

### PROBLEMAS EXISTENTES

### BENEFICIOS PROPUESTOS

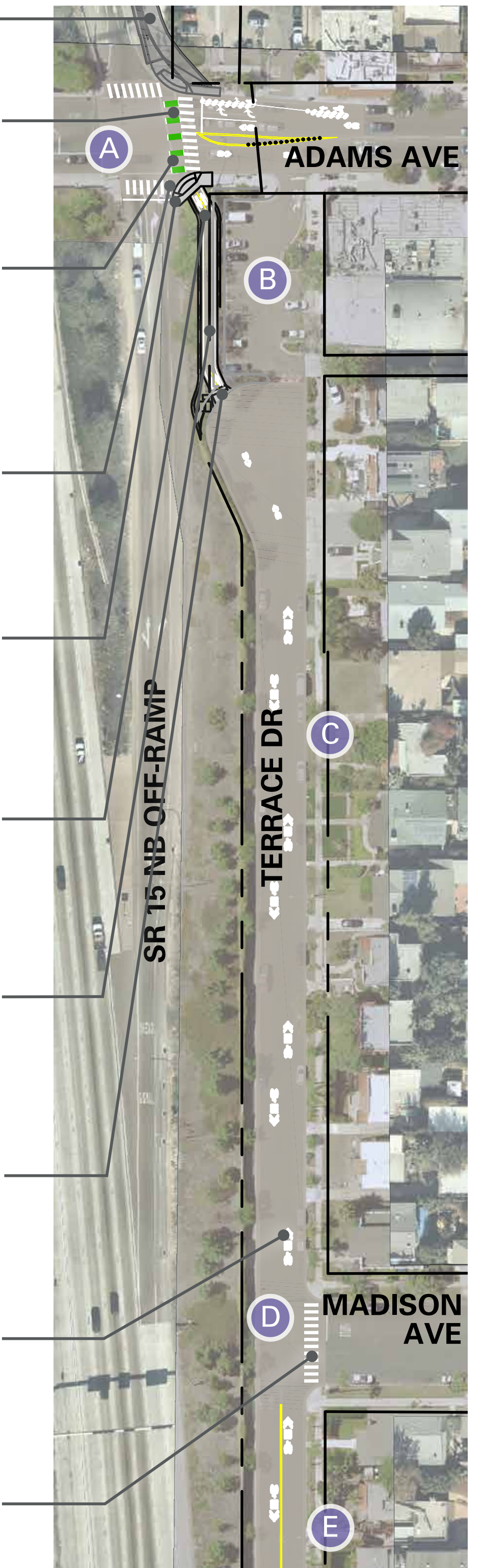


- Vía ciclista existente en la SR 15.
- El cruce peatonal de 10' existente no es lo suficientemente amplio para permitir, de forma cómoda y segura, que los ciclistas y peatones transiten en ambas direcciones.
- Los ciclistas que transitan entre la Commuter Bikeway de la SR 15 y Central Avenue se encuentran con los peatones. Aunque los ciclistas pueden atravesar la intersección más rápido que los peatones, deben obedecer las señales peatonales y no entrar a la intersección cuando la señal "Don't Walk" se vuelve intermitente.
- Los ciclistas deben abrirse paso por curvas cerradas, pequeños espacios compartidos con objetos fijos y rampas irregularmente ubicadas entre Terrace Drive y Adams Avenue. Esto hace difícil entrar a la Commuter Bikeway de la SR 15, crea conflictos entre los ciclistas, los peatones en la banqueta y los conductores que giran hacia el lote de estacionamiento.
- La rampa de 4' de la banqueta de la esquina sureste es muy angosta, solo puede ser usada por un peatón o ciclista a la vez y no cumple con los requisitos de ADA.
- Puede haber conflictos entre quienes tratan de estacionarse y los ciclistas. Existen conflictos en el uso del lote de estacionamiento que requieren que los ciclistas se abran paso entre los que entran y salen de los espacios individuales.
- Los automóviles que giran pueden crear conflictos con los peatones y ciclistas que cruzan Adams Avenue.
- No hay señalización o marcas en el pavimento que indiquen que esta es una ruta prioritaria para bicicletas.
- No hay un espacio señalado para quienes cruzan Madison Avenue a pie. Debido a esto, los conductores pueden desadvertir a las personas que cruzan la calle y es menos probable que cedan el paso a los peatones en comparación con la presencia de un cruce peatonal debidamente identificado.



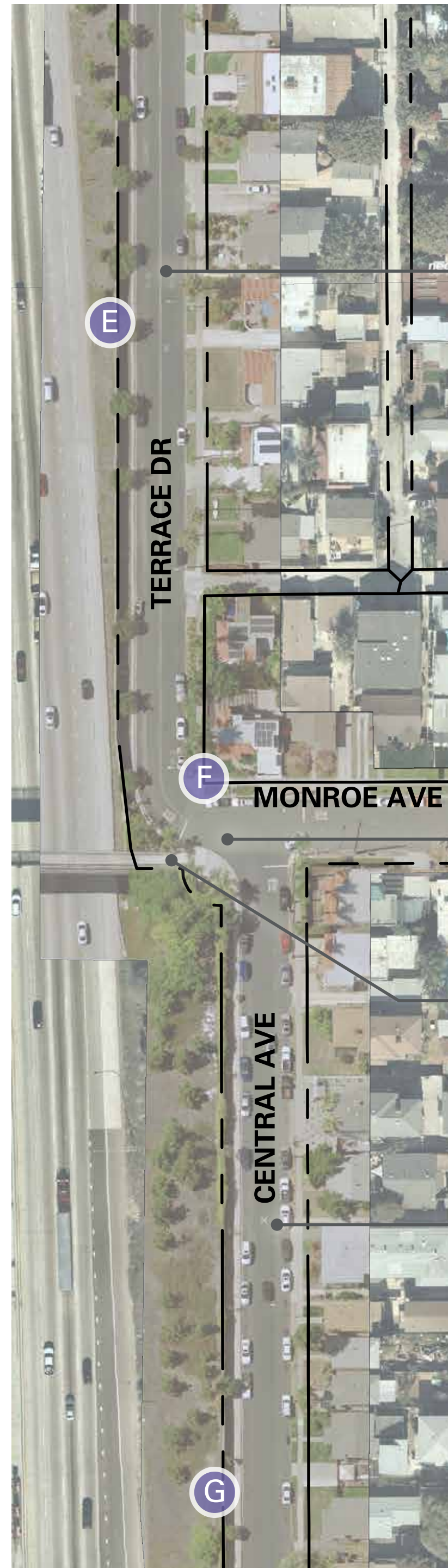
BENEFICIOS PROPUESTOS EN ADAMS AVENUE

- Vía ciclista existente en la SR 15.
- Espacios para cruzar designados para peatones y ciclistas ayudarán a minimizar conflictos entre los usuarios no motorizados.
- Las señales de tráfico para bicicletas aclararán cuándo los ciclistas pueden cruzar la calle y mejorarán las operaciones para los ciclistas dándoles más tiempo para transitar en comparación con la señal para peatones.
- Señales automáticas NRTOR (prohibido girar a la derecha en rojo) ayudarán a proteger a los peatones y ciclistas que cruzan la calle de conflictos potenciales con los vehículos que giran.
- Una rampa más amplia en la banqueta de la esquina sureste permitirá que varios peatones y ciclistas la usen con más facilidad. Adaptar la rampa a los requisitos ADA actuales mejorará la accesibilidad en la intersección.
- El acceso de los ciclistas a la Commuter Bikeway de la SR 15 se traslada a la intersección, lo que reduce conflictos entre los usuarios no motorizados al limitar la distancia en la que los ciclistas y peatones deben compartir espacio.
- El sendero segregado para bicicletas será un espacio exclusivo y directo para los ciclistas, creando una conexión fácil de transitar entre la Commuter Bikeway de la SR 15 y Central Avenue Bikeway.
- Los ciclistas estarán separados de los automóviles, eliminando conflictos potenciales con los vehículos que se estacionan y giran hacia el lote de estacionamiento.
- Mejor señalización en el bulevar indicará que esta es una ruta prioritaria para bicicletas y ayudará a posicionar a los ciclistas fuera de la "zona de puertas".
- El cruce peatonal continental guiará a los peatones y servirá para advertir a los conductores de que puede haber peatones cruzando Central Avenue.



### PROBLEMAS EXISTENTES

### BENEFICIOS PROPUESTOS



Los descoloridos y muy espaciados "sharrows" no son efectivos para recordar a todos que esta es una calle prioritaria para bicicletas y que los ciclistas deben transitar fuera de la "zona de puertas".

Los conductores no siempre se dan cuenta de que esta intersección se conecta con el puente peatonal y que puede haber peatones o ciclistas cruzando la intersección.

Puente Peatonal Monroe

Los descoloridos y muy espaciados "sharrows" no son efectivos para recordar a todos que esta es una calle prioritaria para bicicletas y que los ciclistas deben transitar fuera de la "zona de puertas".

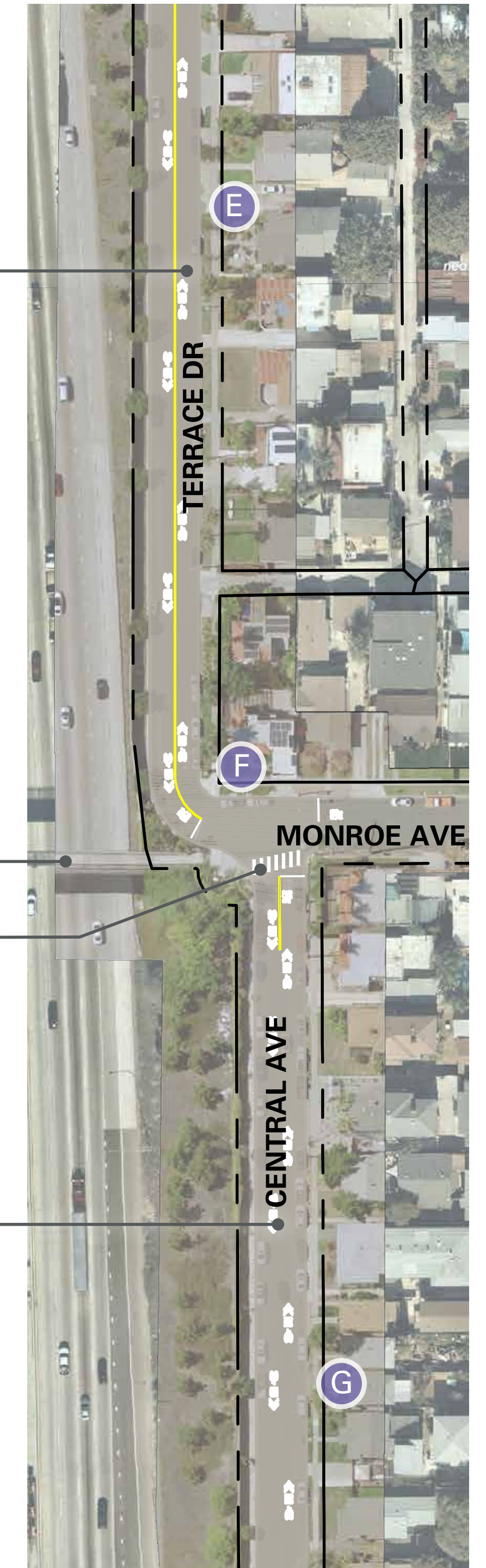


Mejor señalización en el bulevar indicará que esta es una ruta prioritaria para bicicletas y ayudará a posicionar a los ciclistas fuera de la "zona de puertas".

Puente Peatonal Monroe

El cruce peatonal continental guiará a los peatones y servirá para advertir a los conductores de que puede haber peatones cruzando Central Avenue.

Mejor señalización en el bulevar indicará que esta es una ruta prioritaria para bicicletas y ayudará a posicionar a los ciclistas fuera de la "zona de puertas".



## CENTRAL AVENUE BIKEWAY



[KeepSanDiegoMoving.com/CentralAvenueBikeway](http://KeepSanDiegoMoving.com/CentralAvenueBikeway)

Kimley»Horn

### PROBLEMAS EXISTENTES

### BENEFICIOS PROPUESTOS



Las señales de "Alto" requieren mucho tiempo y esfuerzo adicional de los ciclistas en comparación con ceder el paso.

Meade Avenue mide 56' de ancho y los vehículos transitan a más de 30 mph. La distancia para cruzar y la velocidad de los vehículos hace que la calle sea difícil de cruzar. Los conductores con frecuencia no ceden el paso a las personas que tratan de cruzar la intersección.

No hay infraestructura para bicicletas en dirección sur – las personas que se dirigen al sur deben desmontar y caminar con sus bicicletas en la banqueta o transitar ilegalmente en dirección opuesta al tráfico. Esto crea conflictos entre ciclistas, peatones y conductores.

Reductores de velocidad existentes.

Los vecinos han señalado que las personas conducen a alta velocidad en este segmento de Central Avenue y que lo usan para cortar camino. Esto hace que sea incómodo caminar, montar bicicleta, conducir, estacionar y vivir en esta calle.

Los descoloridos y muy espaciados "sharrows" no son efectivos para recordar a todos que esta es una calle prioritaria para bicicletas y que los ciclistas deben transitar fuera de la "zona de puertas".

La rampa de 4' en la banqueta de la esquina noreste es muy angosta, solo puede ser usada por un peatón o ciclista a la vez y no cumple con los requisitos de ADA.

El cruce peatonal existente en dirección este-oeste mide 80' de largo. Su longitud y la presencia de muchos vehículos en El Cajon Boulevard pueden hacer que cruzar la intersección sea incómodo, especialmente para quienes caminan más despacio.

Los ciclistas que transitan en dirección norte tienen que girar bruscamente en un pequeño espacio compartido y abrirse paso entre los vehículos que giran para continuar hacia Central Avenue.

Los ciclistas que transitan a lo largo de El Cajon Boulevard se encuentran con los peatones. Aunque los ciclistas pueden cruzar la intersección más rápido que los peatones, deben obedecer las señales peatonales y no entrar a la intersección cuando la señal "Don't Walk" se vuelve intermitente.

Los cruces existentes de 10' no son lo suficientemente amplios para permitir, de forma cómoda y segura, que los ciclistas y peatones transiten en ambas direcciones.

Dos carriles de automóviles que giran crean conflictos con los peatones y ciclistas que cruzan El Cajon Boulevard.



El círculo de tráfico vecinal (NTC), que será construido como parte del proyecto Meade Bikeway, promoverá la reducción de velocidad permitiendo que los ciclistas se dirijan hacia cualquier tramo de la intersección sin detenerse. Reducir la velocidad de los vehículos crea un espacio más seguro y cómodo para todos. Los NTC reducen las colisiones en las intersecciones en un 70%, de acuerdo con el Instituto de Ingenieros de Transporte.

Permitir que los ciclistas cedan el paso cuidadosamente en las intersecciones en lugar de detenerse por completo ahorra tiempo y esfuerzo y promueve operaciones más seguras en la intersección.

El NTC instalará cruces peatonales continentales de alta visibilidad en tres segmentos de la intersección. Los cruces ayudarán a advertir a los conductores de que puede haber personas cruzando la calle y ayudarán a aumentar la cantidad de conductores que ceden el paso.

Esta opción construirá el conector para bicicletas faltante en dirección sur creando un carril de circulación compartido en dirección sur.

Mejor señalización en el bulevar indicará que esta es una ruta prioritaria para bicicletas y ayudará a posicionar a los ciclistas fuera de la "zona de puertas".

Se puede mantener el estacionamiento en el lado este u oeste de la calle.

Construir una calle sin salida en Central Avenue reducirá el volumen y la velocidad del tráfico en Central Avenue, entre El Cajon Boulevard y Meade Avenue, al eliminar la posibilidad de cortar camino, tal como lo desean los vecinos. Esto hará que las calles sean más seguras y cómodas para todos: peatones, ciclistas, conductores y residentes.

Se mantendrá el acceso de emergencia desde El Cajon Boulevard y los conductores podrán ingresar a la calle desde Meade Avenue y desde el callejón hacia el este.

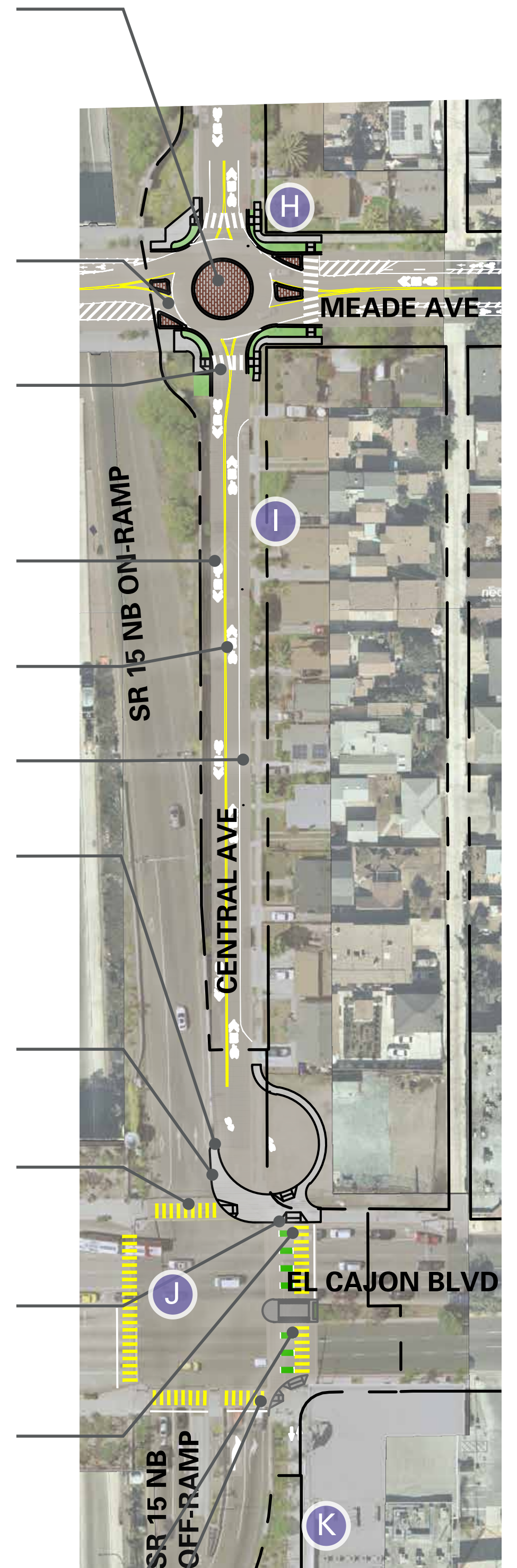
La calle sin salida reducirá la distancia para cruzar este a oeste, lo que ayudará a hacer que la intersección sea más cómoda para las personas que cruzan o montan bicicleta porque pasarán menos tiempo expuestos a los vehículos.

Una rampa más amplia en la banqueta de la esquina noreste permitirá que varios peatones y ciclistas la usen con más facilidad. Adaptar la rampa a los estándares actuales de ADA actuales mejorará la accesibilidad en la intersección.

Las señales de tráfico para bicicletas aclararán cuándo los ciclistas pueden cruzar la calle y mejorarán las operaciones para los ciclistas dándoles más tiempo para transitar en comparación con la señal para peatones.

Espacios para cruzar designados para peatones y ciclistas ayudarán a minimizar conflictos entre los usuarios no motorizados.

Señales automáticas NRTOR (prohibido girar a la derecha en rojo) ayudarán a proteger a los peatones y ciclistas que cruzan la calle de conflictos potenciales con los vehículos que giran.



## CENTRAL AVENUE BIKEWAY



[KeepSanDiegoMoving.com/CentralAvenueBikeway](http://KeepSanDiegoMoving.com/CentralAvenueBikeway)



Kimley Horn

### PROBLEMAS EXISTENTES

### BENEFICIOS PROPUESTOS



- Las señales de "Alto" requieren mucho tiempo y esfuerzo adicional de los ciclistas en comparación con ceder el paso.
- Meade Avenue mide 56' de ancho y los vehículos transitan a más de 30 mph. La distancia para cruzar y la velocidad de los vehículos hace que la calle sea difícil de cruzar. Los conductores con frecuencia no ceden el paso a las personas que tratan de cruzar la intersección.
- No hay infraestructura para bicicletas en dirección sur – las personas que se dirigen al sur deben desmontar y caminar con sus bicicletas en la banqueta o transitar ilegalmente en dirección opuesta al tráfico. Esto crea conflictos entre ciclistas, peatones y conductores.
- Reductores de velocidad existentes.
- Los vecinos han señalado que las personas conducen a alta velocidad en este segmento de Central Avenue y que lo usan para cortar camino. Esto hace que sea incómodo caminar, montar bicicleta, conducir, estacionar y vivir en esta calle.
- Los descoloridos y muy espaciados "sharrows" no son efectivos para recordar a todos que esta es una calle prioritaria para bicicletas y que los ciclistas deben transitar fuera de la "zona de puertas".
- La rampa de 4' en la banqueta de la esquina noreste es muy angosta, solo puede ser usada por un peatón o ciclista a la vez y no cumple con los requisitos de ADA.
- El cruce peatonal existente en dirección este-oeste mide 80' de largo. Su longitud y la presencia de muchos vehículos en El Cajon Boulevard pueden hacer que cruzar la intersección sea incómodo, especialmente para quienes caminan más despacio.
- Los ciclistas que transitan en dirección norte tienen que girar bruscamente en un pequeño espacio compartido y abrirse paso entre los vehículos que giran para continuar hacia Central Avenue.
- Los ciclistas que transitan a lo largo de El Cajon Boulevard se encuentran con los peatones. Aunque los ciclistas pueden cruzar la intersección más rápido que los peatones, deben obedecer las señales peatonales y no entrar a la intersección cuando la señal "Don't Walk" se vuelve intermitente.
- Los cruces existentes de 10' no son lo suficientemente amplios para permitir, de forma cómoda y segura, que los ciclistas y peatones transiten en ambas direcciones.
- Dos carriles de automóviles que giran crean conflictos con los peatones y ciclistas que cruzan El Cajon Boulevard.



El círculo de tráfico vecinal (NTC), que se construirá como parte del proyecto Meade Bikeway, promoverá la reducción de velocidad permitiendo que los ciclistas se dirijan hacia cualquier tramo de la intersección sin detenerse. Reducir la velocidad de los vehículos crea un espacio más seguro y cómodo para todos. Los NTC reducen las colisiones en las intersecciones en un 70%, de acuerdo con el Instituto de Ingenieros de Transporte.

Permitir que los ciclistas cedan el paso cuidadosamente en las intersecciones en lugar de detenerse por completo ahorra tiempo y esfuerzo y promueve operaciones más seguras en la intersección.

El NTC instalará cruces peatonales continentales de alta visibilidad en tres segmentos de la intersección. Los cruces ayudarán a alertar a los conductores de que puede haber personas cruzando la calle y ayudarán a aumentar la cantidad de conductores que ceden el paso.

Esta opción construirá el conector para bicicletas faltante en dirección sur al crear un carril de contraflujo en dirección sur. Esto remueve conflictos potenciales entre quienes conducen hacia el norte y los ciclistas que se dirigen hacia el sur y crea un entorno más cómodo para todos. La calle seguirá siendo de una vía (en dirección norte) para los conductores.

Mejor señalización en el bulevar indicará que esta es una ruta prioritaria para bicicletas y ayudará a posicionar a los ciclistas fuera de la "zona de puertas".

Se mantendrá el estacionamiento en el lado este de la calle.

La pintura verde advertirá a los conductores de que puede haber ciclistas en la vía.

El cruce para bicicletas se elevará para posicionar a las bicicletas de forma que puedan ser vistas con mayor facilidad por los conductores.

El cruce para bicicletas elevado propuesto y los reductores de velocidad existentes ayudarán a mantener la velocidad de los vehículos baja entre El Cajon Boulevard y Meade Avenue.

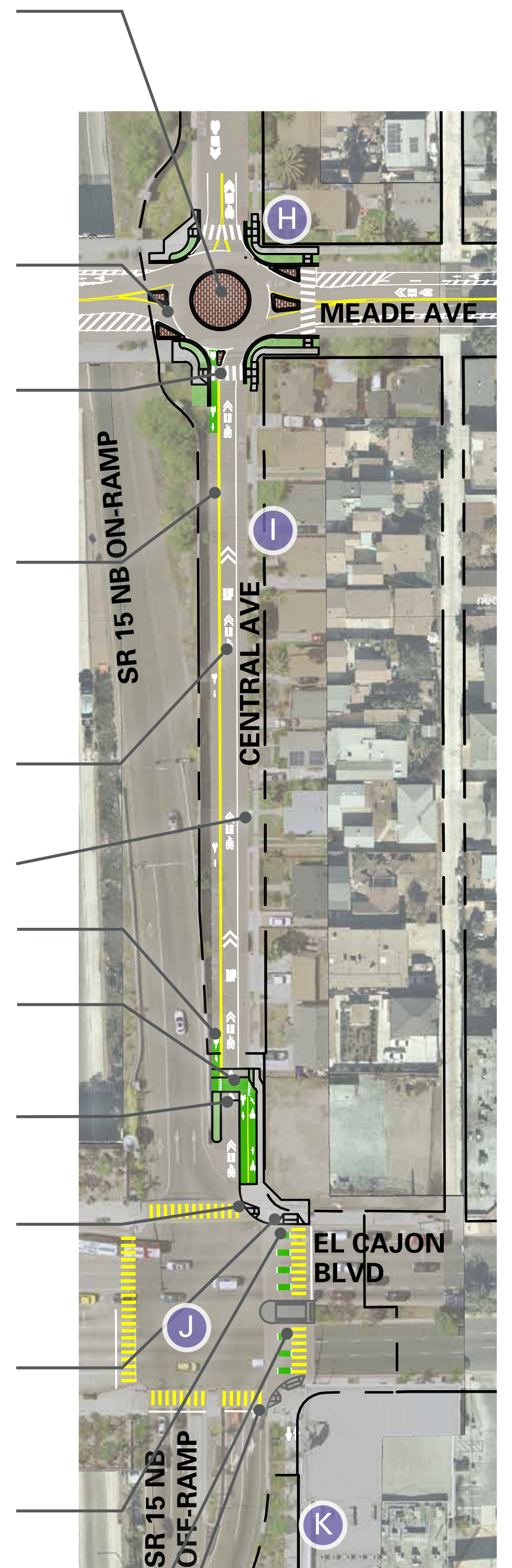
La extensión de la banqueta reducirá la distancia para cruzar de este a oeste, lo que ayudará a hacer que la intersección sea más cómoda para las personas que cruzan o montan bicicleta porque pasarán menos tiempo expuestos a los vehículos.

Una rampa más amplia en la banqueta de la esquina noreste permitirá que varios peatones y ciclistas la usen con más facilidad. Adaptar la rampa a los estándares actuales de ADA mejorará la accesibilidad en la intersección.

Las señales de tráfico para bicicletas aclararán cuándo los ciclistas pueden cruzar la calle y mejorarán las operaciones para los ciclistas dándoles más tiempo para transitar en comparación con la señal para peatones.

Espacios para cruzar designados para peatones y ciclistas ayudarán a minimizar conflictos entre los usuarios no motorizados.

Las señales automáticas NRTOR (no girar a la derecha en rojo) ayudarán a proteger a los peatones y ciclistas que cruzan la calle de conflictos potenciales con los vehículos que giran.



## CENTRAL AVENUE BIKEWAY



[KeepSanDiegoMoving.com/CentralAvenueBikeway](http://KeepSanDiegoMoving.com/CentralAvenueBikeway)



Kimley»Horn

PROBLEMAS EXISTENTES

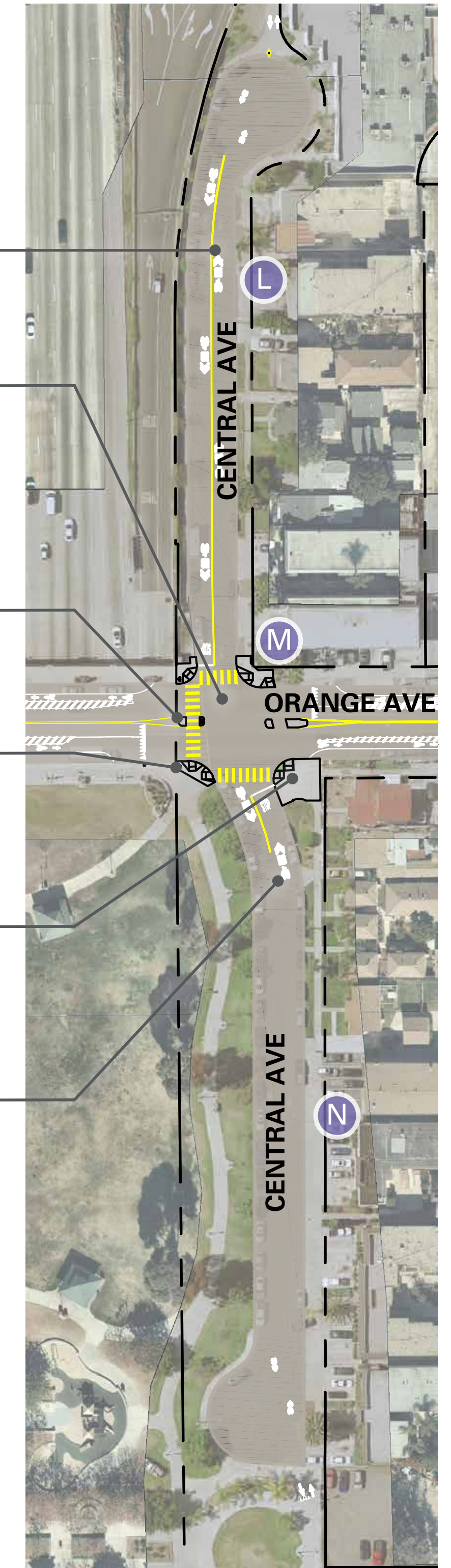
BENEFICIOS PROPUESTOS



Los descoloridos y muy espaciados "sharrows" no son efectivos para recordar a todos que esta es una calle prioritaria para bicicletas y que los ciclistas deben transitar fuera de la "zona de puertas".

Orange Avenue mide 57' de ancho, los vehículos circulan a más de 30 mph y el volumen promedio del tráfico es alrededor de 8,000 vehículos/día. La velocidad, el volumen del tráfico y la distancia que hay que cruzar hacen que la calle sea difícil de cruzar, incluso en los cruces peatonales. Los conductores con frecuencia no ceden el paso a las personas que tratan de cruzar la intersección.

Los descoloridos y muy espaciados "sharrows" no son efectivos para recordar a todos que esta es una calle prioritaria para bicicletas y que los ciclistas deben transitar fuera de la "zona de puertas".



Mejor señalización en el bulevar indicará que esta es una ruta prioritaria para bicicletas y ayudará a poner a los ciclistas fuera de la "zona de puertas".

El proyecto Orange Avenue Bikeway construirá elementos para moderar el tráfico, como cruces peatonales elevados, extenderá las banquetas a lo largo de Orange Avenue y reducirá la circulación del tráfico vehicular. Estas mejoras ayudarán reducir la velocidad de los vehículos a lo largo de Orange Avenue y harán que la intersección sea más cómoda para todos los usuarios: peatones, ciclistas y conductores.

Las islas de protección para peatones en la mediana permitirán que las personas que cruzan la calle puedan hacerlo un carril a la vez, ayudando a crear una experiencia más cómoda al caminar y montar bicicleta.

Los letreros LED activados por los peatones indicarán a los conductores cuando un peatón se está preparando para cruzar la calle, lo que sensibilizará a los conductores y aumentará la cantidad de conductores que ceden el paso.

La extensión de la banqueta acortará la distancia para cruzar de este a oeste y de norte a sur y permitirá la instalación de rampas direccionales. Esto ayudará a hacer que la intersección sea más cómoda y fácil de transitar para peatones y ciclistas.

Mejor señalización en el bulevar indicará que esta es una ruta prioritaria para bicicletas y ayudará a poner a los ciclistas fuera de la "zona de puertas".



**CENTRAL AVENUE BIKEWAY**

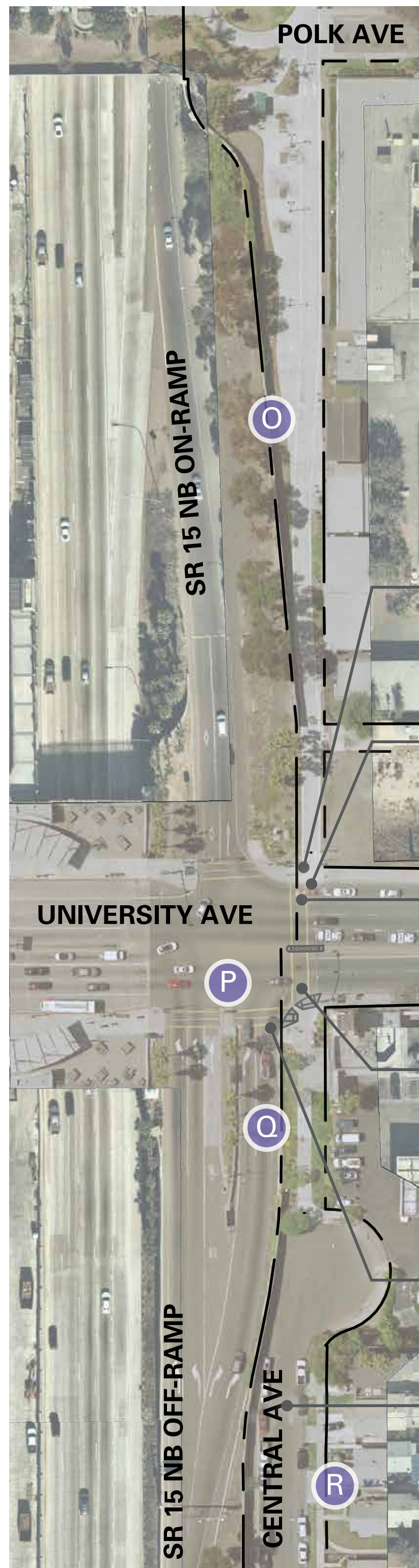


[KeepSanDiegoMoving.com/CentralAvenueBikeway](http://KeepSanDiegoMoving.com/CentralAvenueBikeway)



### PROBLEMAS EXISTENTES

### BENEFICIOS PROPUESTOS



La rampa de 4' en la banqueta de la esquina noreste es muy angosta, solo puede ser usada por un peatón o ciclista a la vez y no satisface los requisitos de ADA.

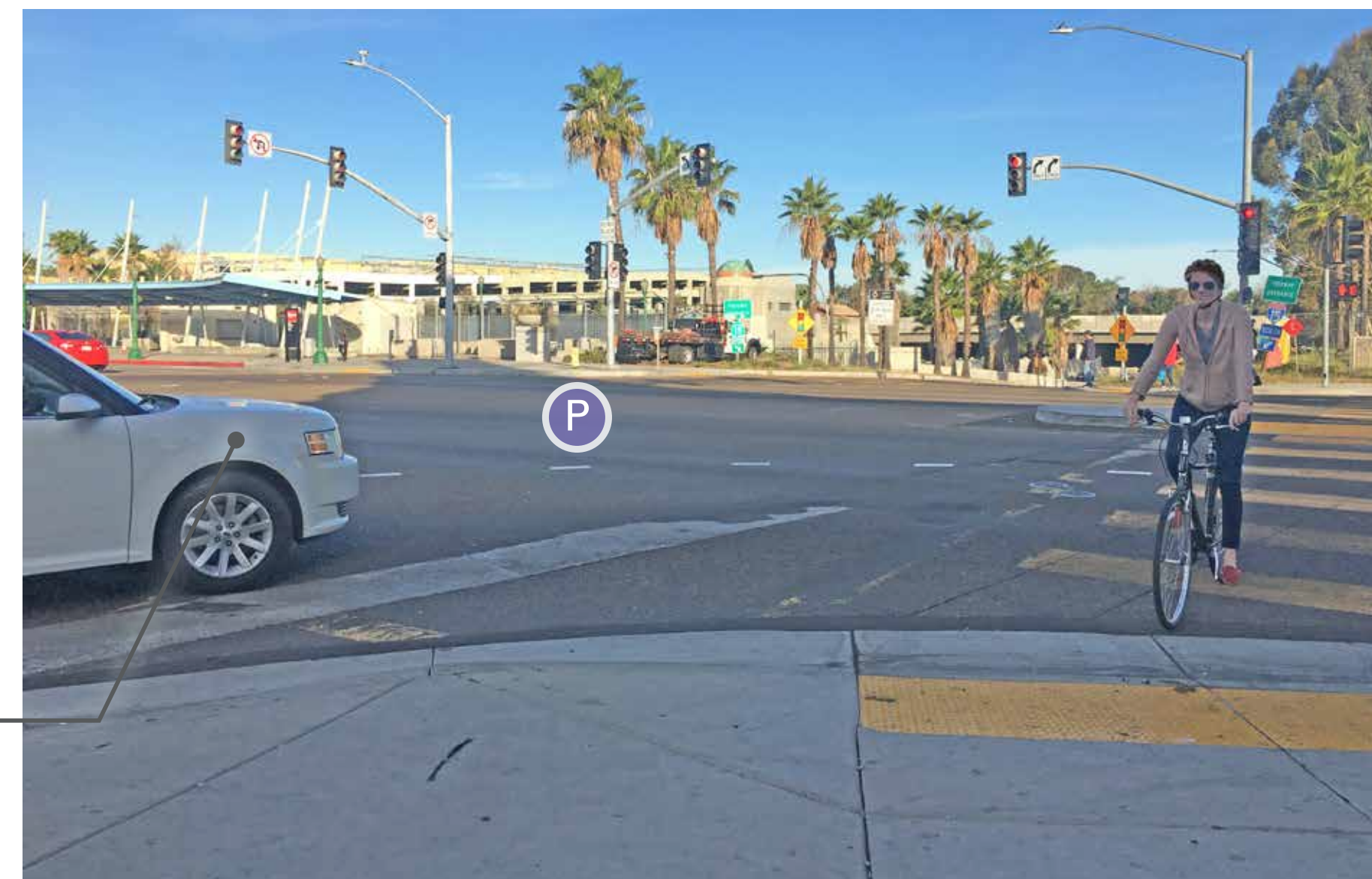
La señal NRTOR (prohibido girar en rojo) que funciona 24 horas en dirección oeste a norte, produce embotellamientos en University Avenue, lo que a los conductores y a los autobuses de MTS.

El cruce peatonal de 10' existente no es lo suficientemente amplio para permitir, de forma cómoda y segura, que los ciclistas y peatones transiten en ambas direcciones.

Los ciclistas que atraviesan University Avenue se encuentran con los peatones. Aunque los ciclistas pueden cruzar la intersección más rápido que los peatones, deben obedecer las señales para peatones y no entrar a la intersección cuando la señal "Don't Walk" se vuelve intermitente.

Dos carriles de automóviles que giran crean conflictos con los peatones y ciclistas que cruzan University Avenue.

Los descoloridos y muy espaciados "sharrows" no son efectivos para recordar a todos que esta es una calle prioritaria para bicicletas y que los ciclistas deben transitar fuera de la "zona de puertas".



Una rampa más amplia en la banqueta de la esquina noreste permitirá que peatones y ciclistas la usen con más facilidad. Adaptar la rampa a los estándares actuales de ADA mejorará la accesibilidad en la intersección.

Señales automáticas NRTOR aumentarán la eficiencia de la intersección en comparación con los letreros NRTOR activados las 24 horas, ya que solo se activan durante la fase peatonal.

Espacios para cruzar designados para peatones y ciclistas ayudarán a minimizar conflictos entre los usuarios no motorizados.

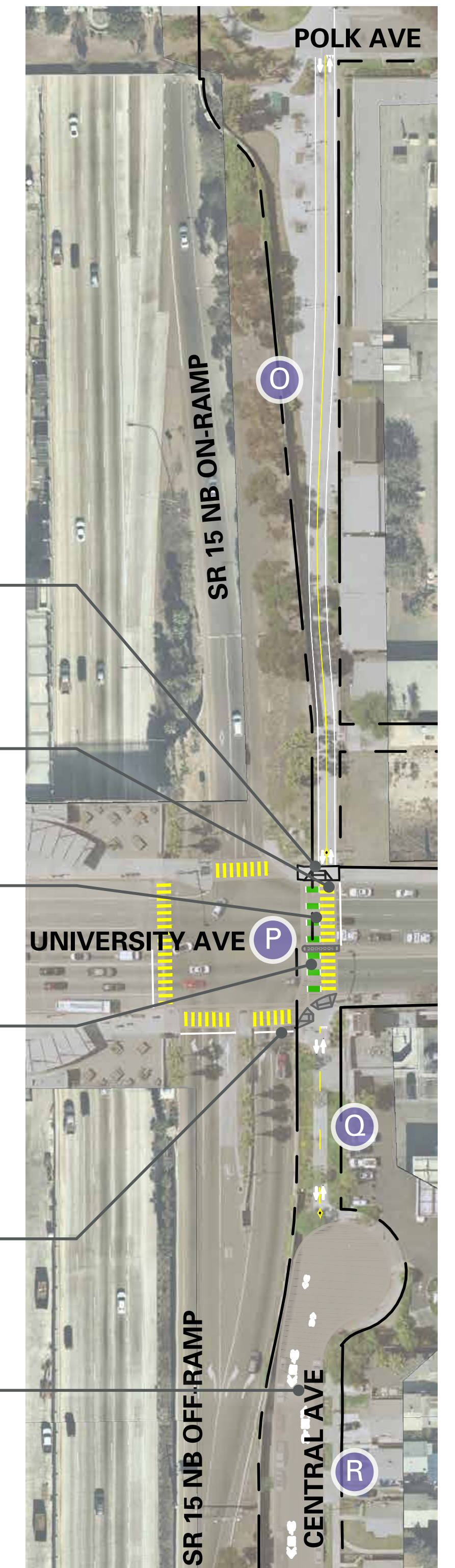


Las señales de tráfico para bicicletas aclararán cuándo los ciclistas pueden cruzar la calle y mejorarán las operaciones para los ciclistas dándoles más tiempo para transitar en comparación con la señal para peatones.



Las señales automáticas NRTOR (prohibido girar a la derecha en rojo) ayudarán a proteger a los peatones y ciclistas que cruzan la calle de conflictos potenciales con los vehículos que giran.

Mejor señalización en el bulevar indicará que esta es una ruta prioritaria para bicicletas y ayudará a poner a los ciclistas fuera de la "zona de puertas".



## CENTRAL AVENUE BIKEWAY



[KeepSanDiegoMoving.com/CentralAvenueBikeway](http://KeepSanDiegoMoving.com/CentralAvenueBikeway)



### PROBLEMAS EXISTENTES

### BENEFICIOS PROPUESTOS



No existen adecuaciones especiales para los ciclistas en la intersección.

Algunos ciclistas que transitan en dirección norte se sienten incómodos compartiendo el carril con los conductores porque se mueven más despacio cuando van cuesta arriba.

Los descoloridos y muy espaciados "sharrows" no son efectivos para recordar a todos que esta es una calle prioritaria para bicicletas y que los ciclistas deben transitar fuera de la "zona de puertas".

Los amplios carriles de circulación pueden promover la movilización a alta velocidad.

Las señales de "Alto" requieren mucho tiempo y esfuerzo adicional de los ciclistas en comparación con ceder el paso.



Un espacio designado para bicicletas (bike box) en esta intersección controlada por semáforos creará un área designada para ciclistas donde comienza el carril vehicular; esto aumentará su visibilidad, facilitará girar a la izquierda y priorizará la circulación de las bicicletas.

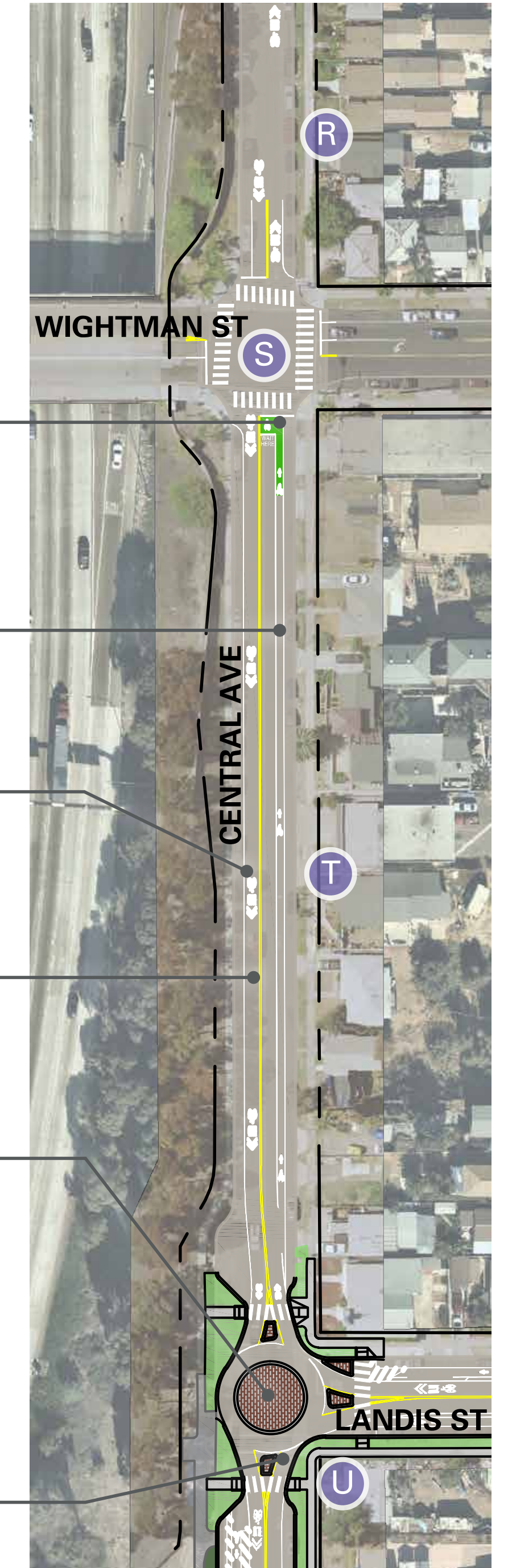
El carril para bicicletas en dirección norte ayudará a los ciclistas que se movilizan cuesta arriba a sentirse más cómodos creando un espacio designado en el que pueden transitar.

Señales más visibles en el bulevar informarán al público que esta es una ruta prioritaria para bicicletas y ayudará a posicionar a los ciclistas fuera de la "zona de puertas".

La reducción del ancho de los carriles reducirá la circulación del tráfico vehicular, mejorando la seguridad y comodidad de la calle para todos los usuarios.

La mini rotonda (que será construida como parte del proyecto Landis Bikeway) promoverá la circulación a menor velocidad permitiendo que los ciclistas se dirijan hacia cualquier segmento de la intersección sin detenerse. La reducción de la velocidad de los vehículos creará un espacio más seguro y cómodo para todos – las rotondas reducen las lesiones producidas por las colisiones en un 80% y las colisiones fatales en un 90%, de acuerdo con un estudio publicado por la Junta de Investigación del Transporte.

Permitir que los ciclistas cedan el paso con cuidado en las intersecciones en lugar de tener que detenerse por completo, ahorrará tiempo y esfuerzo y promoverá operaciones más seguras en la intersección.



## CENTRAL AVENUE BIKEWAY



[KeepSanDiegoMoving.com/CentralAvenueBikeway](http://KeepSanDiegoMoving.com/CentralAvenueBikeway)



Kimley»Horn