

Resumen y Recomendaciones del Taller Comunitario para la Seguridad Peatonal y Ciclista en el Vecindario de Fowler

Taller y Plan de Acción Comunitario para la Seguridad de Peatones y Ciclistas

Creando Calles Seguras para Peatones y Ciclistas



OCTUBRE 2020



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.



Ciudad de Fowler, California

Reconocimientos

¡Muchos agradecimientos al Comité de Planificación por la invitación a su comunidad y por trabajar con nosotros para hacer a Fowler un lugar más seguro para caminar y andar en bicicleta!

Comité de Planificación

Dawn Marple	City of Fowler Planning Department
Dario Dominguez	City of Fowler Public Works Department
Yvonne Hernandez	City of Fowler Recreation Department
Jamaica Gentry	District 6 Caltrans
Daniel Parra	Fowler City Council
Rudy Alcaraz	Fowler Police Department
Gloria Regier	Fowler Unified School District
Susie Rico-Vazquez	Fresno County Department of Public Health
Cyndi Dean	Fresno County Office of Education
Monique Narciso	Fresno Housing Authority
Danielle Claybon	Public Health Advocates
Lourdez Perez	Public Health Advocates
Laura Gromis	Transformative Climate Communities Bicycle Outreach
Kristina Pasma	Valley Children's Healthcare, Safe Kids Central California

Gracias al Departamento de Salud Pública del Condado de Fresno por proveer interpretación simultánea del inglés al español en apoyo de este taller. Gracias a Cuidado de Salud Infantil del Valle por proveer cascos y a Defensores de la Salud Pública por proveer tarjetas de regalo para premiar la rifa como incentivos para participación comunitaria. También nos gustaría reconocer a miembros de la comunidad que participaron en el taller. Su participación colectiva aportó información de manera significativa y fortaleció los resultados del taller.

Este informe fue preparado por:

California Walks

Alma Leyva Orozco

Caro Jauregui

Areli Morales

<https://calwalks.org>

UC Berkeley Safe Transportation Research & Education Center

Garrett Fortin

Kaori Kuroda

<https://safetrec.berkeley.edu>

Traducido por:

Libérate! en colaboración con Monica Curiel y Gabriela Solórzano

[Instagram: Liberate.language.cooperative](https://www.instagram.com/Liberate.language.cooperative)

TABLA DEL CONTENIDO

RECONOCIMIENTOS	3
RESUMEN EJECUTIVO	5
INTRODUCCIÓN	7
EL PROCESO DE PLANIFICACIÓN	8
HISTORIAL DE CHOQUES PEATONALES Y CICLISTAS	9
MAPA DE ACTIVOS	11
EVALUACIÓN DE CAMINAR Y ANDAR EN BICICLETA	12
REFLEXIONES	13
RECOMENDACIONES	24
RECOMENDACIONES DEL EQUIPO DEL PROYECTO	33
RECURSOS	36
APÉNDICE A: ANÁLISIS DE DATOS	37

Resumen Ejecutivo

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 CPBST involucra a residentes y defensores de la seguridad para desarrollar un plan de acción impulsado por la comunidad para mejorar la seguridad peatonal y ciclista en sus comunidades.

El CPBST (por sus siglas en inglés) de Fowler fue planificado y facilitado en colaboración con El Departamento de Salud Pública del Condado de Fresno, el Comité de Planificación, Cal Walks y SafeTREC (Equipo del Proyecto) para:

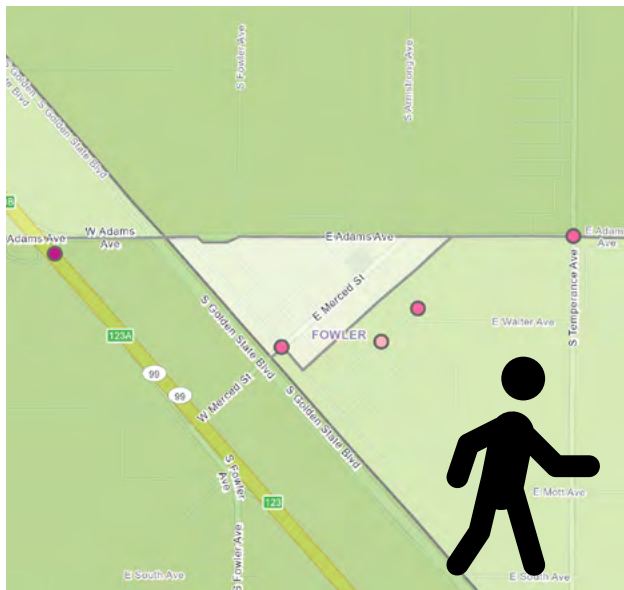
1. Mejorar las condiciones para caminar y andar en bicicleta en Fowler; y
2. Mejorar la conectividad entre el este y oeste de Fowler.

El taller del 30 de junio de 2020 consistió en:

- Evaluaciones de las condiciones para caminar y andar en bicicleta a lo largo de tres (3) rutas claves;
- Un resumen de las estrategias del enfoque multidisciplinario (6 E's) para mejorar la seguridad peatonal y ciclista que incluye: Evaluación, Equidad, Ingeniería, Educación, Animo y Aplicación; y
- Sesiones de planificación de acciones para priorizar y planificar programas comunitarios y proyectos de infraestructura.

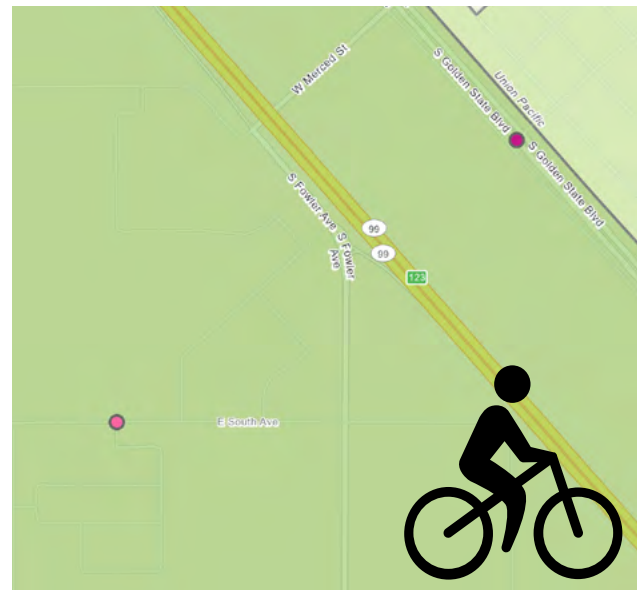
Datos

El Equipo del Proyecto y el Comité de Planificación revisó data que demostró una preocupación con seguridad en el área. En Fowler, desde 2014 a 2018, hubo seis víctimas peatonales, una que fue gravemente lesionada, y dos víctimas en bicicleta, una que fue gravemente lesionada. Una explicación completa de choques peatonales y ciclistas se puede encontrar en el informe CPBST.



Gravedad de lesión (2014-2018)	2017 Ingreso Medio por hogar
● lesiones severas (1)	□ < 35K
● lesiones (Otras visibles) (3)	□ 35K - 50K
● lesiones (Queja de dolor) (1)	□ 50K - 75K

Mapa de choques peatonales en Fowler (2014 - 2018)



Gravedad de lesión (2014-2018)	2017 Ingreso Medio por hogar
● lesiones severas (1)	□ < 35K
● lesiones (Otras visibles) (1)	□ 35K - 50K
	□ 50K - 75K

Mapa de choques ciclistas en Fowler (2014 - 2018)

COMITÉ DE PLANIFICACIÓN

El Comité de Planificación estaba formado por representantes del Departamento de Planificación de la Ciudad de Fowler, Departamento de Obras Públicas de la Ciudad de Fowler, Departamento de Recreación de la Ciudad de Fowler, Caltrans Distrito 6, Ayuntamiento de Fowler, Departamento de Policía de Fowler, Distrito Escolar Unificado de Fowler, Departamento de Salud Pública del Condado de Fresno, Oficina de Educación del Condado de Fresno, Autoridad de Vivienda de Fresno, Defensores de la Salud Pública, Alcance de bicicletas de comunidades climáticas transformadoras, Cuidado de Salud Infantil del Valle, Niños Seguros de California Central

PARTICIPANTES EN EL TALLER

Participantes en el taller fueron miembros de la comunidad y/o representantes del Comité de Planificación y miembros del Ayuntamiento de la Ciudad de Fowler.

Para una discusión más detallada del taller, descargue el informe completo en los sitios web de [SafeTREC](#) o [Cal Walks](#)'

Fondos para este programa fueron proporcionados por una subvención de la Oficina de Seguridad de Tránsito de California a través de la Administración Nacional de Seguridad de Tránsito en las Carreteras

Evaluación Peatonal y Ciclista

Participantes del taller realizaron evaluaciones para caminar y andar en bicicleta a lo largo de tres (3) rutas claves donde los residentes de Fowler caminan y andan en bicicleta. Se pidió a participantes:

- Identificar los bienes de la comunidad;
- Identificar problemas relacionados con las condiciones de la infraestructura; y
- Observar cómo usuarios de la carretera están interactuando con el entorno construido.

Participantes expresaron preocupaciones acerca:

- Cruces peatonales descontroladas;
- Desafíos a la visibilidad;
- Condiciones de las banquetas;
- Falta de rampas en las banquetas;
- Conectividad de la ciudad;
- Desafíos para cruzar;
- Falta de sombra;
- Infraestructura para bicicletas; y
- Comportamiento de usuarios de la carretera.

Recomendaciones de la comunidad

Durante las sesiones de planificación y acción, participantes priorizaron y delinearon planes preliminares para los siguientes programas comunitarios y proyectos de infraestructura dirigidos a incrementar la salud y seguridad de la comunidad:

- Mejoras del cruce peatonal e instalaciones en la intersección de Calle Merced y Bulevar Golden State;
- Gran reapertura del Parque Fowler y evento de conectividad de la ciudad; y
- Programa familiar de educación de bicicletas.

Recomendaciones de Cal Walks & SafeTREC

Las siguientes son recomendaciones para mejorar la seguridad de ciclistas y peatones:

- Establecer un comité de consejo de bicicletas y peatones para la Ciudad de Fowler;
- Establecer un programa de ganar una bicicleta para jóvenes de Fowler;
- Desarrollar una campaña de mensajes de seguridad para caminar y andar en bicicleta dirigido por la comunidad;
- Desarrollar un Plan de Rutas Seguras a la Escuela (SRTS por sus siglas en inglés) para la Escuela Primaria Fremont, Escuela de Continuación de la Academia Fowler, y la Escuela Preparatoria Fowler;
- Instalar Cruces Creativos en intersecciones claves;
- Realizar una Evaluación Comunitaria de Árboles y Paisajismo;
- Realizar conteos de bicicletas y encuestas comunitarias;
- Instalar carriles de bicicletas protegidas de alta visibilidad temporales en la Calle Fresno Este; y
- Postular para la subvención del Departamento de Salud Pública de California (e.g. [California Kids' Plates Program](#), en inglés).

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). El CPBST involucra a residentes y promotores de la seguridad para desarrollar un plan de acción impulsado por la comunidad para mejorar la seguridad peatonal y ciclista en sus comunidades.

El CPBST (por sus siglas en inglés) de Fowler fue planificado y facilitado en colaboración por el Comité de Planificación, Cal Walks y SafeTREC (Equipo del Proyecto) para:

1. Mejorar las condiciones para caminar y andar en bicicleta en Fowler; y
2. Mejorar la conectividad entre el este y oeste de Fowler.

El Taller virtual se llevó a cabo martes, 30 de junio de 2020 y convocó aproximadamente 20 participantes, incluyendo residentes comunitarios, Defensores de la Salud Pública, Departamento de Obras Públicas de la Ciudad de Fowler, miembros del Ayuntamiento de la Ciudad de Fowler, Alcance de Bicicletas de Comunidades Climáticas Transformadoras, el Departamento de Policía de la Ciudad de Fowler, y el Departamento de Salud Pública del Condado de Fresno.

El taller consistió en:

- Actividad introductoria;
- Evaluaciones para caminar y andar en bicicleta a lo largo de tres (3) rutas clave;
- Una descripción general de las estrategias del enfoque multidisciplinario para mejorar la seguridad al caminar y andar en bicicleta: evaluación, equidad, ingeniería, educación, estímulo y ejecución; y
- Sesiones de planificación de acciones para priorizar y planificar programas comunitarios y proyectos de infraestructura.

Este informe resume las actas del taller, incluyendo las recomendaciones de la comunidad y el Equipo del Proyecto para programas de comunidad, y proyectos de infraestructura para mejorar la seguridad de caminar y andar en bicicleta en la comunidad de Fowler.

El Proceso de Planificación



Paso 1: Convocar un Comité de Planificación - enero de 2020

- Inscribir a partidos claves a servir como parte del comité de planificación para definir los objetivos del taller CPBST y refinar el currículo para satisfacer las necesidades de la comunidad



Paso 2: Repasar el plan y analizar los datos - febrero de 2020

- Repasar documentos acerca de la comunidad actuales (pólizas y planes)
- Analizar los datos de las lesiones debido a choques e identificar las tendencias de los datos



Paso 3: Realizar la visita al sitio del taller CPBST - 21 de febrero de 2020

- Repasar los datos y condiciones actuales acerca de la seguridad peatonal y ciclista
- Platicar acerca de la logística del taller
- Llevar a cabo una evaluación peatonal preliminar
- Identificar las actividades instruccionales y metas del taller
- Desarrollar un plan de alcance y reclutamiento para el taller



Paso 4: Realizar el taller CPBST - 30 de junio de 2020

- Llevar a cabo una evaluación peatonal y/o ciclista
- Participar en actividades instruccionales del taller
- Desarrollar un plan de acción, incluyendo la identificación de próximos pasos para avanzar las metas del taller



Paso 5: Implementar las acciones del CPBST - En marcha

- Repasar el informe del taller CPBST, que resume los acontecimientos y recomendaciones del taller
- Trabajar con socios para asegurar los recursos necesarios para los programas y proyectos identificados durante el taller CPBST
- Mantener a California Walks y SafeTREC al día acerca de los cambios que resultaron del taller CPBST

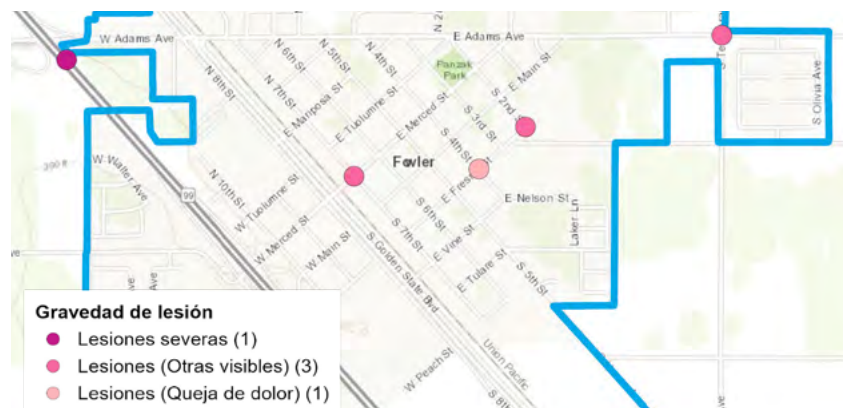
Historial de Choques Peatonales y Ciclistas

Los siguientes datos se basan en choques reportados a la policía que resultaron en lesiones a peatones¹ o ciclistas en Fowler. Data utilizada en esta sección proviene del Registro Integrado Estatal del Tráfico (SWITRS por sus siglas en inglés) para los años 2009 a 2018.

Los datos de choques para 2017 y 2018 son provisionales a partir de diciembre de 2019. Se puede encontrar una explicación completa de los datos de choques de peatones y ciclistas en el Apéndice A.

Choques Peatonales

A través de los diez años entre 2009 y 2018, choques peatonales parecen ser estables, sin tendencia clara. En los cinco años más recientes que tienen data disponible, 2014 a 2018, los choques peatonales se concentraron más en el noreste de Bulevar Golden State, con uno en la Calle Merced y dos en la Calle Fresno. Otros dos choques estaban ubicados en las afueras de la ciudad: uno en la intersección de Avenida Adams y Avenida Temperance y el otro en la Carretera 99 cercanas al intercambio con Avenida Adams. Todos los seis choques reportados ocurrieron durante el día, entre 6 a.m. a 6 p.m. en días laborales. El factor principal más común de los choques, componiendo 805 de estos choques peatonales, fue la falta del conductor ceder el paso al peatón en un paso de peatones señalizado o no². Hubo seis víctimas en total. Ningún peatón fue lesionado mortalmente pero se sospecha que uno sufrió una lesión grave. La mayoría de víctimas tenían entre 5 a 24 años de edad y dos tercios eran mujeres o niña.



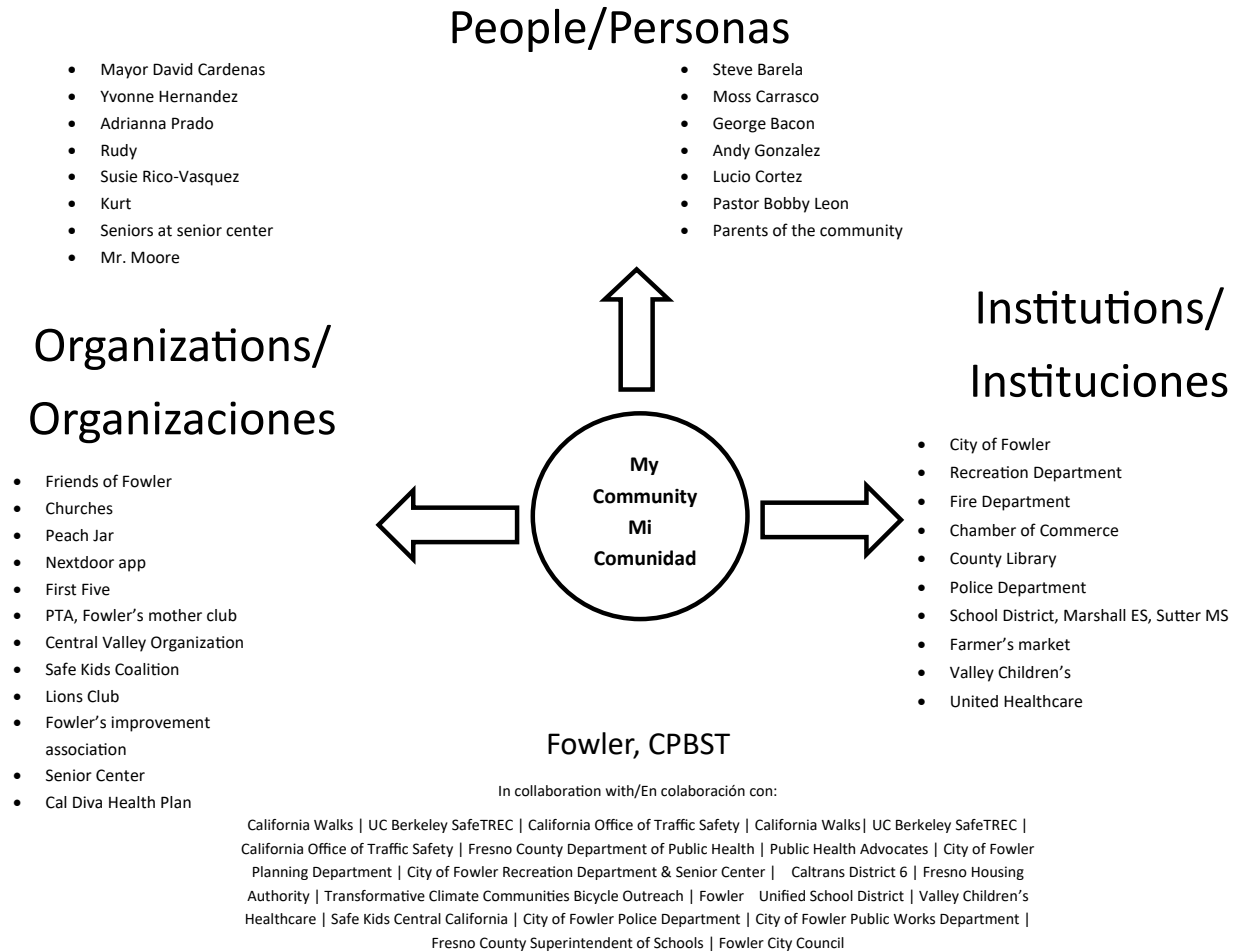
Mapa de choques peatonales en Fowler (2014 - 2018)

¹ Un peatón se define como cualquier persona que camina o utiliza un medio de transporte personal no motorizado que no sea una bicicleta. Esto incluye patinetas, carriolas, sillas de ruedas y cualquier dispositivo eléctrico de asistencia para la movilidad.

² Los peatones tienen el derecho de paso en los cruces marcados y no marcados, y los conductores están obligados legalmente a ceder el paso a los peatones en estos casos. Sin embargo, cuando los peatones cruzan fuera de un cruce peatonal marcado o no marcado, los peatones deben ceder el paso a los conductores. Un peatón está legalmente autorizado a cruzar fuera de un cruce marcado o no marcado entre dos intersecciones donde una o ninguna de las intersecciones está señalizada, pero solo después de que el peatón ceda el paso a los conductores que se aproximan. Esto no es lo mismo que "cruzar imprudentemente", que se refiere a cruzar fuera de un cruce marcado o no marcado entre dos intersecciones señalizadas.

Mapa de Activos

Durante la visita al sitio, el Equipo del Proyecto guió el Comité de Planificación en un ejercicio identificando recursos y bienes en Fowler que podría ayudarles en conseguir sus metas de seguridad para caminar y andar en bicicleta. En conjunto, identificaron los siguientes recursos y bienes en su comunidad:



Evaluación de Caminar y Andar en Bicicleta

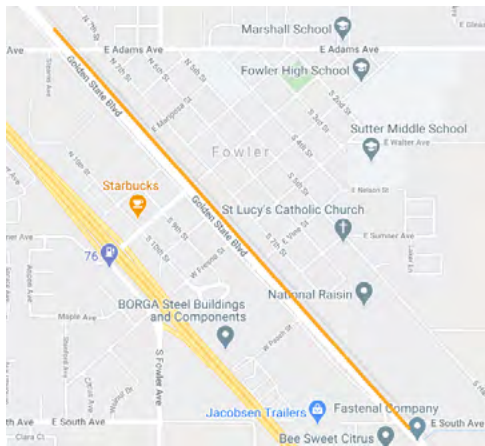
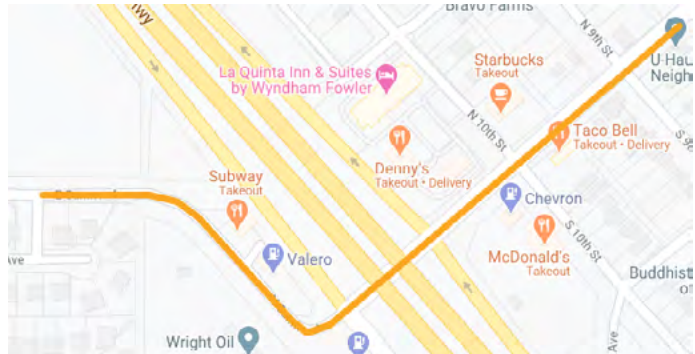
A lo largo de las 3 rutas de evaluación para caminar y andar en bicicleta, a participantes se les pidió:

1. Identificar bienes comunitarios;
2. Evaluar las condiciones de la infraestructura; y
3. Observar cómo los usuarios de la carretera se involucran con el entorno construido.

Ruta 1

Ruta 1 Calle Merced Este

Ruta 1 se enfocó en evaluar Calle Merced Este, de Calle 8 a Avenida Magnolia. Esta ruta conecta el este y oeste de Fowler y se viaja mucho por los residentes en el oeste de la ciudad accediendo recursos de la ciudad en áreas comerciales en el lado este.



Ruta 2

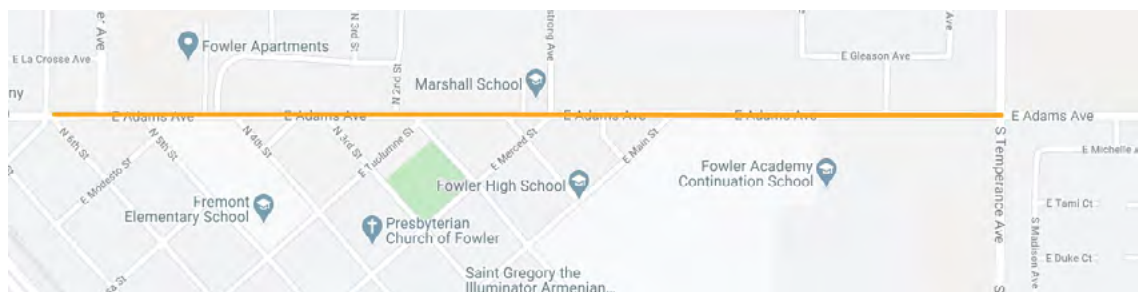
Ruta 2 Bulevar Golden State

Ruta 2 se enfocó en el Bulevar Golden State desde Calle South Este y Avenida Adams Este. El Bulevar Golden State conecta el norte y sur de Fowler. El Bulevar Golden State tiene algunas calles que conectan el este y oeste de Fowler pero no tiene o tiene poca infraestructura para peatones y ciclistas. El comité de planificación quería opiniones de la comunidad acerca que se necesita para aumentar la seguridad y movilidad en Bulevar Golden State.

Ruta 3 Avenida Adams Este

Ruta 3 se enfocó en Avenida Adams Este, de Calle 5 Norte a Avenida Temperance Sur. La Ciudad instaló mejoras en la banqueta recientemente y el Comité de Planificación deseaba recibir retroalimentación de residentes de la comunidad sobre estas mejoras.

Ruta 3



Reflexiones

Siguiendo las evaluaciones de caminar y andar en bicicleta, participantes compartieron las siguientes reflexiones:

Bienes de la Comunidad

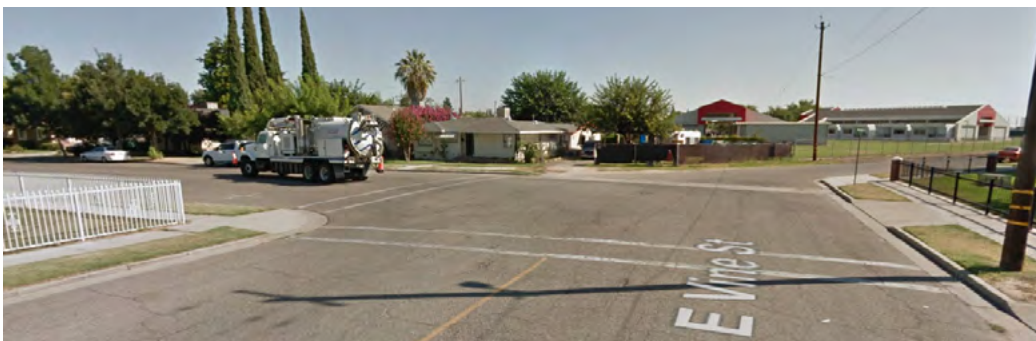
- Fowler es una comunidad unida donde los residentes sienten un fuerte sentido de seguridad personal. Una sólida red comunitaria compuesta por residentes y organizaciones comunitarias, como Defensores de la Salud Pública y el Departamento de Salud Pública del Condado de Fresno, Amigos de Fowler y Madres of Fowler, crea un entorno de apoyo donde los residentes pueden apoyarse entre sí y compartir recursos, eventos, y actualizaciones de la ciudad.
- Residentes de la comunidad, particularmente aquellos en la comunidad de Magnolia Commons, han construido relaciones de confianza con organizaciones como Defensores de la Salud Pública y el Departamento de Salud Pública del Condado de Fresno. Ambas organizaciones trabajan con residentes que viven en Magnolia Commons para desarrollar sus esfuerzos de defensa e involucrarnos en los procesos de tomar decisiones de la ciudad, como las reuniones del Ayuntamiento.



Residentes de Fowler participan en una evaluación a pie junto con los Defensores de la Salud Pública y el personal del Departamento de Salud Pública del Condado de Fresno.

Cruces peatonales descontrolados

- La intersección “Y” de Calle Vine Este, Calle Nelson Este y Calle 4 Sur es descontrolada sin señales de alto para avisar conductores de los cruces peatonales con marcas tradicionales que existen en esta intersección. Frecuentemente conductores conducen con alta velocidad llegando a la intersección y luego giran rápidamente de Calle Vine Este a Calle 4 Sur. Esta intersección es un punto grande de conflicto para estudiantes y residentes caminando y andando en bicicleta en camino hacia y desde la Escuela Secundaria Sutter y Magnolia Commons porque conductores no ceden el paso a peatones.



Vista hacia el norte de la intersección “Y” de Calle Vine Este/ Calle Nelson Este/ Calle 4 Sur donde estudiantes y padres tienen dificultad cruzar.

Desafíos de visibilidad

- Calle 4 Norte y Calle 5 Norte intersectan en un ángulo. Este ángulo estrecho crea problemas de visibilidad entre usuarios de la carretera en dirección norte en Calle 4 Norte y Calle 5 Norte y usuarios de la carretera en dirección oeste en Avenida Adams Este. La vegetación y la presencia de una cerca en la esquina sureste de la intersección en Calle 4 Norte y Calle 5 Norte pueden exacerbar esta falta de visibilidad, lo que dificulta que residentes que viajan en bicicleta sean vistos. Estas condiciones también son un problema para muchas otras intersecciones en ángulo a lo largo de Avenida Adams Este.
- No hay suficiente iluminación orientada a la calle a lo largo de Bulevar Golden State, en dirección sur hacia la vecina ciudad de Selma. Si hay iluminación orientada a la calle, frecuentemente no funciona. Esto crea problemas de visibilidad para todos usuarios de la carretera, incluidos conductores, ciclistas y peatones, cuando ingresan a Fowler desde Selma. Residentes de la comunidad informan que rara vez caminan o andan en bicicleta en el Bulevar Golden State por la tarde o por la noche debido a la falta de iluminación a escala peatonal.



Vista de la esquina de Avenida Adams Este y Calle 4 Norte donde una cerca y vegetación obstruyen la vista entre las carreteras



Izquierda: Banqueta elevada en Calle 4 Sur. Las condiciones de las banquetas dificultan que peatones caminen con seguridad, especialmente aquellos que viajan con carriolas y aparatos de movilidad asistida. *En Medio:* Bulevar Golden State, hacia Selma, falta de banquetas. *Derecha:* El lado norte de Avenida Adams Este tiene banquetas discontinuas cerca de la Escuela Primaria Fremont.

Condiciones de las banquetas

- Banquetas a lo largo de Calle 4 Sur son estrechas y elevadas debido a las raíces de los árboles, lo que dificulta que grupos de estudiantes y padres con carriolas caminen con suficiente espacio hacia y desde la Escuela Secundaria Sutter y hacia el centro de la ciudad.
- No existen banquetas a lo largo del Bulevar Golden State, lo que lo hace inseguro y poco atractivo para peatones y personas que utilizan aparatos de movilidad asistida. A residentes le gustaría usar el Bulevar Golden State para viajar del norte al sur de Fowler de manera más directa pero no lo usan por falta de banquetas.
- Las banquetas en la Calle 6 Norte y Calle Stockton Este son demasiado estrechas y obligan grupos de estudiantes a caminar en la calle. Esta situación crea puntos de conflicto y casi-choques entre estudiantes y conductores a lo largo de Calle 6 Norte y Calle Stockton Este.
- Existen banquetas discontinuas en la Avenida Adams Este, entre Calle Grove y Avenida Fowler, que requieren que padres y estudiantes caminando hacia y desde la Escuela Primaria Fremont atraviesen jardines privados, baldíos de hierbas en la calle.

Rampas de Banquetas Faltando

- Solo la esquina noroeste de la intersección de Calle Main Este y Calle 4 Sur tiene una rampa de banqueta "N" vértice. Las aceras a lo largo de Calle 4 Sur que conducen a esta intersección están elevadas a gran altura de la calle, lo que dificulta que personas mayores, padres con carriolas y las personas que usan dispositivos de movilidad asistida puedan subir y bajar de la banqueta.



Intersección de Calle Main Este y Calle 4 Sur mostrando la única rampa de banqueta disponible

- En la intersección "Y" de la Avenida Adams Oeste/ Calle 6 Norte/Calle Stockton Este solo la esquina noroeste de Calle Stockton y Avenida Adams Oeste y la esquina noreste de Avenida Adams Oeste y Calle 6 Norte tienen rampas en las banquetas que dificultan que estudiantes, personas con carriolas y personas que usan dispositivos de movilidad asistida puedan caminar y andar en bicicleta hacia y desde la Escuela Primaria Fremont.



La Avenida Adams Oeste/Calle Stockton Este/Calle 6 Norte tiene alguna infraestructura pero faltan rampas que causan dificultades para algunos peatones.

Conectividad de la Ciudad

- La mayoría de los servicios, incluidas las tiendas, el ayuntamiento y los servicios médicos de la ciudad, se encuentran al este de la Carretera 99, mientras que muchos residentes viven en el lado oeste. Calle Merced Este es un corredor importante para conectar a los residentes que viven en el lado oeste de la ciudad con los servicios en el lado este. También es la entrada y salida de la Carretera 99, lo que genera un alto tráfico de conductores a lo largo de la Calle Merced Este. Peatones y ciclistas, por lo tanto, deben navegar calles concurridas y, frecuentemente, conductores con exceso de velocidad para llegar al lado este.
- Fowler está creciendo hacia el norte, lo que significa que la Avenida Adams Este es un corredor importante que cruza la Carretera 99 y Bulevar Golden State. Algunos residentes prefieren manejar por la Avenida Adams Este para acceder a la Carretera 99 en vez de usar Calle Merced Este que ya está bastante congestionada. Esto aumenta el volumen de tráfico automovilístico a la Avenida Adams Este y crea puntos de conflicto potenciales para estudiantes y padres accediendo a la Escuela Primaria Fremont y la Escuela Preparatoria Fowler.



Edificio del Ayuntamiento de Fowler ubicado en el lado este de Fowler. Fowler tiene la mayoría de sus servicios en el lado oeste, pero varios residentes viven en el lado este.



Entrada en dirección norte de la Carretera 99 en Avenida Adams Este que muchos residentes de Fowler están usando ahora en lugar de Calle Merced Este.

Desafíos para Cruzar

- El cruce peatonal señalado a lo largo de Calle Merced Este, a la entrada de la Carretera 99, está descolorido. Conductores manejando a alta velocidad entrando a la Carretera 99 muchas veces se detienen a mitad del cruce peatonal, obligando a peatones a salir del cruce y entrar a la calle.



El paso de peatones descolorido en la entrada de la Carretera 99 en la Calle Merced Este.



Cruces peatonales estrechos y descoloridos en la Calle 4 Sur y Calle Fresno Este.

- Cruces peatonales a través de la ciudad son demasiados estrechos y descoloridos. Ejemplos incluyen las líneas paralelas tradicionales marcadas a lo largo de Calle 4 Sur, entre Calle Vine Este y Calle Merced Este y el cruce en el lado oeste de la intersección de Avenida Adams y Calle 4. Cruces descoloridos y estrechos son difíciles de ver para conductores y resulta en que grupos de estudiantes caminen en la calle, incrementando el riesgo de lesiones para peatones.

- A lo largo del Bulevar Golden State, solo las intersecciones de Avenida Adams y Calle Merced Este están completamente señalizadas. Golden State Boulevard es un corredor de 4 carriles. También es el conector principal a las ciudades cercanas y conecta el norte y el sur de Fowler. A peatones les gustaría usar esta carretera con más frecuencia, pero existen serios problemas de seguridad dado el tráfico pesado de vehículos motorizados y los 4 carriles con una infraestructura de cruce insuficiente, como cruces peatonales y cruces señalizados.
- La distancia para cruzar Bulevar Golden State y Calle Merced Este es demasiado larga. Cruzar el Bulevar Golden State a lo largo de Calle Merced Este requiere cruzar Calle 8 Norte, también, que cubre seis carriles completos de tráfico. Muchas veces peatones solo logran cruzar la mitad de Calle Merced Este en un ciclo del semáforo. Aunque existen islas de refugio peatonales, lo que le da la oportunidad a peatones de cruzar en dos ciclos del semáforo, la anchura de las calles dificulta atravesar en todas las intersecciones del Bulevar Golden State.
- Calle Adams Este es la única intersección y cruce de peatones señalizados en el Bulevar Golden State en media milla. Solo el paso de peatones al sur, con marcas blancas paralelas tradicionales, permite acceso peatonal. No hay acceso peatonal en la sección norte de la intersección de la Avenida Adams Este y Bulevar Golden State. Peatones en la esquina noreste de la Avenida Adams Avenue y Bulevar Golden State deben cruzar la Avenida Adams de dos carriles hacia el sur hasta el cruce de peatones Bulevar Golden State para llegar a la esquina suroeste de la intersección.



Distancia de seis carriles en el Bulevar Golden State y Calle Merced Este es demasiado larga especialmente para personas de tercer edad o que utilizan aparatos de movilidad asistida.

- Calle Adams Este es la única intersección y cruce de peatones señalizados en el Bulevar Golden State en media milla. Solo el paso de peatones al sur, con marcas blancas paralelas tradicionales, permite acceso peatonal. No hay acceso peatonal en la sección norte de la intersección de la Avenida Adams Este y Bulevar Golden State. Peatones en la esquina noreste de la Avenida Adams Avenue y Bulevar Golden State deben cruzar la Avenida Adams de dos carriles hacia el sur hasta el cruce de peatones Bulevar Golden State para llegar a la esquina suroeste de la intersección.



Los señales peatonales están localizadas solo al lado sur de la intersección de Calle Adams Este y Bulevar Golden State.

- El límite de velocidad se aumentó de 25 a 30 m.p.h. en la Avenida Adams Este al este de la intersección con Calle 6 Norte. Este aumento y la presencia de camiones grandes incrementa el peligro potencial para peatones intentando cruzar Avenida Adams Este.
- En la intersección “Y” de Avenida Adams/Calle 6/Calle Stockton, hay una mezcla de tipos de cruces peatonales, incluyendo dos sin señalización atravesando Avenida Adams, otro sin señalización atravesando Calle 6 al lado norte de Avenida Adams, un cruce tradicional atravesando Calle 6 al lado sur de Avenida Adams, y un cruce de alta visibilidad atravesando Calle Stockton. La variación de marcas y falta de cruces señalizados contribuye a la confusión en esta intersección para usuarios de la carretera, especialmente para estudiantes y padres intentando navegar en camino a la Escuela Primaria Fremont.



Sentido hacia oeste en la Avenida Adams, sin señales de giro para conductores que van en sentido hacia el sur.

- La intersección de Bulevar Golden State y Avenida Adams ve un gran volumen de conductores ya que Adams Avenue es una ruta principal hacia la Carretera 99. Esta intersección no tiene señales de giro protegidas para los vehículos que giran hacia Bulevar Golden State. Peatones se enfrentan a riesgos por el volumen, el comportamiento de giro y la velocidad de conductores.

Falta de Sombra

- Hay pocos árboles de sombra y bancos para peatones a lo largo de la Calle Merced Este. Calle Merced Este es la calle principal del centro de la ciudad y es muy utilizada por peatones y ciclistas. Los veranos en Fowler pueden alcanzar altas temperaturas, lo que hace que caminar y andar en bicicleta por este corredor sea una experiencia incómoda sin árboles de sombra ni asientos.

Infraestructura para Bicicletas

- Los carriles de bicicleta a lo largo de Calle Merced Este, de Carretera 99 a Calle 8 Norte son convencionales; p.ej. rayadas. Residentes se sienten inseguros andando en bicicleta con conductores porque conductores frecuentemente manejan demasiado cerca y de alta velocidad. Residentes se sienten frustrados porque la Ciudad dice que no pueden justificar la construcción de infraestructura de bicicleta sin un volumen substancial de ciclistas en este corredor. Residentes reportan que sí existe la demanda, pero ciclistas evitan el corredor por falta de carriles de bicicleta protegidas.
- Frecuentemente, ciclistas utilizan Calle 8 Norte, que corre paralelo a Bulevar Golden State para evitar andar al lado de camiones grandes y tráfico automovilístico a lo largo del corredor. Sin embargo, Calle 8 Sur termina en Avenida South Este y ciclistas están obligados a navegar hacia el Bulevar Golden State para continuar viajando hacia el sur en dirección a ciudades vecinas. La falta de infraestructura de bicicletas a lo largo del Bulevar Golden State presenta un riesgo a la seguridad sustancial.



Carril de bicicleta convencional a lo largo de Calle Merced Este. Residentes de la comunidad disfrutan de usar este carril pero no están instalados a través de todo Fowler.



Calle 8 Sur, que es utilizada por ciclistas como alternativa a Golden State Boulevard.

Comportamiento de Usuarios de la Carretera

- No hay señales de límite de velocidad a lo largo de Calle Vine Este, Calle Fresno Este y Calle Main Este. A lo largo de estos tres corredores, conductores parecen viajar por encima del límite de velocidad estipulado a 25 millas por hora en calles residenciales, lo que hace que sea inseguro para familias y estudiantes caminar y andar en bicicleta a lo largo de estos corredores para llegar a la Escuela Secundaria y Escuela Preparatoria Fowler.
- Conductores entrando a Nelson Este para estacionar o para llegar a Laker Lane frecuentemente no ceden el paso cuando atraviesan Calle Nelson Este. Estudiantes y residentes de Magnolia Commons cruzan Calle Nelson Este para llegar a la Escuela Secundaria Sutter o al centro y muchas veces se preocupan por conductores entrando a Calle Nelson Este a altas velocidades.
- El exceso de velocidad es un problema a lo largo del Bulevar Golden State. Participantes notaron que los conductores parecían viajar entre 5 y 10 millas más alta del límite marcado de 50 mph. Estas altas velocidades en el Bulevar Golden Street crean un riesgo para peatones y ciclistas que tienen que navegar por el Bulevar Golden State.

- Conductores se estacionan en la orilla de Calle 4 Sur, en camino a la intersección de Calle 4 Sur y Calle Merced Este. Esto crea problemas de visibilidad entre peatones y conductores girando hacia suroeste en Calle Merced Este de Calle 4 Sur. Adicionalmente, conductores viajando hacia el noroeste a lo largo de Calle 4 Sur para en el cruce de peatones para ver más allá de los carros estacionados en la Calle Merced Este para ver el tráfico en sentido contrario. Esto obliga a peatones a cruzar en la calle en vez de en el cruce peatonal.



Intersección de Calle 4 Sur y Avenida Merced Este donde existen problemas de visibilidad por causa de los carros estacionados que bloquean la vista para aquellos girando hacia la izquierda en la Calle Merced Este.

- Conductores no ceden el paso en los cruces peatonales marcados en la intersección de Bulevar Golden State y Calle Merced Este e invaden el cruce peatonal marcado en todos los tramos de la intersección, dejando menos espacio para peatones.
- Conductores entrando y saliendo de la Carretera 99 a lo largo de Calle Merced Este no ceden el paso a peatones cruzando a lo largo de Calle Merced Este. Residentes que viven en el lado este de Fowler deben caminar a lo largo de Calle Merced Este para conectar al oeste de Fowler, a pesar de sentirse inseguros por causa de las altas velocidades de conductores e iluminación inadecuada en el paso subterráneo de bajo la carretera.



Paso de peatones descoloridos en la salida hacia el sur de la Carretera 99.

Recomendaciones para Mejorar la Seguridad de Caminar y Andar en Bicicleta

Recomendaciones Comunitarias

Durante las sesiones de planificación y acción, participantes priorizaron y delinearon planes preliminares para programas comunitarios y proyectos de infraestructura dirigidos a incrementar la salud y seguridad de la comunidad. Participantes consideraron los siguientes programas/proyectos:

- Instalar cruces peatonales de alta visibilidad y avanzar marcas de ceder paso en la intersección de Bulevar Golden State y Calle Merced para prevenir la invasión de conductores en los cruces peatonales;
- Instalar señales avisando la presencia de peatones y un Aviso Rectangular de Luces Rápidas Destellantes (RRFB por sus siglas en inglés) en las intersecciones de Avenida Adams y Bulevar Golden State y Bulevar Golden State y Calle Vine;
- Instalar un carril de bicicletas convencional de alta visibilidad y caja de avance para ciclistas en todos los tramos de la intersección de Calle Merced y Bulevar Golden State;
- Llevar a cabo educación sobre seguridad y uso de bicicletas para jóvenes para promover el uso del casco. Esto también podría ir acompañado de educación para conductores sobre cómo compartir la carretera de forma segura con ciclistas;
- Instalar cruces continentales de alta visibilidad y cruce con luz intermitente para apoyar un cruce peatonal más seguro en la Calle Fresno Este y Avenida Walter Este cercas de la Escuela Secundaria Sutter;
- Programa de autobús escolar a pie en la Escuela Primaria Fremont para ayudar a los estudiantes a cruzar calles difíciles como Avenida Adams y usar rutas para caminar más seguras;
- Instalar Aviso Rectangular de Luces Rápidas Destellantes en intersecciones no señalizadas a lo largo de Calle 5 y Avenida Adams, cercas de la Escuela Primaria Fremont; y
- Explorar los programas de bicicletas compartidas para aumentar el número de ciclistas en Fowler y permita que familias participen juntas en actividades comunitarias relacionadas con la bicicleta, como paseos en grupo. Una opción para comenzar es comunicarse con posibles socios locales, como la Coalición de Bicicletas del Condado de Fresno, para obtener más información sobre cómo iniciar un programa de bicicletas compartidas en Fowler.

Las siguientes tablas resumen las recomendaciones identificadas como las de más alta prioridad por participantes del taller.

Nombre del proyecto: Mejoras de Cruces Peatonales e Instalaciones en la Intersección de Calle Merced y Bulevar Golden State

Descripción del proyecto: Pintar el cruce peatonal de Calle Merced y Bulevar Golden State con marcas de alta visibilidad y líneas de ceder el paso en avance. Plantar árboles de sombra e instalar barras para inclinarse en las dos islas de refugio para peatones en la intersección de Calle Merced y Bulevar Golden State para mejorar la comodidad de peatones.

Metas del proyecto:

Crear un acceso peatonal vibrante y acogedor al Centro de Fowler.

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Parte Responsable	Recursos
<p>El Comité de Planificación presentará ideas para mejorar el paso de peatones y las instalaciones al Departamento de Planificación de la Ciudad de Fowler</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planificar reunión virtual con funcionarios claves en la Ciudad • Revise el Informe de Resumen y Recomendaciones de Fowler con la Ciudad 	2021	Comité de Planificación	<p>Advocacia 101: Cómo puede encender cambio contactando sus oficiales electos</p> <p>Familia para Calles Seguras Guía de Recursos</p>
<p>La Ciudad de Fowler solicitará subvenciones para instalar el cruce de peatones y las mejoras de las instalaciones en la intersección de Calle Merced y Bulevar Golden State</p>	2021	Ciudad de Fowler	<p>Fondos para Programas de Transporte Activo</p> <p>http://www.mcagov.org/332/About-Measure-V</p>

Nombre del proyecto: Gran reapertura de Fowler Parks y evento de conectividad de la ciudad

Descripción del proyecto: Este proyecto unirá a la comunidad de Fowler para celebrar la reapertura de los parques que fueron cerrados debido a las restricciones de distanciamiento social de COVID-19 y brindará capacitación en seguridad para peatones y ciclistas para residentes. El evento conectará a residentes de Fowler con los parques tanto en el este como en el oeste de Fowler y desarrollará rutas seguras para caminar y andar en bicicleta para cada uno de ellos, además de enseñar a residentes de Fowler la seguridad en bicicleta al ofrecer entrenamientos en bicicleta como Rodeos en Bici y ciclismo inteligente en cada parque. El evento también incluirá un proyecto de demostración temporal que implementa mejoras temporales en el cruce en la Calle Merced Este, donde se cruza con la Carretera 99.

Metas del proyecto:

- Demostrar a residentes de Fowler las rutas conectando parques en el este y oeste de Fowler y promover la conectividad de la ciudad.
- Apoyar a residentes de Fowler a caminar y andar en bicicleta para llegar a los parques de la ciudad
- Conectar residentes de Fowler con sus recursos locales.

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Parte Responsable	Recursos
<p>Establecer un Comité de Planificación para la celebración del parque</p> <ul style="list-style-type: none"> • Coordinar un Comité de Planificación que incluya personal de la ciudad y del condado, personal del distrito escolar y residentes de la comunidad. • Contactar al Departamento de Policía de Fowler, Kiwanis, Adriana Prado, Yvonne Hernandez, Craig Malone, y Juan Mejia para juntarse al Comité de Planificación. • Convocar una reunión inicial para desarrollar los objetivos del proyecto, determinar tareas, asignar responsabilidades y evaluar los recursos para la celebración del parque y el evento de demostración temporal. 	enero 2021	<p>Susie Rico-Vazquez, Departamento de Salud Pública de Fresno</p> <p>Danielle Claybon, Defensores de la Salud Pública</p> <p>Rudy Alcaraz, Departamento de Policía de Fowler</p>	Fowler Mapa de Bienes

Nombre del proyecto: Gran reapertura de Fowler Parks y evento de conectividad de la ciudad			
Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Parte Responsable	Recursos
<p>Solicitar los permisos y subvenciones necesarios para la demostración temporal</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conectar con la Ciudad de Fowler y Caltrans para aplicar para el permiso para la demostración en la Calle Merced Este y la Carretera 99. • Buscar fondos del Consejo de Gobiernos de Fresno (FresnoCOG) para apoyar sus esfuerzos de demostración temporal. 	marzo 2021	Comité de Planificación para la celebración del parque	<p>Proyectos de demostración de GoHuman</p> <p>Consejo de Gobiernos de Fresno - Transporte Activo</p> <p>Oficina de Seguridad de Tráfico subvenciones para educación.</p>

Nombre del proyecto: Gran reapertura de Fowler Parks y evento de conectividad de la ciudad

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Parte Responsable	Recursos
<p>Conseguir Socios y Patrocinadores</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utilizar el Mapa de Bienes de la Comunidad de Fowler para identificar socios potenciales que participen en el intercambio de recursos y el patrocinio. • Contactar organizaciones comunitarias y grupos para que presenten una mesa demostrativa en la Celebración del Parque. • Asociar con grupos locales de ciclismo y caminar para proveer educación sobre la seguridad, incluyendo un rodeo de bici, mecánica de bicicletas para parques participantes • Asociar con una organización de seguridad peatonal y ciclista que pueda apoyar con la demostración temporal en la Carretera 99 • Conseguir patrocinadores comunitarios para: <ul style="list-style-type: none"> • Comida • Agua • Toldos • Sillas • Mesas 	Primavera 2021	Comité de Planificación para la celebración del parque	<p>California Walks</p> <p>Mapa de bienes de la Comunidad de Fowler</p> <p>Modelos de cartas para patrocinadores</p> <p>Herramientas para demostraciones temporales de AARP</p> <p>Oficina de Seguridad de Tráfico subvenciones para educación.</p>

Nombre del proyecto: Gran reapertura de Fowler Parks y evento de conectividad de la ciudad			
Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Parte Responsable	Recursos
<p>Alcance</p> <ul style="list-style-type: none"> • Producir un volante para el evento del proyecto de demostración temporal y conectar con organizaciones que pueden compartir el evento con sus miembros • Alcance a través de empresas locales y grupos comunitarios en línea. 	Primavera 2021	Comité de Planificación para la celebración del parque	Mapa de bienes de la Comunidad de Fowler Amigos de Fowler
<p>Finalizar Logística</p> <ul style="list-style-type: none"> • Crear un mapa para la logística de las actividades en el parque • Finalizar la logística de configuración para una posible demostración temporal de cruce peatonal en la Carretera 99. • Reclutar voluntarios para apoyar como guías a los diferentes parques y dar información en las varias actividades en cada parque. 	Verano 2021	Comité de Planificación para la celebración del parque	

Nombre del Proyecto: Programa de Educación en Bicicleta Familiar

Descripción del Proyecto: Desarrollar un programa de educación en bicicleta para la familia centrado en el entrenamiento de seguridad en bicicleta, reparación de bicicletas y eventos divertidos de ciclismo.

Metas del Proyecto:

- Crear oportunidades para que las familias de Fowler anden en bicicleta juntas y hagan algo divertido y activo en Fowler;
- Desarrollar una cultura de andar en bicicleta de manera segura en Fowler; y
- Enseñar habilidades de ciclismo seguro a niños de edad escolar y promover ciclismo seguro desde temprano.

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Parte Responsable	Recursos
<p>Alcance sobre Ciclismo</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conectar con otras redes de transporte activo seguro y recursos, como Cultiva La Salud • Fomentar conocimiento local sobre carriles de bicicleta y su uso en Fowler <ul style="list-style-type: none"> • Coalición de Niños Seguros realiza talleres de seguridad en bicicleta • Alcance a residentes para evaluar el interés en los programas y la infraestructura de bicicletas 	Otoño 2020	Comité de Planificación	<p>Cultiva La Salud</p> <p>Coalición de Niños Seguros: California Central</p> <p>Guía a los Tipos de Carriles de Bicicleta</p> <p>Oficina de Seguridad de Tráfico subvenciones para educación.</p>

Nombre del Proyecto: Programa de Educación en Bicicleta Familiar

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Parte Responsable	Recursos
<p>Educación Sobre Seguridad en Bicicleta</p> <ul style="list-style-type: none"> • Desarrollar un programa de educación sobre seguridad en bicicleta en la Escuela Secundaria Sutter • Trabajar con la escuela para determinar si esto puede ser una actividad en el salón, una actividad después de la escuela, o una asamblea • Identificar al personal o maestros de la escuela que puedan promover este programa. • Los programas de Calfresh tienen recursos curriculares 	<p>Cuando la escuela vuelva a abrir para recibir instrucción en persona</p>	<p>Defensores de la Salud Pública Departamento de Salud Pública de Fowler</p>	<p>Programa de Vida Saludable de Calfresh Oficina de Seguridad de Tráfico subvenciones para educación.</p>

Nombre del Proyecto: Programa de Educación en Bicicleta Familiar

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Parte Responsable	Recursos
<p>Desarrollar Eventos de Ciclismo</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trabajar con organizaciones locales como la Coalición de Bicicletas del Condado de Fresno para desarrollar eventos de bicicletas • Planear paseos familiares en bicicleta como el Paseo Cumbia • Ofrecer talleres de reparación de bicicletas para desarrollar habilidades mecánicas. 	<p>Después de que haya pasado la crisis del coronavirus; los paseos en bicicleta podrían ocurrir antes</p>	<p>Defensores de la Salud Pública Comité de Planificación</p>	<p>Coalición de Bicicletas de Fresno</p> <p>Ciclismo Seguro Durante Distanciamiento Social</p> <p>Ejemplo de Cumbia Ride organizado por Cultiva La Salud</p>

Recomendaciones del Equipo del Proyecto

El Equipo del Proyecto presenta las siguientes recomendaciones para su consideración en función de proyecciones a medio y largo plazo. Los plazos para la implementación de las recomendaciones dependen de los factores de la comunidad individual y las restricciones de COVID-19.

Recomendación de Medio Plazo

Establecer un Comité Consultivo de Ciclistas y Peatones de la Ciudad De Fowler

El Equipo del Proyecto **recomienda que el Departamento de Planificación de Fowler trabaje con la Ciudad para establecer un Comité Consultivo de Ciclistas y Peatones (BPAC)** que pueda brindar opiniones a los tomadores de decisiones sobre proyectos, programas y políticas de ciclistas y peatones. En la visita al sitio y el taller, el personal de la Ciudad habló sobre su trabajo para mejorar la conectividad dentro de Fowler y un BPAC podría proporcionar una guía constructiva sobre problemas de ciclistas y peatones y garantizar que los problemas de ciclistas y peatones se aborden durante todos los proyectos futuros. Un BPAC también podría servir como un puente para residentes de la comunidad y garantizar que tengan la oportunidad de dar su opinión y recibir una respuesta de la Ciudad. Un modelo cercano de un BPAC eficaz es el [BPAC de la Ciudad de Fresno](#), que facilita la comunicación entre los defensores locales, los funcionarios electos y el personal de las agencias de la ciudad.

Programa Gana-una-Bici para jóvenes de Fowler

El Equipo del Proyecto **recomienda que la ciudad de Fowler se asocie con grupos de ciclistas locales y Defensores de la Salud Pública para establecer un programa Gana-una-Bici para los jóvenes de Fowler.** Un programa Gana-una-Bici les da a los jóvenes la oportunidad de ganar una bicicleta después de pasar por una serie de clases de mecánica de bicicletas y seguridad en bicicleta. Los jóvenes que participan al completar el programa pueden quedarse con las bicicletas en las que han estado trabajando. Las organizaciones locales pueden asociarse con una tienda de bicicletas local para dirigir la capacitación. El programa Gana-una-Bici de [Bikes not Bombs](#) y el [Wiki de Bike Collective](#) ofrecen recursos como currículo y ejemplos programáticos. Los miembros de la comunidad expresaron el deseo de jóvenes de aumentar su ciclismo. Además, el aumento del uso de bicicletas puede documentar la necesidad de desarrollar infraestructura alrededor de Fowler.

Campaña de Sensibilización sobre Seguridad de Caminar y Ciclismo dirigido por la Comunidad

El Equipo del Proyecto **recomienda que el Comité de Planificación trabaje con la Ciudad para desarrollar una campaña sensibilización sobre seguridad para caminar y andar en bicicleta dirigida por la comunidad** donde se puedan colocar mensajes de seguridad para todos usuarios de la carretera en toda la Ciudad, incluyendo cajas de servicios públicos, paradas de autobús, escuelas e intersecciones claves de conflicto. La campaña de sensibilización se enfocaría en áreas clave donde tiende a haber muchos comportamientos inseguros de los conductores, especialmente alrededor de la hora de llegada y salida de las escuelas. Residentes han identificado Calle Vine Este, Calle Fresno Este, y Calle Main Este como áreas donde enfocar mensajes por la cantidad de tráfico a pie de estudiantes en camino a la Escuela Secundaria Sutter y la Escuela Preparatoria Fowler y el comportamiento inseguro de conductores. Residentes de la comunidad pueden participar en la campaña como modelos de cómo caminar y andar en bicicleta para animar diferentes modos de transporte y puede incluir mensajes para conductores sobre cómo mantenerse alertas a otros usuarios de la carretera. La campaña [Go Human](#) de la Asociación de Gobiernos del Sur de California puede servir como modelo para los mensajes de seguridad en la campaña de Fowler.

Recomendación de Largo Plazo

Desarrollar un Plan de Rutas Seguras a la Escuela (SRTS por sus siglas en inglés) para la Escuela Primaria Fremont, Escuela de Continuación Academia Fowler, y Escuela Preparatoria Fowler.

El Equipo del Proyecto **recomienda que la Ciudad de Fowler y el Distrito Escolar Unificado de Fowler desarrollen un plan SRTS para la Escuela Primaria Fremont, la Escuela de Continuación Academia Fowler y la Escuela Secundaria Fowler** para mejorar las condiciones para caminar y andar en bicicleta para los estudiantes que caminan hacia y desde las escuelas, particularmente en calles que también son rutas de camiones. El plan podría incluir la ruta de camiones de Calle 5, que pasa por la Escuela Primaria Fremont, y la ruta de camiones de la Avenida Adams Este, adyacente a la Escuela de Continuación Academia Fowler, la Escuela Secundaria Fowler y la Escuela Primaria Fremont. Un plan SRTS puede identificar mejoras de infraestructura claves y programación para mitigar conflictos potenciales con camiones grandes que viajan cerca de las escuelas. El informe [Camiones Grandes, Niños Pequeños](#) se puede utilizar como un recurso para asegurar que los planes locales y regionales cumplan con los patrones de uso del terreno y protejan a estudiantes y familias que caminan y andan en bicicleta por las rutas de los camiones cuando viajan hacia y desde la escuela.

Instalar Cruces Peatonales Creativos en Intersecciones Claves

El Equipo del Proyecto **recomienda que el Comité de Planificación trabaje con el Departamento de Planificación de la Ciudad de Fowler para instalar [cruces peatonales creativos](#) a lo largo de las intersecciones claves de la Ciudad.** Residentes han identificado la intersección de Bulevar Golden State y Avenida Adams Este como un sitio potencial porque es muy frecuentado por todos usuarios de la carretera para acceder a centros comunitarios y escuelas a lo largo de Avenida Adams Este, la Escuela Preparatoria Fowler e iglesias. También identificaron la intersección de Bulevar Golden State y la Calle Merced como otro sitio potencial para cruces peatonales creativos porque es la entrada al Centro de Fowler. Estudiantes y residentes de la comunidad deben informar y diseñar diseños creativos de pasos de peatones para que sean culturalmente relevantes.

Realizar una Evaluación Comunitaria de Árboles y Paisajismo

El Equipo del Proyecto **recomienda que el Comité de Planificación de Fowler, el Departamento de Obras Públicas de la Ciudad de Fowler en asociación con la Salud Pública del Condado de Fresno lleve a cabo una evaluación de árboles y paisajismo** para evaluar dónde se pueden plantar árboles de sombra y vegetación para proporcionar sombra a los peatones a lo largo de calles e intersecciones claves. Los árboles pueden proporcionar cobertura y espacios verdes en un esfuerzo por aliviar los efectos del calor al caminar y andar en bicicleta en Fowler. Los residentes ya han identificado las intersecciones de Bulevar Golden State y Calle Adams Este, Bulevar Golden State y Calle Merced Este, Bulevar Golden State, Calle Merced Este y Calle Adams Este como lugares donde se necesitan árboles de sombra para proporcionar un entorno más cómodo para caminar y andar en bicicleta. La Ciudad puede hacer uso de las franjas de jardinería vacías existentes para plantar árboles de sombra. La Ciudad y los residentes pueden colaborar con los [Jardineros Maestros de la UC](#) y la [Fundación Tree Partners](#) para solicitar educación comunitaria y donaciones públicas de árboles de sombra.

Demostración temporal de Carriles de Bicicleta Protegidas de Alta Visibilidad en la Calle Fresno Este

El equipo del proyecto recomienda que la comunidad trabaje con la ciudad de Fowler para realizar recuentos de bicicletas y encuestas de la comunidad para comprender dónde residentes están montando actualmente y evaluar dónde se pueden instalar nuevos carriles para bicicletas. La comunidad ya ha identificado Calle Fresno Este, desde la Escuela Secundaria Sutter hasta la biblioteca del Condado de Fresno, como una calle potencial para instalar carriles para bicicletas convencionales permanentes debido a que se usa mucho. Basado en los comentarios de la comunidad, el Equipo del Proyecto recomienda que la comunidad trabaje con la Ciudad de Fowler para instalar carriles de bicicleta temporales protegidas de alta visibilidad en la Calle Fresno Este. Se deben llevar a cabo medidas de evaluación antes, durante y después de la [demostración temporal](#) para evaluar cómo los carriles para bicicletas permanentes pueden mejorar las rutas seguras a la escuela y la seguridad general de las bicicletas en la ciudad. Las Herramientas de Translink Tactical Urbanism se pueden utilizar como guía para respaldar el proceso de planificación.

Recursos

El Equipo del Proyecto también **recomienda que la Ciudad de Fowler y el Distrito Escolar Unificado de Fowler busquen la [Beca Kid's Plate del Departamento de Salud Pública de California](#)**, que se enfoca en reducir y eliminar lesiones no intencionales en niños y jóvenes y puede proporcionar Rutas Seguras a la Escuela a largo plazo y específicas del sitio y programas de educación y estímulo escolar.

La [Oficina de Seguridad de Tráfico de California](#) tiene un ciclo anual de subvenciones que apoyan esfuerzos educativos y de involucración. Aplicaciones se deben entregar antes del 30 de enero.

Apéndice A: Análisis de datos

Análisis de data sobre choques peatonales y ciclistas

- Fowler CPBST Hoja informativa de datos del taller
- Fowler CPBST Presentación de datos de visitas al sitio

Análisis de datos de peatones y ciclistas en Fowler

Entrenamiento Comunitario sobre la Seguridad Peatonal y Ciclista
Fowler, CA | 30 de junio del 2020

En California, más de una en cada cuatro personas que mueren en un choque es un peatón o ciclista. Hubo un aumento de 0.8 por ciento en las muertes peatonales del 2016 al 2017 y una disminución de 6.5 por ciento en las muertes de ciclistas (FARS 2016 and 2017). 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 (2014-2018) dentro del límite: el ciudad de Fowler.

Choques de peatones a través del tiempo

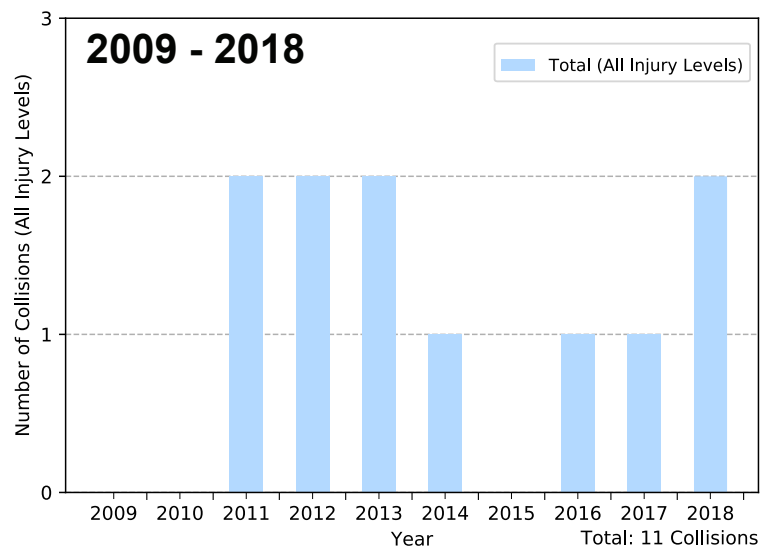
El número de choques parece estar *casi estable*.



13 personas lesionadas

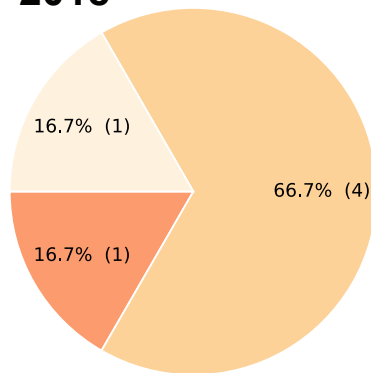


11 choques peatonales



Gravedad de lesión — Demográficas de las víctimas

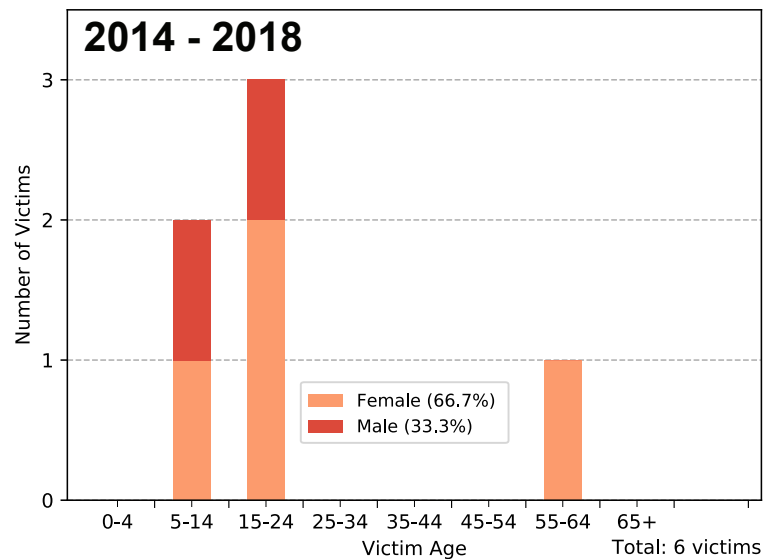
2014 - 2018



Suspected Serious Injury Possible Injury
Suspected Minor Injury

16.7% muertes o lesiones graves

2014 - 2018



83.3% de las víctimas tenían entre 5 y 24 años

Choques de ciclistas a través del tiempo

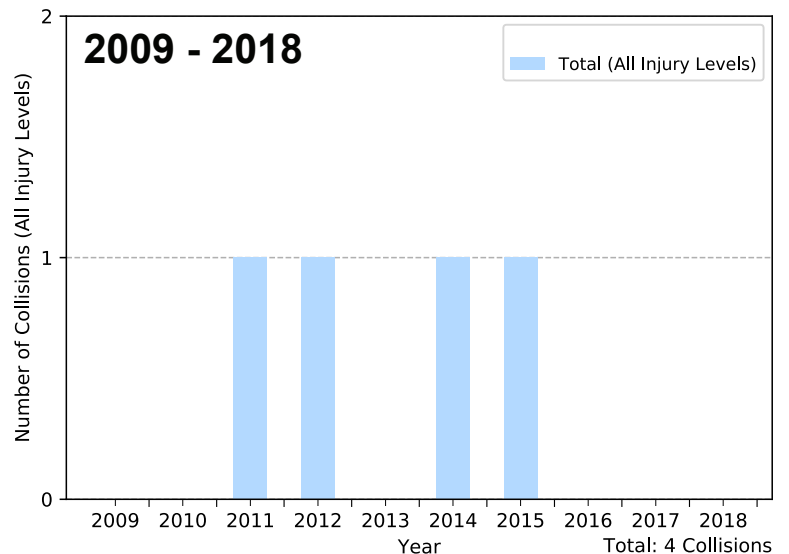
El número de choques parece estar ***casi estable***.



4 personas lesionadas

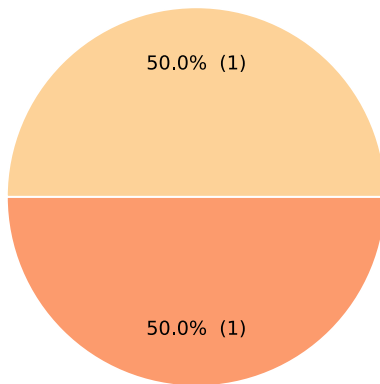


4 choques ciclistas



Gravedad de lesión — Demográficas de las víctimas

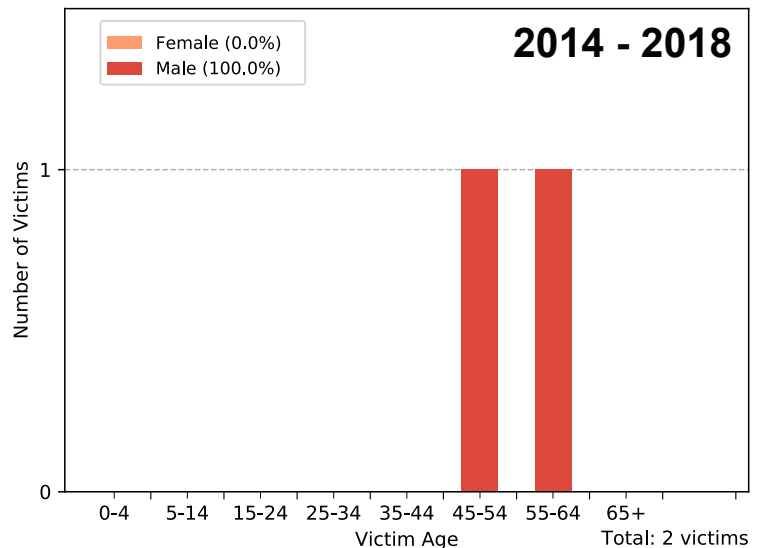
2014 - 2018



Total: 2 victims

■ Suspected Serious Injury
 ■ Suspected Minor Injury

50% lesiones posiblemente graves



100% de las víctimas son hombres

¿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.

El Historial de Choques que Involucraron a Peatones y Ciclistas

Fowler, California

Visita al sitio del programa CPBST

viernes, 21 de febrero, 2020

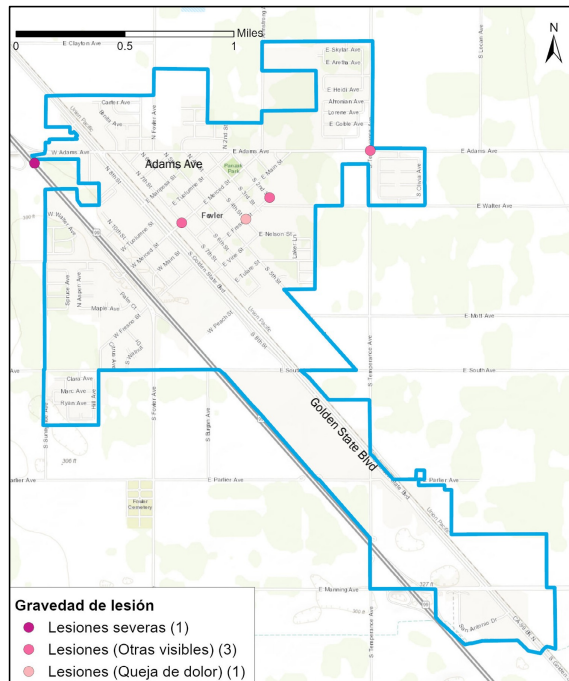
Garrett Fortin, Analista de programas y politicas
fortinga@berkeley.edu

Berkeley SafeTREC
SAFE TRANSPORTATION RESEARCH AND EDUCATION CENTER

Mapa de choques de peatones (2014 - 2018)

Area de Enfoque
Ciudad de Fowler

5 choques que involucraron a peatones y resultaron en lesiones al peatón



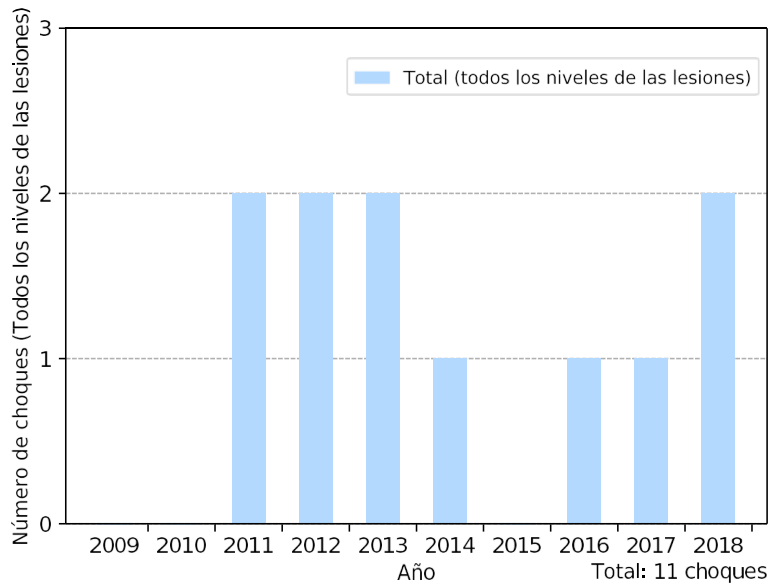
Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del

Mapa de choques peatonales con ingresos (2014 - 2018)



Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

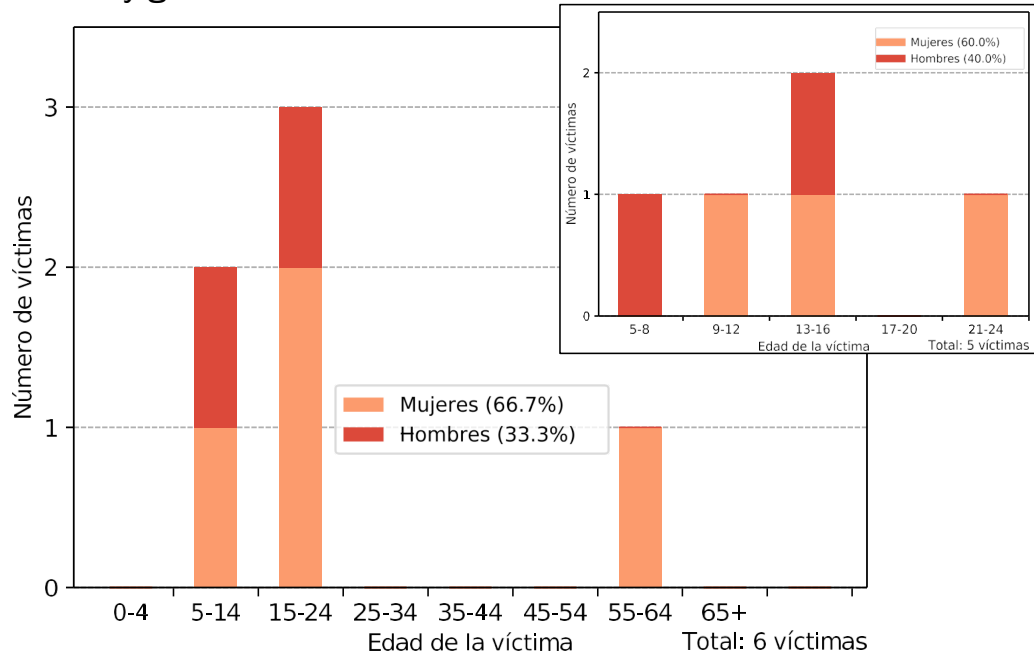
Tendencias en los choques de peatones (2009 - 2018)



Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

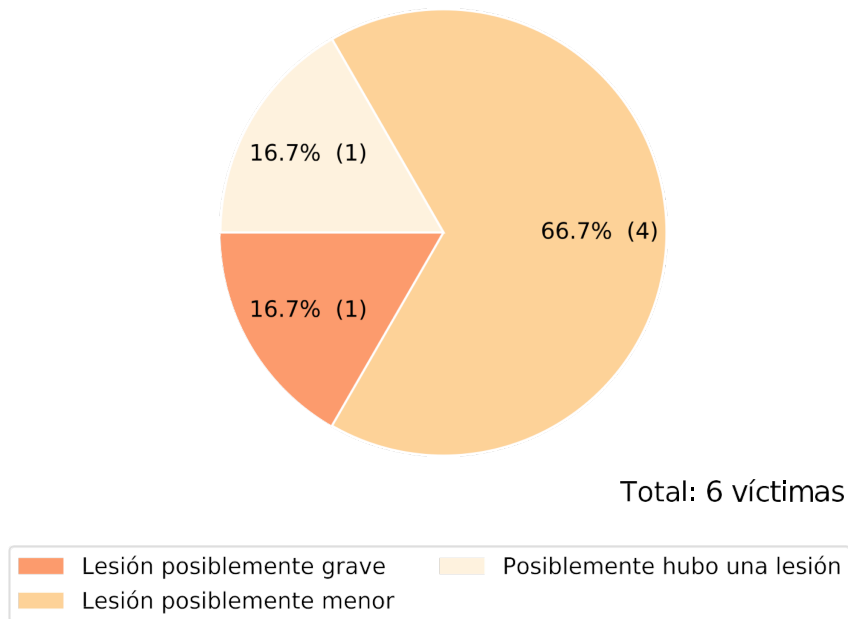
Víctimas peatonales (2014 - 2018)

por edad y género



Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

Gravedad de lesión de las víctimas peatonales (2014 - 2018)



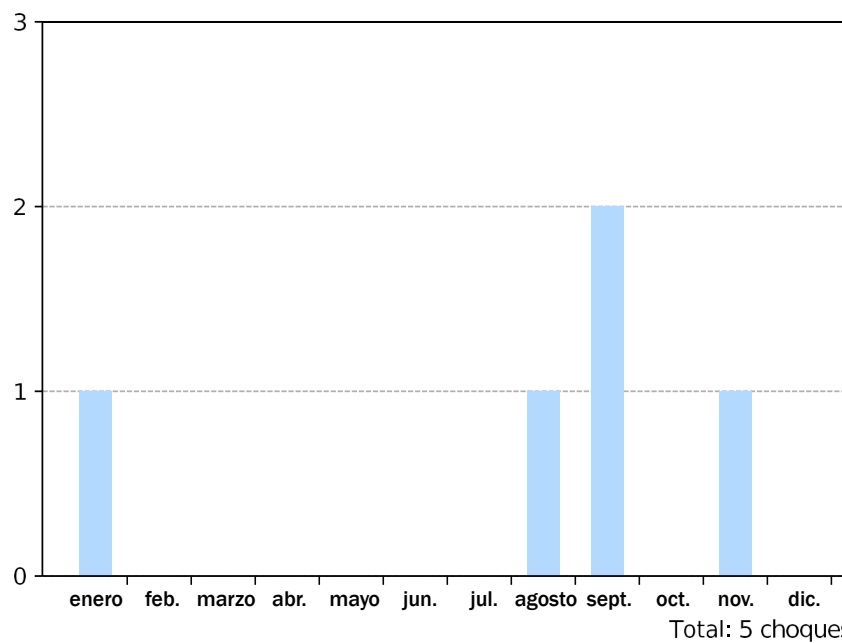
Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

Choques peatonales (2014 - 2018) por tiempo del día y día de la semana

	lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	Total
09:00PM-11:59PM -	0	0	0	0	0	0	0	0
06:00PM-08:59PM -	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00PM-05:59PM -	0	0	0	0	1	0	0	1
mediodía-02:59PM -	1	0	1	0	0	0	0	2
09:00AM-11:59AM -	0	0	0	0	0	0	0	0
06:00AM-08:59AM -	1	0	0	1	0	0	0	2
03:00AM-05:59AM -	0	0	0	0	0	0	0	0
medianoche-02:59AM -	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	2	0	1	1	1	0	0	5

Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

Choques peatonales (2014 - 2018) por mes



Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

Choques peatonales (2014 - 2018)

por tipo de infracción (infracciones más comun)

Total: 5 choques

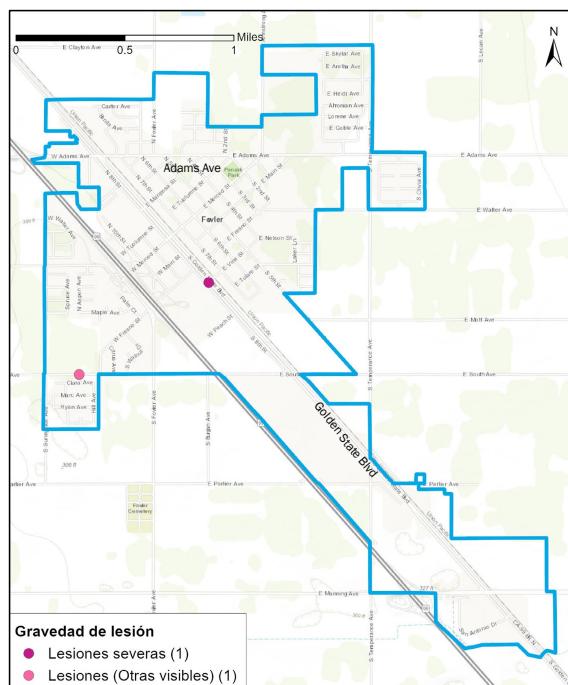
Codigo CVV	descripción	frecuencia/percentil
21950	Fracaso por parte del motorista de ceder el paso a los peatones que están en un cruce marcado o no marcado 4	(80.0%)
22107	Dar vuelta o moverse a la derecha o la izquierda peligrosamente en una carretera. Dar vuelta sin señal	1 (20 0%)

Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

Mapa de choques de ciclistas (2014 - 2018)

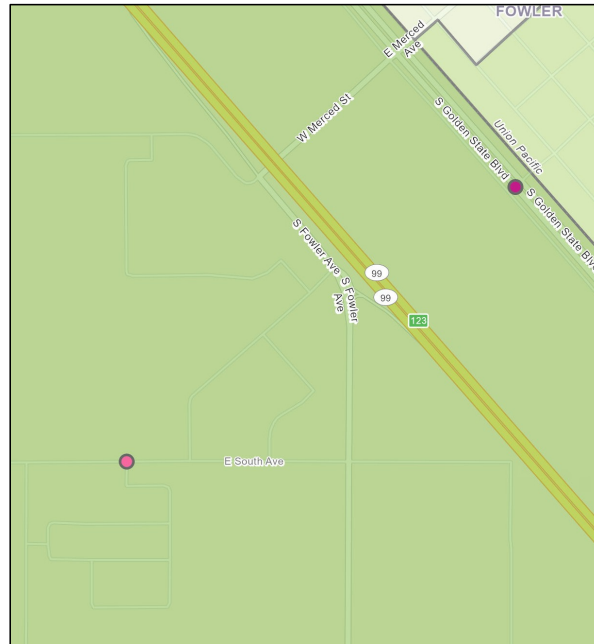
Area de Enfoque
Ciudad de Fowler

2 choques que involucraron a ciclistas y resultaron en lesiones al ciclista



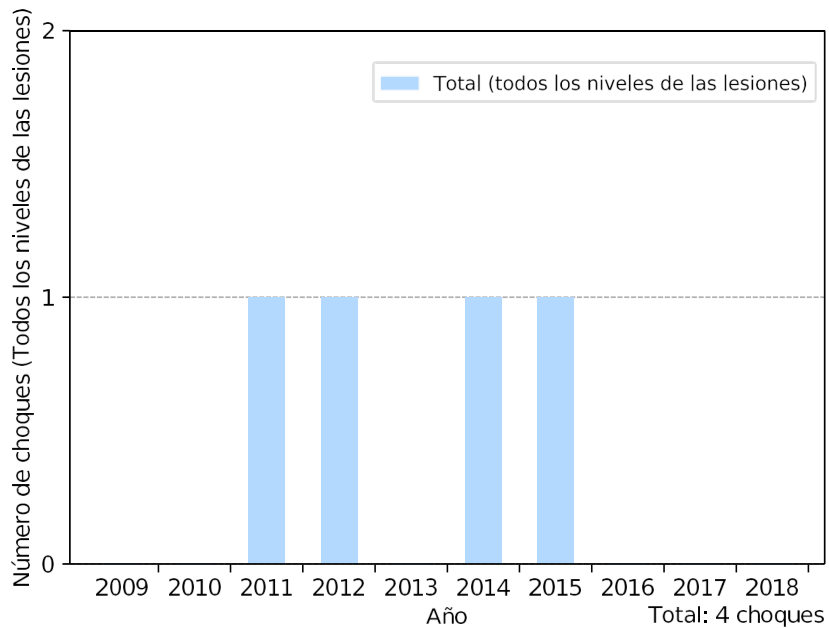
Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

Mapa de choques ciclistas con ingresos (2014 - 2018)



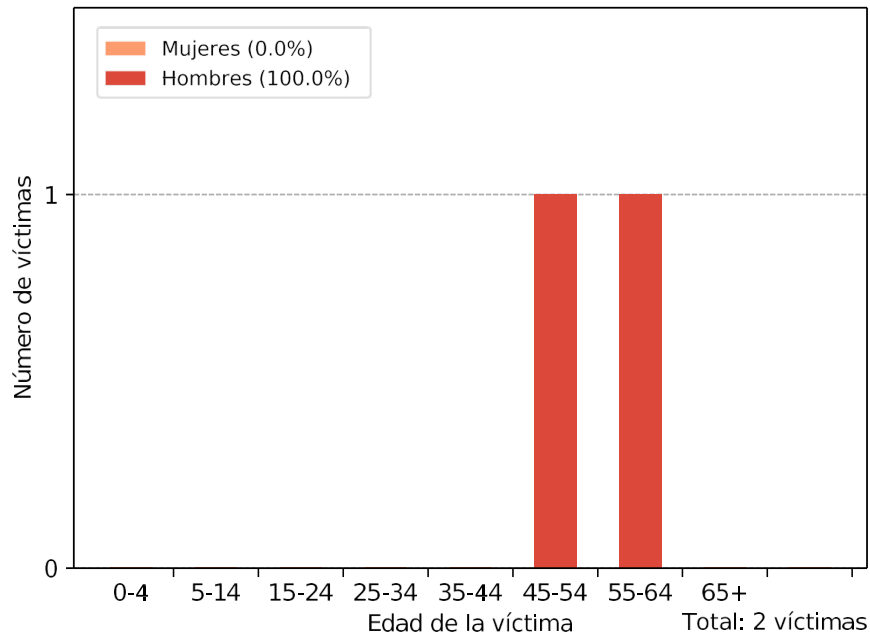
Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

Tendencias en los choques de ciclistas (2009 - 2018)



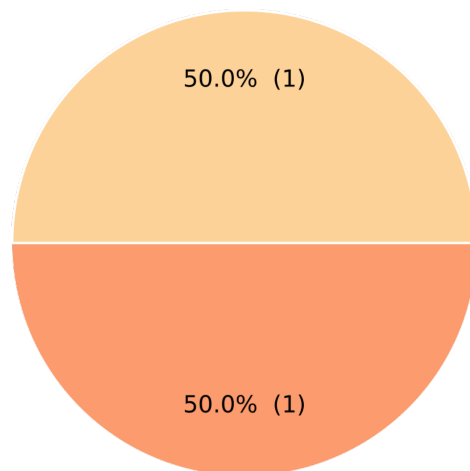
Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

Víctimas ciclistas (2014 - 2018) por edad y género



Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

Gravedad de lesión de las víctimas ciclistas (2014 - 2018)



Total: 2 víctimas

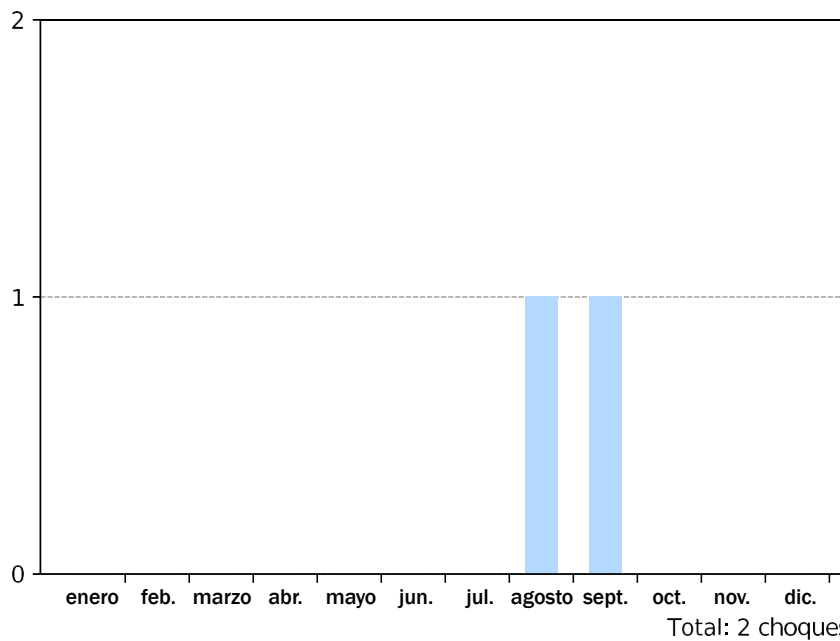
Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

Choques ciclistas (2014 - 2018) por tiempo del día y día de la semana

	lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	Total
09:00PM-11:59PM -	0	0	0	0	0	0	0	0
06:00PM-08:59PM -	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00PM-05:59PM -	0	0	0	0	1	0	0	1
mediodía-02:59PM -	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00AM-11:59AM -	0	0	0	0	0	0	0	0
06:00AM-08:59AM -	0	1	0	0	0	0	0	1
03:00AM-05:59AM -	0	0	0	0	0	0	0	0
medianoche-02:59AM -	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	0	1	0	0	1	0	0	2

Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

Choques ciclistas (2014 - 2018) por mes



Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

Choques ciclistas (2014 - 2018)

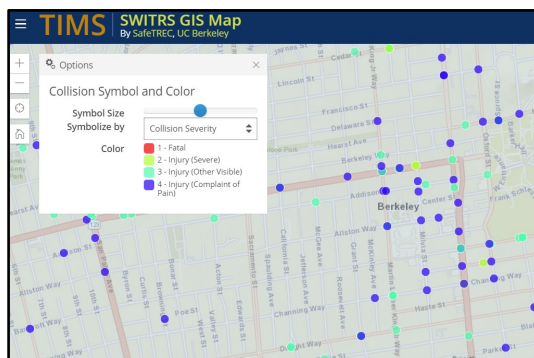
por tipo de infracción (infracciones más comun)

Total: 2 choques

Codigo CVV	descripción	frecuencia/percentil
21801	Fracaso del motorista de ceder el derecho de paso cuando da una vuelta a la izquierda o una vuelta en U	1 (50 0%)
22107	Dar vuelta o moverse a la derecha o la izquierda peligrosamente en una carretera. Dar vuelta sin señal	1 (50 0%)

Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

Recursos adicionales



Transportation Injury Mapping System (TIMS)

TIMS es un sistema en la red que permite a los usuarios analizar y mapear datos del Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) para explorar los datos de los choques.

Regístrate gratis para tener acceso a las herramientas y recursos que ofrece TIMS.

<https://tims.berkeley.edu>

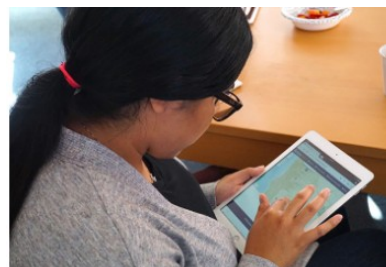


Street Story / Diario de la calle

Street Story/Diario de la calle es una herramienta para recopilar comentario comunitario en asuntos del transporte seguro.

Comparta sus historias de los lugares donde estuvo involucrado en un choque o casi estuvo en un choque, y de los lugares que se sienten seguros o peligrosos en el sitio web:

<https://streetstory.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 o cpbst@calwalks.org

