Recomendaciones Para Mejorar la Seguridad Peatonal y Ciclista para la Comunidad de Westside en Santa Barbara

Octubre 2018

California Walks
Stepping Up for Health, Equity, & Sustainability

Berkeley SafeTREC
SAFE TRANSPORTATION RESEARCH AND EDUCATION CENTER

OTS
CALIFORNIA OFFICE OF TRAFFIC SAFETY

Reconocimientos

Comité de Planificación

Joanna Kaufman	Coalición para el Transporte Sostenible
Ana Rico	Coalición para el Transporte Sostenible
Kim Stanley-Zimmerman	Coalición para el Transporte Sostenible
Marco Quintanar	Latino Elders Outreach Network (LEON, por sus siglas en inglés)
Jessica Aten	Safe Kids Santa Barbara
Landon Ranck	Alianza de Santa Barbara para la Transformación de la Comunidad
Gena Topping	Hospital Cottage de Santa Barbara
Hillary Blackerby	Distrito Metropolitano de Tránsito de Santa Barbara
Eva Inbar	Junta de Alternativas de Transporte
Susan Lafond	Grupo Comunitario de Westside

Agradecemos al Comité de Planificación por invitarnos a su comunidad y por recibir el Entrenamiento Comunitario de Seguridad Peatonal y Ciclista in la Comunidad de Westside en Santa Barbara.

Agradecemos a la Iglesia Bautista del Calvario por proporcionar el lugar en apoyo de este entrenamiento.

Gracias a la Asociación Americana de Automóviles del Sur de California (AAA, por sus siglas en inglés) por patrocinar la cena y los refrigerios en apoyo de este entrenamiento. Gracias a la AAA del Sur de California por patrocinar el cuidado infantil. Agradecemos a Jesse Aguilar por proporcionar la interpretación simultánea del inglés al español en este entrenamiento.

Nos gustaría reconocer a las muchas personas de la comunidad, residentes y agencias presentes en el entrenamiento y su dedicación a la seguridad peatonal y ciclista. Su participación colectiva informó significativamente y fortaleció los resultados del entrenamiento.

Fondos para este programa fueron proporcionados por una beca de la Oficina de Seguridad de Tráfico de California (California Office of Traffic Safety, en inglés), por medio de la Administración Nacional para la Seguridad de las Carreteras (National Highway Traffic Safety Administration, en inglés).

Tabla de Contenido

Reconocimientos 2

Comité de Planificación 2

Introducción 4

Historial 6

Proceso de Planificación 6

Condiciones Existentes 7

Historial de Choques de Peatones y Ciclistas 7

Reflexiones Sobre las Evauaciones de la Seguridad Peatonal y Ciclista 9

Oportunidades Claves para Mejorar la Seguridad Peatonal y Ciclista 15

Recomendaciones de la Comunidad 16

Recomendaciones de Cal Walks/SafeTREC 17

Apéndice A 19

Apéndice B 24

Recomendaciones Para Mejorar la Seguridad Peatonal y Ciclista de la Comunidad Westside en Santa Barbara

Por Mihaela Tomuta, Wendy Ortiz, California Walks;
Amanda Reynosa, Ana Lopez, Centro de Investigación y Educación de Transportación Segura en la Universidad de California, Berkeley
Traducido por Libérate

Introducción

Ante la invitación de la Coalición para el Transporte Sostenible, California Walks (Cal Walks), Centro de Investigación y Educación de Transporte Seguro de la Universidad de California, Berkeley (SafeTREC, por sus siglas en inglés), y el Comité de Planificación colaboraron y facilitaron un Entrenamiento Comunitario de Seguridad Peatonal y Ciclista (CPBST, por sus siglas en inglés) en la comunidad de Westside en Santa Barbara en el 13 de Septiembre del 2018. El CPBST es un proyecto en conjunto con Cal Walks y SafeTREC. Su propósito es para desarrollar un plan de acción de seguridad peatonal y ciclista dirigido por la comunidad, para identificar prioridades de seguridad peatonal y ciclista, y siguientes pasos de acción en conjunto con colaboradores de la comunidad.

La Coalición para el Transporte Sostenible (COAST, por sus siglas en inglés) pidió un taller para 1) proveer al personal de la Ciudad de Santa Barbara, organizaciones comunitarias, y residentes con una caja de herramientas para promover seguridad peatonal y ciclista para informar proyectos en el futuro de transportación activa; 2) fortalecer las relaciones de trabajo entre varias agencias y organizaciones y más personas interesadas para garantizar los mejores resultados para personas residentes de la comunidad de Westside; 3) proporcionar conexiones seguras de transporte activo a escuelas, lugares de trabajo, lugares de compras y paradas de tránsito en la comunidad de Westside; 4) animar cambio modal hacia modos activos de transporte; 5) desarrollar un consenso con respecto a la prioridad de seguridad peatonal y ciclista y los próximos pasos que se quieren trabajar; y 6) apoyar el plan de implementación “Vision Zero” recién adoptado. En donde se ha identificado la Calle San Andreas— como la vía principal en Westside– como un corredor de alto número de choques.

Cal Walks y SafeTREC (Equipo del Proyecto) facilitó el taller el 13 de Septiembre del 2018 de las 5:30 de la tarde a las 8:30 de la noche en la Iglesia Bautista del Calvario. Cena, cuidado infantil, y la interpretación simultanea de inglés al español fueron proveídos para maximizar la participación de la comunidad. Veinti Siete (27) participantes asistieron al taller, incluyendo residentes, representantes de la oficina del alcalde Murrillo, Neighborhood Papers, el Distrito Metropolitano de Tránsito de Santa Bárbara, el Departamento de Policía de Santa Bárbara, la Coalición para el Transporte Sostenible, el Hospital Cottage y Safe Kids Santa Bárbara.

El entrenamiento de tres (3) horas consistió en: 1) evaluación de condiciones para caminar a lo largo de 3 rutas claves; 2) un repaso de métodos multidisciplinarios para mejorar la seguridad peatonal y

ciclista usando el marco interseccional de 6 E's (en inglés) incluyendo: Equidad y Empoderamiento, Evaluación, Ingeniería, Educación, Ánimo, y Aplicación; 3) conversaciones en grupos pequeños de planificación de acciones para dar prioridad a las recomendaciones de esfuerzos de transportación activo en la comunidad de Westside en Santa Barbara.

Historial

Proceso de Planificación

El proceso de planificación del CPBST en la comunidad de Westside en Santa Barbara inicio en Mayo del 2018. El proceso de planificación consistió de:

- **Un Repaso de los Planes y las Polizás Comunitarias:** Cal Walks, llevó a cabo un repaso de los documentos actuales de la planificación de la comunidad para así desarrollar el entrenamiento con un contexto local y prepararse para construir desde los esfuerzos ya existentes. Los siguientes documentos fueron revisados antes de la visita al sitio:
    - Plan Regional de Transporte de la Asociación de Gobiernos del Condado de Santa Barbara, 2017
    - Plan Maestro de Ciclistas de la Ciudad de Santa Barbara, 2016
    - Plan Regional de Ciclistas y Peatones del Condado de Santa Barbara, 2015
    - Plan General del Elemento de Circulación de Santa Barbara, 2011
    - Plan de Transición de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades del Condado de Santa Barbara, 2007
    - Plan Maestro de Peatones de Santa Barbara, 2006

- **Análisis y Asignación de los Datos de Lesiones de Peatones y Ciclistas:** SafeTREC uso el Registro Integrado del Estado que Documenta el Tráfico (SWITRS por sus siglas en inglés) (tims.berkeley.edu) y el Sistema de Cartografía para las Lesiones del Transporte, (Transportation Injury Mapping System, en inglés), para analizar los datos de lesiones en choques en la comunidad de Westside, al igual que datos del censo para crear cifras de choques basadas en la información de la población. Patrones de choques de lesiones, características de víctimas, y demografía se analizaron y se presentaron para informar el proceso de planificación para el CPBST.
- **Identificación de Temas de Prioridad para el Entrenamiento:** El Comité de Planificación identificó a la parte baja de la comunidad de Westside inferior en Santa Bárbara como el enfoque del taller debido a las preocupaciones del Comité por la seguridad peatonal y ciclistas, especialmente a lo largo de la Calle San Andres, Calle Mission y Calle Carrillo. El Comité de Planificación identificó las siguientes metas para el CPBST:
    - Recopilar datos cualitativos sobre la experiencia peatonal y ciclista en la comunidad de Westside, que es principalmente una comunidad latina;
    - Evaluar la infraestructura a lo largo de los corredores con altas cifras de choques peatonales y ciclistas en la comunidad Westside: Calle San Andres, Calle Mission y Calle Carrillo;
    - Desarrollar planes preliminares de Rutas Seguras a la Escuela para el Colegio Comunitario de la Ciudad de Santa Barbara y tres escuelas en la comunidad Westside, incluyendo la escuela primaria Harding y;
    - Desarrollar apoyo para la nueva póliza adoptada de Santa Barbara Vision Zero.
- **Visita al Sitio:** El Equipo del Proyecto facilitó una visita al sitio en persona el 12 de Julio del 2018, con el Comité de Planificación para: 1) repasar datos existentes de choques de peatones y ciclistas para la comunidad de Westside en Santa Barbara; 2) recolectar datos cualitativos basados en observaciones hechas en-persona de condiciones existentes y comportamientos de cómo las personas se mueven/viajan por la ciudad; 3) levar a cabo evaluaciones preliminares del vecindario focal. El Equipo del Proyecto uso los hallazgos de la visita al sitio para desarrollar la presentación del entrenamiento, incluyendo resaltar ejemplos de la infraestructura local y desarrollando los mapas de evaluación de rutas para caminar y andar en bicicleta.

Condiciones Existentes

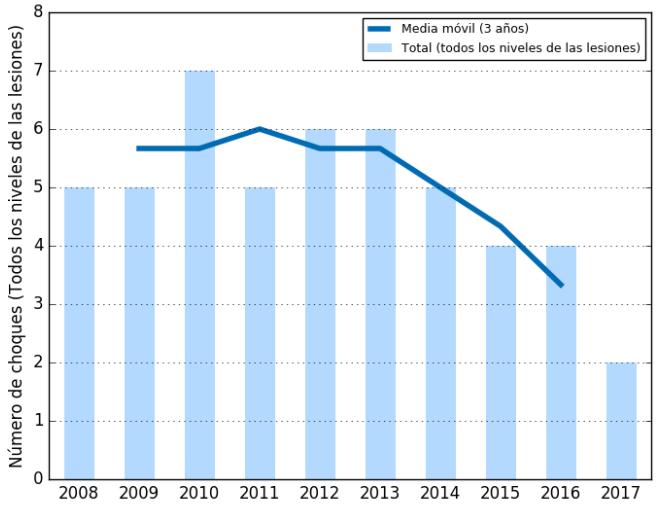
Historial de Choques de Peatones y Ciclistas[1]

Entre 2008 y 2017, hubo 49 choques peatonales en Westside, incluidas seis (6) lesiones graves y otras diez (10) lesiones visibles. Estos choques se concentraron en la Calle San Andreas, Calle Mission y Calle Micheltorena y ocurrieron principalmente durante las horas de mucho tráfico entre las 3:00 de la tarde y 8:59 de la noche. Los dos factores principales de choques peatonales para choques peatonales fueron la falla de la persona conduciendo el ceder el paso a peatones en un cruce de peatones marcado o no marcado (62.5%) y la falla de peatones en ceder el paso a los vehículos cuando cruzan fuera de cruce peatonal marcados o no marcados (31,2%).[2]

[1] Los datos de SWITRS del 2016 son provisionales desde Noviembre del 2017.

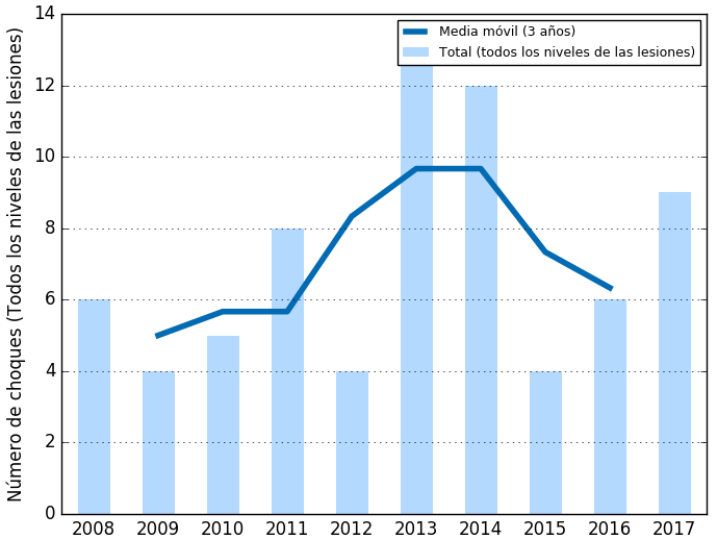
[2] Peatones tienen el derecho de paso en los cruces marcados y sin marcar, y personas conduciendo están legalmente obligadas a ceder a peatones en estos casos. Sin embargo, cuando peatones cruzan fuera de los cruces marcados o no

Tendencias de los choques de peatones
Con la media móvil de 3 años



Entre 2008 y 2017, hubo 71 choques de bicicletas, incluidas cinco (5) lesiones graves y otras veintitrés (23) lesiones visibles. Estos choques se concentraron a lo largo de la Calle San Andrés, Calle Mission, Calle Micheltorena, Calle Modoc, Calle Carrillo y Calle San Pascual. Los cuatro principales factores principales de choques para los choques que involucran bicicletas fueron: el hecho de que persona conduciendo o el ciclista no obtuvieran el derecho de paso al ingresar / cruzar una carretera (22.6%); persona conduciendo o ciclista no cede el derecho de paso al girar a la izquierda o girar en U (16.1%); giro inseguro o movimiento hacia la derecha o hacia la izquierda en una carretera / giro sin señalización (12.9%); y no detenerse en una línea límite o en un cruce de peatones en una luz roja / falla en ceder el paso a peatones cuando se enciende una luz roja (9.7%).

Tendencias de los choques de ciclistas
Con la media móvil de 3 años



marcados, peatones deben ceder el paso a personas conduciendo. Una persona caminando puede legalmente cruzar fuera de un cruce marcado o no marcado entre dos intersecciones donde una o ninguna de las intersecciones está señalizada, pero solo si la persona caminando cede el derecho de paso a quienes se conducen. Este no es el mismo que el término "jaywalking", que se refiere a cruzar fuera de un cruce marcado o sin marcar entre dos intersecciones señalizadas.

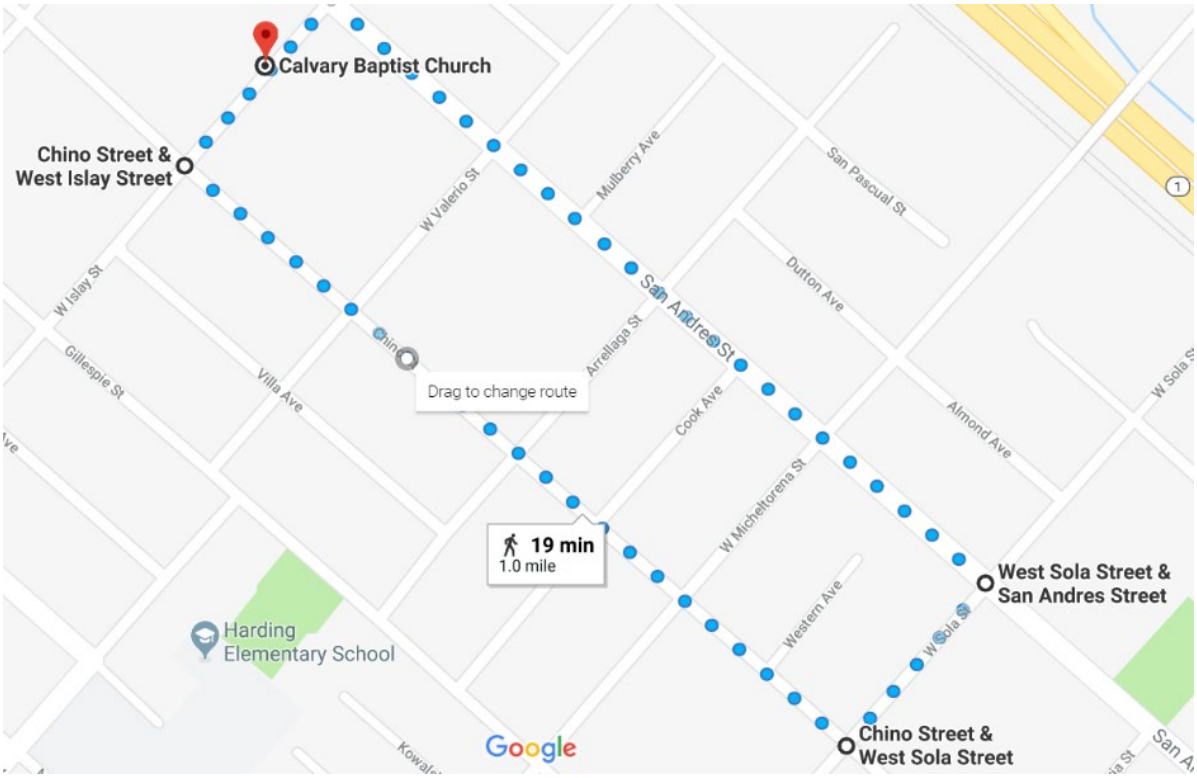
Un análisis completo de los datos de choques peatonales y ciclistas preparados por UC Berkeley SafeTREC (en inglés), se puede encontrar en el Apéndice A y B.

Reflexiones Sobre las Evaluaciones de la Seguridad Peatonal y Ciclista

Se les pidió a las personas que participaron que 1) observarán las condiciones de la infraestructura y el comportamiento de todas las personas usando la calle; 2) evaluar la experiencia emocional de caminar o andar en bicicleta a lo largo de la ruta; 3) identificar las riquezas y las estrategias positivas de la comunidad sobre las que se puede construir; y 4) considerar cómo la experiencia de caminar y andar en bicicleta puede sentirse diferente para otras personas vulnerables. Los participantes del taller realizaron evaluaciones de la seguridad peatonal y ciclista lo largo de tres rutas claves:

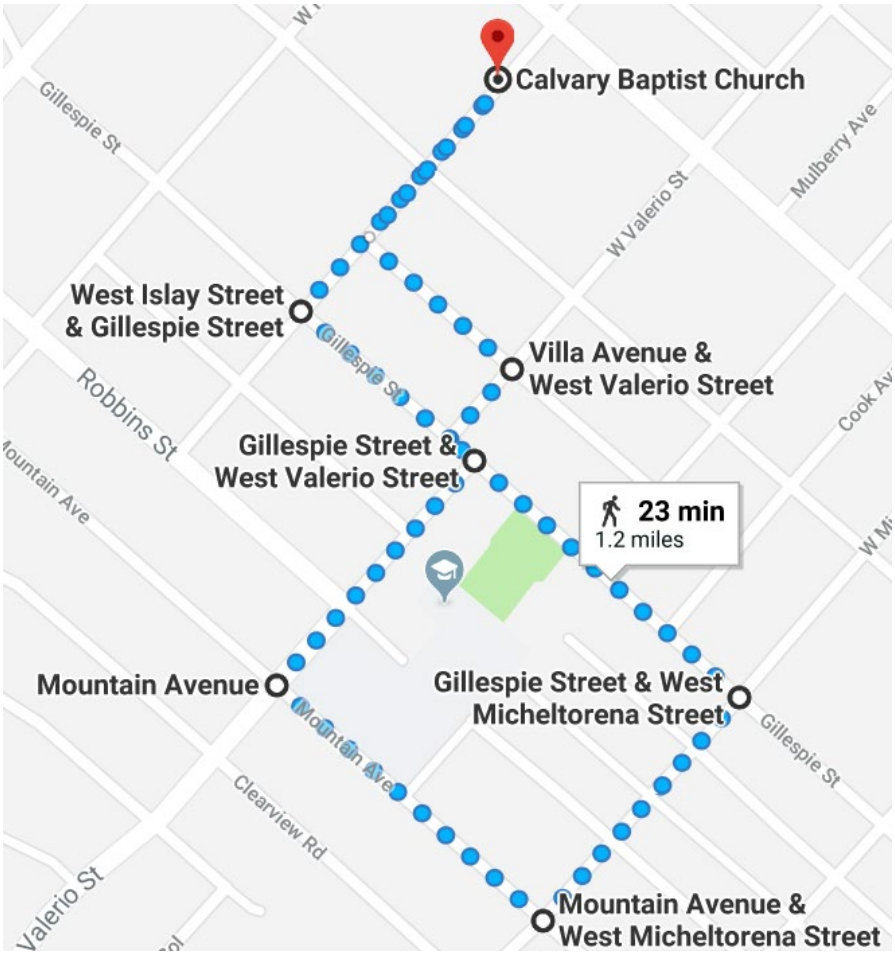
Ruta 1: Calle Chino y Calle San Andreas

La primera ruta de evaluación se centró en las calles San Andrés y Chino, entre las calles West Islay y West Sola. La Calle San Andreas es una de las vías principales utilizadas por conductores, ciclistas y peatones para viajar a través de la comunidad, y el Comité de Planificación señaló que la calle tiene numerosas áreas de conflicto que representan conductores para peatones y ciclistas. Mientras que la Calle Chino es principalmente residencial, la Calle San Andreas es una de las principales áreas comerciales para Westside. Comenzando la evaluación en la Iglesia Bautista del Calvario las personas participando caminaron hacia el este por la Calle West Islay, hacia el sur por Calle San Andreas, hacia el oeste por Calle Sola, hacia el norte por Calle Chino, y hacia el este por Calle West Islay hasta la iglesia Bautista del Calvario.



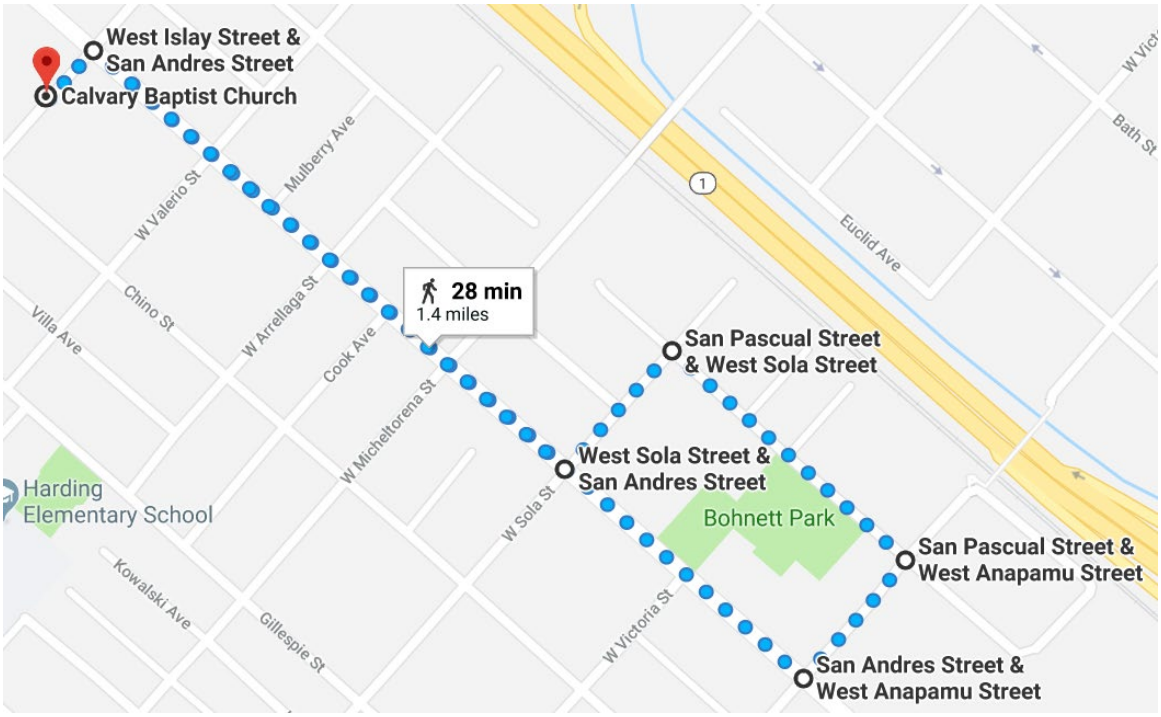
Ruta 2: Escuela Primaria Harding

La segunda ruta de evaluación se centró en Calle Gillespie y el vecindario de la Escuela Primaria Harding. El Comité de Planificación seleccionó esta ruta para evaluar cómo estudiantes y familias usan las calles para ir y venir de la escuela y cómo la comunidad usó las calles para acceder a destinos cercanos, como la Escuela Primaria Harding y el corredor comercial a lo largo de la Calle San Andreas. Comenzando en Iglesia Bautista del Calvario, participantes caminaron hacia el oeste por la Calle West Islay, hacia el sur por Calle Gillespie, hacia el oeste por Calle Micheltorena, hacia el norte por Avenida Mountain, hacia el este por Calle Valerio, hacia el norte por Avenida Villa, y hacia el este por Calle West Islay.



Ruta 3: Parque Bohnett

La tercera ruta de evaluación se centró en las calles que rodean Parque Bohnett, el parque más grande y más usado de la comunidad de Westside. Comenzando la evaluación de la caminata en la Iglesia Bautista del Calvario, participantes caminaron al noreste por Calle West Islay, al sureste por Calle San Andres, al noreste por Calle West Sola, al sureste por Calle San Pascual, a través de Parque Bohnett, al noroeste por Calle San Andres, y al suroeste por Calle West Islay de regreso a la Iglesia Bautista del Calvario. Participantes del taller no pudieron observar la Calle West Anapamu como se planeó originalmente porque se bloqueó debido a la construcción.



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

Mantenimiento Deficiente de las Calles: durante la visita al sitio y el taller, participantes señalaron caminos de asfalto y concreto agrietados, baches y en malas condiciones, especialmente a lo largo de los bordes y las alcantarillas por donde viajan ciclistas. Participantes compartieron que muchas de las rejillas de alcantarillas están hundidas y agrietadas, lo que hace que los autobuses de tránsito se hundan y golpeen el pavimento a lo largo de la Calle San Andreas, lo que agrava las condiciones de las calles en mal estado. Participantes también notaron la condición severamente descolorida de las marcas de la calle, incluidas las marcas de los carriles, las marcas de parada, los carriles para bicicletas y los cruces peatonales.

Las calles agrietadas y en malas condiciones en la comunidad causan desafíos de seguridad para todas las personas usando las calles.

Interrupciones y Huecos en las Banquetas y Condiciones Inconsistentes de las Banquetas: Las condiciones de las banquetas varían en toda la comunidad de Westside. Participantes señalaron banquetas levantadas - algunas de más de 5 pulgadas de altura - banquetas agrietadas, banquetas de diversos materiales - incluyendo concreto, ladrillos y adoquines - y banquetas llenas de escombros vegetales y de la casa. Los anchos de las banquetas varían a lo largo de calles residenciales y vías más grandes; en algunos casos, las banquetas eran demasiado estrechas, lo que dificultaba que dos personas adultas caminen cómodamente de lado a lado.

Pedazos de banquetas que faltan, banquetas estrechas, levantadas y agrietadas en la comunidad Westside.

Cruces Desafiantes y en Malas Condiciones Sin Mejoras: participantes demostraron preocupación por la falta de cruces peatonales marcados, cruces peatonales de alta visibilidad e intersecciones de 4 vías en la Calle San Andrés. Participantes estaban especialmente con preocupación por la intersección entre la Calle San Andrés y la Calle Arellaga, donde muchos estudiantes cruzan en el cruce de peatones sin marcas que conduce directamente a la escuela primaria Harding. Participantes apreciaron los cruces peatonales de alta visibilidad en la Calle Sola / Calle San Andrés, donde muchos residentes acceden a una lavandería, y la Calle Valerio / Calle San Andrés, donde hay una tienda de licores en la esquina. Sin

embargo, expresaron su frustración por el hecho de que solo había un cruce de peatones de alta visibilidad en cada intersección, y los tres cruces restantes de cada intersección carecían de marcas en el cruce de peatones. Participantes del taller compartieron que residentes de la comunidad tienden a cruzar la Calle San Andrés en las intersecciones de las calles Sola / San Andres y calles Valerio / San Andres donde sea más conveniente, lo que significa que peatones eligen cruzar en los cruces de peatones sin marcar en lugar del cruce peatonal marcado.

Desafíos de Accesibilidad: participantes expresaron preocupación por los numerosos desafíos de accesibilidad que enfrentan residentes con discapacidades cuando caminan o ruedan en la comunidad, incluidas las partes de banquetas que faltan, banquetas estrechas y obstruidas, y las rampas de las banquetas en la comunidad. Durante las evaluaciones de seguridad peatonal y ciclista, participantes señalaron una amplia variedad de recortes que no cumplen con las normas actuales de ADA (por sus siglas en inglés), mientras que muchas intersecciones carecían por completo de rampas. Participantes también notaron que las bajadas bien empinadas de las banquetas crean condiciones difíciles para las personas en sillas de ruedas o que usan otros dispositivos de asistencia de movilidad. Además, los materiales, las condiciones y el ancho de la banqueta hacen que sea difícil para las personas que usan dispositivos de movilidad asistida viajar en la comunidad. En la Ruta 2, una persona residente que usa un dispositivo de movilidad asistida comparte que a menudo tiene que dar mucha vuelta para evitar ciertas calles y recorre rutas de ida y vuelta con rampas para llegar a su destino, para asi poder quedarsede en las banquetas y evita viajar por la calle. En varios lugares a lo largo de la ruta de evaluación, tuvo que usar la rampa de entrada y salida de carros para salir a la calle, ya que la banqueta terminaba sin una rampa de acceso o una vegetación demasiado grande que dificultaba la navegación por la banqueta.

Las rampas de ADA (por sus siglas en inglés) que faltan y son inconsistentes crean desafíos de acceso y seguridad para quienes usan dispositivos de movilidad asistida.

Paradas de Transporte Público Sin Mejoras: Participantes compartieron que muchas paradas de transporte de autobuses en la comunidad están descubiertas, expuestas a los elementos y faltan luces para el uso nocturno. En la Ruta 2, participantes observaron que es difícil acceder a las paradas de transporte público para aquellas personas que usan dispositivos de movilidad asistida y las familias con carriolas porque pequeñas zonas de amortiguamiento separan las paradas de transporte público de las banquetas.

Muchas paradas de transporte público en la comunidad carecen de iluminación y cobertizo, lo que expone a las personas a los elementos. Las zonas de amortiguamento que separan las banquetas también crean desafíos de acceso para quien usa dispositivos de movilidad asistida o familias con carriolas.

Falta de Instalaciones para Bicicletas y Comportamientos Inseguros de Ciclistas: participantes compartieron que hay muchas personas de la comunidad que viajan regularmente en bicicleta para llegar a sus destinos y que les gustaría ver más instalaciones para bicicletas, incluidos carriles para bicicletas y señalización, instalados en la comunidad. Durante la visita al sitio y las evaluaciones, participantes señalaron que ciclistas a menudo viajan donde hay banquetas, para evitar viajar junto al tráfico de vehículos en movimiento rápido a lo largo de calles estrechas de dos carriles. Las banquetas inconsistentes significan que a menudo se les obliga a ingresar a la calle, en áreas donde conductores de automóviles o peatones no les esperan. Participantes sospecharon que los comportamientos inseguros se debieron en gran parte a la falta de educación cultural y lingüística en bicicleta en la comunidad.

Vehículos de Alta Velocidad: participantes compartieron que conductores a menudo viajan a velocidades muy por encima de los límites de velocidad establecidos, incluso a lo largo de calles estrechas y de conectores. Muchas de las calles en Westside son calles estrechas de dos carriles con estacionamiento a ambos lados. Participantes compartieron que personas de la comunidad se han acostumbrado a las calles estrechas y continúan viajando a altas velocidades a pesar de la proximidad a los autos estacionados.

Vegetación en Exceso y Zonas de Amortiguamiento de Vegetación Vacía: participantes señalaron varias especies de vegetación en exceso en la comunidad. A lo largo de la Ruta 2, participantes experimentaron múltiples banquetas muy elevadas debido a la deformación y las raíces de los árboles demasiado crecidos. A lo largo de muchas banquetas, las ramas de árboles colgantes y los arbustos

Muchas banquetas en la comunidad tienen zonas de amortiguamiento de vegetación, muchas están sobrecrecidas o vacías.

exagerados bloquean la visibilidad y el acceso para peatones. Muchas de las banquetas tienen zonas de amortiguamiento de vegetación como árboles, arbustos, y flores de varios tipos, incluyendo plantas ornamentales y nopales/magueyes con grandes espinas que pueden ser peligrosos para peatones y ciclistas usando las banquetas.

Oportunidades Claves para Poder Mejorar la Seguridad Peatonal y Ciclista

Luego de la evaluación de la seguridad peatonal y ciclista, el Equipo del Proyecto facilitó discusiones de planificación de acciones en grupos pequeños donde participantes priorizaron y planificaron preliminarmente proyectos de infraestructura y programas comunitarios destinados a reducir el número de lesiones y muertes, así como a aumentar el número de personas y la frecuencia de caminar y andar en bicicleta en la comunidad de Westside en Santa Bárbara.

A través de un proceso de votación durante la capacitación, participantes eligieron enfocarse y planear

preliminarmente las Mejoras en Cruces Peatonales, Carriles adicionales para bicicletas y una Campaña educativa para caminar y andar en bicicleta. Participantes auto seleccionaron en qué proyecto querían colaborar con sus compañeros participantes para desarrollar un plan y analizaron:

• El problema que el proyecto de infraestructura / programa comunitario está intentando a resolver;

• Las personas, organizaciones y agencias que deberían participar para implementar el proyecto de infraestructura / programa comunitario;

• Recursos necesarios para implementar el proyecto de infraestructura / programa comunitario; y

• Pasos de acción a corto y largo plazo para implementar el proyecto de infraestructura / programa comunitario.

Recomendaciones de la Comunidad

Proyectos de Infraestructura

- **Mejoras en Cruce Peatonales:** Participantes expresaron interés en implementar mejoras en el cruce de peatones en varias intersecciones en la comunidad de Westside, con una prioridad de las intersecciones no controladas con acceso directo a los servicios y destinos de la comunidad y para las intersecciones que carecían de marcas de cruce peatonal en las cuatro cruces. Los participantes identificaron específicamente las siguientes mejoras:
  - Instalar Balizas de Destello Rápido Rectangular (RRFB, por sus siglas en inglés) en la intersección de las calles Arrellaga/San Andres y en el cruce peatonal de alta visibilidad en la Calle de San Andres directamente en frente del Parque Bohnett.
  - Instalar marcas de cruce peatonales de alta visibilidad en las intersecciones de las calles de Sola/San Andres y calles Valerio/San Andres.
  - Instalar marcas de paro antes del cruce peatonal en todo cruce peatonal existente para minimizar conductores de automóviles que paren en el cruce peatonal.
  - Acoplar las mejoras del cruce de peatones con la iluminación a escala peatonal en todos los pasos de peatones marcados y sin marcar.

Este grupo también exploró la idea de integrar el arte creativo en los cruces peatonales que reflejan a la comunidad de Westside y discutió la planificación de una manifestación temporal como paso de peatones de cruce revuelto en las intersecciones de las calles State / Carrillo y calles Cliff / Meigs para generar apoyo de la comunidad para un cruce permanente. Finalmente, participantes planean abogar por las mejoras antes mencionadas en la comunidad de Westside a la Ciudad que se financiará con la Medida C--el impuesto a las ventas locales de un centavo recientemente promulgado para proyectos de transporte. En el futuro inmediato, participantes se comprometieron a realizar conteo de peatones en las intersecciones donde sentían que necesitaban más mejoras en el cruce de peatones para recopilar datos que respalden sus solicitudes de mejoras a la Ciudad.

- **Carriles Adicionales para Biciletas:** Participantes se interesaron en la instalación de carriles adicionales para bicicletas en la comunidad y consideraron que la cantidad actual de carriles para bicicletas es inadecuada. Participantes compartieron que los carriles para bicicletas existentes en Westside son discontinuos, y no están disponibles en muchos caminos que ciclistas usan actualmente, lo que resulta en tener que subirse en la banqueta y conflictos con

peatones. Participantes identificaron a la Ciudad, a personas de la comunidad y a defensores locales de ciclistas como entidades clave en este esfuerzo y, a corto plazo, este grupo planificó completar una evaluación de seguridad ciclista en toda la comunidad para identificar los carriles para bicicletas existentes, las conexiones clave de la brecha de la red de bicicletas y Zonas de conflicto que se beneficiarían de las marcas de la zona de conflicto verde fluorescente. Los resultados de la evaluación de seguridad ciclista se utilizarían para complementar los resultados del Plan Maestro de Ciclistas de la Ciudad de Santa Barbara y ayudar a concentrar los esfuerzos y fondos para cerrar las brechas en la red de bicicletas priorizadas por la comunidad.

Programas, Pólizas y Campañas Comunitarias

- **Campaña Educativa Peatonal y Ciclismo:** Participantes se interesaron en desarrollar una campaña educativa segura para caminar y andar en bicicleta para la comunidad de Westside. El objetivo principal del grupo es crear conciencia acerca de los usuarios viales más vulnerables y desarrollar la empatía de conductores hacia otras personas que usan la calle en la comunidad. Participantes priorizaron los siguientes temas de educación: 1) exceso de velocidad de conductores; 2) conducción distraída; 3) caminar distraído, andar en bicicleta y patinar; y 4) uso del casco. Sentían firmemente que las campañas educativas deberían desarrollarse con la comunidad e involucrar a las personas que viajan principalmente conduciendo, caminando, montando en bicicleta y patinando para ayudar a informar los consejos educativos y el formato de campaña que se dirigiría a cada usuario en la calle.

  Participantes identificaron a la Ciudad, el Departamento de Policía, las escuelas de Westside y los grupos comunitarios como entidades en el desarrollo y la implementación de la campaña educativa con los siguientes pasos de acción a corto plazo: 1) desarrollar lemas de seguridad específicos; 2) desarrollar diseños de campaña; 3) solicitar una subvención; y 4) asociarse con agencias, empresas y grupos comunitarios para publicar y difundir materiales de campaña.

  Este grupo identificó a City Channel(en inglés), TV Santa Barbara y estudiantes de cine del Colegio Comunitario de la Ciudad de Santa Barbara como potenciales para ayudar a desarrollar y compartir la campaña. Para la primavera de 2019, el grupo planeaba finalizar los diseños y el plan de divulgación y comenzar a compartir estos diseños con la comunidad para obtener comentarios. Participantes esperaban extender la campaña a través de Santa Bárbara y actualizarla continuamente para asegurar que sea relevante y accesible para las audiencias a quien se quiere alcanzar.

Recomendaciones de Cal Walks/SafeTREC

California Walks y SafeTREC también presentan las siguientes recomendaciones para que sean consideradas por el Comité de Planificación y participantes del taller:

- **Conectarse con el Comité de Supervisión Ciudadana para la Medida C:** La Medida C completó recientemente su primer año de promulgación en Santa Barbara y el Comité de Supervisión de Ciudadanos escribió Informe Anual de Rendición de Cuentas de la Medida C para informar a residentes de la comunidad sobre el estado de los proyectos de infraestructura actuales y futuros. El Equipo de Proyecto recomienda a participantes del entrenamiento que se conecten

con el Departamento de Obras Públicas de Santa Barbara y el Comité de Supervisión de los Ciudadanos para saber cómo pueden participar residentes de la comunidad en el desarrollo y decidiendo la prioridad de proyectos de la Medida C. Debido a la gran preocupación por la falta de inversión en infraestructura en la comunidad de Westside, participantes del taller podrían involucrarse y abogar por una distribución equitativa del dinero de los impuestos hacia los vecindarios de Santa Barbara que más necesitan mejoras de infraestructura.

- **Continuar la Creación de Planes de Transporte Específicos para el Vecindario para Priorizar y Establecer Estrategias para las Inversiones Necesarias:** El Equipo del Proyecto recomienda que la Ciudad de Santa Bárbara y la comunidad de Westside creen un plan de transporte específico para el vecindario que abarque la participación sólida de la comunidad para ayudar a la Ciudad de Santa Barbara a reunir información sobre las necesidades de transporte y las mejoras solicitadas por residentes de la comunidad. De acuerdo con el sitio web de la Ciudad, los Planes de Administración de Tráfico de Vecindarios se han completado para los vecindarios de Oak Park, St. Francis y East Side en apoyo del Proyecto de Programa de Administración de Tráfico de Vecindarios que fue aprobado por el Consejo Municipal de Santa Barbara el 9 de Noviembre del 2001. Con 42 millas cuadradas y una población de aproximadamente 92,000 personas, los vecindarios de Santa Barbara son económica y geográficamente diversos y, en consecuencia, tienen necesidades únicas. La creación de planes de transporte específicos para el vecindario en coordinación con la comunidad puede ayudar a guiar las inversiones futuras y respaldar subvenciones y propuestas de financiamiento de agencias estatales y locales. Los planes de transporte deben incluir evaluaciones y recomendaciones para aceras, iluminación y mejoras de ADA, que son una de las principales preocupaciones para muchas personas participando en el entrenamiento. Una oportunidad de financiamiento actual para la creación de estos planes de transporte en el vecindario es el Programa de Subvenciones de Planificación de Transporte Sostenible de Caltrans que actualmente está aceptando solicitudes hasta el 30 de Noviembre del 2018. Para obtener más información sobre el programa de subvenciones, visite http://www.dot.ca.gov/hq/tpp/grants.html

Apéndice A

Análisis de los choques peatonales y ciclistas
Folleto que se repartio durante el taller

2013-2017 Analisis de los datos del Oeste de Santa Barbara

Taller comunitario para la seguridad peatonal y ciclista
13 de septiembre del 2018

El objetivo del Taller comunitario para la seguridad peatonal y ciclista es hacer que las comunidades sean más seguras y agradables para caminar y andar en bicicleta. Este taller capacitará a los residentes y defensores de la seguridad en seguridad de peatones y ciclistas, y creará oportunidades para colaborar con funcionarios locales y el personal de agencias.

Esta ficha técnica destaca unos de los datos más recientemente disponibles sobre los choques peatonales y ciclistas del 2013-2017 para ayudar a la comunidad a elegir prioridades de las recomendaciones que resultan del taller. El taller se enfoca en la geografía del Oeste de Santa Barbara.

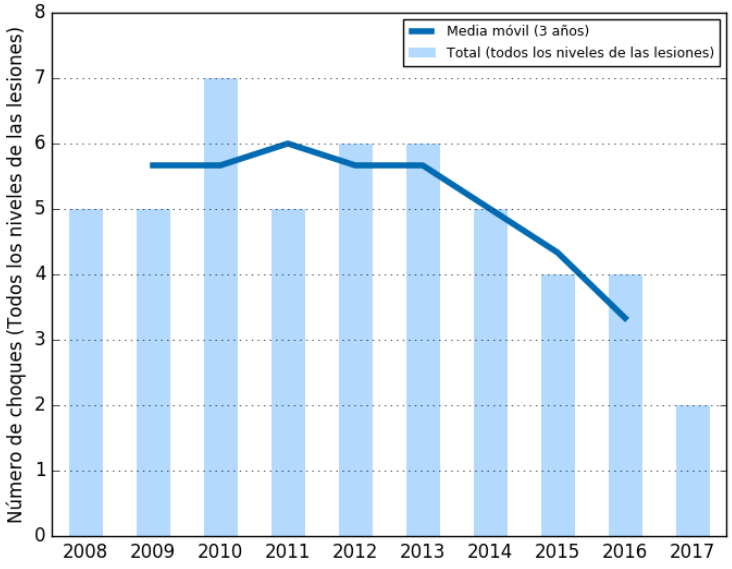
PEATONES

Hubo **50** mortalidades o lesionados en **49** choques peatonales en los últimos 10 años (2008-2017).

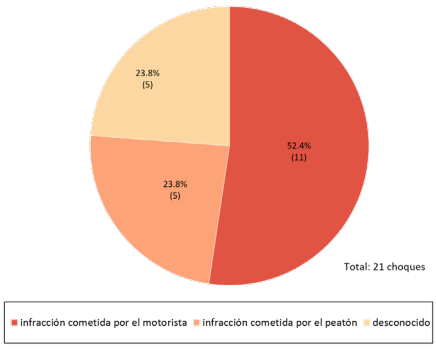
La línea de la media móvil de tres años demuestra una trayectoria **descendente** en los choques peatonales. *

Hubo **4** choques peatonales en el 2016 y un promedio de **3.3** choques peatonales por año en los tres años de 2015-2017, medido por la media móvil.

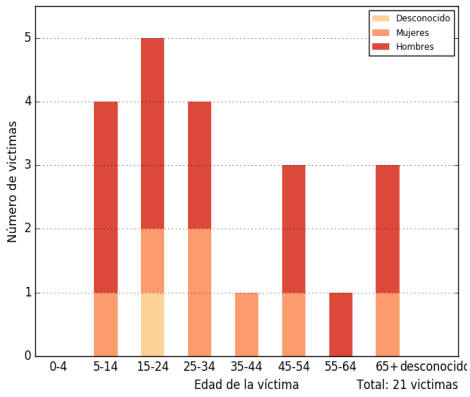
*Esta línea es útil para monitorear el cambio a través del tiempo, especialmente cuando el número de choques cambia mucho de año a año. Los puntos de referencia están en el punto medio de los datos de tres años.



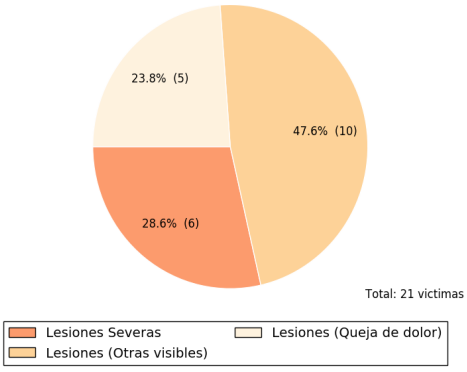
52.4% infracciones cometidas por el motorista
VS.
23.8% infracciones cometidas por el peatón



*La categoría '*no está claro quién cometió la infracción*' son infracciones que fueron cometidas por el conductor, peatón o ciclista.



61.9% de las víctimas eran hombres
33.3% de las víctimas tenían menos de 20 años



28.6% (o 6 personas) lesionados gravemente

Fuente de datos: California Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS). Los datos de choques para el 201 y6 2017 son provisionales en este momento. Los fondos para este programa fueron provistos por la Oficina de Seguridad de Tráfico de California, a través de la Administración Nacional para la Seguridad de las Carreteras.

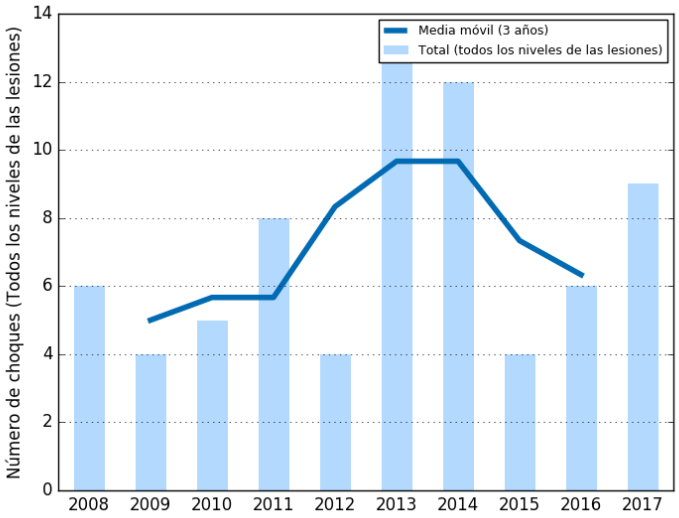
CICLISTAS

Hubo **72** mortalidades o lesionados en **71** choques ciclistas en los últimos 10 años (2008-2017).

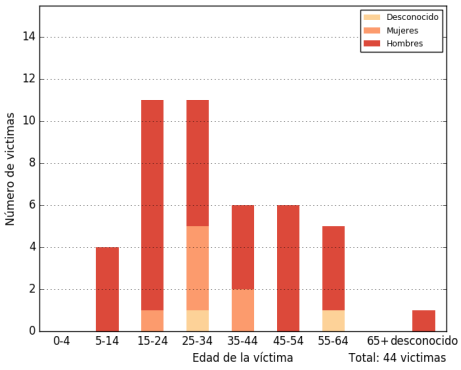
La línea de la media móvil de tres años demuestra una trayectoria descendente en choques ciclistas. *

Hubo **6** choques ciclistas en 2016, pero un promedio de **6.3** choques ciclistas por año en los tres años de 2015-2017, medido por la media móvil.

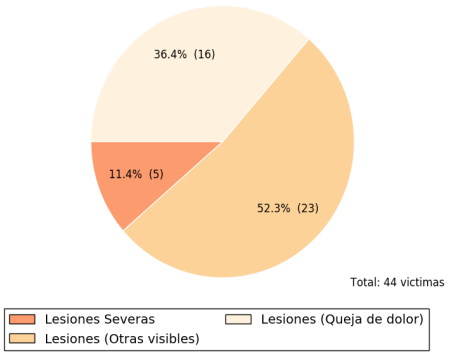
* Esta línea es útil para monitorear el cambio a través del tiempo, especialmente cuando el número de choques cambia mucho de año a año. Los puntos de referencia están en el punto medio de los datos de tres años.



Las bicicletas se consideran vehículos y **deben cumplir las mismas normas de la calle como los vehículos.** Como resultado, los ciclistas también se consideran conductores y no podemos separar las infracciones por conductor v. ciclista.



79.5% de las víctimas eran hombres
34.1% de las víctimas tenían menos de 24 años



11.4% (o 5 personas) mortalidades o lesionados gravemente

RESUMEN

71.6 mortalidades y lesiones peatonales por población de 100,000 personas en los últimos 5 años, lo cual es **1.98x veces más que** el Condado de Santa Barbara y **1.99x veces más que** California.

110.5 mortalidades y lesiones ciclistas por población de 100,000 personas en los últimos 5 años, lo cual es **1.97x veces más que** el Condado de Santa Barbara y **3.3x veces más que** California.

	Tasa de mortalidad y lesiones por población de 100,000* calculado a traves de un periodo de 5 años (2012-2016)	
	Peatones	Ciclistas
Santa Barbara	71.6	110.5
Condado de Santa Barbara	36.1	56.1
California	35.9	33.3

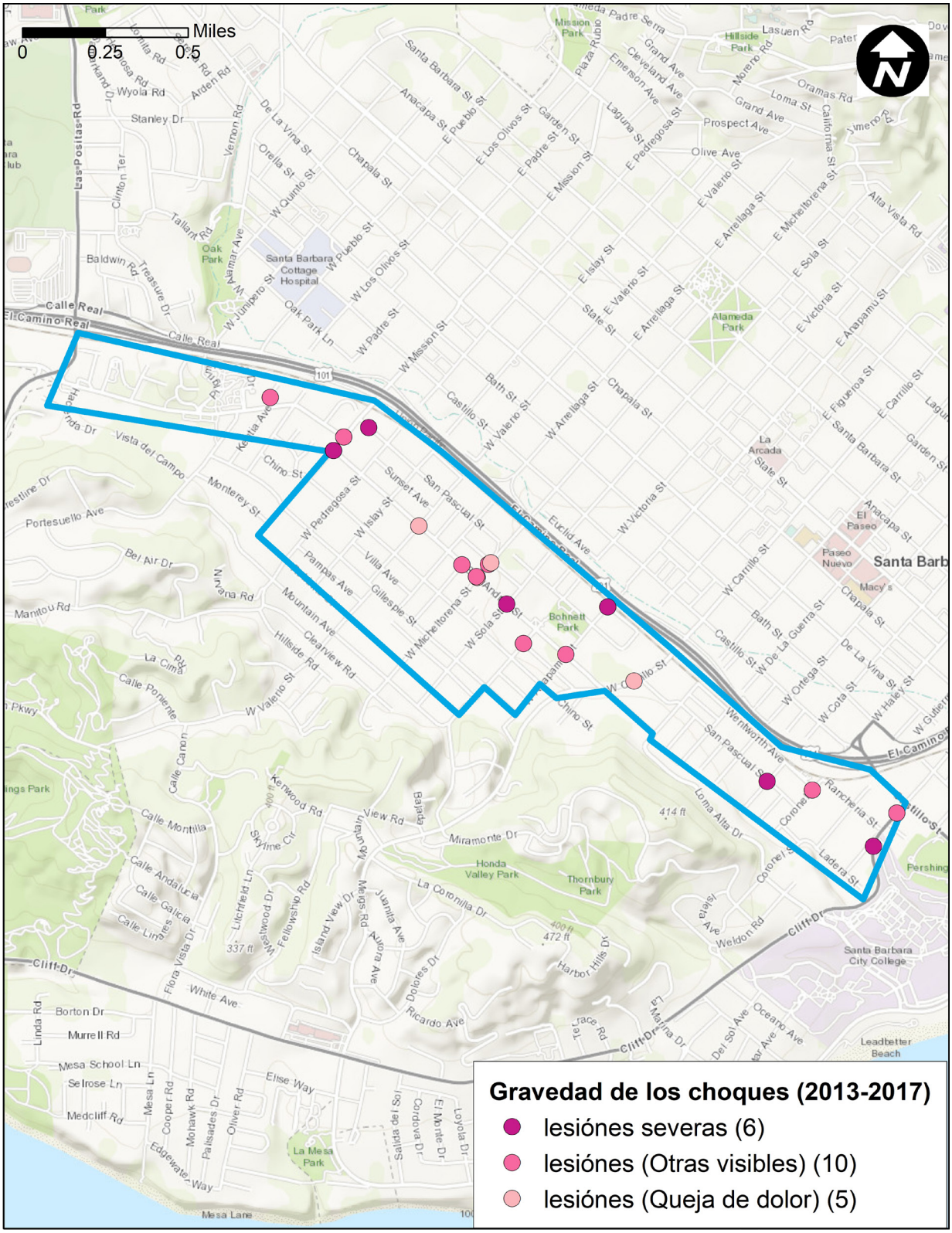
Fuente de datos: Instituto Nacional de Estadística de EE.UU., Division de población (datos de población del 2016).

*Se calculó la tasa por población al sumar los números de las victimas peatonales y ciclistas muertes o lesionados del 2012 al 2016 y dividirlo por 5 veces la población del 2016.

Berkeley SafeTREC
OTS California Office of Traffic Safety
California Walks
Stepping Up for Health, Equity, & Sustainability

Lugares de los choques peatonales, 2013-2017

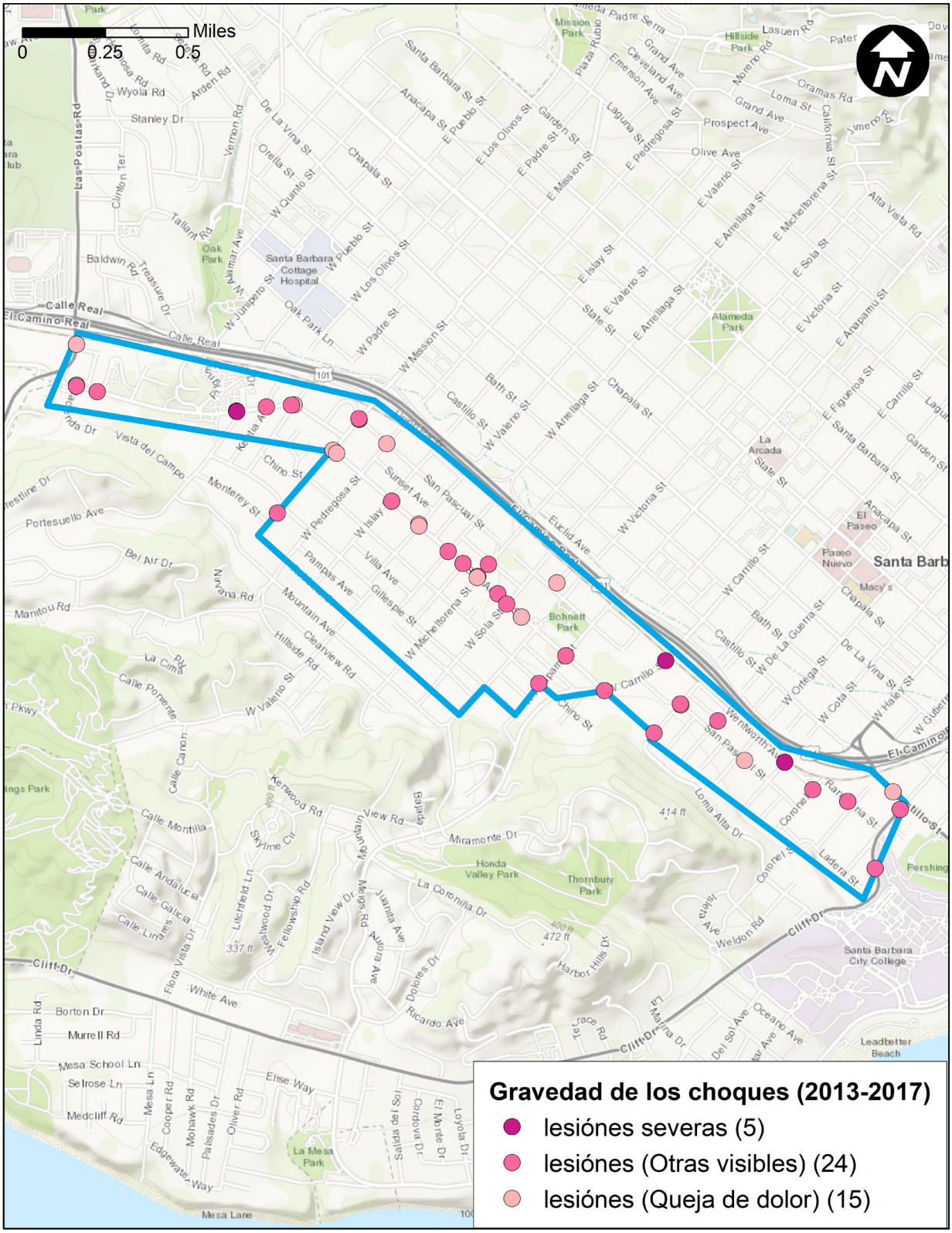
21 choques en la comunidad oeste de Santa Barbara, CA.



* Fuente de datos: California Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS). Los datos de choques del 2016 y 2017 son provisionales a partir de noviembre de 2017.

Lugares de los choques ciclistas, 2013-2017

44 choques en la en la comunidad oeste de Santa Barbara, CA.



* Fuente de datos: California Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS). Los datos de choques del 2016 y 2017 son provisionales a partir de noviembre de 2017.

Apéndice B

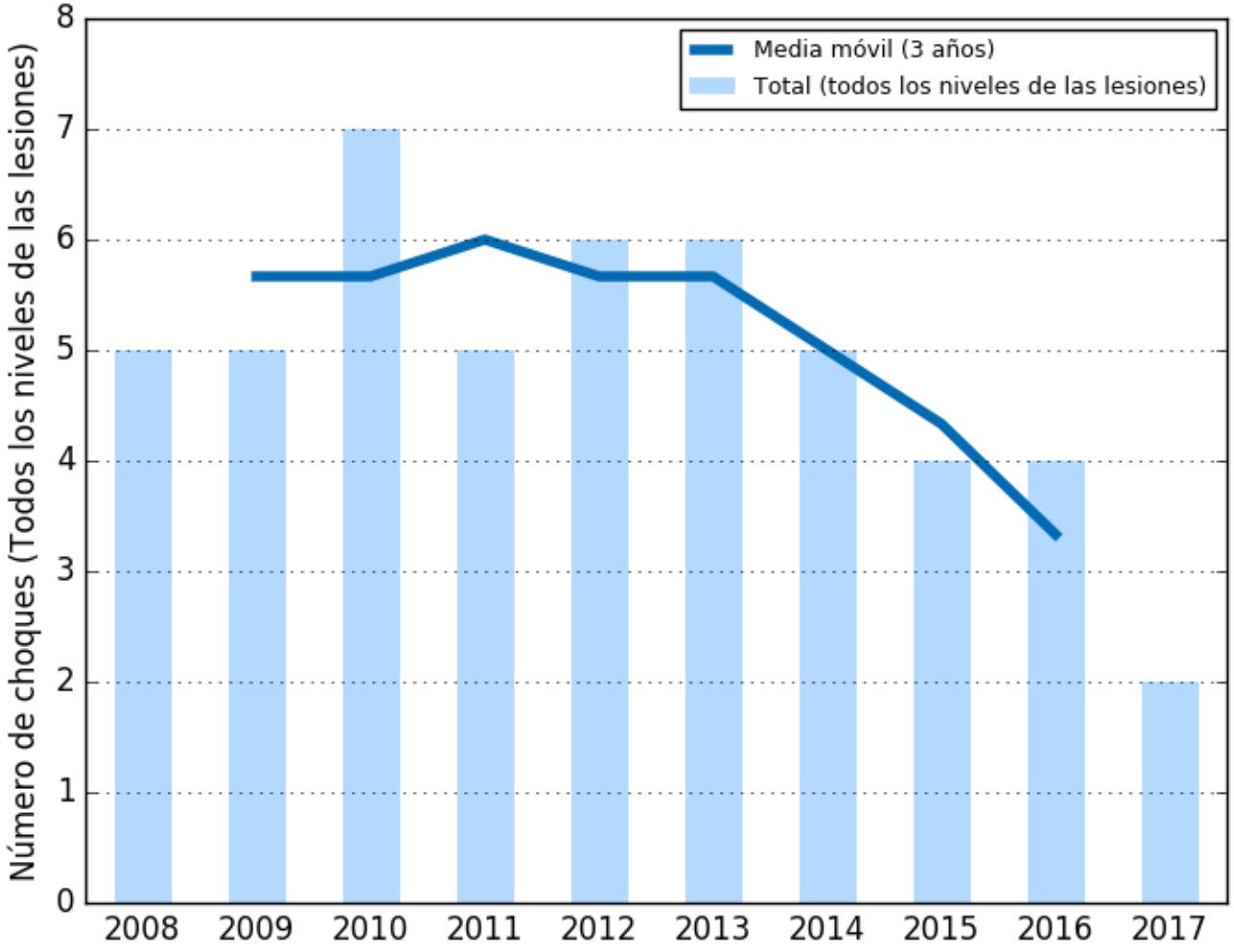
Análisis de los choques peatonales y ciclistas
Presentación durante la visita al sitio

Taller comunitario para la seguridad peatonal y ciclista

Santa Barbara, CA

13 de septiembre del 2018

La línea de la media móvil de tres años demuestra la tendencia de choques peatonales

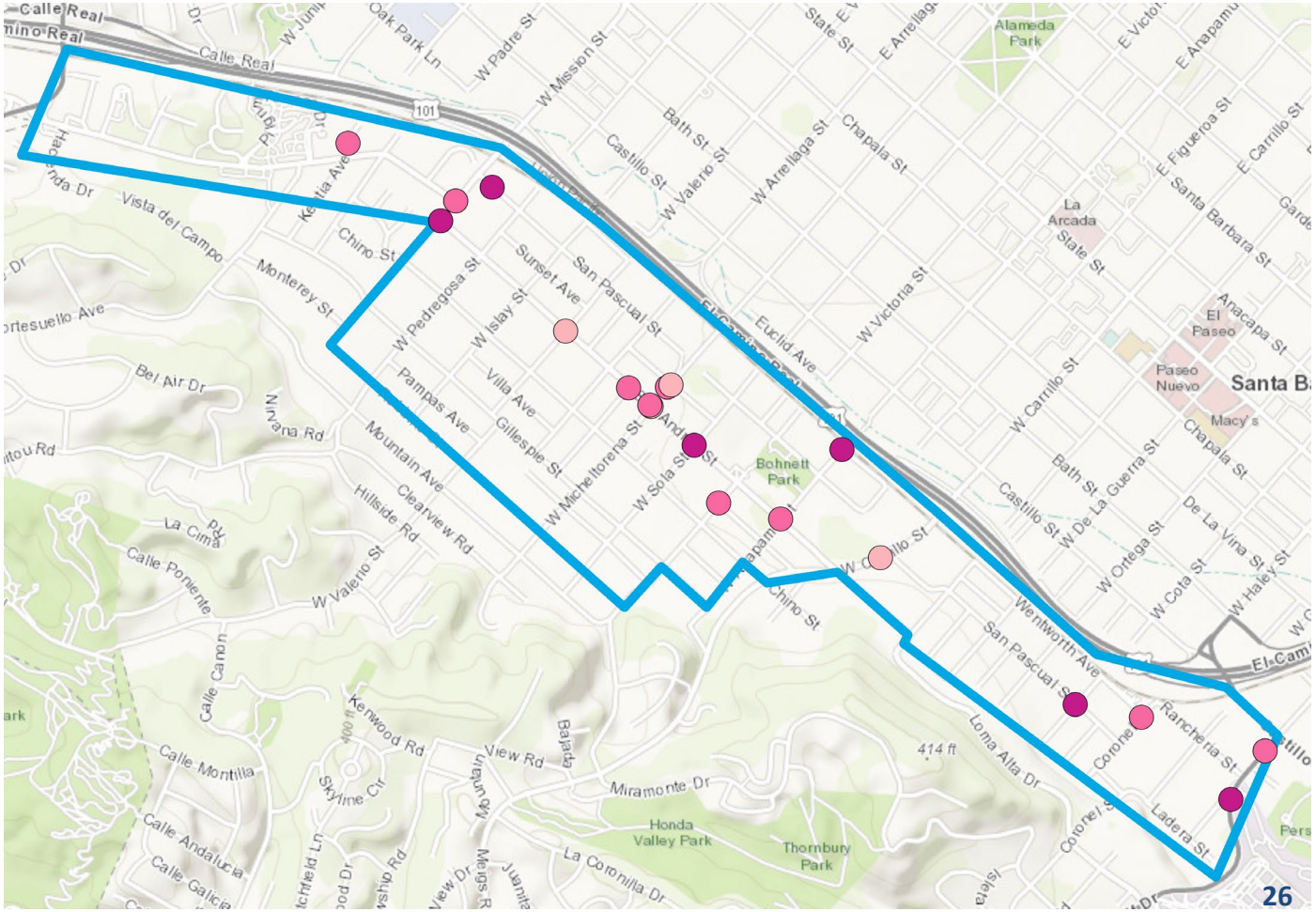


* Fuente de datos: California Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS). Los datos de choques del 2016 y 2017 son provisionales a partir de junio de 2018

Lesiones de choques peatonales
2012-2016
Total: 21 choques marcadas

Gravedad de los choques (2013-2017)

- lesiónes severas (6)
- lesiónes (Otras visibles) (10)
- lesiónes (Queja de dolor) (5)



Lesiones de choques peatonales y ingreso

2012-2016

Total: 21 choques marcadas

Gravedad de lesión (2013-2017)

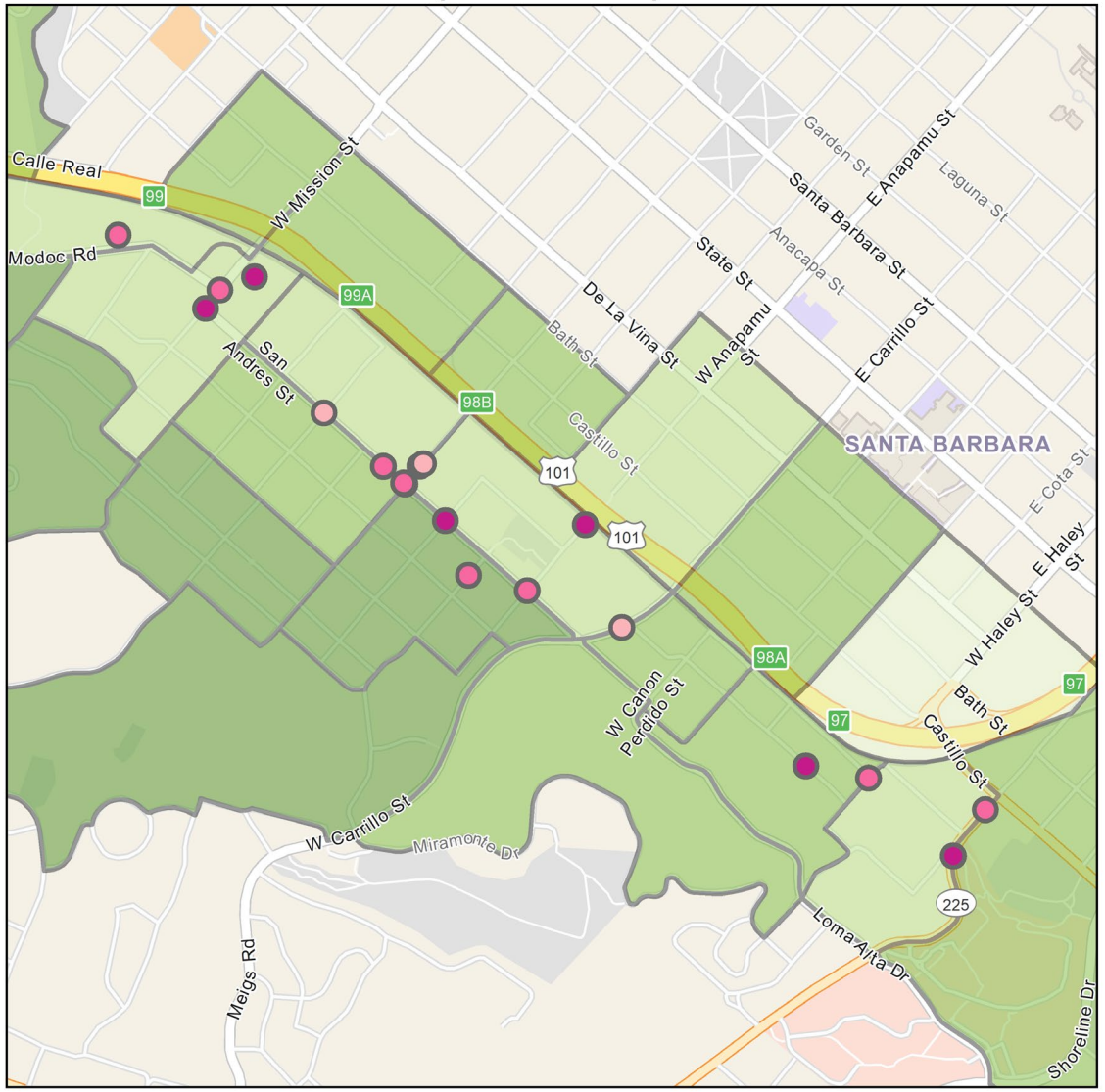
- lesiones severas (6)
- lesiones (Otras visibles) (10)
- lesiones (Queja de dolor) (5)

2017 Ingreso Medio por hogar

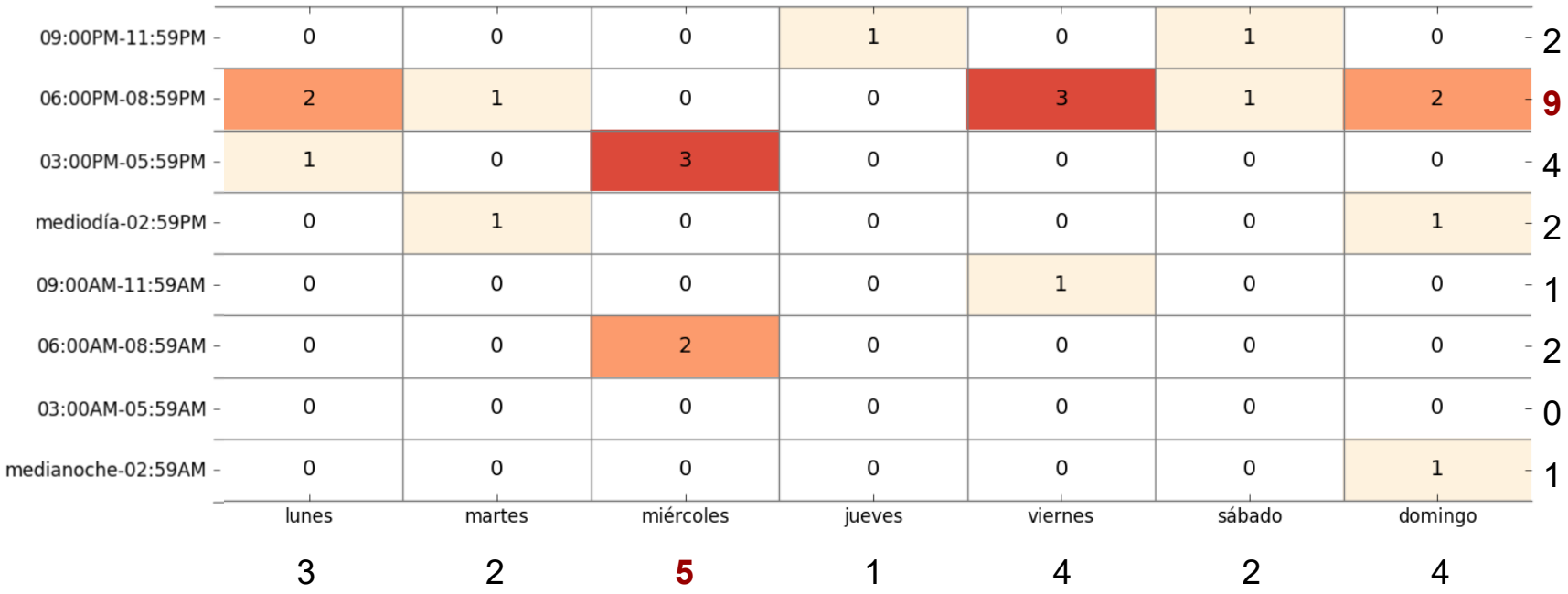
- < 35K
- 35K - 50K
- 50K - 75K
- > 75K

Fuente de datos: SWITRS, 2012-16; Demográficos – ESRI, US Census Bureau; ACS

Mapa de choques peatonales en Santa Barbara Oeste (2013 - 2017)



Lesiones de choques peatonales por tiempo de dia y dia de semana



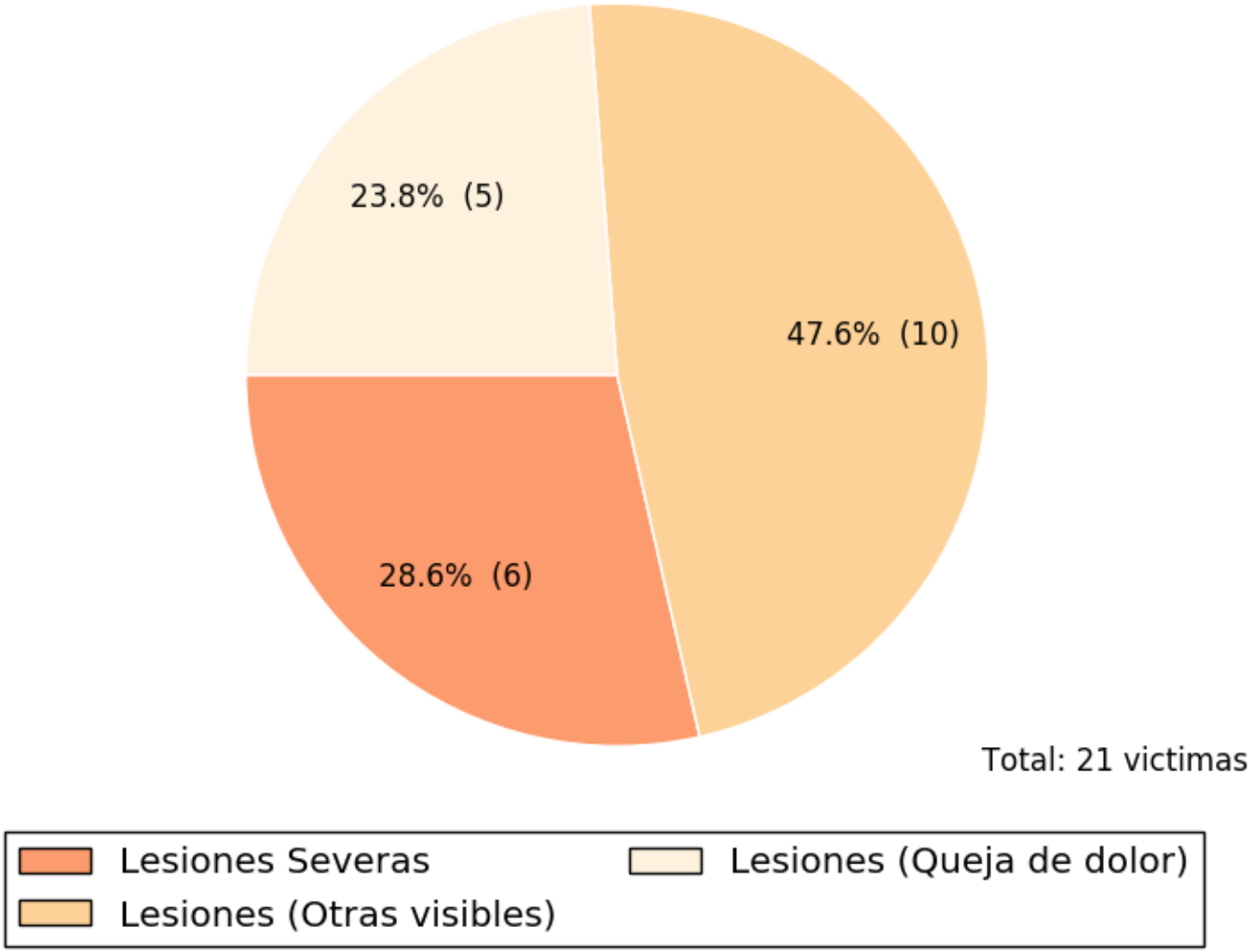
Total: 21 choques

*El gradiente de los colores en este gráfico representa la frecuencia de un choque.

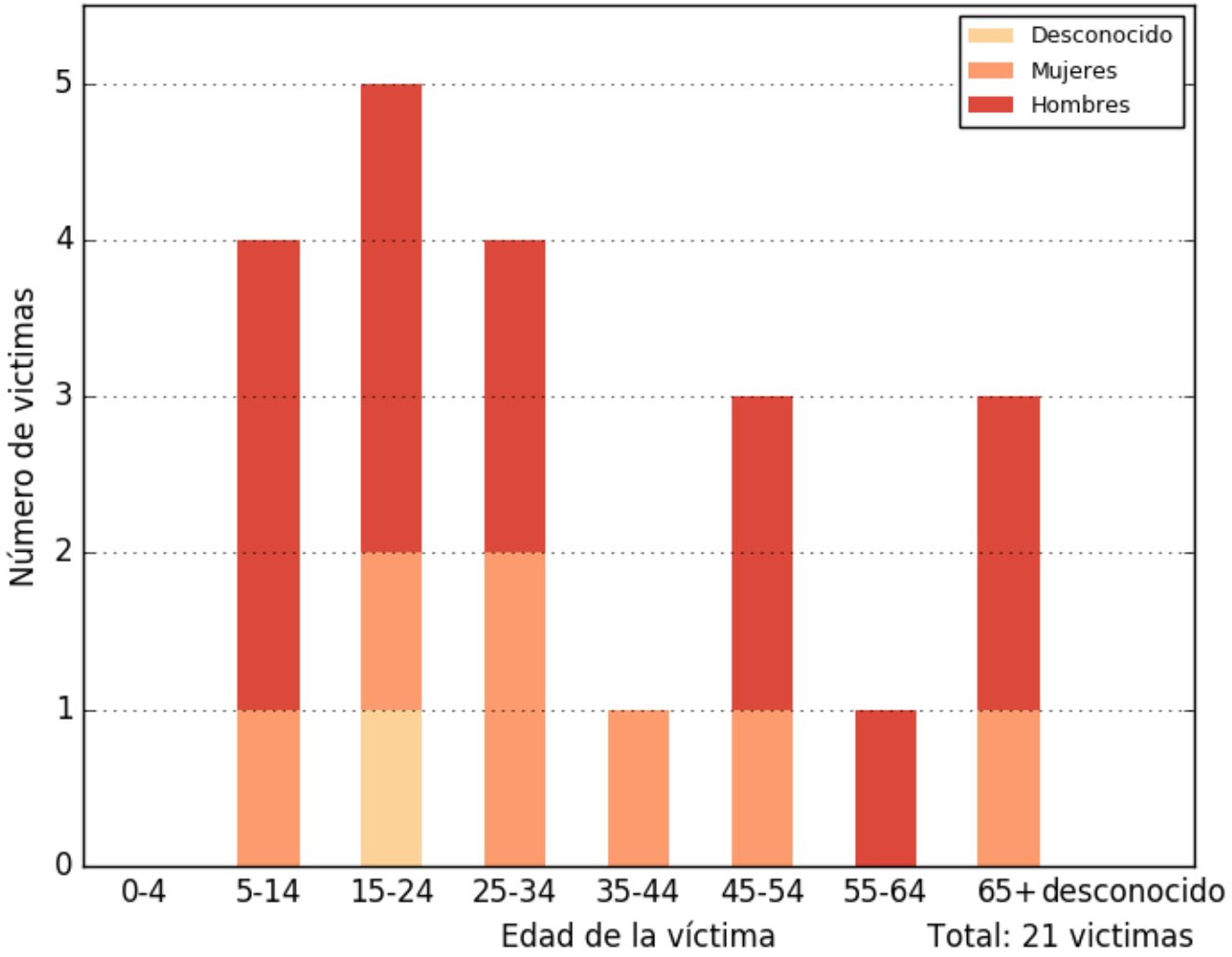
Las infracciones más altas sobre lesiones de choques peatonales

Codigo CVV	descripción	frecuencia	percentil
21950	Fracaso por parte del motorista de ceder el paso a los peatones que están en un cruce marcado o no marcado	10	62.5%
21954	Fracaso por parte del peatón de ceder el derecho de paso a los vehículos al cruzar fuera de un cruce marcado o no marcado	5	31.2%
22350	Conducir a una velocidad peligrosa para las condiciones de la autopista, como el clima, la visibilidad, el tráfico, y/o las medidas de la autopista, o manejar a una velocidad que pone en riesgo a la gente o propiedad	1	6.2%
Total		16	100.0%

Gravedad de las lesiones de víctimas peatonales

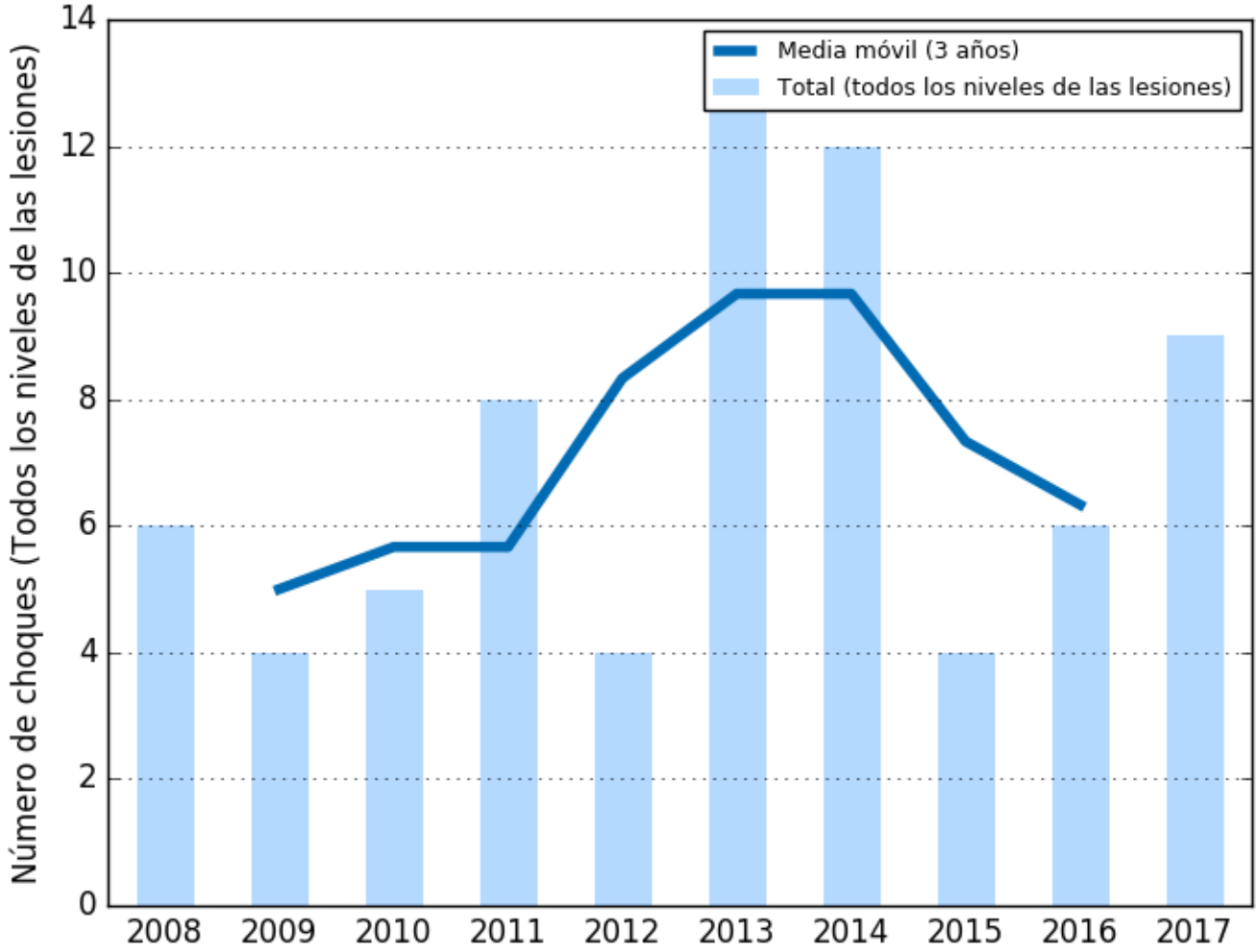


Gravedad de víctimas peatonales por edad y género



Tendencia de lesiones de choques ciclistas

La línea de la media móvil de tres años demuestra la tendencia de choques ciclistas

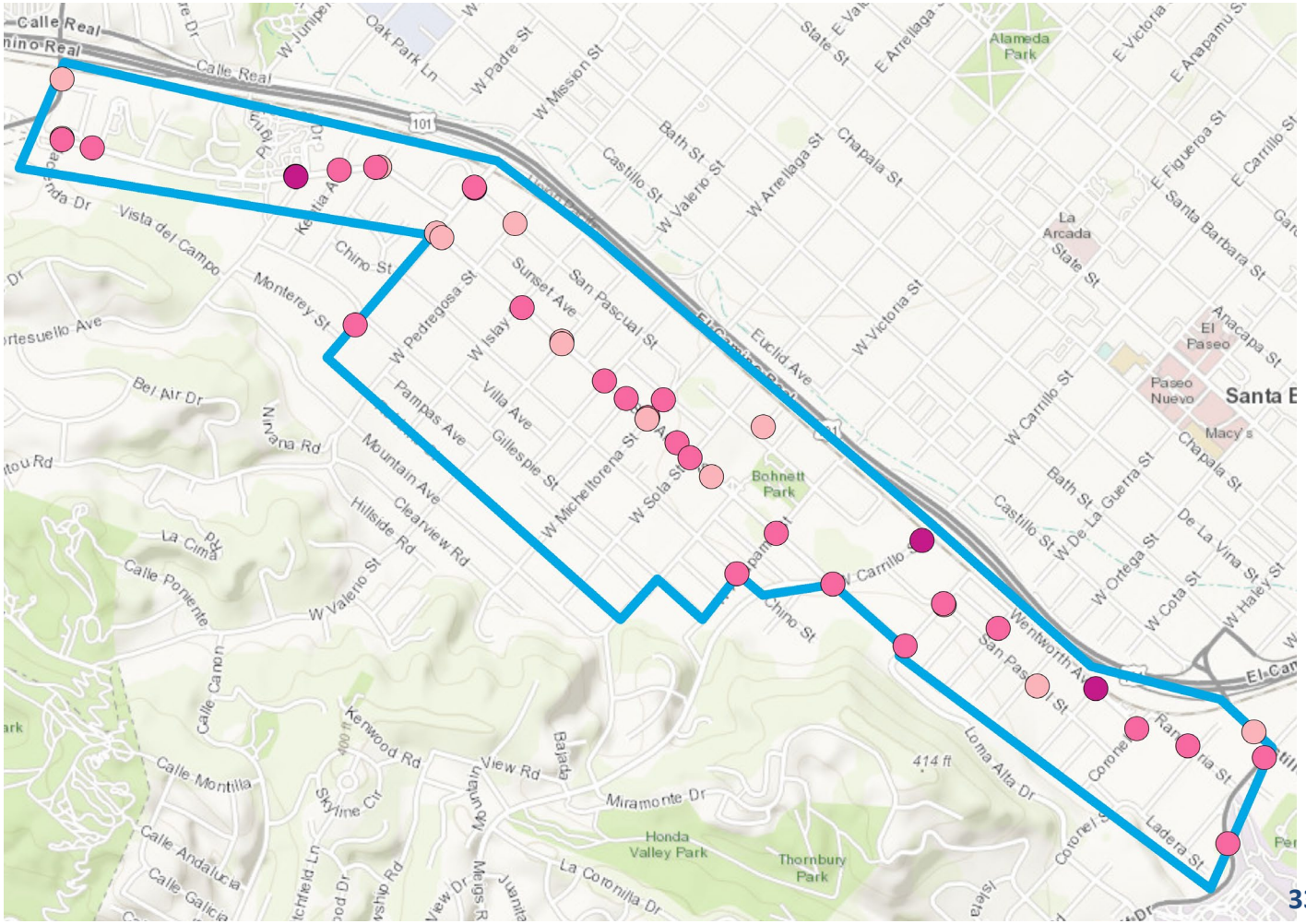


* Fuente de datos: California Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS). Los datos de choques del 2016 y 2017 son provisionales a partir de junio de 2018

Lesiones de choques ciclistas
2012-2016
Total: 44 choques marcadas

Gravedad de los choques (2013-2017)

- lesiónes severas (5)
- lesiónes (Otras visibles) (24)
- lesiónes (Queja de dolor) (15)



Lesiones de choques ciclistas y ingreso

2012-2016

Total: 44 choques marcadas

Gravedad de lesión (2013-2017)

- lesiones severas (5)
- lesiones (Otras visibles) (24)
- lesiones (Queja de dolor) (15)

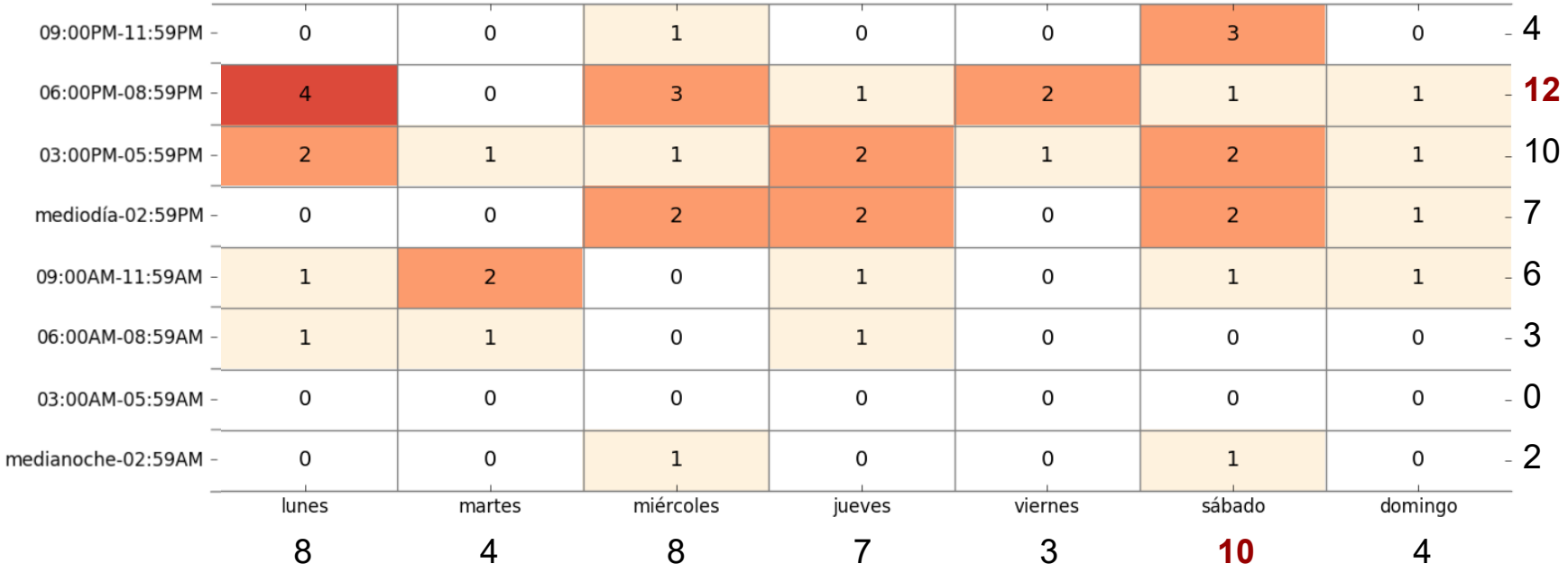
2017 Ingreso Medio por hogar

- < 35K
- 35K - 50K
- 50K - 75K
- > 75K

Fuente de datos: SWITRS, 2012-16; Demográficos – ESRI, US Census Bureau; ACS

Mapa de choques ciclistas en Santa Barbara Oeste (2013 - 2017)

Lesiones de choques ciclistas por tiempo de dia y dia de semana



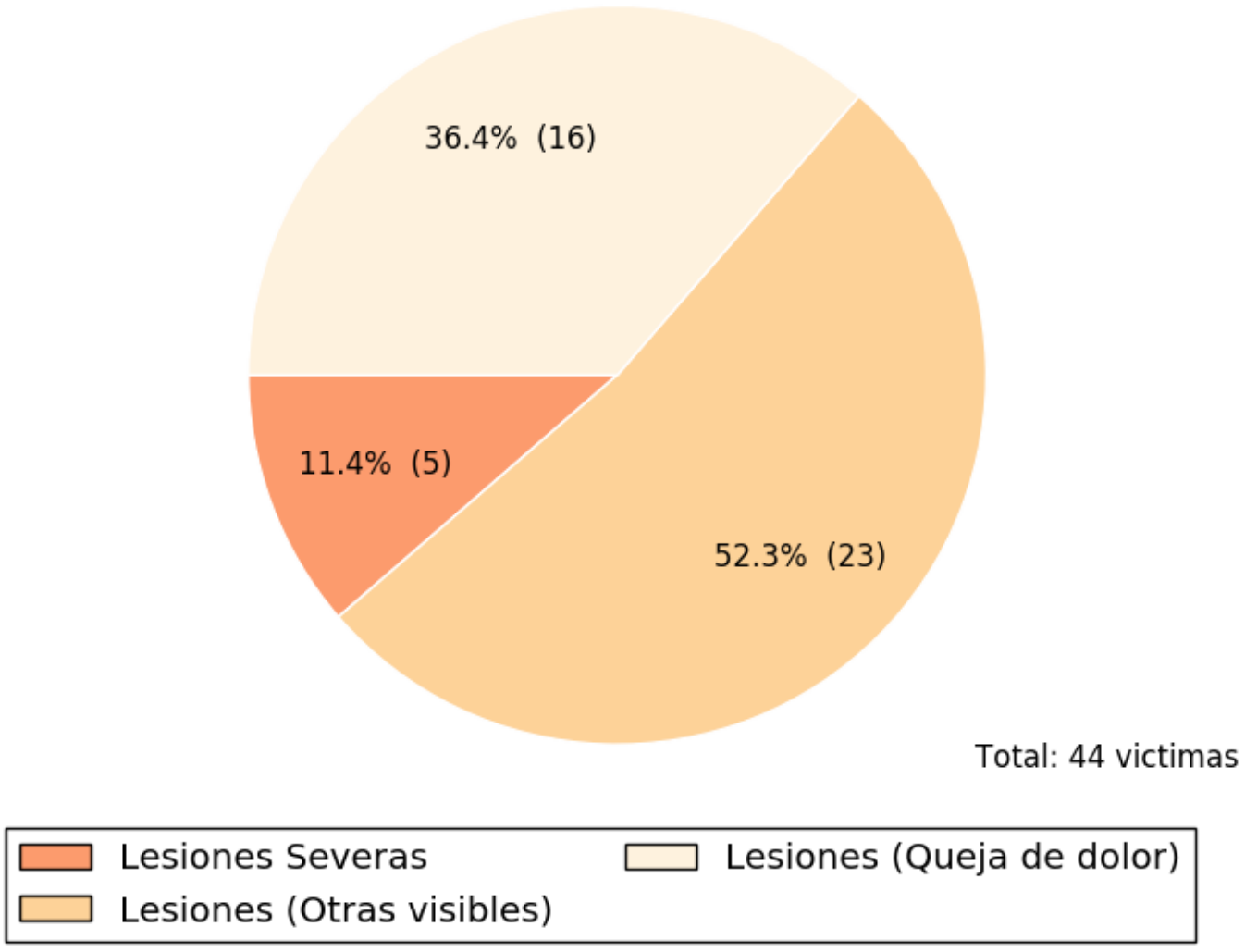
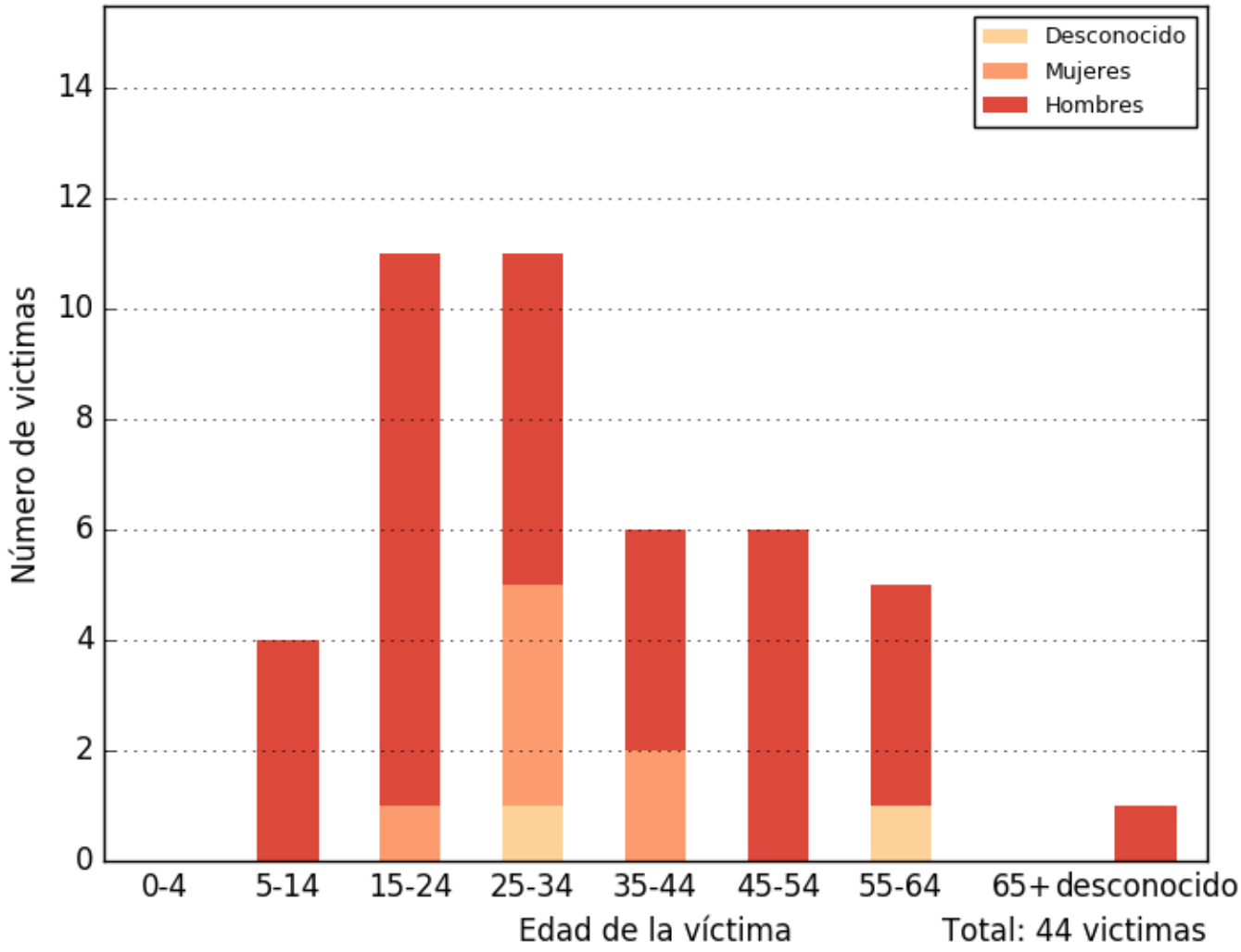
Total: 44 choques

*El gradiente de los colores en este gráfico representa la frecuencia de un choque.

Las infracciones más altas sobre lesiones de choques ciclistas

Codigo CVV	descripción	frecuencia	percentil
21804	Fracaso de ceder el derecho de paso por parte del conductor cuando entre o cruce una autopista	7	22.6%
21801	Fracaso del motorista de ceder el derecho de paso cuando da una vuelta a la izquierda o una vuelta en U	5	16.1%
22107	Dar vuelta o moverse a la derecha o la izquierda peligrosamente en una carretera. Dar vuelta sin señal.	4	12.9%
21453	Fracaso por parte del motorista de no parar en una línea de límite o en un cruce, o no ceder el derecho de paso al peatón al dar la vuelta en una luz roja.	3	9.7%
21802	Fracaso de parar o ceder el derecho de paso en una señal de alto	2	6.5%
21200	Los ciclistas tienen los mismos derechos y están sujetos a las mismas leyes que los motoristas	1	3.2%
21460	Fracaso de permanecer en el lado derecho de las líneas sólidas y amarillas dobles. Cruzar las líneas sólidas y blancas dobles a menos de que estén rotas, con excepciones en ciertas circunstancias	1	3.2%
21650	Fracaso de manejar o montar en bicicleta en la mitad derecha de la calle (existen algunas excepciones)	1	3.2%
21658	Fracaso de manejar un vehículo en uno solo carril	1	3.2%
21750	Fracaso de pasar seguramente a la izquierda cuando pase a otro vehículo	1	3.2%
Total		26	83.9%

Gravedad de las lesiones de víctimas ciclistas



Gravedad de víctimas ciclistas por edad y género