

## Preguntas frecuentes

### ¿Por qué la propuesta incluye una ciclovia central?

*El diseño de ciclovia central mitiga de manera más efectiva todos los posibles efectos identificados (es decir, colisiones o casi accidentes entre automovilistas y ciclistas a lo largo del corredor, problemas de estacionamiento/carga en doble fila, etc.), se adapta a las nuevas condiciones, como Espacios Compartidos, y garantiza un entorno de transporte más seguro para todos los usuarios.*

### ¿Cómo entra o sale la gente de la ciclovia central?

*Reconocemos que no todos se sienten cómodos usando el carril de viaje para acceder a destinos a mitad de la manzana. El espaciado de los delineadores verticales permite a los ciclistas salir del carril para bicicletas y entrar en el carril de circulación en la mitad de la manzana. Lea la respuesta a continuación para obtener más detalles.*

### ¿Cómo se gira a la izquierda al ir por el carril central para bicicletas?

*Las personas en bicicleta aún pueden girar a la izquierda y a la derecha desde el carril central para bicicletas usando cajas pintadas para bicicletas en la mayoría de las intersecciones y en las intersecciones donde no hay caja para bicicletas (calles 15, 16 y 24) se proponen cambios de señalización, incluidas señales para bicicletas. Los giros a la izquierda estarán prohibidos para los vehículos. Las personas en vehículos que quieran acceder a las calles laterales pueden circular por calles paralelas, o si deben circular por Valencia, los vehículos aún pueden girar a la derecha en las intersecciones o girar a la izquierda en ambos sentidos en la calle 25 y dirección sur en la calle 14.*

### ¿Por qué hay una brecha en el área del proyecto? ¿Por qué no expandir el área del proyecto a la calle Cesar Chavez?

*Las extensiones del proyecto piloto terminan en la calle 24 porque el objetivo es abordar directamente la parte de la calle Valencia en la red de altas lesiones Vision Zero. Además, este es un proyecto piloto, por lo que el equipo del proyecto quiere asegurarse de que el diseño central propuesto sea efectivo para crear una ciclovia más segura y abordar todas las demandas competitivas a lo largo del corredor. La SFMTA se compromete a establecer ciclovías protegidas en el resto del corredor de Valencia después de este proyecto piloto.*

### ¿Qué pasa después del programa piloto?

*En el verano de 2024 compartiremos los resultados de la evaluación y propondremos los siguientes pasos al Consejo de Dirección de SFMTA, quién finalmente aprobará o rechazará la propuesta del programa piloto. El programa de evaluación Vision Zero Safe Streets analizará los proyectos antes y después de la implementación para revisar los resultados y determinar la efectividad del diseño durante los 18 meses del programa piloto.*

### ¿Por qué hay largas zonas rojas en las intersecciones dentro del área de estacionamiento?

*También conocido como **daylighting**, la zona roja proporciona un amplio espacio para que los automóviles giren en las intersecciones sin pasar por la ciclovia central y mejora la visibilidad de la intersección para otros medios que se acerquen a la intersección. Eliminación de barreras visuales a un mínimo de 10 pies de un cruce peatonal o intersección, dando más oportunidad para que las personas respondan mejor a los posibles conflictos.*

### ¿Dónde puedo estacionar/cargar?

*Los nuevos espacios con medidor en las calles transversales aumentarán el acceso al estacionamiento privado, ya que garantizarán la rotación. El estacionamiento nocturno seguirá estando disponible. Es*

necesario poner atención a la señalización para ver cuándo estén en vigor las normas de estacionamiento. También hay una serie de opciones de estacionamiento fuera de la calle, como estacionamientos que aún no han alcanzado su ocupación máxima. [Haga clic aquí para obtener más información sobre la ubicación de estos estacionamientos.](#) Se da prioridad a la carga comercial y de pasajeros dado que Valencia es un corredor comercial muy activo. Todas las zonas activas de carga de pasajeros se mantendrán con nuevas zonas de carga de pasajeros diseminadas por toda el área. Los establecimientos tendrán más opciones para cargar bienes y servicios con zonas amarillas, zonas de carga general y zonas de doble uso.

## ¿Cuál es la diferencia entre una zona de carga general y una de doble uso?

**Zonas de carga general** son una nueva adición al kit de herramientas de gestión de aceras. Son zonas de carga activas donde cualquier vehículo puede cargar o descargar mercancías o pasajeros por un máximo de cinco minutos. Este tipo de zona se creó para enfrentar la creciente necesidad de espacio de carga a corto plazo para vehículos no comerciales, la cual se puede compartir entre empresas en una misma manzana y que puede ayudar a reducir el estacionamiento en doble fila a lo largo de corredores comerciales concurridos. **Las zonas de doble uso** para dos usuarios diferentes en el mismo tramo de acera a diferentes horas del día. La versión más común de una zona de doble uso es una zona de carga comercial durante el día y una zona de acceso de pasajeros por la noche.

## ¿Ciudades con ciclovías en el centro?

Las ciclovías centrales no son un concepto tan nuevo. Averiguamos con las agencias en Washington DC y Monterey, CA con experiencia en la implementación del diseño de ciclovías centrales. El diseño de ciclovía central en la avenida Pennsylvania en Washington, DC se implementó en 2010 y el proyecto North Fremont Bike Ped en Monterey, CA se implementó en 2019. Ambas agencias indicaron que hubo un aumento en el volumen de bicicletas después de la implementación. La evaluación de la avenida Pennsylvania (entre las calles 3ª y 15ª NW) en Washington, DC muestra que el volumen de bicicletas **augmentó en aproximadamente un 200%** después de la implementación. Los resultados de las encuestas de intercepción también muestran que la mayoría de los ciclistas estuvieron de acuerdo en que las ciclovías centrales hacían que andar en bicicleta fuera menos estresante, más seguro y más fácil. Sin embargo, ambas ciudades indicaron que hay un período de ajuste para todos los usuarios y vieron un aumento en las colisiones posteriores a la implementación, pero principalmente de vehículos.