

RECOMENDACIONES PARA MEJORAR LA SEGURIDAD PEATONAL EN FRESNO



Septiembre
2015

Por Tony Dang, Jaime Fearer, Caro Jauregui, Wendy Alfsen,
California Walks;
Traducido Por Caro Jauregui, California Walks;
Jill Cooper, UC Berkeley SafeTREC



Recomendaciones Para Mejorar la Seguridad Peatonal en Fresno

POR TONY DANG, JAIME FEARER, CARO JAUREGUI, WENDY ALFSEN, CALIFORNIA WALKS; TRADUCIDO POR CARO JAUREGUI, CALIFORNIA WALKS; JILL COOPER, UC BERKELEY SAFETREC

INTRODUCCIÓN

La ciudad de Fresno fué identificada como una comunidad de enfoque para un Taller de Seguridad Peatonal en la Comunidad en colaboración con el Comité de Bicicletas y Peatones de Fresno (Fresno Bicycle Pedestrian Advisory Committee) y basado en el interés de los residentes en la seguridad peatonal y la viabilidad de caminar. El taller también se organizó en Fresno por las mejoras en el transporte activo recientes y previstas en y por la comunidad.

Tras conversaciones adicionales con el Departamento de Trabajos Públicos de la Ciudad de Fresno (City of Fresno Public Works Department); el Departamento de Policía de Fresno; la agencia de parques en la Ciudad de Fresno, de Actividades Después de Escuela y Actividades Recreacionales y Comunitarias (City of Fresno Parks, After School, Recreation and Community Services Department); Cultiva La Salud; el Ministerio Metro de Fresno (Fresno Metro Ministry); la Asociación Para un Blackstone Mejor (Better Blackstone Association); Peatones y Pedales (Peds and Pedals); la Asociación Para el Desarrollo Económico Comunitario del Sudeste de Fresno (Southeast Fresno Community Economic Development Association); el Centro de Educación Cultural Holística y Bienestar (Holistic Cultural Education and Wellness Center)/Centro Para Nuevos Americanos de Fresno (Fresno Center for New Americans); el Departamento de Salud Pública del Condado de Fresno (Fresno County Department of Public Health); el Hospital de Niños Valley (Valley Children's Hospital); el Distrito 6 de Caltrans; y el Consejo de Gobiernos de Fresno (Fresno Council of Governments), la comunidad invitó al Centro de Investigación y Educación en Transporte Seguro de UC Berkeley (SafeTREC) y a California Camina (California Walks) a Fresno para facilitar un taller de acción y planificación de la seguridad peatonal impulsado por la comunidad. California Walks facilitó el taller a lo largo de dos días, Agosto 20 y Agosto 21 del 2015, que consistió en: 1) un repaso de los enfoques multidisciplinarios para mejorar la seguridad de los peatones; 2) evaluaciones de caminata en Ventura Street/Kings Canyon Road y Blackstone Avenue en relación con siete (7) estaciones del Autobús de Tránsito Rápido (BRT) planeadas en los corredores Blackstone/Kings Canyon; y 3) pequeñas discusiones de planificación de acción de grupo para facilitar el desarrollo de las recomendaciones priorizadas por la comunidad para informar a los esfuerzos de la ciudad con respeto al transporte activo, así como los esfuerzos de planificación del Autobús de Tránsito Rápido. Este informe resume las actas del taller, así como las ideas identificadas durante el proceso y recomendaciones para los proyectos de seguridad de los peatones, las políticas y otros programas.

HISTORIAL

Taller de Seguridad Peatonal en la Comunidad

El programa de Seguridad Peatonal en la Comunidad (CPST) es un proyecto del Centro de Investigación y Educación en Transporte Seguro de UC Berkeley, financiado por 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 entrenar a la comunidad local y a los defensores de la seguridad peatonal en la seguridad peatonal y para educarlos sobre cómo colaborar eficazmente con los funcionarios locales y personal de agencias para que la comunidad sea más segura y más agradable para caminar. El entrenamiento de medio día está diseñado para proporcionar a los participantes con las mejores prácticas de seguridad peatonal y una gama de estrategias probadas (empoderamiento comunitario y equidad, la evaluación, la ingeniería, la aplicación, la educación, y la motivación) para abordar y mejorar las condiciones de seguridad para peatones. Los participantes son entonces guiados en una evaluación de viabilidad de caminar de las calles cercanas antes de establecer las prioridades de seguridad peatonal y el establecimiento de los próximos pasos para su comunidad.

Para un resumen de los resultados de talleres anteriores CPST, por favor visite:

www.californiawalks.org/wp-content/uploads/2015/05/CPST_Follow-Up_2009-14.pdf

Condiciones de Seguridad Peatonal en Fresno

Altas Velocidades de Tráfico y Calles Anchas

Las calles Ventura Street/Kings Canyon Road y Blackstone Avenue son muy anchas ya que anteriormente fueron la carretera estatal 180 y la carretera estatal 41 respectivamente. Estas calles miden desde 85 pies a 105 pies de ancho, son de cuatro a seis carriles, y los límites de velocidad son desde 30 a 45 millas por hora. La configuración actual prioriza la circulación de automóviles a pesar de la alta cantidad de pasajeros de tránsito y la actividad peatonal a lo largo de las rutas de autobús por Blackstone Avenue y Kings Canyon Road. Además, muchos destinos se concentran a lo largo de ambos lados de la calle, incluyendo negocios, servicios comunitarios y restaurantes-esto requiere los pasos de peatones seguros y frecuentes. Los múltiples carriles de tráfico hacen que el cruzar se convierta en un reto para los peatones ya que no hay mejoras de seguridad como extensiones de banquetas e islas de seguridad peatonal.

Distancia Entre Cruces Marcados

Durante muchos tramos de la calle Ventura/Kings Canyon Road y Blackstone Avenue, hay una falta de cruces peatonales marcados entre intersecciones señaladas. Por ejemplo, entre las intersecciones señaladas de Kings Canyon Road/Peach Avenue y Kings Canyon Road/Clovis Avenue, hay tres cruces peatonales legales, sin marcar, además de los cruces peatonales marcados en las intersecciones con semáforo y un cruce peatonal marcado sin semáforo en Minnewawa Avenue. Hay residencias en ambos lados de Kings Canyon Road y Sunnyside High School se encuentra en el extremo sur de Kings Canyon Road, cerca de Peach Avenue. La distancia entre Kings Canyon Road/Peach Avenue y Kings Canyon Road /Clovis Avenue es aproximadamente 1.0 milla, y la distancia entre Kings Canyon Road/Minnewawa Avenue a cualquiera intersección con semáforo es aproximadamente 0.5 millas. Esto implica que una persona tendría que hacer un desvío de hasta 1.0 milla si quisiera solo usar un cruce peatonal marcado.



FALTA DE CRUCE PEATONAL MARCADO EN UNA INTERSECCIÓN T QUE DIRIGE EL PEATON A UNA PARADA DE AUTOBÚS EN BLACKSTONE AVENUE

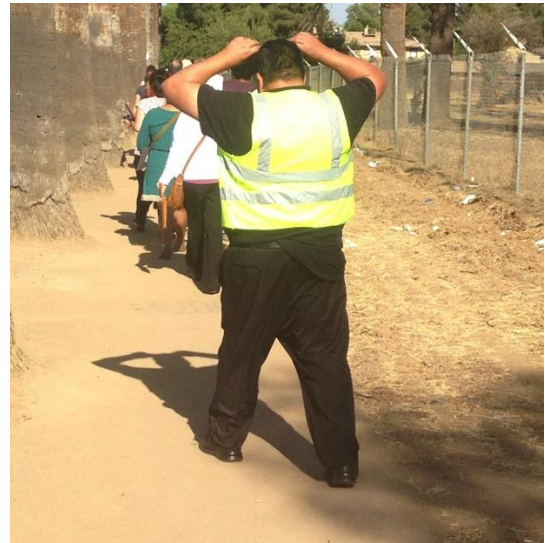
Es poco probable que muchas personas hagan este desvío, y muchos actualmente y legalmente utilizan los cruces peatonales sin marcar a pesar de las condiciones inseguras, incluyendo velocidades altas.

Banquetas Que No Continúan, Banquetas Sin Rampas y Muchas Entradas de Coche (Driveways)

Mientras que las banquetas son en su mayoría presentes a lo largo de la calle Ventura/Kings Canyon Road y Blackstone Avenue, hay casos en que la banqueta termina abruptamente. Además, no hay rampas donde tampoco hay banquetas. También, las entradas de coche en particular a lo largo de la avenida Blackstone, presentan una serie de retos para la gente que camina. En primer lugar, la entrada/salida de vehículos aumenta el potencial de conflictos entre conductores y peatones, sobre todo debido a la falta de atención del conductor al salir de una entrada de coche. En segundo lugar, las entradas de coche frecuentes hacen que sea difícil navegar en una silla de ruedas o usar otros aparatos de asistencia de movilidad debido a la inclinación. Combinados, estos retos pueden afectar el llegar seguro a las estaciones propuestas del Autobús de Tránsito Rápido.



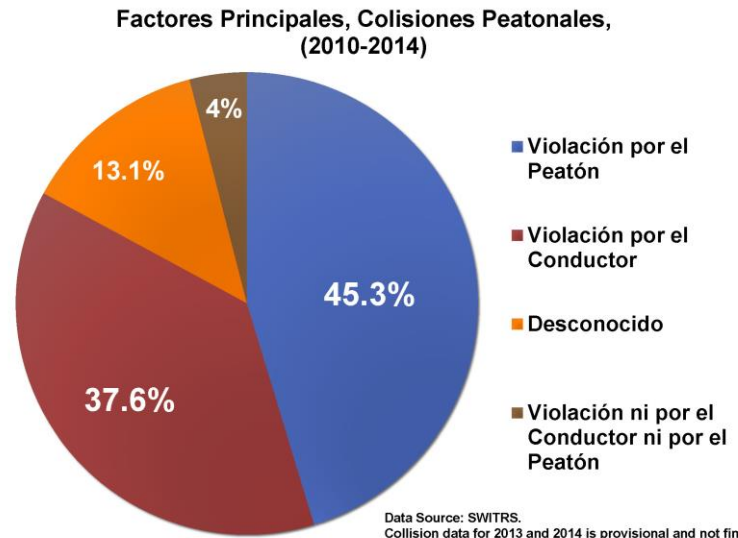
LA BANQUETA TERMINA ABRUPTAMENTE EN AMBOS LADOS DEL FERROCARRIL EN BALCKSTONE AVENUE FORSANDO A UNA MADRE



PARTICIPANTES ENCUENTRAN UNA BRECHA DE BANQUETAS EN KINGS CANYON ROAD

Colisiones Peatonales en Fresno

Entre 2010-2014, hubo 351 colisiones peatonales en Fresno,¹ incluyendo 62 fatalidades y 54 heridos gravemente. Colisiones peatonales durante este período de tiempo se produjeron en toda la Ciudad, aunque muchos se agrupan a lo largo de calles con velocidades altas como: Blackstone Avenue, Ventura Street/Kings Canyon Road, Shaw Avenue, Cedar Avenue, 1st Street, South Peach Avenue, South Chestnut Avenue, McKinley Avenue, y Fresno Street. Un 45% de las colisiones peatonales en Fresno ocurren por una infracción del peatón, mientras un 38% son causadas por una infracción del conductor. Los dos factores primarios de infracción de conducta por parte del conductor son: El No Ceder El Paso a Los Peatones² (60%) y La Velocidad Insegura (17%)—que representa más de tres cuartos de los factores primarios de infracciones por parte del conductor. Para infracciones por parte de los peatones, los dos factores primarios fueron: El No Ceder a Los Conductores³ (79%), El Desobedecer una Señal Peatonal⁴ (8%), y Caminar en la Carretera al Sentido Contrario⁵ (8%).



TALLER DEL 20 Y 21 DE AGOSTO

El Comité de Bicicletas y Peatones de Fresno en colaboración con numerosas organizaciones basadas en la comunidad solicitó un taller para 1) proporcionar al personal de la Ciudad, las organizaciones comunitarias, y los residentes con un conjunto de herramientas para promover la seguridad de los peatones y la viabilidad peatonal para futuros esfuerzos integrales de planificación del transporte, incluyendo el proyecto de Autobús de Tránsito Rápido en Blackstone/Kings Canyon; 2) fomentar una relación abierta y de colaboración entre los grupos comunitarios, los residentes, y las agencias de la ciudad de Fresno; y 3) el desarrollo de las prioridades de seguridad peatonal de consenso y pasos siguientes para Ventura Street/Kings Canyon Road y la avenida Blackstone.

¹ Las estadísticas de colisiones para el 2013 y 2014 son provisionales y no definitivas.

² Las infracciones relacionadas con No Ceder El Paso A Los Peatones se definen como instantes en cual el conductor no cede a un peatón caminando en un cruce peatonal marcado o un cruce peatonal no marcado cuando el peatón tiene el derecho de paso. (Por ejemplo, cuando un peatón tiene la señal para caminar en un cruce con semáforo).

³ El peatón tiene el derecho a pasar en un cruce peatonal marcado y un cruce peatonal no marcado, y los conductores tienen que ceder el paso a los peatones en estos instantes. Cuando un peatón cruza donde no es un cruce peatonal los peatones deben esperar a que pasen los vehículos. Esto no es lo mismo que "jaywalking" por qué "jaywalking" es cuando un peatón cruza donde no hay un cruce peatonal cerca de dos intersecciones señaladas que si tienen cruces marcados. Un peatón puede cruzar legalmente donde no hay un cruce peatonal entre intersecciones donde una o dos de las calles no ofrecen cruces con señal pero el peatón tiene que ceder el paso a los conductores.

⁴ El Desobedecer una Señal Peatonal se refiere a cruzar cuando la señal le dice al peatón que no camine. Legalmente los peatones solo deberían de empezar a caminar cuando vean las palabras "Walk" o cuando la figura blanca peatonal aparece en la pantalla de la señal.

⁵ Donde no hay banquetas u otras instalaciones que físicamente separan a los peatones de los vehículos, si es permitido que los peatones caminen en la carretera pero solo al lado izquierdo. Esta infracción podría referirse a un peatón caminando en la carretera donde las banquetas si existen o podría referirse a peatones caminando con su espalda hacia el tráfico donde no hay banquetas.



RESIDENTES APRENDEM SOBRE LAS 6 PRÁCTICAS QUE LOGRAN LA SEGURIDAD PEATONAL

Debido a que el proyecto de Autobús de Tránsito Rápido cubre 15.7 millas con 27 estaciones a lo largo de los dos corredores, la comunidad solicitó un taller dividido entre dos días para permitir un examen en profundidad de las selectas estaciones en ambas secciones del corredor del Autobús de Tránsito Rápido. La parte del taller que se centró en la carretera Ventura Street/ Kings Canyon Rd fué organizado de 3:00

pm-7: 30 pm el 20 de agosto con una cena, el cuidado de niños, traducción simultánea al español, y materiales del taller en español fueron proporcionados para fomentar la participación de residentes de la comunidad, mientras que la parte del taller centrada en la avenida Blackstone del taller fué organizada el 21 de agosto de 8:30 am-11:30 am de la mañana con el desayuno, cuidado de niños, traducción simultánea al español, y materiales en español fueron proporcionados para fomentar la participación de los residentes de la comunidad. Sesenta y tres (63) personas asistieron a los talleres en total, veintisiete (27) asistieron a el taller enfocado en la calle Ventura Street/Kings Canyon Rd. y treinta y seis (36) asistieron a la parte centrada en la avenida Blackstone. Los participantes representaban a muchas organizaciones, agencias y a la comunidad en general, incluyendo:

- el Departamento de Trabajos Públicos de la Ciudad de Fresno
- el Comité de Bicicletas y Peatones de la Ciudad de Fresno
- el Departamento de Salud Pública del Condado de Fresno
- la Asociación Para un Blackstone Mejor
- la Asociación de Cada Vecindario (Every Neighborhood Partnership)
- el Distrito 6 de Caltrans
- Servicios de Advocación del Centro La Familia
- Cultiva La Salud
- el Ministerio Metro de Fresno
- el Centro de Educación Cultural Holística y Bienestar/Centro Para Nuevos Americanos de Fresno
- la Liga de Mujeres Votantes, Fresno
- Peatones y Pedales
- la Asociación Para el Desarrollo Económico Comunitario del Sudeste de Fresno
- Residentes de Fresno

Reflexiones de la Caminata de Evaluación

Durante las dos sesiones, los participantes del taller realizaron cuatro caminatas de evaluación a lo largo de las calles Ventura Street/Kings Canyon Road y Blackstone Avenue para evaluar la seguridad peatonal y las condiciones de caminar en relación a las siete futuras paradas del Autobús de Tránsito



RESIDENTES EMBARCAN HACIA BLACKSTONE AVENUE PARA LA CAMINATA DE EVALUACION

viabilidad de caminar. Además, los líderes residentes de un taller anterior del área de Bakersfield se unieron a las evaluaciones de Blackstone Avenue y compartieron sus experiencias, éxitos, y asesoramiento sobre cómo conducir y utilizar los resultados de las evaluaciones de caminata con sus compañeros en Fresno. Tras la caminata de evaluación, los participantes compartieron las siguientes reflexiones:

Rápido por la Chestnut Avenue, Willow Avenue, Peach Avenue, Belmont Avenue, Abby Street, Weldon Avenue, y Olive Avenue. Se les pidió a los participantes que 1) observen las condiciones de infraestructura y el comportamiento de todos los usuarios de la carretera; 2) apliquen las estrategias probadas (empoderamiento comunitario y equidad, la evaluación, la ingeniería, la aplicación, la educación, y la motivación) presentadas que podrían ayudar a superar las deficiencias de infraestructura y conductas peligrosas, por parte de los peatones, ciclistas y conductores de vehículos; 3) identifiquen a lo positivo de la comunidad y estrategias que puedan mejorar estos bienes; y 4) para el corredor de Blackstone Avenue, se les pidió que tomen apuntes sobre sus observaciones usando una hoja de evaluación estandarizada para la

- **Kings Canyon Road**

- **Ambiente Malo Para los Peatones y Ciclistas:**

Los participantes señalaron que el ambiente a lo largo de Kings Canyon Road fué en gran parte excluyente para los peatones y ciclistas. La gran cantidad y altas velocidades del tráfico generan mucho ruido. Las emisiones, y el deslumbramiento,

contribuyen a la mala calidad del aire. Además, la cantidad mínima de sombra se vio agravada por el efecto de isla de calor urbana derivada de la gran cantidad de pavimento de asfalto que constituye el derecho de paso. Los participantes señalaron que la atmósfera ruidosa hacía difícil comunicarse durante la evaluación y que los padres y los niños probablemente tienen dificultades para comunicarse si caminan a lo largo de Kings Canyon Road. Los participantes también expresaron sentirse en "alerta máxima" y tener una "sensación de miedo" al caminar a lo largo de Kings Canyon Road y al cruzar Kings Canyon Road. Los participantes tuvieron en cuenta, sin embargo, que el desarrollo más reciente en el pasillo proporciona una buena cantidad de sombra para los peatones. Por último, los participantes comentaron sobre cómo el gran número de plazas de aparcamiento, entradas de coche, y las empresas drive-through contribuyen negativamente al paisaje urbano y se refuerza la sensación de que Kings Canyon Road es sólo para los automóviles.



UN RESIDENTE CRUZA KINGS CANYON ROAD POR QUE NO HAY BANQUETAS

Los participantes comentaron sobre cómo el gran número de plazas de aparcamiento, entradas de coche, y las empresas drive-through contribuyen negativamente al paisaje urbano y se refuerza la sensación de que Kings Canyon Road es sólo para los automóviles.

- **Alto Volumen de Tráfico y Altas Velocidades:** Debido al acceso único del corredor a las carreteras de la región, los participantes señalaron los altos volúmenes de tráfico a lo largo de Kings Canyon Road durante la caminata de evaluación. Los participantes comentaron que Kings Canyon Road está tratado como una autopista, como lo demuestran las altas velocidades del tráfico. Los participantes también destacaron que los volúmenes de tráfico son amplificados por la presencia de grandes plazas comerciales donde hay muchas franquicias, que atraen a un gran número de residentes que no viven en la vecindad.



SEÑAL DE VELOCIDAD EN MAL ESTADO CERCA DE LA PRIMARIA OLMOS

- **Negligencia en la Vecindad e Inequidades de Infraestructura:** Los participantes comentaron que el corredor Kings Canyon se siente abandonado por el Ayuntamiento, como se evidencia por numerosos baches en la carretera, el mal estado del pavimento, rótulos de tráfico dañados e ilegibles, el descoloramiento de cruces peatonales, y la falta de banquetas-especialmente en comparación con la sección al norte de la Ciudad donde se está tomando acabo el desarrollo infraestructural más recién.



MEDIANA DE TRAFICO/ISLA DE TRAFICO OBSTRUYE EL CRUCE PEATONAL EN KINGS CANYON ROAD

- **Mejoras de Seguridad Peatonal Son Necesarias en la Escuela Primaria Olmos G. Mario:** Los participantes observaron los estudiantes que usan el cruce peatonal restringido en el lado norte de la intersección de la Chestnut Avenue/Balch Avenue, en vez de tener el cruce peatonal al lado sur de la intersección. Además, la ubicación de la parada de autobús en la esquina noroeste de la Chestnut Avenue/Balch Avenue parecía animar a los cruces peligrosos. Por último, los participantes comentaron que las señales de retorno de velocidad de la escuela quizás no están calibrados correctamente y se muestra información sobre la velocidad incorrecta. El personal de la Ciudad comentó que estas señales son propiedad del distrito escolar, no de la Ciudad.

- **Falta de Iluminación:** Aunque se llevaron a cabo las caminatas de evaluación durante el día, los participantes compartieron que hay una falta de iluminación, sobre todo la



ESTUDIANTE JOVEN UTILIZA LA ISLA MEDIANA COMO REFUGIO PARA CRUZAR KINGS CANYON ROAD

- **Falta de Iluminación:** Esto es un problema de seguridad peatonal importante.
- **Carriles Para Bicicletas No Continúan:** Los participantes señalaron que el carril para bicicletas en el Sur de Chestnut Avenue entre el Este de Kings Canyon Road y el Este de Balch Avenue se desaparece. Representantes de la Ciudad dijeron que esto era posiblemente debido a trabajos de las utilidades o de otros trabajos de construcción y no terminaron el carril para bicicletas correctamente. Representantes de la Ciudad

animaron a los residentes a reportar estas cuestiones al Departamento de Trabajos Públicos a través de la aplicación móvil "Fresgo" para que la debida investigación y seguimiento pueda ser llevado a cabo.

- **Tiempo y Señales de Cruces Peatonales:** La mayoría de las intersecciones requieren que los peatones aprieten un botón para activar la señal de peatones para cruzar, y la solicitud peatonal, a veces, no se sincroniza bien con las fases de tráfico-obligando a los peatones que esperen a cruzar después de un ciclo de tráfico antes de recibir una señal para caminar. Además, en la observación de los peatones que cruzan Kings Canyon Road, los participantes observaron lo que creyeron ser tiempo de cruce insuficiente si se compara con las observaciones de los peatones que cruzaron otras calles durante la caminata de evaluación. Los participantes si notaron que las señales de tráfico más recientes incorporan temporizadores con cuenta regresiva para peatones y expresaron su apoyo a la ampliación de la aplicación de estos temporizadores en toda la Ciudad. Por último, los participantes observaron que las calles anchas hacen el cruzar la calle en el tiempo asignado difícil.
- **Largas Distancias Entre los Cruces Peatonales Marcados:** Los participantes observaron las largas distancias entre los cruces peatonales marcados a lo largo de Kings Canyon Road, y personal de la Ciudad contribuyo a una plática robusta sobre la necesidad de mejoras adicionales de seguridad para los nuevos cruces peatonales que se instalen a través de Kings Canyon Road dadas las velocidades de tráfico y el volumen de tráfico.

- **Blackstone Avenue**

- **Ambiente Malo Para Peatones y Ciclistas:** Al igual que en las observaciones y preocupaciones sobre Kings Canyon Road, los participantes señalaron que el ambiente a lo largo de la avenida Blackstone fué en gran parte excluyente de los peatones y ciclistas. A lo largo del corredor, los negocios locales invaden las banquetas con exhibiciones y coches aparcados, y en algunos tramos, era difícil discernir donde el estacionamiento terminaba y comenzaba. Además, los residentes señalaron los



PARTICIPANTES NAVEGAN ALREDEDOR DE COCHES ESTACIONADOS A LO LARGO DE BLACKSTONE AVENUE

desafíos que enfrentan caminando en calles de solo un sentido; en particular, los conductores tenían la expectativa que podrían dar vueltas sin fijarse en sus alrededores ya que no había otros vehículos que se acercaban.

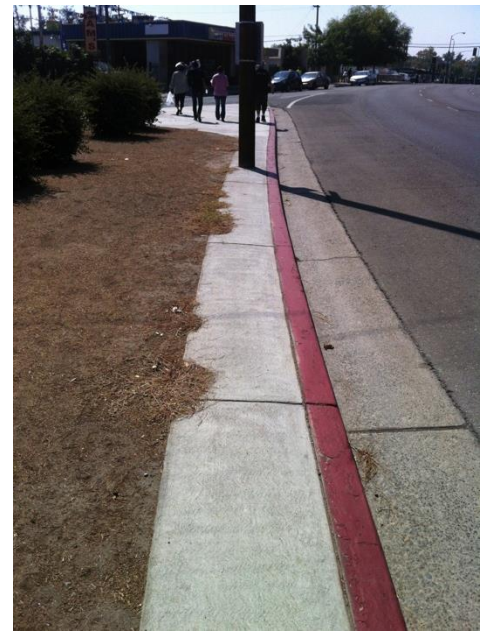


EJEMPLO DE UNA PARADA DE AUTOBUS SIN MEJORAS EN BANQUETAS ANGOSTAS

- **Infraestructura de Transporte:** Muchas paradas de autobús existentes no tienen mejoras como bancas, botes de basura, y sombra. Por causa de las obstrucciones y/o cartelones difíciles de ver, una serie de paradas de autobús no son muy visibles para los conductores o peatones desde lejos.
- **Construcción y Mantenimiento de Banquetas:** Los participantes observaron numerosos problemas de seguridad en las banquetas como: banquetas irregulares y quebradas, específicamente en torno a la intersección Blackstone Avenue y Belmont Avenue; banquetas angostas que hacen que sea un reto para las carriolas o el uso de aparatos que ayudan a caminar, especialmente en el

lado oeste de Blackstone entre Webster Avenue y Hedges Avenue; no hay banquetas o rampas en secciones a lo largo del corredor de la avenida Blackstone incluyendo el lado este de la avenida Blackstone al cruzar las vías del ferrocarril junto a Home Avenue y el lado oeste de la avenida Olive entre Abby Street y Blackstone Avenue; y obstrucciones en las banquetas, incluyendo la vegetación que impide el paso y los árboles que bloquean la visibilidad.

- **Insuficientes Cruces Peatonales y Largas Distancias Entre Cruces Peatonales Marcados:** Los participantes notaron que no hay tiempo suficiente para cruzar en los cruces peatonales por la Blackstone Avenue, algo que les hizo sentir inseguros. Muchos de los cruces peatonales necesitan ser activados por un botón, y en unos casos los botones están muy lejos de las rampas; por lo general los participantes quisieran que las señales para peatones sean activadas automáticamente, especialmente en intersecciones grandes. Adicionalmente, los participantes notaron las distancias entre cruces marcados y pidieron que más cruces peatonales se instalen y que sean de alta visibilidad.
- **Mejoras de Seguridad Peatonal Se Necesitan en la Primaria Susan B. Anthony:** Los participantes, en particular las madres que participaron en el taller enfocado en Blackstone Avenue—



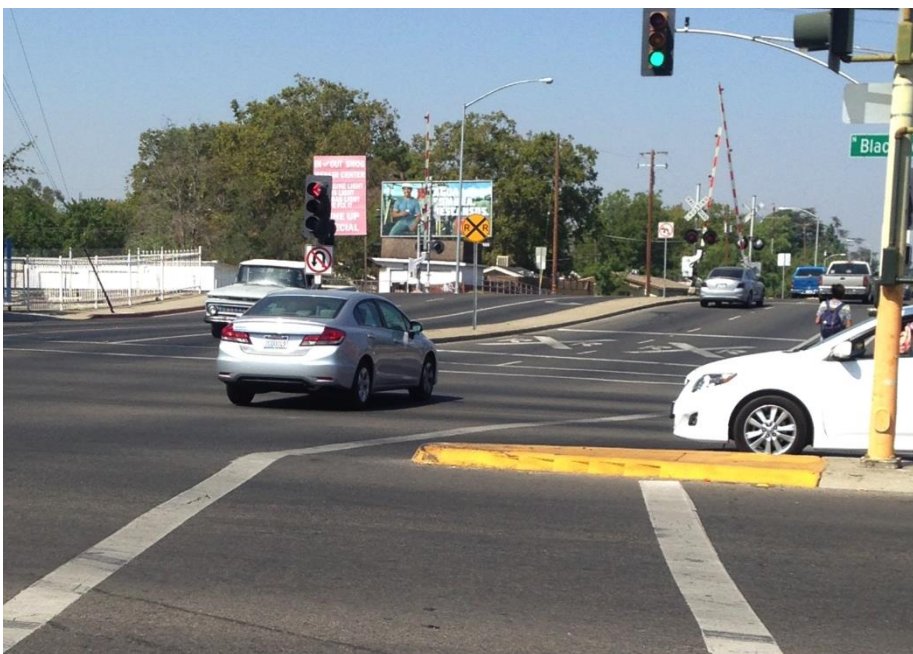
UNA BANQUETA ANGOSTA OBSTRUIDA POR UN POSTE DE ELECTRICIDAD



EJEMPLO DE LAS NUMEROSAS INTERSECCIONES DE T QUE NO ESTAN MARCADAS A LO LARGO DE BLACKSTONE AVENUE

estresaron un número de mejoras que mejorarían la seguridad de los niños. Las madres expresaron que Blackstone Avenue/Tyler Avenue, Blackstone Avenue/Webster Avenue, y Blackstone Avenue/Clay Avenue son intersecciones que deberían de ser priorizadas. Estas intersecciones son intersecciones T, que no tienen señales para cruzar o cruces peatonales a pesar de que estas calles ofrecen la ruta más directa a la escuela para los que viven al este.

Adicionalmente, las madres en el grupo quisieran ver cruces peatonales en Blackstone Avenue/Abby Street. Ellas compartieron que se reunieron con la Ciudad en mayo del 2015 para expresar su interés en voluntariamente ser guardias de cruce si la Ciudad instala un cruce peatonal marcado en esa intersección. La comunidad todavía no recibe una respuesta de la Ciudad.



LA ISLA DE TRAFICO OBSTUYE EL CRUCE DE PEATONES EN BLACKSTONE AVENUE

viven en el parque alrededor de la primaria Susan B. Anthony. Y en Tyler Avenue y Clay Avenue. También les preocupa la basura y el grafiti en el área. Adicionalmente la comunidad expresó preocupación con el canal que está al este de Blackstone Avenue entre Webster y Olive ya que no está protegido con una cerca. Los líderes comunitarios

- **No Hay Infraestructura Para El Uso de Bicicletas:** La falta de instalaciones para bicicletas en Blackstone Avenue resulta en ciclistas usando las banquetas para refugiarse del tráfico en las carreteras. La falta de instalaciones, como carriles para bicicletas, invita conflictos innecesarios entre peatones y ciclistas en la banqueta, especialmente cerca de paradas de tránsito y en áreas donde las banquetas están muy angostas.
- **La Seguridad y La Percepción de Seguridad:** La comunidad expresó preocupación sobre personas que no tienen casa y

que visitaron desde Greenfield cerca de Bakersfield—Gema Perez, Rosa Lopez, and José Pinto—ofrecieron su apoyo y compartieron concejos para empezar a resolver estos problemas, incluyendo unas de sus experiencias personales con la seguridad personal y la seguridad en el parque Stiern en su comunidad donde ellos:

- Se unieron y colectivamente empezaron a hacer ejercicio juntos en el parque, crearon un grupo de caminata, organizaron clases de Zumba en el parque, y usaron árboles para crear canches de futbol para poder recuperar su parque;
- Crearon un jardín comunitario y un grupo de vigilancia en la vecindad;
- Organizaron para campeonar ordenanzas que prohíben fumar en el parque, así limitando el fumar al estacionamiento solamente;
- Colectaron dinero para instalar un camino para caminar alrededor del parque; y
- Atendieron y continúan a atender juntas de la Ciudad.

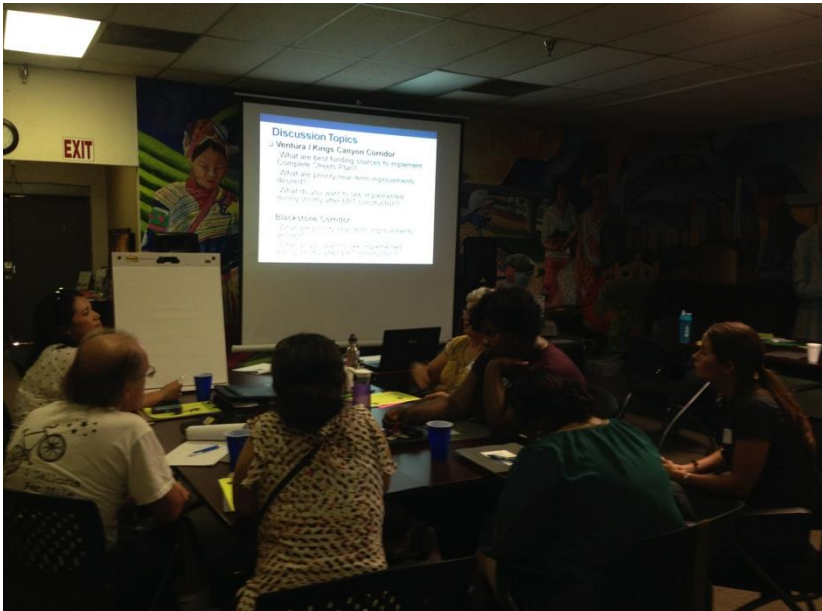
Los líderes de Greenfield que formaron un grupo de caminata (Greenfield Walking Group) continúan a tener problemas con el grafiti en su comunidad, y más recientemente la comunidad empezó a conectarse con los que hacen el grafiti para invitarlos a crear un mural colectivo en la comunidad con la esperanza de que si ellos participan en un mural pararan de hacer el grafiti.



EL CANAL EXPUESTO INVITA EL TIRAR DE BASURA Y EL GRAFITTI

Más detalles sobre las notas y fotografías tomadas durante la caminata de evaluación en Blackstone Avenue se pueden encontrar en el primer apéndice de este reporte. El segundo apéndice de este reporte contiene la lista de viabilidad peatonal que los participantes usaron durante su caminata de evaluación.

Recomendaciones Comunitarias



LOS PARTICIPANTES SE ENVOLUCRAN EN PLATICAS SOBRE LA PLANIFICACION EN KINGS CANYON ROAD

Después de la caminata de evaluación, California Walks facilitó discusiones de planificación de acciones en grupos pequeños. Los participantes del taller se encargaron de elaborar recomendaciones concretas sobre la base de las 6 estrategias de seguridad peatonal y la viabilidad peatonal en los corredores de Blackstone Avenue/Kings Canyon Road y como mejorar el acceso peatonal a las paradas del Autobús de Tránsito Rápido. Los participantes ofrecieron lo siguiente como sus prioridades para estos dos corredores:

- **Garantizar la Continuidad de las Banquetas y Priorizar Arreglar las Brechas en el Sistema de Banquetas:**

Los participantes del taller notaron que

las rutas a las estaciones del Autobús de Tránsito Rápido deben de completar la red de las banquetas con el fin de maximizar la cantidad de pasajeros. La construcción del proyecto del Autobús de Tránsito Rápido sólo se centra en las estaciones del Autobús de Tránsito Rápido y no hay planes para priorizar la conectividad peatonal y el acceso más allá de las estaciones. Los participantes apoyaron la búsqueda de financiación a través del Programa de Transporte Activo cuyos fondos podrían usarse para arreglar las brechas en el sistema de banquetas a lo largo de Blackstone Avenue/Kings Canyon Road, así como las calles laterales donde los usuarios del sistema de Autobús de Tránsito Rápido caminarán para llegar a las estaciones.

- **Priorizar la Reparación y el Mantenimiento de las Banquetas:** Donde si existen banquetas por la Blackstone Avenue/Kings Canyon Road, los participantes apoyaron firmemente priorizar la reparación y el mantenimiento de estas banquetas con el fin de garantizar el acceso a las estaciones del Autobús de Tránsito Rápido y para maximizar el potencial de pasajeros. Los participantes señalaron banquetas en mal estado y numerosos obstáculos en las banquetas durante las caminatas de evaluación. Abordar sistemáticamente estas necesidades de banqueta requerirán la coordinación entre el Departamento de Trabajos Públicos, para las banquetas rotas y las banquetas sin rampas y la División de Revitalización de la Comunidad (antes Code Enforcement) del Departamento de Desarrollo y Gestión de Recursos (antes el Departamento de Planificación y Desarrollo) -para la vegetación y los problemas que obstruyen el derecho de paso peatonal.
- **Instalar Cruces Peatonales Adicionales Con Señales/Faros en Bloques Centrales:** Los participantes apoyaron firmemente la instalación de cruces peatonales adicionales en bloques centrales en el corredor Blackstone/Kings Canyon que se acompaña con un semáforo o un faro híbrido peatonal (PHB). Los participantes observaron cómo las distancias entre los cruces señalizados existentes a lo largo del pasillo estaban demasiado lejos y que se necesitan cruces adicionales para facilitar una mejor movilidad peatonal a lo largo del corredor, sobre todo porque hay atractores peatonales en ambos lados de la avenida Blackstone y Kings Canyon

Road. Los participantes entendieron que hay una necesidad para más ingeniería y evaluación que será completada por el Departamento de Trabajos Públicos con el fin de determinar la ubicación apropiada para estas nuevas instalaciones.

- **Mejorar Los Cruces Peatonales Marcados Después de la Repavimentación:** Los participantes expresaron que los cruces peatonales marcados existentes a lo largo del corredor no son muy visibles para los conductores y apoyaron firmemente aprovechar el horario de repavimentación de la calle para instalar cruces peatonales de alta visibilidad.
- **Instalar Iluminación Peatonal:** Los participantes apoyaron firmemente la búsqueda de financiación para instalar iluminación adicional, incluyendo la iluminación peatonal, a lo largo del corredor de Blackstone/Kings Canyon para el Autobús de Tránsito Rápido a través del Programa de Transporte Activo estatal. Los participantes señalaron que la iluminación adicional aliviaría las preocupaciones de seguridad de tráfico, así como los problemas de seguridad personal.
- **Evaluar Sistemáticamente y Reajuste el Tiempo Alocado Para Cruzar:** Los participantes observaron muchos casos durante la caminata de evaluación lo que parecía ser tiempo de cruce insuficiente para peatones en el corredor Blackstone/Kings Canyon. Es probable que la frecuencia de la señal de tráfico para el corredor sea re-evaluada/re-programada como parte del proyecto del Autobús de Tránsito Rápido, los participantes también recomendaron la evaluación del tiempo de cruce peatonal a lo largo del corredor y hacer ajustes cuando se justifique-en particular cuando sea relacionado con los niños, las personas mayores y las personas con discapacidades.
- **Arreglar las Entradas de Coche que Impactan las Paradas del Autobús de Tránsito Rápido:** Las numerosas entradas de coche a lo largo del corredor de Blackstone/ Kings Canyon presentan un desafío a la gente que camina, así como para los usuarios del transporte que se dirigían a las estaciones de tránsito. Los participantes recomiendan arreglar las entradas de coche más cercanas a las paradas del Autobús de Tránsito Rápido que podrían financiarse a través de la creación de un Distrito de Mejoramiento de la propiedad de negocios. Estos cambios podrían incluir: hacer las entradas de coche menos anchas, tanto como sea posible con el fin de reducir las distancias de cruce de peatones y la eliminación de cualquier paisaje o señal que pueden oscurecer las líneas de visión del conductor/peatón.
- **Fortalecer la Coordinación Con el Distrito Escolar Para las Mejoras de la Seguridad Peatonal:** Observaciones de la intersección Chestnut Avenue/Balch Avenue cerca de la Escuela Primaria Mario G. Olmos destacó la necesidad de que la Ciudad trabaje más cerca con el distrito escolar para implementar, actualizar y/o mantener las mejoras de seguridad peatonales para los estudiantes. Para la Escuela Primaria Olmos, en particular, los participantes recomiendan el trabajo de la Ciudad con el distrito para explorar: la restauración del paso de peatones en el lado norte de la intersección Chestnut Avenue/Balch Avenue; la reubicación de la parada del autobús escolar para alinear con el cruce marcado existente; la instalación de unas islas de seguridad de los peatones en la Chestnut Avenue. Para la Primaria Susan B. Anthony, los participantes apoyaron fuertemente la comunicación abierta y un diálogo significativo con la Ciudad y el distrito escolar con el fin de avanzar hacia la implementación de mejoras de seguridad peatonal cerca de la escuela, en particular para el establecimiento de un programa de guardia de cruce en combinación con nuevos cruces marcados cerca de la escuela.

Una recopilación de todas las recomendaciones de los participantes del taller se puede encontrar en el apéndice 3.

Recomendaciones de California Walks/SafeTREC

California Walks y SafeTREC también tienen las recomendaciones siguientes para la ciudad de Fresno:

- **Buscar Fondos Para la Planificación e Implementación de Mejoras de Accesibilidad Peatonal Hacia el Tránsito:** California Walks y SafeTREC apoyan firmemente la recomendación de los residentes para dar prioridad a la finalización de las brechas en el sistema de banquetas a lo largo del corredor de Blackstone Kings Canyon y a lo largo de las calles laterales que conducen a las estaciones del Autobús de Tránsito Rápido. Les recomendamos que la ciudad de Fresno, el Departamento de Transporte, y Fresno Área Express (FAX) aplique para financiación a través del Programa de Planificación de Transporte de Caltrans (Caltrans Sustainable Transportation Planning Grant Program) para realizar un acceso peatonal de tránsito y dar prioridad a la seguridad de peatones - como banquetas y otras mejoras. Estudios similares se han completado o están en curso en Portland, Oregón⁶ y el condado de Santa Clara, CA⁷. Como medida provisional, se recomienda la Ciudad busque la financiación a través del Programa de Transporte Activo del estado, fondos de la Comunidad de Desarrollo de Subsidios de la Ciudad, o a través el programa de Desarrollo de Transporte de la Ciudad, el artículo 3 (TDA-3).
- **Establecer Una Póliza de Cruces Peatonales:** California Walks y SafeTREC recomienda que el Departamento de Trabajos Públicos de la Ciudad de Fresno desarrolle una póliza integral para los cruces peatonales y los cruces no controlados en consulta con el Comité de Bicicletas y Peatones de Fresno. El desarrollo de un objetivo, y una póliza transparente que guía cuando el Departamento instalará cruces adicionales ayudará a educar a los residentes sobre el proceso, así como informar a las expectativas de los residentes. Ejemplos de pólizas que se podrían utilizar incluyen una póliza del Condado de Washington⁸, y la Póliza de Mejoras de Cruces Peatonales de Caltrans⁹.
- **Instalar Extensiones de Banquetas y Bulbos de Autobuses:** California Walks y SafeTREC recomienda que la Ciudad instale extensiones de banquetas y bulbos para autobuses a lo largo del corredor Blackstone/Kings Canyon para mejorar la seguridad de los peatones en los cruces peatonales, así como para mejorar el abordaje de tránsito.
- **Perfeccionar el Proceso de la Caminata de Evaluación:** California Walks y SafeTREC recomienda adaptar aún más la caminata de evaluación extensiva de la seguridad peatonal utilizada durante la evolución de Blackstone Avenue del taller para satisfacer las necesidades de la comunidad. Estos refinamientos pueden incluir:
 - Proporcionar a los participantes con una forma de evaluación por bloque para mantener mejores notas y observaciones organizadas para la recopilación de datos, esto puede a su vez significar que cada evaluación es de un bloque a la vez;
 - Una mayor exploración de la columna de la simbología, que tiene por objeto filtrar quién y/o cual agencia puede ser responsable de las mejoras, así como el horario de tiempo estimado para la finalización de las mejoras necesarias; y

⁶ Disponible aquí: trimet.org/projects/pednetwork/index.htm

⁷ Disponible aquí: www.vta.org/pedestrian-plan

⁸ Disponible aquí: <http://www.co.washington.or.us/LUT/upload/MidbockCountyPolicy2010.pdf>

⁹ Disponible aquí: www.dot.ca.gov/hq/traffops/policy/12-03.pdf

- Animar a los participantes a tomar fotos de los desafíos y las cosas buenas de la comunidad y, si es posible, incorporar FotoVoz y/o VideoVoice como una parte integral del proceso de evaluación.¹⁰

AGRADECIMIENTOS

Nos gustaría dar las gracias a la ciudad de Fresno por invitarnos y organizar el taller. Gracias a Joe Martinez y a Tony Molina del Comité de Bicicletas y Peatones de Fresno; Jill Gormley y Andrew Benelli del Departamento de Trabajos Públicos de la Ciudad de Fresno; Melanie Ruvalcaba del Departamento de Salud Pública del Condado de Fresno; Genoveva Islas-Hooker, Esther Postiglione, y Gabriela Mares de Cultiva La Salud; Sarah Sharpe, Christine Barker, y Laura Hirahara del Ministerio Metro de Fresno y la Asociación Para un Blackstone Mejor; y Jose Leon-Barraza de la Asociación Para el Desarrollo Económico Comunitario del Sudeste de Fresno por su compromiso y liderazgo en la planificación del transporte impulsado por la comunidad y el compromiso significativo con los residentes de la comunidad! También nos gustaría dar las gracias al Centro de Educación Cultural Holística y Bienestar y al Centro Para Nuevos Americanos de Fresno por donar generosamente el espacio para el taller y a Salud CalViva (CalViva Health) por donar la comida para los talleres.

Nos gustaría agradecer a los muchos miembros de la comunidad cuya asistencia al taller y dedicación a la seguridad peatonal informo significadamente y fortaleció los resultados del taller.

Los fondos para el programa de Seguridad Peatonal en la Comunidad fue proporcionado por una beca del Centro de Investigación y Educación en Transporte Seguro de UC Berkeley (SafeTREC) de la Oficina de Seguridad Vial de California (OTS) a través de la Administración Nacional de Seguridad de Tráfico para Carreteras (NHTSA).

¹⁰ FotoVoz y VideoVoice permiten a los residentes que documenten las deficiencias ambientales e infraestructurales, para identificar soluciones que les gustaría a la Ciudad a seguir. Más información disponible aquí: <http://californiawalks.org/resources/calwalks-publications/>

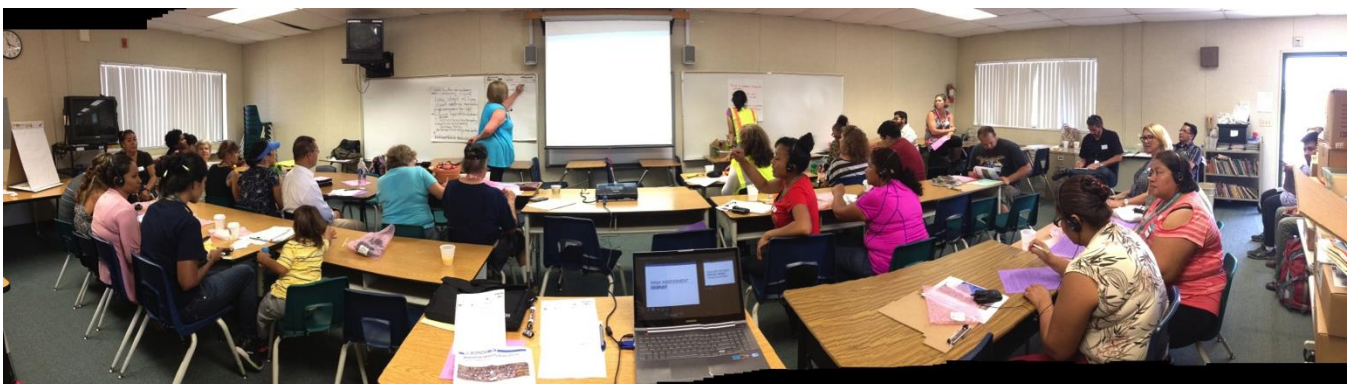
Apéndice 1. Notas y Fotos de la Caminata de Evaluación en Blackstone Avenue




Los participantes aprenden cómo llevar a cabo una caminata de evaluación.



Los participantes durante la caminata de evaluación.




Los participantes comparten sus observaciones sobre la caminata de evaluación.



Infraestructura	Notas y Observaciones	Fotos
<p style="text-align: center;">Falta de Banquetas</p>	<ul style="list-style-type: none"> • No hay banquetas desde Home Avenue hasta el oeste de Blackstone Avenue • La banqueta no continua en el lado este de Blackstone Avenue entre Home Avenue y McKinley Avenue • No hay banquetas en Belmont Avenue y Abby Street • No hay banquetas en Blackstone Avenue/McKinley Avenue y Blackstone Avenue/Weldon Avenue 	


Banquetas Angostas

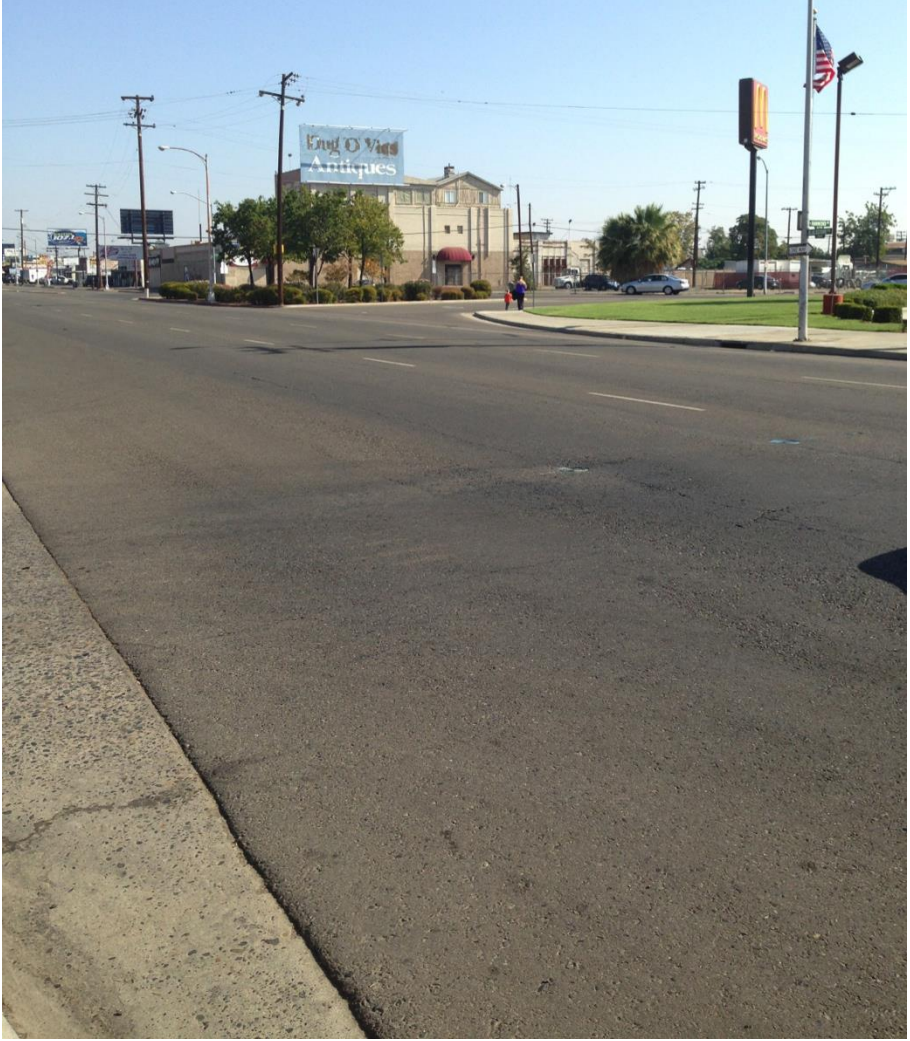
- La banqueta es muy angosta en la esquina suroeste de Blackstone Ave y Olive Ave
- Banquetas muy angostas entre Olive Ave a Weldon Ave
- Banqueta se debe expandir en la esquina suroeste de Blackstone Ave/Olive Ave
- La mayoría de las banquetas son de 4 pies; en unos lugares las banquetas son más angostas
- Banquetas angostas desde Olive Ave a Weldon Ave
- La esquina al suroeste de Blackstone Ave y Belmont Ave necesita más espacio
- Banquetas variables desde Olive Ave a Belmont Ave
- Banquetas anchas se necesitan para las paradas de autobús
- Las banquetas cambian entre ser anchas y angostas
- No hay suficiente espacio para caminar y cruzar
- La banqueta se hace más angosta entre Olive Ave y Hedges Ave




Infraestructura	Notas y Observaciones	Fotos
<p>Mantenimiento de Banquetas</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Muchos árboles han levantando las banquetas • Banquetas de alta calidad incluyendo mejoras para personas con discapacidades en frente de O'Reilly's • Peligros que causan tropiezos • Muchas de las áreas que necesitan mejoras se arreglaron con asfalto y no concreto • Malas condiciones en Blackstone Ave y Lewis Ave • Muchas banquetas levantadas • Rampas rotas • Cono del tráfico atornillado al semáforo • Malas condiciones en Blackstone Ave y en McKinley Ave • Banquetas sin reparar por causa de los arboles • Blackstone Ave y Olive Ave: No hay un cerco para el canal en el lado oeste de la calle 	

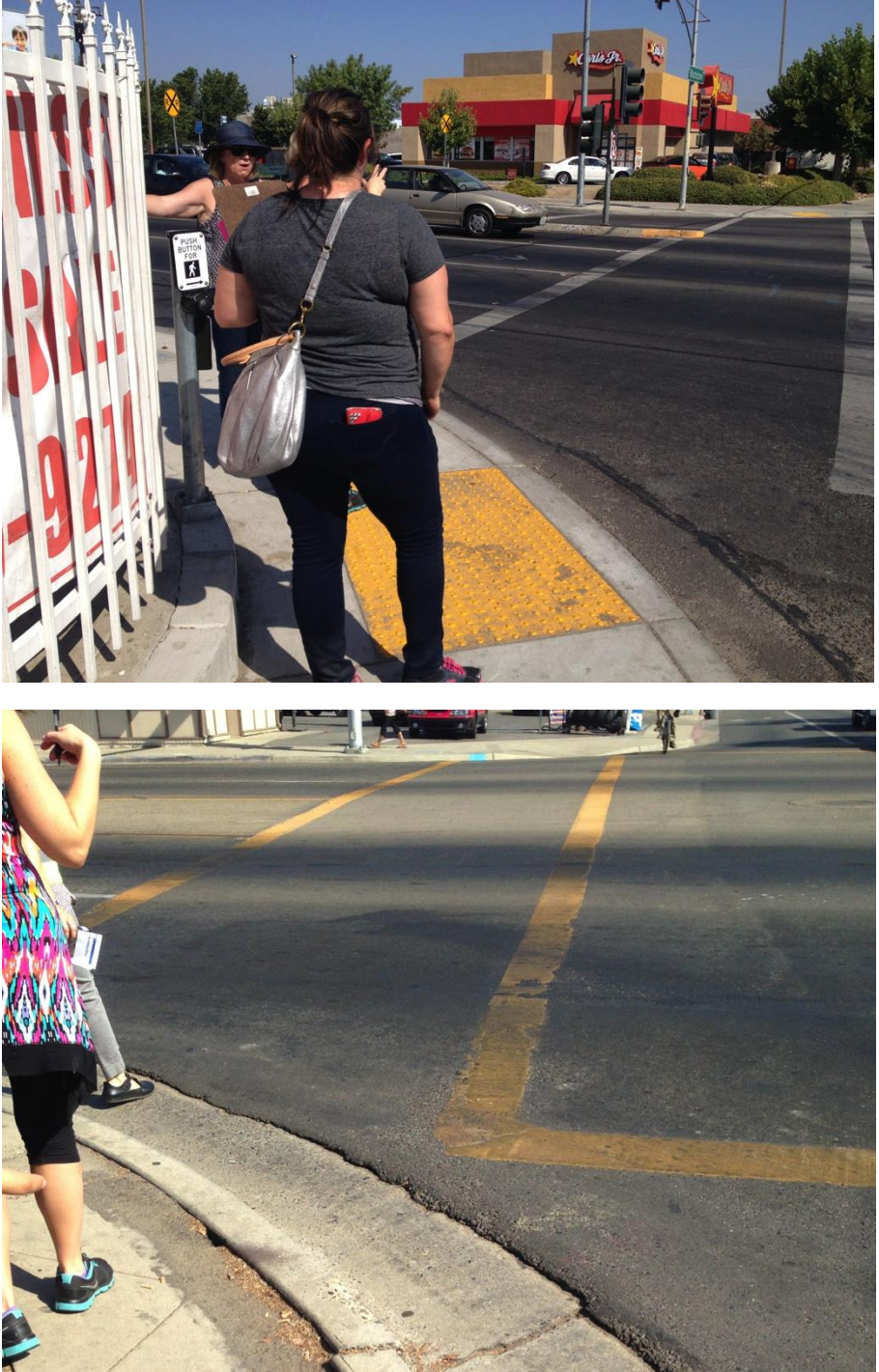
Infraestructura	Notas y Observaciones	Fotos
<p>Obstrucciones en la Banqueta</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Poste de luz/utilidades en medio de la banqueta en el lado oeste de Blackstone Ave al sur de Pine Ave • Muchos postes de utilidades y letreros toman mucho espacio en la banqueta • No hay suficiente espacio para caminar en frente de la tienda Bail Shark Bail Bonds por causa de obstrucciones • El espacio de rampas en Blackstone Ave y Abby Street (esquina al suroeste) es muy limitado 	 

Infraestructura	Notas y Observaciones	Fotos
<p>Rampas</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La rampa en Blackstone Ave y Olive Ave es muy angosta • Unas rampas no estaban alineadas • No hay rampas en la carretera 180 hiendo al este • La rampa necesita ser alineada con el cruce peatonal en Blackstone Ave y University Ave • La rampa no está alineada con el cruce peatonal en Blackstone Ave y Olive Ave • Algunas rampas carecían de las tiras de advertencia detectables • La tienda de auto partes O'Reilly: un edificio nuevo con nuevos diseños para rampas 	 <p>The top photograph shows a street corner where a sidewalk ramp is very narrow. A woman in a white shirt is pushing a stroller, and another woman in a black shirt and patterned pants is walking. In the background, there is a white building with a sign that reads 'CAL-STATE MUFFLER & BRAKE' and a phone number '959-268-9866'. The bottom photograph is a close-up of a sidewalk ramp. It shows a concrete ramp with a detectable warning strip (a series of raised, rectangular bumps) that is partially obscured by a shadow. A person's legs and feet are visible on the ramp.</p>


Infraestructura	Notas y Observaciones	Fotos
Distancias para Cruzar	<ul style="list-style-type: none">• McKinley Ave y Blackstone Ave: los cruces peatonales no están paralelos• Unos cruces peatonales están tan anchos que unos conductores no pueden ver a personas tratando de cruzar• Luz reducida en la esquina suroeste de McKinley Ave y Olive Ave	

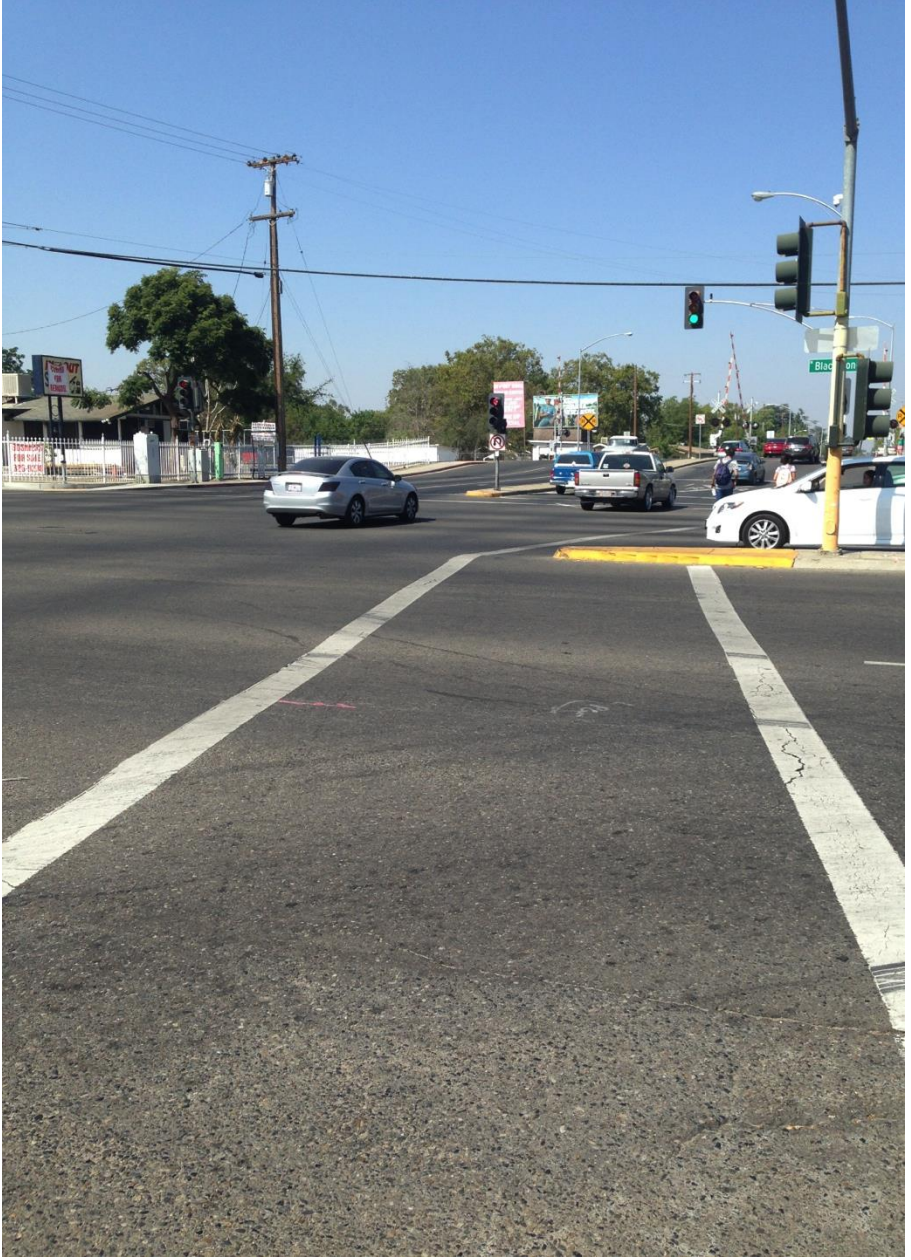
Infraestructura	Notas y Observaciones	Fotos
<p>Tiempo para Cruzar</p>	<ul style="list-style-type: none"> • El tiempo para cruzar en Olive Ave y Blackstone Ave es muy corto (en la esquina suroeste) • Podría ver más tiempo para cruzar • Unas luces toman más tiempo o no ofrecen tiempo suficiente para cruzar • No hay suficiente tiempo para cruzar en Blackstone Ave/McKinley Ave • Tiempo muy corto en Olive Ave y Blackstone Ave 	

Infraestructura	Notas y Observaciones	Fotos
<p style="text-align: center;">Cruces Peatonales</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Muchos cruces están descoloridos; hay necesidad para cruces peatonales de alta visibilidad • La distancia entre cruces marcados es muy grande- esto puede incentivar el “jaywalking” • Los cruces peatonales deben mejorarse a cruces de alta visibilidad • Solo se observó un cruce peatonal marcado en Harvey Ave • Numerosos cruces sin marcar; la gente tiene que usarlos, porque la distancia entre los cruces marcados es muy larga • No hay cruces peatonales marcados en cada intersección T ni en Clay Ave y Abby Street • Hay una gran necesidad para cruces peatonales marcados en Blackstone Ave/Hedges Ave y Blackstone Ave/University Ave, Blackstone Ave/Pine Ave, Blackstone Ave/Home Ave • En la área comercial no hay cruces peatonales marcados para que estudiantes puedan usar cuando caminan a la escuela • No hay suficientes cruces peatonales marcados, especialmente considerando que rápido corre el trafico • Se necesita marcar cruces para los niños en Clay Ave y Blackstone Ave • No hay un cruce peatonal cerca del McDonald’s • No hay un cruce peatonal marcado en Weldon Ave y Blackstone Ave (cruce noreste y noroeste) 	

Infraestructura	Notas y Observaciones	Fotos
<p>Mantenimiento de Cruces Peatonales</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Los cruces peatonales marcados están mal marcados y mantenidos en Blackstone Ave y Home Ave • Todos los cruces peatonales marcados necesitan repintarse • Unos cruces peatonales marcados se pueden mejorar con el mínimo esfuerzo • Se necesitan más cruces peatonales marcados alrededor de la primaria Susan B. Anthony y el Colegio Comunitario de Fresno • Mala calidad del pavimento en Abby Street • Las señales cerca de la escuela deben ser mejoradas 	

Infraestructura	Notas y Observaciones	Fotos
<p>Extensiones de Bordillos y Banquetas</p>	<ul style="list-style-type: none">• Se necesitan más extensiones de bordillos y banquetas para que los autobuses no obstruyan el trafico	

Infraestructura	Notas y Observaciones	Fotos
<p>Señales Peatonales y Contadores</p>	<ul style="list-style-type: none"> • No se observó ni un contador peatonal de tiempo regresivo • La instalación de contadores debería ser priorizada en lugares de alto tráfico • Los botones para cruzar se tenían que presionar manualmente para cruzar(Blackstone Ave/McKinley Ave) 	
<p>Luces para Peatones</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Solamente se observaron luces altas en la calle • No se observaron luces suficientes para poder encender a los peatones en la noche 	
<p>Señales o Marcas de Advertencia</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Podría ver más señales de tráfico alrededor del colegio comunitario • Se necesitan más letreros cerca de las escuelas 	

Infraestructura	Notas y Observaciones	Fotos
<p style="text-align: center;">Islas de Seguridad para Peatones</p>	<ul style="list-style-type: none"> Las medianas existentes son muy angostas, y unas se extienden hasta los cruces peatonales, forzando a los peatones a caminar donde corren los carros Extender la mediana existente en Abby Street/Olive Ave para crear una isla de seguridad peatonal 	
<p style="text-align: center;">Límite de Velocidad</p>	<ul style="list-style-type: none"> El límite de velocidad podría reducirse cerca del colegio comunitario 	

Infraestructura	Notas y Observaciones	Fotos
<p>Número de Carriles</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Hay muchos carriles y esto produce un ambiente donde es más fácil exceder el límite de velocidad • Ahora que Blackstone Ave no es una autopista, el tercer carril se puede utilizar para diferentes modos de transporte: carriles de bicicleta, carriles solo para el autobús, banquetas más anchas 	

Comportamiento	Notas y Observaciones
<p>Conductor</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Trafico Rápido • Solamente se observó un conductor manejando más rápido que el límite de velocidad • Conductores manejando más rápido que el límite de velocidad cerca del colegio • Conductores manejaban más rápido que el límite de velocidad cuando no podrían ver a nuestro grupo • Se sentía como si los conductores manejaban 45-50 MPH • Los conductores no cedían con frecuencia a la salida de la autopista • Observamos una persona en silla de ruedas cruzando y nadie paro para dejarlos cruzar • Los conductores no ponían suficiente atención en unas áreas como debajo de la autopista • Unos conductores distraídos • Unos conductores no obedecían las señales • Unos conductores aceleraban sus motores • Los conductores no reducen su velocidad

<p>Peatón</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Se observó a personas “jaywalking” al norte de McDonald’s (Olive Ave y Blackstone Ave) • En unas áreas se observaron personas cruzando inseguramente • Personas tuvieron que caminar entre el tráfico por causa de obstrucciones en la banqueta • Se observó solamente una otra persona caminando pero nos dijeron que muchos niños y padres cruzan antes y después de escuela • Una persona en silla de ruedas cruzo a la mitad de la cuadra • Unos peatones no usaron el cruce peatonal • Se observó a personas que no presionaron el botón antes de cruzar
<p>Percepciones y Comodidades</p>	<p>Notas y Observaciones</p>
<p>¿Se sintió a salvo del tráfico durante la caminata?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • En su mayor parte • No, evitando constantemente las obstrucciones; virando hacia el tráfico • No, cruces provocaron ansiedad; el tráfico es rápido • Coches van demasiado rápido • No por falta de cruces peatonales marcados para cruzar • Sí, sobre todo en la autopista en la rampa
<p>¿Se sintió a salvo de la delincuencia durante la caminata?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Condiciones nocturnas pueden sentirse diferente • Grafiti en todas partes • Sí, pero era plena luz del día y yo estaba en un grupo grande • Sí, pero estábamos en un grupo grande
<p>¿Hubo otras barreras que te hicieron sentir inseguro o insegura durante la caminata? (Perros agresivos, basura, etc.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Edificios vacantes • Decaimiento • Grafiti en todas partes • Un lote vacante en Belmont Avenue y Abby • Malas banquetas, decaimiento, edificios abandonados, hierbas, cristales rotos, hojas de palma apiladas en la banqueta • Decaimiento, basura, hierbas, ramas de árboles, grafiti

Notas Adicionales

¿Qué áreas están trabajando? ¿Por qué?

- En frente de las paradas de autobús en el colegio comunitario
- Banqueta adelante de O'Reilly
- Creo que en su mayor parte todo es bueno; sólo se tiene que añadir más cruces peatonales, ampliar las banquetas, eliminar o desviar los obstáculos, y reparar banquetas viejas
- O'Reilly en el lado oeste de la avenida Blackstone hizo un excelente trabajo con sus banquetas peatonales. La banqueta continúa a través de la zona de aparcamiento. El cruce de ferrocarril en Blackstone Avenue, al sur de McKinley Avenue, tiene una mejor pasarela peatonal en el lado oeste de la calle.
- Banquetas anchas debajo de la autopista
- Banqueta preciosa en frente de la tienda de Harley Davidson en Abby Street
- Banqueta de concreto se construyó a través del callejón en el lado Abby Street del callejón que corre entre Blackstone Avenue en Abby Street al sur de Olive Avenue y al sur de Patterson Street
- La camioneta de limpieza de grafiti estaba limpiando el grafiti
- Las zonas con banquetas amplias

Notas Adicionales

¿Qué áreas necesitan mejorar? ¿Por qué?

- Cubrir los alcorques
- Podar los árboles
- Reparación de banquetas levantadas
- Rampa de autopista necesita trafico más lento
- Añadir carriles de bicicleta para no alentar a los ciclistas que usen las banquetas
- Mejorar la barrera para el canal en Blackstone Avenue (sur de Olive Avenue)
- Cruce ferroviario
- No hay banquetas en las zonas industriales
- Demasiados obstáculos en las banquetas, banquetas angostas
- Canal abierto
- La parada de autobús existente es muy angosta
- Pasarelas son muy angostas, obstruidas y sin mantenimiento; muy anticuadas
- Hay varios obstáculos en las banquetas (postes de luz, arbustos, etc.). Las personas que son discapacitadas y en silla de ruedas no pueden pasar sin virar hacia el tráfico. Lado este de la calle, cerca de las vías del tren, tiene grava y no hay banqueta.
- Banquetas desiguales e inseguras; grados amarillos en bordillos inclinados no son lo suficientemente ancho; áreas de rampa más amplias, donde la calle se convierte en bordillos muy inseguras
- Mejores señales y pintura para calles de sentido único, porque los peatones están acostumbrados a el tráfico de 2 vías y quizás no buscan ciertos comportamientos, especialmente girando a la izquierda del carril de la izquierda
- No hay cruces peatonales señalizados en intersecciones T
- Banquetas mal creadas: las cercas de barrera se movieron fuera de la vía pública, pero las banquetas no se rellenaron
- Me gustaría ver guardias de cruce disponibles
- Para ayudar a todos los demás y para tener un Fresno mejor y para ayudar a los niños a sentirse seguros, necesitamos una mejor iluminación en todas las áreas
- Mantenimiento de la limpieza de las calles; coches tienen que reducir la velocidad. Las paradas de autobús no tienen ninguna sombra; no hay zonas de descanso; turnos son peligrosos
- Los cruces peatonales sin marcar

Para los artículos que necesitan mejorar, ¿cuáles son sus próximos pasos?

- Reunirnos con el Departamento de Trabajos Públicos y con el Consejo Municipal
- Por el momento, lo único que puedo hacer es expresar mi opinión
- Ponerme en contacto con los responsables de tales mejoras; negociar lo que sería soluciones más simples
- Necesitamos datos sobre cuántos peatones cruzan Blackstone Avenue y Abby Street-especialmente durante la mañana y tarde -ENTONCES priorizar la instalación de cruces peatonales de alta visibilidad
- Hacer cumplir los límites de velocidad
- Campamento de personas sin hogar en la noche en la zona. ¿Proporcionar instalaciones sanitarias? Camiones de basura proporcionados por la ciudad podrían limpiar cada mañana para limpiar la basura
- Organizar la comunidad y la ciudad para trabajar juntos

Apéndice 2. Lista de Revisión para Caminata de Evaluación en Blackstone

Nombre de Calle: _____		Cual Lado de la Calle: _____			Calle Transversal Más Cercana: _____
Infraestructura	Símbolo	Necesita Mejorar	Adecuado	Alta Calidad	Notas y Observaciones
¿Tenía Suficiente Espacio Para Caminar Sin Problemas?					
¿Están Quebradas o Rotas Las Banquetas?					
¿Están Bloqueadas Las Banquetas Por Arbustos, Basureros, Letreros, o Postes?					
¿Hay Rampas de Acceso? ¿Necesitan Reparación las Rampas?					
¿La Distancia que se Debe de Cruzar es Adecuada?					
¿Es Suficiente el Tiempo Para Cruzar?					

- Un programa comunitario o de negocios podría mejorar el problema
- Se puede hacer uso de socios, programas y otros servicios comunitarios actuales para mejorar el problema
- △ Se necesita cambio de directivas de la ciudad o financiamientos nuevos
- * Elemento Informativo — ninguna acción necesaria ahora

Infraestructura	Símbolo	Necesita Mejorar	Adecuado	Alta Calidad	Notas y Observaciones
¿Están lo Suficiente Visibles los Cruces Peatonales?					
¿Están Pintadas los Cruces Peatonales?					
¿Necesitan Reparación los Cruces Peatonales?					
¿Hay Extensiones de Banqueta?					
¿Hay Señales Peatonales con Contador?					
¿Hay Señal Peatonal con Control Automático? (no necesita presionar el botón para cruzar)					
¿El Semáforo da el Inicio a los Peatones?					
¿Hay Semáforos Peatonales? (RRFB, PHB)					

- Un programa comunitario o de negocios podría mejorar el problema
- Se puede hacer uso de socios, programas y otros servicios comunitarios actuales para mejorar el problema
- △ Se necesita cambio de directivas de la ciudad o financiamientos nuevos
- * Elemento Informativo — ninguna acción necesaria ahora

Adaptado de Walking Audit Survey Tool of the Walkable and Livable Communities Institute, www.walklive.org y Re+Walk Lummi-Mackenzie/Gooseberry Point, www.feetfirst.info/research

Infraestructura	Símbolo	Necesita Mejorar	Adecuado	Alta Calidad	Notas y Observaciones
¿Hay Farolas Peatonales?					
¿Hay Suficiente Signos y Señales Peatonales?					
¿Hay Islas Medianas Para Peatones?					
¿Cuál es el Límite de Velocidad?					
¿Cómo Son Los Carriles de Tráfico en Amplitud?					
¿El Número de Carriles de Tráfico es Suficiente?					

- Un programa comunitario o de negocios podría mejorar el problema
- Se puede hacer uso de socios, programas y otros servicios comunitarios actuales para mejorar el problema
- △ Se necesita cambio de directivas de la ciudad o financiamientos nuevos
- * Elemento Informativo — ninguna acción necesaria ahora

Adaptado de Walking Audit Survey Tool of the Walkable and Livable Communities Institute, www.walklive.org y Re+Walk Lummi-Mackenzie/Gooseberry Point, www.feetfirst.info/research

Conductas	Símbolo	Sí	No	Notas y Observaciones
Los conductores manejan demasiado rápido				
Los conductores no suelen esperar a que los peatones crucen				
Los conductores manejan sin conciencia				
Los conductores aceleran para alcanzar la luz verde o se pasan la luz				
¿Otras conductas de conductores?				
Los peatones cruzan sin poder ver y ser vistos por los conductores				
Los peatones cruzan sin conciencia				
¿Otras conductas de peatones?				

- Un programa comunitario o de negocios podría mejorar el problema
- Se puede hacer uso de socios, programas y otros servicios comunitarios actuales para mejorar el problema
- △ Se necesita cambio de directivas de la ciudad o financiamientos nuevos
- * Elemento Informativo — ninguna acción necesaria ahora

Adaptado de Walking Audit Survey Tool of the Walkable and Livable Communities Institute, www.walklive.org y Re+Walk Lummi-Mackenzie/Gooseberry Point, www.feetfirst.info/research

Percepciones y Comodidad	Símbolo	Sí	No	Notas y Observaciones
¿Tuvo miedo del tráfico durante la caminata?				
¿Tuvo miedo de personas o perros durante la caminata?				
¿Hubo otros problemas durante la caminata? (No hay suficiente luz; hay mucha basura por todas partes; etc.)				

- Un programa comunitario o de negocios podría mejorar el problema
- Se puede hacer uso de socios, programas y otros servicios comunitarios actuales para mejorar el problema
- △ Se necesita cambio de directivas de la ciudad o financiamientos nuevos
- * Elemento Informativo — ninguna acción necesaria ahora

Adaptado de Walking Audit Survey Tool of the Walkable and Livable Communities Institute, www.walklive.org y Re+Walk Lummi-Mackenzie/Gooseberry Point, www.feetfirst.info/research

Notas y Observaciones Suplementales

¿Qué áreas de la caminata fueron agradables? ¿Por qué?

¿Qué áreas de la caminata no fueran agradables? ¿Por qué?

¿Cómo le gustaría mejorar los problemas identificados durante la caminata?

- Un programa comunitario o de negocios podría mejorar el problema
- Se puede hacer uso de socios, programas y otros servicios comunitarios actuales para mejorar el problema
- Se necesita cambio de directivas de la ciudad o financiamientos nuevos
- Elemento Informativo — ninguna acción necesaria ahora

Apéndice 3. Recomendaciones de los Participantes

Corredor de Ventura/Kings Canyon

- Prioridades
 - Garantizar la continuidad de las banquetas a través de la financiación del Programa de Transporte Activo
 - Dar prioridad a la reparación y el mantenimiento de las banquetas
 - Instalar cruces peatonales adicionales con el acompañamiento de señales
 - Instalar cruces peatonales de alta visibilidad cuando la repavimentación ocurra
 - Instalar iluminación, incluyendo la iluminación peatonal a través de la financiación del Programa de Transporte Activo
 - Trabajar con el distrito escolar para restaurar cruces peatonales que faltan en Chestnut Avenue/Balch Avenue, cerca de la escuela primaria Olmos G. Mario;
 - Arreglar las entradas de coche (driveways) en relación con las paradas del Autobús de Transporte Rápido (BRT) a través de los Distritos de Mejoramiento de Negocios (Business Improvement Districts)
- Otras recomendaciones
 - Facilitar el desarrollo adicional de los edificios de uso mixto para mejorar las banquetas y el paisaje urbano
 - Instalar extensiones de bordillos y banquetas en las intersecciones
 - Ajustar frecuencia de la señal de peatones para proporcionar suficiente tiempo para cruzar
 - Instalar señales de cuenta regresiva para peatones donde ausente
 - Instalar carriles para bicicletas
 - Instalar bastidores de bicicletas
 - Arreglar banquetas levantadas/canales de drenaje hundidos a través de fondos de mantenimiento general
 - Educación adicional de seguridad para los conductores
 - Instalar señales de alta visibilidad adicional
 - Trabajar más con la Ciudad
 - Promover la aplicación Fresgo usando tarjetas postales multilingües disponibles en las oficinas de la Ciudad
 - Convertir aparcamiento en la calle a aparcamiento en ángulo o estacionamiento diagonal

Corredor de Blackstone Avenue

- Prioridades
 - Añadir cruces peatonales y señales
 - Mejorar los cruces peatonales para que sean de alta visibilidad
 - Instalar señales con cuenta regresiva
 - Arreglar el tiempo insuficiente para cruzar
- Otras Recomendaciones
 - Shields Avenue y Blackstone Avenue: Eliminar el giro a la derecha para los vehículos
 - Modernizar la estación de autobuses en Manchester

- Extensiones de bordillos en las estaciones de autobús
- Infraestructura para personas caminando y ciclando cerca de centros de actividades relacionados con el Autobús de Transito Rápido
- Cruce peatonal en Blackstone Avenue
- Cruces de alta visibilidad
- Señales para peatones
- Luces
- Instalar señales con cuenta regresiva cada vez que una señal nueva se instale o se mejore