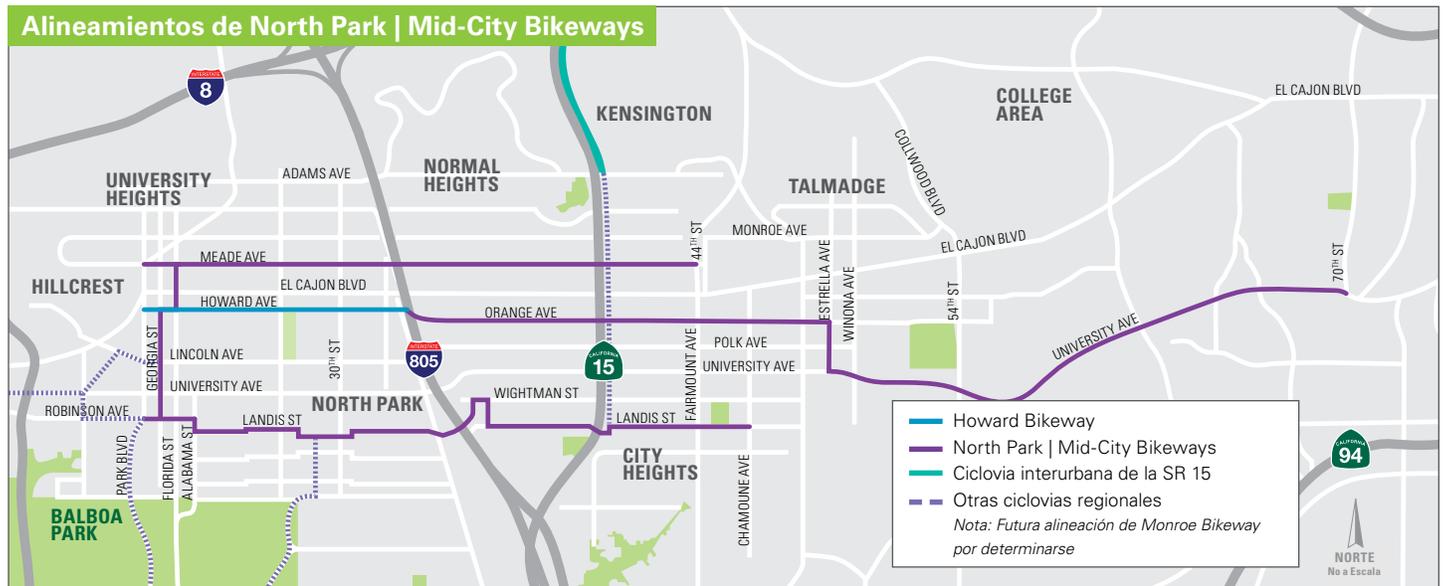


# HOWARD BIKEWAY

## North Park | Mid-City Bikeways



### Visión general

Howard Bikeway es uno de los siete segmentos planificados como parte del proyecto North Park | Mid-City Bikeways, el cual añadirá aproximadamente 13 millas de bulevares para bicicletas y ciclovías protegidas y conectará a los vecindarios de North Park y Mid-City. Howard Bikeway establecerá una vital conexión para que los residentes puedan caminar o moverse en bicicleta entre las dinámicas comunidades que forman parte del núcleo urbano de San Diego – North Park.

Howard Bikeway estará ubicada 1.2 millas a lo largo de Howard Street, entre Park Boulevard y 32nd Street. La ciclovia también proporcionará importantes conexiones entre varias vías ciclistas regionales, incluyendo Georgia-Meade Bikeway hacia el oeste y Orange Bikeway hacia el este, que a su vez se conectarán a University y Central Avenue Bikeways.

Entre los elementos del proyecto se incluyen carriles para bicicletas segregados, rotondas en los vecindarios, extensiones de los bordes de banqueta y medidas para moderar el tráfico diseñadas para hacer que las calles sean más placenteras para todos: para las personas que caminan, se trasladan en bicicleta, quienes trabajan y viven ahí.

### Antecedentes

El proyecto ayudará a hacer realidad la visión descrita en el Plan Regional para Bicicletas de San Diego de hacer que moverse en bicicleta sea una forma más segura y conveniente de

trasladarse todos los días. Howard Bikeway es una parte vital de la red regional para bicicletas, GO by BIKE, y es un proyecto de alta-prioridad que será financiado a través del Programa Regional de Acción Temprana para Bicicletas. El proyecto también ha sido identificado como un proyecto de prioridad en el Plan Maestro para Bicicletas de la Ciudad de San Diego y en la Actualización 2016 del Plan Comunitario de North Park.

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 existentes para discutir los detalles del proyecto y recopilar los comentarios de la comunidad sobre el proyecto a fin de crear más oportunidades para caminar y moverse en bicicleta en un entorno de bajo estrés. Continuamente ofrecemos oportunidades adicionales para expresar su opinión sobre Howard Bikeway. Para involucrarse o para conocer más sobre el proyecto, visite [KeepSanDiegoMoving.com/HowardBikeway](http://KeepSanDiegoMoving.com/HowardBikeway).

### Diseño

Las mejoras del proyecto fueron estratégicamente seleccionadas y diseñadas para maximizar la seguridad de los ciclistas y peatones. Cada manzana e intersección ha sido analizada con base en las condiciones existentes. Las mejoras del proyecto colectivamente alcanzan los objetivos de este proyecto.



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

SANDAGregion

@SANDAG

SANDAGregion

@SANDAGregion

# MEJORAS DEL PROYECTO Y BENEFICIOS DE SEGURIDAD



## Howard Bikeway

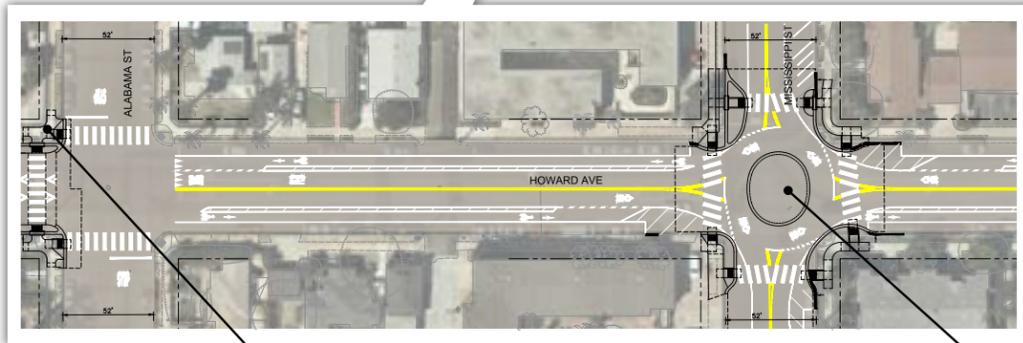
- MEJORAS DEL PROYECTO**
- Rotondas en los vecindarios
  - ▲ Intersección exclusiva
  - Estacionamiento diagonal en reversa
  - Cruces peatonales elevados
  - Reductor de velocidad



## ▲ Intersección exclusiva



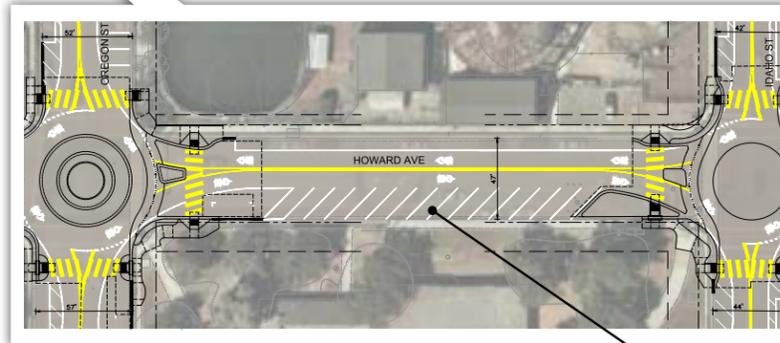
- Aumentan la seguridad de los ciclistas al eliminar la zona de mezcla con los vehículos que giran a la derecha
- Moderan el tráfico al crear un radio de esquina más eficaz y, utilizan elementos montables, si es necesario, para permitir que giren los camiones.
- Indican claramente el camino previsto para los ciclistas y proporcionan límites claros entre los caminos para ciclistas y para personas que conducen automóviles o caminan, lo que reduce conflictos



## ■ Cruces peatonales elevados



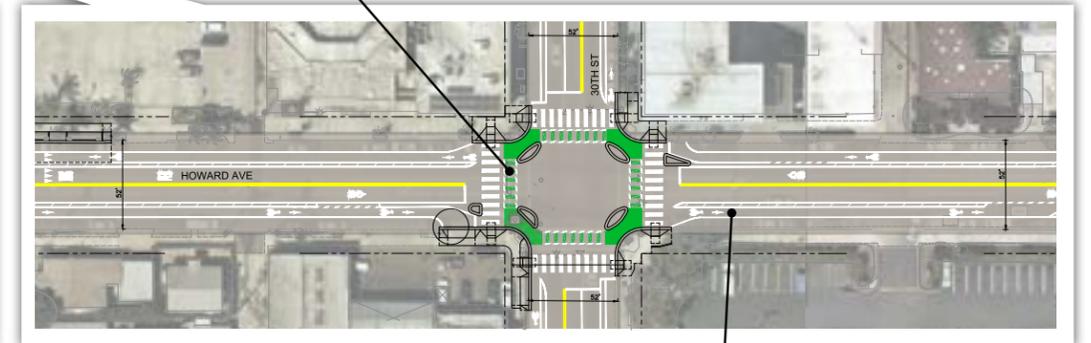
- Alertan a los conductores de que se aproximan a un cruce peatonal
- Reducen la velocidad del tráfico y mejoran la seguridad y comodidad para los peatones



## ● Rotondas en los vecindarios



- Reducen la velocidad del tráfico y mejoran la seguridad y comodidad de las calles para todos los usuarios
- Brindan la oportunidad de instalar vegetación, arte público o superficies decorativas en la isla central



## ■ Estacionamiento diagonal en reversa



- Incrementan la seguridad para los ciclistas al mejorar la visibilidad al salir del estacionamiento
- Las puertas de los vehículos están situadas de forma que, al abrirlas, guíen a las personas hacia la banqueta para mayor seguridad
- Aumentan la comodidad al colocar equipaje en el maletero/ plataforma del vehículo

## Carriles para bicicletas segregados



- Aumentan la comodidad de los ciclistas al separarlos de los conductores a través de una barrera pintada
- Aumentan la comodidad de los peatones al crear más distancia entre la banqueta y los conductores
- Moderan el tráfico al reducir el ancho de las calles

# 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.<sup>1</sup>

## 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.<sup>2</sup>

## Para más información

Visite [KeepSanDiegoMoving.com/HowardBikeway](http://KeepSanDiegoMoving.com/HowardBikeway) o comuníquese al (619) 699-1950 o [pio@sandag.org](mailto:pio@sandag.org).

Fuentes:

<sup>1</sup> página 25, "Protected Bike Lanes Mean Business", [bikewalkalliance.org](http://bikewalkalliance.org)

<sup>2</sup> 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 – 2019
- **Construcción**  
2020 – 2021

## Financiamiento

- La construcción del proyecto está financiada en su totalidad 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.