

## Resumen del Capítulo de Infraestructura de Transporte (Borrador)

	Ideas de grupos de trabajo, talleres públicos u otras actividades de divulgación.
	Ideas del equipo consultor o personal de la ciudad.

### INTRODUCCIÓN Y CONTEXTO:

El Alisal es un importante destino cultural y comercial dentro de Salinas y la región del Condado de Monterey. Los peatones, ciclistas, conductores de tránsito y conductores usan las arterias y las calles del vecindario durante todo el día, aunque las calles están diseñadas para servir principalmente a las personas que conducen vehículos. East Alisal Street y East Market Street son importantes corredores de tránsito paralelos con áreas comerciales concurridas, y las calles residenciales al norte y al sur se conectan a escuelas, parques de vecindarios y corredores comerciales secundarios. Las brechas en la red de peatones y bicicletas dificultan el fomento de opciones de transporte más activas, y las necesidades únicas de viaje limitan la utilidad del tránsito local para muchas personas que viven en el Alisal y trabajan en el sector agrícola en las áreas circundantes. El servicio de autobuses existente y algunos lugares con usos comerciales al frente de la calle crean un entorno peatonal acogedor, pero los grandes estacionamientos, las intersecciones amplias y muchas otras barreras para caminar, andar en bicicleta y tomar el tránsito hacen que conducir sea la opción más atractiva para muchos. A pesar de estas condiciones existentes, el corredor de East Alisal y muchas otras calles en el área a menudo están ocupadas por peatones y pasajeros de tránsito durante el día. La reasignación de la carretera para acomodar más infraestructura multimodal y diseños de alto confort para caminar y andar en bicicleta servirá mejor a las personas que viven, trabajan y visitan el Alisal. La tranquilidad del tráfico, los nuevos carriles para bicicletas, los mejores cruces peatonales, las aceras más anchas, los parklets, las áreas de espera de autobuses y la administración del estacionamiento harán que la calle sea más segura y atractiva para todos los usuarios. El siguiente resumen de políticas proporciona un marco para el desarrollo de recomendaciones de proyectos específicos en el futuro, que se evaluarán caso por caso para abordar la factibilidad, las limitaciones y las necesidades de detalles de diseño.

### CUESTIONES Y OPORTUNIDADES:

- Muchas intersecciones no tienen cruces marcados o señales peatonales.
- Las distancias de los cruces de peatones son largas y exponen a los peatones al tráfico de vehículos.
- Las aceras son estrechas o interrumpidas por caminos de acceso y postes de servicios públicos.

- Las instalaciones para bicicletas están dispersas y desconectadas, y la mayoría no proporciona separación física del tráfico de vehículos.
- El estacionamiento es muy limitado tanto en calles residenciales como comerciales; No hay programa de gestión de estacionamiento en su lugar.
- Falta de servicios para peatones como árboles en la calle, bancos, papeleras, etc.

#### METAS:

- TI 1. DISEÑAR Y MANTENER LAS CALLES SEGURAS
- TI 2. ESTABLECER UNA RED DE TRANSPORTE MULTIMODAL CONECTADA Y EQUITATIVA
- TI 3. PROPORCIONAR CALLES ATRACTIVAS CON AMENIDADES PEDESTRES
- TI 4. MEJORAR LA ADMINISTRACIÓN DE ESTACIONAMIENTO PARA AMBOS RESIDENTES Y EMPRESAS

#### CATEGORÍAS DE MARCO DE TIEMPO

- En curso - ya comenzó
- Inmediatamente - dentro de un año
- Corto - 1-3 años
- Medio - 4-6 años
- Largo plazo - más de 6 años
- Futuro - más de 10 años o más

## BORRADOR DE IMPLEMENTACIÓN DE TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA

META TI 1: DISEÑAR Y MANTENER LAS CALLES SEGURAS				
LA PÓLIZA	ACCIÓN DE IMPLEMENTACIÓN	DEPARTAMENTO / ORG	PRIORIDAD	PERIODO DE TIEMPO
TI 1.1 - Mejorar la seguridad de los peatones en los cruces de peatones, intersecciones y puntos de cruce clave.	<b>TI 1.1.a - Reducir las distancias de cruce.</b> Instalar bombillas de salida y refugios peatonales en las intersecciones. Trabajar con los residentes para ayudar a identificar mejoras de alta prioridad.	la obras públicas grupos comunitarios		Medio a Largo
	<b>TI 1.1.b – Improve pedestrian visibility at intersections.</b> Update busy crosswalks with high visibility markings and pedestrian-scale lighting. Enhance Towt Street and East Alisal Street pedestrian crossing <i>to protect the students of El Sausal Middle School?</i>	la obras públicas negocios locales		Corto a Medio
	<b>TI 1.1.c - Proporcionar señales orientadas a peatones.</b> Actualizar la sincronización de la señal en las intersecciones para acomodar a los peatones e incluir señales de cuenta regresiva.	la obras públicas		Corto a Medio
	<b>TI 1.1.d - Diseñar para un mejor comportamiento de rendimiento del conductor y para calmar el tráfico.</b> Instalar más bulbos y extensiones de acera para peatones, y elementos verticales para calmar el tráfico, como intersecciones elevadas y cruces peatonales, especialmente en intersecciones sin signo. Instale bombillas de salida y nuevas luces de cruce en East Alisal Street y Sanborn.	la obras públicas		Corto a Largo
	<b>TI 1.1.e - Proporcionar cruces de medio bloque en ubicaciones de alta demanda.</b> Identifique los lugares donde los cruces de medio bloque proporcionen enlaces importantes para la red de peatones y construyan infraestructura para maximizar la visibilidad del peatón y el rendimiento del conductor, a través de detalles de	la obras públicas		Medio a Largo

	diseño verticales como cruces de peatones elevados o bombillas de salida de medio bloque.			
TI 1.2 - Mejorar la seguridad de los peatones en las aceras y en las calles del vecindario.	<b>TI 1.2.a - Mejorar la visibilidad y la iluminación de los peatones en las calles del vecindario y comerciales.</b> Instalar alumbrado peatonal en las calles comerciales para iluminar las aceras y en las intersecciones de las calles residenciales para que los peatones puedan cruzar las calles en áreas iluminadas.	la obras públicas		Medio a Largo
	<b>IT 1.2.b - Completar la red de aceras y mantenga las aceras en buenas condiciones.</b> Priorizar las reparaciones y las nuevas aceras donde falten. Específicamente, complete la extensión de la acera Laurel y reemplace la acera que falta en Sanborn. Priorizar las reparaciones inmediatas en áreas con mucho tráfico de peatones y cree un plan de mantenimiento y reparación a largo plazo.	TAMC y el dotación de california (TCE) (para la extensión de la acera Laurel); la obras públicas		Corto a Medio
TI 1.3 - Mejorar la seguridad de los ciclistas.	<b>TI 1.3.a - Priorizar a caminos de bicicletas protegidos o separados, caminos compartidos con peatones y carriles para bicicletas con amortiguación.</b> Expandir la red de bicicletas con instalaciones que minimicen la exposición al tráfico de vehículos con separación física en calles con altos volúmenes y un importante diferencial de velocidad entre automóviles y bicicletas. Solo use el espacio compartido en las calles con velocidades muy bajas y bajo volumen de vehículos, donde las personas que conducen viajarán casi a la misma velocidad que las personas que viajan en bicicleta.	la obras públicas		Corto a Largo
	<b>TI 1.3.b - Educar tanto a los conductores como a los ciclistas sobre el comportamiento seguro y las reglas de tránsito.</b> Asegurar de que todos los usuarios de la carretera comprendan las reglas de tránsito y los requisitos de posicionamiento y rendimiento, especialmente para el uso de nuevos elementos de diseño de calles, tales como carriles para bicicletas protegidos en	Distrito de Salinas Union High School y Salinas PD		Corto a Medio

	el estacionamiento, círculos de tráfico en los vecindarios, carriles compartidos, etc. plan de estudios en las escuelas secundarias locales.			
TI 1.4: Reducir la velocidad del tráfico de vehículos, especialmente en los vecindarios residenciales y alrededor de las escuelas.	<b>TI 1.4.a - Diseñar mejoras en las calles para fomentar la velocidad segura de los vehículos y calmar el tráfico.</b> Usar elementos de diseño vertical y horizontal para calmar el tráfico de vehículos y reducir la velocidad de diseño de la calle. Esto incluye carriles más estrechos, radios de giro más estrechos, círculos de tráfico en las intersecciones de las calles del vecindario, montículos de velocidad, cruces peatonales e intersecciones elevadas.	la obras públicas		Short to Long
	<b>TI 1.4.b - Educar a todos los usuarios sobre la nueva infraestructura de tráfico y la aplicación asociada.</b> Trabajar con el Condado y otros para implementar proyectos de Rutas más seguras a las escuelas en más escuelas de Alisal. Introducir la conducción para la seguridad de la bicicleta en el plan de estudios de formación de conductores / educación de conductores en las escuelas secundarias locales.	Distrito de la escuela preparatoria Salinas Union; Programa de rutas seguras del Condado a la escuela		Corto a Medio
	<b>TI 1.4.c - Hacer cumplir la velocidad y el rendimiento del conductor para peatones y ciclistas.</b> Asignar más recursos para la ejecución física / en persona o digital. Considerar la venta automática de boletos y cámaras de vigilancia en las intersecciones. Expandir el programa de guardias de cruce escolar en las escuelas de Alisal.	PD de Salinas; TAMC u otra agencia de financiación de la guardia de cruce		Corto a Medio

**META TI 2: ESTABLECER UNA RED DE TRANSPORTE MULTIMODAL CONECTADA Y EQUITATIVA**

LA PÓLIZA	ACCIÓN DE IMPLEMENTACIÓN	DEPARTAMENTO/ORG	PRIORIDAD	PERIODO DE TIEMPO
<p>TI 2.1 - Expandir las opciones para moverse sin un automóvil, para satisfacer las necesidades de los residentes de Alisal.</p>	<p><b>TI 2.1.a - Actualizar las rutas y los horarios de tránsito para que el tránsito de autobuses funcione para más residentes.</b> Trabajar con MST para identificar los desafíos principales para los usuarios actuales y potenciales de tránsito, incluidos la ruta, el horario, la frecuencia y el costo. Explorar el potencial del tránsito rápido en autobús a lo largo de la calle East Alisal.</p>	<p>MST Obras públicas CDD</p>		<p>Corto a Medio</p>
	<p><b>TI 2.1.b - Promover programas asequibles y accesibles para viajes compartidos y viajes compartidos a la comunidad de Alisal.</b> Trabajar con el Condado y otras agencias y compañías para explorar oportunidades para establecer programas de viajes compartidos y viajes compartidos como RideAmigos; asegúrese de que sean accesibles y utilizables por la comunidad de Alisal, abordando las posibles barreras de costos. Estos programas deben maximizar la capacidad del vehículo y enfocarse en solucionar las brechas en la red de tránsito para que tomar el tránsito y desplazarse sin un vehículo personal sea una opción más atractiva para los residentes de Alisal. Trabajar con los usuarios para ver cómo se pueden actualizar las aplicaciones para satisfacer mejor las necesidades de la población local.</p>	<p>MST, Departamento de Desarrollo Comunitario (CDD)</p>		<p>Corto</p>
	<p><b>TI 2.1.c - Identifique oportunidades para proporcionar transporte público a lugares de empleo de trabajadores agrícolas o aliente a los autobuses y autobuses privados a usar las paradas de autobús existentes.</b> Trabajar con MST y los empleadores agrícolas para superar las barreras que impiden las conexiones de transporte público a</p>	<p>MST; CDD; empleadores agrícolas locales y operadores de autobuses</p>		<p>Corto a Medio</p>

	lugares de empleo rurales / agrícolas. Actualizar los horarios de las operaciones de tránsito para abordar las necesidades de los viajes diarios a la mañana.			
TI 2.2 - Expandir la red de instalaciones para bicicletas para crear rutas conectadas en todo el vecindario y conectarse a otras partes de Salinas.	<b>TI 2.2.a - Crear una red de carriles exclusivos para bicicletas que conectan partes importantes de Alisal y el resto de Salinas.</b> Llenar los huecos en la red de bicicletas existente y establezca una red más robusta de carriles para bicicletas dedicados en las calles locales, para hacer que la bicicleta sea segura y cómoda para personas de todas las edades y niveles de habilidad. Añadir carriles bici a la calle East Alisal.	la obras públicas		Coto a Largo
	<b>TI 2.2.b - Proporcionar estacionamiento para bicicletas en los destinos.</b> Proporcionar estacionamiento para bicicletas frente a negocios y centros de actividades comunitarias como escuelas, bibliotecas y centros recreativos.	la obras públicas; negocios locales		Corto a Medio
	<b>TI 2.2.c - Promover el nuevo programa de bicicletas compartidas.</b> Trabajar con empresas y centros de actividades para identificar ubicaciones prioritarias para compartir bicicletas e incentivos para que los residentes y clientes utilicen bicicletas compartidas. Enfatizar hincapié en las oportunidades para conectarse a áreas de interés a través de la red de bicicletas, especialmente porque las instalaciones de bicicletas dedicadas adicionales brindan más conectividad y cómodas rutas de enlace dentro del Alisal y a otros destinos.	la obras públicas; CDD; negocios locales		Corto a Medio
TI 2.3 - Incorporar senderos en los planes locales de bicicletas y peatones.	<b>TI 2.3.a: Incluir el Alisal en los planes actuales / en curso para redes de senderos locales y regionales.</b> Involucrar a los residentes de Alisal en el proceso de planificación del Plan de Transporte Activo local, que actualizará los planes para rutas y senderos para bicicletas y peatones. Enforzar en las oportunidades para conectar el Alisal con los parques existentes y otras redes de senderos cercanos.	Departamento de Planificación / Equipo de Plan de Transporte Activo		Corto a Medio

	Considerar los enlaces entre el Parque César Chávez y los vecindarios cercanos a través del Lago Carr hasta el Área del Complejo de Fútbol Constitution y el Parque Natividad Creek.			
--	--	--	--	--

META TI 3: PROPORCIONAR CALLES ATRACTIVAS CON AMENIDADES PEDESTRES				
LA PÓLIZA	ACCIÓN DE IMPLEMENTACIÓN	DEPARTAMENTO/ORG	PRIORIDAD	PERIODO DE TIEMPO
TI 3.1 - Hacer las aceras más atractivas para los peatones.	<b>TI 3.1.a - Incrementar el espacio para asientos al aire libre, restaurantes y zonas verdes.</b> Asóciar con los negocios de East Alisal Street para realizar pruebas piloto de parklets de demostración y encontrar las mejores ubicaciones para ubicaciones permanentes. Cuando el estacionamiento en la calle deba reubicarse o reducirse para mejorar la visibilidad y las líneas de visión para cruces de peatones y carriles para bicicletas, considere la posibilidad de ampliar las aceras para asignar formalmente el espacio para los peatones o el mobiliario urbano.	la obras públicas		Corto a Medio
	<b>IT 3.1.b - Incorporar la infraestructura verde en las mejoras peatonales.</b> Al diseñar servicios para peatones, incorpore elementos de infraestructura ecológica, como plantadores de filtración, para agregar vegetación a la acera y administrar de manera sostenible las aguas pluviales.	la obras públicas		Corto a Largo
TI 3.2 - Aumentar la cobertura de árboles en las calles en todo el Alisal.	<b>TI 3.2.a - Plantar árboles callejeros.</b> Enforzar en las brechas en la red de copas de árboles y en las áreas desatendidas, especialmente en los bloques donde los residentes locales no tienen espacios verdes.	la obras públicas		Corto a Largo



META TI 4: MEJORAR LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTACIONAMIENTO PARA AMBOS RESIDENTES Y EMPRESAS				
LA PÓLIZA	ACCIÓN DE IMPLEMENTACIÓN	DEPARTAMENTO/ORG	PRIORIDAD	PERIODO DE TIEMPO
TI 4.1 - Mejorar la disponibilidad de estacionamiento para los residentes.	<b>TI 4.1.a - Implementar un programa de permiso de estacionamiento residencial (RPP).</b> Trabajar con grupos de la comunidad local para identificar las necesidades únicas de registro de RPP y la cantidad de permisos por hogar. Desarrollar requisitos de registro local basados en la dirección del hogar en lugar de la dirección de registro del vehículo para dar cabida a los residentes temporales y los trabajadores agrícolas migrantes que no tienen razón para registrar su vehículo localmente y / o están cansados de rastrear formalmente la ubicación de su vehículo.	Departamento financiero / entidad gestora del permiso de estacionamiento		Corto a Medio
	<b>TI 4.1.b – Mejorar las alternativas a la conducción en solitario.</b> Si es más fácil desplazarse por el vecindario y hacia otras partes de Salinas sin un automóvil, los hogares en el Alisal podrán contar con menos vehículos y la demanda de estacionamiento residencial disminuirá a medida que disminuyan las tasas de propiedad de vehículos. Las alternativas a la conducción en solitario pueden incluir el tránsito, los programas de viaje compartido, los incentivos para compartir el automóvil, las cómodas instalaciones para bicicletas y más aceras atractivas para viajes cortos.	MST; la obras públicas		Corto a largo plazo / futuro

<p>TI 4.2 - Mejorar la disponibilidad de estacionamiento para clientes en negocios locales.</p>	<p><b>TI 4.2.a – Implementar un sistema de gestión de estacionamientos en calles comerciales del Alisal.</b> Considerar los límites de tiempo para estacionar en la calle para aumentar la rotación en áreas de alta demanda e incentivar el estacionamiento a largo plazo en áreas de baja demanda. Los límites de tiempo ayudan a los empleados a estacionarse en lugares de menor demanda en lugar de a los negocios, manteniendo los espacios de estacionamiento más valiosos disponibles para clientes y visitantes. Implemente límites de tiempo de calles comerciales en paralelo con un programa de permisos de estacionamiento para empleados en las áreas designadas y un programa de RPP para mitigar la propagación en calles residenciales.</p>	<p>Departamento financiero / entidad gestora del permiso de estacionamiento</p>		<p>Corto a Medio</p>
	<p><b>TI 4.2.b – Conservar el suministro de estacionamiento existente como sea posible.</b> Al considerar otras mejoras en el diseño de la calle, explore las opciones que preservan el suministro de estacionamiento existente en la calle para evaluar la viabilidad de mantener el estacionamiento en la calle, incluso cuando se reasigne otra parte del derecho de paso.</p>	<p>la obras públicas y planificación</p>		<p>Corto a Medio</p>
	<p><b>TI 4.2.c - Considerar estrategias de administración de estacionamiento basadas en el precio en calles comerciales.</b> A largo plazo, considerar los precios basados en la demanda como una alternativa a los límites de tiempo según lo permita el entorno de negocios local (entendiendo que existe una preferencia por los límites de tiempo en este momento). Los precios basados en la demanda incentivan un estacionamiento más corto en las ubicaciones de mayor demanda / precio más alto, y el estacionamiento más prolongado en las ubicaciones de baja demanda / precio más bajo, en lugar de imponer límites de tiempo. Conducir a cabo un estudio detallado</p>	<p>Departamento financiero / entidad gestora del permiso de estacionamiento</p>		<p>Short a Largo</p>

	de estacionamiento, que incluya la recopilación de datos de suministro y ocupación, para identificar oportunidades de estacionamiento compartido y variaciones en la demanda.			
	<p><b>TI 4.2.d - Consolidar el estacionamiento de estacionamiento y paseo para transportes de trabajadores agrícolas en lugares de baja demanda.</b></p> <p>Coordinar con los empleadores de trabajadores agrícolas y operadores de transporte para identificar oportunidades para la consolidación del estacionamiento para que los lugares de recolección funcionen como instalaciones informales de estacionamiento y estacionamiento. Esto alejará a los estacionados de todo el día del centro comercial donde los espacios de estacionamiento en la calle son muy demandados, a lugares donde no desplazarán a los posibles clientes.</p>	CDD; empleadores agrícolas locales y operadores de autobuses		Corto a Medio

DRAFT