

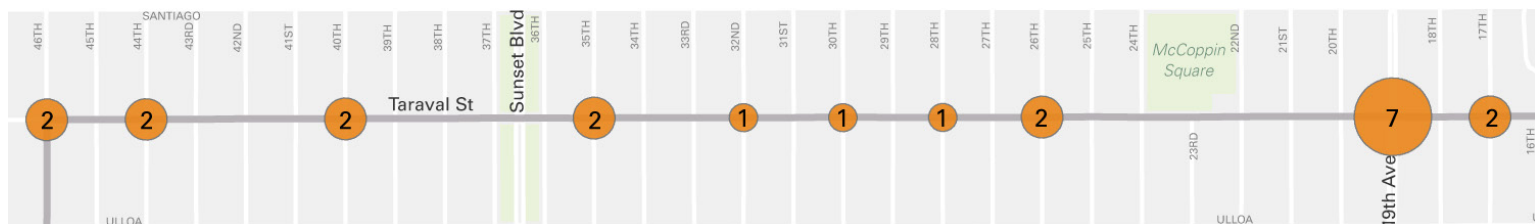


Estimado vecino,

Una gran renovación está por ocurrir en Taraval Street - desde reemplazar completamente el riel desgastado y el cable aéreo, hasta volver a pavimentar toda la calle. El resultado final será una calle mejor para todos, un Muni que se descomponga menos y un viaje más tranquilo y sin contratiempos para los que manejan y para los pasajeros. Pero queremos asegurarnos de que la nueva calle también resuelva algunos de los problemas principales que Taraval enfrenta, en particular la seguridad de las personas que caminan y la confiabilidad de la L Taraval. Tal vez ya haya oído acerca de algunas de nuestras propuestas — hemos estado trabajando de cerca con la comunidad durante los últimos ocho meses. De cualquier manera, estamos escribiendo para garantizar que usted esté completamente informado sobre lo que se planifica para Taraval Street. También pueden ver un webinar en línea que describe el proyecto en detalle en www.muniforward.com/L.

EL PROBLEMA

En tan sólo cinco años, 46 personas han sido atropelladas por un vehículo mientras caminaban por Taraval, 22 de las cuales estaban subiendo o bajando de la línea L de Muni. Esto coloca a Taraval en la red de alta incidencia de lesiones de la Ciudad, lo que significa que es una de las calles más peligrosas de San Francisco. Además, la L Taraval transporta a casi 30,000 personas a diario, pero a menudo no es confiable. Con la política de Visión Cero de San Francisco y la iniciativa de Muni Hacia Adelante en mente, la SFMTA está planificando usar varios métodos en Taraval para prevenir las lesiones a peatones, como islas de abordaje, y a la vez mejorar la confiabilidad de la L.



Colisiones reportadas en las que pasajeros que subían/bajaban de la L Taraval sufrieron lesiones (2009-2013)

HISTORIA

- » **2006-2014:** el Proyecto de Eficacia de Transporte Público (Transit Effectiveness Project o TEP) identifica métodos para mejorar la seguridad y el transporte público
- » **4 de marzo de 2014:** jornada abierta específica a Taraval para hablar sobre cómo los vecinos querían mejorar la calle
- » **Septiembre 2015 – ahora:** programa de alcance a la comunidad de Sunset para compartir el borrador de propuesta y obtener retroalimentación
 - » **22 de setiembre de 2015:** Grupo de análisis 1
 - » **28 de setiembre de 2015:** Grupo de análisis 2
 - » **7 de octubre de 2015:** Jornada abierta 1
 - » **4 de noviembre de 2015:** Jornada abierta “espontánea”
 - » **14 de diciembre de 2015:** Jornada abierta 2
 - » **4 de febrero de 2016:** Walking tour
 - » **17 de febrero de 2016:** Jornada abierta 3
 - » **13, 20 y 27 de abril de 2016:** Serie de reuniones con grupos pequeños de partes interesadas en Taraval
 - » Además, nos reunimos con grupos comunitarios, escuelas y organizaciones en el área, enviamos 11,000 tarjetas postales por correo, entregamos 3,000 volantes y llevamos a cabo dos encuestas multilingües.

Hemos oído mucho y eso marcó la diferencia al moldear la propuesta.

ISLAS DE ABORDAJE

Nuestra propuesta original tenía que ver con la instalación de islas de abordaje para trenes con dos vagones en todos los paraderos de la L en Taraval que no los tienen actualmente. El personal de la SFMTA recomienda las islas de abordaje porque han sido eficaces en la prevención de lesiones en los paraderos de Taraval que las tienen y son el estándar global para trenes que se abordan en medio de la calle. Las islas de abordaje requieren que el estacionamiento adyacente sea convertido a un carril de circulación, lo que significa que entre 7 y 10 espacios de estacionamiento en Taraval serían eliminados al lado de una isla.



Islas de abordaje

Aunque la propuesta original incluía el reemplazo, mediante el estacionamiento en ángulo en algunas calles cercanas, de cada uno de los espacios de estacionamiento eliminados, oímos inquietudes sobre el impacto económico a los negocios si el estacionamiento es reubicado fuera de Taraval y la petición de que la SFMTA evalúe diferentes métodos para prevenir las lesiones que no requieran eliminar el estacionamiento. En respuesta, se propone un programa piloto de zonas de abordaje en lugares donde no ha habido colisiones (bosquejado a continuación).



Zonas libres (California Cable Car)

La propuesta final todavía recomienda islas de abordaje en todos los lugares donde personas han sido atropelladas al subir o bajar del tren durante el periodo de estudio de cinco años. Las ubicaciones de las islas de abordaje incluyen: sólo hacia el exterior (hacia el zoológico de San Francisco): Taraval y 26th, 30th, 32nd, 40th y 46th. Ambas direcciones: Taraval y 19th, 42nd y 44th. Además, se recomendará la pronta implementación de zonas libres pintadas (ver foto a la izquierda) en esos lugares como una medida de seguridad interina antes de construir las islas de abordaje.

Además, se propone prolongar las islas de abordaje en 22nd (hacia el interior), 23rd (hacia el exterior) y Sunset (ambas direcciones) para que trenes con dos vagones quepan en forma segura. Se instalarían nuevas plataformas accesibles a sillas de ruedas en 19th, 28th/30th y 42nd.

PROGRAMA PILOTO DE ZONAS DE ABORDAJE

En lugar de islas de abordaje de concreto, y en respuesta a la retroalimentación de la comunidad, la SFMTA está proponiendo un programa piloto que incluye pintar avisos en la calle y colocar nuevos letreros. Se propone el programa piloto en cinco lugares con rumbo hacia el interior donde ningún pasajero ha sido atropellado durante el estudio de cinco años y donde muy pocas personas se bajan del tren: Taraval y 26th, 30th, 32nd, 35th y 40th. En estos lugares se conservará todo el estacionamiento en la calle.

Se evaluará el programa piloto por seis meses para probar la eficacia de la pintura en hacer que los conductores paren detrás del tren. Si no se llega a una tasa de cumplimiento de casi 100% (la tasa de cumplimiento actual es de ~60%) o si ocurre algún choque en los lugares piloto, las medidas piloto no serían permanentes y se instalarían islas de abordaje. Si el programa piloto tiene éxito, la pintura permanecería en la calle y no se agregarían islas de abordaje en estos cinco lugares como parte de este proyecto. La evaluación de los datos estará disponible en muniforward.com/L.



Programa piloto de zonas de abordaje

Para apoyar los objetivos del programa piloto de prevenir colisiones, la SFMTA trabajaría con la estación de Taraval y con los comerciantes del vecindario en una campaña de educación y cumplimiento.

REUBICACIÓN DEL ESTACIONAMIENTO

Durante el programa piloto y en forma permanente si el programa piloto tiene éxito, se conservaría todo el estacionamiento en la calle en los cinco lugares pilotos dentro del corazón del distrito comercial de Taraval (hacia el interior en 26th, 30th, 32nd, 35th y 40th). **Reemplazo del estacionamiento en las calles laterales:** para compensar la eliminación del estacionamiento debido a las islas de abordaje de concreto, se cambiaría el estacionamiento en algunas calles cercanas. De estacionamiento paralelo se convertiría a perpendicular, lo cual aumentaría el número neto de espacios de estacionamiento residencial en esa cuadra y reemplazaría cada uno de los espacios de estacionamiento eliminados en Taraval.

En Santiago Street se crearía estacionamiento perpendicular en el lado sur de las siguientes cuadras:

- » 46th a 45th
- » 43rd a 41st
- » 33rd a 32nd
- » 31st a 30th
- » 28th a 27th
- » 22nd a 21st

En Ulloa Street se crearía estacionamiento perpendicular en el lado norte de las siguientes cuadras:

- » 44th a 43rd
- » 42nd a 41st
- » 33rd a 32nd
- » 29th a 28th
- » 26th a 25th (lado sur)
- » 17th a 16th



Reemplazo del estacionamiento en las calles laterales

Reemplazo del estacionamiento en avenidas:

En unos cuantos lugares, en las avenidas que van de norte a sur intersectando a Taraval, varios espacios para estacionar en forma paralela serían convertidos a espacios para estacionar en un ángulo de 45 grados. Vea todos los detalles en www.muniforward.com/L. También tenemos planeado crear más estacionamiento orientado hacia los clientes, de corta duración, cerca de los negocios, para reemplazar los espacios de estacionamiento con parquímetro o con tiempo limitado que se pierdan en Taraval. Para eso habría que convertir unos cuantos espacios de estacionamiento en las calles laterales a estacionamiento con tiempo limitado o con parquímetro. Los parquímetros y los límites de tiempo estarían frente de los edificios de las esquinas que dan a Taraval y no se les agregaría a los espacios de estacionamiento frente a hogares unifamiliares.



Reemplazo del estacionamiento en avenidas

El personal de la SFMTA llevará a cabo más labores de alcance para hablar sobre las necesidades de estacionamiento y de carga de mercadería con los comerciantes y residentes afectados. Contacte a muniforward@sfmta.com si tiene más preguntas.

ELIMINACIÓN Y REUBICACIÓN DE PARADEROS

Originalmente, con nuestra propuesta se iban a quitar 14 de los 40 paraderos a nivel de la calle. Aunque algunos pasajeros nos dijeron que respaldaban la eliminación de paraderos para un viaje más rápido, también oímos inquietudes de que la eliminación de paraderos significaba que las personas tendrían que caminar más lejos a su paradero, prolongando el tiempo de su viaje cotidiano y eso crearía una dificultad para personas de la tercera edad y personas con discapacidades.

Eliminación de paraderos: se ha modificado la propuesta inicial para retirar cuatro paraderos rumbo al interior y cinco rumbo al exterior, conservando los paraderos en 35th (hacia el interior), 44th y 46th/Ulloa. En ambas direcciones los paraderos que se propone eliminar incluyen a: Ulloa St y 15th, Taraval St y 17th, y 28th. Solo rumbo al sur: 22nd (frente a KFC) y 35th. Solo rumbo al norte: 24th.

Reubicación de paraderos: se cambiaría el paradero rumbo al interior en 15th a Taraval y se instalaría una saliente de acera para el transporte público. En respuesta a la retroalimentación de la comunidad, el paradero rumbo al interior en 19th permanecería en el lado este de la intersección.



RESTRICCIONES PARA VOLTEAR

Como parte de la propuesta, se restringirían las vueltas a la izquierda de Taraval a Sunset (ambas direcciones) y a 18th (rumbo al este) para mejorar la seguridad peatonal. Se exigiría voltear a la derecha en Taraval y 23rd rumbo al norte y en ambas direcciones en 36th y 37th debido a islas de abordaje prolongadas.

SEMÁFOROS

Cuando recién emitimos un borrador de propuesta, habíamos propuesto 11 semáforos de perfil bajo a lo largo de Taraval para reducir el retraso del transporte público y mejorar la seguridad de los peatones. Algunos miembros de la comunidad nos hicieron saber que los semáforos en las partes más tranquilas de Taraval no eran necesarios, especialmente al oeste de 28th Ave. Otras personas nos dijeron que los semáforos eran importantes en áreas con mucho tráfico y peatones.

No vamos a proponer ningún semáforo al oeste de 28th Ave, pero aún estamos proponiendo semáforos en el área comercial de Taraval y 17th, 18th, 22nd, 24th y 28th.



Semáforos

CARRILES EXCLUSIVOS PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO

Habíamos planeado instalar carriles rojos exclusivos para el transporte público a lo largo del carril con rieles de Taraval, en los cuales generalmente se permitían las vueltas a la izquierda. Escuchamos la inquietud de los vecinos de que la pérdida de un carril de circulación crearía congestión en Taraval o haría que el tránsito se desvíe a las calles laterales residenciales. La SFMTA está comprometida a evaluar cuidadosamente el carril exclusivo por transporte público para medir su impacto en la congestión y el flujo del tránsito por un año para identificar cualquier ajuste o mitigación necesarios. El carril no sería elevado como en Judah, permitiendo que los carros ingresen para sobrepasar a vehículos estacionados en doble fila. Durante el periodo de evaluación no se pintaría el carril de rojo, pero sí tendría rótulos que digan que es exclusivo para el transporte público.

SALIENTES PARA PEATONES

También estamos proponiendo salientes de acera para peatones a lo largo de Taraval (extensiones de la acera en las esquinas) en 20th, 21st, 22nd y 24th para aumentar la visibilidad y reducir la distancia de cruce para las personas que cruzan la calle. Originalmente habíamos propuesto un tipo diferente de medida de seguridad para peatones en 33rd y 38th, llamado chicana (refugio para peatones), pero en lugar de eso, en respuesta a la retroalimentación de la comunidad estamos planeando salientes para peatones en 33rd y 38th también.



Salientes para peatones

GRACIAS POR SU RETROALIMENTACIÓN

Agradecemos todas las opiniones muy buenas que hemos recibido durante este proceso. Han sido fundamentales para moldear la propuesta final, garantizando que ese proyecto beneficie a todos los que usan la calle, que se mantengan seguras a las personas y que se mantenga a Muni en movimiento.

PASOS SIGUIENTES

- » **Audiencia pública:** dar retroalimentación en el acta el 22 de julio de 2016 a la 10 a.m. en el Ayuntamiento, Sala 416
- » **Consejo de Directores de la SFMTA:** se recomienda la propuesta final para la legislación, verano de 2016
- » **Implementación temprana:** estando pendiente la aprobación del Consejo, dejar las zonas libres y empezar a pintar las líneas del proyecto piloto, otoño de 2016
- » **Construcción:** empieza en el 2018, se prevé que finalice en el 2020

MÁS INFORMACIÓN EN LÍNEA

Visite www.muniforward.com/L para más información, incluyendo los detalles de la propuesta a nivel intersección, información sobre el programa piloto y detalles sobre el estacionamiento. También hay un webinar disponible en línea que describe todo el proyecto. Si no tiene acceso a una computadora, hay copias de la propuesta disponibles para su revisión en las bibliotecas de Parkside, Ortega y West Portal.

INFORMACIÓN DE CONTACTO

Contacte a muniforward@sfmta.com com o llame al 3-1-1 si tiene preguntas o quiere hablar más sobre el proyecto.