

Recomendaciones para mejorar la seguridad peatonal y ciclista para la ciudad de Pomona







Recomendaciones para mejorar la seguridad peatonal y ciclista para la ciudad de Pomona

Por Wendy Ortiz, Mihaela Tomuta, Tony Dang, California Walks;

Jill Cooper, Tracy E. McMillan, PhD, MPH, Lisa Peterson, MPH, el Centro de Investigación y Educación para el Transporte Seguro de UC Berkeley (UC Berkeley Safe Transportation Research and Education Center) (SafeTREC)

Traducido por: Nina Djukic y Ana Lopez

Introducción

Por la invitación de Day One y Bike San Gabriel Valley, el Centro de Investigación y Educación para el Transporte Seguro de UC Berkeley (SafeTREC) y California Walks (CalWalks) llevaron a cabo un taller sobre la seguridad peatonal y ciclista con un enfoque comunitario para planificar acciones que mejoran la viabilidad y seguridad de peatones y ciclistas en la ciudad.

Antes del taller, el personal de Cal Walks visitó el sitio el miércoles 2 de agosto del 2017 y adaptaron el currículo del taller comunitario para la seguridad comunitaria peatonal y ciclista para abordar las necesidades específicas de la comunidad y proveer ejemplos de estrategias que dependen del contexto al que se aplican. Cal Walks llevó a cabo el taller el 18 de septiembre de 2017, el que consistió en:

- 1. Un resumen de las estrategias multidisciplinarias que mejoren la seguridad peatonal y ciclista;
- 2. Una evaluación de la viabilidad peatonal y ciclista a lo largo de una ruta clave; y
- 3. Discusiones de los planes de acción en grupos pequeños para facilitar el desarrollo de las recomendaciones priorizadas por la comunidad para informar los esfuerzos del transporte activo en Pomona.

Este informe resume los procedimientos del taller, las ideas identificadas durante el proceso, y las recomendaciones para proyectos, pólizas, y programas para la seguridad peatonal y ciclista.

Historial

Taller Comunitario para la Seguridad Peatonal y Ciclista / Programa de entrenamiento de la seguridad comunitaria peatonal y ciclista

El Taller Comunitario Para La Seguridad Peatonal y Ciclista (CPBST) es un proyecto conjunto de SafeTREC y Cal Walks. Se proporciona los fondos para este programa 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 capacitar a los residentes locales y los defensores de seguridad para 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 para adaptar y refinar el currículo y el enfoque del taller para lograr satisfacer las necesidades de la comunidad. El personal de Cal Walks visita el sitio antes del taller y observa las condiciones peatonales y ciclistas actuales para informar el ámbito y el enfoque del taller.

El taller de medio día está diseñado para proveer información acerca de las mejores prácticas de seguridad de peatones y ciclistas y las estrategias exitosas (las 6 E's: Empoderamiento y Igualdad, Evaluación, Ingeniería, Aplicación, Educación y Motivación) para abordar y mejorar las condiciones y las preocupaciones de la seguridad peatonal y ciclista. Después de la presentación, se guía a los participantes en una caminata de evaluación de la viabilidad peatonal y ciclista en las calles cercanas antes de establecer las prioridades y los próximos pasos de la seguridad peatonal y ciclista para su comunidad.

Para un resumen de los resultados de los talleres anteriores de CPBST, visita el sitio web: www.californiawalks.org/projects/cpbst and https://safetrec.berkeley.edu/programs/cpbst

Condiciones de seguridad de peatones y ciclistas elegidas en Pomona

Altas velocidades y calles anchas

Mientras los límites de velocidad publicados a lo largo de muchas de las calles arteriales que corren por la ciudad son 30 or 35 millas por hora (MPH), se ha documentado que la anchura de las calles y los carriles en calles como la avenida Holt, la Boulevard Mission, la avenida Garey, y la avenida Park motiva a los conductores a viajar por encima del límite. Las calles son caracterizadas por dos carriles anchos en cada dirección con un carril marcado en el centro para las vueltas a la izquierda o un carril dedicado a las vueltas a la izquierda para que las vueltas no impidan el flujo del tráfico. Se ha demostrado por medio de la investigación que las calles y los carriles anchos se asocian a velocidades más altas¹, lo cual afecta la seguridad de los peatones y ciclistas. El personal de Cal Walks observó ciclistas en las banquetas, probablemente debido a la falta de confianza de viajar al lado de vehículos que viajan a altas velocidades a lo largo de estas calles.



La avenida East Holt hacia la calle North Gibbs es una calle ancha con múltiples carriles, lo cual motiva a los conductores a viajar por encima del límite.

¹ 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.

Calles en condiciones pobres

El personal de Cal Walks observó condiciones pobres en las calles, las que incluían asfalto agrietado y desnivelado, baches, escombros, y marcas descoloridas de las calles y las cruces de las calles a lo largo de arteriales y calles adyacentes. Cerca de la intersección de la avenida Holt al este y al norte la calle Palomares, el personal de CalWalks observó condiciones del pavimento inconsistentes entre los carriles vehiculares a lo largo de la avenida East Holt. Se pareció que varios carriles habían sido recientemente pavimentados otra vez mientras otros no habían sido pavimentados.

Además, parecía que el pavimento ha resultado en una superficie desnivelación de la calle, el asfalto creó un borde levantado a lo largo de la calle, lo que resulta en condiciones inseguras para ciclistas.



La avenida East Holt mirando hacia la calle North Gibbs es una calle ancha con múltiples carriles con marcas descoloridas, pavimento agrietado, y baches.

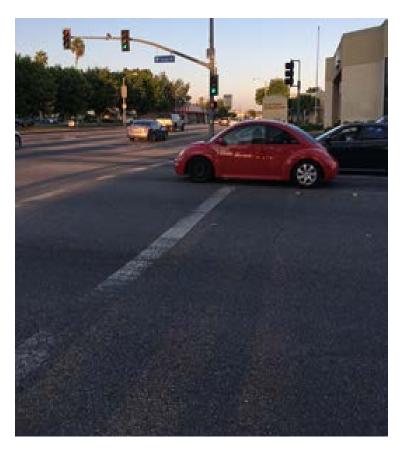
Desafíos para los peatones cuando cruzan

El personal de CalWalks observó varios desafíos para los peatones que cruzan a lo largo de la comunidad. Se encuentra varios cruces peatonales de alta velocidad en el centro, a lo largo de la calle Main y otras calles adyacentes, pero la mayoría de las cruces no son marcados o son cruces transversos estándares (donde las rayas son perpendiculares a la dirección en que los vehículos viajan y paralelas a la dirección en que los peatones viajan), los que son más difíciles de ver para conductores cuando viajan a altas velocidades. Muchas barras de parada y cruces marcados están descoloridas, y por eso son casi imposible de ver por la noche o hasta que un vehículo o un peatón esté dentro unos pies del conductor. Unas intersecciones con altas volúmenes de tráfico no tienen cruces marcados cerca de servicios peatonales, como restaurantes o tiendas. Muchos bordes de la banqueta, en las intersecciones, incluyendo la avenida Mission y la calle Palomares, están alineados con las calles y no tienen rampas o tienen rampas de estilo antiguo, las que están de acuerdo con estándares y prácticas adecuadas actuales de ADA.

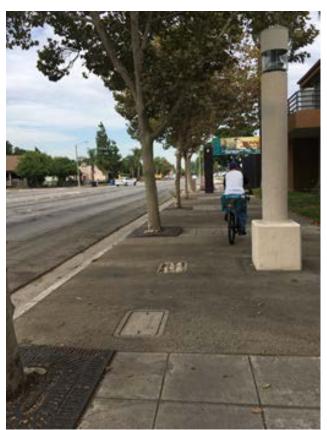




A la izquierda, un ejemplo de múltiples rampas de la banqueta que están alineados con la calle y sin domos truncados para peatones ciegos o discapacitados visualmente. A la derecha, un ejemplo de una intersección con un borde agrietado y una falta de rampas.



Marcas descoloridas de las cruces peatonales se les hace difícil de ver para los conductores y respetar señales.



Due to high vehicle speeds and lack of bicycle facilities, some bicyclists prefer to ride on the sidewalk.

Huecos en la red ciclista y falta de rótulos para dar dirección u orientar

Los carriles de bicicletas existentes parecen ser limitados, aunque unos se identifican por marcas en las calles o letreros tradicionales. En varios lugares, los carriles de bicicletas eran angostos y difíciles de ver en áreas con mucho tráfico vehicular. Marcas limitadas para ciclistas en las calles y rótulos para dar dirección u orientar limitados se hace difícil identificar rutas para bicicletas y destinos populares. El personal de CalWalks también observó ciclistas que montaron en las banquetas o montaron en el carril de bicicletas contra de la dirección de tráfico. Los miembros de la comunidad notaron que una gran preocupación de la seguridad para los residentes que montan a lo largo de la avenida Holt es la velocidad alta de los vehículos, lo que resulta en que muchas personas montan en las banquetas en vez de las calles.

Las banquetas en mal estado y los escombros

Muchas banquetas en la comunidad están en una variedad de mal estado y por lo general, las grietas en las banquetas empeoraron el más lejos que se caminaba fuera del centro. Las banquetas varían en su anchura, la que depende de la presencia o ausencia de una zona de amortiguamiento de árboles entre la banqueta y la calle y la presencia de mobiliario urbano, por ejemplo, bocas de incendio, bancas, postes de luz, y casetas de tránsito. Por lo general, las banquetas eran bastante anchas para permitir que dos adultos caminen lado a lado cómodamente. La seguridad de las banquetas se afecta mucho por las grietas, concreto desnivelado y roto, y los huecos, los que aumentan el riesgo de tropezar para peatones y afectan la seguridad de ciclistas que usan las banquetas. Muchos de los receptáculos cerca de las paradas de tránsito público y en las intersecciones estuvieron rebosantes, lo que crea una experiencia de caminar desagradable.



Una banqueta muy agrietada crea un peligro para peatones y ciclistas que usan las banquetas.



Una banqueta levantada que ha sido reparada en un estilo de "tela de retales" (en pedazos).

Iluminación inadecuada

Se observó una falta de iluminación a la escala del peatón durante la visita al sitio, especialmente en las paradas de tránsito, cerca de restaurantes y fachadas de tiendas, y en espacios comunitarios. Una falta de adecuada y funcional iluminación a la escala del peatón fue especialmente evidente en el centro de tránsito, donde estructuras crean muchas áreas de ocultación para los peatones que vienen desde y al centro de tránsito.

El área alrededor de los 777 Place Apartments (Apartamentos 777) a lo largo de la calle 3rd y la avenida Towne tenía iluminación a la escala del peatón consistente alrededor de todo el complejo, pero se habían puesto los dispositivos de iluminación en el centro de la banqueta, lo que reduce el espacio de caminar, afecta la accesibilidad para personas que usan sillas de ruedas, y crea un peligro para peatones y ciclistas por la noche.



Falta de iluminación a la escala del peatón a lo largo de la Avenida Garey hacia el centro de tránsito de Pomona.



Un túnel peatonal oscura cerca del centro de tránsito de Pomona.



Iluminación en la calle orientado a vehículos.

Desafíos del paisaje

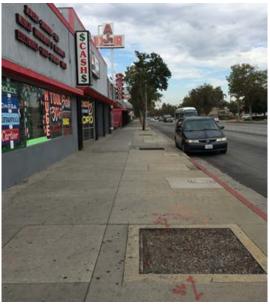
Se observó una variedad de zonas de amortiguamiento a lo largo de las banquetas. Unas eran vacías mientras otras tuvieron árboles o arbustos. Donde existen, zonas de amortiguamiento se llenó con una variedad de especies de árbol, pero muchas estuvieron levantadas y se llenó con escombros. Muchas de las zonas de amortiguamiento a lo largo de la avenida East Holt estuvieron vacías y no proveían sombra para peatones que caminaban a las fachadas de las tiendas. Las especies de árbol variaron de calle a calle y a veces de un lado de la calle al otro, y ofrecieron una cantidad variable de sombra; unas banquetas estuvieron adecuadamente sombreado, lo que depende del árbol y el tipo de folaje. Se observó escombros del paisaje acumulando en las canaletas, zonas de amortiguamiento, y las entradas para los autos, y adyacente a las banquetas.



Un arbusto descuidado bloquea y reduce el camino para caminar.



Zonas de amortiguamiento llenas de escombros y levantados por las raíces de los árboles en expansión.



Zonas de amortiguamiento vacías a lo largo de la avenida Holt no proveen sombra a los peatones y pueden crear desafíos para peatones con discapacidades.



Varias especies de árbol proveen poco o ninguna sombra a los peatones.

Historial de los choques peatonales y ciclistas

Entre 2011-2015,² hubo 330 choques peatonales, incluyendo 27 muertes y 33 gravemente lesionados en Pomona. Los choques se concentraron en la Boulevard Mission, la avenida Garey, y la avenida Holt. Los dos factores primarios de los choque peatonales fueron que los conductores no cedieron el paso a un peatón con el derecho de paso (36% de los choques peatonales) y la falta por parte del peatón de ceder el paso a un conductor cuando cruzaron fuera de un cruce peatonal marcado o no marcado³ (29.4% de los choques peatonales). En el periodo de 10 años entre 2006-2015, parece que los choques peatonales están en una trayectoria ascendente.

Entre 2011-2015, hubo 380 choques ciclistas, incluyendo 6 muertes y 25 gravemente lesionados en Pomona. Los choques se concentraron en la Boulevard Mission, la avenida Garey y la avenida Holt. Los dos factores primarios en los choques ciclistas fueron que los ciclistas viajaban en la dirección equivocada de la calle (27.6% de los choques ciclistas) y la falta de ciclistas de ceder el derecho de paso a un conductor (23.7% de los choques ciclistas). En el periodo de 10 años entre 2006-2015, parece que los choques ciclistas están en una trayectoria descendente.

Una discusión completa de los datos de los choques peatonales y ciclistas, preparados por UC Berkeley SafeTREC, se puede encontrar en el Appendice A.

El taller el 18 de septiembre de 2017



El alcalde de Pomona, Tim Sandoval, dando la bienvenida a los participantes del taller.

Day One y Bike San Gabriel Valley solicitaron un taller para:

- Proveer el personal de la ciudad, las organizaciones comunitarias, y residentes con herramientas para promover la seguridad peatonal y seguridad, para informar proyectos del transporte activo en el futuro;
- Fortalecer las relaciones de trabajo entre organizaciones de defensores locales, la ciudad, y otros depositarios para asegurar los mejores resultados para los residentes de Pomona; y
- 3. Desarrollar consenso sobre las prioridades y pasos próximos de la seguridad peatonal y ciclista.

² Nota que los datos de 2014 y 2015 son provisionales.

³ 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.

El taller se llevó a cabo de 4:00 pm a 8:00 pm, y se proveyó la cena, el cuidado de los niños, e interpretación simultánea desde ingles al español para maximizar la participación de la comunidad. Nueve (9) individuals asistieron al taller, incluyendo representativos de la comunidad, Bike San Gabriel Valley, La coalición ciclista de la Valle Pomona, Cal Poly Pomona, la oficina del supervisor del condado de Los Angeles Hilda L. Solis, y Red para Organizar Comunidades Inland (Inland Communities Organizing Network).

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

Los participantes del taller evaluaron la viabilidad peatonal y ciclista a lo largo de una ruta clava. La ruta viajó al oeste por la calle 3rd, al sur por la avenida Park, al este por la avenida Mission, al norte por la calle Palomares, y oeste otra vez en la calle 3rd.



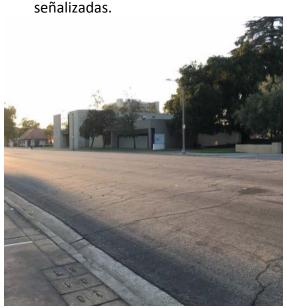
Los participantes se preparan a empezar su evaluación de la viabilidad peatonal y ciclista.

Se les preguntó a los participantes que

- 1. Observarán las condiciones del entorno construido y el comportamiento de todos los que usarán la calle;
- 2. Aplicaran las estrategias aprendidas por la presentación de las seis E's, las que podrían ayudarles a superar las preocupaciones sobre el entorno construido y el comportamiento inseguro de los conductores, los peatones, y los ciclistas; y
- 3. Identificarán las ventajas comunitarias y estrategias, las que se puede desarrollar.

Después de la evaluación de la viabilidad peatonal y ciclista, los participantes compartieron las siguientes reflexiones:

 Falta de cruces marcados: Los participantes de la evaluación notaron la falta de cruces marcados a lo largo de la comunidad, especialmente a lo largo de Mission Avenue en el centro, la que se caracteriza por cuadras largas. Los participantes comentaron que, antes del taller, no sabían que el uso peatonal de cruces no marcados es legal, a menos que se indique lo contrario. Identificaron lugares a lo largo de Mission Avenue donde se puede instalar un cruce marcado o una señal peatonal para aumentar la frecuencia de cruces marcados entre intersecciones



Cuadras largas sin cruces peatonales marcados o letreros.



Hay una falta de rampas en los bordes de la banqueta con el estilo actual.

- Necesidad de mejorar las banquetas en estilo ADA⁴ y accesibilidad: Los participantes también notaron que muchas de las rampas en los bordes de la banqueta en la comunidad parecen ser las rampas antiguas en el estilo "cima/ápice" y no están de acuerdo con estándares actuales y las prácticas adecuadas del ADA. Se observó una variedad de tamaños y estilos de rampas, y unas rampas de los bordes estuvieron alineadas con la calle. Unas de las rampas de los bordes parecían ser demasiados inclinados para los estándares de ADA y acceso seguro para residentes con aparatos de asistencia móvil.
- Sombra inconsistente en las banquetas: La caminata de evaluación reveló que la mayoría de las calles tenían algún tipo de zona de amortiguamiento. Sin embargo, la zona de amortiguamiento frecuentemente estaba vacía o llena con arbustos pequeños y variedades de árbol que añadieron interés visual al panorama, pero no les ofrece sombra a los peatones.

⁴ 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 de los programas y servicios de gobiernos locales y estatales). https://www.ada.gov/servicemembers_adainfo_spanish.html



Zonas de amortiguamiento vacías no les ofrecen sombra a los peatones.



Lugares para estacionamiento infrautilizados son comunes a lo largo del centro.

- Cantidades excesivas de lugares para estacionamiento y aparcamientos vacíos: Los
 participantes de la evaluación notaron que hay demasiados lugares para estacionamiento a lo
 largo del centro, y muchos están vacíos. La mayoría de los aparcamientos son infrautilizados y
 están vacíos la mayoría del día. Los participantes comentaron sobre el potencial para la
 actividad y la viabilidad de los peatones del centro si se convertiría los aparcamientos en algo
 diferente.
- Falta de iluminación a la escala del peatón: En la ruta de la evaluación, los participantes notaron una falta de iluminación a la escala del peatón. La falta de iluminación estuvo particularmente evidente a la puesta del sol durante la evaluación. Muchas de las banquetas que solo tenían postes de luz grandes y orientados a los vehículos, estaban muy oscuras. La iluminación está muy alta y se enfoca en dar luz a la calle en vez de la banqueta. Donde la iluminación a la escala del peatón existió, estuvo escasa y a veces bloqueada por el follaje de los árboles.



Typical lighting infrastructure along many arterial and neighborhood streets.

Recomendaciones de los residentes de la comunidad

Después de la evaluación de la viabilidad peatonal y ciclista, CalWalks dirigió pláticas en grupos pequeños para planificar la acción siguiente. Los participantes discutieron dos pares de preguntas:

- 1. El primer par se enfocó en priorizar las estrategias educacionales y motivacionales para proyectos que no fueron sobre el entorno construido.
- 2. El segundo par de preguntas se enfocó en mejoras potenciales en el entorno construido para rutas frecuentemente usadas por peatones, ciclistas, o tránsito público.



Participantes entablan una conversación para planificar un plan de acción.

Los participantes del taller proveyeron las siguientes recomendaciones para los mejoramientos de la seguridad peatonal y ciclista por lo general:

- Incorporar Prioridades Peatonal y Ciclista en Programas Existentes: Los residentes que asistieron al taller buscaron usar programas existentes para priorizar la seguridad peatonal y ciclista en su comunidad. Viaja alrededor de Pomona (Ride Around Pomona) (RAP!), Operación luciérnaga con la coalición de bicicletas del valle de Pomona (Operation Firefly with the Pomona Valley Bicycle Coalition) (PVBC), y Corremos Pomona (We Run Pomona) se identificaron como programas que pueden servir como plataformas educacionales y espacios para organizar para continuar la defensa de la seguridad peatonal y ciclista. Los participantes consideraron crear un Viaje de Regreso a la Escuela (Back to School Ride) como parte de la serie de RAP! como una manera de entablar la juventud en una conversación y expandir los esfuerzos de Rutas Seguras a la escuela (Safe Routes to School). Los participantes tenían interés en añadir un componente peatonal al programa We Run Pomona en que podría enfocar en proyectos para la seguridad peatonal. Actualmente, el proyecto de PVBC, Operation Firefly, enfoca en proveer luces para los ciclistas; sin embargo, los participantes expresaron interés en proveer luces para personas que usan scooters y sillas con ruedas y peatones.
- Aumentar la visibilidad de ciclistas: Los participantes expresaron interés en usar el ímpetu de la inminente CicLAvia en el 22 de abril de 2018, lo que conectaría las ciudades de San Dimas, La Verne, Pomona y Claremont para crear programas educacionales que enfoquen en peatones, ciclistas, y conductores. El objetivo es crear un cambio cultural que priorice calles multimodales que todos compartan. Además, tenían interés en expandir sus clases de la seguridad ciclista a los mayores y ofrecerlas en varios parques y centros de la recreación en Pomona. A

• Manejar los conflictos en las rampas de entrada y salida de las carreteras: State Route (Las Rutas del Estado) 57 y 71 y el Interstate 10 viajan por Pomona y crean varias zonas de conflicto y condiciones desafiantes para los peatones y ciclistas en las rampas de entrada y salida. Los participantes particularmente tenían preocupaciones sobre la entrada y salida del Interstate 10 a Fairplex Drive, la que es una gran arterial frecuentemente usada por ciclistas para conectarse a las ciudades adyacentes. El límite de velocidad anunciado es 45 mph, pero los participantes notaron que los vehículos que viajan cuesta abajo en Fairplex Drive viajan por encima del límite, lo que crea condiciones peligrosas para ciclistas. Los participantes tenían interés en medidas que calmen el tráfico, como la instalación de speed feedback radar units (unidades que indican la velocidad de los carros de modo retroacción) en Fairplex Drive y carriles de bicicleta físicamente separados en las calles en calles adyacentes.

Recomendaciones de California Walks/SafeTREC

California Walks y SafeTREC presentan las siguientes recomendaciones para la consideración de la ciudad de Pomona y el comité de planificación del taller:

- Mejoramientos al entorno construido de los ciclista: Nosotros recomendamos que el comité de planificación trabaje con la ciudad para desarrollar una lista de verificación para un proyecto de calles completos/pavimento⁵ para asegurar proyectos regulares del mantenimiento de las calles, que incluyen volver a pintar los carriles de bicicleta existentes, instalar carriles de bicicleta nuevos, y instalar marcas para zonas de conflicto y amortiguadores durante los proyectos de repavimentación estándares. Esto es una estrategia económica y la hemos observado funcionar en otras comunidades para dramáticamente expandir las redes ciclistas. Más señalización y señalización mejorada y rótulos para dar dirección u orientar es necesario para asegurar que los ciclistas viajen seguramente y sean dirigidos a rutas y destinos existentes y preferibles.
- Mejoramientos de los cruces: Los tiempos de las señales de cruzar variaron a lo largo de la ruta de evaluación, y por eso recomendamos que la ciudad conduzca un análisis en toda la ciudad de los tiempos de las señales de cruzar en todas las intersecciones señalizadas o, al mínimo, en las intersecciones señalizadas cercas de las escuelas y las instalaciones para los mayores. Se debe inspeccionar estas señales y alterar los tiempos de cruce para que sean no más de 2.8' por segundo, lo cual es necesario para proveer el tiempo adecuado para que los mayores y los niños puedan cruzar seguramente. Hemos visto esta estrategia en la ciudad de San Jose, donde la ciudad evaluó los tiempos de las señales de cruzar en 13 sitios de centros comunitarios o de mayores, 43 complejos de vivienda para mayores, y 256 escuelas, el cual resultó en alterar los tiempos de 195 señales a través de la ciudad para proveer mayores y niños más tiempo para cruzar calles ocupadas seguramente para tener acceso a las escuelas, comidas comunales, oportunidades sociales, y otros servicios sociales. Además, recomendamos que el comité de planificación trabaje con la ciudad para desarrollar normas para la instalación de los cruces (separadas por entre 0.25 y 0.33 millas) y mejoras mínimas para la seguridad que deban ser considerados para la instalación de cruces marcados (como marcas de las cruces de alta visibilidad, islas de refugio para peatones, luces peatonales intermitentes rectangulares,

⁵ Vea la lista de calles completas "City of Oakland Checklist for Complete Streets/Paving Project Coordination" como ejemplo. Disponible en el sitio web https://safety.fhwa.dot.gov/road_diets/guidance/docs/oakland_chklist.pdf

- restricciones de estacionamiento en las esquinas, etc ⁶. Normas disponibles al público se pueden clarificar la toma de decisiones y la priorización para nuevas instalaciones de las marcas de cruces o solicitaciones para el mejoramiento de las cruces, y puedan comunicar este proceso para todos los depositarios.
- Medidas para calmar el tráfico: Medidas para calmar el tráfico, las que incluyen una dieta de la calle (donde se reduce el número de carriles, se agrega un carril de bicicletas, y se agrega un carril en el centro para las vueltas a la izquierda), la adición de extensiones de los bordes de la banqueta, islas de refugio para la seguridad de los peatones, cruces mejorados, y el entorno construido para los ciclistas, puedan reducir la velocidad de las conductores a lo largo de las arteriales centrales de Pomona. Si se reestructura la avenida Holt, carretera principal en Pomona que tiene una tasa de choques grande, se podría crear un espacio para los carriles de bicicleta separados y destacados con pavimento verde para mejorar la visibilidad. Recomendamos que la ciudad de Pomona trabaje con organizaciones comunitarias y residentes para entregar una solicitud al Caltrans Sustainable Transportation Planning Grant Program (El programa de planificar una subvención para transportación sostenible de CalTrans) para desarrollar un plan de Complete Streets (calles completas) enfocado para Holt Avenue, el que incluya una visión compartida para el corredor y proyectos identificados como prioridades para mejorar las condiciones peatonales y ciclistas en Pomona. Recomendamos que los participantes revisen el Specific Plan (plan específico) y plan de Complete Streets (calles completas) de San Pablo Avenue en la ciudad de El Cerrito para informar la estructura de un proceso similar de planificación para Holt Avenue en Pomona.
- Educación sobre Safe Routes to School (Rutas seguras a la escuela) y actividades de motivación: Los participantes del taller se expresaron una necesidad de involucrar a estudiantes, padres, y el personal de las escuelas en la seguridad peatonal y ciclista por educación, campañas de motivación y crear capacitación de los defensores locales de Safe Routes to School (SRTS) a los niveles del distrito, la escuela, y los padres. Estos defensores podrían explorar y apoyar maneras de involucrar a comunidades de juveniles y estudiantes en esfuerzos peatonales y ciclistas.

Agradecimientos

Nos gustaría agradecer a Adriana Pinedo de Day One y Monica Curiel de Bike San Gabriel Valley por invitarnos a su comunidad, y al Center for the Arts por hospedar el taller de la seguridad peatonal y ciclista. También nos gustaría agradecer a Cardenas Market por donar la comida para el taller.

Nos gustaría reconocer los varios miembros de la comunidad y representantes de Bike San Gabriel Valley, Pomona Valley Bicycle Coalition, Cal Poly Pomona, Supervisor Hilda L. Solis' Office from the First District, y Inland Communities Organizing Network por participar en el taller y por su dedicación a la seguridad de los peatones y ciclistas. Su participación colectiva informo y fortaleció los resultados del

⁶ Recomendamos que vea las guías de cruce de otras ciudades, incluyendo la guía de la ciudad de Sacramento "City of Sacramento's Pedestrian Crossing Guidelines", disponible en el sitio web https://ca-/media/Corporate/Files/Public-Works/Publications/Transportation/Bicycle-Pedestrian/Ped-Safety.pdf; el apéndice A de "City of El Cerrito Active Transportation Plan Appendix A Crosswalk Policy" (2016), disponible en el sitio web https://ca-elcerrito.civicplus.com/DocumentCenter/View/6291; y la póliza cruces de la ciudad de "Oakland City of Oakland's Crosswalk Policy" y la tabla acompañante sobre los tratamientos de los cruces "Crosswalk Location Decision Matrix and Crosswalk Treatment Options Chart", disponible en el sitio web

taller de manera importante.

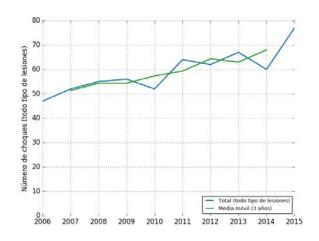
Los fondos para este programa fueron proporcionados por una beca de la Oficina de Seguridad de Tráfico de California (OTS) a través de la Administración Nacional de Seguridad de Tráfico para Carreteras (NHTSA).

Apéndice A

Análisis de los datos de los choques peatonales y ciclistas

Taller comunitario para la seguridad peatonal y ciclista – Pomona, CA- 9/18/17 Analices de choques peatonales y ciclistas, 2006-15*

Peatones



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 660 lesiones o muertes en 592 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 Pomona, CA. Durante este tiempo, hubo 362 lesiones o muertes en un total de 330 choques peatonales. **Infracción más común en los choques peatonales**

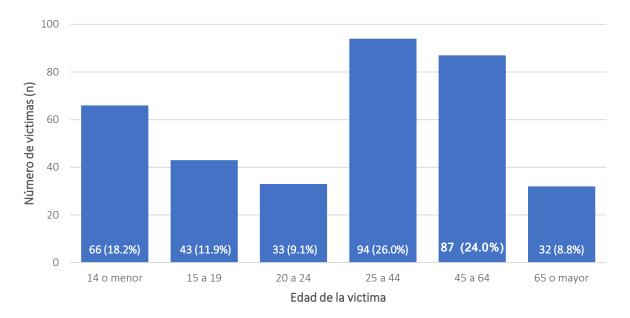
Tipo de infracción	Número de choques (%)
El conductor debe ceder el paso al peatón en el paso de cruce	119 (36.0%)
Ceder el paso al peatón, cuando el peatón esta fuera del paso de cruce	97 (29.4%)
Vuelta peligrosa/ o vuelta no señalada	16 (4.9%)
'Caminar' incumplimiento por parte del peatón de ceder el paso al vehículo que está dentro del paso de cruce	15 (4.5%)
Luz roja o parada completa, el vehículo se detiene en la línea de limite o al llegar al cruce de camino. En las vueltas hacia la derecha en la luz o señal de alto, el conductor debe ceder a cualquier vehículo que se acerca para prevenir ser un riesgo inmediato.	14 (4.2%)
Velocidad peligrosa en las condiciones actuales	13 (3.9%)
Otra infracción	56 (17.0%)
Total	330(100.0%)

Conducta peatonal en los choques peatonales

Acción Peatonal	Número de choques (%)
Cruzar en el cruce peatonal en la intersección	148 (44.8%)
Cruzar fuera del cruce peatonal	110 (33.3%)
En la calle, incluyendo el arcén	49 (14.8%)
Fuera de la calle	14 (4.2%)
No fue declarado	5 (1.5%)
Cruzar en un cruce peatonal que no es la intercesión	4 (1.2%)
Total	330 (100.0%)

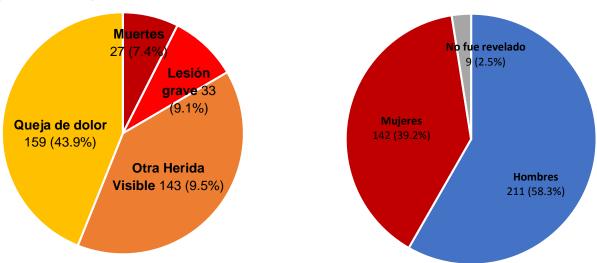
Demográficas de la víctima peatonal

La edad de la víctima oscilo considerablemente a lo largo de todas las edades, la juventud de 19 años o menos represento el 30.1 por ciento de las víctimas. La mayor parte de las víctimas fueron varones.



Gravedad de lesión de la víctima, 2011-15

La mayoría de los choques resultaron en lesiones leves.



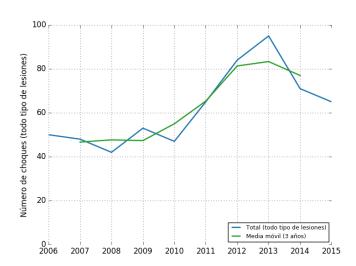
Los fondos para este proyecto vienen de una beca de la Oficina de Seguridad de Tráfico de California, por medio de la Administración nacional para la seguridad de tráfico de la carretera

^{*} Fuente de datos: California Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS). Los datos de choques para el 2014 y 2015 son provisionales en este momento.

Taller comunitario para la seguridad peatonal y ciclista – Pomona, CA- 9/18/17 Analices de choques peatonales y ciclistas, 2006-15*

Ciclista

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 642 lesiones o muertes en 620 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 Pomona, CA. Durante este tiempo, hubo 390 lesiones o muertes en un total de 380 choques ciclistas.

Infracción más común en los choques ciclistas

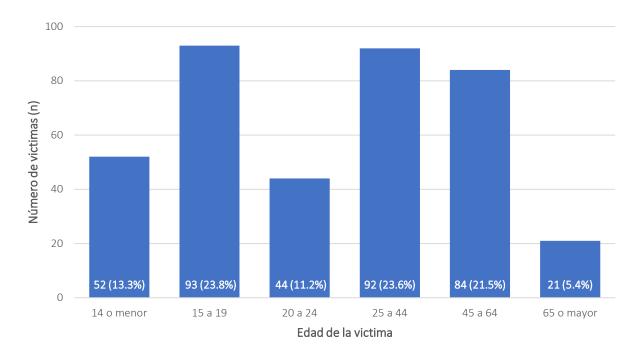
Tipo de infracción	Número de choques (%)
Lugar equivocado de la calle	105 (27.6%)
Derecho de pase para el automóvil	90 (23.7%)
Señales de trafico	55 (14.5%)
Vuelta inapropiada	53 (13.9%)
Velocidad peligrosa	28 (7.4%)
Otra infracción	49 (12.9%)
Total	380 (100.0%)

Los fondos para este proyecto vienen de una beca de la Oficina de Seguridad de Tráfico de California, por medio de la Administración nacional para la seguridad de tráfico de la carretera.

^{*} Fuente de datos: California Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS). Los datos de choques para el 2014 y 2015 son provisionales en este momento.

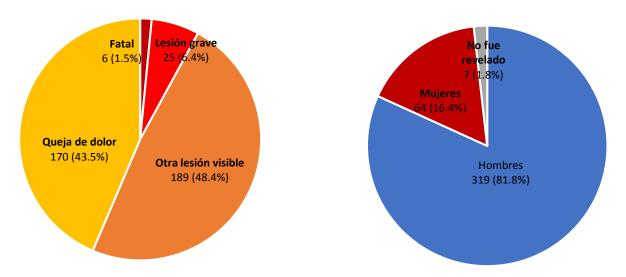
Demográficas de las victimas ciclistas

La edad de las victimas ciclistas oscilo a lo largo de todas las edades, la juventud de 19 años o menos represento el 37.1 por ciento de las víctimas. La mayor parte de las víctimas eran varones.



Gravedad de lesión de la víctima, 2011-15

La mayoría de los choques ciclistas resultaron en lesión menores.

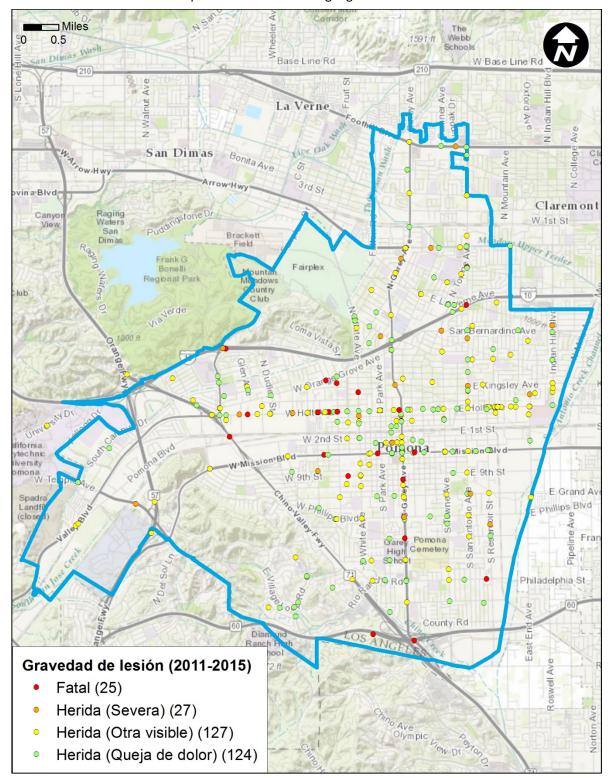


Los fondos para este proyecto vienen de una beca de la Oficina de Seguridad de Tráfico de California, por medio de la Administración nacional para la seguridad de tráfico de la carretera.

^{*} Fuente de datos: California Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS). Los datos de choques para el 2014 y 2015 son provisionales en este momento.

Lugares den los choques peatonales, 2011-15

Nota: Únicamente 302 de 330 choques fueron codificados geográficamente.

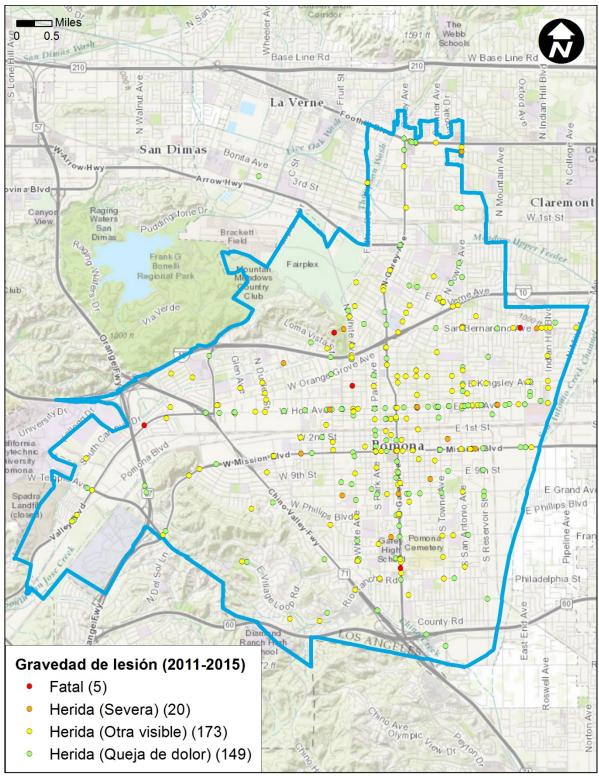


^{*} Fuente de datos: California Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS). Los datos de choques para el 2014 y 2015 son provisionales en este momento.

Los fondos para este proyecto vienen de una beca de la Oficina de Seguridad de Tráfico de California, por medio de la Administración nacional para la seguridad de tráfico de la carretera

Lugares de los choques ciclistas, 2011-15

Nota: Únicamente 347 de 380 choques fueron codificados geográficamente.



^{*} Fuente de datos: California Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS). Los datos de choques para el 2014 y 2015 son provisionales en este momento.

Los fondos para este proyecto vienen de una beca de la Oficina de Seguridad de Tráfico de California, por medio de la Administración nacional para la seguridad de tráfico de la carretera