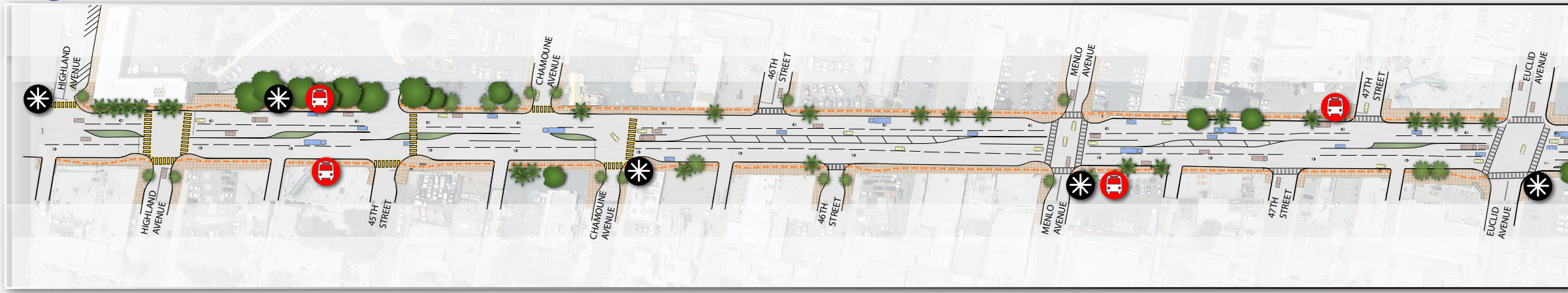


7 RECOMENDACIONES DE MOVILIDAD MULTIMODAL

El Plan identifica un camellón elevado con áreas para vuelta a la izquierda en intersecciones elegidas a lo largo de El Cajon Boulevard, con variación del diseño en el este de Euclid Avenue para dar cabida a un carril amortiguado para ciclistas en dirección este a lo largo del segmento cuesta arriba.

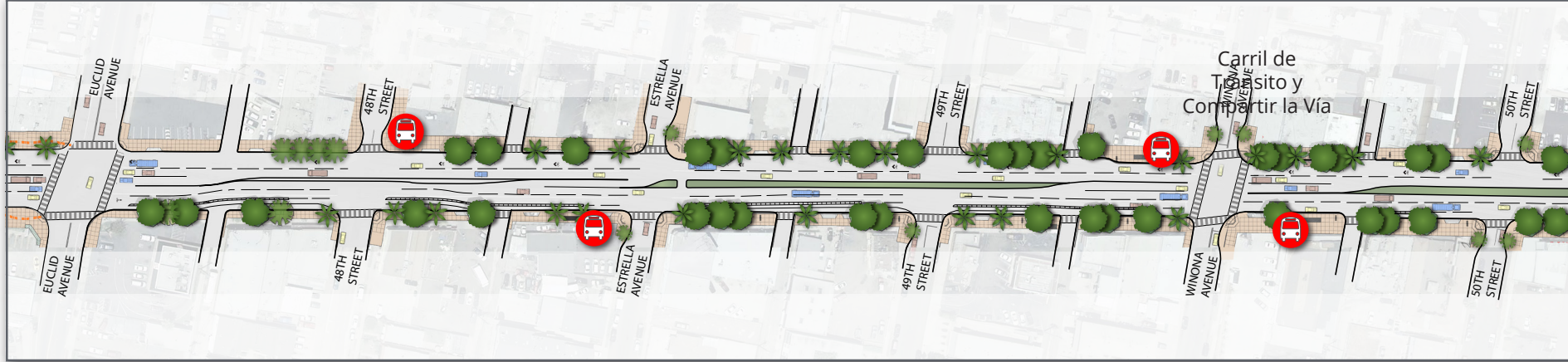
Highland Avenue to Euclid Avenue



El segmento de El Cajon Boulevard entre Highland Avenue y Euclid Avenue tiene cuatro carriles transitables y estacionamiento incluyendo diseño urbano y áreas de énfasis peatonal así como instalaciones ciclistas compartidas con marcas de "sharrow" en el pavimento. El camellón y los bulbos salientes mejoran los cruces peatonales al reducir el ancho de la distancia del cruce sumado a islas de refugio peatonal, lo que aumenta la seguridad de los peatones.



Euclid Avenue to 50th Street



El segmento de El Cajon Boulevard entre Euclid Avenue y la Calle 50 es cuesta arriba en dirección este. Se recomienda un carril amortiguado para ciclistas en dirección este para que puedan viajar a su paso cuando suben cuesta arriba. Debido a restricciones de espacio y como la dirección oeste es cuesta abajo, se recomienda un carril compartido para vehículos y ciclistas.



ENFOQUE EN EL ÁREA DE INTERSECCIÓN

El Plan recomienda mejoras en las intersecciones de El Cajon Boulevard y Highland Avenue, Chamoun Avenue, Menlo Avenue, Euclid Avenue, y Winona Avenue. Más abajo se muestra una imagen de un portal a la comunidad en Highland Avenue.



Highland Avenue Improvements

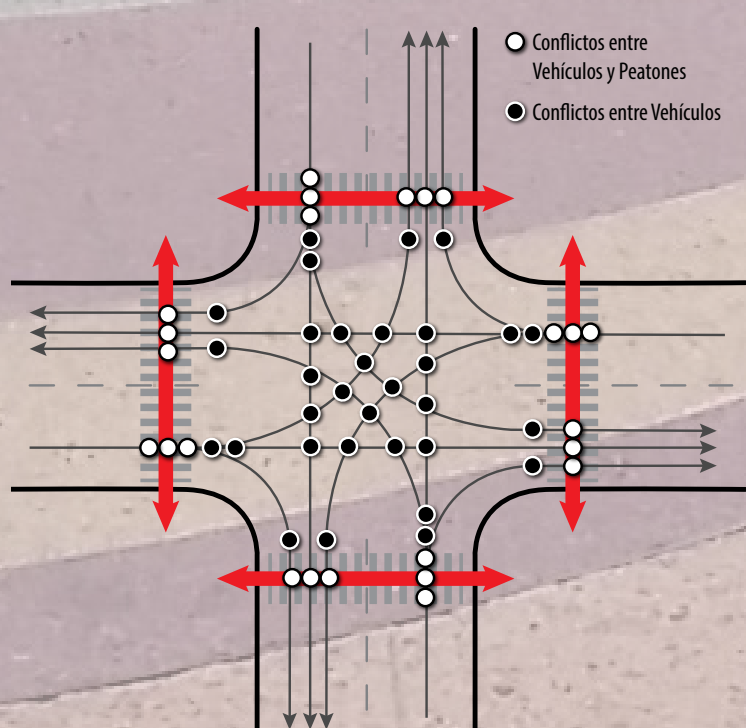


SEGURIDAD

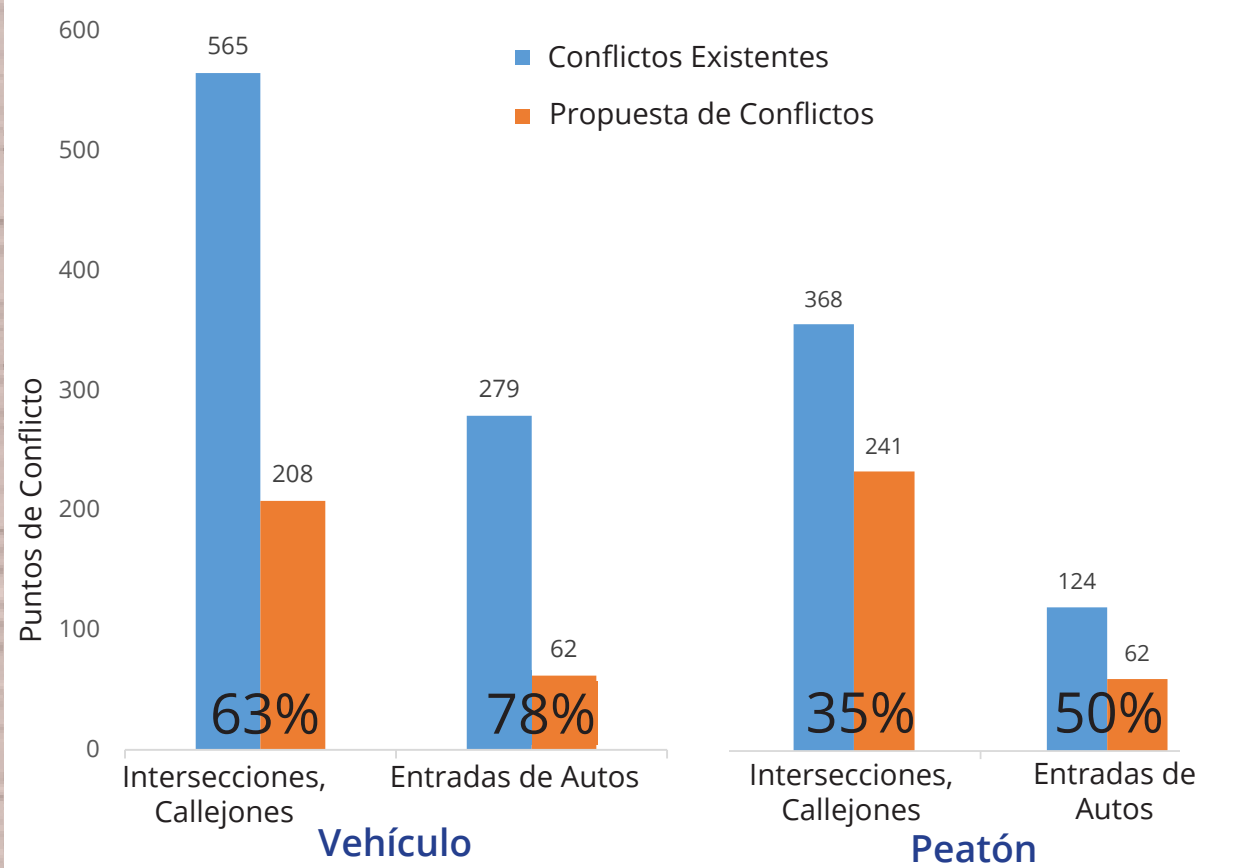
Este Plan aumenta la seguridad en todo el tramo para vehículos, peatones y ciclistas. El camellón elevado y los accesos restringidos de vuelta a la izquierda en todo el tramo aumentan la seguridad al reducir los puntos de conflicto a vehículos, ciclistas y peatones en intersecciones, callejones y entradas de autos.

El camellón reducirá el número de puntos de conflicto entre vehículos en intersecciones y callejones en 63 % y en entradas de auto en 78 %. Reducirá el número de puntos de conflicto entre vehículos y peatones en intersecciones y callejones en 35 % y en entradas de auto en 50%.*

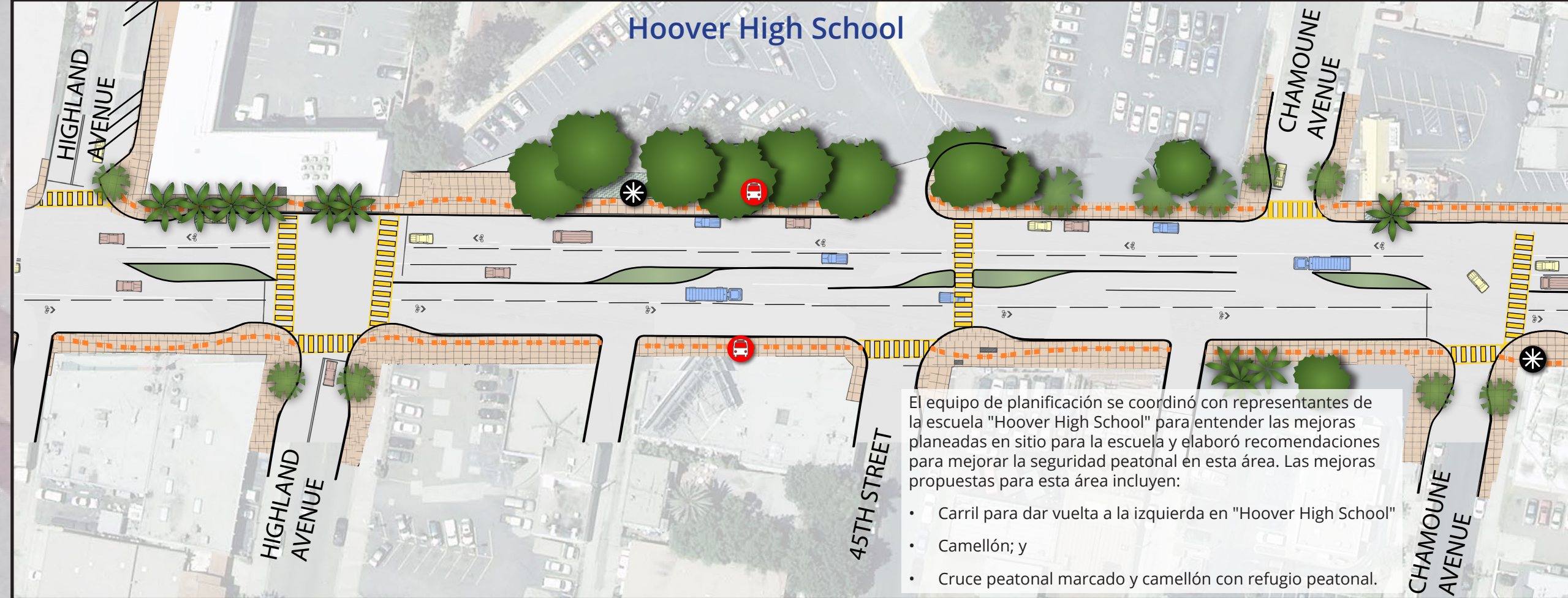
Puntos de Conflicto Potencial sin Camellones



Reducción de Conflictos



*Los ciclistas tendrán permitido hacer los mismos movimientos que los vehículos, así que también tendrán la misma reducción en puntos de conflicto que los vehículos en el Plan.



Servicio Metropolitano de Tránsito (MTS)



Las mejoras en el tramo están destinadas a capitalizar la inversión del Sistema Metropolitano de Tránsito (MTS) en la infraestructura y servicios de su Rapid Bus. La reducción de puntos de conflicto entre el tráfico vehicular y los usuarios activos de transporte mejorará las operaciones de autobuses y aumentará la seguridad de los peatones y ciclistas que circulan desde y hacia las paradas de tránsito. Las mejoras en los cruces peatonales en intersecciones con señalamientos y dos nuevos cruces peatonales renovados con refugios peatonales en la Calle 45 y Estrella Avenue ayudarán a lograr esta meta.



ARTE PÚBLICO, MARCAS, SEÑALIZACIÓN

Este Plan propone ubicaciones generales para la instalación de arte público, monumentos, y marcas para la comunidad. Las recomendaciones de diseño urbano propuestas en el Plan resaltan el dinámico Distrito Cultural y Comercial Little Saigon, el histórico Boulevard, y la historia única de la comunidad adyacente de Talmadge.

Portal a la Comunidad/Estandartes



Monumentos, Esculturas



Arquitectura del Distrito



Las instalaciones de arte público, incluyendo un recorrido cultural, pueden ser diseñadas, construidas e instaladas en una fecha futura con participación de la comunidad.

FINANCIAMIENTO, MANTENIMIENTO, SIGUIENTES PASOS

Financiamiento

Pueden implantarse posteriormente mejoras en la comunidad a través del desarrollo y el Programa de la Ciudad de San Diego. Las fuentes potenciales de financiamiento incluyen las estatales y federales (Community Development Block Grants, Low Income Housing Tax Credits, Proposition 1C Funds, Caltrans Active Transportation Program), regionales (SANDAGS Smart Growth Incentive Program), locales (TransNet, City of San Diego General Fund, y cuotas de impacto de desarrollo), y otras fuentes (Developer Exactions, Business Improvement Districts, Parking Districts, Maintenance Assessment Districts, etc.).

Mantenimiento

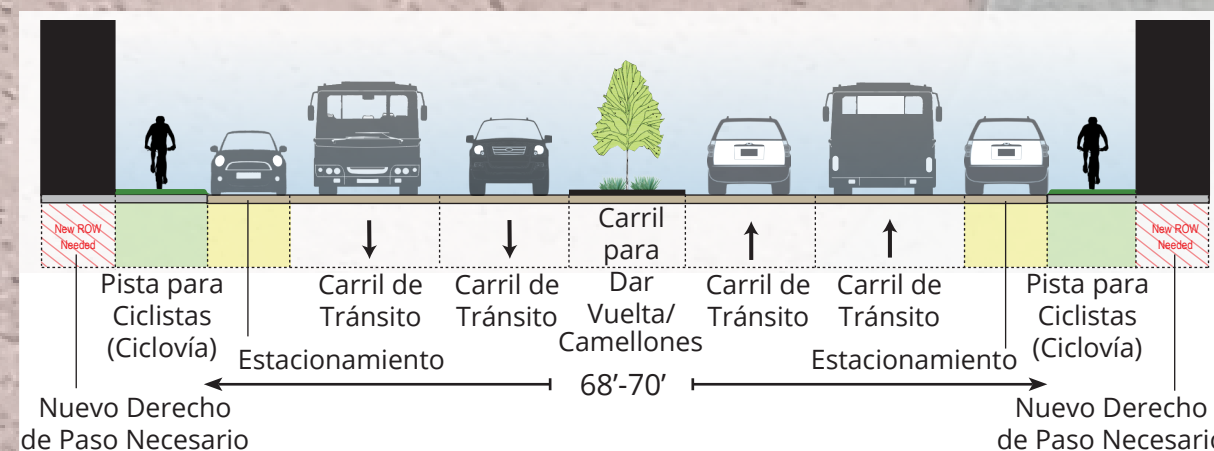
Mientras que el financiamiento del capital inicial puede cubrir los costos de instalación de elementos de diseño urbano, se debe asegurar el mantenimiento a través de acuerdos con distritos de negocios locales o dueños de propiedades privadas.

Siguientes Pasos

Los siguientes pasos para la implementación incluyen identificar financiamientos, desarrollar un cronograma para las fases de implementación, y diseños de proyectos. Se debe abordar los siguientes puntos como parte de la próxima fase del proyecto: coordinación con MTS en relación con paradas de autobuses, coordinación con los Departamentos de Policía y Bomberos sobre accesos de emergencia en los nuevos camellones elevados, y coordinación con Business Improvement Association y el Distrito Little Saigon para asegurar el mantenimiento del paisaje y otros elementos de diseño urbano propuestos como parte del proyecto.

Consideraciones a Largo Plazo

Durante el proceso a largo plazo de la visión del tramo surgió una recomendación a largo plazo que incluye el mantenimiento de cuatro carriles de circulación, estacionamiento en ambos lados de la calle, pistas elevadas para ciclistas, banquetas, y un camellón elevado con plantas que se convierta en área para dar vuelta en ubicaciones específicas. Esto requiere derechos de paso adicionales que pueden adquirirse en el proceso de renovación. Se sugiere que esta recomendación a largo plazo sea revisada para su inclusión en la siguiente actualización del Plan Mid-City Communities Plan.





Las estrategias presentadas en este Plan se basan en el Plan Peatonal Maestro de la Ciudad de San Diego (2013), el Plan de Mejoramiento Urbano de City Heights (2014), el Plan Ciclista Maestro de San Diego (2015), y varios otros documentos de planificación a nivel comunitario. El Plan de Mejoramiento Urbano de City Heights (2014) también toma en cuenta los proyectos regionales ciclistas planificados como parte del Proyecto de Rutas Ciclistas Mid-City cerca de la Avenida Monroe y la Avenida Orange.

El Estudio Completo de Planificación del Boulevard fue financiado a través de una subvención del Programa de Incentivos Smart Growth (Año Fiscal 2014-2015) de la Asociación de Gobiernos de San Diego (SANDAG), por sus siglos en inglés). El financiamiento adicional para actividades de planificación en vinculación pública con la comunidad y transporte activo fue proporcionado por Healthy Works del Condado de San Diego: Programa de Prevención. El Sistema Metropolitano de Tránsito (MTS), por sus siglos en inglés) contribuyó recientemente con inversiones significativas en el Servicio Rapid Bus a lo largo del tramo, y las recomendaciones descritas en este Plan tienen el propósito de capitalizar dichas mejoras de tránsito para la comunidad.

El Estudio Completo de Planificación del Boulevard fue financiado a través de una subvención del Programa de Incentivos Smart Growth (Año Fiscal 2014-2015) de la Asociación de Gobiernos de San Diego (SANDAG), por sus siglos en inglés). El financiamiento adicional para actividades de planificación en vinculación pública con la comunidad y transporte activo fue proporcionado por Healthy Works del Condado de San Diego: Programa de Prevención. El Sistema Metropolitano de Tránsito (MTS), por sus siglos en inglés) contribuyó recientemente con inversiones significativas en el Servicio Rapid Bus a lo largo del tramo, y las recomendaciones descritas en este Plan tienen el propósito de capitalizar dichas mejoras de tránsito para la comunidad.

EL CAJON BOULEVARD

HIGHLAND AVENUE TO 50TH STREET

COMPLETE BOULEVARD PLAN



1 INTRODUCCIÓN

El Estudio Completo de Planificación del Boulevard ("el Plan") se enfocó en un segmento de aproximadamente tres cuartos de milla de El Cajon Boulevard entre Highland Avenue y la Calle 50, que incluye el Distrito Comercial y Cultural Little Saigon. Esta porción de El Cajon Boulevard se localiza en la convergencia de las comunidades Mid-City de City Heights y Talmadge. El propósito de estos esfuerzos de planificación fue aportar recomendaciones de diseño urbano y movilidad para básicamente catalizar inversiones significativas y transformadoras en El Cajon Boulevard que favorezca un área acogedora, bella y dinámica que proporcione servicios comunitarios, ir de compras, salir a comer y actividades peatonales para residentes y visitantes.

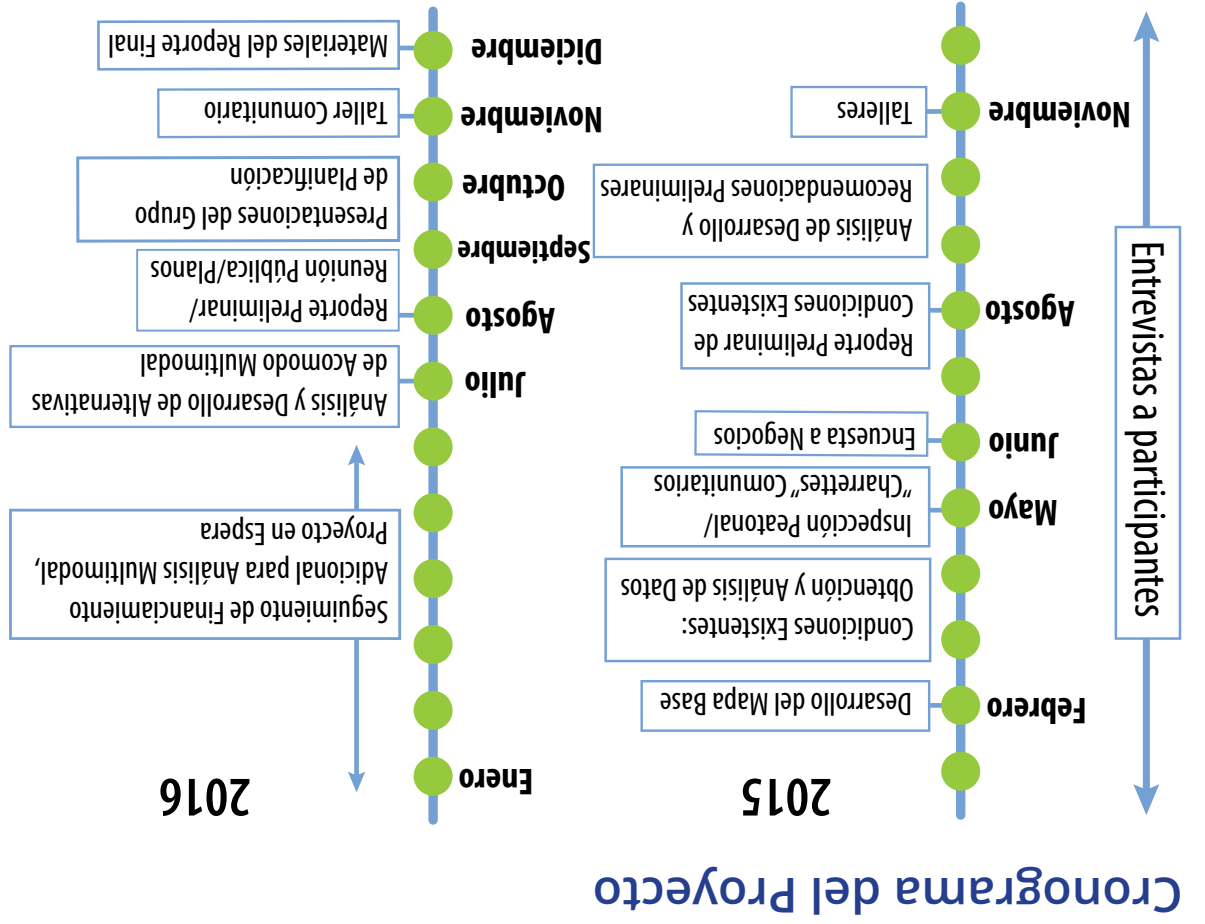
Se ha reparado a todos los usuarios, incluyendo los de transporte público, peatones, ciclistas y automovilistas. Este Plan identifica recomendaciones de calle completa y diseño urbano a lo largo del tramo basándose en condiciones existentes y futuras, esfuerzos adyacentes de planificación, y actividades amplias de participación pública.

2 ÁREA DE ESTUDIO

El concepto general es proporcionar una visión a largo plazo sobre el desarrollo de El Cajon Boulevard en un tramo transitable, seguro para peatones y una calle completa y agradable a todos los usuarios. Se identifican las siguientes mejoras generales:

- Mejoras condiciones de las banquetas con avances en el paisaje urbano que incluye muebles de calle, alumbrado, señalización, árboles y paisajismo resistente a la sequía;
- Extensiones de la Acrea/Bulos Salientes en ubicaciones elegidas, donde sea posible, que reduzcan el ancho del cruce del camino vehicular y aumenten la visibilidad de los peatones alineándolos con el carril de estacionamiento;
- Mejoras para los peatones tales como cruces peatonales marcados de alta visibilidad, cruces renovados, refugios peatonales, aceras con rampas ADA, y mejoras en las banquetas;
- Compartir la Vía ("Shareway"), un segmento de carril para ciclistas, y barras para bicicletas;
- Camellones elevados con plantas y construcciones decorativas que proporcionen un amortiguador que separe el tráfico en direcciones opuestas y reduzca el número de posibles conflictos entre ciclistas, peatones y automovilistas al reducir los giros;
- Oportunidades para parques, plazas, o mejoras en espacios abiertos;
- Mejoras en las marcas como los monumentos que representan la historia y cultura única del Distrito Little Saigon, la Comunidad Talmadge, y el Boulevard que puede incluir estatuas, estandartes y señalamientos;
- Mejoras en las aguas pluviales para disminuir inundaciones, tratar escurrimientos y apoyar el paisajismo.

3 CRONOGRAMA DEL PROYECTO



4 CONDICIONES EXISTENTES

El Cajon Boulevard es actualmente un camino vehicular de cuatro carriles con un carril para dar vuelta a la izquierda en ambos sentidos que da cabida a estacionamiento paralelo en ambos lados de la calle. El ancho pavimentado de El Cajon Boulevard oscila entre 68 y 70 pies, con una sección cercana a la Avenida Winona que se angosta a 62 pies. El volumen del tráfico diario fluctúa entre 24,000 y 27,000 vehículos por día y se proyecta que aumentará a 28,000 - 34,000 vehículos por día para el 2035.

MTS opera actualmente la Ruta Local 1 de Autobús y la Ruta 215 de Autobús Rapid Transit de Mid-City a lo largo del El Cajon Boulevard dentro del área proyectada. El servicio de la Ruta 215 de Autobús Rapid Transit es proporcionado siete días a la semana de 4:30AM a 1:39AM entre semana, con intervalos de 15 minutos predominantemente. El servicio de la Ruta Local 1 de Autobús es proporcionado siete días a la semana de 4:49AM a 12:28AM con intervalos de 15 minutos durante el día y 20 a 30 minutos durante horas no pico (horario 2016). El tramo tiene altos niveles de tránsito de pasajeros. Sin embargo, muchas paradas de autobús carecen de comodidades como bancas o estructuras sombreadas.

Existe una banqueta continua en ambos lados de El Cajon Boulevard que oscila entre 8 y 15 pies de ancho. El área de banquetas carece de un diseño unificado, alumbrado adecuado, y tiene instalaciones y otros muebles de calle que impiden el paso del peatón. En la mayoría de las ubicaciones los automóviles estacionados proporcionan un amortiguador entre el tráfico y los peatones que están en la banqueta. Los cruces peatonales en El Cajon Boulevard abarcan grandes distancias sin refugio peatonal en la mitad de la calle. Solo 5 de 26 intersecciones a lo largo del tramo de El Cajon Boulevard tienen señalamientos de tráfico para el cruce peatonal. Existen 72 aceras con rampas a lo largo del tramo, y se identificaron 44 ubicaciones que no cumplen con la ley de estadounidenses con discapacidades o que ni siquiera tienen aceras con rampas.

Existe una ruta para ciclistas a lo largo de El Cajon Boulevard con marcaciones apropiadas en el pavimento que indican que los ciclistas pueden compartir el carril con vehículos y autobuses. Muchos ciclistas evitan el área y deciden montar en la banqueta debido a que existe un ambiente estresante en el camino vehicular.

El espacio existente dentro del derecho de paso del público es poco utilizado y existen oportunidades en el futuro para muebles de calle, arte público, estandartes y plantas. Varias áreas a lo largo de las banquetas entre el camino vehicular y los negocios son angostas y restringidas, limitando, por lo tanto, las oportunidades para elementos de diseño urbano.

El segmento de El Cajon Boulevard entre Highland Avenue y la Calle 50 sufrió 116 colisiones durante el período analizado de 5 años. El Cajon Boulevard fue nombrado como tramo de prioridad Visión Cero.

5 ESQUEMA PARA EL DESARROLLO DEL PLAN

6 AGRADECIMIENTOS

Nuestro más sincero agradecimiento a las diferentes organizaciones, residentes y propietarios de negocios que nos dieron sus aportaciones durante todo el proceso de planificación.

City of San Diego

Mayor Kevin Faulconer
Councilmember Marti Emerald
Councilmember Georgette Gomez

City of San Diego Planning Department

Jeff Murphy, *Director*
Tom Tomlinson, *Assistant Director*
Samir Hajjiri, *Senior Traffic Engineer*
Maureen Gardiner, *Associate Traffic Engineer*
Lara Gates, *Former Community Development Specialist*
Vickie White, *Associate Planner*
Meghan Cedeno, *Assistant Engineer - Traffic*
Naomi Siodmok, *Assistant Planner*
Carly Rask, *Former Assistant Engineer - Traffic*

Contributing City Staff

Linda Marabian, *Deputy Director of Transportation and Stormwater*
Brian Genovese, *Senior Traffic Engineer, Transportation and Stormwater*
Gary Chui, *Senior Traffic Engineer, Transportation and Stormwater*
Gary Pence, *Senior Traffic Engineer, Transportation and Stormwater*
Duncan Hughes, *Senior Traffic Engineer, Transportation and Stormwater*
Donald Pornan, *Associate Engineer - Traffic, Transportation and Stormwater*
City of San Diego Police Department

Organizaciones

El Cajon Boulevard Business Improvement Association
Little Saigon Foundation
Bike San Diego
Binh Minh Vietnamese Language School
Circulate San Diego
City Heights Area Planning Committee
Colina Park Residents
Hoover High School
International Riders Consortium
Kensington-Talmadge Planning Group
King Hung Association
Living Water Church
Metropolitan Transit System (MTS)
San Diego Bike Coalition
San Diego Unified School District
SANDAG Regional Bike Program
South Vietnam Veterans Association
Vietnamese Chamber of Commerce
Vietnamese Community of San Diego
Wesley Church
YMCA

Consultores

Wilson & Company
Bennett Peji Design
Chen Ryan Associates

El Cajon Boulevard Corredor de Estudio

Visión

Un área dinámica, segura, fácil de usar para peatones, ciclistas y tránsito que trabaje en acuerdo con los servicios Mid-City Rapid para ayudar a los residentes, miembros de la comunidad y negocios a lograr el potencial transformador positivo del tramo.

Meta

Identificar mejoras en infraestructura de movilidad multimodal y mejoras en diseño urbano a lo largo de El Cajon Boulevard dentro del área de estudio que incorpore la historia y cultura única del Distrito Little Saigon, el Boulevard y la Comunidad Talmadge.

Servicios Vehiculares

El Cajon Boulevard es actualmente un camino vehicular de cuatro carriles con un carril para dar vuelta a la izquierda en ambos sentidos que da cabida a estacionamiento paralelo en ambos lados de la calle. El ancho pavimentado de El Cajon Boulevard oscila entre 68 y 70 pies, con una sección cercana a la Avenida Winona que se angosta a 62 pies. El volumen del tráfico diario fluctúa entre 24,000 y 27,000 vehículos por día y se proyecta que aumentará a 28,000 - 34,000 vehículos por día para el 2035.

Servicios de Tránsito

MTS opera actualmente la Ruta Local 1 de Autobús y la Ruta 215 de Autobús Rapid Transit de Mid-City a lo largo del El Cajon Boulevard dentro del área proyectada. El servicio de la Ruta 215 de Autobús Rapid Transit es proporcionado siete días a la semana de 4:30AM a 1:39AM entre semana, con intervalos de 15 minutos predominantemente. El servicio de la Ruta Local 1 de Autobús es proporcionado siete días a la semana de 4:49AM a 12:28AM con intervalos de 15 minutos durante el día y 20 a 30 minutos durante horas no pico (horario 2016). El tramo tiene altos niveles de tránsito de pasajeros. Sin embargo, muchas paradas de autobús carecen de comodidades como bancas o estructuras sombreadas.

Servicios Peatonales

Existe una banqueta continua en ambos lados de El Cajon Boulevard que oscila entre 8 y 15 pies de ancho. El área de banquetas carece de un diseño unificado, alumbrado adecuado, y tiene instalaciones y otros muebles de calle que impiden el paso del peatón. En la mayoría de las ubicaciones los automóviles estacionados proporcionan un amortiguador entre el tráfico y los peatones que están en la banqueta. Los cruces peatonales en El Cajon Boulevard abarcan grandes distancias sin refugio peatonal en la mitad de la calle. Solo 5 de 26 intersecciones a lo largo del tramo de El Cajon Boulevard tienen señalamientos de tráfico para el cruce peatonal. Existen 72 aceras con rampas a lo largo del tramo, y se identificaron 44 ubicaciones que no cumplen con la ley de estadounidenses con discapacidades o que ni siquiera tienen aceras con rampas.

Servucuis para Bicicletas

Existe una ruta para ciclistas a lo largo de El Cajon Boulevard con marcaciones apropiadas en el pavimento que indican que los ciclistas pueden compartir el carril con vehículos y autobuses. Muchos ciclistas evitan el área y deciden montar en la banqueta debido a que existe un ambiente estresante en el camino vehicular.

Diseño Urbano

El espacio existente dentro del derecho de paso del público es poco utilizado y existen oportunidades en el futuro para muebles de calle, arte público, estandartes y plantas. Varias áreas a lo largo de las banquetas entre el camino vehicular y los negocios son angostas y restringidas, limitando, por lo tanto, las oportunidades para elementos de diseño urbano.

Seguridad

El segmento de El Cajon Boulevard entre Highland Avenue y la Calle 50 sufrió 116 colisiones durante el período analizado de 5 años. El Cajon Boulevard fue nombrado como tramo de prioridad Visión Cero.

El Plan fue desarrollado a través de un proceso robusto de participación comunitaria. Este proceso incluyó eventos de alcance comunitario, reuniones públicas, y reuniones de grupos de trabajo ad hoc para compartir información sobre el proceso del proyecto y dar oportunidad al público de contribuir información para ayudar a formar el Plan. Los siguientes grupos participaron en el proceso:

- City Heights Area Planning Committee;
- Kensington-Talmadge Planning Group;
- El Cajon BID;
- Little Saigon District;
- Grupos de Trabajo Ad Hoc; y
- Residentes y Propietarios de Negocios.

(Veo el panel al final para una lista completa)

Aportación Comunitaria

El Plan fue desarrollado a través de un proceso robusto de participación comunitaria. Este proceso incluyó eventos de alcance comunitario, reuniones públicas, y reuniones de grupos de trabajo ad hoc para compartir información sobre el proceso del proyecto y dar oportunidad al público de contribuir información para ayudar a formar el Plan. Los siguientes grupos participaron en el proceso:

- City Heights Area Planning Committee;
- Kensington-Talmadge Planning Group;
- El Cajon BID;
- Little Saigon District;
- Grupos de Trabajo Ad Hoc; y
- Residentes y Propietarios de Negocios.

(Veo el panel al final para una lista completa)

Visión Cero

La Ciudad de San Diego adoptó la política Visión Cero en 2015 como una estrategia para crear caminos vehiculares más seguros en nuestras comunidades. La meta principal de esta política es reducir todas las muertes de tráfico a cero para el año 2025 ("Visión Cero"). El Cajon Boulevard es un tramo Visión Cero de alta prioridad. Funciona como un conector importante entre comunidades urbanas y suburbanas a punto de iniciar un crecimiento significativo y presión de desarrollo en los próximos 10 a 20 años en la Ciudad de San Diego.

Calle Completa

El concepto general es proporcionar una visión a largo plazo sobre el desarrollo de El Cajon Boulevard en un tramo transitable, seguro para peatones y una calle completa y agradable a todos los usuarios. Se identifican las siguientes mejoras generales:

- Mejoras condiciones de las banquetas con avances en el paisaje urbano que incluye muebles de calle, alumbrado, señalización, árboles y paisajismo resistente a la sequía;
- Extensiones de la Acrea/Bulos Salientes en ubicaciones elegidas, donde sea posible, que reduzcan el ancho del cruce del camino vehicular y aumenten la visibilidad de los peatones alineándolos con el carril de estacionamiento;
- Mejoras para los peatones tales como cruces peatonales marcados de alta visibilidad, cruces renovados, refugios peatonales, aceras con rampas ADA, y mejoras en las banquetas;
- Compartir la Vía ("Shareway"), un segmento de carril para ciclistas, y barras para bicicletas;
- Camellones elevados con plantas y construcciones decorativas que proporcionen un amortiguador que separe el tráfico en direcciones opuestas y reduzca el número de posibles conflictos entre ciclistas, peatones y automovilistas al reducir los giros;
- Oportunidades para parques, plazas, o mejoras en espacios abiertos;
- Mejoras en las marcas como los monumentos que representan la historia y cultura única del Distrito Little Saigon, la Comunidad Talmadge, y el Boulevard que puede incluir estatuas, estandartes y señalamientos;
- Mejoras en las aguas pluviales para disminuir inundaciones, tratar escurrimientos y apoyar el paisajismo.