

Conectar la Costa

Plan Integral de Gestión del Transporte de Midcoast del Condado de San Mateo Resumen ejecutivo

Borrador administrativo final, enero de 2021



COUNTY OF
SAN MATEO

RESUMEN

Conectar la Costa (Connect the Coastside) (CTC o el Plan) es el Plan Integral de Gestión del Transporte de Midcoast del Condado de San Mateo, que ayudará a mejorar la seguridad y la movilidad de los residentes, negocios y visitantes de la costa. El Plan se enfoca en las áreas de Midcoast que rodean la Carretera 1 y la Carretera 92, incluidas las comunidades no incorporadas de Montara, Moss Beach, El Granada, Princeton y Miramar (ver Mapa 1). Conectar la Costa identifica una amplia gama de mejoras en el transporte y políticas de uso del suelo que abordan las necesidades de movilidad presentes y futuras de las comunidades costeras.

La visión de Conectar la Costa es crear un sistema de transporte multimodal seguro y funcional que conserve el carácter existente de Midcoast, que sea útil para los residentes y los visitantes de la costa, y que tenga capacidad para el tráfico existente y el tráfico que se prevé para el futuro. Los objetivos de Conectar la Costa son:

Objetivo 1: Mejorar el tráfico existente y las condiciones de las calzadas en Midcoast.

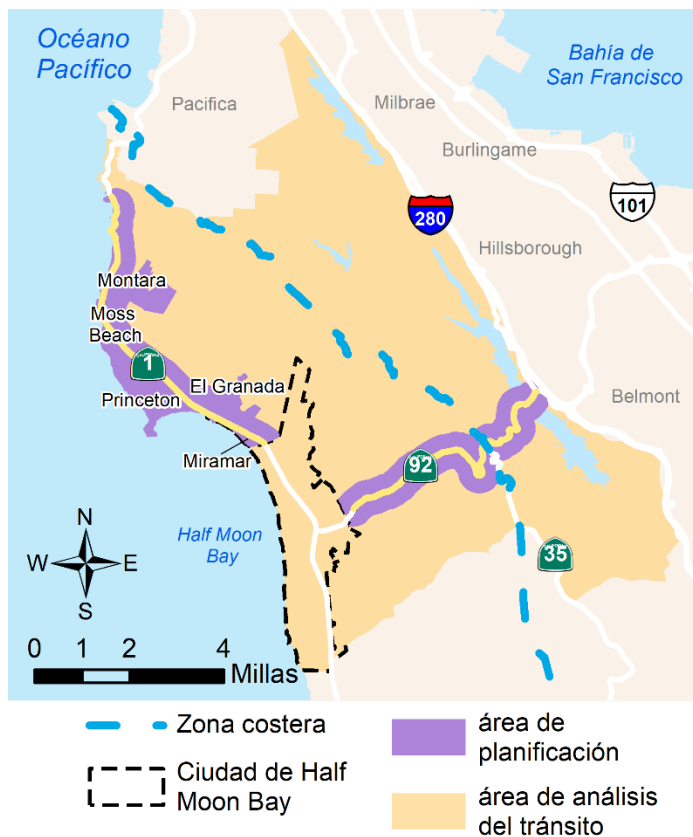
Objetivo 2: Disminuir los impactos acumulativos del tráfico del desarrollo futuro en Midcoast.

Objetivo 3: Aumentar las oportunidades para caminar, andar en bicicleta y viajar en transporte público en Midcoast, para proporcionar una alternativa a los vehículos motorizados, reducir el tráfico en las calzadas, promover la sostenibilidad ambiental y garantizar que todas las personas, sin importar su edad ni habilidad, puedan viajar.

Objetivo 4: Respetar el carácter de las comunidades de Midcoast y proteger los recursos costeros y ambientales.

Objetivo 5: Mantener y mejorar el acceso a los recursos costeros para los residentes y para los visitantes.

Mapa 1: Proyecto y área de estudio de Conectar la Costa



Conectar la Costa informará sobre las obras públicas y los componentes de uso del suelo del Programa Costero Local que implemente el Condado. Además, describe las asociaciones que serán necesarias para lograr estas mejoras. Este Plan será el medio para solicitar financiamiento para los proyectos prioritarios. Conectar la Costa se creó a través de un proceso extenso de participación pública. Agradecemos a todos los que contribuyeron al desarrollo del Plan y ayudaron a dar forma al futuro del transporte de Midcoast. El Condado de San Mateo espera

trabajar con los miembros de la comunidad, las organizaciones locales y las agencias asociadas para ver que se cumplan los objetivos de Conectar la Costa. El texto completo de Conectar la Costa está en el sitio web del Departamento de Planificación y Construcción (Planning and Building Department) del Condado de San Mateo, en <https://planning.smcgov.org/connect-coastside>.

HISTORIA

En 2011, la Junta de Supervisores del Condado de San Mateo (San Mateo County Board of Supervisors) hizo modificaciones sustanciales a su Programa Costero Local (LCP) con respecto a Midcoast. Como parte de la certificación de estas enmiendas de la Comisión Costera (Coastal Commission), se incorporó la política 2.53 al LCP. Esta política requería la preparación de un plan integral de gestión del transporte para abordar los impactos acumulativos del desarrollo de Midcoast a través de varias estrategias, incluida la expansión del transporte público, la consideración de fusiones obligatorias de lotes y un programa de mitigación de tráfico mediante una tasa compensatoria.

Política 2.53 del Programa Costero Local: Plan de Gestión del Transporte

Crear un plan integral de gestión del transporte para abordar los impactos acumulativos de la urbanización — incluidas las unidades unifamiliares, bifamiliares, multifamiliares, y las segundas viviendas— en las rutas y carreteras de todo Midcoast, incluida la ciudad de Half Moon Bay. El plan se basará en los resultados de un análisis que identifica el impacto total acumulado del tráfico del nuevo desarrollo que se proyecta en la construcción del LCP. En este se propondrán políticas específicas del LCP diseñadas para compensar la demanda de todos los nuevos viajes vehiculares que generará el nuevo desarrollo residencial en la Carretera 1, la Carretera 92 y las calles locales relevantes durante los períodos pico del tránsito suburbano y los períodos pico del tránsito por recreación. Además, se propondrán políticas para los nuevos desarrollos residenciales, a fin de mitigar los grandes impactos acumulativos adversos del desarrollo residencial en el acceso público a las playas de la región de Midcoast del condado de San Mateo. En el Plan se evaluará a fondo la viabilidad de crear un programa de mitigación de tráfico mediante una tasa compensatoria, la expansión del transporte público, incluidos los autobuses y las lanzaderas, y la creación de un programa obligatorio de fusión de lotes.

En respuesta, el Departamento de Planificación y Construcción del Condado de San Mateo puso en marcha el esfuerzo de planificación de Conectar la Costa. Conectar la Costa se desarrolló desde finales de 2014 hasta principios de 2021 e implicó lo siguiente:

- Involucrar a las partes interesadas de la comunidad y de las agencias.
- Recopilar información del tráfico y del uso del suelo para comprender las condiciones actuales del transporte.
- Proyectar el uso y el desarrollo del suelo para identificar las posibles condiciones futuras del transporte.
- Identificar las mejoras físicas y otras recomendaciones para abordar los impactos del transporte debido al desarrollo futuro y a las condiciones actuales.

Conectar la Costa es el plan integral de gestión del transporte que atiende la política 2.53 del LCP.

PARTICIPACIÓN COMUNITARIA

La participación comunitaria fue una parte fundamental del proceso de planificación para garantizar que el plan reflejara las necesidades de la comunidad y para supervisar los supuestos, los resultados del análisis y las recomendaciones finales del Plan. El equipo del proyecto utilizó diversos métodos para conectarse con la comunidad y escuchar sus prioridades. Para promover la participación comunitaria, se adoptaron las siguientes medidas:

- Crear y actualizar de manera periódica la página web del proyecto, en inglés y en español (<https://planning.smcgov.org/connect-coastside>), que incluye un formulario de comentarios.
- Informar las novedades por correo electrónico y a través de las redes sociales, como Nextdoor.com y Facebook (en inglés y en español).
- Distribuir fichas informativas sobre el proyecto Conectar la Costa (en inglés y en español).
- Publicar presentaciones y videoclips grabados (en inglés y en español).
- Realizar encuestas en línea y en papel (en inglés y en español).
- Recoger comentarios por medio de llamadas personalizadas (en español).
- Llevar a cabo siete talleres y reuniones con la comunidad (presenciales y en línea).
- Realizar presentaciones en las reuniones públicas, incluidas las reuniones del Consejo de la Comunidad de Midcoast, la Comisión de Planificación del Condado de San Mateo, la Junta de Supervisores del Condado de San Mateo y el Ayuntamiento de Half Moon Bay.
- Realizar presentaciones en grupos comunitarios, que incluyen a los jóvenes en asociación con el Instituto de Liderazgo Juvenil (YLI) y Ayudando Latinos a Soñar (ALAS).
- Llevar a cabo seis reuniones del Comité Técnico Asesor (Technical Advisory Committee) con miembros de agencias e instituciones clave, incluyendo a Caltrans, SamTrans, Half Moon Bay y otros.

Escuchar la opinión de la comunidad fue fundamental para dar forma a Conectar la Costa. En general, la comunidad respaldó los proyectos que crean lugares más seguros para caminar y andar en bicicleta, y facilitan viajar en transporte público. Los miembros de la comunidad y las partes interesadas de las agencias solicitaron mejoras, como el Sendero multimodal paralelo (Multimodal Parallel Trail), más cruces peatonales señalizados en la Carretera 1, el programa Rutas seguras hacia las escuelas (Safe Routes to School), ciclovías y un servicio de transporte público con mayor frecuencia. Además, los comentarios de la comunidad dieron forma a la creación de nuevos estándares de funcionamiento del transporte que evitan la ampliación de la Carretera 1 y priorizan las mejoras multimodales.

RESUMEN DE LAS RECOMENDACIONES

Conectar la Costa tiene como objetivo mejorar la seguridad y la movilidad del transporte para los residentes de la costa de las siguientes maneras:

1. Aumentando las opciones de transporte.
2. Haciendo que el transporte sea más seguro para peatones y ciclistas.
3. Mejorando el flujo de tráfico en los embotellamientos.
4. Incrementando el uso del transporte público.

Las mejoras de la infraestructura de transporte, las políticas y las soluciones del programa que se describen en Conectar la Costa abordan las necesidades de movilidad presentes y futuras de las comunidades costeras. Los proyectos a corto plazo aumentarán las opciones de transporte para residentes, trabajadores y visitantes. Las ciclovías, las mejoras en los senderos y los cruces peatonales harán que sea más fácil y seguro para las personas caminar y circular en bicicletas u otros vehículos. Las inversiones que se hicieron en las paradas de autobús y la ampliación del servicio de autobuses los fines de semana ayudarán a reducir el tráfico y alentarán a las personas a utilizar el transporte público, sobre todo cuando visiten la costa. La reducción del tráfico, los carriles de giro y las mejoras en las intersecciones harán que las calzadas sean más seguras y estén menos congestionadas.

Con el Plan, también se asegura que las comunidades costeras estén mejor preparadas para satisfacer las futuras necesidades de transporte. A medida que se den nuevos desarrollos, se construirán más mejoras de transporte para abordar los impactos del tráfico. Las nuevas políticas de uso del suelo también ayudarán a reducir el tráfico y a preservar el carácter de las comunidades costeras limitando el desarrollo. Las fusiones y los retiros de lotes concentrarán el desarrollo, lo que ayudará a proteger los recursos naturales y a preservar los espacios abiertos. Un nuevo programa de mitigación mediante una tasa de transporte recaudaría dinero del nuevo desarrollo de la costa para ayudar a pagar futuras mejoras de transporte.

MEJORAS EN LA INFRAESTRUCTURA

Las mejoras finales se seleccionaron según el deseo de la comunidad, la viabilidad, el costo, la capacidad de abordar las deficiencias, la coherencia con el Programa Costero Local y las consideraciones ambientales. Tabla 1: Proyectos de infraestructura recomendados de Conectar la Costa se resumen los proyectos principales. Los mapas del área del proyecto se incluyen en la página 12.

Tabla 1: Proyectos de infraestructura recomendados de Conectar la Costa

Número	Nombre del proyecto	Descripción breve	Comunidad
R1	Tratamiento de los arcenes de la Carretera 1	Construir un tratamiento de arcenes consistente con bordillos y cunetas en las zonas urbanas y periféricas, en las áreas designadas de la Carretera 1	Todas
R2	Señales de alto en las calles laterales de la Carretera 1	Instalar señales de alto y marcas en el pavimento, en todas las calles laterales de la SR-1 donde falten	Todas
R3	Carriles de giro y carriles rápidos en Grey Whale Cove	Instalar la bahía de giro a la izquierda con una isla pintada para proporcionar un área de espera para los movimientos de giro a la izquierda dentro y fuera del estacionamiento de Grey Whale Cove (desde la Carretera 1 en dirección sur), y el carril rápido para girar a la izquierda al salir del estacionamiento y continuar hacia el sur por la Carretera 1	Norte de Montara
R4	Carriles de giro y carriles rápidos en la Carretera 1 hacia 8th Street	Modificar las rayas para crear un carril de giro a la izquierda en 8th St desde la Carretera 1 en dirección sur y un carril rápido en la salida de 8th St para continuar por la Carretera 1 en dirección sur	Montara
R5	Control en la intersección de 16th St y la Carretera 1	Control en la intersección, con recomendación preliminar de rotonda de un solo carril	Moss Beach
R6	Control en la intersección de California Ave y la Carretera 1	Control en la intersección, con recomendación preliminar de rotonda de un solo carril	Moss Beach
R7	Control en la intersección de Cypress Ave y la Carretera 1	Control en la intersección, con recomendación preliminar de rotonda de varios carriles	Moss Beach
R8	Reducción del tráfico en Main Street, y conectividad para bicicletas y peatones	Acceso peatonal, reducción del tráfico y mejoras para bicicletas en Central Montara entre 7th y 11th St, que incluyen extensiones de los bordillos, aceras, cruces señalizados, minirotonda y ruta para bicicletas	Montara
R9	Realineación de Carlos Street hasta 16th Street	Realignar el final norte de Carlos Street en la Carretera 1 para conectarlo con 16th Street	Moss Beach
R10	Reducción del tráfico en Carlos Street	Implementar rayas, señalización y terminación de la acera faltante, con conversión a un solo sentido en dirección sur, con estacionamiento reorientado hacia el sur en Carlos Street para adaptar el Sendero paralelo y reducir el tráfico en el centro de Moss Beach	Moss Beach
R11	Mejoras en la intersección de la Carretera 92 y la Carretera 35 (este, inferior)	Mejoras en las intersecciones para facilitar los cruces peatonales y de bicicletas, y para mejorar la sincronización de las señales	Carretera 92
R12	Control en la intersección de las Carretera 92 y la Carretera 35 (oeste, superior)	Mejorar las señales de tráfico y los cruces para facilitar las conexiones para los usuarios de los senderos y los movimientos de giro para los conductores	Carretera 92
R13	Señales para camiones en la Carretera 92	Señalizar la Carretera 92 con letreros que indiquen "Camiones por el carril derecho"	Carretera 92

R14	Carriles de giro a la izquierda en la Carretera 92	Disponer carriles de giro a la izquierda en los negocios locales ubicados en la Carretera 92	Carretera 92
Pe1	Cruces nuevos y mejorados de las Carreteras 1 y 92	Mejorar los cruces peatonales existentes y agregar nuevos en las Carreteras 1 y 92, incluidos los cruces marcados con señales luminosas intermitentes, el paso elevado de la Carretera 1/sur de Carlos St y la mejora de la Carretera 1/Coronado St	Todas
Pe2	Sendero multimodal paralelo de la Carretera 1	Instalaciones conectadas para caminar y andar en bicicleta por el lado este de la Carretera 1 a través del camino de clase I conectado, las aceras y la ruta para bicicletas de clase III, con cruces marcados en las intersecciones de las calles y el camino	Todas
Pe3	Finalización de la alineación del sendero costero de California en Midcoast	Alineación y mejoras recomendadas del sendero costero de California en Midcoast, que incluyen señalización vial, camino de clase I, ruta para bicicletas de clase III, senderos y caminos	Todas
Pe4	Aceras en la Carretera 1, en Moss Beach y Montara	Agregar aceras en el centro de Montara y Moss Beach frente a los negocios ubicados en la Carretera 1 y los cruces marcados de las calles laterales que se cruzan con la Carretera 1	Montara, Moss Beach
Pe5	Mejoras para peatones y ciclistas en el centro de Moss Beach	Agregar aceras en las zonas faltantes del lado oeste de Etheldore St (norte de California Ave) y California Ave (al sur de Etheldore) para que se conecten con las aceras existentes, y agregar la ruta para bicicletas de clase III en California Ave desde Etheldore St hasta la Carretera 1	Moss Beach
Pe6	Rutas seguras hacia las escuelas en Montara	Implementación de diversas mejoras para facilitar el recorrido a pie y en bicicleta hasta Farallone View Elementary School, incluidas las aceras, las rutas para bicicletas de clase III, los cruces mejorados y las señales de alto	Montara
Pe7	Rutas seguras hacia las escuelas en El Granada	Implementación de diversas mejoras para facilitar el recorrido a pie y en bicicleta hasta El Granada Elementary School y Wilkinson School, incluidas las aceras, las rutas para bicicletas de clase III, la reducción del tráfico y los cruces mejorados	El Granada
Pe8	Mejoras en la intersección de Capistrano Road (sur)	Mejorar la intersección para el acceso peatonal, incluidos los cruces peatonales de alta visibilidad, las islas de refugio y las señales de guía	El Granada, Princeton
B1	Ciclovia en la Carretera 1	Designación de ciclovías en la Carretera 1 con carriles para bicicletas de clase II	Todas
B2	Ciclovia en Airport Street y conexiones con Princeton	Conexiones para ciclistas y peatones desde Moss Beach hasta Princeton a través de Cypress y Airport St	Princeton
B3	Ciclovia en Capistrano Road	Designaciones de ciclovías en Capistrano Road, incluida la ruta para bicicletas de clase III con arcenes pavimentados, la ruta para bicicletas de clase III con líneas curvas y los carriles para bicicletas de clase II	Princeton
B4	Ciclovia en la Carretera 92	Designación de ciclovías de clase III en la Carretera 92 y arcenes ensanchados cuando sea posible	Carretera 92

B5	Estacionamientos para bicicletas	Instalar estacionamientos para bicicletas a corto plazo en destinos clave en Midcoast	Todas
T1	Mejoras en las paradas del transporte público	Garantizar que todas las paradas de autobús tengan una plataforma accesible de conformidad con la Ley para Estadounidenses con Discapacidades (ADA), con más comodidades en las estaciones de mayor uso, como bancos, refugios e iluminación	Todas
T2	Transporte recreativo	Traslados recreativos de fin de semana que van desde 1) Hillsdale Caltrain Station hasta Midcoast a través de la Carretera 92, continuando hacia el norte hasta Grey Whale Cove y de regreso, y desde 2) Colma BART hasta la intersección de las Carreteras 1 y 92, y de regreso	Todas
T3	Ampliación del servicio de autobuses de Midcoast	Servicio de autobús extra en la Ruta 17 y nuevo servicio de autobús expreso durante las horas pico entre Midcoast y Colma BART	Todas
Pa1	Mejoras en el estacionamiento de Upper Grey Whale Cove	Mejorar el estacionamiento con concreto permeable para favorecer el drenaje y aumentar el uso	Norte de Montara
Pa2	Señalización	Instalar letreros de señalización para ayudar a orientar a los conductores a recorrer Midcoast, incluso para encontrar estacionamiento	Todas

PLANES Y POLÍTICAS

Los patrones de uso del suelo tienen un impacto significativo en los patrones de viaje. En general, Midcoast tiene un patrón de asentamiento residencial suburbano de baja densidad con pequeñas áreas comerciales adyacentes a la Carretera 1 en cada una de las comunidades de Midcoast. Este patrón de asentamiento, la configuración de las calles locales, el acceso limitado por las Carreteras 1 y 92, y la escasez de opciones de transporte multimodal fomentan los viajes en automóvil. Las mejoras de transporte antes descritas ampliarán las opciones de movilidad, mientras que las estrategias de uso del suelo para limitar el desarrollo pueden servir para reducir la demanda de tráfico en el futuro.

La comunidad de Midcoast ha expresado un gran apoyo a las políticas que limitarían el desarrollo futuro para preservar el carácter rural de Midcoast y moderar la demanda de tráfico en el futuro. El programa de fusión de lotes, el programa de retiro de lotes y el programa de tasas para la mitigación del impacto del transporte son estrategias que pueden reducir el potencial de desarrollo futuro o, en el caso de las tasas, proporcionar una fuente de financiamiento para las mejoras del transporte de Conectar la Costa.

El programa de fusión de lotes podría reducir el potencial de desarrollo de los barrios unifamiliares existentes y, por lo tanto, crear algunos lotes más grandes con más espacios abiertos privados en el lugar. El programa de retiro de lotes limitará el potencial de desarrollo de las tierras rurales en Midcoast, lo que permitirá preservar más espacios abiertos y recursos naturales. Estos programas apoyan las políticas de la Ley de Costas (Coastal Act), como concentrar el desarrollo, proteger los recursos naturales y proteger el acceso público a los recursos costeros limitando el desarrollo y, de ese modo, reduciendo el tráfico.

Mediante un programa de tarifas de mitigación del impacto del transporte se cobrarían tarifas para los nuevos desarrollos residenciales y no residenciales, por unidad de vivienda para los desarrollos residenciales, y por pie cuadrado para los desarrollos no residenciales. Además de contribuir con el financiamiento de las mejoras propuestas en este Plan, un programa de tarifas podría servir como posible control de los desarrollos. La aprobación de la tasa requerirá un futuro estudio de nexos, que implicará finalizar una lista de proyectos y costos asociados necesarios para mitigar los impactos del crecimiento futuro.

Entre otras recomendaciones de Conectar la Costa se incluyen:

- Participar en futuros esfuerzos de planificación para encarar el aumento del nivel del mar y los impactos en la infraestructura del transporte existente.
- Reducir el uso de vehículos mediante el apoyo a los programas de Rutas seguras hacia las escuelas.
- Reducir los límites de velocidad en la Carretera 1.
- Asegurar que las futuras fases de planificación y diseño detalladas para proyectos específicos aborden la respuesta de emergencia y la evacuación, las preocupaciones ambientales y la participación de la comunidad.

- Actualizar los estándares de funcionamiento del transporte para brindar un mejor respaldo a los proyectos multimodales, incluidos los requisitos del Programa Costero Local y del análisis del impacto del tráfico del condado.
- Informar a la Junta de Supervisores sobre la implementación de Conectar la Costa de manera regular.

IMPLEMENTACIÓN

Se evaluaron las propuestas de Conectar la Costa, y se consideró que eran consistentes con el Plan General del Condado de San Mateo (San Mateo County General Plan) y el Programa Costero Local. La implementación de Conectar la Costa depende de la colaboración activa entre el Condado, Caltrans, SamTrans y otros socios que poseen, administran o tienen una participación en las tierras de la costa y que podrían proporcionar fondos para las mejoras.

La mayoría de las mejoras viales y de los segmentos importantes del Sendero multimodal paralelo que se requieren en Conectar la Costa se construirán dentro de la servidumbre de tránsito de Caltrans. El Condado necesitará la ayuda de Caltrans para diseñar, planificar, financiar y construir estas mejoras.

Conectar la Costa también dependerá de una asociación con SamTrans, la agencia de tránsito del Condado de San Mateo. SamTrans ofrece un servicio de autobús a la comunidad costera y del condado en general. Toda expansión del servicio de transporte público requerirá que SamTrans invierta en vehículos, mantenimiento y mano de obra. Además, en la actualidad, SamTrans está llevando a cabo el proyecto “Reimaginemos SamTrans” (Reimagine SamTrans), un esfuerzo de planificación que podría aportar recomendaciones para mejorar el servicio en la costa.

Después de que Conectar la Costa obtenga la aprobación de la Junta de Supervisores, el personal del Condado prevé adoptar medidas tempranas para:

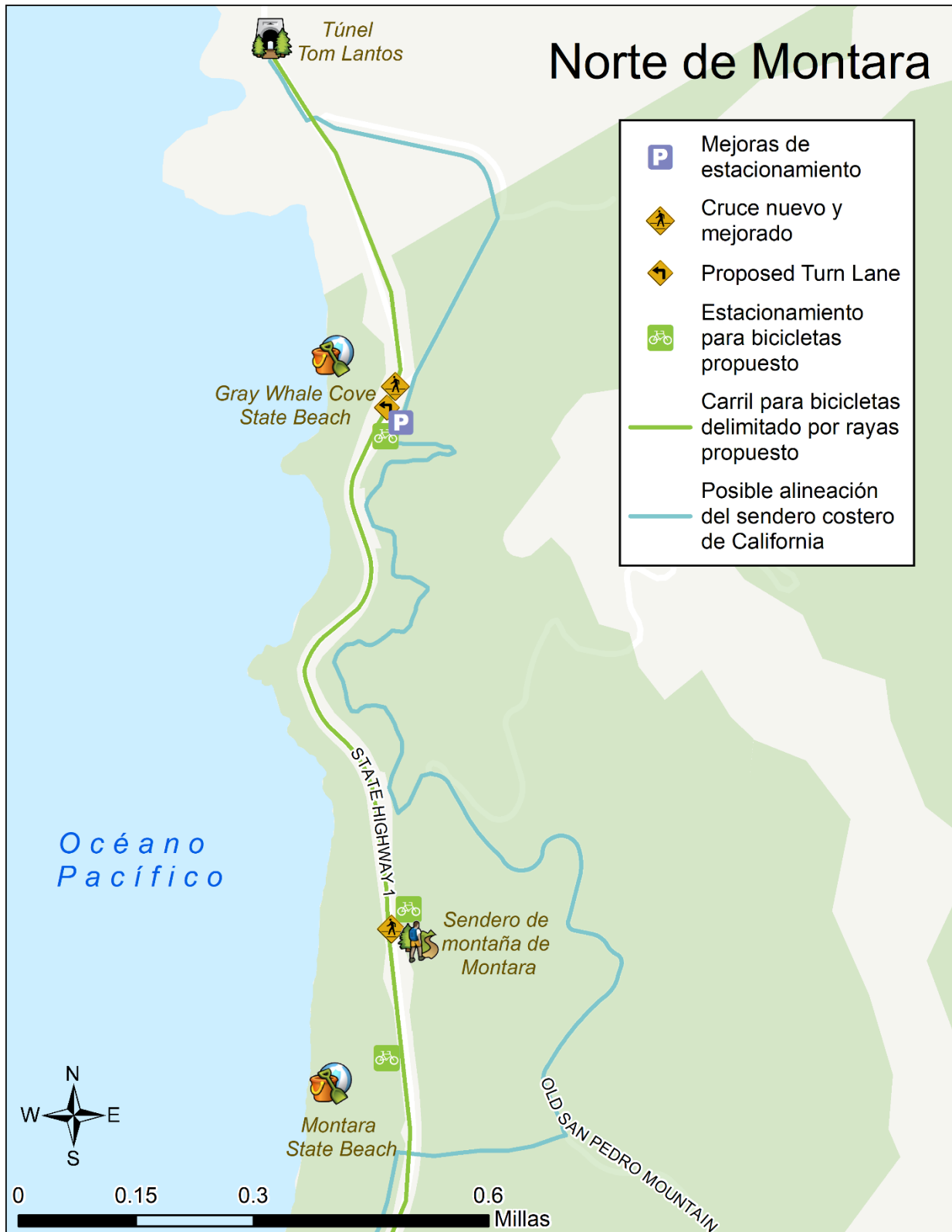
- Llevar a cabo un estudio de nexos a fin de establecer la tasa para la mitigación del impacto del transporte.
- Iniciar el programa de fusión de lotes.
- Buscar financiamiento para instalar estacionamientos para bicicletas en Midcoast.
- Buscar financiamiento para comenzar a diseñar la fase 2 del Sendero multimodal paralelo.
- Continuar con los esfuerzos y la búsqueda de financiamiento para la planificación relacionada con el aumento del nivel del mar y la erosión costera.

CONCLUSIÓN







Conectar la Costa es un plan comunitario que contiene propuestas de infraestructura de transporte y opciones de políticas de uso del suelo destinadas a mejorar la movilidad y la seguridad de los residentes y visitantes de la costa, y a cumplir con la política 2.53 del Programa Costero Local. Este Plan requerirá la participación continua de la comunidad para perfeccionar las propuestas de infraestructura y convertirlas en diseños detallados, garantizar el cumplimiento de los principios rectores para la implementación y abogar por los fondos






necesarios para construir estas mejoras. Puede revisar el plan Conectar la Costa en <https://planning.smcgov.org/connect-coastside>.




MAPAS DEL ÁREA DEL PROYECTO







-  Carril de giro propuesto
-  Estacionamiento propuesto
-  Cruces nuevos y mejorados
-  Carteles de señalización propuestos
-  Mejoras en la intersección
-  Control de intersección propuesto

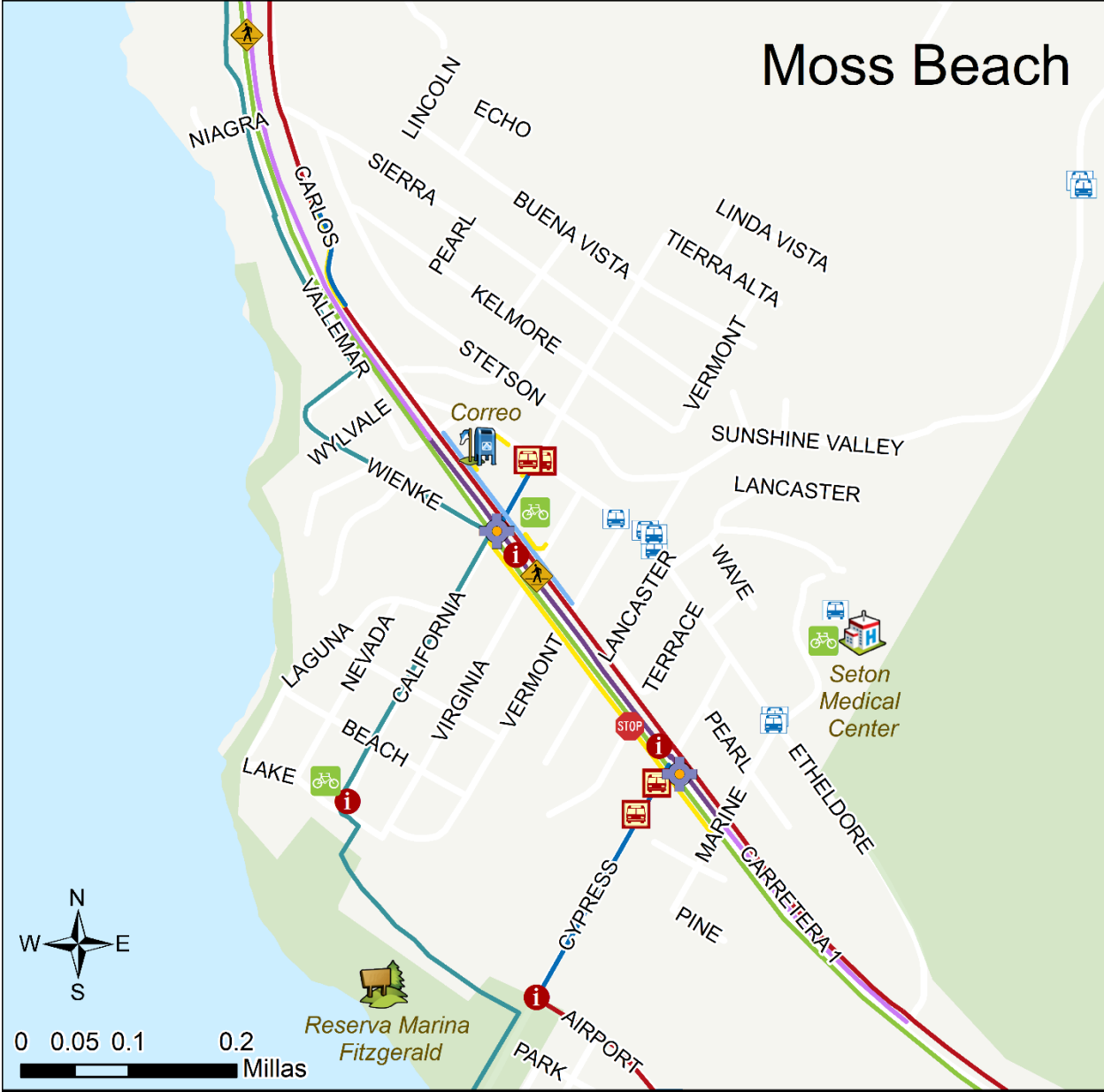
-  Parada de autobús existente
-  Señales de alto propuestas
-  Carril propuesto para bicicletas delimitado por rayas
-  Ruta con arcenes amplios propuesta para bicicletas
-  Sendero multimodal separado

-  Acera
-  Reducción del tráfico
-  Rutas para ciclistas con carril compartido

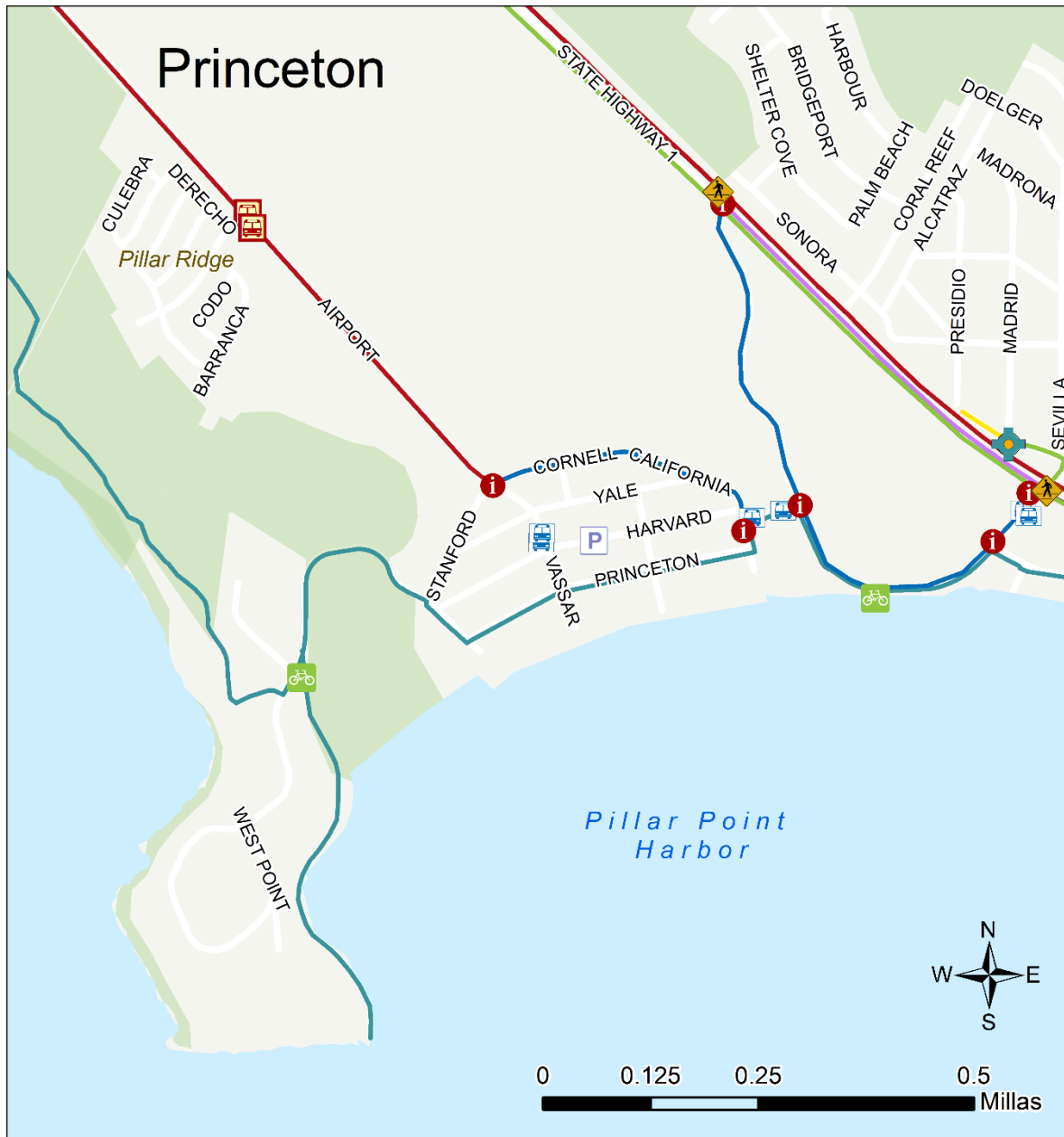
Mejoras propuestas para la Carretera 1

-  Zona periférica
-  Zona urbana

Moss Beach
















- | | | | | | |
|--|--|--|--|---|--|
| | Estacionamiento para bicicletas propuesto | | Paradas de autobuses propuestas | | Carril propuesto para bicicletas marcado por rayas |
| | Cruces de carreteras nuevos y mejorados | | Señales de alto propuestas | | Ruta recomendada para el sendero costero |
| | Carteles de señalización propuestos | | Acera propuesta | Mejoras propuestas para la Carretera 1
Zona periférica
Zona urbana | |
| | Control de intersección propuesto (Rotondas o señales) | | Mejoras propuestas para Carlos Street | | |
| | Paradas de autobuses existentes | | Sendero multimodal separado | | |
| | | | Ruta para bicicletas en calle compartida | | |






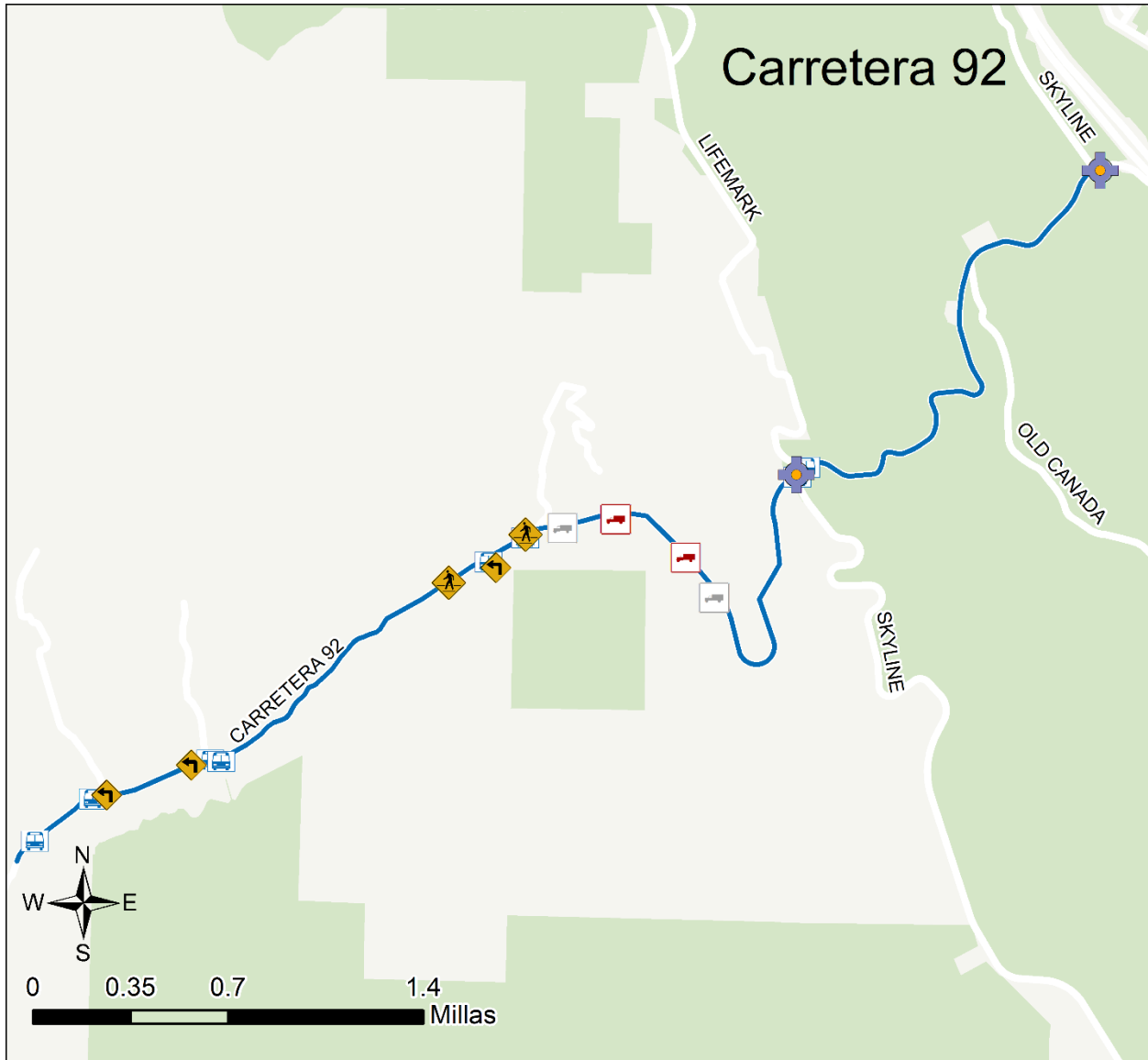
- | | | | | | |
|--|---|--|---|--|--|
| | Estudio de estacionamiento | | Mejoras en las paradas de autobuses | | Alineación del sendero costero de California recomendada |
| | Estacionamiento para bicicletas propuesto | | Paradas existentes de autobuses | | Mejoras propuestas para la Carretera 1 |
| | Cruce de carretera nuevo y mejorado | | Sendero multimodal separado | | Zona periférica |
| | Carteles de señalización propuestos | | Carril para bicicletas delimitado por rayas propuesto | | Zona urbana |
| | Mejoras en la intersección | | Ruta para bicicletas en calle compartida | | |










- | | | |
|---|---|---|
|  Estudio de estacionamiento |  Mejoras en las paradas de autobuses |  Carril propuesto para bicicletas delimitado por rayas |
|  Estacionamiento para bicicletas propuesto |  Paradas de autobuses existentes |  Ruta para bicicletas en calle compartida propuesta |
|  Cruce de carretera nuevo y mejorado |  Sendero multimodal separado propuesto |  Acera propuesta |
|  Carteles de señalización propuestos | Mejoras en la Carretera 1 |  Frontera de Half Moon Bay |
|  Mejoras en la intersección |  Zona urbana | |



- | | | | | | | |
|---|---|---|--|----------------------------------|--|-------------|
|  | Estacionamiento para bicicletas propuesto | | Alineación del sendero costero de California recomendada | Mejoras en la Carretera 1 | | Zona urbana |
|  | Cruces de carreteras nuevos | | Carril propuesto para bicicletas delimitado por rayas | | | |
|  | Señales de alto propuestas | | Ciudad de Half Moon Bay | | | |
| | Sendero multimodal separado | | | | | |



- | | | | | | |
|---|---|---|---|---|--|
|  | Carril propuesto para girar a la izquierda |  | Señal propuesta instruyendo que camiones usen el carril derecho |  | Paradas de autobuses existentes |
|  | Cruces de carreteras nuevos |  | Control de intersección propuesto |  | Ruta para bicicletas en calle compartida propuesta |
|  | Señal existente: "camiones por el carril derecho" | | | | |