



Recomendaciones Para Mejorar La Seguridad Peatonal y Ciclista En La Ciudad de Cudahy



Octubre 2017

Recomendaciones Para Mejorar La Seguridad Peatonal y Ciclista En La Ciudad de Cudahy

Por: Mihaela Tomuta, Wendy Ortiz, California Walks;

Jill Cooper, Ana Lopez, Amanda Reynosa, Centro de Investigación y Educación en Transporte Seguro de la Universidad de California, Berkeley (UC Berkeley Safe Transportación Research & Education Center, SafeTREC)

Traducido Por: Wendy Ortiz, Caro Jáuregui, California Walks;
Ana López, Amanda Reynosa, SafeTREC

Introducción

Por invitación de la Ciudad de Cudahy, el Centro de Investigación y Educación en Transporte Seguro de la Universidad de California, Berkeley (SafeTREC) y California Walks (Cal Walks) moderaron un taller de planificación de acción de seguridad para peatones y ciclistas iniciado por la comunidad de Cudahy para mejorar la seguridad peatonal, y ciclista en la ciudad.

Antes del taller, el personal de Cal Walks realizó una visita al sitio el jueves, 24 de agosto del 2017 para adaptar el currículo del Taller Comunitario Para La Seguridad Peatonal y Ciclista (CPBST) para satisfacer las necesidades de las comunidades locales y proporcionar ejemplos de estrategias contextuales para las condiciones existentes de la comunidad. Cal Walks moderó el taller el jueves, 28 de septiembre del 2017 de las 9:00 a.m. a la 1:00 p.m., que consistió en: 1) un repaso 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) pláticas en grupos pequeños para moderar el desarrollo de recomendaciones priorizadas por la comunidad para informar los esfuerzos del transporte activo en Cudahy. 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 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 taller es para 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 currículo y el enfoque del taller para satisfacer las necesidades de la comunidad. Adicionalmente, el equipo de Cal Walks hace una visita al sitio antes del taller para recopilar observaciones sobre las condiciones existentes de las vías peatonales y ciclistas para informar el alcance y el enfoque del taller.

El taller de medio día está diseñado para proporcionar a los participantes con las mejores prácticas de seguridad para peatones y ciclistas y una variedad de estrategias exitosas: la equidad y fuerza comunitaria, la evaluación, la ingeniería, la aplicación, la educación y la motivación, para abordar y mejorar las condiciones de seguridad para los peatones y ciclistas. Luego, los participantes son guiados en la evaluación de la seguridad peatonal y ciclista antes de establecer las prioridades de seguridad para peatones y ciclistas y los próximos pasos para su comunidad.

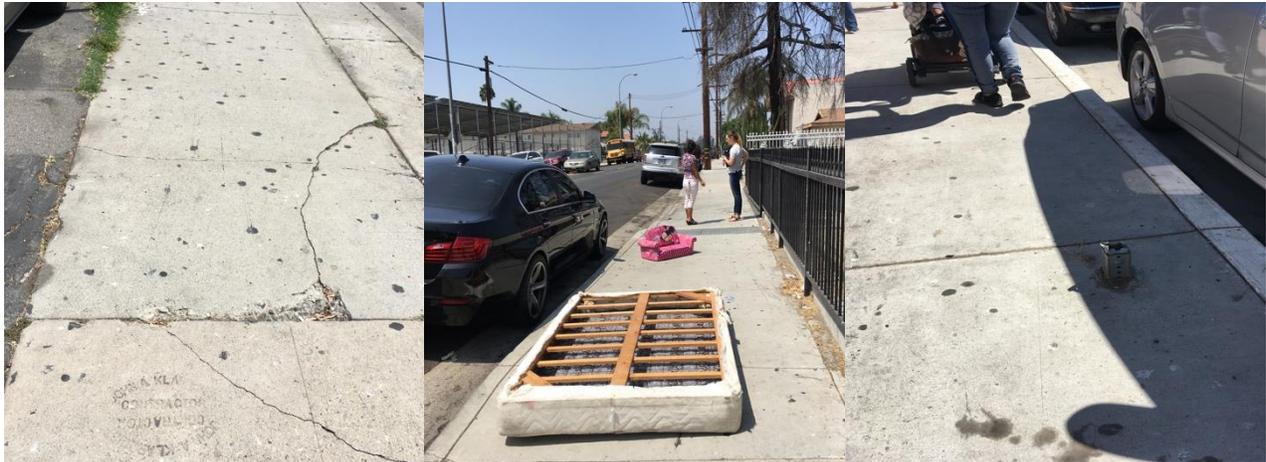
Para obtener un resumen de los resultados de talleres anteriores de CPBST, visite:

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

Condiciones de la Seguridad Peatonal y Ciclista Seleccionadas en Cudahy

Banquetas En Mal Estado y Desafíos Con Basura

Las banquetas en toda la ciudad varían en facilidad de acceso y condición a lo largo de una sola calle residencial y comercial. Durante la visita al sitio, se observaron banquetas a lo largo de todas las calles, obstruidas por postes de servicios públicos y anclas, vegetación, basura grande y vehículos estacionados. Algunas banquetas están en mal estado y están dañadas por grietas y raíces de árboles levantadas. En varios lugares, se dejaron postes de letreros afilados después de quitar la señalización, lo que creó un peligro para la seguridad de los peatones y las personas que andan en bicicleta por la banqueta. A lo largo de las calles residenciales, como la Calle Live Oak, la Calle Clara y la Calle Santa Ana, ramas y arbustos bloquearon la vista de la calle, la señalización y la vista de los conductores que retroceden por las entradas.



Banquetas en mal estado, vertederos y un poste de letrero afilado cerca del Parque Clara Street.

Falta de Iluminación a Escala Peatonal

La mayoría de la iluminación pública en la Ciudad está orientada hacia los vehículos (es decir, las luces son relativamente altas en relación con la calle); las banquetas, los cruces y las zonas para bicicletas están iluminadas de manera desigual por la luz de las casas, negocios, alumbramiento público y refugios de autobuses cercanos. Existe una falta de iluminación a escala peatonal a lo largo de calles residenciales y comerciales, incluso en paradas de tránsito, cerca de tiendas, parques y otros espacios comunitarios. La Avenida Atlantic y la Avenida Wilcox, las dos calles principales de la Ciudad, se beneficiarían de la iluminación adicional por las calles, especialmente cerca de áreas comerciales y zonas escolares donde muchas personas caminan diariamente.



Falta de Instalaciones Para Bicicletas

Durante la visita al sitio y las evaluaciones del taller, el personal de Cal Walks observó la falta de instalaciones y señalización para bicicletas. Se observó ciclistas que viajaban en la banqueta, probablemente debido a las preocupaciones con la alta velocidad de los vehículos. Los miembros del Comité de Planificación también creen que los ciclistas se sienten incómodos al andar por ciertas calles que son angostas y requieren que los ciclistas circulen muy cerca de los vehículos. Los ciclistas también fueron observados viajando en el lado equivocado de la calle.

El refugio de autobuses en la Avenida Atlantic y la Calle Clara cuenta con luz indirecta de la calle.



Un ciclista circula por la Avenida Atlantic hacia la Calle Live Oak (izquierda), mientras otro circula en la banqueta (derecha).

Altas Velocidades y Calles Anchas

La mayoría de las calles de Cudahy son residenciales y angostas y de bajo volumen, que miden entre 35 y 45 pies de ancho. La Avenida Atlantic y la Avenida Wilcox son calles más anchas, sin embargo, con mayores volúmenes de vehículos y camiones de carga. Mientras los límites de velocidad publicados para estas calles son 35 y 30 MPH, respectivamente, la medida de las calles conduce que los conductores viajen a una velocidad más alta que el límite. Estudios han demostrado que las calles anchas y las vías de circulación anchas están asociadas con velocidades más altas del vehículo, que afectan la seguridad de las personas que caminan y andan en bicicleta.¹ La intersección de la Avenida Atlantic y la Calle Clara, en particular, es bastante amplia, mide 75 pies de ancho con dos carriles de viaje en cada dirección, una barrera de protección en medio de la calle ajardinada, un carril de vuelta a la izquierda, banquetas con paradas de autobús y un cruce marcado estándar. Los residentes en la visita al sitio notaron que las altas velocidades de los vehículos a lo largo de la Avenida Atlantic son una gran preocupación de seguridad para los peatones y ciclistas.



La Avenida Atlantic es una carretera amplia de varios carriles con altas velocidades y tráfico frecuente de camiones de carga.

Colisiones Peatonales y Ciclistas

Cudahy es la segunda ciudad más pequeña en el Condado de Los Ángeles, que abarca 1.23 millas cuadradas. Aunque las colisiones peatonales y ciclistas parecen estar en una trayectoria descendente, el número de muertes y colisiones severas es alarmante para una ciudad de este tamaño.

Entre 2011-2015,² hubo 20 colisiones peatonales, incluyendo 1 muerte y 2 lesiones graves en Cudahy, con colisiones concentradas en la Avenida Atlantic, la Avenida Wilcox y la Calle Clara. Los dos factores de colisión principales para las colisiones peatonales fueron los conductores que no cedieron ante un peatón con el derecho de paso (40%) y un peatón que no cedió el paso a un conductor cuando estaba fuera de un cruce de peatones marcado o sin marcar³ (25%). Durante el período de 10 años entre el 2006-2015, las colisiones peatonales parecen estar en una trayectoria descendente.

¹ Kay Fitzpatrick, Paul Carlson, Marcus Brewer, and Mark Wooldridge, "Design Factors That Affect Driver Speed on Suburban Arterials": Transportation Research Record 1751 (2000):18–25.

² Los datos del 2014 y 2015 son provisionales.

³ Los peatones tienen el derecho de paso en cruces marcados y no marcados, y los conductores están legalmente obligados a ceder el paso a los peatones en estos casos. Sin embargo, cuando los peatones cruzan fuera de los cruces marcados o no marcados, los peatones deben ceder el paso a los conductores. Un peatón

Entre el 2011-2015, hubo 18 colisiones de ciclistas, incluyendo tres lesiones graves en Cudahy, con colisiones concentradas en la Avenida Atlantic, la Avenida Wilcox y la Calle Clara. Los dos factores de colisión principales para las colisiones ciclistas fueron el no ceder el paso a un conductor (33.3%) y la vuelta peligrosa por el conductor o el ciclista (22.2%). Durante el período de 10 años entre 2006-2015, las colisiones de ciclistas parecen estar en una trayectoria descendente.

Puede encontrar la colección de datos de colisión de peatones y ciclistas preparados por UC Berkeley SafeTREC en el Apéndice A.

Taller del 28 de septiembre del 2017

La Ciudad de Cudahy solicitó un taller para 1) proporcionar al personal de la ciudad, 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 la ciudad, residentes y otras personas interesadas para garantizar los mejores resultados para los residentes de Cudahy; y 3) desarrollar consenso con respecto a las prioridades de seguridad para peatones y ciclistas en Cudahy.



Los participantes aprendieron el enfoque de las 6E's para la seguridad peatonal y ciclista.

El taller se realizó de las 9:00 am a las 1:00 pm en el Centro Recreativo del Parque Clara Street. Se proporcionó almuerzo y cuidado de niños y se facilitó todo el taller en español para maximizar la participación de la comunidad. Cuarenta y tres (43) personas asistieron al taller, incluyendo residentes, el vicealcalde de Cudahy, Christian Hernández, representantes de la Ciudad de Cudahy, Padres Líderes en Acción, Cudahy en Marcha, From Lot to Spot, la Oficina de la Supervisora del Condado de Los Ángeles Hilda L. Solis, Proyecto de Compromiso Cívico de Walnut Park y la Coalición de Bicicletas de Los Angeles.

puede cruzar legalmente fuera de un cruce marcado o sin marcar entre dos intersecciones donde una o ninguna de las intersecciones está señalizada, pero solo si el peatón cede el paso a los conductores que se aproximan. Esto no es lo mismo que el término "jaywalking", que se refiere al cruce fuera de un cruce marcado o no marcado entre dos intersecciones señalizadas.

Reflexiones de las Evaluaciones de Seguridad Peatonal y Ciclista

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

- La ruta 1 recorrió al este por la Calle Clara comenzando por el Parque Clara Street, al norte por la Avenida Wilcox, al oeste por la Avenida Live Oak, al sur por la Avenida Atlantic y al este por la Calle Clara. La ruta 1 se enfocó en la intersección de la Avenida Wilcox y la Avenida Live Oak y cruces a lo largo de la Avenida Live Oak y la Avenida Atlantic.
- La ruta 2 recorrió al oeste desde el Parque Clara Street hasta la Avenida Atlantic y al este por el lado opuesto de la Calle Clara hasta la Avenida Wilcox y regresó al Parque Clara Street. La ruta 2 se enfocó en la Calle Clara y la intersección de la Calle Clara y la Avenida Wilcox.
- La ruta 3 recorrió hacia el este por la Calle Clara, al norte por la Avenida Wilcox hasta la Avenida Florence, y al sur por el lado opuesto de la Avenida Wilcox hasta el Parque Clara Street. La Ruta 3 se enfocó en las necesidades de seguridad para peatones y ciclistas a lo largo de la Avenida Wilcox.



Participantes usan el cruce peatonal de alta visibilidad mejorado con un aviso rectangular de luces rápidas destellantes (RRFB) durante la evaluación de la seguridad peatonal y ciclista.

Se les 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 que aprendieron durante la presentación (la equidad y fuerza comunitaria, la evaluación, la ingeniería, la aplicación, la educación, y la motivación) que podrían ayudar a mejorar la infraestructura y conductas peligrosas, por parte de los peatones, ciclistas y conductores de vehículos; y 3) identificaran los bienes de la comunidad y las estrategias que se pueden desarrollar. Después de las evaluaciones, los participantes compartieron las siguientes reflexiones:

- **Banquetas Angostas y Basura:** Los participantes encontraron que muchas banquetas por la ciudad son demasiadas angostas y dos adultos no puedan caminar uno al lado del otro cómodamente. Adicionalmente, cuando las banquetas eran lo suficientemente anchas, con frecuencia fueron obstruidos por muebles en la calle, postes de luz y de servicios públicos, anclas de servicios públicos, refugios y bancas en las paradas de autobuses, basura, señalización y vegetación.

Una gran preocupación fue la cantidad de basura en y a lo largo de las banquetas. Los escombros consistían en árboles y arbustos sobrecrecidos y propiedad personal como muebles, y ropa, y desechos de animales.



Los participantes del taller usan un paraguas para proporcionar sombra a lo largo de la Calle Live Oak, donde la zona de jardinería no tiene árboles de sombra.

- **Falta de Sombra:** Los participantes en las tres rutas de evaluación notaron la falta de sombra en las calles residenciales y comerciales. Muchas calles residenciales tienen una zona de jardinería, pero algunas han sido pavimentadas o contienen especies de árboles que ofrecen poca sombra. Los participantes solicitaron que se plantaran más árboles en toda la comunidad.

- **Altos Niveles de Actividad Peatonal y Ciclista:** Los residentes notaron el alto volumen de actividad de peatones y ciclistas en toda la ciudad como algo positivo en la comunidad. Muchos miembros de la comunidad viajan a destinos cercanos a pie, en bicicleta o en el único autobús público de Cudahy. Muchas personas se pueden encontrar afuera, incluso durante las horas de trabajo tradicionales, creando una escena callejera animada y activa.

- **Refugios y Bancas de Autobús:** Aunque los participantes consideraron el diseño del refugio cubierto ubicado en la Avenida Atlantic y la Calle Clara como un ejemplo que podría replicarse en toda la ciudad, tuvieron conflictos sobre el diseño de la banca. Algunos preferían el diseño de una banca dividida, que evita que las personas se acuesten, mientras que otras personas creían que negaba un lugar para descansar para las personas sin hogar, lo que resultaba en su desplazamiento. Los participantes estaban interesados en agregar más bancas en toda la comunidad.

Recomendaciones Comunitarias

Después de la evaluación de la seguridad peatonal y ciclista, Cal Walks moderó pláticas de grupos pequeños para crear un plan de acción. Los participantes del taller respondieron a dos pares de preguntas:

- La primera serie de preguntas se enfocó en priorizar proyectos de motivación y educación dirigidos por la comunidad que no son de infraestructura y qué estrategias podrían emplearse para cultivar el liderazgo estudiantil y de los padres.

- El segundo grupo de preguntas se enfocó en priorizar las mejoras de infraestructura para reducir el número de lesiones y muertes con un enfoque en las prioridades lideradas por la ciudad de Cudahy.

Los participantes del taller proporcionaron las siguientes recomendaciones para las mejoras generales de seguridad para peatones y ciclistas:

Prioridades y Recomendaciones No Relacionadas con la Infraestructura

- **Campañas Educativas Para los Peatones y Ciclistas:** A los participantes les gustaría desarrollar e implementar campañas de educación para educar a los conductores sobre cómo compartir el camino con ciclistas, navegar en zonas de conflicto y los derechos de los ciclistas para utilizar el carril completo. También se necesita educación para las personas que viajan en bicicleta para educarlos sobre el ciclismo seguro, rutas en bicicleta preferidas en la comunidad y las reglas de la carretera.

Los participantes también expresaron su preocupación por el comportamiento preligroso de los conductores cerca de las escuelas y la necesidad de educar a los conductores sobre los límites de velocidad en las zonas escolares y las conductas seguras en la zona de dejar / recoger a los estudiantes. La necesidad de educar a los padres y estudiantes también se expresó con el deseo de integrar a los jóvenes en campañas seguras sobre el caminar y andar en bicicleta. El Distrito Escolar Unificado de Los Angeles fue identificado como un socio potencial en estos esfuerzos. En general, los participantes favorecieron un enfoque educativo equilibrado con la aplicación que apoya a la educación, sobre los esfuerzos de aplicación enfocados en multas.

- **Desarrollar el Programa de Promotoras de la Seguridad Peatonal y Ciclista:** Los participantes expresaron la importancia de desarrollar programas de educación y motivación creados por y para la comunidad. Respaldaron el desarrollo de un programa de promotoras para establecer y desarrollar líderes comunitarios para llevar a cabo evaluaciones de la seguridad peatonal y ciclista. Una organización comunitaria, como Padres Líderes en Acción o Cudahy en Marcha, puede servir como una organización local para dicho programa.

Prioridades y Recomendaciones de Infraestructura

- **Instalar Iluminación a Escala Peatonal:** Los participantes expresaron su preocupación por la falta de iluminación a escala peatonal en toda la ciudad. La iluminación pública está orientada principalmente hacia los vehículos y la carretera. La iluminación actual para peatones y ciclistas viene de las propiedades residenciales y centros comerciales y las luces de la calle. La iluminación a escala peatonal, con preferencia por las luces solares, se identificó como una prioridad en toda la ciudad, especialmente alrededor de las escuelas y los centros comerciales.
- **Oportunidades de Jardinería:** Los participantes identificaron los árboles y la sombra que proporcionan a los peatones como algo positivo en la comunidad que les gustaría ver replicado. En actualidad, hay zonas de amortiguación en las banquetas con grandes árboles de sombra a lo largo de muchas calles, pero algunas están llenas de especies de árboles que proporcionan poca o ninguna sombra o permanecen vacíos o pavimentadas. Los participantes expresaron su deseo de ver más árboles de sombra plantados en la comunidad para proporcionar sombra a lo largo de las banquetas y cerca de los refugios de los autobuses. Las áreas a lo largo de la Calle Clara y la Calle Live Oak se identificaron como áreas donde se podrían plantar más árboles. Los

residentes también expresaron la necesidad de un mantenimiento regular de los árboles existentes y las banquetas para garantizar que no bloqueen la luz, la señalización, y la visibilidad del conductor. Los participantes también identificaron la distribución de un folleto al vecindario que tiene recordatorios de iluminación, mantenimiento sobre la vía peatonal y sobre la vegetación como un posible próximo paso.



Los árboles y arbustos sobrecrecidos bloquean las señales de la calle, angostan la banqueta, y bloquean la vista del conductor en las entradas a lo largo de la Calle Live Oak.

- **Mejoras en la Carretera y en la Zona de Amortiguamiento:** La reparación de baches y la repavimentación de la carretera se identificaron como una gran preocupación y una oportunidad como parte de un proyecto de revitalización más grande. Los participantes querían ver todo el camino mejorado con mejor drenaje, protectores de lluvia e instalaciones de plantas nativas, así como cruces de peatones de alta visibilidad. Los residentes creen que una manera para que la ciudad evite basura en las banquetas es proporcionar a los residentes un recipiente de reciclaje separado. Los residentes también notaron que el lavado regular de los recipientes de basura es necesario para reducir los malos olores. Los residentes creían que cultivar un sentido de comunidad a través de esfuerzos de limpieza comunitaria y educación, como el Día de Limpieza de la Ciudad, daría como resultado una mejor limpieza general de la comunidad y de las banquetas.



Mejoras de seguridad a lo largo de la Calle Clara cerca de la entrada al Parque Clara Street.

Recomendaciones de California Walks/SafeTREC

California Walks y SafeTREC también presentan las siguientes recomendaciones para su consideración por la Ciudad de Cudahy:

- **Mejoras de Cruce:** Cal Walks y SafeTREC felicitan a la ciudad de Cudahy por la reciente instalación de varias medidas de seguridad para peatones a lo largo de la Calle Clara entre el Parque Clara Street y el Centro de Aprendizaje Elizabeth, particularmente la adición de cruces peatonales de alta visibilidad, aviso rectangular de luces rápidas destellantes, señalización de paso de peatones de alta visibilidad, líneas de parada avanzadas, rampas de banquetas en cumplimiento con la ley Derechos en Razón a Discapacidad (ADA) y una isla de refugio peatonal. Estas mejoras son críticas para lugares con altos volúmenes de usuarios vulnerables en la carretera. Los peatones y ciclistas visitan el Centro de Aprendizaje Elizabeth, el Parque Clara Street y el centro comunitario adyacente regularmente para eventos comunitarios. Recomendamos la instalación de mejoras similares en las intersecciones cerca de las escuelas y espacios comunitarios, como el Centro de Aprendizaje Ellen Ochoa, la Primaria Teresa Hughes y el Parque Cudahy.

Recomendamos una evaluación de los cruces peatonales marcados y sin marcar a lo largo de la Avenida Atlantic y la Avenida Wilcox, donde se encuentra los centros comerciales de la ciudad, para identificar las mejoras de seguridad apropiadas. Los participantes del taller notaron que las intersecciones de la Avenida Atlantic y la Calle Elizabeth y la Avenida Wilcox y la Calle Clara son causa de gran preocupación, particularmente el largo tiempo de espera para que los peatones crucen la Avenida Atlantic, lo que anima a los jóvenes a desobedecer la señal. En consecuencia, recomendamos que la ciudad realice un análisis de toda la ciudad sobre el tiempo de las señales peatonales en todas las intersecciones señalizadas, prestando atención especial a las intersecciones señalizadas cerca de las escuelas y las instalaciones para personas

mayores. Estas señales se deben inspeccionar y volver a marcar a una velocidad de no más de 2.8' por segundo, especialmente cerca de los centros de la tercera edad y las escuelas, para proporcionar el tiempo adecuado para que las personas mayores y los niños crucen de manera segura. La Ciudad de San José adoptó este enfoque, donde evaluaron el tiempo de cruce para peatones en 13 centros de ancianos / comunitarios, 43 edificios de apartamentos para adultos mayores y 256 escuelas. Estas evaluaciones resultaron en el reajuste de 195 señales en toda la ciudad para proporcionar a las personas mayores y los niños más tiempo para cruzar de manera segura las calles a las escuelas, y otros servicios sociales.

- **Evaluación de Iluminación a Escala Peatonal:** Cal Walks y SafeTREC recomiendan que la ciudad trabaje con residentes y organizaciones comunitarias, como Padres Líderes en Acción y Cudahy en Marcha para realizar una evaluación de luz en la noche para identificar e inventariar las necesidades de iluminación para peatones y ciclistas, incluida la adición de iluminación a escala peatonal en áreas de alta actividad peatonal en la noche. Una evaluación en la noche también identificará las instalaciones de iluminación que necesitan reparación o reemplazo.
- **Instalaciones Para Bicicletas, Señalización y Señales de Orientación:** Los participantes del taller solicitaron instalaciones adicionales para bicicletas en toda la ciudad. Les preocupaba la seguridad de los ciclistas que circulaban por calles angostas como la Calle Clara y que la adición de carriles para bicicletas a lo largo de calles más angostas también afectaría el tráfico vehicular. Cal Walks y SafeTREC recomiendan que la Ciudad busque fondos a través del Programa de Transporte Activo (ATP) para desarrollar un Plan de Bicicletas para la Ciudad.

Reconocimientos

Queremos agradecer a Víctor María Santiago de la ciudad de Cudahy y Susie de Santiago de Cudahy en Marcha por invitarnos a su comunidad y por hospedar el Taller Comunitario Para La Seguridad Peatonal y Ciclista. También quisiéramos agradecer a Mónica Curiel de Bike San Gabriel Valley por moderar el entrenamiento en español.



Comité de planificación del taller de Cudahy.

Queremos agradecer a los miembros de la comunidad y agencias presentes en el taller y su dedicación a la seguridad de peatones y ciclistas. 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.