



Midpeninsula Regional
Open Space District

R-22-111

11 de octubre de 2022

PUNTO DEL ORDEN DEL DÍA 2

Punto del ORDEN DEL DÍA

Estudio de viabilidad del sendero Purisima-to-the-Sea (*Purisima-al-mar*) y de la zona de estacionamiento - Opciones de alineación del sendero y alternativas de diseño conceptual de la zona de estacionamiento

RECOMENDACIONES DE LA DIRECTORA GENERAL

1. Recibir una presentación sobre el estudio de viabilidad del sendero Purisima-to-the-Sea (*Purisima-al-mar*) y el área de estacionamiento y dar su opinión sobre las opciones de alineación del sendero y las alternativas de diseño conceptual del área de estacionamiento.
2. Considerar la posibilidad de aceptar el Alineamiento del Sendero 1 y los Conectores A y B recomendados por la directora general, así como la Alternativa C de diseño del área de estacionamiento conceptual, y remitir la recomendación al Consejo de Administración para que la considere como el alcance del proyecto que serviría como descripción del proyecto propuesto para iniciar la revisión ambiental en virtud de la Ley de Calidad Ambiental de California.

RESUMEN

El estudio de viabilidad del sendero Purisima-to-the-Sea (*Purisima-al-mar*) y la Zona de estacionamiento (Proyecto) pretende identificar una nueva alineación del sendero regional para facilitar un enlace entre la Reserva de espacios abiertos de Purisima Creek Redwoods (reserva) y el actual sendero de Cowell-Purisima Coastal, así como una nueva zona de estacionamiento que servirá como nueva entrada de sendero de acceso público. Esta conexión será un sendero regional de aproximadamente 15 millas que conectará la Reserva con la costa del Condado de San Mateo. Esta alineación creará un enlace crítico este-oeste en la red regional de senderos entre el sendero Bay Area Ridge y el sendero de California Coastal, y se pretende que sea una alineación que contribuya al más extenso sendero Bay to Sea.

El personal presentará las principales opciones de alineación del sendero y las alternativas de diseño del área de estacionamiento. El personal también presentará la alineación preferida del sendero y el diseño conceptual del área de estacionamiento para la consideración del Comité. La finalización del sendero es un proyecto prioritario para el Distrito Regional de Espacios Abiertos de la Midpeninsula (Distrito), tal como se identificó en el Plan de Visión de 2014, apoyado por el público y aprobado por la Junta directiva, con una importante financiación aprobada por los votantes como parte de la Cartera 03 de la Medida AA: *Purisima Creek Redwoods, Purisima-to-the-Sea Trail, protección de la cuenca hidrográfica y pastoreo de conservación.*

FONDO

El propósito del proyecto es analizar varios elementos clave, incluyendo nuevas opciones de alineación del sendero, una nueva ubicación del inicio del sendero con un área de estacionamiento fuera de Verde Road o de la autopista 1, y cruces del sendero en Verde Road y en la autopista 1 para, en última instancia, facilitar un enlace entre la reserva y el sendero costero Cowell-Purísima existente. En última instancia, el proyecto supondría un enlace crítico este-oeste en la red regional de senderos entre el Sendero Bay Area Ridge y el Sendero California Coastal, y se pretende que sea una alineación que contribuya al más extenso Sendero Bay to Sea (Anexo 1). El trabajo incluye la planificación y los estudios técnicos, las investigaciones de campo y los servicios de diseño para analizar las oportunidades de una alineación de senderos multiuso, senderos de conexión, área de estacionamiento, inicio del sendero y cruces de carreteras para peatones. Este trabajo también incluye una importante participación de las partes interesadas y la divulgación pública, así como la consulta con las agencias, organizaciones y vecinos apropiados.

Este proyecto se está llevando a cabo en paralelo y en estrecha coordinación con otros proyectos múltiples que se están llevando a cabo dentro de la Reserva, incluyendo el Estudio de Viabilidad del Cruce del Sendero Multiuso de Purísima y del Área de Estacionamiento (ubicado a lo largo de Skyline Boulevard) y el Estudio de Acceso Multimodal de Purísima (estudio de toda la Reserva). Otros proyectos en la Reserva que se centran en la mejora de los recursos y la gestión de la tierra están en marcha con el apoyo de la Cartera 03 de la Medida AA: *Purísima Creek Redwoods: Sendero Purísima-to-the-Sea, Protección de la Cuenca y Pastoreo de Conservación*. Estos proyectos están dirigidos por el personal de los departamentos de Recursos Naturales y Tierras e Instalaciones e incluyen:

- Restauración de Irish Ridge (80072)
- Restauración del arroyo Lobitos (Lobitos Creek) (MAA03-011) y Cercado para el ganado (61024)
- Cercado del arroyo Purísima (Purísima Creek) (MAA03-003)
- Limpieza de la tierra alta de Purísima (Purísima Uplands) y remediación del suelo (MAA03-002)
- Plan de mejora del hábitat y del suministro de agua de Purísima-al-mar (Purísima-to-the-Sea) (MAA03-007)
- Planificación de la recuperación del mérgulo jaspeado (80060)
- Evaluación del hábitat del tejón y la lechuza (80054)
- Programa de cámaras para la vida silvestre en todo el distrito (proyecto de apoyo)

En la reunión de la Junta de directores (Consejo) del 1 de diciembre de 2021, el personal presentó los resultados de los estudios técnicos preliminares y el análisis de oportunidades y limitaciones (R-21-157). El equipo ha llevado a cabo varias investigaciones de campo, revisiones bibliográficas, búsquedas de registros y recuentos de tráfico y estacionamiento. Los estudios técnicos, que incluyen una evaluación de los recursos biológicos, un estudio de los recursos culturales, un estudio sobre el drenaje de las alcantarillas y un estudio sobre el tráfico, identifican las condiciones existentes, señalan las áreas que requerirán una mayor investigación y proporcionan los resultados que informaron el análisis de oportunidades y limitaciones del proyecto.

En la reunión de la Junta Directiva del 1 de diciembre de 2021, el personal también presentó la visión y los objetivos propuestos para el proyecto, diseñados para guiar el desarrollo y la

selección de los elementos que se incorporarán a un plan integral de uso y gestión, incluidos los posibles diseños de las áreas de estacionamiento y las alineaciones de los senderos, así como otras consideraciones de uso y gestión para el proyecto del área de estacionamiento y el sendero Purisima-to-the-Sea. Esta visión y objetivos propuestos fueron informados por las conclusiones del Análisis de Oportunidades y Restricciones, los comentarios del público y el Plan de Visión aprobado por la Junta en 2014 y el plan de gastos de la Medida AA aprobado por los votantes en 2014. La Junta aprobó la visión y los objetivos del Proyecto en la reunión del 15 de diciembre de 2021 (R-21-174).

DISCUSIÓN

El objetivo de este punto del orden del día es que el Comité de Planificación y Recursos Naturales (PNR por sus siglas en inglés) revise las opciones de alineación de senderos identificadas y las alternativas de diseño conceptual del área de estacionamiento y considere la alineación de senderos y el diseño conceptual del área de estacionamiento recomendados por la directora general. El siguiente debate describe el proceso de exploración de los senderos y el análisis de las alternativas, los factores considerados y el proceso de diseño de los alineaciones de las zonas de estacionamiento, así como el proceso de participación pública y los comentarios recibidos.

Opciones de alineación de senderos

Los equipos de senderos del Distrito empezaron a explorar el terreno a finales de 2020 para evaluar las posibles conexiones de senderos desde el Sendero Irish Ridge existente hasta la zona de estacionamiento propuesta en Verde Road. El personal evaluó una conexión de senderos desde la zona de estacionamiento propuesta en Verde Road hasta la servidumbre de paso del Peninsula Open Space Trust (POST por sus siglas en inglés) que proporcionaría acceso al Sendero Cowell-Purisima Coastal. Basándose en las normas de diseño de senderos del Distrito para proporcionar una experiencia óptima a los usuarios de los senderos de una manera ecológicamente sensible, el equipo de senderos evaluó varias opciones de senderos, incluyendo la reutilización de los caminos de los ranchos existentes, la conversión de los caminos abandonados o poco mantenidos en senderos, y la construcción de nuevos senderos de una sola vía. Los posibles alineaciones de los senderos se identificaron mediante Lidar, curvas de nivel y mapas de imágenes por satélite, y luego se comprobaron sobre el campo de estudio.

Durante el esfuerzo de exploración del sendero, el personal tuvo en cuenta muchos factores para evaluar las alineaciones viables. Algunas de estas consideraciones fueron la posibilidad de construcción y el mantenimiento a largo plazo, los impactos en los recursos naturales sensibles y los requisitos de permisos reglamentarios asociados, la proximidad a la propiedad privada, la visibilidad de los senderos desde el corredor escénico de la autopista 1, la operación de pastoreo de conservación in situ, la experiencia del usuario del sendero y el acceso de patrulla/emergencia. Como parte de la evaluación de la viabilidad, los biólogos consultores y los expertos en recursos culturales se unieron al personal del Distrito para realizar estudios de reconocimiento de plantas raras y comunidades vegetales, humedales y hábitats ribereños, y determinar el potencial de recursos culturales y arqueológicos. Los resultados de estos estudios se tuvieron en cuenta para definir las alineaciones de los senderos propuestos.

A través del esfuerzo de exploración del sendero y de los subsiguientes estudios de recursos biológicos y culturales, se identificaron tres alternativas de alineación de senderos, junto con dos

opciones de senderos de conexión para enlazar con la servidumbre del sendero POST (Anexo 2). Para todas las opciones de senderos, puede ser necesaria la reubicación de la infraestructura crítica de pastoreo de ganado para equilibrar el acceso público con la operación de pastoreo. Debido a las limitaciones del emplazamiento, las tres alternativas de senderos convergen en la parte oriental del área del proyecto, donde sólo hay una conexión factible (mostrada en dorado en el Anexo 2) que conecta con el sendero Irish Ridge existente en la actual red de senderos de la Reserva. El sendero Irish Ridge existente es empinado en algunos lugares, y el personal evaluará las oportunidades de redirigir este sendero existente en el futuro, sin embargo, esta área está limitada debido a la topografía empinada, los drenajes intermitentes y efímeros, y los límites estrechos de la propiedad.

| Alternativa | Millaje | Oportunidades | Restricciones |
|--|------------|--|---|
| Conexión entre Irish Ridge y el arroyo de Lobitos (Lobitos Creek) | 3.5 | <ul style="list-style-type: none"> • La única alineación de sendero viable y sostenible para conectar desde la red de senderos existente hasta la convergencia de los Alineamientos 1 a 3 • El sendero es una combinación de senderos nuevos y segmentos de caminos heredados y ganaderos reutilizados | <ul style="list-style-type: none"> • Proximidad al hábitat ribereño y otros recursos sensibles • Múltiples cruces de los afluentes de Lobitos y un cruce de la corriente principal del arroyo Lobitos |
| 1 | 2.2 | <ul style="list-style-type: none"> • Nuevo sendero con una pendiente media baja • Minimiza la interacción con el pastoreo de conservación y las infraestructuras asociadas • Ofrece vistas de la costa del Pacífico al oeste, del cañón del arroyo Purisima (Purisima Creek) al norte y del drenaje del arroyo Lobitos (Lobitos Creek) al sur | <ul style="list-style-type: none"> • El coste de la construcción será mayor debido al desarrollo de la nueva ruta propuesta • La construcción de nuevos senderos suele ser más impactante que la reutilización de caminos existentes/legados debido a la nueva huella de desarrollo en el terreno • Serían necesarias varias puertas de cierre automático debido al cruce de senderos dentro y fuera de la zona de arrendamiento |
| 2 | 2 | <ul style="list-style-type: none"> • Utiliza la carretera del rancho existente para minimizar los problemas de recursos naturales • Atraviesa la cresta, proporcionando vistas panorámicas • Proporciona el mayor potencial para el acceso de patrullas y emergencias | <ul style="list-style-type: none"> • Solapamientos con la infraestructura de pastoreo existente, lo que da lugar a un mayor potencial de interacciones entre el ganado y los visitantes • Las pendientes son pronunciadas en algunos lugares (>18%) y requerirían un revestimiento de roca para permitir un mayor uso |

| Alternativa | Millaje | Oportunidades | Restricciones |
|-------------|---------|---|---|
| 3 | 2.5 | <ul style="list-style-type: none"> • Evita los cruces de drenaje ya que se mantiene en lo alto de la cuenca • Nuevo sendero con una pendiente media baja • Ofrece vistas panorámicas | <ul style="list-style-type: none"> • Mayor visibilidad del sendero con las curvas en la ladera • Alineación más cercana a la propiedad privada adyacente (>100') • El sendero está cerca de estanques de ganado y atraviesa un pasto activo • La construcción de nuevos senderos es más costosa y normalmente más impactante que la reutilización de caminos existentes/legados debido a la nueva huella de desarrollo en el terreno |
| Conector A | 1 | <ul style="list-style-type: none"> • Utiliza el camino del rancho existente • Ofrece excelentes vistas tras una corta subida a la cima de la colina • Oportunidad para un sendero de bucle corto en conjunto con el Conector B | <ul style="list-style-type: none"> • Requiere el uso de la carretera principal del rancho que conecta con Verde Road; la misma carretera también es utilizada por el arrendatario de pastos para acceder a la propiedad • Es probable que se requiera un vallado adicional y la reubicación de la infraestructura de pastoreo • Puede requerir el cierre periódico para permitir que el arrendatario del pastoreo traslade el ganado al corral |
| Conector B | 0.5 | <ul style="list-style-type: none"> • Proporciona la ruta más directa desde la zona de estacionamiento propuesta en Verde Road hasta la servidumbre del sendero POST • Oportunidad para un sendero de bucle corto en conjunto con el Conector A • Anima al público a utilizar el sendero adyacente a Verde Road en lugar de la propia carretera | <ul style="list-style-type: none"> • Requiere múltiples mejoras menores/ moderadas en los cruces de drenaje • Cruza el camino de entrada de la residencia Cowell Sur • Probablemente habrá que reubicar la valla para separar a los visitantes del ganado |

Alineación 1 ha sido identificado como el alineación preferido del sendero, ya que proporciona un nuevo alineamiento sostenible del sendero que ofrece vistas panorámicas de la costa del Pacífico al oeste, el cañón del arroyo Purísima al norte y el drenaje del arroyo Lobitos al sur. El alineamiento 1 también se esfuerza por minimizar el solapamiento del acceso público con las actividades de pastoreo y las infraestructuras. El Alineamiento 1 proporciona una experiencia agradable para el usuario del sendero mientras evita/minimiza los impactos a los recursos sensibles conocidos y apoya la operación en curso de las tierras de trabajo/pastoreo. Además, los

conectores A y B del sendero POST también se recomiendan para proporcionar una oportunidad única de sendero en bucle desde la zona de estacionamiento propuesta.

El millaje total de esta alineación de senderos propuesta es de más de siete (7) millas, y abarca la conexión de Lobitos Ridge a Irish Ridge, la alineación 1, y el bucle de conexión del sendero POST (conectores A y B). Aproximadamente 4,4 millas serían de construcción de nuevos senderos y 2,8 millas serían de mejoras en los caminos y senderos existentes. Es posible que se requieran ajustes en la alineación final del sendero como resultado de futuros estudios de recursos, estudios técnicos y el proceso de diseño e ingeniería.

Servidumbre de conservación

El área de estacionamiento y gran parte de la alineación del sendero se encuentran en la propiedad de South Cowell Ranch, que está sujeta a una concesión de servidumbre de conservación reformada y modificada (servidumbre de conservación) recientemente celebrada por los propietarios de los arrendatarios en común (Marsh Trust, POST y el Distrito). La servidumbre de conservación se registró en septiembre de 2022 y ahora está en manos de POST. La servidumbre de conservación combina y moderniza la servidumbre de conservación de 1989, que estaba en manos de California Coastal Conservancy, y una servidumbre de conservación de 1991 en manos de POST sobre la propiedad de South Cowell. La servidumbre de conservación sigue protegiendo los valores de conservación de la tierra (agricultura, paisaje, hábitat y recursos naturales, espacio abierto y recreación), y modifica las condiciones de la subdivisión permitida para la propiedad de tierra alta de Purisima (Purisima Uplands) por el Distrito, proporcionando flexibilidad en la ubicación de senderos públicos y eliminando el potencial para desarrollar un segundo sitio de residencia en la parcela de tierra alta de Purisima (Purisima Uplands).

Alternativas de diseño conceptual de la zona de estacionamiento

Tras la finalización del análisis de oportunidades y limitaciones del proyecto y la aprobación de la visión y los objetivos por parte de la Junta, el personal elaboró varios diseños preliminares del emplazamiento de la zona de estacionamiento para dos ubicaciones, una en el lado este de Verde Road y otra en el lado oeste de Verde Road. Entre las consideraciones clave del proceso de diseño se encuentran la seguridad pública, los hábitats sensibles, los repliegues ribereños, los recursos paisajísticos, las operaciones de pastoreo y las tierras de cultivo adyacentes. Durante este ejercicio, el personal reconoció el potencial altamente limitado para ubicar un área de estacionamiento en el lado este de Verde Road que cumpla con los objetivos del proyecto debido a los repliegues ribereños requeridos y a la infraestructura de pastoreo existente que limita el número de espacios de estacionamiento viables.

El personal preparó finalmente tres alternativas conceptuales de diseño de la zona de estacionamiento, centrándose en la posible zona de estacionamiento del lado oeste de Verde Road (Anexo 3: Alternativas conceptuales de diseño de la zona de estacionamiento).

Los elementos de diseño comunes a cada alternativa son los siguientes:

- Se adapta a la topografía existente
- Incorpora las protecciones necesarias del corredor ribereño
- Minimiza el impacto medioambiental
- Minimiza el impacto en la infraestructura de pastoreo existente
- Incorpora estrategias de TDM por sus siglas en inglés

- Incluye un inicio de sendero y un baño accesibles para la ADA, caminos, señalización y mirador
- Incluye un repliegue del corredor paisajístico a lo largo de la autopista 1

Las alternativas de zonas de estacionamiento difieren en los siguientes aspectos:

- Tamaño y capacidad del estacionamiento
- Configuración del camino de entrada y ubicación de la cabecera del sendero
- Disposición y capacidad del Estacionamiento Ecuestre
- Utilización de la posible zona de Estacionamiento al este de la Carretera Verde

Alternativa A

- La huella más pequeña del proyecto (~40 espacios de estacionamiento general, ~20 espacios prioritarios, incluidas los espacios de aparcamiento ADA, 4 espacios para caballos/autobuses)
- Minimiza los conflictos de los usuarios con las operaciones de pastoreo y evita la infraestructura de pastoreo
- Estacionamiento central para remolques/autobuses ecuestres
- La carretera de entrada está situada al norte del inicio del sendero y de la vía de acceso al mismo
- No hay desarrollo al este de Verde Road

Alternativa B

- Huella intermedia del proyecto (~40 espacios de estacionamiento general, ~35 espacios prioritarios, incluyendo espacios de estacionamiento ADA, 2 espacios para caballos/autobuses)
- Desarrollo limitado al este de Verde Road (baños, zona educativa, estacionamiento para caballos y autobuses)
- La carretera de entrada está situada al sur del inicio del sendero y de la vía de acceso al mismo

Alternativa C (recomendada)

- Mayor huella del proyecto (~70 espacios de estacionamiento general, ~35 espacios prioritarios, incluidas los espacios de estacionamiento accesibles por la ADA, ~6 espacios ecuestres/de autobús)
- Parcela para caballos/autobuses a lo largo del perímetro del estacionamiento para facilitar la circulación y el estacionamiento.
- Incorpora de forma más eficaz las estrategias de TDM, incluyendo una zona de estacionamiento de desbordamiento/expansión (potencial para unas 80 espacios de estacionamiento adicionales)
- La carretera de entrada está situada al sur del inicio del sendero y del camino de acceso al sendero
- No hay desarrollo al este de Verde Road
- Minimiza el impacto en la operación de pastoreo existente al evitar la infraestructura de pastoreo existente

La alternativa C se identifica como la alternativa de diseño de la zona de estacionamiento preferida. En primer lugar, esta alternativa proporciona la capacidad de estacionamiento que más eficazmente acomoda las estrategias recomendadas de TDM, tales como espacios de

estacionamiento prioritarios, oferta de estacionamiento adicional, y la infraestructura de la bicicleta (véase la actualización del proyecto de estudio de acceso multimodal Purísima a continuación). Además, la Alternativa C incluye el potencial para el estacionamiento de desbordamiento, o una futura expansión del estacionamiento, con un impacto mínimo en las mejoras iniciales del sitio. Por último, la alternativa C minimiza el impacto de las nuevas mejoras de acceso público en la operación de pastoreo existente al evitar la zona con infraestructura de pastoreo existente.

Participación pública y encuesta a los visitantes

El proyecto ha incluido una amplia divulgación y participación pública para informar a la comunidad sobre el proyecto y recibir comentarios. La participación pública consistió en reuniones con las partes interesadas, reuniones individuales, talleres públicos y jornadas de puertas abiertas, y eventos emergentes en la comunidad, muchos de los cuales se llevaron a cabo con los equipos del Proyecto de Estudio de Cruce y Estacionamiento del Sendero Multiuso de Purísima y de la Autopista 35. El Anexo 4 enumera las diversas reuniones y eventos celebrados hasta la fecha, que han incluido a vecinos y visitantes de Purísima, miembros de la comunidad agrícola, agencias locales, grupos de defensa y expertos en la materia.

Los equipos de los proyectos Purísima-al-mar (Purísima-to-the-Sea) y Purísima Multimodal colaboraron para desarrollar y publicar una encuesta conjunta a los visitantes que se realizó en línea desde abril de 2022 hasta mayo de 2022. El objetivo de la encuesta era solicitar opiniones sobre la experiencia deseada en el sendero, la preferencia del tamaño del estacionamiento, la configuración, los servicios, las necesidades de estacionamiento, los TDM propuestos y la probabilidad de que los visitantes los utilicen, por ejemplo, ir en bicicleta a la Reserva, tomar un servicio de transporte, utilizar un sistema de reserva, pagar por el estacionamiento, utilizar un estacionamiento prioritario para compartir el automóvil, etc. Se recibieron más de 400 respuestas. El equipo del proyecto también solicitó opiniones sobre las alternativas de diseño conceptual de la zona de estacionamiento preferida en dos eventos de puertas abiertas (presenciales y virtuales).

El Anexo 5 resume los temas y asuntos clave que surgen de los comentarios recibidos a través de las encuestas a los visitantes y de la participación del público y de las partes interesadas. Los comentarios confirmaron la preferencia por dar prioridad a los atributos biológicos del sitio en equilibrio con la maximización de la capacidad de estacionamiento para dar cabida a los TDM recomendados por el proyecto multimodal de la Purísima. Los comentarios adicionales recibidos revelaron lo siguiente:

- Independientemente de la actividad, la mayoría de los visitantes no recorrerán toda la distancia de la red de senderos propuesta, lo que respalda la necesidad de contar con instalaciones a mitad de camino. Los encuestados expresaron una fuerte preferencia por un área de descanso/banco y un baño.
 - Los servicios ecuestres también serían adecuados a mitad de camino, incluyendo un poste de enganche, un bloque de montaje y un abrevadero.
 - Además, hubo interés en un campamento para mochileros a lo largo de la red de senderos propuesta.
- Preferencia por la experiencia de un sendero en bucle.
- Apoyo a la mayor zona de estacionamiento (alternativa C) para dar cabida a las estrategias de TDM.

- Importancia de educar al público sobre el valor del programa de pastoreo de conservación y de compartir el camino con el ganado.
- Los visitantes que acuden a la Purísima vienen principalmente a ver las características únicas de la reserva.
- Reducir al mínimo los conflictos de los usuarios del sendero con los vehículos, situando el paso de peatones lejos de la entrada del camino.
- Interés en maximizar la cantidad de estacionamiento ecuestre y ubicarlo en el perímetro de la zona de estacionamiento propuesta. Algo más de un tercio de los encuestados que se identifican como ecuestres indicaron que utilizarían el estacionamiento propuesto en Verde Road al menos una vez al mes.
- Apoyo a los usos flexibles del estacionamiento en diferentes horarios.
- Apoyo a la señalización interpretativa, en particular en lo que respecta a la vida silvestre, la historia de los nativos americanos y los ecosistemas.

Los comentarios también recogieron preocupaciones como:

- Seguridad vial y acceso de vehículos de emergencia.
- Preocupación por la invasión de la propiedad privada.
- La falta de drenaje de aguas pluviales en la costa en relación con las superficies impermeables.
- Preocupación por el cruce a nivel de la autopista 1.
- Desarrollo excesivo del lugar, cantidad de infraestructuras y servicios.
- Cumplimiento del Programa Costero Local de San Mateo
- Preocupación por el estacionamiento delimitado en relación con la capacidad de estacionamiento y la necesidad de pavimentar las superficies.
- Considerar los impactos en las tierras agrícolas de primera calidad, los hábitats sensibles y las vistas.
- Designación de los usos de los senderos, equilibrando los conflictos entre usuarios y permitiendo los usos múltiples.

Los comentarios recibidos ayudaron a dar forma a las recomendaciones sobre las alternativas de diseño de la zona de estacionamiento y las alineaciones de los senderos.

ACTUALIZACIÓN DEL PROYECTO DE ESTUDIO DE ACCESO MULTIMODAL A PURISIMA

El Estudio de Acceso Multimodal de Purísima (Purísima Multimodal) se está completando al mismo tiempo que el proyecto Purísima-al-mar (Purísima-to-the-Sea) en el que ambos equipos de proyecto han podido aprovechar muchas oportunidades para combinar la recopilación de datos y los esfuerzos de participación para una mayor eficacia y alcance. La combinación de recursos de esta manera ha ampliado el alcance y la participación de ambos proyectos y ha facilitado una mejor comprensión de las partes interesadas sobre la conexión directa entre ellos.

Además de una encuesta inicial realizada en la primavera de 2022, el equipo del proyecto completó una segunda encuesta en línea para visitantes, en colaboración con el equipo del proyecto Purísima-to-the-Sea, que se publicó en abril y se extendió hasta mayo de 2022. También se realizó una jornada completa de encuestas en persona durante un día de la semana y un fin de semana a mediados de mayo. La encuesta midió, en parte, las reacciones e inclinaciones de los encuestados respecto a varias estrategias propuestas de TDM.

En la reunión del PNR del 15 de marzo de 2022 (R-22-38), el equipo del proyecto presentó una visión general de los resultados de la recopilación de datos y siete categorías de estrategias de TDM propuestas. El equipo continuó con la participación pública en la primavera y el verano, volviendo a varios grupos de interés e involucrando a otros nuevos a través de una variedad de foros para presentar las estrategias de TDM y solicitar comentarios. El equipo completó la participación pública para esta fase de trabajo en agosto de 2022. Los comentarios de las encuestas y los esfuerzos de participación informaron la priorización de las estrategias recomendadas de TDM que el equipo del proyecto presentó al PNR el 2 de agosto de 2022 (R-22-87).

En la PNR del 2 de agosto de 2022 (R-22-87), el equipo del proyecto presentó una visión general del último análisis de recopilación de datos y de los resultados de la participación del público y de las partes interesadas. La PNR confirmó la puntuación de la TDM, la priorización y las recomendaciones de las estrategias de TDM para su inclusión en el proyecto de informe. Las principales estrategias de TDM recomendadas incluyen: reservas de estacionamiento durante los periodos de máxima afluencia; estacionamiento para bicicletas en los puntos de acceso a los senderos; lanzaderas desde el estacionamiento de Purisima-to-the-Sea a otras zonas de estacionamiento de la Reserva o a los puntos de acceso a los senderos; lanzaderas desde los estacionamientos satélites; oferta de estacionamiento adicional; ocupación de los estacionamientos en tiempo real; espacios de estacionamiento prioritarias; y señalización de los vehículos. El PNR encargó al equipo del proyecto que presentara el borrador del informe ante el Consejo de Administración, que está previsto para noviembre de 2022.

IMPACTO FISCAL

La acción recomendada no tiene un impacto fiscal directo e inmediato. El presupuesto adoptado para el Año Fiscal 2022-23 (FY23) incluye \$176,000 para el proyecto MAA03-005 del Sendero Purisima-al-mar (Purisima-to-the-Sea) y Área de Estacionamiento - Fase I del Estudio de Factibilidad.

| Sendero de Purisima-to-the-Sea y zona de estacionamiento - Estudio de viabilidad de la fase I MAA03-005 | Datos reales del año anterior | Aprobado para el ejercicio 23 | Proyectado para el año fiscal 24 | Años futuros estimados | TOTAL |
|---|-------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|------------------------|------------------|
| Financiado por el distrito (Fondo 30): | \$331,164 | \$115,237 | \$0 | \$0 | \$446,401 |
| Cantidad de la subvención: | \$111,508 | \$60,763 | \$0 | \$0 | \$172,271 |
| Presupuesto total: | \$442,672 | \$176,000 | \$0 | \$0 | \$618,672 |
| Gastado hasta la fecha (al 31/08/22): | (\$442,672) | (\$11,150) | \$0 | \$0 | (\$453,822) |
| Gravámenes: | \$0 | (\$10,997) | \$0 | \$0 | (\$10,997) |
| Modificación del contrato de SWCA Environmental Consultants y 15% de contingencia*: | \$0 | (\$47,768) | \$0 | \$0 | (\$47,768) |
| Presupuesto restante (propuesto): | \$0 | \$106,085 | \$0 | \$0 | \$106,085 |

* En la reunión de la Junta del 10 de agosto de 2022, la Junta aprobó una enmienda al contrato de SWCA Environmental Consultants por un importe de 41.537 dólares para realizar estudios técnicos adicionales y apoyar la participación pública adicional (R-22-94).

La siguiente tabla describe la Cartera de la Medida AA 03 Purisima Creek Redwoods – Sendero Purisima-al-mar (Purisima-to-the-Sea), la protección de la cuenca hidrográfica y la asignación de

pastoreo de conservación, los costes hasta la fecha, los gastos proyectados del proyecto en el futuro y el saldo proyectado de la cartera restante.

| | |
|---|-----------------------|
| MAA03 Purisima Creek Redwoods – Sendero Purisima-to-the-Sea, la protección de la cuenca hidrográfica y la asignación de pastoreo de conservación, Asignación de cartera: | \$7,608,000 |
| Ingresos por subvenciones (hasta el ejercicio 26): | \$378,480 |
| Asignación del Fondo 40: | \$305,000 |
| Asignación total de la cartera: | \$8,291,480 |
| Vida útil gastada (al 31/08/22): | (\$6,786,984) |
| Gravámenes: | (\$10,997) |
| Presupuestos restantes del proyecto del año fiscal 23: | (\$523,463) |
| Costes futuros del proyecto MAA03 (proyectados hasta el año fiscal 26): | (\$7,540,115) |
| Total de gastos de la cartera: | (\$14,861,559) |
| Saldo de la cartera restante (propuesto): | (\$6,570,079) |

La siguiente tabla resume la asignación de la Cartera de la Medida AA 03, los gastos previstos de la vida del proyecto y el saldo restante de la cartera proyectada.

| | |
|---|-----------------------|
| MAA03 Purisima Creek Redwoods – Sendero Purisima-to-the-Sea, la protección de la cuenca hidrográfica y la asignación de pastoreo de conservación, Asignación de cartera: | \$7,608,000 |
| Ingresos por subvenciones (hasta el año fiscal 25): | \$378,480 |
| Asignación del Fondo 40: | \$305,000 |
| Asignación total de la cartera: | \$8,291,480 |
| Gastos previstos del proyecto (vida del proyecto): | |
| 03-001 Ajuste de la línea de lote de Purisima Uplands y transferencia de propiedad | (\$425,113) |
| 03-002 Limpieza del sitio de Purisima Upland y remediación del suelo | (\$1,004,058) |
| 03-003 Construcción de la valla del arroyo Purisima | (\$169,190) |
| 03-004 Sustitución del puente Harkins | (\$516,916) |
| 03-005 Camino de Purisima-to-the-Sea y zona de estacionamiento - Estudio de viabilidad de la fase I | (\$638,830) |
| 03-006 Conservación de las tierras altas del sur de Cowell | (\$4,872,967) |
| 03-007 Plan de mejora del hábitat y del suministro de agua de Purisima-to-the-Sea | (\$568,674) |
| 03-008 Compra de terrenos Rieser-Nelson | (\$16,715) |
| 03-009 Estacionamiento de Purisima-to-the-Sea | (\$3,991,687) |
| 03-010 Camino de Purisima-to-the-Sea | (\$2,120,000) |
| 03-011 Restauración de las pesquerías del arroyo Lobitos | (\$397,410) |
| 03-012 Plan Integral de Uso y Gestión de Purisima-to-the-Sea | (\$140,000) |
| Total de gastos de la cartera: | (\$14,861,559) |
| Saldo de la cartera restante (propuesto): | (\$6,570,079) |

REVISIÓN DE LA JUNTA DIRECTIVA Y DE LOS COMITÉS

Mientras se presenta este proyecto al PNR para que haga una aportación inicial sobre las opciones de alineación del sendero y las alternativas de diseño de la zona de estacionamiento, la Junta Directiva y el Comité en pleno han revisado y debatido los elementos del proyecto en estas reuniones, que se muestran a continuación:

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

15 de diciembre de 2021: Visión y objetivos del proyecto del sendero regional Purisima-al-mar (Purisima-to-the-Sea) y del área de estacionamiento ([R-21-174](#), [acta de la reunión](#))

15 de marzo de 2022: Conclusiones preliminares del proyecto de acceso multimodal a la Reserva Purisima Creek ([R-22-38](#), [acta de la reunión](#))

2 de agosto de 2022: Estrategias propuestas de gestión de la demanda de transporte y recomendaciones preliminares del proyecto de acceso multimodal a Purisima Creek Preserve ([R-22-87](#), borrador de las actas de la reunión)

AVISO PÚBLICO

Se realizó una notificación pública tal y como exige la Ley Brown. Además, se enviaron tarjetas postales a los vecinos de la zona del proyecto dentro del área de servicio de la costa y se enviaron avisos por correo electrónico 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 LA CEQA por sus siglas en ingles

El estudio de viabilidad y los diseños conceptuales identificarán y evaluarán posibles acciones futuras, que el Distrito aún no ha aprobado, en el sentido del artículo 15262 de la CEQA. El estudio de viabilidad y los diseños conceptuales informarán de las futuras acciones que estarán sujetas a la CEQA, y la posterior revisión ambiental se llevará a cabo en ese momento. A la espera de que la Junta seleccione una alineación preferida del sendero y un diseño conceptual de la zona de estacionamiento en una futura reunión programada tentativamente para la primavera de 2023, el personal comenzaría la revisión ambiental del Proyecto.

Además, como se indica en la sección de antecedentes de este informe, este proyecto se está llevando a cabo en paralelo y en estrecha coordinación con múltiples proyectos dentro de la Reserva, incluidos los proyectos de restauración y mantenimiento dirigidos por los departamentos de Recursos Naturales y Tierras e Instalaciones. Los proyectos que se están llevando a cabo dentro de la Reserva y que tienen una certeza razonable de que se van a realizar en un futuro previsible, se evaluarán en cuanto a sus impactos como parte de un documento de revisión ambiental integral. De acuerdo con la Política de Mitigación del Distrito, este proceso permitirá al personal elaborar una descripción exhaustiva del proyecto con el fin de evitar y minimizar los impactos adversos sobre los recursos naturales y culturales en todos los proyectos, al tiempo que se cumplen los objetivos de estos.

PRÓXIMOS PASOS

Si el Comité de Planificación y Recursos Naturales confirma la alineación del sendero de la directora general y la recomendación del diseño conceptual de la zona de estacionamiento, el personal finalizará las tareas restantes asociadas al estudio de viabilidad. Este trabajo incluye el desarrollo de:

- Planes conceptuales para los cruces de carreteras y senderos de conexión que consideren la amortiguación/apantallamiento, evalúen la necesidad de dispositivos de advertencia u otras mejoras, y evalúen el potencial a largo plazo para el cruce por debajo o por encima del nivel,
- Análisis de los permisos de los senderos y zonas de estacionamiento, y
- Estimación de los costes de la zona de estacionamiento.

Además, el personal volvería a la Junta en el cuarto trimestre del año fiscal 23 para presentar la información adicional y la alineación recomendada del sendero y el diseño conceptual del área de estacionamiento para su consideración.

Anexos

1. Mapa del área de estudio
2. Mapa de las opciones de alineación de senderos
3. Alternativas de diseño conceptual de la zona de estacionamiento
4. Resumen de las actividades de participación
5. Resumen de los comentarios públicos recibidos
6. Borrador del acta de la reunión del PNR del 2 de agosto de 2022

Jefe de Departamento responsable:

Jane Mark, AICP, Departamento de Planificación

Preparado por:

Gretchen Laustsen, Planificadora principal, Departamento de Planificación

Bryan Apple, Jefe de Campo de Proyectos de Capital, Departamento de Terrenos e Instalaciones

Tyler Smith, Planificador II, Departamento de Planificación

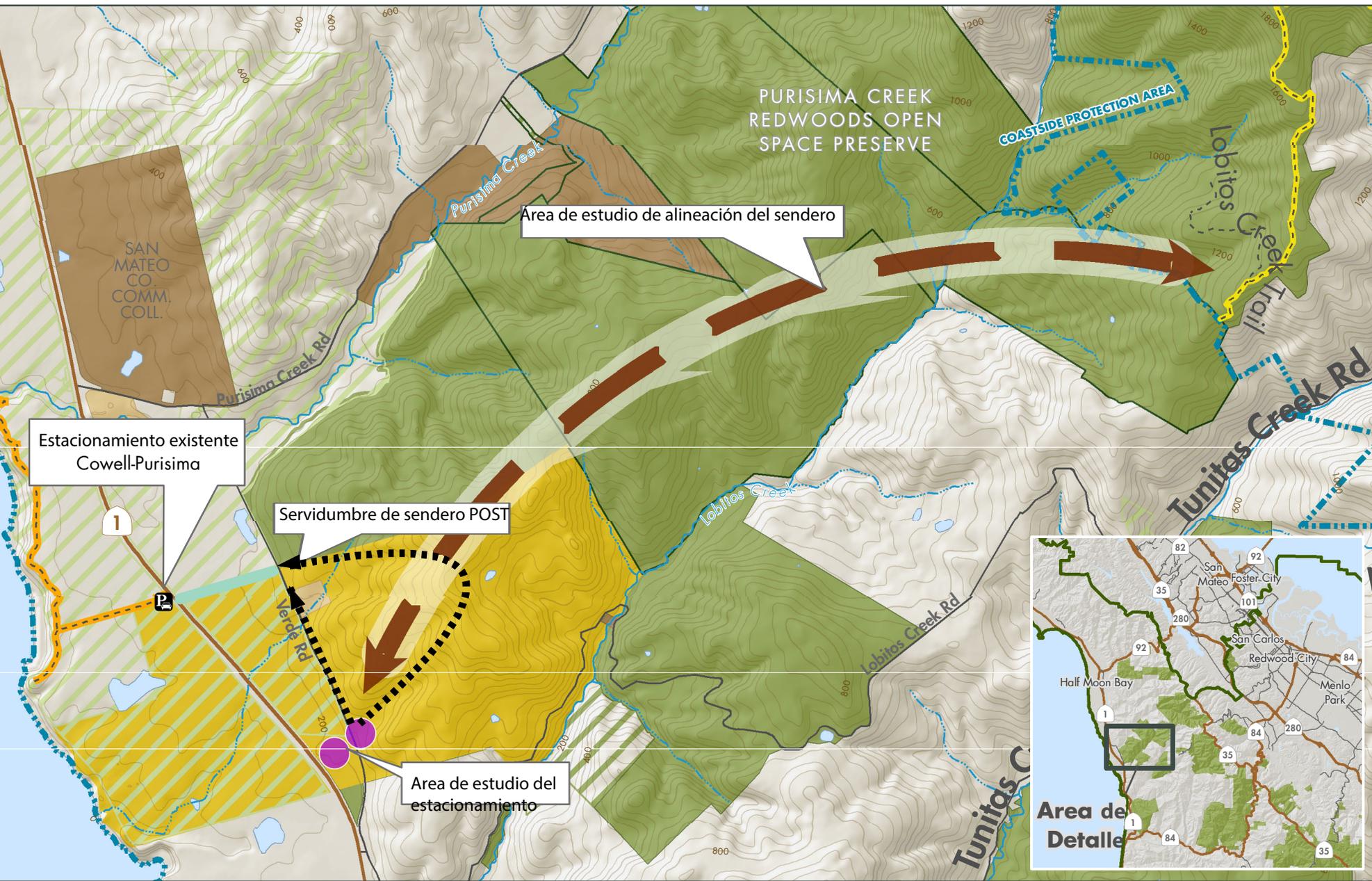
Contacto del personal:

Gretchen Laustsen, Planificadora principal, Departamento de Planificación

Gráficos preparados por:

Nathan Grieg, analista de datos II

Path: \\fileserv\GIS_Drive\Projects\Purisima_Creek_Redwoods\Purisima_to_the_Sea\PurisimaToTheSea_Feasibility_202207294.mxd
Created By: acostanza



Área de estudio de viabilidad del sendero Purisima-to-the-Sea y área de estacionamiento

- | | |
|------------------------|---|
| Midpen reservas | Sendero público existente |
| Propiedad South Cowell | Sendero existente Purisima-to-the-Sea |
| Servidumbre POST | Sendero Cowell-Purisima & Sendero Coastal |
| Midpen servidumbre | Opciones de senderos de conexión |

Study Areas

- Área de estudio alineación del sendero
- Área de estudio estacionamiento
- Paso de peatones y zona de estudio del sendero conector

Midpeninsula Regional
Open Space District
(Midpen)
7/29/2022



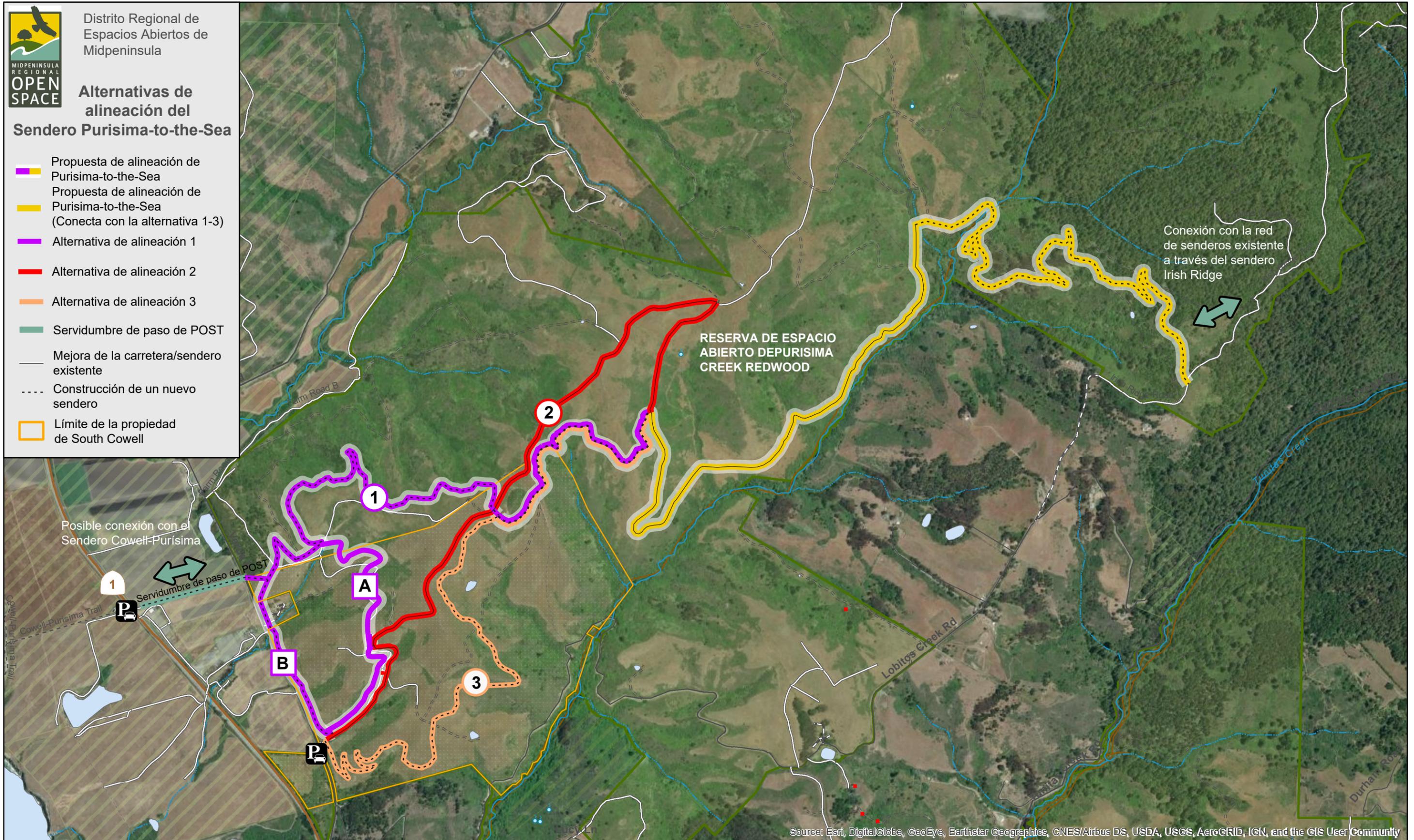
Aunque el Distrito se esfuerza por utilizar los mejores datos digitales disponibles, estos datos no representan un estudio legal y son simplemente una ilustración gráfica de las características geográficas.



Distrito Regional de Espacios Abiertos de Midpeninsula

Alternativas de alineación del Sendero Purisima-to-the-Sea

- Propuesta de alineación de Purisima-to-the-Sea
- Propuesta de alineación de Purisima-to-the-Sea (Conecta con la alternativa 1-3)
- Alternativa de alineación 1
- Alternativa de alineación 2
- Alternativa de alineación 3
- Servidumbre de paso de POST
- Mejora de la carretera/sendero existente
- Construcción de un nuevo sendero
- Límite de la propiedad de South Cowell



Source: Esri, DigitalGlobe, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Community



Diseño Conceptual | Alternativa A



Diseño Conceptual | Alternativa B



Anexo 4:

Purísima-to-the-Sea - Resumen de las actividades de participación total

11 de octubre de 2022

| Fecha | Reunión / Evento |
|--------------------------|--|
| 13 de julio de 2021* | Reunión de vecinos de Purísima-to-the-Sea |
| 27 de julio de 2021 | Reuniones comunitarias de los usuarios de la costa y los senderos |
| 18 de agosto de 2021 | Equipo de Senderos de la Península (Bay Area Ridge Trail, Santa Cruz Mountains Stewardship Network, National Park Service, San Francisco Public Utilities Commission, County of San Mateo) |
| 28 de septiembre de 2021 | Reunión in situ de la Comunidad Agrícola |
| 4 de noviembre de 2021** | Make It Main Street (evento comunitario de Half Moon Bay) |
| 9 de noviembre de 2021* | Consejo Asesor Municipal de Pescadero |
| 1 de diciembre de 2021* | Jornada de Puertas Abiertas y Reunión Especial de Purísima-to-the-Sea |
| 15 de diciembre de 2021* | Visión y objetivos de Purísima-to-the-Sea |
| 18 de diciembre de 2021* | Puesta en escena en el Coastside Farmers Market (Half Moon Bay) |
| 23 de febrero de 2022* | Consejo Comunitario de Midcoast |
| 15 de marzo de 2022 | Asociación de Kings Mountain |
| 14 de mayo de 2022** | Mercado agrícola del Colegio de San Mateo |
| 15 de mayo de 2022** | Caminata de la Purísima con grupo de habla hispana |
| 07 de junio de 2022 | Consulta de la Oficina Agrícola del Condado de San Mateo |
| 29 de junio de 2022 | Jornada de puertas abiertas de los proyectos Purísima (en persona) |
| 12 de julio de 2022 | Jornada de puertas abiertas de los proyectos Purísima (virtual) |
| 27 de julio de 2022 | Personal de Green Foothills |
| 21 de septiembre de 2022 | Reunión de usuarios de los senderos |
| 29 de septiembre de 2022 | Reunión de usuarios de los senderos |

* Reunión pública

* Acto público

Anexo 5: Resumen de los comentarios públicos recibidos hasta la fecha

Estudio de viabilidad de Purisima-to-the-Sea - Opciones de alineación del sendero y alternativas de diseño conceptual de la zona de estacionamiento

11 de octubre de 2022

| Tema/Tema | Comentarios generales ¹ |
|--|---|
| Comportamiento de los visitantes | <ul style="list-style-type: none">• El 95% son excursionistas, con una preferencia por las caminatas de 4 a 7 millas.• El 45% monta en bicicleta o a caballo, con una preferencia por los paseos de 10 a 15 millas.• El 90% prefiere una ruta en bucle, frente al 7% que prefiere la ida y la vuelta, y el 3% que prefiere un camino de ida con lanzadera.• El 75% declaró que acude a la Purísima bien por las mañanas o por las tardes entre semana; el 50% la visita por las mañanas entre semana. |
| Destinos que la gente está interesada en ver cuando viene a la Purísima | <ul style="list-style-type: none">• El 50% prefiere las características únicas de Purísima.• El 19% prefiere las vistas y los miradores del interior cercanos.• El 15% prefiere los miradores costeros y las playas. |
| Prioridades de los encuestados | <ul style="list-style-type: none">• Cuando se les preguntó por los factores más importantes que deberían tenerse en cuenta en la planificación del proyecto Purisima-to-the-Sea, el 50% dio prioridad a los atributos biológicos del lugar y el 25% a los físicos. |
| Alternativa de diseño de estacionamiento preferida | <ul style="list-style-type: none">• En los eventos de puertas abiertas, los miembros del público apoyaron de forma abrumadora una zona de estacionamiento más grande para dar cabida a las estrategias de TDM.• Los encuestados se decantan mayoritariamente por tamaños de estacionamiento estándar y más grandes. |
| Impactos en el diseño de los estacionamientos y en los servicios | <ul style="list-style-type: none">• Acceso a los senderos<ul style="list-style-type: none">○ Preferencia por acceder al sendero sin tener que cruzar el pasillo de acceso a la zona de estacionamiento.• Recogida/devolución del autobús<ul style="list-style-type: none">○ El 50% declaró que utilizaría un servicio de transporte si su zona de estacionamiento preferida estuviera llena; el 25% dijo que podría estar interesado.○ El diseño debería tener en cuenta la zona de recogida/devolución de la lanzadera y la cantidad de estacionamientos para acomodar a los que toman la lanzadera, además de los estacionamientos para los que utilizan el inicio del sendero.• Estacionamiento para vehículos eléctricos:<ul style="list-style-type: none">○ El público expresó su interés por el estacionamiento de vehículos eléctricos. |

| | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Usos flexibles del estacionamiento <ul style="list-style-type: none"> ○ El 66% estaba abierto a usos flexibles del estacionamiento en diferentes momentos. ○ Los comentaristas señalaron que las zonas de estacionamiento flexible tendrían que estar claramente señalizadas. La educación sería necesaria para informar al público. • Bicicletas <ul style="list-style-type: none"> ○ ~El 50% indicó que lo visitaría en bicicleta ○ Interés por los estacionamientos para bicicletas, las taquillas para bicicletas y las estaciones de reparación de bicicletas ○ Cepillos para bicicletas para eliminar la suciedad de los neumáticos y evitar la propagación de la muerte súbita del roble ○ Estación de carga para bicicletas eléctricas • Ecuestre <ul style="list-style-type: none"> ○ La mayoría de los que estacionan con remolques ecuestres desearían que hubiera al menos 4 plazas para remolques ecuestres en el nuevo estacionamiento. ○ ~66% prefiere tener una zona de estacionamiento de superficie natural y caminos ○ El ~50% expresó su interés por disponer de postes de enganche y bloques de montaje. ○ Preferencia por tener estacionamiento ecuestre en el anillo exterior en las alternativas de estacionamiento • Estacionamiento / Superficie de estacionamiento <ul style="list-style-type: none"> ○ Interés en la zona de carga adyacente/trasera de las plazas de estacionamiento ○ Los comentaristas señalan que las zonas costeras carecen de drenaje de aguas pluviales y que el estacionamiento propuesto debería incorporar superficies impermeables en el diseño ○ Si se propone un estacionamiento de desbordamiento, hubo interés en la superficie natural para el estacionamiento de desbordamiento. • Baños <ul style="list-style-type: none"> ○ Interés en tener un segundo baño de bóveda cerca del estacionamiento ecuestre. • Otros servicios sugeridos: <ul style="list-style-type: none"> ○ Disponibilidad de baños ○ Alquiler de cochecito de bebé y sillas de ruedas ○ Asientos / área de descanso ○ Agua potable / fuentes de agua potable ○ Recogida de basura ○ Teléfono de pago ○ Conexiones con otros tránsitos |
|--|--|

| | |
|---|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> ○ Cartelera con mapas, mostrando los puntos de interés cercanos ○ Señalización interpretativa ○ WiFi ○ Carga de teléfonos móviles ○ Cartelería de señalización ○ Bolsas de basura para animales ○ Carriles contra incendios / zonas de carga |
| Instalaciones de Mid-Trail | <ul style="list-style-type: none"> ● El 89% expresó su interés por un área de descanso/banco y el 82% por un baño como servicios en el centro del sendero (coto interior). ● El 22% estaba interesado en una zona de picnic como servicio a mitad de camino ● El poste de enganche, el bloque de montaje y el abrevadero de agua no potable recibieron el apoyo del 8% de los encuestados ● Más de la mitad de los encuestados que se identifican como ecuestres desearían ver un poste de enganche, una cuadra para montar y un abrevadero en un lugar de la mitad del sendero. ● Acampada con mochila |
| Impactos en el pastoreo | <ul style="list-style-type: none"> ● Cuando se les preguntó qué medidas debería considerar el Distrito para garantizar la compatibilidad del actual pastoreo de conservación y el futuro acceso recreativo, el 50% se mostró partidario de impartir educación in situ sobre el valor del programa de pastoreo de conservación. ~El 25% se mostró partidario de educar sobre el uso compartido del sendero con el ganado. |
| Temas de señalización interpretativa | <ul style="list-style-type: none"> ● Los encuestados prefirieron los temas de la señalización interpretativa que tratan de la vida silvestre (20%), la historia de los nativos americanos (19%) y los ecosistemas (19%). |
| Usos de los senderos | <ul style="list-style-type: none"> ● Interés en permitir los usos múltiples en los senderos ● Interés por los senderos para bicicletas de una sola vía |
| Cruce de carreteras | <ul style="list-style-type: none"> ● Preocupación por los pasos a nivel ● Sugerencias para los cruces por encima o por debajo del nivel del suelo <ul style="list-style-type: none"> ○ Estudio del paso subterráneo para acomodar el paso de la fauna |
| Equidad | <ul style="list-style-type: none"> ● Señalización disponible en inglés y español |
| Comentarios adicionales / preocupaciones | <ul style="list-style-type: none"> ● Seguridad vial y acceso de vehículos de emergencia ● Preocupación por los visitantes de la reserva que invaden la propiedad privada ● Tenga en cuenta que el inicio del sendero de Cowell Ranch Beach supera su capacidad en los días de buen tiempo, este lote puede ser utilizado como un lote de desbordamiento para el uso de la playa y otros destinos de espacios abiertos cercanos. ● Garantizar que el proyecto es compatible con el Programa Costero Local de San Mateo. |

| | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none">• Considerar el impacto en las tierras agrícolas de primera calidad, los hábitats sensibles y las vistas.• Equilibrar los metros cuadrados de la zona de estacionamiento con la protección del hábitat• Permitir la acampada con mochila y la reserva• Permitir el acceso del perro• Información de estacionamiento en tiempo real• Señalización clara y aplicación de las infracciones• Un sólido programa de educación en materia de etiqueta• Permitir el uso de bicicletas eléctricas• Limitar el uso ecuestre / limitar el uso de la bicicleta• Minimizar las infraestructuras en las zonas de estacionamiento |
|--|--|

¹Los comentarios indicados anteriormente se basan en la encuesta a los visitantes y en las aportaciones recibidas durante las actividades de participación; los porcentajes reflejan las respuestas de la encuesta a los visitantes.



Midpeninsula Regional
Open Space District

DISTRITO REGIONAL DE ESPACIOS ABIERTOS DE MIDPENINSULA

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 Espacios Abiertos de MidPenínsula. Todos los miembros del Comité y el personal participaron por teleconferencia.

Martes, 2 de agosto de 2022

BORRADOR DE ACTAS

ORDEN DE LLAMADA

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, 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 Espacios Abiertos de Midpeninsula 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 Kishimoto propuso, y el director Siemens apoyó la moción de aprobar el orden del día.

Comité de Planificación y Recursos Naturales
2 de agosto de 2022

VOTACIÓN NOMINAL: 3-0-0

COMUNICACIONES ORALES

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

ASUNTOS DE LA COMISIÓN

1. Aprobar el acta de la reunión del Comité de Planificación y Recursos Naturales del 15 de marzo de 2022.

Moción: El director Kishimoto propuso, y el director Siemens apoyó la moción de aprobar el acta de la reunión del Comité de Planificación y Recursos Naturales del 15 de marzo de 2022.

Se abren los comentarios del público a LAS 2:04 HORAS.

No se presentaron comentarios del público para este punto.

Los comentarios del público se cierran a LAS 2:04.

VOTACIÓN NOMINAL: 3-0-0

2. Estrategias propuestas para la gestión de la demanda de transporte y recomendaciones preliminares del proyecto de acceso multimodal a la Reserva Purisima Creek (R-22-87)

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 Osthus, de Parisi Transportation Consulting, repasó las diversas estrategias de gestión de la demanda de transporte (TDM por sus siglas en inglés) relacionadas con el uso de la bicicleta, las opciones de tránsito, la gestión de la demanda de los visitantes, la educación y la difusión, y la información y la orientación de los viajeros. El Sr. Osthus describió los distintos tipos de recopilación de datos llevados a cabo por el equipo del proyecto, incluidas las encuestas virtuales, las conversaciones con los visitantes de la reserva y la participación del público en varios lugares, y presentó los aspectos más destacados de los comentarios recibidos del público en relación con las distintas estrategias de TDM. El Sr. Osthus resumió los puntos clave y los temas recurrentes, como el apoyo general a un sistema de transporte, estacionamiento adicional, uso compartido de vehículos y un sistema de reserva de estacionamiento; la consideración de la equidad en la aplicación de las estrategias de TDM, y el apoyo a una mayor orientación en inglés y español.

El director Kishimoto apoyó la posibilidad de cerrar el estacionamiento inferior de Purisima Creek, lo que tendría el beneficio de reducir el tráfico para la comunidad.

El director Riffle se mostró a favor de la opción de la lanzadera y comentó la necesidad de determinar cuándo deben considerarse llenas las reservas del Distrito.

La directora general, Ana Ruiz, declaró que la capacidad de carga actual de las reservas está ligada en gran medida a la capacidad de estacionamiento de las mismas, lo que limita el número de visitantes de las reservas. El número de personas que deberían estar en un coto a la vez tendrá que estudiarse por separado del número de personas que pueden visitar un coto debido a la limitación del estacionamiento.

El Sr. Osthus repasó los criterios utilizados para puntuar las distintas estrategias de TDM, los resultados de la puntuación de las estrategias de TDM y las recomendaciones para las estrategias de TDM.

El director Siemens comentó que el lote inferior de Purisima Creek Road debería reconfigurarse y limitarse al estacionamiento de lanzaderas, al estacionamiento accesible para la ADA y a algún estacionamiento ecuestre. La limitación del estacionamiento estándar animará a los visitantes a utilizar las lanzaderas para visitar la reserva. Además, se necesita una ruta segura hacia el estacionamiento de Verde Road para aquellos que no tomen una lanzadera.

El director Kishimoto sugirió incorporar las áreas de estacionamiento en la Casa Johnston como parte de las estrategias de TDM para Purísima.

El director Siemens solicitó y recibió información sobre los tamaños de los estacionamientos propuestos para el sendero Purisima-to-the-Sea.

El subdirector general, Brian Malone, expresó su preocupación por el hecho de que, debido a su tamaño, el estacionamiento ecuestre probablemente no podría albergarlo.

La Sra. Hugg declaró que probablemente habría que cerrar las zonas de estacionamiento, incluido el estacionamiento en la calle, durante el fin de semana para aumentar el uso de una lanzadera y aumentar la seguridad de los peatones y ciclistas que circulan por la zona.

El director Kishimoto preguntó sobre las opciones de estacionamiento para quienes se queden varios días para recorrer un sendero regional, como el propuesto Bay-to-Sea.

El Sr. Malone declaró que actualmente el Distrito emitirá permisos para el estacionamiento de varios días cuando sea necesario.

La directora de planificación, Jane Mark, declaró que el Distrito y sus socios estudiarán de forma más exhaustiva las zonas de descanso regionales para acomodar las caminatas de varios días como parte de la planificación regional de la Ruta de la Bahía al Mar, pero que actualmente no se está abordando como parte de este proyecto.

La Sra. Hugg repasó los próximos pasos del proyecto y el calendario propuesto.

El director Riffle solicitó y recibió información adicional sobre la sugerencia de reconfigurar los estacionamientos existentes.

Se abren los comentarios del público a las 3:34 PM.

No se han presentado comentarios del público.

Comité de Planificación y Recursos Naturales
2 de agosto de 2022

Los comentarios del público se cierran a LAS 3:34 PM.

Moción: El director Siemens propuso, y el director Kishimoto secundó la moción para confirmar 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.

VOTACIÓN NOMINAL: 3-0-0

APLAZAMIENTO

El director Riffle aplazó la reunión del Comité de Planificación y Recursos Naturales a las 3:36 pm.

Jennifer Woodworth, MMC
Secretario de distrito