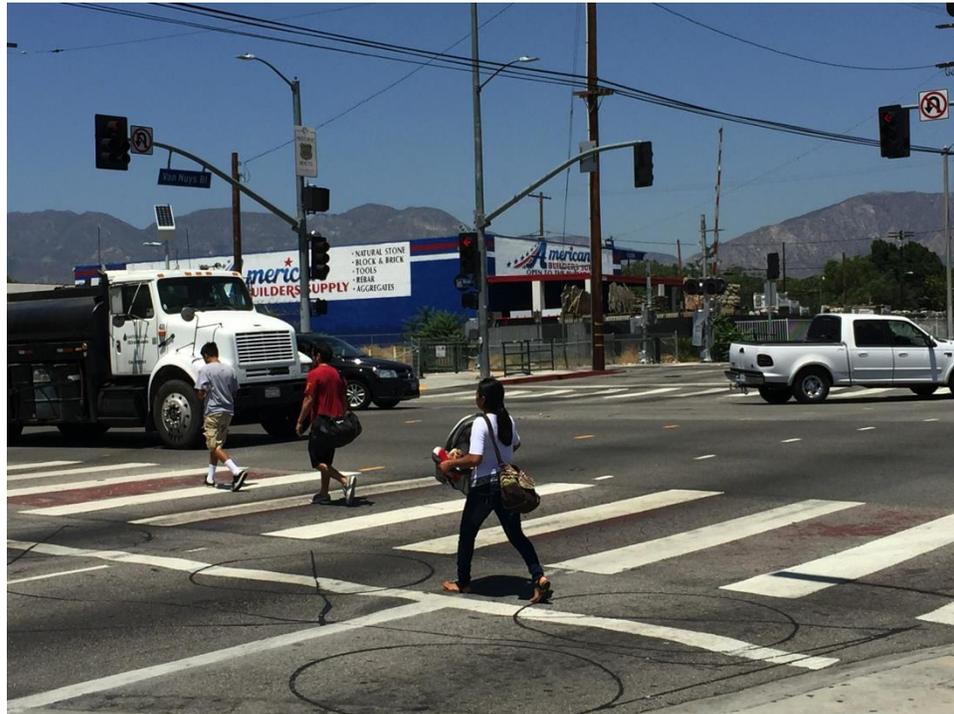


RECOMENDACIONES PARA MEJORAR LA SEGURIDAD PEATONAL EN PACOIMA



Septiembre
2015

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



Recomendaciones Para Mejorar La Seguridad Peatonal en Pacoima

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

INTRODUCCION

El vecindario Pacoima de la Ciudad de Los Ángeles fue identificado como una comunidad de enfoque para un Taller de Seguridad Peatonal en la Comunidad, en colaboración con Pacoima Beautiful, basado en el interés de los residentes en la seguridad peatonal y en la viabilidad peatonal. El taller también se organizó en Pacoima por las mejoras en el transporte activo recientes y previstas en y por la comunidad.

Tras conversaciones adicionales con la División de Transporte Activo del Departamento de Transporte de Los Ángeles (LADOT), Los Ángeles Camina (Los Ángeles Walks), la Autoridad Metropolitana de Transporte del Condado de Los Ángeles (Metro), profesores del Instituto Urbano y Política Ambiental en el Colegio Occidental (Occidental College), y la oficina del Concejal Felipe Fuentes, la comunidad invitó al Centro de Investigación y Educación en Transporte Seguro de UC Berkeley (SafeTREC) y a California Camina (California Walks) a Pacoima para facilitar un taller de acción y planificación de la seguridad peatonal impulsado por la comunidad. California Walks facilitó el taller el 29 de agosto del 2015, que consistió en: 1) una visión general de los enfoques multidisciplinarios para mejorar la seguridad peatonal; 2) dos caminatas de evaluación a lo largo de Van Nuys Boulevard y otras calles del barrio; y 3) las 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 a el transporte activo, así como los esfuerzos de planificación del Condado para el Proyecto de Transporte del Corredor del Valle Este de San Fernando (East San Fernando Valley Transit Corridor Project). Este informe resume las actas del taller, así como las ideas identificadas durante el proceso y recomendaciones para los proyectos, las políticas y los programas que mejorar la seguridad peatonal.

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 (la fuerza comunitaria, 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 caminata de evaluación 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, por favor visite:

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

Condiciones de Seguridad Peatonal en Pacoima

Alta Velocidad en Van Nuys Boulevard

Van Nuys Boulevard es una de las calles principales del Valle de San Fernando que atraviesa el corazón de Pacoima. Van Nuys es también el séptimo corredor de autobuses de mayor actividad en el sistema del Metro, con cerca de 25,000 embarques diarios. Actualmente, Van Nuys Boulevard es una arteria de 4 carriles, 35 MPH que corre al noreste del freeway 5 hacia las montañas. La calle incluye estacionamiento en ambos lados, y un quinto carril central es usado para giros a la izquierda en las intersecciones con semáforo. La configuración actual de la calle prioriza la circulación de automóviles a pesar de la alta cantidad de pasajeros de autobús, los muchos destinos que se concentran a lo largo del corredor—incluyendo servicios comunitarios, como la biblioteca, la oficina de correos y restaurantes—y la actividad peatonal. Durante nuestra visita a Pacoima, el equipo de California Walks observó con frecuencia que los vehículos exceden los límites de velocidad a lo largo del corredor.

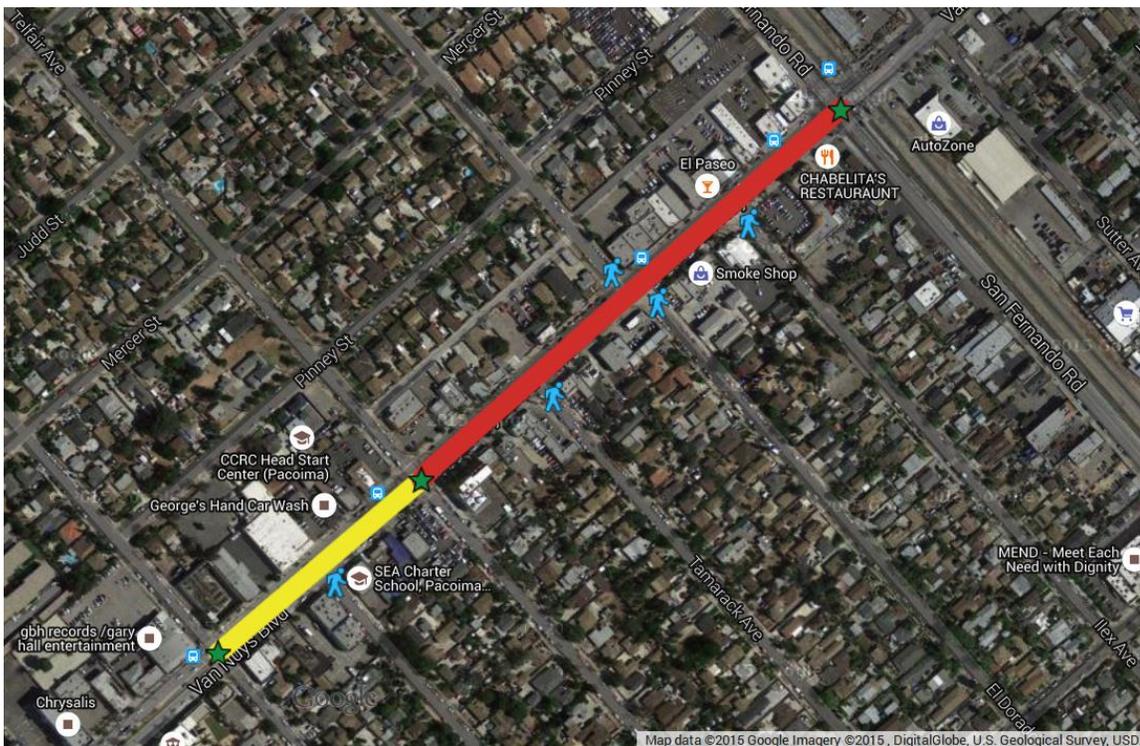


ILUSTRACIÓN DE LA DISTANCIA ENTRE LOS CRUCES MARCADOS (ESTRELLAS VERDES) EN VAN NUYS

que no están marcados en Tamarack Ave, El Dorado Ave, e Ilex Ave. La distancia entre Telfair Ave/Van Nuys Boulevard y San Fernando Rd/Van Nuys Boulevard es poco más de un cuarto de milla, lo que significa que una persona tendría que dar un rodeo de más de 0.5 millas para cruzar en un cruce

Distancia Entre Cruces Peatonales Marcados

Durante muchos tramos de Van Nuys Boulevard, hay una falta de cruces peatonales marcados entre intersecciones con semáforo. Por ejemplo, entre las intersecciones señalizadas de Telfair Ave/Van Nuys Boulevard y San Fernando Rd/Van Nuys Boulevard, hay tres o cuatro cruces peatonales legales

peatonal marcado. Es poco probable que personas tomen este desvío, muchas actualmente utilizan los cruces no marcados que son cruces legales pero que no tienen mejoras de seguridad que hacen los cruces para peatones más seguros.

Banquetas Que No Continúan y Banquetas Sin Rampas en la Vecindad

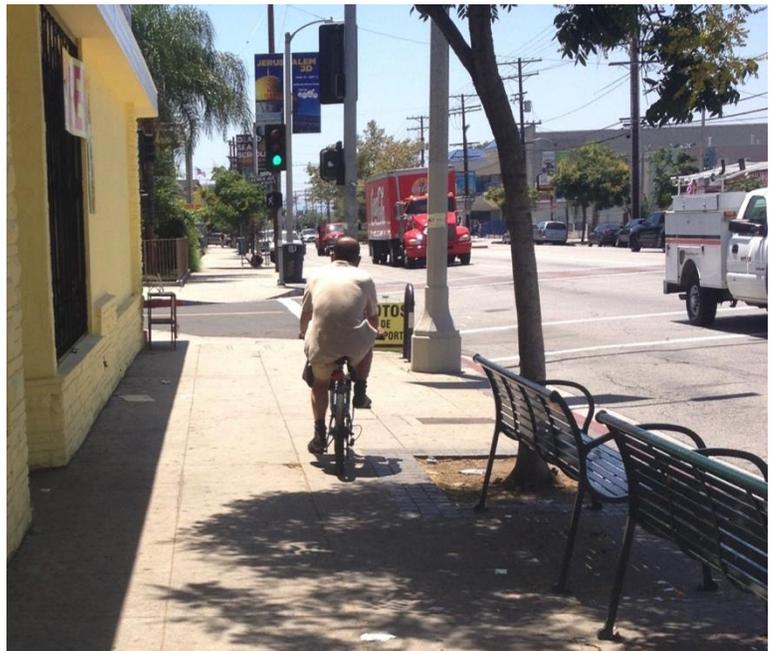


Aunque las banquetas están presentes y anchas a lo largo de Van Nuys Boulevard, muchas calles del vecindario y otras arterias viales no tienen instalaciones peatonales o hay banquetas que no continúan. Las calles que no tienen banquetas incluyen Laurel Canyon Boulevard, Pierce Street y Oneida Street. Muchas de las calles tampoco tienen rampas, incluyendo donde se cruzan con Van Nuys Boulevard.

BANQUETAS QUE NO CONTINUAN CERCA DE TRAFICO QUE CORRE A ALTA VELOCIDAD

La Falta de Instalaciones Para Bicicletas Contribuye a Conflictos en la Banqueta

La falta de instalaciones para bicicletas en Van Nuys Boulevard entre Laurel Canyon Boulevard y San Fernando Road resulta en ciclistas usando la banqueta. La actividad de ciclistas en Van Nuys Boulevard es razonable dada la ruta existente de usos múltiples a lo largo del Metrolink en el área de San Fernando Road. También Van Nuys Boulevard se convierte en un carril para bicicletas tipo Clase II entre San Fernando Road y Foothill Boulevard. Esta brecha en la red de carriles para bicicletas invita conflictos innecesarios entre peatones y ciclistas en las banquetas, especialmente cerca de paradas de tránsito, donde hay un gran número de pasajeros de autobús subiendo y bajando.



CICLISTAS ENCUENTRAN REFUGIO EN LAS BANQUETS YA QUE NO HAY INSTALACIONES DE BICICLETA

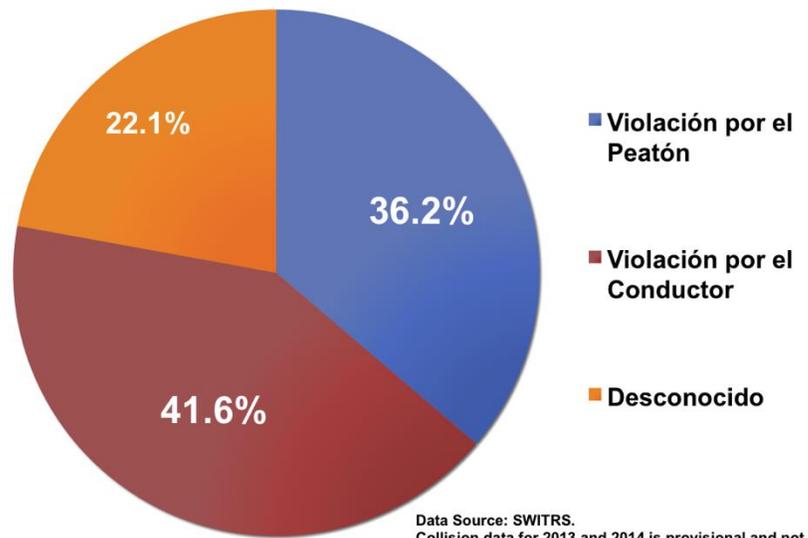
Colisiones Peatonales en Pacoima

Entre 2010-2014, hubo 153 colisiones peatonales en Pacoima¹, incluyendo 8 muertes y 22 heridos gravemente—un número alarmantemente alto de colisiones peatonales en comparación con el tamaño de Pacoima, 7.14 millas cuadradas. Colisiones peatonales durante este período de tiempo se produjeron en toda la vecindad, aunque muchos se agrupan a lo largo de Van Nuys Boulevard y Laurel Canyon Boulevard.

Aproximadamente el 42% de las colisiones de peatones en Pacoima se pueden atribuir a una infracción del conductor, mientras que el 36% se pueden atribuir a infracciones peatonales. Los dos factores

primarios de infracciones de conducta por parte del conductor son: el No Ceder El Paso a Los Peatones² (63%) y la Velocidad Insegura (14.7%)—que representa más de tres cuartos de infracciones por parte del conductor. Para infracciones por parte de los peatones, los dos factores primarios fueron: el No Ceder a Los Conductores³ (60%) y el Desobedecer una Señal Peatonal⁴ (20%).

Factores Principales, Colisiones Peatonales, (2010-2014)



TALLER DEL 29 DE AGOSTO

La organización, Pacoima Beautiful, solicitó un taller para 1) proporcionar a personal de la Ciudad /Condado, organizaciones de la comunidad, 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 Transporte del Corredor del Valle Este de San Fernando (East San Fernando Valley Transit Corridor Project); 2) fomentar una relación abierta y de colaboración entre los grupos comunitarios, residentes y Ciudad/Condado de agencias de Los Ángeles; y 3) el desarrollo de las prioridades de seguridad peatonal y próximos pasos para la vecindad de Pacoima.

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 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).

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 la figura blanca peatonal aparece en la pantalla de la señal.



El taller fue organizado de 9:00 am-1:30 pm con almuerzo, cuidado de niños, traducción simultánea al español, y materiales del taller en español fueron proporcionados para fomentar la participación de residentes de la comunidad. Quince (15) personas asistieron al taller, incluyendo: personal y miembros de Pacoima Beautiful, residentes de Pacoima, jóvenes de Pacoima, personas de la tercera edad y personas con discapacidades. Uno

RESIDENTES APRENDIENDO SOBRE LAS 6 PRACTICAS PARA LOGRAR LA SEGURIDAD PEATONAL

de los dos grupos pequeños se facilitó en su totalidad en español durante la sesión de planificación de acción, y los participantes fueron invitados a comunicarse en el idioma que se sentían más cómodos durante el taller.

Reflexiones de la Caminata de Evaluación

Los participantes del taller realizaron caminatas de evaluación a lo largo de las calles principales, incluyendo Van Nuys Boulevard, Laurel Canyon Boulevard y San Fernando Road, así como calles menores, como Pierce Street y Oneida 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; y 3) identifiquen a lo positivo de la comunidad y estrategias que puedan mejorar estos bienes. Tras la caminata de evaluación, los participantes compartieron las siguientes reflexiones:



PARTICIPANTES EXPLORANDO VAN NUYS BOULEVARD DURANTE UNA CAMINATA DE EVALUACION

- **People Street Plaza en la Avenida Bradley:** Los participantes alabaron la inauguración recién de una plaza en Bradley Avenue como algo atractivo y positivo para los vecinos y la comunidad en general. Los participantes observaron actividades físicas formales programadas en la plaza, como Zumba y clases de ejercicio en bicicleta inmóvil y expresaron su apoyo hacia este tipo de actividad.



PARTICIPANTES EXPLORAN A LA PLAZA DE BRADLEY AVENUE DURANTE LA EVALUACION DE CAMINATA

negocios locales como los restaurantes. Los participantes adultos y jóvenes por igual expresaron que se sentían seguros caminando a lo largo de Van Nuys Boulevard, debido al alto nivel de actividad de peatones en la calle.

- **Banquetas Que No Continúan y Banquetas Sin Rampas:** Aparte de Van Nuys Boulevard, los participantes señalaron la falta de banquetas continuas en Laurel Canyon Boulevard, Pierce Street y Oneida Avenue. Las "banquetas" de tierra presentan una barrera de acceso a los residentes y parecían invitar el tirar de basura por la calle. Los participantes también observaron cómo estas "banquetas" contenían más obstáculos para caminar que en otras zonas con banquetas y cómo esta área desafiaba a los participantes aptos para navegar, así que sería difícil para personas en sillas de ruedas, andadoras y otros aparatos de movilidad de asistencia andar por estas calles.



LA BANQUETA TERMINA ABRUPTAMENTE VARIAS VECES A LO LARGO DE PIERCE STREET

- **Banquetas Amplias y Sombra Parcial en Van Nuys Boulevard:** Los participantes apreciaron las banquetas anchas en Van Nuys Boulevard entre Laurel Canyon Boulevard y San Fernando Road, así como la sombra existente de los árboles en el lado este de la calle.

- **Actividad peatonal en Van Nuys Boulevard:** Los participantes comentaron sobre la gran cantidad de gente que camina a lo largo y a través de Van Nuys Boulevard para usar el tránsito, y visitar otros

- **Conflictos de bicicletas/peatones en las banquetas:** Los participantes observaron varios conflictos entre los ciclistas que usan la banqueta y los peatones, en gran parte debido a la falta de instalaciones para bicicletas en Van Nuys Boulevard.
- **Altas velocidades en Van Nuys Boulevard:** Los participantes fueron provistos con radares de velocidad para grabar la velocidad vehicular durante la caminata de evaluación. Un participante del taller con movilidad limitada grabó la velocidad de los vehículos con el radar en frente de Pacoima City Hall por la Van Nuys Boulevard durante la caminata de evaluación. Aunque la mayoría de los conductores viajaban 40 MPH, el participante grabó que otro nivel de conductores viajaban en el rango de 45 a 50 MPH. Hasta se registró que un conductor viajaba 57 MPH.
- **Desafíos de accesibilidad y conflictos en el las entradas de coche (driveways):** Los participantes comentaron sobre cómo las numerosas entradas de coche y empresas con un drive-through presentan una serie de retos para la gente caminando. En primer lugar, la entrada/salida de vehículos aumenta potenciales de conflictos entre conductores y peatones, sobre todo debido a la falta de atención del conductor al salir de las entradas de coche. Los participantes también observaron cómo las entradas de coche frecuentes hacen que sea difícil de navegar en una silla de ruedas o el uso de otros aparatos de movilidad de asistencia debido a la inclinación de las entradas.
- **Distancias largas entre cruces marcados a lo largo de Van Nuys Boulevard:** Los participantes observaron las largas distancias entre los cruces marcados, y California Walks facilitó una discusión sobre la legalidad, derecho de paso, y la seguridad en los cruces no marcados. Completamente entendiendo las ventajas, desventajas y estándares de los cruces no controlados, los participantes coincidieron en que algunos cruces marcados adicionales deben ser garantizados, especialmente teniendo en cuenta la distancia entre los cruces marcados existentes y la necesidad de acceder a los servicios y destinos de la comunidad en ambos lados de Van Nuys Boulevard.
- **Insuficiente instalaciones de autobús:** Los participantes señalaron la falta de sombra o refugios en las paradas de autobús a lo largo de Van Nuys Boulevard y Laurel Canyon Boulevard. Los participantes también comentaron que las plataformas para embarcar los autobuses son generalmente demasiado pequeñas para poder caber a los pasajeros que esperan al autobús, lo que resultó en menos espacio navegable para las personas caminando.



EXHIBICION DE LLANTAS CREA UN OBSTACULO PARA CAMINAR EN VAN NUYS BOULEVARD

- **Mejorar la Accesibilidad en toda Pacoima:** Los participantes identificaron la necesidad de mejorar la accesibilidad de las personas con discapacidades y las personas mayores de la vecindad. En particular, los residentes priorizaron la instalación de banquetas y la instalación de rampas accesibles donde actualmente no hay, así como prestar atención a las obstrucciones de banquetas a través de programas basados en la comunidad (información adicional abajo).
- **Campaña de Educación Pública:** Los participantes coincidieron que una campaña de educación en seguridad peatonal pública debería ser implementada dentro de la vecindad. Los participantes identificaron la necesidad de educar a todos los usuarios de la carretera a través de una campaña en varios idiomas, con un enfoque particular en los jóvenes que todavía no pueden conducir legalmente.
- **Combinar mejoras de seguridad con el arte público:** Los participantes identificaron proyectos de seguridad peatonal y la viabilidad peatonal como proyectos en cual se podría incorporar el arte público en la comunidad. Esto podría lograrse con pasos de peatones decorativos, bastidores decorativos para bicicletas, y banderas emparejadas con iluminación peatonal.
- **Aumentar el compromiso con las agencias públicas:** A pesar de que varias agencias de la Ciudad/Condado estaban involucradas en la planificación de este taller, ni un personal de la agencia pudo asistir al taller. Los participantes destacaron esto como una oportunidad para mejorar las relaciones con las agencias de la Ciudad/Condado, en particular para establecer una asociación permanente y bidireccional. Los participantes también destacaron la importancia de involucrar aún más la oficina del Concejal Fuentes, así como la oficina del Alcalde Garcetti, ya que la seguridad de los peatones y las mejoras de caminar se han ido extendiendo por toda la vecindad.



LOS ADOLESCENTES DE PACOIMA COMPARTEN RECOMENDACIONES Y PRIORIDADES PARA LOGRAR LA SEGURIDAD PEATONAL EN LA VECINDAD

- **Lanzar una campaña comunitaria para educar a los negocios sobre las obstrucciones de banqueta:** Para traer a la luz el problema de obstrucciones de banqueta causadas por exhibiciones de llantas grandes y de otra mercancía a lo largo de Van Nuys Boulevard, los participantes propusieron lanzar una campaña comunitaria para educar y colaborar con los negocios locales para eliminar o mejor localizar a sus exhibiciones y sus cartelones con anuncios. Los residentes comentaron que muchos negocios a lo largo del corredor se ven influidos por el comportamiento de los otros negocios y que esta campaña podría aprovechar la presión de grupo positivamente para fomentar mejores comportamientos de los negocios. Los participantes también sugirieron el establecimiento de un objetivo para educar a los negocios y poder medir y evaluar el progreso.
- **Aumentar la sombra en Van Nuys Boulevard:** La caminata de evaluación reiteró la falta de sombra en el lado oeste de Van Nuys Boulevard. Los participantes apoyaron firmemente la instalación de árboles de sombra adicionales en ambos lados de la calle para que el caminar en Van Nuys Boulevard sea más cómodo y agradable.

Recomendaciones de California Walks/SafeTREC

California Walks y SafeTREC también tienen las recomendaciones siguientes para que el Condado, la Ciudad y Metro consideren:

- **Instalar un semáforo de tráfico y cruce peatonal marcado en El Dorado Avenue/ Van Nuys Boulevard:** California Walks y SafeTREC recomiendan la instalación de un semáforo en la intersección de El Dorado Avenue/Van Nuys Boulevard con un cruce peatonal marcado de alta visibilidad con una señal de cuenta regresiva para peatones. Esta intersección actualmente cuenta con paradas de autobús a cada lado de Van Nuys Boulevard, así como una oficina de servicios legales. Dado que el acceso a través de Van Nuys Boulevard puede limitarse a intersecciones señalizadas con el proyecto de Transporte del Corredor del Valle Este de San Fernando (East San Fernando Valley Transit Corridor Project), la instalación de una señal de tráfico y el cruce asegurará de que este cruce se conserve. La preocupación con la adición de una señal de tráfico es que podría retrasar el tránsito; que no será el caso con las señales prioritarias de tránsito en los vehículos nuevos de tránsito porque tendrán tecnología que extenderá a las luces verdes y amarillas para el tránsito. Además, un cruce marcado es un punto intermedio lógico entre los semáforos marcados en Telfair Avenue/Van Nuys Boulevard y San Fernando Road/Van Nuys Boulevard.
- **Cruces marcados adicionales con mejoras de seguridad a lo largo de Van Nuys Boulevard:** Más allá de la sección Van Nuys Boulevard entre Laurel Canyon Boulevard y San Fernando Road, California Walks y SafeTREC recomiendan que el departamento de transportación de Los Ángeles evalúe la instalación de cruces peatonales marcados adicionales entre intersecciones señalizadas. California Walks observó que muchos peatones no están dispuestos a hacer los largos desvíos necesarios para acceder a los cruces peatonales marcados con semáforos existentes en Van Nuys Boulevard, al norte de San Fernando Road. Para atender las necesidades de los peatones que necesitan cruzar Van Nuys Boulevard, así como para mejorar la seguridad de estos cruces no controlados, California Walks y SafeTREC recomiendan la instalación de cruces marcados peatonales de alta visibilidad, líneas de rendimiento avanzadas, islas de seguridad para peatones, extensiones de las banquetas y balizas rápidos posiblemente rectangulares parpadeantes (RRFBs) a intervalos razonables en el cumplimiento con las guías del departamento de transportación.

AGRADECIMIENTOS

Nos gustaría dar las gracias a la comunidad de Pacoima por invitarnos y por organizar el taller. ¡Gracias a Veronica Padilla-Campos, Yvette López-Ledezma, Max Podemski, y Mercedes Ortiz de Pacoima Beautiful 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 a la oficina del Concejal Fuentes y Pacoima Beautiful por donar generosamente el espacio de encuentro para el taller.

Nos gustaría agradecer a los muchos miembros de la comunidad y los jóvenes cuya asistencia del taller y la 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).