

¡ Bienvenidos!

Gracias por su participación en el taller de Valencia

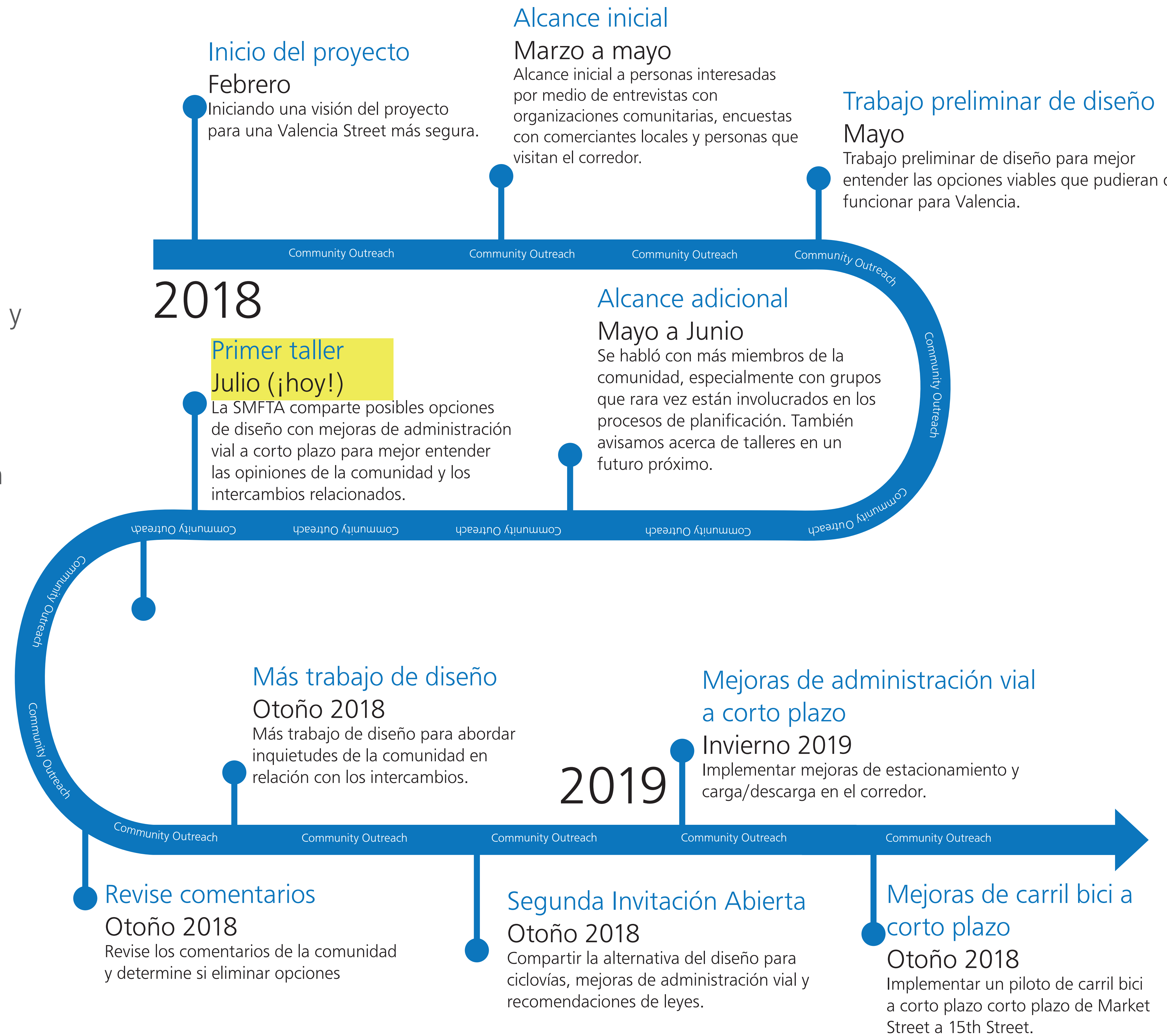
METAS DEL PROYECTO:

- » Mejorar la seguridad para todo usuario de Valencia
- » Donde sea factible, proporcionar una ciclovía mejorada y protegida
- » Mejorar la carga comercial, la carga de pasajeros y la administración vial
- » Reducir conflictos entre aquellos que caminan, montan en bicicleta y conducen por el corredor

OBJECTIVOS PARA EL TALLER HOY

- » Comprenda mejor sus opiniones sobre las ventajas y desventajas asociadas con las alternativas de diseño
- » Recoge comentarios sobre las mejoras de administración vial a corto plazo

Favor de visitar las mesas de información para ver un análisis mas profundo de las ventajas/desventajas relacionadas con las opciones de diseño



Valencia Bikeway Improvements Workshop
Synergy School & Women's Building
July 19, 2018 and July 28, 2018

Durante la primavera anterior escuchamos de varios miembros de la comunidad y de comerciantes acerca de los retos y las oportunidades que está enfrentando Valencia Street. Continuaremos nuestro alcance con la comunidad según vaya avanzando el equipo del proyecto con las opciones de diseño e intercambios de ventajas y desventajas.

“Valencia tiene que funcionar para todo mundo, bicicletas, peatones, comerciantes, conductores – o sea que habrá que llegar a un acuerdo mutuo para todos los medios de transporte.”

“Hay muchas escuelas en Valencia y el equipo del proyecto debería tomar esto en cuenta cuando estén recomendando mejoras.”

“El equipo del proyecto debe considerar la equidad... asegurarse de que la visión de mejorar la seguridad vial en Valencia refleje los valores de la comunidad.”

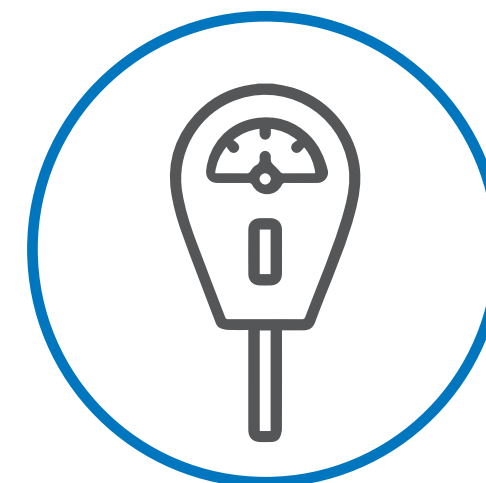
“La ciudad debería diseñar calles y aceras para que sean más flexibles – de esa manera se puede cumplir con las distintas exigencias en distintos momentos.”

“Una zona de carga comercial no nos beneficia mucho porque no tenemos placas comerciales. Sería más útil una zona de 5 minutos para la carga de pasajeros.”

“La zona amarilla de carga generalmente está ocupada con vehículos compartidos esperando por sus clientes. En múltiples ocasiones los conductores se estacionan en doble fila sobre el carril de bicicletas para recoger a un pasajero o peor, se salen del vehículo para recoger comida, etc...”

Para mejor entender las exigencias de carga y descarga, contactamos a más de **130** negocios en Valencia y recibimos **86** encuestas de regreso

Los investigadores recolectaron **238** encuestas espontáneas durante el día a lo largo del Corredor Valencia para mejor comprender las pautas de desplazamiento y comportamientos de compra



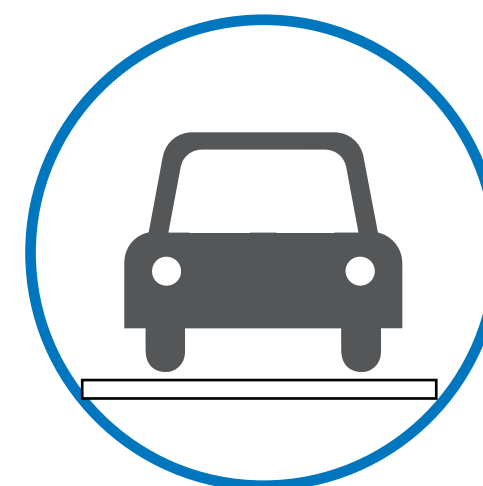
76% de los encuestados dicen que utilizan parquímetros para la carga comercial



43% de los encuestados piensan que una zona comercial (zona amarilla) frente o cercana a sus negocios facilitaría la carga y descarga



39% de los encuestados utilizar los servicios de mensajería (i.e., Postmates, UberEats, etc.) para entrega



55% de los encuestados piensan que una zona de pasajeros (zona blanca) frente o cercana a su negocio podría facilitar la carga de pasajeros

“Tengo dudas con lo del control de estacionamientos... la tarea de controlar debería estar basada en datos, poniendo atención a zonas populares en vez de parquímetros que se han vencido.”

“Es casi imposible para mí descargar para mi negocio a no sea que me estacione ilegalmente. Me multan a cada rato cuando me tardo menos de 10 minutos descargando sobre el camellón. Es bien duro esto para mi negocio.”



70% de los encuestados llegan a Valencia caminando, en bicicleta o en tránsito



Los ciclistas gastan un promedio de **\$2,943 por año**, más del doble de lo que gastan aquellos que conducen o llegan en vehículos compartidos a Valencia



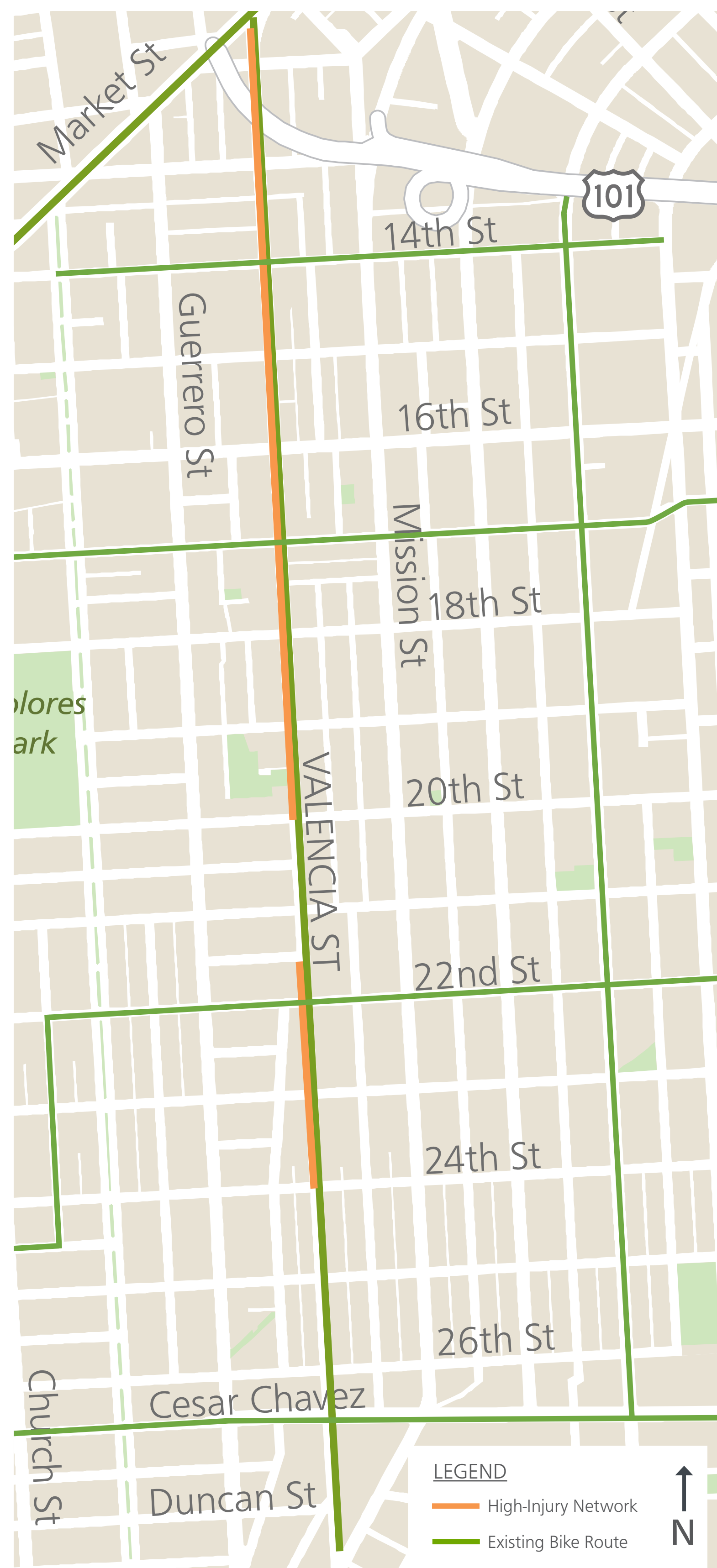
39% de los encuestados visitan el corredor principalmente para comer/beber, entretenimiento o ir de compras.



71% de los encuestados viven en San Francisco



SE NECESITAN MEJORAS DE SEGURIDAD PARA VALENICA



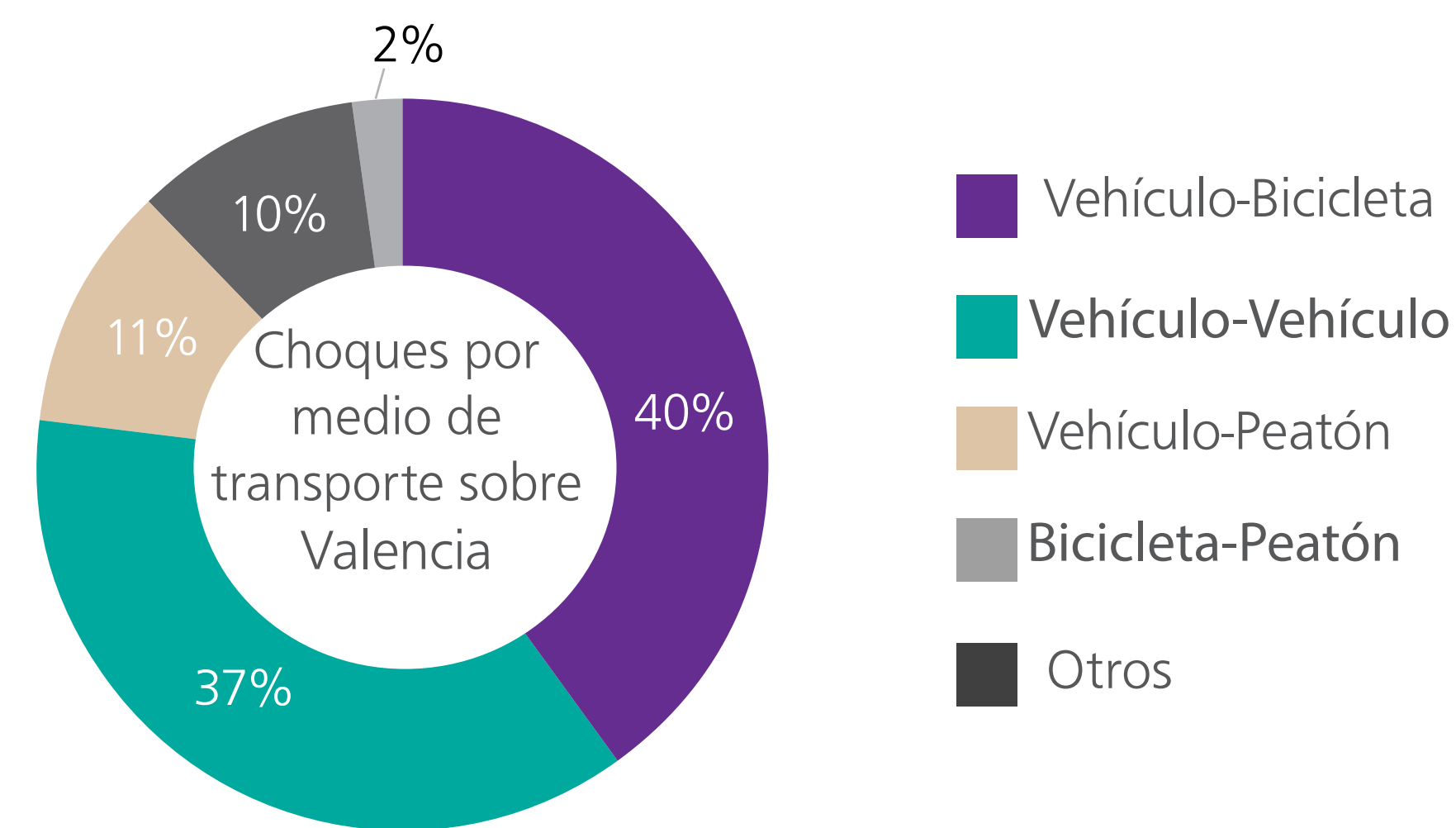
VISIÓN CERO

Cada año, 30 personas mueren y otras 200 resultan heridas de gravedad en los colisiones de tráfico de San Francisco. Visión Cero es un compromiso de la Ciudad de San Francisco para terminar con todas las muertes de tráfico.

Valencia está en la Red de Lesiones Graves de San Francisco, el 13 por ciento de las calles de la ciudad que representan el 75 por ciento de las colisiones graves y fatales.



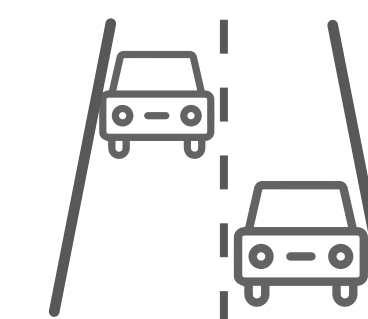
¿Qué nos dicen los datos de colisión?



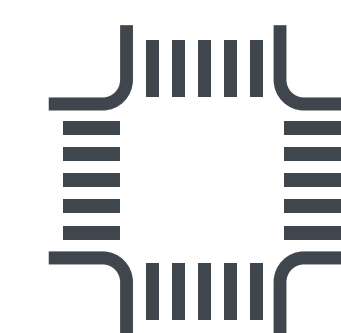
Del 2012 al 2016, hubo un total de **268** informes de choques sobre Valencia Street, de los cuales **204** fueron choques con lesión y **un incidente fatal**.



Casi la mitad de todas las colisiones de bicicletas involucran la carga / descarga de pasajeros (choque de puerta, estacionamiento doble y estacionamiento de vehículos)



Desde 2012 al 2016, la cantidad de choques a media cuadra, en general y relacionados con bicicletas, ocurrieron entre **17th Street y 18th Street**.



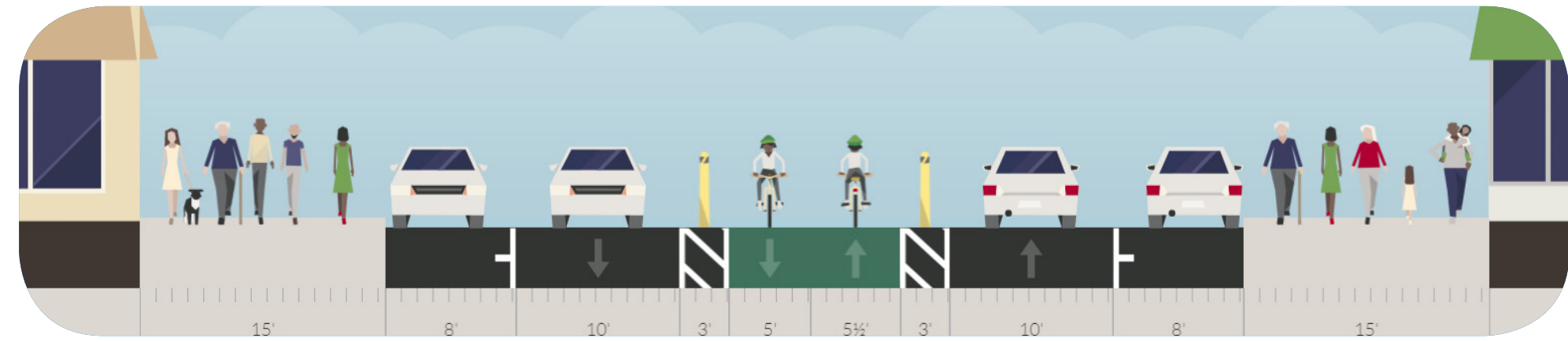
Duboce tuvo la frecuencia más alta de choques en intersecciones, mientras que en **14th Street** la mayoría de los choques fueron relacionados con bicicletas.

La seguridad es un problema crítico en Valencia, especialmente para los usuarios más vulnerables de la carretera. Es por eso que la SFMTA está comprometida con los carriles para bicicletas protegidas.

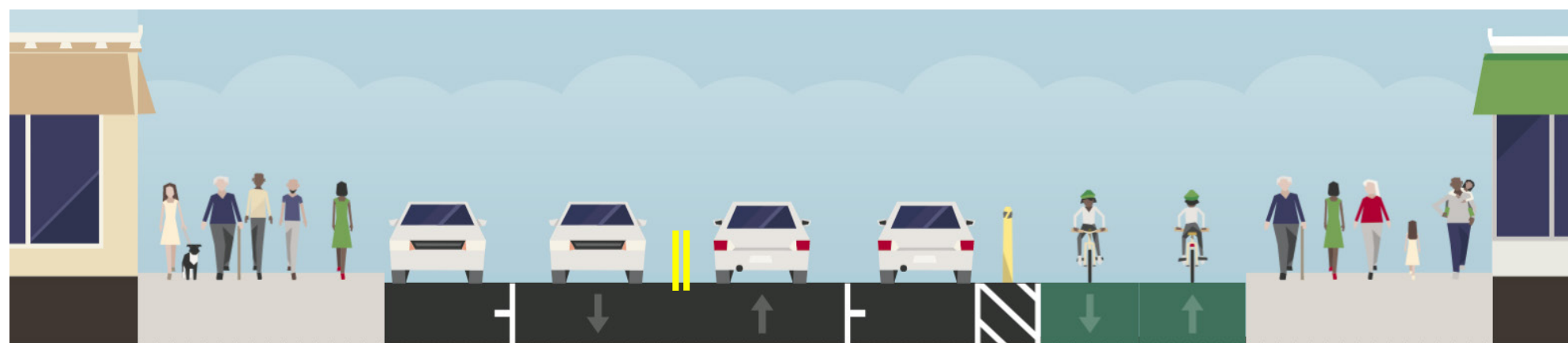
El equipo del proyecto le gustaría su aporte sobre las tres alternativas de diseño. Estos diseños se basan en nuestras colecciones de datos y el alcance a la comunidad. Además, estos diseños abordarán los siguientes problemas de seguridad en Valencia:

- » Reducir los choques a medias cuadas entre aquellos que montan en bicicleta y conducen
- » Mejorar la carga comercial, la carga de pasajeros y la administración vial
- » Reducir conflictos en los cruces

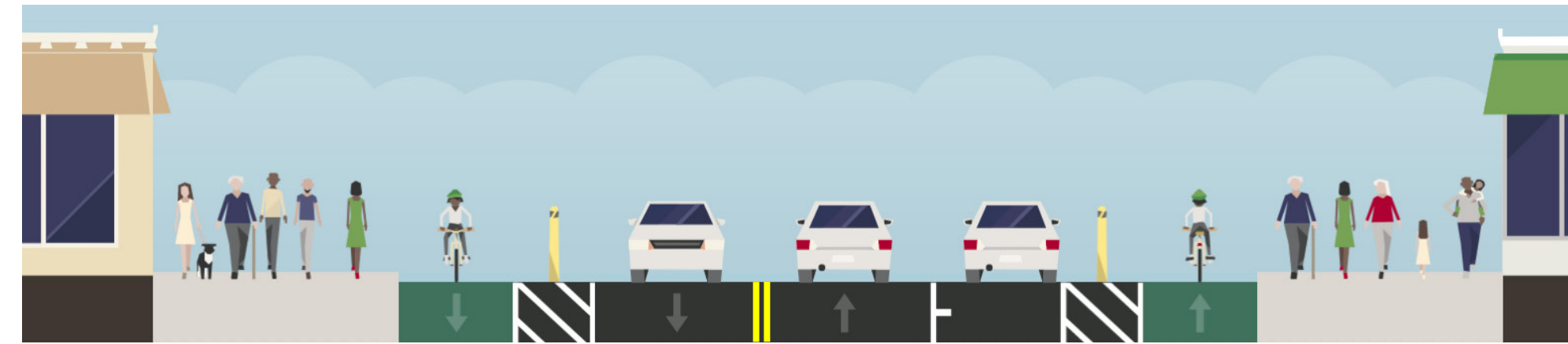
OPCIÓN DE CARRIL CENTRAL DE DOBLE SENTIDO PARA BICICLETAS



OPCIÓN DE CARRIL DE DOBLE SENTIDO PARA BICICLETAS SOBRE LA ACERA



OPCIÓN DE CARRIL PARA BICICLETAS CON PROTECCIÓN DE ESTACIONAMIENTO



Estas opciones requerirán diseño detallado, pero para el día de hoy, danos su opinión con respecto a los conceptos y las ventajas/desventajas.

FAVOR DE VISITAR MESAS INFORMACIÓN PARA VER UN ANÁLISIS MÁS PROFUNDO DE LAS VENTAJAS/DESVENTAJAS RELACIONADAS CON LAS OPCIONES DE DISEÑO



Las tres opciones de diseño abordan los problemas de seguridad en Valencia, mientras continúa equilibrando las necesidades de todos los usuarios del corredor.

Entre las opciones consideradas, recibimos muchas solicitudes para estudiar las siguientes opciones:

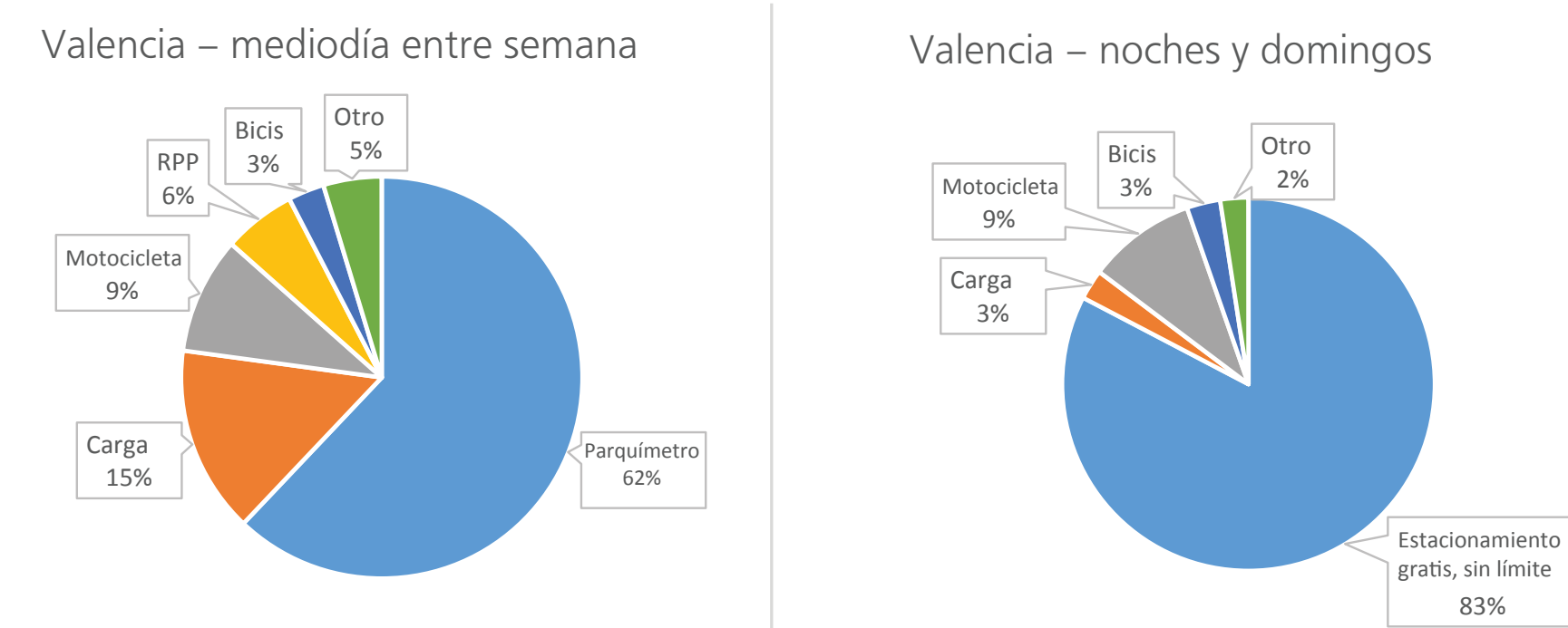
- » Tránsito de un sentido para vehículos con opción de carril de doble sentido para bicicletas
- » Sin vehículos; opción para peatones y bicicletas

Estas opciones de diseño tendrían un gran impacto en la circulación del tráfico en general en el vecindario de la Misión y el acceso a los diversos usos en la calle Valencia. Por estas razones, la SFMTA no perseguirá estas opciones.

Mientras la mayoría de nuestras vías son para estacionamiento de vehículos particulares, más y más usuarios están compitiendo por el espacio limitado para la carga/descarga. Muchas de nuestras zonas existentes de carga no están vigentes durante el horario más necesario. Sin espacio de carga disponible, los vehículos bloquean carriles para bicicleta, vías de tránsito, paradas de autobús y cualquier otro espacio disponible para cargar pasajeros y mercancías.

DATOS DE CARGA Y ESTACIONAMIENTO

VÍA EXISTENTE



La mayoría de espacios en Valencia tienen parquímetro. Después de las **6pm**, parquímetros y zonas de carga comercial se convierten en estacionamiento gratuito sin tiempo límite.

La mayoría de las zonas de carga para pasajeros sobre Valencia son para escuelas o iglesias que tienen horas limitadas.

USUARIOS DE VÍA

Camiones de carga Vehículos particulares	TNCs como Uber y Lyft
Cargan por lo general en <i>mañana y mediodía durante la semana</i>	Dominan recogiendo en Valencia <i>en la tarde y fin de semana</i>
Cargan en 8-10 minutos en promedio	Recogen en sólo un minuto
Utilizan zonas de carga o parquímetros para cargar. Algunos camiones utilizan el carril central	Más de dos tercios estacionan en doble fila mientras recogen pasajeros



HERRAMIENTAS DE ADMINISTRACIÓN VIAL

Tipos de acera vial

Amarilla - carga comercial

- 30 minutos carga comercial con parquímetro
- Hasta 3 minutos carga de pasajeros

Blanca - carga de pasajeros

- 5 minutos sólo para carga de pasajeros
- Conductor debe permanecer en el vehículo

Verde - estacionamiento a corto plazo

- Estacionamiento de 10, 15, ó 30 minutos
- Se debe utilizar parquímetro

Azul - estacionamiento accesible

- Estacionamiento sólo para personas con placas de discapacidad

Conceptos para Valencia

Prolongar horario de carga

Zonas amarillas que actualmente se vencen a las **6pm** podrían permitir carga de pasajeros en horario de mayor demanda, hasta las **10pm o más tarde**

Extender y consolidar zonas

Es probable que con zonas de carga más largas, automóviles y camiones se arrimarán más cerca a las aceras

Carga en calles laterales

Adecuar espacios en calles laterales puede animar a que personas se bajen ahí, evitando estacionarse en doble fila dada la cantidad de tráfico y bicicletas en el corredor este a oeste de Valencia

Agregar zonas azul y verde

Zonas azules pueden asegurar acceso para personas con discapacidades y zonas verdes pueden satisfacer las exigencias de compradores y servicios de mensajería como Postmates y Caviar

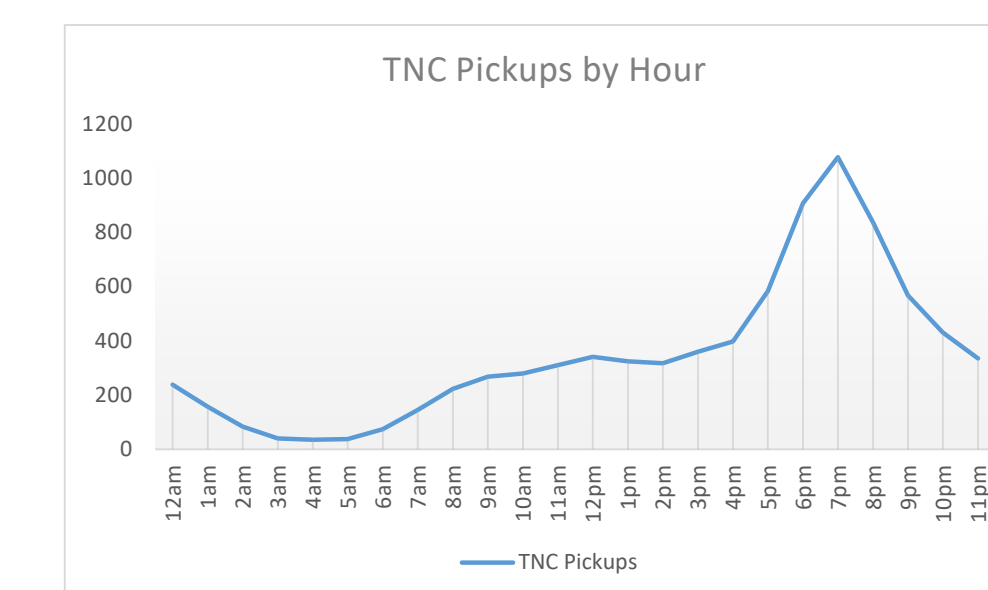
EMPRESAS PARA REDES DE TRANSPORTE (TNC - VEHÍCULOS COMPARTIDOS)

El hecho de que Lyft y Uber se estacionen en doble fila crea un problema de seguridad vial.

Los TNC son los que mayormente utilizan Valencia y calles transversales como Duboce, la 16 y la 24.

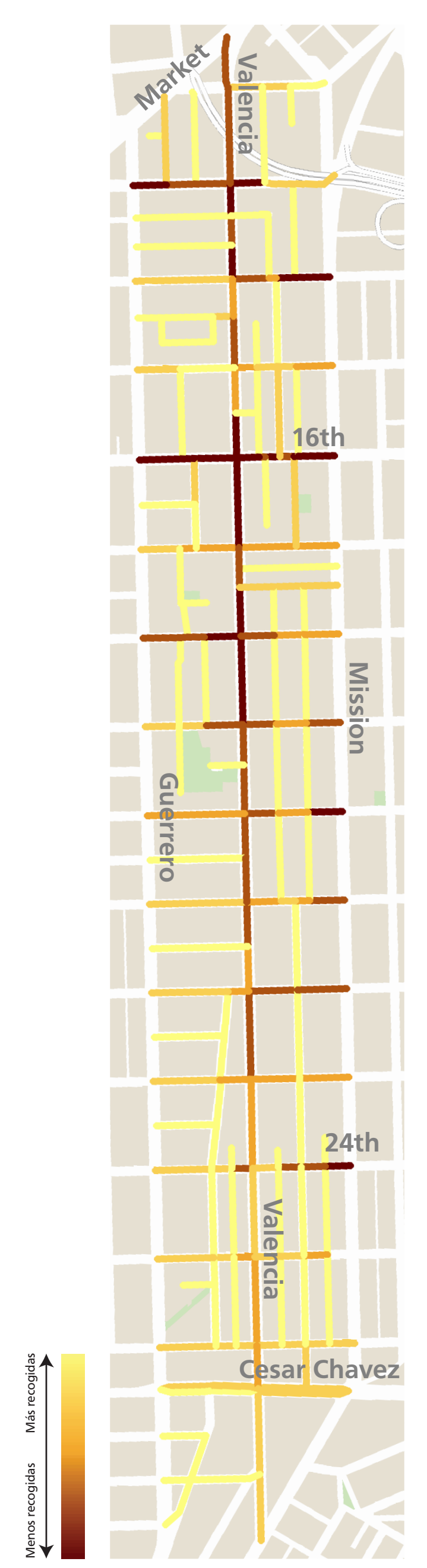
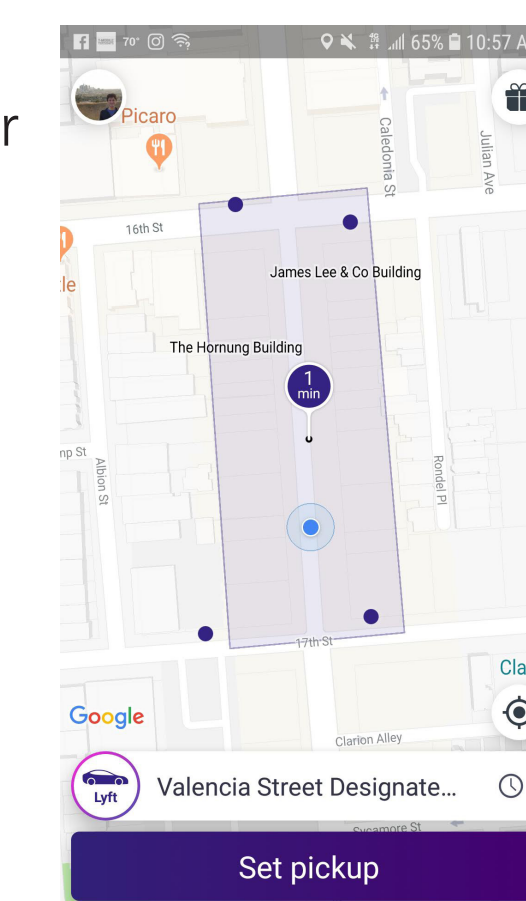
HORARIO

La actividad TNC se concentra por la tarde entre **5pm y 9pm** particularmente en **viernes y sábado**.



GEOFENCING

Los operadores de TNC pueden requerir que sus conductores recojan en ciertos lugares. Lyft pide a pasajeros que esperen en calles laterales entre la **16 y la 19** en vez de Valencia

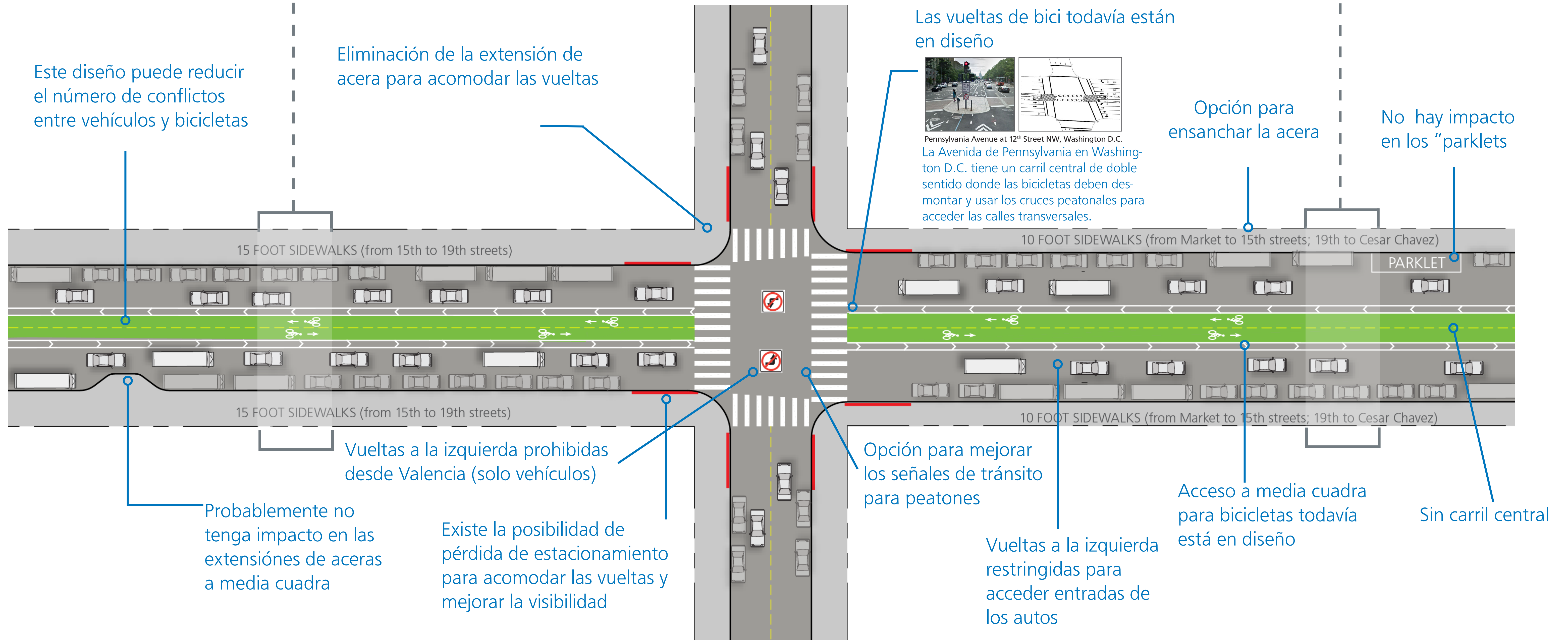
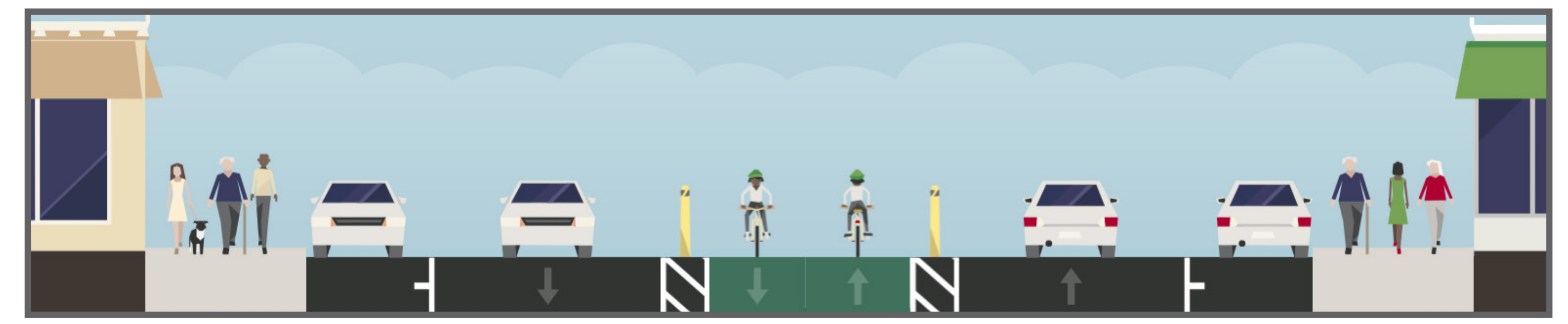
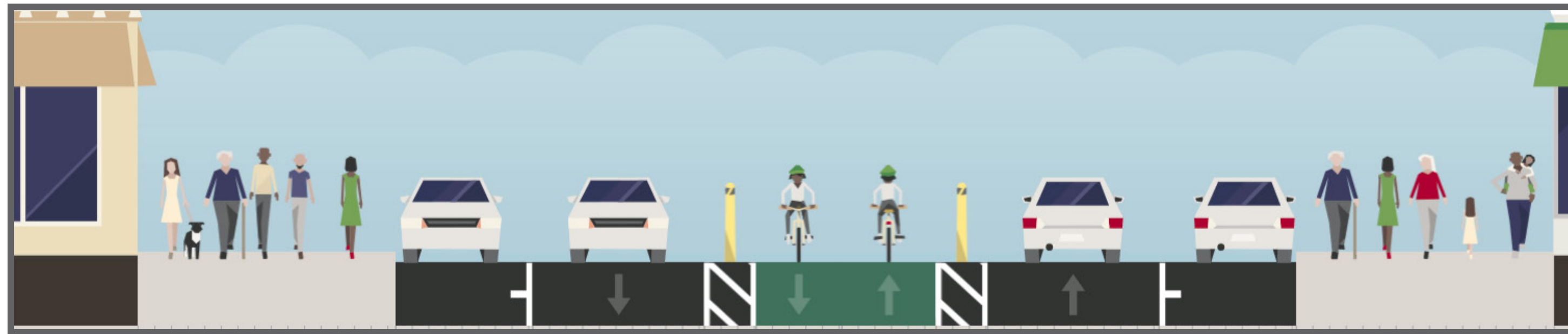


Source: San Francisco County Transportation Authority, TNCs Today. Data from Fall 2016.

CARRIL CENTRAL DE DOBLE SENTIDO

CORTE TRANSVERSAL PARA VALENCIA CON ACERAS DE 15 PIES DE ANCHO
CALLE 15 A CALLE 19

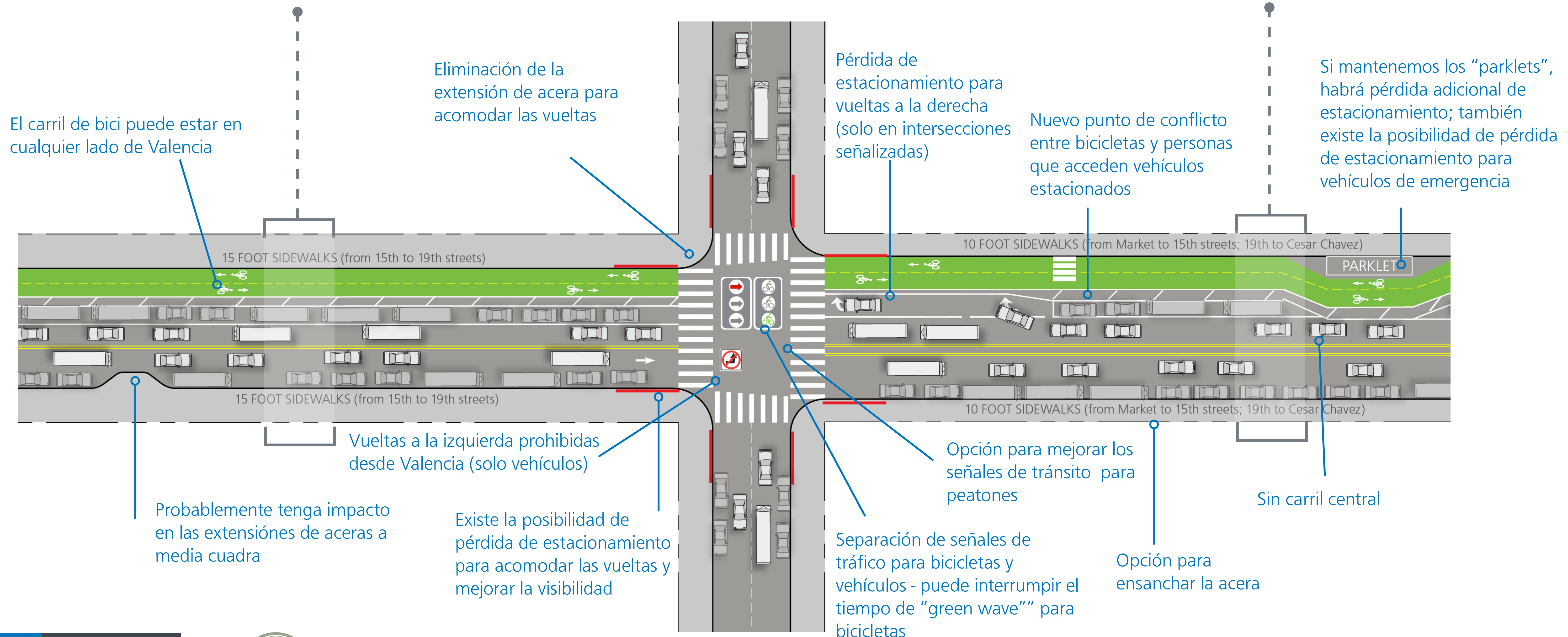
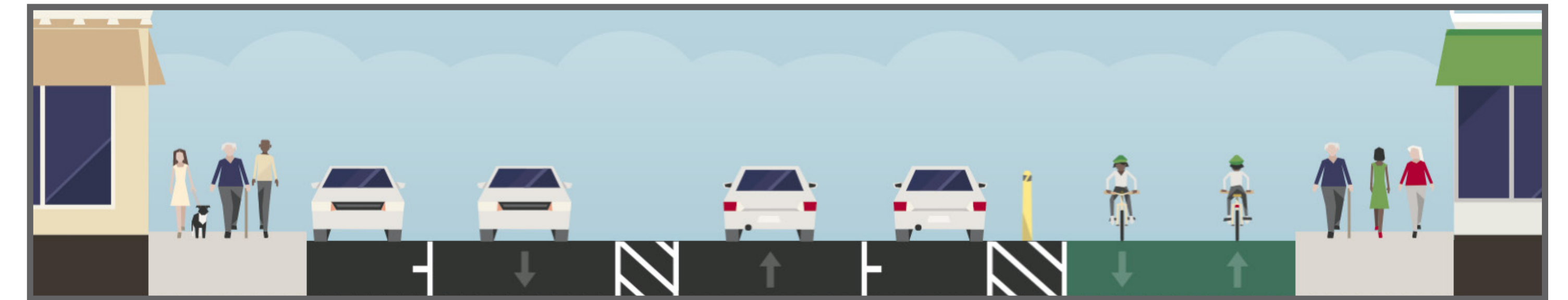
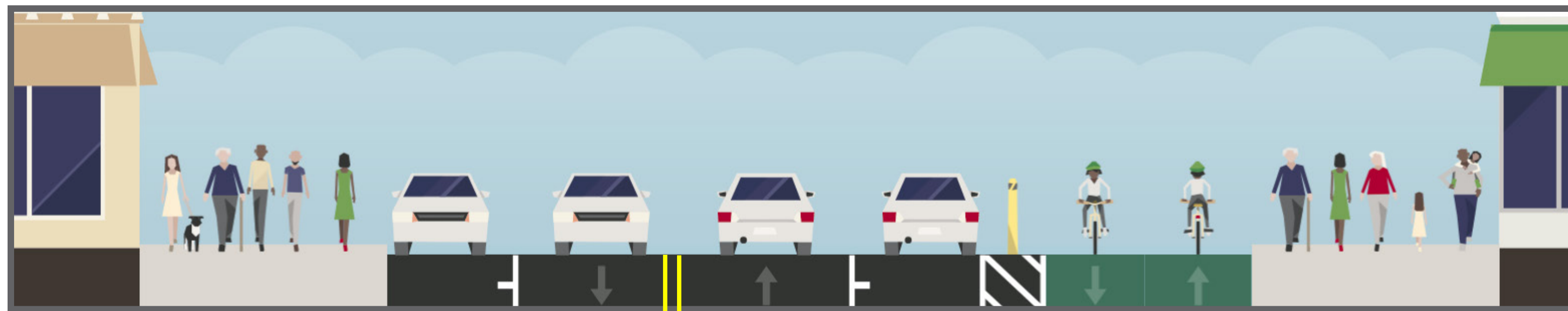
CORTE TRANSVERSAL PARA VALENCIA CON ACERAS DE 10 PIES DE ANCHO
CALLE MARKET A CALLE 15TH; CALLE 19 A CESAR CHAVEZ



CARRIL DE DOBLE SENTIDO SOBRE LA ACERA

CORTE TRANSVERSAL PARA VALENCIA CON ACERAS DE 15 PIES DE ANCHO
CALLE 15 A CALLE 19

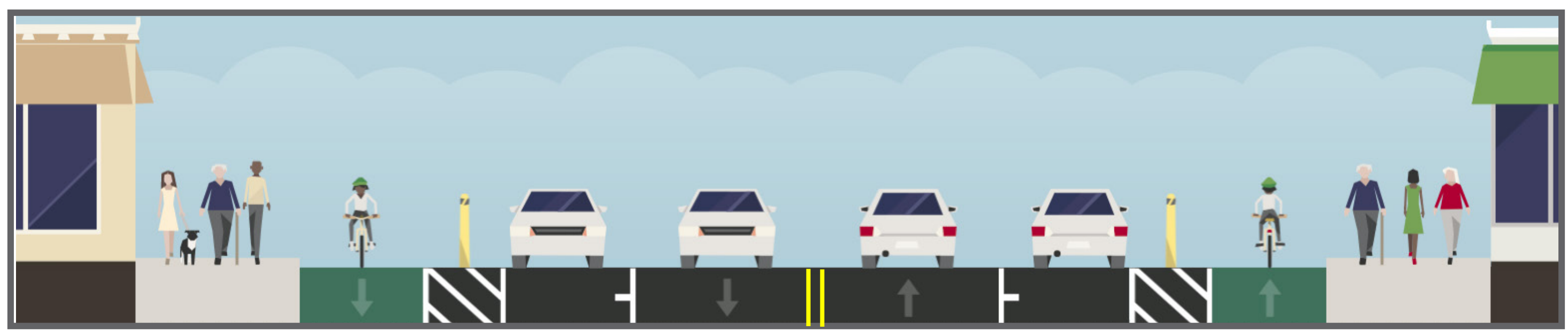
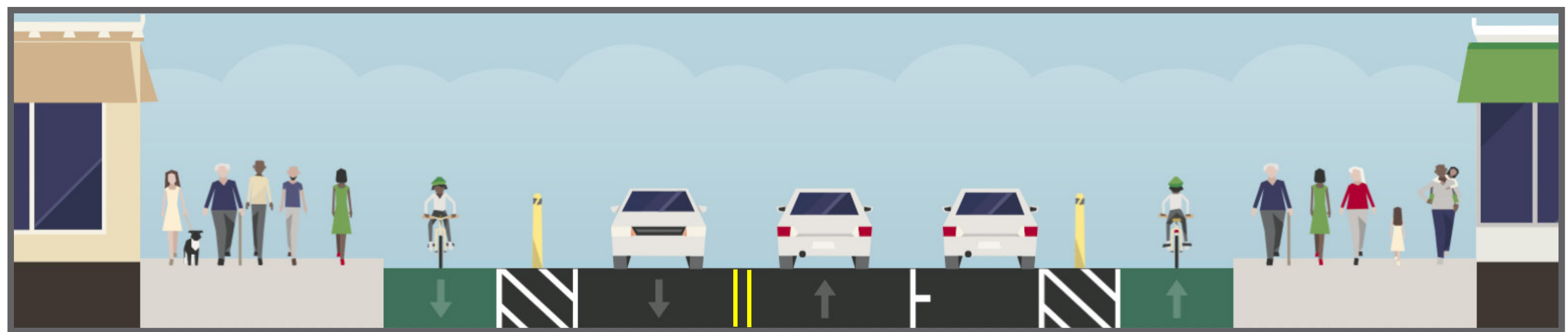
CORTE TRANSVERSAL PARA VALENCIA CON ACERAS DE 10 PIES DE ANCHO
CALLE MARKET A CALLE 15TH; CALLE 19 A CESAR CHAVEZ



CARRIL CON PROTECCION DE ESTACIONAMIENTO

CORTE TRANSVERSAL PARA VALENCIA CON ACERAS DE 15 PIES DE ANCHO
CALLE 15 A CALLE 19

CORTE TRANSVERSAL PARA VALENCIA CON ACERAS DE 10 PIES DE ANCHO
CALLE MARKET A CALLE 15TH; CALLE 19 A CESAR CHAVEZ



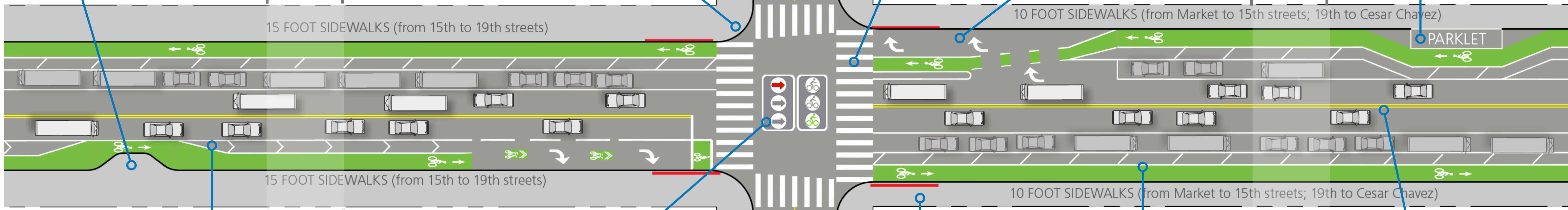
Eliminación de las extensiones de aceras en media cuadra

Eliminación de la extensión de acera para acomodar las vueltas

Opción para mejorar los señales de tránsito para peatones

Pérdida de estacionamiento para la vuelta a la derecha

Si mantenemos los "parklets", habrá una pérdida adicional de estacionamiento; también existe la posibilidad de pérdida de estacionamiento para vehículos de emergencia



La pérdida de todos los espacios de estacionamientos en el lado de la calle con aceras de 15 pies de ancho

No se requiere separación de señales para bicicletas y vehículos- es posible que la señal separadas para interrumpir el tiempo de "green wave" para bicicletas

La opción de ensanchar la acera de 10 pies de ancho requeriría más pérdida de estacionamiento

Nuevo punto de conflicto entre bicicletas y personas que acceden vehículos estacionados

Sin carril central

