

RECOMENDACIONES PARA MEJORAR LA SEGURIDAD PEATONAL Y CICLISTA EN LA COMUNIDAD DE FLORENCE-FIRESTONE



Septiembre
2017

Por: Miha Tomuta, Wendy Ortiz, California Walks;
Jill Cooper, Katherine Chen, UC Berkeley SafeTREC
*Traducido Por: Wendy Ortiz, Caro Jáuregui, California Walks;
Ana López, Amanda Reynosa, UC Berkeley SafeTREC*



Recomendaciones Para Mejorar la Seguridad Peatonal y Ciclista en la Comunidad de Florence-Firestone

POR: MIHA TOMUTA, WENDY ORTIZ, CALIFORNIA WALKS;
JILL COOPER, KATHERINE CHEN, UC BERKELEY SAFETREC

TRADUCIDO POR: WENDY ORTIZ, CARO JÁUREGUI, CALIFORNIA WALKS;
ANA LOPEZ, AMANDA REYNOSA, UC BERKELEY SAFETREC

INTRODUCCIÓN

El Centro de Investigación y Educación en Transporte Seguro de la Universidad de California, Berkeley (SafeTREC) y California Walks (Cal Walks) fueron invitados por el Centro YWCA de Los Ángeles de la Supervisora Gloria Molina Para el Empoderamiento de la Comunidad para facilitar un taller de acción y planificación de la seguridad peatonal y ciclista impulsado por la comunidad. California Walks facilitó el taller el 26 de julio del 2017, que consistió en: 1) un repaso general de los enfoques multidisciplinarios para mejorar la seguridad de peatones y ciclistas; 2) dos evaluaciones sobre la vía peatonal y la circulación de ciclistas a lo largo de dos rutas claves; y 3) grupos pequeños de planificación y acción para facilitar el desarrollo de las recomendaciones priorizadas por la comunidad para informar a los esfuerzos del transporte activo en Florence-Firestone. Cal Walks visitó el sitio de enfoque el lunes 19 de junio. Este reporte resume los procedimientos del taller, las ideas identificadas durante el proceso y las recomendaciones para proyectos, pólizas y programas de la seguridad peatonal y ciclista.



HISTORIAL

Taller Comunitario Para la Seguridad Peatonal y Ciclista

El Taller Comunitario Para La Seguridad Peatonal y Ciclista (CPBST) es un proyecto conjunto de SafeTREC y Cal Walks. Los fondos para este programa son proporcionados por una subvención de la Oficina de Seguridad de Tráfico de California (OTS), a través de la Administración Nacional de Seguridad de Tráfico para Carreteras (NHTSA). El propósito del taller es para capacitar a los residentes locales y defensores de la seguridad peatonal y ciclista sobre cómo mejorar la seguridad peatonal y ciclista y como fortalecer su colaboración con funcionarios locales y personal de las agencias del condado para que la comunidad sea más segura y más agradable para caminar y andar en bicicleta. Para cada taller, el programa convoca un comité de planificación local y multidisciplinario para adaptar y refinar el currículo y el enfoque del taller para lograr satisfacer las necesidades de la comunidad. Adicionalmente, el equipo de Cal Walks hace una visita al sitio y observa las condiciones actuales en las vías peatonales y ciclistas para informar el enfoque del taller.

El taller de medio día está diseñado para relatar información acerca de las mejores prácticas de seguridad peatonal y ciclista. En conjunto, se ofrece información acerca de estrategias exitosas (la fuerza comunitaria y equidad, la evaluación, la ingeniería, la aplicación, la educación y la motivación) que abordan y mejoran la seguridad y alivian las preocupaciones de los peatones y ciclistas para abordar y mejorar las condiciones de seguridad para los peatones y los ciclistas. Los participantes son entonces guiados en una caminata de evaluación de las calles cercanas antes de establecer las prioridades de seguridad peatonal y ciclista y los próximos pasos para su comunidad.

Para obtener un resumen de los resultados de talleres anteriores de CPBST, visite el sitio de web: www.californiawalks.org/projects/cpbst y <https://safetrec.berkeley.edu/programs/cpbst>

Condiciones de la Seguridad Peatonal y Ciclista en Florence-Firestone

ALTAS VELOCIDADES Y CALLES ANCHAS

En la comunidad de Florence-Firestone los límites de velocidad son 30 y 35 millas por hora (mph) a lo largo de dos calles principales: la Avenida Compton y la Calle Nadeau, respectivamente. Por otra parte, el límite de velocidad es de 25 mph en zonas escolares tal como la Calle Nadeau y la Avenida Antwerp. Durante la visita al sitio se observó velocidades más altas del límite, un comportamiento que volvió a suceder el día del taller. Durante el taller, un 72.3% de los conductores se registraron viajando hacia el sur sobre la Avenida Compton a las 5:00 pm de la tarde con un promedio de 45.7 mph, cuando el límite de velocidad es de 30 mph. La Avenida Compton y la Calle Nadeau son calles anchas de 63 pies y 60 pies, respectivamente, con dos carriles de tráfico en cada dirección, un carril de vuelta a la izquierda, estacionamiento paralelo en varios lugares por ambos lados de la calle, banquetas y una combinación de cruces peatonales marcados y no marcados.

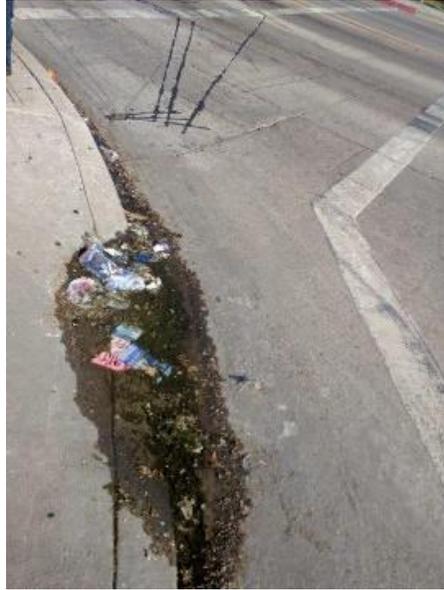


Viajando por la Avenida Compton hacia la Calle 83.

También se observaron velocidades altas y comportamientos inseguros por parte de los conductores sobre las calles residenciales, incluyendo la Avenida Parmelee y cerca de la Escuela Primaria Parmelee Avenue. Había marcas de deslizamiento circulares en varias intersecciones residenciales, lo cual indica que los conductores hacen "donas" en la calle. Varios estudios han demostrado que las calles anchas y los carriles anchos están asociados con altas velocidades¹, lo cual afecta la seguridad de los peatones y ciclistas.

¹ Kay Fitzpatrick, Paul Carlson, Marcus Brewer y Mark Wooldridge, "Factores de Diseño que Afectan la Velocidad del Conductor en las Arterias Suburbanas": *Récord de Investigación de Transporte* 1751 (2000): 18-25.

CONDICIONES DEFICIENTES EN LA CARRETERA



Marcas de cruces peatonales descoloridas y escombros en Florencia-Firestone.

Durante la visita al sitio, el personal observó condiciones deficientes del pavimento en los alrededores del Centro de Servicio Comunitario Florence-Firestone, incluyendo baches, basura, marcas de carreteras y cruces peatonales descoloridos sobre las arterias y calles residenciales. En algunos casos, la barra de parada y el cruce peatonal apenas eran visibles, lo cual provocó que los conductores no respetaran a los peatones que usaron cruces marcados. También se observó basura, especialmente bolsas de plástico, acumuladas a lo largo de las canaletas y cerca de las áreas de cruce.

MEJORAS INADECUADAS PARA LOS CRUCES PEATONALES MARCADOS Y NO MARCADOS

Durante la visita al sitio y durante el taller, se observaron varios conductores fallando a ceder el derecho de paso a los peatones aun cuando los peatones usaban los cruces peatonales marcados y no marcados. Incluso, los residentes notaron que en los cruces peatonales marcados con señalización peatonal de alta visibilidad (por ejemplo, en la Calle Nadeau /la Avenida Parmelee y la Avenida Sur Hooper/la Calle 74) y con una luz peatonal intermitente, los conductores se negaron a ceder el paso a los peatones cuando la luz estaba encendida o cuando los peatones ya empezaban a cruzar. Habitualmente, los conductores se detienen dentro del cruce peatonal al llegar a una señal de alto o cuando dan la vuelta. Aunque hay varios cruces peatonales de alta visibilidad en Florence-Firestone, la mayoría de los cruces son cruces transversales o son cruces no marcados, los que pueden ser difícil de ver para los conductores viajando a velocidades altas.



Un conductor se detiene dentro del cruce peatonal antes de dar vuelta a la derecha.

BRECHAS EN LA RED DE BICICETAS Y FALTA DE SEÑALAMIENTO



Una de las pocas señales de ruta para bicicletas en la comunidad.

Hay nuevos carriles de bicicletas en los alrededores del Centro de Servicio Comunitario Florence-Firestone, por ejemplo, en la Avenida Hooper. Sin embargo, por lo general, no hay instalaciones de bicicletas, lo cual causa una brecha en la red de bicicletas. La falta de carriles para ciclistas resulta en un reto en lo cual muchos de los residentes que usan bicicletas no se sienten cómodos cuando usan los carriles para bicicletas o no saben cómo usarlos de manera segura. También, con frecuencia, hay conductores que confunden los nuevos carriles de bicicletas por un carril adicional para vehículos móviles. Además, la señalización de rutas de bicicleta está limitada en la Avenida Hooper. Tres señales diferentes, que incluyen señalización de carril para bicicletas por la parte este de la Calle 81 y la Avenida Hooper, se colocaron en el borde de la banqueta, lo cual dificulta la vista del conductor. También observamos varios ciclistas por las banquetas y en los carriles para bicicletas viajando en contra del tráfico en

la Avenida Hooper. Los residentes comentaron que una de las preocupaciones principales con respecto a la seguridad de los ciclistas sobre la Avenida Hooper y las calles adyacentes es la alta velocidad de los conductores.

BANQUETAS EN MAL ESTADO Y DESAFÍOS CON DESECHOS DE BASURA ILEGAL



Varias condiciones de banquetas en Florencia-Firestone.

Las banquetas de Florence-Firestone se encuentran en varios estados de deterioro y están obstruidas por vegetación y desechos ilegales. Las ramas bajas de los árboles bloquean la vista de la calle y la vista de los conductores que salen de las entradas de los negocios o de casas en áreas residenciales. Simultáneamente, los arbustos y la vegetación reducen el espacio del peatón y dificultan andar a pie, especialmente para los padres

con carriolas y aquellos que usan aparatos de movilidad asistida. Las banquetas en las calles residenciales también se reducen por el vertedero y basura. Durante la caminata de evaluación observamos una variedad de desechos tal como muebles, partes de automóviles, letreros y exhibidores comerciales.

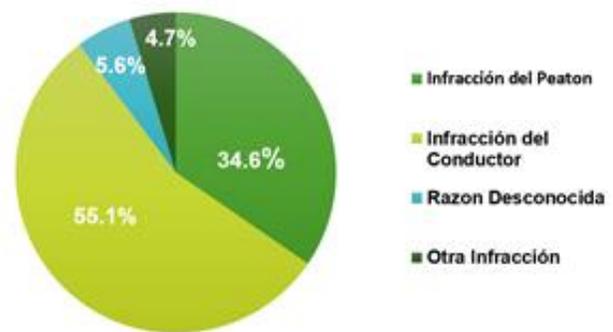
Las banquetas en los alrededores del distrito comercial, sobre la Avenida Compton han sido reducidas por tableros, exhibiciones, artículos en venta y estructuras de sombra de las tiendas. Las banquetas también han sido reducidas y obstruidas por varios tipos de mobiliario urbano, como bocas de incendio, postes de luz, refugios para autobuses, postes y anclas de servicios públicos. Los postes y anclajes de electricidad son de color claro y carecen de reflectores. Esto presenta un reto tremendo para los peatones, especialmente durante la noche.

Las banquetas en la comunidad, especialmente en las áreas residenciales, son de diferentes medidas. La medida de la banqueta depende de la presencia o ausencia de la zona de protección entre la banqueta y la calle. En algunas áreas, las zonas de protección únicamente contenían hierbas y no árboles, mientras que en otras áreas la zona de protección y el pozo de árboles habían sido pavimentados creando más espacio para caminar, pero ofreciendo menos sombra al peatón.

Colisiones de Peatones y Ciclistas

Entre el 2006-2015², hubo 450 fatalidades o lesiones en 384 colisiones peatonales en la comunidad no incorporada, Florence-Firestone, del Condado de Los Ángeles. Durante el período de 10 años entre el 2006-2015, las colisiones que involucran a un peatón están en una trayectoria descendente. Durante el mismo período de tiempo, hubo 342 fatalidades o lesiones en 333 colisiones ciclistas en la comunidad no incorporada, Florence-Firestone, del condado de Los Ángeles. Durante el período de 10 años entre el 2006-2015, las colisiones de ciclistas parecen estar en una trayectoria descendente.

Principales de Colisiones Peadonales (PCF)



Entre el 2011-2015, hubo 221 fatalidades o lesiones en 185 colisiones que involucran a un peatón, incluyendo 13 fatalidades y 31 lesiones graves donde las colisiones se reflejan en mayores cantidades sobre los corredores principales como la Avenida Florence y la Avenida Firestone. Aproximadamente el 45.3% de estas colisiones son debido a infracciones del conductor y el 37.6% son debido a infracciones cometidas por el peatón. Las

² Los datos del 2014 y 2015 son provisionales.

infracciones de los conductores, en gran medida, incluyen la falta de ceder el derecho de paso al peatón³, mientras que las infracciones cometidas por los peatones eran principalmente la falta de ceder al tráfico al cruzar fuera de un cruce peatonal⁴.

Entre 2011 y 2015, hubo 213 fatalidades o lesiones en 206 colisiones de ciclistas, incluyendo dos fatalidades y nueve lesiones graves, con colisiones concentradas en los principales corredores como la Avenida Florence y la Avenida Firestone. En el caso de las colisiones ciclistas, el 33% son debido a que el ciclista viajaba en el derecho equivocado (contra el tráfico) y el 28.6% son debido a infracciones del derecho de paso cometidas por ciclistas o conductores⁵.

TALLER DEL 26 DE JULIO

El Centro YWCA de Los Ángeles de la Supervisora Gloria Molina Para el Empoderamiento de la Comunidad solicitó un taller para: 1) proporcionar a personal del Condado, a organizaciones de la comunidad, y los residentes con un conjunto de herramientas para promover la seguridad de los peatones y ciclistas para futuros esfuerzos integrales de planificación del transporte activo; 2) fortalecer las relaciones de trabajo entre varias agencias y organizaciones y otros interesados para garantizar los mejores resultados para los residentes de Florence-Firestone; y 3) desarrollar un consenso con respecto a las prioridades de la seguridad peatonal y ciclista e informar siguientes pasos.

El taller se llevó a cabo de las 3:00 pm a las 7:00 pm. Durante el taller se ofreció una cena, cuidado de niños e interpretación simultánea del inglés al español. Veintinueve (29) personas asistieron al taller, incluyendo representantes del Programa PLACE del Departamento de Salud Pública del Condado de Los Ángeles, la Oficina del Supervisor Mark Ridley-Thomas, el Departamento de Planificación del Condado de Los Ángeles, el Departamento de Trabajos Públicos del Condado de Los Ángeles, la Asociación Educativa de Los Ángeles (LAEP) y el Centro de Servicios Comunitario Florence-Firestone, y los residentes de Florence-Firestone.

Reflexiones de la Caminata de Evaluación

³ Las infracciones peatonales de derecho de paso se definen como casos en que un conductor no cede el paso al peatón en un cruce de peatones marcado o no marcado cuando el peatón tiene el derecho de paso (por ejemplo, cuando el peatón tiene una señal de "Caminar" en una intersección señalizada).

⁴ Los peatones tienen el derecho de paso en cruces marcados y no marcados, y los conductores están legalmente obligados a ceder el paso a los peatones en estos casos. Sin embargo, cuando los peatones cruzan fuera de los cruces marcados o no marcados, los peatones deben ceder el paso a los conductores. Esto no es lo mismo que el término "jaywalking", que se refiere al cruce fuera de un cruce marcado o no marcado entre dos intersecciones señalizadas. Un peatón puede cruzar legalmente fuera de un cruce marcado o sin marcar entre dos intersecciones donde una o ninguna de las intersecciones está señalizada, pero solo si el peatón cede el paso a los conductores que se aproximan.

⁵ El Código de Vehículos de California 21200 (a) especifica que una persona que anda en bicicleta "tiene todos los derechos y está sujeta a todas las disposiciones aplicables al conductor de un vehículo ..." Por consiguiente, algunos factores de colisión primarios son ambiguos en cuanto a si el conductor o el ciclista cometieron la infracción sin examinar los informes de incidentes de tráfico individuales.

Como parte del taller, los participantes hicieron auditorías de la vía peatonal y la circulación de ciclistas a lo largo de dos rutas:

- La ruta número uno recorrió en la dirección norte por la Avenida Parmelee alrededor de la Primaria Parmelee y en la dirección sur por la Avenida South Hooper.
- La ruta número dos recorrió en la dirección oeste por la Calle Nadeau, y en la dirección sur por la Avenida Naomi y al norte por la Avenida South Hooper.

Se les pidió a los participantes que 1) observaran las condiciones de la infraestructura y el comportamiento de todos los usuarios de la carretera; 2) aplicaran las estrategias que aprendieron durante la presentación (la fuerza comunitaria y equidad, la evaluación, la ingeniería, la aplicación, la educación, y la motivación) que podrían ayudar a superar las deficiencias de infraestructura y conductas peligrosas, por parte de los peatones, ciclistas y conductores de vehículos; y 3) identificar las ventajas de la comunidad y las estrategias que se pueden desarrollar. Después de la caminata de evaluación, los participantes compartieron las siguientes reflexiones:

SEÑALIZACION DE BICLETAS, RED DE BICLETAS Y COMPORTAMIENTO DE CICLISTAS



Un ciclista viaja en contra del tráfico en el carril de bicicletas en la Avenida Hooper mientras otra monta en la banqueta.

Los participantes de la auditoría observaron comportamientos peligrosos por parte de los ciclistas, incluyendo ciclistas que viajaban sobre la banqueta para evitar contacto con los automóviles y/o ciclistas que viajaban en el carril de bicicletas en el sentido contrario (ilustrado en la foto a la izquierda). También observaron ocasiones donde los conductores cruzaban el carril de bicicletas, manejaban dentro del carril de bicicletas y/o lo trataban como un carril adicional sobre la Avenida Hooper. Los participantes también observaron una falta de señalización para los carriles de bicicletas y las rutas de bicicletas. Una observación general fue la falta de rutas para los ciclistas y conectividad en forma de carriles para las bicicletas y redes regionales entre las comunidades vecinas.

COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR EN LOS CRUCES PEATONALES

Los participantes expresaron una angustia por los conductores que se niegan a ceder el paso a los peatones en los cruces peatonales marcados, los cruces no marcados y hasta en cruces con señal. Incluso, los participantes fueron testigos de un conductor que se negó a ceder el paso al peatón aun cuando él había activado la luz peatonal intermitente sobre la Avenida South Hooper y la Calle 74. En esta intersección hay un cruce que ha sido mejorado para aumentar la visibilidad del peatón. Al igual, los conductores no respetan el derecho de paso de los peatones en los cruces peatonales marcados en la Calle Nadeau y la Avenida Parmelee. Los participantes notaron que este comportamiento se repite por toda la comunidad de Florence-Firestone, incluyendo en las zonas escolares. Sobre la Avenida Parmelee y la Calle Este 77, la barra de parada avanzada obstruye un camino designado para las personas con discapacidades y causa problemas de visibilidad para los conductores.

CONDICIONES DESAGRADABLES POR LA BANQUETA

En ambas rutas de la auditoría, los participantes observaron que las banquetas se encuentran en condiciones pobres, debido a la vegetación que invade la banqueta, los vertidos ilegales, los escombros y la basura en la banqueta, los postes de luz, árboles y cajas de servicios que se estrechan en la banqueta. Los participantes también compartieron que los perros agresivos de la calle hacen que el caminar sea menos agradable y seguro. A lo largo de la ruta 2, los participantes observaron varias grietas grandes en la banqueta y el pavimento desnivelado en la Avenida South Hooper y la Calle East 76. Hay grafiti en las banquetas, las cajas de electricidad y los edificios en varios lugares.



Una banqueta con y sin un buffer de jardinería.

FALTA DE CRUCES CONTROLADOS



Los participantes que caminaron hacia la Primaria Parmelee Avenue durante la caminata de evaluación notaron que varias de las intersecciones cercanas a las escuelas, iglesias y centros comunitarios carecen de cruces peatonales marcados, señalización de paso para los peatones u otros dispositivos de control de tránsito. Estas condiciones hacen posible que los conductores manejen sobre los cruces peatonales marcados y no marcados. En muchos lugares donde existen los cruces peatonales marcados, los cruces no son de alta visibilidad y están descoloridos lo cual son difíciles de ver para los conductores.

Cruce no marcado en Florence-Firestone.

FALTA DE ZONA DE TRASBORDE EN LA ZONA ESCOLAR

Los participantes en la ruta 2 expresaron su preocupación por la falta de una zona designada para bajar y recoger a los estudiantes en la Primaria Parmelee Avenue, lo cual resulta en que se estacionen en frente de la escuela y/o genera conductas peligrosas por parte del conductor, incluyendo excesos de velocidad y vueltas en “U” en el vecindario residencial que son calles angostas.

Recomendaciones Comunitarias

Después de la caminata de evaluación, Cal Walks facilitó pláticas de grupos pequeños para crear un plan de acción. Los participantes del taller respondieron a dos pares de preguntas:

- La primera serie de preguntas se enfocó en priorizar el mejoramiento de la infraestructura para lograr reducir el número de lesiones y fatalidades.
- La segunda serie de preguntas se enfocó en priorizar proyectos educativos dirigidos por la comunidad que no tengan que ver con la infraestructura.



Uno de los lugares de trasborde en la Primaria Parmelee Avenue.

Los participantes del taller proporcionaron las siguientes recomendaciones para mejorar la seguridad de los peatones y ciclistas:

Preocupaciones y Prioridades de la Infraestructura

MEJORAR LA RED DE BICICLETAS

Los participantes expresaron la necesidad de crear una red comunitaria de rutas para bicicleta con carriles para bicicletas adicionales a destinos populares con mejor señalización en las zonas de posibles conflictos con conductores, incluyendo carriles marcados con pintura verde, señalización de la ruta y mejores señales que indiquen donde comienzan y terminan las rutas de bicicleta. La señalización de bicicleta actualmente es pequeña y/o está ocultada por los árboles, lo cual disminuye su visibilidad. Los participantes expresaron un apoyo firme para mejorar los carriles de bicicletas con marcas verdes especialmente en las zonas de conflicto. Los participantes creen que este esfuerzo ayudará a distinguir entre los carriles de bicicletas y los carriles de automóviles.

Durante la visita al sitio, se observó que los conductores manejaban sobre los carriles de bicicleta, lo cual impedía que los ciclistas usaran las instalaciones apropiadamente. Sobre la Avenida Hooper notamos un conflicto entre los carriles de automóviles y el carril de bicicleta. Al llegar a cada cruce peatonal, el carril de bicicleta se termina y se convierte en carril de vuelta a la derecha, sin ninguna señal que alerte a los conductores o ciclistas.

MEJORAR LAS CONDICIONES DE CRUZAR

Los participantes identificaron la necesidad de cruces marcados adicionales y cruces peatonales de alta visibilidad cerca de las escuelas, tal como la Primaria Parmelee Avenue, Primaria Miramonte, Secundaria Edison, Secundaria Charles Drew; las iglesias locales y centros de servicios comunitarios. Los participantes creen que la intersección de la Calle Nadeau y la Avenida Parmelee es candidata para una luz intermitente rápida, lo cual mejoraría la seguridad de los estudiantes y padres en camino a la escuela. Los participantes también solicitaron postes y letreros reflectantes de señales de alto para que sean más visibles para los conductores en estas áreas.

SEÑALAMIENTO DE VELOCIDAD

Los participantes en la ruta dos solicitaron la instalación de señalamiento para la zona escolar y señales de velocidad para los conductores cerca de las escuelas, especialmente cerca de la Escuela Primaria Parmelee Avenue. La señalización recordara a los conductores que mantengan el límite de velocidad de 25 mph en la zona escolar.

LIMPIEZA Y EMBELLAZIMIENTO DE LA COMUNIDAD

Los participantes notaron la necesidad de un proyecto general de limpieza de la comunidad para eliminar la basura de la banqueta y la calle y recortar los arbustos, el zacate y los árboles. Además, les gustaría desarrollar los esfuerzos existentes y continuar a mejorar las paredes y fachadas en blanco con murales coloridos que representan la comunidad.

ELIMINACIÓN DE ESTACIONAMIENTO

Los residentes expresaron su preocupación por la medida angosta de la Avenida Naomi desde la Calle 83 hasta la Calle Nadeau, donde actualmente hay estacionamiento para vehículos en ambos lados de la calle. Los participantes solicitaron que el estacionamiento se limite a un lado de la calle para mejorar la circulación de tráfico y la seguridad.

Asuntos Y Prioridades Que No Están Relacionadas Con La Infraestructura

Los participantes identificaron los siguientes programas de aplicación, educación y motivación que podrían implementarse para mejorar la seguridad de los peatones y ciclistas en Florence-Firestone:

CAMPAÑAS EDUCATIVAS PARA LOS CICLISTAS Y LOS CONDUCTORES

Los participantes quieren desarrollar e implementar una campaña educativa dirigida hacia los conductores enfocada en los nuevos carriles para bicicletas en la Avenida Hooper, el derecho de los ciclistas para usar el carril completo y cómo conducir con precaución en zonas de conflicto. La campaña educativa también es necesaria para los ciclistas para informar acerca del ciclismo seguro y las reglas de la vía.

ACTIVIDADES DE EDUCACIÓN Y MOTIVACIÓN PARA RUTAS SEGURAS A LAS ESCUELAS

Con numerosas escuelas primarias y secundarias ubicadas en el área, los participantes, especialmente los padres, están interesados en desarrollar materiales educativos acerca del caminar y andar en bicicleta seguro. Al

igual desean implementar actividades educativas para crear rutas seguras a la escuela, como autobuses escolares caminables y patrullas de seguridad para los estudiantes.

Representantes de la Asociación Educativa de Los Ángeles (LAEP) mostraron su interés por desarrollar oportunidades que sean inclusas de los padres y la comunidad por el programa de Rutas Seguras a la Escuela. También desean involucrar a los jóvenes y la comunidad de Walnut Park. Finalmente, los participantes también esperaban dirigir su propia caminata de evaluación en la comunidad con el personal adecuado de las escuelas.

Recomendaciones de California Walks / SafeTREC

Cal Walks y SafeTREC también presentan las siguientes recomendaciones para la consideración del Condado de Los Ángeles, el Distrito Escolar Unificado de Los Ángeles, los Socios de Educación de Los Ángeles y otras organizaciones comunitarias.

MEDIDAS PARA CALMAR EL TRÁFICO

Las medidas para calmar el tráfico en las calles congestionadas, por ejemplo una reconfiguración de la calle, en el que se reduce el número de carriles de tráfico, se agrega un carril medio para vueltas, y/o se agrega carriles designados para el uso de ciclistas cuando se considera adecuado, en la Avenida Compton y la Calle Nadeau, y la adición o mejora de los cruces peatonales marcados, incluyendo las extensiones temporales de las banquetas pueden ayudar a reducir la velocidad de los conductores al límite legal de 30 a 35 mph. Un proyecto de reconfiguración de la calle en la Avenida Compton no solo mejoraría el acceso para los peatones y ciclistas al reducir la velocidad del conductor, sino que también aumentaría la visibilidad del conductor lo cual permitiría una atracción y apreciación de los negocios y servicios en la comunidad. Al igual, las medidas para calmar el tráfico mejorarían la seguridad de los peatones que cruzan la Avenida Compton, y a la misma vez mejorarían el acceso a las paradas de tránsito y otras comodidades, como los mercados. Recomendamos que el Condado y la comunidad colaboren en el desarrollo de un Plan Peatonal para el área no incorporada de Florence-Firestone, tal como el que se está desarrollando en Walnut Park para que se identifiquen las necesidades de la comunidad y los proyectos priorizados para solicitar fondos en el futuro.

ESTACIONAMIENTO, CONECTIVIDAD Y SEÑALAMIENTO DE BICICLETA

Cal Walks y SafeTREC felicitan al Condado por la reciente incorporación de los carriles para el uso de ciclistas en Florence-Firestone. Los carriles para las bicicletas son el comienzo de una red ciclista necesaria en Florence-Firestone que beneficiará a los residentes de Florence-Firestone y a las comunidades adjuntas. Animamos al Condado a hacer una evaluación de demanda de viajes en bicicleta para la comunidad de Florence-Firestone, lo cual ayudara a identificar a las rutas de bicicleta más transitadas y conexiones posibles con las rutas existentes en el área. También alentamos el uso de marcas adicionales y/o señalización para resaltar mejor los nuevos carriles de bicicletas, ya sea mediante el uso de pintura verde o señalización de ruta de bicicleta adicional. Los participantes del taller expresaron su preocupación por la seguridad de las personas que usan bicicletas en los carriles para bicicletas que actualmente terminan—recomendamos que el Condado considere instalar marcas en zonas de conflicto para resaltar estas áreas de preocupación.

No se observó estacionamiento de bicicletas durante la visita al sitio o durante la caminata de evaluación, por lo tanto, les recomendamos al Condado a identificar áreas para la instalación de estacionamiento de bicicletas en Florence-Firestone.

MEJORAMIENTO DE LOS CRUCES PEATONALES

Los diseños y las condiciones de las rampas en la banqueta variaron en toda la comunidad, y la mayoría de las intersecciones no tienen rampas. Donde las rampas de banqueta estaban presentes, eran las rampas de concreto más antiguas, las rampas que no cumplían con la nueva Ley para Personas con Discapacidades (ADA). Estas rampas dirigían a los peatones hacia la intersección en lugar de dirigirlos directamente al cruce peatonal marcado o no marcado. Cal Walks recomienda crear un plan de transición para que todas las banquetas cumplan con la Ley para Personas con Discapacidades (ADA) específicamente en las áreas escolares, áreas para adultos mayores, centros comunitarios, el corredor comercial, cerca del edificio gubernamental y otras áreas con altos volúmenes de peatones.

Cal Walks y SafeTREC también recomiendan que el Condado trabaje con residentes y otras organizaciones comunitarias para evaluar los cruces peatonales para identificar y hacer un inventario de las intersecciones residenciales cercanas a las escuelas, iglesias y otras áreas comunitarias que beneficiarían de la instalación de cruces peatonales marcados y otras mejoras. Recomendamos el uso de cruces peatonales de alta visibilidad cerca de todas las escuelas y áreas de alta actividad peatonal. La herramienta de SafeTREC en el Sistema de Mapeo de Lesiones en el Transporte (TIMS) para Rutas Seguras a la Escuela puede ayudar a identificar las intersecciones cerca de las escuelas con altas tasas de lesiones y fatalidades de peatones y ciclistas.

ILUMINACIÓN A ESCALA PEATONAL

Cal Walks y SafeTREC recomiendan que el Condado trabaje con residentes y otras organizaciones comunitarias para realizar una evaluación comunitaria de la luz nocturna para identificar e inventariar las necesidades de iluminación nocturna para peatones y ciclistas. Una evaluación nocturna también resultaría en un inventario e identificación de artículos fijos de iluminación que necesitan reparación o reemplazo.

CAMPAÑAS EDUCATIVAS

Se recomienda una campaña de educación específica para la comunidad centrada en el vertido ilegal y, si es necesario, se necesita una acción de aplicación de código para limpiar y recuperar el espacio de la banqueta para los peatones. Muchas banquetas, particularmente a lo largo de las vías más grandes, tienen grandes cantidades de basura que bloquean el camino. Los participantes de la caminata de evaluación no tenían conocimiento de la aplicación para teléfonos inteligentes y el sitio web [SeeClickFix](#) del Condado para informar el Condado sobre problemas en la comunidad, como infracciones de la aplicación del código. Se necesita más educación y contacto con los residentes para obtener información y recursos educativos, como SeeClickFix en la comunidad. Los residentes en el taller también solicitaron que los materiales y recursos educativos, incluyendo SeeClickFix, estén disponibles en español.

Agradecimientos

Queremos agradecer a María Elena Chávez, Directora del Centro YWCA de Los Ángeles de la Supervisora Gloria Molina Para el Empoderamiento de la Comunidad, por invitarnos a su comunidad y por ayudar a organizar el Taller Comunitario Para La Seguridad Peatonal y Ciclista. También nos gustaría agradecer el trabajo arduo de los siguientes miembros del Comité de Planificación: Miguel Ramos del Departamento de Salud Pública del Condado de Los Ángeles-Programa PLACE; Cecilia Quiñones de la Oficina del Supervisor Mark Ridley-Thomas; Jonathan Bell del Departamento de Planificación del Condado de Los Ángeles; Abu Yusuf del Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Ángeles; Estephania Vázquez de la Asociación Educativa de Los Ángeles (LAEP) y Tony Brooks, Director del Centro de Servicio Comunitario de Florence-Firestone.

También queremos agradecer a todos los miembros de la comunidad y las agencias presentes durante el taller por su dedicación a la seguridad de los peatones y ciclistas. Su participación colectiva informó y fortaleció significativamente los resultados del taller.

El financiamiento para este programa fue proporcionado por una beca de la Oficina de Seguridad de Tráfico de California (OTS) a través de la Administración Nacional de Seguridad de Tráfico para Carreteras (NHTSA).