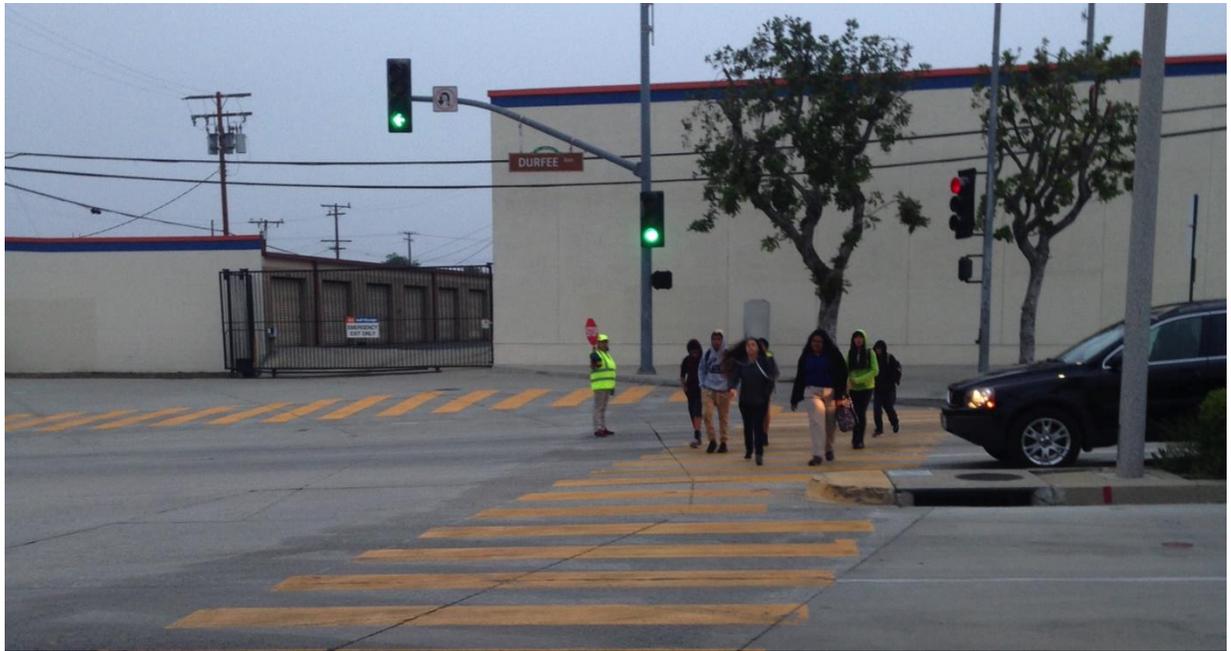


# RECOMENDACIONES PARA MEJORAR LA SEGURIDAD PEATONAL Y CICLISTA EN EL DISTRITO ESCOLAR DE MOUNTAIN VIEW (EL MONTE/SOUTH EL MONTE)



Agosto  
2016

Por Caro Jáuregui, Jaime Fearer, Tony Dang, Wendy Alfsen y  
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 Distrito Escolar de Mountain View (El Monte/South El Monte)

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

## INTRODUCCION

El Distrito Escolar de Mountain View fue identificado como una comunidad de enfoque para un Taller de Seguridad Peatonal y Ciclista en la Comunidad, en colaboración con Day One, basado en el interés de los residentes en la seguridad peatonal y la seguridad de ciclistas en respuesta a colisiones de ciclistas recientes, que involucraban a estudiantes del Distrito.

Tras conversaciones adicionales con Day One, Bike San Gabriel Valley y el Distrito Escolar de Mountain View, la comunidad invito a el Centro de Investigación y Educación en Transporte Seguro de UC Berkeley (SafeTREC) y a California Walks a la Escuela Intermediante de Charles T. Kranz en El Monte para facilitar un taller de acción y planificación de la seguridad peatonal y ciclista impulsado por la comunidad. California Walks facilito el taller el 28 de abril 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; y 3) grupos pequeños de planificación y acción para facilitar el desarrollo de las recomendaciones priorizadas por la comunidad para informar a los esfuerzos del Distrito Escolar de Mountain View y de las ciudades de El Monte y South El Monte con respeto a el transporte activo y la necesidad de rutas seguras en todo el Distrito. 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](http://www.californiawalks.org/wp-content/uploads/2016/05/CPST-Annual-Report-2015.pdf)

## **Condiciones de Seguridad Peatonal y Ciclista en El Monte/South El Monte**

### **Calles Anchas**

Aunque hay muchos corredores arteriales anchos en El Monte y South El Monte como Durfee Avenue, Valley Boulevard, y la avenida de Garvey, las calles regulares de la vecindad son anchas también y presentan problemas para los residentes, incluyendo la Fineview St., Elliott Ave., Maxson Road, y Parkway Drive. La calle más ancha de estas, Parkway Drive, es una calle de más o menos 60 pies de ancho que se utiliza con mayor frecuencia por los estudiantes para ir y volver de Charles T. Kranz y Mountain View High School. El único carril de circulación en cada sentido es cerca de 20 pies de ancho, con estacionamiento en la calle en ambos lados de la calle. Estudios han demostrado que las calles anchas y los carriles amplios de circulación están asociados con altas velocidades vehiculares<sup>1</sup>, que afectan a la seguridad de las personas que andan a pie o en bicicleta. Aunque los reductores de velocidad se han aplicado sobre Parkway Drive para impedir las altas velocidades, los residentes informan que han demostrado ser ineficaces ya que los residentes observaron quemaduras de llanta en la calle y tienen experiencias con carreras de autos que se siguen produciendo a lo largo de este corredor. Medidas de moderación de tráfico, incluyendo la adición de la infraestructura de la bicicleta en la calle, pueden mejorar las condiciones a lo largo de estos caminos para todos los usuarios.

### **Cruces Peatonales No Visibles**

California Walks observó cruces peatonales no visibles por causa de las marcas desgastadas y pintura descolorida a lo largo de bordillos que designan las zonas de "No Estacionamiento". La mayoría de estas marcas descoloridas se observaron en Durfee Avenue-un camino intermedio principal importante-entre Garvey Avenue y Ramona Boulevard, donde cinco escuelas están situadas directamente sobre o adyacente al corredor: la Escuela Secundaria de Madrid, la Escuela Primaria Jerry Vorhis, la Escuela Primaria Twin Lakes, la Escuela Primaria La Primaria, y la Escuela de Continuación Fernando R. Ledesma. La mayoría de los cruces peatonales marcados observados cerca de las escuelas eran extremadamente descoloridos y no muy visibles. En Durfee Avenue y la avenida Elliot, las marcas de cruces peatonales no son visibles, y la falta de pintura en zonas de "No Estacionamiento" en la intersección contribuye a la disminución de la visibilidad y la seguridad de las personas que andan a pie o en bicicleta.

### **Cruces Cerrados e Insuficiente Cruces Peatonales**

---

<sup>1</sup> 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.

A lo largo de muchos corredores en El Monte y South El Monte muy utilizados por los peatones, California Walks observó cruces cerrados a pesar de la actividad peatonal. Una de estas intersecciones se encuentra cerca de la escuela secundaria de Madrid en Durfee Avenue y Stoddard Way. Esta intersección es utilizada por los estudiantes para llegar a la escuela y crearía un mayor acceso a la escuela si las cuatro patas de la intersección se abrieran con cruces peatonales. En Durfee Avenue y Ferris Road los cruces peatonales no están marcados y por la Durfee los cruces peatonales están descoloridos. Las condiciones son similares por la Durfee Avenue y la calle Deana.



**ESTUDIANTES CAMINANDO A KRANZ DONDE NO HAY BANQUETA**

### **Falta de Banquetas y Banquetas Que No Continúan Cerca de la Escuela Intermedia Kranz**

Las banquetas permiten la separación física de la gente que camina del tráfico de vehículos y son un componente crítico para la seguridad de los peatones, especialmente para los estudiantes que caminan, usan un scooter o patineta para llegar a la escuela. Durante nuestra visita al sitio, California Walks observo que en los alrededores de la Escuela Intermedia Kranz no hay banquetas, incluyendo la parte oriental de la calle Rush justo al sur de Durfee Avenue hasta su término meridional, Parkway Drive entre la

calle Fineview y la calle Rush, Burkett Road, cerca de la intersección con Rush Street y al este de la calle Fineview, secciones de la avenida Caminar, y Bryce Road.

### **Falta de Instalaciones de Bicicletas**

Actualmente, sólo se les permite a los estudiantes de Kranz y de Madrid llegar a la escuela en bicicleta, en scooter, o en patineta en el Distrito Escolar de Mountain View. California Walks hablo con aproximadamente 20 jóvenes que llegan a la escuela Kranz por bicicleta, y la mayoría de ellos indicaron que usan la bicicleta para llegar a muchas partes, no sólo a la escuela. Los estudiantes explicaron que su paseo en bicicleta típico a/desde la escuela es de cinco a diez minutos de duración y expresaron un fuerte apoyo para la instalación de más carriles de bicicleta en su comunidad, puesto que sólo hay cuatro carriles para bicicletas en el área ahora. Los estudiantes expresaron apoyo particular a los carriles de bicicleta a lo largo de Durfee Avenue. Los funcionarios escolares han expresado su preocupación con los conflictos entre los estudiantes que viajan en bicicleta con los estudiantes que caminan por la banqueta, por lo que las pólizas de despido actuales



**CONFLICTOS EN LA BANQUETA ENTRE ESTUDIANTES EN PATINETA Y LOS PEATONES**

requieren que los estudiantes en bicicleta esperen diez minutos después de la salida de clases antes de ser autorizados a salir a fin de no intervenir con los estudiantes caminando.



**INTERSECCIÓN DE PEATONES BLOQUEADA DURANTE LA LLEGADA A ESCUELA**

### **Conflictos Entre los Estudiantes que Caminan y Andan en Bicicleta con Vehículos Durante la Llegada/Despedida de Clase**

Como parte de nuestra visita, California Walks observó la llegada de estudiantes a la escuela en la Escuela Secundaria de Madrid el lunes 21 de marzo del 2016. La Escuela Madrid está situada en una zona industrial de El Monte al lado del freeway 10. Tráfico en la mañana asociada con el freeway 10, en particular entre las 7:15 am y las 7:45 am, plantea retos para los estudiantes a pie y en bicicleta con el objetivo de llegar a la escuela a las 7:30 am. Aunque el distrito escolar ha designado una zona de bajada para que los padres dejen a sus hijos a lo largo de Durfee y la Avenida Garvey, además de un área designada en el lugar de retorno en Stoddard Way, estas dos áreas son insuficiente para el número de padres que dejan/recogen a sus

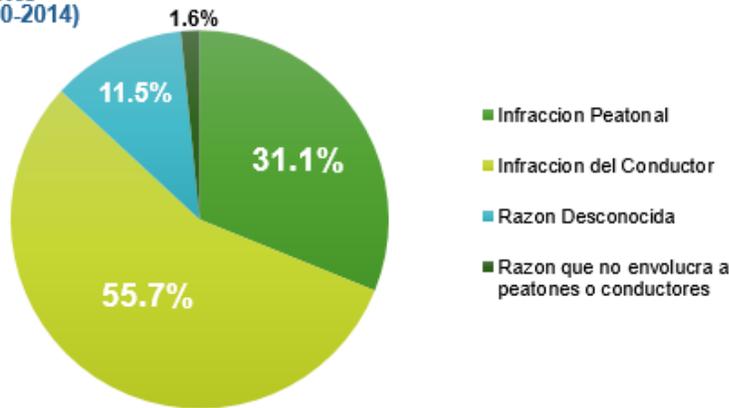
hijos. Los conductores, incluyendo los padres de los estudiantes, con frecuencia bloquean la intersección de Durfee Avenue, la avenida de Garvey, y el freeway 10 durante las horas de llegada de la escuela. Los altos volúmenes de tráfico y los movimientos de vehículos que dan vuelta de Durfee Avenue crean condiciones de cruce desafiantes para los altos volúmenes de estudiantes que se cruzan en Durfee Avenue y Garvey Avenue. El distrito escolar ha intentado paliar esta situación mediante la colocación de varios guardias de cruce en esta intersección, y medidas adicionales todavía son necesarias.

### **Colisiones de Peatones y Ciclistas**

Entre el 2010-2014,<sup>2</sup> hubo 172 colisiones peatonales en El Monte, incluyendo 5 fatalidades y 16 heridas severas y también hubo 301 colisiones de ciclistas incluyendo 1 fatalidad y 9 heridas severas en El Monte. Durante este mismo tiempo, hubo 42 colisiones peatonales, incluyendo 2 fatalidades y 6 heridas severas, y 78 colisiones de ciclistas, incluyendo 3 heridas severas en South El Monte. Las calles con mas colisiones incluyen Valley Boulevard, Garvey Avenue, Santa Anita Avenue, Tyler Avenue, Peck Road, y Durfee Avenue. SafeTREC también analizó las colisiones peatonales y de ciclistas alrededor de las escuelas Madrid y Kranz. Cerca de la Escuela Madrid, la mayoría de las colisiones se centraron cerca de las intersecciones que colectivamente se llaman “Five Points” o los “Cinco Puntos”. Ninguna de estas colisiones fueron fatales, pero siete resultaron ser heridas severas. Cerca de la Escuela Kranz, las colisiones ocurrieron en corredores principales en El Monte y South El Monte. Dos de estas colisiones fueron fatales y siete fueron heridas severas.

<sup>2</sup> Las estadísticas de colisiones para el 2014 son provisionales.

## Factores Principales de Colisiones Peatonales En El Monte (2010-2014)



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

En El Monte, mas de la mitad de las colisiones peatonales (55.7%) se pueden atribuir a una infraccion del conductor, y aproximadamente un tercio de las colisiones peatonales (31.1%) son por causa de una infraccion peatonal. La mayoría de las infracciones de los conductores ocurrieron por no ceder el paso a los peatones,<sup>3</sup> mientras las infracciones peatonales fueron por causa de no ceder el derecho de paso a los conductores cuando el peaton caminaba fuera de un cruce peatonal.<sup>4</sup>

En South El Monte, mas de la mitad de las colisiones peatonales (58.3%) se pueden atribuir a una infraccion del conductor y casi un 42% se atribulle a una infraccion peatonal. La mayoría de las infracciones de los conductores ocurrieron por no ceder el paso a los peatones (27.5%), mientras las infracciones peatonales fueron por causa de no ceder el derecho de paso a los conductores cuando el peaton caminaba fuera de un cruce peatonal. Un 38.1% de las colisiones de ciclistas en South El Monte ocurrieron porque el/la ciclista andaba en la calle contra el trafico y un 16.8% de las colisiones de ciclistas ocurrieron cuando el/la ciclista no cede el paso al conductor.

## TALLER DEL 28 DE ABRIL

La organización, Day One, solicito un taller para 1) proporcionar a personal de la Ciudad /Condado, a el Distrito Escolar de Mountain View, 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 aplicación para el programa estatal del transporte activo, 2) fomentar una relación abierta y de colaboración entre



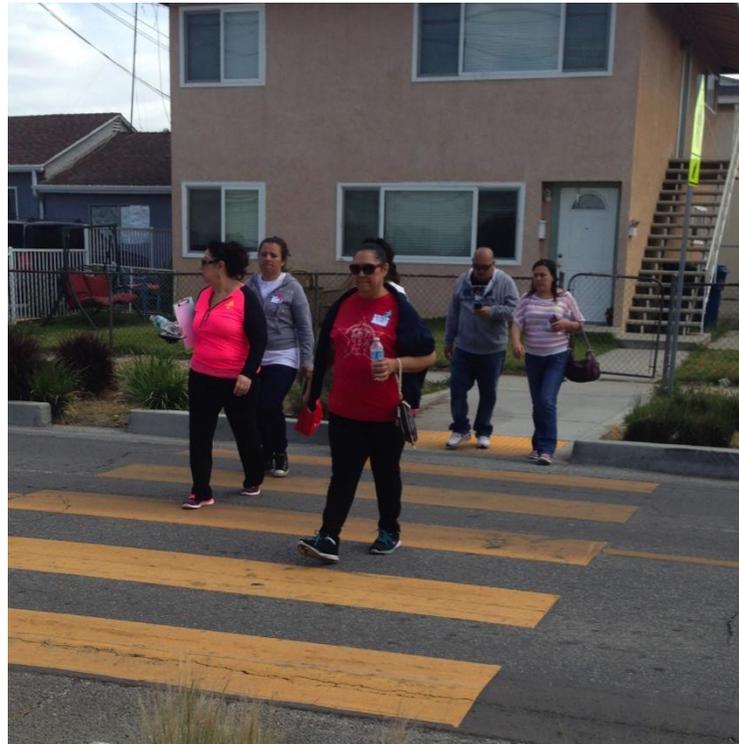
**RESIDENTES APRENDIERON SOBRE LAS 6 PRÁCTICAS PARA LOGRAR LA SEGURIDAD PEATONAL Y DE LOS CICLISTAS**

<sup>3</sup> 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 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).

<sup>4</sup> 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.

Day One, Bike San Gabriel Valley y el Distrito Escolar de Mountain View para los mejores resultados para los estudiantes y sus familias; y 3) el desarrollo de las prioridades de seguridad peatonal y ciclista y los próximos pasos para la comunidad.

El taller fue organizado de las 8:00 am a las 12:00 pm con desayuno, cuidado de niños, interpretación simultánea al español, y materiales del taller en español fueron proporcionados para fomentar la participación de la comunidad. Cuarenta (40) personas asistieron al taller, incluyendo padres y madres de familia, coordinadores de la comunidad de cada escuela en el Distrito, y el personal del Distrito. Dos de los cinco grupos pequeños de acción se facilitaron en español y los participantes fueron invitados a comunicarse en el idioma que se sintieran más cómodos.



**PARTICIPANTES CONDUCIENDO LA CAMINATA DE EVALUACION**

### **Reflexiones de la Caminata de Evaluación**

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. Una ruta recorrió desde la Escuela Kranz a Mountain View High School por Parkway Drive. La otra ruta recorrió por la Escuela Kranz hasta el parque de Mountain View, y después regreso por la Fineview, Maxson Road y la Durfee Avenue. 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 de Kranz; 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:



- **Insuficiente Cruces Peatonales y Visibilidad Pobre de los Cruces Peatonales Marcados:** Hubo falta de señales que marcaban la zona escolar a lo largo de la calle Fineview. Los participantes también señalaron que no hubo cruces peatonales marcados permitiendo el cruzar de un lado de Parkway Drive al otro durante 0.5 millas entre Fineview y Elliot.

- **Desafíos de Accesibilidad e Incumplimiento con la Ley para Personas con Discapacidades (ADA):**

Raíces de los árboles han creado grandes grietas y han levantado una serie de banquetas, creando un peligro de tropiezo y haciendo le imposible navegar por la banqueta a la gente que camina con aparatos de asistencia, a los que utilizan sillas de ruedas, o empujan carriolas. En una serie de áreas, la red de banquetas está incompleta. Se necesita una mayor coordinación con el departamento de la aplicación del código de la ciudad para tratar con el problema de la vegetación y las secciones de las banquetas no conformes con la Ley para Personas con Discapacidades (ADA), ya que los postes de luz obstruyen el camino del peatón.



- **Desafíos de Seguridad a lo Largo de Parkway Drive:** Los participantes observaron que los carriles de circulación en Parkway Drive son muy amplios. Las esquinas también son muy amplias: durante la caminata de evaluación, un conductor de transporte no se deteni6 en una esquina, acercándose mucho a un grupo de los participantes mientras daba vuelta a la derecha. Adem6s, aunque el “Celebrate El Monte Shuttle” tiene una ruta en Parkway Drive, hay una falta de r6tulos que marcan las paradas del autob6s. Aunque actualmente no hay instalaciones para bicicletas, los participantes observaron m6ltiples ciclistas durante la evaluaci6n. Podr6a ser m6s f6cil para planificar e implementar infraestructura de bicicletas a lo largo de esta ruta ya que la calle Parkway Drive es muy amplia.
- **Comportamientos Peligrosos de los Conductores:** Los participantes observaron a conductores en Durfee Avenue y a lo largo de las calles del vecindario que viajaban por encima del l6mite de velocidad establecido. Un n6mero de conductores tambi6n se observaron estacionados en zonas rojas "No Parking" y tambi6n se observaron manejando demasiado cerca de algunos peatones o en el propio cruce peatonal.

- **Insuficiente Tiempo para Cruzar y Mantenimiento:** Los participantes caminaron hacia el sureste por la avenida Elliott y esperaron por casi 5 minutos para que el semáforo diera la señal de paso de peatones para cruzar la avenida Durfee después de pulsar el botón de peatones. La señal de tráfico no cambió, por lo que tuvieron que cruzar al lado opuesto para empujar el botón. Por otra parte, cuando los participantes recibieron finalmente la señal para caminar, la temporización de la señal era demasiado corta para completar el cruce de una manera segura. Además, los participantes señalaron la falta de una zona roja "No Parking" en frente de la tienda de licores en la esquina sureste; en el momento de una colisión previa, los testigos observaron que las líneas de visión fueron bloqueadas por vehículos estacionados en esta esquina.

### Recomendaciones Comunitarias

Después de la caminata de evaluación, California Walks facilitó discusiones de planificación de acciones en grupos pequeños en inglés y español. Los participantes fueron cargados con platicar sobre dos preguntas: la primera pregunta se centró en identificar y priorizar las mejoras de infraestructura para los estudiantes para caminar y andar en bicicleta a la escuela en el Distrito y la segunda pregunta fue sobre la identificación y priorización de las actividades no de infraestructura que podrían implementarse en todo el Distrito para educar y motivar a los estudiantes para caminar y andar en bicicleta a la escuela de manera segura.

Los participantes del taller proporcionaron las siguientes recomendaciones para la seguridad peatonal en general y para las mejoras en la seguridad de ciclistas:

*Preocupaciones y Prioridades de la Infraestructura:*

- **Mejorar las Condiciones de la Banqueta:** Hay una necesidad general de asegurar que las banquetas estén al mismo nivel y libre de obstrucciones como la vegetación y postes de utilidades. Los participantes expresaron el deseo de banquetas más anchas a lo largo de Klingerman, y que la red de banquetas sea continua a lo largo de la calle Rush, Avenida Burkett, Parkway Drive, y alrededor de la escuela Miramonte. Para aumentar la visibilidad y la seguridad, se necesita una mejor iluminación peatonal a gran escala, especialmente a lo largo de Durfee Avenue. Los participantes también señalaron la necesidad de mejoras en las paradas de autobús y en algunos casos cartelones en las paradas que indican las paradas actuales.
- **Mejorar las Condiciones de Cruzar:** Los participantes identificaron la necesidad de cruces peatonales más amplios para la gran cantidad de niños que caminan a la escuela, así como la necesidad de cruces peatonales de alta visibilidad a lo largo de Durfee Avenue, la escuela Voorhis, Klingerman, y en todos los cruces adyacentes a escuelas. Los participantes también expresaron su apoyo por la instalación de islas de seguridad para peatones, señales peatonales con contador (especialmente en Durfee/Elliott), líneas avanzadas de rendimiento y rampas alineadas mejor a los cruces peatonales. Los participantes también identificaron a Zamora Park como un lugar ideal para la aplicación de la iluminación natural en los cruces peatonales, así como la necesidad de que los cruces con semáforos a lo largo de "Little Five Points." Por último, los participantes apoyaron la construcción de un puente peatonal u otra ruta para acceder a la escuela secundaria de Madrid, que evita al freeway 10.
- **Calmantas de Tráfico para Reducir la Velocidad:** Los participantes identificaron las altas velocidades como un problema que debe ser abordado a través de calmantes de tráfico con el fin de mejorar la seguridad de la gente que camina y anda en bicicleta. Los participantes observaron que el actual límite de velocidad de 40 millas por hora por la Durfee debería ser

examinada de nuevo durante cualquier futuro rediseño de la calle. Los participantes apoyaron la implementación de dietas de carretera y las medidas que calman la velocidad en las zonas escolares y observaron que estas áreas deben ser re-marcadas y señalizadas de manera más adecuadas, especialmente a lo largo de Garvey. Los participantes también destacaron la necesidad de que el distrito escolar trate las preocupaciones alrededor de la zona de bajada de la escuela Madrid. Se sugirió que los estudiantes pueden ser dejados cerca a la escuela y luego transportados juntos a la escuela para reducir el tráfico de automóviles.

- **Implementar Infraestructura para Bicicletas:** Los participantes apoyaron la instalación de carriles de bici separados físicamente, especialmente a lo largo de Durfee Avenue, con el fin de ayudar a los estudiantes que viajan a la escuela secundaria de Madrid.

Los participantes compartieron que las mejoras en la infraestructura deben ser priorizadas a través de 1) auditorías en las escuelas sobre la transitabilidad peatonal y la circulación de bicicletas para determinar las necesidades de cada escuela 2) un análisis de las zonas con mayor número de colisiones de peatones y ciclistas.

#### *Preocupaciones y Prioridades no Relacionadas con la Infraestructura*

Los participantes también identificaron los siguientes programas de educación y estímulo que podrían ser implementadas por el Distrito Escolar Mountain View y las ciudades de El Monte y South El Monte:

- Organizar a los padres para llevar a cabo auditorías de caminar alrededor de todas las escuelas del distrito y compilar esta información, junto con imágenes, video, y crear una presentación para presentar a los concejales;
- Organizar clases de seguridad y talleres;
- Fomentar el caminar a través de un programa de autobús escolar caminante;
- Educar a los estudiantes con respecto a la seguridad de peatones y ciclistas en las asambleas;
- Realizar un taller obligatorio para todos los padres en cuanto a cuestiones de caminar y de circulación de bicicletas. Algunos de estos problemas pueden abordarse durante el regreso a la escuela o en una casa abierta (Back to School Night and Open House.) Además, una campaña de educación puede llevarse a cabo a través de avisos, volantes y llamadas a la casa;
- Crear un Plan de Rutas Seguras a la Escuela por todo el Distrito;
- Influenciar el control local y los fondos de rendición de cuentas (LCAP) para cumplir con los objetivos de seguridad de los Planes LCAP;
- Contratar más guardias de cruce en especial en Durfee/Fineview y Tyler/ Fineview;
- Desarrollar premios e incentivos para alentar a los estudiantes a seguir las reglas y el aprendizaje de las reglas;
- Organizar una feria de la comunidad y/o un carnaval con los camiones de comida (food trucks/loncheras) para educar a la comunidad sobre temas de seguridad de peatones y ciclistas;
- y
- Implementar un programa de desvío de infracciones para los ciclistas donde pueden recibir información sobre como andar en bicicleta en lugar de darles una infracción.

## Recomendaciones de California Walks/SafeTREC

California Walks y SafeTREC también tienen las recomendaciones siguientes para las ciudades de El Monte y South El Monte y para el Distrito Escolar de Mountain View:

- **Involucrar a los Estudiantes en Proyectos de Motivación:** Las calles que rodean a la escuela Kranz son muy incómodas y peligrosas para muchos ciclistas. A pesar de que montar por la banqueta está aprobado bajo algunas condiciones en El Monte y South El Monte, los estudiantes han reportado advertencias de multa por parte de la policía. El proporcionar un carril de bicicletas físicamente separado de los carros ayudará a reducir la confusión con la ley y los conflictos entre las personas caminando en las banquetas y los que andan en bicicleta por la banqueta. Se recomienda que el Distrito incluya a los estudiantes en las discusiones para planificar nuevas instalaciones de bicicletas, así como en el propio proceso de planificación. También recomendamos que la ciudad y el distrito escolar sigan colaborando con organizaciones de la comunidad, como Bike SGV, que han establecido relaciones con los jóvenes de la comunidad. Además, se recomienda que las ciudades y el distrito consideren involucrar a los estudiantes a través de otros proyectos de grupo como un mural que promueve el caminar y el ciclismo: por ejemplo, la pared orientada hacia el corral de bicicletas en la Kranz sería un lugar ideal para un mural celebrando el caminar y ciclar a la escuela creado por los estudiantes que promueva conductas seguras, incluyendo el uso de cascos.
- **Colaborar Con las Organizaciones Comunitarias para Obtener Fondos Adicionales para la Planificación e Implementación del Transporte Activo:** Muchos fondos estatales y federales para el transporte activo incluyen las prioridades relacionadas con la participación de la comunidad en la planificación del transporte y la toma de decisiones existentes. En el Programa de Transporte Activo del estado, por ejemplo, puntuaciones de los proyectos que llevan a cabo participación comunitaria significativa y eficaz para un proyecto peatonal o ciclista, es decir, en estos proyectos los residentes participaron desde el principio en la fase de concepción del proyecto y/o el proceso de planificación fue abierto y accesible, reciben más puntos.
- **Instalar Carriles para Bicicletas y Crear Rutas a la Escuela Seguras:** Los participantes y los estudiantes señalaron la necesidad de carriles para bicicletas a lo largo de las calles grandes como Durfee Avenue. El distrito escolar ha expresado su preocupación por la seguridad de los estudiantes que se transportan en bicicleta y han considerado prohibir el ciclismo entre los estudiantes cuando llegan a la escuela o regresan a casa. El distrito escolar y las ciudades de El Monte y South El Monte tienen la oportunidad de crear una red de calles, posiblemente las menos transitadas por los coches, como Parkway Drive, donde los estudiantes que usan sus bicicletas pueden llegar a la escuela de manera segura. Carriles para bicicletas provisionales podrían ser instalados a lo largo de Parkway Drive entre Kranz y Mountain View High School como un paso siguiente inmediato. La participación de los estudiantes y las organizaciones comunitarias es clave en la identificación de las rutas preferidas a la escuela que se debería dar prioridad tanto para los estudiantes que caminan y los que andan en bicicleta.



ESTA PARED EN EL ÁREA DE APARCAMIENTO DE BICICLETAS PODRÍA SER UTILIZADA PARA UN MURAL CON MENSAJES DE SEGURIDAD

- **Mejorar la Señalización, Cruces Peatonales y las Banquetas Alrededor de las Escuelas:** California Walks y SafeTREC apoya la mejora de las condiciones de acceso peatonal y de los cruces peatonales, especialmente alrededor de las escuelas, a través de la instalación de las mejoras de la señalización, cruces peatonales de alta visibilidad, y banquetas. La instalación de banquetas alrededor de la Escuela Intermedia Kranz y los cruces peatonales de alta visibilidad a lo largo de la avenida Durfee deben de ser una de las prioridades más altas debido a la proximidad a numerosas escuelas.
- **Fortalecer y Crear Asociaciones:** Las ciudades de El Monte y South El Monte tienen fuertes organizaciones basadas en la comunidad, como Day One y Bike SGV que están comprometidos a mejorar las condiciones de caminar y ciclar, especialmente para los jóvenes. Ambas ciudades se beneficiarían enormemente si mantienen su asociación con estas organizaciones, que han construido relaciones de largo plazo con los residentes, los padres y los jóvenes. La escuela Madrid, por ejemplo, es un ejemplo perfecto de estas asociaciones en acción: un parque fue construido en colaboración con la organización de Amigos de los Ríos. Amigos de los Ríos también está trabajando activamente para implementar su visión para el Valle de San Gabriel, que es otra oportunidad para que las ciudades de El Monte y South El Monte se asocien y trabajen hacia una visión compartida para comunidades más seguras y transitables en ambas ciudades.<sup>5</sup>

## AGRADECIMIENTOS

Nos gustaría dar las gracias a Day One, Bike SGV y el Distrito Escolar de Mountain View por invitarnos a su comunidad y por organizar el taller. Gracias a David Díaz de la organización Day One y a George Schonborn del Distrito Escolar de Mountain View por su compromiso y liderazgo en la planificación del transporte impulsado por la comunidad y el compromiso significativo con los residentes de la comunidad.

Nos gustaría agradecer a los muchos miembros de la comunidad por asistir al taller y su dedicación a la seguridad peatonal que 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).

---

<sup>5</sup> Para más información sobre Amigos de los Ríos, puede visitar <http://www.amigosdelosrios.org/>