



# Recomendaciones Para Mejorar La Seguridad Peatonal Y Ciclista En La Comunidad de North Shore



Octubre del 2017



**Berkeley SafeTREC**

SAFE TRANSPORTATION RESEARCH AND EDUCATION CENTER

# Recomendaciones Para Mejorar La Seguridad Peatonal Y Ciclista En La Comunidad De North Shore

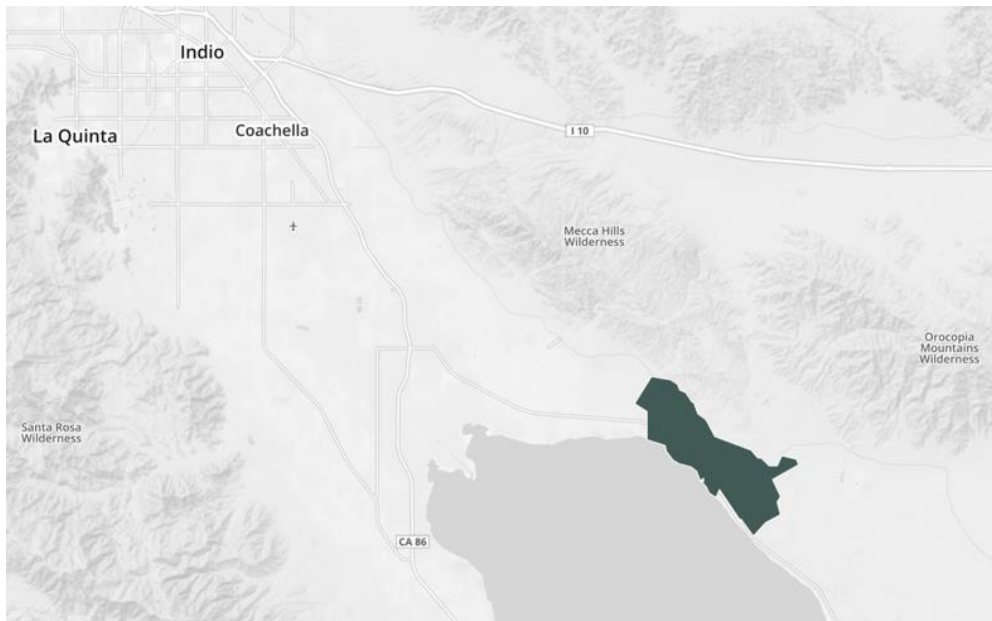
Por Tony Dang, Wendy Ortiz, California Walks;

Jill Cooper, Ana Lopez, Centro de Investigación y Educación en Transporte Seguro de la Universidad de California, Berkeley (UC Berkeley SafeTREC)

Traducido por: Ana Lopez (UC Berkeley SafeTREC)

## Introducción

Por invitación de la organización sin fines de lucro Consejo de Liderazgo por la Justicia y la Responsabilidad, el Centro de Investigación y Educación en Transporte Seguro de la Universidad de California, Berkeley (SafeTREC) y California Walks facilitaron un taller de seguridad para peatones y ciclistas iniciado por la comunidad no incorporada de North Shore en el condado de Riverside para mejorar la seguridad peatonal, ciclista, y la vía peatonal y la circulación de ciclistas por toda la comunidad. North Shore es una comunidad rural no incorporada ubicada a lo largo de la costa noreste del Mar de Salton y tiene una población de aproximadamente 3,500 personas.



La comunidad de North Shore en relación con el Valle de Coachella (área de fotografía noroeste).

Antes del taller, el personal de Cal Walks realizó una visita al sitio el martes, 29 de agosto del 2017 para adaptar el currículum del Taller Comunitario Para La Seguridad Peatonal y Ciclista para satisfacer las necesidades de las comunidades locales y proporcionar ejemplos de estrategias para las condiciones existentes de la comunidad. Cal Walks moderó el taller el viernes, 22 de septiembre del 2017 de 4:00

p.m. a 8:00 p.m. en el hogar de un residente de la comunidad, que consistió en: 1) una visión general de los enfoques multidisciplinarios para mejorar la seguridad de los peatones y ciclistas; 2) dos evaluaciones de la seguridad peatonal y ciclista a lo largo de dos rutas clave; 3) un ejercicio para agrupar colisiones de tráfico indocumentadas y documentar las preocupaciones y barreras de seguridad identificadas por los residentes; y 4) discusiones de planificación de acción para facilitar el desarrollo de recomendaciones priorizadas por la comunidad para informar los esfuerzos de transporte activo en North Shore. Este reporte resume los procedimientos del taller, así como las ideas identificadas durante el proceso y las recomendaciones para los proyectos, políticas y programas de seguridad para peatones y ciclistas.

## 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 del 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 del vecindario y defensores de la seguridad sobre cómo mejorar la seguridad peatonal y ciclista y fortalecer su colaboración con los funcionarios locales y el personal de las agencias para hacer que las comunidades sean más seguras y agradables para caminar y andar en bicicleta. Para cada taller, el programa convoca un comité de planificación local multidisciplinario y multisectorial para adaptar y refinar el plan de estudios y el enfoque del taller para satisfacer las necesidades de la comunidad. Además, el personal de Cal Walks realiza visitas al sitio antes del taller para recopilar observaciones sobre las condiciones existentes de caminar y andar en bicicleta para informar el alcance y el enfoque del taller.

El taller de medio día está diseñado para proporcionar a los participantes las mejores prácticas de seguridad para peatones y ciclistas y una variedad de estrategias comprobadas (las 6E's: Empoderamiento y Equidad, Evaluación, Ingeniería, Aplicación, Educación y Motivación) para abordar y mejorar las condiciones y asuntos de seguridad peatonal y ciclista. Luego, los participantes son guiados en la evaluación de la vía peatonal y la circulación de ciclistas en las calles cercanas antes de establecer las prioridades de seguridad para peatones y ciclistas y los próximos pasos para su comunidad.

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

[www.californiawalks.org/projects/cpbst](http://www.californiawalks.org/projects/cpbst) y <https://safetrec.berkeley.edu/programs/cpbst>

## Condiciones de Seguridad Para Peatones y Ciclistas

### Seleccionadas en North Shore

#### Falta de Banquetas y Otras Instalaciones Peatonales

Con la excepción del área inmediatamente alrededor del Mercado Reyes, no existen banquetas ni marcas de paso de peatones en la comunidad de North Shore. Combinado con las calles anchas y la falta de marcas en los carriles de vehículos, la falta de banquetas crea condiciones inseguras para los residentes que caminan en la comunidad, y en particular, para los estudiantes que caminan hacia y desde las paradas de autobuses escolares distribuidos por toda la comunidad. En un intento por garantizar el paso seguro de sus estudiantes, el Distrito Escolar Unificado de la Valle de Coachella

requiere que sus conductores salgan de sus autobuses con un letrero de alto para ayudar a manejar el tráfico. Sin embargo, esto también presenta un riesgo para los conductores de autobuses ya que se paran en el medio de la calle mientras los conductores maniobran a su alrededor.



La falta de banquetas, alumbramiento de las calles y marcas en los carriles, así como el borrón del borde de la calle por la arena.





Se requiere que el conductor del autobús dirija el tráfico para ayudar a los niños a bajar del autobús escolar.

### **Falta de Alumbramiento de las Calles, Iluminación a Escala de Peatones y Sombra**

Con la excepción del área inmediatamente alrededor del Mercado Reyes, no existe alumbramiento en las calles ni iluminación a escala de peatones en la comunidad. Las condiciones de oscuridad hacen que sea muy difícil para los conductores ver a alguien caminando por las calles. Combinados con la falta de banquetas, estas condiciones crean un ambiente peligroso para peatones y ciclistas para compartir el camino con vehículos. Además, la comunidad no tiene árboles de sombra o estructuras de sombra, que son especialmente necesarios en los calurosos meses de verano. La única excepción a esto es un refugio de autobuses relativamente nuevo frente al Mercado Reyes que proporciona algo de sombra; sin embargo, esta parada de autobús se encuentra directamente frente a una parada de autobús sin mejoras.



La parada de autobús no mejorada no tiene sombra ni iluminación al otro lado de un refugio de autobús recién instalado.

### **Calles Anchas y Altas Velocidades**

Muchas calles en la comunidad son muy anchas y faltan marcas divisorias en el carril. Muchas calles son rectas y, en consecuencia, conducen a conductores que viajan a velocidades muy altas. Las calles anchas y las altas velocidades de los conductores combinadas con la falta de banquetas u otra separación física para las personas que caminan en la comunidad resultan en condiciones peligrosas para los residentes, especialmente para los estudiantes que viajan en todas direcciones cuando bajan de sus autobuses escolares.



Calles anchas con marcas mínimas en el pavimento.

Los radios de giro amplio de las calles pueden alentar a los conductores a dar vueltas a altas velocidades.



Las calles anchas con secciones rectas largas facilitan que los conductores viajen a altas velocidades en la comunidad.

## Historia de Colisión de Peatones y Bicicletas

Entre 2006-2015,<sup>1</sup> hubo 1 colisión peatonal y 2 colisiones ciclistas. Afortunadamente, ninguna de estas colisiones resultó en muertes o lesiones graves. Mientras este es un número de colisiones bajo, la tasa de colisiones por cada 100,000 habitantes en una comunidad del tamaño de North Shore es bastante alarmante. Esta situación es común en las comunidades rurales. Servir a las comunidades geográficamente y culturalmente diversas significa que la tasa debe tomarse en consideración. Puede encontrar una discusión completa de los datos de colisión de peatones y ciclistas de fuentes de datos oficiales preparados por SafeTREC en el Apéndice A.

---

<sup>1</sup> Toma en cuenta que los datos de 2014 y 2015 son provisionales.

Debido a la ubicación remota de la comunidad donde los residentes informaron que los tiempos de respuesta de los servicios de emergencia tomaron más de una hora, puede haber una serie de colisiones no reportadas en fuentes de datos oficiales donde una persona en una colisión podría ir directamente a recibir atención médica. Como parte del taller, se solicitó a los miembros de la comunidad que identificaran las colisiones de tráfico ocurridas en la comunidad que no se capturaron en las fuentes de datos oficiales, y también otras preocupaciones y barreras de seguridad.

Mediante este ejercicio de crowdsourcing, los miembros de la comunidad identificaron 5 colisiones de tráfico adicionales no reflejadas en las fuentes de datos oficiales (Calle Costa Mesa y Avenida 69º, Camino Sea View y Avenida 70º, Calle Flamingo y Calle Miramar, y Vía Costa Brava y Calle Miramar), así como un incidente en Camino Coral Reed y Calle Harbor donde un peatón fue matado por pitbulls callejeros y agresivos.



Participantes trabajando en mapas a gran escala para agrupar colisiones y otros datos de seguridad no reflejados en las fuentes de datos oficiales.

En términos de preocupaciones y barreras de seguridad, los participantes identificaron altas velocidades (particularmente a lo largo de la Avenida 70º, Calle Harbor, Avenida 72º, Calle Rocky Point, Camino Vander Veer y Calle Miramar); perros callejeros y agresivos (especialmente en el extremo este de la Avenida 70º y cerca de la Avenida 72º y la Calle Windlass); la falta de banquetas cerca de paradas de autobuses de la escuela y de SunLine; los usuarios de vehículos todoterreno que viajan a altas velocidades los fines de semana y durante las vacaciones; y la falta de iluminación en las calles (particularmente en el Camino Vander Veer, la Avenida Seaside y la Calle Costa Mesa) como sus principales preocupaciones de seguridad y barreras que les impiden caminar, andar en bicicleta o tomar el transporte con más frecuencia.

## Taller del 22 de septiembre del 2017



El Consejo de Liderazgo para la Justicia y la Responsabilidad solicitó un taller para 1) proporcionar al personal del Condado, organizaciones comunitarias y residentes herramientas para promover la seguridad de peatones y ciclistas para informar futuros proyectos de transporte activo; 2) fortalecer las relaciones de trabajo entre el Condado y el personal de otras agencias regionales, organizaciones comunitarias, residentes y otras personas interesadas para garantizar los mejores resultados para los residentes de North Shore; y 3) desarrollar consenso con respecto a la prioridad de seguridad para peatones y ciclistas y próximos pasos que pueden ayudar a informar un plan de movilidad regional para las comunidades no incorporadas del este de la Valle Coachella, así como informar solicitudes de subvención al Programa de Transporte Activo del estado.



El Supervisor del Condado de Riverside, V. Manuel Pérez, ofreció los comentarios iniciales para el taller.

El taller se realizó entre las 4:00 p.m. y las 8:00 p.m., y se ofreció cena y cuidado de niños para maximizar la participación de la comunidad. Además, el taller fue moderado completamente en español con interpretación simultánea del español al inglés para acomodar los participantes de las agencias que no hablan español. Cuarenta (40) personas asistieron el taller, incluyendo residentes de la comunidad, el Supervisor del Condado de Riverside V. Manuel Pérez y representantes del Consejo de Liderazgo para la Justicia y la Responsabilidad, SunLine Transit Agency, Kounkuey Design Initiative (KDI), Inland Congregations United for Change (ICUC) y Lideres Campesinas.



Participantes aprendiendo el enfoque de los 6E's para la seguridad de peatones y ciclistas.

## Reflexiones de la evaluación de la seguridad peatonal y ciclista

Los participantes del taller llevaron a cabo evaluaciones de la seguridad peatonal y ciclista a lo largo de 2 rutas:

- La ruta 1 viajó desde la Calle Miramar a la Calle Dolphin, luego viajó por la Calle Dolphin al Camino Sea View y finalmente regresó a la ubicación del taller a través de la Calle Lookout. Esta ruta se enfocó en las condiciones a lo largo de la Calle Miramar, donde se encuentra una parada de autobús escolar y un pequeño patio de recreo comunitario, así como en condiciones a lo largo del Camino Sea View, que los residentes notaron que era peligroso para los conductores que viajaban a altas velocidades.
- La ruta 2 viajó desde la Calle Miramar por la Avenida 70<sup>º</sup> hasta la intersección de la Avenida 70<sup>º</sup> y el Camino Vander Veer. El enfoque de esta ruta fue examinar las condiciones a lo largo de la Avenida 70<sup>º</sup> y comparar y contrastar las condiciones a lo largo de la Avenida 70<sup>º</sup> y otras partes de la comunidad con las condiciones mejoradas alrededor del Mercado Reyes.



Los participantes discutiendo las condiciones de la comunidad durante la evaluación.

Se pidió a los participantes que 1) observaran las condiciones de la infraestructura y el comportamiento de todos los usuarios de la carretera; 2) aplicaran las estrategias aprendidas de la presentación de las 6E's que podrían ayudar a superar los asuntos sobre la infraestructura y el comportamiento inseguro del conductor, peatón y ciclista; y 3) identificaran los bienes de la comunidad y las estrategias que se pueden construir.

Después de la evaluación peatonal y ciclista, los participantes compartieron las siguientes reflexiones y prioridades para mejorar las rutas principales en las que actualmente caminan, andan en bicicleta o toman el tránsito (en orden de prioridad):

- **Instalación de Banquetas en Ubicaciones Claves:** Los participantes enfatizaron la necesidad de banquetas en la comunidad para proporcionar separación física a los residentes y niños que caminan hacia / desde paradas de autobús y otros destinos comunitarios en North Shore. Los participantes identificaron la instalación de banquetas en North Shore como una prioridad para mejorar la seguridad de las personas que caminan. Los residentes priorizaron la instalación de banquetas para conectar a la comunidad con el planificado Parque de la Comunidad de North Shore; conectar las residencias a las paradas de autobuses escolares y a las paradas de autobús de SunLine; y para conectar residencias con destinos claves de la comunidad, como el Mercado Reyes y el patio de recreo en la Calle Miramar.
- **Instalación de Iluminación en Ubicaciones Claves:** Los participantes enfatizaron la falta total de alumbramiento público en North Shore y acordaron universalmente que la iluminación a escala peatonal debería priorizarse para las áreas alrededor de las paradas de autobuses escolares y a las paradas de autobuses SunLine. Los participantes señalaron que SunLine históricamente se ha negado a instalar refugios de autobuses e iluminación en áreas sin banquetas debido a la preocupación de permitir que los clientes desembarquen de manera insegura, los residentes se sientan atrapados en una situación donde ninguna de las opciones ofrece seguridad. El patio de recreo en la Calle Miramar también carece de cualquier tipo de iluminación. Los participantes identificaron la instalación de iluminación público y la iluminación a escala peatonal en North Shore como una prioridad para mejorar la seguridad de las personas que caminan y andan en bicicleta. Los residentes también priorizaron la instalación de iluminación a escala peatonal en el Parque de la Comunidad de North Shore, en las paradas de los autobuses escolares, en las paradas de autobús de SunLine y en el patio de recreo comunitario.



La falta de iluminación en el patio de recreo comunitario.

- **Instalación de Cruces Peatonales de Alta Visibilidad:** Los residentes apoyaron firmemente la instalación de cruces peatonales de alta visibilidad cerca de destinos comunitarios claves, que conducen particularmente al planificado Parque de la Comunidad de North Shore y en la intersección del Mercado Reyes (el Camino Vander Veer y la Avenida 70<sup>º</sup>). Los participantes también identificaron las siguientes ubicaciones para cruces peatonales de alta visibilidad: la Calle Lookout y la Calle Miramar y la Avenida 70<sup>º</sup> y la Calle Costa Mesa.
- **Regulación de Usuarios y Eventos de Vehículos Todoterreno:** Los residentes también notaron que personas de fuera de la comunidad vienen a North Shore para usar sus vehículos todoterreno (ATV), vehículos todoterreno (OHV) y vehículos de motocross, principalmente los fines de semana y tiempos de vacaciones. Estos usuarios operan sus vehículos a velocidades extremadamente altas en calles residenciales, poniendo en peligro la seguridad de los residentes de North Shore y causan una gran cantidad de ruido. Los participantes expresaron un fuerte apoyo para que el Condado regule mejor a los usuarios y eventos de vehículos todoterreno. Aunque los residentes no identificaron medidas específicas, se han comprometido a trabajar con el Condado para desarrollar una respuesta apropiada y efectiva.
- **Deseo de Mejoras en el Transporte:** Los participantes enfatizaron que muchos residentes dependen de los autobuses SunLine para su transporte a acceder a la atención médica, la escuela y otros servicios sociales esenciales. Los residentes expresaron un fuerte deseo de un servicio SunLine más frecuente a North Shore, así como para expandir las rutas de autobús para servir a toda la comunidad. Los participantes también compartieron que han experimentado autobuses SunLine que regularmente no tienen rampas que pueden ser desplegadas para los clientes que los necesitan.



Parada de autobús mejorada en frente del Mercado Reyes que a los residentes les gustaría ver en más lugares a lo largo de North Shore.

- **Necesidad de Abordar Altas Velocidades:** Los residentes expresaron repetidamente su preocupación por los conductores que viajan a altas velocidades, particularmente a lo largo del Camino Sea View, la Calle Costa Mesa, la Avenida 70<sup>º</sup>, el Camino Vander Veer, la Avenida Bounty y la Avenida 72<sup>º</sup>.



Los usuarios de vehículos todoterreno observados durante la evaluación peatonal y ciclista.

## Recomendaciones de California Walks / SafeTREC

California Walks y SafeTREC también presentan las siguientes recomendaciones para su consideración por el Departamento de Transporte del Condado de Riverside, la Agencia de Tránsito SunLine y grupos comunitarios:

- **Entrenar a los Residentes Para Realizar Evaluaciones Adicionales de la Seguridad Peatonal y Ciclista:** Cal Walks y SafeTREC recomiendan que el Consejo de Liderazgo para la Justicia y Responsabilidad y Kounkuey Design Initiative (KDI) -quien lideró la planificación de este taller- trabajen con Inland Congregations United for Change (ICUC) y Líderes Campesinas para capacitar a más residentes para llevar a cabo evaluaciones adicionales de la seguridad peatonal y ciclista. La recopilación de datos cualitativos de la comunidad es de importancia crítica para posicionar mejor a North Shore para ser competitivo en cuanto a oportunidades de subvenciones. Específicamente, recomendamos trabajar con los residentes para identificar las rutas principales a las paradas de autobús escolar, las paradas de autobús SunLine y el planificado Parque de la Comunidad de North Shore. Llevar a cabo evaluaciones de caminar / andar en bicicleta a lo largo de estas rutas para recopilar datos se debe combinar con fotos para documentar las condiciones existentes y las preocupaciones / barreras de seguridad. Cal Walks ha proporcionado mapas a gran escala de North Shore que representan paradas de autobuses escolares designados para ayudar en este esfuerzo y puede ofrecer asistencia técnica a las organizaciones de la comunidad si es necesario.

- **Desarrollar una Aplicación de Rutas Seguras Para Tránsito al Programa de Transporte Activo (ATP):** Con una convocatoria anticipada de proyectos para el Programa de Transporte Activo (ATP) programado para la primavera del 2018, recomendamos que el Departamento de Transporte del Condado de Riverside y la Agencia de Tránsito SunLine trabajen con organizaciones comunitarias y residentes en el otoño del 2017 / primavera del 2018 para comenzar a desarrollar una solicitud de subvención "Rutas Seguras al Tránsito" que financiaría muchas de las prioridades de los residentes, incluida la instalación de banquetas, iluminación a escala peatonal y cruces peatonales de alta visibilidad para el autobús escolar y las paradas de autobús SunLine. Los hallazgos de las evaluaciones de caminata / andar en bicicleta dirigidas por la comunidad (como se recomienda más arriba) pueden respaldar la propuesta y fortalecer la solicitud de la subvención.
- **Desarrollar un Programa Rural de Rutas Seguras a la Escuela:** Cal Walks y SafeTREC recomiendan que el Departamento de Salud Pública del Condado de Riverside se asocie con el Consejo de Liderazgo para la Justicia y Responsabilidad al comenzar su programa Rutas Seguras a la Escuela para el Valle Este de Coachella. Particularmente si el proyecto Rutas Seguras Para Tránsito recibe los fondos de ATP, el Departamento de Salud Pública puede trabajar con padres y residentes para organizar autobuses escolares a pie desde / hacia las paradas de autobuses escolares, así como hacia / desde el Parque de la Comunidad de North Shore para alentar oportunidades adicionales de actividad física. Recursos adicionales que pueden ayudar incluyen [las guías creadas para las comunidades rurales](#) por la [Asociación Nacional de Rutas Seguras a la Escuela](#) para ayudar a las comunidades rurales a desarrollar un programa de SRTS a pesar de sus obstáculos infraestructurales y ambientales únicos. Invertir tiempo y recursos en esta programación ahora puede ayudar a la comunidad a desarrollar un programa en la escuela que se prevé construir en North Shore en los próximos años.

## Reconocimientos

Queremos agradecer a Rebecca Zaragoza (y su predecesora Mariela Magaña) del Consejo de Liderazgo por la Justicia y la Responsabilidad por invitarnos a North Shore y a María ("Conchita") Concepción Pozar-González por invitarnos a su comunidad y hospedar el CPBST en su hogar. También quisiéramos agradecer a Juan Antonio Ramírez de Circulate San Diego por moderar el entrenamiento en español.

Por último, queremos agradecer a los muchos miembros de la comunidad y las agencias presentes en el taller y su dedicación a la seguridad peatonal y ciclista. Su participación colectiva informó y fortaleció significativamente los resultados del taller.

El financiamiento para este programa fue proporcionado por una subvención de la Oficina de Seguridad de Tráfico de California a través de la Administración Nacional de Seguridad de Tráfico para Carreteras.