



Midpeninsula Regional  
Open Space District

## COMITÉ DE PLANIFICACIÓN Y RECURSOS NATURALES

R-22-87

2 de agosto de 2022

### PUNTO DEL ORDEN DEL DÍA 2

#### PUNTO DEL ORDEN DEL DÍA

Propuestas de Estrategias de Gestión de la Demanda de Transporte y Recomendaciones Preliminares del Proyecto de Acceso Multimodal de la Reserva Purisima Creek

#### RECOMENDACIONES DEL DIRECTOR GENERAL *dem*

1. Recibir una visión general del último análisis de recopilación de datos, los resultados de la participación pública y de las partes interesadas, y las estrategias de gestión de la demanda de transporte para el Proyecto de Acceso Multimodal a la Reserva Purisima Creek.
2. Revisar y confirmar o modificar la puntuación preliminar, la priorización y las recomendaciones para las estrategias de gestión de la demanda de transporte para su inclusión en un proyecto de informe.
3. Instruir al personal para que regrese al Comité de Planificación y Recursos Naturales con el proyecto de informe para su revisión final.

#### RESUMEN

El Estudio de Acceso Multimodal a la Reserva Purisima Creek (Purisima Multimodal) 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 modos de tránsito más ecológicos para acceder a la Reserva de Espacios Abiertos Purisima Creek Redwoods (Reserva o Purisima). En la reunión del Comité de Planificación y Recursos Naturales (PNR o Comité) del 15 de marzo de 2022, Parisi Transportation Consulting (Parisi) presentó los datos preliminares y los resultados de la encuesta, las estrategias propuestas de TDM y los criterios de puntuación (R-22-38). El PNR proporcionó información sobre los criterios de puntuación propuestos y los factores de ponderación (Anexo 2) que se utilizarían para priorizar las estrategias de TDM. Desde marzo, el personal del Distrito Regional de Espacios Abiertos de la Midpenínsula (Distrito) y Parisi han llevado a cabo extensas actividades de participación para recoger comentarios sobre las estrategias TDM para informar aún más el desarrollo, la puntuación y la priorización de las estrategias TDM. El equipo del proyecto vuelve al PNR con datos adicionales y resultados de la encuesta y busca la opinión del PNR sobre las estrategias y recomendaciones prioritarias de TDM.

#### ANTECEDENTES

El propósito de Purisima Multimodal es abordar los problemas de estacionamiento de los visitantes que acceden a la 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. A lo largo

del último año, el proyecto ha evaluado las condiciones actuales de los estacionamientos y las entradas a los senderos de la Reserva (Anexo 1), ha recogido las opiniones del público y de las partes interesadas y ha elaborado una serie de estrategias de TDM que apoyarán e informarán dos proyectos de la Reserva: Estudio de viabilidad del área de estacionamiento y del sendero Purisima-to-the-Sea (Purisima-to-the-Sea) y el estudio de viabilidad del cruce del sendero multiuso y del estacionamiento de la autopista 35 (estudio de viabilidad de la autopista 35).

En particular, los objetivos del Proyecto Multimodal de la Purísima son los siguientes:

- 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 aborden la demanda de estacionamiento y los problemas de tráfico
- Explorar modos de transporte más ecológicos y nuevas estrategias para gestionar mejor las visitas
- Desarrollar un plan de implementación para una variedad de estrategias de gestión de la demanda de transporte apropiadas para la Purísima a nivel de toda la Reserva

## DISCUSIÓN

### Discusión del PNR y comentarios de la reunión del 15 de marzo de 2022

El PNR discutió los problemas de estacionamiento existentes en Purísima y la posibilidad de que un servicio de transporte sea la única manera de superar la limitada oportunidad y espacio para ampliar el estacionamiento en la parte baja de Purísima Creek Road. Los miembros del Comité también plantearon como consideraciones (1) la capacidad de carga de la Reserva en caso de que el número de visitantes aumente con la aplicación de estrategias de TDM y (2) el tamaño proyectado del nuevo lote de Verde Road que se está estudiando como parte del proyecto del Sendero y Área de Estacionamiento de Purisima-to-the-Sea.

A continuación, el Comité debatió las estrategias de TDM (Anexo 3) y la conveniencia de eliminar la estrategia de TDM relacionada con el estacionamiento de pago durante las horas pico. Esta estrategia de TDM se mantuvo finalmente para que el Consejo de Administración (Consejo) pudiera considerar en conjunto toda la gama de posibilidades de TDM.

Después, el PNR consideró los criterios de puntuación y cambió la Facilidad de aplicación (nº 6) por la Facilidad del proceso de aprobación para referirse específicamente al proceso de aprobación en lugar de a lo que se requiere físicamente para aplicar el TDM.

El PNR deliberó sobre las ponderaciones propuestas e hizo varios cambios. Aumentaron las ponderaciones del plazo de ejecución (nº 5) y de la facilidad del proceso de aprobación (nº 6) para reconocer que el tiempo y los recursos son consideraciones importantes y redujeron las ponderaciones del coste de capital (nº 7) y del coste de funcionamiento/mantenimiento (nº 8) para indicar la importancia de resolver los problemas de estacionamiento y tráfico en la Reserva. En cuanto a los tres criterios relacionados con las aportaciones, el Distrito, el Vecindario y las Partes Interesadas (nº 11, 12 y 13), el PNR debatió sobre la importancia del Vecindario (nº 12) reduciendo las aportaciones de la Comunidad del Distrito (nº 11) y de las Partes Interesadas (nº 13). El Comité acordó reducir las aportaciones de las partes interesadas (nº 13). Una moción para mantener el valor 3 de la aportación de la comunidad en todo el distrito no fue apoyada por la mayoría del PNR, y finalmente se le asignó el valor 2.

Cuadro 1: Criterios de puntuación y ponderaciones

(Las modificaciones del PNR del 15 de marzo de 2022 se muestran en ediciones tachadas y subrayadas)

#	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 aplicación	<del>4</del> <u>2</u>
6	Facilidad de aplicación Proceso de aprobación	<del>4</del> <u>2</u>
7	Coste de capital	<del>2</del> <u>1</u>
8	Coste de las operaciones/mantenimiento	<del>3</del> <u>2</u>
9	Protección y mejora de las cualidades medioambientales	3
10	Promoción de oportunidades equitativas para todos	3
11	Aportación de la comunidad en todo el distrito	<del>3</del> <u>2</u>
12	Aportación de los vecinos	3
13	Aportaciones de las partes interesadas	<del>3</del> <u>2</u>

### Recogida de datos, encuesta a los visitantes y participación del público

Tras la recopilación de datos que tuvo lugar en el verano de 2021, el equipo del proyecto llevó a cabo una segunda ronda de recopilación de datos de estacionamiento durante un día de la semana y un fin de semana en la primavera de 2022, incluyendo el recuento de tráfico/visitantes por modo, la utilización del estacionamiento, el recuento medio de tráfico diario, la procedencia de los visitantes, la duración media de la visita, el estacionamiento histórico y las rutas a pie/en bicicleta. Las principales conclusiones sobre las visitas a la Reserva basadas en los resultados de la recopilación de datos fueron (1) muchos visitantes vienen de fuera de los límites jurisdiccionales del Distrito, algunos incluso de los condados de San Joaquín y Stanislaus, a unos 160 kilómetros de distancia, (2) los orígenes de los visitantes varían según el punto de partida del sendero, y los menos conocidos atraen a más visitantes locales, (3) todas las áreas de estacionamiento se llenan al máximo los fines de semana, y el estacionamiento inferior de Purisima Creek Road también alcanza su capacidad durante los días laborables, y (4) los visitantes a menudo permanecen entre una y dos horas.

Tras una encuesta en línea realizada entre agosto de 2021 y enero de 2022, el proyecto Multimodal Purisima se asoció con el proyecto Purisima-to-the-Sea para desarrollar y publicar una encuesta conjunta a los visitantes que se realizó en línea entre abril de 2022 y mayo de 2022. El objetivo del equipo de Purisima Multimodal era solicitar opiniones específicamente sobre los TDM propuestos y la probabilidad de que los visitantes los utilizaran, por ejemplo, ir en bicicleta a la Reserva, tomar un servicio de transporte, utilizar un sistema de reservas, pagar por el estacionamiento, utilizar un lote de prioridad para compartir el coche, etc. Para evaluar el interés del público en los TDM propuestos para el nuevo estacionamiento de Purisima-to-the-Sea, la encuesta incluía preguntas sobre la experiencia deseada en el sendero, la preferencia del tamaño del estacionamiento, la configuración, los servicios, la disposición a utilizar los GDT, etc. Se recibieron más de 400 respuestas. La encuesta también se promocionó durante la recogida de datos in situ.

Además de la recopilación de datos y las encuestas a los visitantes, el equipo del proyecto llevó a cabo una amplia ronda de participación pública para solicitar más opiniones sobre los TDM propuestos. El equipo del proyecto Purisima-to-the-Sea se unió a muchos de estos compromisos de

las partes interesadas, reuniones individuales y eventos emergentes en la comunidad. Un resumen (Adjunto 4) enumera las 36 reuniones y eventos de participación realizados para el proyecto. El Anexo 5 resume los temas y asuntos clave que surgen de la información recibida a través de las encuestas a los visitantes y la participación del público y las partes interesadas. Al igual que los datos anteriores de la primera fase de recopilación de datos y de la encuesta a los visitantes, los comentarios confirman que el estacionamiento es difícil en todos los puntos de inicio de los senderos de la Reserva, en las entradas y en las carreteras circundantes, especialmente en el estacionamiento de Purisima Creek Road, que sigue siendo el punto de inicio de los senderos más deseado por los visitantes. Los comentarios adicionales también revelaron lo siguiente:

- Apoyo a un posible programa de transporte de fin de semana que se integraría con el nuevo estacionamiento de Purisima-to-the-Sea en Verde Road, con viajes de alta frecuencia y corta duración a otras cabeceras de senderos
- Apoyo a los datos de estacionamiento en tiempo real, a los estacionamientos prioritarios de fin de semana o a los sistemas de reserva, y a la mejora de la infraestructura para bicicletas
- Apoyo al estacionamiento de pago, si se trata de una tarifa nominal o se ofrece como un pase
- Interés por los círculos de senderos, pero también por las rutas de senderos de un solo sentido con una lanzadera de ida y vuelta en cada extremo
- Interés en mejorar las comunicaciones, incluyendo estrategias para proporcionar más información en la página web de la Reserva y/o datos en tiempo real sobre la disponibilidad de estacionamiento antes de llegar a la Reserva
- Deseo que se definan mejor las plazas de estacionamiento o se reconfiguren los estacionamientos
- Importancia de aplicar estrategias de TDM teniendo en cuenta la igualdad de acceso

Los comentarios también dieron lugar a inquietudes como:

- La seguridad, que fue un tema recurrente entre los residentes, los vecinos y los visitantes, en relación con el acceso a la carretera durante una emergencia, dado el aumento de las visitas y el exceso de velocidad de los vehículos en la carretera
- Posibles impactos ambientales y de recursos con el aumento del tamaño de los estacionamientos
- Cuestiones de equidad para las personas con acceso limitado a los coches o a la tecnología avanzada
- Tráfico, intrusión, seguridad contra incendios
- - El desbordamiento de los estacionamientos a lo largo de las carreteras crea condiciones inseguras
- Las rutas para bicicletas tendrían que ser mucho más seguras para atraer a los visitantes a este modo de transporte.
- Preocupación por el cumplimiento de la normativa en relación con el estacionamiento prioritario, como los lotes para compartir coche
- Las agencias de transporte están experimentando una falta de conductores de autobús, lo que también puede afectar a un programa de transporte.

Los datos y los comentarios no sólo ayudaron a dar forma a las estrategias y recomendaciones de TDM, sino que también identificaron las que debían ser consideradas e incorporadas en la disposición y el diseño del estacionamiento de Purisima-to-the-Sea Trail y en la reconfiguración del estacionamiento del inicio del sendero de North Ridge (lote de North Ridge) que forma parte del Estudio de Viabilidad de la Autopista 35.

### **Estrategias de gestión de la demanda de transporte para los proyectos de estudio del cruce del sendero y estacionamiento de Purisima-to-the-Sea y del sendero multiuso de la autopista 35 y del estacionamiento**

Una de las tareas del equipo del proyecto del Estudio de Acceso Multimodal era identificar las TDM apropiadas para incorporarlas a los diseños conceptuales de los proyectos del Estudio de Cruce de Senderos y Estacionamiento de Purisima al Mar y de la Autopista 35. Algunas TDM, como la señalización de orientación o los sistemas de capacidad de estacionamiento en tiempo real, tienen una manifestación física menos significativa que otras TDM que tienen un efecto potencialmente grande en la forma en que se disponen los espacios y los servicios para responder a ellas o acomodarlas.

Una estrategia clave de TDM para el proyecto Purisima-to-the-Sea es el autobús de enlace, que requiere un estacionamiento de tamaño adecuado para acomodar las áreas de recogida/devolución del autobús de enlace, la circulación de los autobuses de enlace y los espacios de estacionamiento designados para los coches que los visitantes dejan atrás con el fin de utilizar el autobús de enlace para acceder a los puntos de acceso alrededor de la reserva. Además de las plazas relacionadas con la TDM, el estacionamiento también tiene que dar cabida al estacionamiento general para los remolques ecuestres y los visitantes que deseen utilizar el nuevo inicio de sendero de Verde Road. El personal ha comprobado que las experiencias de otros organismos de gestión de tierras con programas de autobuses locales que han tenido éxito confirman la necesidad de ampliar el tamaño y el diseño del estacionamiento, por ejemplo, en el Monumento Nacional de Muir Woods (Servicio de Parques Nacionales de EE.UU.).

Además, otros sistemas de TDM, como el uso compartido de vehículos o el estacionamiento reservado, también requieren la creación de zonas separadas en los estacionamientos nuevos o reconfigurados para facilitar la gestión y el control. Alternativamente, un sistema de reserva también podría aplicarse a todo un estacionamiento en lugar de a zonas separadas dentro de un área de estacionamiento general. La contrapartida de la aplicación de estas medidas de acceso multimodal concretas es un estacionamiento más grande que los estacionamientos típicos que construye el Distrito o la reducción del estacionamiento general en un estacionamiento existente como el de North Ridge. La infraestructura para la carga de vehículos eléctricos, bicicletas y lanzaderas es también una consideración a la hora de agrupar los servicios y los puntos de inicio de los senderos para maximizar la seguridad y la comodidad de los visitantes.

Los diseños conceptuales del estacionamiento de Purisima-to-the-Sea que se presentarán al PNR en una fecha futura identificarán los TDM que se han incorporado a ellos. En general, la inclusión o supresión de los TDM tendrá un efecto significativo en la disposición y el diseño del nuevo estacionamiento en Verde Road y en el actual estacionamiento de North Ridge. Los estudios técnicos para el Estudio de Viabilidad de la Autopista 35 están en marcha, y el equipo del proyecto está considerando qué estrategias de TDM pueden ser acomodadas en el sitio para informar sus esfuerzos de planificación conceptual.

### **Estrategias de gestión de la demanda de transporte**

Tal como se presentaron al PNR en marzo, las estrategias de TDM se agrupan en las siete categorías que se enumeran a continuación (Anexo 3). Una diferencia es que el equipo del proyecto eliminó la estrategia de TDM de la política de e-bicis de la categoría de ciclismo tras la decisión de la Junta el 29 de junio de 2022 (R-22-78). Este cambio se muestra en las ediciones tachadas.

- Ciclismo
- Gestión de la demanda de los visitantes
- Educación y divulgación
- Mejora de la capacidad de estacionamiento
- Gestión del estacionamiento

- Tránsito
- Información al viajero/señalización del camino

El objetivo del reciente esfuerzo de participación era recoger las opiniones del público y de las partes interesadas para completar la puntuación y la priorización de las estrategias de TDM. El equipo de consultores analizó las estrategias utilizando los comentarios del público y de las partes interesadas, los resultados de la recopilación de datos y la experiencia del equipo en proyectos similares. A continuación, evaluaron las estrategias en función de los criterios de puntuación utilizando la rúbrica de puntuación asociada a cada criterio y su peso (Anexo 2). Cada estrategia puede puntuar de 1 a 5 para indicar su eficacia en la consecución del objetivo de cada criterio de puntuación, entendiendo que algunas TDM pueden depender de otras TDM o circunstancias para ser eficaces. Cada puntuación se multiplicó por el peso y la suma total se contabilizó 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. Las puntuaciones se normalizaron en una escala de 1 a 5 para comparar más fácilmente las estrategias puntuadas entre sí.

Las medidas individuales en orden de puntuación se muestran en la Tabla 1 a continuación. El Anexo 6 es una hoja de cálculo de puntuación más detallada que muestra las puntuaciones según los criterios individuales.

Tabla 1: Estrategias de gestión de la demanda de transporte con puntuación

#	Categoría de TDM	Estrategia de gestión de la demanda de transporte	Puntuación
1	Ciclismo	Estacionamiento para bicicletas fuera del sitio	4.0
2	Ciclismo	Estacionamiento para bicicletas en las cabeceras de los senderos*.	3.9
3	Ciclismo	Mejora de las instalaciones para bicicletas hacia/desde la Purísima	3.5
4	Ciclismo	<del>Cambios en la política para permitir las bicicletas eléctricas</del> Eliminado por decisión de la Junta Directiva el 29/6/22	<del>3.3</del>
5	Ciclismo	Nuevas conexiones de senderos	3.2
6	Gestión de la demanda de los visitantes	Reservas de estacionamiento durante las horas punta	4.1
7	Gestión de la demanda de visitantes	Estacionamiento de pago durante las horas punta*.	3.8
8	Educación y divulgación	Medios de comunicación social y/u otras actividades de marketing y divulgación	3.9
9	Mejora de la capacidad de estacionamiento	Reconfigurar las áreas de estacionamiento existentes para maximizar la oferta de estacionamiento. La medida puede incluir la delimitación de las plazas de estacionamiento donde actualmente no están marcadas.	3.3
10	Mejora de la capacidad de estacionamiento	Rediseñar temporalmente el estacionamiento para satisfacer las demandas de estacionamiento en horas punta	2.9
11	Mejora de la capacidad de estacionamiento	Identificar/delimitar claramente las ubicaciones de los estacionamientos permitidos en la calle/en el arcén	2.8
12	Mejoras en la capacidad de estacionamiento	Proporcionar una oferta de estacionamiento adicional*	2.7
13	Mejora de la capacidad de estacionamiento	Proporcionar una oferta de estacionamiento adicional*.	2.7
14	Gestión de estacionamientos	Aumentar las multas/la aplicación de las infracciones de estacionamiento, tanto para el estacionamiento en la calle como en las zonas de estacionamiento de la Reserva	3.5

15	Gestión del estacionamiento	Estacionamiento prioritario*.	3.4
16	Gestión de estacionamientos	Aplicación de micro transporte/conducción a la carta/coche compartido	3.0
17	Gestión de estacionamientos	Servicio de estacionamiento con valet*.	2.4
18	Tránsito	Lanzadera de Purisima/Half Moon Bay/Pescadero*.	3.7
19	Tránsito	Servicio de transporte desde los estacionamientos satélites (por ejemplo, parques del condado o del estado) *.	3.7
20	Tránsito	Servicio de transporte hacia/desde el futuro estacionamiento de Verde a otras áreas de estacionamiento de la Reserva o a los puntos de inicio de los senderos	3.7
21	Tránsito	Transporte recreativo regional (con salida y llegada a los principales centros regionales, como las estaciones de Caltrain y/o BART).	3.5
22	Información al viajero/señalización	Actualización del sitio web de la reserva	3.8
23	Información al viajero/señalización	Señales de orientación para vehículos*.	3.6
24	Información al viajero/Señalización	Actualización de los mapas e información de los quioscos	3.6
25	Información al viajero/Señalización	Actualizaciones de las aplicaciones de navegación	3.2
26	Información al viajero/Señalización	Ocupación de los estacionamientos en tiempo real*	3.2

\* TDM que se relaciona y puede influir en los diseños de estacionamientos

Como se encontró durante el Estudio de Acceso Multimodal de Rancho San Antonio completado en 2021, una sola estrategia de GDT no sería eficaz por sí sola para abordar los cambios de modo, la congestión del estacionamiento y la demanda de los visitantes, y algunas estrategias de TDM son más eficaces cuando se combinan con otras. Además, las combinaciones de TDM de diferentes categorías ofrecen una gama de oportunidades de acceso, se dirigen a diversos grupos de visitantes y aumentan la posibilidad de un cambio de modo. Por último, las características geográficas y de visitas únicas de Purísima influyen en qué TDM pueden ser eficaces en última instancia.

Por lo tanto, el actual conjunto de recomendaciones propuestas para la consideración del PNR incluye la siguiente combinación de TDM de alta prioridad que se prevé aplicar en estrecha conjunción entre sí para lograr la mayor eficacia (Tabla 2). A continuación de esta lista se encuentran las TDM secundarias de menor prioridad, que ya están en marcha, o que dependen del éxito de las TDM de alta prioridad (Tabla 3). La lista final (Tabla 4) incluye TDM que no se recomiendan actualmente porque no se consideran eficaces en el avance de los objetivos del Estudio de Acceso Multimodal, sería impopular o no se utiliza sobre la base de la opinión pública, dependen de factores externos que no están actualmente bajo el control del Distrito y que necesitan grandes recursos para implementar, no son actualmente factibles, o son altamente dependientes de otros TDM éxito demostrado.

**Tabla 2: TDM de alta prioridad (9 en total)**

Categoría de TDM	Estrategia de gestión de la demanda de transporte	Puntuación
Gestión de la demanda de los visitantes	Reservas de estacionamiento durante las horas punta <i>Incluir áreas de estacionamiento reservado en los proyectos del estudio de viabilidad de Purisima-to-the-Sea y de la autopista 35. Puede aplicarse junto con la estrategia TDM de estacionamiento prioritario.</i>	4.1

Ciclismo	Estacionamiento para bicicletas en las cabeceras de los senderos*. <i>Incluir estacionamientos para bicicletas en los estacionamientos de Purísima-to-the-Sea y Highway 35 del Estudio de Viabilidad. Añadir estacionamiento para bicicletas en otras cabeceras de senderos.</i>	3.9
Educación y divulgación	Difusión en medios sociales <i>A la espera de la aplicación de las TDM. Complementará las estrategias de TDM promoviendo y educando al público a medida que se implementen las estrategias.</i>	3.9
Tránsito	Servicio de transporte hacia/desde el futuro estacionamiento de Verde a otras áreas de estacionamiento de la Reserva o a las cabeceras de los senderos <i>Considerar la posibilidad de acomodar el estacionamiento para el servicio de transporte en el estacionamiento de Purísima-to-the-Sea Verde Road. Implementar un programa de transporte de fin de semana por etapas (inicialmente desde el estacionamiento de Purísima al Mar hasta el estacionamiento inferior de Purísima Creek Road junto con el cierre del estacionamiento inferior de Purísima Creek Road los fines de semana o considerar el estacionamiento con permiso de fin de semana en lugar del estacionamiento público general. En función del éxito y la viabilidad financiera del programa de transporte, es posible ampliar el servicio de transporte a (1) otros puntos de inicio de la ruta de Purísima (2) los lotes de la playa costera y (3) en última instancia, las rutas regionales de Half Moon Bay/ Pescadero pendientes).</i>	3.7
Tránsito	Transporte desde los estacionamientos satélites (por ejemplo, dentro de los parques de la Reserva, del Condado o del Estado) *. <i>Igual que el anterior TDM.</i>	3.7
Gestión del estacionamiento	Estacionamiento prioritario*. <i>Incluir el estacionamiento prioritario (coche compartido, estacionamiento reservado) en los proyectos de estudio de viabilidad de Purísima-to-the-Sea y de la autopista 35.</i>	3.4
Mejora de la capacidad de estacionamiento	Reconfigurar las zonas de estacionamiento existentes para maximizar la oferta de aparcamiento. La medida puede incluir la delimitación de los puestos de estacionamiento donde actualmente no están marcados. <i>Completar el Estudio de Viabilidad de la Autopista 35 y evaluar las oportunidades para ampliar la capacidad y acomodar las estrategias de TDM de alta prioridad según sea apropiado para cada sitio.</i>	3.3
Información al viajero/señalización	Ocupación de los estacionamientos en tiempo real*. <i>Incluir la capacidad de ocupación del estacionamiento en tiempo real en los estacionamientos de Purísima-to-the-Sea y del Estudio de Viabilidad de la Autopista 35.</i>	3.2
Mejora de la capacidad de estacionamiento	Proporcionar una oferta de estacionamiento adicional*. <i>Completar la ejecución del proyecto Purísima-to-the-Sea para ampliar la capacidad de estacionamiento y aplicar las estrategias de TDM asociadas. Aunque un nuevo estacionamiento no logra el objetivo de fomentar un cambio de modo de transporte, el estacionamiento suele ser un elemento necesario para apoyar un nuevo inicio de sendero y un sendero, por ejemplo, el sendero Purísima-to-the-Sea.</i>	2.7

\* TDM que se relaciona y puede influir en los diseños de estacionamientos

**Tabla 3: TDM secundarias (10 en total)** (prioridad inferior, ya en curso o dependiendo del éxito de TDM de alta prioridad)

Categoría de TDM	Estrategia de gestión de la demanda de transporte	Puntuación
Información al viajero/señalización	Actualización de la página web de Preserve <i>Ya se está haciendo. Se continuará.</i>	3.8
Gestión de la demanda de los visitantes	Estacionamiento de pago durante las horas punta*. <i>Podría ser eficaz para fomentar el cambio de modo de transporte, pero requeriría un cambio en la política del Consejo. Plantea problemas relacionados con la igualdad de acceso. También sería un reto logístico debido a la falta de servicio de telefonía móvil para los pagos con tarjeta de crédito en el sitio, la supervisión financiera de la gestión de efectivo y la conciliación, la aplicación de los guardabosques, el mantenimiento continuo. Estaría vinculado y dependería del éxito del TDM de estacionamiento reservado.</i>	3.8
Tránsito	Transporte Purisima/Half Moon Bay/Pescadero*. <i>A la espera del éxito del programa de lanzaderas por satélite TDM.</i>	3.7
Tránsito	Autobuses recreativos regionales (con salida y llegada a los principales centros regionales, como las estaciones de Caltrain y/o BART)*. <i>A la espera del éxito del programa de lanzaderas satélite TDM.</i>	3.5
Gestión del estacionamiento	Aumento de las multas y de la aplicación de las infracciones de estacionamiento, tanto en la vía pública como en las zonas de estacionamiento protegido. <i>La aplicación es continua y depende de los recursos de personal disponibles.</i>	3.5
Información al viajero/señalización	Señales de orientación para vehículos*. <i>Puede hacerse conjuntamente. Piloto completado. Es necesario revisar el enfoque.</i>	3.6
Información al viajero/señalización	Actualización de los mapas/información de los quioscos <i>Ya se está haciendo. Las actualizaciones continuarán según sea necesario.</i>	3.6
Información al viajero/señalización	Actualizaciones de las aplicaciones de navegación <i>Las solicitudes de actualización de la funcionalidad de navegación de Google Maps han tenido un éxito limitado a lo largo de los años. Se han revisado las instrucciones del sitio web del distrito para ofrecer mejores instrucciones sobre cómo acceder a la Reserva. El personal puede supervisar las oportunidades si surge la necesidad.</i>	3.2
Mejora de la capacidad de estacionamiento	Rediseñar temporalmente el estacionamiento para satisfacer las demandas de estacionamiento en horas pico*. <i>A la espera de la implementación de los estacionamientos del estudio de viabilidad de Purisima-to-the-Sea y de la autopista 35 y de los TDM asociados.</i>	2.9
Mejora de la capacidad de estacionamiento	Identificar/delinear claramente los lugares de estacionamiento permitido en la calle/en el arcén <i>Trabajar con el condado de San Mateo para señalar claramente el estacionamiento permitido en la calle/en el arcén.</i>	2.8

\* TDM que se relaciona y puede influir en los diseños de estacionamientos

**Tabla 4: TDM no recomendados actualmente (7 en total)** (no son viables, tienen poco apoyo/eficacia o dependen mucho de factores externos)

Categoría de TDM	Estrategia de gestión de la demanda de transporte	Puntuación
Ciclismo	Estacionamiento para bicicletas y paseos fuera del sitio <i>En función de la oportunidad. Basado en los socios. El personal continuará buscando oportunidades para implementar este TDM con representantes municipales y del condado.</i>	4.0
Ciclismo	Mejora de las instalaciones para bicicletas hacia/desde Purísima Anchura limitada en las carreteras. Impulsado por la oportunidad. Depende de los socios. El personal continuará buscando oportunidades para implementar este TDM con representantes municipales y del condado.	3.5
Ciclismo	<del>Cambios en la política para permitir las bicicletas eléctricas</del> <i>Eliminado por decisión de la Junta Directiva el 29/6/22</i>	<del>3.3</del>
Ciclismo	Nuevas conexiones de senderos <i>No son eficaces para cambiar los modos de transporte del visitante medio dada la lejanía de la reserva.</i>	3.2
Gestión del estacionamiento	Micro transporte a la carta/ aplicación para compartir coche <i>Actualmente no es factible debido a las limitaciones de la cobertura celular.</i>	3.0
Mejora de la capacidad de estacionamiento	Delimitar las plazas de estacionamiento en la calle donde actualmente no están marcadas <i>Las plazas de estacionamiento en la calle se encuentran en los arcenes sin pavimentar de las carreteras circundantes, lo que lo hace inviable.</i>	2.7
Gestión del estacionamiento	Servicio de estacionamiento con valet*. <i>Poco apoyo público para este TDM, que también requeriría recursos de personal o de proveedores y costes de implementación y funcionamiento.</i>	2.4

\* TDM que se relaciona y puede influir en los diseños de estacionamientos

## IMPACTO FISCAL

La acción recomendada no tiene un impacto fiscal directo e inmediato. El presupuesto adoptado para el año fiscal 2022-23 (FY23) incluye 35.000 dólares para servicios de consultores.

Estudio de acceso multimodal a la Reserva Purísima #31904	Datos del año anterior	Año Fiscal 23 Adoptado	Año Fiscal 24 Proyectado	Año Fiscal 25 Proyectado	Años futuros estimados	TOTAL
Financiado por el distrito (Fondo 10):	\$103,544	\$35,000	\$0	\$0	\$0	\$138,544
<b>Presupuesto total:</b>	<b>\$103,544</b>	<b>\$35,000</b>	<b>\$0</b>	<b>\$0</b>	<b>\$0</b>	<b>\$138,544</b>
Gastado hasta la fecha (a 18/07/22):	(\$103,544)	\$0	\$0	\$0	\$0	(\$103,544)
Gravámenes:	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
<b>Presupuesto restante (propuesto):</b>	<b>\$0</b>	<b>\$35,000</b>	<b>\$0</b>	<b>\$0</b>	<b>\$0</b>	<b>\$35,000</b>

El proyecto del Estudio de Acceso Multimodal a la Reserva Purísima no está financiado 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 Y EL COMITÉ

El personal presentó el proyecto en las dos reuniones públicas que se indican a continuación para recabar comentarios.

- **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-21-147](#), [meeting minutes](#)).
- **15 de marzo de 2022:** El PNR revisó y proporcionó comentarios sobre los criterios de puntuación propuestos y los factores de ponderación utilizados para puntuar y priorizar las estrategias de TDM. ([R-22-38](#), actas de reuniones incluidas como Anexo 7).

## AVISO PÚBLICO

Se realizó una notificación pública tal y como exige la Ley Brown. Además, se enviaron avisos públicos a las partes interesadas de la Reserva y a las partes interesadas en el senderismo, el ciclismo, la equitación, la accesibilidad, los senderos regionales y la costa.

## CUMPLIMIENTO DE CEQA por sus siglas en inglés

El Estudio de Acceso Multimodal a Purisima Creek Redwoods equivale a un estudio de viabilidad o planificación de posibles acciones futuras, que la Junta aún no ha aprobado, en el sentido del artículo 15262 de la CEQA. El Estudio Multimodal informará sobre futuras acciones que estarán sujetas a la CEQA, y en ese momento se llevará a cabo la posterior revisión ambiental.

## PRÓXIMOS PASOS

A la espera de los comentarios de la PNR, el personal del Distrito y Parisi redactarán un informe para agregar las conclusiones y recomendaciones y presentarán el proyecto de informe a la PNR en una futura reunión para que el Comité haga sus aportaciones.

Anexos

1. Mapa del área de estudio
2. Criterios de puntuación de la estrategia y rúbrica
3. Estrategias de gestión de la demanda de transporte (TDM)
4. Resumen de las actividades de participación
5. Resumen de los comentarios del público
6. Matriz de estrategias TDM puntuadas
7. Borrador del acta de la reunión del PNR del 15 de marzo de 2022

Jefe de Departamento responsable:

Jane Mark, AICP, Departamento de Planificación

Preparado por:

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

Tyler Smith, Planificador II, Departamento de Planificación

Contacto de personal:

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

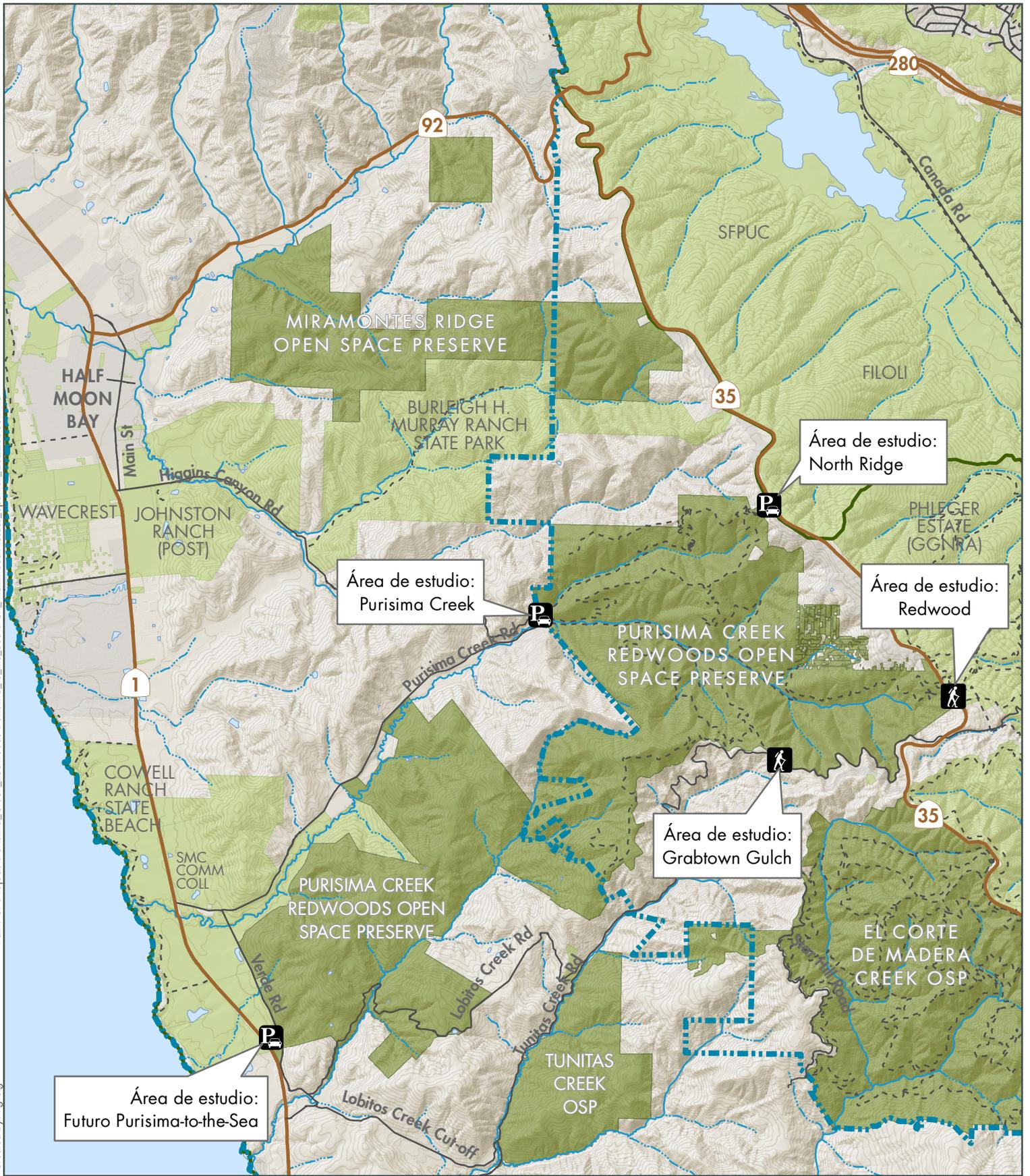
Tyler Smith, Planificador II, Departamento de Planificación

Gráficos preparados por:

Nathan Greig, 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:**

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

Estudio de acceso multimodal de Purisima

2 de agosto de 2022

**Tabla 1: Resumen de los criterios de puntuación y pesos modificados por el PNR el 15 de marzo de 2022 (se muestra en ediciones tachadas)**

#	Criterios de puntuación propuestos	Pondera 1 = menor importancia 3 = máxima importancia
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	<del>2</del>
6	Facilidad del <del>aplicación</del> proceso de aprobación	<del>2</del>
7	Costo de capital	<del>2</del>
8	Costo de operación/mantenimiento	<del>3</del>
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	<del>3</del>
12	Aportación de los vecinos	3
13	Aportaciones de las partes interesadas	<del>3</del>

**Tabla 2: Descripciones de los criterios de la puntuación y la rúbrica de puntuación**

Criterio de puntuación	Descripción	Rúbrica de puntuación
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
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

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)
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
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)
Facilidad del proceso de aprobación	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)
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)
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)
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
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
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
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
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

\* 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

**Anexo 3:**

Estrategias propuestas de gestión de la demanda de transporte - Estudio de acceso multimodal de Purísima 15 de marzo de 2022 (cambios desde el 15 de marzo de 2022 PNR en tachado o subrayado)  
2 de agosto 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 Purísima-to-the-Sea, donde se espera un mayor número de personas que llegan en bicicleta. <u>Se podría considerar la posibilidad de instalar aparcabicicletas en el centro del sendero, si se considera oportuno.</u>	Futuro lote de Purísima-to-the-Sea, lote de North Ridge, lote de Purísima 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 <u>eliminado por la dirección de la Junta recibida en la política de bicicletas electrónicas el 29 de junio de 2022)</u>	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
<b>Educación/ Divulgación</b>	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
<b>Mejoras en la capacidad de estacionamiento</b>	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

<b>Gestión de estacionamiento</b>	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
<b>Tránsito</b>	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 y/o <u>Pescadero. Requiere coordinación con la agencia asociada.</u>	Futuro lote Purisima-to-the-Sea y lote Purisima Creek Road <u>Estacionamientos fuera del sitio (Half Moon Bay, etc.)</u>
	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. <u>Requiere coordinación con la agencia asociada.</u>	Futuro lote de Purísima-to-the-Sea, lote de North Ridge y lote de Purísima Creek Road <u>Estacionamientos externos (Caltrain, BART)</u>

	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). <b>Requiere coordinación con la agencia asociada.</b>	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
<b>Información al viajero / Orientación</b>	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:**

Estudio de acceso multimodal a Purisima – Resumen de las actividades de participación total  
2 de agosto de 2022

#	Fecha	Reunión / Evento
1	16 de febrero de 2021	Personal de la ciudad de Half Moon Bay
2	30 de marzo de 2021	Grupo Ritz Carlton Caminatas y voluntarios de transporte
3	6 de mayo de 2021	SamTrans - <i>ReImagine SamTrans</i>
4-13	Junio 2021 - junio 2022	Equipo de exploración del transbordador de la red de administración de las montañas de Santa Cruz - reuniones periódicas (29/6/21, 8/3/21, 10/6/21, 11/3/21, 12/1/21, 1/4/22, 1/20/22, 2/2/22, 2/16/22, 3/2/22, 4/6/22, 5/4/22, 6/1/22)
14	13 de julio de 2021*	Reunión de vecinos de Purisima-to-the-Sea
15	20 de octubre de 2021	Equipo de Senderos de la Península (Bay Area Ridge Trail, Red de Administración de las Montañas Santa Cruz, Servicio de Parques Nacionales, Comisión de Servicios Públicos de San Francisco, Condado de San Mateo)
16	3 de noviembre de 2021*	Pescadero sostenible
17	4 de noviembre de 2021**	<a href="#">Make It Main Street</a> (evento comunitario de Half Moon Bay)
18	9 de noviembre de 2021*	Consejo Asesor Municipal de Pescadero
19	20 de noviembre de 2021*	Un puesto en el <a href="#">Coastside Farmers Market</a> (Half Moon Bay)
20	1 de diciembre de 2021*	Jornada de Puertas Abiertas y Reunión Extraordinaria de Purisima-to-the-Sea
21	18 de diciembre de 2021*	Un puesto en el <a href="#">Coastside Farmers Market</a> (Half Moon Bay)
22	18 y 25 de enero de 2022	Personal de la ciudad de Half Moon Bay
23	23 de febrero de 2022*	Consejo Comunitario de Midcoast
24	15 de marzo de 2022*	Comisión de Planificación y Recursos Naturales
25	15 de marzo de 2022*	Serie de oradores de la Asociación de Kings Mountain
26	20 de abril de 2022	Equipo de Senderos de la Península
27	14 de mayo de 2022**	Mercado agrícola del Colegio de San Mateo
28	15 de mayo de 2022**	Caminata en grupo con un grupo de senderistas hispanohablantes (incluía representantes de Puente y ALAS (Ayudando Latinos A Soñar))
29	4 de mayo de 2022*	Pescadero sostenible
30	8 de junio de 2022*	Consejo Comunitario de Midcoast
31	14 de junio de 2022*	Consejo Asesor Municipal de Pescadero
32	29 de junio de 2022**	Jornada de puertas abiertas de los proyectos Purisima (en persona)
33	11 de julio de 2022	Personal de Planificación y Sostenibilidad del Condado de San Mateo
34	12 de julio de 2022**	Jornada de puertas abiertas de los proyectos Purisima (virtuales)
35	20 de julio de 2022	Personal de Parques del Condado de San Mateo
36	2 de agosto de 2022*	Comisión de Planificación y Recursos Naturales

\*Reunión pública

\*\*Acto público

**Anexo 5:**

Estudio de Acceso Multimodal a Purísima - Resumen de los comentarios del público desde el 15 de marzo de 2022

2 de agosto de 2022

<b>Tema/Tema</b>	<b>Comentarios generales<sup>1</sup></b>
<b>Ciclismo</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Interés por los senderos regionales y más bucles para que la gente se quede en la bicicleta y deje el coche en casa</li><li>• Interés en ir en bicicleta al inicio del sendero desde el nuevo estacionamiento</li><li>• Algunos están interesados en permitir el uso de bicicletas en algunos senderos de la Purísima, pero otros han expresado su preocupación por los conflictos en los senderos entre excursionistas y ciclistas.</li></ul>
<b>Comunicaciones/ Información sobre viajes/ Orientación</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Proporcionar más información sería especialmente útil para las personas que vienen de más lejos. Hubo interés en tener más información en el sitio web de la Reserva, incluyendo información sobre alternativas de estacionamiento y datos de estacionamiento en tiempo real.</li><li>• Interés por la información al viajero, los mapas físicos y digitales y las señales de orientación, tanto en inglés como en español</li><li>• Se favorecieron las señales en la reserva que dirigen a los visitantes a otros estacionamientos o reservas</li><li>• Las señales deberían identificar los senderos que serían apropiados para personas de diferentes capacidades (por ejemplo, caminatas fáciles, medias, extenuantes).</li><li>• Códigos QR en las vías de estacionamiento para que los visitantes puedan descargar los mapas de las reservas en su teléfono</li><li>• Interés en señalar el estacionamiento cerca de Grabtown Gulch para que la gente se estacione fuera de la carretera</li></ul>
<b>Ecuestre</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• El deseo de algunos de que haya más estacionamientos ecuestres, así como servicios como postes de enganche y cuadras para montar.</li></ul>
<b>Equidad</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• La diversidad, la equidad y la inclusión surgieron como una preocupación al considerar varias estrategias de TDM por sus siglas en inglés. Por ejemplo, las opciones que requieren pagos o el uso de tecnología podrían suponer una barrera para las poblaciones desfavorecidas. Además, las lanzaderas desde los estacionamientos satélites o el nuevo estacionamiento de Verde Road también podrían suponer una barrera para las personas que no poseen vehículos personales y no pueden conducir hasta el estacionamiento para coger la lanzadera. En este caso, el transporte regionales que recoge a las personas en centros más urbanos, como Half Moon Bay o Pescadero, podrían resolver este problema de igualdad de acceso.</li><li>• Las estrategias basadas en la tecnología están bien para compartir información, por ejemplo, la página web de la Reserva, pero exigir la tecnología para el acceso, por ejemplo, los sistemas de reserva, podría tener un efecto negativo en el acceso equitativo a la Reserva</li></ul>
<b>Estacionamiento</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Interés en la mejora de la capacidad de estacionamiento, como el trazado de franjas, que evitaría la sobre construcción o la destrucción del hábitat de la fauna.</li><li>• Interés en el estacionamiento de autobuses para grupos escolares o sin fines de lucro</li><li>• El uso compartido de vehículos y el estacionamiento prioritario son estrategias de interés, pero su aplicación podría ser un problema</li><li>• Los comentaristas señalan que es necesario un mayor control de las zonas de no estacionamiento. Sin embargo, algunos visitantes han denunciado la supresión del estacionamiento a lo largo de Purísima Creek Road, mientras que los residentes lo apoyan.</li><li>• Se apoya la ampliación de los estacionamientos, pero se desea que cualquier estacionamiento nuevo o ampliado incluya también elementos multimodales</li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Los comentaristas señalan que las zonas costeras carecen de drenaje de aguas pluviales y que los estacionamientos propuestos deben incorporar superficies impermeables en su diseño</li> </ul>
<b>Estacionamiento de pago</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>El 55% de los encuestados afirma que pagaría una tarifa nominal por estacionarse en un estacionamiento</li> <li>Los sistemas de pago deben incluir tarifas gratuitas o reducidas para garantizar un acceso equitativo</li> </ul>
<b>Sistema de reserva de estacionamiento</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Más de la mitad de los encuestados utilizaría un sistema de reserva en línea para estacionarse en un estacionamiento o consideraría utilizarlo.</li> <li>Un sistema de reserva de estacionamiento debe aplicarse de manera que no excluya a las personas sin acceso a Internet o que no tengan conocimientos tecnológicos</li> <li>La falta de servicio de telefonía móvil obligaría a los conductores a reservar lugares desde su casa o desde su teléfono en zonas urbanas</li> </ul>
<b>Asociaciones regionales</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Consideración de las oportunidades de asociarse con Connect the Coastside y coordinación con la planificación TDM de Half Moon Bay</li> <li>Considerar un esfuerzo más regional en la dispersión de la demanda como parte de la solución para Purísima.</li> </ul>
<b>Preocupación por la seguridad</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Los residentes y los visitantes están preocupados por la seguridad de los vehículos que se estacionan en los arcenes de la carretera, especialmente en el inicio del sendero de Purísima Creek</li> <li>El aumento de las visitas plantea problemas de seguridad contra incendios. Los proyectos deben tener en cuenta la lucha contra los incendios y el acceso al agua</li> <li>Los ciclistas están preocupados por el tráfico de vehículos y el exceso de velocidad</li> <li>Preocupación por la seguridad de los peatones al cruzar la autopista 35 en el estacionamiento de North Ridge, que se está estudiando para ampliarlo</li> </ul>
<b>Sistema de autobuses de enlace</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La mitad de los encuestados han declarado que utilizarían un transporte si su zona de estacionamiento preferida estuviera llena; una cuarta parte de los encuestados han dicho que podrían estar interesados</li> <li>Los comentaristas expresaron un interés variable en el servicio de transporte basado en el tiempo de espera: se prefieren 30 minutos o menos</li> <li>Preferencia por tiempos de viaje cortos</li> <li>Interés en el transporte para promover la equidad aumentando el acceso a la preservación para las personas mayores y las personas que no poseen vehículos</li> <li>Interés en una lanzadera que apoye el senderismo y/o el ciclismo en un solo sentido en la Reserva</li> <li>Se han recibido comentarios de algunos grupos sobre los retos que supone la gestión de un sistema de transporte. Basándose en las anteriores rutas de transporte regionales, el apoyo de la comunidad al servicio de transporte no siempre se traduce en el número de usuarios. La comercialización es importante para el éxito del servicio de transporte: hay que incentivar el uso del transporte o desincentivar el uso del coche para garantizar el número de usuarios, por ejemplo, limitando el acceso de los vehículos.</li> <li>Considere la posibilidad de incluir a las empresas en una posible solución de transporte.</li> <li>La falta de cobertura de telefonía móvil en los estacionamientos/cabeceras de la Purísima añade complejidad si los transportes son a la demanda</li> <li>La persistente falta de conductores de autobús que padecen las agencias de transporte también puede afectar a la viabilidad del programa de transporte</li> </ul>
<b>Infraestructura de servicio a los visitantes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Los visitantes señalaron que sería deseable contar con baños y recipientes para la basura tanto en los puntos de entrega del transporte como a mitad del sendero.</li> <li>La falta de recepción celular fiable dificulta que los visitantes hagan planes alternativos si llegan a un lote lleno</li> </ul>

<sup>1</sup>Los comentarios anteriores se basan en la encuesta a los visitantes y en las aportaciones recibidas durante las actividades de participación.

**Anexo 6:**

Estudio de acceso multimodal a Purisima – Estrategias de gestión de la demanda de transporte con puntuación

2 de agosto de 2022

Categoría	Estrategia	Puntuación total ponderada	Puntuación ajustada	Criterios de puntuación propuestos												
				Peak Hour Parking Demand Reduction (Weight = 3)	Promotion of Modal Shift (Weight = 3)	Traffic Safety Impact (Weight = 3)	Visitor Access Reliability (Weight = 2)	Implementation Term (Weight = 2)	Ease of Approval Process (Weight = 2)	Capital Cost (Weight = 1)	Operations/Maintenance Cost (Weight = 2)	Protection & Enhancement of Preserve Environmental Qualities (Weight = 3)	Promotion of Equitable Opportunities for All (Weight = 3)	Districtwide Community Input (Weight = 2)	Neighborhood Input (Weight = 3)	Stakeholder Input (Weight = 2)
Ciclismo	Estacionamiento para bicicletas fuera del sitio	125	4.0	3	4	3	4	5	3	5	5	5	2	5	5	5
	Estacionamiento para bicicletas en las cabeceras de los senderos	120	3.9	2	3	2	4	5	5	4	4	5	3	5	5	5
	Mejora de las instalaciones para bicicletas hacia/desde la Purísima	107	3.5	2	3	1	4	1	1	5	5	5	4	5	5	5
	Cambios en la política para permitir las bicicletas eléctricas	103	3.3	2	3	2	4	5	3	5	5	3	2	4	4	4
	Nuevas conexiones de senderos	100	3.2	1	2	3	2	3	3	5	4	3	3	5	5	5
Gestión de la demanda de visitantes	Reservas de estacionamiento durante las horas punta	126	4.1	5	4	4	5	3	3	4	4	5	3	5	3	5
	Estacionamiento de pago durante las horas punta	125	4.0	5	3	4	5	3	3	4	5	5	1	5	5	5
Educación y divulgación	Medios de comunicación social y/u otras actividades de marketing y divulgación	120	3.9	4	3	4	3	5	5	5	5	3	3	4	4	4
Mejora de la capacidad de estacionamiento	Reconfigurar las áreas de estacionamiento existentes para maximizar la oferta de estacionamiento. La medida puede incluir la delimitación de las plazas de estacionamiento donde actualmente no están marcadas.	101	3.3	3	1	5	3	5	4	3	5	2	1	4	4	4
	Rediseñar temporalmente el estacionamiento para satisfacer las demandas de estacionamiento en horas punta	90	2.9	3	2	5	3	3	3	5	5	1	1	3	3	3
	Identificar/delimitar claramente las ubicaciones de los	88	2.8	3	1	3	3	4	3	4	5	1	1	3	5	3

**Anexo 6:**

Estudio de acceso multimodal a Purisima – Estrategias de gestión de la demanda de transporte con puntuación

2 de agosto de 2022

estacionamientos permitidos en la calle/en el arcén																
Proporcionar una oferta de estacionamiento adicional	<b>84</b>	<b>2.7</b>	4	2	2	4	1	3	1	3	1	2	4	4	4	
Proporcionar una oferta de estacionamiento adicional	<b>83</b>	<b>2.7</b>	3	1	3	3	4	3	3	5	1	1	5	1	5	

**Anexo 6:**

Estudio de acceso multimodal a Purisima – Estrategias de gestión de la demanda de transporte con puntuación

2 de agosto de 2022

Categoría	Estrategia	Puntuación total ponderada	Puntuación ajustada	Criterios de puntuación propuestos												
				Reducción de la demanda de estacionamiento en horas pico (Pondera = 3)	Promoción del cambio modal (Pondera = 3)	Impacto en la seguridad del tráfico (Pondera = 3)	Fiabilidad del acceso de los visitantes (Pondera = 2)	Plazo de ejecución (Pondera = 2)	Facilidad del proceso de aprobación (Pondera = 2)	Costo de capital (Pondera = 1)	Costo de operación/mantenimiento (Pondera = 2)	Protección y mejora de las cualidades ambientales (Pondera = 3)	Promoción de oportunidades equitativas para todos (Pondera = 3)	Aportación de la comunidad en todo el distrito (Pondera = 2)	Aportación de los vecinos (Pondera = 3)	Aportaciones de las partes interesadas (Pondera = 2)
Gestión de estacionamientos	Aumentar las multas/la aplicación de las infracciones de estacionamiento, tanto para el estacionamiento en la calle como en las zonas de estacionamiento de la Reserva	109	3.5	2	2	5	2	5	4	5	4	2	2	5	5	5
	Estacionamiento prioritario*	106	3.4	3	3	5	2	5	4	5	5	3	2	3	3	3
	Aplicación de micro transporte/conducción a la carta/coche compartido	92	3.0	2	4	5	3	3	3	4	4	3	2	2	2	2
	Servicio de estacionamiento con valet	75	2.4	3	1	5	4	3	3	3	3	2	2	1	1	1
Tránsito	Lanzadera de Purisima/Half Moon Bay/Pescadero	116	3.7	4	5	4	4	1	1	1	1	4	5	5	5	5
	Servicio de transporte desde los estacionamientos satélites (por ejemplo, parques del condado o del estado)	116	3.7	4	5	4	4	1	1	1	1	4	5	5	5	5
	Servicio de transporte hacia/desde el futuro estacionamiento de Verde a otras áreas de estacionamiento de la Reserva o a los puntos de inicio de los senderos	116	3.7	4	5	4	4	1	1	1	1	4	5	5	5	5
	Transporte recreativo regional (con salida y llegada a los principales centros regionales, como las estaciones de Caltrain y/o BART)	109	3.5	4	5	4	4	1	1	1	1	4	5	4	4	4
Información al viajero/señalización	Actualización del sitio web de la reserva	118	3.8	2	2	5	3	5	5	5	5	3	2	5	5	5
	Señales de orientación para vehículos	113	3.6	2	1	5	2	5	5	5	5	3	2	5	5	5

**Anexo 6:**

Estudio de acceso multimodal a Purisima – Estrategias de gestión de la demanda de transporte con puntuación

2 de agosto de 2022

Actualización de los mapas e información de los quioscos	<b>113</b>	<b>3.6</b>	2	1	5	2	5	5	5	5	3	2	5	5	5
Actualizaciones de las aplicaciones de navegación	<b>98</b>	<b>3.2</b>	1	1	5	3	5	5	5	5	3	2	3	3	3
Ocupación de los estacionamientos en tiempo real	<b>99</b>	<b>3.2</b>	4	1	5	5	3	4	2	4	3	1	4	3	3



Midpeninsula Regional  
Open Space District

## **DISTRITO REGIONAL DE ESPACIO ABIERTO DE MIDPENÍNSULA**

### **COMITÉ DE PLANIFICACIÓN Y RECURSOS NATURALES**

*El Comité llevó a cabo esta reunión de acuerdo con la sección 54953(e) del Código de Gobierno de California y la Resolución 21-33 del Distrito Regional de Espacio Abierto de Midpeninsula. Todos los miembros del Comité y el personal participaron por teleconferencia.*

**Martes, 15 de marzo de 2022**

### **ACTAS DEL BORRADOR**

#### **LLAMADA AL ORDEN**

El director Riffle abrió la sesión del Comité de Planificación y Recursos Naturales a las 2:01 p.m.

#### **PASAJE DE LISTA**

Miembros presentes: Yoriko Kishimoto, Curt Riffle y Pete Siemens

Miembros ausentes: Ninguno

Personal presente: La directora general Ana Ruiz, la consejera General Hilary Stevenson, la subdirectora General Susanna Chan, el subdirector General Brian Malone, la secretaria del Distrito/Asistente del director general Jennifer Woodworth, la directora de Planificación Jane Mark, la Planificadora Principal Tina Hugg, la Planificadora Principal Gretchen Laustsen, el Planificador II Tyler Smith

El director Riffle anunció que esta reunión se está llevando a cabo de acuerdo con la sección 54953(e) del Código de Gobierno de California y la Resolución 21-33 del Distrito Regional de Espacio Abierto de la Midpenínsula que permite a los miembros del Comité participar a distancia. El Distrito ha hecho todo lo posible para llevar a cabo una reunión en la que todo el mundo tenga la oportunidad de escuchar la reunión y hacer comentarios. El público tiene la oportunidad de hacer comentarios sobre el orden del día, y la oportunidad de escuchar esta reunión a través de Internet o por teléfono. Esta información se puede encontrar en el orden del día de la reunión, que se publicó físicamente en la Oficina Administrativa del Distrito, y en el sitio web del Distrito. El director Riffle describió el proceso y los protocolos de la reunión.

#### **APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA**

**Moción:** El director Siemens propuso, y el director Kishimoto apoyó la moción de aprobar el orden del día.

**VOTACIÓN NOMINAL: 3-0-0**

**COMUNICACIONES ORALES**

La secretaria del distrito, Jennifer Woodworth, informó que no se presentaron comentarios.

**ASUNTOS DE COMITÉ**

**1. Aprobar las Actas de la Reunión del Comité de Planificación y Recursos Naturales del 8 de marzo de 2022.**

**Moción:** El director Siemens propuso, y el director Kishimoto apoyó la moción de aprobar el acta de la reunión del Comité de Planificación y Recursos Naturales del 8 de marzo de 2022.

Public comment opened at 2:05 p.m.

No se presentaron comentarios del público para este punto.

Los comentarios del público se cerraron a las 2:05 p.m.

**VOTACIÓN NOMINAL: 3-0-0**

**2. Resultados preliminares del Proyecto de Acceso Multimodal a la Reserva de Purisima Creek (R-22-38)**

La directora general, Ana Ruiz, hizo un comentario inicial en el que describió la Reserva de Espacio Abierto de Purisima Creek Redwoods, incluyendo los niveles de visitas, los desafíos de estacionamiento y el impacto en la comunidad cercana a la reserva.

La planificadora principal Tina Hugg hizo la presentación del personal describiendo el calendario del proyecto y los objetivos y metas del mismo, incluyendo la identificación de formas de mejorar el acceso multimodal, la evaluación de los recursos de estacionamiento existentes y el acceso, la mejora de la circulación interna de los visitantes, etc.

Joakim Osthmus, de Parisi Transportation Consulting, describió el proceso de recogida de datos para el estudio multimodal, que incluyó la participación del público y encuestas virtuales y presenciales. Una segunda ronda de encuestas se completará en mayo para ayudar a determinar el éxito de las estrategias iniciales de gestión de la demanda de transporte implementadas por el Distrito. El Sr. Osthmus destacó los resultados del estudio, como la elevada demanda de estacionamiento por la mañana, la frecuente rotación de vehículos y los puntos de entrada a la reserva preferidos por los excursionistas y los ciclistas. Los resultados de la encuesta indican que los visitantes quieren más estacionamiento para vehículos, información sobre la disponibilidad de estacionamiento en tiempo real, mejor acceso para bicicletas y/o acceso gratuito o de bajo coste a la reserva.

El director Siemens comentó sobre el éxito del Distrito con el uso de autobuses para eventos pasados del Distrito y declaró que será necesario identificar áreas de estacionamiento adicionales para apoyar un sistema de transporte.

La Sra. Hugg declaró que el personal ha estado investigando los programas de transporte en otros lugares para entender cómo operar con éxito un programa de transporte, como los tiempos de espera, las áreas de estacionamiento, la distancia a recorrer, etc.

El director Riffle comentó sobre el espacio limitado disponible para el estacionamiento y declaró que los transbordos para visitantes pueden ser la única opción para acceder a la reserva en el futuro, similar a Muir Woods.

La Sra. Hugg comentó las limitaciones actuales de estacionamiento en el estacionamiento de Purisima Creek/Higgins Canyon debido a las áreas ribereñas cercanas y la posible expansión del área de estacionamiento a lo largo de la autopista 35.

El director Siemens preguntó qué tamaño tendría que ser el estacionamiento para acomodar a todos los visitantes.

La Sra. Hugg declaró que durante la pandemia de COVID-19 aproximadamente 150-200 coches se estacionaron a lo largo de Purisima Creek Road; sin embargo, no se ha estudiado el aumento del impacto en los recursos naturales de la reserva.

El director Siemens declaró que la capacidad de carga de la reserva debe ser determinada, y esto puede informar la cantidad de estacionamiento necesario y si un transporte puede limitar el número de visitantes.

Patrick Golier repasó las estrategias de gestión de la demanda de transporte (TDM por sus siglas en inglés) que se están considerando para el proyecto. Las estrategias de TDM están diseñadas para trabajar conjuntamente en la mejora de las condiciones de acceso de los visitantes. Las estrategias de TDM pretenden mejorar el acceso a través de una serie de opciones, como nuevas instalaciones para bicicletas, gestión de la demanda de los visitantes (sistema de reservas, estacionamiento de pago, etc.), educación y divulgación de los visitantes, mejora de la capacidad de estacionamiento, opciones de tránsito, etc. El Sr. Golier describió las descripciones de los criterios y la rúbrica de puntuación para evaluar las estrategias de TDM propuestas.

La Sra. Hugg destacó los próximos pasos del proyecto, que incluyen la educación y la divulgación continuas y la presentación de informes al comité más adelante en el año.

Se abren los comentarios del público a las 3:29 p.m.

Sarah Filice expresó su preocupación por el impacto negativo de los visitantes de la reserva que se estacionan ilegalmente a lo largo de la carretera, afirmando que bloquean la carretera para la respuesta de los bomberos. Además, los visitantes que esperan un lugar de estacionamiento bloquean la carretera creando un peligro para la seguridad de los demás.

La Sra. Woodworth leyó los comentarios presentados en el acta.

Mike Vandeman declaró que no deberían construirse más infraestructuras para vehículos porque éstas destruyen el hábitat de la fauna.

Rebecca Holland pidió al Distrito que construyera al menos tres plazas más de estacionamiento para jinetes para poder visitar y disfrutar de la reserva.

Los comentarios del público se cerraron a las 3:35 p.m.

El director Kishimoto sugirió eliminar la opción de cobrar por el estacionamiento, afirmando que la política del Distrito es no cobrar por el estacionamiento.

El director Riffle sugirió dejar esta opción para proporcionar a la Junta toda la gama de estrategias de TDM a considerar.

El director Riffle se mostró partidario de presentar proyectos que puedan aplicarse rápidamente.

**Moción:** El director Siemens propuso, y el director Riffle respaldó la moción de confirmar los criterios de puntuación modificados y los factores de ponderación que se utilizarán para calificar y priorizar las estrategias de gestión de la demanda de transporte. Los criterios de puntuación modificados y los factores de ponderación se enumeran a continuación:

#	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 aplicación	<del>1</del> <sub>2</sub>
6	Facilidad del proceso de aprobación	<del>1</del> <sub>2</sub>
7	Coste de capital	<del>2</del> <sub>1</sub>
8	Coste de explotación/mantenimiento	<del>3</del> <sub>2</sub>
9	Protección y mejora de las cualidades medioambientales	3
10	Promoción de oportunidades equitativas para todos	3
11	Aportación de la comunidad en todo el distrito	<del>3</del> <sub>2</sub>
12	Aportación de los vecinos	3
13	Aportaciones de las partes interesadas	<del>3</del> <sub>2</sub>

**Moción sustitutiva:** El director Kishimoto propuso que el criterio 11, "Aportaciones de la comunidad en todo el distrito", se mantuviera con una ponderación del 3

La moción no tiene lugar por falta de apoyo.

**VOTACIÓN NOMINAL DE LA MOCIÓN PRINCIPAL: 3-0-0**

### **APLAZAMIENTO DE LA SESIÓN**

El director Riffle aplazó la reunión del Comité de Planificación y Recursos Naturales a las 4:12 p.m.

---

Jennifer Woodworth, MMC  
Secretaria de Distrito