



Autopista para bicicletas de Caltrans Bay Area

Temas claves de la encuesta

Caltrans Bay Area está evaluando la implementación de autopistas para bicicletas en el Área de la Bahía. En la primavera del 2021 (del 4 de febrero al 5 de marzo), el equipo del proyecto promovió una encuesta a personas interesadas dentro de la región del Área de la Bahía los nueve condados que la conforman. Los objetivos de esta encuesta fueron:

- Solicitar comentarios sobre las características que harían que las autopistas para bicicletas fuesen seguras y fáciles de usar por un gran número y tipo de ciclistas.
- Comprender los hábitos ciclísticos actuales de cada persona.
- Comprender qué tipo de barreras existen para andar en bicicleta.
- Aumentar la conciencia sobre el estudio

Se recopilaron más de 5.800 respuestas en inglés (N = 5.748) y español (N = 72). Un resumen de los temas claves que surgieron sobre los hábitos y preferencias de las personas en bicicleta se encuentra a continuación. El resumen también incluye información sobre características de diseño y seguridad.

Conclusiones Claves

- La mayoría de los encuestados anduvieron en bicicleta o utilizaron otras formas de micromovilidad (ex. Scooters eléctricas) "a menudo" o "siempre" antes y después de que se aplicaran las restricciones de COVID-19. Esto sugiere que hay un gran número de personas que podría estar interesado en usar una autopista para bicicletas dentro del Área de la Bahía.
- Las dos razones principales por las que los encuestados mencionaron por qué no andan en bicicleta con más frecuencia son 1) preocupaciones sobre la seguridad física del tráfico vehicular y 2) la falta de ciclovías o carreteras cómodas que conecten con los diferentes destinos deseados. También se expresó la preocupación de que las autopistas para bicicletas puedan proporcionar un espacio para los campamentos de personas desamparadas y



sin hogar (ej. homeless en inglés). Será importante considerar estos factores dentro del proceso de diseño de autopistas para bicicletas.

- La opción de diseño más favorecida es una autopista para bicicletas que esté separada del tráfico vehicular. Por tanto, los diseños que separen a los usuarios del tráfico vehicular deben ser una prioridad.
- La mayoría de los encuestados opinó que las personas que caminan, andan en bicicletas eléctricas / scooters eléctricos o usan un dispositivo de movilidad deberán poder usar la autopista para bicicletas siempre que sea posible. Sin embargo, además de crear una instalación separada del tráfico, la separación entre las personas que caminan o usan un dispositivo de movilidad, se clasificó como uno de los elementos de diseño más importantes para los encuestados. Por lo tanto, los elementos de diseño que separen a los usuarios del tráfico de vehículos y se adapten a diferentes tipos de usuarios deben ser una prioridad.
- Para los encuestados, fue de suma importancia que la autopista para bicicletas mejore una ruta existente o cree una ruta completamente nueva, brindando acceso para bicicletas en áreas donde antes no estaba disponible. Las sugerencias incluyeron la creación de una autopista para bicicletas entre San Mateo y el centro de San Francisco, o desde Oakland/Berkeley (East Bay) hasta San Francisco.

Resumen de temas claves

Frecuencia y propósito de los viajes en bicicleta

La mayoría de los encuestados anduvieron en bicicleta o utilizaron otras formas de micromovilidad "a menudo" o "siempre" antes y después de que se aplicaran las restricciones de Covid-19. La mayoría de los encuestados dijo que usaría una autopista para bicicleta con múltiples propósitos, incluyendo para ir a diferentes lugares, para divertirse y para hacer ejercicio o motivos de salud. Otras razones por las que las personas reportaron ir en bicicleta incluyen la salud mental / alivio del estrés y el deseo de reducir el impacto ambiental. También se señaló que andar en bicicleta proporciona una forma de evitar el transporte público y el riesgo potencial de COVID-19.

Preocupaciones de seguridad

Las preocupaciones sobre la seguridad física frente al tráfico y la falta de ciclovías o carreteras cómodas que conecten con los destinos deseados fueron las dos razones principales por las que los encuestados dijeron no andar en bicicleta con más



frecuencia. Cuando se les preguntó qué preocupaciones de seguridad tenían alrededor de una autopista para bicicletas, los encuestados también señalaron preocupaciones sobre los conflictos con el tráfico de automóviles y la velocidad del tráfico de automóviles adyacentes, además de la falta de acceso seguro a una autopista para bicicletas. Otras preocupaciones de seguridad incluyeron la presencia de personas caminando y campamentos para personas desamparadas y sin hogar en los senderos para bicicletas y sus alrededores, la falta de estacionamiento seguro para bicicletas en los destinos, y temor de que les roben la bicicleta. Sugerencias para aumentar la seguridad incluyeron garantizar que haya un plan para mantener y asegurar la autopista para bicicletas, como sistema de señalización en los senderos, tener un sistema de patrulla, y la instalación de cámaras de seguridad y teléfonos de emergencia.

Otras formas de movilidad

La mayoría de los encuestados consideró que las personas que caminan o usan un dispositivo de movilidad deberán poder usar la autopista para bicicletas cuando sea posible, y que también la autopista para bicicletas deberá estar abierta a dispositivos como bicicletas eléctricas, patinetas eléctricos y patinetas. Aunque las personas opuestas a permitir otras formas de movilidad fueron una minoría, las razones comunes que los encuestados identificaron para la oposición incluyeron diferencias en la velocidad entre los diferentes modos, lo que podría aumentar la probabilidad de choques, otras formas que impiden que los ciclistas viajen a velocidades más altas, y que las personas que caminan o el uso de dispositivos de movilidad puede utilizar la acera. También hubo preocupación por el hecho de que las bicicletas eléctricas y otras formas de transporte motorizado puedan viajar demasiado rápido y que deban utilizar los carriles para automóviles existentes.

Elementos de diseño

Los elementos de diseño que los encuestados calificaron como más importantes fueron la creación de una autopista para bicicletas separada del tráfico y la separación entre las personas que caminan o usan un dispositivo de movilidad. Esta preferencia por una instalación totalmente dedicada fue evidente en varias preguntas. De manera similar, cuando se les preguntó qué sería más importante para los encuestados si se implementase una autopista para bicicletas en su comunidad, la opción más popular fue la implementación de una vía completamente separada del tráfico de automóviles, seguida por una vía directa y que conecte a destinos importantes. Los comentarios adicionales incluyeron la preferencia por una ruta rápida e ininterrumpida, la capacidad de tener suficiente espacio para pasar a



personas viajando a diferentes velocidades, la creación de una vía que no sea directamente adyacente a las carreteras u otras carreteras con mucho ruido o contaminación, el ofrecer entradas y salidas bien diseñadas que se adapten a la infraestructura existente, el ofrecer baños y bancos por la ruta de la autopista, el tener un camino suave y bien mantenido y la presencia de plataformas en caso de que las personas necesiten detenerse. A través de respuestas de texto y preguntas de la encuesta, fue evidente que la creación de una ruta con vegetación con agradables paisajes y vistas fue una prioridad menor.

Conectividad y accesibilidad

Varios temas surgieron sobre las preferencias de los encuestados en cuanto a la conectividad y accesibilidad. Estos incluyeron una preferencia por crear o mejorar rutas para bicicletas, como entre San Mateo y el centro de San Francisco, o desde Oakland/Berkeley a San Francisco; el deseo de conectar los suburbios a los centros de trabajo y de proporcionar conexiones a los centros de senderos regionales, sistemas de tránsito y lugares a los que es difícil llegar en bicicleta, como áreas comerciales, grandes almacenes, aeropuertos, puertos y parques. En general, los encuestados señalaron que una autopista para bicicletas debe proporcionar una conexión con los centros comerciales y residenciales.

La justicia ambiental

Se plantearon varias inquietudes relacionadas con la justicia ambiental. Se señaló que las autopistas para bicicletas no deben ignorar las comunidades de bajos recursos, sino que deben brindar una oportunidad para corregir errores históricos al proporcionar conexiones para comunidades que anteriormente han sido sitios de discriminación racial. Se señaló que se debe priorizar el acceso y la conexión a comunidades de bajos recursos, al igual que brindar acceso a quienes no tienen acceso personal a vehículos y de garantizar que las comunidades desfavorecidas tengan amplias oportunidades para brindar información sobre las autopistas para bicicletas dentro de su comunidad.

Información demográfica

Cuando fue posible, la información demográfica obtenida durante la encuesta se comparó con datos estimados de la Oficina de Censo de los Estados Unidos (datos de 2019).

La mayoría de encuestados reportó tener entre 35 y 54 años, ser hombre, de raza blanca y tener ingresos familiares combinados de más de \$150,000.



Edad

- Las personas de 18 a 34 años estaban ligeramente sobrerrepresentadas. El 29% de los encuestados se auto reportó como de 18 a 34 años (las personas de 18 a 34 años representan el 21,7% de los nueve condados del Área de la Bahía).
- Las personas de 35 a 54 años estaban ligeramente sobrerrepresentadas. El 42% de los encuestados reportaron tener de 35 a 54 años (las personas de 35 a 54 años representan el 27,9% de los nueve condados del Área de la Bahía).
- Las personas de entre 55 y 74 años estaban subrepresentadas. El 27% de los encuestados tiene de 55 a 74 años (las personas de 55 a 74 años representan el 21,2% de los nueve condados del Área de la Bahía).
- Las personas de 75 años o más estaban subrepresentadas. El 2% de los encuestados tienen 75 años o más (las personas de 75 años o más representan el 6,3% de los nueve condados del Área de la Bahía).

Género

- Los hombres estaban sobrerrepresentados. El 67% de los encuestados se identificaron como hombres (los hombres comprenden el 49,7% de los nueve condados del Área de la Bahía) y el 28% se identificó como mujeres (las mujeres representan el 50,4% de la población del Área de la Bahía).

Ingreso

- El 71% de los encuestados tiene un ingreso familiar anual combinado de \$75,000 o más y estaban levemente sobrerrepresentados en la encuesta. (Aquellos con un ingreso familiar combinado promedio de \$ 75,000 o más representan el 63,4% de la población del Área de la Bahía).

Raza / Etnia

- Las personas que se identifican como asiáticas o asiático-americanas estaban subrepresentadas. El 16% de los encuestados que proporcionaron su raza / etnia se identificaron como asiáticos o asiático-americanos (los asiáticos o asiáticos-americanos representan el 26,1% de los nueve condados del Área de la Bahía).
- Las personas que se identifican como indígenas estadounidenses o nativas de Alaska fueron representadas adecuadamente. 1% de los encuestados que proporcionaron su raza / etnia se identificaron como indios americanos o nativos de Alaska (los indios americanos o nativos de Alaska representan el 0,2% de los nueve condados del Área de la Bahía).



- Las personas que se identifican como negras estaban significativamente subrepresentadas. El 2% de los encuestados que proporcionaron su raza / etnia se identificaron como negros (los negros representan el 5,8% de los nueve condados del Área de la Bahía).
- Las personas de origen hispano, latino o español, que representan el 23,5% de los nueve condados del Área de la Bahía, estaban subrepresentadas en un 8%.
- Las personas que se identificaron como nativas de Hawái o de otras islas del Pacífico estuvieron representadas de manera adecuada. 1% de los encuestados que proporcionaron su raza / etnia identificados como nativos de Hawái o de otras islas del Pacífico (los nativos de Hawái o de otras islas del Pacífico comprenden el 0,6% de los nueve condados del Área de la Bahía).
- Las personas que se identifican como blancas no hispanas estaban sobrerrepresentadas. El 71% de los encuestados que proporcionaron su raza / etnia se identificaron como blancos no hispanos (los blancos no hispanos comprenden el 39,3% de los nueve condados del Área de la Bahía).