



# Circulación

## 3.1 INTRODUCCIÓN

El Elemento de Circulación es uno de los elementos obligatorios del plan general y se ocupa del sistema de circulación y transporte de Guadalupe. El elemento establece un plan para la infraestructura utilizada para el transporte de personas y bienes a través de la comunidad y la región. También proporciona un sistema de clasificación para las calles y carreteras de la comunidad.

Durante la última década, los planificadores, diseñadores e ingenieros han realizado un esfuerzo considerable para identificar y abordar los problemas de circulación en Guadalupe y sus alrededores. Estos esfuerzos incluyeron:

- *Ciudad de Guadalupe Volumen I: Informe de antecedentes (2009)*. Este informe de antecedentes, preparado por los estudiantes de Cal Poly, es una parte integral del esfuerzo de planificación comunitaria de la Ciudad de Guadalupe. Resume las condiciones existentes (2009) de Guadalupe y describe temas relevantes para la actualización del Plan General. Este informe de antecedentes proporciona información sustancial sobre el sistema de circulación de Guadalupe.
- *Ciudad de Guadalupe: Informe de antecedentes de actualización del plan general (2014)*. Este informe de antecedentes, también preparado por estudiantes de Cal Poly, se basó en el trabajo inicial de Cal Poly y proporciona una descripción más reciente de las condiciones de fondo en Guadalupe. También contiene una sección dedicada a las condiciones y problemas de circulación existentes.
- *Plan Maestro para Bicicletas y Peatones de la Ciudad de Guadalupe (2014)*: Este plan realizó una evaluación completa de las condiciones existentes para bicicletas y la red peatonal. Propuso mejoras e instalaciones de apoyo y ofreció orientación para los programas educativos para aumentar la conciencia pública y el apoyo de la comunidad.
- *Plan Guadalupe Movilidad + Revitalización (2020)*. Este plan, hecho posible con el apoyo de una subvención de planificación de transporte sostenible de Caltrans 2018, se redactó con la intención de mejorar la conectividad y las opciones de movilidad dentro y entre vecindarios, entre vecindarios y el centro histórico de la ciudad, y entre la ciudad y los destinos regionales.

### 3.0 Circulación

- *Guadalupe a la playa Multi-Uso de Vía Estudio de Viabilidad (2020)*. Este estudio identificó posibles alternativas de alineación para una futura conexión de senderos de uso compartido entre la Ciudad de Guadalupe y el área cercana de playa / duna. El estudio también incluye pautas de planificación y diseño para su futura implementación.
- *Camino de uso compartido del dique del río Santa María a Santa María (en curso)*. Este proyecto es un camino de uso compartido Clase I que se puede construir conectando Guadalupe con el camino existente del dique del río Santa María. Es probable que el camino se conecte con Guadalupe en el extremo norte de la calle Guadalupe, o en algún punto más al este a lo largo del dique.

Como lo demuestra la lista anterior, las características centrales del plan de circulación de Guadalupe se han elaborado durante años, y el enfoque principal adoptado en esta actualización del elemento de circulación fue integrar estas características centrales en el *Plan General de Guadalupe 2042*, donde proporcionan la base para este elemento de circulación actualizado y se convierte en una parte formal de la constitución de la Ciudad para el desarrollo. En su caso, los materiales de estos planes, estudios e informes se han incorporado directamente a este elemento actualizado.

## 3.2 PROBLEMAS Y OPORTUNIDADES

Los materiales contenidos en esta sección se extrajeron principalmente del *Plan Guadalupe Mobility + Revitalization (2020)*, que proporcionó una identificación completa de los problemas y oportunidades clave de circulación. Ese plan se basó en una amplia aportación de la comunidad e identificó los seis problemas y oportunidades clave:

- Conectividad entre ciudades;
- Capitalizando el Turismo;
- Aceras y rutas seguras a la escuela;
- Negocios y Servicios;
- Crecimiento desconectado; e
- identidad comunitaria.



Los problemas y oportunidades engendrados por cada uno de estos temas se reafirman a continuación.

## Conectividad entre ciudades

El ferrocarril Union Pacific biseca Guadalupe en dirección norte-sur y actúa como una barrera entre los lados este y oeste de la comunidad. Entre W. Main Street y 9th Street, una distancia de más de tres cuartos de milla, no hay cruces formalizados sobre las vías de Union Pacific. La estación de tren Guadalupe Amtrak está ubicada entre W. Main Street y 9th Street en el lado oeste de las vías, lo que hace que el acceso a la estación de tren y los negocios a lo largo de la calle Guadalupe sea inconveniente para los residentes que viven al este de las vías.

Mejorar la seguridad y la eficiencia operativa de los cruces existentes podría ayudar a mejorar la conectividad dentro de Guadalupe. El Departamento de Transporte de EE. UU. Proporciona orientación sobre las características de los cruces de peatones que podrían mejorar la seguridad de los cruces de ferrocarril en Guadalupe, incluidas cercas, portones, pavimento especial e iluminación y señalización a escala peatonal. Estas características podrían ser especialmente útiles en rutas con tráfico pesado o creciente de automóviles y camiones, como W. Main Street y 11<sup>th</sup> Street.

## Capitalizando el Turismo

Las Dunas Guadalupe-Nipomo atraen a turistas de todo el mundo, pero pocos visitan Guadalupe en su camino hacia o desde las Dunas. El turismo es un sector económico grande y en crecimiento a nivel nacional y dentro de California. Si bien las tiendas, los restaurantes y las atracciones históricas de Guadalupe podrían atraer más gastos turísticos a la ciudad, la falta de conciencia ha mantenido a Guadalupe fuera de los itinerarios de la mayoría de los turistas. La torre de agua de Guadalupe anuncia a la comunidad como la "Puerta de entrada a las dunas". Los esfuerzos adicionales de marca y marketing podrían hacer más para atraer turistas y visitantes a la comunidad.

El centro de Guadalupe ofrece una experiencia histórica urbana única en el área. Los turistas tienden a buscar lugares que brinden una experiencia única y resalten las cualidades que hacen que una zona sea especial. Si bien Santa María ofrece más opciones de compras y restaurantes, carece de un área peatonal para compras, restaurantes y eventos comunitarios que refleje la historia del área. Con mejoras en el ámbito público, Guadalupe Street podría ofrecer esta experiencia para los lugareños y turistas atraídos por las Dunas por igual. La señalización a lo largo de W. Main Street y una estrategia coordinada de orientación y marca a lo largo de Guadalupe Street podrían ayudar a crear conciencia sobre los negocios ubicados allí, proporcionando un atractivo para los turistas que visitan las Dunas.



## Aceras y rutas seguras a la escuela

Algunos destinos en Guadalupe, incluidas las escuelas, son inconvenientes o de difícil acceso como peatón o ciclista. La Escuela Intermedia Kermit McKenzie y la Escuela Primaria Mary Buren son accesibles por la acera, pero ambas escuelas están ubicadas en carreteras de alto tráfico donde la comunidad informa que los conductores frecuentemente exceden el límite de velocidad — W. Main Street y 11th Street, respectivamente, creando un entorno difícil para los niños que van y vienen de la escuela. Algunas partes de las calles principales, como W. Main Street y Guadalupe Street, solo tienen aceras en un lado, lo que obliga a más cruces de peatones.

El tamaño compacto de Guadalupe significa que la mayoría de los lugares de la ciudad estarían a poca distancia entre sí con las conexiones adecuadas. Limitar la necesidad de cruzar la calle proporcionando aceras a ambos lados de las calles principales y proporcionando cruces peatonales seguros en las intersecciones puede ayudar a minimizar los peligros para los peatones y mantener a los estudiantes caminando hacia y desde la escuela más seguros.

Los carriles y senderos para bicicletas separados pueden proporcionar una experiencia de ciclismo más segura y conveniente para hacer recados en la ciudad, niños en bicicleta a la escuela y viajes de mayor distancia.

## Negocios y servicios

El comercio minorista y los servicios de Guadalupe son limitados y no satisfacen todas las necesidades de compras y restaurantes de los residentes. Guadalupe es el hogar de una variedad de restaurantes, tiendas y negocios orientados al servicio. Si bien estos satisfacen muchas de las necesidades de compras y comidas de los residentes y trabajadores de Guadalupe, es necesario viajar a Santa María u otras ciudades

cercanas para comprar en supermercados más grandes o cenar en un restaurante con una gama más amplia de horarios de atención. Además, la alta rotación de negocios en



Guadalupe indica un entorno operativo desafiante.



Guadalupe Street es un entorno minorista único. Un ámbito público mejorado, programación y eventos a lo largo de la calle, y una estrategia sólida de marca y orientación podrían ayudar a concienciar a las empresas locales y atraer a la gente de Guadalupe y las comunidades circundantes a patrocinar las empresas locales.

La ubicación de más negocios en las proximidades de los negocios existentes crea un entorno de compra conveniente de "ventanilla única" que atrae a más clientes que realizan compras diarias y de conveniencia. Con ese fin, las parcelas desocupadas y subutilizadas a lo largo de la calle Guadalupe se pueden apuntar para el desarrollo de relleno.

## Crecimiento desconectado

El centro de actividad en Guadalupe se encuentra en el centro de la ciudad en el extremo norte de la ciudad, pero la mayor parte del crecimiento de la población se ha producido en el extremo sur de la ciudad y se planea más. El Plan Específico de DJ Farms prevé la construcción de hasta 740 nuevas unidades de vivienda en Pasadera. Esto representa una nueva población significativa en Guadalupe que no se encuentra a poca distancia a pie de las tiendas, restaurantes y servicios existentes en el extremo norte de la calle Guadalupe.

Mejorar la accesibilidad en las calles norte-sur y buscar oportunidades de relleno en el centro de la ciudad podría ayudar a conectar mejor a los nuevos residentes con los negocios y servicios existentes. Las mejoras a las instalaciones para peatones y bicicletas en Guadalupe Street y W. Main Street podrían ayudar a conectar a los nuevos residentes de Pasadera con el corazón de la ciudad sin aumentar el tráfico vehicular.



El aumento de la densidad residencial mediante el relleno y la reurbanización a lo largo de las calles Guadalupe y Olivera, así como el nuevo desarrollo en áreas adyacentes al desarrollo existente, específicamente en el centro, puede ayudar a promover un crecimiento compacto que respalde los negocios y servicios existentes en Guadalupe.

## Identidad de la comunidad

En las entradas a Guadalupe y en toda la ciudad, la marca y la señalización son limitadas y carecen de una expresión estética consistente. El entorno construido no refleja



adecuadamente la historia o la identidad de Guadalupe.

La entrada sur en Guadalupe Street desde W. Main Street no es cohesiva y la estación de Amtrak no conduce directamente a una entrada conveniente o atractiva al resto de la ciudad. Si bien el centro de la ciudad incluye una plaza pública en la calle Guadalupe, este espacio público podría mejorarse como un centro de actividad e identidad mediante la adición de arte público, programación, una celebración de la historia de

Guadalupe y una sólida estrategia de marca como "Puerta de entrada a la Dunas." La identidad de la comunidad de Guadalupe está informada por una variedad de insumos,

incluida la economía agrícola de la comunidad, la cultura indígena Chumash, las cercanas Dunas Guadalupe-Nipomo, una historia de la actividad colonial española y los diversos grupos culturales que se asentaron en Guadalupe.

Varias intersecciones clave ofrecen oportunidades de entrada que podrían reforzar la identidad de Guadalupe a través de la marca y la señalización.

### 3.3 SISTEMA DE CIRCULACIÓN EXISTENTE

La red de circulación de este Elemento se diseñó con el objetivo principal de crear un sistema de calles seguro y eficiente que facilite la movilidad y la conectividad, evite la congestión y mantenga la calidad de vida de los residentes. Las clasificaciones de circulación y los estándares adjuntos utilizados en este Elemento de Circulación actualizado varían sólo en formas menores del enfoque adoptado en el *Plan General de Guadalupe 2002*.

Las carreteras estatales, aunque no están bajo el control de la ciudad, se tratan en esta sección y se designan en el diagrama de circulación. Hacer esto le permite a la Ciudad reconocer su influencia en la red de calles de la comunidad y planificar rutas de la ciudad compatibles con el sistema estatal. Las carreteras estatales son responsabilidad del Departamento de Transporte de California (Caltrans) y Caltrans determina sus alineaciones y especificaciones. Ambos tipos de rutas sirven principalmente a través de usuarios de tráfico.

#### Calles y carreteras

Esta sección cubre las carreteras existentes en Guadalupe, incluidas las carreteras estatales, calles colectoras, calles locales y rutas de camiones. Evalúa las condiciones actuales del tráfico, las capacidades, los volúmenes de tráfico, los niveles de servicio, la adecuación de los sistemas de calles y carreteras existentes, los controles de tráfico, los accidentes automovilísticos y las condiciones de las carreteras.

La Ciudad de Guadalupe está cruzada por dos vías principales: la Carretera 1 (Calle Guadalupe), que divide la Ciudad de norte a sur y la Carretera 166 (Calle principal Oeste), que cruza la Ciudad de oeste a este cerca de su límite sur. El centro de la ciudad está diseñado con un patrón de cuadrícula tradicional, pero el resto de la ciudad es una mezcla de calles circulares y sin salida.

#### Carretera 1

Highway tiene dos funciones principales en Guadalupe. Primero, sirve como una carretera regional que conecta Guadalupe con el área de las Cinco Ciudades al norte y con Orcutt y Lompoc al sur. En segundo lugar, sirve como la principal calle comercial en el centro de Guadalupe, proporcionando acceso a tiendas y restaurantes.



En general, la Carretera 1 sirve bien como carretera regional y mal como calle comercial en el centro de la ciudad. Dentro de Guadalupe, la Carretera 1 se llama Calle Guadalupe y está diseñada como una instalación amplia de dos carriles con carriles para bicicletas Clase II, estacionamiento y aceras, todo dentro de su derecho de paso de 80 pies. El límite de velocidad se establece en 30 millas por hora, pero los carriles de circulación anchos inducen velocidades de

desplazamiento que suelen ser mucho más altas. El acceso peatonal a través de la calle Guadalupe es limitado. Sólo hay cuatro pasos de peatones-11<sup>th</sup> Street, 9<sup>th</sup> Street, 5<sup>th</sup> Street, la calle y Olivera-para la media milla de longitud (cinco bloques de la ciudad) de la calle Guadalupe que pasa por el centro.

La combinación de altas velocidades de viaje, anchos de calles anchas y cruces peatonales limitados en la calle Guadalupe hasta el centro de la ciudad va en contra de la seguridad de los peatones y, en general, no favorece la función de la calle como una calle céntrica local amigable para los peatones. Este problema se ve agravado por el intenso tráfico en las horas pico causado en gran parte por los trabajadores agrícolas que viajan desde y hacia los campos a primera hora de la mañana y de media a última hora de la tarde.

El *Plan Guadalupe Mobility + Revitalization (2019)* exige la reconfiguración de este derecho de vía para incluir una instalación compartida para bicicletas Clase I de dos vías en el lado este de la carretera, carriles para bicicletas Clase II en ambos lados con franjas para crear una mejor separación entre los carriles de circulación y los carriles para bicicletas, o la reubicación del estacionamiento en la calle para separar los carriles para bicicletas de Clase II de los carriles de circulación. El plan también requiere cruces peatonales adicionales con salidas de bulbos para acortar la distancia requerida para cruzar la calle que de otro modo sería bastante ancha.

## Carretera 166

Carretera 166 (West Main Street) sirve como una carretera regional que conecta Guadalupe con Santa María, aproximadamente nueve millas al este. En Guadalupe, la carretera separa la parte principal de la ciudad, que está al norte de la carretera, del área del Plan Específico DJ Farms, que está al sur de la carretera. La carretera está diseñada como una amplia instalación de tres carriles con arcenes y un canal, todo contenido dentro de su derecho de paso de 120 pies. El límite de velocidad se establece en 45 millas por hora y el acceso de peatones está limitado a un cruce de peatones en la calle Obispo.

Al igual que con Guadalupe Street, West Main Street se ve afectada por el tráfico denso en las horas pico causado principalmente por los trabajadores agrícolas que viajan hacia y desde

los campos temprano en la mañana y de media a última hora de la tarde. La [Tabla 3-1, Volumen de tráfico](#), anual promedio de la Carretera 1 muestra el volumen de tráfico promedio anual en la Carretera 1 y la Carretera 166.

**Tabla 3-1 Volumen de tráfico anual promedio de la autopista 1**

Año	Carretera 1 Carretera 1 N. de la Carretera 166	Carretera 166 E. de la Carretera 1
1,996	6,200	7,000
1,998	6,200	6,900
2,000	6,000	8,000
2,002	5,900	8,000
2,004	5,700	8,100
2,008	6,000	7,700
2,009	4,000	8,700
2,010	5,800	9,300
2,011	5,600	8,840
2,012	5,520	7,210

FUENTE: SBCAG 2007 Travel Trends Report para el condado de Santa Bárbara), (Cal Poly 2009 Ciudad de Guadalupe Volumen I: Informe de antecedentes), (Informe de antecedentes del Plan General de Guadalupe de Cal Poly 2013)  
 NOTA: ADT = Tráfico diario promedio

El *Plan de Movilidad + Revitalización de Guadalupe (2019)* exige la reconfiguración de este derecho de vía para incluir un Instalación para bicicletas Clase I en el lado norte de la carretera y una acera ancha a lo largo del lado sur para dar cabida al acceso peatonal al nuevo desarrollo comercial que está planeado hacia el sur en el área del Plan Específico de DJ Farms. El plan también analiza las rotondas, con acceso peatonal bien planificado incorporado, en Flower Street y Obispo Street.

### **West Main Street**

West Main Street sirve como una carretera regional que conecta Guadalupe con Guadalupe Nipomo Dunes, aproximadamente a tres millas al oeste. En Guadalupe, la carretera forma el límite sur de la ciudad, con la excepción de la Escuela Intermedia Kermit McKenzie, que se encuentra al sur de la carretera aproximadamente a 1,200 pies al oeste de Guadalupe Street y el desarrollo de Pasadera entre Flower Street y Santa Maria Valley Railroad. La carretera está diseñada como una instalación de dos carriles con estacionamiento y una acera en un lado y un arcén y una cuneta en el otro, todo contenido dentro de su derecho de paso de ancho variable. El límite de velocidad se establece en 35 millas por hora, y el acceso de peatones está limitado a dos cruces peatonales señalizados, uno en Tognazzini y otro en el camino de entrada occidental a la Escuela Intermedia McKenzie.

Al igual que con la autopista 1, West Main Street se ve afectada por el intenso tráfico en las horas pico causado principalmente por los trabajadores agrícolas que viajan hacia y desde los campos temprano en la mañana y de media a última hora de la tarde.

El *Plan Guadalupe Mobility + Revitalization (2019)* exige la reconfiguración de este derecho de vía para incluir carriles para bicicletas Clase II en ambos lados de la carretera o una instalación para bicicletas Clase I compartida de dos vías en el lado norte o sur de la autopista. Según el Director de Obras Públicas de Guadalupe, la cantidad de derecho de paso de propiedad pública a lo largo de West Main Street varía y es posible que sea necesario adquirir más derechos de paso para lograr las mejoras requeridas para el plan 2019<sup>1</sup>.

### **11<sup>th</sup> Street**

11<sup>th</sup> Street sirve como una arteria que se conecta con West Main Street a través de Simas Road. La escuela Mary Buren está ubicada en 11<sup>ta</sup> calle, así como en la iglesia católica Our Lady of Guadalupe. Al oeste de la calle Peralta, 11<sup>ta</sup> calle está diseñada como una arteria de dos carriles con aceras y estacionamiento en ambos lados. El límite de velocidad se establece en 35 millas por hora. Al este de la calle Peralta, el estacionamiento y las aceras terminan en el lado norte de 11<sup>ta</sup> calle y más al este el límite de velocidad aumenta a 45 millas por hora. El derecho de paso total para 11<sup>ta</sup> callees generalmente de 66 pies, aunque es menor en algunos lugares.

El *Plan Guadalupe Mobility + Revitalization (2019)* exige la reconfiguración de este derecho de paso para incluir carriles para bicicletas Clase II en ambos lados de la calle al oeste de la calle Peralta o una instalación para bicicletas Clase I compartida de dos vías en el lado sur de la calle al este de la calle Peralta.

### **Obispo Street**

Obispo Street sirve como recolector y recolector industrial que brinda acceso de norte a sur a través de la comunidad al este del corredor del ferrocarril Union Pacific. La calle es el conector principal al área del Plan Específico de DJ Farms al sur de West Main Street y también brinda acceso al vecindario Treasure Park y al área industrial que está inmediatamente al oeste del vecindario Treasure Park. Al norte de 9<sup>ta</sup> calle Obispo está diseñada como un colector de dos carriles con estacionamiento y aceras a ambos lados de la calle. Al sur de 9<sup>ta</sup> calle, el estacionamiento y las aceras se limitan al lado este de la calle, y más al sur, el recolector proporciona acceso a la zona industrial de Guadalupe. El derecho de paso total para la calle Obispo es de 66 pies. En el área del Plan Específico de DJ Farms, la calle se ensancha a 80 pies y tiene carriles para bicicletas, estacionamiento y aceras de Clase II.

---

<sup>1</sup> Personal communication, Shannon Sweeney, March 2021

El *Plan Guadalupe Mobility + Revitalization (2019)* exige la reconfiguración de la calle Obispo al sur de 9<sup>a</sup> calle para incluir una instalación compartida para bicicletas Clase I de dos vías en el lado oeste de la calle. En el área del Plan Específico de DJ Farms, se propone volver a trazar líneas para crear una zona de amortiguación entre los carriles de circulación y los carriles para bicicletas de Clase II.

### Datos de accidentes

De acuerdo con los datos disponibles del Sistema de Mapeo de Lesiones en el Transporte (TIMS)<sup>2</sup>, hubo 61 accidentes con lesiones en Guadalupe entre 2009 y 2019. Uno de ellos fue un accidente fatal, 20 fueron lesiones (otras visibles) y 40 fueron lesiones (denuncia de dolor). La Figura 3-1, *Número de colisiones por gravedad*, muestra el número de colisiones por gravedad.

La mayoría de los lugares de accidentes fueron a lo largo de Guadalupe Street y West Main Street. La Figura 3-2, *Ubicaciones de accidentes (2009 a 2019)*, muestra la ubicación de accidentes con lesiones entre 2009 y 2019.

### Rutas de camiones

Hay dos rutas de camiones designadas por Caltrans: Highway 1 y Highway 166. Estas son las "Rutas legales de California" y solo los camiones que son legales en California pueden viajar por estas dos rutas. Además, los camiones de la Ley de Asistencia de Transporte de Superficie (STAA), que están permitidos en la Red Nacional, no pueden viajar en estas rutas. Los miembros de la comunidad han expresado su preocupación



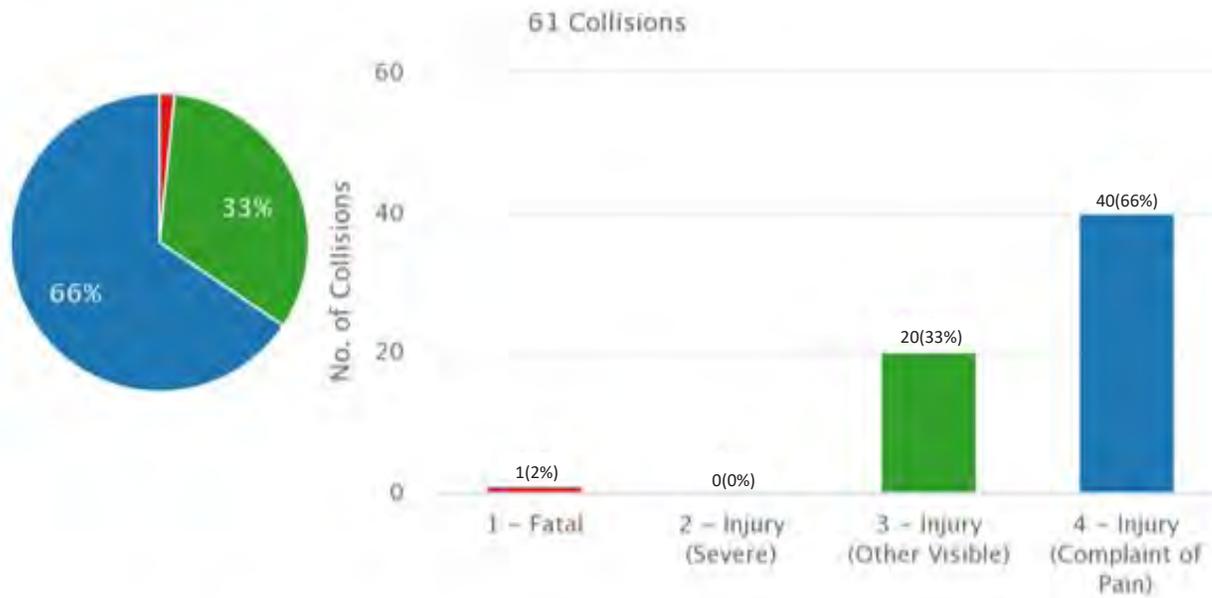
por los camiones que salen de las rutas designadas de Guadalupe Street y West Main Street. Obispo Street y Eleventh Street son las dos carreteras que los residentes notaron que tenían problemas con el tráfico de camiones.

### Transporte público

Hay tres tipos de servicio de transporte público en Guadalupe. Estos incluyen el Guadalupe Flyer, el Guadalupe Shuttle y el servicio Guadalupe American Disabilities Act (ADA). Estos tres servicios se combinan para ofrecer tránsito local y regional a personas capacitadas y discapacitadas en Guadalupe.

---

<sup>2</sup> <https://tims.berkeley.edu/>; collected from the Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS)



**Collision Severity**

- 1 - Fatal
- 2 - Injury (Severe)
- 3 - Injury (Other Visible)
- 4 - Injury (Complaint of Pain)

Source: TIMS (<https://tims.berkeley.edu/>)

Figura 3-1  
 Número de colisiones por gravedad

*Este lado se dejó en blanco intencionalmente.*



Source: City of Guadalupe 2021

Figura 3-2  
Ubicaciones de accidentes

Plan General Guadalupe 2042



*Este lado se dejó en blanco intencionalmente.*

## Guadalupe Flyer

El Guadalupe Flyer es un servicio de autobús local y regional que ofrece viajes dentro de Guadalupe y Santa María. Es un autobús que opera de lunes a viernes de 6:15 am a 6:06 pm en hora y los sábados de 8:15 am a 5:06 pm en hora. El servicio comienza en Santa María y viaja a través de Guadalupe y de regreso a Santa María. Trece de las dieciocho paradas están en Guadalupe y el resto en Santa María. Estas trece paradas brindan un servicio que se encuentra a un cuarto de milla de la mayoría de los residentes. Si bien hay cobertura de tránsito para los residentes de Guadalupe, hay una frecuencia de servicio muy baja. El Guadalupe Flyer opera cada 70 minutos, que es un Nivel de servicio E y está por debajo del estándar del Consejo de Gobiernos de Santa Bárbara de LOS D. El servicio de ida y vuelta a Santa María toma aproximadamente 50 minutos y cuesta \$ 0.50 en cada sentido.

## Guadalupe Shuttle

El Guadalupe Shuttle ayuda al Guadalupe Flyer y funciona de lunes a viernes de 10:00 a. M. A 4:00 p. M., Y funciona como un servicio telefónico de respuesta a la demanda general. El conductor generalmente recoge a los pasajeros dentro de los cinco minutos posteriores a su solicitud, y el costo del viaje es de \$ 0.50. Guadalupe Shuttle solo opera dentro de la Ciudad de Guadalupe.

## Servicio Guadalupe ADA

El Guadalupe ADA refleja el servicio Guadalupe Flyer y se ejecuta dentro de los límites de la ciudad de Guadalupe y en Santa María. El servicio Guadalupe ADA ofrece tránsito puerta a puerta y opera durante el mismo tiempo que Guadalupe Flyer. Este servicio es importante en Guadalupe porque alrededor del 30 por ciento de los residentes que dependen del transporte público están discapacitados.

## Plan de tránsito de corto alcance

Guadalupe completó una actualización de su plan de tránsito a fines de 2020. De acuerdo con el *Plan de tránsito de corto alcance de la ciudad de Guadalupe (2020)*, se deben abordar varios problemas para mejorar los servicios de tránsito en Guadalupe. Éstas incluyen:

- Servicio al desarrollo residencial nuevo y planificado en Guadalupe, incluidos Pasadera y Escalante Meadows;
- Congestión del tráfico en West Main Street que afecta a los tiempos de viaje para el folleto Guadalupe,
- el actual nivel de 75 minutos de duración del servicio es por debajo del estándar de la industria de 60 minutos, y
- la Guadalupe Flyer y el traslado Guadalupe han superposición de áreas de servicio, lo que da lugar a ineficiencias.

## El carril servicio

Guadalupe es servido Pacific Surfliner de Amtrak. Este servicio permite a los residentes de Guadalupe utilizar el transporte público para viajes de cercanías, regionales e interestatales. La línea ferroviaria Union Pacific que pasa por ugh Guadalupe es uno de los corredores ferroviarios más transitados de la nación y brinda a los residentes de Guadalupe acceso diario a San Luis Obispo y Santa Bárbara y acceso regional a los principales centros económicos como Los Ángeles y San Diego. El tren de pasajeros en Guadalupe demuestra ser una buena opción de transporte tanto para viajes diarios como para turismo.



El Pacific Surfliner corre hacia el norte desde Guadalupe hasta San Luis Obispo y hacia el sur hasta Santa Bárbara, Oxnard, Los Ángeles y San Diego. El Coast Starlight corre entre Seattle y Los Ángeles. Hay dos trenes en dirección sur que pasan por Guadalupe y dos en dirección norte, como se ve en la [Tabla 3-2, Horario de Amtrak Pacific Surfliner para Guadalupe](#). El acceso a la estación en tránsito está disponible con el Guadalupe Flyer, que tiene una parada

en la estación de Amtrak. [La Tabla 3-3, Número de pasajeros de Amtrak Pacific Surfliner para Guadalupe](#), muestra que el número de pasajeros en tren aumentó desde el año fiscal 2014 al año fiscal 2016 en un 4.1 por ciento, lo que el Comité Asesor Técnico de la Agencia del Corredor Ferroviario Los Ángeles - San Diego - San Luis Obispo (LOSSAN) indica que es un Tendencia año tras año de aumento de pasajeros. El aumento refleja el Pacific Surfliner en su conjunto, que tiene el segundo mayor número de pasajeros en la nación de acuerdo con el Plan de Transporte Regional 2040 SBCAG. El Pacific Surfliner también funciona a tiempo en el 77,8 por ciento de los viajes. El Pacific Surfliner lo está haciendo un poco mejor que el promedio general del sistema Amtrak de 76.5 por ciento.

**Tabla 3-2 Horario de Amtrak Pacific Surfliner para Guadalupe**

Número de tren	días de funcionamiento	dirección norte	dirección sur
774 de	lunes a viernes	-	7:31 am
	Sábados, domingos y feriados	-	7:31 am
777	Lunes a viernes	7:38 pm	-
	sábados, domingos y feriados	7: 38pm	-

FUENTE: Sitio web de Pacific Surfliner 2021

**Tabla 3-3 Número de pasajeros de Amtrak Pacific Surfliner para Guadalupe**

año fiscal	Tendencias de pasajeros del
T4 - 2014	765,733
T4 - 2015	796,276
T4 - 2016	829,282

FUENTE: Comité Asesor Técnico de la Agencia del Corredor Ferroviario LOSSAN 2017

## Aeropuertos

Guadalupe es atendida por el Aeropuerto Público de Santa María que se encuentra a unos 23 minutos en auto al sureste de Guadalupe. También se puede acceder al aeropuerto utilizando Guadalupe Flyer en combinación con la ruta 8 o 62 de SMAT o la línea principal Breeze. Sin embargo, no existe un servicio de tránsito directo entre el aeropuerto y Guadalupe. La Tabla 3-4, *Estadísticas de funcionamiento de aeropuertos públicos*, muestran los aeropuertos públicos que prestan servicio al condado y los pasajeros embarcados para cada uno. El municipio de Santa Bárbara, el aeropuerto público de Santa María y el aeropuerto de San Luis Obispo son las únicas tres instalaciones con acceso de tránsito.

### Resumen

Si bien Guadalupe tiene acceso al Aeropuerto Público de Santa María, el uso del Aeropuerto de Santa María ha ido disminuyendo. Hay transporte público al aeropuerto y la ubicación del aeropuerto está bastante cerca.

**Tabla 3-4 Estadísticas de funcionamiento de aeropuertos públicos**

Aeropuerto	tránsito Acceso	Basado en los aviones	embarcados pasajeros	Operaciones
Santa Barbara Municipal Airport	Sí	221	367 328	175 300
Santa Maria Publico Aeropuerto	Sí	198	41 620	72 799
Lompoc Airport	No	70	n / a	30200
Santa Ynez Valley Airport	No	112	n / a	500
New Cuyama Airport	No	0	n / a	
San Luis Obispo Airport	Sí	327	135,646	74,729

FUENTE: SBCAG 2040 Regional Transportación Plan 2013

NOTAS: 1. KSBP, "San Luis Obispo Airport". A partir del 17 de junio de 2021. <https://www.airnav.com/airport/KSBP>  
 2. Aeropuerto de San Luis Obispo. Enero de 2021. "Estadísticas aeroportuarias - Hechos y cifras operativas". <https://www.sloairport.com/wp-content/uploads/2021/01/December-2020.pdf>  
 3. Wikipedia, 2014. "Total Aircraft Operaciones". [https://en.wikipedia.org/wiki/San\\_Luis\\_Obispo\\_County\\_Regional\\_Airport](https://en.wikipedia.org/wiki/San_Luis_Obispo_County_Regional_Airport)

## Rutas e instalaciones para bicicletas y peatones

Guadalupe es compacta, de aproximadamente dos millas cuadradas y nivelada. Estas condiciones crean excelentes condiciones para ciclistas y peatones. Actualmente hay 3.5 millas de carriles para bicicletas Clase II en Guadalupe. Este tramo de carril bici corre a lo largo de la calle Guadalupe y no tiene conexiones de carril bici.



Los viajes de peatones representan solo el cuatro por ciento de los viajes al

trabajo. Sin embargo, el 92 por ciento de las parcelas, o 384 acres, en Guadalupe tienen aceras. Si bien los peatones tienen amplias aceras por las que transitar, los residentes no las utilizan. La mayoría de los residentes de Guadalupe trabajan fuera de Guadalupe.

### Resumen

El andar en bicicleta y caminar no son modos de transporte populares, como lo demuestra el bajo número de ciclistas y peatones en Guadalupe. Hay una amplia infraestructura para ciclistas y peatones en Guadalupe, y el terreno es excelente para andar en bicicleta y caminar.

## 3.4 MEJORAS PLANIFICADAS DE CALTRANS

Los siguientes proyectos son o serán implementados por el Departamento de Transporte de California (Caltrans). Este plan se adapta a los proyectos que han sido aprobados o cuya implementación está en curso, como se describe a continuación. Se han hecho algunas recomendaciones en este plan para proyectos de Caltrans que aún están en proceso de diseño o que aún no se han implementado. Puede haber oportunidades para implementar ciertos elementos completos de la calle dentro de los proyectos existentes de Caltrans.

### Reemplazo del Puente del Río Santa María

El puente que sostiene la Calle Guadalupe donde cruza el Río Santa María será reemplazado por Caltrans debido al deterioro de la integridad estructural. El nuevo puente será una "calle completa" que incluye instalaciones para automovilistas, peatones y ciclistas.

### Señalización de West Main Street / Guadalupe Street Caltrans instalará

un semáforo con señales de cruce de peatones en la intersección de West Main Street y Guadalupe Street. Las mejoras en los cruces de carreteras y ferrocarriles aumentarán la

seguridad y la eficiencia operativa de la intersección. Este proyecto está financiado a través de tarifas de mitigación pagadas por Unocal / Chevron para el Plan de Restauración de las Dunas Guadalupe-Nipomo. Los diseños iniciales estudiaron una rotonda; sin embargo, la proximidad al ferrocarril y al cementerio hizo inviable esta opción.

### **Mejoras de West Main Street**

El Plan Específico de DJ Farms, que proporciona estándares para el desarrollo del vecindario de Pasadera, requiere mejoras en las intersecciones a lo largo de West Main Street en Obispo Street y Flower Avenue. Los procedimientos estatales requieren que Caltrans considere primero los tratamientos de rotonda para las intersecciones a lo largo de las carreteras estatales, como West Main Street. Se está realizando una evaluación para determinar la idoneidad y conveniencia de los diseños de rotondas preparados por Caltrans para estas intersecciones. Si se demuestra que las rotondas no son factibles en estos lugares, se implementarán intersecciones señalizadas de 4 vías. Independientemente del tipo de diseño de intersección elegido, Caltrans se centra en rampas en las aceras que cumplen con la ADA y cruces peatonales bien iluminados y señalizados para mejorar el acceso peatonal.

### **Mejoras para peatones en la calle Guadalupe**

Las instalaciones nuevas y mejoradas para los peatones proporcionarán un acceso más seguro a través de la calle Guadalupe. Se instalarán nuevos cruces peatonales con luces de advertencia accionadas por peatones en 6th Street, y las intersecciones existentes en las calles Olivera y 9th se actualizarán con rampas que cumplen con ADA y luces de advertencia accionadas por peatones. Se ha instalado una nueva acera a lo largo del lado este de Guadalupe Street para conectar la estación de Amtrak y la parada de autobús con la acera existente al sur de Olivera Street.

### **La Calle Guadalupe entre Carretera 166 y el Puente del Río Santa María**

Completado en 2013, este proyecto reconstruyó aceras, entradas para vehículos y rampas en las aceras. En algunas áreas, hay una nueva construcción de aceras para ayudar a completar la red peatonal en Guadalupe.

## **3.5 CLASIFICACIONES DE CIRCULACIÓN**

La red de circulación en este elemento fue diseñada con el objetivo principal de crear un sistema vial seguro, eficiente y multimodal que facilite la movilidad y la conectividad, evite la congestión y mantenga la calidad de vida de los residentes. Las clasificaciones de circulación utilizadas en el diagrama de circulación se describen a continuación.

## **Clasificaciones de calles y carreteras**

### **Carretera estatal**

El propósito principal de las carreteras estatales es mover el tráfico regional a través de la ciudad. Dos rutas en Guadalupe clasificadas como carreteras estatales: la autopista 1 y la autopista 166. La autopista 1, o calle Guadalupe, divide la ciudad en dos partes que se extienden hacia el norte hacia el área de las cinco ciudades del condado de San Luis Obispo y hacia el sur a través de Orcutt y hacia Vandenberg Space Force Base y Lompoc. La Carretera 1 también está designada como Carretera Escénica en el plan del Estado, lo que requiere un cuidado especial en la preservación del carácter escénico de la ruta.

La Carretera 166 se extiende desde el borde sur de Guadalupe, al este hasta la Carretera 101 en Santa María. Sirve como una arteria entre las dos ciudades y también transporta el tráfico entre las dos carreteras. Cualquier aumento en el tráfico regional como resultado del aumento de la población probablemente ocurrirá a lo largo de esta ruta.

En Guadalupe, las carreteras estatales tienen derechos de paso de 80 a 120 pies de ancho, por lo general con dos o tres carriles anchos, además de estacionamiento y aceras.

### **Calle Arterial**

El propósito principal de las calles arteriales es mover el tráfico alrededor y a través de la ciudad. Tres rutas en Guadalupe se clasifican como calles arteriales: 11th Street, Simas Road y West Main Street (al oeste de Guadalupe Street). En Guadalupe, las calles arteriales tienen derechos de paso de 66 a 70 pies de ancho, típicamente con dos carriles de circulación, más estacionamiento y aceras.

### **Calle Coleccionista**

El propósito principal de las calles colectoras es proporcionar acceso a propiedades adyacentes y servir como corredores para viajar dentro de la comunidad. Debido a esta función dual, los volúmenes de tráfico en las calles colectoras pueden exceder el nivel que se considera tolerable en una calle local, a pesar de que las calles tienen derechos de paso y ancho de pavimento similares.

El patrón lineal de Guadalupe y el número limitado de cruces ferroviarios sugieren una serie de calles colectoras paralelas de norte a sur que se extienden al norte desde West Main Street y al sur desde la calle Eleventh Street, con un colector intermedio que conecta a través de la ciudad desde Pioneer Street sobre el ferrocarril hasta Flower Street. Este sistema colector conducirá el tráfico residencial hacia y desde las escuelas, áreas comerciales y áreas industriales dentro de la Ciudad. Eleventh Street, que cruza el ferrocarril en el extremo norte de la ciudad, se extiende desde Pioneer Street al este hasta Simas Road y continúa como colector hasta West Main Street. West Main Street, en el lado sur de la ciudad, sirve como un colector al oeste de Guadalupe Street, recogiendo el tráfico de las otras calles colectoras y conduciéndolo a las arterias.

Obispo Street servirá como recolector y como recolector industrial, lo que necesitará un diseño que permita el tráfico de camiones agrícolas.

### **Calle local**

El propósito principal de las calles locales es proporcionar acceso directo a las residencias y proporcionar conexiones a través de los vecindarios, a las instalaciones del vecindario como escuelas y otras áreas focales como los distritos comerciales. Las calles locales a menudo están diseñadas para apoyar y maximizar la conectividad local y del vecindario, pero desalientan y minimizan el tráfico generado externamente. El movimiento en las calles locales generalmente implica viajar hacia y desde calles colectoras o arteriales.

Estos se utilizan para proporcionar acceso a propiedades colindantes, ubicaciones para servidumbres de servicios públicos y cortafuegos entre edificios. Llevar tráfico es una función secundaria de las calles locales y deben diseñarse para desalentar el tráfico. Los camiones pesados deben ser excluidos de estas calles.

## **Clasificaciones de transporte público**

### **Estación de Amtrak**

El propósito principal del Regional Transit Hub es proporcionar una ubicación centralizada donde las rutas de tránsito locales se conectan a las instalaciones de tránsito regionales. La ubicación elegida para esta instalación es al sur del centro de Guadalupe en la estación de Amtrak en Guadalupe Street al sur de 5th Street. Esta es la ubicación lógica para acceder a los servicios de tránsito regional existentes (es decir, tránsito local y servicio de Amtrak).

### **Ruta del autobús**

El propósito principal de la ruta del autobús es proporcionar una ruta para los servicios de tránsito local que sirven para trasladar a las personas dentro de la comunidad, así como para conectarse con Santa María y puntos más allá.

### **Parada de autobús**

El propósito principal de la parada de autobús es proporcionar ubicaciones para cargar y descargar pasajeros que deseen utilizar los servicios de tránsito locales.

## **Clasificación de peatones / bicicletas**

### **Ruta en bicicleta de clase I**

El propósito principal de la Ruta para bicicletas de Clase I es brindar acceso exclusivo para peatones y ciclistas para conectarse con las Dunas de Guadalupe al oeste y con Santa María al este a lo largo del Sendero Santa Maria Levee. Dicho acceso está destinado a proporcionar un modo alternativo de viaje para las personas que se mueven por el área urbanizada y puede usarse para recreación y / o viajes de larga distancia. La Ruta para bicicletas de Clase I

forma la columna vertebral del sistema de transporte no motorizado y es parte de una red más grande de instalaciones para peatones y bicicletas que incluye aceras y rutas para bicicletas de Clase II y III.

### **Ruta en bicicleta de clase II**

El propósito principal de la Ruta para bicicletas Clase II es proporcionar un carril exclusivo para bicicletas en la calle que admita viajes no motorizados dentro del área urbanizada y pueda usarse para recreación, compras ligeras y / o viajes de corta distancia. Dicho acceso está destinado a complementar la red de carreteras existente. Actualmente existe una ruta para bicicletas de Clase II a lo largo de Guadalupe Street y a través del área del Plan Específico de DJ Farms. Las futuras rutas en bicicleta de Clase II están planificadas a lo largo de Obispo Street en la ciudad y a lo largo de Simas Road al sur de West Main Street (bajo la jurisdicción del condado).

### **Ruta en bicicleta de clase III**

El propósito principal de la Ruta para bicicletas Clase III es proporcionar señalización para bicicletas a lo largo de calles estratégicas para alertar a los automovilistas sobre la posible presencia de ciclistas y se utiliza para moverse dentro del área urbanizada. La ruta para bicicletas de Clase III es un enfoque de bajo costo para conectar a los ciclistas con las rutas para bicicletas de Clase II y se utiliza donde existe un derecho de paso limitado o donde las instalaciones de Clase II o Clase I tienen un costo prohibitivo. Actualmente existen rutas para bicicletas de clase III a lo largo de la calle Guadalupe al norte y al sur de los límites de la ciudad. El personal de la ciudad está discutiendo actualmente si es posible que se necesiten carriles para bicicletas de Clase III, o "sharrows", en W. Main Street para proporcionar una ruta para bicicletas donde puede que no haya suficientes derechos de paso en este momento.

## **3.6 DIAGRAMA DE CIRCULACIÓN**

El diagrama de circulación en este elemento designa la extensión general del sistema de circulación de Guadalupe y se compone de dos diagramas: la Parte 1 (Calles y ferrocarril) y la Parte 2 (Tránsito y bicicletas). El Diagrama de Circulación encarna las metas y políticas del Plan General y, como tal, es definitivo y tiene un efecto de control en cualquier equilibrio necesario para conciliar los diversos objetivos, a veces contrapuestos, transmitidos por la narrativa y las políticas del Plan General. No obstante, la narrativa y las políticas del Plan General son definitivas por derecho propio, y se recomienda a los usuarios de este documento que las consulten, así como el diagrama, cuando evalúen los proyectos de desarrollo y mejoras de capital propuestos. La Figura 3-3 presenta el Diagrama de circulación Parte 1 del Plan General Guadalupe 2021 (Calles y ferrocarril). La Figura 3-4 presenta el Diagrama de circulación Parte 2 del Plan General Guadalupe 2021 (Tránsito y bicicletas).



Source: City of Guadalupe 2021

Figura 3-3

# Diagrama de Circulación Parte 1

Plan General Guadalupe 2042



*Este lado se dejó en blanco intencionalmente.*



Source: City of Guadalupe 2021



Figura 3-4  
Diagrama de Circulación Parte 2

### 3.0 Circulación

*Este lado se dejó en blanco intencionalmente.*

## 3.7 METAS, POLÍTICAS, Y PROGRAMAS

### Metas

- |                   |   |
|-------------------|---|
| <b>Meta CIR-1</b> | Proporcionar un sistema de circulación seguro, eficaz y energéticamente eficiente que sirva a todos los modos de transporte, incluidos los vehículos motorizados, el transporte público en autobús, el servicio ferroviario, el transporte aéreo, las bicicletas y las caminatas. |
| <b>Meta CIR-2</b> | Proporcionar un sistema de circulación bien conectado que proporcione múltiples rutas entre vecindarios.  |
| <b>Meta CIR-3</b> | Proporcionar conexiones mejoradas para ciclistas y peatones que se conecten con destinos recreativos regionales.  |

### Políticas

#### Políticas generales

- |                         |  |
|-------------------------|--|
| <b>Política CIR-1.1</b> | La Ciudad apoyará la creación y el mantenimiento de un sistema continuo de aceras, cruces peatonales y rutas para bicicletas que conecten de manera segura los vecindarios residenciales entre sí, con las escuelas y con los centros comerciales. Siempre que sea posible, separe físicamente las rutas para bicicletas y peatones de los carriles de circulación de vehículos. |
| <b>Política CIR-1.2</b> | La Ciudad trabajará en estrecha colaboración con las agencias de transporte federales, estatales y regionales para planificar y financiar el mantenimiento y las mejoras del sistema de circulación en Guadalupe y sus alrededores.  |
| <b>Política CIR-1.3</b> | Requerir programas de gestión de demanda de transporte y/o reducción de viajes para proyectos individuales no residenciales con emisiones de fuentes móviles que exceden los umbrales SBCAPCD.   |

#### Centro de Guadalupe

- |                         |  |
|-------------------------|--|
| <b>Política CIR-1.4</b> | En el centro de Guadalupe, donde sea posible, la Ciudad requerirá que los dueños de propiedades locales ubiquen el estacionamiento fuera de la vía pública detrás de los edificios cuando sea posible. |
|-------------------------|--|

#### Viajes en bicicleta y peatones

- |                         |  |
|-------------------------|--|
| <b>Política CIR-1.5</b> | La ciudad apoyará la creación de una ruta para bicicletas de clase I que se conecta con el sendero del dique del río Santa María y pasa por el centro de Guadalupe para permitir que los ciclistas accedan |
|-------------------------|--|

a los establecimientos minoristas del centro. La misma instalación también debe conectar el lado oeste de Guadalupe con el centro de Guadalupe.

**Política CIR-1.6** La Ciudad apoyará la seguridad mejorada para los niños en edad escolar que caminan de un lado a otro de la escuela a través del Programa Rutas Seguras a la Escuela.

## Tránsito público

**Política CIR-1.7** La ciudad apoyará las mejoras al sistema de transporte público a través del proceso de planificación de transporte de corto alcance y fomentará el uso del transporte ferroviario de cercanías.

## Programas

**Programa CIR-1.1.1** Dentro de tres años de la adopción del Plan General Guadalupe 2042, el Departamento de Obras Públicas iniciará un proceso con el Concejo Municipal para buscar fondos de subvención para construir una instalación separada para bicicletas / peatones Clase I a lo largo de la calle 11 de Guadalupe. Calle al desarrollo de la autoayuda del pueblo.

**Programa CIR-1.1.2** Dentro de tres años de la adopción del Plan General Guadalupe 2042, el Departamento de Obras Públicas coordinará con Caltrans y abogará por calles completas y mejoras para bicicletas / peatones a lo largo de la calle Guadalupe.

**Programa CIR-1.1.3** Dentro de tres años de la adopción del Plan General Guadalupe 2042, el Departamento de Obras Públicas continuará trabajando con el Condado y otras agencias para estudiar más a fondo la factibilidad, el diseño y los costos de construir una bicicleta separada Clase I / instalación peatonal desde 5th Street hasta el parque comunitario en Calle Cezar E. Chavez en el lado oeste de la ciudad como se muestra en la Figura 3-4 (Diagrama de circulación Parte 2).

**Programa CIR-1.1.4** El Departamento de Finanzas y el Departamento de Obras Públicas continuarán trabajando con el Concejo Municipal para implementar las ideas contenidas en el Plan Guadalupe Mobility + Revitalization (2019) para la mejora de la infraestructura peatonal (por ejemplo, aceras mejoradas, bulbo- exteriores y mobiliario urbano) y paisajismo, para alentar a caminar, ir de compras y cenar en la calle en el centro de Guadalupe.

- Programa CIR-1.1.5** Dentro de los tres años posteriores a la adopción del Plan General Guadalupe 2042, el Departamento de Obras Públicas iniciará un proceso con el Concejo Municipal para trabajar con Caltrans para mejorar la seguridad en los lugares con muchos accidentes a lo largo de Guadalupe Street y West Main Street.
- Programa CIR-1.1.6** Dentro de los tres años posteriores a la adopción del Plan General Guadalupe 2042, el Departamento de Obras Públicas iniciará un proceso con el Concejo Municipal para trabajar con Caltrans para proporcionar cruces peatonales más seguros a lo largo de West Main Street.
- Programa CIR-1.1.7** Dentro de los tres años posteriores a la adopción del Plan General Guadalupe 2042, el Concejo Municipal trabajará con los productores agrícolas del área para instituir un programa para proporcionar transporte en autobús a los trabajadores agrícolas que viajan hacia y desde los campos.
- Programa CIR-1.1.8** Dentro de los tres años posteriores a la adopción del Plan General Guadalupe 2042, el Departamento de Obras Públicas trabajará en la búsqueda de fondos para construir carriles para bicicletas Clase II y Clase III como se muestra en la Figura 3-4 (Diagrama de Circulación Parte 2).
- Programa CIR-1.1.9** Cuando la propiedad esté disponible para la compra, el Departamento de Obras Públicas y el Departamento de Finanzas iniciarán un proceso con el Ayuntamiento para comprar la propiedad y construir un acceso que proporcione una conexión vehicular de emergencia entre Snowy Plover Lanes y Mahoney Lane para facilitar las evacuaciones de emergencia seguras.
- Programa CIR-1.1.10** En curso dentro de un plazo de 10 años, el Departamento de Obras Públicas explorará con el Concejo Municipal formas de implementar el Estudio de factibilidad de senderos de usos múltiples de Guadalupe a la playa (2020) para crear mejores conexiones para peatones y bicicletas entre el vecindario Westside y el centro de Guadalupe y entre El centro de Guadalupe y el sendero del dique del río Santa María que corre al este de la ciudad. Ver también ED-1.1.4.

### 3.0 Circulación

*Este lado se dejó en blanco intencionalmente.*