

RECOMENDACIONES PARA MEJORAR LA SEGURIDAD PEATONAL Y CICLISTA EN EL VECINDARIO DEL AEROPUERTO EN MODESTO



Agosto
2016

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



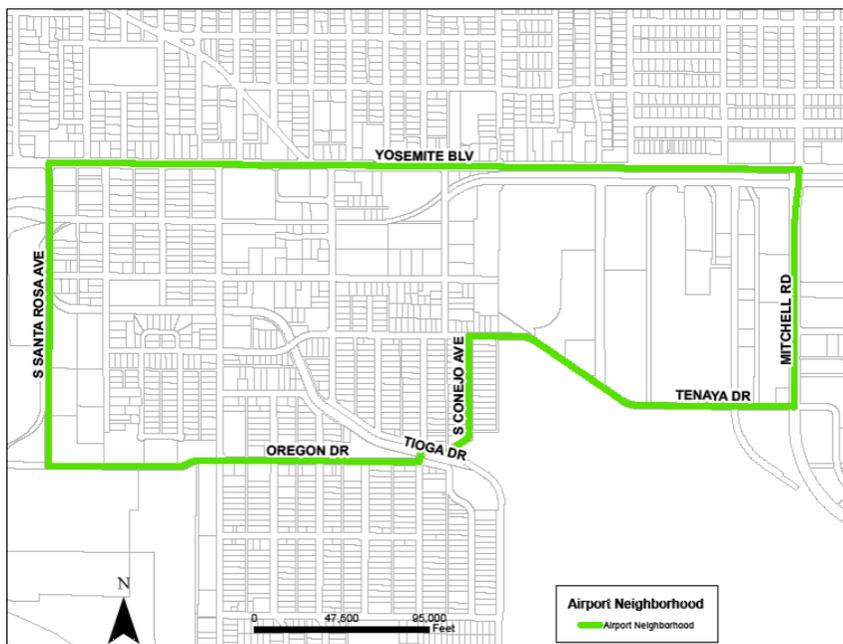
Berkeley SafeTREC
SAFE TRANSPORTATION RESEARCH AND EDUCATION CENTER

Recomendaciones Para Mejorar La Seguridad Peatonal y Ciclista en el Vecindario del Aeropuerto en Modesto

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

INTRODUCCION

En colaboración con las Caridades Católicas de la Diócesis de Stockton, la Agencia de Servicios de Salud del Condado de Stanislaus y el Tuolumne River Trust, la vecindad del Aeropuerto en Modesto fue identificada como una comunidad de enfoque para un Taller de Seguridad Peatonal y Ciclista en la Comunidad, basado en el interés de los residentes y su necesidad por la asistencia técnica y más recursos para mejorar la seguridad de los peatones y ciclistas, especialmente en lo que se refiere a las rutas seguras a la escuela para los estudiantes de la primaria y secundaria. El Vecindario del Aeropuerto esta geográficamente dividida entre las jurisdicciones de la Ciudad de Modesto y el Condado de Stanislaus.



LA VECINDAD DEL AEROPUERTO

Después de las conversaciones iniciales de planificación con las Caridades Católicas de la Diócesis de Stockton, con el Centro de Recursos para la Familia Healthy Start en la Escuela Primaria Orville Wright, con Tuolumne River Trust y con la Agencia de Servicios de Salud del Condado de Stanislaus, la comunidad invitó a el Centro de Investigación y Educación en Transporte Seguro de UC Berkeley (SafeTREC) y a California Walks al Vecindario del Aeropuerto para facilitar un taller de acción y planificación de la seguridad peatonal y ciclista impulsado por la comunidad. California Walks facilito

el taller el 19 de mayo del 2016, 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 donde los estudiantes caminan y andan en bicicleta para llegar a la escuela y a parques en el área; y 3) grupos pequeños de planificación y acción para facilitar el desarrollo de las recomendaciones priorizadas por la comunidad para informar

a los esfuerzos de la ciudad y el condado con respeto al transporte activo y la necesidad de rutas seguras para llegar a la escuela y los parques en la comunidad. 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 y ciclistas, las políticas y los programas.

HISTORIAL

Taller de Seguridad Peatonal y Ciclista en la Comunidad

El programa de Seguridad Peatonal y Ciclista en la Comunidad (CPBST) 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 y ciclista en la seguridad peatonal y la seguridad de ciclistas 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 y andar en bicicleta. El entrenamiento de medio día está diseñado para proporcionar a los participantes con las mejores prácticas de seguridad y una gama de estrategias probadas (la fuerza comunitaria, la evaluación, la ingeniería, la aplicación, la educación, y la motivación) 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 el establecimiento de los próximos pasos para su comunidad.

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

www.californiawalks.org/wp-content/uploads/2016/05/CPST-Annual-Report-2015.pdf

Condiciones de Seguridad Peatonal y Ciclista en el Vecindario del Aeropuerto

En las discusiones de planificación y visitas a la comunidad, se observaron los siguientes problemas de seguridad:



FALTA DE BANQUETAS EN LA PORCIÓN DE LA VECINDAD QUE LE PERTENESE AL CONDADO

Falta de Banquetas y Drenaje

Dentro de la Vecindad del Aeropuerto, generalmente hay banquetas presentes en las calles dentro de la Ciudad de Modesto y generalmente no están presentes en las calles dentro de la jurisdicción del Condado de Stanislaus. Además de la falta de banquetas, las calles dentro del Condado no tienen drenaje y esto crea riesgos adicionales para las personas que viajan a pie o en bicicleta debido a condiciones de inundación a lo largo de la calle, lo que resulta en residentes caminando en los carriles vehiculares.

La falta de drenaje también presenta desafíos en las banquetas que si existen, porque cuando cae un aguacero se crean grandes charcos en las esquinas y en las rampas de la banqueta. Muchas de las banquetas existentes en las calles de la ciudad están en mal estado, con grietas, secciones levantadas por las raíces de los árboles y muchas no tienen rampas. Hay vías del tren que corren al este/oeste por la vecindad y cruzan todas las calles del norte/sur, aunque sólo el cruce de la Avenida Santa Rosa tiene banquetas adecuadas. Ninguno de los cruces del ferrocarril, incluyendo el de la Avenida Santa Rosa, tiene los brazos de protección en los cruces peatonales.

Velocidades de Tráfico Altas y Calles Anchas

Muchas de las calles del vecindario son muy anchas. Los estudios han demostrado que las calles anchas y los carriles anchos se asocian con velocidades altas¹ que afectan seguridad para la gente que camina y que monta en bicicleta. Las calles anchas crean distancias más largas para los peatones. La vía principal en el extremo norte del barrio, Yosemite

Boulevard, es la Ruta Estatal 132. El segmento que corre a lo largo de la vecindad del aeropuerto se clasifica como una arteria principal de cuatro carriles con un límite de velocidad fijado de 45 MPH². En la Yosemite Blvd., la Avenida Santa Rosa, la Avenida Santa Cruz, la Avenida La Loma y la Avenida Empire (aunque la parte este del cruce de peatones no está abierta) existen cruces marcados y cruces marcados con semáforo limitados. El cruce en la Avenida Wilson está marcado y acompañado por un faro peatonal de estilo antiguo. Los cruces en la Avenida Las Palmas y la Avenida Santa Ana están marcados como cruces escolares y no tienen un faro o semáforo.

Falta de Instalaciones Para Bicicletas

Las instalaciones de bicicletas como los carriles de bicicleta no existen en las calles del vecindario o por el Boulevard Yosemite. En el extremo sur del vecindario, tanto el Parque de la Legión (Legion Park) como el Parque Regional del Río Tuolumne tienen senderos o caminos de usos múltiples aunque no hay instalaciones para bicicletas o caminos de bicicleta que conectan a la comunidad con los caminos del parque.

Avances Para Mejorar la Seguridad Peatonal

En enero del 2016, la ciudad de Modesto empezó a instalar cruces peatonales de alta visibilidad en las 4 esquinas de las calles Monterey y Empire, adyacente a la Escuela Primaria Orville Wright. Durante la



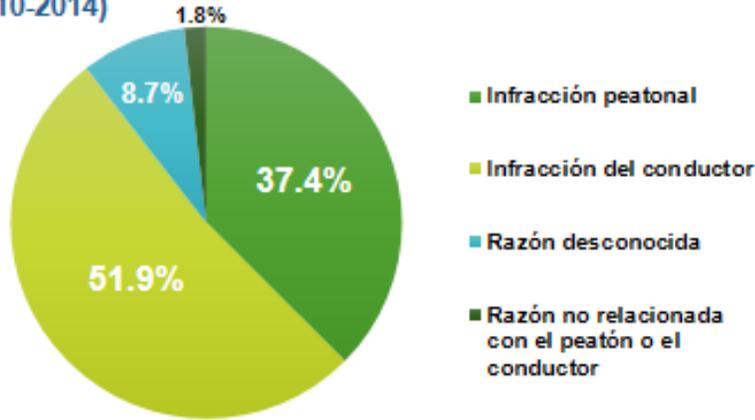
LA FALTA DE DRENAJE CAUSA CHARCOS DE AGUA

¹ Lea Kay Fitzpatrick, Paul Carlson, Marcus Brewer, and Mark Wooldridge, "Design Factors That Affect Driver Speed on Suburban Arterials": Transportation Research Record 1751 (2000):18–25.

² Lea Caltrans District 10, "State Route 132 Transportation Concept Report," October 2014. Available at http://www.dot.ca.gov/dist10/divisions/Planning/advancedplanning/docs/TCR's/SR-132TCRfinal10_10_2014.pdf

caminata de evaluación, los participantes observaron y expresaron su apoyo por las restricciones de estacionamiento en las esquinas y las rampas de las banquetas compatibles con la Ley para Personas con Discapacidades (ADA) que también se instalaron en esta ubicación.

Colisiones de Peatones y Ciclistas en el Vecindario del Aeropuerto Factores Principales de Colisiones Peatonales (2010-2014)



Data Source: SWTRG.
Collision data for 2014 is provisional and not final.

peatonales.

Los dos factores primarios de colisiones involucrando a un peatón, en términos de infracciones de conductores, ocurrieron por no ceder el paso a los peatones⁴ (37.9%) y velocidades inseguras (4.4%). La mayoría de las colisiones involucraron a los peatones ocurrieron cuando el peatón cruzaba en un cruce peatonal marcado (47.2%), el 28.1% de colisiones peatonales implicó a un peatón caminando fuera de un cruce peatonal⁵ mientras un 14.3% de colisiones involucraron a un peatón que caminaba en la carretera. Para las colisiones involucrando a ciclistas en Modesto, un 32.5% de las colisiones ocurrieron cuando el ciclista andaba en la calle contra el tráfico y cuando el/la ciclista no cede el paso al conductor (28.8%).

TALLER DEL 19 DE MAYO

Organizaciones comunitarias solicitaron el taller para 1) proporcionar a personal de la Ciudad /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 incluyendo la planificación del Plan para Crear un Vecindario del Aeropuerto Mas Ecológico (Airport Neighborhood Urban Greening Master Plan) y un Autobús Caminante para la Escuela Primaria Orville Wright; 2) fomentar una relación abierta y de colaboración entre las organizaciones

³ Tenga en cuenta que los datos de colisiones del 2014 son provisionales y aún no son definitivos.

⁴ 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 marcado o un cruce no 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 señal).

⁵ 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.

comunitarias, residentes y las agencia de la Ciudad/Condado; y 3) desarrollar las prioridades de seguridad peatonal y ciclista y los próximos pasos para el Vecindario del Aeropuerto.

Precediendo al taller del 19 de mayo, el comité de planificación llevó a cabo una evaluación preliminar para comprender mejor la seguridad de las rutas hacia la Escuela Primaria Orville Wright. A principios de noviembre del 2015, California Walks compartió con el comité de planificación las herramientas de auditoría Microscale Audit of Pedestrian Streetscapes (MAPS)⁶ y proporcionó una traducción al español de la evaluación MAPS-Mini. El Apéndice A contiene los resultados de la evaluación realizada por 36 voluntarios del vecindario, organizaciones comunitarias y miembros del Departamento del Alguacil del Condado de Stanislaus. Estos resultados fueron compartidos en la reunión del 29 de enero del 2016 de la Colaboración del Vecindario del Aeropuerto, y tanto el Supervisor del Condado Dick Monteith como el Concejal de Modesto Bill Zoslocki estuvieron presentes junto al personal de las agencia de la Ciudad/Condado.



LA COMUNIDAD APRENDIENDO SOBRE LAS MEJORAS DEL TRANSPORTE ACTIVO

El taller del 19 de mayo se llevó a cabo desde las 9:00 am a 2:00 pm en el Centro Comunitario del Vecindario del Aeropuerto con desayuno, almuerzo y cuidado de niños para fomentar la participación

⁶ “Auditing the Pedestrian Environment: A Brief Tool for Practitioners & Community Members”:
<http://activelivingresearch.org/blog/2015/09/auditing-pedestrian-environment-brief-tool-practitioners-community-members>

de residentes de la comunidad; se animó a los residentes a participar en cualquier momento durante el taller. El taller fue facilitado en español, mientras que el personal de California Walks presentó simultáneamente en inglés a través de auriculares de interpretación. Treinta y seis (36) personas asistieron al taller, representando una amplia variedad de organizaciones, agencias de la Ciudad/Condado, y la comunidad en general, incluyendo:

- La Ciudad de Modesto;
- El Condado de Stanislaus;
- El Distrito 10 del Departamento del Transporte (Caltrans);
- La Oficina de Seguridad de Trafico de California (OTS);
- El Departamento de Policía de Modesto;
- Las Caridades Católicas de la Diócesis de Stockton;
- El Centro de Recursos para la Familia Healthy Start en la Escuela Primaria Orville Wright;
- El Tuolumne River Trust;
- Las Agencias de Servicios de Healthy Start del Condado de Stanislaus;
- Los Servicios de Animales del Condado de Stanislaus;
- El Centro de Servicios Humanos;
- El Concilio de Gobiernos del Condado de Stanislaus;
- Participantes de las Charlas Comunitarias y Promotoras; y
- Residentes Locales.

Reflexiones de la Caminata de Evaluación



PARTICIPANTES PLATICANDO SOBRE LAS CONDICIONES DURANTE LA CAMINATA DE EVALUACION

Los participantes del taller realizaron evaluaciones sobre las condiciones que afectan a los peatones y ciclistas a lo largo de dos rutas usadas por los estudiantes para ir/venir de la escuela y rutas que usan los residentes para ir/venir de parques comunitarios. Se 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 (la fuerza comunitaria, 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 alrededor del Vecindario del Aeropuerto; y 3) identifiquen a lo positivo de la comunidad y estrategias que puedan mejorar estos bienes. Tras la evaluación de caminata, los participantes compartieron las siguientes reflexiones:

- **La Diversidad de los Participantes en el Taller:** Los participantes observaron que las personas que atendieron el taller vinieron de diferentes orígenes. No sólo estaban representados los residentes y las organizaciones comunitarias, sino también el personal de agencias de la



EJEMPLO DE INSTALACIONES DE BICICLETA FISICAMENTE SEPARADAS
 INSTALADAS RECIENTEMENTE POR LA CIUDAD DE MODESTO

Ciudad, Condado y el Estado. Esto mostró a los líderes de la vecindad que ellas no están solas trabajando para mejorar la seguridad y que sus voces y preocupaciones están siendo escuchadas por funcionarios del gobierno.

- **Infraestructura Nueva y Efectiva:** Un mes después de la reunión de la Colaborativa en enero del 2016, la ciudad de Modesto comenzó a trabajar en la instalación de cruces peatonales de alta visibilidad en la esquina de las avenidas Monterey y Empire, adyacentes a la Escuela Primaria Orville Wright. Durante los talleres, los participantes observaron y expresaron su apoyo por las restricciones de estacionamiento en las esquinas y las rampas de las esquinas compatibles con la Ley para Personas con Discapacidades que también se instalaron en esta ubicación.
- **Los Parques y el Espacio Abierto:** Los participantes destacaron los numerosos parques y reservas de espacios abiertos ubicados en y alrededor del vecindario, incluyendo el Parque Mono, el Parque Oregon, el Parque de la Legión y el Parque Regional del Río Tuolumne. Desafortunadamente, en el vecindario no existen guías y una completa infraestructura para caminar y andar en bicicleta para dirigir a los residentes y visitantes a acceder a estas maravillosas instalaciones recreativas.
- **Derecho de Paso Abundante:** Los participantes

observaron las amplias calles de su vecindad como un desafío y una oportunidad. Mientras que el derecho de paso actual del automóvil fomenta el exceso de velocidad y otros comportamientos peligrosos, también significa que el espacio necesario para crear una infraestructura más segura para la gente caminando y en bicicleta está disponible, incluyendo la posible adición de carriles de bicicletas Clase II y marcas de zona de conflicto.

- **Desafíos Sobre la Vía Pública:** Los participantes notaron varios desafíos al cruzar Yosemite Boulevard, incluyendo cruces limitados y marcados, largas distancias de cruce, cruces peatonales descoloridos y falta de restricciones de estacionamiento en las esquinas.
- **Banquetas No Existentes o Mal Mantenidas:** Los participantes expresaron desafíos que también fueron observados por California Walks durante la visita al sitio en enero de 2016,

incluyendo el mal estado de las banquetas de la Ciudad y en la porción no incorporada del condado del vecindario.

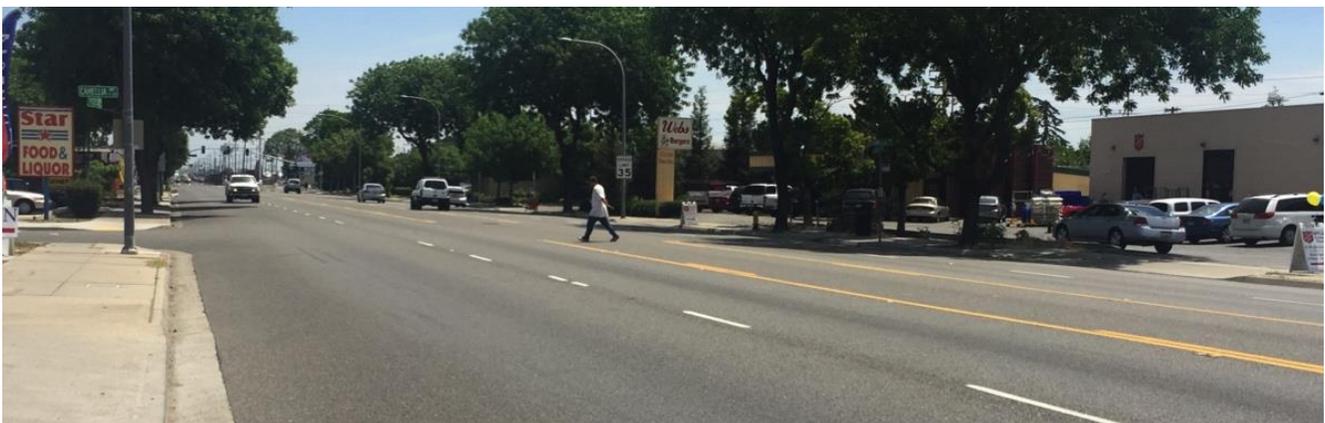
- **Insuficientes Cruces Peatonales:** A lo largo del vecindario y en las intersecciones de la Yosemite Blvd., los participantes señalaron la falta de rampas, la falta de cumplimiento con la Ley para Personas con Discapacidades (ADA), falta de cruces peatonales, falta de cruces peatonales marcados o cruces peatonales descoloridos y una falta en general de restricciones de estacionamiento en las esquinas.
- **Basura, Perros Suelos y Vegetación Excesiva:** Además de las barreras para caminar y andar en bicicleta de manera segura en el vecindario, los participantes también señalaron barreras adicionales, incluyendo basura excesiva y grafiti en algunas áreas; una abundancia de perros sueltos que afectan la seguridad de los residentes al caminar o andar en bicicleta; y la vegetación excesiva que puede bloquear las líneas de visibilidad, las banquetas o incluso la luz de los postes.



PERROS AGRESIVOS OBSERVADOS DURANTE LA CAMINATA DE EVALUACIÓN



BASURA OBSERVADA DURANTE LA CAMINATA DE EVALUACION



CRUCES NO SEGUROS OBSERVADOS POR LA YOSEMITE BLVD. DURANTE LA CAMINATA DE EVALUACION

Recomendaciones Comunitarias

Después de la caminata de evaluación, California Walks facilitó las discusiones de planificación de acción en pequeños grupos en inglés y español. Los participantes del taller tuvieron la tarea de analizar dos conjuntos de preguntas: la primera se centró en identificar y priorizar las mejoras de infraestructura para estudiantes y residentes que caminan y andan en bicicleta en el Vecindario del Aeropuerto y la segunda se centró en identificar y priorizar actividades no relacionadas con la infraestructura que podrían ser implementadas para educar y animar a los estudiantes a caminar y andar en bicicleta de manera segura.

Los participantes del taller proporcionaron las siguientes recomendaciones para mejorar la infraestructura:

- **Instalaciones y Mantenimiento de Banquetas:** Los participantes resaltaron la necesidad de priorizar el mantenimiento de las banquetas dentro de la ciudad de Modesto y la instalación de banquetas dentro del Condado. Además, los residentes expresaron la necesidad de arreglar



PARTICIPANTES DURANTE LOS GRUPOS PEQUEÑOS DE ACCIÓN

problemas de drenaje y vegetación excesiva. El personal de la Ciudad recomendó la presentación de informes en tiempo real a través del 311 y la nueva aplicación de teléfonos en varios idiomas, GoModesto!⁷

- **Cruces Peatonales Mejorados:** En todo el vecindario y en las intersecciones de Yosemite Blvd., los participantes destacaron la falta de rampas y cumplimiento con la Ley para Personas con Discapacidades (ADA), los cruces peatonales no existentes o bloqueados, la falta de cruces peatonales marcados o cruces peatonales descoloridos y la falta en general de restricciones de estacionamiento.

Los residentes estaban particularmente interesados en ver cruces peatonales de alta visibilidad como las recientemente instaladas en las avenidas Monterey y Empire y en la instalación de brazos de seguridad para proteger a los peatones y ciclistas de las vías del ferrocarril.

- **Iluminación Peatonal:** Los participantes recomendaron mejorar y aumentar la iluminación peatonal en todo el vecindario. En unas áreas de la comunidad, una solución rápida y

⁷ Para más información sobre la aplicación visite <http://www.modestogov.com/326/GoModesto>

relativamente barata sería limpiar la vegetación excesiva para mejorar el alcance de la luz de los postes.

- **Reductores de Velocidad y Letreros Por la Avenida Monterey:** Varios participantes pidieron la instalación de reductores de velocidad y señales de parada a lo largo de la Avenida Monterey para facilitar viajes más seguros alrededor de la Escuela Primaria Orville Wright. Ahora que la intersección de Monterey y Empire Avenue tiene cuatro paradas, a los residentes les gustaría ver tratamientos similares a lo largo de Monterey en Thrasher y Kerr Avenues.



PARADAS DE AUTOBUSES EXISTENTES QUE NO TIENEN REFUGIO

- **Paradas de Autobuses Mejoradas:** Las paradas de autobús en el Vecindario del Aeropuerto consisten principalmente de postes con cartelones de tránsito y nada más. A los participantes les gustaría ver bancos para sentarse y la protección del sol a través de los refugios de autobuses en cada una de las paradas de autobús como una mejora al largo plazo.
- **Mantenimiento de Parques y Caminos Locales:** Los participantes notaron una gran cantidad de basura y vegetación en varios lugares alrededor de la comunidad, incluyendo parques. Las madres del grupo señalaron que estarían más dispuestas a llevar a sus familias, incluyendo a los niños pequeños, a los parques locales y a lo largo del río Tuolumne si estuvieran bien mantenidos y si parte de la vegetación fuera removida para mantener el espacio abierto. La vegetación excesiva y la falta de mantenimiento han atraído comportamientos ilegales, lo que ha desalentado a la comunidad de disfrutar de sus parques.

Los participantes compartieron las siguientes recomendaciones no relacionadas con la infraestructura:

- **Autobús Caminante/Rutas Seguras a la Escuela:** El concepto de un programa de Autobús Caminante era popular entre los participantes y los residentes agregaron que les gustaría asociarse con el Departamento de Policía de Modesto y el Departamento del Alguacil del Condado de Stanislaus para dirigir las rutas seguras a la escuela. Además, los participantes recomendaron el establecimiento de zonas designadas en la Escuela Primaria Orville Wright para los padres que conducen a sus hijos de la escuela, así como para reemplazar el estacionamiento de bicicletas para animar a más estudiantes a montar sus bicicletas para llegar a la escuela.
- **Programa de Educación de Seguridad para Peatones y Ciclistas:** Los participantes expresaron la necesidad de entrenamientos continuos de educación y de seguridad para peatones y ciclistas a través de talleres, una semana dedicada a la comunicación entre padres y sus hijos sobre la seguridad peatonal y ciclistas y premios y reconocimientos por su buen comportamiento.
- **¡Si Se Puede!:** Durante todo el taller, el mensaje fue claro: los participantes desean ser consistentes en priorizar sus propias necesidades. Hubo un entendimiento general a

permanecer unidos y empoderados, a no abandonar la seguridad de los niños y su futuro, y continuar trabajando unidos por medio de la comunicación entre los residentes.

Recomendaciones de California Walks/SafeTREC

California Walks y SafeTREC también presentan las siguientes recomendaciones para la consideración de los defensores de la comunidad, la Ciudad de Modesto, el Condado de Stanislaus y Caltrans:

- **Involucrar a Los Socios de la Comunidad en la Finalización e Implementación del Plan para Crear un Vecindario del Aeropuerto Mas Ecológico:** California Walks y SafeTREC alientan al personal del Departamento de Planificación y Desarrollo Comunitario del Condado de Stanislaus a involucrar significativamente a residentes y organizaciones comunitarias en la creación del plan final para Crear un Vecindario del Aeropuerto Mas Ecológico (Airport Neighborhood Urban Greening Master Plan)⁸. Como lo ha demostrado este taller, hay un apoyo comunitario y un impulso considerable detrás de los elementos del plan, incluyendo la circulación activa del transporte por el vecindario, rutas seguras a la escuela, conectando a los residentes con sus parques y espacios abiertos y mejorando las opciones de escurrimiento de aguas pluviales.
- **Involucrar a Los Socios Comunitarios, la Ciudad de Modesto y el Condado de Stanislaus en la Planificación y la Implementación a lo Largo de Yosemite Boulevard/SR 132:** California Walks y SafeTREC recomiendan que el Distrito 10 de Caltrans involucren a los residentes, al personal de la ciudad y el condado con respeto a los peatones y ciclistas a través de Yosemite Blvd. Específicamente, los cruces marcados peatonales existentes en Yosemite Blvd. son elegibles para recibir mejoras de seguridad de acuerdo con la Política de Mejora de Cruces de Caltrans.⁹ Además, en la próxima actualización del Informe de Concepto de Transporte para el Corredor, recomendamos que los residentes de la comunidad participen en el proceso. Una solución provisional podría ser asegurar que Caltrans involucre proactivamente a organizaciones comunitarias y residentes para compartir información sobre proyectos de Caltrans actuales.
- **Colaborar con la Comunidad para Fortalecer las Solicitudes de Financiamiento para la Planificación y Ejecución del Transporte:** Muchas fuentes nuevas y existentes de financiamiento estatal y federal del transporte para caminar y andar en bicicleta incluyen cada vez más prioridades relacionadas con el compromiso comunitario en la planificación y toma de decisiones durante el proceso de planificación. En el Programa de Transporte Activo del estado, por ejemplo, se califican las propuestas que demuestran que incluyeron a cabo actividades comunitarias significativas y efectivas para un proyecto de caminar o andar en bicicleta más altas. Por ejemplo, involucrar a los residentes para participar temprano durante la fase de concepción del proyecto y/o hacer que el proceso de planificación sea abierto y accesible mediante la celebración de talleres o reuniones durante horas que satisfagan a los residentes, proporcionar servicios de traducción y de cuidado de niños, organizar juntas en lugares accesibles por tránsito demuestra un compromiso con la comunidad. Asociarse formalmente con organizaciones comunitarias que han establecido relaciones con residentes-ya sea proporcionando fondos directos para actividades con una organización para ayudar a escribir una solicitud- puede fortalecer las aplicaciones de financiamiento.
- **Colaboración con las Coaliciones Comunitarias Basadas en la Seguridad de los Peatones y Ciclistas:** La Colaborativa del Vecindarios del Aeropuerto convocada por el Centro de Recursos para

⁸ Para más información sobre este Proyecto por favor visite: <http://www.stancounty.com/bos/agenda/2011/20110712/d02.pdf>.

⁹ Caltrans Traffic Operations Policy Directive, 12-03 "Crosswalk Enhancements Policy," Available at www.dot.ca.gov/trafficops/policy/12-03.pdf.

la Familia Healthy Start en la Escuela Primaria Orville Wright, es una ventaja muy fuerte para el vecindario y provee una fundación fuerte como coalición basada en la comunidad para avanzar los esfuerzos que mejoraran el caminar y andar en bicicleta en la vecindad. Los miembros de la Colaboración incluyen las Caridades Católicas de la Diócesis de Stockton, el Tuolumne River Trust y la agencia de Servicios de Salud de Stanislaus y los residentes de la comunidad. La Ciudad, el Condado y Caltrans –particularmente sus departamentos de planificación, de las obras públicas (Public Works) y sus divisiones de transporte- deben aprovechar el foro de la Colaborativa para educar, informar y asociarse con los residentes para desarrollar e implementar transporte identificado y priorizado por la comunidad.

- **Organizar una Excursión a Pie y por Bicicleta y una Cadena de Parques:** California Walks y SafeTREC recomiendan a los defensores de la comunidad que trabajen con la Ciudad y el Condado para realizar una excursión a pie o en bicicleta desde diferentes puntos del vecindario hasta los parques y senderos del parque. Estos tours/excursiones podrían destacar el acceso de peatones y ciclistas y las necesidades de seguridad para los planificadores de la Ciudad y del Condado. Tuolumne River Trust también podría estar interesado en participar en eventos de "urbanismo táctico"¹⁰ con los planificadores del Condado que trabajan en planes y directivas para demostrar la eficacia de mejoras temporales con el objetivo de adoptarlas oficialmente al largo plazo.
- **Infraestructura para Caminar y Andar en Bicicleta y Caminos para Conectar los Parques:** Uno de los resultados de una excursión de caminata y ciclista y la creación de una Cadena de Parques podría ser la implementación de una mejor infraestructura para los peatones y ciclistas-desde banquetas y separaciones físicas de carriles para bicicletas y senderos de usos múltiple-a conexiones visuales para los residentes y visitantes al Parque Mono, Parque Oregon, Parque George A. Rogers, Parque de Legión, y el Parque Regional de Río de Tuolumne. California Walks y SafeTREC recomiendan que tanto en la planificación como en la implementación de estas conexiones de parques, se tengan en cuenta las rutas seguras para la escuela porque las rutas usadas por los estudiantes pueden reflejar algunas de las rutas de la Cadena de Parques y posiblemente también ser incluidas en la ruta.

¹⁰ Para ejemplos sobre el urbanismo táctico y sus conexiones con el transporte active, por favor visite: <http://www.street-plans.com/>.



AGRADECIMIENTOS

Nos gustaría dar las gracias al Vecindario del Aeropuerto por invitarnos a su comunidad y por organizar el taller. Gracias a Edward Aguilar, Edgar Garibay, Esmeralda González y Armando Núñez 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 agradecer al Centro de Recursos para la Familia Healthy Start en la Escuela Primaria Orville Wright por generosamente haber donado su espacio para el taller, el cuidado de niños y al Toulumne River Trust por donar el desayuno y almuerzo.

Nos gustaría agradecer a los muchos miembros de la comunidad por asistir al taller, a la Ciudad de Modesto, al Condado y al personal de las agencias estatales por su dedicación a la seguridad peatonal y ciclista que informo significadamente y fortaleció los resultados del taller.

Los fondos para el programa de Seguridad Peatonal y Ciclista 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 de Trafico de California (OTS) a través de la Administración Nacional de Seguridad de Tráfico para Carreteras (NHTSA).

Apéndice A

Resultados de la encuesta de la caminabilidad en la comunidad del Aeropuerto

2015

Proposito

- Los residentes de la comunidad identificaron y le dieron prioridad a los proyectos para mejorar la comunidad
- La primera prioridad para la comunidad fue la seguridad para los peatones y ciclistas.

Participación de aliados en este proyecto

- Community Chats/Charlas Comunitarias
- Healthy Start
- Tuolumne River Trust
- Catholic Charities/Caridades Católicas
- La oficina de salud pública del condado de Stanislaus
- El consejo de gobiernos del condado de Stanislaus
- El departamento de Sherriff's
- Parent Resource Centro/El centro de recursos familiares.

¡Los aliados en acción!



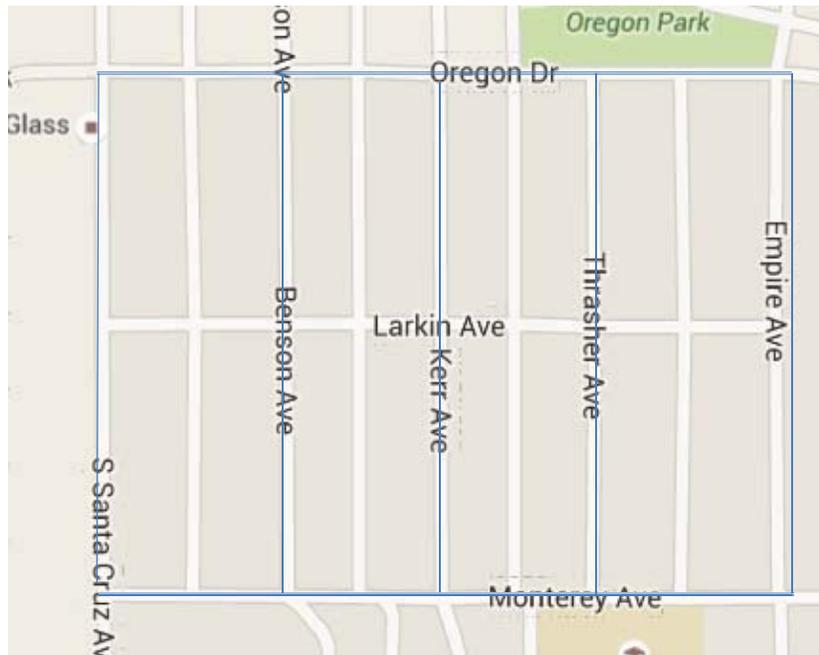
Metodología

- Usamos la encuesta para la auditoría peatonales de versión microescala Streetscapes
- Participaron 36 voluntarios
 - 20 residentes comunitarios
 - 6 participantes de agencias comunitarias sin fines de lucro
 - 10 oficiales del departamento de Sherriff's (2 patrullas, 2 oficiales caminando y 6 cadetes caminando)
- Participaron 7 grupos con un lider asignado para cada grupo

¡Charlas en acción!



Las rutas de caminantes y colección de datos



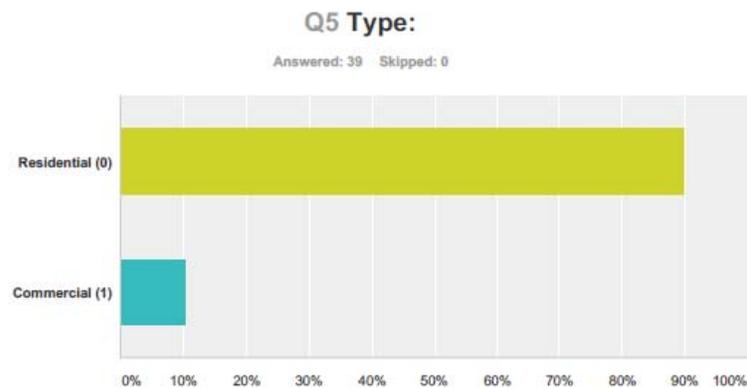
Las calles participantes: Monterey, Empire,
Oregon, Sur Santa Cruz, Kerr, Benson, y Thrasher



La encuesta

- La encuesta fue completada de acuerdo a cada cuadra en ambos lados de la calle.
- Un total de 39 encuestas fueron completadas.

Resultados de la encuesta

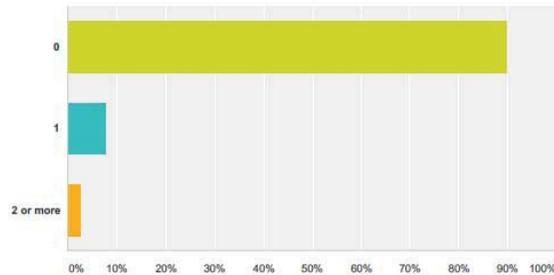


Answer Choices	Responses
Residential (0)	89.74% 35
Commercial (1)	10.26% 4
Total	39

Resultados de la encuesta

Q7 How many public transit stops are present?

Answered: 39 Skipped: 0



P7: ¿Cuántas paradas de tránsito hay?

Answer Choices	Responses
0	89.74% 35
1	7.69% 3
2 or more	2.56% 1
Total	39

*Hay solo una banca o lugares para sentarse.

Paradas de tránsito

- Hay un número X paradas de tránsito en la comunidad del Aeropuerto
- A lo largo de las calles en la evaluación de caminabilidad hay X número de paradas de tránsito
- Sólo una parada tiene un bancas sin techo.
- Ninguna de las otras paradas de tránsito tienen bancas o techo.

Para de tránsito: La calle Oregon drive en el parque

Mirando hacia el este
en la calle Oregon Drive



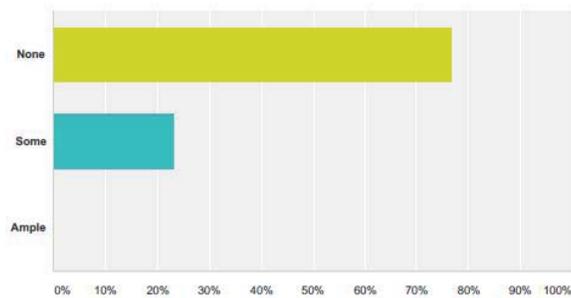
Enfrente de la parada de tránsito
en la calle Oregon drive.



Resultados de la encuesta

Q9 Are street lights installed?

Answered: 39 Skipped: 0



P9: ¿Están instaladas las luces exteriores?

Answer Choices	Responses	Count
None	76.92%	30
Some	23.08%	9
Ample	0.00%	0
Total		39

Las luces exteriores

- Las luces exteriores estan presente en las siguientes calles: Empire, Oregon, Sur Santa Cruz, y Monterey
- Algunas luces exteriores se encuentran parcialmente bloqueadas por árboles crecidos
- No hay luces exteriores en las siguientes calles: Benson ¿(Favor de CONFIRMAR Kerr y Thrasher)?

Luces exteriores

No hay luz de calle en la Benson avenida

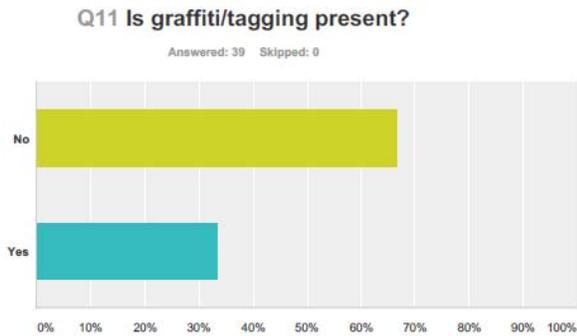


Unas luces exteriores estan parcialmente bloqueadas



Resultados de la encuesta

P11: ¿ Está presente el graffiti?



Answer Choices	Responses	
No	66.67%	26
Yes	33.33%	13
Total		39

Graffiti

- Algunos graffiti puede ser encontrado en toda la comunidad
- Durante la evaluación de caminabilidad se encontró principalmente en las señales de alto y lugares vacantes (de negocios y/o residencial)

Graffiti

En la esquina de la Oregon drive y Kerr avenida

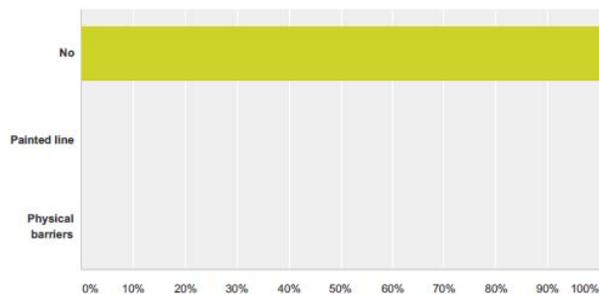
La Kerr avenida y Oregon drive



Resultados de la encuesta

Q12 Is there a designated bike path?

Answered: 39 Skipped: 0



P12: ¿Hay un carril designado para las bicicletas?

Answer Choices	Responses
No	100.00% 39
Painted line	0.00% 0
Physical barriers	0.00% 0
Total	39

Carriles para las bicicletas

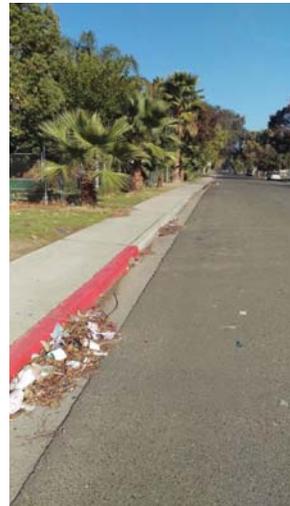
- No hay carriles para bicicletas en las calles de destino, ni en la comunidad en general
- Los carriles para bicicleta existen en el parque Legión y el parque TRRP; Sin embargo, no hay carriles de bicicleta que conectan a la comunidad con los parques

Carilles de bicicleta

North en la Empire avenida
y Oregon drive



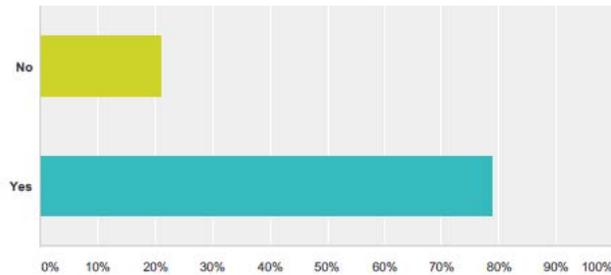
¿¿¿¿????



Resultados de la encuesta

Q13 Is a sidewalk present?

Answered: 38 Skipped: 1



P13: ¿Hay una banqueta presente?

Answer Choices	Responses	Count
No	21.05%	8
Yes	78.95%	30
Total		38

Banquetas presentes

- En general,
 - Las banquetas están presentes en las calles en la jurisdicción de la ciudad Modesto
 - Las banquetas no están presentes en las calles en la jurisdicción del Condado de Stanislaus
- En la Oregon drive hay banquetas al lado del parque, pero no en el otro lado de la calle
- Hay varias banquetas inseguras que tienen grietas o están en un mal estado creando rutas inseguras

No hay banquetas en la Oregon drive

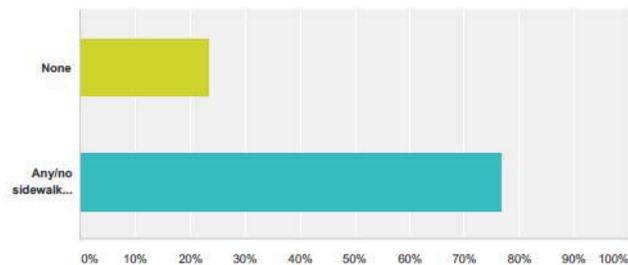
Entre las calles de
Sur Santa Cruz avenida y
Empire avenida



Resultados de la encuesta

Q14 Are there poorly maintained sections of the sidewalk that constitute major trip hazards?

Answered: 30 Skipped: 9



P14:¿Hay secciones en mal estado de la banquetas que constituyen grandes peligros de tropiezo?

Answer Choices	Responses
None	23.33% 7
Any/no sidewalk present	76.67% 23
Total	30

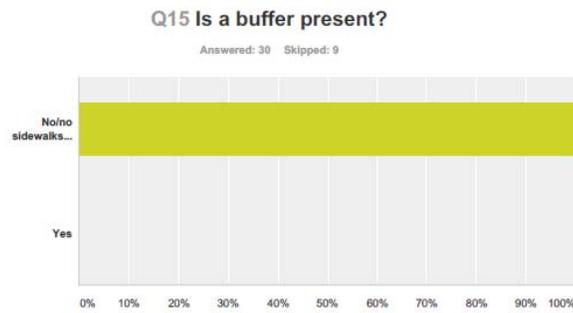
Banquetas mal mantenidas

- Cuando caminábamos en las banquetas estaban en mal estado puesto que tenían grietas, agujeros, y fragmentos de concreto
- Algunas banquetas estaban muy inseguras para caminar, montar en bicicleta o pasar con las carriolas teniendo grandes raíces levantaban las banquetas y es peligroso.



Resultados de la encuesta

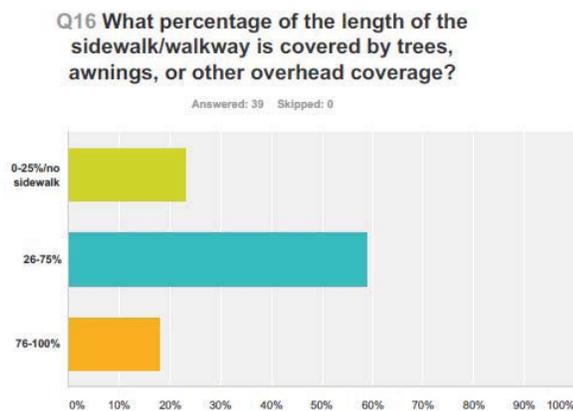
P15: ¿Hay espacio entre la banqueta y la carretera?



Answer Choices	Responses	Count
No/no sidewalks present	100.00%	30
Yes	0.00%	0
Total		30

Resultados de la encuesta

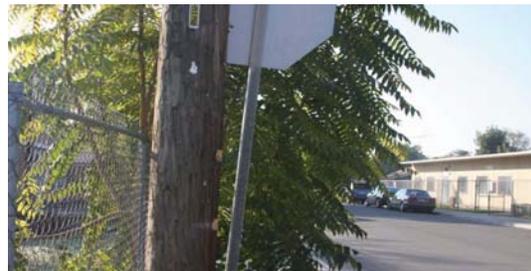
P16: ¿Qué porcentaje de la longitud de la banqueta/pasarela está cubierta por árboles, toldos o otra cobertura aérea?



Answer Choices	Responses	Count
0-25%/no sidewalk	23.08%	9
26-75%	58.97%	23
76-100%	17.95%	7
Total		39

Arboles, toldos o cobertura aérea?

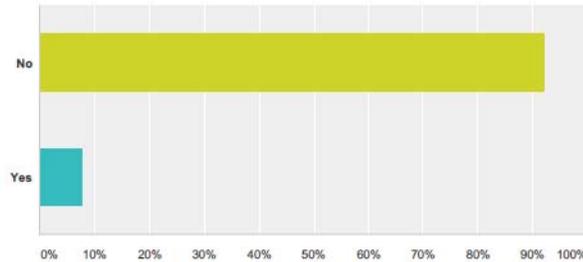
- Hay algunas áreas que tienen riesgos de crecimiento excesivo de árboles y cercas que impactan el trayecto para una banqueta segura
- Algunos árboles están demasiados altos, impactando líneas eléctricas, y el bloqueo de vistas señalamientos (Stop)



Resultados de la encuesta

Q18 Is a pedestrian walk signal present?

Answered: 39 Skipped: 0



P18: ¿Hay señalamientos peatonales?

Answer Choices	Responses	
No	92.31%	36
Yes	7.69%	3
Total		39

Señalamientos peatonales

- No hay señalamientos peatonales a lo largo de las calles en esta evaluación de caminabilidad
- Existen señalamientos peatonales en las intersecciones de Sur Santa Cruz avenida y Yosemite bulevar y Empire avenida y Yosemite bulevar.

Cruces Peatonales

En la escuela primaria Orville Wright

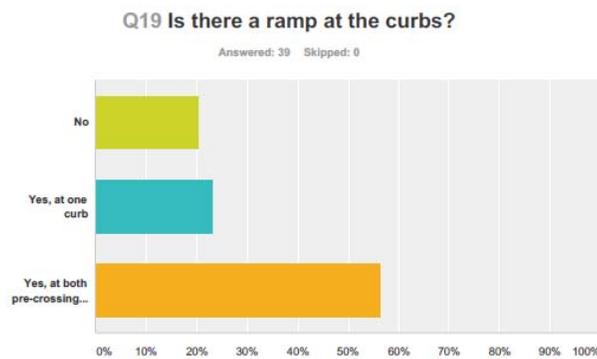


En la Sur Santa Cruz avenida y Oregon drive



Resultados de la encuesta

P19: ¿Hay rampas en las esquinas de las banquetas?



Answer Choices	Responses	Count
No	20.51%	8
Yes, at one curb	23.08%	9
Yes, at both pre-crossing and post-crossing curbs	56.41%	22
Total		39

Rampas en los esquinas de las banquetas

- Parece que todas las esquinas de las banquetas tenían rampas
- Sin embargo, muchas de las rampas están en necesidad de mantenimiento o reparación

Rampas

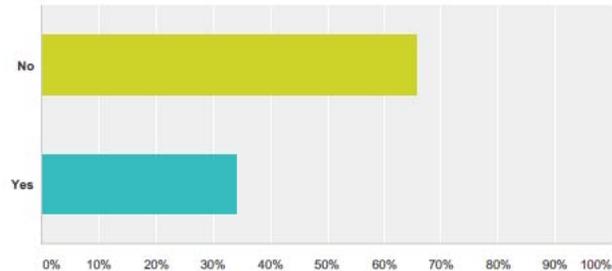


Resultados de la encuesta

P20: ¿Hay un cruce peatonal marcado?

Q20 Is there a marked crosswalk?

Answered: 38 Skipped: 1



Answer Choices	Responses	
No	65.79%	25
Yes	34.21%	13
Total		38

Los cruces peatonales marcados

- Los cruces peatonales en la comunidad están marcados, pero no se ven claramente
- Muchos de los cruces peatonales, están en necesidad de repintar
- Algunos tienen grandes grietas y no son seguros para caminar
- Nuevos cruces peatonales en la esquina de Empire avenida y Monterrey avenida aumentarían la seguridad de los estudiantes que caminan a la escuela

Cruces Peatonales



Más allá de las observaciones de la encuesta

- Necesitamos más cruces peatonales para que los estudiantes caminen a la escuela
- Necesitamos más iluminación; Necesitamos la reparación de la luces exteriores.
- Necesitamos luces intermitentes cerca de la escuela
- Necesitamos cruces peatonales cercanas a las principales intersecciones
- Los árboles que crecen en las líneas de energía/es necesario cortarlos
- Tener conciencia con los perros/gatos
- Falta de banquetas en las zonas residenciales
- Necesitamos señales de alto en las intersecciones de la escuela