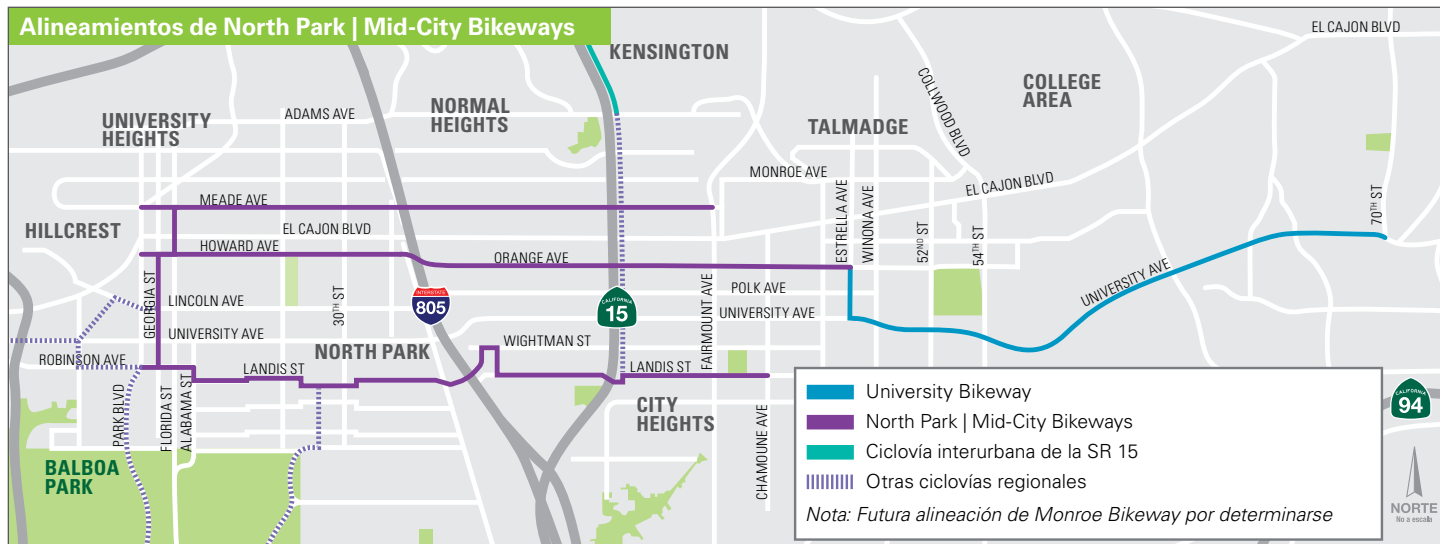


UNIVERSITY BIKEWAY

North Park | Mid-City Bikeways



Visión general

University Bikeway es uno de los siete segmentos planificados de North Park | Mid-City Bikeways que añadirá aproximadamente 13 millas de vías ciclistas seguras y agradables para las personas de todas las edades y capacidades y conectarán a los vecindarios de North Park y Mid-City. La propuesta University Bikeway proveerá una conexión vital para los residentes que caminan o andan en bicicleta entre las comunidades dinámicas del núcleo urbano de San Diego, incluyendo City Heights, el este de San Diego y La Mesa.

University Bikeway se extenderá 2.9 millas a lo largo de Estrella Avenue, entre Orange Avenue y University Avenue, y a lo largo de University Avenue, entre Estrella Avenue y 70th Street.

La vía ciclista también proveerá una conexión importante al oeste con Orange Bikeway y, a poca distancia, con una red completa de vías ciclistas regionales de alta prioridad.

Los elementos incluyen vías ciclistas separadas, carriles para bicicletas segregados, tratamientos de alta visibilidad e intersecciones protegidas diseñadas para hacer que las calles sean más placenteras para los peatones, ciclistas, conductores y las personas que tomen transporte público.

Antecedentes

El proyecto ayudará a hacer realidad la visión del Plan Regional para Bicicletas de San Diego de hacer que movilizarse en bicicleta diariamente sea una alternativa más segura y conveniente.

University Bikeway es una parte importante de la red regional para bicicletas, GO by Bike, y es un proyecto de alta prioridad financiado por el Programa de Acción Temprana del Plan Regional para Bicicletas. El proyecto también ha sido identificado como un proyecto de alta prioridad en el Plan Maestro para Bicicletas de la Ciudad de San Diego.

Desde que comenzó el proceso de planificación de North Park | Mid-City Bikeways en 2013, se han realizado diez reuniones comunitarias y más de 100 presentaciones ante grupos comunitarios para discutir los detalles del proyecto y conocer la opinión de la comunidad para poder crear más oportunidades para caminar y andar en bicicleta en un entorno de bajo estrés.

Continuamente se ofrecen oportunidades adicionales para que el público pueda expresar su opinión. Para participar o conocer más del proyecto, visite KeepSanDiegoMoving.com/UniversityBikeway.

Diseño

Las mejoras del proyecto fueron estratégicamente seleccionadas y diseñadas para maximizar la seguridad de las personas que andan en bicicleta y las personas que caminan. Cada cuadra e intersección fue analizada con base en las condiciones existentes. Colectivamente, las mejoras ayudarán a alcanzar las metas del proyecto.



401 B Street, Suite 800
San Diego, CA 92101
(619) 699-1900
Fax (619) 699-1905
sandag.org



MEJORAS Y BENEFICIOS DE SEGURIDAD DEL PROYECTO



- Aumentan la comodidad de los ciclistas separándolos de los conductores por medio de señales pintadas en el pavimento
- Aumentan la comodidad de los peatones aumentando la distancia entre la banqueta y los conductores
- Moderan el tráfico al reducir el ancho de las calles



- Aumentan la seguridad de los peatones y ciclistas en las intersecciones
- Notifican a los conductores de la presencia de cruces por medio de pintura de alta visibilidad y, en algunos casos, luces que parpadean
- Aumentan la comodidad de peatones y ciclistas permitiéndoles cruzar en dos etapas por medio de islas de refugio para peatones



- Eliminan la necesidad de que los autobuses y las bicicletas se evadan mutuamente
- Permiten que los ciclistas se movilicen en línea recta sin ingresar en los carriles del tráfico
- Proveen más espacio y comodidades para los pasajeros del transporte público a la vez de mantener las banquetas despejadas para los peatones



- Reducen conflictos y aumentan la seguridad de ciclistas, peatones y conductores
- Indican la presencia de carriles despejados y áreas de espera para ciclistas, peatones y conductores
- Mejoran la visibilidad y la operación de las intersecciones permitiendo que las bicicletas esperen frente a los vehículos (espacios designados para bicicletas) e indicando cuándo las bicicletas pueden cruzar (semáforos para bicicletas)



- Aumentan la seguridad y comodidad de los ciclistas a través de cruces físicamente protegidos en las intersecciones adyacentes a los cruces peatonales
- Proveen protección a través de barreras físicas y un semáforo exclusivo o una fase exclusiva para bicicletas
- Reducen la distancia de cruce de los ciclistas y peatones
- Reducen la velocidad de los conductores y aumentan la visibilidad y la frecuencia con la que los conductores ceden el paso a los ciclistas



- Separa la vía ciclista del tráfico vehicular a través de banquetas, medianas, autos estacionados, postes y otras barreras
- Crea una experiencia más segura y cómoda para los ciclistas separándolos físicamente del tráfico vehicular
- Atrae a una gama más amplia de ciclistas

BENEFICIOS ADICIONALES

Estilos de vida más saludables



Hasta un 32% de los ciclistas usan menos días por enfermedad.

Hasta un 55% tienen menos gastos médicos.

Hasta un 52% muestran un aumento en productividad.¹

Creación de empleos



En promedio, cada US\$1M invertido en infraestructura para bicicletas ayudó a crear 11.4 empleos en comparación a 7.8 empleos cuando se invirtió únicamente en infraestructura vial.²

Para más información

Visite KeepSanDiegoMoving.com/UniversityBikeway o comuníquese al (619) 699-1950 o pio@sandag.org.

Fuentes:

¹ página 25, "Protected Bike Lanes Mean Business", bikewalkalliance.org

² Pedestrian & Bicycle Infrastructure: A National Study of Employment Impacts

En cumplimiento con la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA, por sus siglas en inglés), usted puede solicitar este documento en formatos alternos, contactando al Coordinador de ADA de SANDAG, Director de Diversidad y Equidad, al (619) 699-1900 o (619) 699-1904 (TTY).

Cronograma

- **Ingeniería preliminar**
2014 – 2018
- **Diseño final**
2018 – 2021
- **Construcción**
2021 – 2024

Financiamiento

- Los fondos para la construcción del proyecto están disponibles como parte del Programa Regional de Acción Temprana para Bicicletas de US\$200 millones financiado por *TransNet*, el impuesto de ventas regional de medio centavo para el transporte que fue aprobado por los votantes de todo el condado