



## Recomendaciones Para Mejorar la Seguridad Peatonal y Ciclista para la Ciudad de Hayward: Corredor de la Calle Tennyson



Octubre 2018



# Reconocimientos

## Comité de Planificación

|                 |                                      |
|-----------------|--------------------------------------|
| Charmine Solla  | Ciudad de Hayward                    |
| Steven Chang    | Ciudad de Hayward                    |
| Patty Garcia    | Tiburcio Vásquez Health Center, Inc. |
| Sergio Ruiz     | Caltrans                             |
| Gregory Currey  | Caltrans                             |
| Susie Hufstader | Bike East Bay                        |
| Jade Milburn    | Hayward Downtown Streets Team        |
| Angela Andrews  | Keep Hayward Clean and Green         |
| Amanda Leahy    | Kittelson & Associates, Inc.         |
| Patrick Gilster | Toole Design Group                   |

Agradecemos al Comité de Planificación por invitarnos a su comunidad y por recibir el Entrenamiento Comunitario de Seguridad Peatonal y Ciclista para el Corredor de la Calle Tennyson en la Ciudad de Hayward.

Les damos gracias a Bike East Bay, Toole Design Group, y Kittelson & Associates, Inc. por proveer desayuno y refrigerios en apoyo a este entrenamiento.

Reconocemos a las muchas personas de la comunidad y agencias presente en el entrenamiento y su dedicación a la seguridad peatonal y ciclista. Su participación colectiva significativamente informo 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  |
| Proceso de Planificación .....   | 5  |
| Condiciones Existentes .....   | 7  |
| Historial de Choques de Peatones y Ciclistas .....                                 | 7  |
| Preocupaciones de Equidad .....  | 8  |
| Reflexiones Sobre las Evaluaciones de la Seguridad Peatonal y Ciclista .....       | 9  |
| Oportunidades Claves para Poder Mejorar la Seguridad de Peatones y Ciclistas ..... | 14 |
| Recomendaciones de la Comunidad .....  | 15 |
| Recomendaciones de Cal Walks/SafeTREC .....  | 17 |
| Apéndice A.....  | 18 |
| Apéndice B.....  | 23 |

# Recomendaciones Para Mejorar la Seguridad Peatonal y Ciclista para la Ciudad de Hayward: Corredor de la Calle Tennyson

Por Jaime Fearer, Danny Gonzalez, Esther Rivera, California Walks;  
Katherine Chen, Jill Cooper, Centro de Investigación y Educación de Transportación Segura en la Universidad de California, Berkeley;  
Traducido por Cooperativa Libérate!

## Introducción

Ante la invitación de la Ciudad de Hayward, 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, en inglés) en Hayward el 21 de Septiembre del 2018. El CPBST, es un taller guiado por la comunidad para planificar acciones de seguridad peatonal y ciclista. 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 en la Ciudad de Hayward, y en particular, a lo largo y cerca del Corredor de la Calle Tennyson.



Participantes identifican retos y soluciones para caminar y andar en bicicleta en su comunidad.

La Ciudad de Hayward pidió un taller para 1) proveer al personal de la Ciudad, organizaciones comunitarias, y residentes con herramientas que promueven seguridad peatonal y ciclista para así informar el proceso del Plan Maestro de Hayward sobre Ciclistas y Peatones y proyectos en el futuro de transportación activa; 2) fortalecer relaciones de trabajo entre varias agencias y organizaciones y más personas interesadas para maximizar los resultados positivos para residentes de Hayward; 3) desarrollar consenso sobre prioridades de seguridad peatonal y ciclista; y 4) educar a residentes de la comunidad en cómo mejorar la seguridad peatonal y ciclista.

Cal Walks y SafeTREC (Equipo del Proyecto) facilitó el taller el 21 de Septiembre del 2018 de las 9:00 de la mañana a las 12:00 del mediodía en el Centro Comunitario del Parque Weekes. Había almuerzo, refrigerios, e interpretación simultánea de inglés-al-español para maximizar la participación comunitaria. Treinta y cuatro (34) participantes asistieron al taller, incluyendo representantes del Transporte Rápido de la Área de la Bahía o BART, en inglés, Bike East Bay, Caltrans, Ciudad de Hayward, Centro de Salud de Tiburcio Vásquez (TVHC, por sus siglas en inglés), Toole Design Group, familias, residentes de la comunidad, y familias del Grupo Café con Patty Garcia/TVHC.

Las tres horas y media (3.5 horas) de entrenamiento, consisten de: 1) 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; 2) evaluación de condiciones para caminar a lo largo de 3 rutas claves; y 3) conversaciones en grupos pequeños de planificación de acciones para dar prioridad a las recomendaciones de esfuerzos de transportación activo en Hayward.

## Historial

El CPBST, es un proyecto en conjunto con Cal Walks y SafeTREC que intenta resaltar las fortalezas existentes de la comunidad para desarrollar un plan de acción liderado por la comunidad sobre la seguridad peatonal y ciclista. También para identificar prioridades de seguridad peatonal y ciclistas y próximos pasos que activamente se lleven a cabo en conjunto con colaboradores de la comunidad. Para cada entrenamiento, el programa convoca un comité de planificación local multidisciplinario para adaptar y refinar el currículo del entrenamiento y enfoque para satisfacer las necesidades de la comunidad. Cal Walks y SafeTREC, llevan a cabo pre-entrenamientos como visitas de sitio para recolectar observaciones de las condiciones existentes de caminar y andar en bicicleta en la comunidad para así poder adaptar el currículo del CPBST y poder darle a la comunidad estrategias específicas a su contexto de las condiciones existentes.

## Proceso de Planificación

El proceso de planificación del CPBST en Hayward, fue iniciado en Abril del 2018. El proceso de planificación consistió de:

- **Un repaso de Planes y pólizas comunitarias:** Cal Walks, llevó a cabo un repaso de documentos actuales de la planificación de la comunidad para así desarrollar el entrenamiento con un contexto local y prepararse para construir desde esfuerzos ya existentes. Los siguientes documentos fueron revisados antes de la visita al sitio:
  - [Plan Maestro de Ciclistas de la Ciudad de Hayward](#) (2007)
  - [Plan Maestro de Ciclistas y Peatones del Condado de Alameda](#) (2012)
  - [Póliza Pública de Calles Completas de la Ciudad de Hayward](#) (2013)
  - [Plan General de Hayward 2040](#) (2014)

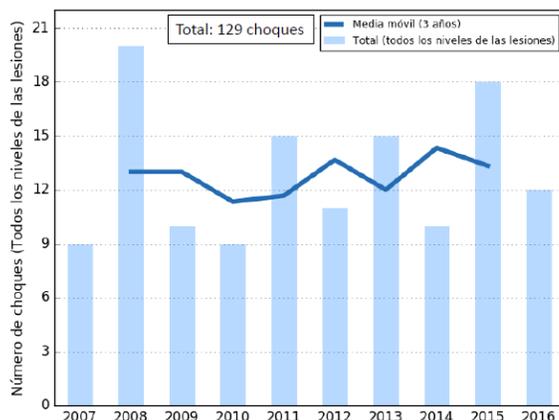
- [Plan de Bicicletas de Caltrans en el Distrito 4](#) (2018)
- [Proyectos de Mejoras de Transportación](#) (en marcha)
- [Informe del Plan Maestro de Ciclistas y Peatones en la Ciudad de Hayward](#) (en marcha)
- **Análisis y Asignación de los Datos de Lesiones de Peatones y Ciclistas:** SafeTREC uso el Registro Integrado del Estado que Documenta el Tráfico (SWITRS, por sus siglas en inglés) y el Sistema de Cartografía para las Lesiones del Transporte (Transportation Injury Mapping System, en inglés) para analizar los datos de lesiones en choques impactando a peatones y ciclistas para la Ciudad de Hayward, al igual que datos del censo para crear cifras basadas en la información de la población. Patrones de choques de lesiones, características de víctimas, y demografía se analizaron para informar el proceso de planificación para el CPBST y poder presentarse en la visita al sitio y durante el taller.
- **Identificación de Temas de Prioridad para el Entrenamiento:** El Comité de Planificación identificó a la Calle Tennyson como el enfoque del CPBST de Hayward por el gran número de choques en ese corredor, al igual como preocupaciones adicionales de seguridad por parte de la comunidad. El Comité de Planificación identificó las siguientes metas para el CPBST:
  - Determinar posibles soluciones que den mejor seguridad para que residentes puedan caminar y andar en bicicleta a lo largo del Corredor de la Calle Tennyson;
  - Identificar oportunidades para crear rutas seguras hacia las escuelas para estudiantes caminando y andando en su bicicleta rumbo a la Escuela Primaria Eldridge, Escuela Primaria Tyrrell, Escuela Parroquial de San Bede, y Escuela Primaria Ruus; y
  - Para determinar soluciones posibles para incrementar accesibilidad en el Centro Comunitario y Parque Weekes, y la Biblioteca Pública de Weekes.
- **Visita al Sitio:** El Equipo del Proyecto facilitó una visita al sitio en-persona el 10 de Agosto del 2018 con el Comité de Planificación en la Escuela Preparatoria Tennyson para 1) repasar datos existentes de choques de peatones y ciclistas en la Ciudad de Hayward; 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; y 3) llevar a cabo evaluaciones preliminares por medio de caminar el Corredor de la Calle Tennyson. 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. Durante la visita al sitio, el Comité de Planificación, identificó a la Coordinadora de Ciclistas y Peatones en el Distrito 4 de Caltrans, residentes de la comunidad, Concejal de la Ciudad Francisco Zermeño, y Coordinadora de CAFÉ Patty Garcia y participantes del grupo CAFÉ como personas claves para invitar al CPBST.

# Condiciones Existentes

## Historial de Choques de Peatones y Ciclistas<sup>1</sup>

Entre 2012-2016, hubo sesenta-y-seis (66) choques que impactaron a personas caminando, incluyendo tres (3) muertes y trece (13) lesiones severas dentro de ½ milla al norte y sur del Corredor Tennyson, entre los bulevares Mission y Hesperian en Hayward, CA.<sup>2</sup> Los choques en este periodo de tiempo fueron concentrados a lo largo de la Calle Tennyson y principalmente ocurrieron durante horario de mucho tráfico durante la mañana, entre 6:00 de la mañana y 8:59 de la mañana, y por la tarde entre las 6:00 de la tarde y 8:59 de la noche. Los tres factores principales de choques que impactó a personas caminando fue la persona conduciendo fallo al ceder el derecho de paso a peatones en el cruce peatonal (51.6%), peatones fallan en ceder el derecho de paso a vehículos (14.5)<sup>3</sup>, y alta velocidad en la carretera (8.1%). Choques que impactan a peatones parecen estar teniendo una menor trayectoria, como es ilustrado por la gráfica de abajo que enseña el promedio de movimiento durante 3 años.

La tendencia de los choques peatonales



Entre el 2012 al 2016, hubo veinte-y-ocho (28) choques impactando ciclistas, incluyendo una (1) muerte y cuatro (4) lesiones severas dentro de ½ -milla al norte y sur del Corredor Tennyson, entre los bulevares Mission y Hesperian en Hayward, CA<sup>4</sup>. Choques impactando a ciclistas en este periodo de tiempo estuvieron concentrados durante las horas pico de tráfico en las tardes entre 3:00 de la tarde a 5:59 de la tarde. Los principales factores de choques involucrando a ciclistas fue las personas

<sup>1</sup> Los datos de SWITRS de 2016 son provisionales desde Marzo del 2018.

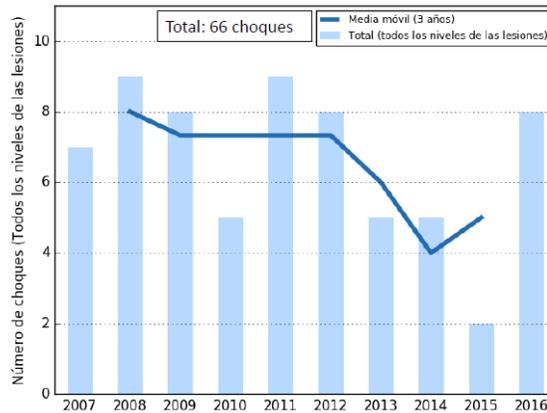
<sup>2</sup> El área de enfoque del Corredor Tennyson fue identificada por el Comité de Planificación como a ½-milla al norte y al sur de la Calle Tennyson entre los bulevares Mission y Hesperian.

<sup>3</sup> 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 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.

<sup>4</sup> El área de enfoque del Corredor Tennyson fue identificada por el Comité de Planificación como a ½ milla al norte y al sur de la Calle Tennyson entre los bulevares Mission y Hesperian.

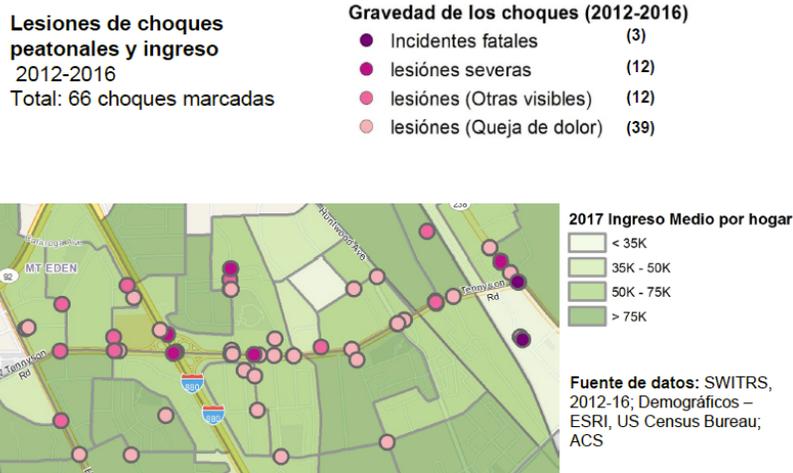
conduciendo no se pararon en la línea límite o antes del cruce de peatones en una parada (16.0%). Choques impactando a ciclistas parecen estar subiendo en su trayectoria, como es ilustrado por la gráfica debajo que enseña el promedio durante de 3 años.

### La tendencia de los choques ciclista



### Preocupaciones de Equidad

Un Estudio Gobernante del 2014 encontró que las tasas de mortalidad en comunidades de bajo-ingresos a lo largo de la nación eran más del doble que en comunidades de mayor ingresos.<sup>5</sup> El Mapa de Choques que Impactan a Peatones y Cantidad de Ingreso (2012-2016) resalta esta falta de equidad a lo largo del Corredor de la Calle Tennyson en Hayward. Participantes de la comunidad compartieron que su comunidad ha visto poca inversión, mientras comunidades más ricas han visto mejoras para no solo transportación activa, pero también para centros de la comunidad y otras comodidades, como parques. Participantes también notaron un área a lo largo del lado sur de la Calle Tennyson, este de la rampa de la Autopista rumbo norte I-880, donde personas viviendo sin casa se congregan y hacen sus espacios de campamento para vivir. El mapa debajo enseña las múltiples áreas donde choques suceden. En los temas de evaluaciones y mejoras para las comunidades es importante crear una comunidad segura para todas las personas, por lo tanto, es importante tomar en consideración las diferentes poblaciones que son vulnerables, como las personas sin casa.

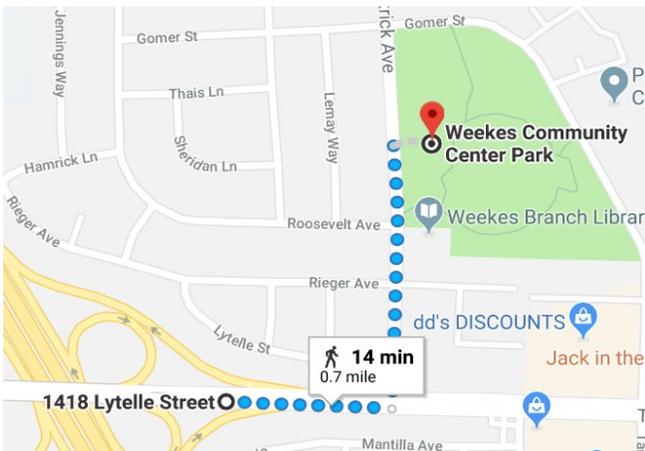


<sup>5</sup> Informe de Muertes de Peatones en Comunidades Más Pobres, "Gobernante", Agosto del 2014.

# Reflexiones Sobre las Evaluaciones de la Seguridad Peatonal y Ciclista

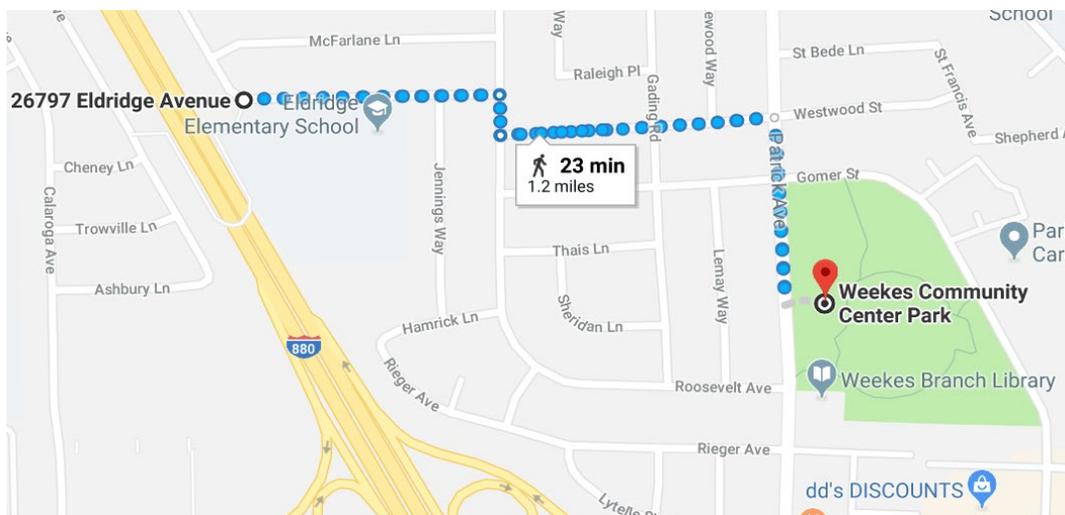
Se les pidió a las personas que participaron que 1) observarán las condiciones de la infraestructura y el comportamiento de todas las personas usando la calle; 2) evaluar la experiencia emocional de caminar o andar en bicicleta a lo largo de la ruta; 3) identificar las riquezas y las estrategias positivas 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. Participantes del taller realizaron evaluaciones de la seguridad peatonal y ciclista lo largo de tres rutas claves:

## Ruta 1: Avenida Patrick y Calle Tennyson/Autopista I-880



La primera ruta a pie se enfocó sobre la Calle Tennyson y el intercambio de la Autopista I-880. El Comité de Planificación eligió esta ruta debido a un historial de choques y muertes recientes sobre la Calle Tennyson. Comenzando la evaluación de la caminata en el Centro Comunitario del Parque Weekes, el grupo de observadores caminó hacia el sur sobre la Avenida Patrick, hacia el oeste sobre la Calle Tennyson hasta el desvío de la Autopista I-880 en dirección norte, hacia el este sobre la Calle Tennyson, y hacia el norte sobre la Avenida Patrick de regreso al Centro Comunitario.

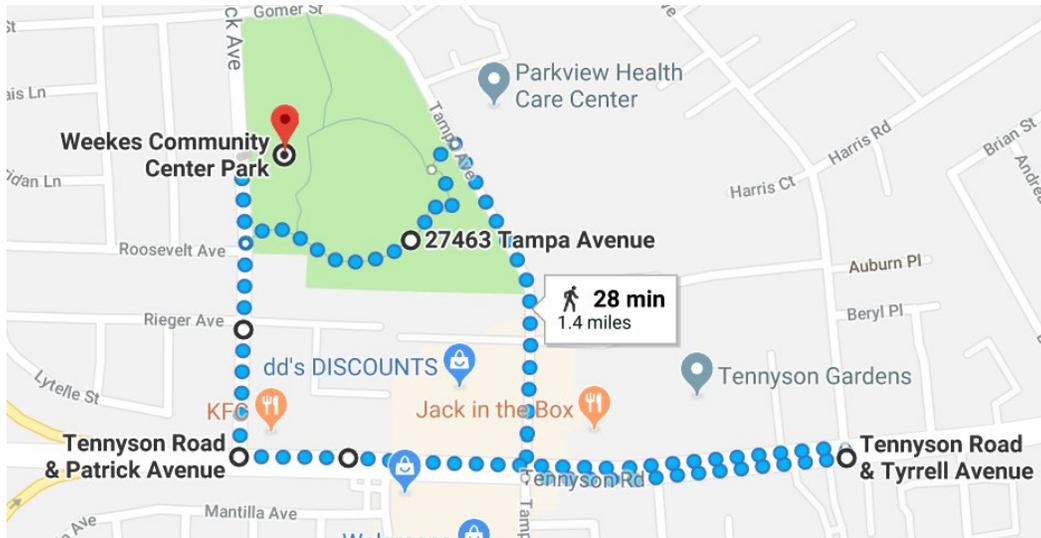
## Ruta 2: Escuela Primaria Eldridge y Puente Peatonal y Ciclista de la Autopista I-880



La segunda ruta a pie se enfocó en la Escuela Primaria Eldridge y el puente peatonal y ciclista al lado sobre la Autopista I-880. El Comité de Planificación eligió esta ruta para observar los desafíos que enfrentan estudiantes que caminan y van en bicicleta a la escuela y para observar cómo es que

peatones y ciclistas se relacionan al deterioro del puente peatonal y ciclista. Comenzando la evaluación a pié en el Centro Comunitario del Parque Weekes, participantes caminaron hacia el norte sobre la Avenida Patrick, hacia el oeste sobre la Calle Westwood, hacia el norte sobre la Avenida Underwood, y hacia el este sobre la Avenida Eldridge. Luego, participantes regresaron al Centro Comunitario caminando al este sobre la Avenida Eldridge, al sur sobre la Avenida Underwood, al este sobre la Calle Westwood y al sur sobre la Avenida Patrick.

### Ruta 3: Negocios sobre la Calle Tennyson



La tercera ruta a pié se enfocó sobre la Calle Tennyson y sus negocios comerciales locales. El Comité de Planificación eligió esta ruta porque los negocios locales a lo largo de este segmento de la Calle Tennyson son frecuentados por motoristas, peatones y ciclistas en la comunidad. Participantes comenzaron en el Centro Comunitario del Parque Weekes y caminaron hacia el este a lo largo del Parque Weekes, al sur sobre la Avenida Tampa, al este sobre la Calle Tennyson, al norte sobre la Avenida Tyrell, al oeste sobre la Calle Tennyson, y al norte sobre la Avenida Patrick de regreso al Centro Comunitario.

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

- **Mejoras Inadecuadas Para los Cruces Peatonales Marcados y No Marcados:** Las personas de la comunidad caminando en las rutas 1 y 2 notaron que los conductores se detienen rutinariamente en el cruce peatonal cuando se detienen en las señales de alto o no ceden el paso antes de que el peatón cruce el carril de circulación. En la Ruta 2, participantes señalaron la falta de restricciones de estacionamiento en las esquinas de las intersecciones que ocurre cuando los vehículos están estacionados cerca de los cruces de peatones marcados y no marcados. Este comportamiento significa que los conductores tienen menos probabilidades de ver y ceder el paso a las personas que cruzan, especialmente estudiantes que pueden ser de más baja estatura que los vehículos. Participantes también notaron que algunos cruces de la zona escolar no están controlados por

señalamientos de Alto, incluida la intersección de las calles Westwood y Gading y la intersección de la Avenida Patrick y Calle Westwood. Participantes solicitaron mejoras en los cruces, incluidos cruces de alta visibilidad y una baliza de destello rápido rectangular (RRFB, por sus siglas en inglés) en la intersección de las avenidas Patrick y Roosevelt y la intersección de la Avenida Patrick y Calle Westwood.



Un cruce de zona escolar en la intersección de las calles Westwood y Gading. Tenga en cuenta que la intersección no tiene señales de Alto para conductores en la Calle Gading.



Residentes de la comunidad solicitaron mejoras en la intersección de la Avenida Roosevelt y la Avenida Patrick para conectar la Biblioteca, el Parque y el Centro Comunitario Weekes en el lado este de la Avenida Patrick con la iglesia y el Banco de Comida en el lado oeste de la carretera.

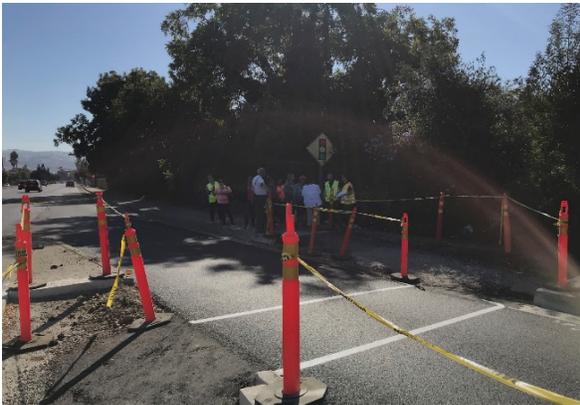
- **Altas Velocidades de Vehículos, Caminos Anchos y Comportamiento Peligroso de Conductores:** Participantes en la Ruta 1 y la Ruta 3 notaron que los conductores viajan a altas velocidades a lo largo de la calle Tennyson, igualmente participantes en la Ruta 2 notaron que los conductores viajan a altas velocidades sobre la Avenida Patrick. Participantes en la Ruta 1, mientras estaban sobre la Calle Tennyson entre la Autopista I-880 y la Avenida Patrick, observaron que el límite de velocidad publicado era de 35 mph, pero sintieron que las personas conduciendo estaban excediendo el límite de velocidad. Junto con las altas velocidades, participantes notaron a conductores distraídos en la intersección de la Calle Tennyson y la Avenida Patrick, así



Participantes en la intersección de la Calle Tennyson y Avenida Patrick observan a un residente de la comunidad andando en bicicleta sobre la banqueta en lugar de la calle junto a automovilistas viajando a alta velocidad.

como a las personas conduciendo que aceleran rápidamente desde la rampa de salida de la Autopista I-880 en dirección norte. Muchas personas conduciendo se distrajeron con la fusión hacia la Calle Tennyson a causa del tráfico que se aproxima detrás de sus carros, y con frecuencia fallaron en mirar hacia el cruce peatonal. Participantes en la Ruta 3 expresaron su preocupación por cruzar el cruce peatonal en la Calle Tennyson y la Avenida Dickens debido a los conductores que viajan a velocidades que parecían sustancialmente más altas que el límite de velocidad publicado de 35 mph. Compartieron que, a pesar de la visible marca del cruce de peatones, las personas conduciendo no respetan el derecho de paso peatonal. Por lo tanto, estudiantes y familias que viajan hacia y desde la Escuela Primaria Ruus deben esperar largos períodos de tiempo antes de que sea seguro para cruzar la Calle Tennyson. El personal de Cal Walks observó a ciclistas en la banqueta de la Calle Tennyson, y participantes compartieron que es debido a su incomodidad al viajar/estar junto a conductores que manejan a lo largo de estas carreteras.

- **Zonas de Construcción y Cuestiones de Accesibilidad:** Participantes en la Ruta 1 notaron que la banqueta en el lado norte de la Calle Tennyson estaba cerrada para peatones debido a la construcción a lo largo del paso elevado y las rampas de entrada y salida de la Autopista I-880. Mientras si había señales que indican el cierre de la banqueta, la ruta alternativa en el lado sur de la Calle Tennyson plantea desafíos para las personas de la comunidad que requerían un dispositivo de movilidad o tenían carriolas. Además, las condiciones de las banquetas eran deficientes, probablemente debido a la construcción, y presentaban a peatones con superficies irregulares y sin pavimentar que eran difíciles de maniobrar. Las condiciones inseguras de la banqueta en la rampa de salida de la Autopista I-880 crean un entorno para caminar inseguro.



Las zonas de construcción en la Calle Tennyson e I-880 crean barreras para peatones y personas de la comunidad que requieren dispositivos de asistencia de movilidad.

- **Condiciones de la Banqueta:** Las condiciones y lo ancho de la banqueta varían a lo largo de las tres rutas de evaluación. Participantes a lo largo de la Ruta 3 observaron que las banquetas son estrechas, tienen grietas y caídas, y están bloqueadas por artículos domésticos que han sido abandonados, particularmente a lo largo de la Calle Tennyson. Participantes compartieron que han visto a familias con carriolas batallar mientras navegan por la Calle Tennyson, y que las banquetas existentes y la pared a lo largo de la banqueta no permiten que grupos de tres o más caminen juntos, lo que lleva a estudiantes a caminar sobre el pasto o la calle. Mientras conducían la

evaluación, participantes que caminaban hacia el este por la Calle Tennyson notaron que podían caminar en el lado sur a lo largo de la pared debido a la sombra, pero preferían caminar en el lado norte de la Calle Tennyson porque la pared crea una barrera que les hace sentirse vulnerable, atrapados entre la pared y conductores viajando rápidamente, y potencialmente sujetos a acoso.



Agujero grande a lo largo de la cuneta y desagüe en la Calle Tennyson en dirección oeste. Participantes observan como un adulto mayor o alguien que usa un dispositivo de asistencia o carriola se puede atorar o lastimar.



Participantes caminan hacia el este por la Calle Tennyson y observan que la pared a lo largo de la Calle Tennyson entre las avenidas Tampa y Thornton no es segura, ya que el camino se hace angosto y la gente puede esconderse a lo largo de la pared donde resalta.

- Carriles de Bicicleta y Comportamientos de los Ciclistas:** Participantes vieron los carriles para bicicletas como una riqueza para la comunidad y esperaban ver carriles para bicicletas adicionales instalados para alentar más viajes en bicicleta. Sin embargo, participantes se mostraron con preocupación por los posibles conflictos para los ciclistas debido a lo angosto de los carriles para bicicletas a lo largo de la Calle Tennyson y la abrupta desaparición de los carriles para bicicletas en el paso elevado de la Autopista I-880. Durante la evaluación, participantes observaron a ciclistas andando en sus bicicletas en la banqueta a lo largo de la Calle Tennyson y en el cruce de peatones en la intersección de la Calle Tennyson y Avenida Patrick. Participantes indicaron que residentes de la comunidad no usan los carriles para bicicletas a lo largo de la Calle Tennyson porque temen las altas velocidades en las que conductores manejan a lo largo de este corredor. Señalaron que personalmente no usan los carriles para bicicletas y no permiten ni animan a sus criaturas ni a ningún familiar que anden en sus bicicletas en los carriles para bicicletas o en otros lugares de la comunidad.



Peatones que caminan hacia el oeste en la Calle Tennyson hablan sobre carriles angostos para bicicletas que aún son incómodos para andar en bicicleta a pesar de tener pintura verde.



Un ciclista que viaja hacia al sur por la Avenida Patrick regresa a la banqueta después de dar derecho de paso a peatones en la banqueta.

## Oportunidades Claves para Poder Mejorar la Seguridad de Peatones y Ciclistas

Después de la evaluación de la seguridad peatonal y ciclista, el Equipo del Proyecto facilitó discusiones sobre la planificación de acciones en grupos pequeños donde participantes priorizaron y delinearon planes para proyectos de infraestructura y programas comunitarios destinados a reducir el número de lesiones y muertes, así como a aumentar el número de personas que caminan y andan en bicicleta en Hayward.

A través de un proceso de auto-selección y votación durante el entrenamiento, participantes eligieron enfocarse y delinear los planes para la Programación de Rutas Seguras a la Escuela, la Campaña Educativa Comunitaria para las Mejoras a Ciclistas y a Peatones. Participantes seleccionaron en qué proyecto quieren colaborar con más participantes y discutieron sobre:

- El problema que el proyecto de infraestructura / programa comunitario está destinado 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

Participantes del taller brindaron las siguientes recomendaciones y los siguientes pasos para las mejoras generales de seguridad para peatones y ciclistas:

### Proyectos de Infraestructura

- **Mejoras en las carreteras y en el paisaje urbano en la Avenida Patrick:** A residentes les interesa avanzar una reconfiguración de la calle o reducción de carriles sobre la Avenida Patrick entre la Calle Tennyson y se extiende hacia el norte hasta la Calle Gading y la Avenida Dumont. Residentes consideran que esto ayudaría a crear un mejor acceso al Parque y Centro Comunitario de Weekes, la Biblioteca Pública de Weekes, al parque que está alrededor y a la Escuela Primaria Glassbrook. Participantes sintieron que al hacer los carriles angostos y al reducir el número de los carriles de circulación sobre la Avenida Patrick, la calle podría incorporar carriles para bicicletas y mejoras peatonales para mejorar la seguridad de peatones y ciclistas. El grupo determinó los siguientes pasos de acción preliminares:
  - Planear e implementar una campaña educativa para residentes, partes interesadas y tomadores de decisiones;
  - Llevar a cabo una demostración temporal para ayudar a la comunidad a visualizar las mejoras potenciales (ver a continuación);
  - Identificar y compartir ejemplos exitosos de reconfiguraciones de calles en otras ciudades similares a Hayward; y
  - Trabajar con la Ciudad de Hayward para determinar los esfuerzos de participación pública y las necesidades para financiar una reconfiguración de calle sobre la Avenida Patrick.

### Programas, Pólizas y Campañas Comunitarias

- **Demostración temporal: reconfiguración de calle sobre la Avenida Patrick:** Como se señaló anteriormente, participantes están interesados en realizar una demostración temporal de una reconfiguración de calle en la Avenida Patrick con un enfoque en la accesibilidad para peatones. El grupo identificó las siguientes partes interesadas: el Departamento de Obras Públicas - Ingeniería y Transporte de la Ciudad de Hayward, los Departamentos de Policía y Bomberos de la Ciudad de Hayward, el Consejo Municipal, Distrito de Recreación y Parques del Área de Hayward (HARD por sus siglas en inglés), la Biblioteca Pública de Hayward, el Programa de Rutas Seguras a la Escuela del Condado de Alameda, escuelas cercanas y padres (incluidas Escuela Primaria Eldridge y Escuela Parroquial de San Bede), Centro de Salud Tiburcio Vásquez, Inc. y CAFE, Bike East Bay y California Walks. El grupo determinó los siguientes pasos de acción preliminares:
  - Alcance al Comité de Sostenibilidad del Concejo Municipal, a la Oficina del Administrador de la Ciudad y al Departamento de Obras Públicas e Ingeniería para fomentar a campeones de la ciudad para el proyecto;

- Establecer un cronograma de "construcción rápida" que coincida con otro evento centrado en peatones y/o ciclistas, como el Día de Caminar a la Escuela, el Día de la Bicicleta a la Escuela, eventos veraniegos en los parques o la próxima publicación del Plan Maestro de Bicicletas y Peatones de la Ciudad;
  - Reclutar personas voluntarias y solicitar donaciones de materiales; y
  - Redactar un plan de control de tráfico.
- **Demostración Temporal, Cruce Peatonales Mejorados:** Participantes identificaron la implementación de una mejora temporal de cruce de peatones en la intersección de las calles Amador y Jackson, y la intersección de la Calle Harder y la Avenida Jane en la Escuela Primaria Harder para visualizar cómo la implementación de un cruce de peatones de alta visibilidad puede mejorar las condiciones de seguridad para peatones. La intersección de la Calle Amador y la Calle Jackson está ocupada por conductores, peatones y ciclistas que viajan desde los vecindarios residenciales adyacentes hasta esta intersección con plazas comerciales. La intersección de la Calle Harder y la Avenida Jane en Escuela Primaria Harder es una en la cual muchos estudiantes, familias y residentes caminan o andan en bicicleta en su camino hacia y desde la escuela y los negocios al lado. Mientras ambas intersecciones tienen marcas y señales peatonales, participantes están de acuerdo que su visibilidad es deficiente, por lo que el tráfico no disminuye su velocidad al acercarse a la intersección o al girar a la derecha o a la izquierda. Participantes usarán esta demostración temporal para concientizar sobre la necesidad de cruces mejorados.

Dentro de los primeros dos meses después del CPBST, participantes realizarán actividades de divulgación en la comunidad para establecer un grupo de familias y jóvenes para que se comprometan con el personal de la Escuela Primaria Harding y la Ciudad de Hayward para apoyar y ayudar en el desarrollo de estas demostraciones temporales. Una vez que se establezca este grupo de partes interesadas, participantes se conectarán con la Ciudad de Hayward, desarrollarán un presupuesto, comenzarán el proceso de solicitud y planificará las demostraciones temporales. Simultáneamente, participantes comenzarán a obtener los materiales necesarios, como plantas, banderas, conos y tiza. Para noviembre del 2018, participantes finalizarán los preparativos para realizar demostraciones temporales y continuar la divulgación y la educación a la comunidad. Participantes utilizarán estos pasos de acción a corto plazo como recopilación de datos para presentar a la Ciudad de Hayward para alentar el desarrollo de cruces peatonales marcados de alta visibilidad en Hayward.

## Recomendaciones de Cal Walks/SafeTREC

Cal Walks y SafeTREC también presentan las siguientes recomendaciones para que sean consideradas por el Comité de Planificación y la Ciudad de Hayward:

- **Establecer un Comité Asesor de Bicicletas y Peatones:** El Equipo del Proyecto *alienta a la Ciudad de Hayward a establecer un Comité Asesor de Bicicletas y Peatones de Hayward formal (BPAC, por sus siglas en inglés)* para asesorar al Consejo Municipal y su personal sobre planes de seguridad para peatones y bicicletas, proyectos y desarrollo de políticas. La Ciudad de Hayward está actualmente desarrollando un Plan Maestro de Bicicletas y Peatones actualizado, y el proyecto cuenta con esfuerzos continuos de participación comunitaria programados para el próximo año. Un BPAC podría ayudar a revisar los planes del proyecto y comprometer a sus redes comunitarias para proporcionar comentarios sobre el desarrollo de este y los planes futuros. Este comité estará presidido e incluirá a residentes de la comunidad designados que representan la diversidad y las necesidades de la Ciudad. El comité ayudaría a aumentar la conexión y los esfuerzos de extensión de la Ciudad a residentes de la comunidad, lo que conducirá a una mejor planificación y ejecución de proyectos que satisfagan las necesidades de toda la comunidad.
- **Evaluación de iluminación:** el Equipo del Proyecto *alienta y recomienda al Comité de Planificación y a participantes del taller para colaborar en realizar una evaluación de iluminación público en toda la comunidad* centrado en las necesidades de iluminación para peatones y ciclistas a lo largo de la Calle Tennyson, Avenida Tyrell, escuelas comunitarias, centros, parques y corredores peatonales y de bicicletas adyacentes con la Calle Tennyson, y avenidas Tyrell y Patrick. Participantes del taller señalaron que la mayoría de la iluminación es orientada a vehículos y carece de iluminación para peatones, lo que desalienta a las personas a caminar o andar en bicicleta por la noche, y/o hace que no sea seguro hacerlo. Las luces de calle adecuadas proporcionan seguridad y protección a las personas usuarias de la carretera. La iluminación debe ser uniforme, consistente y reducir el brillo y la contaminación lumínica.
- **Conducir futuros talleres de planificación de transporte en español:** el Equipo del Proyecto *alienta a la ciudad de Hayward y sus consultores a realizar talleres de divulgación y planificación en español* con servicios de interpretación simultánea de español a inglés y materiales impresos en español. Este taller resaltó tanto la necesidad como la demanda no solo del compromiso bilingüe, sino también del compromiso dedicado que está enfocado en español. Más de la mitad de participantes usaron la interpretación simultánea del inglés al español y los materiales en español.

# Apéndice A

Análisis de Datos de Choques de Peatones y Ciclistas  
Impreso del Taller

# 2012-2016 Análisis de los datos del corredor Tennyson

## Taller comunitario para la seguridad peatonal y ciclista en Hayward, CA

21 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 peatonal y ciclista, 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 2012-2016 para ayudar a la comunidad a elegir prioridades sobre las recomendaciones que resultan de este taller. Los análisis siguientes se enfocan en los choques dentro de 1/2 milla de distancia hacia el sur y norte del corredor Tennyson en la ciudad de Hayward, CA.

### PEATONES

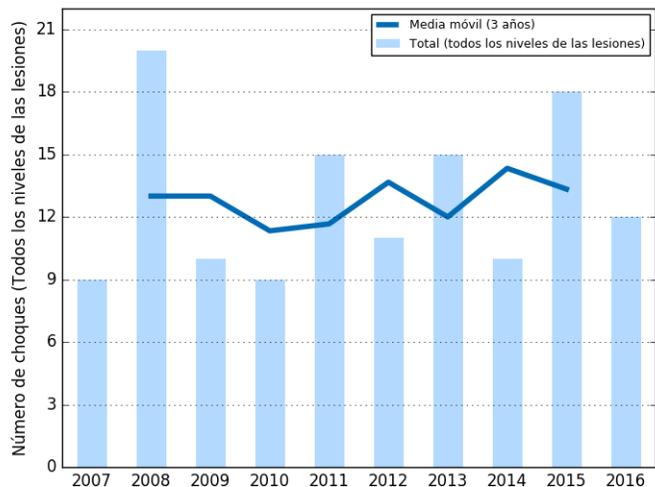


Hubo **133** mortalidades o lesionados en **129** choques peatonales en los últimos 10 años (2007-2016).

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

Hubo **18** choques peatonales en el 2015, y un promedio de **13.3** choques peatonales por año en los tres años de 2014-2016, medido por la media móvil.

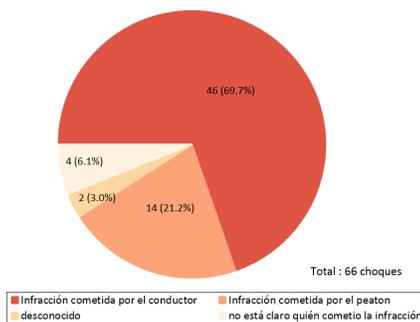
\*Esta línea es útil para monitorear el cambio a través del tiempo, especialmente cuando el número de choques cambia mucho de año a año. Los puntos de referencia están en el punto medio de los datos de tres años.



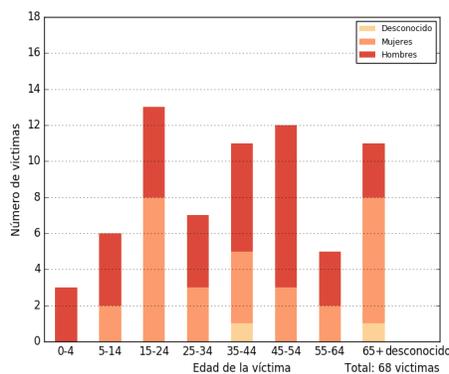
**69.7%** infracciones cometidas por el conductor

VS.

**21.2%** infracciones cometidas por el peatón

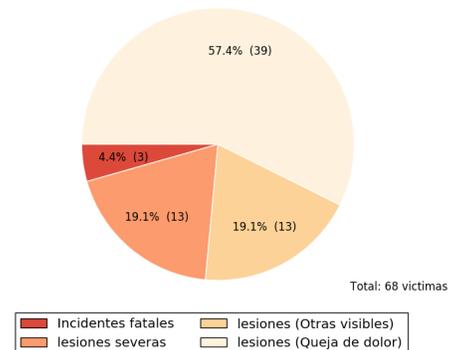


\*La categoría 'no está claro quién cometió la infracción' son infracciones que fueron cometidas por el conductor, peatón o ciclista.



**54.4%** de las víctimas eran hombres  
**23.5%** de las víctimas tenían menos de 20 años

**16.2%** de las víctimas tenían más de 65 años



**23.5%** (o 16 personas) fatalidades o lesionados gravemente

Fuente de datos: California Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS). Los datos de choques para el 2016 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

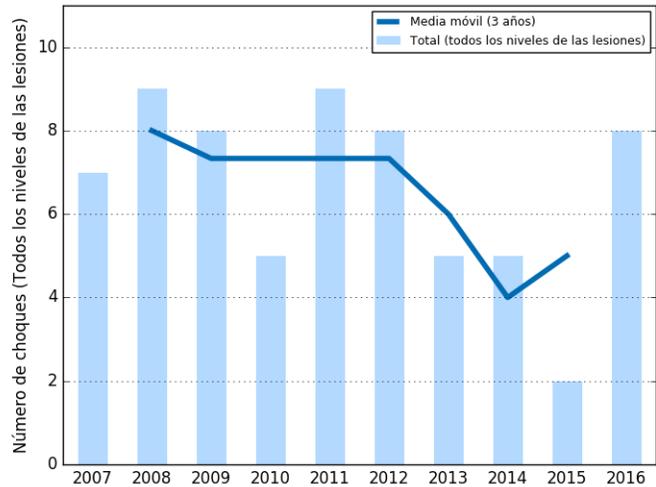


Hubo **69** mortalidades o lesionados en **66** choques ciclistas en los últimos 10 años (2007-2016).

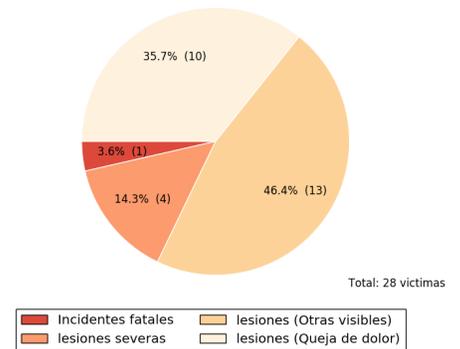
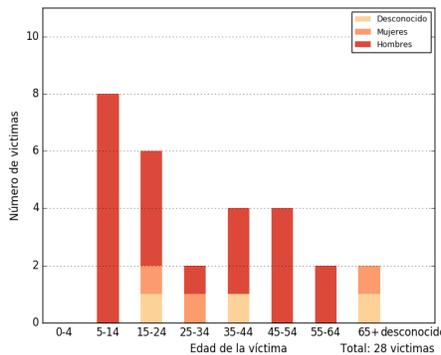
La **línea de la media móvil de tres años** demuestra una trayectoria **ascendente** en choques ciclistas. \*

Hubo **2** choque ciclista en 2015, pero un promedio de **5** choques ciclistas por año en los tres años de 2014-2016, 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.



- 82.1% de las víctimas eran hombres
- 42.9% de las víctimas tenían menos de 20 años
- 7.1% de las víctimas tenían más de 65 años

**17.9%** (o 5 personas) mortalidades o lesionados gravemente

# RESUMEN



**35.6** mortalidades y lesiones peatonales por población de 100,000 personas en los últimos 5 años en la ciudad de Hayward, lo cual es **19.3% menos que** el condado de Alameda y **0.8% menos que** California.



**20.4** mortalidades y lesiones ciclistas por población de 100,000 personas en los últimos 5 años en la ciudad de Hayward, lo cual es **48.9% menos que** el condado de Alameda y **38.7% menos que** California.

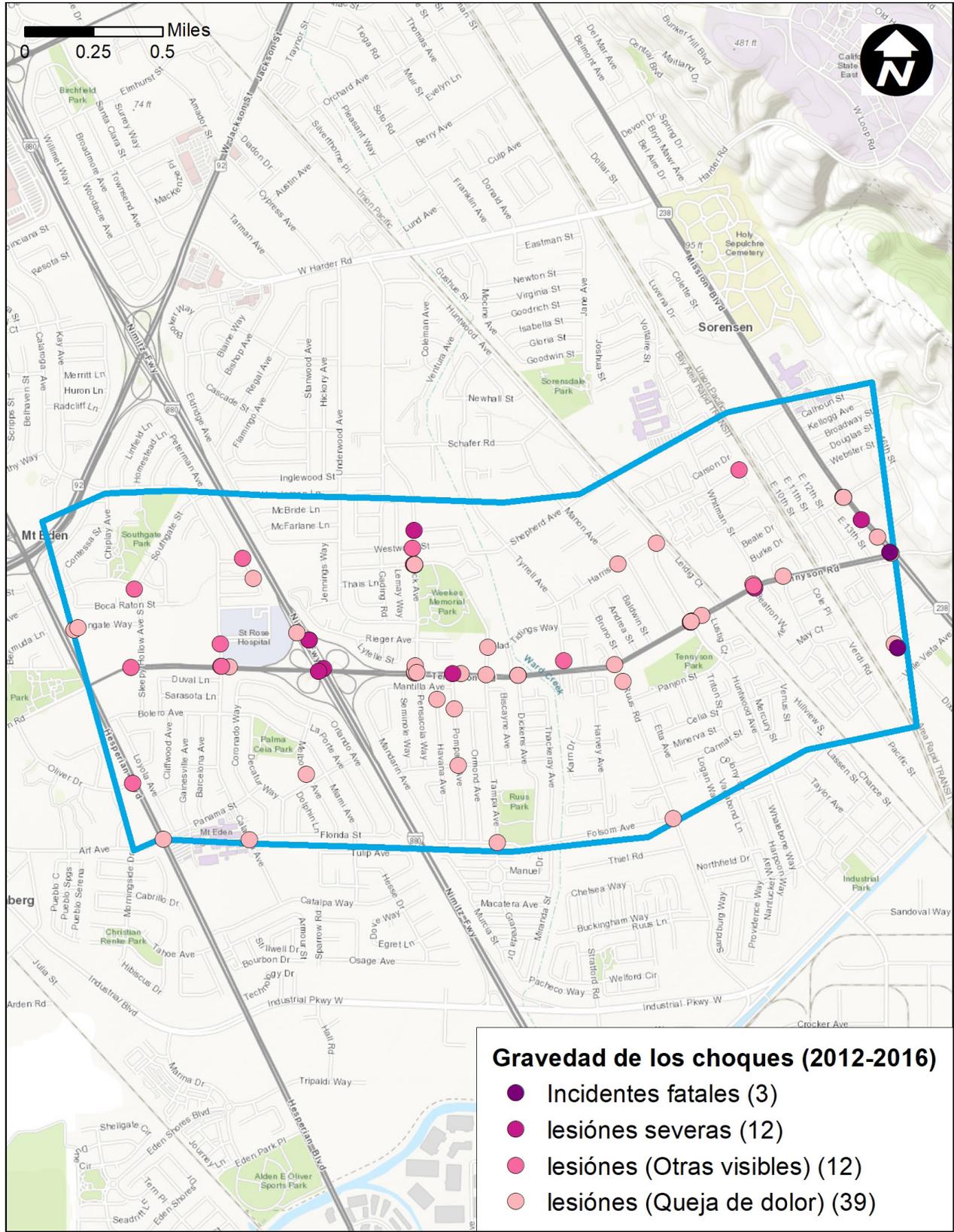
|                    | Tasa de mortalidad y lesiones por población de 100,000* calculado a través de un periodo de 5 años (2012-2016) |           |
|--------------------|--|-----------|
|                    | Peatones   | Ciclistas |
| Ciudad de Hayward  | 35.6   | 20.4      |
| Condado de Alameda | 44.1   | 39.9      |
| 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 víctimas peatonales y ciclistas muertes o lesionados del 2012 al 2016 y dividirlo por 5 veces la población del 2016.

# Lugares de los choques peatonales, 2012-2016

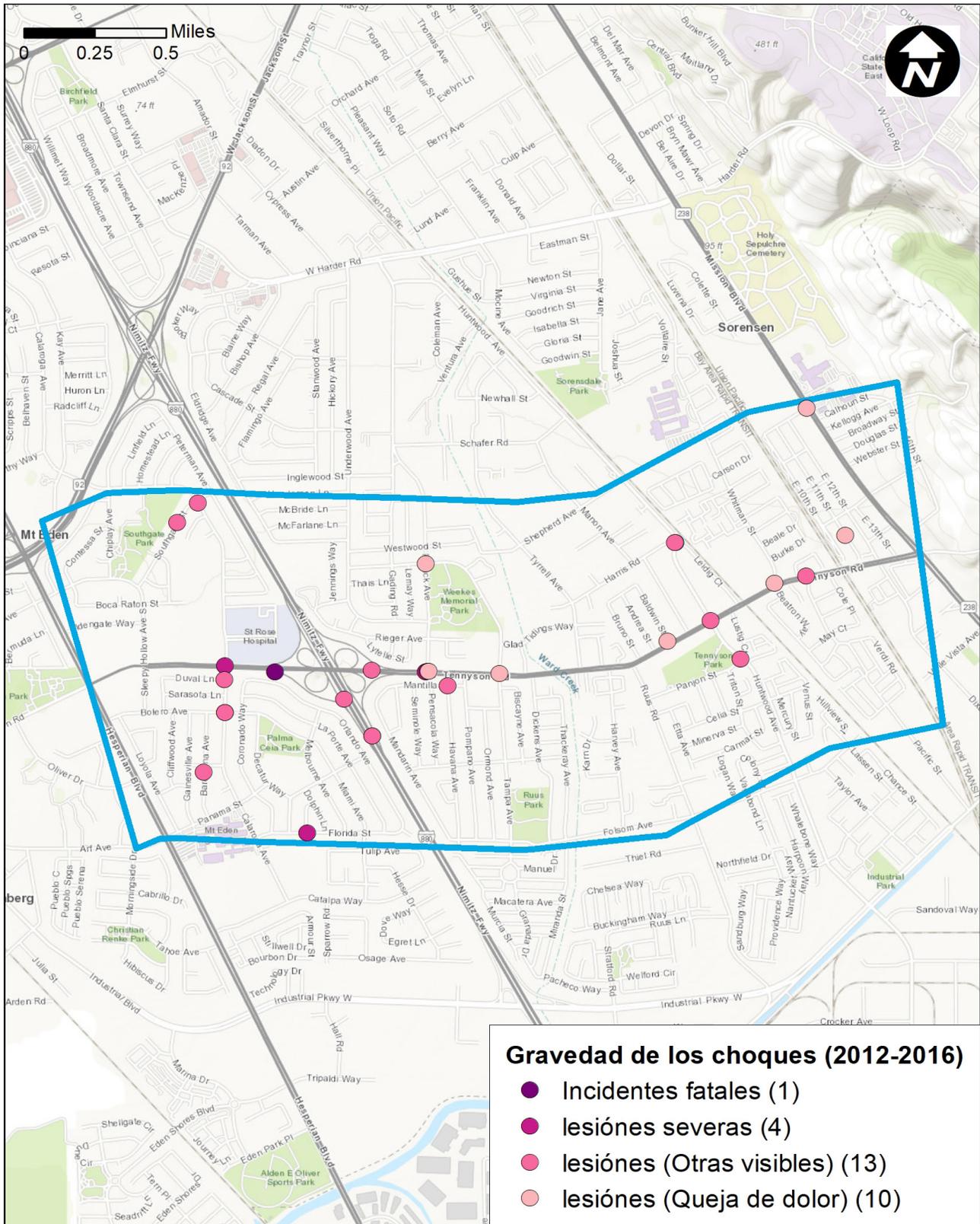
Dentro de 1/2 milla de distancia hacia el sur y norte del corredor Tennyson en la ciudad de Hayward, CA.



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

# Lugares de los choques ciclistas, 2012-2016

Dentro de 1/2 milla de distancia hacia el sur y norte del corredor Tennyson en la ciudad de Hayward, CA.



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

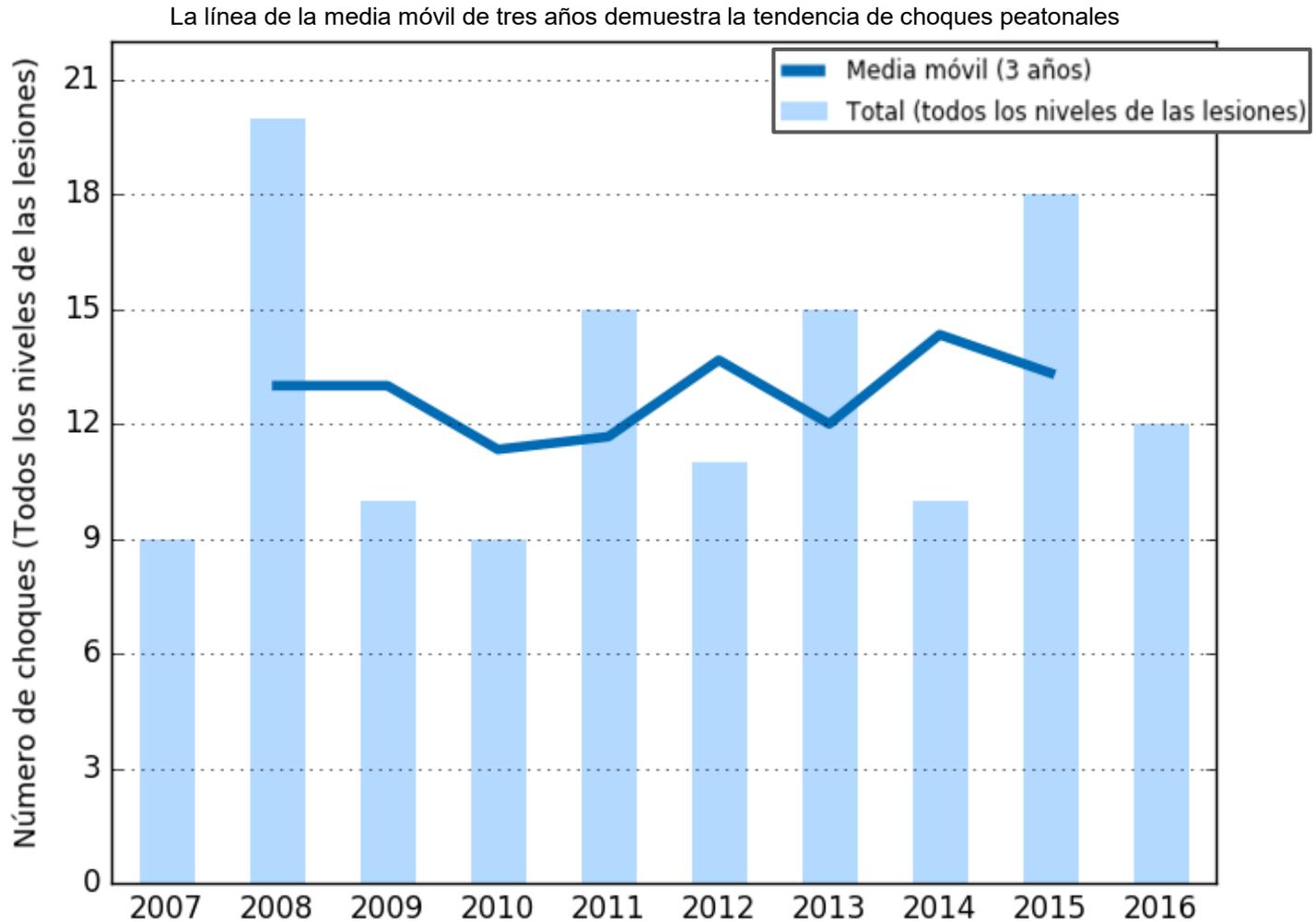
## **Apéndice B**

Análisis de Datos de Choques de Peatones y Ciclistas  
Presentación de la Visita al Sitio

# Taller comunitario para la seguridad peatonal y ciclista

## Hayward, CA

21 de septiembre del 2018



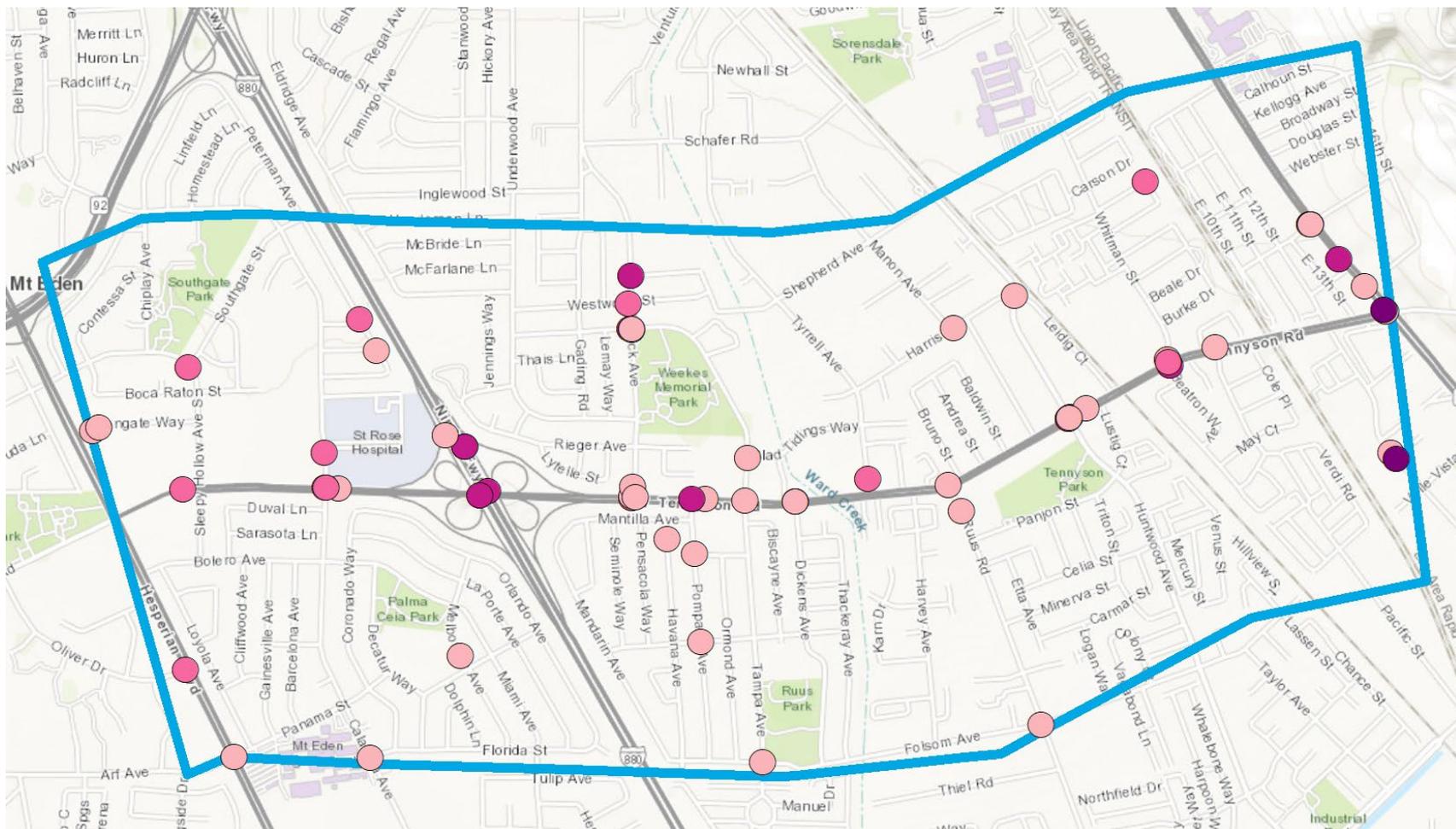
\* Fuente de datos: California Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS). Los datos de choques del 2016 y 2017 son provisionales a partir de junio de 2018

# Lesiones de choques peatonales 2012-2016

Total: 66 choques marcadas

## Gravedad de los choques (2012-2016)

- Incidentes fatales (3)
- lesiones severas (12)
- lesiones (Otras visibles) (12)
- lesiones (Queja de dolor) (39)



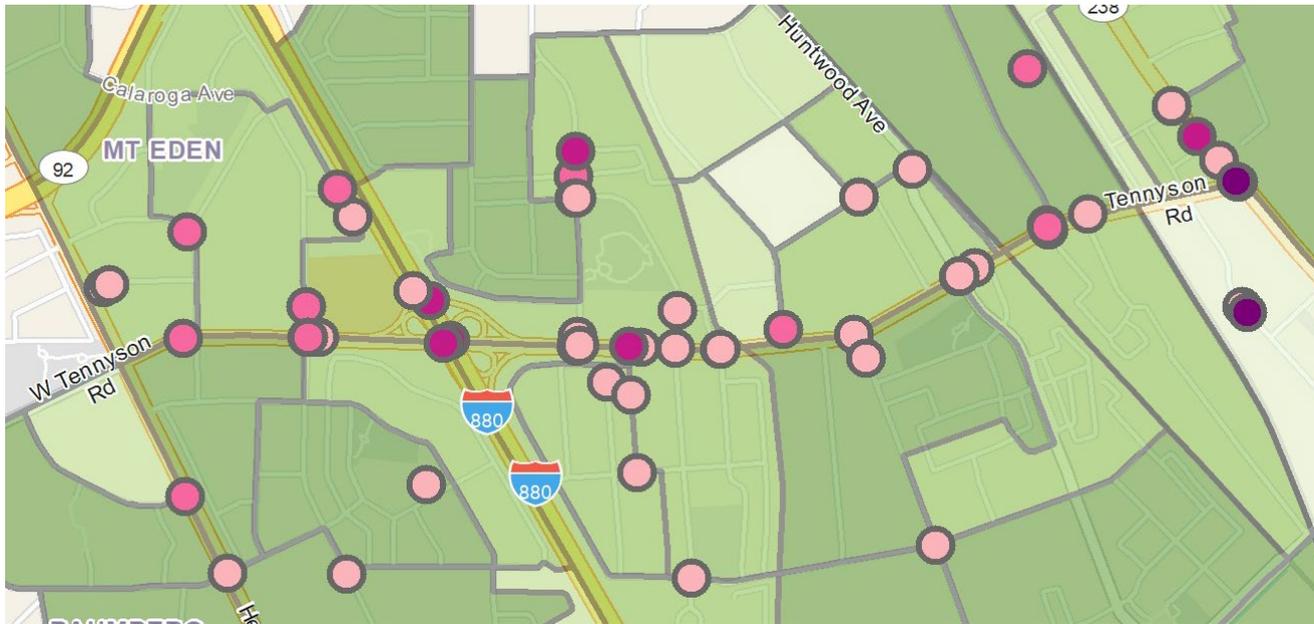
# Lesiones de choques peatonales y ingreso 2012-2016

2012-2016

Total: 66 choques marcadas

## Gravedad de los choques (2012-2016)

- Incidentes fatales (3)
- lesiones severas (12)
- lesiones (Otras visibles) (12)
- lesiones (Queja de dolor) (39)



## 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 Hayward

## Lesiones de choques peatonales por tiempo de día y día de semana

|                    |        |         |           |          |        |          |        |    |
|--------------------|--------|---------|-----------|----------|--------|----------|--------|----|
| 09:00PM-11:59PM    | 0      | 2       | 3         | 0        | 1      | 1        | 0      | 7  |
| 06:00PM-08:59PM    | 1      | 5       | 1         | 3        | 4      | 0        | 3      | 17 |
| 03:00PM-05:59PM    | 1      | 1       | 2         | 1        | 1      | 3        | 0      | 9  |
| mediodía-02:59PM   | 0      | 1       | 2         | 1        | 1      | 1        | 1      | 7  |
| 09:00AM-11:59AM    | 1      | 1       | 4         | 0        | 0      | 0        | 0      | 6  |
| 06:00AM-08:59AM    | 2      | 3       | 4         | 2        | 4      | 1        | 1      | 17 |
| 03:00AM-05:59AM    | 0      | 0       | 1         | 0        | 1      | 0        | 0      | 2  |
| medianoche-02:59AM | 0      | 0       | 0         | 0        | 1      | 0        | 0      | 1  |
|                    | Monday | Tuesday | Wednesday | Thursday | Friday | Saturday | Sunday |    |
|                    | 5      | 13      | 17        | 7        | 13     | 6        | 5      |    |

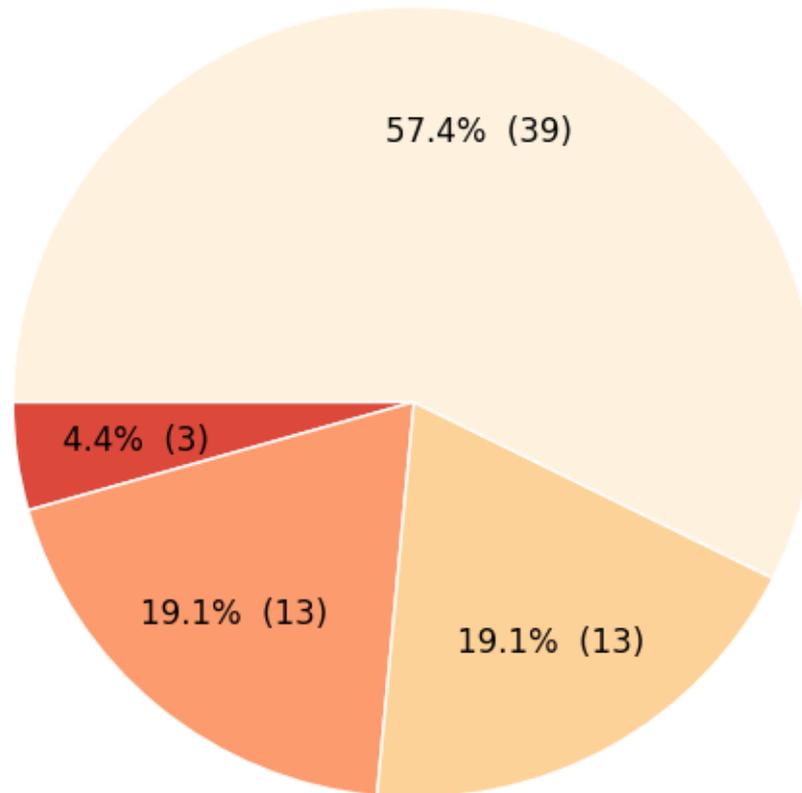
**Total: 66 choques**

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

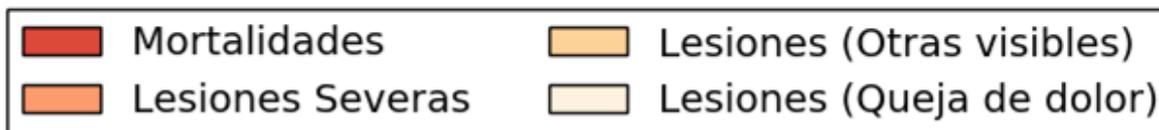
# Las infracciones más altas sobre lesiones de choques peatonales

| 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   | 32         | 51.6%     |
| 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  | 9          | 14.5%     |
| 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                           | 5          | 8.1%      |
| 21955      | Fracaso por parte del peatón de cruzar en un cruce entre intersecciones adyacentes controladas por señales de tráfico  | 3          | 4.8%      |
| 21456      | Fracaso de ceder el derecho de paso en un semáforo a los vehículos que ya están en la intersección. Fracaso de obedecer los símbolos del cruce o de terminar de cruzar antes de que se termine la "cuenta regresiva"                               | 2          | 3.2%      |
| 21952      | Fracaso por parte del motorista de ceder el derecho de paso a los peatones en las banquetas  | 2          | 3.2%      |
| 22106      | Encender un vehículo o echarlo para atrás peligrosamente en una autopista  | 2          | 3.2%      |
| 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.  | 1          | 1.6%      |
| 21800      | Fracaso de ceder el derecho de paso en una intersección, incluye fracaso de ceder a los vehículos que ya están en la intersección, en una autopista continúa, o al lado derecho del vehículo, o seguramente cuando una intersección es controlada. | 1          | 1.6%      |
| 21801      | Fracaso del motorista de ceder el derecho de paso cuando da una vuelta a la izquierda o una vuelta en U  | 1          | 1.6%      |
| Total      |  | 58         | 93.5%     |

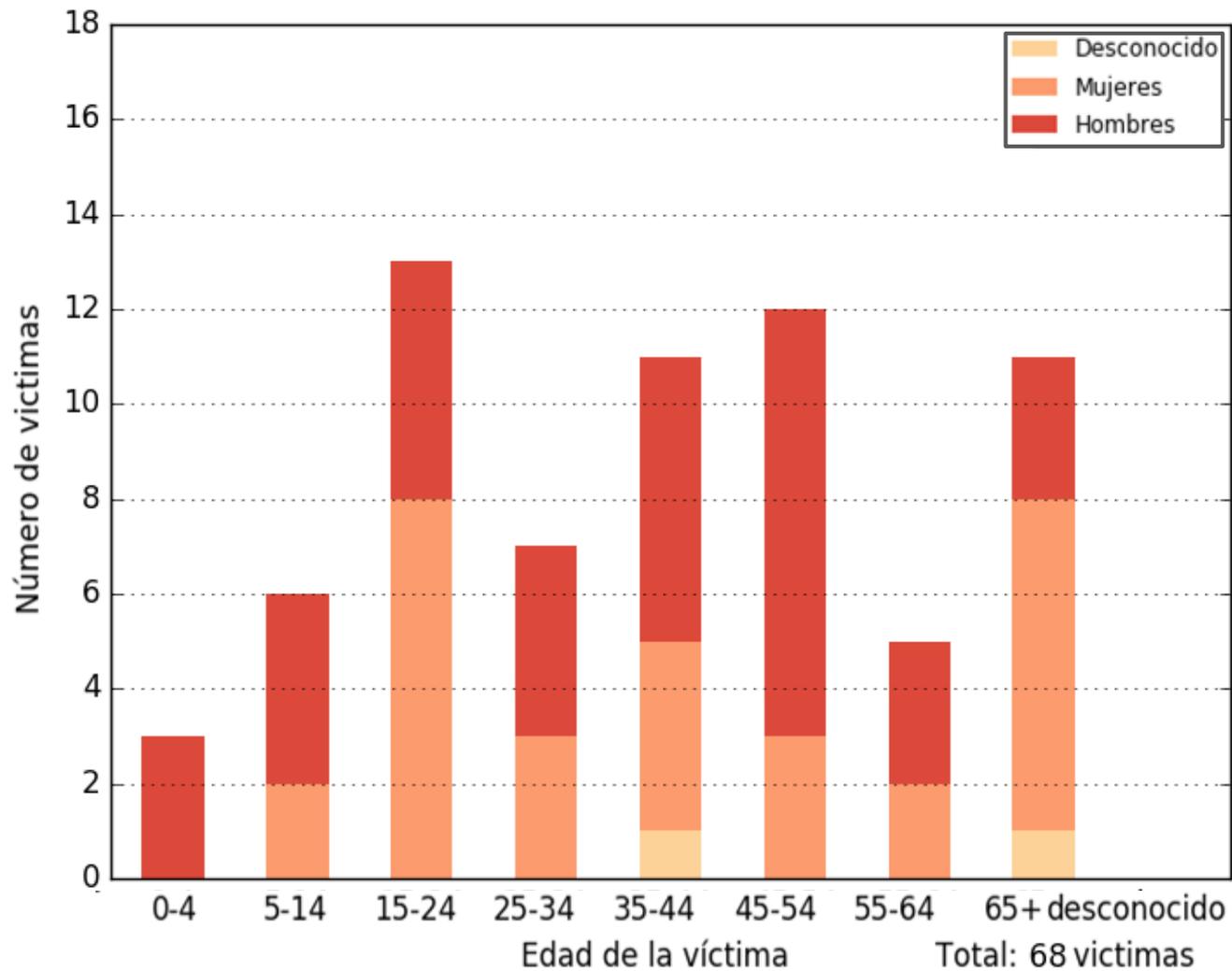
## Gravedad de las lesiones de víctimas peatonales



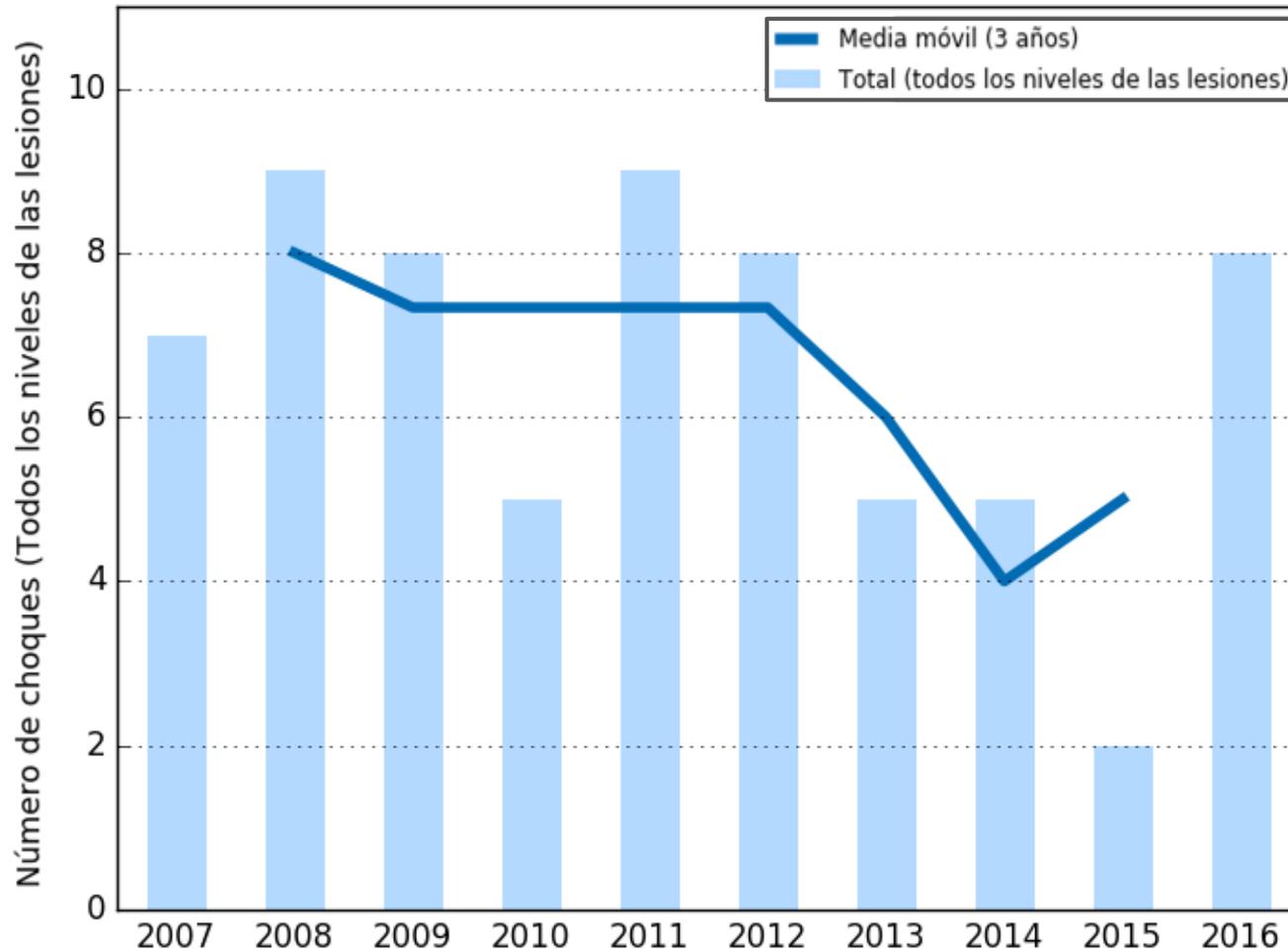
Total: 68 víctimas



## Gravedad de víctimas peatonales por edad y género



## Tendencia de lesiones de choques ciclistas



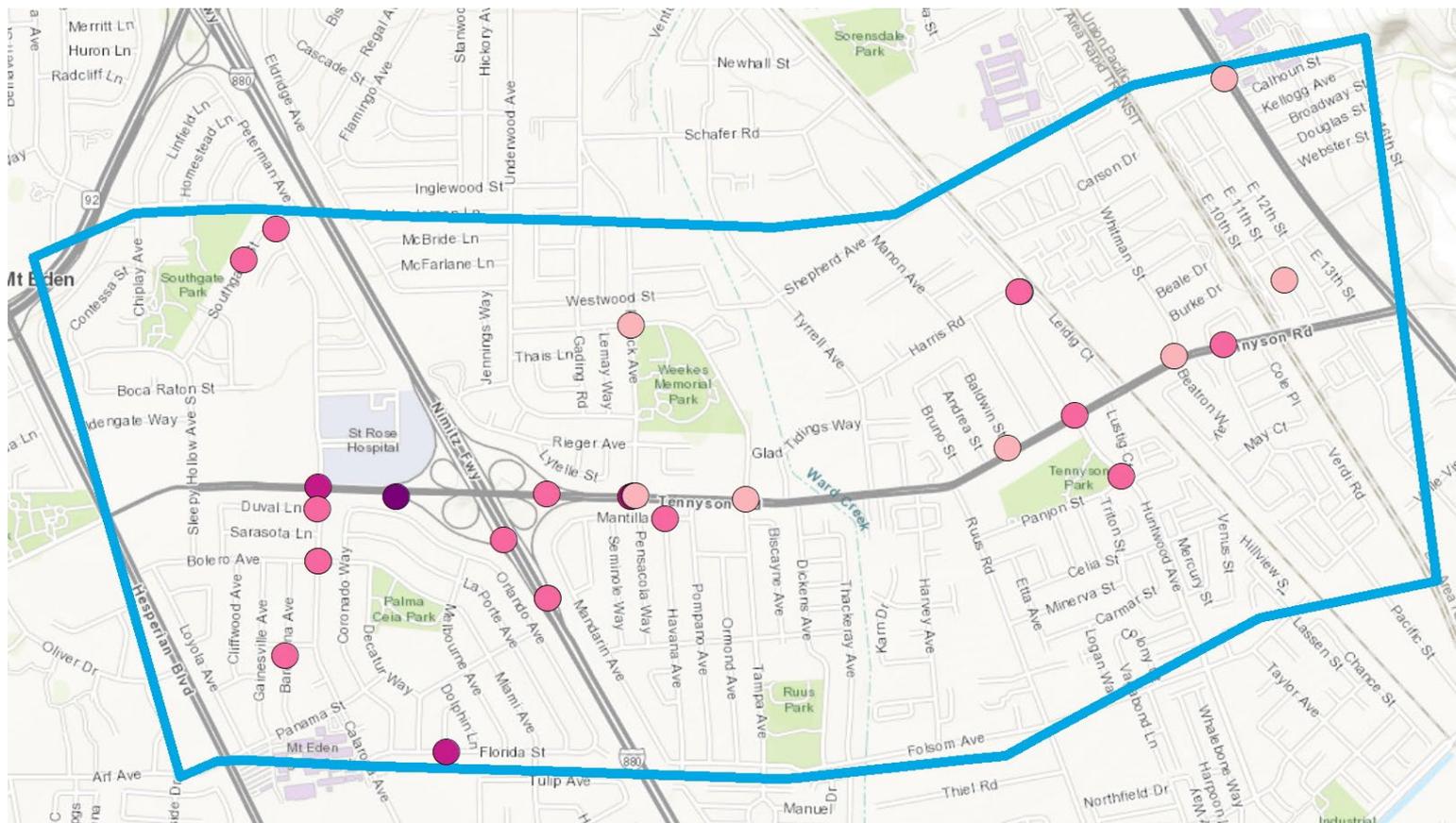
# Lesiones de choques ciclistas

2012-2016

Total: 28 choques marcadas

## Gravedad de los choques (2012-2016)

- Incidentes fatales (1)
- lesiones severas (4)
- lesiones (Otras visibles) (13)
- lesiones (Queja de dolor) (10)



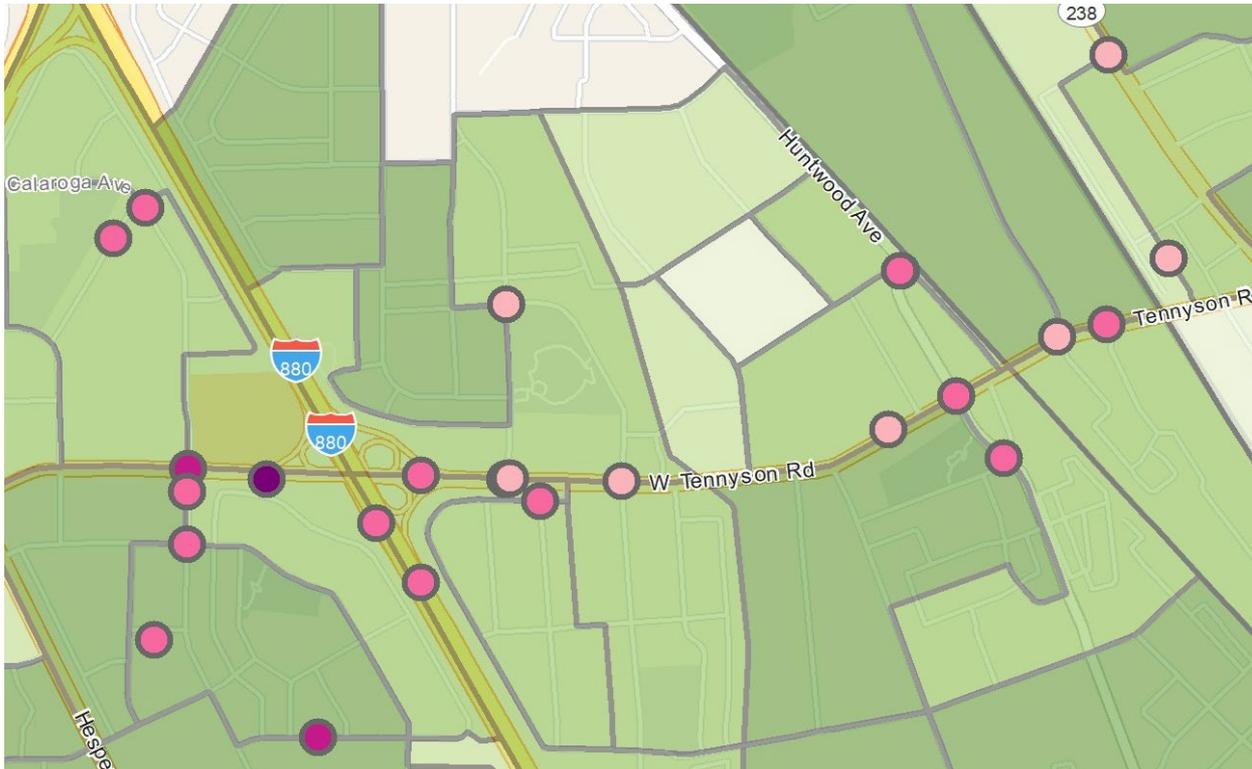
# Lesiones de choques ciclistas y ingreso

2012-2016

Total: 28 choques marcadas

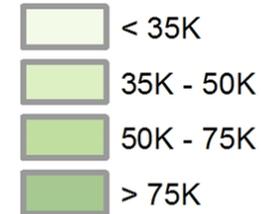
## Gravedad de los choques (2012-2016)

- Incidentes fatales (1)
- lesiones severas (4)
- lesiones (Otras visibles) (13)
- lesiones (Queja de dolor) (10)



Mapa de choques ciclistas en Hayward

## 2017 Ingreso Medio por hogar



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

## Lesiones de choques ciclistas por tiempo de día y día de semana

|                    |          |          |           |          |          |          |          |   |
|--------------------|----------|----------|-----------|----------|----------|----------|----------|---|
| 09:00PM-11:59PM    | 1        | 0        | 0         | 1        | 0        | 0        | 0        | 1 |
| 06:00PM-08:59PM    | 1        | 1        | 1         | 0        | 1        | 0        | 1        | 5 |
| 03:00PM-05:59PM    | 2        | 2        | 0         | 1        | 0        | 4        | 0        | 9 |
| mediodía-02:59PM   | 0        | 0        | 0         | 0        | 0        | 0        | 1        | 1 |
| 09:00AM-11:59AM    | 1        | 1        | 1         | 1        | 0        | 0        | 1        | 5 |
| 06:00AM-08:59AM    | 1        | 0        | 0         | 2        | 1        | 1        | 0        | 5 |
| 03:00AM-05:59AM    | 0        | 0        | 0         | 0        | 0        | 0        | 0        | 0 |
| medianoche-02:59AM | 0        | 0        | 0         | 0        | 0        | 0        | 0        | 0 |
|                    | Monday   | Tuesday  | Wednesday | Thursday | Friday   | Saturday | Sunday   |   |
|                    | <b>5</b> | <b>4</b> | <b>2</b>  | <b>5</b> | <b>2</b> | <b>5</b> | <b>3</b> |   |

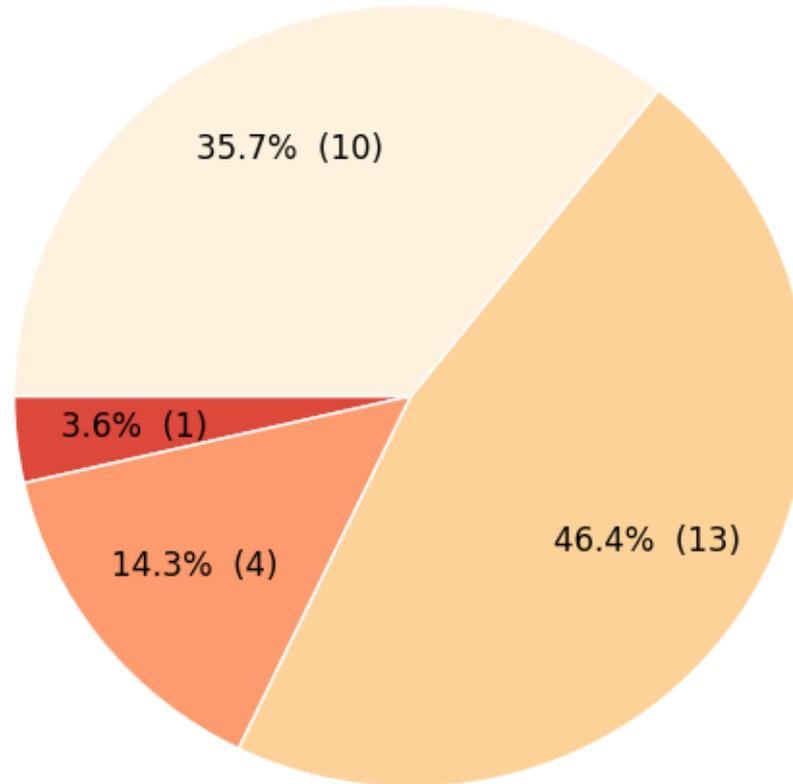
**Total: 26 choques**

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

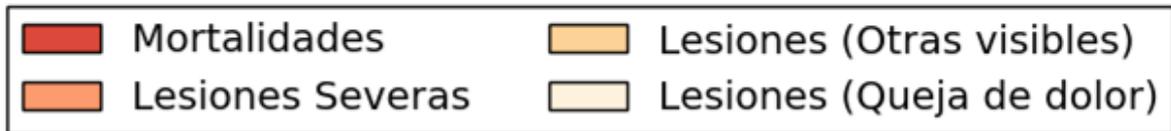
# Las infracciones más altas sobre lesiones de choques ciclistas

| Codigo CVV | descripción  | frecuencia | percentil |
|------------|--|------------|-----------|
| 22450      | Fracaso por parte del motorista de parar en una señal de alto antes de la línea de límite; si no existe, parar en un cruce o en la entrada de la intersección. Fracaso de parar en la línea de límite de un ferrocarril                            | 4          | 16.0%     |
| 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          | 12.0%     |
| 21804      | Fracaso de ceder el derecho de paso por parte del conductor cuando entre o cruce una autopista   | 3          | 12.0%     |
| 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                           | 3          | 12.0%     |
| 21650      | Fracaso de manejar o montar en bicicleta en la mitad derecha de la calle (existen algunas excepciones)   | 2          | 8.0%      |
| 21800      | Fracaso de ceder el derecho de paso en una intersección, incluye fracaso de ceder a los vehículos que ya están en la intersección, en una autopista continúa, o al lado derecho del vehículo, o seguramente cuando una intersección es controlada. | 2          | 8.0%      |
| 21950      | Fracaso por parte del motorista de ceder el paso a los peatones que están en un cruce marcado o no marcado   | 2          | 8.0%      |
| 22107      | Dar vuelta o moverse a la derecha o la izquierda peligrosamente en una carretera o sin señal.  | 2          | 8.0%      |
| 21451      | Fracaso por parte del motorista o peatón de ceder el derecho de paso en una intersección o una cruce adyacente   | 1          | 4.0%      |
| 21456      | Fracaso de ceder el derecho de paso en un semáforo a los vehículos que ya están en la intersección. Fracaso de obedecer los símbolos del cruce o de terminar de cruzar antes de que se termine la "cuenta regresiva"                               | 1          | 4.0%      |
| Total      |  | 23         | 92.0%     |

## Gravedad de las lesiones de víctimas ciclistas



Total: 28 víctimas



## Gravedad de víctimas ciclistas por edad y género

