

6:00 PM – 6:10 PM

Bienvenida

6:10PM – 6:20 PM

Presentación

6:20 PM – 6:50 PM

Preguntas y Respuestas

6:50 PM – 8:20 PM

Casa Abierta

8:20 PM – 8:30 PM

Próximos Pasos





Los Baños



Cuidado de Niños



Bebidas y
Bocadillos



Las Salidas de
Emergencia



Taller Comunitario #2

Alternativa de carril para bicicletas en Humboldt
Street
(Borrador de diseño conceptual)

25 de agosto de 2025

Departamento de Obras Públicas
Jay Yu P.E., Engineering Manager

Sandis Engineering
Joe Paull, Project Manager

Winters Consultants
Christian Ollano, Outreach Director

I. Antecedentes

II. Reunión Comunitaria de Junio

III. Borrador del Diseño Conceptual

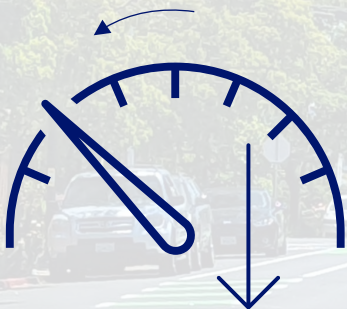
IV. Próximos Pasos

V. Preguntas y Respuestas

VI. Instrucciones para la Casa Abierta



Encuesta en papel
(En línea 8/26 – 9/12)



Reducir la Velocidad



Calles Más Seguras



Sin eliminación de
estacionamiento





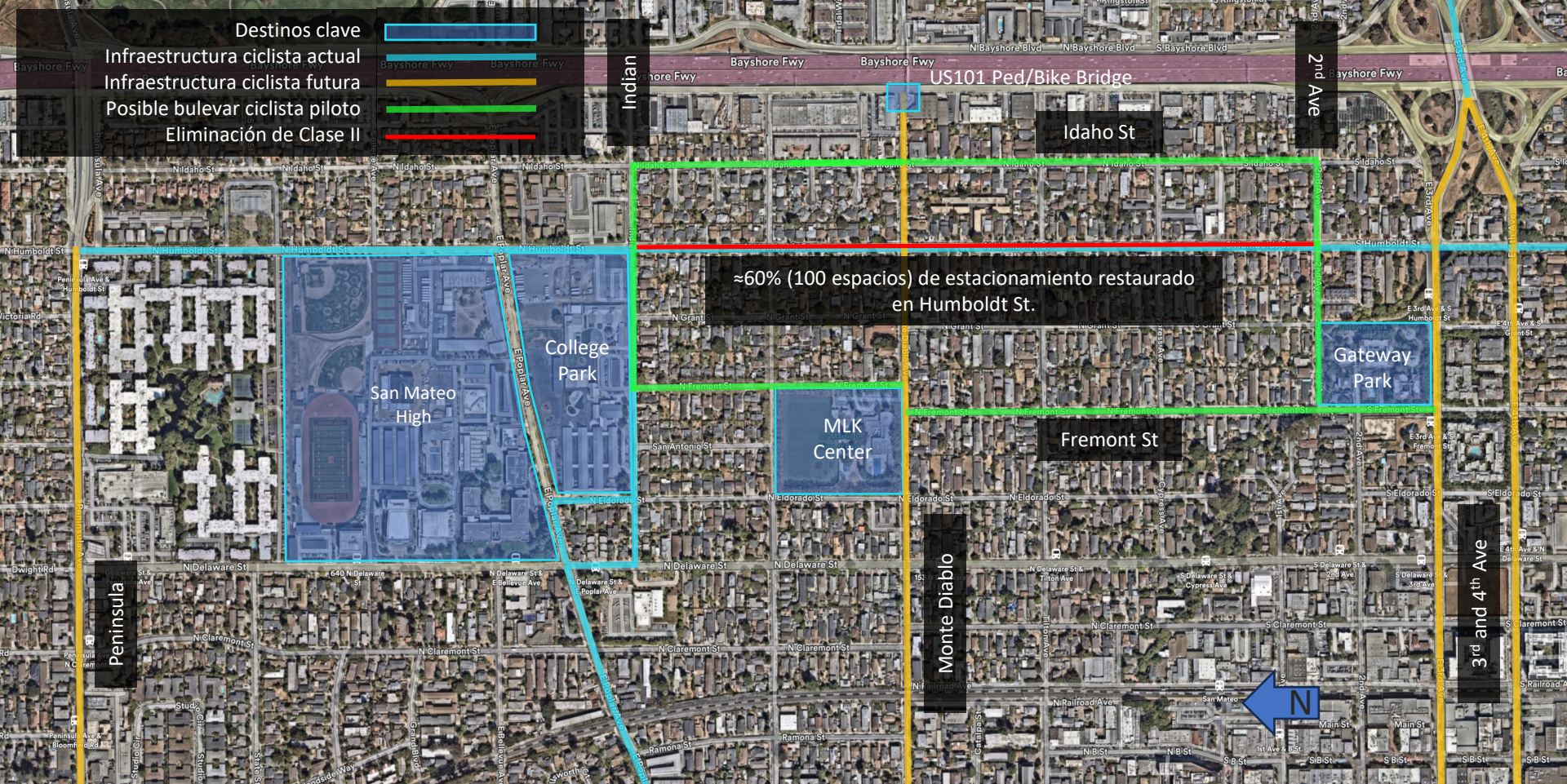
- Enfoque en el Diseño
- Nivel apropiado de intervenciones
- Velocidad y volúmenes actuales
- Velocidad y volúmenes propuestos
- Comprender el context comunitario



I. ANTECEDENTES

Calendario de la Fase II





II. Reunión Comunitaria de Junio

Respuesta de la Encuesta

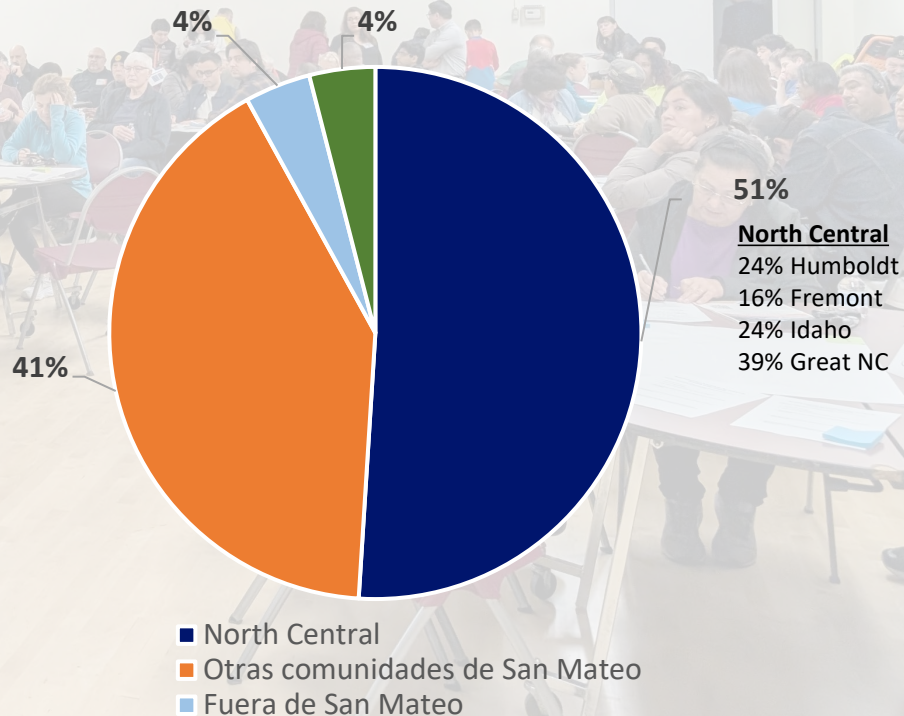


213 respuestas totales de la encuesta

58 Taller

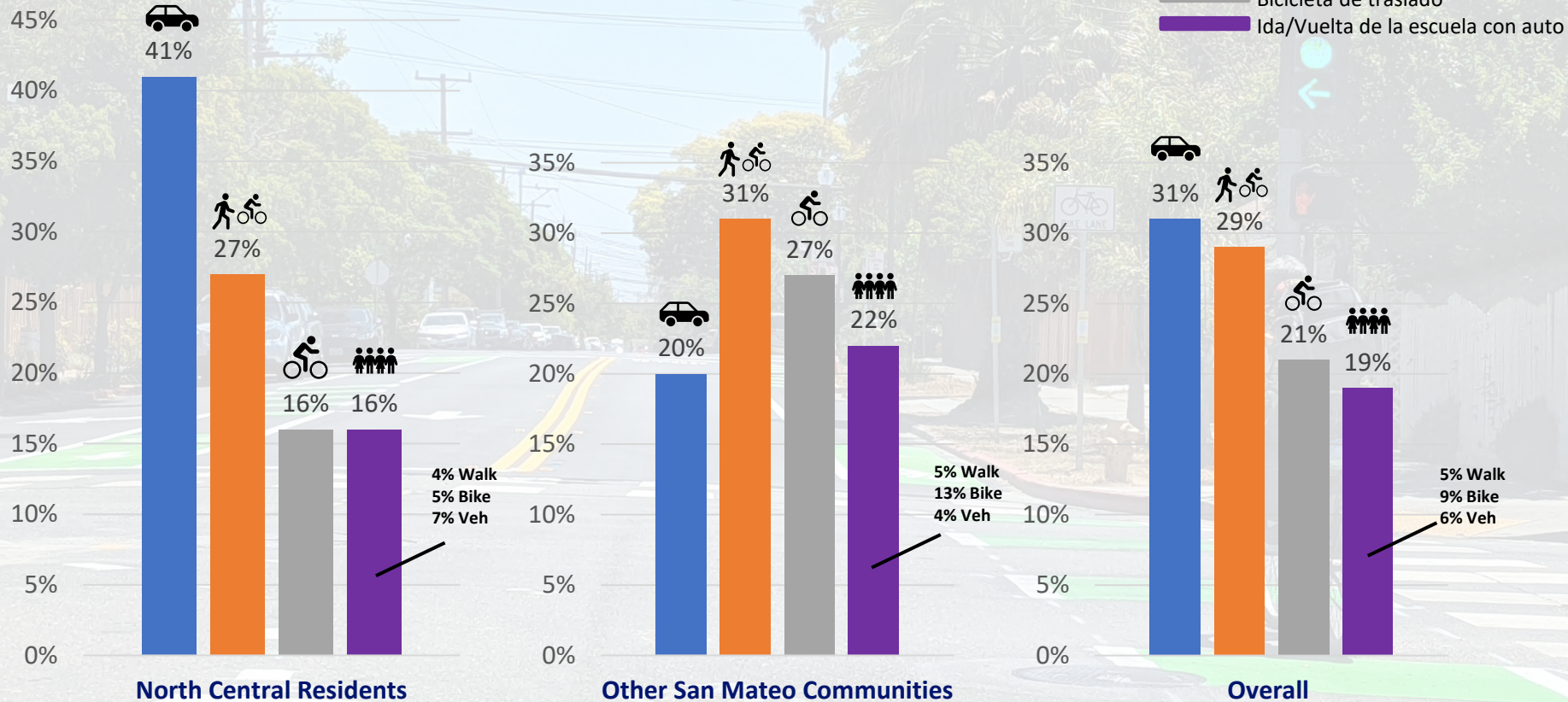
155 En Línea

Demografía



CALLE HUMBOLDT

- Vehículo de traslado
- Bicicleta/Caminar recreativo
- Bicicleta de traslado
- Ida/Vuelta de la escuela con auto

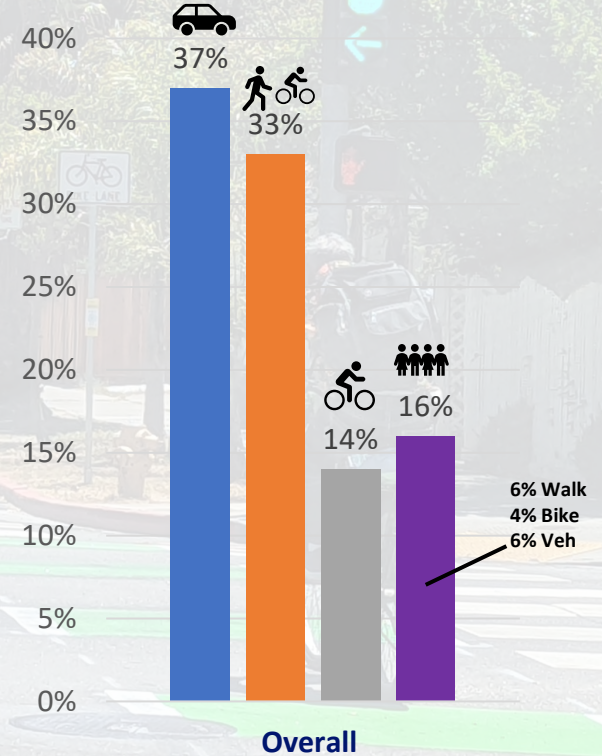
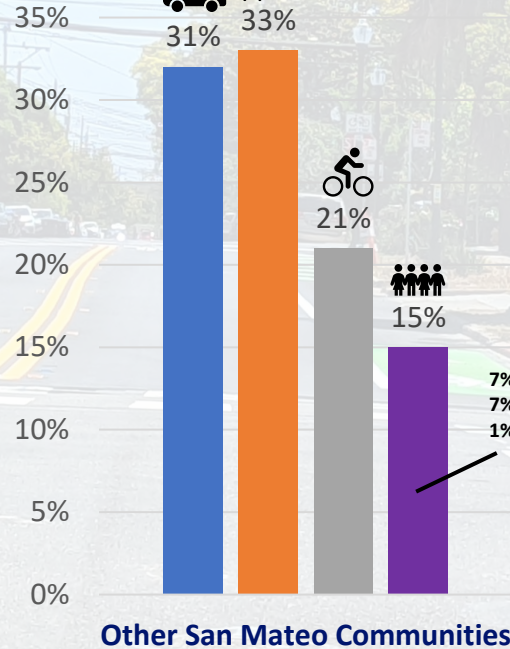
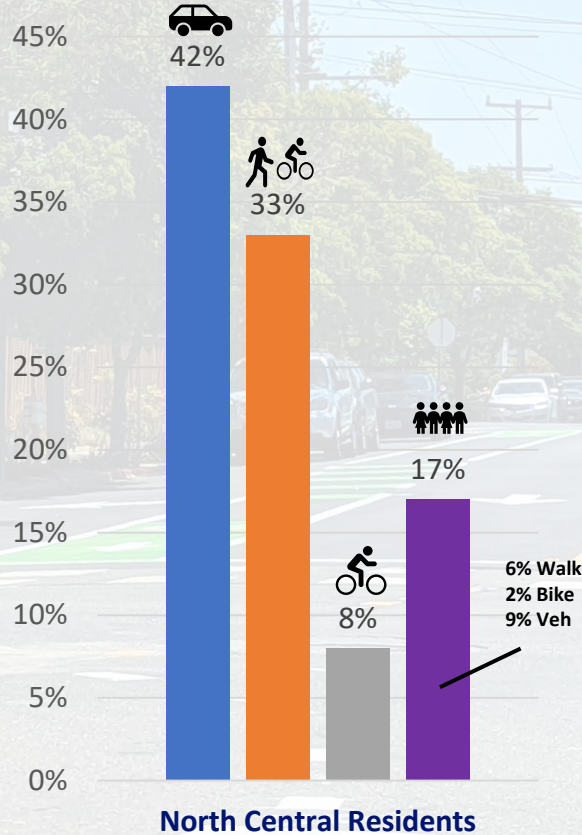


*Data shown does not include answers from surveys that did not fill out demographic questions



CALLE IDAHO

- Vehículo de traslado
- Bicicleta/Caminar recreativo
- Bicicleta de traslado
- Ida/Vuelta de la escuela con auto

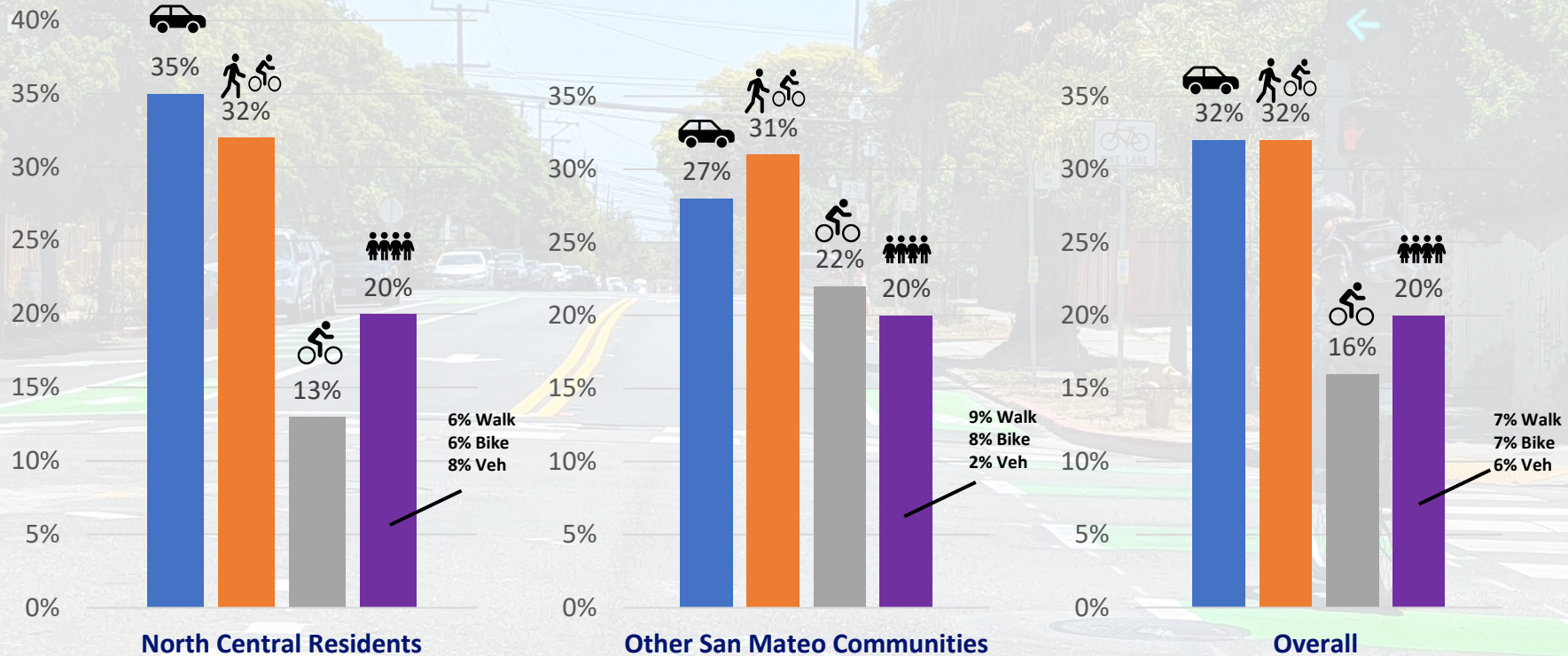


*Data shown does not include answers from surveys that did not fill out demographic questions



CALLE FREMONT

- Vehículo de traslado
- Bicicleta/Caminar recreativo
- Bicicleta de traslado
- Ida/Vuelta de la escuela con auto



*Data shown does not include answers from surveys that did not fill out demographic questions



CALLE FREMONT

Distancia a Humboldt Street

Calle angosta

Volumen y velocidades vehiculares
existentes

Confianza en las posibles medidas

La alternativa ciclista elimina
estacionamiento

La alternativa ciclista traerá más
congestión

CALLE IDAHO

Cruces en intersecciones

Calle angosta

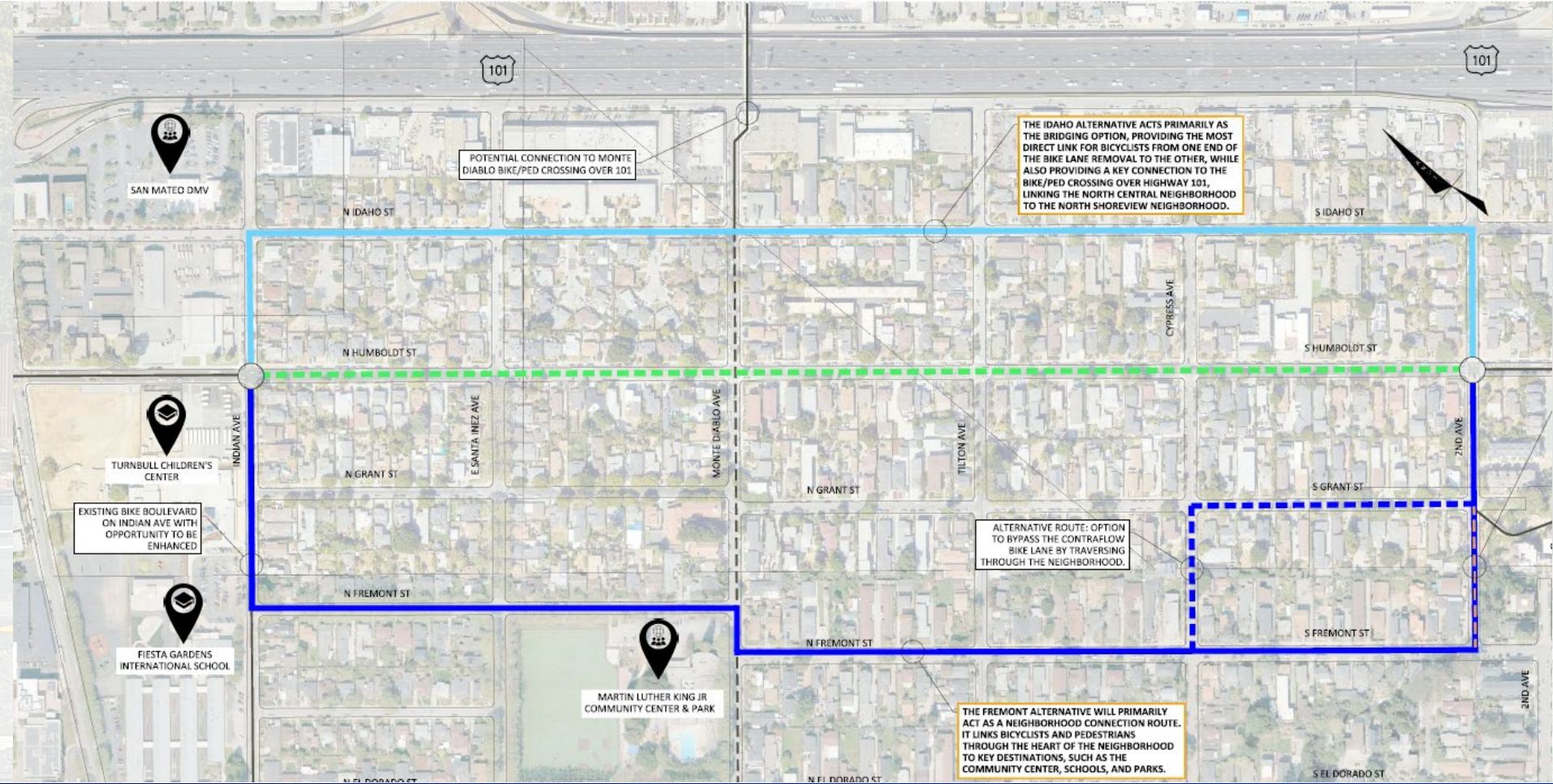
Volumen y velocidades vehiculares
existentes

La alternativa ciclista elimina
estacionamiento

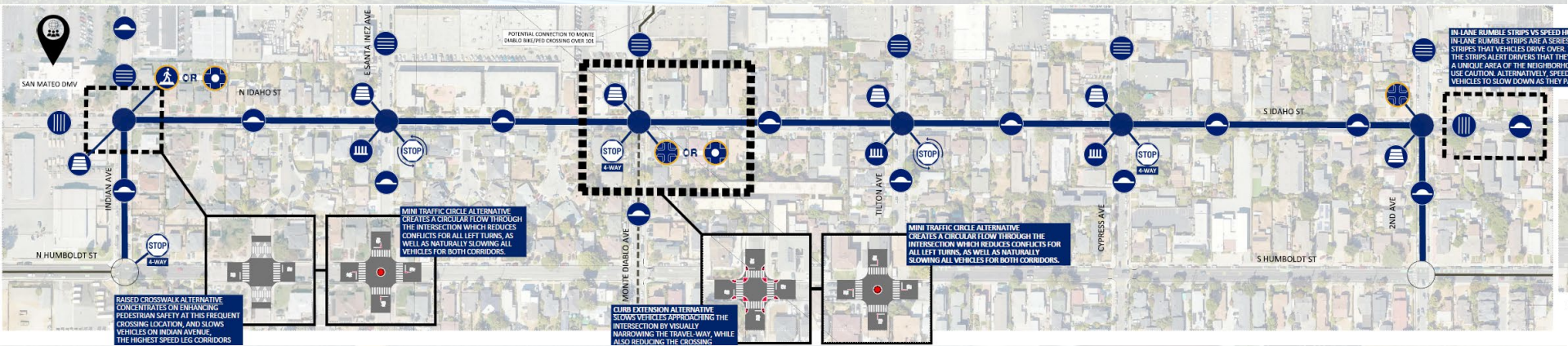
La alternativa ciclista traerá más
congestión



III. Borrador del Diseño Conceptual



Visión general de ambas alternativas (Idaho y Fremont)



 HARDENED CENTERLINE




 SLOTTED SPEED HUMPS



 PAINTED CURB EXTENSIONS



 SLOW STREETS



 HIGH-VISIBILITY CROSSWALK



 IN-LANE RUMBLE STRIPS



 PAINTED CURB EXTENSIONS



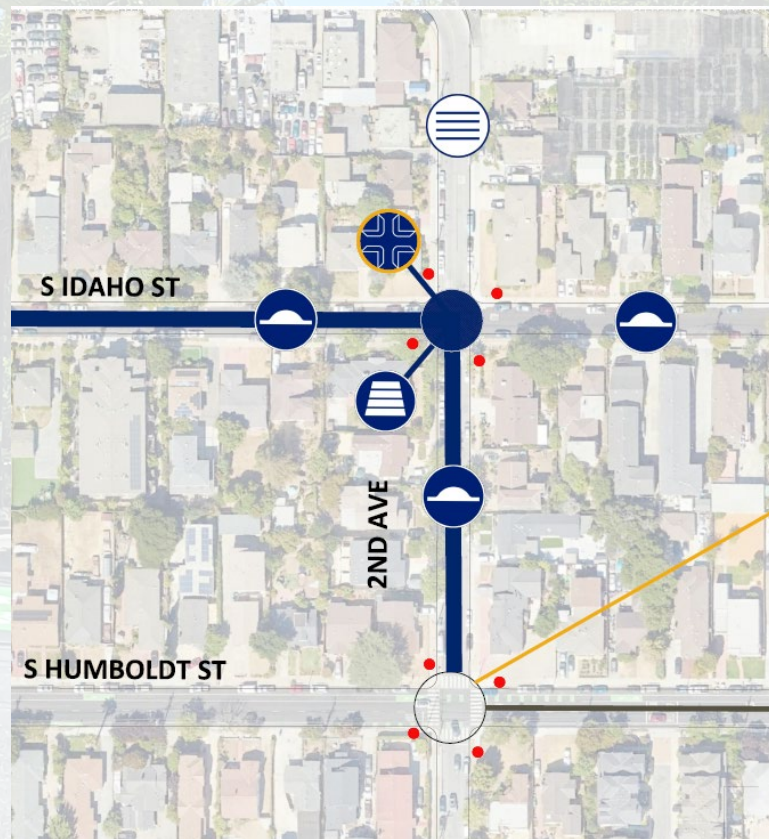
Características clave de diseño



- Almohadillas reductoras de velocidad o bandas sonoras antes de llegar a la intersección de Idaho
- Ampliaciones de banqueta en Idaho/2nd Ave
- Cruces peatonales de alta visibilidad en todos los accesos de Idaho/2^a Avenida
- Intersección de cuatro altos en Indian/Humboldt

Velocidad y Volumen

	Actual	Objetivo	Propuesto
Velocidad (mph)	23-24mph	20mph	18mph
Volumen (vph)	130vph	150vph	100vph



● Control de parada existente



Características clave de diseño



- Almohadillas reductoras de velocidad o bandas sonoras antes de llegar a cada intersección
- Refuerzo de la línea central
- Cruces peatonales de alta visibilidad en todos los accesos
- Intersección de cuatro altos o cambio en la asignación de altos

Velocidad y Volumen

	Actual	Objetivo	Propuesto
Velocidad (mph)	24mph	20mph	18mph
Volumen (vph)	130vph	150vph	42 – 80vph



● Control de parada existente



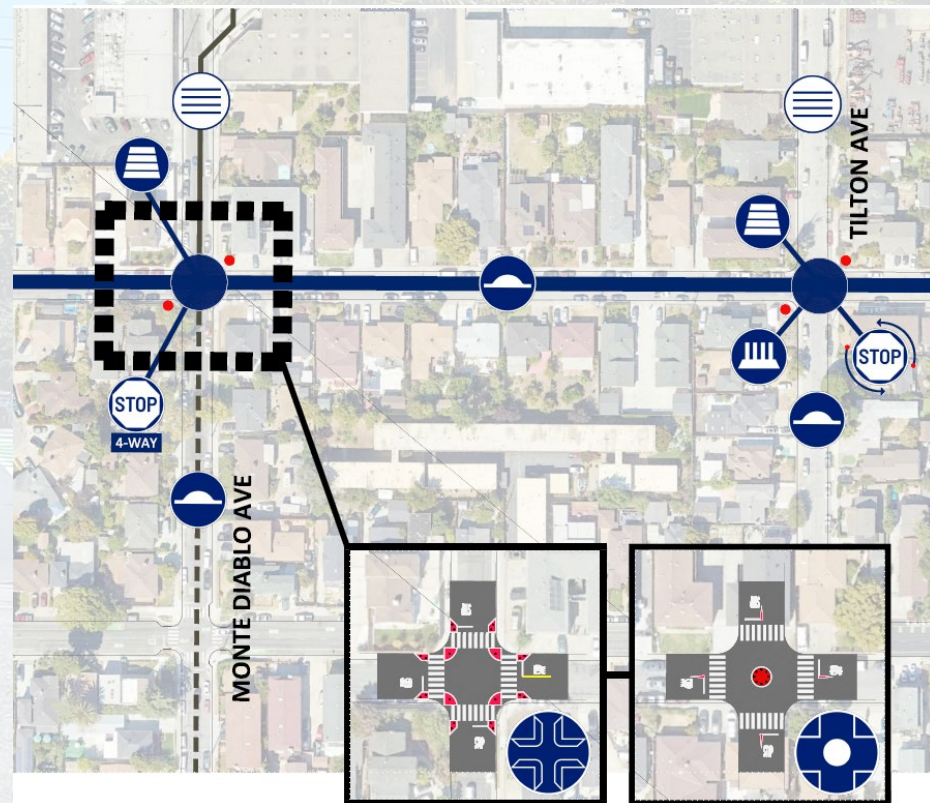
Características clave de diseño



- Almohadillas reductoras de velocidad o bandas sonoras antes de llegar a cada intersección
- Opción de isla central o extensiones de la banqueta
- Cruces peatonales de alta visibilidad en todos los accesos en cada intersección
- Intersección de cuatro altos

Velocidad y Volumen

	Actual	Objetivo	Propuesto
Velocidad (mph)	23-24mph	20mph	18mph
Volumen (vph)	130vph	150vph	31-42vph



• Control de parada existente



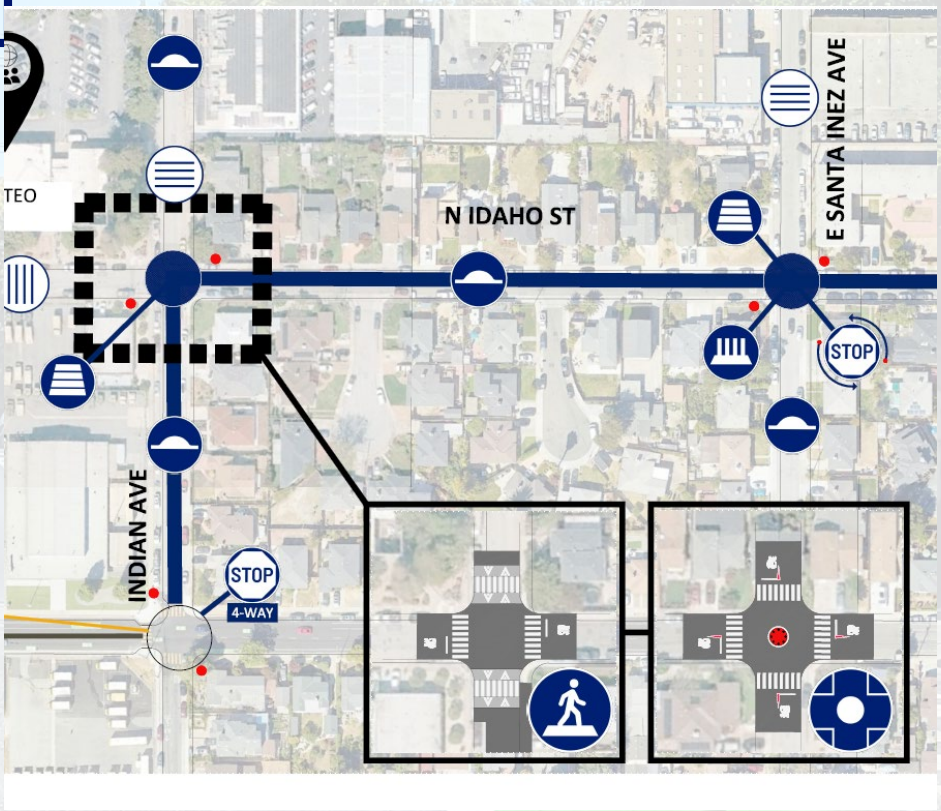
Características clave de diseño

- Almohadillas reductoras de velocidad o bandas sonoras antes de llegar a cada intersección
- Cruces peatonales de alta visibilidad en todos los accesos en cada intersección
- Opción de cruce peatonal elevado o isla central
- Intersección de cuatro altos o cambio en la asignación de altos



Velocidad y Volumen

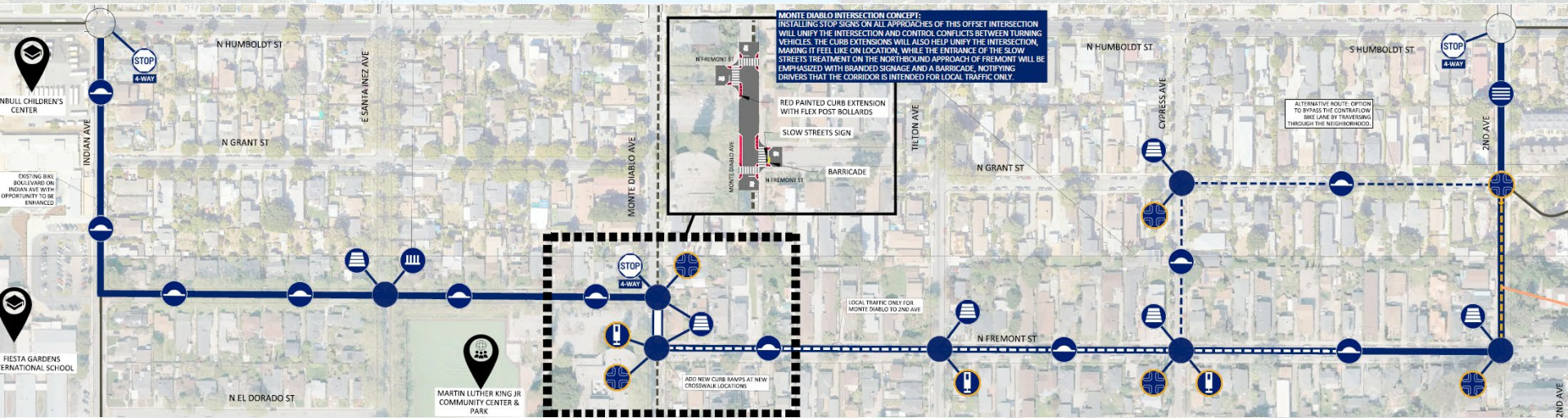
	Existing	Target	Proposed
Velocidad (mph)	23-25mph	20mph	18mph
Volumen (vph)	289vph	150vph	150vph



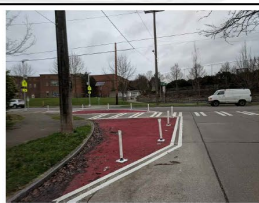
● Control de parada existente



Alternativa de Fremont



 **HARDENED CENTERLINE**



 **PAINTED CURB EXTENSIONS**




 **SLOW STREETS**



 **HIGH-VISIBILITY CROSSWALK**



 **SLOTTED SPEED HUMPS**

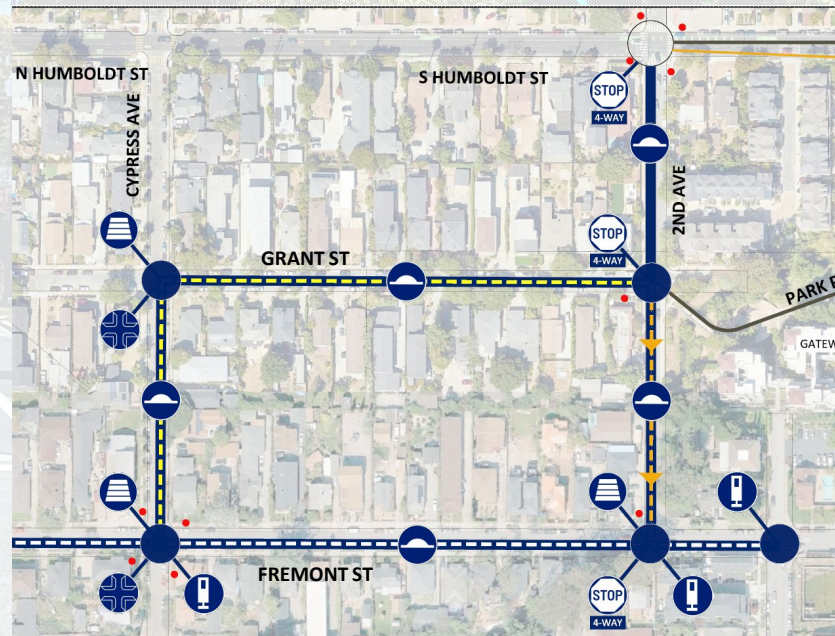
Características Clave de Diseño



- Almohadillas de velocidad o franjas sonoras antes de cada intersección
- Cruces peatonales de alta visibilidad en todas las ramas de cada intersección
- Opción de cruce peatonal elevado o glorieta
- Calle Lenta en Fremont Street con acceso solo para tráfico local

Velocidad y Volumen

	Existente	Objetivo	Propuesto
Velocidad (mph)	26mph	20mph	15-18mph
Volumen (vph)	100-201vph	150vph	90-120vph



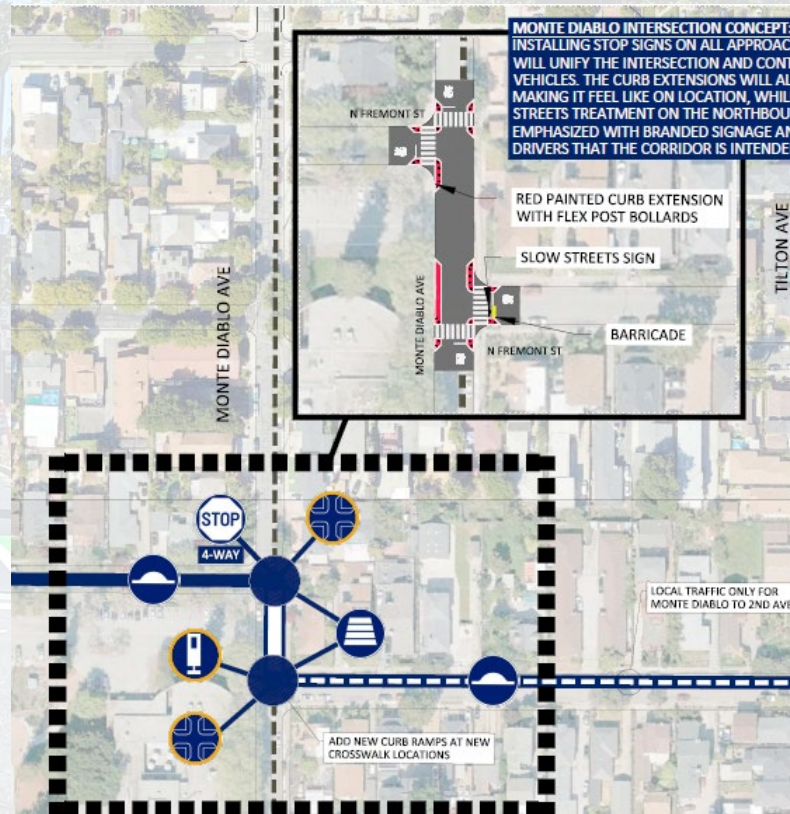
Características Clave de Diseño



- Almohadillas de velocidad o franjas sonoras antes de acercarse a cada intersección
- Cruces peatonales de alta visibilidad en todas las ramas de cada intersección
- Extensiones de acera en ambas intersecciones
- La Calle Lenta termina en Monte Diablo

Velocidad y Volumen

	Existente	Objetivo	Propuesto
Velocidad (mph)	23-25mph	20mph	15-18mph
Volumen (vph)	111-140vph	150vph	50-100vph



Características Clave de Diseño



- Almohadillas de velocidad o franjas sonoras antes de acercarse a cada intersección
- Cruces peatonales de alta visibilidad en todas las ramas de cada intersección
- Señal de alto en todas las direcciones en Humboldt/Indian Ave

Velocidad y Volumen

	Existente	Objetivo	Propuesto
Velocidad (mph)	23-25mph	20mph	15-18mph
Volumen (vph)	111-140vph	150vph	50-100vph





El diseño tiene como objetivo reducir las velocidades y los volúmenes



Los datos muestran una gran cantidad de actividad peatonal en las calles Fremont e Idaho



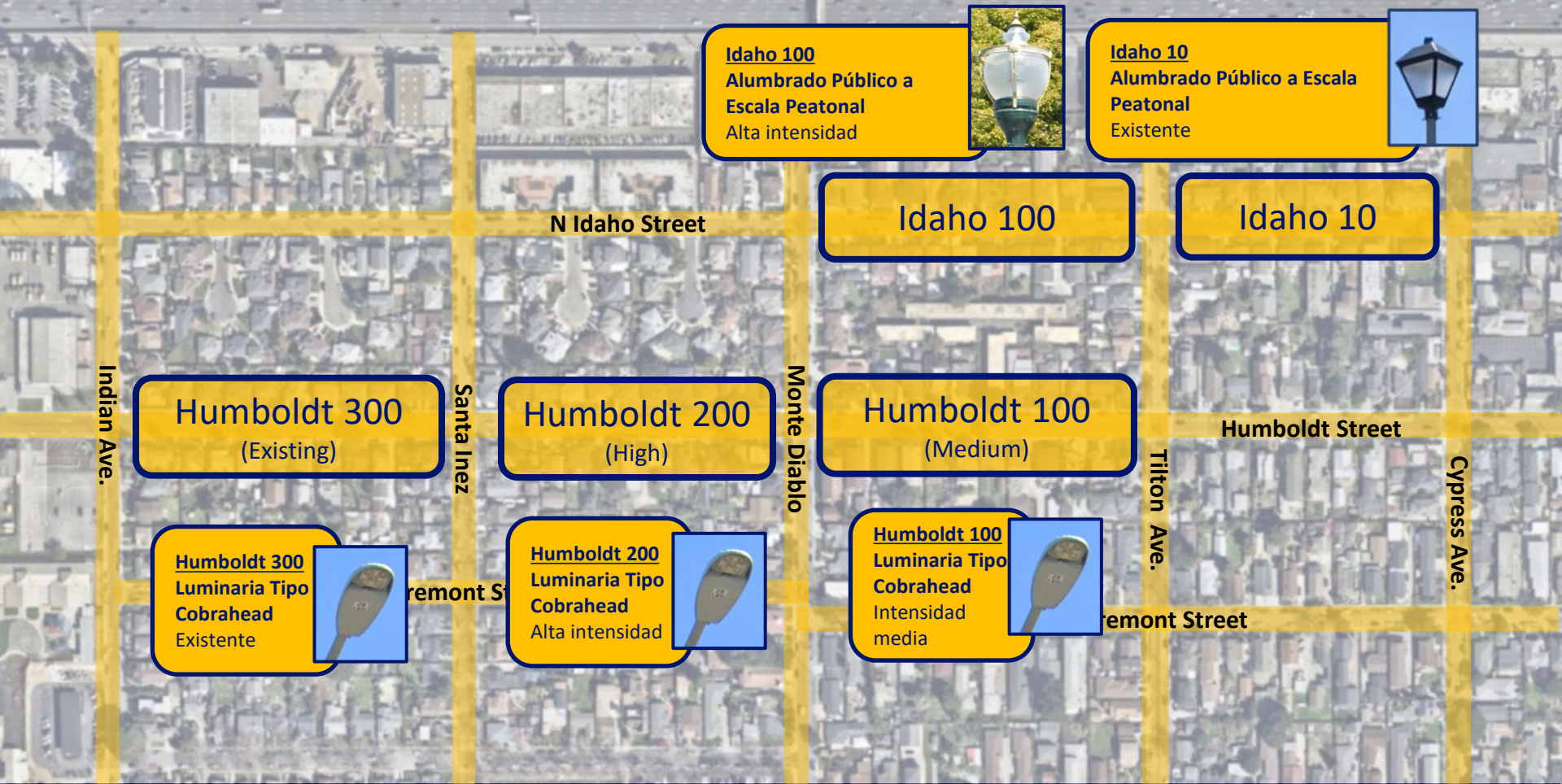
El uso existente muestra que Fremont Street funciona más como una ruta de servicio local que Idaho Street

A background image of a city street. On the right, a cyclist is riding a bicycle towards the camera. On the left, a blue car is parked. The street has green-painted crosswalks and a yellow double line in the center. There are trees and utility poles in the background.

IV. Proximos Pasos

II. Cronograma del Plan de Participación y Financiamiento

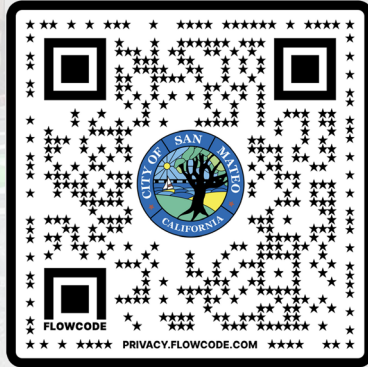




Mas Informacion

Sitio Web

Para obtener más información, escanee el código QR para ver la página del proyecto en el sitio web de la Ciudad



www.cityofsanmateo.org/humbolddbikelane

Encuesta Digital

Para obtener más información, escanee el código QR para ver la página del proyecto en el sitio web de la Ciudad

**Estará disponible el
26 de agosto**

www.cityofsanmateo.org/humbolddbikelane

Contacto

Jay Yu

Gerente de Ingeniería

Obras Públicas

jyu@cityofsanmateo.org

650-522-7300





V. Preguntas y Respuestas

VI. Instrucciones de la Casa Abierta

Paso 1 – Estaciones Alternativas de Fremont e Idaho

1. Hay tres (3) estaciones alternativas en Idaho y tres (3) en Fremont
2. Por favor visite una (1) estación en Idaho y una (1) estación en Fremont

Paso 2 – Por favor complete la encuesta en papel

1. Se le entregará una encuesta en papel. Por favor complétela
2. Es muy importante que complete la encuesta, para que sepamos el contexto de la comunidad

Paso 3 – Por favor entregue la encuesta en papel a un miembro del personal

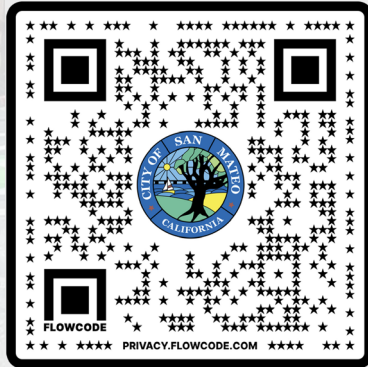
1. No es necesario permanecer durante toda la sesión
2. Una vez que haya terminado con la encuesta, puede irse cuando lo desee



Mas Informacion

Sitio Web

Para obtener más información, escanee el código QR para ver la página del proyecto en el sitio web de la Ciudad



www.cityofsanmateo.org/humbolddbikelane

Encuesta Digital

Para obtener más información, escanee el código QR para ver la página del proyecto en el sitio web de la Ciudad

**Estará disponible el
26 de agosto**

www.cityofsanmateo.org/humbolddbikelane

Contacto

Jay Yu

Gerente de Ingeniería

Obras Públicas

jyu@cityofsanmateo.org

650-522-7300



II. Cronograma del Plan de Participación y Financiamiento

