto invernadero, otros contaminantes del aire, y el ruido.

Mayores Opciones de Transporte: Una infraestructura para bicicletas y peatones ofrece opciones de transporte a aquellos que no manejan o no pueden manejar (es decir, personas con incapacidades o ingresos limitados, menores de edad y ancianos).

estatales a través del Programa de Transporte Activo (ATP).¹ La tabla 1-1 enumera las disposiciones requeridas por la Sección 891.2 del Código de Calles y Carreteras de California, y cita donde son tratadas estas disposiciones en este BPMP. Las fuentes de financiamiento adicionales son tratadas con detalle en la Sección 5.4 de este plan.

Tabla 1-1: Ubicación en el Plan Donde Se Tratan los Requisitos del Código de Calles y Carreteras de California

Código de Calles y Carreteras de California (Disposición Sección 891.2)	Ubicación en el BPMP
A. Número estimado de ciclistas interurbanos presentes y futuros	3.2 Condiciones Existentess
B. Mapa y descripción del uso del suelo existente y propuesto y patrones de poblado	1.3 Escenario
C. Mapa y descripción de carriles de bicicletas existentes y propuestos	3.2 Condiciones Existentes; 3.3 Infraestructura y Programas de Bicicleta Propuestos
D. Mapa y descripción de estacionamientos de bicicletas existentes y propuestos	3.2 Condiciones Existentes; 3.3 Infraestructura y Programas de Bicicleta Propuestos
E. Servicios de transporte/estacionamiento de bicicletas existentes y propuestos	3.2 Condiciones Existentes; 3.3 Infraestructura y Programas de Bicicleta Propuestos
F. Mapa y descripción de servicios de cambio/guardado de ropa existentes y propuestos	3.2 Condiciones Existentes; 3.3 Infraestructura y Programas de Bicicleta Propuestos
G. Programas de seguridad e instrucción de bicicletas	3.2.6 Programas de Seguridad de Bicicletas Existentes y Análisis de Accidentes
H. Descripción de participación comunitaria en el desarrollo del plan	1.5 Participación Comunitaria; 3.3/4.3 Evaluación de Necesidades, Apéndice B
I. Coordinación y consistencia con otros planes locales y regionales	1.4 Relación con Otros Planes; Apéndice A
J. Enumeración de proyectos incluyendo prioridad de proyectos	5.1 Establecimiento de Prioridades del Proyecto
K. Identificación de gastos anteriores y necesidades futuras para la seguridad de bicicletas	5.2 Costos del Proyecto Estimados; 5.3 Gastos Anteriores

1.2 Organización del Plan

El BPMP está organizado en los capítulos siguientes:

- **Capítulo 1: Introducción** – Describe el propósito del BPMP, el establecimiento del proyecto, la consistencia con legislación y planes relevantes, y la participación pública en el desarrollo del BPMP.
- **Capítulo 2: Metas y Políticas** – Presenta las metas y políticas del BPMP.
- **Capítulo 3: Red para Bicicletas** – Describe la infraestructura y programas de bicicleta existentes y propuestos dentro de la ciudad.
- **Capítulo 4: Red de Peatones** – Describe la infraestructura y programas de peatones existentes y propuestos dentro de la ciudad
- **Capítulo 5: Plan de Implementación** – Proporciona una lista de prioridad de proyectos y un resumen de fuentes posibles de financiamiento.

¹ El ATP consolida programas federales y estatales de transporte incluyendo el Programa de Alternativas de Transporte (TAP), el Cálculo de Transporte en Bicicletas (BTA), y Rutas Seguras a la Escuela (SR2S), en un solo programa.

1.3 Escenario

1.3.1 Escenario de Proyecto

La Ciudad de Guadalupe está ubicada en la parte norte del Condado de Santa Bárbara, aproximadamente cuatro millas al interior del Océano Pacífico, justo al sur del Río Santa María (ver Figura 1-1). Guadalupe cubre aproximadamente 1.3 millas cuadradas y está localizada en el corazón del Valle de Santa María, una región agrícola de importancia en todo el estado. La Ciudad de Santa Bárbara está localizada aproximadamente 60 millas al sur y la Ciudad de San Luis Obispo está localizada 25 millas al norte. Las comunidades vecinas incluyen las ciudades de Santa María, 10 millas al este, y Pismo Beach, 15 millas al norte. Guadalupe es el lugar donde habitan aproximadamente 7,080 residentes (Agencia de Censos de EE.UU., 2010).

Guadalupe tiene un clima moderado, con temperaturas típicamente en el ámbito de 50 a 60 grados. El terreno es generalmente plano con una elevación promedio de 85 pies arriba del nivel del mar.

Dos carreteras estatales proporcionan acceso a la comunidad incluyendo la Calle Main/Carretera 166, que viaja de este a oeste, y la Calle Guadalupe/Carretera 1, que divide a la ciudad en dos partes de dirección norte a sur. La Carretera 1 Ruta Estatal 1, sirve como la Ruta para Bicicletas de la Costa del Pacífico, que es un ruta interregional para viajar en bicicleta que se extiende de la frontera Mexicana de California hasta la línea estatal de California y Oregon. La Vía Férrea Union Pacific, que corre paralela a la Calle Guadalupe/Carretera 1 y divide a la ciudad en dos partes de dirección norte a sur, también proporciona acceso a la comunidad.

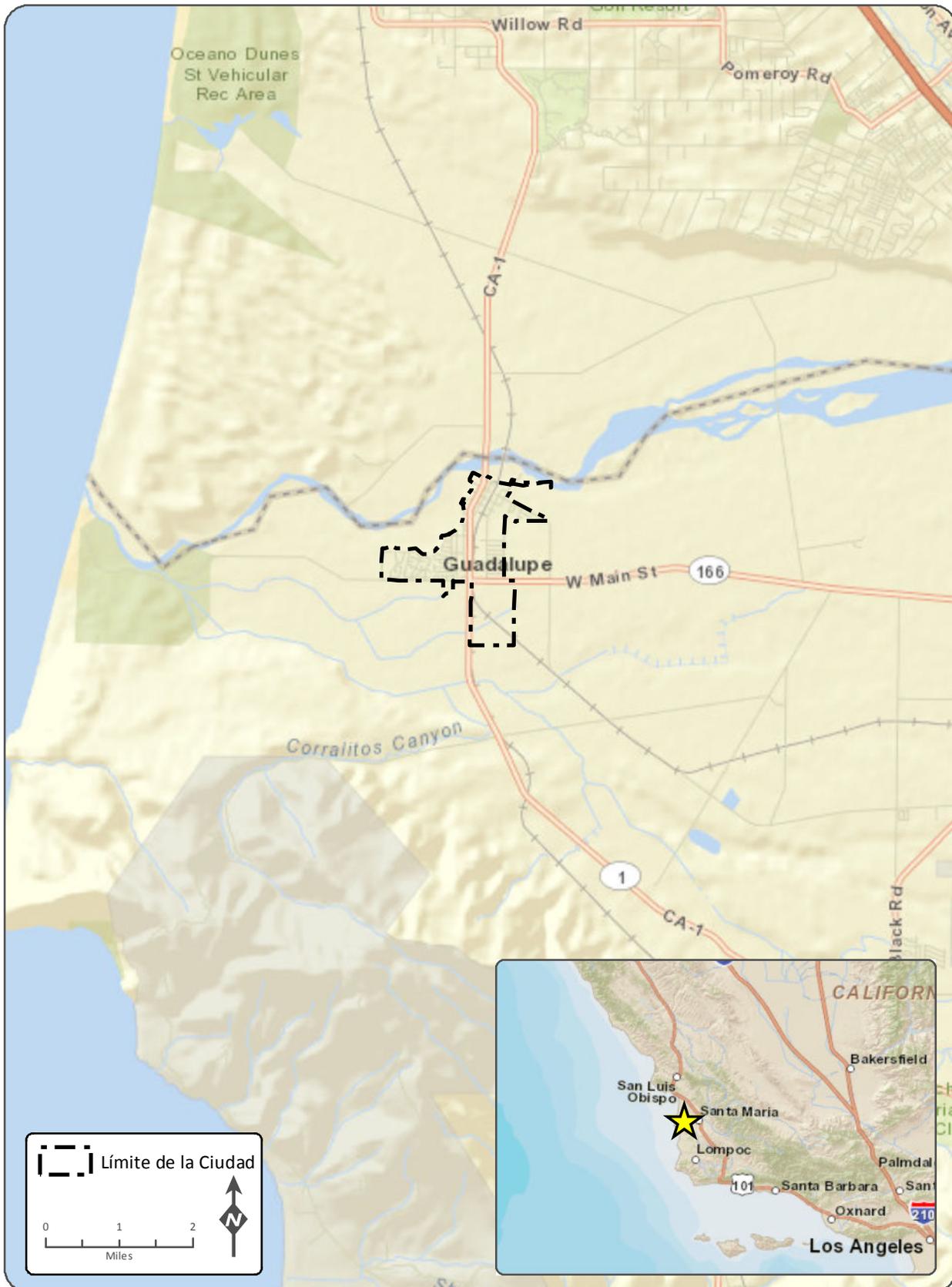
1.3.2 Uso del Suelo

La distribución física de Guadalupe es compacta, con reservas agrícolas y el Río Santa María que actualmente limita la expansión urbana. La Calle Guadalupe/Carretera 1 y la Vía Férrea Union Pacific proporcionan una clara separación física de la ciudad. La Figura 1-2 muestra los patrones de uso general del suelo dentro de la ciudad, los cuales están descritos abajo. Por favor observe que la Figura 1-2 no es representativa de los usos del suelo o zonificación designados por el Plan General, sino más bien muestra los usos generales del suelo para demostrar los orígenes y destinos dentro de la ciudad.

Guadalupe es en su mayor parte un centro de servicio agrícola (lugar de destino para el proceso y envío de muchas de las cosechas del Valle de Santa María) para granjas en el fértil Valle de Santa María, y en gran medida proporciona casas para las personas contratadas en la producción, proceso, y envío de productos agrícolas. Debido a la naturaleza compacta y en su mayor parte construida de la ciudad, es probable que el uso del suelo y patrones de población no cambien significativamente en un futuro próximo.

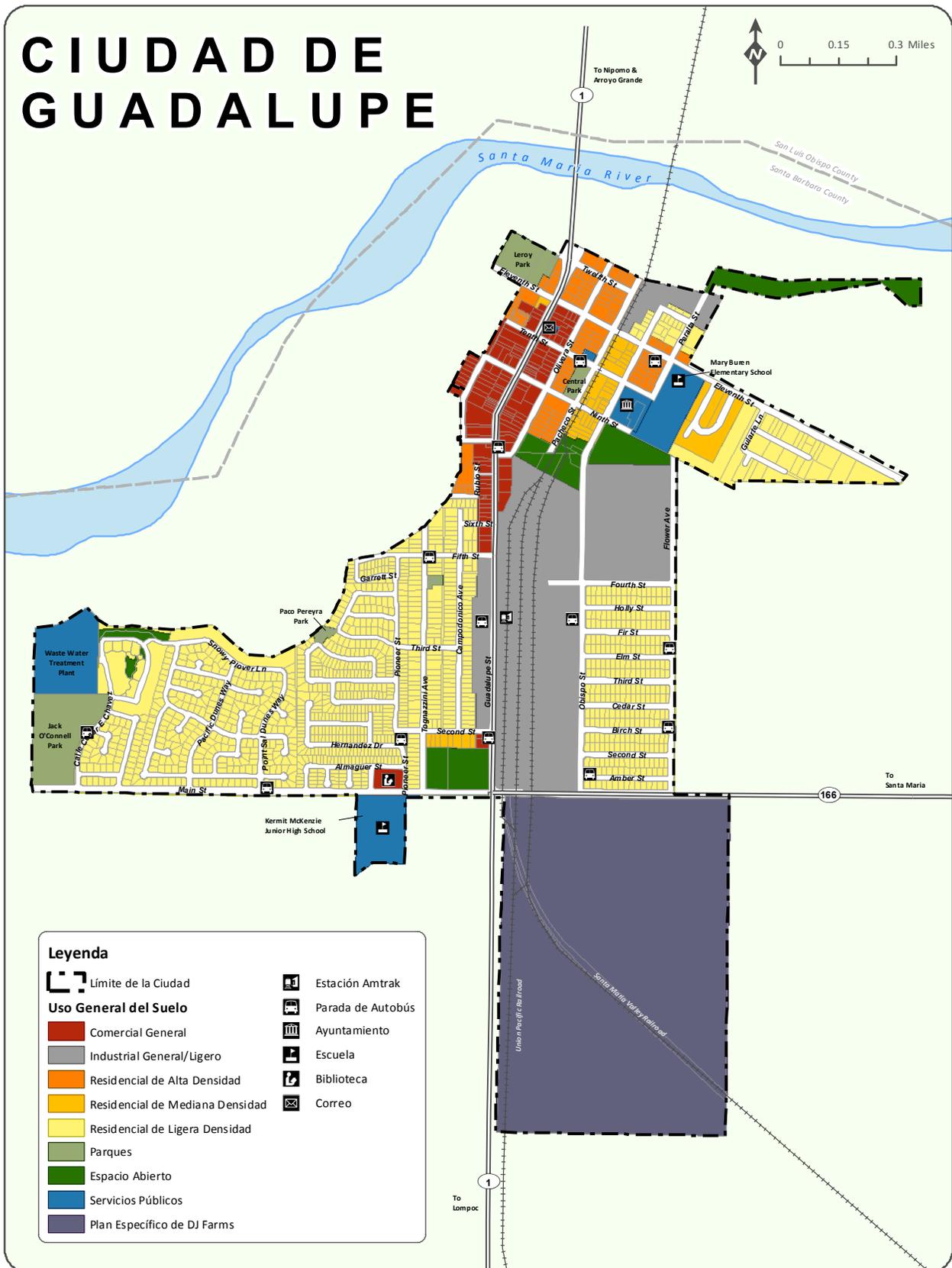
Los Usos Residenciales del suelo incluyen aproximadamente 350 acres de la comunidad y la mayor parte del uso del suelo. Los usos residenciales del suelo incluyen casas unifamiliares (baja

Figura 1-1 Localidad Regional



Imágenes proporcionadas por ESRI y sus licenciantes © 2013.

Figura 1-2 Mapa General de Uso del Suelo



densidad) y casas multifamiliares (densidad media y alta), la mayoría (79 por ciento) de las cuales son de baja densidad. La mayoría de las casas unifamiliares están ubicadas en dos áreas de Guadalupe: 1) al oeste de la Calle Guadalupe/Carretera 1 y el sur de la Calle Séptima, y 2) el este de la Calle Obispo y el sur de la Calle Cuarta. En la parte norte de la ciudad, hay una mezcla de usos de terreno residenciales de baja, media y alta densidad. Aproximadamente un tres por ciento de parcelas residenciales están vacantes.

Los Usos Industriales de terreno están principalmente ubicados adyacentes a la vía de ferrocarril entre la Calle Main Oeste y la extensión este de la Calle Séptima. Una segunda área industrial está ubicada adyacente a la vía de ferrocarril justo al norte de la Calle Onceava. Los usos industriales están ligados a la industria agrícola del Valle de Santa María, con muchas casas envasadoras que ofrecen la mayor fuente de empleo de la ciudad.

Hay aproximadamente 130 acres de terreno industrial dentro de la ciudad. Aproximadamente un seis por ciento de las parcelas industriales están vacantes.

Los Usos Comerciales del suelo están en su mayor parte concentrados en la parte norte de Guadalupe a lo largo de la Calle Guadalupe/Carretera 1, en el centro de la ciudad. Los usos comerciales del suelo incluyen restaurantes, varios mercados chicos, espacios para oficinas, servicios personales, y venta al por menor. Hay aproximadamente 44 acres de usos comerciales en Guadalupe. Aproximadamente un nueve por ciento de las parcelas comerciales están vacantes.

El Espacio Abierto y Parques abarcan aproximadamente 47 acres de terreno dentro de la ciudad. El espacio abierto existente, incluyendo el terreno aluvial del Río Santa María y el complejo de terreno húmedo de la Calle Novena, proporcionan a Guadalupe la conservación y administración de recursos. Los parques ocupan aproximadamente 21 acres de terreno y están esparcidos a través de la ciudad. Leroy Park está ubicado en la parte norte de la ciudad, cerca del distrito comercial central de la ciudad, mientras que Jack O'Connell Park está ubicado en la parte suroeste de la ciudad, junto a la planta de tratamiento de aguas residuales.

Los Servicios Públicos dentro de Guadalupe incluyen el Ayuntamiento, escuelas, la biblioteca, el correo, y la planta de tratamiento de aguas residuales. La escuela Kermit McKenzie Middle School y la Biblioteca de la Ciudad están ubicadas en la parte sur de la ciudad cerca de la intersección de la Calle Guadalupe/Carretera 1 y la Calle Main/Carretera 166. La escuela Mary Buren Elementary School está ubicada en la parte noreste de Guadalupe cerca del Parque Central y el Ayuntamiento.

El área del **Plan Específico de DJ Farms** incluye 209 acres de terreno en la parte sur de Guadalupe. El plan tiene cabida para la urbanización de aproximadamente 802 lotes unifamiliares de varios tamaños en aproximadamente 144 acres y cerca de 22 acres de usos comerciales del suelo. El plan también reserva terreno para un nuevo plantel escolar, un parque público para recreación activa, y una reserva agrícola cerca del perímetro del área del plan.

1.4 Relación con Otros Planes

Un elemento clave del BPMP es su coordinación y consistencia con otros planes y documentos de reglamentos locales, regionales, y estatales relacionados con ciclismo y caminata. Los documentos enumerados abajo fueron revisados para informar el desarrollo de un plan coordinado y consistente. El Apéndice A contiene una descripción de cada uno de estos documentos y su consistencia con el BPMP.

El BPMP es consistente con, y tiene la finalidad de complementar y respaldar los planes identificados y documentos de reglamentos para optimizar y alentar las oportunidades de caminata y ciclismo. El BPMP incluye metas y políticas que son consistentes con las metas de estos documentos; identifica proyectos que están coordinados con, y se conectan con los sistemas regionales y estatales de bicicletas y peatones; requiere consistencia con los estándares aplicables de planificación y diseño; e incluye referencia a recursos de financiamiento aplicables y programas para facilitar la implementación del BPMP. Además, el BPMP reafirmará los reglamentos de la Ciudad para lograr las metas, y dar a la Ciudad una ventaja inicial para cumplir con los requisitos de la Ley de Calles Completas, con vigencia de enero del 2011, la cual requiere Elementos de Circulación del Plan General para planear una red de transporte balanceada y multimodal que satisfaga las necesidades de todos los usuarios de calles, caminos y carreteras para un recorrido seguro y conveniente de una forma que sea adaptable a la jurisdicción.

Local

- Plan General de la Ciudad de Guadalupe (2002)
- Código de Zonificación de la Ciudad de Guadalupe

Regional

- Asociación de Gobiernos del Condado de Santa Bárbara (SBCAG) Plan de Transporte Regional/Estrategia de Comunidades Sostenibles 2040 (2013)
- SBCAG Mapa de Bicicletas del Condado de Santa Bárbara (2013)
- SBCAG Proyecto del Plan Regional de Bicicletas (2008)
- SBCAG Programa de Mejoramiento del Transporte Regional (2012)
- Plan Completo del Condado de Santa Bárbara, Elemento de Circulación (2010)

Estatal

- Código de Calles y Carreteras de California (Sección 891.2)
- Manual de Diseño de Carreteras de Caltrans (2012)
- Manual de California sobre Aparatos de Control de Tráfico (2010)
- Proyecto de Ley 1358: Ley de Calles Completas de California (2008)
- Directiva Adjunta 64 – Revisión 1 – Calles Completas: Integración del Sistema de Transporte (2008)
- Estructura de Movilidad Inteligente(2010)
- Plan de Transporte de California (2007)

- Reportes del Concepto de Transporte de Caltrans
- Planes de Administración del Sistema y Listas de Proyectos del Distrito de Caltrans

1.5 Participación de la Comunidad

La creación del BPMP en su mayor parte se basó en la difusión pública realizada y la aportación proporcionada por la comunidad. Se llevaron a cabo dos grupos de trabajo para solicitar la aportación de los miembros del público. El primer grupo de trabajo fue diseñado para informar a la comunidad acerca del propósito y objetivos del BPMP, identificar las necesidades y desafíos de ciclistas y peatones, y generar ideas para proyectos y programas futuros. El propósito del segundo grupo de trabajo fue reunir aportaciones acerca de las mejoras propuestas para la red para bicicletas y peatones. Además de los grupos de trabajo, se publicó una encuesta en el sitio web de la Ciudad durante seis meses aproximadamente y se distribuyó a los asistentes del primer grupo de trabajo en inglés y español. Para obtener aportaciones de grupos específicos de partes interesadas, tales como grupos de ciclistas, también se realizaron entrevistas de partes interesadas directas. Los resultados referentes a las aportaciones públicas recibidas y los resultados de la encuesta están localizados en el Apéndice B y resumidos en los Capítulos 3.0 y 4.0.

CAPÍTULO 2

METAS Y POLÍTICAS

2.0 Metas y Políticas

Este capítulo establece la estructura de la política para el BPMP de Guadalupe. Las metas y políticas proporcionan el contexto, dirección, y apoyo para las recomendaciones específicas identificadas por el BPMP. Las metas sirven como el fundamento del BPMP, mientras que las políticas proporcionan declaraciones más detalladas para guiar el logro de las metas.

- **Meta 1 – Red para Bicicletas y Peatones:** Crear y mantener una red para bicicletas y peatones bien conectada que proporcione acceso entre los centros residenciales, comerciales, recreativos, educativos y de empleo dentro de Guadalupe y las jurisdicciones cercanas para residentes de todas las edades y habilidades.

Políticas:

- 1.1. Formar una red completa de vías para bicicletas y pasarelas dentro de Guadalupe que permita continuidad con las rutas regionales proporcionadas y planeadas en las jurisdicciones colindantes.
- 1.2. Incluir el mantenimiento de los carriles de bicicletas y aceras en los programas de mantenimiento de la calzada.
- 1.3. Asegurarse que conforme se llevan a cabo los proyectos de mejoramiento de calzadas, se incluyan las disposiciones para bicicletas y peatones según sea apropiado, consistente con el Plan de Transporte Regional, el Programa de Administración de Congestionamiento, los Reportes de Concepto de Transporte de Caltrans, y los requisitos del Plan para Aire Limpio.
- 1.4. Preparar y presentar solicitudes de subsidios, según sea necesario, a las diferentes agencias de financiamiento para los proyectos de bicicletas y peatones con el fin de implementar este plan.
- 1.5. A través del proceso de revisión del desarrollo, requerir que los urbanizadores implementen o proporcionen financiamiento para la terminación de infraestructuras para bicicletas y peatones contiguo o cerca de la urbanización.
- 1.6. Durante el proceso de revisión de la urbanización, asegurarse que el derecho de paso esté diseñado para adaptar y conectar formas de transporte apropiadas.
- 1.7. Coordinarse con el Condado, agencias regionales y estatales para asegurar una red para bicicletas continua y conectada.
- 1.8. Proporcionar vías para bicicletas, estacionamiento de bicicletas, y calzadas de peatones para apoyar conexiones con el tránsito público, incluyendo Amtrak y el Guadalupe Flyer.
- 1.9. Estudiar la viabilidad de crear un segundo puente de ferrocarril dentro de Guadalupe para bicicletas y peatones.
- 1.10. Alentar a que SBCAG continúe el Sendero del Dique Santa María en el oeste de Guadalupe a la costa para proporcionar acceso de bicicletas y peatones a las dunas.

- 1.11. Conservar el viaje de bicicletas interregional en la Carretera 1 que sirve como la Ruta de Bicicletas de la Costa del Pacífico.
- 1.12. Continuar consultando con Caltrans y SBCAG acerca de la planificación de transporte, operaciones, y financiamiento para crear la red para bicicletas y peatones de la Ciudad con referencia a la capacidad y acceso de las Carreteras 1 y 166.
- 1.13. La implementación de las mejoras propuestas sobre el derecho de paso de Caltrans obtendrá la aprobación de Caltrans en forma de un permiso de intrusión.
- 1.14. Se deberá hacer todo lo necesario para apearse a las normas de diseño, políticas, y procedimientos correspondientes establecidos en Manual de Diseño de Carreteras y orientación proporcionados en el Manual de Dispositivos de Control de Tráfico Uniforme de California.

■ **Meta 2 – Seguridad de Ciclistas y Peatones:** Mejorar la seguridad de ciclistas y peatones.

Políticas:

- 2.1. Implementar mejoras físicas identificadas en este plan para hacer el recorrido de bicicletas y peatones más seguro a lo largo de las rutas principales de ciclismo y caminata, estableciendo prioridades de rutas de ida y vuelta a las escuelas.
- 2.2. Instalar señalizaciones, donde sea apropiado, para aumentar la consciencia de peatones y ciclistas.
- 2.3. Instalar iluminación a lo largo de las rutas principales de bicicletas y peatones.
- 2.4. Actualizar y mantener cruces de peatones en ubicaciones de intersecciones y a media manzana proporcionando cruces seguros y bien marcados con advertencias audio-visuales, donde sea apropiado.
- 2.5. Proporcionar mantenimiento y reparaciones regulares para partes íntegras de las redes de bicicletas y peatones por medio de barridos e inspecciones rutinarios para detectar daños, uso y desgaste.
- 2.6. Continuar identificando e implementando estrategias que controlan la velocidad del tráfico, donde sea apropiado, para mejorar la seguridad de peatones, ciclistas, y automovilistas.
- 2.7. Colaborar con el Departamento de Policía para aumentar el cumplimiento de las leyes de tránsito y hacer que se cumpla la ley en lugares específicos donde se sabe que no se cumplen las leyes de tránsito y en áreas de bastante conflicto o de muchos peatones o de accidentes relacionados con bicicletas.

■ **Meta 3 – Servicios de Estacionamiento y Asistencia para Bicicletas:** Proporcionar servicios de estacionamiento y asistencia para bicicletas cómodos y seguros a corto plazo y largo plazo, incluyendo casilleros para bicicletas y estaciones para cambiarse.

Políticas:

- 3.1. Proporcionar estacionamiento para bicicletas seguro y protegido, así como de corto plazo tanto para ciclistas utilitarios como recreativos en lugares de destino

- claves dentro de la ciudad para facilitar el ciclismo y caminata a las escuelas, parques, paradas de autobús, y el centro.
- 3.2. Colaborar con las agencias SBCAG y de tránsito para crear estacionamientos de largo plazo y servicios de almacenamiento protegidos en o cerca de la estación de trenes.
 - 3.3. Identificar y dar prioridad a localidades donde se instalen estacionamientos de bicicletas donde no se proporcionan o no son suficientes para satisfacer la demanda, o donde es necesario reemplazarlos.
 - 3.4. Codificar los requisitos de estacionamiento de bicicletas establecidos en el Código de Estándares de Edificios Ecológicos de California en el Código de Zonificación de la Ciudad.
 - 3.5. Recomendar la instalación de regaderas y casilleros personales para nuevos proyectos de urbanización que alojarán a empleados que viajen diariamente en bicicleta (cuando el tamaño y ámbito del proyecto lo amerite).
 - 3.6. Tratar de atraer una tienda de bicicletas, un taller de bicicletas de la comunidad, una estación de bicicletas, y/u otro espacio de reunión/venta de menudeo/tienda para ciclistas.
- **Meta 4 – Enseñanza y Apoyo:** Proporcionar una enseñanza y alcance multilingües que se enfoquen en la seguridad e informe a los miembros de la comunidad los beneficios de la salud pública asociados con el ciclismo y la caminata.

Políticas:

- 4.1. Colaborar con otras agencias u organizaciones públicas para proporcionar programas educativos de bicicletas y peatones. Los programas deben instruir a los peatones, ciclistas y automovilistas acerca de sus derechos y responsabilidades para compartir las calles y tratar posibles conflictos entre vehículos motorizados, ciclistas y peatones así como posibles conflictos entre peatones y ciclistas.
- 4.2. Colaborar con agencias u organizaciones públicas dentro de la región para realizar un evento anual con el fin de apoyar el ciclismo y la caminata.
- 4.3. Apoyar eventos que celebren y estimulen el ciclismo y la caminata tales como una Semana de Bicicletas/Caminata o un Día de Bicicleta o Caminata al Trabajo.
- 4.4. Crear materiales para facilitar el ciclismo y la caminata en Guadalupe, tales como un mapa de caminata/ciclismo, recorridos de la ciudad caminando/en bicicleta, y fomentar estos materiales en el sitio web de la Ciudad, en las escuelas y servicios públicos, y en eventos especiales.
- 4.5. Instalar servicios públicos, tales como bancas, árboles en las calles y zonas de jardines, iluminación a escala de peatones, fuentes de agua potable, casetas para tráfico, señalización de orientación, y otros servicios apropiados que mejoran la identidad de la ciudad y estimulan el ciclismo y la caminata.

CAPÍTULO 3

RED PARA BICICLETAS

3.0 Red para Bicicletas

3.1 Servicios para Bicicletas

Los servicios para bicicletas incluyen carriles para bicicletas, estacionamiento para bicicletas, señalización, y servicios de asistencia. Estos elementos están descritos abajo. Esta exposición incluye lo que está actualmente en uso en Guadalupe y otras opciones que pueden ser utilizadas durante la implementación del BPMP.

3.1.1 Clasificaciones de Carriles para bicicletas

El Código de Calles y Carreteras de California Sección 890.4 define una "Vía para Bicicletas" como un servicio que se proporciona principalmente para la circulación de bicicletas. La planificación y diseño de carriles para bicicletas típicamente depende de las normas y estándares de diseño establecidos por Caltrans según está documentado en el Manual de Diseño de Carreteras (2009) y la Parte 9 del MUTCD. Estos documentos siguen estándares creados por la Asociación Americana de Funcionarios de Carreteras y Transporte Estatal (AASHTO) y la Administración de Carreteras Federales Z(FHWA), e identifican estándares de diseño específicos para varias condiciones y las relaciones de carriles para bicicletas a calzadas. El Manual de Diseño de Carreteras identifica tres tipos de carriles para bicicletas, los cuales están descritos abajo y mostrados en la Figura 3-1.

- **Vía para Bicicletas Clase I (Ciclovía)** – Un sendero de bicicletas Clase I, también conocido como un sendero de uso múltiple, ofrece un derecho de paso completamente separado para el uso exclusivo de bicicletas y peatones con un flujo cruzado para automovilistas reducido.
- **Vía para Bicicletas Clase II (Carriles para Bicicletas)** – un carril para bicicletas Clase II proporciona un carril de líneas para la circulación de bicicletas en un sentido en una calle o carretera. El ancho mínimo de un carril para bicicletas es de aproximadamente cinco pies de ancho. Las líneas están respaldadas por marcas y señalización en el pavimento. Los carriles para bicicletas generalmente varían de cinco a seis pies de ancho.
- **Vías para Bicicletas Clase III (Ruta para Bicicletas)** – una ruta para bicicletas Clase III proporciona el uso compartido con el tráfico de vehículos de motor y está identificada solamente por señalización. La marcación o línea compartida para bicicletas en la calzada se puede utilizar para ayudar a los ciclistas con el posicionamiento en una calzada compartida (especialmente fuera de la 'zona de puerta') y para alertar a otros usuarios de la vía pública de la ubicación que un ciclista puede ocupar dentro de la vía transitada.

Figura 3-1: Tipos de Servicios para Bicicletas

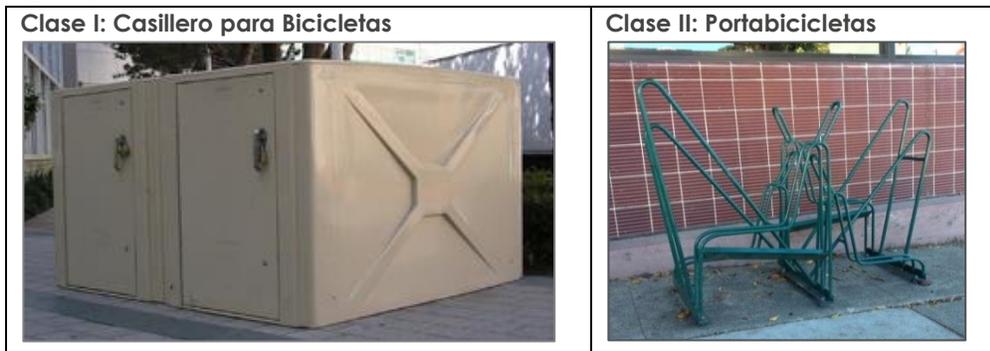


3.1.2 Estacionamiento de Bicicletas

Un estacionamiento de bicicletas seguro es un componente importante de la red para bicicletas. El tipo de estacionamiento de bicicletas proporcionado en un lugar de destino debe reflejar el tipo de demanda de estacionamiento esperada en el lugar, es decir, se necesitan servicios para estacionamiento a corto plazo o a largo plazo. Los tipos de estacionamiento de bicicletas están descritos abajo y mostrados en la Figura 3-2.

- **Casilleros para Bicicletas – Largo Plazo (Estacionamiento Clase I)** – Los servicios de estacionamiento de bicicletas a largo Plazo (Clase I) tales como casilleros para bicicletas, es un estacionamiento que protege toda la bicicleta y sus componentes contra robo, vandalismo y el clima. El estacionamiento Clase I está diseñado para ser utilizado desde unas cuantas horas hasta un día completo y generalmente se encuentra en centros de empleo o tránsito.
- **Portabicicletas – Corto Plazo (Estacionamiento Clase II)** – Los servicios de estacionamiento de bicicletas a corto plazo (Clase II) incluyen portabicicletas a los cuales el marco y por lo menos una rueda pueden ser sujetados con un candado proporcionado por el usuario. Este tipo de estacionamiento es adecuado para estacionamiento a corto plazo tal como en áreas de compras, parques, y otros lugares donde la duración típica de estacionamiento es de aproximadamente dos horas. Los portabicicletas deben colocarse en un lugar altamente visible, especialmente para peatones y muy cerca del lugar de destino deseado. Además, los portabicicletas (y las bicicletas estacionadas en los portabicicletas) deben estar localizados fuera del sendero de circulación típico para peatones y que no entre en conflicto con los carros estacionados o pasajeros que entran/salen de vehículos estacionados.

Figura 3-2: Estacionamiento de Bicicletas



3.1.3 Señalización de Vías para Bicicletas

La señalización es un elemento de respaldo importante con el fin de que los servicios para bicicletas proporcionen una guía a los ciclistas y que alerten a los automovilistas de posibles ciclistas en la calzada. El MUTCD establece estándares para la señalización de vía para bicicletas Clase I y Clase II. En la Figura 3-3 se proporcionan ejemplos de señalización de la vía para bicicletas.

Figura 3-3: Señalización de Vía para Bicicletas



3.1.4 Servicios de Asistencia para Bicicletas

Para fines de este BPMP, los servicios de asistencia para bicicletas se refieren a instalaciones o servicios para fin de viaje diseñados para adaptar o fomentar el uso de bicicletas. Las regaderas, casilleros, y vestidores son de necesidad crítica para los ciclistas interurbanos. Dichos servicios en la mayoría de los casos son proporcionados por dueños de edificios o inquilinos para el uso de aquellos que trabajan en el edificio. Además, las estaciones para reparación de bicicletas y baños públicos son servicios importantes durante viajes largos. Las estaciones "hágalo usted mismo" para reparación de bicicletas (ver Figura 3-4) proporcionan un soporte para bicicletas, las herramientas necesarias para realizar reparaciones y ajustes básicos, así como una bomba.

Figura 3-4: Estación para Reparación de Bicicletas “Hágalo Usted Mismo”



3.2 Condiciones Existentes

De acuerdo con la información de los Medios de Transporte al Trabajo de la Agencia de Censos de EE.UU., menos del uno por ciento de los residentes de Guadalupe (17 residentes) usan la bicicleta como su principal medio de transporte para ir a trabajar. Esta población que viaja diariamente al trabajo representa sólo un porcentaje del total de ciclistas dentro de la ciudad. Los viajes en bicicleta hechos para ir a la escuela, de compras, y para fines recreativos con frecuencia representan un gran porcentaje de los viajes totales en bicicleta pero no están reflejados dentro de las encuestas basadas en los censos de EE.UU.

La futura población de personas que viajan diario al trabajo en bicicleta dependerá de un número de factores tales como la disponibilidad de servicios bien conectados (ciclovías y estacionamientos de bicicletas), la densidad de la población, el tipo de urbanización futura del terreno. El Plan de Transporte Regional 2040 del SBACAG y la Estrategia de Comunidades Sostenibles (RTP/SCS) calculan que la implementación del escenario SCS preferido aumentará el porcentaje de participación del módulo de bicicletas en el área de planificación de SBCAG (incluyendo la Ciudad de Guadalupe) para todos los viajes al 1.06% en el 2020 y el 2040. Con base a la población proyectada para Guadalupe de 7,080 residentes en el 2020 y 9,660 residentes en el 2040 del Pronóstico de Crecimiento Regional en el 2040 del SBCAG, esto equivale a aproximadamente 133 personas viajando diario al trabajo en bicicleta en el 2020 y 155 personas viajando diario al trabajo en bicicleta en el 2040.

3.2.1 Vías para Bicicletas Existentes

La red para bicicletas existente en Guadalupe proporciona un total de tres millas de vías para bicicletas, incluyendo una milla de carriles para bicicletas Clase II y dos millas de rutas para bicicletas Clase III. La milla de carriles para bicicletas Clase II está localizada a lo largo de la Calle Guadalupe/Carretera 1, al norte de la Calle Main/Carretera 166 hasta los límites de la ciudad (ver Figura 3-5). Al sur de la Calle Main/Carretera 166, este carril para bicicletas Clase II a lo largo de la Calle Guadalupe/Carretera 1 se convierte en una ruta para bicicletas Clase III. Esta vía para bicicletas a lo largo de la Calle Guadalupe/Carretera 1 es parte de la Ruta para Bicicletas de la Costa del Pacífico de California, y corre a todo lo largo del Estado de California.

La Calle Main/Carretera 166 es un corredor este-oeste que está designado como una ruta para bicicletas Clase III dentro de los límites de la ciudad. No hay marcaciones de pavimento existentes asociadas con esta ruta y ninguna señalización dentro de los límites de la Ciudad. Actualmente no hay ninguna otra vía para bicicletas designada dentro de la ciudad.

Con base a la aportación pública recibida durante el proceso de planificación, los miembros de la comunidad y las partes interesadas indicaron la necesidad de un carril para bicicletas específico a lo largo de la Calle Main/Carretera 166, una vía para bicicletas adicional a lo largo de la Calle Obispo, y volver a pintar las líneas y mejor mantenimiento del terreno para bicicletas existente a lo largo de la Calle Guadalupe/Carretera 1 dentro de la ciudad.

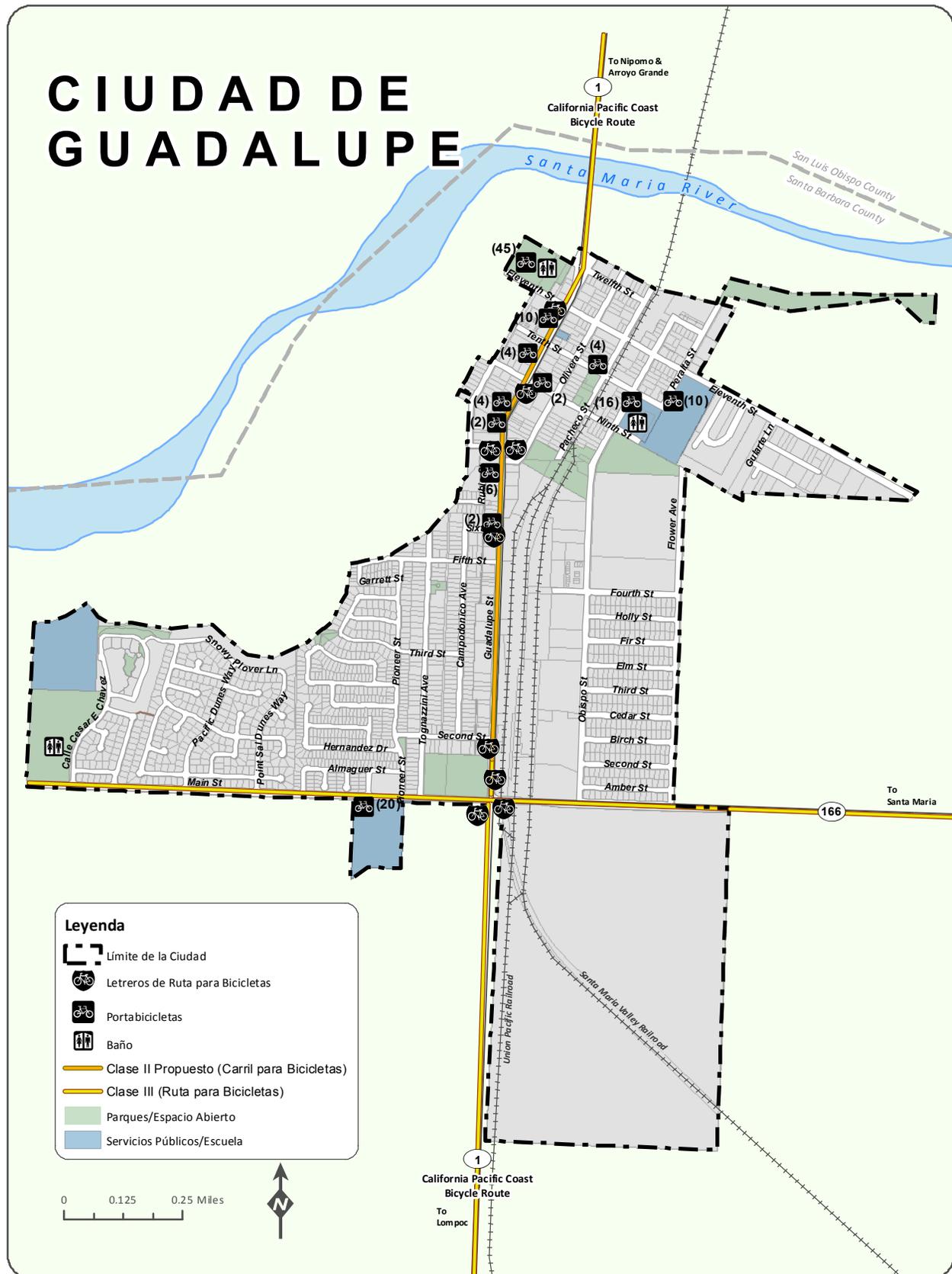
3.2.2 Estacionamiento de Bicicletas Existente

Estacionamiento de bicicletas a corto plazo en forma de portabicicletas, está disponible en varias localidades a través de la ciudad. Actualmente no hay servicios para estacionamiento de bicicletas a largo plazo (por ejemplo, casilleros para bicicletas) en Guadalupe. La Figura 3-5 muestra la ubicación de los portabicicletas existentes dentro de la ciudad, los cuales se enumeran abajo:

- Ayuntamiento
- Escuela Mary Buren Elementary
- Secundaria Kermit McKenzie
- Leroy Park/ Club de Muchachos y Muchachas
- Corredor del centro en la Calle Guadalupe/Carretera 1
- Parada de autobuses en la Calle Diez y Pacheco

La aportación del público en los grupos de trabajo públicos y a través de la encuesta a la comunidad indicó que hay escasez de estacionamiento de bicicletas dentro del centro y en los lugares de origen y destino principales, tales como la biblioteca, escuelas, American Legion Hall, y las paradas de tránsito.

Figura 3-5 Red para Bicicletas Existente



3.2.3 Señalización Existente

La señalización apropiada está localizada a lo largo del carril para bicicletas Clase II de Guadalupe existente y las rutas para bicicletas Clase III a lo largo de la Calle Guadalupe/Carretera 1 y la Calle Main/Carretera 166 al este de la Calle Guadalupe/Carretera 1. Sin embargo, no hay señalización a lo largo de la ruta para bicicletas Clase III existente a lo largo de la Calle Main/Carretera 166 al este de la Calle Guadalupe/Carretera 1. No existen actualmente ningunos otros indicadores de curso o letreros de orientación.

La aportación pública recibida durante el proceso de planificación indicó una necesidad de mejores marcas de calles para mejorar la seguridad de los ciclistas y la señalización a lo largo de la Calle Main/Carretera 166. Además, la comunidad y otras personas interesadas identificaron una necesidad de indicadores de curso o letreros de orientación a través de la ciudad, así como un mapa de la red y servicios para bicicletas.

3.2.4 Servicios de Asistencia Existentes para Bicicletas

Los servicios de asistencia para bicicletas en Guadalupe incluyen baños públicos en el Parque Leroy, el parque Jack O'Connell y el Ayuntamiento. Estos servicios tienen fuentes de agua potable, lavabos en funcionamiento, y suficiente espacio para cambiarse de ropa. De acuerdo con la aportación pública recibida durante el proceso de planificación, había un gran deseo de tener un baño público en o adyacente a la estación de Amtrak.

3.2.5 Conexiones Multimodales

Multimodal se refiere al uso de dos o más formas de transporte en un solo viaje (por ejemplo, ciclismo o caminata y viajar en autobús o tren). Mejorar el enlace del tránsito en bicicleta es una parte importante de hacer que el ciclismo sea una parte de la vida diaria en Guadalupe.

Una conexión multimodal consiste de dos elementos clave: proporcionar estacionamiento de bicicletas en las paradas de autobús y la estación de trenes, así como proporcionar portabicicletas en trenes y autobuses. Otros componentes incluyen mejorar las vías para bicicletas y aceras que se enlazan con los servicios de tránsito y paradas para estimular viajes multimodales.

Actualmente los autobuses Guadalupe Flyer tienen estantes donde caben hasta dos bicicletas y el tren Amtrak's Pacific Surfliner tiene espacio para tres bicicletas a bordo por vagón. El Amtrak's Coast Starlight no acepta bicicletas a bordo, pero acepta bicicletas plegables como artículos para llevar. Dos portabicicletas están localizados en la parada de autobús en la Calle Diez y Pacheco; sin embargo esta es la única parada de autobús en la ciudad donde hay estacionamiento de bicicletas disponible. Actualmente, no se proporciona ningún estacionamiento en las paradas de autobús restantes o en la estación de trenes, por los cuales la comunidad expresó una necesidad. La comunidad también expresó la necesidad de una banca y techo en cada parada de autobús.

3.2.6 Programas de Seguridad de Bicicletas Existentes y Análisis de Accidentes

En un esfuerzo por asegurar la seguridad de las bicicletas, el Departamento de Policía de Guadalupe emitió citatorios por infracciones de “no llevar casco”. La ley de bicicletas está descrita en el Código de Vehículos de California División 11. El Departamento de Policía de Guadalupe y la Patrulla de Carreteras de California hacen cumplir estas leyes a lo largo de la Carretera 1 y la Carretera 166.

Actualmente el Departamento de Policía de Guadalupe ofrece presentaciones de instrucción para “Seguridad de Bicicletas” y “Caminante Seguro – Motorista Seguro” previa solicitud de cualquier profesor del Distrito Escolar Unificado de Guadalupe. También proporcionan a cada estudiante un libro para colorear del “Consejo Nacional de Seguridad Infantil” sobre el tema. En algunas ocasiones el Departamento de Policía de Guadalupe ha podido proporcionar cascos.

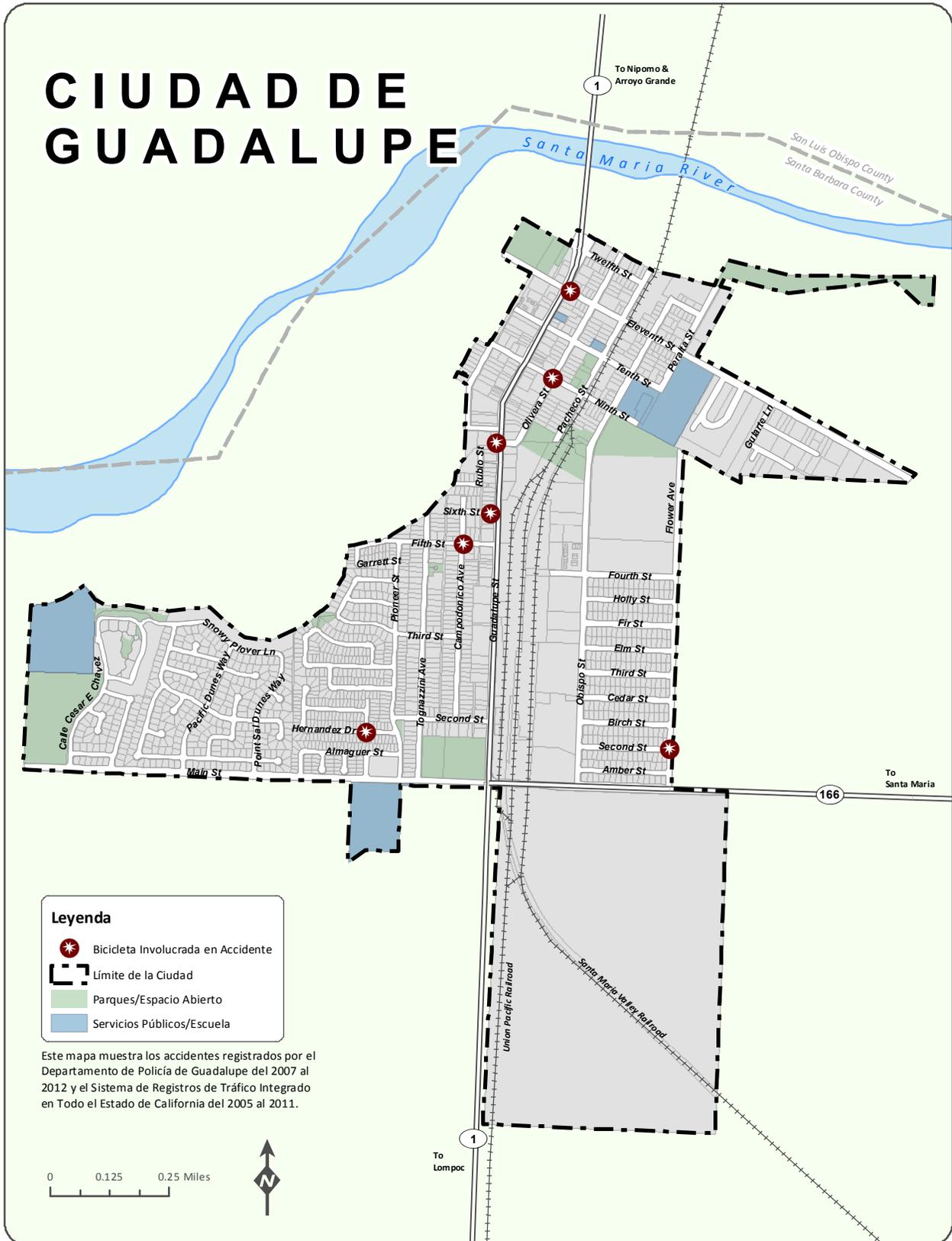
La sección de Soluciones de Tráfico de SBCAG puede ayudar a preparar un grupo de estudio para capacitación de seguridad de bicicletas de una o dos horas en cualquier lugar de trabajo. La clase de dos horas es dirigida por Instructores de Ciclismo de Liga por una cuota, pero hay ayuda disponible si es necesario para cubrir el costo. La Coalición de Bicicletas de California también ofrece a los ciclistas adultos un recurso en línea para aprender a manejar con más seguridad y confianza. Bike Safe California explica las habilidades esenciales de un ciclismo seguro con base al concepto de las “capas de seguridad” enseñado por la mayoría de los instructores de seguridad de bicicletas certificados por la Liga de Ciclistas Americanos.

De acuerdo con el Departamento de Policía de Guadalupe (datos del 2005 a mayo del 2012) y el Sistema de Registros de Tráfico Integrados de Todo el Estado (SWITRS) (datos del 2007 al 2011), entre el 2005 y mayo del 2012, han habido ocho accidentes de carro con bicicletas involucradas. La Figura 3-6 muestra los lugares de accidentes de bicicleta. Con base en el número de accidentes de carro con bicicletas involucradas del 2005 al 2012, así como la aportación pública recibida en grupos de trabajo comunitarios, es necesario aumentar la seguridad de las bicicletas y la concienciación. En los grupos de trabajo comunitarios, los residentes expresaron preocupaciones de seguridad relacionados con automovilistas poco complacientes que comparten las calzadas con ciclistas. Como lo indica una encuesta comunitaria, una mayor seguridad facilitaría los viajes al trabajo, y otros lugares de destino dentro de la ciudad, así como para fines recreativos.

3.3 Evaluación de Necesidades

Guadalupe tiene muchas cualidades favorables al manejo de bicicletas, incluyendo un clima templado, terreno plano, y recursos pintorescos y recreativos accesibles de la Calle Guadalupe/Carretera 1 y la Calle Main/Carretera 166. Con base a la evaluación de condiciones existentes y la aportación pública recibida a través del proceso de planificación, se realizó una evaluación de necesidades para identificar mejoras y programas que pueden hacerse para aumentar la popularidad y seguridad de las actividades de bicicleta en Guadalupe.

Figura 3-6 Mapa de Accidentes Relacionados con Bicicletas



3.3.1 Vías para Bicicletas

La red para bicicletas actual dentro de Guadalupe es mínima con varias áreas que requieren mejoras. Como lo describe una encuesta comunitaria, el 59 por ciento de los encuestados están preocupados acerca de los conflictos con automovilistas y el 58 por ciento de los encuestados indicaron que carriles para bicicletas especiales y continuos los estimularía a viajar en bicicleta dentro de la ciudad. El carril para bicicletas Clase II a lo largo de la Calle Guadalupe/Carretera 1 se ha desvanecido y deben volver a pintar las líneas y darles mantenimiento para proporcionar una mayor concienciación visual a los automovilistas a lo largo de la carretera. Además, deben añadirse vías para bicicletas a lo largo de corredores de circulación principales dentro de la ciudad y deben mantener una consistencia con la red para bicicletas estatal y regional para proporcionar una mayor conectividad con las áreas aledañas. Durante el proceso de planificación, los miembros de la comunidad y otras personas interesadas también expresaron la necesidad de un puente peatonal sobre el ferrocarril en la Calle Cuarta para mejorar la conectividad y un acceso de emergencia entre la parte este y oeste de la Ciudad.

3.3.2 Estacionamiento de Bicicletas

La aportación pública y el primer grupo de estudio público indicaron que hay una escasez de estacionamiento de bicicletas en el centro y lugares clave de destino importantes, tales como la biblioteca, American Legion, y paradas de tránsito. Según lo indica la encuesta comunitaria, un 29 por ciento de los encuestados notaron una escasez de estacionamiento a corto plazo como un problema para los ciclistas y un 33 por ciento indicaron que más portabicicletas y casilleros para bicicletas los alentarían a viajar más en bicicleta. Por favor observe, a partir del primer grupo de estudio y la encuesta comunitaria, se han instalado 17 portabicicletas a corto plazo en el centro. Es necesario instalar estacionamientos de bicicleta adicionales en lugares de destino clave a través de la ciudad y en el centro. Debe ponerse énfasis en hacer los estacionamientos de bicicletas visibles tanto por seguridad como por estímulo.

3.3.3 Señalización para Bicicletas

Con excepción del carril para bicicletas Clase II a lo largo de Guadalupe, no hay ningún otro indicador de curso o señalización de lugar de destino presente dentro de la ciudad. Los resultados de la encuesta comunitaria indicaron que el 29 por ciento de los encuestados notaron la mala señalización como un problema para los ciclistas y un 58 por ciento indicaron que una mejor señalización de vías para bicicletas los animaría a viajar en bicicleta dentro de la ciudad. Deben instalarse señalizaciones adicionales (particularmente señalizaciones de seguridad, de indicadores de curso y letreros de orientación) a lo largo de corredores principales y vías para bicicletas propuestos.

3.3.4 Servicios de Asistencia para Bicicletas

Los servicios de asistencia para bicicletas están limitados a baños públicos, los cuales están disponibles en el Parque Leroy, el Parque Jack O'Connell, y el Ayuntamiento. Esos servicios también tienen fuentes de agua potable, lavabos en funcionamiento, y suficiente espacio para

cambiarse de ropa. Con base a la aportación pública recibida en el primer grupo de trabajo comunitario, la comunidad expresó la necesidad de un baño público en la estación de Amtrak. Varias personas interesadas entrevistadas durante el proceso de planificación también recalcaron la necesidad de una estación para arreglar bicicletas para proporcionar las herramientas necesarias para reparaciones menores de bicicletas, ya que actualmente no hay talleres de reparación de bicicletas en la ciudad.

3.3.5 Conexiones Multimodales

Actualmente, hay solamente una parada de autobuses en la ciudad (en la Calle Décima y Pacheco) donde hay estacionamiento de bicicletas disponible. No hay estacionamiento de bicicletas disponible en la mayoría de las paradas de autobuses o en la estación de trenes, por lo cual la comunidad expresó una necesidad. Muchas personas interesadas entrevistadas durante el proceso de planificación también pusieron énfasis en la necesidad de que las paradas de autobuses incluyan una banca y una marquesina.

3.3.6 Programas Educativos y de Alcance Comunitario

Los miembros de la comunidad expresaron que mucha gente no observa las leyes de seguridad de bicicletas vigentes. Para tratar este asunto, los miembros de la comunidad indicaron la necesidad de programas educativos y de alcance comunitario a través de grupos de trabajo y programas de voluntarios en las escuelas locales.

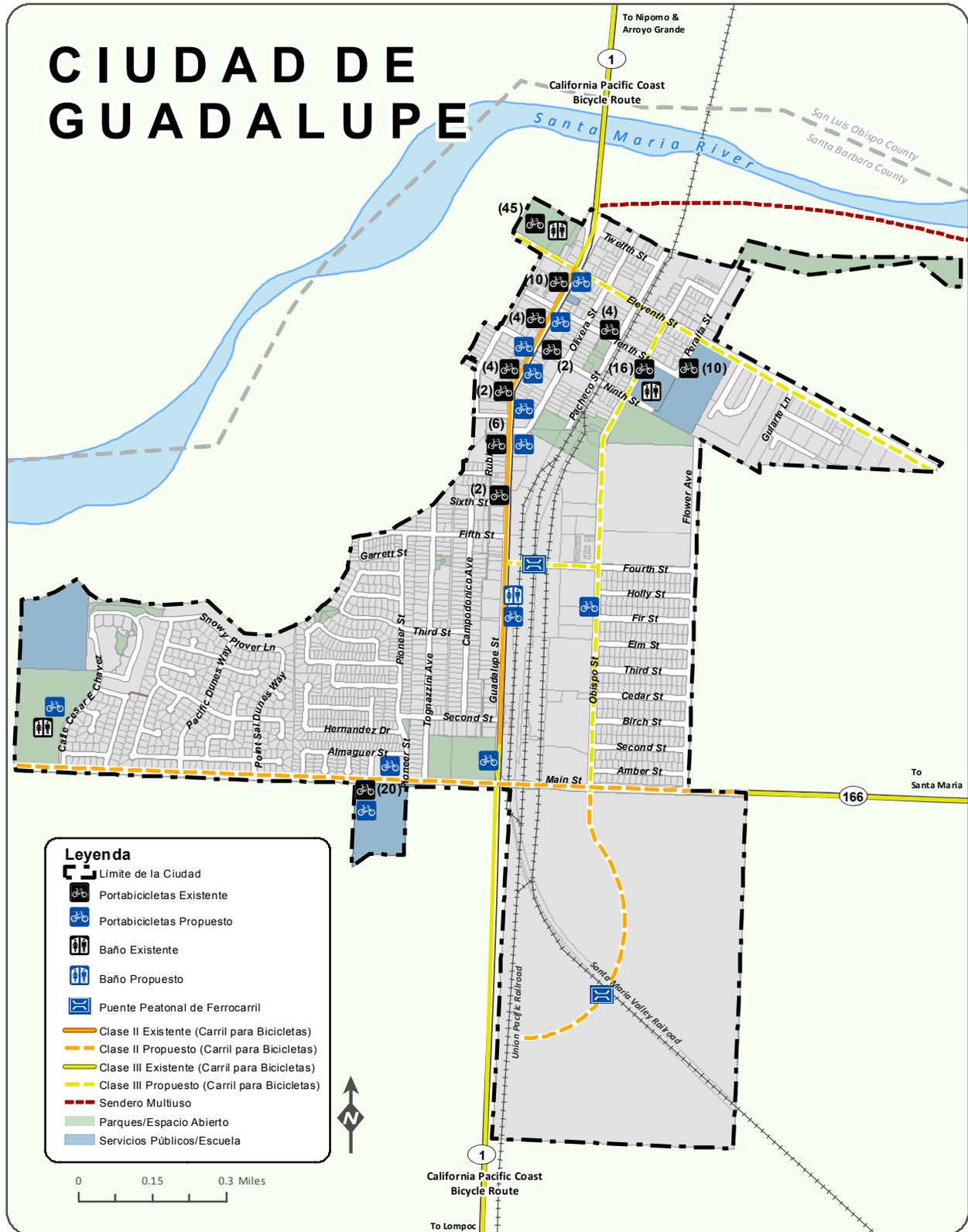
3.4 Mejoras y Programas Propuestos para Bicicletas

Esta sección identifica que las mejoras y programas para bicicletas cumplan con las necesidades de la comunidad basadas en una evaluación de la infraestructura, patrones de viajes diarios al trabajo, información de accidentes, y aportación pública existentes. Las mejoras identificadas en esta sección y mostradas en esta Figura 3-7 están diseñadas para atraer y alentar a los residentes de Guadalupe para que utilicen la red para bicicletas como una forma de transporte segura y cómoda dentro de la ciudad. Por favor observe que el Sendero del Dique Santa María no está propuesto como parte de este plan ya que está fuera de la jurisdicción de la Ciudad y está siendo implementado regionalmente. El sendero de múltiples uso propuesto se muestra en la Figura 3-7 ya que es un conector regional importante para Guadalupe.

3.4.1 Mejoras a la Red para Bicicletas

La red de vía para bicicletas recomendada es un eje central de rutas principales dentro de la ciudad, no tiene la finalidad de dar cabida a todos los viajes de bicicleta en la ciudad. Los estacionamientos seguros y señalización adecuada también son componentes importantes de la red para bicicletas los cuales proporcionan asistencia y mejoran la seguridad de todos los usuarios. Una vez terminada, esta red proporcionaría rutas más seguras y directas para la mayoría de los ciclistas dentro de Guadalupe y que viajan a las comunidades vecinas. Toma en consideración el rango de edades y nivel de habilidades (adultos, principiantes y niños) de

Figura 3-7 Red para Bicicletas Propuesta



aquellos que eligieron viajar en bicicleta. Los lugares propuestos para mejoras en la infraestructura de bicicletas están enumerados abajo en la Figura 3-7.

#	Mejoras Propuestas
Mejoras a la Vía para Bicicletas	
B.1	Volver a pintar los carriles para bicicletas Clase II y marcas en el pavimento a lo largo de la Calle Guadalupe/Carretera 1
B.2	Añadir carriles para bicicletas Clase II y señalización adecuada a lo largo de los dos lados de la Calle Main/Carretera 166 dentro de los límites de la ciudad
B.3	Añadir carriles para bicicletas Clase II y señalización adecuada a lo largo de la extensión de la Calle Obispo a través del área del Plan Específico de DJ Farms, consistente con el plan específico aprobado
B.4	Añadir una ruta para bicicletas Clase III y señalización adecuada a lo largo de la Calle Obispo entre la Calle Onceava y la Calle Main/Carretera 166
B.5	Añadir una ruta para bicicletas Clase III y señalización adecuada a todo lo largo de la Calle Onceava dentro de los límites de la ciudad
B.6	Añadir un cruce de ferrocarril que conecte la Calle Cuarta a la Calle Guadalupe/Carretera 1
B.7	Añadir un cruce de ferrocarril dentro del área del Plan Específico de DJ Farms según fue identificado en el Plan Específico de DJ Farms aprobado
Estacionamiento de Bicicletas	
B.8	Añadir un estacionamiento de bicicletas a corto plazo (Clase III) en el centro, en las paradas de autobús identificadas (ver B.13), y otras localidades clave incluyendo la librería y la estación de Amtrak.
B.9	Añadir estacionamiento de bicicletas a largo plazo (Clase I) en la estación de Amtrak
Señalización	
B.10	Añadir señalización de indicadores de curso a atracciones comunitarias y regionales
Servicios de Asistencia para Bicicletas	
B.11	Añadir una estación de reparación de bicicletas "hágalo usted mismo" en el centro
B.12	Añadir baños públicos en o cerca de la estación de Amtrak

3.4.2 Conexiones Multimodales

El uso de conexiones multimodales dentro de la ciudad incluyendo las paradas de autobús y la estación de Amtrak, pueden mejorarse bastante proporcionando un acceso seguro y cómodo a todas las paradas de tránsito, estacionamientos de bicicletas seguros, y marquesinas adecuadas. Las recomendaciones siguientes están designadas para alentar los viajes en bicicletas de ida y vuelta a las paradas de tránsito dentro de la ciudad.

#	Mejoras Propuestas
Conexiones Multimodales	
B.13	Añadir estacionamiento de bicicletas a las paradas de autobús en la Calle Guadalupe/Carretera 1 en la Calle Olivera, en el Parque O'Connell, y en la Calle Obispo entre la Calle Holly y la Calle Primera
B.14	Añadir áreas bajo techo con bancas en las paradas de autobús en la Calle Main/Carretera 166 en Point Sal Dunes Way, cruce de la Calle Quinta Calle y la Calle Tercera, en la Calle Obispo entre la Calle Holly y la Calle Primera, Avenida Flower y la Calle Birch, y el cruce de la Calle Amber y la Calle Obispo

3.4.3 Programas Educativos y de Alcance Comunitario

La educación y el alcance comunitario son un componente clave para el BPMP, ya que el BPMP solamente será efectivo si la red para bicicletas es segura y es utilizada por la comunidad. La aportación de grupos de partes interesadas y el público ha identificado la necesidad de una mejor concienciación con respecto a los viajes en bicicleta en la ciudad. Para tratar estos asuntos, es necesario implementar programas educativos y de alcance comunitario que se enfoquen en la seguridad y/o alienten los viajes en bicicleta. Los programas educativos y de alcance comunitario están enumerados abajo.

#	Programas Propuestos
Programas Educativos y de Alcance Comunitario	
B.15	Publicar el mapa de bicicletas de la ciudad en el sitio web de la Ciudad y poner un letrero a la entrada de la ciudad.
B.16	Asociarse con Soluciones de Tráfico, un programa a nivel del condado por SBCAG que fomenta transportes alternativos a través de varios programas de incentivo
B.17	Asociarse con organizaciones locales para enseñar a los estudiantes las posibles ciclovías a la escuela
B.18	Llevar a cabo eventos comunitarios (tales como un día de ir a la escuela en bicicleta) por lo menos una vez al año para estimular un transporte alternativo enfocado en la seguridad

CAPÍTULO 4

RED PEATONAL

4.0 Red Peatonal

Los ambientes peatonales más utilizados y buscados son lugares donde la gente tiene la oportunidad de sentirse segura y cómoda, disfrutar de su alrededor, y observar o interactuar con otros miembros de su comunidad. Para lograr esta condición, es necesario que los servicios para peatones estén diseñados para satisfacer o exceder los requisitos mínimos, e incluir servicios que alienten y fomenten la caminata. Además, es esencial que la red peatonal facilite una amplia variedad de tipos, necesidades, y habilidades de usuario,

Este capítulo proporciona una introducción a los diferentes componentes que forman una red peatonal y describe los servicios para peatones existentes en Guadalupe. También identifica las mejoras propuestas a la red y programas peatonales.

A través de este documento el término "peatonal" se utilizará para incluir a todas las personas que utilizan aceras y cruces de peatones sin importar su nivel de movilidad. La meta del diseño orientado hacia peatones es satisfacer las necesidades de todos los usuarios, sin importar su edad, lugar de destino, o si caminan o usan una silla de ruedas.

4.1 Servicios para Peatones

Los servicios para peatones incluyen aceras, senderos o pasarelas, cruces de peatones, señalización, y mejoras al paisaje urbano, tales como iluminación a escala peatonal y árboles de calle, los cuales están descritos en esta sección.

4.1.1 Aceras y Senderos

Una red peatonal efectiva proporciona pasarelas seguras, accesibles, sin interrupción y cómodas entre los orígenes y lugares de destino dentro de una ciudad. Las pasarelas pueden incluir tanto aceras como senderos, los cuales están definidos abajo y se muestran en la Figura 4-1.

- **Aceras** – la parte pavimentada de un camino o carretera separada por aceras, barreras, marcas u otro delineamiento para la circulación de peatones. El ancho mínimo de una acera es aproximadamente cinco pies y cuatro de los cinco pies no deben estar obstruidos por letreros, postes, bancas, u otros servicios de paisajes urbanos.
- **Senderos** – una ruta o sendero peatonal separado de la red de caminos. Un sendero peatonal típicamente proporciona la distancia más corta entre dos lugares.

Se requiere que todas las aceras y rampas cumplan con los estándares de ADA. Las rampas de acera permiten que la gente con impedimentos de movilidad tengan acceso a las aceras y pasen a las islas intermedias en las calles. Sin rampas de acera, estas personas se verían obligadas a recorrer las calles y caminos, donde están en posible conflicto con vehículos y/o no

se les deja alcanzar su lugar de destino. Las rampas de acera son necesarias en cada intersección donde un peatón cruza una acera.

Figura 4-1: Tipos de Acera y Sendero



4.1.2 Cruces de Peatones

Los cruces de peatones están diseñados para proporcionar senderos para los peatones que intentan cruzar a través del tráfico de vehículos. Se puede mejorar la seguridad de un cruce de peatones utilizando varias técnicas diferentes incluyendo: marcas de alto en el pavimento, señales de protección, luces en el pavimento activadas por botón, uso de materiales de pavimento texturizados o de diferente color, marcas adecuadas (por ejemplo, color de pintura, ancho de las líneas, etc.), islas intermedias elevadas o islas de refugio, o guardianes de cruce peatonal. El Manual de Diseño de Carreteras de Caltrans proporciona estándares de diseño, políticas, y procedimientos para su uso en el sistema de carreteras del estado de California, incluyendo la Carretera 1 y la Carretera 166 dentro de Guadalupe.

Típicamente los cruces de peatones están localizados en una intersección. Se pueden establecer cruces de peatones a media cuadra entre intersecciones de acuerdo con el Código de Vehículos de California, pero generalmente son imprevistos para los automovilistas y no se recomiendan a menos que, a opinión de un ingeniero, haya una justificación muy buena a favor de su instalación. La Figura 4-2 ofrece algunos ejemplos de cruces de peatones.

Figura 4-2: Cruces de Peatones



4.1.3 Señalización

Las señales y letreros de orientación peatonales bien diseñados y funcionales son importantes para mantener una red peatonal segura. Se pueden instalar letreros para proporcionar un aviso previo de la presencia de peatones. Se puede mejorar la efectividad de los letreros con el uso de faros intermitentes. Por ejemplo, se pueden instalar faros intermitentes amarillos para suplementar las señales y marcas estándar de las escuelas con el fin de proporcionar un aviso previo durante horas específicas de funcionamiento cuando se justifique. La sección 2 del MUTCD establece estándares para la señalización peatonal.

Figura 4-3: Señalización Peatonal



4.1.4 Mejoras al Paisaje Urbano

Las mejoras al paisaje urbano son mejoras peatonales más allá de los estándares mínimos que ayudan a crear una mejor experiencia peatonal y contribuyen a la viabilidad total de la ciudad. Las mejoras al paisaje urbano generalmente incluyen iluminación a escala peatonal, árboles de calle y paisajismo, mobiliario urbano, pavimentación de color o decorativa, y cruces peatonales decorativos. Además, a menudo se emplean medidas para calmar el tráfico con el fin de reducir las distancias de los cruces y velocidades de tráfico, así como aumentar la visibilidad de los peatones que cruzan la calle.

Figura 4-4: Mejoras al Paisaje Urbano



4.2 Condiciones Existentes

De acuerdo con la información de los Medios de Transporte al Trabajo de la Oficina del Censo de EE.UU. del 2007 al 2011, aproximadamente el cuatro por ciento de los residentes de Guadalupe (o 130 residentes) caminan al trabajo. Esta población interurbana representa solo un porcentaje de los viajes a pie dentro de la ciudad, ya que los viajes a pie hechos a la escuela, de compras, y para fines recreativos a menudo representan un gran porcentaje del total de viajes a pie pero no están reflejados en las encuestas basadas en el Censo de los EE.UU.

El Plan de Transporte Regional 2040 de SBCAG y la Estrategia para Comunidades Sostenibles calculan que la implementación de la situación preferida aumentará el porcentaje de la porción del modo de caminata en el área de planificación del SBCAG (incluyendo la Ciudad de Guadalupe) para todos los viajes a un 3.85% en el 2020, y un 3.94% en el 2040. Con base a la población calculada de Guadalupe de 7,080 residentes en el 2020 y 9,660 residentes en el 2040 del Pronóstico de Crecimiento Regional 2040 de SBCAG, esto equivale a aproximadamente a 273 residentes caminando al trabajo en el 2020 y 391 caminando al trabajo en el 2040.

4.2.1 Aceras y Senderos

La red peatonal existente de Guadalupe está formada de aceras y un puente peatonal sobre el ferrocarril en la intersección de la Calle Pacheco y la Novena. Actualmente no hay senderos peatonales aparte dentro de la ciudad.

La mayoría de las calles dentro de la ciudad tienen aceras de concreto a lo largo de ambos lados de la calle. Sin embargo, hay varias áreas donde existen interrupciones en la red de aceras. Algunas calles tales como la Calle Onceava, la Avenida Flower, la Calle Obispo, y la Calle Main no necesitan aceras a lo largo de las partes a la orilla de parcelas agrícolas o industriales. Sin embargo, otras interrupciones de aceras dentro de la ciudad pueden crear barreras para viajar y peligros para los peatones. En los lugares de estas interrupciones, se ha observado que los peatones caminan en la calle o hacen desviaciones enrevesadas para evitar hacerlo. Además, a través de la ciudad es necesario actualizar muchas aceras, cruces peatonales, y rampas de acera para cumplir con los estándares actuales de la ADA. Los estándares de la ADA han evolucionado desde que muchas de las mejoras de accesibilidad originales fueron implementadas, y la Ciudad está trabajando para hacer que estas renovaciones cumplan con los estándares actuales. En varios casos cumplir con los estándares de la ADA es una tarea difícil debido a los limitados recursos de espacio.

Además, el Ferrocarril de Union Pacific y el Ferrocarril del Valle de Santa María dividen la ciudad de este a oeste, lo cual es una barrera para el acceso de peatones, bicicletas y vehículos de emergencia en la ciudad. Actualmente, hay un segmento de aproximadamente una milla entre la Calle Main/Carretera 166 y la Calle Novena, donde no hay acceso para peatones, bicicletas, o vehículos entre la parte este y la parte oeste de la ciudad.

Con base a la aportación pública del proceso de planificación, muchos miembros de la comunidad indicaron que no caminan dentro de la ciudad debido al mal mantenimiento de las aceras y la falta de conectividad entre vecindarios. Muchos miembros de la comunidad también expresaron que la falta de iluminación nocturna (alumbrado público) a lo largo de las aceras los desanima a caminar en la ciudad de noche. La Figura 4-5 muestra la ubicación de las aceras existentes en la ciudad.

4.2.2 Cruces de Peatones

Hay varios cruces de peatones dentro de la ciudad los cuales mejoran la seguridad de los peatones (ver Figura 4-5). Las intersecciones alrededor de la Escuela Primaria Mary Buren y la Escuela Secundaria Kermit McKenzie están pintadas con cruceros amarillos de acuerdo con la Sección 7C.02 del MUTCD. Dos de estos cruces de peatones están equipados con luces en el pavimento activadas por botón y señalización de cruce peatonal intermitente. También hay guardianes de cruce patronal presentes al final del horario escolar en varias localidades.

Además, hay varios cruces de peatones en el centro a lo largo de la Calle Guadalupe/Carretera 1 en las intersecciones de la Calle Onceava, y la Calle Olvera. El cruce de peatones en la Calle Olvera está activado con luces en el pavimento activadas por botón y señalización de cruce peatonal intermitente.

Con base a la aportación recibida durante el proceso de planificación, la comunidad expresó la necesidad de cruces de peatones adicionales y/o más visibles, principalmente a lo largo de la Calle Guadalupe/Carretera 1. Además, algunos de los cruces de peatones existentes se deben mejorar volviendo a pintar las líneas de los cruces de peatones como cruces de peatones escalonados de alta visibilidad o añadiendo señales accionadas por peatones para aumentar su visibilidad. Si la calle es lo suficientemente ancha, las mejoras también deben considerar implementar extensiones de aceras o islas de refugio para peatones en los cruces de peatones para reducir la distancia de cruce y aumentar la seguridad de los peatones.

4.2.3 Señalización

Hay tres cruces de peatones en Guadalupe que tienen botones para activar señales intermitentes en el camino para alertar a los carros de la presencia de peatones. También un letrero intermitente de "alto adelante" está ubicado en la entrada norte de la ciudad para alertar a los automovilistas de la señal de alto y el cruce de peatones en la Calle Onceava. Además, hay letreros de "Cruce Escolar" localizados en ambos lados de la Calle Main cerca de la Escuela Secundaria Kermit McKenzie y también están presentes en varias calles cerca de la Escuela Primaria Mary Buren. Mensajes pintados en el camino también alertan a los automovilistas para que reduzcan la velocidad cerca de ambas escuelas. De acuerdo con la aportación pública recibida en los grupos de estudio comunitarios, los miembros de la comunidad indicaron la necesidad de más señalización para peatones y letreros de orientación a través de la ciudad.

4.2.4 Mejoras al Paisaje Urbano

El paisajismo, incluyendo árboles y jardineras, existen dentro de la ciudad a lo largo de la Calle Guadalupe/Carretera 1, la Calle Main, y algunos vecindarios residenciales. Hay extensiones de acera presentes en varias localidades a lo largo de la Calle Guadalupe/Carretera 1 y una banca individual reside en la intersección con la Calle Décima. Hay basureros presentes en la acera a ambos lados de la Calle Guadalupe/Carretera 1, pero faltan papeleras de reciclaje adyacentes. Existen marquesinas de paradas de tránsito en la mayoría de las paradas del Guadalupe Flyer y un edificio pequeño en la estación de Amtrak protege a los pasajeros interurbanos y viajeros de las condiciones del clima inclemente. De acuerdo con la aportación pública recibida durante el proceso de planificación, los miembros de la comunidad y otras personas interesadas expresaron que una iluminación, paisajismo y mobiliario urbano los alentaría a caminar más.

4.2.5 Programas de Seguridad Existentes y Análisis de Accidentes

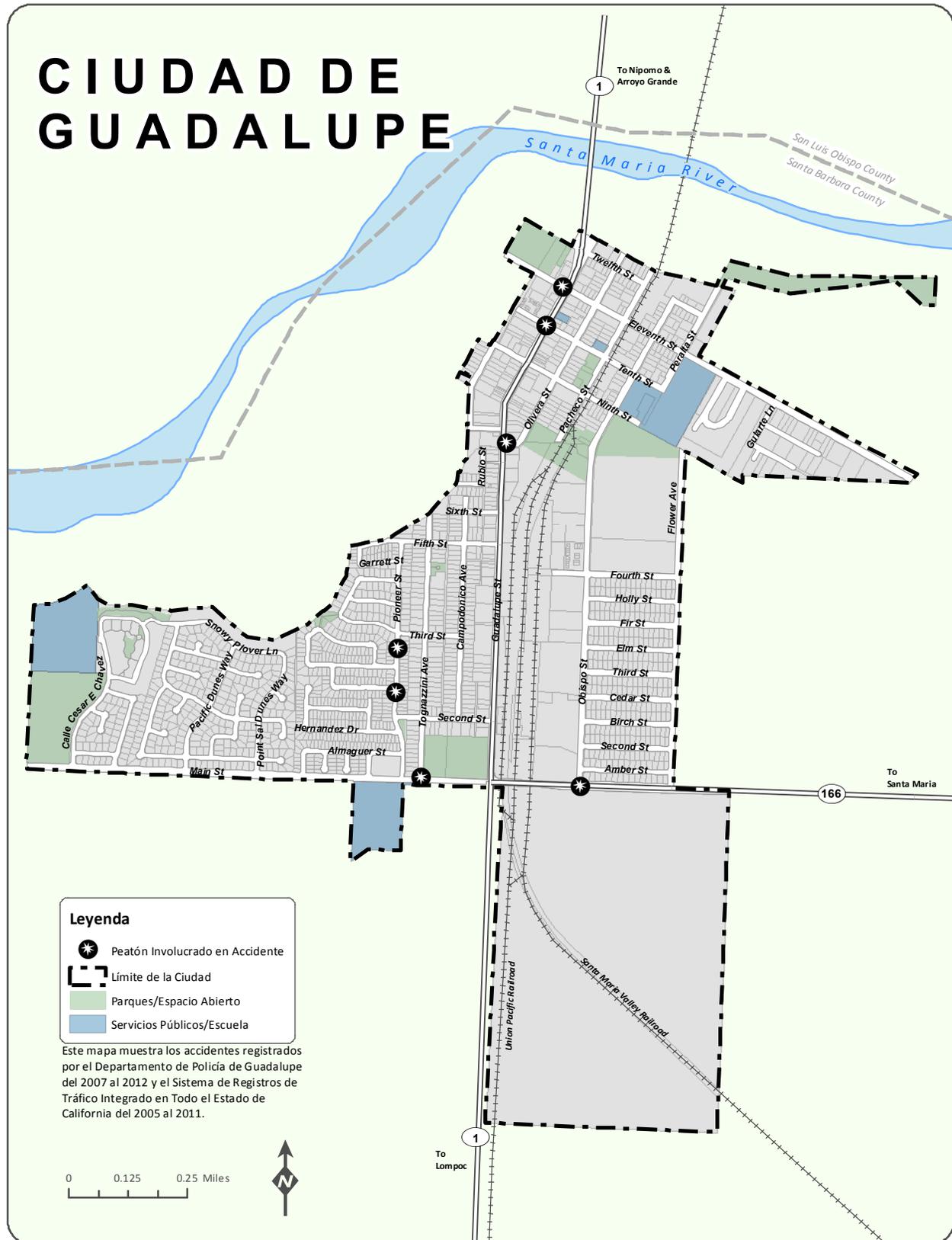
En un esfuerzo por asegurar la seguridad de peatones, el Departamento de Policía de Guadalupe expide citatorios por infracciones de "No Ceder el Paso a Peatones". La ley de peatones está descrita en el Código de Vehículos Sección 11 de California. El Departamento de Policía de Guadalupe y la Patrulla de Carreteras de California aplica estas leyes a lo largo de la Carretera Estatal 166. Actualmente, el Departamento de Policía de Guadalupe ofrece presentaciones educativas de "Caminante Seguro – Pasajero Seguro" gratis previa solicitud de cualquier profesor del Distrito Unificado Escolar de Guadalupe. También ofrecen a cualquier estudiante un libro para colorear del "Consejo Nacional de Seguridad Infantil" acerca del tema.

De acuerdo con el Departamento de Policía de Guadalupe (información del 2005 a mayo del 2012) y el Sistema de Registros de Tráfico Integrado a Nivel Estatal (SWITRS) (información del 2007 al 2001), entre el 2005 y mayo del 2012, ha habido nueve accidentes de carro con peatones involucrados. La Figura 4-6 muestra los lugares de accidentes con peatones. Con base al número de accidentes de carro con peatones involucrados del 2005 al 2002, así como la aportación pública recibida en grupos de estudio comunitarios, es necesario aumentar la seguridad y concienciación de los peatones. Además los miembros de la comunidad expresaron preocupación acerca de la seguridad de los peatones alrededor del centro e indicaron la necesidad de extender la instrucción y alcance comunitario de la seguridad.

4.3 Evaluación de Necesidades

Guadalupe tiene varias cualidades favorables a la caminata, incluyendo un clima templado, terreno plano, y recursos escénicos y recreativos cercanos accesibles de la Calle Guadalupe/Carretera 1 y la Calle Main/Carretera 166. Con base a la evaluación de las condiciones existentes y la aportación pública recibida durante el proceso de planificación, se realizó una evaluación de necesidades para identificar mejoras y programas que pueden hacerse para mejorar la popularidad y seguridad de la caminata en Guadalupe.

Figura 4-6 Mapa de Accidentes Relacionados con Peatones



4.3.1 Aceras y Senderos

Como se mencionó en la sección de condiciones existentes arriba, la mayoría de las calles tienen aceras de concreto a ambos lados de la calle. Sin embargo, algunas calles solamente tienen aceras a un lado o tienen interrupciones en la acera. Esto naturalmente desanima a la gente a caminar por la ciudad. Como se describe en una encuesta comunitaria, el 53 por ciento de los encuestados observaron que las aceras tan mal conservadas son un problema al caminar en Guadalupe y un 50 por ciento indicó que los rellenos a los huecos los animaría a caminar en la ciudad. Además, la aportación recibida de los miembros de la comunidad en la primera reunión comunitaria, así como de las personas interesadas entrevistadas durante el proceso de planificación expresaron el deseo de un sendero para caminar en el complejo de la Zona Húmeda de la Calle Novena para uso recreativo. Las personas interesadas también expresaron la necesidad de un puente peatonal encima del ferrocarril en la Calle Cuarta para mejorar la conectividad y acceso de emergencia entra las partes este y oeste de la ciudad.

4.3.2 Cruces de Peatones

Aunque hay algunos cruces de peatones que ofrecen una seguridad adecuada para peatones, varios cruces de peatones dentro de la ciudad deben ser pintados de nuevo o diseñados para una mejor visibilidad. También se puede mejorar la seguridad a través de la instalación de letreros de advertencia intermitentes, o luces intermitentes en la calle.

Como lo indica la encuesta comunitaria, el 21 por ciento de los encuestados expresaron preocupación con relación a la dificultad para cruzar las calles, el 56 por ciento indicó que mejoras a los cruces de peatones los alentaría a caminar dentro de la ciudad. Además, los miembros de la comunidad en el primer grupo de estudio expresaron la necesidad de cruces de peatones adicionales, principalmente a lo largo de la Calle Guadalupe/Carretera 1.

4.3.3 Señalización

Con base a la aportación pública recibida durante el proceso de planificación, la comunidad expresó la necesidad de señalización adicional para peatones con el fin de mejorar la seguridad a través de la ciudad. Como lo describe la encuesta comunitaria, el 47 por ciento de los encuestados expresaron preocupación porque los automovilistas no se detienen por los peatones, y un 69 por ciento de los encuestados indicaron que una mejor señalización para peatones los alentaría a caminar dentro de la ciudad. Se deben instalar letreros intermitentes de cruce de peatones y letreros adelantados de advertencia de peatones en los lugares de cruce de peatones de un lado a otro de calzadas con mucho tráfico para mejorar la visibilidad y la seguridad de los peatones.

4.3.4 Mejoras al Paisaje Urbano

Con base a la aportación pública recibida durante el proceso de planificación, muchos miembros de la comunidad de Guadalupe identificaron que la falta de iluminación nocturna (alumbrado público) los desanima a caminar. De acuerdo con una encuesta comunitaria, un 37 por ciento de los encuestados indicaron que la iluminación insuficiente los desanima a

caminar en Guadalupe. Además de otros factores, un 75 por ciento de los residentes de Guadalupe expresaron que un aumento de paisajismo y mobiliario urbano los animaría a caminar más.

4.3.5 Programas Educativos y de Alcance Comunitario

Los miembros de la comunidad expresaron que mucha gente no sigue las leyes vigentes para cruzar las calles. Para tratar este asunto, los miembros de la comunidad indicaron la necesidad de programas educativos de bicicletas y de alcance comunitario por medio de grupos de estudio y programas voluntarios en las escuelas locales. Además, varias personas interesadas también expresaron la necesidad de programas de incentivos y eventos comunitarios (por ejemplo, recorridos a pie) para estimular caminatas dentro de la ciudad.

4.4 Mejoras y Programas Propuestos para la Red Peatonal

Esta sección identifica las mejoras y programas propuestos de los servicios para mejorar el ambiente peatonal en Guadalupe y para satisfacer las necesidades de la comunidad (ver Figura 4-7). Están diseñados para atraer y animar a los residentes de Guadalupe a que utilicen la red peatonal como una forma segura y cómoda de transporte dentro de la ciudad. Las mejoras y programas fueron identificados con base a una evaluación de la infraestructura existente, patrones de viajes diarios al trabajo, información de accidentes, y aportación pública. Típicamente están ubicados en lugares discretos que merecen consideraciones especiales para los peatones porque presentan posibles desafíos a los peatones o están localizados cerca de lugares de destino significativos para peatones y por lo tanto merecen precauciones de seguridad especiales.

Por favor observe que el ‘Sendero del Dique Santa María no está propuesto como parte de este plan, está fuera de la jurisdicción de la Ciudad y está siendo implementado regionalmente. El sendero se muestra en la Figura 4-7 ya que es un conector regional importante para ciclistas y peatones de Guadalupe.

4.4.1 Mejoras a la Red Peatonal

La Figura 4-7 y la lista de abajo identifican las mejoras recomendadas para la red peatonal con base a los resultados de la evaluación de condiciones existentes y análisis de las necesidades de la comunidad. La instalación de aceras en los lugares siguientes mejorará las condiciones de la red peatonal y facilitará el acceso de peatones a los lugares de destino a través de la ciudad. Además, hacer progresos a la visibilidad de peatones mejorando los cruces de peatones existentes o añadiendo nuevos cruces de peatones en intersecciones con señales de alto o controladas por semáforos puede mejorar la seguridad de los residentes que caminan dentro de la ciudad.

Figura 4-7 Red Peatonal Propuesta



#	Mejoras Propuestas
Aceras y Senderos	
P.1	Añadir una acera a lo largo del lado este de la Calle Calle Guadalupe/Carretera 1 entre la Calle Olivera y la Calle Main/Carretera 166
P.2	Añadir una acera a lo largo del lado noroeste de la Calle Olivera entre la Calle Novena y la Calle Guadalupe/Carretera 1
P.3	Añadir una acera a lo largo del lado suroeste de la Calle Onceava entre Gularte Lane y Simas Road
P.4	Añadir una acera a lo largo del lado sur de la Calle Main/Carretera 166 entre la Secundaria Kermit McKenzie y los límites este de la ciudad
P.5	Añadir una acera a lo largo de la Calle Quinta justo al oeste de la Avenida Tognazzini
P.6	Añadir una acera a lo largo de la Calle Séptima
P.7	Añadir una acera a lo largo de la Calle Rubio
P.8	Añadir una acera a lo largo de la Calle Pacheco justo al sur de la Calle Novena
P.9	Añadir una acera a lo largo del lado oeste de la Calle Peralta entre la Calle Onceava y la Doceava
P.10	Añadir un sendero peatonal con acceso de emergencia en el complejo de la Zona Húmeda de la Calle Novena
Cruces de Peatones (en Intersecciones con Semáforo Solamente)	
P.11	Añadir cruces de peatones pintados en las intersecciones de la Calle Main/Carretera 166 y la Avenida Flower (si se instala un control de señales), la Calle Obispo, la Calle Guadalupe/Carretera 1, la Calle Pioneer, Julia Drive, Nelson Drive, Point Sal Dunes Way, Pacific Dunes Way, la Calle Santa Barbara, y la Calle Cesar E Chavez
P.12	Añadir cruces de peatones pintados en las intersecciones de la Calle Segunda y la Calle Guadalupe/Carretera 1 y la Avenida Tognazzini
P.13	Añadir cruces de peatones pintados en las intersecciones de la Calle Tercera y la Calle Pioneer, la Avenida Tognazzini Avenue, y la Avenida Campodonico
P.14	Añadir cruces de peatones pintados en las intersecciones de la Calle Quinta, y la Avenida Tognazzini, la Avenida Campodonico, y la Calle Guadalupe/Carretera 1
P.15	Añadir cruces de peatones pintados en las intersecciones de la Calle Sexta y la Calle Guadalupe/Carretera 1
P.16	Añadir cruces de peatones pintados en las intersecciones de la Calle Novena y la Calle Olivera y la Calle Obispo
P.17	Añadir cruces de peatones pintados en las intersecciones la Calle Décima y la Calle Guadalupe/Carretera 1, la Calle Olivera, y la Calle Obispo
P.18	Añadir cruces de peatones pintados en las intersecciones de la Calle Onceava y la Calle Olivera
P.19	Añadir cruces de peatones pintados en las intersecciones de la Hernandez Drive y la Calle Pioneer
Señalización	
P.20	Añadir un letrero de cruce de peatones intermitente en la intersección de la Calle Main/Carretera 166 y la Avenida Tognazzini
P.21	Añadir letreros intermitentes anticipados de advertencia de peatones antes de la intersección de la Calle Guadalupe/Carretera 1 y la Calle Olivera tanto en dirección norte como en dirección sur
Mejoras al Paisaje Urbano	
P.22	Añadir iluminación y/o paisajismo a lo largo de la Calle Guadalupe/Carretera 1 entre la Calle Onceava y la estación de Amtrak, a lo largo de la Calle Onceava, y a lo largo de la Calle Novena entre la Calle Obispo y la Calle Guadalupe/Carretera 1

Servicios de Asistencia para Peatones	
P.23	Instalar baños públicos en o cerca de la estación de Amtrak

4.4.2 Conexiones Multimodales

Las conexiones multimodales dentro de la ciudad, entre peatones y el tránsito (incluyendo autobús y tren), se pueden mejorar considerablemente proporcionando un acceso seguro y cómodo de los peatones a las paradas de autobús y marquesinas adecuados en las paradas de autobús. Las recomendaciones siguientes están diseñadas para alentar la caminata a las paradas de autobús dentro de la ciudad.

#	Mejoras Propuestas
Conexiones Multimodales	
P.24	Instalar marquesinas cubiertas con bancas en las paradas de autobús en la Calle Main/Carretera 166 y Point Sal Dunes Way, la Calle Quinta y la Calle Tercera, a Calle Obispo entre la Calle Holly y la Calle Fir, la Avenida Flower y la Calle Birch, y la Calle Amber y la Calle Obispo

4.4.3 Programas Educativos y de Alcance Comunitario

La instrucción y el alcance comunitario son un componente clave para el BPMP, ya que el BPMP solamente será efectivo si la red peatonal es segura y es utilizada por la comunidad. La aportación pública reunida durante el proceso de planificación indica la necesidad de una mejor concienciación de los peatones en la ciudad. Para tratar estos asuntos, se identificaron programas educativos, de alcance comunitario y de aplicación de la ley que se enfocan en la seguridad y/o alientan la caminata.

#	Programas Propuestos
Programas Educativos y de Alcance Comunitario	
P.25	Publicar el mapa de red peatonal en el sitio web de la Ciudad
P.26	Asociarse con Traffic Solutions, un programa a nivel estatal de SBCAG que fomenta transportes alternativos a través de varios programas de incentivos
P.27	Asociarse con organizaciones locales para instruir a los estudiantes acerca de los posibles senderos peatonales a la escuela
P.28	Realizar un evento comunitario (tal como recorridos a pie, y/o ferias en la calle) por lo menos una vez al año para alentar las caminatas; enfocarse en la seguridad

CAPÍTULO 5

PLAN DE IMPLEMENTACIÓN

5.0 Plan de Implementación

La implementación de las mejoras y programas propuestos para bicicletas y peatones descrita en las Secciones 3.0 y 4.0 requerirán financiamiento de fuentes locales, estatales y federales y coordinación con varias agencias. Para facilitar los esfuerzos de implementación, esta sección presenta las metodologías de establecimiento de prioridades para el proyecto, un resumen de los gastos anteriores, y los presupuestos del costo conceptual. Al final de esta sección, se describen las estrategias de financiamiento e implementación.

La implementación de las recomendaciones propuestas depende de una variedad de factores, tales como la disponibilidad de financiamiento y las etapas del proyecto. Además será necesaria la aprobación de Caltrans en forma de un permiso de invasión para las mejoras propuestas sobre el derecho de paso de Caltrans. Cualquier mejora sobre el derecho de paso utilizando fondos federales o estatales a través de la Oficina de Asistencia Local de Caltrans requerirá la adherencia a los estándares de diseño del Manual de Diseño de Carreteras.

5.1 Establecimiento de Prioridades del Proyecto

Cuando se implementen por completo las mejoras y programas propuestos para bicicletas y peatones, proporcionarán un sistema completo para la Ciudad de Guadalupe. Reconociendo que hay recursos económicos limitados que pueden ser dedicados a estos proyectos, es necesario establecer un sistema para clasificar o establecer prioridades de las mejoras que puede ofrecer el uso más efectivo de fondos disponibles. El criterio utilizado para establecer las prioridades incluye el costo, la seguridad, la conectividad, la accesibilidad, y el incentivo. Estos criterios están descritos abajo junto con la lista resultante de proyectos clasificados por prioridad.

1. **Costo:** Costo para implementar las mejoras o programas.
2. **Seguridad:** Proyectos que aborden la preocupación por la seguridad tales como el alto número de accidentes o calles arteriales muy transitadas.
3. **Conectividad:** Proyectos que mejoran la conectividad para ciclistas y peatones eliminando una barrera existente, cerrando la brecha en la red existente, conectándose a un servicio existente o propuesto, o proporcionando una conexión a través de la ciudad.
4. **Accesibilidad:** Proyectos que proporcionan acceso a centros de actividad locales tales como el centro, escuelas, centros de empleo, paradas de autobús y servicios recreativos.
5. **Incentivo:** Proyectos que mejoran el entorno de ciclistas y peatones y por lo tanto alientan la caminata y/o ciclismo como una forma de transporte a través de la ciudad.

5.2 Costos Estimados del Proyecto

Los costos estimados para la construcción y mantenimiento de los proyectos recomendados para la red de bicicletas y peatones se tratan a continuación. La Tabla 5-1 proporciona un resumen del costo por unidad para la construcción de la infraestructura de la vía para bicicletas y peatones en Guadalupe con pase a cálculos proporcionados por el Ingeniero de la Ciudad. Los cálculos del costo total incorporan un 45 por ciento adicional para gastos imprevistos y un 25 por ciento para contingencias. Es necesario crear presupuestos más detallados siguiendo la etapa de ingeniería preliminar conforme los proyectos individuales avanzan hacia la implementación.

Tabla 5-1: Resumen del Costo por Unidad

Tipo de Proyecto	Costos de Construcción Solamente	Costo Total (incluyendo gastos imprevistos y contingencias)
Red para Bicicletas		
Carril para bicicletas Clase II (pintar rayas, rotulado, y señalización; 2-sentidos)	\$36,600/millas	\$60,390/millas
Ruta para bicicletas Clase III (letreros solamente, 2-sentidos)	\$2,500/millas	\$4,125/millas
Volver a pintar el carril para bicicletas Clase II (2-sentidos)	\$16,000/millas	\$26,400
Portabicicletas	\$700 cada uno	\$1,155 cada uno
Casilleros para bicicletas	\$1,200/bicicleta	\$1,980/bicicleta
Estación para reparación de bicicletas “hágalo usted mismo”	\$1,000/station	\$1,650/station
Red Peatonal		
Acera compatible con ADA (5 pies de ancho) ¹	\$185,000/millas	\$305,250/millas
Cruce de peatones pintado	\$1,500/cada uno; \$5,000/4-lados	\$2,475/cada uno; \$8,250/4-lados
Cruce de peatones intermitente	\$20,000/cada uno	\$33,000/cada uno
Letreros intermitentes de advertencia anticipada de peatones	\$16,000/cada uno	\$26,400/cada uno
Otros		
Letreros de orientación direccional	\$300 cada uno	\$495 cada uno
Alumbrado público	\$4,000/luz	\$6,600/luz
Puente peatonal de ferrocarril	\$3,000,000 cada uno	\$4,950,000 cada uno
Marquesinas de parada de autobús	\$20,000 cada uno	\$33,000 cada uno
Baños	\$75,000/modular	\$123,750/modular
Árboles de calle	\$60-\$100/árbol	\$99-\$165/árbol
Paisajismo (material de plantas material y tratamiento de bordes)	\$21-50/pie cuadrado	\$35-83/ pie cuadrado

¹ No incluye el costo de aceras y cunetas (se calculan \$127,000/milla adicionales).

Con base a los totales de costo por unidad en la Tabla 5-1, se calcularon los costos para la implementación de los proyectos individuales de la red para bicicletas y peatones identificados en los Capítulos 3.0 y 4.0. La Tabla 5-2 proporciona una lista de los proyectos del BPMP en orden de prioridad, incluyendo un resumen del costo total por proyecto.

Tabla 5-2: Establecimiento de Prioridades del Proyecto/Programa

#	Programas/Proyectos/Propuestos	Costo	Seguridad	Accesibilidad	Conectividad	Incentivo
B.15-.18/ P.25-.28	Realizar programas educativos y de alcance comunitario	Financiado ¹	X			X
P.21	Añadir letreros intermitentes de advertencia anticipada de peatones antes de la intersección de la Calle Guadalupe/Carretera 1 y la Calle Olivera en ambas direcciones: norte y sur	Financiado ²	X			
B.7	Añadir un puente peatonal de ferrocarril dentro del área del Plan Específico de DJ Farms como fue identificado en el Plan Específico de DJ Farms aprobado	Financiado ³	X	X	X	
B.3	Añadir carriles para bicicletas Clase II y señalización adecuada a lo largo de la extensión de la Calle Obispo a través del área del Plan Específico de DJ Farms, consistente con el plan aprobado (0.68 millas)	Financiado ³	X	X	X	
P.22	Añadir iluminación y/o paisajismo a lo largo de la Calle Guadalupe/Carretera 1 entre la Calle Onceava y la estación de Amtrak, a lo largo de la Calle Onceava, y a lo largo de la calle Novena., entre la Calle Obispo y la Calle Guadalupe/Carretera 1	\$1,000+ *	X			X
B.11	Añadir una estación de reparación de bicicletas “hágalo usted mismo” en el centro	\$1,650	X			X
P.15	Añadir cruces de peatones pintados en la intersección de la Calle Sexta y la Calle Guadalupe/Carretera 1	\$2,475	X			
B.10	Añadir letreros de orientación direccional a atracciones comunitarias y regionales	\$2,475 *				X
B.13	Añadir estacionamiento de bicicletas a corto plazo (Clase II) en las paradas de autobús en la Calle Guadalupe/Carretera 1 en la Calle Olivera, en el Parque O’Connell, y en la Calle Obispo entre la Calle Holly. y la Calle Fir	\$3,465 *	X			X
B.4	Añadir una ruta para bicicletas Clase III y señalización apropiada a lo largo de la Calle Obispo entre la Calle Onceava y la Calle Main/Carretera 166 (0.98 millas)	\$4,043	X	X	X	
B.5	Añadir una ruta para bicicletas Clase III y señalización apropiada a lo largo de la Calle Onceava entre los límites de la ciudad (0.98 millas)	\$4,056	X	X	X	
P.18	Añadir cruces de peatones pintados en la intersección de la Calle Onceava y la Calle Olivera	\$4,950	X			
P.19	Añadir cruces de peatones pintados en la intersección de Hernandez Dr. y la Calle Pioneer	\$4,950	X			
B.9	Añadir estacionamiento de bicicletas a corto plazo (Clase I) en la estación de Amtrak (4-casilleros)	\$7,920 *	X			X
P.5	Añadir una acera a lo largo de la Calle Quinta justo al oeste de la Avenida Tognazzini (0.03 millas)	\$9,250	X	X		
P.12	Añadir cruces de peatones pintados en las intersecciones de la Calle Segunda y la Calle Guadalupe/Carretera 1 y la Avenida Tognazzini	\$10,725	X			

B.8	Añadir estacionamiento de bicicletas a corto plazo (Clase II) en el centro, en paradas de autobuses identificadas (ver B.13), y otros lugares clave incluyendo la biblioteca y la estación de Amtrak	\$13,860*	X	X		X
P.16	Añadir cruces de peatones pintados en las intersecciones de la Calle Novena y la Calle Olivera y la Calle Obispo	\$14,850	X			
P.8	Añadir aceras a lo largo de la Calle Pacheco justo al sur de la Calle Novena (0.05 millas)	\$16,072	X	X		
P.17	Añadir cruces de peatones pintados en las intersecciones de la Calle Décima y la Calle Guadalupe/Carretera 1, la Calle Olivera, y la Calle Obispo	\$19,800	X			
P.9	Añadir aceras a lo largo del lado oeste de la Calle Peralta entre la Calle Onceava y la Calle Doceava (0.08 millas)	\$22,952	X	X		
P.14	Añadir cruces de peatones pintados en las intersecciones de la Calle Quinta y la Avenida Tognazzini, la Avenida Campodonico, y la Calle Guadalupe/Carretera 1	\$24,750	X			
P.20	Añadir un letrero intermitente de peatones en la intersección de la Calle Main/Carretera 166 y la Avenida Tognazzini	\$25,000	X			
P.6	Añadir aceras a lo largo de la Calle Séptima (0.09 millas)	\$26,247	X	X		
B.1	Volver a pintar los carriles para bicicletas existentes Clase II y marcas en el pavimento a lo largo de la Calle Guadalupe/Carretera 1 (1 milla)	\$26,460	X			X
P.13	Añadir cruces de peatones pintados en las intersecciones de la Calle Tercera y la Calle Pioneer St., la Avenida Tognazzini, y la Avenida Campodonico	\$27,225	X			
P.10	Añadir un sendero peatonal con acceso de emergencia en el complejo de zona húmeda de la Calle Novena	\$39,171				X
P.7	Añadir aceras a lo largo de la Calle Rubio (0.13 millas)	\$39,833	X	X		
P.11	Añadir cruces de peatones pintados en las intersecciones de la Calle Main/Carretera 1661 y la Avenida Flower, la Calle Obispo, la Calle Guadalupe/Carretera 1, la Calle Pioneer, Julia Dr., Nelson Dr., Point Sal Dunes Wy., Pacific Dunes Wy., la Calle Santa Barbara, y la Calle Cesar E Chavez	\$42,075	X			
P.2	Añadir aceras a lo largo del lado noroeste de la Calle Olivera entre la Calle Novena y la Calle Guadalupe/Carretera 1 (0.16 millas)	\$48,794	X	X	X	
B.2	Añadir carriles de bicicleta Clase II y señalización apropiada a lo largo de ambos lados de la Calle Main/Carretera 1661 dentro de los límites de la ciudad (1.48 millas)	\$89,624	X	X		
P.3	Añadir aceras a lo largo del lado suroeste de la Calle Onceava entre Gularte Ln. y Simas Rd. (0.32 millas)	\$99,091	X	X		
B.12/P.23	Añadir baños públicos en o cerca de la estación de Amtrak	\$123,750				X
P.1	Añadir aceras a lo largo del lado este de la Calle Guadalupe/Carretera 1 entre la Calle Olivera y la Calle Main/Carretera 1661 (0.53 millas)	\$161,644	X	X	X	
B.14/P.24	Añadir marquesinas cubiertas con bancas en las paradas de autobús en la Calle	\$165,000				X

	Main/Carretera 1661 y Point Sal Dunes Wy., la Calle Quinta y la Calle Tercera, la Calle Obispo entre la Calle Holly y la Calle Fir, la Avenida Flower y la Calle Birch, y la Calle Amber y la Calle Obispo					
P.4	Añadir aceras a lo largo del lado sur de la Calle Main/Carretera 166 entre la Secundaria Kermit McKenzie y los límites este de la ciudad (0.76 millas)	\$232,233	X	X	X	
B.6	Añadir puente peatonal de ferrocarril conectando la Calle Cuarta con la Calle Guadalupe/Carretera 1	\$4,950,000	X	X	X	

¹ Los costos asociados con la educación y el alcance comunitario supuestamente se pagarán a través de asociaciones con otras organizaciones.

² Financiado a través de Rutas Seguras a la Escuela del Condado Norte, Programa para Bicicletas y Peatones

³ Financiado a través del Plan Específico de DJ Farms.

* Los costos asociados con el estacionamiento de bicicletas, mejoras al paisaje urbano, y letreros de orientación pueden variar ya que se desconoce el número específico de portabicicletas, casilleros para bicicletas, letreros, y mejoras al paisaje urbano.

5.3 Gastos Previos

La Ciudad no tiene registro de gastos previos por mejoras al transporte de bicicletas o peatones. Los gastos de esta naturaleza deben documentarse en el futuro para medir el progreso de la Ciudad en la implementación de las mejoras de la red peatonal y de bicicletas aquí recomendadas.

5.4 Financiamiento y Recursos

Hay una variedad de recursos de financiamiento federales, estatales, regionales y locales que pueden utilizarse para construir las mejoras propuestas para la infraestructura de bicicletas y peatones. La siguiente es una lista de posibles, pero no exhaustivos, recursos de financiamiento externos que se pueden utilizar para la implementación.

5.4.1 Recursos de Financiamiento Federales

Adelante para el Progreso en la Ley del Siglo XXI (MAPA-21)

El principal recurso federal de financiamiento para transporte de superficie-incluyendo los servicios para bicicletas y peatones- es MAPA-21, Adelante para el Progreso en la Ley del Siglo XXI. El proyecto de ley de \$105 billones fue promulgado en julio del 2012.

El financiamiento para el transporte de bicicletas y peatones está incluido en un programa llamado Alternativas de Transporte. Este programa está financiado a un nivel igual al dos por ciento del total de todos los fondos autorizados de asistencia Federal de Carreteras e Investigación de Carreteras del MAPA-21. La mitad de este financiamiento es administrado a través de organizaciones de planificación metropolitana y la otra mitad es administrada a través de estados. Las actividades elegibles en el programa incluyen:

- Servicios para peatones y bicicletas dentro y fuera del camino
- Proyectos de Senderos Recreativos
- Proyectos de Rutas Seguras a la Escuela

Hay más información disponible en: <http://www.fhwa.dot.gov/MAP21>.

Programa de Mejoras al Transporte Regional

El Programa de Mejoras al Transporte Regional (RTIP), una variante del Programa de Mejoras de Transporte del Estado (STIP), aplica los fondos de impuestos federales de gasolina hacia proyectos que son necesarios para mejorar el transporte regional. Dichos proyectos pueden incluir servicios para bicicleta, proyectos de seguridad y separación de niveles, entre muchos otros. El SBCAG prepara el RTIP, que consiste en proyectos a ser financiados a través de STIP. El SBCAG ayuda a establecer las prioridades de proyectos para el RTIP. Los proyectos financiados deben ser identificados en el Plan de Transporte Regional.

Programa de Senderos Recreativos

El Programa de Senderos Recreativos proporciona fondos para que los estados desarrollen y mantengan senderos recreativos y servicios relacionados con senderos tanto para usos de senderos recreativos motorizados como no motorizados. Ejemplos de usos de senderos incluyen aquellos para excursionismo, ciclismo, patinaje en línea, y uso ecuestre. En California, los fondos son administrados por el Departamento de Parques y Recreación de California. Los proyectos deben estar conforme a la ADA. Los fondos del Programa de Senderos Recreativos pueden ser utilizados para:

- El mantenimiento y restauración de los senderos existentes;
- La compra y renta de equipo de construcción y mantenimiento de senderos;
- La construcción de senderos nuevos; incluyendo senderos sin pavimentación;
- La adquisición de derechos de vía o propiedades para senderos;
- Los costos estatales administrativos relacionados con este programa (limitados al siete por ciento de los fondos de un estado); y
- La operación de programas educativos para fomentar seguridad y la protección el medio ambiente relacionados con senderos (limitada al cinco por ciento de los fondos de un estado).

La Ley MAPA-21 volvió a autorizar el programa hasta los años fiscales 2013 y 2014 como un conjunto aparte del nuevo Programa de Transporte Alternativo. Hay más información disponible en: www.fhwa.dot.gov/environmnet/rectrails/index.htm.

Fondo de Conservación de la Tierra y el Agua

El Fondo de Conservación de la Tierra y el Agua es un programa financiado federalmente que proporciona fondos y subsidios equivalentes para la planificación y adquisición de áreas y servicios de recreación al aire libre, incluyendo senderos. El Fondo es administrado por el Servicio Nacional de Parques y el Departamento de Parques y Recreación de California y ha sido autorizado de nuevo hasta el 2015.

Las ciudades, condados y distritos autorizados para adquirir, desarrollar, operar y mantener servicios de parques y recreación son elegibles para hacer su solicitud. Los solicitantes deben igualar la concesión federal contribuyendo por lo menos el 50 por ciento del financiamiento de un proyecto utilizando recursos locales y donaciones privadas. Las propiedades adquiridas o urbanizadas bajo el programa deben ser conservadas a perpetuidad para uso recreativo del público. Hay más información disponible en: <http://www.nps.gov/lwcf>.

Programa de Asistencia para Ríos, Senderos y Conservación

El Programa de Asistencia para Ríos, Senderos y Conservación es un programa de Servicio de Parques Nacionales que proporciona ayuda técnica a través de la participación directa de personal, para establecer y restaurar vías verdes, ríos, senderos, cuencas hidrográficas y espacios abiertos. El programa solamente ofrece asistencia para planificación – no hay financiamiento para implementación disponible. Se establece una prioridad de proyectos para

recibir asistencia con base a un criterio el cual incluye la conservación de recursos comunitarios considerables, el fomento de la cooperación entre agencias, dar servicio a un gran número de usuarios, estimular la participación del público y la planificación e implementación, y enfocarse en logros duraderos. Hay más información disponible en: <http://www.nps.gov/ncrc/programs/rtca/index.htm>.

Programa de Mitigación de la Congestión y Mejoramiento de la Calidad del Aire

Establecido con un nivel de autorización por cinco años de \$6 mil millones, el Programa de Mitigación de la Congestión y Mejoramiento de la Calidad del Aire fue concebido para apoyar proyectos de superficies de transporte y otros esfuerzos relacionados que contribuyen a mejoras de la calidad del aire y proporcionan un alivio al congestionamiento. Conjuntamente administrado por la Administración de Carreteras Federales y la Administración de Tránsito Federal, el programa fue de nuevo autorizado recientemente bajo la Ley MAPA-21. Hay más información disponible en: www.fhwa.dot.gov/environment/air_quality/cmaq.

Programa de Mejoramiento de la Seguridad en Carreteras

A través del Programa de Mejoramiento de la Seguridad en Carreteras, Caltrans proporciona financiamiento federal para trabajos en cualquier carretera pública, camino o sendero para bicicletas/peatones del sector público que corrija o mejore la seguridad de sus usuarios. El programa tiene la finalidad de reducir las fatalidades de tráfico y lesiones graves en todos los caminos públicos. Las jurisdicciones locales, tales como condados y ciudades, pueden solicitar un financiamiento a Caltrans que varía de \$100,000 a \$900,000 por proyecto. Los reembolsos públicos cubren hasta un 90% de los costos totales del proyecto. Los proyectos elegibles incluyen mejoras a la seguridad de peatones o ciclistas. Hay más información disponible en: <http://www.dot.ca.gov/hq/LocalPrograms/hsip.htm>.

Actividades para Mejorar el Transporte

Este programa ofrece financiamiento para extender las opciones de transporte y mejorar la experiencia del transporte. Los proyectos elegibles para financiamiento pueden proporcionar servicios, seguridad, o instrucción para peatones y ciclistas. Bajo la Ley MAPA-21, este programa será reemplazado por el Programa de Alternativas de Transporte después del Año Fiscal 2014.

5.4.2 Recursos de Financiamiento del Estado

El Estado de California utiliza tanto recursos federales como su propio presupuesto para financiar los siguientes proyectos y programas para bicicleta.

Programa de Transporte Activo

El 26 de septiembre del 2013, el Gobernador Brown firmó una legislación para crear el Programa de Transporte Activo (ATP) en el Departamento de Transporte (Proyecto de Ley 99, Capítulo 359 y el Proyecto de Ley de la Asamblea 101, Capítulo 354). El ATP consolida programas federales y estatales de transporte existentes, incluyendo el Programa de Alternativas de Transporte (TAP), el Informe de Transporte en Bicicleta (BTA), y Rutas Seguras Estatales a la Escuela (SR2S), en un

solo programa con un enfoque para hacer de California el líder nacional en transporte activo. El ATP está administrado por la Sección de Asistencia Local, la Oficina de Transporte Activo y Programas Especiales y estimula el aumento del uso de formas activas de transporte financiando proyectos que logren las metas siguientes:

- Aumentar la proporción de los viajes logrados en bicicleta y caminando;
- Aumentar la seguridad y movilidad para usuarios sin automóvil;
- Mejorar los esfuerzos para transporte activo de las agencias regionales para lograr metas de reducción de gases de efecto invernadero;
- Mejorar la salud pública;
- Asegurar que las comunidades desfavorecidas compartan completamente los beneficios del programa; y
- Proporcionar un amplio espectro de proyectos para beneficiar a varios tipos de usuarios de transporte activo.

El ATP está financiado por aproximadamente \$129 millones de diferentes fondos estatales y federales de apropiaciones en la Ley del Presupuesto anual. Los fondos para el programa son apropiados al Departamento de Transporte, para asignación de parte de la Comisión de Transporte de California. Los fondos apropiados para la ATP son distribuidos de la manera siguiente:

- 40% a organizaciones de planificación metropolitana en áreas urbanas con poblaciones de más de 200,000, en proporción a su porción relativa de población
- 10% a pequeñas regiones urbanas y rurales con poblaciones de 200,000 o menos
- 50% a proyectos otorgados de manera competitiva a nivel estatal

Programa de Transporte de Superficie Regional

El Programa de Transporte de Superficie Regional (RSTP) fue establecido por el Estatuto del Estado de California utilizando Fondos del Programa de Transporte de Superficie que están identificados en el Código de EE.UU. El RSTP es un programa de subvención global que proporciona financiamiento para una variedad de mejoras al transporte incluyendo proyectos para bicicletas y peatones. Aproximadamente \$320 millones son distribuidos anualmente, pero aproximadamente un 76% de los fondos del RSTP deben ser gastados dentro de 11 áreas urbanizadas en California con poblaciones de 200,000 o más. Los fondos restantes están disponibles a nivel estatal.

Programa de Subsidio para la Demostración de Planificación de Transporte Comunitario

Este programa, administrado por Caltrans, proporciona financiamiento para proyectos que ejemplifican conceptos de comunidad habitable incluyendo proyectos de mejoramiento de bicicletas. Los solicitantes elegibles incluyen gobiernos locales, Organizaciones de Planificación Metropolitana y Agencias Regionales de Planificación de Transporte. Se requiere una

equivalencia local del 20% y los proyectos deben demostrar un componente u objetivo de transporte. Hay más información disponible en: www.dot.ca.gov/hq/tpp/grants.html.

Programa de Acceso Público de la Junta de Conservación de la Fauna Silvestre

El Programa de Conservación de Acceso Público de la Junta de Conservación de la Fauna Silvestre proporciona financiamiento para la adquisición de tierras o mejoras que preservan el hábitat de la fauna silvestre o proporcionan acceso recreativo para la cacería, la pesca u otras actividades orientadas hacia la fauna silvestre. Se aceptan solicitudes trimestralmente. Los proyectos elegibles para financiamiento incluyen senderos didácticos, acceso a ríos, y áreas de estacionamiento en puntos de inicio de senderos. El Estado de California debe tener un derecho de propiedad en el proyecto. Las agencias locales generalmente son responsables de las fases de planificación e ingeniería de cada proyecto. Hay más información disponible en: <http://www.wcb.ca.gov>.

Programa de Subsidio de Justicia Ambiental

Este programa administrado por Caltrans fomenta la participación de la comunidad en la planificación para mejorar movilidad, acceso, y seguridad en coordinación con la oportunidad económica, la igualdad, la protección ambiental, y viviendas asequibles para comunidades de bajos recursos, minoritarias, y americanas nativas. Los subsidios están disponibles a Organizaciones de Planificación Metropolitana, distritos de tránsito, ciudades, condados y gobiernos de tribus. El Informe de Carreteras del Estado proporciona \$3 millones anuales de financiamiento, con hasta \$250,000 disponibles por subsidio. Hay más información disponible en: <http://www.dot.ca.gov/hq/tpp/grants.html>.

Programa de Mejoramiento y Mitigación Ambiental

El Programa de Mejoramiento y Mitigación Ambiental ofrece un total de \$10 millones cada año a agencias locales, estatales y federales y a organizaciones sin fines de lucro para proyectos con el fin de mitigar los impactos ambientales de los servicios de transporte público nuevos o modificados. Los proyectos elegibles incluyen proyectos de paisajismo de carreteras y silvicultura urbana, proyectos de recreación en carreteras, y proyectos para adquirir o mejorar tierras de recurso. El financiamiento para el subsidio del Programa de Mejoramiento y Mitigación Ambiental solamente apoya mitigaciones más allá de lo requerido originalmente para un proyecto.

5.4.3 Servicio de Financiamiento Local

Medida A

La Medida A es un impuesto sobre las ventas local de medio centavo para proyectos de transporte aprobado por los votantes del Condado de Santa Barbara en el 2008. Se anticipa que el Programa Medida A, administrado por el SBCAG en su papel como Autoridad de Transporte Local genere más de \$1 billón durante los próximos 30 años. El financiamiento en gran parte va a las agencias locales incluyendo la Ciudad de Guadalupe, la cual puede decidir cómo gastar su porción de los fondos; sin embargo, se requiere que una parte de los

fondos Locales de la Medida A sean gastados en proyectos de transporte alternativos tales como mejoras a la red para bicicletas y peatones.

Ley de Desarrollo de Transporte Artículo 3

El SBCAG recibe una subvención global conforme al Artículo 3 de la Ley de Desarrollo de Transporte y distribuye los fondos anualmente a jurisdicciones locales para proyectos de tránsito, bicicletas y peatones. Los proyectos de bicicletas elegibles incluyen construcción e ingeniería para proyectos de inversiones; mantenimiento de carriles para bicicletas; programas educativos de seguridad de bicicletas (hasta un 5 por ciento de los fondos); y la creación de planes completos para servicios de bicicletas. Se permite que una ciudad o condado solicite fondos para planes de bicicleta no más de cada cinco años. El dos por ciento de la distribución total de la Ley de Desarrollo de Transporte al SBCAG está disponible para financiar servicios para el uso exclusivo de bicicletas y peatones.

5.4.4 Fuentes de Financiamiento No Tradicionales

Cuotas por el Impacto

Una posible fuente de financiamiento local son las cuotas por el impacto de constructoras, típicamente ligadas a cuotas de generación de viajes e impactos de tráfico producidos por un proyecto propuesto. Un constructor puede intentar reducir el número de viajes (y por lo tanto los impactos y el costo) haciendo pagos para mejoras internas y externas de bicicletas diseñadas a estimular a los residentes, empleados y visitantes al nuevo cambio de andar en bicicleta en lugar de manejar. El establecimiento de un nuevo vínculo o conexión entre la cuota de impacto y los impactos del proyecto es crítico.

Ley de Servicios Comunitarios Mello-Roos

La Ley de Servicios Comunitarios Mello Roos fue pasada por la Asamblea Legislativa en 1982 en respuesta a la reducción de oportunidades de financiamiento ocasionada por el paso de la Proposición 13. La Ley Mello Roos permite que cualquier condado, ciudad, distrito especial, distrito escolar o consejo interagencial establezca un distrito de servicios comunitarios con el fin de vender bonos exentos de impuestos para financiar mejoras públicas dentro de ese distrito. Los distritos de servicios comunitarios deben ser aprobados por un margen de dos tercios de autorizados en el distrito. Los dueños de propiedades dentro del distrito son responsables de reembolsar los bonos. Los servicios de senderos multiuso son elegibles para recibir financiamiento bajo los bonos del distrito para servicios comunitarios.

Asociaciones con Otras Jurisdicciones y Organizaciones Comunitarias

Los programas de voluntarios y asociaciones pueden reducir considerablemente el costo de la implementación de algunos de los proyectos y programas planeados. Varias jurisdicciones y organizaciones dentro del condado, tales como la Coalición de Bicicletas de Santa Bárbara y Soluciones de Tráfico podrían servir como posibles socios en la implementación de programas.

CAPÍTULO 6

REFERENCIAS Y PREPARADORES

6.0 Referencias y Preparadores

6.1 Referencias

Departamento de Transporte de California (Caltrans). *Mapa de Bicicletas del Distrito 5 de Caltrans*. Mayo del 2004. Obtenido de http://www.dot.ca.gov/dist05/bike_ped/bikeguide/bikeguide.pdf

Departamento de Transporte de California (Caltrans). *Manual de Diseño de Carreteras*. Mayo del 2012. Obtenido de <http://www.dot.ca.gov/hq/oppd/hdm/hdmtoc.htm>

Departamento de Transporte de California (Caltrans). *Manual Sobre Dispositivos Uniformes de Control de Tráfico (MUTCD)*. January 2010. Obtenido de http://www.dot.ca.gov/hq/traffops/signtech/mutcdsupp/ca_mutcd2010.htm

Departamento de Transporte de California (Caltrans). *Suplemento del Plan de Transporte de California 2030* Octubre del 2007. Obtenido de <http://www.dot.ca.gov/hq/tpp/offices/osp/ctp2030.html>

Departamento de Transporte de California (Caltrans). *Informe del Concepto de Transporte para la Ruta Estatal 1 en el Condado de Santa Bárbara*. Septiembre del 2009. Obtenido de http://www.dot.ca.gov/dist05/planning/system_planning.htm

Departamento de Transporte de California (Caltrans). *Informe del Concepto de Transporte para la Ruta Estatal 166 en el Condado de Santa Bárbara*. Septiembre del 2009. Obtenido de http://www.dot.ca.gov/dist05/planning/system_planning.htm

Delzeit, Dennis. Ingeniero de la Ciudad, Ciudad de Guadalupe. Correspondencia en correo electrónico el 3 de enero del 2012.

Mitchell, George. Jefe de la Policía, Ciudad de Guadalupe. Correspondencia en correo electrónico el 19 de abril del 2012.

Guadalupe, Ciudad de. *Plan General, Elemento de Circulación*. Febrero del 2002.

Santa Bárbara, Condado de. *Plan Completo, Elemento de Circulación*. Mayo del 2010.

Asociación de Gobiernos del Condado de Santa Bárbara (SBCAG). *Estrategia del Plan de Transporte Regional y Comunidades Sostenibles 2040 Regional*. 2013. Obtenido de http://www.sbcag.org/planning/2040RTP/images_docs/PublicDraft2040RTP&SCS-Chapters.pdf

Asociación de Gobiernos del Condado de Santa Bárbara (SBCAG). *Evaluación de Necesidades de Transporte 2011*. Mayo del 2011.

Asociación de Gobiernos del Condado de Santa Bárbara (SBCAG). *Proyecto del Plan Regional de Bicicletas*. Abril del 2008.

Asociación de Gobiernos del Condado de Santa Bárbara (SBCAG). *Pronóstico del Crecimiento Regional 2010-2040*. Diciembre del 2012.

Asociación de Gobiernos del Condado de Santa Bárbara (SBCAG). Sección de Soluciones de Tráfico. Mapa de Bicicletas del Condado de Santa Bárbara. 2013.

Sistema de Registros de Tráfico Integrado a Nivel Nacional (SWITRS). *Informe 6 de Accidentes Relacionados con Peatones*. 1º de enero del 2005 al 1º de enero del 2010. Obtenido de <http://www.chp.ca.gov/switrs/>.

Sistema de Registros de Tráfico Integrado a Nivel Nacional (SWITRS). *Informe 7 de Accidentes Relacionados con Bicicletas, 1º de enero del 2005 a enero del 2010*. Obtenido de <http://www.chp.ca.gov/switrs/>.

Agencia de Censos de EE.UU. 2007 al 2011 Agencia de Comunidades Americanas, B08303 Tiempo de Recorrido al Trabajo.

Agencia de Censos de EE.UU. 2007 al 2011 Cálculos de 5 años de la Agencia de Comunidades Americanas, B08301 Medio de Transporte al Trabajo.

6.2 Lista de Preparadores

Este BPMP fue preparado por Rincon Consultants, Inc. bajo contrato con la Ciudad de Guadalupe. Las personas que participaron en la investigación, análisis, preparación de informes, administración del proyecto, y control de calidad incluyen:

Richard Daulton, Director General
Shauna Callery, Gerente Principal del Proyecto
Robert Fitzroy, Gerente del Proyecto
Christina McAdams, Colaboradora

APÉNDICE A

CONSISTENCIA DEL PLAN Y POLÍTICA

Apéndice A: Consistencia del Plan y Política

Un elemento clave del BPMP es su coordinación y consistencia con otros planes y programas de incentivo local, regional y estatal para optimizar y alentar las oportunidades de caminata y ciclismo. Se realizó una revisión del Plan General y Código de Zonificación de la Ciudad para asegurar una consistencia con el BPMP. Además, la Ciudad revisó y coordinó con planes relevantes y documentos de política del Departamento de Transporte de California (Caltrans), la Asociación de Gobiernos (SBCAG) del Condado de Santa Bárbara, el Condado de Santa Bárbara (la jurisdicción adyacente y periférica), para asegurarse de que las políticas y recomendaciones identificadas en el BPMP sean consistentes y coordinadas. Este apéndice resume los planes y documentos de política relevantes por agencia.

Ciudad de Guadalupe

Plan General (2002)

El BPMP tiene el objetivo de complementar el Plan General de la Ciudad de Guadalupe. Las metas y políticas del Plan General siguientes se refieren a actividades de bicicletas y peatones, y por lo tanto fueron consideradas durante la preparación del BPMP.

- **Meta 1 del Elemento de Circulación:** Crear rutas de circulación para fomentar un transporte eficiente, reducir peligros y contaminación, y conservar energía.
- **Meta 2 del Elemento de Circulación:** Proporcionar un sistema de calles que dará un servicio adecuado a hogares, negocios, industria, recreación, y otros usos conforme se desarrollen de acuerdo con el Elemento del Uso del Suelo.
 - **Política 7 del Elemento de Circulación:** Se deben proporcionar servicios para transporte de bicicletas cada vez que sea factible.
 - **Política 8 del Elemento de Circulación:** Donde sea posible, se deben crear rutas para bicicletas que conduzcan a escuelas, centros comerciales y servicios recreativos.

Las enmiendas asociadas con el BPMP reafirmarán las políticas de la Ciudad para lograr las metas y darán a la Ciudad una ventaja inicial para cumplir con los requerimientos de la Ley de Calles Completas, vigente a partir de enero del 2011, la cual requiere que los Elementos de Circulación del Plan General planeen una red de transporte multimodal que satisfaga las necesidades de todos los usuarios de las calles, caminos, y carreteras para un recorrido seguro y conveniente de una forma adecuada para la jurisdicción.

Código de Zonificación

El Código de Zonificación tiene la finalidad de proporcionar el crecimiento de la ciudad de una manera ordenada, conforme al Plan General, y fomentar la salud pública, la seguridad, paz,

comodidad y bienestar general de la ciudad estableciendo reglamentos relacionados con los usos del suelo.

El Código de Zonificación de Guadalupe no aborda servicios para bicicletas; sin embargo, hay una sección del código relacionada con aceras:

- **Sección 18.52.030 Bordillos, cunetas y aceras.** Se pueden poner bordillos, cunetas y aceras a lo largo de cada lote en el cual se haga una nueva construcción, alteración, ampliación o reconstrucción para el cual se requiera un permiso de construcción. (Ord. 920312 52, 1992: Ord. 189 Art. 4 51, 1980)

Estado de California

Caltrans administra el sistema de carreteras del estado y participa activamente en los sistemas de transporte público de California. El Condado de Santa Bárbara está dentro del Distrito 5 de Caltrans. Las carreteras estatales que pasan a través de los límites de la ciudad de Guadalupe incluyen la Carretera 1 y la Carretera 166. Alteraciones a cualquiera de las calzadas dentro de la jurisdicción de Caltrans requieren la aprobación de Caltrans, y están coordinadas entre Caltrans y SBCAG.

La Unidad de Servicios para Bicicletas es responsable de implementar el Programa de Bicicletas de Caltrans. El principal objetivo de la unidad es mejorar la seguridad y comodidad de los ciclistas. También proporciona políticas, financiamiento, planificación, y experiencia técnica en transporte de bicicletas de acuerdo con agencias federales, estatales y locales de transporte, la sede principal de Caltrans y el personal del Distrito, el personal legislativo, y el público. Los documentos de Caltrans siguientes fueron revisados para asegurar que las políticas y recomendaciones identificadas en el BPMP sean consistentes y coordinadas.

Código de Calles y Carreteras de California (incluyendo la Sección 891.2)

Caltrans ha establecido normas para los planes de bicicletas que buscan aprobación final y financiamiento del Estado (Código de Calles y Carreteras de California, Sección 891.2). Por consiguiente, este BPMP fue creado para incluir todos los elementos a continuación con el fin de ser elegible para fondos estatales a través del Programa de Transporte Activo (ATP).

- a. Número estimado de pasajeros interurbanos en bicicleta en el área del plan y el aumento estimado en el número de pasajeros interurbanos en bicicleta que resulte de la implementación del plan.
- b. Mapa y descripción del uso del suelo y patrones de poblado existentes y propuestos los cuales deberán incluir, pero sin limitación a, localidades de vecindarios residenciales, escuelas, centros comerciales, edificios públicos, y centros de mejoras importantes.
- c. Mapa y descripción de vías para bicicletas existentes y propuestas.
- d. Mapa y descripción de servicios de estacionamiento para final de viaje existentes y propuestos.

- e. Mapa y descripción de servicios para bicicletas y transporte existentes y propuestos para conexiones con y uso de otros modos de transporte.
- f. Mapa y descripción de servicios existentes y propuestos para cambiarse de ropa y guardar ropa y equipo, tales como servicios de casilleros, baños, y regaderas cerca de los servicios de estacionamiento de bicicletas.
- g. Una descripción de programas educativos y de seguridad de bicicletas realizados en el área incluidos dentro del plan, esfuerzos de la agencia del orden público que tenga la responsabilidad principal del cumplimiento de las leyes de tránsito en el área para aplicar las disposiciones del Código de Vehículos relacionados con el manejo de bicicletas, y el efecto consiguiente en accidentes relacionados con ciclistas. Una descripción del grado de participación de ciudadanos y la comunidad en la creación del plan, incluyendo cartas de apoyo.
- h. Una descripción del grado de participación de ciudadanos y la comunidad en la creación del plan, incluyendo cartas de apoyo.
- i. Una descripción de cómo ha sido coordinado el plan de transporte de bicicletas y es consistente con otros planes de transporte, calidad de aire, o conservación de energía locales o regionales, incluyendo pero sin limitarse a, programas que proporcionan incentivos para pasajeros interurbanos en bicicleta.
- j. Una descripción de los proyectos propuestos en el plan y una lista de sus prioridades para la implementación.
- k. Una descripción de gastos previos para servicios de bicicletas y necesidades económicas futuras para proyectos que mejoran la seguridad y comodidad de los pasajeros urbanos en bicicleta en el área del plan.

El ATP consolida programas existentes de transporte federal y estatal incluyendo el Programa de Alternativas de Transporte (TAP), el Informe de Transporte en Bicicleta (BTA), y Rutas Seguras a la Escuela (SR2S), en un solo programa. El propósito del ATP es motivar un aumento del uso de formas activas de transporte logrando las metas siguientes:

- Aumentar la proporción de viajes logrados por medio de ciclismo y caminatas;
- Aumentar la seguridad y movilidad de los usuarios que no son automovilistas;
- Promover los esfuerzos de transporte active de las agencias regionales para lograr las metas de reducción del efecto invernadero;
- Mejorar la salud pública;
- Asegurarse que las comunidades desfavorecidas compartan completamente los beneficios del programa; y
- Proporcionar una amplia variedad de proyectos para beneficiar a varios tipos de usuarios de transporte activo.

Manual de Diseño de Carreteras (2012)

El Manual de Diseño de Carreteras de Caltrans proporciona el uso de estándares de diseño, políticas, y procedimientos en el sistema de carreteras del Estado de California, incluyendo la Carretera 1 y la Carretera 166 dentro de Guadalupe. Las políticas y procedimientos de los

servicios para bicicletas y peatones son tratadas en el manual. Las referencias del BPMP se apegan a los estándares de diseño, políticas, y procedimientos correspondientes establecidos en este manual. Específicamente, cualquier mejora en el derecho de paso en la Ciudad utilizando fondos estatales o federales a través de la Oficina de Asistencia Local de Caltrans requerirá el cumplimiento de los estándares de diseño del Manual de Diseño de Carreteras.

Manual Sobre Dispositivos Uniformes para Controlar el Tráfico de California (California MUTCD)

El MUTCD de California proporciona estándares y especificaciones para todos los aparatos de control de tráfico en California, de acuerdo con la Sección 21400 del Código de Vehículos de California. El BPMP cita el cumplimiento de los estándares de diseño, políticas, y procedimientos correspondientes establecidos en este documento.

Proyecto de Ley de la Asamblea 1358: Ley de Calles Completas de California (2008)

La Ley de Calles Completas de California requiere que el cuerpo legislativo de cualquier ciudad o condado, luego de cualquier revisión considerable de un plan general o elemento de circulación, modifique el elemento de circulación para planear una red de transporte balanceada y multimodal que satisfaga las necesidades de todos los usuarios de calles, calzadas, y carreteras para un viaje seguro y cómodo de una forma que sea apropiada al contexto rural, suburbano, o urbano del plan general. "Todos los usuarios" incluye peatones, ciclistas, pasajeros de tránsito, automovilistas, niños, transportistas de artículos comerciales, personas con discapacidades, y personas de edad. Las metas y políticas que serán incluidas en el BPMP ayudarán a que el plan de la Ciudad tenga una red de transporte balanceada y multimodal que satisfaga las necesidades de todos los usuarios de calles, calzadas, y carreteras para un viaje seguro y cómodo de una forma que sea apropiada a la jurisdicción.

Otros documentos de Caltrans alientan a las municipalidades a que incorporen modos de transporte no motorizados a su planificación de transporte, y proporcionen recursos para municipalidades en el proceso de planificación de transporte de bicicletas y peatones. Estos incluyen:

- **Directiva Adjunta 64 – Revisión 1 – Calles Completas: Integración del Sistema de Transporte (Octubre del 2008)** aborda la necesidad de planear equitativamente todas las formas de transporte y proporciona una guía para los servicios de transporte bajo jurisdicción del estado.
- **Estructura de Movilidad Inteligente (Febrero del 2010)** sirve como una guía de planificación que tiene el objetivo de una integración más a fondo de los conceptos de crecimiento inteligente al transporte en California.
- **Plan de Transporte de California (Octubre del 2007)** es un plan de transporte a largo plazo a nivel estatal para satisfacer las necesidades de movilidad futuras de California. Define metas, políticas, y estrategias para lograr una visión colectiva para el sistema de transporte futuro de California.
- **Reportes del Concepto de Transporte de Caltrans (TCR)** Cada ruta de Caltrans incluyendo la Carretera 1 y la Carretera 166 dentro de Guadalupe, tiene un TCR y cada uno presenta el concepto planeado para una ruta específica.

- **Los Planes de Administración y Listas de Proyectos del Sistema de Distritos de Caltrans** presentan un análisis de condiciones de tráfico futuras y existentes y propone estrategias de administración de tráfico y mejoras de transporte para mantener y aumentar la movilidad. Los planes de administración y listas de proyectos abordan las Carreteras Estatales, calzadas locales, tránsito y otros modos de transporte.

Como se mencionó anteriormente, el BPMP fortalecerá las políticas de la Ciudad para lograr las metas, y dar a la Ciudad una ventana inicial al cumplir con los requisitos del plan de la Ley de Calles Completas para tener una red de transporte balanceada y multimodal que satisface las necesidades de todos los usuarios de caminos. Además, el BPMP generalmente es consistente con el Plan de Transporte de California, TCR, y los Planes de Administración y Listas de Proyectos del Sistema de Distritos, y aprovecha ideas de la estructura de movilidad inteligente.

Asociación de Gobiernos del Condado de Santa Bárbara

SBCAG es la Agencia de Planificación de Transporte Regional del Condado de Santa Bárbara y designada por el estado que representa ciudades no incorporadas del Condado de Santa Bárbara y las ocho ciudades incorporadas de Santa Bárbara, Carpinteria, Goleta, Santa María, Lompoc, Buellton, Solvang, y Guadalupe. La misión de SBCAG es financiar y planear proactivamente un sistema de transporte que mejore la movilidad, seguridad, acceso, calidad del medio ambiente, y actividades económicas invirtiendo en proyectos regionales de transporte para los residentes, negocios y visitantes del Condado de Santa Bárbara. Es a través de la coordinación de SBCAG que las municipalidades dentro del Condado de Santa Bárbara coordinan conexiones entre sus sistemas locales de transporte multimodal y el sistema regional.

SBCAG regularmente proporciona financiamiento estatal y federal a sus agencias de miembros, incluyendo la Ciudad de Guadalupe, para crear y construir proyectos de bicicletas y peatones patrocinados localmente que mejoran la red de transporte regional. Los documentos de SBCAG siguientes fueron revisados para asegurar que el BPMP es consistente con respecto a las metas, políticas, programas, y proyectos, y que el BPMP propuesto está coordinado con la red regional de bicicletas y peatones.

Mapa de Bicicletas del Condado de Santa Bárbara (2013)

El Mapa de Bicicletas del Condado de Santa Bárbara, preparado por la sección de Soluciones de Tráfico de SBCAG, representa la red para bicicletas existente y las Estaciones de Amtrak a través del Condado de Santa Bárbara, incluyendo Guadalupe. La parte de Guadalupe en el mapa mostrada en la Figura A-1 identifica las rutas para bicicleta Clase III a lo largo de la Carretera 1 y la Carretera 166. También muestra una ruta Clase II a lo largo de la Carretera 1 al norte de la Carretera 166.

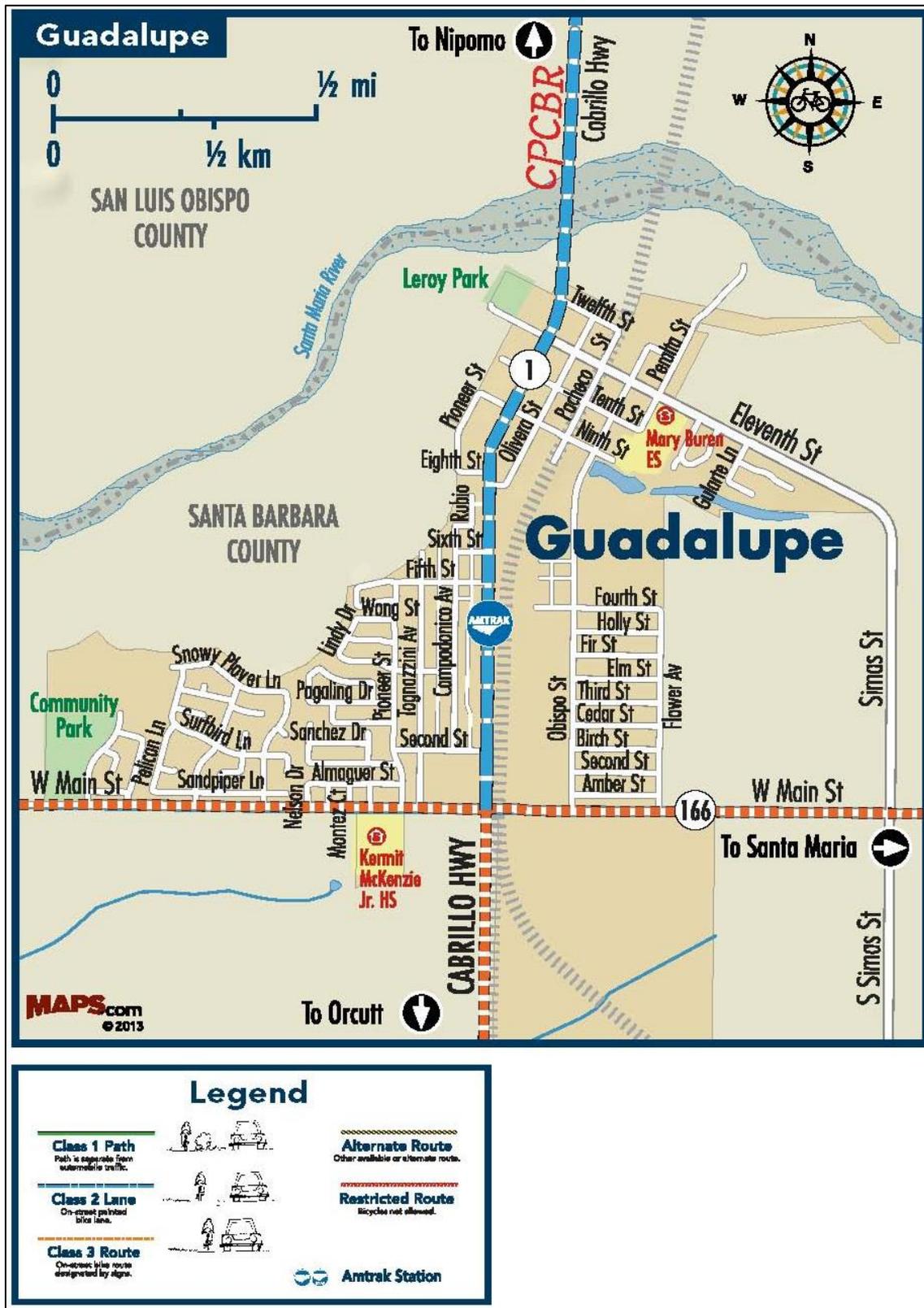
Proyecto del Plan Regional para Bicicletas (2008)

El Proyecto del Plan Regional para Bicicletas de SBCAG establece una estructura de política general para la creación de servicios para bicicletas a través del Condado de Santa Bárbara,

enumera proyectos de vías para bicicletas y servicios para bicicletas, y coordina planes locales y regionales de bicicletas. También identifica metas y un número de acciones que tanto SBCAG como las jurisdicciones locales pueden tomar para lograr las metas. Estas metas y las acciones recomendadas para jurisdicciones locales se enumeran a continuación.

- **Meta 1:** Crear y mantener una red regional de vías para bicicletas que proporcione acceso entre los centros residenciales, comerciales, de educación y empleo a través del Condado de Santa Bárbara, para residentes de todas las edades.
 - 1.15 Crear como primera prioridad vías para bicicletas que formen una red completa dentro de cada jurisdicción y la cual también permita continuidad con las rutas regionales proporcionadas por y planeadas en las jurisdicciones colindantes.
 - 1.16 Colaborar con las jurisdicciones colindantes para establecer acuerdos conjuntos de usuarios para combinar vías para bicicletas con servicios de ferrocarril, servidumbres de servicios públicos, y servicios de drenaje, cuando sea factible.
 - 1.17 Adoptar un programa de aumento de capital para servicios de bicicletas similar al adoptado para calles y calzadas.
 - 1.18 Incluir el mantenimiento de vías para bicicletas en los programas de mantenimiento de calzadas en curso.
 - 1.19 Asegurar que conforme se emprendan los proyectos de mejoramiento de calzadas, se incluyan disposiciones apropiadas para bicicletas, consistente con el Plan de Transporte Regional (RTP), el Programa de Control de Congestión (CMP), y requisitos del Plan de Aire Limpio.
 - 1.20. Preparar y presentar solicitudes de subsidios a las diferentes agencias de financiamiento para proyectos de bicicletas con el fin de implementar el programa de Elementos de Vías para Bicicletas y aumento de capital de vías para bicicletas de la jurisdicción.
 - 1.21. Requerir que los constructores contribuyan al financiamiento o servidumbres de derecho de paso para la finalización de servicios para bicicletas contiguos a, o cerca de la urbanización.
 - 1.22 Colaborar con SBCAG y las jurisdicciones adyacentes para implementar un programa regional de señalización para bicicletas. Los letreros deben utilizar una nomenclatura consistente y un diseño que sea fácil de ver y seguir.
- **Meta 2:** Proporcionar conexiones ininterrumpidas de ciclismo con el tránsito, ferrocarriles de pasajeros, aeropuertos, viajes compartidos en carro y viajes compartidos en camionetas.
 - 2.6 Colaborar con SBCAG y las agencias de tránsito en la región para crear servicios seguros de estacionamiento y guardado de bicicletas en o cerca de las terminales de tránsito, ferrocarril, aeropuertos o puntos de origen de mucho pasaje.
 - 2.7 Colaborar con Caltrans y SBCAG para asegurar el suministro de servicios de guardado de bicicletas en localidades de estacionamiento y transporte identificadas.

Figura A-1: Sección de Guadalupe del Mapa de Bicicletas del Condado de Santa Bárbara (2013)



- 2.8 Colaborar con Caltrans y las jurisdicciones locales para alentar el suministro de servicios seguros de guardado de bicicletas en las estaciones de ferrocarriles de pasajeros para Carpintería, Goleta, Guadalupe, Lompoc Surf y Santa Bárbara.
- **Meta 3:** Implementar un conjunto de políticas y estándares uniformes a nivel regional para alentar una consistencia en el diseño a través de las jurisdicciones al crear servicios para bicicletas.
 - 3.3 Incorporar las políticas y estándares recomendados en este Plan al actualizar los Elementos de Vías para Bicicletas, con el fin de asegurar una consistencia regional.
 - 3.4 (a.) (Jurisdicciones locales participantes) Los Concilios o Juntas Directivas deberán adoptar un capítulo relevante del Plan Regional de Bicicletas para que pueda servir como el Plan Maestro para Bicicletas actual de la jurisdicción.
 - 3.4 (b.) (Jurisdicciones no participantes) Preparar las actualizaciones del Elemento o Plan de Bicicletas y presentarlo a SBCAG para revisión, comentarios y aprobación.
 - 3.5. Al revisar las propuestas de urbanización del uso del suelo, asegurarse que cualquier proyecto de vías para bicicletas planeado cumpla con las políticas y estándares adoptados por la jurisdicción.
- **Meta 4:** Mejorar la educación y concienciación del ciclismo, incluyendo la creación del programa Rutas Seguras a la Escuela, para que el ciclismo se convierta en un modo de transporte viable, asequible, seguro, divertido, saludable y ecológicamente responsable para todas las edades.
 - 4.7. Asociarse con la Coalición de Rutas Seguras a la Escuela para integrar la instrucción de bicicletas al currículum de escuelas públicas y privadas en todo el condado.
 - 4.8 Apoyar el programa CycleSmart de la Coalición de Bicicletas de Santa Bárbara, el cual ofrece clases de ciclismo a una amplia variedad de edades y habilidades para andar en bicicleta.
 - 4.9. Asociarse con grupos tales como el Distrito de Control de Contaminación del Aire y el Concilio Ambiental de la Comunidad para instruir al público acerca de emisiones de contaminación del aire relacionadas con autos y oportunidades para disminuir el consumo de energía y mejorar la conservación de recursos con un aumento en el uso de bicicletas.
 - 4.10. Poder ayudar a financiar una campaña de impresión y transmisión multilingüe que enseñe mensajes consistentes a los automovilistas y ciclistas adultos, así como a los niños: manténgase alertas, obedezcan las leyes de tránsito, tengan paciencia, y sean previsibles.
 - 4.11 Poder apoyar la asignación de fondos a programas de bicicletas ofrecidos por otras jurisdicciones o grupos comunitarios.
 - 4.12 Poder apoyar eventos que celebren y estimulen el uso de bicicletas tales como una Semana de Bicicletas, Día de Bicicleta al Trabajo y el Desafío de Bicicletas en Equipo.
- **Meta 5:** Proporcionar un estacionamiento seguro y protegido y otros servicios tales como regaderas y casilleros a los ciclistas una vez que lleguen a su lugar de destino.

- 5.5 Requerir el suministro de estacionamiento de bicicletas para proyectos de urbanización privada, construcción o reconstrucción.
- 5.6. Colaborar con los empleadores y empresas de administración de propiedades para instalar estacionamientos de bicicletas donde no está proporcionado o reemplazar portabicicletas viejos que ya no funcionan.
- 5.7 Recomendar la instalación de regaderas y casilleros personales para nuevos proyectos de urbanización que alojarán a empleados que puedan viajar diariamente al trabajo en bicicleta (cuando el tamaño y alcance del proyecto lo amerite).
- 5.8 Crear o extender un programa de casilleros para bicicletas en las paradas de autobús, edificios públicos, parques y otros lugares estratégicos conforme aumente la demanda.

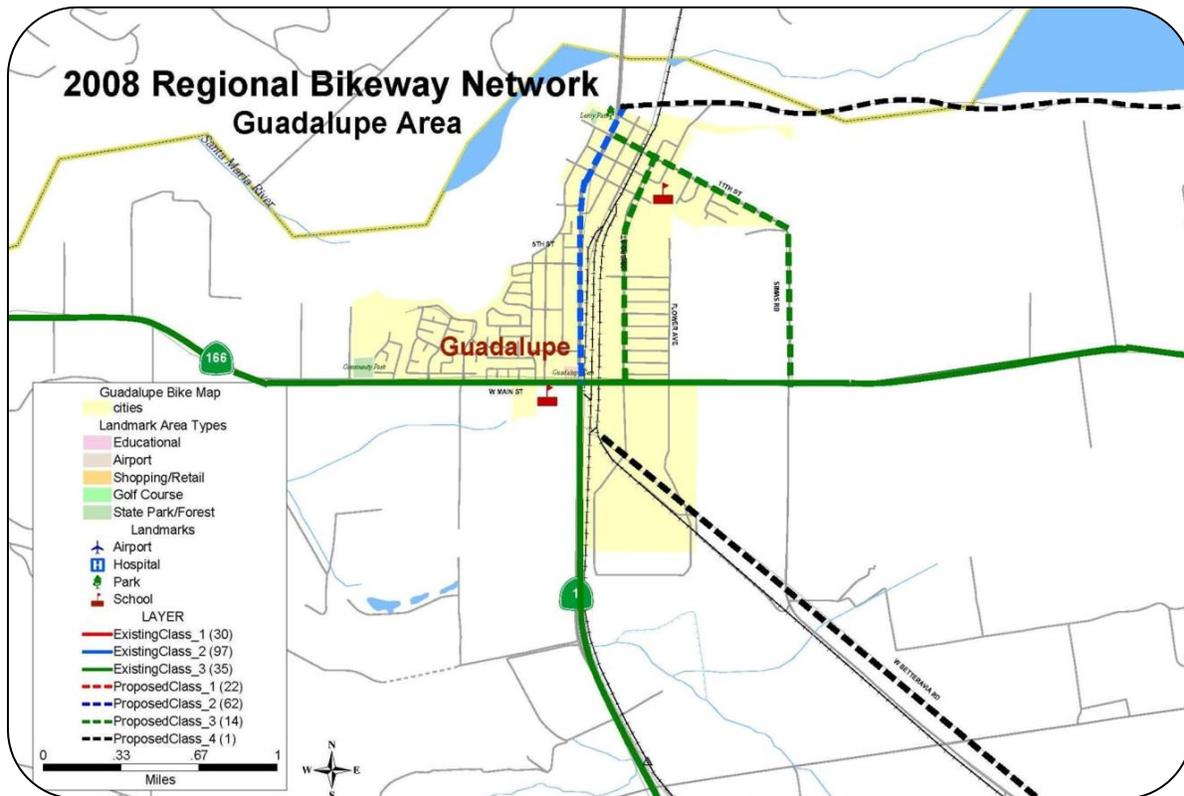
Además el Proyecto del Plan Regional de Bicicletas incluye un mapa (ver Figura A-2) de servicios para bicicletas existentes y propuestos en el área de Guadalupe. Es importante observar que el carril para bicicletas Clase II propuesto a lo largo de la Carretera 1 dentro de Guadalupe es en realidad una instalación existente.

Plan de Transporte Regional/Estrategia de Comunidades Sostenibles 2040

El Plan de Transporte Regional y la Estrategia de Comunidades Sostenibles 2040 (RTP/SCS) ofrecen una visión de transporte de largo alcance para la Región del Condado de Santa Bárbara hasta el año 2040. Contiene un conjunto integrado de metas, políticas, estrategias, e inversiones para mantener, administrar, y mejorar el sistema de transporte en la Región de Santa Bárbara. Un enfoque principal del RTP/SCS es reducir los viajes de vehículos de motor en la región proporcionando opciones de movilidad adicionales a través de medios de transporte tales como la caminata y el ciclismo. Incluido en el RTP/SCS hay un debate sobre pasillos de vías para bicicleta regionales que podrían convertir viajes intercomunitarios de vehículos de motor a bicicletas. Las políticas específicas siguientes declaradas en el RTP/SCS se refieren al recorrido de bicicletas y peatones:

- **Política 2.3 Modos de Transporte Alternativos:** La planificación y proyectos de transporte deberán:
 - Alentar alternativas a viajes en vehículos de ocupación individual y el uso de modos de transporte alternativos para reducir las millas recorridas en vehículos y aumentar la porción de modos de tránsito en bicicleta y caminatas.
 - Proporcionar una variedad de modos de transporte y asegurar la conectividad dentro y entre los modos de transporte tanto dentro como fuera de la región de Santa Bárbara. La planificación y proyectos de modos alternativos será compatible con los sistemas de transporte de las regiones vecinas.
 - Planificar y proporcionar servicios de apoyo auxiliar para transportes alternativos, tales como estacionamiento de bicicletas. Fomentar el tránsito y servicio de ferrocarril para pasajeros interurbanos interregionales.
 - Colaborar para completar la Senda Costera de California a través del suministro e implementación de segmentos de senda y conexiones en coordinación con la Conservación Costera del Estado de California, el Departamento de Parques y

Figura A-2: Servicios para Bicicletas Existentes y Propuestos en el Área de Guadalupe



Recreación de California, la Comisión Costera de California, Caltrans y otras agencias.

- **Política 3.1 Acceso:** La planificación, construcción, y operación de servicios de transporte y del sistema en su totalidad deberán:
 - Alentar un recorrido seguro y cómodo para todos los usuarios del sistema de transporte, incluyendo los discapacitados, peatones, ciclistas, pasajeros de tránsito, y otros vehículos.
 - Asegurarse de servir adecuadamente las necesidades de transporte de todos los grupos, en particular los grupos desfavorecidos, de bajos recursos, y minoritarios y que todos los grupos tengan igual acceso a las instalaciones y servicios de transporte.
 - Dar atención especial a las necesidades de las personas discapacitadas y de edad avanzada para dar una mejor facilidad de acceso a los transportes y la eliminación de barreras físicas, incluyendo las disposiciones requeridas bajo la Ley de Americanos con Discapacidades (ADA) de 1990.
- **Política 4.1 Caminos y Carreteras Seguros:** La planificación, construcción, y operación de servicios de transporte y del sistema en su totalidad deberán:
 - Asegurar un diseño de carreteras y caminos seguro y cómodo para el recorrido de todos los usuarios incluyendo los discapacitados, peatones, ciclistas, autobuses, y vehículos de tránsito.

- **Política 4.2 Salud Pública:** El RTP-SCS deberá fomentar un transporte integrado y la planificación del uso del suelo que estimule:
 - Un transporte activo (tránsito, ciclismo y caminata).
 - La creación de “calles completas” dando servicio a todos los modos de transporte, incluyendo el transporte activo.
- **Política 7.1:** Fomentar la creación de un sistema de vías para bicicletas regional a través del Plan Regional de Vías para Bicicletas, con énfasis en interrupciones de los enlaces en el sistema de vías para bicicletas para suministrar una conectividad regional. Alentar la adherencia de las agencias locales a las políticas y estándares en el Plan Regional de Vías para Bicicletas para completar vías para bicicletas futuras.
- **Política 7.2:** Alentar a las jurisdicciones locales para que adopten un programa de aumento de capital – y se comprometan al financiamiento de programas – de vías para bicicletas y/o instalaciones de servicios para bicicletas incluyendo estacionamientos seguros y protegidos contra la intemperie. Alentar a las jurisdicciones locales para que creen vías para bicicletas de pasajeros interurbanos y proporcionen carriles para bicicletas Clase I y Clase II como parte de proyectos de mejoramiento de calzadas cuando sea factible.
- **Política 7.3:** Alentar a las jurisdicciones locales para que mejoren la seguridad de las vías para bicicletas, incluyendo proyectos para mitigar áreas identificadas de conflicto por movimiento de bicicletas y vehículos. Alentar la implementación de mecanismos de accionamiento de señales para bicicletas y todas las intersecciones principales de señalización.
- **Política 7.4:** Deben implementarse caminos de acceso para peatones y bicicletas que proporcionen conectividad de red intermodal cuando sea posible, en áreas donde la carretera 101 de EE.UU. divide comunidades por la mitad.
- **Política 7.5:** Se dará prioridad a las vías para bicicletas de pasajeros interurbanos identificadas en el Plan Regional de Vías para Bicicletas y a los planes de circulación de las agencias locales para el uso de fondos de vías para bicicletas, consistente con el Plan Estratégico Medida A.
- **Política 11.1:** Los servicios para peatones deben incluir elementos de diseño para asegurar la seguridad, protección, y accesibilidad, incluyendo el cumplimiento con el ADA, y el diseño de dichos servicios debe incluir características que hagan que la caminata sea un modo atractivo, tales como paisajismo, árboles de calle, y tiras de plantación que separen las aceras de las calzadas, cuando sea factible.
- **Política 11.2:** Se crearán servicios para peatones para proporcionar acceso a centros de actividades comunitarias y paradas de autobús.
- **Política 11.3:** Se tomará en cuenta el acceso de peatones en el diseño de servicios de transporte, especialmente si estos servicios actúan como una barrera para el movimiento de peatones.

Programa de Mejoramiento de Transporte Regional (RTIP)

El RTIP es el documento de programación de transporte de la región a corto plazo que contiene proyectos de mejoramiento de transporte incluyendo tránsito masivo público, carreteras, caminos locales, así como proyectos de bicicletas y peatones propuestos para ser financiados con base a financiamiento anticipado disponible federal, estatal y local. Para asegurar el financiamiento federal para proyectos de transporte para bicicletas o peatones en Guadalupe, estos proyectos deben estar incluidos en el SBCAG RTIP. SBCAG es responsable de incorporar operaciones de tránsito, proyectos, y estudios al RTIP. El RTIP identifica proyectos programados y planeados. El RTIP del 2012 identifica los siguientes proyectos programados y planeados que afectan a Guadalupe:

- **Mejoras de Circulación de Guadalupe (programado):** El proyecto ayudará a mejorar las calles y carreteras locales consistente con el Elemento de Circulación de la Ciudad de Guadalupe, incluyendo ampliar caminos, instalar señales de tráfico, mejorar la seguridad de bicicletas y peatones, y mejorar las intersecciones.
- **Carriles para Bicicletas y Vías de Peatones (planeado):** El proyecto comprende la construcción de un sendero de uso múltiple para bicicletas y peatones a lo largo del Río Santa María de la Calle Guadalupe a la costa (aproximadamente 4.5 millas).
- **Sendero Multiuso del Dique de Santa María:** El proyecto comprendería la construcción de una vía para bicicletas multiuso clase I a lo largo del dique de Santa María de Guadalupe a Santa María. Tiene la finalidad de mejorar la conectividad entre Guadalupe y Santa María y es parte del Sistema Regional de Vías para Bicicleta.
- **Carriles Clase II para Bicicletas de la Calle Main Oeste (planeado):** El proyecto comprende la construcción de carriles clase II para bicicletas a lo largo de la Calle Main Oeste al Parque del Condado Guadalupe Dunes. Su finalidad es mejorar la conectividad con la Vía para Bicicletas del Parque del Condado Guadalupe Dunes entre Guadalupe y Santa María.

Condado de Santa Bárbara

El Condado de Santa Bárbara rodea a la Ciudad de Guadalupe en todos los lados. Cualquier ruta propuesta dentro de los límites de la ciudad se conectaría con los servicios del Condado. Como se muestra en la figura A-3 abajo, del Plan Completo del Condado de Santa Bárbara, el Elemento de Circulación, los servicios Clase III están localizados a lo largo de la Carretera 1 (tanto al norte como al sur de los límites de la ciudad) y la Carretera 166 (tanto al este como al oeste de los límites de la ciudad en las áreas del Condado). La ruta a lo largo de la Carretera 1 también es parte de la Ruta de Bicicletas de la Costa del Pacífico de California. Las Vías para Bicicletas mostradas en el mapa de abajo se conectan con las vías para bicicletas identificadas en el BPMP.

APÉNDICE B

PARTICIPACIÓN DE LA COMUNIDAD

Apéndice B – Participación de la Comunidad

Se realizaron dos grupos de trabajo comunitarios para solicitar una aportación de los miembros del público con respecto al BPMP. Además, se distribuyó una encuesta a los asistentes de los grupos de trabajo y estuvo disponible en línea en el sitio web de la Ciudad.

Grupo de Trabajo Público #1

El primer grupo de trabajo fue llevado a cabo el 28 de junio del 2012 en el American Legion Hall. Asistieron diecisiete personas. Después de una presentación preliminar describiendo el BPMP, el grupo de trabajo se abrió al público para un debate y aportaciones. Durante el grupo de trabajo, la comunidad expresó sus preocupaciones, necesidades y deseos referentes a la infraestructura para peatones y bicicletas. Las preocupaciones y deseos claves se resumen a continuación.

- Se necesitan portabicicletas en el área del centro.
- El plan debe tomar en cuenta a personas de varias edades.
- El estacionamiento de bicicletas en las aceras es un problema.
- Los residentes de Point Sal Dunes necesitan un acceso más seguro al área del centro y al futuro Sendero del Dique.
- Existe un problema crónico de "cruzar la calle fuera de la senda peatonal" en Guadalupe.
- Se necesitan citatorios y aplicar la ley.
- Se necesitan avisos/programas de alcance comunitario, particularmente en las escuelas.
- Se necesita un alcance comunitario de ciclismo y caminata para el público.
- Se necesita un cruce de peatones cerca del cine.
- Se debe mejorar la vía para trotar de la Calle Tognazini al Parque O'Connell.
- Se necesita un carril clase II para bicicletas de Guadalupe a la playa.
- Señalización – se necesitan letreros de orientación direccional para ciclistas.
- Promoción en sitio web para mapas y libros "Adventureguide".
- Se necesita coordinación con mapas nacionales/guías para bicicletas para promover Guadalupe.
- Se debe añadir un sendero en el lado oeste de la Calle Pioneer entre la calle 9a y 8a; la tierra y el polvo son un problema.
- Se necesitan portabicicletas en el estacionamiento de la Ciudad.
- Tal vez no se necesiten casilleros a menos que haya campamentos u hotel para los ciclistas, y en la estación de trenes.

- Se necesitan baños públicos en la estación de trenes.
- Massatani Store es un buen lugar para portabicicletas.
- La parte trasera del estacionamiento del Veteran Memorial es un buen lugar para portabicicletas.
- Cambiar de extensiones de acera con paisajismo a concreto/rejillas para estacionamiento de bicicletas para mayor visibilidad; instalar portabicicletas en el Centro Dunes, el Centro Cultural y la biblioteca.
- La ciudad necesita un hotel para bicicletas/campamentos.
- El Lago Guadalupe cerca de la escuela debe ser aprobado para el uso de peatones/bicicletas.

Encuesta Comunitaria

Además de los grupos de trabajo comunitario, se distribuyó una encuesta a los asistentes del grupo de trabajo del 28 de junio del 2012, y la encuesta estuvo disponible para el público a través del sitio web de la Ciudad. La mayoría de los participantes de la encuesta (87 por ciento) eran residentes de Guadalupe, mientras que otros participantes incluyeron dueños de negocios y empleados en Guadalupe. Los resultados clave de la encuesta están resumidos a continuación. Observe que algunos de los resultados de la encuesta sobrepasaron del 100 por ciento porque tal vez dieron más de una respuesta.

- Qué tipo de recorridos hace usted en bicicleta en Guadalupe: 64 por ciento para recreación, 36 por ciento para ir de compras, y 9 por ciento para viajar diario al trabajo o la escuela
- Qué tipo de recorridos hace usted caminando en Guadalupe: 78 por ciento para recreación, 52 por ciento, and 9 por ciento para viajar diario al trabajo o la escuela
- Cuál es el número de días que usted anda en bicicleta por mes en Guadalupe: 65 por ciento nunca, 13 un día, 9 por ciento 2 a 5 días
- Cuál es el número de días que usted camina por mes en Guadalupe: 26 por ciento más de 20, 26 por ciento 6 a 10 días, 17 por ciento 11 a 20 días, 17 por ciento un día
- Qué problemas tiene usted cuando anda en bicicleta en Guadalupe: 59 por ciento los automovilistas no se fijan en los ciclistas, 41 por ciento la falta de un carril para bicicletas designado, 29 por ciento mala señalización, 29 por ciento la falta de un estacionamiento de bicicletas a corto plazo, 12 por ciento tráfico de alta velocidad
- Qué problemas tiene usted cuando camina en Guadalupe: 53 por ciento mal mantenimiento de las aceras, 47 por ciento los automovilistas no se paran para los peatones, 42 por ciento preocupaciones acerca del crimen, 37 iluminación insuficiente, 21 por ciento es difícil cruzar las calles
- Qué lo(la) animaría a andar en bicicleta en Guadalupe: 58 por ciento carriles para bicicletas dedicados y continuos, 58 por ciento mejor señalización de carriles para bicicletas, 33 por ciento más portabicicletas y casilleros, 17 por ciento mapas que muestren las rutas más seguras

- Qué lo(la) animaría a caminar en Guadalupe: 75 por ciento paisajismo y mobiliario urbano, 69 por ciento señalización para peatones, 56 mejoras a los cruces peatonales, 50 por ciento relleno de las interrupciones en las aceras

Grupo de Trabajo Público #2

El segundo grupo de trabajo se llevó a cabo el 17 de noviembre del 2013 en las Salas del Concilio de la Ciudad de Guadalupe. Asistieron aproximadamente ocho personas. Después de una presentación preliminar describiendo las posibles mejoras a la red de bicicletas y peatones, el grupo de trabajo se abrió al público para un debate y aportaciones. El debate concluyó que las posibles mejoras a la red de bicicletas y peatones identificadas en la presentación y hojas informativas eran consistentes con las necesidades y demandas de la comunidad de Guadalupe. Además, se distribuyó una encuesta a los asistentes de los grupos de trabajo para clasificar varios criterios para el establecimiento de prioridades del proyecto del BPMP. Los resultados recibidos de aproximadamente ocho encuestas clasificaron los criterios en el orden siguiente del más importante al menos importante:

- **Seguridad:** Abordar una preocupación por la seguridad tal como el número de choques o calles arteriales muy transitadas.
- **Conectividad:** Mejorar la conectividad para los ciclistas y peatones eliminando una barrera existente, cerrando una brecha en una red existente, conectarse a un servicio propuesto, o proporcionar una conexión a través de la Ciudad.
- **Accesibilidad:** Proporcionar acceso a los centros de actividad local tales como el centro, escuelas, paradas de autobús y servicios recreativos.
- **Estímulo:** Mejorar el entorno de peatones y ciclistas y por lo tanto estimular la caminata y/o ciclismo como modo de transporte a través de la ciudad.

APÉNDICE C

LISTA DE VERIFICACIÓN DEL CÓDIGO DE
CALLES Y CARRETERAS DE CALIFORNIA

Apéndice C: Lista de Verificación del Código de Calles y Carreteras de California

El Programa de Transporte Activo (ATP) proporciona fondos estatales para proyectos de ciudades y condados que mejoran la seguridad y comodidad de modos activos de transporte. Para tener derecho a los fondos de ATP, una ciudad o condado debe preparar y adoptar un Plan de Transporte de Bicicletas (BTP) que cumpla con el Código de Calles y Carreteras Sección 891.2 secciones (a)-(k). La tabla a continuación identifica los elementos requeridos y referencias de páginas en el Plan Maestro para Bicicletas y Peatones de Guadalupe el cual trata los elementos requeridos.

Código de Calles y Carreteras de California Disposición Sección 891.2	Páginas en el BPMP
A. El número estimado de personas que viajan diario al trabajo en bicicleta en el área del plan y el aumento estimado en el número de personas que viajan diario al trabajo en bicicleta como resultado de la implementación del plan.	Página 3-3
B. Un mapa y descripción del uso existente y propuesto del suelo y patrones de población los cuales deberán incluir, pero sin limitarse a, localidades de vecindarios residenciales, escuelas, centros comerciales, edificios públicos, y centros principales de empleo	Página 1-2 – 1-6
C. Un mapa y descripción de las vías para bicicletas existentes y propuestas	Página 3-4 – 3-5 Página 3-10 – 3-11
D. Un mapa y descripción de servicios para estacionamiento de bicicletas para fin de viaje existentes y propuestos. Estos deberán incluir, pero sin limitarse a, estacionamientos en escuelas, centros comerciales, edificios públicos, y centros principales de empleo	Página 3-4 – 3-6; Página 3-10 – 3-11
E. Un mapa y descripción de servicios de transporte y estacionamiento de bicicletas existentes y propuestos para conexiones con y uso de otros modos de transporte. Estos deberán incluir, pero sin limitarse a, servicios de estacionamiento en paradas de autobús, terminales de trenes y tránsito, muelles y desembarques de transbordador, lotes para estacionamiento y pasaje, y suministros para transportar ciclistas y bicicletas en tránsito o vehículos de ferrocarril o buques transbordadores	Página 3-4 – 3-6; Página 3-10 – 3-11
F. Un mapa y descripción de servicios existentes y propuestos para cambiarse y guardar ropa y equipo. Estos deberán incluir, pero sin limitarse a, servicios de casilleros, baños, y regaderas cerca de servicios para estacionamiento de bicicletas	Página 3-4 – 3-6; Página 3-10 – 3-11
G. Una descripción de programas educativos y de seguridad realizados en el área incluida dentro del plan, los esfuerzos de la agencia del orden público que tenga la principal responsabilidad del cumplimiento de la ley en el área para hacer cumplir las disposiciones del Código de Vehículos relacionado con el funcionamiento de bicicletas, y el efecto consiguiente en accidentes que involucren a ciclistas	Página 3-6 – 3-7 Página 3-12
H. Una descripción del grado de participación comunitaria en la creación del plan, incluyendo, pero sin limitarse a, cartas de apoyo	Página 1-7; Página 3-7 – 3-9 Página 4-7 – 4-9; Apéndice B
I. Una descripción de cómo ha sido coordinado el plan de transporte de bicicletas y si es consistente con otros planes de transporte, calidad de aire, o conservación de energía	Página 1-6 – 1-7; Apéndice A

Código de Calles y Carreteras de California Disposición Sección 891.2	Páginas en el BPMP
locales o regionales, incluyendo, pero sin limitarse a, programas que proporcionan incentivos para viajar diario al trabajo en bicicleta	
J. Una descripción de los proyectos propuestos en el plan y una lista de sus prioridades para la implementación	Página 3-11 – 3-12; Página 4-11 – 4-12; Página 5-2 – 5-3
K. Una descripción de gastos anteriores para servicios de bicicletas y necesidades económicas futuras para proyectos que mejoren la seguridad y comodidad de las personas que viajan diario al trabajo en bicicleta en el área del plan	Página 5-1 – 5-5