



Recomendaciones para mejorar la seguridad peatonal y ciclista en el distrito escolar de Azusa



octubre 2017

Recomendaciones para el mejoramiento de la seguridad peatonal en el distrito escolar de Azusa

Por Mihaela Tomuta, Tony Dang, California Walks;

Jill Cooper, Ana Lopez, Amanda Reynosa, UC Berkeley Safe Transportation Research & Education Center (El Centro para Investigación e Educación de la Transportación Segura de la Universidad de California, Berkeley) (SafeTREC)

Traducido por: Ana Lopez, Nina Djukic

Introducción

Por invitación de Healthy Azusa, el Centro de Investigación y Educación en Transporte Seguro de la Universidad de California, Berkeley (SafeTREC) y California Walks (Cal Walks) facilitaron un taller de acción y planificación para el distrito escolar de Azusa, orientado a la comunidad. El objetivo del taller era empezar una plática sobre el mejoramiento de la seguridad, facilidad y viabilidad peatonal y ciclistas entre el distrito escolar de Azusa y otras jurisdicciones, incluyendo la ciudad de Covina, la ciudad de Azusa y el Condado de Los Angeles no incorporado

Antes del taller, el personal de Cal Walks hizo una visita al sitio de interés el miércoles 19 de julio del 2017. Durante la visita, adaptaron el currículo del programa para cumplir las necesidades de la comunidad y proporcionar estrategias de ejemplo que van de acuerdo al entorno y las condiciones actuales de Azusa. Cal Walks facilitó el taller el miércoles 30 de agosto del 2017, de 7:30am a 1:00pm. El taller se llevó a cabo en cuatro partes: 1) observaciones de los comportamientos de los conductores y estudiantes durante la hora de entrada; 2) un resumen de acciones multidisciplinarias para mejorar la seguridad de los peatones y ciclistas; 3) auditorias de la viabilidad de los peatones y ciclistas a lo largo de tres rutas claves ; y 4) pláticas en grupos pequeños para facilitar el desarrollo de recomendaciones priorizadas por la comunidad que informan al distrito escolar de Azusa sobre el transporte activo y rutas seguras a la escuela. Este reporte resume los procedimientos del taller, las ideas identificadas durante el proceso y las recomendaciones para proyectos, pólizas y programas de la seguridad peatonal y ciclista.

Antecedentes

Taller comunitario para la seguridad peatonal y ciclista

El Taller Comunitario Para La Seguridad Peatonal y Ciclista (CPBST) es un proyecto conjunto de SafeTREC y Cal Walks. Los fondos para este programa son proporcionados por una subvención de la Oficina de Seguridad de Tráfico de California (OTS), a través de la Administración Nacional de Seguridad de Tráfico para Carreteras (NHTSA). El propósito del taller es capacitar a los residentes locales y defensores de la seguridad peatonal y ciclista sobre cómo mejorar la seguridad peatonal y ciclista y como fortalecer su colaboración con funcionarios locales y personal de las agencias del condado para que la comunidad sea más segura y más agradable para caminar y andar en bicicleta.

Para cada taller, el programa convoca un comité de planificación local y multidisciplinario y multisectorial para adaptar y refinar el currículo y el enfoque del taller para satisfacer las necesidades de la comunidad. Adicionalmente, el personal de Cal Walks hace una visita al sitio y observa las condiciones actuales de las vías peatonales y ciclistas para informar el enfoque del taller.

El taller de medio día fue diseñado para relatar información sobre las mejores prácticas de seguridad peatonal y ciclista. En conjunto, se ofrece información acerca de estrategias exitosas (las 6 E's: Empoderamiento e Igualdad, Evaluación, Ingeniería, Aplicación, Educación y Motivación) que abordan y mejoran la seguridad y alivian las preocupaciones de los peatones y ciclistas. Después de la presentación, los participantes hacen una caminata guiada por los facilitadores con el propósito de hacer una evaluación preliminar de la viabilidad peatonal y ciclista y establecer las prioridades y los próximos pasos para su comunidad.

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

Condiciones de seguridad de peatones y ciclistas elegidas en el distrito escolar de Azusa

Velocidades altas y calles anchas

Las velocidades indicadas en los postes sobre la autopista Arrow, y las avenidas Azusa y Lark Ellen, cerca del sitio del taller son 45, 40 y 40 millas por hora; sin embargo, durante la visita al sitio y el día del taller el personal de Cal Walks observó velocidades por encima del límite. Los conductores también manejan por encima del límite de 25 millas por horas en zonas residenciales y en zonas escolares de la preparatoria Gladstone y las escuelas primarias Ellington y Valleydale. La autopista Arrow y las avenidas Azusa y Lark Ellen miden de 58 a más de 80 pies de ancho con dos carriles en cada dirección, un carril en el centro para vueltas a la izquierda, estacionamiento paralelo en varios lugares en un lado de la calle, banquetas, y una variedad de cruces marcados y no marcados. De forma intermitente, hay rutas laterales (calles que corren en paralelo a la calle principal) en ambos lados de la autopista Arrow y a lo largo del lado oeste de la avenida Lark Ellen cerca de la preparatoria Gladstone. Varios estudios han demostrado que las calles anchas y carriles anchos son asociados con velocidades altas para vehículos¹, lo cual afecta la



Carriles anchos en la avenida Lark Avenue.

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

seguridad de los peatones y ciclistas.

Falta de instalaciones para bicicletas

No existen carriles para ciclistas en los alrededores de la preparatoria, aunque había ciclistas sobre la autopista Arrow y la avenida Lark Ellen. Los ciclistas viajaban en el carril opuesto, en la banqueta e en las rutas laterales. Los alrededores de la preparatoria Gladstone carecen de instalaciones para los ciclistas y redes de caminos seguros y cómodos hacia los caminos de bicicleta en las comunidades vecinas. Durante el taller, los representantes del condado confirmaron los planes para agregar instalaciones de bicicleta sobre el Big Dalton Wash, el que corre por Covina y conecta las rutas cercanas y caminos de bicicleta que no son parte de las calles.



Un ciclista viajando hacia el este sobre la autopista Arrow, en dirección a la avenida Azusa.

Mejorías inadecuadas para los cruces peatonales marcados y no marcados

Durante la visita al sitio, el personal de Cal Walks observó cruces marcados y no marcados en los alrededores de la preparatoria Gladstone y las escuelas primarias Valleydale y Ellington. Hay cruces marcados de alta visibilidad en la avenida Lark Ellen y calle Tudor, en la avenida Aspan cerca de la escuela primaria Ellington, y en la avenida Enid cerca de la escuela primaria Valleydale. Todos los cruces sobre la avenida Enid y cerca de la preparatoria Gladstone no están marcados (en las calles Alcross, Bygrove, Gragmont, Devanah, Nubia, y Groverdale).



Un cruce no marcado sobre la avenida Enid en frente de la preparatoria Gladstone.



El cruce peatonal estándar en la avenida Enid y la autopista Arrow es difícil de ver por parte de los peatones y los conductores.

Comportamientos de los peatones y ciclistas en cruces marcados y no marcados

El personal de Cal Walks miró como varios conductores bloqueaban el camino sobre la avenida Enid en frente de la preparatoria Gladstone, durante la hora de entrada, mientras que los estudiantes cruzaban la calle fuera del cruce peatonal, en medio de la intersección o entre los carros. La falta de cruces peatonales marcados y cruces peatonales señalados sobre la avenida Enid anima este tipo de comportamiento.

Todos los cruces en la autopista Arrow y la avenida Enid son de tipo estándar, y la intersección tiene un diseño tradicional. Durante la hora de salida escolar, varios grupos estudiantiles se reunieron en el andén en la intersección para esperar una oportunidad de cruzar. En cuanto el ciclo de la señal para los peatones comienza, los estudiantes empiezan a cruzar y siguen cruzando aun después del tiempo señalado, lo que indica que la fase para cruzar no dura el tiempo necesario. Además, los conductores dan vueltas a la derecha o izquierda cuando hay pausas entre los grupos estudiantiles, de modo que no respetan las señales de los peatones o el derecho de paso de los estudiantes que cruzan.



Los estudiantes de la preparatoria Gladstone cruzan en medio de los carros sobre la avenida Enid, aunque un cruce no marcado existe a unos pies del marco de esta foto.

Falta de banquetas o banquetas en mal estado

Debido a que la preparatoria Gladstone está en el cruce de tres jurisdicciones— Covina, Azusa, y el condado no incorporado de Los Angeles — cuando hay banquetas, varían en anchura y condición. Las banquetas al lado este de la avenida Enid, desde la autopista Arrow hacia la calle Nubia, tienen árboles y otras macetas que funcionan como zonas de amortiguación. Desafortunadamente estas banquetas son muy angostas para que dos adultos caminen lado a lado. Al lado oeste de la avenida Enid, en el área no incorporada del condado de Los Angeles, no hay banquetas, y la vegetación descuidada, los arbustos y las cercas se extienden sobre la calle, lo cual obliga a los estudiantes a caminar en la carretera. Únicamente hay sombra del lado oeste de la avenida Enid, entre las calles Nubia y Gragmont, donde los árboles en la zona de amortiguación funcionan como sombra. En la calle Gragmont y la avenida Enid las raíces de los árboles han levantado la banqueta.



Un cruce no marcado con un canal de drenaje, en la zona de cruce, sobre la avenida Enid y calle Bygrove.



Banqueta levantada en un segmento sobre la avenida Enid, en frente de la preparatoria Gladstone.

Falta de luz en escala del peatón

El equipo de Cal Walks observo la falta de luz en escala del peatón, especialmente cerca del centro comercial en la avenida Azusa y la autopista Arrow y cerca de las escuelas primarias Valleydale y Ellington y la preparatoria Gladstone. Al igual también hace falta la luz en escala del peatón cerca de las paradas de tránsito y refugios en la autopista Arrow.



Falta de luz en escala al peaton en las casetas de autobuses y paradas de tránsito publico sobre la autopista Arrow.

El historial de choques peatonales y ciclistas

Entre los años 2011-2015², hubo 87 choques peatonales en la ciudad de Azusa, incluyendo cuatro (4) incidentes fatales y diez (10) choques que resultaron en lesiones severas. Los choques son concentrados en la Boulevard Foothill y la avenida Azusa. 56.2% de estos choques peatonales pueden ser atribuidos a una infracción por parte del conductor, mientras que el 16.1% de los choques peatonales pueden ser atribuidos a una infracción cometida por el peatón. Durante el periodo de 10 años, entre 2006-2015, los choques peatonales parecen estar en una trayectoria hacia arriba, con excepción del año más reciente, cuando los choques mermaron.

Entre 2011-2015, hubo 136 choques ciclistas en la ciudad de Azusa, incluyendo una (1) muerte y diez (10) choques que resultaron en lesiones severas. Los choques ciclistas se concentraron en la Boulevard Foothill, y las avenidas Azusa y San Gabriel. En relación a los choques ciclistas, el 16% son atribuidos a una infracción de derecho de paso por parte del ciclista o el conductor, el 15.3% son atribuidos a vueltas inapropiadas por parte del ciclista o el conductor, y el 15.3% son atribuidos a que el ciclista viajaba en el lado contrario. Durante el periodo de 10 años, entre el 2006-2015, los choques ciclistas parecen estar en una trayectoria descendente.

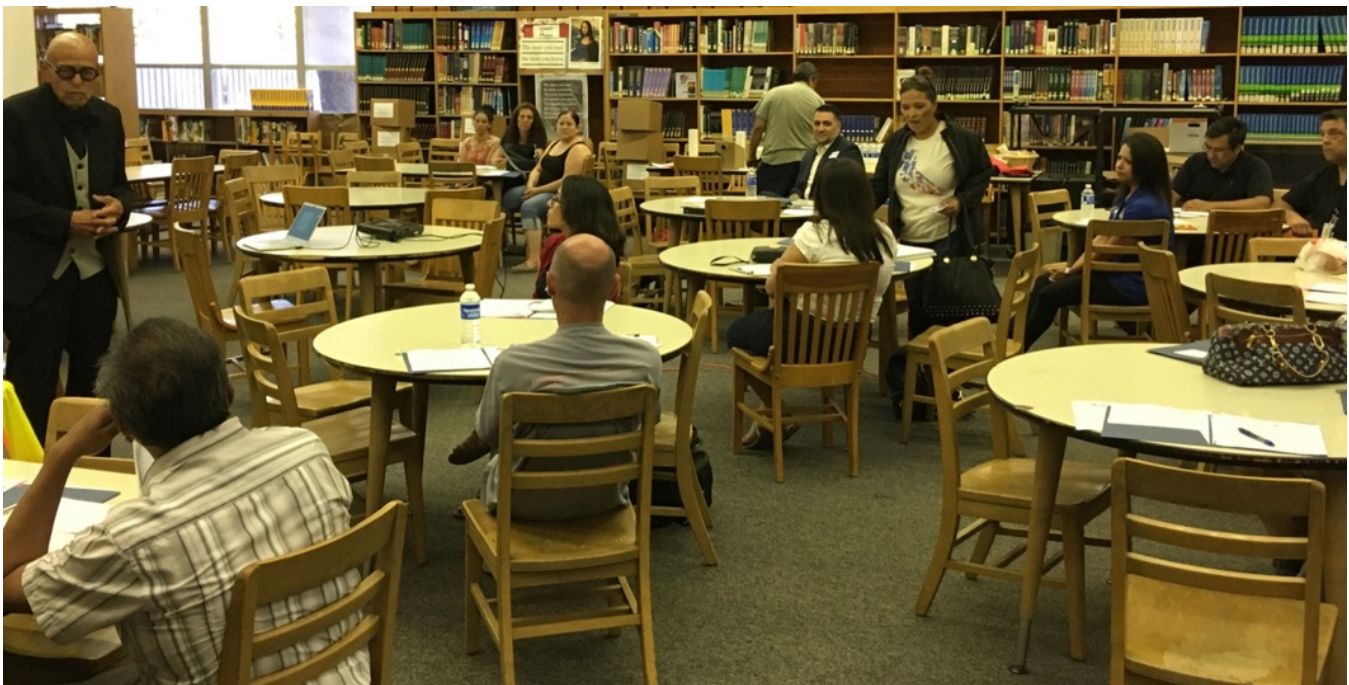
² Tome nota: Los datos del 2014 y 2015 son provisionales.

El centro SafeTREC con la Universidad de California Berkeley también hizo un análisis adicional de los choques cerca de las escuelas de interés en el distrito escolar de Azusa. Entre 2011-2015, hubo diez (10) choques peatonales y ciclistas en los alrededores de la preparatoria Gladstone, incluyendo dos (2) muertes en choques peatonales. Entre 2011-2015, hubo (10) choques peatonales y ciclistas en los alrededores de la primaria Ellington, incluyendo una (1) muerte en un choque peatonal. Entre 2011-2015, hubo 19 choques peatonales o ciclistas en los alrededores de la escuela secundaria Center, incluyendo una (1) muerte y dos (2) lesiones severas. Entre 2011-2015, hubo 17 choques peatonales o ciclistas en los alrededores de la primaria Valleydale, incluyendo una (1) muerte y tres (3) lesiones severas. De estos choques, diecinueve (19) involucraron niños de edad escolar.

La interpretación y los resultados completos de los datos de choques preparados por el centro SafeTREC de la Universidad de California Berkeley se encuentran en el apéndice A

El día del taller: agosto 30 del 2017

Healthy Azusa pidió que el taller 1) proveer las herramientas necesarias para promover la seguridad de los peatones y los ciclistas e informar proyectos de transportación activa y rutas seguras a la escuela del futuro, a los empleados de la ciudad y el condado, organizaciones comunitarias, y residentes; 2) fortalecer las relaciones entre el distrito escolar y el comité educativo, Bike San Gabriel Valley, la organización YMCA, agencias locales de cuerpos policiales y otros accionistas para asegurar los mejores resultados para los resultados de Azusa, Covina y el condado del área no incorporado de Los Angeles; y 3) desarrollar las prioridades de la seguridad peatonal y ciclista y siguientes pasos por consenso.



El alcalde de Azusa, el señor Joseph Rocha, da la bienvenida a los participantes del taller.

El taller se llevó a cabo desde las 7:30 am hasta la 1:00pm, con un almuerzo e interpretación simultánea de inglés a español para maximizar la participación comunitaria. Cuarenta y tres (43) individuos asistieron al taller, incluyendo el alcalde de Azusa, el señor Joe Rocha; el alcalde de Covina, el señor Jorge Marquez; representantes de la ciudad de Azusa, la supervisora de comité del condado de Los Angeles, el distrito escolar de Azusa, el departamento del alguacil de Los Angeles, la organización Healthy Azusa, los directores de las escuelas primarias Valleydale y Ellington, el personal de la preparatoria Gladstone, Bike San Gabriel Valley y la multitud de residentes y padres. El taller también integro observaciones opcionales de las condiciones/comportamientos durante la hora de entrada de la preparatoria Gladstone.

Reflexión de la auditoría de la viabilidad peatonal y ciclista

- La ruta 1 viajó hacia el norte de la preparatoria Gladstone en dirección a la autopista Arrow, oeste en dirección a la avenida Lark Ellen, norte en dirección a la calle Woodcroft, este en dirección a la avenida Enid, norte en dirección a la calle Newburgh y sur en dirección a la preparatoria Gladstone. La ruta 1 se enfocó en la autopista Arrow y el área alrededor de la primaria Valleydale.
- La ruta 2 viajó hacia el norte de la preparatoria Gladstone en dirección a la autopista Arrow, este por un lado de la autopista Arrow en dirección a la avenida Azusa, este sobre un lado de la autopista Arrow, oeste en el lado opuesto de la autopista Arrow, y sur en la avenida Enid, en dirección a la preparatoria. La ruta 2 se enfocó en la autopista Arrow entre la Avenida Enid y la avenida Azusa, un destino común de los estudiantes en camino a la escuela o a sus casas.
- La ruta 3 viajó hacia el sur de la preparatoria con destino a la calle Tudor, oeste sobre la calle Tudor de la avenida Lark Ellen a la avenida Aspan, norte sobre la avenida Aspan a Groverdale, este sobre la avenida Groverdale a la avenida Lark Ellen, sur en la avenida Lark Ellen Avenue a la avenida Tudor, este sobre la avenida Tudor a la avenida Enid, y norte sobre la avenida Enid a la preparatoria Gladstone. La ruta 3 se enfocó en la calle Tudor, los cruces en la avenida Lark Ellen, en el área alrededor de la primaria Ellington.

Se les pidió a los participantes que 1) observaran las condiciones del entorno construido y los comportamientos de todos los usuarios de la carretera; 2) aplicaran las estrategias 6 E's que aprendieron en la presentación que pueden ayudar a aliviar las preocupaciones y comportamientos peligrosos de los conductores, peatones, y ciclistas; y 3) identificaran ventajas de la comunidad y estrategias que se puedan desarrollar.

Después de la auditoría de la viabilidad peatonal y ciclista, los participantes compartieron las siguientes reflexiones:

- **Falta de banquetas o banquetas en condiciones de pobre estado:**

Las banquetas son continuas en caminos más largos como en la autopista Arrow, la avenida Azusa, y la avenida Lark Ellen en el área del taller, pero en calles pequeñas o residenciales como la avenida Enid, calle Woodcroft, y calle Tudor hace falta banquetas que completen el camino/la red a la escuela. Los residentes notaron que no había banquetas en el lado oeste de la avenida Enid en frente de la preparatoria Gladstone, y las banquetas en el lado oeste de la avenida Enid son demasiado angostas para caminar confortablemente/cómodamente o para dos adultos caminando lado a lado. Los residentes también notaron que, durante la hora de salida, los estudiantes caminaban en grupos que se extendían sobre la calle, en el lado oeste de la avenida Enid. La falta de banquetas continuas es un gran impedimento para que los padres de las primarias Valleydale y Ellington permitan que sus hijos caminen o vayan en bicicleta a la escuela.



El monte descuidado obstruye el paso sobre la avenida Enid, en el lado del condado.

Aunque hay árboles e otros tipos de amortiguadores en los caminos principales, la comunidad notó la falta de sombra en varios segmentos largos de las banquetas, debido a que hay árboles pequeños con poco follaje y áreas para amortiguación donde no había árboles. En algunos casos, el monte descuidado de las casas había reducido el paso y había dejado escombros. Los participantes notaron que las banquetas sobre la autopista Arrow, en la ruta 2, eran suficientemente amplias, estaban protegidas del tráfico con amortiguadores, tenían sombra, y estaban limpias.



La zona de amortiguamiento esta vacia en la avenida Enid al lado de la preparatoria Gladstone.

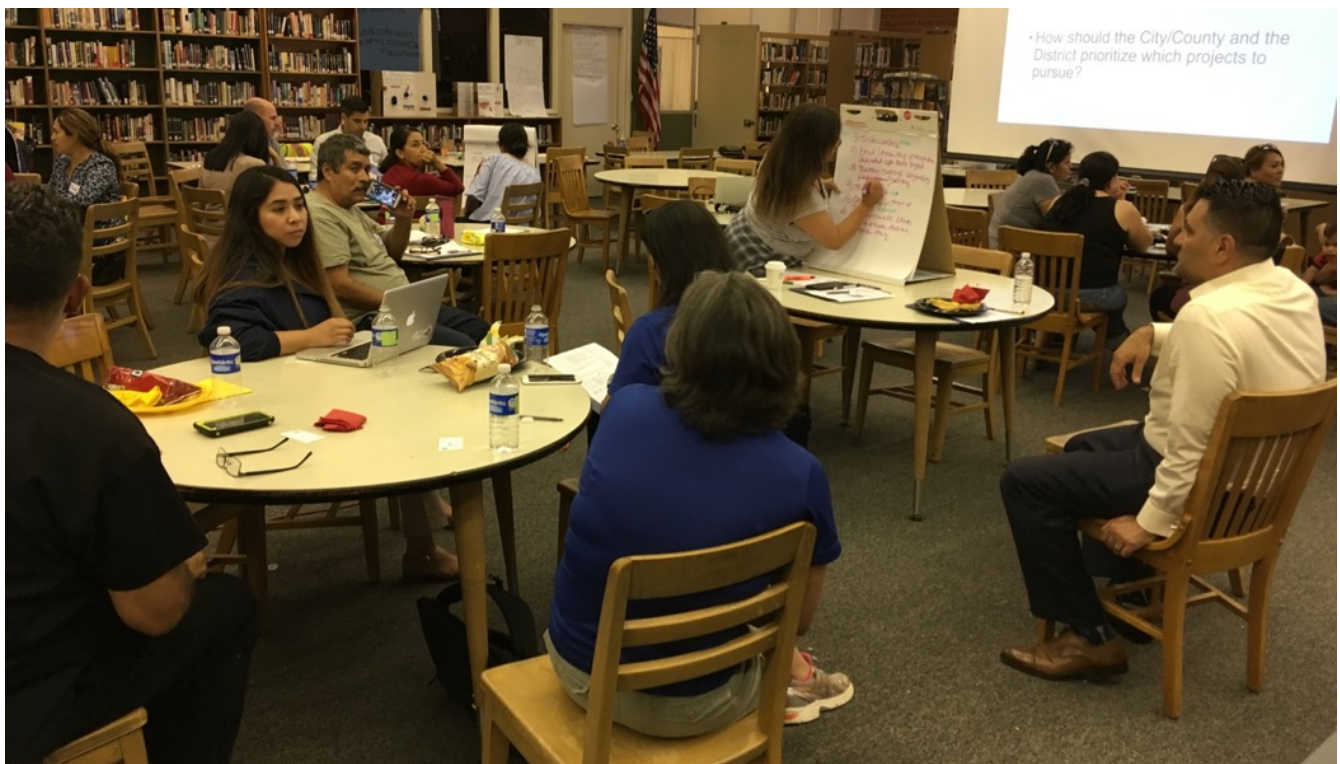
La zona de amortiguamiento, donde se podria poner arboles en frente de la primaria Ellington, ha sido pavimentada.

- **Señalización en la zona escolar:** Los participantes de la ruta 1 y 2 notaron que no había señales que indicaran la zona escolar sobre la autopista Arrow en el lado de Covina y para el tráfico que corre rápido sobre la autopista Arrow es imposible ver el letrero de la preparatoria Gladstone. El director de la preparatoria Gladstone, el señor Chris Silvas compartió durante el taller que anticipa un letrero nuevo, y más visible será instalado por el distrito dentro de un año—lo cual hará la escuela más visible al tráfico de la autopista Arrow.
- **Falta de instalaciones para bicicletas:** Los participantes notaron la falta de instalaciones para las bicicletas, tal como los carriles de bicicleta y señalización de las rutas para bicicletas. A pesar de estas limitaciones, había varios ciclistas en la autopista Arrow. Los participantes expresaron sus preocupaciones sobre andar en bicicleta en calles de alta velocidad.
- **Falta de cruces marcados y mejorías de los cruces marcados:** Los cruces estándar y marcados sobre la autopista Arrow y la avenida Azusa están descoloridos, con marcas estándar, lo cual fuerza que los peatones caminen (a cruzar de) un estrecho de 5 carriles. Los participantes también notaron la falta de rampas ADA sobre la autopista Arrow. Los participantes que caminaron la ruta 1 hacia la primaria Valleydale expresaron sus preocupaciones por la falta de cruces marcados en la avenida Enid y la calle Woodcroft.
- **Refugio en la parada de autobús en la avenida Enid y la autopista Arrow:** La caseta de autobús en la esquina de la autopista Arrow en la avenida Enid está muy cerca de la esquina. Los participantes notaron que muchas veces no había suficiente espacio para esperar, no ofrece suficiente sombra y no tiene suficiente luz en la noche.
- **Conflictos entre los peatones y los vehículos en el cruce de la avenida Enid y la autopista Arrow:** La intersección de la avenida Enid y la autopista Arrow tiene conflictos entre los peatones y los vehículos, especialmente durante la hora de llegada y salida de la preparatoria Gladstone. Los participantes expresaron preocupaciones por los estudiantes que usan el cruce

oeste sobre la autopista Arrow, en especial por la gran cantidad de carros que dan vuelta hacia la izquierda en la autopista Arrow. Por ejemplo, los conductores dan vuelta a la izquierda cuando ven una brecha pequeña entre los grupos de estudiantes. Lo mismo ocurre en el lado este de la autopista Arrow, con los carros que dan vuelta a la derecha.

Recomendaciones de los residentes de la comunidad

Después de la auditoria de la viabilidad peatonal y ciclista, Cal Walks dirigió grupos pequeños para planes de acción. Los participantes del taller discutieron las siguientes preguntas: 1) una pregunta que se enfocara en identificar y priorizar programas/proyectos comunitarios que no tienen nada que ver con el entorno construido y que pueden ser mantenidos por/con fondos mínimos o sin fondos; 2) una pregunta que se enfocara en priorizar los mejoramientos conforme al entorno construido en Azusa e identificar los proyectos de mayor prioridad en Azusa y el condado de Los Angeles.



Los participantes están dedicados a las conversaciones en grupos pequeños.

Los participantes del taller hicieron las siguientes sugerencias para los mejoramientos en la seguridad peatonal y ciclista:

Prioridades y recomendaciones no relacionadas al entorno construido

- **Ampliar y apoyar los esfuerzos del programa existente Safe Routes to School (Rutas Seguras a la Escuela):** A los participantes les gustaría apoyar el programa Safe Routes to School (SRTS) al promover los méritos de los miembros de la comunidad que ya son parte del programa, y construir la aptitud para ser parte de proyectos en el futuro. Les gustaría aplicar para una beca de SRTS de educación y apoyo por medio del programa Active Transportation Program (ATP)

para aumentar los programas por todo el distrito escolar de Azusa. El programa Healthy Azusa, el personal del distrito, y los padres han tenido una auditoria de Safe Routes to School en las escuelas primarias, y les gustaría desarrollar los programas Walk to School Day (*Día de Caminar a la Escuela*), a dos veces al año, posiblemente durante el día de ir a la escuela en bici en mayo para complementar el evento anual de octubre. Durante el taller, los representantes del departamento de obras públicas del condado de Los Angeles compartieron los Mapas de las Rutas Seguras a la Escuela para las primarias de alrededor con rutas preferidas, y los participantes deseaban que usaran los mapas para apoyar los esfuerzos actuales de caminar e usar el bus escolar. El programa también puede ser apoyado al permitir que los estudiantes completen sus horas voluntarias durante los eventos de SRTS.

Los participantes también discutieron la necesidad de desarrollar programas SRTS que se han relevantes y cautiven a los jóvenes de la secundaria y la preparatoria. Un programa SRTS financiado apoyaría la formación de un cuerpo especial SRTS y expertos en la escuela que puedan desarrollar programas SRTS que se puedan sostener con pocos o ningunos fondos.

Los participantes quieren agregar mensajes educativos sobre el transporte activo por toda la comunidad por medio de los recursos de la campaña Southern California Association of Government's (SCAG) *Go Human*, la cual da rótulos de mensajes educativos de seguridad a los distritos escolares y a la ciudad. Los participantes quieren priorizar los mensajes educativos de seguridad peatonal en las calles más transitadas por los estudiantes. Otros esfuerzos educativos de SRTS se enfocarán en enseñar competencia en caminar y andar en bicicleta con seguridad a una edad temprana y proveerá programas de seguridad de cascos a la comunidad.

Prioridades conforme al entorno construido y recomendaciones



Un camino desgastado en el lado este de la avenida Enid, en camino a la primaria Valleydale.

- **Instalación de banquetas:** Los participantes señalaron la necesidad de instalar banquetas en los alrededores de las escuelas, donde se llevaron a cabo las auditorias del taller. También identificaron el lado oeste de la avenida Enid de la autopista Arrow a la calle Tudor y el lado este de la avenida Enid de la autopista Arrow en dirección a la primaria Valleydale, como sitios de prioridad. Los residentes expresaron la necesidad de abordar el problema de la vegetación descuida sobre las banquetas y los caminos. El Departamento de obras públicas del condado de Los Angeles County recomienda que los residentes usen el sitio [SeeClickFix](#) o la aplicación móvil para reportar problemas.

- **Señales indicando las zonas escolares:** Los participantes quieren que se instale una señal de zonas escolares en el segmento de la autopista Arrow en la ciudad de Covina que indique a los conductores la presencia de los estudiantes.
- **Embellecimientos de los cruces:** Por toda el área donde se llevó a cabo el taller y en particular en las intersecciones cerca de las escuelas, los participantes notaron las dificultades que se presentan al cruzar debido a cruces descoloridos, falta de bulbo saliente/extensión semicircular del cordón, falta de rampas ADA aprobadas, y otras medidas que calmen el tráfico. Los participantes recomiendan la instalación de cruces peatonales de alta visibilidad cerca de las escuelas y en la autopista Arrow. Los padres de los estudiantes de la primaria Valleydale mostraron interés por un Rectangular Rapid Flash Beacon (RRFB) en la intersección de la avenida Enid y la calle Woodcrof. Finalmente, varios participantes del taller identificaron como alta prioridad de mejorar la seguridad la instalación de una señal dedicada a los giros a la izquierda para los conductores sobre la autopista Arrow y la avenida Enid. Un representante del departamento de obras públicas del condado de Los Angeles compartió con los participantes que el condado ya está planeando el mejoramiento de esta intersección, y dijo que la fecha de compleción será en diciembre del 2018.
- **Luces adicionales en la calle y en escala al peatón:** Los participantes recomiendan instalar luces adicionales en la calle y en escala al peatón para mejorar la visibilidad de los peatones en especial cerca de las escuelas. Actualmente, hay segmentos largos en las dos arteriales y las calles residenciales con poca luz. Los padres compartieron que a veces los programas después de la escuela se extienden hasta la noche y quieren que sus hijos se sientan seguros con luces cuando los programas terminan. Los padres de los estudiantes de Valleydale también recomiendan que estos cambios se hagan en la intersección de la calle Woodcroft y la avenida Enid para mejorar la seguridad de los estudiantes y los padres que caminan a la escuela.



Un cruce de alta visibilidad en la avenida Aspan y la calle Tudor en frente de la primaria Ellington.

Recomendaciones de California Walks/SafeTREC

California Walks y SafeTREC recomiendan que el distrito escolar de Azusa, la ciudad de Covina, la ciudad de Azusa y el condado de Los Angeles consideren lo siguiente:

- **Ciudad de Azusa, Ciudad de Covina, y el condado de Los Angeles**
 - **Medidas para calmar el tráfico sobre la autopista Arrow y la avenida Lark Ellen:** De manera constante, los participantes identificaron la autopista Arrow y la avenida Lark Ellen como dos calles que suponen un reto a los peatones y ciclistas. Recomendamos

que el condado y las ciudades Azusa y Covina colaboren para entablar una conversación con los residentes para identificar medidas para calmar el tráfico de largo plazo, tal como implementar una dieta de la calle, instalar bulbos salientes, embellecer los cruces, hacer carriles de prioridad para el transporte público, y separar de forma física las instalaciones de bicicleta, para consideración en la autopista Arrow y la avenida Lark Ellen. Debido a las preocupaciones causadas por la velocidad, sería útil que el condado colecte los datos de la velocidad sobre la autopista Arrow y avenidas Lark Ellen y Azusa. Este tipo de mejoramiento puede reducir la velocidad de los carros y mejorar la seguridad de los peatones, ciclistas y conductores. Recomendamos que el condado involucre a la comunidad en el otoño del 2017 o invierno del 2018 para prepararse para la matriculación del programa de transporte activo de la primavera del 2018.

- **Solicitar fondos para el entorno construido en los alrededores de la preparatoria Gladstone:** Hay una necesidad de banquetas en el lado oeste de la avenida Enid en el condado no incorporado de Los Angeles y cruces marcados sobre la avenida Enid en frente de la preparatoria, que corresponde al condado y ciudad de Covina. Cal Walks y SafeTREC recomiendan que siga la colaboración entre el distrito escolar, la ciudad de Covina y el condado para solicitar fondos para los mejoramientos peatonales sobre la avenida Enid. Adicionalmente, recomendamos que los dueños de las calles instalen un cruce de alta visibilidad, levantado en la parte sur de la avenida Enid y la calle Devanah.



Ejemplo de un cruce levantado que lleva a la escuela en la ciudad de Eureka, CA.

Imagen cortesía de: Humboldt Partnership for Active Living

- **Mejoramientos de los cruces en la avenida Enid y la autopista Arrow:** El tiempo de cruce de la señal durante la hora de entrada y salida de la escuela debería de ser

observada en frente de la autopista Arrow en la avenida Enid para permitir un paso de no más de 2.8” por segundo cerca de las escuelas para permitir que los estudiantes y padres crucen de forma segura. Recomendamos que la ciudad y el condado colaboren para hacer un análisis al nivel del distrito para identificar el tiempo de señalización en las intersecciones cerca de las escuelas. También recomendamos que la ciudad y el condado consideren un lapso de avance para el peatón cuando se instale la luz de giros protegidos a la izquierda en diciembre del 2018. Otras mejoras, tal como bulbos salientes deberían ser considerados para reducir la distancia y tiempo de cruce de los peatones. Una isla de refugio en la autopista Arrow también permitiría que los peatones paran a la mitad y terminen de cruzar en el siguiente lapso. Al igual, la isla de refugio ofrecería un lugar seguro para esperar para las personas mayores, los estudiantes, padres con niños pequeños y otros con movilidad limitada.

- **Distrito escolar de Azusa**

- **Mejorar las zonas de abordaje en la preparatoria Gladstone:** Cal Walks y los miembros del comité de planificación observaron los comportamientos durante la hora de llegada. Los conductores no se movieron hasta el frente del estacionamiento de llegada y salida y se juntaron en el área cerca de la reja de la oficina principal, lo cual causó una congestión de carros sobre la avenida Enid. Los conductores también se estacionaron paralelos a otros carros en la zona de abordaje, lo cual hizo que los estudiantes caminarán entre carros para llegar a la banqueta. Cal Walks y SafeTREC recomiendan que vuelvan a pintar la zona de abordaje para crear dos carriles de descarga e instalar señales que indiquen a los conductores que se muevan hasta el frente y tengan cuidado por los estudiantes que cruzan. Adicionalmente, recomendamos que el distrito escolar colabore con Healthy Azusa para lanzar un programa de patrulla estudiantil que pueda ayudar a manejar la zona de abordaje.
- **Establecer una fuerza especial del distrito para rutas seguras a la escuela:** El distrito escolar de Azusa, aunque está en Azusa, tiene estudiantes en la ciudad de Azusa, ciudad de Covina, ciudad de Glendora y el condado no incorporado de Los Angeles. Cal Walks y SafeTREC recomienda que el distrito establezca una fuerza especial de SRTS para entablar una conversación con todas las jurisdicciones e establecer comunicación más frecuente entre uno y otro y los residentes, padres y otros campeones de SRTS.
- **Desarrollar el plan comunitario de bicicletas:** Aunque hay algunas instalaciones en cada jurisdicción, hay la necesidad de tener más y mejores instalaciones, rótulos para dar instrucciones u orientar, son necesarios para asegurar la seguridad de los estudiantes y los miembros de la comunidad. Estos cambios son necesarios en especial sobre la autopista Arrow, la avenida Lark Ellen, y la avenida Azusa. Los rotulos para orientar son útiles para los dirigir a los ciclistas a rutas existentes o preferidas. Cal Walks y SafeTREC recomiendan que el distrito y la ciudad de Azusa colaboren para conseguir los fondos apropiados para el desarrollo de un plan de bicicletas que identifique las necesidades de los ciclistas y para desarrollar una guía de vías ciclistas.

Agradecimientos

Queremos agradecer a Healthy Azusa y Maria-Inez Perez por invitarnos a su comunidad, y al distrito escolar de Azusa y la preparatoria Gladstone por hospedar el Taller Comunitario Para La Seguridad

Peatonal y Ciclista. Queremos reconocer a todos los miembros de comunidad y las agencias que estuvieron presente el día del taller. Gracias por su dedicación a la seguridad de los peatones y ciclista. Su participación colectiva ha informado y reforzado los resultados del taller.

Los fondos para este programa fueron proporcionados por una beca de la Oficina de Seguridad de Tráfico de California (OTS) a través de la Administración Nacional de Seguridad de Tráfico para Carreteras (NHTSA).

Apéndice A

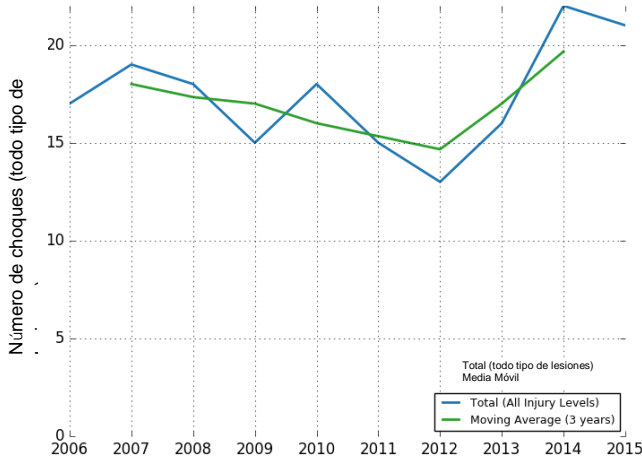
Análisis de los datos de los choques peatonales y ciclistas

Taller comunitario para la seguridad peatonal y ciclista –Azusa, CA-7/19/17

Análisis de choques peatonales y ciclistas, 2006-15*

Peatones

Número de choques peatonales, 2006-15



La línea azul demuestra el número de choques peatonales donde ocurrió una fatalidad o una lesión. Hubo un total de 189 lesiones o muertes en 174 choques peatonales en los últimos 10 años.

La línea verde demuestra la media móvil del número de choques peatonales donde ocurrió una fatalidad o hubo una lesión. La media móvil es útil para monitorear el cambio de la tendencia conforme avanza el tiempo, especialmente cuando el número de choques es sujeta a variabilidad. Los puntos numéricos son los puntos medios de tres años de datos.

Los siguientes análisis están basados en los datos actuales de los últimos cinco años, del 2011 al 2015 para la ciudad de Azusa, CA. Durante este tiempo, hubo 94 lesiones o muertes en un total de 87 choques peatonales.

Infracción más común en los choques peatonales

Tipo de Infracción	Número de choques(%)
El conductor debe ceder el paso al peatón en el paso de cruce	34 (39.1%)
Ceder el paso al peatón, cuando el peatón esta fuera del paso de cruce	14 (16.1%)
No ceder el paso cuando el peatón está en la banqueta	7 (8.0)
Velocidad peligrosa en las condiciones actuales	5 (5.7%)
Vuelta peligrosa/o vuelta no señalada	3 (3.4%)
Otra infracción *	24 (27.6%)
Total	87 (100.0%)

* Nota: Cada tipo de infracción conto por dos choques o menos.

Conducta peatonal en los choques peatonales

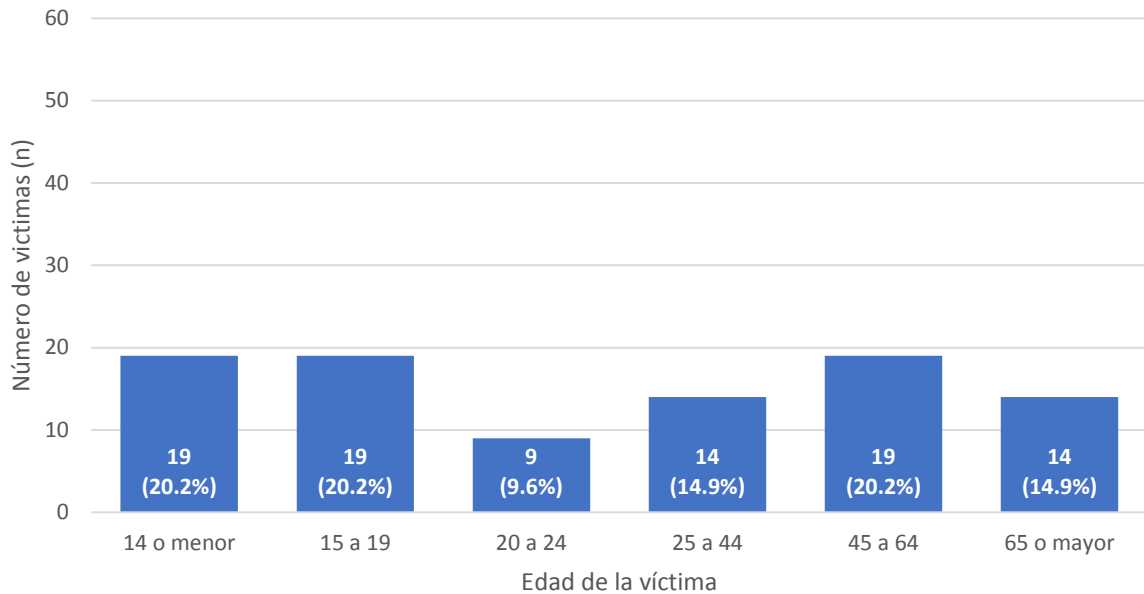
Acción Peatonal	Número de choques(%)
Cruzar en el cruce peatonal en la intersección	41 (47.1%)
Cruzar fuera del cruce peatonal	24 (27.6%)
Fuera de la banqueta	9 (10.3%)
En la calle, incluyendo el arcén	7 (8.0%)
No fue revelado	4 (4.6%)
Cruzar en un cruce peatonal que no está en la intersección.	2 (2.3%)
Total	87(100.0%)

* Fuente de datos: California Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS). Los datos de choques para el 2014 y 2015 son provisionales en este momento.

Los fondos para este proyecto vienen de una beca de la Oficina de Seguridad de Tráfico de California, por medio de la Administración nacional para la seguridad de tráfico de la carretera.

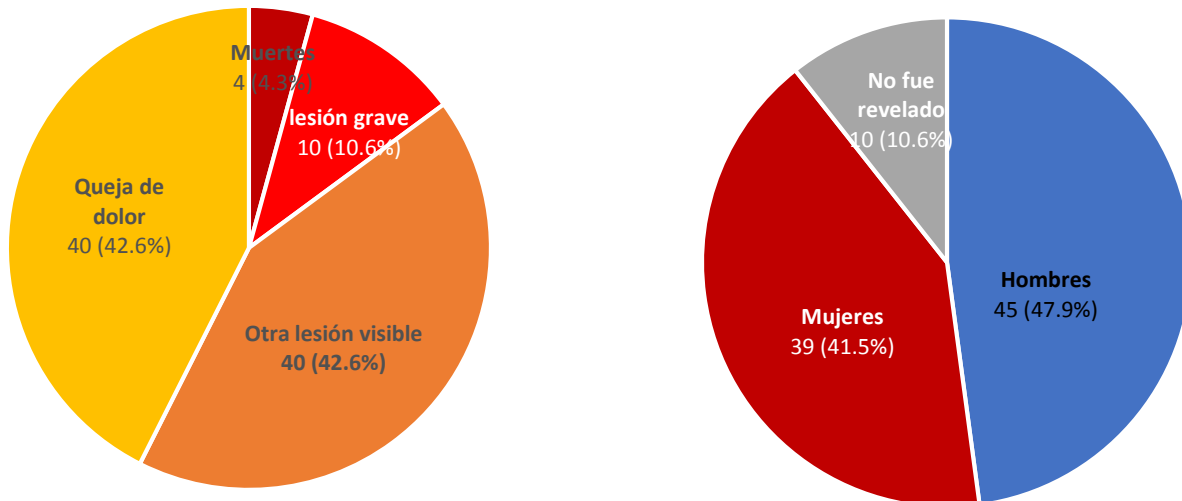
Demográficas de las víctimas

La edad de las víctimas osciló considerablemente entre todos los grupos. Los jóvenes de 19 años o menos representaron el 40.4 por ciento de todas las víctimas. La mayoría de las víctimas fueron varones.



Gravedad de lesión de la víctima, 2011-15

La mayoría de los choques peatonales resultaron en lesiones menores.



* Fuente de datos: California Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS). Los datos de choques para el 2014 y 2015 son provisionales en este momento.

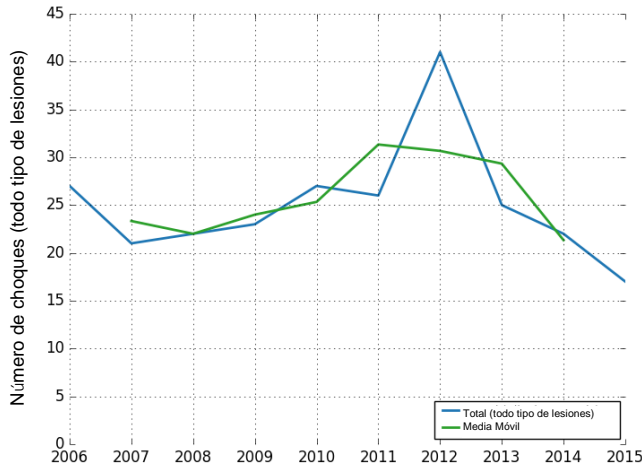
Los fondos para este proyecto vienen de una beca de la Oficina de Seguridad de Tráfico de California, por medio de la Administración nacional para la seguridad de tráfico de la carretera.

Taller comunitario para la seguridad peatonal y ciclista –Azusa, CA-7/19/17

Análisis de choques peatonales y ciclistas, 2006-15*

Ciclistas

Número de choques ciclistas, 2006-2015



La línea azul demuestra el número de choques ciclistas donde ocurrió una fatalidad o una lesión. Hubo un total de 260 lesiones o muertes en 251 choques ciclistas en los últimos 10 años.

La línea verde demuestra la media móvil del número de choques ciclistas donde ocurrió una fatalidad o hubo una lesión. La media móvil es útil para monitorear el cambio de la tendencia conforme avanza el tiempo, especialmente cuando el número de choques es sujeta a variabilidad. Los puntos numéricos son los puntos medios de tres años de datos.

Los siguientes análisis están basados en los datos actuales de los últimos cinco años, del 2011 al 2015 para la ciudad de Azusa, CA. Durante este tiempo, hubo 136 lesiones o muertes en un total de 131 choques ciclistas.

Infracción más común en los choques ciclistas

Tipo de Infracción	Número de choques (%)
Derecho de paso del automóvil	21 (16.0%)
Lugar equivocado de la calle	20 (15.3%)
Vueltas inapropiadas	17 (13.0%)
Señales de tráfico y señales	14 (10.7%)
Velocidad peligrosa	7 (5.3%)
Derecho de paso del peatón	7 (5.3%)
Razón desconocida o no revelada	25 (19.1%)
Otra Infracción*	20 (15.3%)
Total	131 (100.0%)

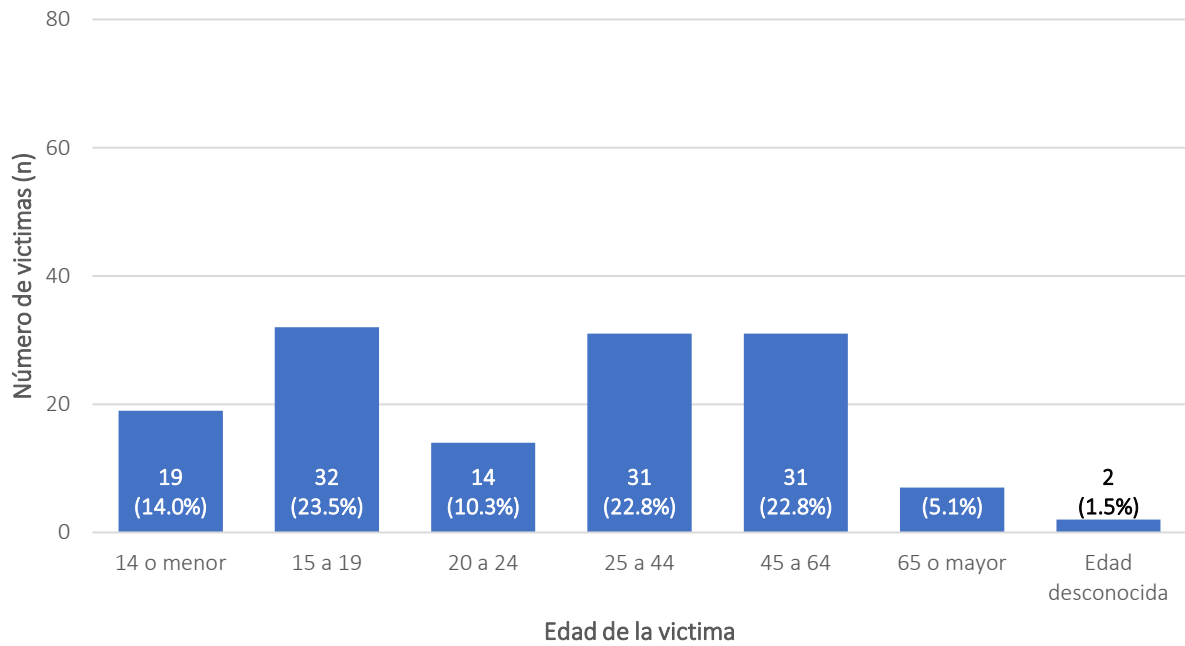
*Cada tipo de infracción fue reportada 5 veces o menos.

* Fuente de datos: California Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS). Los datos de choques para el 2014 y 2015 son provisionales en este momento.

Los fondos para este proyecto vienen de una beca de la Oficina de Seguridad de Tráfico de California, por medio de la Administración nacional para la seguridad de tráfico de la carretera.

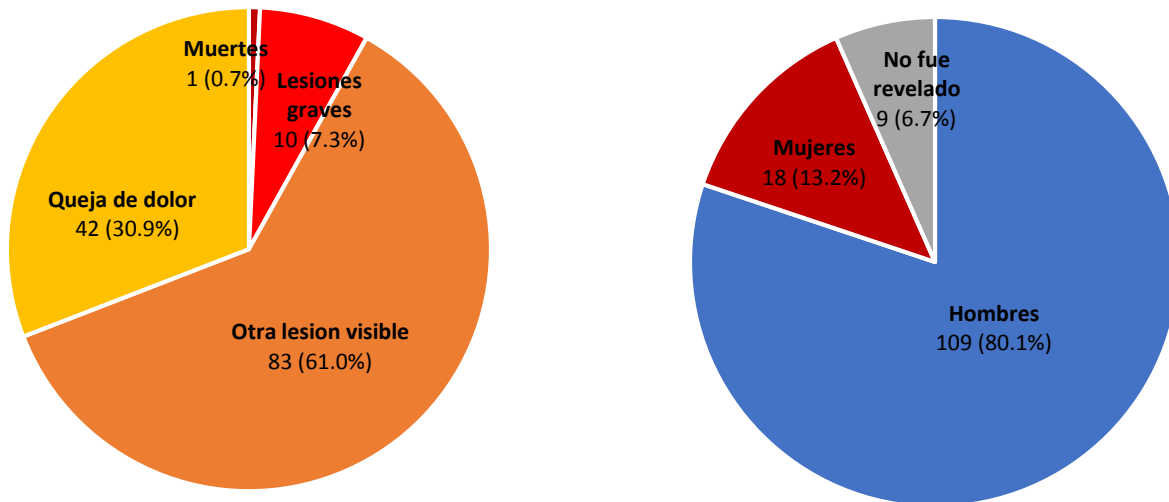
Demográficas de las víctimas ciclistas

La edad de las víctimas ciclistas oscilo a lo largo de todas las edades, la juventud de 19 años o menos represento más de una tercia de las víctimas. La mayor parte de las víctimas fueron varones.



Gravedad de lesión de la víctima, 2011-15

La mayoría de los choques ciclistas resultaron en lesiones menores.

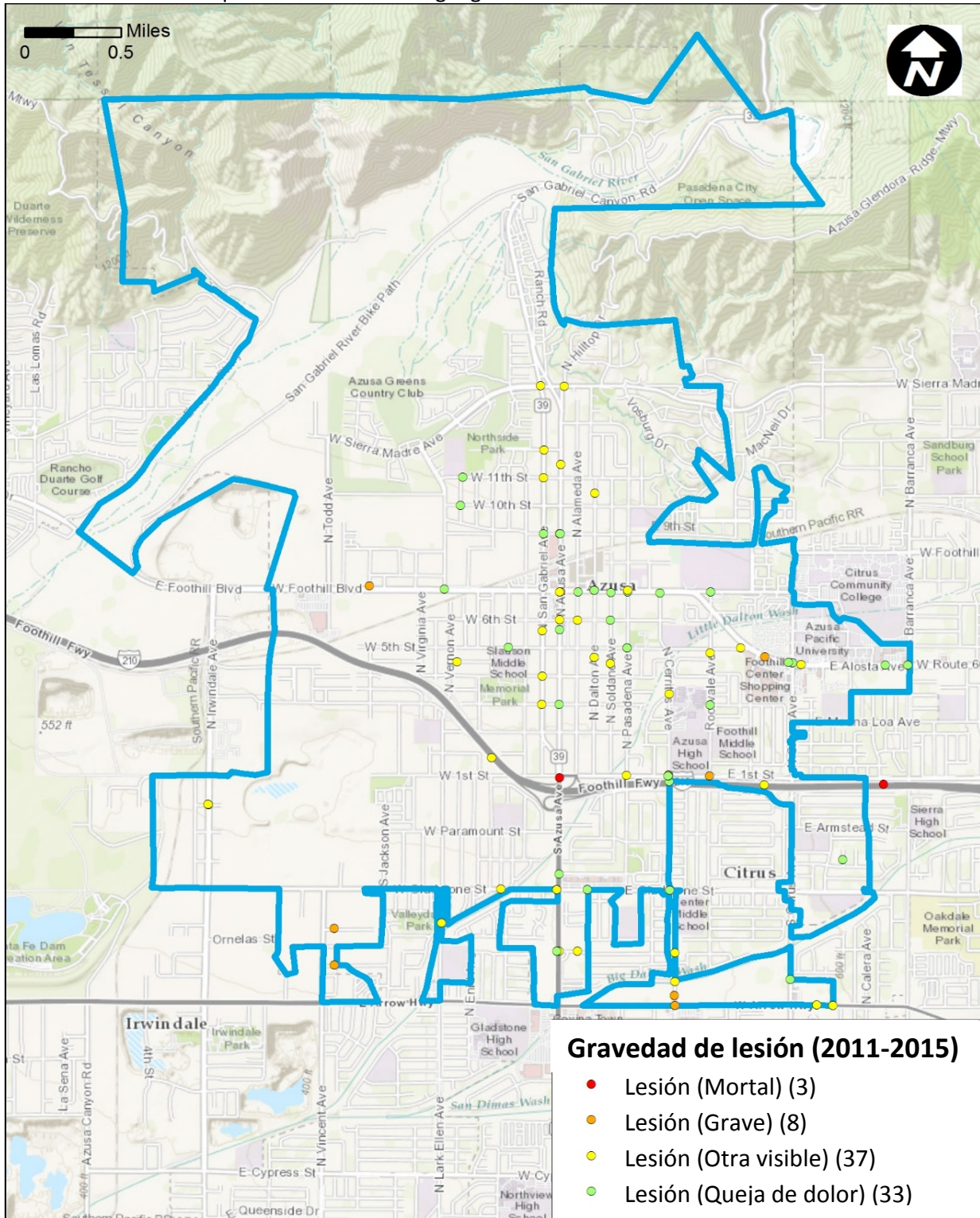


* Fuente de datos: California Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS). Los datos de choques para el 2014 y 2015 son provisionales en este momento.

Los fondos para este proyecto vienen de una beca de la Oficina de Seguridad de Tráfico de California, por medio de la Administración nacional para la seguridad de tráfico de la carretera.

Sitio de los choques peatonales, 2011-15

Nota: 81 de los 87 choques están codificados geográficamente.

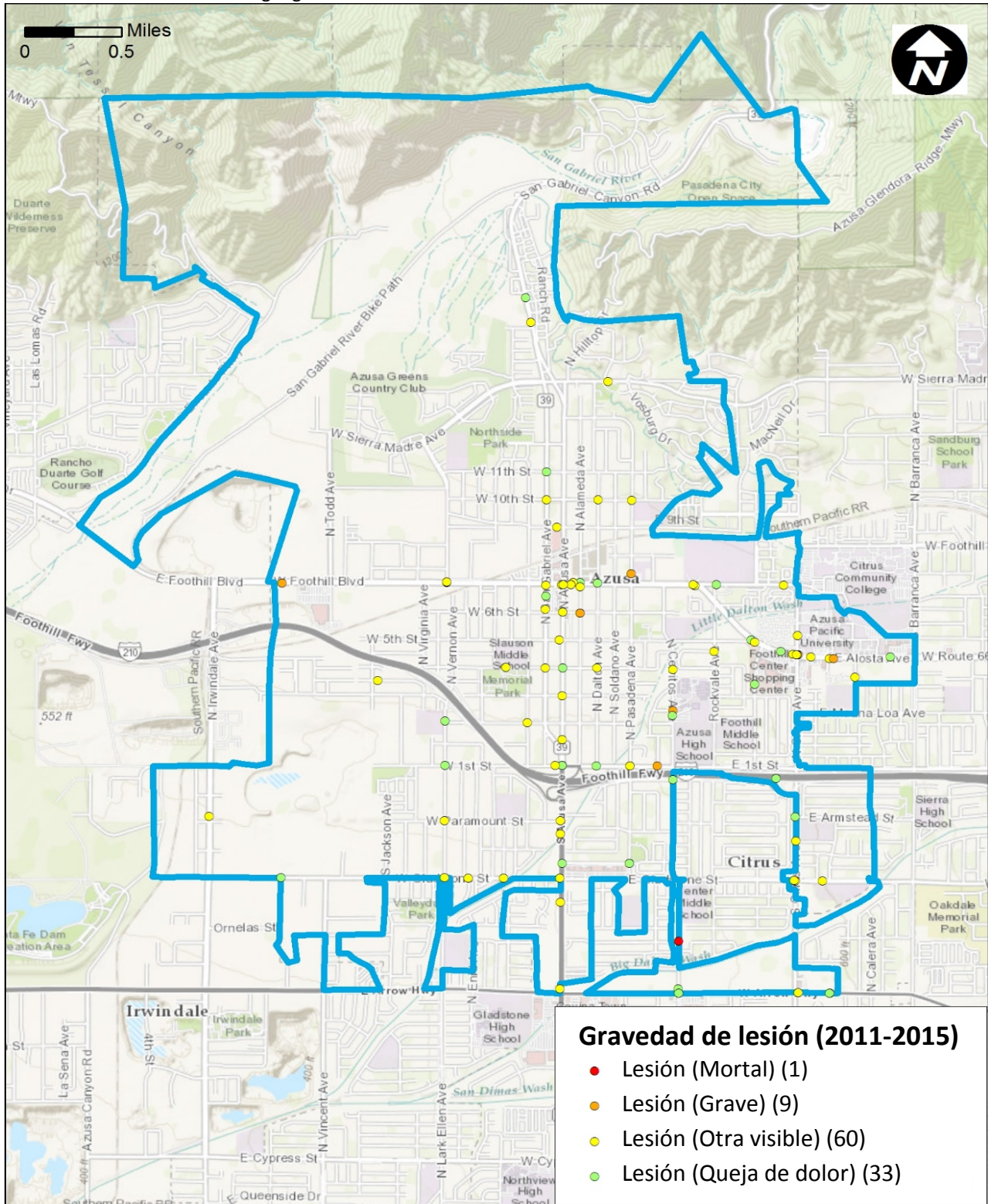


* Fuente de datos: California Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS). Los datos de choques para el 2014 y 2015 son provisionales en este momento.

Los fondos para este proyecto vienen de una beca de la Oficina de Seguridad de Tráfico de California, por medio de la Administración nacional para la seguridad de tráfico de la carretera.

Sitio de los choques ciclistas, 2011-15

103 de 131 fueron codificados geográficamente.



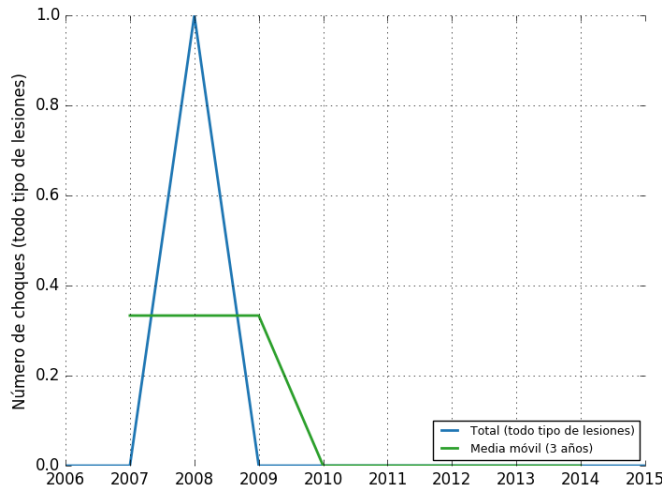
* Fuente de datos: California Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS). Los datos de choques para el 2014 y 2015 son provisionales en este momento.

Los fondos para este proyecto vienen de una beca de la Oficina de Seguridad de Tráfico de California, por medio de la Administración nacional para la seguridad de tráfico de la carretera.

Taller comunitario para la seguridad peatonal y ciclista –Covina, CA–7/19/17
 Análisis de choques peatonales y ciclistas, 2006-15*

PEATONES

Número de choques peatonales, 2006-15



La línea azul demuestra el número de choques peatonales donde ocurrió un incidente fatal y/o una lesión. Hubieron 131 lesionados o muertes en 118 choques peatonales en los últimos 10 años.

La línea verde demuestra la media móvil del número de choques peatonales donde ocurrió un incidente fatal y/o una lesión. La media móvil es útil para vigilar el cambio de la tendencia conforme avanza el tiempo, especialmente cuando el número de choques está sujeta a variabilidad. Los puntos numéricos son los puntos medios de tres años de datos. Los puntos de referencia son los puntos medios de los datos de los tres años especificados (año anterior, actual, y posterior).

El siguiente análisis se basa en los datos actuales de los últimos 5 años, del 2011 al 2015, para Covina, CA. Hubo 64 muertes o lesionados en un total de 56 choques peatonales.

Infracciones más comunes en los choques peatonales

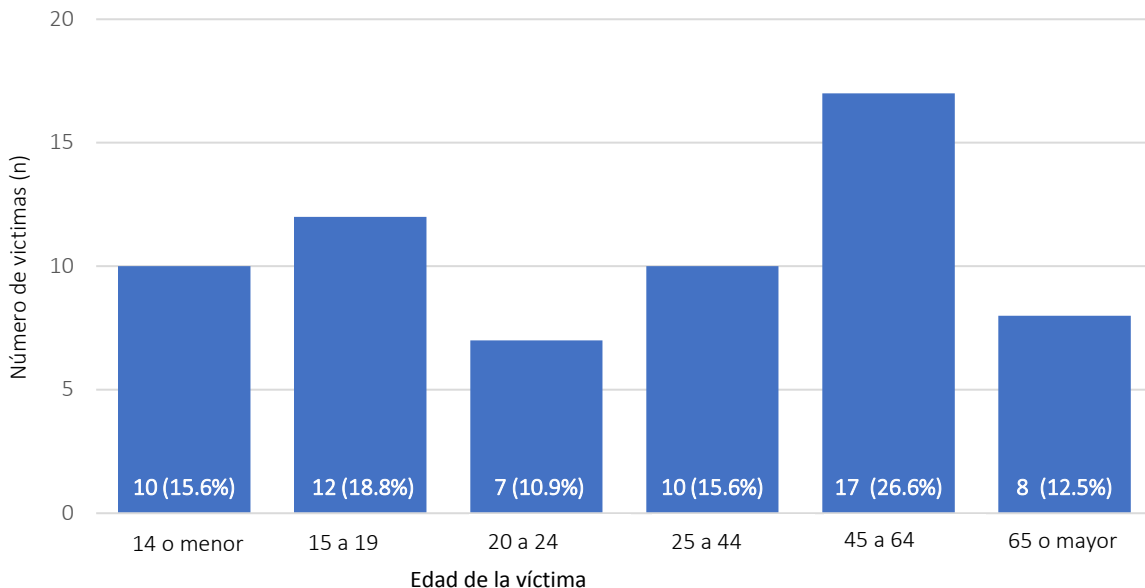
Tipo de infracción	Número de choques (%)
Conductor no cede el derecho de paso en el cruce peatonal	27 (48.21%)
Peatón no cede el derecho de paso en la calle, fuera de la cruce	8 (14.29%)
Otro (Desconocido)	7 (12.50%)
Vehículos no paran detrás de la línea de límite o cruce peatonal por una luz roja o señal de parada	3 (5.36%)
Cruzar fuera de un cruce marcado o no marcado, entre dos intersecciones señalizadas	2 (3.57%)
Vuelta peligrosa no señalizado o señalizado	2 (3.57%)
Peatón no cede el derecho de paso a vehículos que ya están en la cruce peatonal	2 (3.57%)
Otra infracción	12 (8.95%)
Total	56 (100.02%)

Conducta peatonal en los choques peatonales

Acción peatonal	Número de choques (%)
Peatón estuvo en cruce peatonal en una intersección	34 (60.71%)
Peatón estuvo cruzando fuera de una cruce peatonal	16 (28.57%)
Peatón no estuvo en la calle	3 (5.36%)
Peatón estuvo en la calle (incluye arcén de la calle)	2 (3.57%)
Peatón estuvo cruzando por cruce peatonal (no en una intersección)	1 (1.79%)
Total	56 (100.0%)

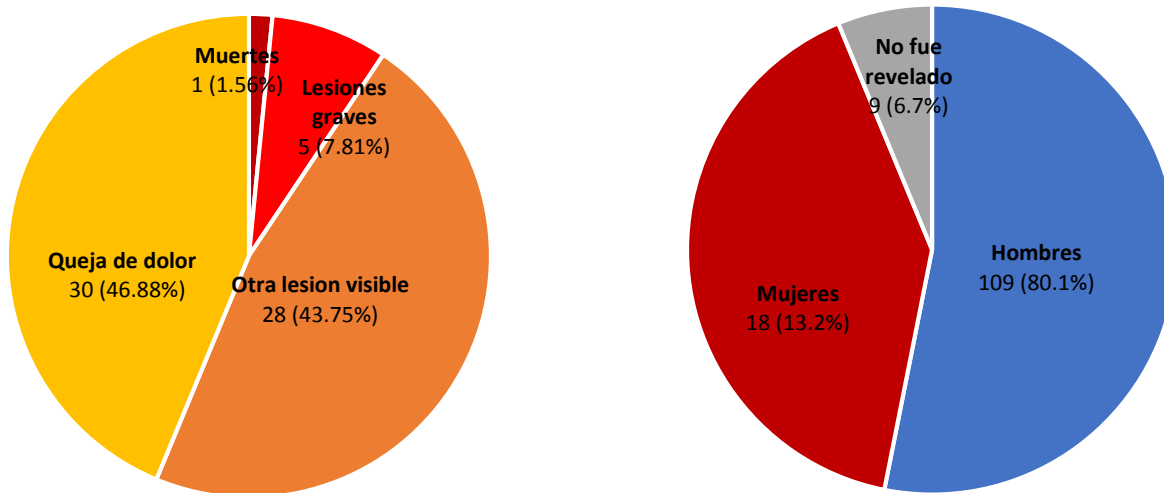
Demográficas de las víctimas peatonales

Había un rango considerable de grupos de edad de las víctimas peatonales, pero 26.6% consistió en adultos 45-64. La mayoría de las víctimas fueron varones.



Gravedad de los lesiones de las víctimas, 2011-15

La mayoría de los choques resultaron en lesiones menores.



* Fuente de datos: California Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS). Los datos de choques para el 2014 y 2015 son provisionales en este momento.

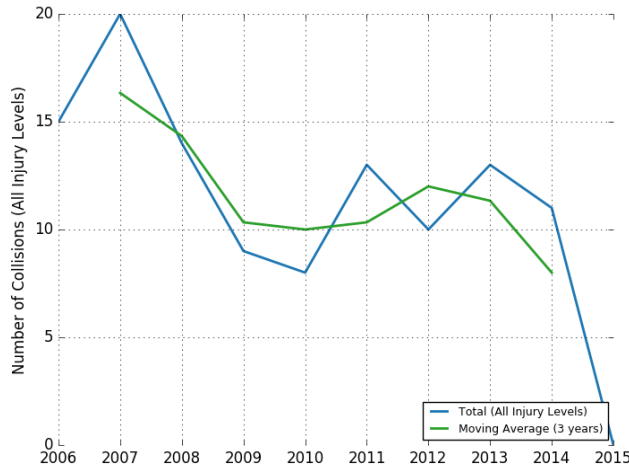
Los fondos para este proyecto vienen de una beca de la Oficina de Seguridad de Tráfico de California, por medio de la Administración nacional para la seguridad de tráfico de la carretera.

Taller comunitario para la seguridad peatonal y ciclista –Covina, CA-7/19/17

Análisis de choques peatonales y ciclistas, 2006-15*

CICLISTA

Número de choques ciclistas, 2006-2015



La línea azul demuestra el número de choques ciclistas donde ocurrió un incidente fatal y/o una lesión. Hubo un total de 113 heridos o muertes en 113 choques ciclistas en los últimos 10 años.

La línea verde demuestra la media móvil durante los últimos 3 años del número de choques ciclistas donde ocurrió un incidente fatal y/o una lesión. La media móvil es útil para monitorear al cambio de la tendencia conforme avanza el tiempo, especialmente cuando el número de choques está sujeta a variabilidad.

El análisis siguiente se basa en los datos actuales de los últimos 5 años, del 2011 al 2015, para Covina, CA. Hubo 47 heridos en 47 choques ciclistas.

Infracciones más comunes en los choques ciclistas

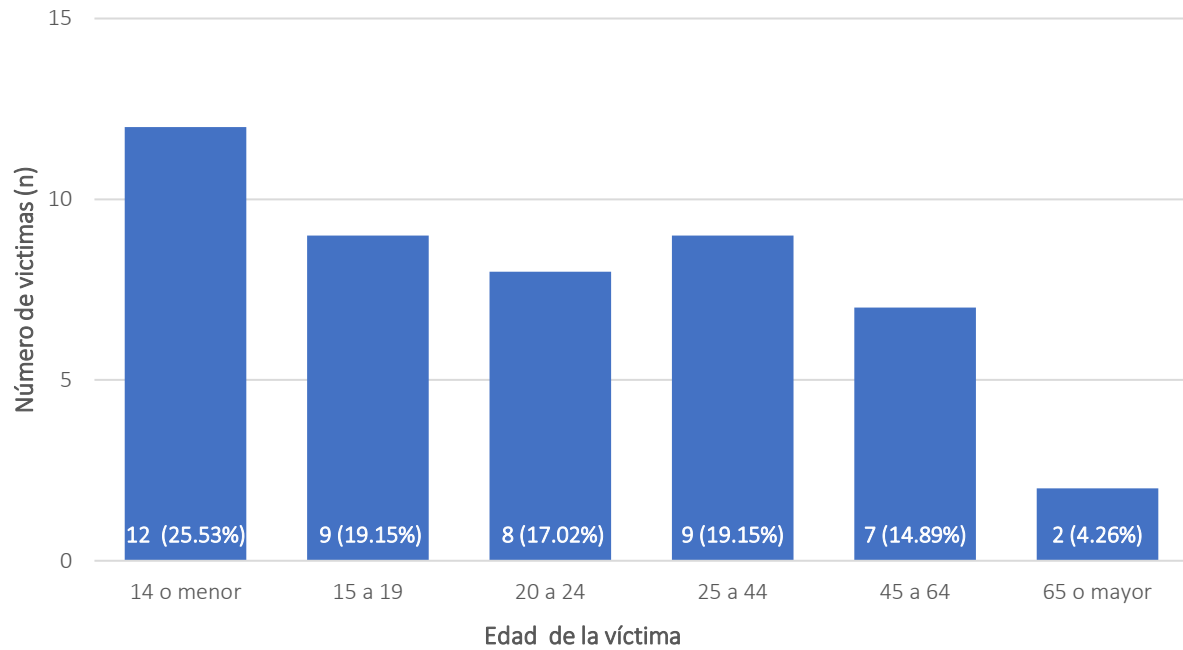
Tipo de infracción	Número de choques (%)
(Montar) por el lado equivocado de la calle	26 (55.32%)
Señales y letreros de tráfico	5 (10.64%)
Vueltas inapropiadas	4 (8.51%)
Otra infracción (de categoría: peligrosa)	3 (6.38%)
Derecho de paso para el automóvil	3 (6.38%)
Otra infracción	5 (10.64%)
Desconocido	1 (2.13%)
Total	47 (100.1%)

* Fuente de datos: California Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS). Los datos de choques para el 2014 y 2015 son provisionales en este momento.

Los fondos para este proyecto vienen de una beca de la Oficina de Seguridad de Tráfico de California, por medio de la Administración nacional para la seguridad de tráfico de la carretera.

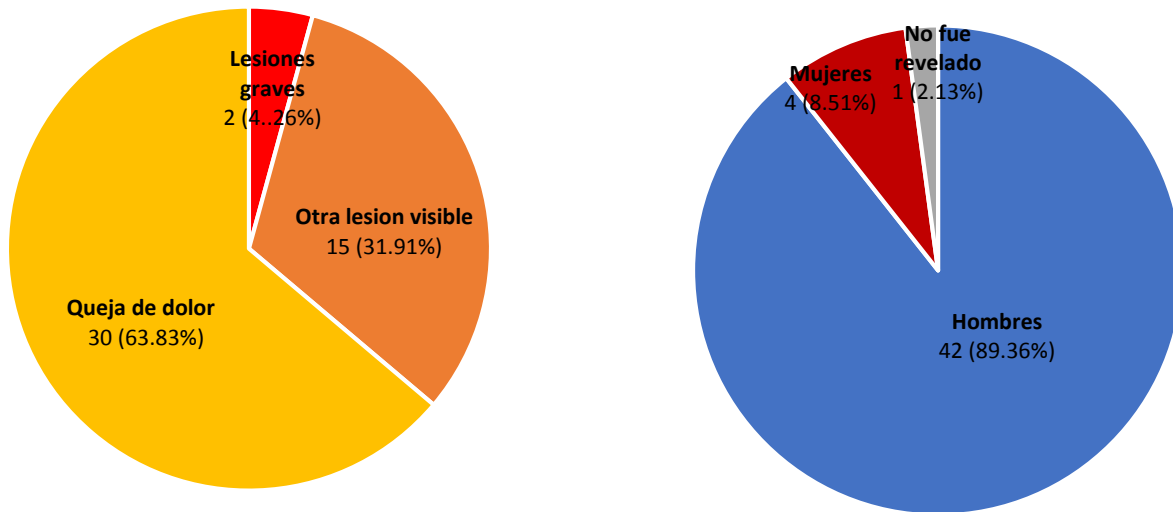
Demográfica de las víctimas ciclistas

Las edades de las víctimas ciclistas variaron entre todos los grupos de edades, pero los jóvenes de 14 años o menores representaron 25.53% de las víctimas. La mayoría de las víctimas fueron varones.



Gravedad de las lesiones de las víctimas, 2011-2015

La mayoría de los choques ciclistas resultaron en lesiones menores.

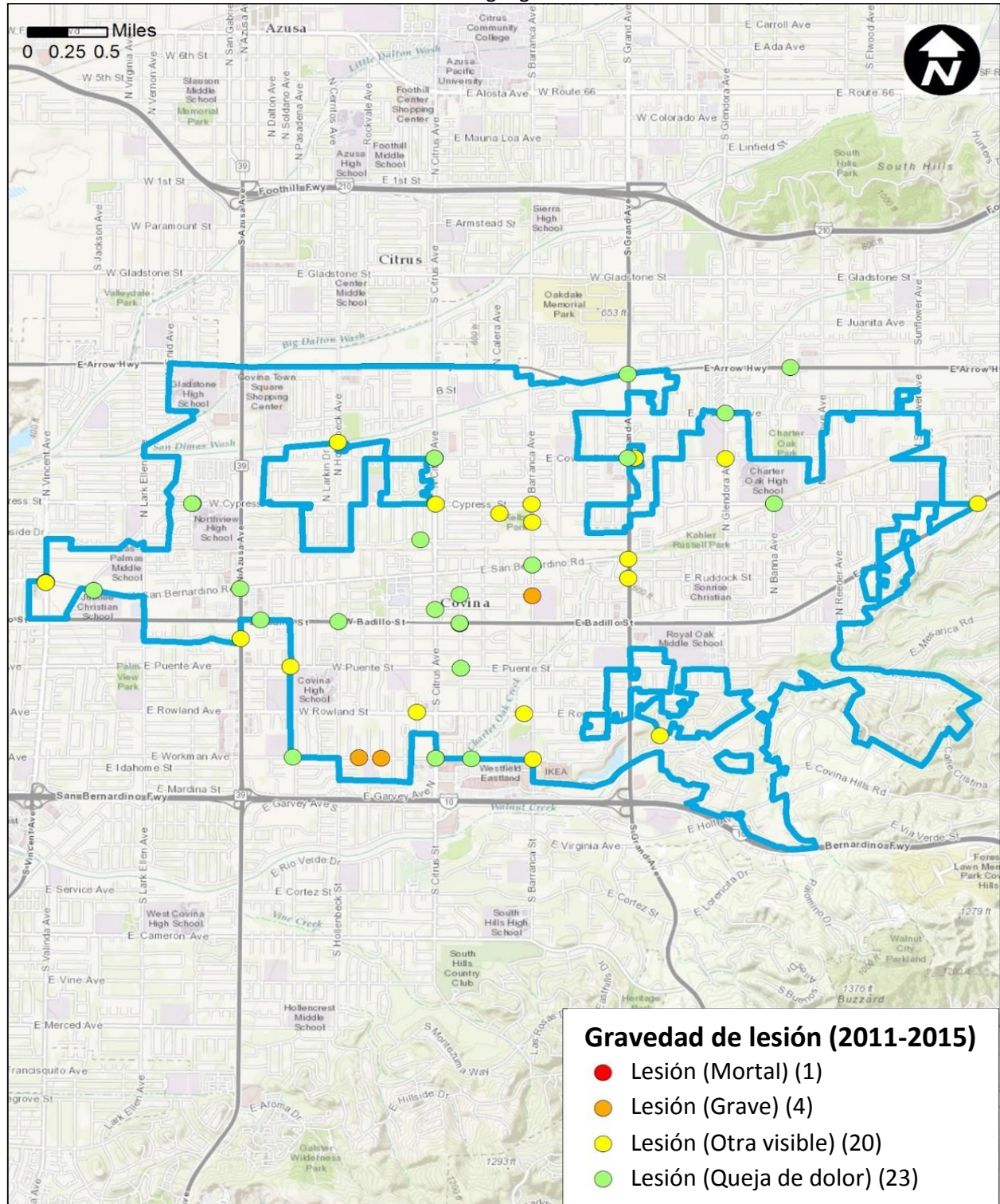


* Fuente de datos: California Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS). Los datos de choques para el 2014 y 2015 son provisionales en este momento.

Los fondos para este proyecto vienen de una beca de la Oficina de Seguridad de Tráfico de California, por medio de la Administración nacional para la seguridad de tráfico de la carretera.

Sitios de choques peatonales, 2011-15

Tomen nota de: Solo 48 de los 56 fueron codificados geográficamente.

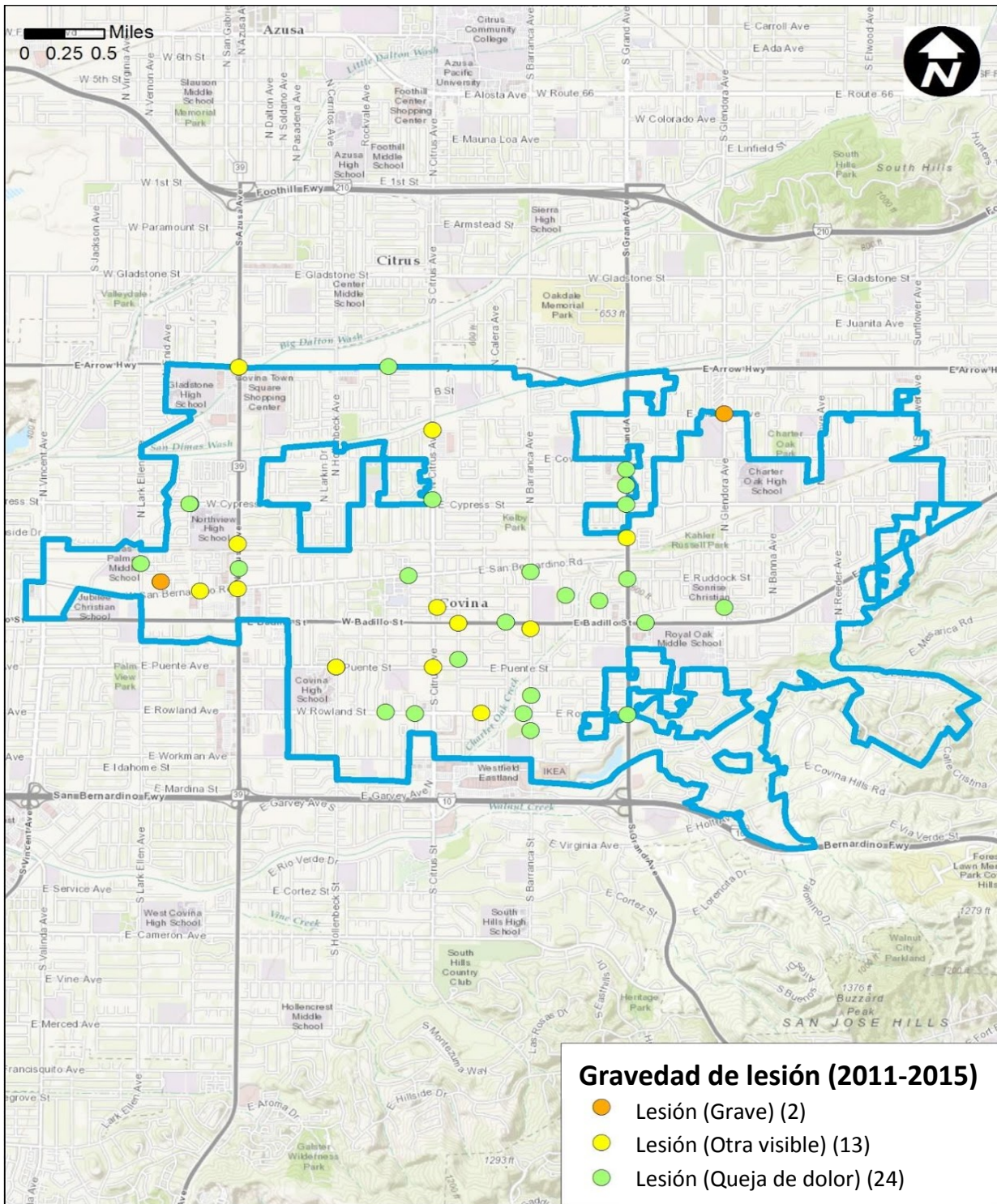


* Fuente de datos: California Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS). Los datos de choques para el 2014 y 2015 son provisionales en este momento.

Los fondos para este proyecto vienen de una beca de la Oficina de Seguridad de Tráfico de California, por medio de la Administración nacional para la seguridad de tráfico de la carretera.

Sitios de choques ciclistas, 2011-15

Tomen nota de: Solo 39 de los 47 fueron codificados geográficamente.



* Fuente de datos: California Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS). Los datos de choques para el 2014 y 2015 son provisionales en este momento.

Los fondos para este proyecto vienen de una beca de la Oficina de Seguridad de Tráfico de California, por medio de la Administración nacional para la seguridad de tráfico de la carretera.