



R-22-38

15 de marzo de 2022

PUNTO 2 DEL ORDEN DEL DÍA

PUNTO DEL ORDEN DEL DÍA

Resultados preliminares del proyecto de acceso multimodal en la reserva de Purisima Creek

RECOMENDACIONES DE LA DIRECTORA GENERAL

1. Recibir una visión general de la recopilación de datos, la participación del público y de las partes interesadas, y el conjunto de estrategias de gestión de la demanda de transporte que se han identificado para el Proyecto de Acceso Multimodal de Purisima Creek Preserve.
2. Revisar y confirmar o modificar los criterios de puntuación propuestos y los factores de importancia que se utilizarán para calificar y priorizar las estrategias de gestión de la demanda de transporte.

RESUMEN

El Estudio de Acceso Multimodal en la Reserva Purisima Creek (Proyecto Multimodal Purisima) busca evaluar las condiciones existentes del sitio y de las visitas, identificar las estrategias de gestión de la demanda de transporte (TDM por sus siglas en inglés) y desarrollar un plan para abordar los problemas de estacionamiento y tráfico y apoyar el tránsito de modos más ecológicos para acceder a la Reserva de Espacios Abiertos Purisima Creek Redwoods (Reserva o Purisima). Desde que se le adjudicó el contrato para apoyar este esfuerzo, Parisi Transportation Consulting (Parisi) ha llevado a cabo una revisión de los antecedentes; recogió y analizó los datos de visitas existentes y las tendencias; documentó la carretera, los peatones, el área de estacionamiento y las condiciones topográficas; lanzó una encuesta de visitantes y analizó las respuestas; e informado por las estrategias de TDM creadas para la Reserva de espacio abierto de Rancho San Antonio (otro estudio de acceso multimodal en la reserva de Rancho San Antonio) (28 de abril de 2021, R-21-55), desarrolló estrategias de TDM y criterios de puntuación específicamente para Purisima. El personal del Distrito busca la opinión del Comité de Planificación y Recursos Naturales (PNR por sus siglas en inglés) sobre estas estrategias de TDM y los criterios de calificación para continuar con la participación del público y recopilar comentarios para priorizar las estrategias y desarrollar recomendaciones que se presentarán para la revisión del PNR en una futura reunión.

HISTORIAL

El proyecto multimodal de Purisima surgió como una respuesta a los problemas de estacionamiento de los visitantes que acceden a esta popular reserva en coche, especialmente durante las horas pico, los días festivos y los fines de semana, lo que puede perjudicar la experiencia de los visitantes y afectar a los vecinos. El estudio de la Reserva está evaluando las instalaciones de estacionamiento y de acceso a los senderos existentes y futuras (Adjunto 1), y los resultados y recomendaciones apoyarán e informarán dos proyectos separados pero relacionados con la Reserva: estudio de viabilidad del sendero y del área de estacionamiento conocido como Purisima-to-the-Sea y el estudio de viabilidad del cruce del sendero multiuso de la autopista 35 y del estacionamiento cercano.

Específicamente, el propósito del Proyecto Multimodal de Purísima es:

- Evaluar los recursos de estacionamiento existentes y el acceso de los visitantes a la Reserva
- Aclarar los problemas de estacionamiento y acceso existentes
- Comprender el comportamiento de los visitantes y los patrones de visita
- Identificar estrategias que abordarán la demanda de estacionamiento y los problemas de tráfico
- Explorar modos de tránsito más ecológicos y nuevas estrategias para administrar mejor las visitas
- Desarrollar un plan de implementación para una variedad de estrategias de gestión de la demanda de transporte apropiadas para Purísima a nivel de toda la Reserva.

DISCUSIÓN

El alcance del trabajo de Parisi incluye la revisión de los antecedentes, la recopilación de datos y las encuestas a los visitantes, la participación pública, el desarrollo de estrategias de TDM, un mapa de ruta de implementación y un informe final. Desde el verano de 2021, Parisi ha completado la recopilación de datos y el análisis de las encuestas a los visitantes, la participación pública temprana y el desarrollo de estrategias preliminares de TDM y criterios de calificación.

Recopilación de datos y encuestas de visitantes

El equipo del proyecto comenzó un sólido proceso de recopilación de datos, que incluye recuentos de tráfico / visitantes por modo; utilización del estacionamiento; promedio de recuentos de tráfico diarios; orígenes de los visitantes; promedio de duración de la visita; estacionamiento histórico; y rutas a pie/en bicicleta. El equipo del proyecto aprovechó los datos anónimos de la multitud, basándose en varias herramientas de datos, como los rastreadores de aplicaciones de ejercicio físico y los escáneres de placas de vehículos, para determinar las tendencias de visitas existentes. Los datos utilizados son públicos y anónimos. El equipo del proyecto utilizó plataformas de visualización de datos para desarrollar ayudas visuales (tablas, gráficos, etc.) para ilustrar lo que los usuarios están experimentando actualmente, y está utilizando esta información para ayudar al Distrito a formular recomendaciones estratégicas que mejoren la experiencia de los visitantes en la Reserva.

Parisi elaboró y publicó una encuesta a los visitantes que se realizó en línea desde agosto de 2021 hasta enero de 2022 para recopilar las primeras opiniones del público sobre los problemas de acceso a la Reserva. Se recibieron más de 730 respuestas. Además de la encuesta en línea, también se realizaron encuestas en persona durante un día de la semana y un día del fin de semana. A continuación, se incluye una lista de temas incluidos en la encuesta:

- Punto de entrada a la reserva preferido
- Tipos de problemas u obstáculos para encontrar estacionamiento
- Modo de transporte utilizado y distancia recorrida para llegar a la Reserva
- Tiempo de permanencia en la reserva
- Tamaño típico del grupo que visita la reserva
- Actividades realizadas durante la visita a la reserva
- Sugerencias de los visitantes para mejorar las condiciones de acceso

Se está desarrollando una segunda ronda de encuestas de visitantes en línea y en persona con nuevas preguntas con el equipo del proyecto del sendero Purísima-to-the-Sea y Área de Estacionamiento y se lanzará a finales de este mes. Las preguntas incluidas en esta segunda encuesta relacionadas específicamente con el Proyecto Multimodal Purísima se basarán en el análisis de Parisi de los datos recopilados, las respuestas a la primera encuesta y las estrategias de TDM que se están considerando actualmente para los otros dos proyectos de la reserva

Participación del público

Además de las encuestas a los visitantes, la participación del público ha consistido en el compromiso de las partes interesadas, reuniones individuales y eventos emergentes en la comunidad, muchos de ellos con la participación del personal de los equipos del proyecto de estudio de estacionamiento y del sendero regional Purisima-to-the-Sea y del cruce del sendero multiuso de la autopista 35. La siguiente tabla enumera las diversas reuniones y eventos que han ocurrido hasta la fecha, en los que han participado miembros del público, visitantes de Purísima, agencias locales, grupos de defensa y expertos en la materia. Las actividades de participación, incluidas las reuniones adicionales con las partes interesadas y el público, los eventos emergentes y las encuestas de los visitantes, continuarán a lo largo de 2022. Además, los equipos del proyecto Purísima seguirán coordinando, cuando sea posible, las actividades conjuntas de participación.

Tabla 1: Reuniones y eventos de participación pública que han ocurrido hasta la fecha

Fecha	Reunión / Evento
16 de febrero de 2021	Personal de la ciudad de Half Moon Bay
30 de marzo de 2021	Grupo Ritz Carlton Caminatas y transporte voluntario
6 de mayo de 2021	SamTrans – <i>ReImagine SamTrans</i>
Junio 2021 - Presente	Equipo de Exploración de Santa Cruz Mountains Stewardship Network Shuttle – Reuniones mensuales
13 de julio de 2021	Reunión de vecinos de Purisima-to-the-Sea
20 de octubre de 2021	Equipo de Peninsula Trails (Bay Area Ridge Trail, Santa Cruz Mountains Stewardship Network, Servicio de Parques Nacionales, Comisión de Servicios Públicos de San Francisco, Condado de San Mateo)
4 de noviembre de 2021**	Make It Main Street (Evento comunitario de Half Moon Bay)
9 de noviembre de 2021	Consejo Asesor Municipal Pescadero
20 de noviembre de 2021	Presentación en Coastside Farmers Market (Half Moon Bay)
1 de diciembre de 2021	Puertas Abiertas al público y Reunión Especial de Purisima-to-the-Sea
18 de diciembre de 2021*	Presentación en Coastside Farmers Market (Half Moon Bay)
18 y 25 de enero de 2022	Personal de la ciudad de Half Moon Bay
23 de febrero de 2022*	Consejo Comunitario de Midcoast
15 de marzo de 2022*	Comité de Planificación y Recursos Naturales

* Reunión pública

** Evento público

El adjunto 2 resume los temas y asuntos clave recibidos a través de las encuestas de los visitantes y de la participación pública. Los visitantes confirmaron repetidamente que el estacionamiento es un reto en la Reserva y particularmente en el área de estacionamiento de Purisima Creek Road, que es un punto de inicio de sendero muy deseado. Se expresó un gran interés por el futuro sendero de Purísima-to-the-sea y zona de estacionamiento, y otros temas de interés fueron los datos de estacionamiento en tiempo real, los sistemas de transporte, el estacionamiento ecuestre y el aumento del acceso en bicicleta a través de la Reserva.

Parisi utilizó los comentarios de estos grupos sobre las condiciones de acceso junto con la recopilación de datos y las respuestas de las encuestas para dar forma a las estrategias de TDM. La participación y los comentarios futuros después de esta reunión del Comité PNR informarán aún más las recomendaciones y la priorización del TDM.

Estrategias de gestión de la demanda de transporte

Basándose en el trabajo realizado hasta la fecha para el Proyecto Multimodal Purisima y los resultados del Estudio de Acceso Multimodal en Rancho San Antonio del 2021, Parisi ha desarrollado un conjunto de 25 estrategias TDM específicamente para Purisima que cumplen con los objetivos del proyecto. Algunos son los mismos como los que fueron desarrollados para Rancho Multimodal, mientras que otros son nuevos o han sido modificados para satisfacer mejor las condiciones y características de visitación particulares existentes de Purísima.

Las estrategias de TDM se agrupan en siete categorías y se describen más adelante. En la descripción también se incluyen ejemplos de medidas TDM específicas para cada categoría, con información más detallada en el Anexo 3:

- Ciclismo
- Gestión de la demanda de los visitantes
- Educación y divulgación
- Mejoras de la capacidad de estacionamiento
- Gestión del estacionamiento
- Tránsito
- Información al viajero/señalización del camino

Las estrategias de *ciclismo* tienen como objetivo hacer que sea más conveniente, más atractivo y más seguro para los visitantes acceder a la Reserva en bicicleta. Las estrategias se centran en nuevas instalaciones para bicicletas y un mejor acceso tanto fuera del sitio como en el sitio. Algunos ejemplos de medidas son la creación de estacionamientos para bicicletas fuera del sitio, la promoción de nuevas instalaciones para bicicletas en las carreteras adyacentes que conducen a la Reserva, como carriles para bicicletas, la oferta de estacionamientos exclusivos para bicicletas en los puntos de inicio de los senderos, y/o el establecimiento de nuevas conexiones de senderos para usos múltiples y para bicicletas dentro de la Reserva. A la espera de que la Junta considere y apruebe una política de bicicletas electrónicas para todo el Distrito, las estrategias centradas en la política podrían explorar un programa piloto de bicicletas electrónicas en la Reserva que podría animar a los visitantes a utilizar sus bicicletas electrónicas para acceder a la Reserva.

Gestión de la demanda de los visitantes busca formas de reducir la demanda de estacionamiento influyendo en las decisiones de los visitantes sobre cómo, cuándo, dónde y de qué manera viajan a la Reserva. Esta estrategia contempla medidas que fomentan el uso fuera de las horas pico, que hacen que la gente pase de viajar en un solo vehículo a compartirlo con otros, y/o que limitan el número de vehículos que pueden acceder a la Reserva durante las horas pico. Una posible estrategia centrada en la política requeriría que los visitantes reservaran y/o pagaran una plaza de estacionamiento durante los periodos de máxima afluencia.

Estrategias de *Educación/divulgación* tienen como objetivo proporcionar a los visitantes información antes de que salgan de sus casas para ayudarles a formular planes de viaje que tengan más probabilidades de resultar en una experiencia positiva para el visitante. Esta estrategia utiliza las redes sociales y otras plataformas para compartir ampliamente la información sobre las condiciones de estacionamiento, lo que permite a los visitantes conocer y evitar los puntos de acceso y las zonas de estacionamiento más congestionadas durante las horas pico. Estas estrategias también informan a los visitantes sobre los medios de transporte alternativos a la Reserva.

Las *mejoras en la capacidad de estacionamiento* aumentan la oferta de estacionamiento en el sitio y/o fuera del sitio. Esto incluye la adición de áreas de estacionamiento nuevas o ampliadas y/o la pavimentación y el rayado de los estacionamientos existentes para maximizar la eficiencia y la capacidad del estacionamiento. Otras medidas utilizan la señalización para redistribuir las plazas de

estacionamiento durante los periodos de máxima demanda, por ejemplo, convirtiendo temporalmente partes del estacionamiento para caballos en una parada de lanzadera o en un estacionamiento para vehículos estándar durante los periodos de máxima demanda.

Estrategias de gestión de estacionamiento dar lugar a un uso más eficiente de los recursos de estacionamiento existentes. Un ejemplo es la creación de espacios de estacionamiento prioritarios en los lotes para vehículos compartidos y vanpools para alentar a los visitantes a conducir y llegar en grupo. Otra estrategia es crear un servicio de valet que permita a los visitantes dejar sus vehículos a un encargado de estacionamiento que maximice el uso de la huella del área de estacionamiento existente. Un mayor control de las zonas de estacionamiento en la calle y en la Reserva también puede desalentar la conducción de vehículos con un solo ocupante durante las horas pico. Otras medidas incluyen mejoras en las zonas de estacionamiento para proporcionar información en tiempo real sobre la oferta de estacionamiento, identificando el número de espacios de estacionamiento disponibles y ocupados a lo largo del día.

Las mejoras de *tránsito* se enfocan en introducir nuevas opciones de tránsito convenientes y de bajo costo para ayudar a administrar la demanda de estacionamiento. Las medidas incluyen traslados gratuitos o de bajo costo para servir a la Reserva durante los períodos estacionales o pico desde varios puntos de partida locales y / o regionales. Estos pueden incluir rutas fijas o traslados variables a pedido a los estacionamientos existentes o futuros; traslados punto a punto a pedido o con reserva anticipada desde los nodos de tránsito a la Reserva; y servicio de traslados de ruta fija o variable a pedido a lo largo de los corredores de la Autopista 1 y/o la Autopista 35. Además, las medidas tecnológicas, como las aplicaciones para el servicio de autobuses a pedido, el servicio de transporte y el uso compartido de automóviles, podrían alentar más viajes compartidos y compartir viajes y reducir la cantidad de vehículos que conducen y / o se estacionan en la Reserva.

Las medidas de *información al viajero / orientación* proporcionan a las personas información de viaje tanto antes de salir de sus hogares como una vez que llegan a su destino para fomentar modos alternativos de transporte y fomentar el uso de áreas de estacionamiento menos congestionadas. La página web de la reserva podría informar sobre la planificación de los viajes incluyendo indicaciones para llegar a zonas de estacionamiento específicas; información sobre la disponibilidad de aparcamientos; actualizaciones sobre desvíos o cierres de carreteras; y promoción de modos de transporte alternativos. Una estrategia consiste en comunicar la disponibilidad de estacionamiento en tiempo real. En las zonas de estacionamiento de la Reserva, la señalización estática dirigiría a los visitantes a otras parcelas, mientras que la información en tiempo real podría informar a los visitantes de otros espacios abiertos y dirigirlos a las zonas de estacionamiento con capacidad y/o a visitarlas durante los periodos de menor afluencia.

Criterios de puntuación

El siguiente paso en el Estudio es confirmar los criterios de puntuación propuestos y el factor de importancia sugerido para cada criterio de puntuación, que se enumeran a continuación (consulte el Anexo 4 para ver las descripciones y definiciones completas). Para reconocer que algunos criterios pueden ser más importantes para la misión del Distrito y para cumplir los objetivos del proyecto en relación con otros, a cada criterio de puntuación propuesto se le asigna un factor de importancia de 1 a 3, siendo 3 el de mayor importancia. El personal del Distrito y Parisi buscan la opinión y el acuerdo del PNR sobre los criterios y los factores de importancia antes de aplicar los criterios de importancia a las estrategias de TDM. Además de puntuar las 25 estrategias únicas de TDM, también se puntuará un escenario de "ningún cambio" para determinar si una estrategia es mejor o peor que la aplicación de un escenario de "ningún cambio".

#	Criterios de puntuación propuestos	Ponderaciones propuestas
1	Reducción de la demanda de estacionamiento en horas pico	3
2	Promoción del cambio modal	3
3	Impacto en la seguridad del tráfico	3
4	Fiabilidad del acceso de los visitantes	2
5	Plazo de ejecución	1
6	Facilidad de aplicación	1
7	Costo de capital	2
8	Costo de operación/mantenimiento	3
9	Protección y mejora de las cualidades ambientales	3
10	Promoción de oportunidades equitativas para todos	3
11	Aportación de la comunidad en todo el distrito	3
12	Aportación de los vecinos	3
13	Aportaciones de las partes interesadas	3

Tras la respuesta del PNR a los criterios de puntuación y las ponderaciones propuestas, cada medida individual de TDM se puntuará en una escala del 1 a 5. Las puntuaciones se multiplicarán por la importancia y se calculará la suma total. Las puntuaciones se normalizarán en una escala de 1 a 5 para poder comparar más fácilmente las estrategias puntuadas entre sí.

Las recomendaciones prioritarias basadas en los criterios de puntuación, las ponderaciones y las puntuaciones de las estrategias propuestas se presentarán en una futura reunión del PNR para la revisión y confirmación por parte del Comité.

IMPACTO FISCAL

La acción recomendada no tiene un impacto fiscal directo e inmediato. El presupuesto enmendado del año fiscal 2021-22 (FY22) incluye 90.000 dólares para servicios de consultores.

Estudio de acceso multimodal Purisima Preserve 31904	Datos del año anterior	FY22 Enmendado	FY23 Proyectado	FY24 Proyectado	Años futuros estimados	TOTAL
Presupuesto total:	\$0	\$90,000	\$20,000	\$0	\$0	\$110,000
Gastado hasta la fecha (a partir del 02/18/22):	\$0	(\$59,205)	\$0	\$0	\$0	(\$59,205)
Gravámenes:	\$0	(\$4,795)	\$0	\$0	\$0	(\$4,795)
Presupuesto restante (propuesto):	\$0	\$26,000	\$20,000	\$0	\$0	\$46,000

La acción recomendada no está financiada por la Medida AA. La implementación de futuras mejoras de capital que surjan del proyecto puede ser elegible para el reembolso de la Medida AA.

REVISIÓN DE LA JUNTA DIRECTIVA Y DE LOS COMITÉS

El proyecto llega a la PNR por primera vez como un tema independiente en esta reunión. El personal presentó una actualización del proyecto a toda la Junta en la jornada de puertas abiertas y la reunión especial del proyecto del Área de Estacionamiento y Sendero Purisima-to-the-sea del 1 de diciembre

de 2021. El equipo del proyecto compartió información sobre la recopilación de datos en una sesión de trabajo como parte de la jornada de puertas abiertas y recogió los comentarios de los participantes.

1 de diciembre de 2021: Estudio de viabilidad del sendero regional Purisima-to-the-Sea y del área de estacionamiento - Análisis de oportunidades y limitaciones y visión y objetivos del proyecto ([R-21-157](#), [actas de reuniones](#)).

AVISO PÚBLICO

Se proporcionó aviso público según lo requerido por la Ley Brown (Brown Act). Además, se enviaron avisos públicos a las partes interesadas de la reserva y senderismo, ciclismo, equitación, accesibilidad, senderos regionales y costeros.

CUMPLIMIENTO DE CEQA (POR SUS SIGLAS EN INGLES)

El Estudio de Acceso Multimodal de Purisima Creek Redwoods es equivalente a un estudio de factibilidad o de planificación para posibles acciones futuras, que el Distrito aún no ha aprobado, en el sentido de la Sección 15262 de CEQA. El Estudio Multimodal informará las acciones futuras que estarán sujetas a CEQA, y la revisión ambiental posterior se llevará a cabo en ese momento.

LOS PRÓXIMOS PASOS

A la espera de los comentarios de la PNR, el personal del Distrito y Parisi continuarán con los esfuerzos de la participación pública para solicitar comentarios sobre las estrategias de TDM y completar la puntuación y priorización de la TDM. El equipo del proyecto presentará las estrategias recomendadas a la PNR en una futura reunión para que el Comité haga sus aportaciones.

Anexos

1. Mapa del área de estudio
2. Resumen de los comentarios
3. Estrategias propuestas de gestión de la demanda de transporte
4. Criterios de puntuación de la estrategia

Jefe de Departamento Responsable:

Jane Mark, AICP, Departamento de Planificación

Preparado por:

Tina Hugg, PLA, ASLA, Planificadora Superior, Departamento de Planificación

Tyler Smith, Planificador II, Departamento de Planificación

Contacto del personal:

Tina Hugg, PLA, ASLA, Planificadora Superior, Departamento de Planificación

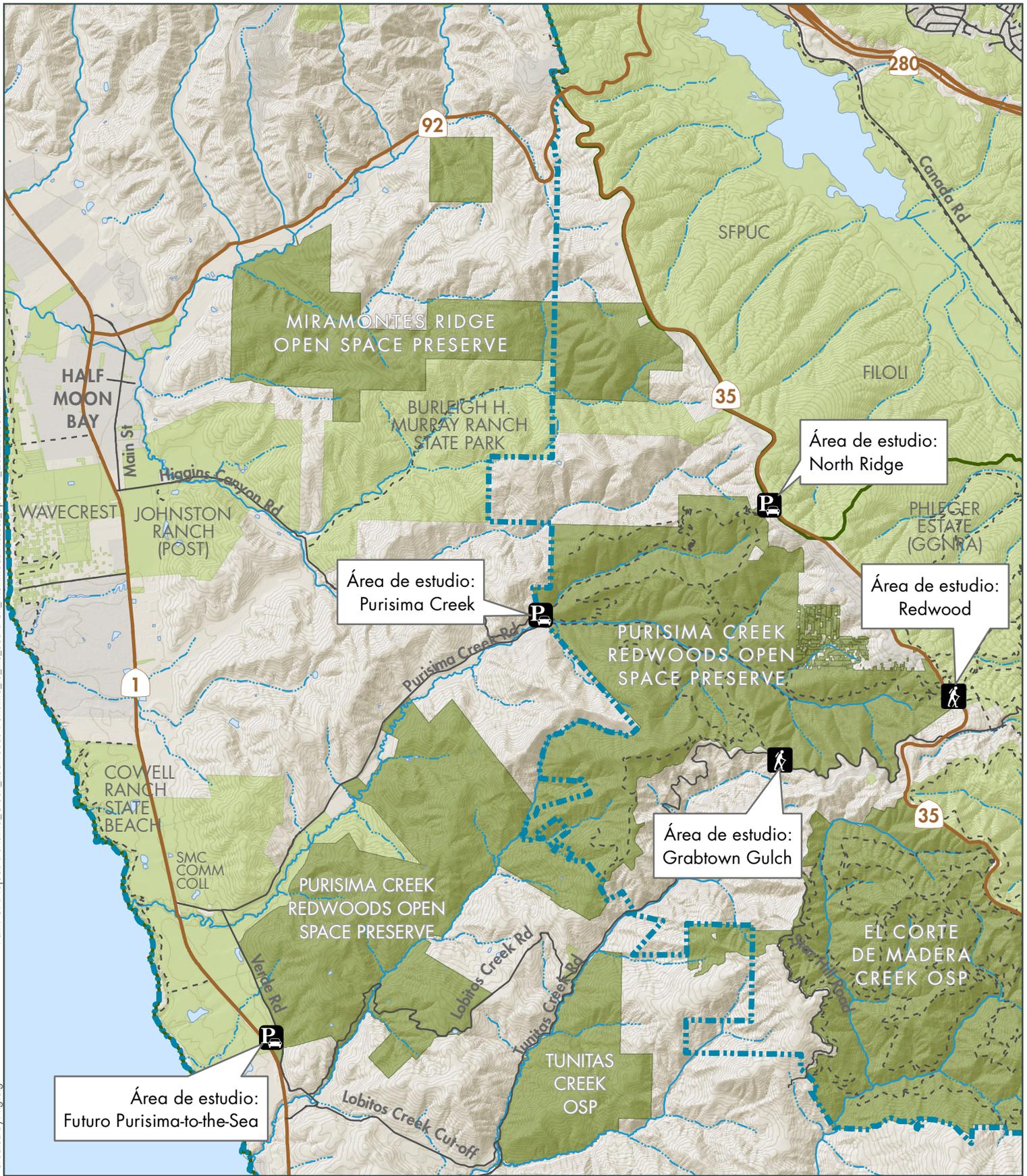
Tyler Smith, Planificador II, Departamento de Planificación

Gráficos preparados por:

Nathan Grieg, Analista de datos II

Path: G:\Projects\Purisima_Creek_Redwoods\Purisima_to_the_Sea\PCR_MultimodalAccess_Spanish_20220308.mxd

Created By: ngreig



Área de estudio del acceso multimodal de Purisima Creek Redwoods

- Reserva de Midpen
- Otras tierras protegidas
- Sendero público existente
- Área de estudio

Midpeninsula Regional
Open Space District
(Midpen)
3/9/2022



Aunque el Distrito se esfuerza por utilizar los mejores datos digitales disponibles, estos datos no representan un estudio legal y son simplemente una ilustración gráfica de las características geográficas.

Anexo 2:

Resumen de los comentarios del público recibidos hasta la fecha para el Estudio de Acceso Multimodal de Purísima

15 de marzo de 2022

Tema	Comentarios generales
Sistema de autobuses de transporte	<ul style="list-style-type: none">• Más del 30% de los encuestados indicaron que utilizarían un servicio de transporte si existiera• Interés en utilizar el transporte para apoyar una experiencia de sendero más larga y de un solo sentido• Requiere importantes recursos y asociaciones públicas/privadas• Requiere grandes esfuerzos de comunicación, educación y comercialización• Un sistema de transporte regional debe servir a múltiples lugares de alta demanda, incluyendo los centros de tránsito, en el Condado de San Mateo• Las líneas de transporte para eventos específicos o periodos de máxima actividad pueden funcionar mejor que las líneas de transporte regulares.• Los anteriores programas de transporte del condado de San Mateo a los parques y las zonas costeras no tuvieron éxito en el desarrollo de los usuarios• Interés en un servicio de transporte de la costa que incluya múltiples destinos de playa, parques y espacios abiertos
Sistema de Reservas de Estacionamiento	<ul style="list-style-type: none">• Una medida potencialmente impactante en la gestión de la demanda de estacionamiento; sería muy complejo de ejecutar y administrar y debe implementarse junto con un fuerte esfuerzo de comunicación y una forma de administrar el sistema en línea
Comunicaciones	<ul style="list-style-type: none">• Las señales de mensaje variable pueden complementar las comunicaciones basadas en Internet• La señalización en las carreteras suele requerir asociaciones y permisos con otros organismos/agencias (por ejemplo, Caltrans, el condado de San Mateo, etc.)
Recogida de datos en tiempo real (por ejemplo, oferta de estacionamiento)	<ul style="list-style-type: none">• Es muy eficaz, pero puede requerir mucho personal si se basa en recuentos manuales en lugar de electrónicos
Asociaciones regionales	<ul style="list-style-type: none">• Otros organismos públicos también se enfrentan a problemas de estacionamiento y tráfico y a un elevado número de visitas. Las soluciones pueden requerir asociaciones e ideas para dispersar a los usuarios y equilibrar la demanda de visitantes.• La consideración de un esfuerzo más regional para dispersar la demanda podría ser parte de la solución para la Purísima.
Preocupaciones de seguridad	<ul style="list-style-type: none">• Los encuestados mencionaron la preocupación por la seguridad asociada a caminar por las carreteras desde el estacionamiento al lado de la carretera para acceder a los senderos.
Infraestructura de servicio al visitante	<ul style="list-style-type: none">• Midpen debería considerar abrir senderos en otros lugares para dispersar la demanda

Estacionamiento	<ul style="list-style-type: none"> • Casi el 80% de los encuestados afirmaron tener dificultades para encontrar un espacio de estacionamiento en uno de los lotes de la Reserva. • La insuficiencia de la cantidad de estacionamientos cerca del área de estacionamiento de Purisima Creek Road ha provocado estacionamiento al costado de la carretera, congestión e impactos en la seguridad. Recientemente han entrado en vigor restricciones de estacionamiento al lado de la carretera. • Más de la mitad de los encuestados dijeron que accedían a la Reserva a través del área de estacionamiento de Purisima Creek Road • Muchos visitantes prefieren el área de estacionamiento de Purisima Creek Road y desean un mejor acceso. • Hay varias opiniones sobre el aumento del estacionamiento para abordar las demandas: <ul style="list-style-type: none"> ○ Apoyo al aumento de la oferta de estacionamiento ○ La construcción de senderos y estacionamientos puede afectar al hábitat de la fauna silvestre ○ Las áreas de estacionamiento no deberían estar ubicadas en terrenos protegidos por una servidumbre de conservación ○ Preocupación por los impactos negativos del aumento de la oferta de estacionamiento para quienes viven en la zona • Proporcionar suficiente estacionamiento ecuestre en las áreas de estacionamiento
Estacionamiento de pago	<ul style="list-style-type: none"> • La ciudad de Half Moon Bay aumentó las tarifas de estacionamiento para igualar las tarifas de playa estatales. No se han reportado problemas por el cambio o con la señalización. • Half Moon Bay implementa el estacionamiento de pago - puede pagar usando una aplicación.
Ciclismo	<ul style="list-style-type: none"> • Alrededor del 16% de los encuestados expresaron su interés en mejorar el acceso en bicicleta a la Reserva, y el 8% desearía más servicios para bicicletas, como estacionamientos y lockers. • Explorar una posible conexión para bicicletas desde Half Moon Bay hasta el área de estacionamiento de Purisima Creek Road • Demanda de infraestructura de carga para vehículos eléctricos • Proporcionar oportunidades para que los ciclistas viajen de la bahía a la costa de forma segura y en la naturaleza • Apoyo a un mayor acceso recreativo en bicicleta hacia y dentro de la Reserva
Ecuestre	<ul style="list-style-type: none"> • Preocupación por el limitado acceso ecuestre en las zonas de estacionamiento • Los espacios ecuestres existentes en la zona de estacionamiento de North Ridge suelen ser utilizados por vehículos estándar y, por lo tanto, rara vez están disponibles para los ecuestres
Información al viajero/ orientación	<ul style="list-style-type: none"> • Más del 20% de los encuestados tuvieron dificultades para encontrar zonas de estacionamiento o entradas a los senderos • Casi el 25% de los encuestados dijeron que una mayor información sobre la disponibilidad de estacionamiento en tiempo real mejoraría su experiencia en la Reserva

Anexo 3:

Estrategias propuestas de gestión de la demanda de transporte - Estudio de acceso multimodal de Purisima 15 de marzo de 2022

Categoría	Estrategia	Descripción	Ubicación(es)
Ciclismo	Mejora de las instalaciones para ciclistas hacia/desde Purísima	Trabajar con las jurisdicciones vecinas para promover nuevas instalaciones para bicicletas en las carreteras adyacentes y mejorar la seguridad de los ciclistas en las carreteras de la zona	Fuera del sitio – Carreteras y autopistas del condado
	Nuevas conexiones de senderos	Proporcionar oportunidades adicionales para que los ciclistas disfruten de la Reserva y la recorran en los senderos existentes y futuros.	Senderos
	Estacionamiento de bicicletas en inicio de sendero	Proporcionar un estacionamiento para bicicletas y otros equipamientos, como bombas para bicicletas y puestos de reparación. Puede considerarse la posibilidad de instalar almacenaje de bicicletas en el futuro estacionamiento de Purisima-to-the-Sea, donde se espera un mayor número de personas que llegan en bicicleta.	Futuro lote de Purisima-to-the-Sea, lote de North Ridge, lote de Purisima Creek Road
	Estacionamiento para bicicletas y paseos fuera del sitio	Durante las horas pico, como los fines de semana de verano, trabajar con las organizaciones locales de ciclistas para establecer un estacionamiento de "bicis y paseos" en Half Moon Bay y/u otras áreas convenientes para alentar los paseos en grupo a la Reserva.	Fuera de sitio - en las ciudades locales
	Política de bicicletas eléctricas	A la espera de un resultado final de las deliberaciones de la Junta y de una decisión sobre una política de bicicletas eléctricas en todo el distrito, considere la posibilidad de un programa piloto que permita el uso de bicicletas eléctricas en determinados senderos de la Reserva.	Política / Senderos
Gestión de la demanda de visitantes	Estacionamiento de pago durante los períodos pico	Requerir a los visitantes que paguen por el estacionamiento en todas las zonas de estacionamiento durante los periodos pico de visitas	Todos los estacionamientos
	Reservas de estacionamiento en periodo pico	Requerir a los visitantes que reserven con antelación el estacionamiento gratuito o de pago para todas las zonas de estacionamiento durante los periodos pico de visitas	Todos los estacionamientos

Educación/ Divulgación	Medios de comunicación social y otras actividades de comercialización y divulgación	Llevar a cabo actividades de divulgación a través de las redes sociales y otras plataformas, como la página web de la reserva y las comunicaciones cara a cara en eventos emergentes, para ayudar a los visitantes a formular planes de viaje a la reserva que eviten los puntos de acceso y las zonas de estacionamiento más congestionadas. Educar y alentar a la gente a visitar otras reservas.	Medios de comunicación social; página web; eventos emergentes
Mejoras en la capacidad de estacionamiento	Proporcionar un estacionamiento adicional	Añadir zonas de estacionamiento nuevas o ampliadas, pavimentadas o sin pavimentar	Lote de North Ridge, futuro lote de Purisima-to-the-Sea
	Reconfigurar y/o delinear/marcar las áreas de estacionamiento existentes para maximizar la oferta de estacionamiento	Utilizar el pavimento, las marcas de los carriles y la señalización para reconfigurar y formalizar los tamaños de las áreas de estacionamiento, las ubicaciones, los pasillos de acceso y los puntos de acceso para maximizar la capacidad de los vehículos dentro de las huellas existentes de las áreas de estacionamiento.	Todos los estacionamientos
	Delinear los espacios de estacionamiento en la calle donde actualmente no están marcadas	Utilizar la pavimentación, la señalización o el rayado para delinear los espacios de estacionamiento individuales para maximizar la capacidad de estacionamiento	Estacionamiento en la calle
	Rediseñar temporalmente el estacionamiento para satisfacer la demanda de estacionamiento en horas pico.	Utilizando la señalización, cambiar la designación de los espacios de estacionamiento para que respondan mejor a los periodos de máxima demanda de estacionamiento (por ejemplo, rediseñar temporalmente los espacios de los remolques ecuestres como espacios para vehículos o coches compartidos durante los periodos de máxima demanda).	zonas de estacionamiento exclusivo
	Identificar claramente las ubicaciones de los estacionamientos permitidos en la calle/en el arcén	Instalar señalización para designar más claramente dónde se permiten los espacios de estacionamiento en los arcenes de las carreteras adyacentes a los puntos de inicio de los senderos de Purísima.	Carretera 35, Tunitas Creek Road, Purisima Creek Road/ Higgins Canyon Road

Gestión de estacionamiento	Servicio de valet parking	Permitir a los visitantes dejar el coche en la acera o al lado de la carretera a un encargado del estacionamiento que pueda maximizar el uso de los espacios de estacionamiento existentes.	Futuro lote de Purisima-to-the-sea, lote de North Ridge
	Estacionamiento prioritario	Designar espacios de estacionamiento prioritarios para vehículos compartidos y/o eléctricos.	Futuro lote Purisima-to-the-Sea, lote North Ridge
	Aumentar las multas / aplicación por infracciones de estacionamiento, tanto para estacionamiento en la calle como en áreas de estacionamiento de la reserva	Incrementar la aplicación de las zonas de "no estacionamiento" y aumentar las multas para los visitantes estacionados en quebrantamiento de estas prohibiciones.	Autopista 35 y Purisima Creek Road/ Higgins Canyon Road
	Aplicación de micro tránsito / viaje / uso compartido de automóviles a pedido	Implementar una aplicación para teléfonos móviles que permita a los visitantes compartir información sobre movilidad, estacionamiento y transporte en tiempo real.	Futuro lote de Purisima-to-the-sea, lote de North Ridge, lote de Purísima Creek Road, lote de Redwood
Tránsito	Autobús de la Purísima/Half Moon Bay	Ofrecer un servicio de transporte gratuito o de tarifa reducida, en temporada o en horas pico, de ruta fija o variable a pedido, desde la ciudad de Half Moon Bay.	Futuro lote Purisima-to-the-Sea y lote Purisima Creek Road
	Autobuses recreativas regionales (que comienzan y terminan en los principales centros regionales, como las estaciones de Caltrain y/o BART)	Ofrecer un servicio de transporte gratuito o de tarifa reducida, de temporada o en horas pico, de punto a punto y con reserva anticipada, desde los nodos de tránsito hasta la Reserva.	Futuro lote de Purísima-to-the-Sea, lote de North Ridge y lote de Purísima Creek Road
	Autobuses desde los estacionamientos satélites (por ejemplo, parques del condado o del estado)	Ofrecer un servicio gratuito o de bajo costo de ruta fija o variable a petición en horas pico a lo largo del corredor de la Autopista 1. Podría ser proporcionado como parte del servicio propuesto por el Condado de San Mateo "Connect the Coastside" (TBD).	Lote de Purisima Creek Road, lote de North Ridge

	Transporte hacia/desde el futuro estacionamiento de Purisima-to-the-Sea a otras áreas de estacionamiento de la Reserva o a las entradas de los senderos	Cerrar el estacionamiento de Purisima Creek Road los fines de semana y utilizar el futuro estacionamiento de Purisima-to-the-Sea como estacionamiento de intercepción para transportar a los visitantes al estacionamiento de Purisima Creek Road y al inicio del sendero.	Futuro lote de Purísima-to-the-Sea, lote de Purísima Creek Road, lote de North Ridge, lote de Redwood
Información al viajero / Orientación	Actualizaciones del sitio web de la reserva	Poner a disposición de los posibles visitantes información que les permita guiar sus decisiones sobre cuándo y dónde visitar los terrenos de Midpen, como, por ejemplo: direcciones, tiempo y distancia a las zonas de estacionamiento; oferta de estacionamiento en cada lugar; modos alternativos de transporte a las reservas.	Página web
	Ocupación del estacionamiento en tiempo real	Rastrear información en tiempo real, por ejemplo, usando sensores de estacionamiento, para informar a los visitantes de los espacios disponibles y dirigirlos a áreas de estacionamiento con capacidad	Todas las zonas de estacionamiento
	Señales de orientación para vehículos	Señales en cada estacionamiento dirigiendo a los visitantes a otros lotes o reservas	Todas las zonas de estacionamiento
	Actualización de los mapas/información de los quioscos	Reemplazar los mapas de quioscos existentes con un mapa que identifique claramente otras áreas de estacionamiento con el número (estimado) de espacios de estacionamiento	inicio de senderos

Anexo 4:

Criterios de la puntuación para las estrategias de gestión de la demanda de transporte

Estudio de acceso multimodal de Purisima

15 de marzo de 2022

Criterio de puntuación	Descripción	Rúbrica de puntuación	Pondera 1 = menor importancia 3 = mayor importancia
Reducción de la demanda de estacionamiento en horas pico	La eficacia de una estrategia para reducir la demanda de estacionamiento durante las horas pico, determinada como media mañana y tarde, especialmente durante el verano, los fines de semana y las vacaciones.	1 = Reducción baja de la demanda de estacionamiento en hora punta 3 = Reducción moderada 5 = Reducción sustancial	3
Promoción del cambio modal	La eficacia de una estrategia para proporcionar a los visitantes opciones de transporte viables distintas de los vehículos de un solo ocupante para viajar a la/desde la reserva, incluidos el transporte compartido de coches, el tránsito, el ciclismo, el senderismo y el jogging, u otros medios.	1 = Baja promoción del cambio modal 3 = Promoción moderada 5 = Alta promoción	3
Impacto en la seguridad del tráfico *	El impacto de una estrategia en las condiciones de seguridad del tráfico para los visitantes que conducen, caminan, van en bicicleta o utilizan otros medios para acceder a la Reserva	1 = Alto impacto en la seguridad (menor impacto positivo, reduce la seguridad) 3 = Impacto moderado en la seguridad 5 = Impacto bajo en la seguridad (impacto más positivo, mantiene o mejora la seguridad)	3
Fiabilidad del acceso de los visitantes *	La eficacia de una estrategia para mejorar la fiabilidad y la coherencia de la experiencia del visitante en la Reserva, independientemente del modo en que elija viajar.	1 = Efecto bajo/negativo en la fiabilidad del acceso de los visitantes 3 = Efecto positivo moderado 5 = Efecto positivo alto	2

Plazo de implementación	El tiempo previsto para aplicar una estrategia teniendo en cuenta todos los factores.	1 = A largo plazo (más de 5 años) 3 = A medio plazo (2-5 años) 5 = Corto plazo (0-2 años)	1
Facilidad de implementación	La cantidad de esfuerzo necesaria para aplicar una estrategia teniendo en cuenta tres factores: 1) el nivel de coordinación requerido de los organismos asociados, 2) la necesidad de recursos de personal significativos de Midpen, y 3) el nivel de favorabilidad/apoyo de la estrategia entre las partes interesadas pertinentes.	1 = Se necesita un gran esfuerzo para la aplicación (se requiere la coordinación de un organismo externo, personal/financiación de Midpen y la aprobación de las partes interesadas) 3 = Se necesita un esfuerzo moderado (se requieren 2 de los 3 criterios) 5 = Se necesita un esfuerzo bajo (Midpen puede aplicarlo sin la aprobación de una agencia externa)	1
Costo de capital	La cantidad de capital invertido en la aplicación de una estrategia. Alto: > 250.000 Medio: 50.000 - 250.000 dólares Bajo: < 50.000 dólares	1 = Coste elevado (más de 250.000 dólares) 3 = Coste moderado (50.000 - 250.000 dólares) 5 = Coste bajo (<50.000 dólares)	2
Costo de operación/mantenimiento	La cantidad de fondos anuales invertidos en el funcionamiento y el mantenimiento de una estrategia después de su aplicación. Los costes de funcionamiento/mantenimiento pueden incluir un aumento del tiempo y la asignación del personal de Midpen, recursos de proveedores y/o fuentes de financiación dedicadas. Alto: > 250.000 Medio: 50.000 - 250.000 dólares Bajo: < 50.000 dólares	1 = Costo elevado (más de 250.000 dólares) 3 = Costo moderado (50.000 - 250.000 dólares) 5 = Costo bajo (<50.000 dólares)	3

Protección y mejora de las cualidades ambientales de la reserva	La eficacia de una estrategia para proteger y/o mejorar los valores de los recursos naturales y el entorno de la Reserva.	1 = Baja efectividad positiva 3 = Eficacia positiva moderada 5 = Eficacia positiva alta	3
Promoción de oportunidades equitativas para todos	La eficacia de una estrategia para promover los valores de la diversidad, la equidad y la inclusión en la Reserva Purísima, y que resulte en la capacidad de todos los usuarios actuales y potenciales para acceder a la reserva.	1 = Baja efectividad positiva 3 = Eficacia positiva moderada 5 = Eficacia positiva alta	3
Aportaciones de la comunidad en todo el distrito	El nivel de apoyo de la comunidad de todo el distrito, con énfasis en los visitantes/residentes situados más allá de una distancia razonable a pie o en bicicleta de la Reserva.	1 = Poco apoyo de la comunidad 3 = Apoyo moderado de la comunidad 5 = Alto apoyo de la comunidad	3
Aportaciones de los vecinos	El nivel de apoyo de los vecindarios y residentes adyacentes a la Reserva.	1 = Poco apoyo del vecindario 3 = Apoyo moderado del vecindario 5 = Alto apoyo del vecindario	3
Aportaciones de las partes interesadas	El nivel de apoyo de las partes interesadas clave con las que el Distrito se ha comprometido en este proyecto a través de una serie de reuniones con las partes interesadas. Estas partes interesadas son agencias u organizaciones públicas con las que el Distrito tendría que colaborar y comunicarse en muchas de las estrategias de TDM.	1 = Poco apoyo de las partes interesadas 3 = Apoyo moderado de las partes interesadas 5 = Alto apoyo de las partes interesadas	3

* El criterio es único para el Estudio Multimodal de Purísima y no se basa en ningún criterio del Estudio de Acceso Multimodal de Rancho San Antonio