



Recomendaciones para mejorar la seguridad peatonal y ciclista para la comunidad de suroeste Fresno



Octubre 2017



Berkeley SafeTREC
SAFE TRANSPORTATION RESEARCH AND EDUCATION CENTER

Recomendaciones para mejorar la seguridad peatonal y ciclista para la comunidad de suroeste Fresno

Por Jaime Fearer, Austin Hall, Wendy Ortiz, California Walks;

Jill Cooper, Ana Lopez, Amanda Reynosa, UC Berkeley Safe Transportation Research & Education Center (SafeTREC)

Traducido por: Amanda Reynosa, Nina Djukic y Ana Lopez

Introducción

Por invitación del departamento de obras públicas de la ciudad de Fresno y Cultiva La Salud, el Centro de Investigación y Educación en Transporte Seguro de la Universidad de California, Berkeley (SafeTREC) y California Walks (Cal Walks) realizaron un taller promovido por la comunidad del suroeste Fresno para mejorar la seguridad y viabilidad de los peatones y ciclistas en su la comunidad.

Antes del taller, el personal de Cal Walks visitó suroeste Fresno el 26 de junio del 2017 y adoptaron un currículo, con estrategias adaptadas específicamente a las necesidades de la comunidad de suroeste Fresno. Cal Walks dirigió el taller, que se llevó a cabo el 7 de septiembre del 2017, y hablaron sobre: 1) una visión general de enfoques multidisciplinarios para mejorar la seguridad peatonal y ciclista; 2) evaluaciones sobre la viabilidad peatonal y ciclista a lo largo de dos rutas claves; y 3) platicas en grupos pequeños de planificacion de accion para facilitar el desarrollo de recomendaciones priorizadas por la comunidad que informan los esfuerzos de transporte activo de suroeste Fresno. Este reporte resume los procedimientos del taller, las ideas nombradas durante el proceso y las recomendaciones para proyectos, pólizas y programas de seguridad peatonal y ciclista.

Historial

Taller Comunitario para la Seguridad Peatonal y Ciclista

El Taller Comunitario Para La Seguridad Peatonal y Ciclista (CPBST) es un proyecto conjunto de SafeTREC y Cal Walks. Los fondos para este programa son proporcionados por una subvención de la Oficina de Seguridad de Tráfico de California (OTS) a través de la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras (NHTSA). El propósito del programa CPBST es para capacitar a los residentes locales y defensores de la seguridad, sobre cómo mejorar la seguridad peatonal y ciclista y fortalecer su colaboración con funcionarios locales y personal de las agencias del condado para hacer que las comunidades sean más seguras y más agradables para caminar y andar en bicicleta. Para cada taller, el programa convoca un comité de planificación local y multidisciplinario y multi-sectorial para adaptar y refinar el plan de estudios y el enfoque del taller y lograr satisfacer las necesidades de la

comunidad. El personal de Cal Walks visita el sitio y observa las condiciones actuales del entorno construido para informar el enfoque del taller.

El taller de medio día está diseñado para relatar información acerca de las mejores prácticas de la seguridad peatonal y ciclista. En conjunto, se ofrece información acerca de estrategias exitosas (las 6 E's: Empoderamiento y Igualdad, Evaluación, Ingeniería, Aplicación, Educación y Motivación) que abordan y mejoran la seguridad y alivian las preocupaciones de los peatones y ciclistas. Después de la presentación, los participantes hacen una caminata guiada por los coordinadores con el propósito de hacer una evaluación preliminar y establecer las prioridades y los siguientes pasos para su comunidad.

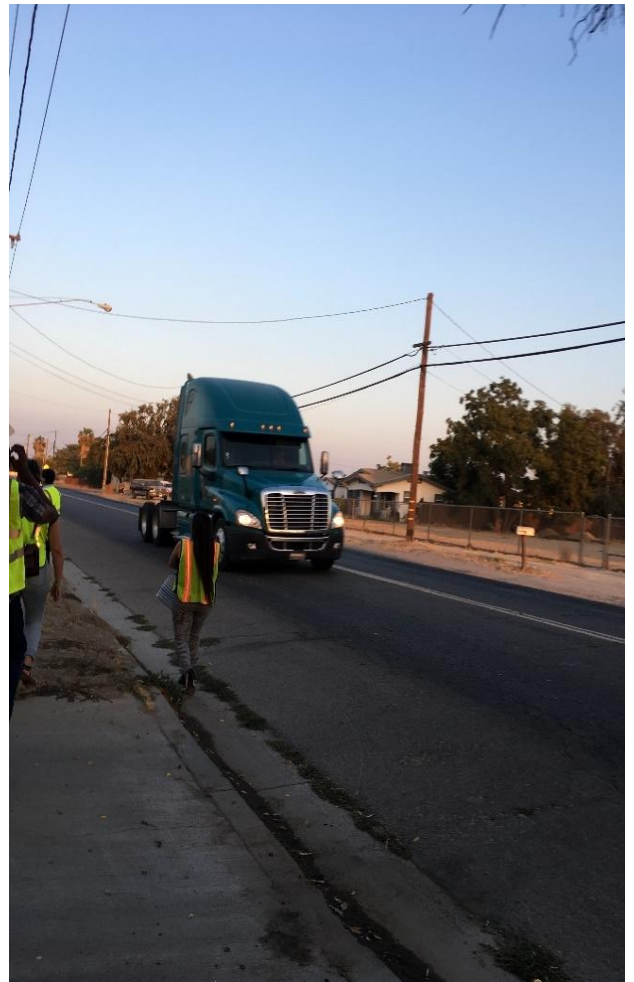
Para obtener un resumen de los resultados de talleres anteriores de CPBST, visite el sitio web:

www.californiawalks.org/projects/cpbst and <https://safetrec.berkeley.edu/programs/cpbst>

Condiciones seleccionadas de seguridad para peatones y ciclistas en suroeste Fresno

Altas Velocidades y tránsito pesado

Hay letreros con límites de 40-45 MPH en los corredores principales como S. Elm Avenue, W. North Avenue, y S. MLK Jr. Boulevard, pero la combinación de la anchura de las calles y carriles de tráfico, incentivan que los conductores manejen a velocidades más altas de lo permitido. En las zonas escolares como E. Annadale Avenue entre Elm Y MLK, hay letreros de velocidad, pero después de esa área ya no hay más letreros que indican los límites de velocidad, especialmente cuando hay niños presente. Debido al uso predominante del terreno en suroeste Fresno-incluyendo zonas industriales y agrícolas-y su proximidad al condado de Fresno rural, las calles de la comunidad se usan frecuentemente por camiones de carga; aunque sean arteriales de cuatro carriles, como S. Elm Avenue o calles de dos carriles y más angostas como W. North Avenue. En W. North Avenue, hacen falta banquetas a lo largo de secciones significativas.



Los peatones usan las calles frecuentemente usadas por el tránsito pesado/camiones de carga

Señales y marcas minimales y/o descoloridos

Durante la visita al sitio, el personal de Cal Walks observó letreros actualizados en los cruces peatonales marcados; sin embargo, la mayoría de los cruces marcados fueron pintados con líneas simples y laterales en vez de marcas longitudinales de alta visibilidad. En lo general en suroeste Fresno, notaron las condiciones del pavimento deteriorándose y las marcas del control de tránsito descoloridas, incluyendo líneas del centro y del borde y las rayas en los cruces peatonales. Estas condiciones probablemente son empeoradas por la presencia de los camiones de carga y el tránsito pesado a través de la comunidad.



Cruces peatonales estándar y descoloridos en suroeste Fresno

Falta de banquetas

Suroeste Fresno en conjunto le hace falta una red completa de banquetas. Es evidente en las calles como MLK Jr. Boulevard que las banquetas fueron construidas conjuntamente con la urbanización de esta área, resultando en una mezcla de condiciones y anchuras de las banquetas. En los corredores como W. North Avenue, las interrupciones en la red de banquetas son peligrosas - no hay arcén significativo pavimentado, mientras el arcén pavimentado varía en condición y anchura y frecuentemente está bloqueado por vehículos estacionados o vegetación descuidada.

Iluminación insuficiente

A pesar de haber organizado la visita al sitio durante el día, era obvio que las luces de calle disponible durante las horas de oscuridad era mínima, y luces en escala al peatón - particularmente en intersecciones y otros cruces marcados - no existen en suroeste Fresno.'

Como tuvimos el taller en la tarde, pudimos observar las condiciones de iluminación durante la caminata de evaluación sobre la viabilidad peatonal y ciclista. Observamos condiciones muy oscuras, para los ciclistas que viajan en las calle y los peatones cuando caminan en la banqueta o cruzan las calles. Las banquetas y arcenes pavimentados y no pavimentados eran oscuros en el área de la evaluación.



Las banquetas son de varios tipos de anchura y condición, dependiendo en la cronología en la cual las propiedades adyacentes se desarrollaron.



La mayoría de las luces en suroeste Fresno son postes de luz estándar, por encima, y orientado a la calle.

Facilidades de bicicletas inadecuadas

Durante nuestra visita, el personal de Cal Walks observó la instalación de carriles de bicicleta en S. Elm Avenue, una ruta principal en la comunidad. Los carriles parecen ser un mínimo de 4-5 pies de anchura, y casi la mitad de los carriles estaban en la alcantarilla. Las altas velocidades y el volumen del tráfico en la calle pueden desanimar el uso de los carriles de bicicleta. Durante ambas la visita del sitio y el taller, el personal de Cal Walks notaron personas de todas edades montando en bicicleta en las banquetas en vez de las facilidades asignadas en la calle.

Historia de choques peatonales y ciclistas

Entre 2011-2015¹, hubo 521 choques peatonales, incluyendo 68 fatalidades y 64 heridas graves a través de la ciudad de Fresno. Durante el periodo de 10 años entre 2006-2015, the la media móvil durante los últimos 3 años de choques peatonales demuestra una reducción en la trayectoria a través de la ciudad, con un incremento en el 2013². En el más reciente colección de datos de 2011-2015, las choques peatonales en suroeste Fresno resultaron en 5 fatalidades y 3 heridas graves, con choques dispersadas por toda la comunidad con grupos de choques sobre MLK Jr. Boulevard, E. Church Avenue, y S. Elm Avenue. Los datos revelaron que casi un tercio de las víctimas involucrados en choques peatonales fueron de 19 años o menores. Cuando se examinaron los factores de choques principales (PCF), violaciones peatonales proporcionaron el 35.7% de las choques peatonales sobre el periodo de 5 años, mientras violaciones de conductores proporcionaron el 37.3%. De las violaciones peatonales, la gran mayoría resultaron de la falta del peatón en ceder el paso de derecho a los conductores cuando cruzan fuera de una cruz peatonal. Mientras menos del 3% resultaron del peatón cruzar fuera de una cruz peatonal entre dos intersecciones señalizadas³. La mayoría de las infracciones (62.4%) cometidas por los conductores consistieron en la falta de ceder el derecho de paso a los peatones⁴.

Entre 2011-2015, hubo 342 choques que involucraron bicicletas, incluyendo 12 mortalidades y 18 lesiones graves en toda la ciudad de Fresno. Durante el periodo de 10 años entre 2006-2015, la media móvil durante los últimos 3 años de los choques ciclistas parecía estar en una trayectoria descendente desde 2013, se ha notado una aumentación significativa. La colección de datos más reciente, de 2011-2015, revela que los choques en suroeste Fresno resultaron en dos fatalidades y una lesión grave, y se

¹ Tome nota que 2014 y 2015 son datos provisionales

² La media móvil ayuda a ver la tendencia de cambios sobre tiempo, especialmente cuando el número de colisiones es sujeto a variabilidad. Generalmente la seguridad de tráfico acepta examinar la media móvil sobre tres años cuando los datos son los puntos central en los años especificados.

³ Peatones tienen el derecho de paso en cruces peatonales marcadas y no marcadas, los conductores están legalmente requeridos a ceder el paso a peatones en ese instante. Sin embargo, cuando los peatones cruzan fuera de cruces peatonales marcadas y no marcadas, los peatones deben de ceder el paso a los conductores.

Los peatones tienen el derecho de paso en cruces marcados y no marcados, y es necesario legalmente que los conductores cedan el derecho de paso a los peatones en estas ocasiones. Sin embargo, cuando los peatones crucen fuera de cruces marcadas o no marcadas, los peatones tienen que ceder el derecho de paso a los conductores. Un peatón se puede cruzar legalmente fuera de una cruz marcada o no marcada entre dos intersecciones cuando solo una o ninguna de las intersecciones son señalizadas, pero solamente si el peatón ceda el derecho de paso a conductores que vienen en la dirección contraria. Esto no es lo mismo como el término "jaywalking", el que refiere a cruzar fuera de una cruz marcada o no marcada entre dos intersecciones señalizadas.

⁴ Las infracciones sobre el derecho de paso de peatones son definidas en instantes cuando el conductor no cede el paso al peatón en cruces marcadas y no marcadas, cuando el peatón tiene el derecho de paso (por ejemplo, cuando el peatón está cruzando una intersección señalizada y el semáforo le está asignando "Walk" [camine]).

concentraron en las avenidas E. California, S. Elm, E. Jensen. Una mortalidad ocurrió en la avenida E. North, entre la boulevard S. MLK Jr. y la avenida S. Elm. Los datos revelan que un poco más de un cuarto de las víctimas involucradas en los choques ciclistas fueron personas de 19 años o menos.

Un análisis completo sobre las estadísticas de los choques peatonales y ciclistas, preparado por UC Berkeley SafeTREC, se encuentra en el Apéndice A.

Workshop Taller del 7 de septiembre del 2017

El departamento de obras públicas de la ciudad de Fresno y la organización Cultiva La Salud solicitaron un taller para: 1) proporcionar herramientas para promover la seguridad de los peatones y ciclistas, e informar futuros proyectos de transporte activo, al personal del Condado, las organizaciones comunitarias y los residentes 2) fortalecer las relaciones de trabajo entre varias agencias y organizaciones y otros interesadas para garantizar los mejores resultados para los residentes de suroeste Fresno; y 3) desarrollar un consenso con respeto a la prioridad de la seguridad para los peatones y ciclistas e informar siguientes pasos.



Participantes aprendiendo y hablando de la estrategia de los seis E's para mejorar la seguridad peatonal y ciclista.

El taller se llevó a cabo desde las 4:00 p.m. hasta las 8:30 p.m., y se ofreció una cena, cuidado de niños, e interpretación simultánea de inglés a español y hmong para maximizar la participación de la comunidad. Veintisiete (27) personas asistieron al taller, incluyendo residentes y representantes del Departamento de obras públicas de la ciudad de Fresno, PARCS de la ciudad de Fresno, el departamento de policía de Fresno, el Departamento de Planificación del Condado de Fresno, el Comité Consultivo de ciclistas y peatones de la ciudad de Fresno (BPAC), el Departamento de Salud Pública del Condado de Fresno, Cultiva La Salud, Consejo de Liderazgo, el Centro Binacional para el Desarrollo Indígena Oaxaqueño (CBDIO), el Stantec/Autoridad de Ferrocarril Veloz de California, el Centro de Recursos Familiares de West Fresno (WFFRC), Asociado Toure (Toure Associates), el Sierra Club y el Club Ciclista de Fresno.

Reflexiones sobre la caminata de evaluación sobre la viabilidad peatonal y ciclista

Como parte del taller, los participantes hicieron auditorías de la viabilidad peatonal y ciclista a lo largo de dos rutas.

- La ruta 1 viajó por E. Annadale Avenue, S. MLK Jr. boulevard, W. North Avenue, S. Clara Avenue, y en las rutas informales del campo detrás de la escuela primaria de West Fresno, la Secundaria de West Fresno, y el centro comunitario de Mary Ella Brown. Esta ruta se enfocó en observar las condiciones peatonales y ciclistas a lo largo de Annadale Avenue, MLK Jr. Boulevard, W. North Avenue⁵ y las rutas que conectan las residencias con las escuelas, los campos de fútbol, y el centro comunitario.
- La ruta 2 viajó en E. Annadale Avenue, S. Elm Avenue, W. de la Avenida Norte, S. de la Avenida Clara, y las rutas informales de el campo detrás de la primaria de West Fresno, la secundaria de West Fresno, y el centro comunitario de Mary Ella Brown. La ruta se enfocó en las condiciones peatonales y ciclistas a lo largo de la Avenida Annadale, S. Elm Avenue, W. North Avenue, y las rutas del campo que conectan las residencias con las escuelas, los campos de fútbol, y el centro comunitario.



Los participantes van por una caminata de evaluación sobre la viabilidad peatonal y ciclista durante el taller.

Se les pidió a los participantes que 1) observarán las condiciones del entorno construido y el comportamiento de todos los usuarios sobre la carretera; 2) aplicaran las estrategias que aprendieron durante la presentación en relación a las 6 E's que podrían ayudar a superar los retos del entorno construido y los comportamientos peligrosos de los conductores, peatones y ciclistas; y 3) identificarán las ventajas de la comunidad y las estrategias que se pueden desarrollar.

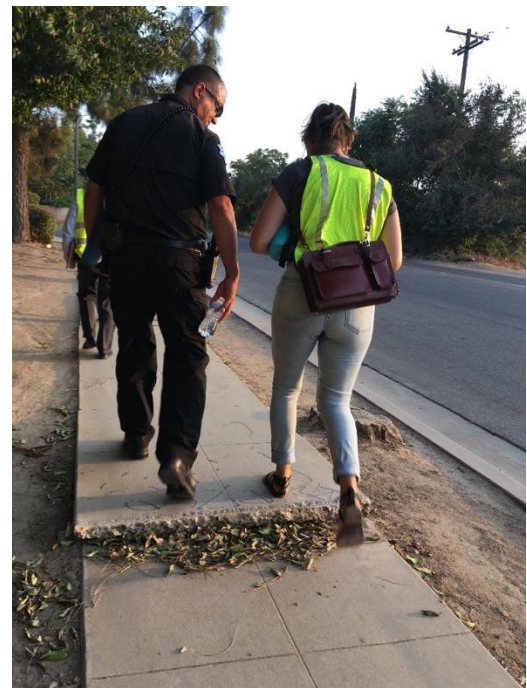
⁵ La autopista 41 + el plan de calles completas de North Corridor está incorporado en el plan específico de suroeste Fresno, y incluyera los rediseños potenciales de las calles completas de el North Avenue Corridor. El plan esta disponible aquí: <https://www.fresno.gov/darm/planning-development/plans-projects-under-review/#tab-05>.

Después de la caminata de evaluación sobre la viabilidad de peatones y ciclistas, los participantes compartieron las siguientes reflexiones:

- **Condiciones pobres y/o falta de banquetas:** Parecido a las observaciones del equipo de Cal Walks, los participantes notaron la variedad en las condiciones de las banquetas; unas estaban levantadas o estrelladas, lo que presentaba el riesgo de tropezarse. Además, se notaron la variación de la anchura de las banquetas, las que fueron construidas en distintos periodos y de acuerdo a estándares diferentes. Sobre W. North Avenue, que sirve como ruta peatonal y ciclista que conecta a la primaria de West Fresno, la secundaria de West Fresno, y el centro comunitario de Mary Ella Brown, los participantes notaron la falta de banquetas y los desafíos en instalar banquetas, incluyendo postes de utilidad y obstáculos potenciales al derecho de paso.
- **Falta de cruces marcados:** Los participantes observaron que aún la mayoría de las intersecciones controladas y señalizadas tenían cruces marcados (no incluye las intersecciones de S. MLK Jr. boulevard y W. North Avenue), muchos de los cruces sobre las calles laterales no estaban marcados. Adicionalmente, por la distancia de las intersecciones controladas y señalizadas en la mayoría de suroeste Fresno puede ser significativa, los participantes apoyaron la idea de agregar cruces marcados y controladas en intersecciones o a medio bloque.



La falta de banquetas en la avenida W.North



Banquetas levantadas y angostas en la boulevard de S. MLK Jr.

- **Falta de letreros que promocionan el límite de velocidad:** A lo largo de las rutas peatonales, los participantes notaron la falta de señales del límite de velocidad. Esto era evidente particularmente sobre la avenida E. Annadale, donde los letreros de la zona escolar estaban en ambas direcciones, pero no hay señales que indican el límite de la velocidad durante las horas escolares.

- **Falta de carriles de bicicleta y estacionamiento seguro para bicicletas:**

Similar a lo que el equipo de CA Walks observó durante su visita, los participantes del taller notaron que hace falta carriles de bicicleta en la mayoría de las calles de suroeste Fresno, particularmente por partes de la calle donde no hay arcenes pavimentados o banquetas. Los participantes observaron un carril de bicicleta angosto que no se siente seguro o cómodo, por la cantidad de tráfico y las altas velocidades de los vehículos. Adicionalmente, los participantes notaron que suficiente y seguro estacionamiento de bicicletas no es disponible en la mayoría de los destinos en suroeste Fresno.



Un ciclista usando su bicicleta sobre W. North Avenue

- **Oportunidad para el rediseño completo de las calles:** Los participantes notaron un número de oportunidades para mejoramientos completos de las calles, particularmente el derecho de paso actual y reducir la anchura de la boulevard MLK Jr. Aunque la calle está configurada como una autopista de dos carriles desde las avenidas E. California y E. Florence, la anchura de la boulevard MLK Jr es entre 50-60 pies. Entre E. California Avenue y E. Florence Avenue, MLK Jr. Boulevard está configurado como una carretera de tres carriles con carriles de bicicleta en ambas direcciones. Hacia el sur de E. Florence Avenue, el boulevard continua como una carretera de tres carriles con carriles de bicicleta intermitentes en ambos lados de la calle, aunque no hay carriles en los dos lados al mismo tiempo. Al sur de E. Grove Avenue, MLK Jr. Boulevard se convierte en una calle de dos carriles, sin carriles de bicicleta. Hay secciones de las banquetas ausente en el oeste de la boulevard MLK Jr. Por la anchura de las calles, los participantes observaron que la ciudad tiene la oportunidad de utilizar el derecho de paso para convertir todo el boulevard de MLK Jr. en una calle completa para todos los usuarios, incluyendo peatones y ciclistas.
- **Sentido fuerte de la comunidad:** en ambas rutas de las caminatas, los participantes observaron el sentido fuerte comunitario en suroeste Fresno. En la tarde, muchos de los residentes estaban en frente de sus residencias, y los participantes de la caminata estuvieron felices de saludarlos y parar para hablar un poco . El sentido fuerte de la comunidad en suroeste Fresno puede ser una ventaja clave para involucrar a los residentes.

Recomendaciones de parte de los residentes de la comunidad

Después de la caminata de evaluación sobre la viabilidad de ciclistas y peatones, los facilitadores de Cal Walks, dirigieron una conversación entre grupos pequeños.

Los participantes platicaron sobre lo siguiente:

- La primer colección de preguntas se enfocó en el plan recién adoptado por la transportación activa de Fresno (ATP)⁶, y se le instruyó a los participantes hablar sobre los proyectos que ellos piensan la ciudad de suroeste Fresno ocupa más, y como la ciudad debe de priorizar los proyectos y fondos.
- El segundo par de preguntas se enfocó en formular un plan específico para la ciudad de Suroeste Fresno, que incluye metas para crear redes de caminos seguros para peatones y ciclistas. Nosotros les preguntamos a los participantes que platican sobre los problemas que afectan a peatones y ciclistas en poder llegar a destinos en suroeste Fresno como los parques, las escuelas, los trabajos, u otras ventajas comunitarias. Los participantes del taller dieron las siguientes recomendaciones para mejorar la seguridad peatonal y ciclista.

Las Prioridades ATP (Plan de Transporte Activo) de la Ciudad de Fresno

- **Red de banquetas completas:** Casi unánimemente, los participantes les gustaría ver la ciudad llenar los huecos en la red de las banquetas en suroeste Fresno. Las interrupciones están marcados en el reporte del Fresno ATP, y este inventario le puede ayudar a la ciudad formular un plan completo de la red de las banquetas. Adicionalmente, los participantes les gustaría ver mejoras en la accesibilidad de ADA⁷ en las banquetas actuales y en las rampas para los bordes de las banquetas para asegurar que están libres de obstrucciones y peligro de tropiezo.
- **Mejorar la iluminación:** Los participantes expresaron la necesidad de mejorar las luces al nivel peatonal sobre suroeste Fresno para mejorar la seguridad ciclista y peatonal.
- **Mejorar las paradas de tránsito:** Muchas de las paradas de tránsito en suroeste Fresno están en condiciones pobres. En el mejor de los casos, se puede instalar paradas de tránsito en un estilo antiguo, que provengan sombra que proteja del sol y la lluvia, y que tengan una banca y un bote de basura. Lo opuesto de esto es una parada de autobús con solo un letrero. Las paradas de autobús pueden o no pueden estar cerca de un poste de luz. A lo mínimo las paradas de autobús deben de ser accesible para todos, tener una banca y un bote de basura, estar bien iluminados, y tener cruces marcados cercanas para que personas puedan caminar o usar su bicicleta para llegar a la parada de autobús.
- **Mejorar las zonas escolares para que sean más seguras:** Los participantes expresaron su preocupación sobre la falta de banquetas cerca de las escuelas en suroeste Fresno, en particular hacia lo largo de las rutas en donde los estudiantes caminan y usan su bicicleta para ir a la escuela. Adicionalmente, los participantes les gustaría ver más cruces marcados y más rayas de alta visibilidad, particularmente en zonas de cruces escolares y en intersecciones ocupadas.
- **Aumentar la educación y motivación de peatones y ciclistas entre los jóvenes:** Los participantes creen que la ciudad y el distrito escolar de Washington debe de priorizar la educación y el apoyo sobre programas de la educación y la motivación para la juventud, las que incluyen educación de la seguridad ciclista, la adición de más guardias de seguridad en zonas escolares, y el agregamiento de autobuses escolares.

⁶ El final, adoptado Plan de Transporte Activo de la Ciudad de Fresno está disponible en:

<https://www.fresno.gov/publicworks/wp-content/uploads/sites/17/2016/09/170022FresnoATPFinal012017.pdf>.

⁷ Americans with Disabilities Act (ADA) (La ADA es una ley de derechos civiles que prohíbe la discriminación y garantiza que las personas con discapacidades tengan las mismas oportunidades, que todas las demás personas, a participar en las actividades cotidianas – para disfrutar de oportunidades de empleo, para comprar bienes y servicios, y para participar en los programas y servicios de gobiernos locales y estatales). https://www.ada.gov/servicemembers_adainfo_spanish.html

- **Mejorar los caminos y las infraestructuras ciclistas:** Los participantes identificaron la necesidad de mejorar los carriles ciclistas en todo el suroeste Fresno. Mejorar los existentes carriles ciclistas y instalar nuevas en las calles con el derecho de paso dado a ciclistas, como la Boulevard de MLK Jr., se debe priorizar. Los participantes les gustaría ver la ciudad y el distrito escolar de Washington trabajar juntos para mejorar el camino todoterreno detrás de la primaria West Fresno y la secundaria West Fresno, y el centro comunitario Mary Ella Brown.

Prioridades específicas para el suroeste de Fresno

- **Completar las redes de banquetas y caminos:** Los participantes repitieron sus preocupaciones sobre las redes de banquetas y caminos existentes en su comunidad, y dejaron claro que para ellos este problema es una prioridad en el proceso de la planificación de la ciudad.
- **Reducir las calles anchas:** La Investigación ha comprobado que las calles anchas y carriles anchos están asociados con las velocidades altas⁸, lo cual afecta la seguridad de los peatones y ciclistas. Los participantes del taller identificaron la importancia de reducir los carriles anchos para reducir velocidades y mejorar la seguridad de las calles.
- **Desarrollo que le sirve a las necesidades de la comunidad:** Los participantes le gustaría ver el desarrollo que ayuda a llenar las interrupciones existentes en suroeste Fresno, incluyendo supermercados nuevos, más negocios y oportunidades de empleo, y parques adicionales.
- **Percepciones de seguridad:** Los participantes les gustaría ver la ciudad abordar las recomendaciones y preocupaciones de la seguridad personal y de tráfico. Las preocupaciones identificadas en el taller incluyen el sentimiento de seguridad por la noche, limpiar la basura en locales públicos, la necesidad de mantener a la vegetación que cubre la visibilidad, y la importancia de proveer información adicional y recursos para personas sin hogar.
- **Educación de Seguridad de Tráfico:** Los participantes notaron la importancia de tener acceso a educación de tráfico seguro para todos--ya sea personas que manejan, caminan usan bicicleta o tránsito público. La comunidad vocalizó la confusión que hay sobre quién tiene el derecho de pase variando en circunstancias (i.e. derecho de pase para peatón en cruce marcada o no marcada), los miembros de la comunidad beneficiarían mucho si tuvieran educación y otros recursos.
- **Rutas seguras a la escuela:** Los participantes volvieron a repetir sus preocupaciones sobre la seguridad de la juventud cuando van y vienen de la escuela, particularmente cuando van a pie o en bicicleta. Además de hacer un entorno construido más seguro - lo que incluye llenar las interrupciones en la red de las banquetas y mejorar los cruces peatonales cerca de la escuela - a los participantes les gustaría ver programas de autobús caminante y más programas educativos sobre la seguridad estudiantil.
- **Colaboraciones interjurisdiccionales:** La mayor parte del suroeste Fresno está directamente adyacente al condado de Fresno no incorporado, y muchas de las carreteras del estado pasan por la comunidad, lo que crea obstáculos del entorno construido entre las comunidades de la ciudad de Fresno. A los participantes les gustaría que la Ciudad trabaje de forma proactiva con el condado, Caltrans, y otras jurisdicciones y agencias pertinentes para coordinar proyectos de la seguridad del tráfico.

⁸ Kay Fitzpatrick, Paul Carlson, Marcus Brewer y Mark Wooldridge, "Factores de Diseño que Afectan la Velocidad del Conductor en las Arterias Suburbanas": Registro de Investigación de Transporte 1751 (2000): 18-25.

Recomendaciones de parte de California Walks/SafeTREC

California Walks y SafeTREC dan las siguientes recomendaciones para consideración por parte del departamento de obras públicas del condado de Kern, el departamento de salud del condado Kern, el departamento de obras públicas de la ciudad de Bakersfield, y también a los residentes:

- **Integrar calles completas en los proyectos del mantenimiento:** Recomendamos que la ciudad integre un programa de calles completas en los proyectos hechos por el departamento de obras públicas para usar una lista⁹ de verificación, la que les ayude asegurar que los proyectos regulares del mantenimiento de las calles incluyan las mejoras de la seguridad de peatones y ciclistas cuando sea posible. Esto es una estrategia rentable y que se ha visto ser exitoso en otras comunidades para drásticamente expandir las redes ciclistas y mejorar la seguridad peatonal y ciclista.



Una cruz escolar de alta visibilidad está decolorando en la avenida Norte y la avenida Clara cerca de la primaria West Fresno.



La calidad del pavimento está deteriorándose y las marcas están descoloridas en la avenida S. Santa Clara y la avenida E. Chester.

- **Conexiones completas hacia toda la ciudad:** Cal Walks y SafeTREC recomienda que la ciudad continúe mucha atención hacia la red peatonal y ciclista dentro de suroeste Fresno muchos de los destinos a los cuales los miembros de esta comunidad quieren o necesitan tener acceso están en otras partes de la ciudad, incluyendo los supermercados, los hospitales, y los mercados; es importante asegurar que los miembros de esta comunidad puedan viajar a esos destinos seguramente y directamente por cualquier modo de transporte, incluyendo andar en bicicleta, a pie y tránsito público. Además, porque ambas rutas State Route 41 y 99 corren por suroeste Fresno, es importante considerar cómo estas autopistas funcionan como barreras dentro de la comunidad y como las conexiones a estas autopistas y sobrelas pueden ser mejoradas.

⁹ Vea la lista de verificación de calles completas de la ciudad de Oakland/Proyecto de la coordinación pavimental; como un ejemplo aquí: https://safety.fhwa.dot.gov/road_diets/guidance/docs/oakland_chklist.pdf



Un camino peatonal informal en suroeste Fresno.

- **Proactivamente involucrar a los miembros de la comunidad en el proceso de planificaciones:** Durante el taller y de forma frecuente, el personal de Cal Walks y SafeTREC escucharon preocupaciones por parte de los residentes del suroeste Fresno en el que dejaron claro que no se les avisa cuando hay talleres y reuniones comunitarios, y que cuando sí se les avisa, los participantes no se sienten cómodos de expresar sus preocupaciones o opiniones. Los participantes también expresaron sus frustraciones sobre la posibilidad de reconfigurar las calles para agregar carriles de bicicleta y otros mejoramientos sugeridos para tener calles completas en su ciudad. Nosotros recomendamos que la ciudad continúe a trabajar con los miembros comunitarios del suroeste Fresno en el proceso de planificación y las pláticas de financiamiento y implementación. Aunque algunos de los miembros de la comunidad estaban muy involucrados en la conversación sobre el plan específico para el suroeste Fresno, era obvio que otros miembros de la comunidad se sentían excluidos. Mientras que la ciudad continua a implementar las recomendaciones del Fresno ATP, el plan específico del suroeste Fresno, y mientras el financiamiento y proyectos resultantes de la organización Comunidades para Transformar el Clima (Transformative Climate Communities) empiezan a ser aparentes, es importante que involucren a los miembros de la comunidad y proactivamente entablen una conversación con los que no están presentes aun. Nosotros recomendamos que los talleres y las juntas interactivas sean accesible para todos; que incluyan cuidado de niños, refrescos, y servicios de interpretación; y que haya variedad en los días y horarios de los talleres, y que se lleven a cabo en un lugar central en donde sea más conveniente para los miembros de la comunidad, no a miembros de agencias.

Reconocimientos

Nos gustaría agradecer a la ciudad de Fresno--incluyendo a Jill Gormley, Scott Sehm, y Shelby MacNab del Departamento de Planificación, Anthony Molina del Comité de asesores para ciclistas y peatones de Fresno, y Esther Postiglione de Cultiva La Salud, por invitarnos a su comunidad y por ayudar a organizar el Taller Comunitario Para La Seguridad Peatonal y Ciclista.

También queremos agradecer a todos los miembros de la comunidad y las agencias presentes durante el taller por su dedicación a la seguridad de los peatones y ciclistas. Su participación colectiva informó y fortaleció significativamente los resultados del taller.

El financiamiento para este programa fue proporcionado por una beca de la Oficina de Seguridad de Tráfico de California (OTS) a través de la Administración Nacional de Seguridad de Tráfico para Carreteras (NHTSA).

Apéndice A

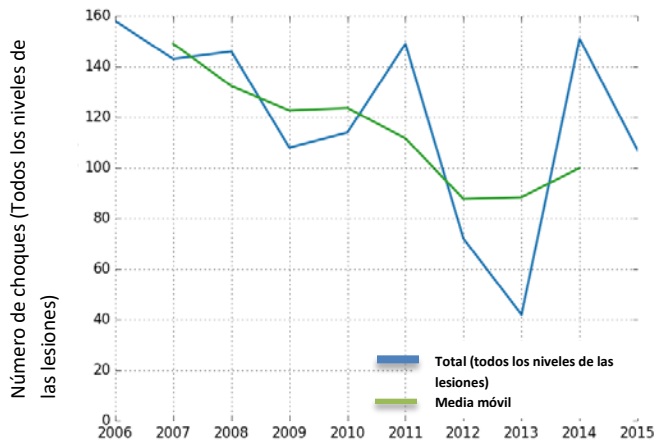
Análisis de los datos de los choques peatonales y ciclistas

Taller comunitario para la seguridad peatonal y ciclista– Fresno, CA – 9/7/17

Analices de choques peatonales y ciclistas, 2006-15*

Peatonales

Número de choques peatonales, 2006-15



La línea azul demuestra el número de choques peatonales donde ocurrió una fatalidad o una lesión. Hubo un total de 1,327 lesión o muertes en 1,190 choques peatonales en los últimos 10 años.

La línea verde demuestra la media móvil del número de choques peatonales donde ocurrió una fatalidad o hubo una lesión. La media móvil es útil para monitorear el cambio de la tendencia conforme avanza el tiempo, especialmente cuando el número de choques es sujeta a variabilidad. Los puntos numéricos son los puntos medios de tres años de datos.

Los siguientes analices están basados en los datos actuales de los últimos cinco años, del 2011 al 2015 para la ciudad de Fresno, CA. Durante este tiempo, hubo 571 lesiones o muertes en un total de 521 choques peatonales.

Infracción más común en los choques peatonales

Tipo de infracción	Número de choques (%)
Ceder el paso al peatón, fuera del paso de cruce peatonal	136 (26.2%)
Otra violación	142 (27.3%)
El conductor debe ceder el paso al peatón en el paso de peatones	121 (23.3%)
Velocidad peligrosa en las condiciones prevaecientes	45 (8.7%)
Caminar en la calzada, aparte de la orilla izquierda del peatón	19 (3.7%)
'Caminar' incumplimiento peatonal de ceder el paso al conductor que ha pasada el cruce de camino	17 (3.3%)
Arrancar o echarse para atrás cuando no es seguro	15 (2.8%)
Luz roja o parada completa, el vehículo debe parar completamente en la línea de limite o al llegar al cruce de camino	13 (2.5%)
Caminar en medio de intersecciones con señales controladas	13 (2.5%)
Total	521 (100.0%)

Conducta peatonal en los choques peatonales

Conducta peatonal	Número de choques (%)
Cruzar fuera del cruce peatonal	185 (35.5%)
Cruzar en el cruce peatonal en la intersección	168 (32.2%)
En la carretera, incluyendo el arcén	103 (19.8%)
Fuera de la carretera	43 (8.3%)
No fue declarado	13 (2.5%)
Cruzar en el camino de cruce, fuera de la intersección	9 (1.7%)
Total	521 (100.0%)

* Data Source: California Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS). Collision data for 2014 and 2015 are provisional at this time.

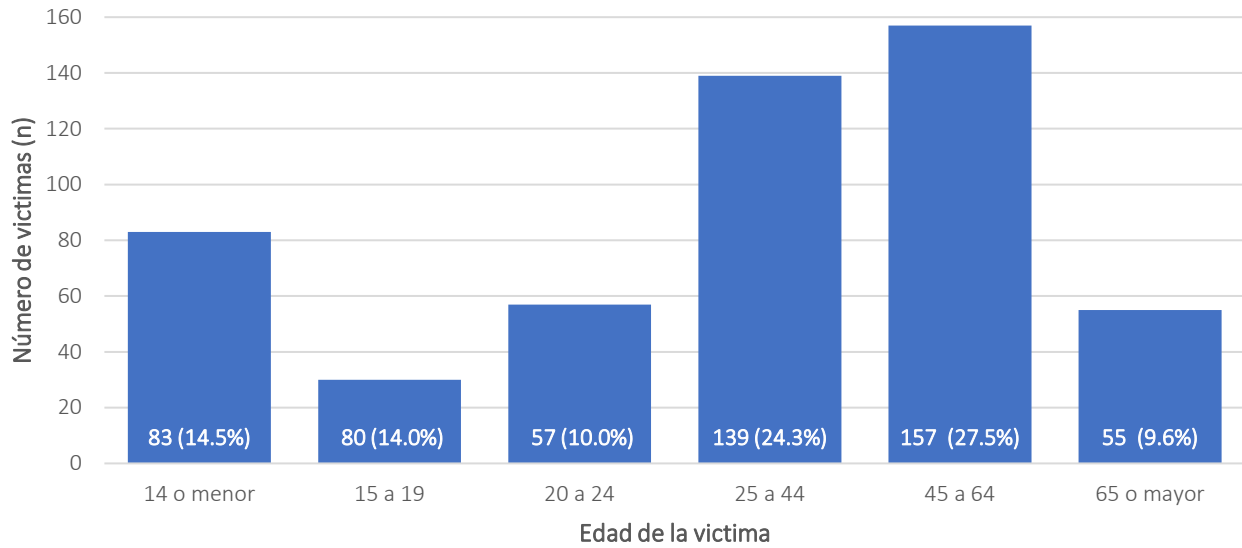
Funding for this project was provided by a grant from the California Office of Traffic Safety through the National Highway Traffic Safety Administration.

Taller comunitario para la seguridad peatonal y ciclista– Fresno, CA – 9/7/17

Analices de choques peatonales y ciclistas, 2006-15*

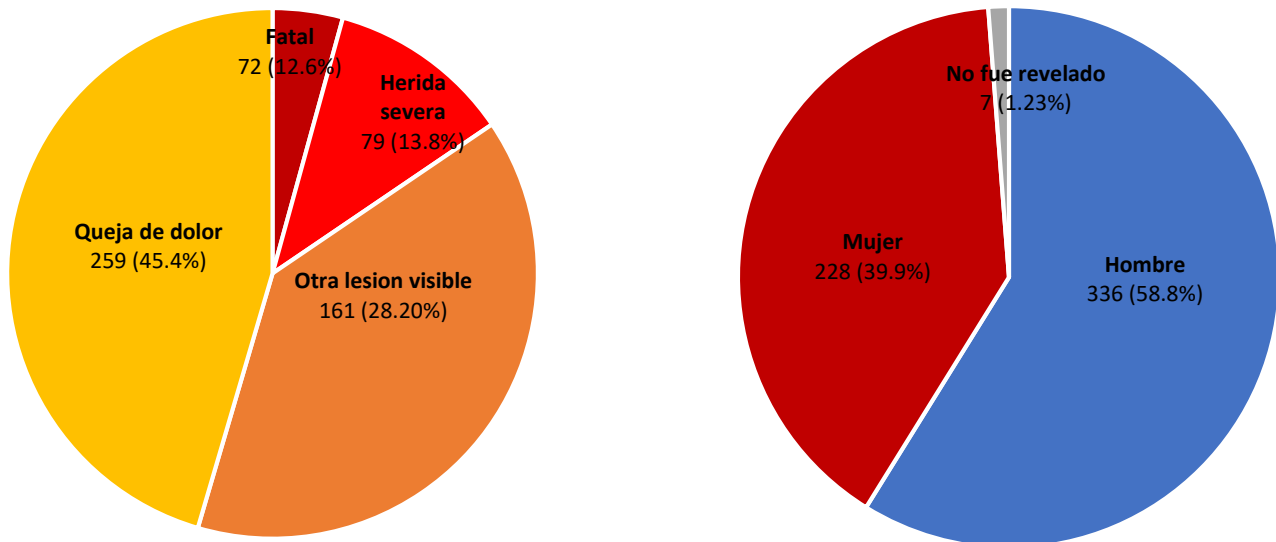
Demográficas de las víctimas peatonales

La edad de la víctima peatonal oscilo considerablemente a lo largo de todas las edades, la juventud de 19 años o menos represento el 28.5 por ciento de todas las víctimas. La mayor parte de las víctimas fueron varones.



Gravedad de lesión de la víctima, 2011-15

La mayoría de los choques peatonales resultaron en lesiones menores.



* Data Source: California Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS). Collision data for 2014 and 2015 are provisional at this time.

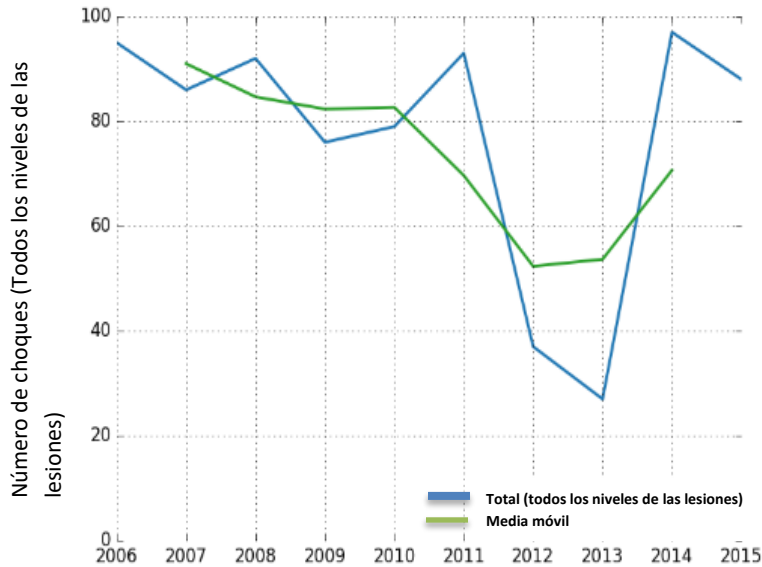
Funding for this project was provided by a grant from the California Office of Traffic Safety through the National Highway Traffic Safety Administration.

Taller comunitario para la seguridad peatonal y ciclista– Fresno, CA – 9/7/17

Analices de choques peatonales y ciclistas, 2006-15*

Ciclistas

Número de choques ciclistas, 2006-2015



La línea azul demuestra el número de choques ciclistas donde ocurrió una fatalidad o una lesión. Hubo un total de 801 lesiones o muertes en 770 choques ciclistas en los últimos 10 años.

La línea verde demuestra la media móvil del número de choques ciclistas donde ocurrió una fatalidad o hubo una lesión. La media móvil es útil para monitorear el cambio de la tendencia conforme avanza el tiempo, especialmente cuando el número de choques es sujeta a variabilidad. Los puntos numéricos son los puntos medios de tres años de datos.

Los siguientes analices están basados en los datos actuales de los últimos cinco años, del 2011 al 2015 para la ciudad de Fresno, CA. Durante este tiempo, hubo 352 lesiones o muertes en un total de 342 choques ciclistas.

Infracción más común en los choques ciclistas

Tipo de infracción	Número de choques (%)
Lugar equivocado de la carretera	101 (29.5%)
Derecho de paso automóvil	61 (17.8%)
Señales y anuncios de trafico	41 (12.0%)
No fue declarado/ razón desconocida	33 (9.6%)
Vuelta inapropiada	26 (7.6%)
Otra violación peligrosa	16 (4.7%)
Velocidad peligrosa	13 (3.8%)
Otra violación	51 (14.9%)
Total	342 (100%)

* Data Source: California Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS). Collision data for 2014 and 2015 are provisional at this time.

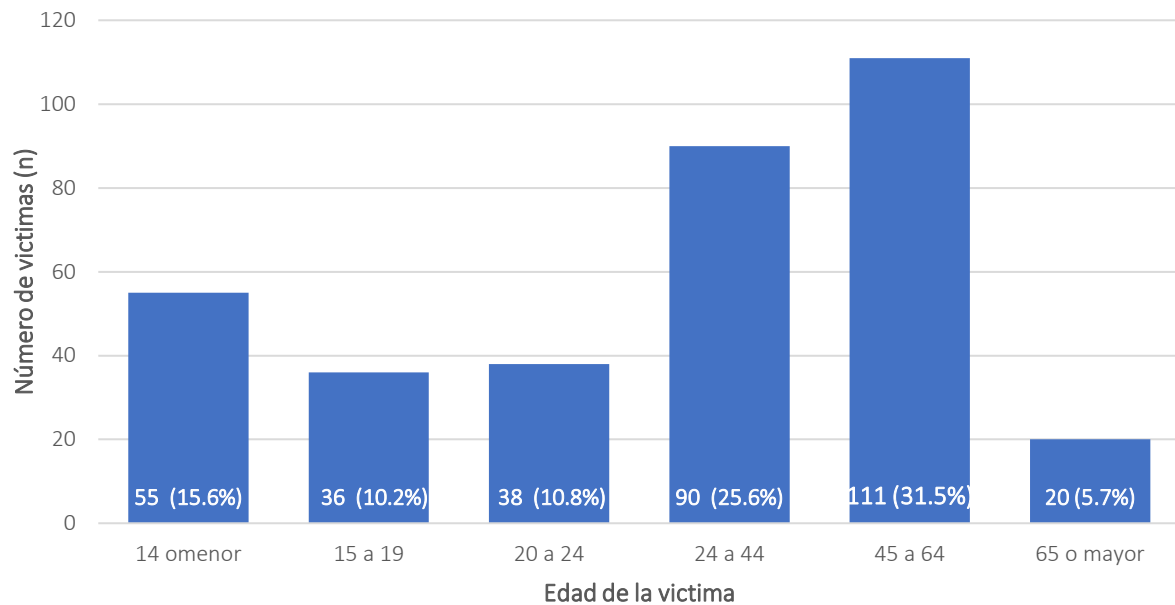
Funding for this project was provided by a grant from the California Office of Traffic Safety through the National Highway Traffic Safety Administration.

Taller comunitario para la seguridad peatonal y ciclista– Fresno, CA – 9/7/17

Analices de choques peatonales y ciclistas, 2006-15*

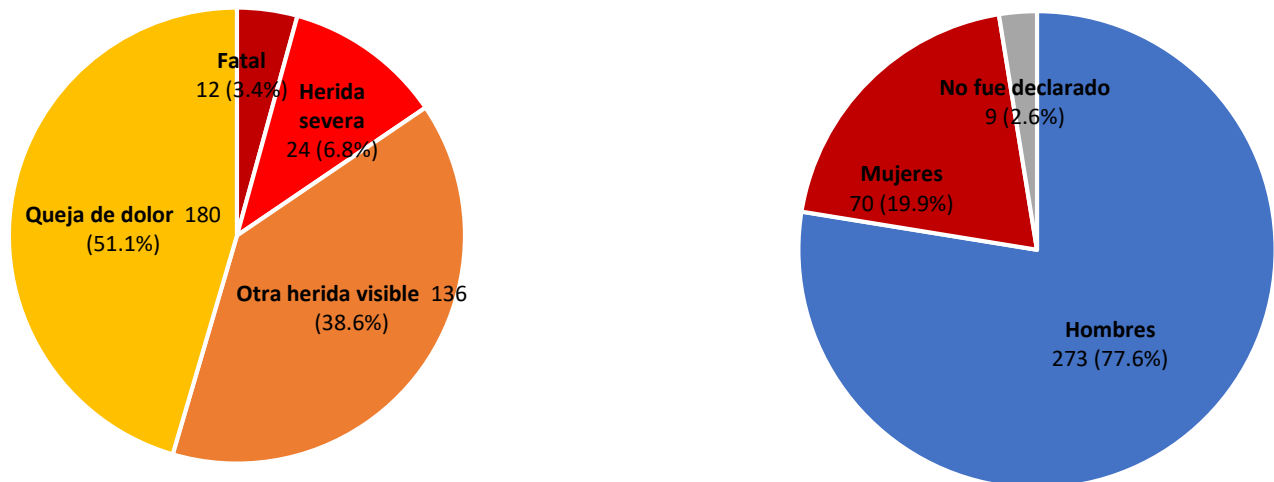
Demográficas de víctimas ciclistas

La edad de víctimas ciclistas oscilo a lo largo de todas las edades, la juventud de 19 años o menos represento el 25.8 por ciento de las víctimas. La mayor parte de las víctimas fueron varones.



Gravedad de lesión de la víctima, 2011-15

La mayor parte de los choques resultaron en lesiones menores.



* Data Source: California Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS). Collision data for 2014 and 2015 are provisional at this time.

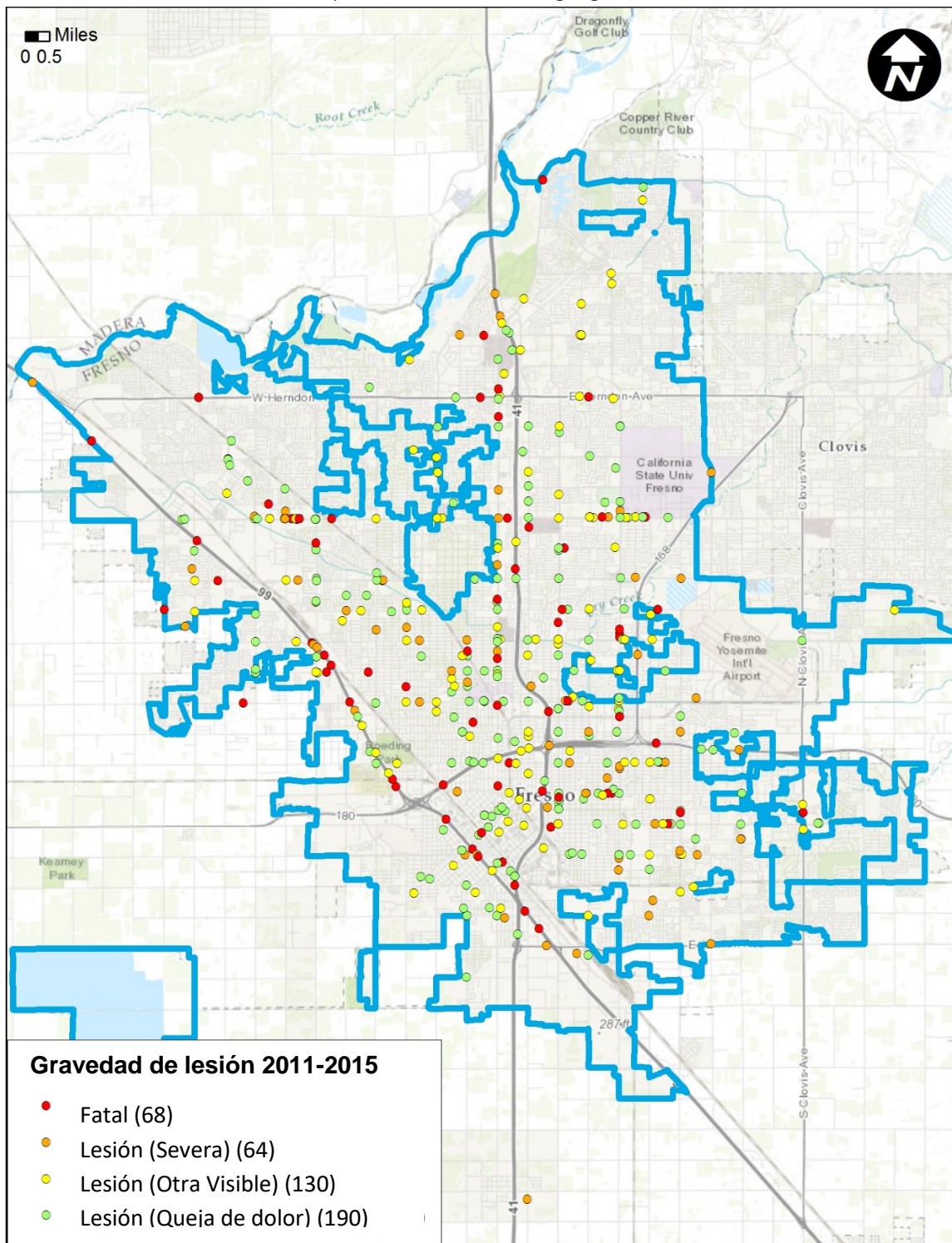
Funding for this project was provided by a grant from the California Office of Traffic Safety through the National Highway Traffic Safety Administration.

Taller comunitario para la seguridad peatonal y ciclista– Fresno, CA – 9/7/17

Analices de choques peatonales y ciclistas, 2006-15*

Lugares de choques peatonales. 2011-15

Nota: Únicamente 454 de 521 choques fueron codificados geográficamente.



* Data Source: California Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS). Collision data for 2014 and 2015 are provisional at this time.

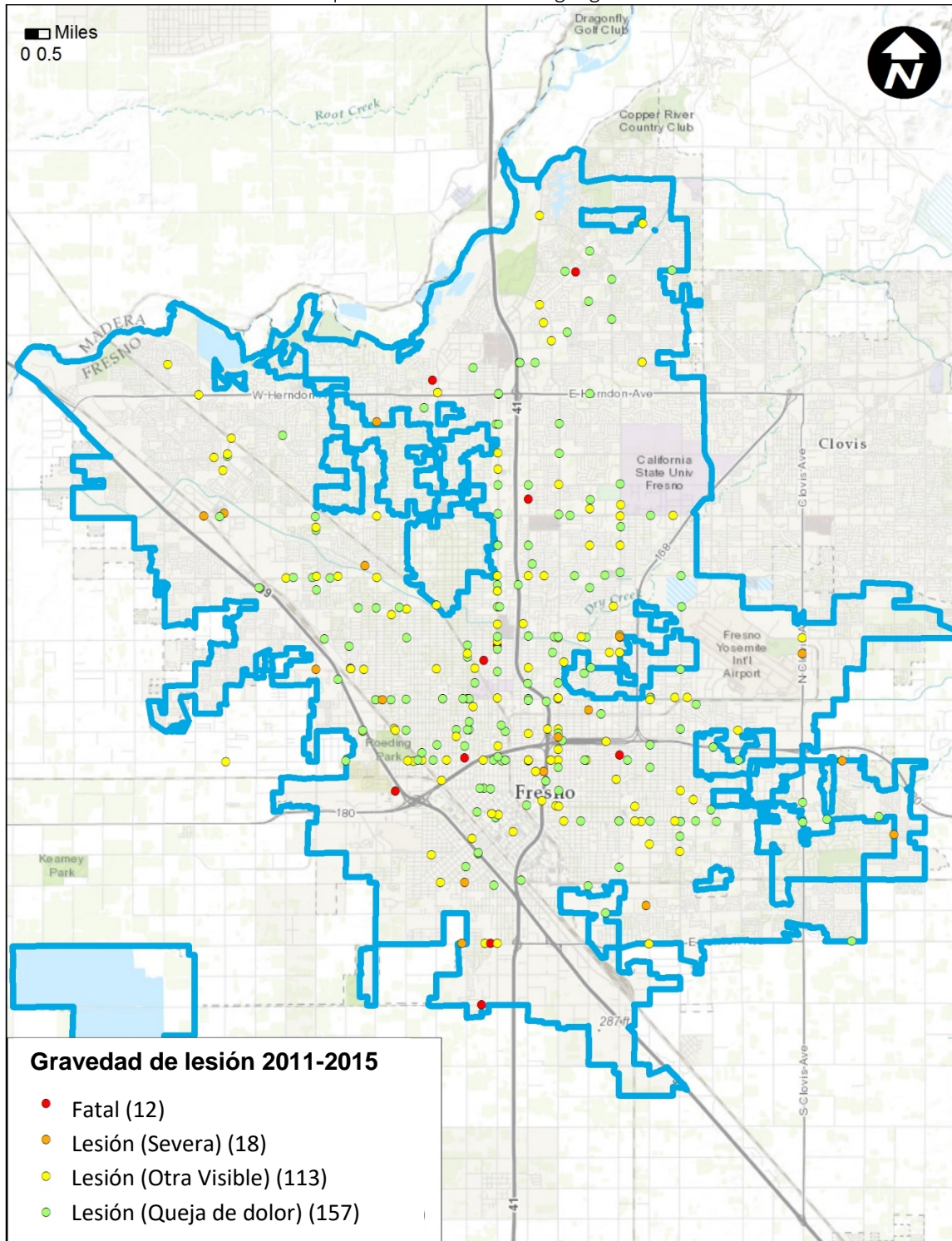
Funding for this project was provided by a grant from the California Office of Traffic Safety through the National Highway Traffic Safety Administration.

Taller comunitario para la seguridad peatonal y ciclista– Fresno, CA – 9/7/17

Analices de choques peatonales y ciclistas, 2006-15*

Lugares de choques ciclistas, 2011-15

Nota: Únicamente 301 de 342 choques fueron codificados geográficamente.



* Data Source: California Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS). Collision data for 2014 and 2015 are provisional at this time.

Funding for this project was provided by a grant from the California Office of Traffic Safety through the National Highway Traffic Safety Administration