

VERANO 2021
(traducido en otoño del 2021)

Taller Comunitario para la Seguridad Peatonal y Ciclista

RESUMEN Y RECOMENDACIONES PARA EL NORESTE DE MADERA

Creando Calles más Seguras para Peatones y Ciclistas



Los fondos para este programa fueron proporcionados de una beca de la Oficina de Seguridad de Tráfico de California por medio de la Administración Nacional para la Seguridad de las Carreteras.

Reconocimientos

Gracias al Comité de Planificación por su invitación a su comunidad y por su trabajo en conjunto para hacer el Noreste de Madera un lugar más seguro para caminar y andar en bicicleta. Su contribuciones fomentaron conversaciones informadas y fortalecieron los resultados del taller. Queremos reconocer a Michael Lundy por su interpretación simultánea durante el taller.

También queremos reconocer al pueblo Yokuts como los guardianes tradicionales del área alrededor del Noreste de Madera.

Comité de Planificación

Victor Aldame	City of Madera Engineering Department (Departamento de Ingeniería de la Ciudad de Madera)
Adela Maciel de Corona	CalViva Health
Evelyn Espinosa	Madera County Transportation Commission (Comisión de Transporte del Condado de Madera)
Andrea Fillebrown	Madera County Department of Public Health (Departamento de Salud Pública del Condado de Madera)
Alan Gilmore	Madera County Department of Public Health (Departamento de Salud Pública del Condado de Madera)
Maribel Gonzalez	Madera County Department of Public Health (Departamento de Salud Pública del Condado de Madera)
Adam Klier	City of Madera Planning Department (Departamento de Planificación de la Ciudad de Madera)
Joanna Orea	Madera County Department of Public Health (Departamento de Salud Pública del Condado de Madera)
David Padilla	Caltrans Distrito 6
Pedro Ramirez	Caltrans Distrito 6
Jennifer Schneider	City of Madera Parks and Community Services (Parques y Servicios Públicos de la Ciudad de Madera)
Kristi Schultz-Sharp	University of California Cooperative Extension (Extensión Cooperativa de la Universidad de California)

Este informe fue preparado por:

California Walks	Centro de Investigación y Educación sobre Transporte Seguro de la Universidad de California en Berkeley (SafeTREC por sus siglas en inglés)
Marina Ramirez	Katherine Chen
Wendy Ortiz	https://safetrec.berkeley.edu
Jacqueline Garcia	
https://calwalks.org	

Este informe se preparó en cooperación con la Oficina de Seguridad de Tráfico de California (OTS por sus siglas en inglés). Las opiniones, hallazgos y conclusiones expresados en esta publicación son los del autor(es) y no necesariamente los de OTS.

TABLE OF CONTENTS

2 Reconocimientos

4 Introducción

5 Contexto

5 Historial de Choques Peatonales y Ciclistas

7 Mapa de recursos

8 Evaluación de Caminar y Andar en Bicicleta

8 Ruta 1: Vía Sherwood

10 Ruta 2: Paseo Riverside

12 Ruta 3: Avenida Cleveland

13 Recomendaciones

13 Recomendaciones Comunitarias

19 Recomendaciones del Equipo del proyecto

21 Apendice

Introducción

El Taller Comunitario para la Seguridad Peatonal y Ciclista (CPBST, por sus siglas en inglés) es un proyecto estatal de California Walks (Cal Walks) y el Centro de Investigación y Educación sobre Transporte Seguro de la Universidad de California en Berkeley (SafeTREC por sus siglas en inglés). El programa utiliza el Marco de Sistema Seguro para involucrar residentes y defensores de la seguridad para desarrollar un plan de acción impulsado por la comunidad para mejorar la seguridad peatonal y ciclista en su comunidad y fortalecer colaboración con oficiales locales y personal de agencias. Cal Walks y SafeTREC (El Equipo del Proyecto) trabajan con el Comité de Planificación, un grupo de partes interesadas, a través de 6-8 semanas para desarrollar metas para los talleres y ajustar el plan de estudios para abordar las necesidades y prioridades de la comunidad. El taller virtual convoca a la comunidad local entera para realizar evaluaciones de caminar y andar en bicicleta en áreas claves de la comunidad, aprender sobre estrategias de Sistema Seguro para aliviar preocupaciones sobre caminar y andar en bicicleta, y desarrollar planes de acción preliminares para infraestructura de prioridad y programas comunitarios.

El CPBST virtual del Noreste de Madera convocó 15 participantes el 2 de junio de 2021, incluyendo residentes, y representantes de CalViva, la Ciudad de Madera, la Comisión de Transporte del Condado de Madera, y Caltrans Distrito 6. El Departamento de Salud Pública del Condado de Madera pidió que el Equipo del Proyecto realizará el CPBST in el Noreste de Madera con las metas de:

1. Mejorar el acceso de peatones y bicicletas a los centros comunitarios, escuelas y parques locales;
2. Aumentar la seguridad y la comodidad para caminar y andar en bicicleta en las zonas residenciales y comerciales;
3. Revitalizar y volver a convocar a las partes interesadas de las agencias de transporte de la ciudad, el condado y el estado para volver a comprometerse a mejorar la seguridad para caminar y andar en bicicleta en el Noreste de Madera; y
4. Restablecer la Colaborativa Bienestar Madera, establecida en 2019 para desarrollar el Plan de Acción de Rutas Seguras a la Escuela de Madera, para identificar áreas para mejoras de seguridad para caminar y andar en bicicleta, fortalecer las asociaciones de agencias y aumentar la comunicación.

El siguiente informe resume los resultados del taller y proporciona recomendaciones de la comunidad y del Equipo del Proyecto para una guía continua en la implementación de proyectos y programas.



Los participantes se unieron al taller virtual a través de la plataforma Zoom.

Contexto

La Ciudad de Madera es la sede del Condado de Madera. Según la [Clasificación de choques de OTS](#), en 2018, Madera clasificó en el puesto 35 de 102 ciudades de tamaño similar en California por personas muertas o heridas en un choque de tráfico (con una clasificación de “1” que indica la peor). Ocupó el puesto 24 en choques peatonales y el 39 en choques de bicicletas.

Políticas y planes locales

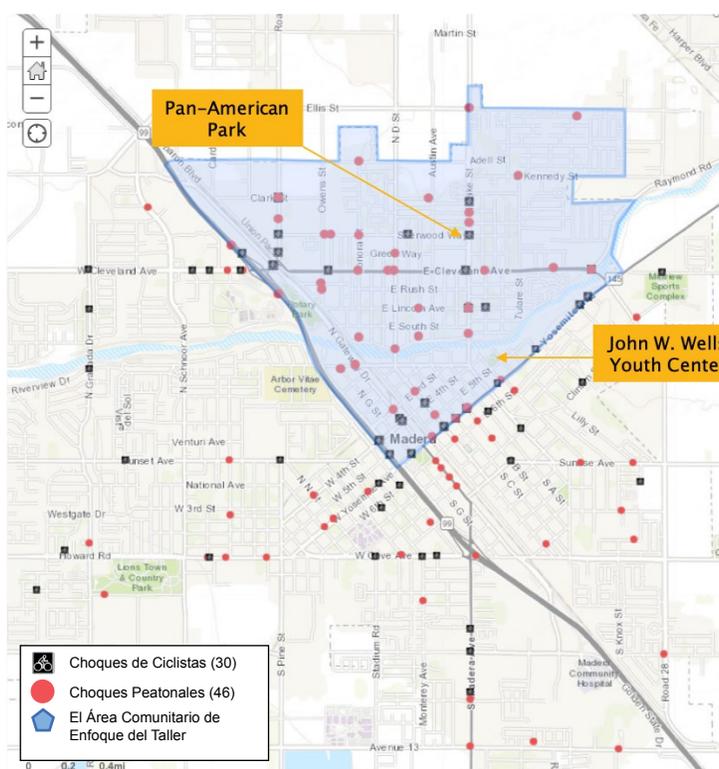
El Estudio de [Priorización de Proyectos del Condado de Madera](#) (anticipado para septiembre de 2021) identificará y priorizará proyectos de mejora de infraestructura en todo el condado, incluidos los proyectos de infraestructura de transporte activo. Los proyectos priorizados reducirán el recorrido de los vehículos, se adaptarán mejor a las diversas modalidades y aumentarán la seguridad del tráfico. Para obtener más información sobre este estudio, comuníquese con Dylan Stone, Planificador Regional Principal, dyland@maderactc.org.

Historial de Choques Peonales y Ciclistas

Los siguientes datos se basan en choques de peatones y bicicletas reportados por la policía que resultaron en lesiones a peatones y ciclistas en el Noreste de Madera cerca del Centro Juvenil John W. Wells y el Parque Panamericano. Los datos provistos en esta sección son del Registro Integrado Estatal del Tráfico (SWITRS por sus siglas en inglés) para los años 2010 a 2019. Los datos de choques de 2019 son provisionales en diciembre de 2020. Se puede encontrar una discusión completa de los datos de choques peatonales y ciclistas en el Apéndice.

El Área Comunitario de Enfoque del Taller

Los límites del área de enfoque de este taller fueron el triángulo creado por la Ruta 99 del Estado de California, la Ruta 145 del Estado de California y los límites de la ciudad en el área noreste de la ciudad. Casi la mitad (48.4%) de los choques de tránsito con lesiones fatales y graves en el área de enfoque del taller fueron choques de peatones y / o bicicletas, en comparación con el 24.2% en California y el 10.7% en el Condado de Madera. Además, solo el 19,4% de los choques con lesiones fatales y graves en el área de interés involucraron a varios vehículos motorizados en comparación con el 40,0% y el 42,1% en California y el condado de Madera, respectivamente.



Choques Peatonales

Durante el período de 10 años entre 2010 y 2019, los choques de peatones aumentaron a partir de 2014 y permanecen en un nivel elevado. Según el Comité de Planificación, esto aparentemente coincide con el crecimiento de la población en la Ciudad de Madera. En los últimos cinco años de datos disponibles, de 2015 a 2019, hubo 46 choques con lesiones a peatones, incluidos tres choques con lesiones fatales y seis con lesiones graves. La mayor concentración de choques de peatones se registró en la Avenida Cleveland Este (10) y Calle D Norte (10), seguida por Avenida Yosemite (SR-145) (6) y Calle Lake (6). Tres de los choques fatales y con lesiones graves ocurrieron en Avenida Cleveland Este, con dos en la intersección de Calle D Norte. Los otros corredores con una gran cantidad de choques graves de peatones fueron en Paseo Gateway y Paseo Riverside.

Casi un tercio (32,6%) de los choques peatonales ocurrieron en los meses de invierno de diciembre y enero. Más de la mitad (52,2%) de los choques de peatones ocurrieron durante los desplazamientos por la mañana y tarde, entre las 6:00 a.m. y las 9:00 a.m. y las 6:00 p.m. a las 9:00 p.m. El Comité de Planificación atribuyó parte del riesgo de choque a la iluminación. También era un poco más probable que ocurrieran choques en un día laborable que en un fin de semana, con el mayor número de choques el lunes. En general, el factor de choque principal para 19 de los 46 choques de peatones fue un conductor que no cedió el paso a un peatón en un cruce peatonal marcado o no marcado (CVC 21950a).

En cuanto a los heridos, hubo 49 víctimas en los 46 choques con lesiones de peatones. Tres choques tuvieron múltiples víctimas peatonales y un choque no tuvo víctimas peatonales. Víctimas tenían más probabilidades de ser adultos de 60 años o más (28,6%) o de edad escolar (26,5%). Les víctimas mayores tenían más probabilidades de ser hombres, mientras que las víctimas en edad escolar tenían más probabilidades de ser mujeres. En general, más de la mitad (55,1%) de las víctimas eran hombres. De los que sufrieron lesiones mortales o graves, cinco (55,6%) tenían 60 años o más.

Choques de Ciclistas

Durante el período de 10 años entre 2010 y 2019, los choques de bicicletas no parecen aumentar ni disminuir claramente, con el pico más reciente en 2017. En los últimos cinco años de datos disponibles, de 2015 a 2019, hubo 57 choques de bicicletas, incluidos uno fatal y seis choques con lesiones graves. La mayor concentración de choques se produjo a lo largo de Avenida Cleveland Este (8), Paseo Gateway (7), Avenida Yosemite (SR-145) (6) y Calle 4 (6). Tres de los choques fatales y con lesiones graves ocurrieron en Paseo Country Club, y dos en la intersección de Calle Clark. El otro corredor con un gran número de choques de bicicletas graves fue Avenida Yosemite (SR-145).

Las tendencias de choques de bicicletas se diferenciaron de los choques de peatones en esta área de enfoque en Madera. Los choques de bicicletas aumentaron durante varios meses durante todo el año sin una tendencia estacional. Más de la mitad (56,7%) de los choques de bicicletas ocurrieron entre el mediodía y las 6:00 p.m. Los choques fueron más comunes el viernes con ocho (26,7%). El factor de choque principal más común para los choques de bicicletas fue no detenerse en una línea límite o cruce de peatones en un semáforo en rojo (CVC 21453a), que se asoció con siete choques.

Hubo 33 víctimas de estos choques de bicicletas, incluyendo 1 fatalidad y 6 lesiones graves. La mayoría de las víctimas eran adultos mayores en edad laboral, con 12 (36,3%) en el rango de edad de 45 a 59; este grupo también representó cinco de los siete lesionados fatal o gravemente. La mayoría de las víctimas ciclistas eran hombres (75,8%).

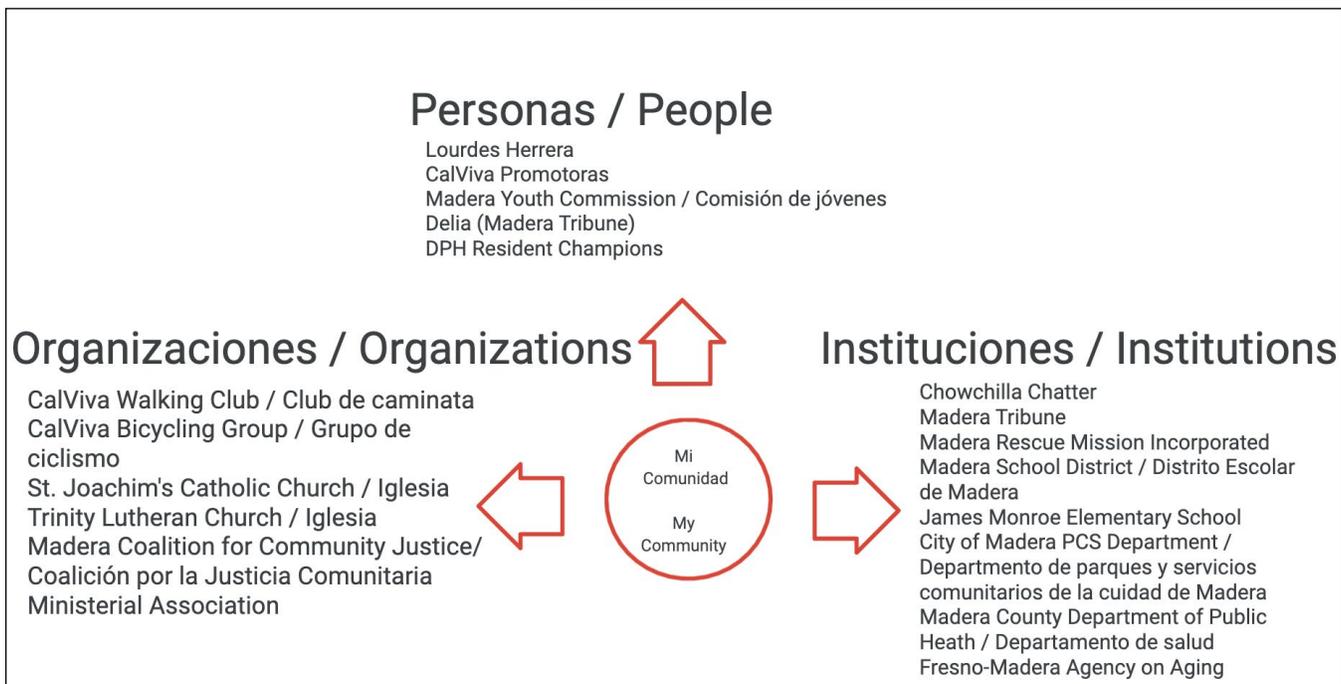
Mapa de recursos

Antes del taller virtual, el Comité de Planificación identificó fortalezas y recursos que podrían ayudar a la comunidad a lograr sus objetivos de seguridad para caminar y andar en bicicleta. Los recursos son una categoría amplia, que incluye personas, organizaciones, agencias, recursos financieros, conocimiento de la comunidad, habilidades y conexiones políticas dentro de la comunidad. El mapa de recursos a continuación es una ayuda visual para resaltar los recursos disponibles, las superposiciones de servicios y las posibles colaboraciones para mantener el trabajo de seguridad para caminar y andar en bicicleta.

Recursos de datos gratis de SafeTREC

El Sistema de Cartografía para las Lesiones del Transporte (TIMS por sus siglas en inglés) es una herramienta disponible en el internet que permite a usuarios a analizar y mapear datos de choques en California del Registro Integrado Estatal del Tráfico (SWITRS por sus siglas en inglés). TIMS proporciona datos de choques rápidos, fáciles y geocodificados. TIMS esta disponible en: <https://tims.berkeley.edu>

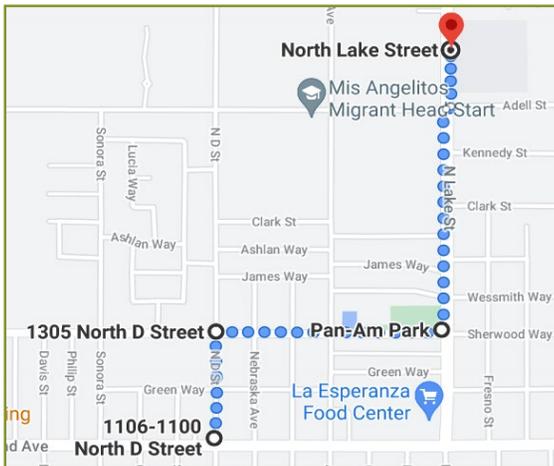
Historias de la Vía Pública (Street Story en inglés) es una herramienta comunitaria disponible en el internet que permite a residentes y organizaciones comunitarias recolectar información que es importante para la seguridad de transporte, incluyendo choques, casi-choques, peligros en general y lugares que son seguros para viajar. Para promover el acceso a la herramienta, SafeTREC ofrece asesoramiento técnico a comunidades y organizaciones que quieran utilizar Historias de la Vía Pública. La plataforma y la información coleccionada es gratis y disponible al público. Historias de la Vía Pública esta disponible en: <https://streetstory.berkeley.edu>



Evaluación de Caminar y Andar en Bicicleta

Durante el taller, el Equipo del Proyecto y los participantes realizaron una evaluación virtual de seguridad para caminar y andar en bicicleta a lo largo de 3 rutas que los residentes de la comunidad recorren con frecuencia. Se pidió a los participantes que identificaran los recursos de la comunidad, evaluaran las condiciones de la infraestructura y compartieran cómo los usuarios de las carreteras se relacionan con el entorno construido. Las siguientes páginas proporcionan un resumen de la evaluación de caminatas y bicicletas.

Ruta 1: Vía Sherwood



Enfoque

Peatones que viven al este y al oeste del Parque Panamericano (Pan-Am) usan Vía Sherwood para acceder al parque y al centro comunitario. Peatones usan Calle Lake para acceder al negocio en Avenida Cleveland. Calle Lake también conecta a los residentes con Pan-Am Park y la Escuela Primaria James Monroe.

Fortalezas

1. El Parque Panamericano y centro comunitario ofrece muchos servicios comunitarios gratuitos o de bajo costo, que incluyen distribución de alimentos, transporte para personas mayores, clases de salud y acondicionamiento físico, clases de tecnología y más.
2. La Escuela Primaria James Monroe atiende a los estudiantes de preescolar a sexto grado que viven en el vecindario alrededor. La escuela alberga un programa de educación especial, un programa de idioma inglés y el Museo y Centro de Descubrimiento de Niños James Monroe para mejorar la experiencia educativa de los estudiantes.
3. Muchos estudiantes y familias caminan hasta el centro de negocios en Avenida Cleveland y Calle D, que alberga servicios comunitarios esenciales, que incluyen un mercado, una lavandería automática y una tienda de nutrición para bebés.



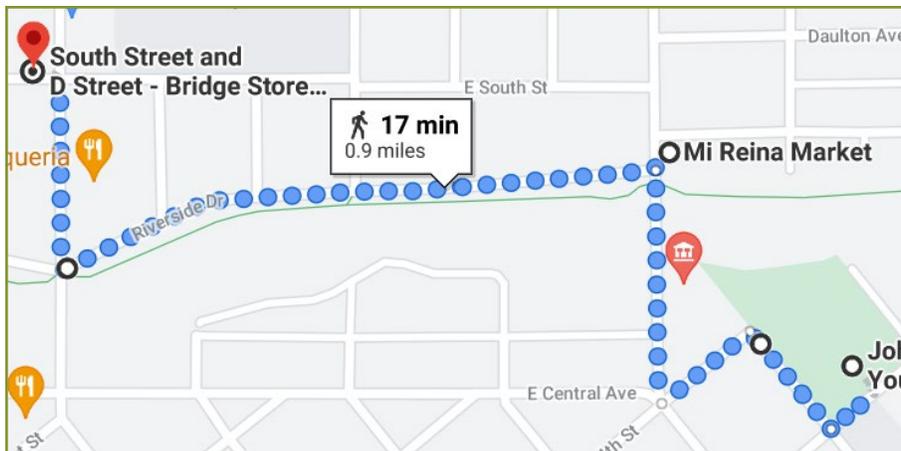
El Parque Panamericano en un día soleado.

Ruta 1: Vía Sherwood, continuado

Preocupaciones

1. Las banquetas en Calle D, al norte de Avenida Cleveland, son demasiado estrechas para acomodar a los estudiantes y familias que caminan con carriolas y varios niños al Centro Comunitario Panamericano, la Escuela Primaria George Washington y el corredor comercial en Avenida Cleveland y Calle D. Las personas se ven obligadas a bajarse de la banqueta y entrar en el carril de circulación en la Calle D para viajar a lo largo de la carretera y acomodar a otros peatones. Esta falta de espacio adecuado para los peatones y la consiguiente necesidad de bajarse de la banqueta crea puntos de conflicto entre peatones, ciclistas y conductores que utilizan la calle para viajar.
2. Los conductores parecen conducir por encima del límite de velocidad de 40 millas por hora a lo largo de Calle Lake y Calle D, y por encima del límite de velocidad de 30 millas por hora a lo largo de la Vía Sherwood. Esto puede deberse a los carriles de circulación anchos y las banquetas estrechas en estos corredores. Esto crea preocupaciones de seguridad cuando los peatones necesitan bajar a la calle, dadas las banquetas estrechas. Los residentes se ven obligados a caminar por estos corredores de alta velocidad porque algunos no tienen acceso a automóviles u otras formas de transporte.
3. Las marcas de cruce de peatones en la intersección de Calle D/ Avenida Cleveland y las marcas de cruce de peatones este y oeste en la intersección de Calle Lake / Avenida Sherwood están desvaídas, lo que hace que los conductores se detengan dentro o sobre las marcas de cruce de peatones debido a su poca visibilidad. Esto crea puntos de conflicto entre los conductores y los peatones en esta intersección.
4. Los conductores que viajan hacia el norte por la Calle D deben cruzar dos líneas amarillas para girar a la izquierda hacia el centro de negocios en la intersección de la Calle D Norte /Avenida Cleveland. En este giro incontrolado, los conductores que intentan girar a la izquierda a menudo sólo están atentos a los conductores que se dirigen hacia el sur, por lo que hay muchos casi-choques con peatones que cruzan la entrada del centro de negocios.
5. Hay una serie de banquetas incompletas a lo largo de la Calle D Norte. Esto obliga a los peatones a caminar por la calle y competir con los ciclistas y conductores por el espacio.
6. A la banqueta del lado este de la intersección de la Calle D y la Vía Verde falta una rampa, lo que hace que las familias con carriolas o personas en sillas de ruedas caminen por la carretera.
7. Los conductores se estacionan en doble fila frente a los apartamentos en Vía Sherwood, al otro lado de la calle del Parque Pan-Am. Los conductores estacionados en doble fila disminuyen la visibilidad de los peatones que cruzan la mitad de la cuadra hacia el parque y los conductores que viajan por la Vía Sherwood.

Ruta 2: Paseo Riverside



Enfoque

La intersección de Calle South/ Calle D, adyacente a la Escuela Primaria George Washington, es un área muy congestionada y con mucho tráfico, especialmente durante las horas de llegada y salida de la escuela. Además de los estudiantes, esta ruta es esencial para los residentes al noroeste de Paseo Riverside que viajan hacia el sur a lo largo del camino del río en ruta hacia el Centro Comunitario John Wells y el Centro de Madera.

Fortalezas

1. Calle South y Calle D son carreteras estrechas de dos carriles que ayudan a reducir la velocidad del tráfico de los conductores creando condiciones más seguras para caminar y andar en bicicleta. Además, en la intersección de Calle South/ Calle D, los cruces peatonales en todos los tramos de la intersección están marcados visiblemente con pintura amarilla que indica una zona escolar.
2. Un representante del Distrito 6 de Caltrans compartió que se instalarán carriles para bicicletas Clase II a lo largo de Calle South. Los participantes compartieron que esto sería una mejora beneficiosa ya que la congestión de los conductores genera poca visibilidad de los distintos usuarios de la vía en el área. La designación de un espacio para ciclistas en la calzada reduce los puntos de conflicto y crea caminos más seguros para todos.
3. Paralelo a Paseo Riverside hay un sendero de usos múltiples en lugar de una banqueta que incluye bancas, botes de basura y árboles grandes que proveen buena sombra para peatones y ciclistas. Además, estas comodidades fomentan espacios seguros, inclusivos y cómodos para los residentes, lo que les anima a caminar y andar en bicicleta por su comunidad con más frecuencia.



El cruce de peatones a mitad de la cuadra en la intersección de Calle South/ Avenida Nebraska, adyacente a la Escuela Primaria George Washington.

Ruta 2: Paseo Riverside, continuado

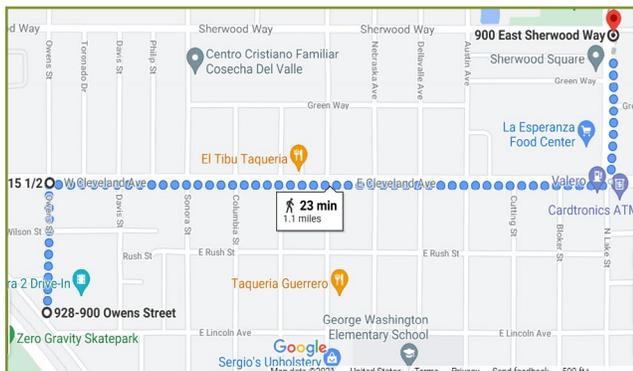
Preocupaciones

1. Los participantes expresaron que esto crea un punto de conflicto entre los estudiantes que caminan hacia y desde la Escuela Primaria Washington y los conductores que entran y salen del estacionamiento.
2. Los camiones comerciales grandes viajan a través de la intersección de Calle D Norte/ Paseo Riverside, lo que genera un gran volumen de tráfico y congestión. Además, parece que los conductores viajan por encima de los 35 m.p.h. límite de velocidad publicado a lo largo de la Calle D.
3. En la intersección de Avenida Austin/ Bulevar Riverside hay un paso de peatones marcado junto con una señal de paso de peatones en el tramo oeste de la intersección. Sin embargo, las marcas de la carretera están borrosas, lo que provoca problemas de visibilidad entre los conductores y los peatones que entran o salen del cruce de peatones.
4. Los participantes enfatizan la dificultad de cruzar en los cruces peatonales oeste y este en el tramo norte de la intersección de cinco vías de Calle Lake / Calle 4/ Avenida Central hacia Calle Lake debido a los cruces peatonales marcados descoloridos, cruces peatonales sin marcar y la falta de rampas en las banquetas.



El paso de peatones norte de la intersección de cinco vías no está marcado y le faltan rampas en las banquetas.

Ruta 3: Avenida Cleveland



Enfoque

Avenida Cleveland es un corredor comercial importante donde los residentes compran comestibles y otras comodidades. También es un camino de acceso a la ruta estatal 99. Combinadas, estas condiciones contribuyen a un mayor volumen de tráfico de conductores y a muchas personas que caminan y andan en bicicleta.

Fortalezas

1. Avenida Cleveland tiene un carril para bicicletas de Clase II en ambas direcciones y una mediana plantada. Un residente de la comunidad informó que la Avenida Cleveland es una de las calles más seguras para andar en bicicleta en Madera y que los conductores respetan su espacio en el carril para bicicletas.
2. Avenida Cleveland tiene banquetas en ambas direcciones. Aunque son estrechas en algunas áreas, esto ofrece a los residentes un espacio separado para caminar.

Preocupaciones

1. Calle Owens, entre Avenida Sharon y Avenida Cleveland, es una calle residencial amplia que anima a los conductores a acelerar. Los conductores perciben Calle Owens como una ruta más corta a la Avenida Cleveland en lugar de usar la Avenida Sharon, especialmente por la noche cuando la película termina en el autocine.
2. Calle Owens tiene banquetas estrechas en el lado este y banquetas discontinuas en el lado oeste, lo que obliga a los residentes a caminar por la calle. Entre 2015 y 2019, ocurrieron dos choques de peatones en la intersección de Calle Owens/ Calle Wilson, incluyendo una muerte.
3. Hay una falta de iluminación a escala peatonal en la intersección de Calle Owens/ Calle Wilson. Los peatones se sienten inseguros al caminar por la noche, dada la falta de luz, y los participantes sienten que esto desanima a los residentes a caminar por la noche.
4. Los estudiantes cruzan la intersección de Calle Lake/ Vía Sherwood para acceder al Parque Panamericano desde las escuelas primarias Monroe, Washington, Millview y Sierra Vista y las áreas residenciales cercanas. Los residentes de la comunidad informan que los conductores conducen demasiado rápido a lo largo de Calle Lake, lo que lo hace inseguro para los ciclistas que circulan por la carretera y los peatones que cruzan la calle. También hay una falta de iluminación a escala peatonal en esta área, lo que se nota especialmente en el invierno.



La Avenida Sherwood no tiene iluminación a escala peatonal frente al Parque Panamericano

Recomendaciones

Las recomendaciones de este informe se basan en preocupaciones observadas sobre la seguridad de los peatones y ciclistas, las estrategias del Sistema Seguro y las preferencias y prioridades de los participantes del taller. Los cronogramas sugeridos y los recursos necesarios para la implementación se estiman en función de las mejores prácticas generales de seguridad para peatones y bicicletas y es posible que la comunidad deba modificarlos aún más.

Recomendaciones Comunitarias

Los participantes del taller fueron asignados a 3 grupos para compartir sus ideas para crear un entorno más seguro para caminar y andar en bicicleta. Luego, los participantes clasificaron estas ideas y describieron los planes preliminares para implementar el proyecto de mayor prioridad. Los participantes consideraron los siguientes programas comunitarios y proyectos de infraestructura:

- Identificar y promover Rutas Seguras a los Parques desde las escuelas del vecindario para impulsar a más estudiantes y familias a usar los recursos del parque;
- Mejorar la conectividad de las banquetas en todo el Noreste de Madera para proteger a las familias y los niños de caminar en la carretera;
- Mejorar la conectividad de la red de bicicletas construyendo más carriles para bicicletas y senderos de uso compartido a destinos clave;
- Reconfigurar carreteras anchas para reducir las velocidades de los conductores y mejorar la seguridad de los peatones y los ciclistas. Reconfiguraciones de la carretera deben incluir carriles de bicicletas para reducir la anchura de carriles y conflictos entre los ciclistas y peatones en la banqueta; y
- Implementar mejoras en la infraestructura para calmar el tráfico en la intersección de la Vía Sherwood / Calle Lake. Las posibles mejoras pueden incluir la instalación de extensiones de la banqueta para acortar la distancia de cruce y la pintura de cruces peatonales de alta visibilidad en todos los cruces peatonales sin marcar para mejorar la visibilidad de los cruces peatonales. Otras mejoras para calmar el tráfico pueden incluir islas de refugio para peatones y avisos rectangulares de luces rápidas destellantes.

Los participantes del taller desarrollaron planes de acción preliminares para los programas comunitarios y proyectos de infraestructura que identificaron como de máxima prioridad. Las siguientes tablas son un resumen de sus esfuerzos.

Nombre del proyecto: Estudio del cruce peatonal en la intersección de Vía Sherwood/ Calle Lake

Descripción del proyecto: Les residentes de Madera se conectarán con la Ciudad de Madera, el Departamento de Salud Pública del Condado de Madera y la Comisión de Transporte del Condado de Madera para abogar por un estudio de cruce de peatones en la intersección de Vía Sherwood / Calle Lake. El estudio del paso de peatones identificará posibles mejoras en la infraestructura para aumentar la seguridad de los peatones. El estudio debe incluir la recopilación de comentarios extensos de los residentes. Esta retroalimentación puede incluir el alcance puerta a puerta a los residentes dentro de un radio de una cuadra de la intersección.

Metas del proyecto:

1. Mejorar la visibilidad de los peatones a través de la intersección; y
2. Coleccionar las opiniones de la comunidad sobre los proyectos antes, durante y después de los proyectos propuestos para mejorar la seguridad de los peatones.

Pasos de acción	Cronología	Parte encargado	Recursos
<p>Reclutar un Comité de Abogacía</p> <p>Reclutar un comité para abogar por un estudio de cruce de peatones. Los participantes pueden incluir:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Asociados comunitarios ● Negocios ● Residentes ● Administradores de las escuelas ● Grupos de padres ● CPBST Comité de Planificación 	Otoño 2021	Participantes del CPBST	<p>Como crear un plan de trabajo para alcance</p> <p>Principios para involucración asequible</p>
<p>Conectar con agencias locales</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Trabajar con las agencias de transporte locales para identificar la viabilidad del estudio del paso de peatones. ● Desarrollar una estrategia de participación de la comunidad para obtener comentarios de los residentes sobre posibles mejoras en la infraestructura del paso de peatones. 	Otoño 2021	Comité de Abogacía para el Estudio	<p>Caja de herramientas de contramedidas de seguridad para peatones</p>

Nombre del proyecto: Campaña y evento de mensajes de seguridad con arte

Descripción del proyecto: En colaboración con el Departamento de Salud Pública de Madera, los residentes desarrollarán una Campaña de Sensibilización de Seguridad e involucrarán a los jóvenes a través de un concurso de arte. A través de su participación, los jóvenes también recibirán educación sobre la seguridad vial. La campaña se combinará con un evento comunitario, como un Rodeo de bicicletas, para educar e involucrar a la comunidad en general.

Metas del proyecto:

1. Crear oportunidades de participación comunitaria para que la comunidad lidere y contribuya a los programas de la seguridad vial;
2. Educar a los estudiantes sobre cómo compartir la carretera de forma segura con otros usuarios de la carretera para evitar conflictos durante las horas de llegada y salida de la escuela; y
3. Sensibilizar a los conductores sobre el comportamiento adecuado en la carretera para evitar condiciones de conducción inseguras que aumentan las preocupaciones de seguridad de los peatones y los ciclistas.

Pasos de acción	Cronología	Parte encargado	Recursos
Crear un grupo de trabajo para planificar y ejecutar la campaña de sensibilización de seguridad.	Otoño 2021	Miembros del Comité de Planificación Participantes del taller	Miryam Escalera, estudiante de secundaria, puede conectarse con los estudiantes y los administradores escolares Joanna Orea, Especialista de Educación de Salud Alan Gilmore, Departamento de Salud Pública de Madera Loli Martinez, Promotora de Salud voluntaria Instituto de Liderazgo Juvenil Concilio de arte de Madera

Nombre del proyecto: Campaña y evento de mensajes de seguridad con arte, continuado

Pasos de acción	Cronología	Parte encargado	Recursos
Desarrollar una estrategia de mensajes: <ul style="list-style-type: none"> ● Identificar en qué aspectos de la seguridad de los peatones y ciclistas desea centrarse el Grupo de trabajo. ● Identificar el formato de la campaña (redes sociales, folletos, letreros en jardines, cajas de servicios públicos, etc.) 	Otoño 2021	Grupo de trabajo	Ejemplos de marketing de la seguridad vial Guías de seguridad para peatones Kit de comunicación Rutas seguras a la escuela
Organizar un concurso de diseño de arte para jóvenes. <ul style="list-style-type: none"> ● Conéctese con el personal de la escuela para promover el concurso de arte. ● Elegir un diseño final para imprimir para la campaña 	Otoño 2021	Grupo de trabajo	Cómo organizar un concurso de arte Bike to Book: ejemplo de un concurso de diseño digital
Conseguir fondos, servicios donados y / o materiales para realizar la campaña.	Invierno 2021	Grupo de trabajo	Alan Gilmore, Departamento de Salud Pública de Madera Patrulla de Caminos de Madera California Departamento de Parques y Recreación de la Ciudad de Madera

Nombre del proyecto: Rutas Seguras al Parque Panamericano y Centro de Jóvenes John W. Wells

Descripción del proyecto: El Departamento de Salud Pública del Condado de Madera quisiera involucrar a las Escuelas Primarias de Monroe, Washington, Millview y Sierra Vista para desarrollar un plan de Rutas Seguras a los Parques para el Parque Panamericano y el Centro de Jóvenes John W. Wells. Aunque el Parque Panamericano y Centro de Jóvenes John W. Wells ofrece muchos programas recreativos, los participantes del taller informan que los padres conducen por la ciudad hacia parques que perciben como más seguros. A medida que los estudiantes regresan a la escuela en otoño, esta es una oportunidad para involucrar a la comunidad y aumentar el uso del parque.

Metas del proyecto:

1. Designar y comunicar rutas seguras a los parques desde las escuelas cercanas para aumentar el uso del parque; y
2. Abordar los problemas de infraestructura claves a lo largo de las rutas seguras a los parques para mejorar la accesibilidad a los parques desde las escuelas cercanas.

Pasos de acción	Cronología	Parte encargado	Recursos
<p>Convocar a un Equipo de acción para llevar a cabo los esfuerzos de Rutas seguras a los parques. La lista preliminar de organizaciones para participar incluye:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● El Ayuntamiento ● Departamento de Parques y Recreación ● Directores, administradores, y grupos de padres ● Asociación de Acción Comunitaria del Condado de Madera ● Instituto de Liderazgo Juvenil 	Otoño 2021	Departamento de Salud Pública del Condado de Madera	<p>Programa de Rutas Seguras a Parques de la Asociación de Rutas Seguras</p> <p>Iniciativa Rutas Seguras a los Parques de la Asociación Nacional de Parques y Recreación</p>
Realizar una evaluación de caminar y andar en bicicleta desde las Escuelas Primarias Monroe, Washington, Millview y Sierra Vista hasta el Parque Panamericano y Centro de Jóvenes John W. Wells.	Otoño 2021 – Primavera 2022	Equipo de acción	Herramienta de evaluación de caminar de WalkSacramento
Identificar las rutas designadas al parque y al centro de jóvenes.	Primavera/ Verano 2022	Equipo de acción	<p>Rótulos de orientación de Rutas seguras a la escuela de WalkSacramento</p> <p>Estudio de caso de rótulos de orientación</p>

Nombre del proyecto: Rutas Seguras al Parque Panamericano y Centro de Jóvenes John W. Wells, continuado

Pasos de acción	Cronología	Parte encargado	Recursos
Presentar los hallazgos al Departamento de Salud Pública del Condado de Madera y/u otras agencias para solicitar fondos para abordar las mejoras de seguridad según la Evaluación de caminar y andar en bicicleta y las rutas designadas.	En curso	Equipo de acción	Fondos para seguridad de tráfico de OTS Caltrans Programa de Transporte Activo
Crear mapas de Rutas seguras a los parques y compártelos con las comunidades en la Noche de regreso a clases 2022.	Otoño 2022	Equipo de acción	Rutas seguras a la escuela de WalkSacramento Estudio de caso de rótulos de orientación Camine su ciudad
Evaluar Rutas seguras a los parques para medir la utilización de los mapas y comprender las experiencias de los usuarios al acceder al parque y al centro de jóvenes.	Primavera 2022 y Primavera 2023	Equipo de acción	Guía de evaluación de SRTP de la Asociación Rutas Seguras Historias de la Vía Pública

Recomendaciones del Equipo del proyecto

El Equipo del Proyecto presenta las siguientes recomendaciones para su consideración en base a nuestras observaciones. Los cronogramas sugeridos se incluyen como referencia, pero la implementación puede llevar más o menos tiempo dependiendo de factores comunitarios específicos. En última instancia, las partes interesadas locales, como personal de la ciudad y el Comité de Planificación, pueden necesitar refinar las recomendaciones para garantizar que sean apropiadas para el entorno actual para caminar y andar en bicicleta.

Recomendaciones de corto plazo

Re-convocar la Colaborativa Bienestar Madera

El Equipo de proyectos recomienda que la Comisión de Transporte del Condado de Madera reinicie la Colaborativa Bienestar Madera para fortalecer la coordinación de proyectos de seguridad de los ciclistas y peatones en la Ciudad de Madera. Esta Colaborativa Bienestar se convocó originalmente a través del [Plan de acción de Rutas seguras a la escuela de Madera](#) en 2019 para identificar áreas de preocupación basado en los datos de choques de ciclistas y peatones. La Colaborativa revivida puede proporcionar comentarios sobre todos los proyectos de mejora de la seguridad para caminar y andar en bicicleta, identificar fuentes de financiamiento y proponer cambios de política que aumenten las oportunidades de seguridad. Esto mejorará las comunicaciones de los proyectos de mejora de infraestructura presentes y futuros entre la ciudad y las partes interesadas de la comunidad. El Departamento de Salud Pública del Condado de Madera compartió que pueden promover estas actualizaciones con los residentes. Un representante del Distrito 6 de Caltrans expresó su interés en participar en tal colaboración para el Condado de Madera y compartió el éxito que han experimentado como parte del Comité Técnico de Transporte Activo en el Condado de Tulare. El Equipo del Proyecto recomienda que la Comisión de Transporte del Condado de Madera se conecte con la Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare para aprender más sobre su estructura, operaciones y cómo pueden mantener de manera sostenible, el Comité Técnico de Transporte Activo.

Programa de distribución de luces y cascos para bicicletas

El Equipo del Proyecto recomienda que la Ciudad de Madera y el Departamento de Salud Pública del Condado de Madera se unen para realizar un Programa de distribución de cascos y luces para bicicletas para brindar educación y equipo de seguridad crucial a los usuarios más vulnerables de Madera. Estos ciclistas vulnerables pueden incluir niños, los residentes de bajos ingresos y las personas sin hogar. Esto fomentará la conducción segura, evitará lesiones en la cabeza y aumentará la visibilidad de los ciclistas. Por lo general, se lleva a cabo un programa de distribución junto con la educación básica en bicicleta. La Ciudad tiene de referencia [el programa de distribución de equipo de seguridad de ciclismo de la Ciudad de Santa Ana](#), fundado por la Oficina de Seguridad de Tráfico de California. La Ciudad puede usar la presentación de la visita a sitio (enlace en el apéndice) para identificar localidades de alta prioridad y la hora del día para distribuir equipo de seguridad en el área de enfoque del taller. El Equipo del Proyecto recomienda que la Ciudad y el Departamento de Salud Pública colaboren para presentar propuestas de subvenciones a las fuentes de financiamiento enumeradas al final de este informe para implementar este programa.

Recomendaciones de largo plazo

Instalar cruces peatonales marcados a lo largo de la Avenida Cleveland

Con las preocupaciones sobre la velocidad inseguros de los conductores y el volumen del tráfico, los peatones necesitan mayores niveles de protección. Los cruces peatonales marcados en la Avenida Cleveland están a casi un cuarto de milla entre cada uno. Aunque los peatones tienen derecho a cruzar en cualquier intersección independientemente de si los cruces peatonales están marcados (a menos que esté específicamente prohibido), planificadores e ingenieros deben ser sensibles a la percepción errónea de que un cruce peatonal marcado es el único lugar legal para cruzar. El equipo

del proyecto recomienda cruces marcados de alta visibilidad más frecuentes en Avenida Cleveland para reforzar la accesibilidad para los peatones. Si no se justifica una señal de tráfico o una señal de alto en la Avenida Cleveland, se deben considerar los tratamientos de cruce como medianas, luces híbridas, luces rápidas destellantes o cruces peatonales elevados para mejorar la visibilidad de los peatones.

Realizar una evaluación comunitaria de banquetas e iluminación

El Equipo del Proyecto recomienda que la Ciudad lleve a cabo una evaluación de banquetas en toda la comunidad para evaluar la presencia y condición de las banquetas para ayudar a priorizar la implementación y mejoras de las banquetas. Se pueden usar soluciones temporales de bajo costo como franjas o bolardos temporales para designar el espacio peatonal a lo largo del arcén hasta que haya fondos disponibles para la construcción.

El Equipo del Proyecto recomienda que la Ciudad realice una auditoría de iluminación para identificar áreas con iluminación inadecuada para mejorar la seguridad. La iluminación de carreteras y peatones se puede utilizar para mejorar la visibilidad de las personas que cruzan la calle y acceden a los parques de la comunidad.

Instalación de extensiones de la banqueta en la intersección de Calle Lake/ Vía Sherwood

El Equipo del Proyecto recomienda la instalación de extensiones de la banqueta en la intersección de Calle Lake/ Vía Sherwood para reducir la distancia de cruce, reducir la velocidad de los conductores y hacer que las personas sean más visibles para los conductores. Un Proyecto de Construcción Rápida puede fortalecer la probabilidad de implementación al reducir el costo del proyecto. Los materiales del proyecto de menor costo pueden incluir pintura, bolardos o jardineras. Los participantes del taller desarrollaron un plan de acción de Estudio de Cruce de Peatones para la intersección de Calle Lake/ Vía Sherwood como un área prioritaria. Recomendamos que la Ciudad de Madera colabore con el Distrito 6 de Caltrans para participar y colaborar con el Departamento de Salud Pública del Condado de Madera para presentar propuestas de subvenciones a las fuentes de financiamiento que se enumeran a continuación:

- El Programa de [Comunidades de Clima Transformativas](#) (TCC por sus siglas en inglés) se administra por el Concilio de Crecimiento Estratégico y el Departamento de Conservación y otorga fondos para proyectos de instalaciones de ciclistas y peatones en las comunidades desventajadas de California.
- El [Proyecto de equidad en transporte sostenible](#) (STEP por sus siglas en inglés) se administra por la Mesa de Recursos de Aire y puede apoyar varios tipos de instalaciones de ciclistas y peatones. Los fondos pretenden ayudar a comunidades de bajos recursos y desventajadas para identificar necesidades de transporte.
- Caltrans maneja el [Programa de transporte activo](#) (ATP por sus siglas en inglés). El ATP proporciona fondos a comunidades en todo California para apoyar proyectos de infraestructura, proyectos que no son de infraestructura y planes para promover modos de transporte activos como caminar y andar en bicicleta.
- La [Oficina de Seguridad de Tráfico de California](#) proporciona subvenciones para educación y divulgación. Las entidades públicas son elegibles para presentar solicitudes de financiamiento. Las organizaciones sin fines de lucro necesitan una entidad pública como anfitriona de la subvención.

Apendice

- CPBST Página de datos del Taller
- CPBST Presentación de datos de la visita al sitio

Análisis de datos de peatones y ciclistas en Madera

Entrenamiento Comunitario sobre la Seguridad Peatonal y Ciclista
Madera, CA | 2 de Jun del 2021

En California, casi una en cada tres personas que mueren en un choque es un peatón o ciclista. Hubo una disminución de 0.6 por ciento en las muertes de peatones del 2018 al 2019 y una disminución de 19.4 por ciento en las muertes de ciclistas (los datos provienen de FARS 2018 y 2019). En este taller, le proporcionamos datos locales de choques para que podamos identificar formas de hacer que caminar y andar en bicicleta sean más seguros en su comunidad.

Los datos locales que proporcionamos a continuación reflejan datos de choques de los últimos 5 años (2015-2019) dentro de la comunidad de Madera. Los límites aproximados son los límites de la ciudad, SR-99, y SR-145 / Yosemite Avenue.

Choques de peatones a través del tiempo

2015 - 2019

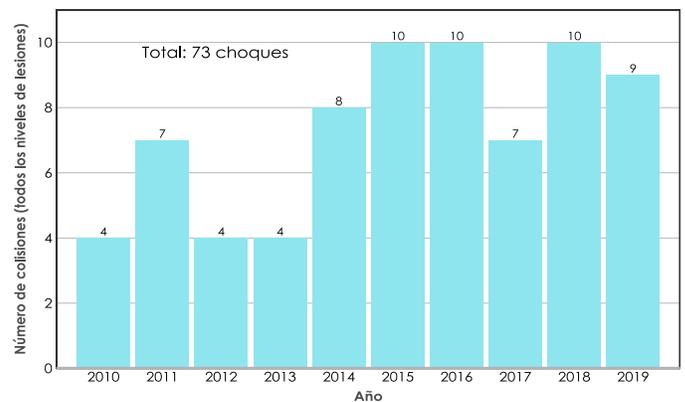
El número de choques parece estar **casi estable**.



49 personas lesionadas



73 choques de peatones

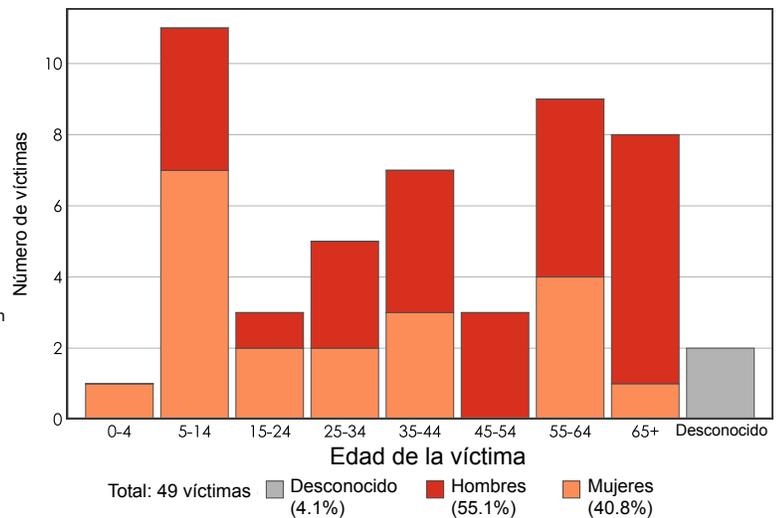
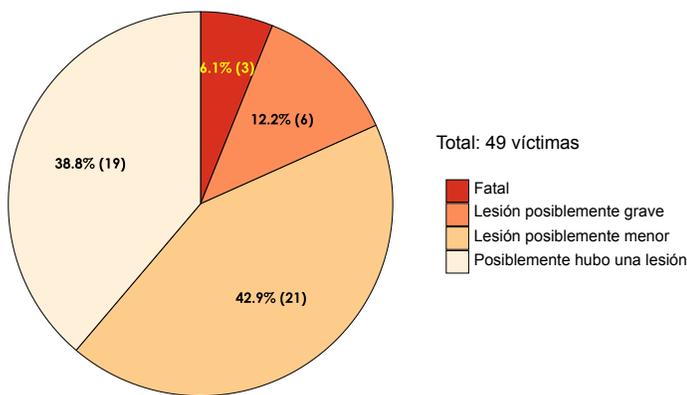


Gravedad de lesión

Demográficas de las víctimas

2015 - 2019

2015 - 2019



18,4% de las víctimas sufrieron lesiones mortales o graves

28,6% de las víctimas eran adultos mayores (años 60+)
26,5% de las víctimas edad escolar (5-18 años)

Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) del 2015 al 2019. Los datos de 2019 son provisional a partir de Marzo 2021. 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).

Choques de ciclistas a través del tiempo

2010 - 2019

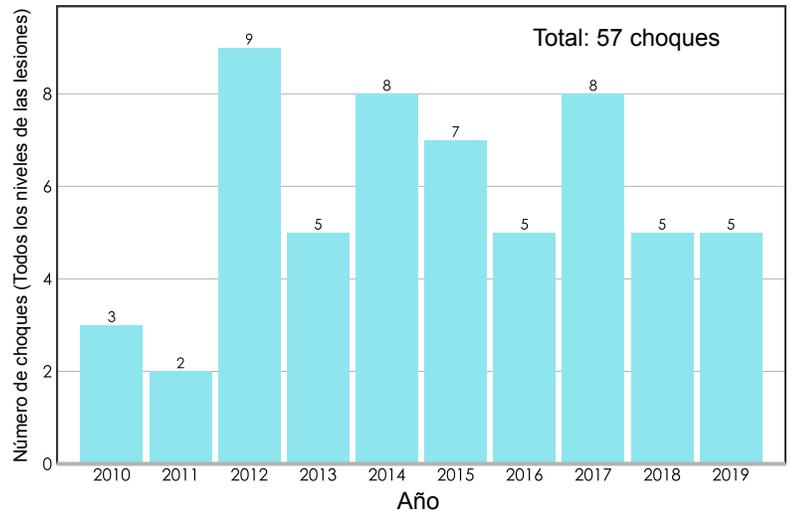
El número de choques parece estar **disminuyendo ligeramente**.



33 personas lesionadas

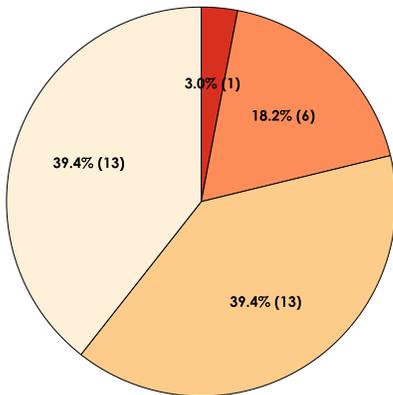


57 choques ciclistas



Gravedad de lesión — Demográficas de las víctimas

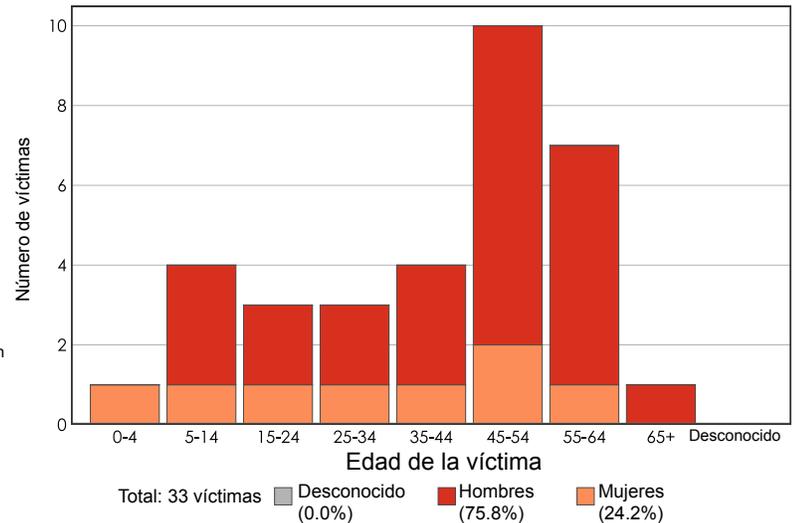
2015 - 2019



21,2% de las víctimas sufrieron lesiones mortales o graves

Demográficas de las víctimas

2015 - 2019



36.3% de las víctimas eran adultos (45-59 años)
18.2% de las víctimas eran adultos mayores (años 60+)

¿Qué otros datos podrían ayudar a informar la toma de decisiones?

Si bien estos números no cuentan toda la historia, ¿resuenan con su experiencia en su comunidad?

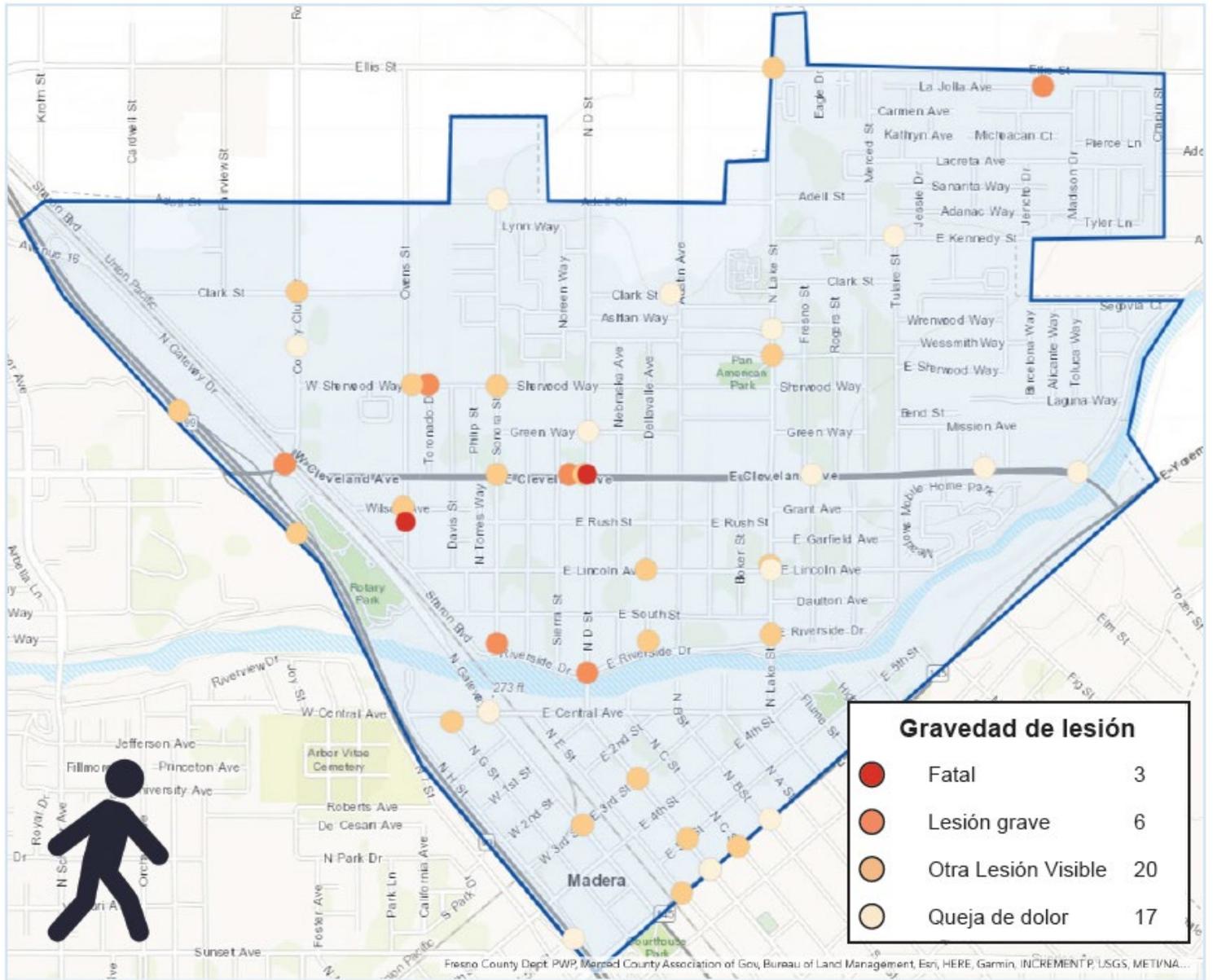
¿Qué tipo de mejoras crees que podría ayudar a que caminar y andar en bicicleta sea más seguro en tu comunidad?

Para obtener más información sobre los datos de choque en su comunidad, visite las herramientas gratuitas disponibles a través del Sistema de cartografía para las lesiones del transporte (tims.berkeley.edu).

Para obtener asistencia adicional, envíenos un correo electrónico a safetrec@berkeley.edu.

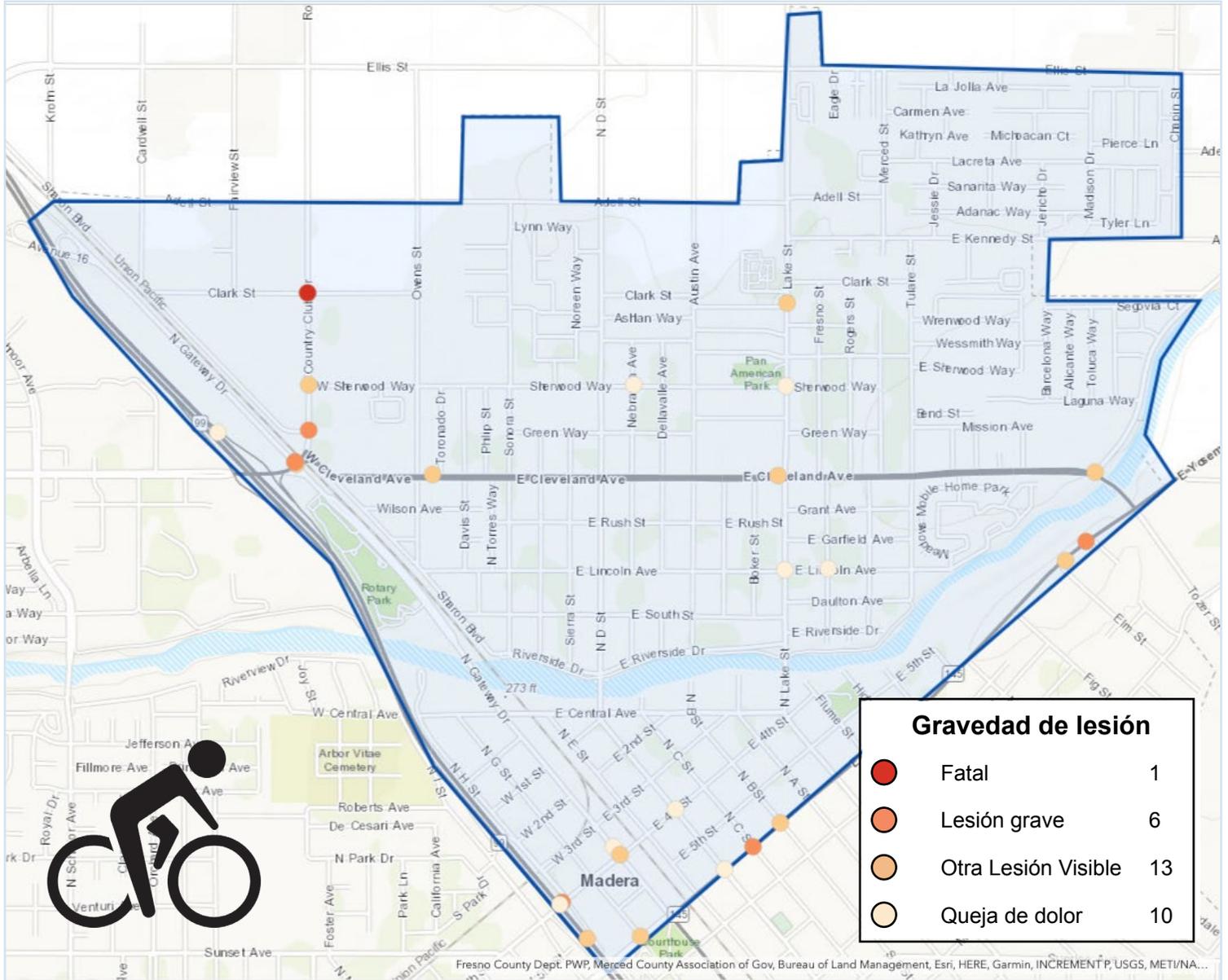


Mapa de choques que involucraron a peatones en Madera



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) del 2015 al 2019. Los datos de 2019 son provisional a partir de Marzo 2021. 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).

Mapa de choques que involucraron a ciclistas en Madera



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) del 2015 al 2019. Los datos de 2019 son provisional a partir de Marzo 2021. 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).

El Historial de Choques que Involucraron a Peatones y Ciclista en la comunidad de Madera, California

Visita al sitio del programa CPBST| 6 de mayo de 2021
Katherine Chen, kchen@berkeley.edu

Berkeley SafeTREC
SAFE TRANSPORTATION RESEARCH AND EDUCATION CENTER

¿Qué es un choque de peatones?



- Choque entre un peatón y un vehículo motorizado
 - Incluye a una persona a pie, en monopatín, cochecito, silla de ruedas, dispositivo eléctrico de movilidad asistida
- Un choque puede provocar múltiples víctimas entre los peatones

¿Qué es un accidente de bicicleta?



- Choque entre una bicicleta y un vehículo de motor
- Las bicicletas se consideran vehículos y, por lo tanto, las infracciones cometidas por un "conductor" podrían haber sido cometidas por un conductor de vehículo de motor o por un ciclista.

Choques revisión 2015-2019

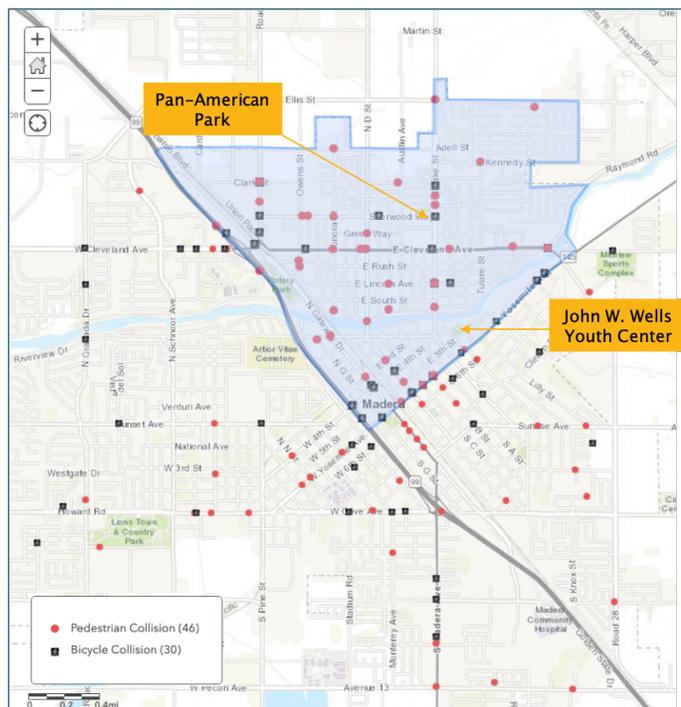
Comunidad Madera

- 87 choques peatonales
- 60 choques ciclistas

Comunidad del noreste de Madera

cerca del John Wells Youth Center y Pan-American Park

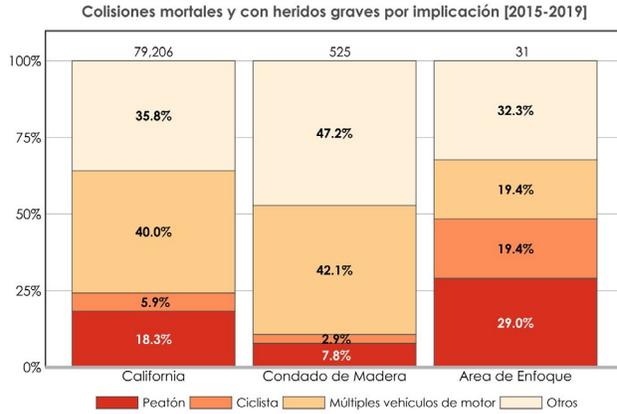
- 52.9% de la choques peatonales
- 50.0% de la choques ciclistas



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2015 al 2019

¿Cómo se compara Madera con otras áreas?

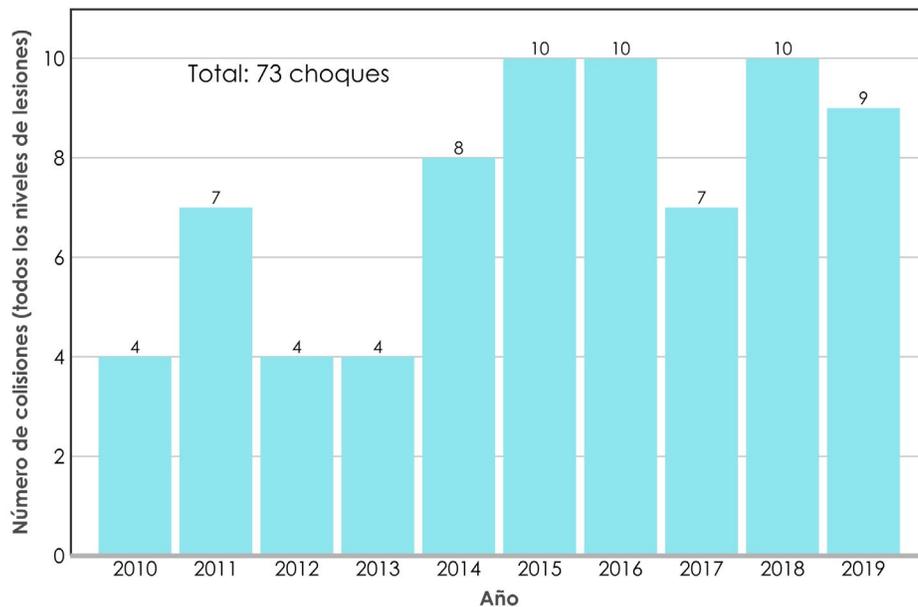
Choques mortales y con lesiones graves por implicación 2015-2019



- Madera tiene relativamente más accidentes mortales y de lesiones graves de peatones y bicicletas que el Condado y el Estado.
- Madera tiene relativamente menos accidentes mortales y de lesiones graves de varios vehículos que el Condado y el Estado.

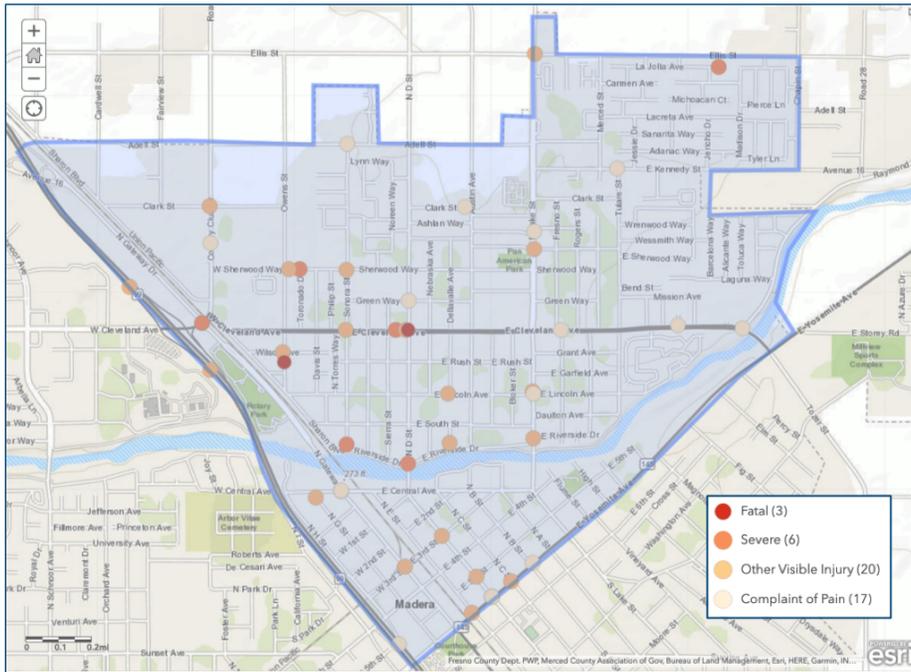
Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2015 al 2019

Choques de peatones 2010-2019



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2015 al 2019

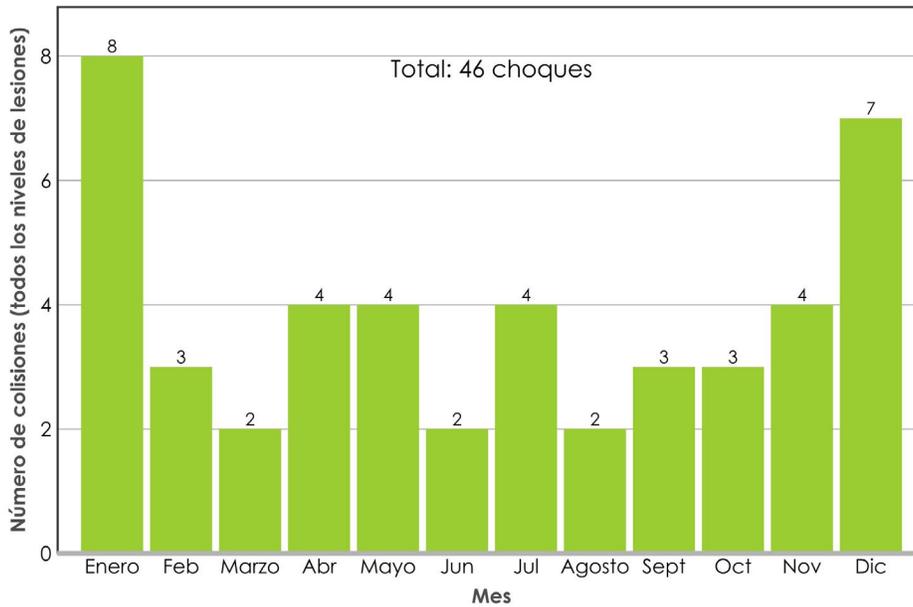
Choques de peatones 2010-2019



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2015 al 2019

Choques de peatones 2010-2019

Por mes



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2015 al 2019

Choques de peatones 2010-2019 por tiempo de día y día de semana

	Lun.	Mar.	Miér.	Juev.	Vier.	Sáb.	Dom.	TOTAL
Medianoche-3AM	0	0	0	0	0	0	1	1
3-6AM	0	0	1	0	0	0	0	1
6-9AM	2	3	1	3	1	0	0	10
9AM-Mediodía	1	0	1	1	0	0	0	3
Mediodía-3PM	0	0	1	1	1	1	0	4
3-6PM	3	1	1	1	0	1	1	8
6-9PM	2	3	2	2	2	2	1	14
9PM-Medianoche	1	0	1	0	0	1	2	5
Desconocido	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	9	7	8	8	4	5	5	46

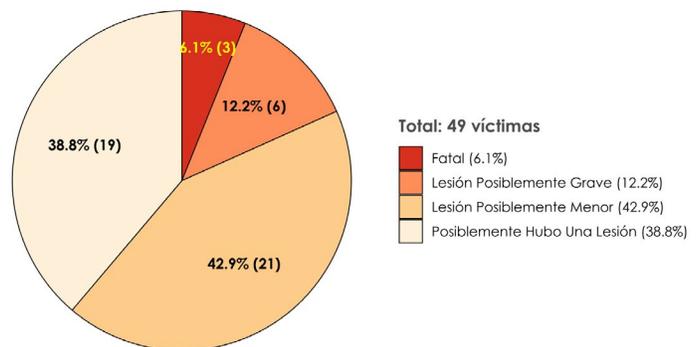
Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2015 al 2019

Choques de peatones 2010-2019 por tiempo de día y día de semana

49 víctimas resultaron heridas en 46 accidentes de peatones

- 48 víctimas eran peatones
- 3 accidentes hubo múltiples víctimas entre los peatones
- 1 accidente no tuvo víctimas entre los peatones

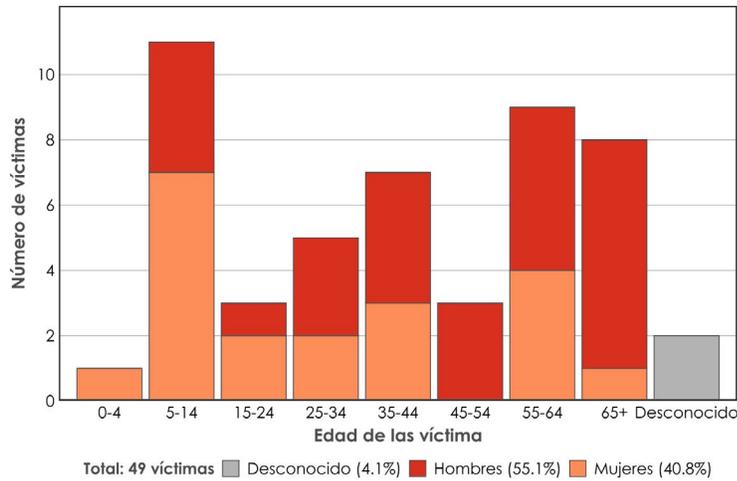
Todas las víctimas mortales y graves eran peatones



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2015 al 2019

Choques de peatones 2010-2019

Por edad y sexo de la víctima



El **28,6%** de las víctimas eran adultos mayores (más de 60 años)

- Todos eran peatones.
- 5 sufrieron lesiones mortales y graves.
- El 71,4% eran hombres.

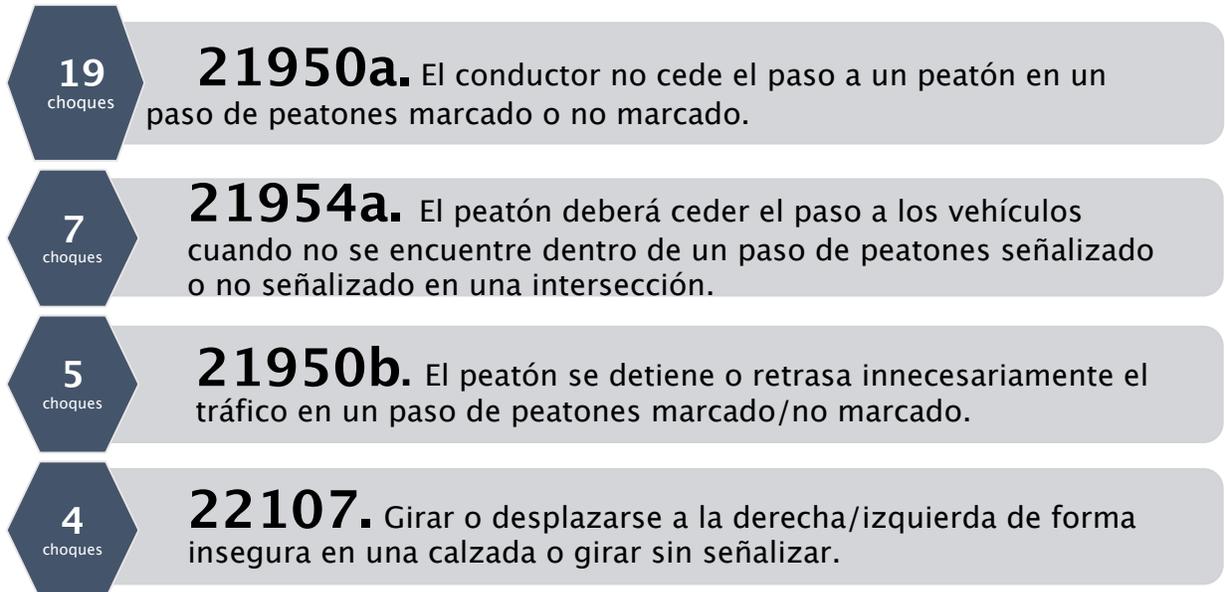
El **26,5%** estaban en edad escolar de las víctimas (5-18 años).

- Todos eran peatones.
- Toda sufrieron heridas leves.
- El 61,5% eran mujeres.

Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2015 al 2019

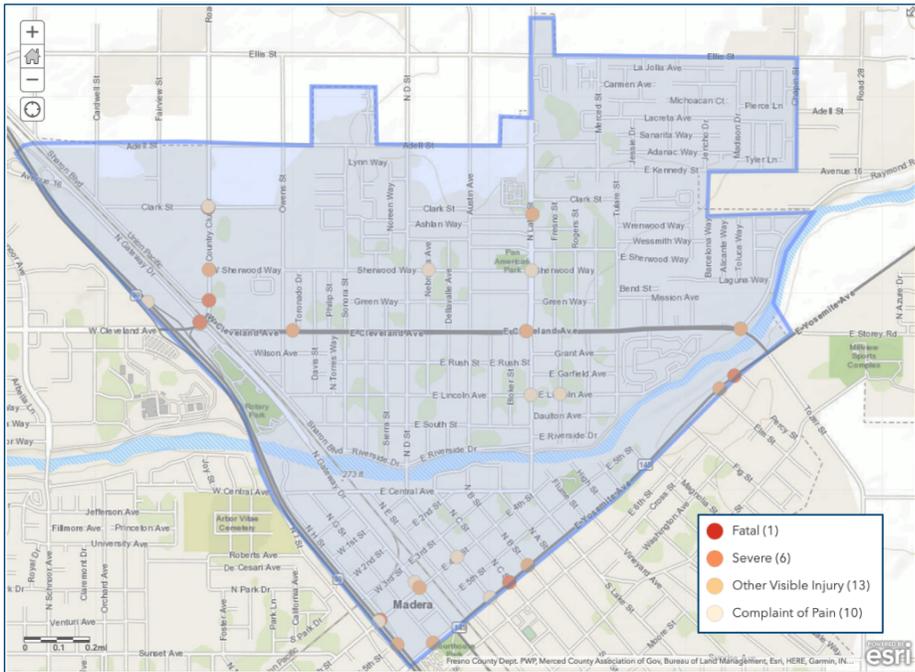
Choques de peatones 2010-2019

Las infracciones más citadas en choques de peatones



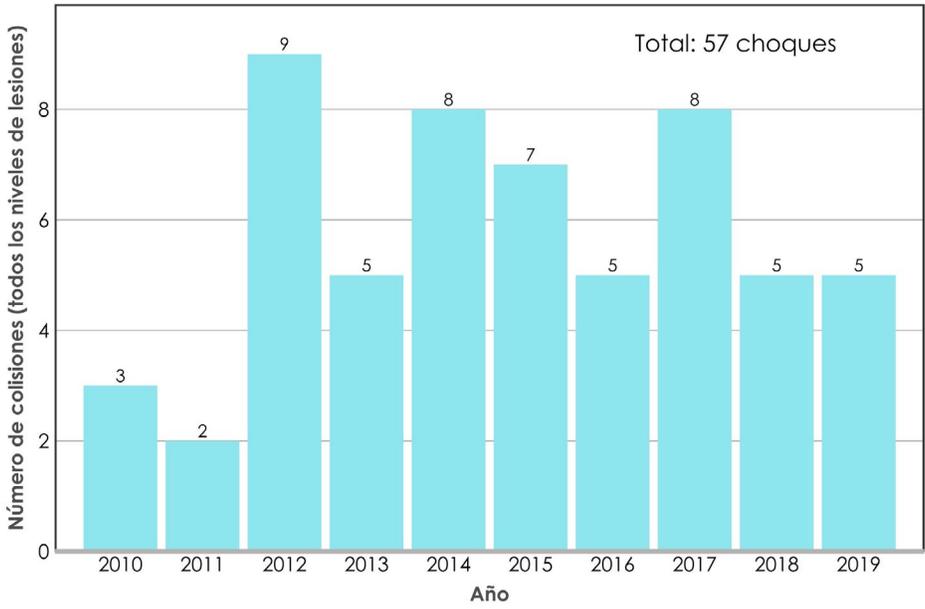
Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2015 al 2019

Choques de ciclistas 2010-2019



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2015 al 2019

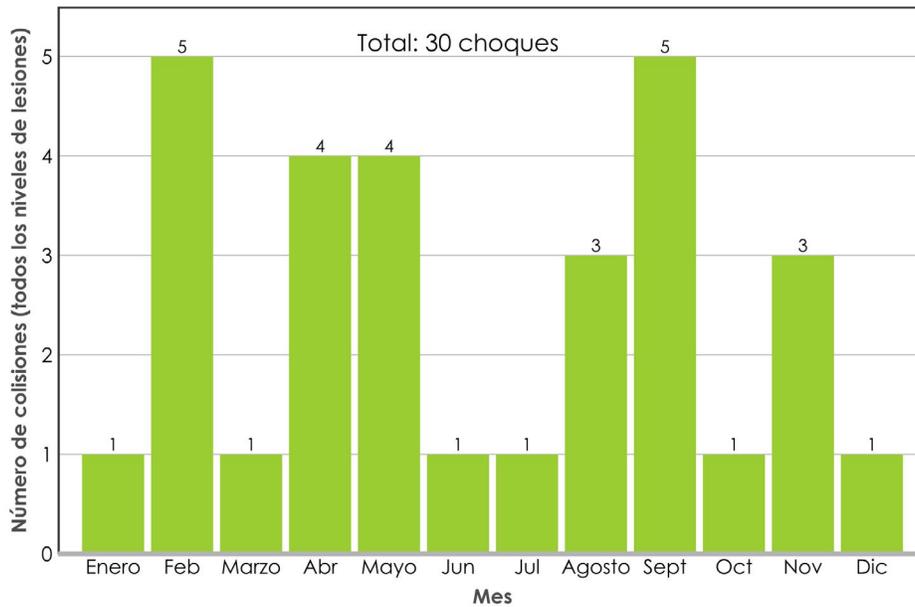
Choques de ciclistas 2010-2019



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2015 al 2019

Choques de ciclistas 2010-2019

Por mes



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2015 al 2019

Choques de ciclistas 2010-2019

por tiempo de día y día de semana

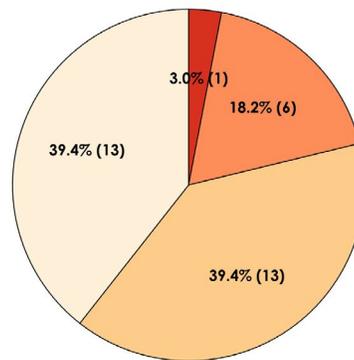
	Lun.	Mar.	Miér.	Juev.	Vier.	Sáb.	Dom.	TOTAL
Medianoche-3AM	0	0	0	0	0	0	1	1
3-6AM	0	0	0	0	0	0	0	0
6-9AM	0	1	0	0	1	0	0	2
9AM-Mediodía	0	0	0	0	0	1	0	1
Mediodía-3PM	1	0	1	1	3	0	2	8
3-6PM	0	0	1	3	3	1	1	9
6-9PM	1	1	1	1	1	1	0	6
9PM-Medianoche	0	0	2	0	0	1	0	3
Desconocido	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	2	2	5	5	8	4	4	30

Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2015 al 2019

Choques de ciclistas 2010-2019 por gravedad de las lesiones a las víctimas

33 víctimas resultaron heridas en 57 accidentes de bicicleta

- 30 víctimas eran ciclistas
- 1 accidente con múltiples víctimas ciclistas
- 1 accidente no tuvo víctimas ciclistas



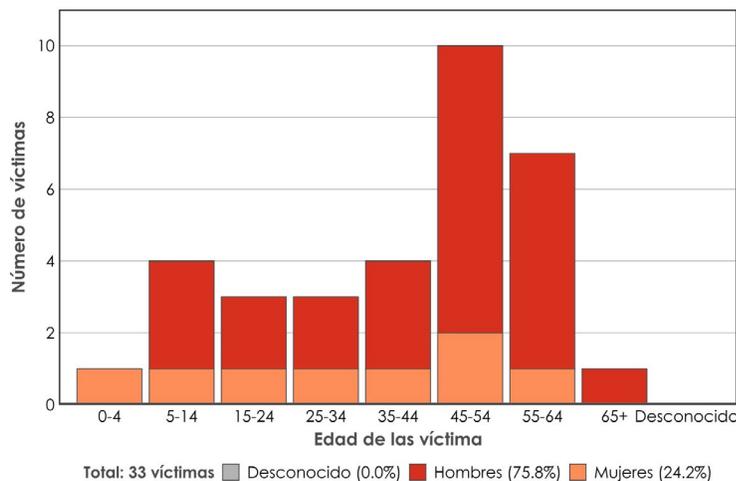
Total: 33 víctimas

- Fatal (3.0%)
- Lesión Posiblemente Grave (18.2%)
- Lesión Posiblemente Menor (39.4%)
- Posiblemente Hubo Una Lesión (39.4%)

Todas las víctimas de lesiones fatales y graves eran ciclistas.

Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2015 al 2019

Choques de ciclistas 2010-2019 Por edad y sexo de la víctima



El **36,3%** de las víctimas eran adultos de entre 45 y 59 años.

- 11 eran ciclistas.
- 5 sufrieron lesiones mortales y graves.
- El 83,3% eran hombres.

El **18,2%** de las víctimas eran adultos mayores de 60 años.

- Todos eran ciclistas.
- 1 sufrió una lesión grave.
- El 83,3% eran hombres

Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2015 al 2019

Choques de ciclistas 2010-2019

Las infracciones más citadas en choques de ciclistas

7

choques

21453a. No detenerse en la línea de límite o en el paso de peatones con el semáforo en rojo.

4

choques

21650. No circular en bicicleta en el mismo sentido de la calzada en la que circulan los vehículos.

3

choques

21800a. El conductor de un vehículo que se aproxima a una intersección no debe ceder el paso a cualquier vehículo que haya entrado en la intersección desde una carretera diferente.

3

choques

22107. Girar de forma insegura o desplazarse a la derecha/izquierda en una calzada o girar sin señalizar.

Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2015 al 2019

Recursos Adicionales

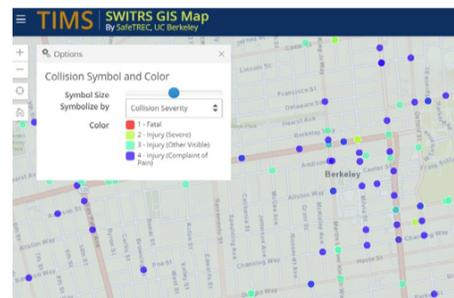


Historias de la Vía Pública

Historias de la Vía Pública (en inglés Street Story) es una herramienta para recoger las opiniones de la comunidad sobre cuestiones de seguridad en el transporte.

Comparta en Historias de la Vía Pública las historias de los lugares en los que ha sufrido un accidente o ha estado a punto de sufrirlo, o los lugares en los que se siente seguro o inseguro al viajar.

<https://streetstory.berkeley.edu>



Transportation Injury Mapping System (TIMS)

TIMS es una herramienta basada en la web que permite a los usuarios analizar y mapear los datos del Sistema Integrado de Registros de Tráfico del Estado de California (SWITRS).

Para seguir explorando los datos de colisiones, regístrese para obtener una cuenta gratuita y acceder a las herramientas y recursos de TIMS.

<https://tims.berkeley.edu>

Gracias por su interés en el programa Programa de Entrenamiento Comunitario Sobre Seguridad Peatonal y Ciclista. Para información, por favor visite:

<https://safetrec.berkeley.edu/programs/cpbst> o <https://www.calwalks.org/cpbst>

safetrec@berkeley.edu or cpbst@calwalks.org

