



Recomendaciones Para Mejorar la Seguridad Peatonal y Ciclista para la Comunidad de la Escuela Primaria Miguel Hidalgo en Fresno



Octubre 2018



Reconocimientos

Comité de Planificación

Brandie Banks-Bey	Cultiva La Salud
Danielle Claybon	Cultiva La Salud
Juan Castillo	Cultiva La Salud
Grecia Elenes	Consejo de Liderazgo para la Justicia y Responsabilizar
Angela Rivas	Ciudad de Fresno, Revitalización de Vecindarios
German Quinonez	Asociación de Cada Vecindario
Anthony Molina	Ciudad de Fresno, Comité Asesor de Ciclistas y Peatones
Melanie Ruvalcaba	Departamento de Salud Pública del Condado de Fresno
Marty Martinez	Asociación Nacional de Rutas Seguras a la Escuela

Agradecemos al Comité de Planificación por invitarnos a su comunidad y por recibir el Entrenamiento Comunitario de Seguridad Peatonal y Ciclista para la comunidad de la Escuela Primaria Miguel Hidalgo en Fresno.

Gracias a Cultiva La Salud, Asociación de Cada Vecindario, y la Ciudad de Fresno por proveer el almuerzo y refrigerios en apoyo al entrenamiento.

Reconocemos a las muchas personas de la comunidad y agencias presente en el entrenamiento y su dedicación a la seguridad peatonal y ciclista. Su participación colectiva significativamente informo y fortaleció los resultados del entrenamiento.

Fondos para este programa fueron proporcionados por una beca de la Oficina de Seguridad de Tráfico de California (California Office of Traffic Safety, en inglés), por medio de la Administración Nacional para la Seguridad de las Carreteras (National Highway Traffic Safety Administration, en inglés)

Tabla de Contenido

Reconocimientos	1
Comité de Planificación	1
Introducción	3
Historial	4
Proceso de Planificación	5
Condiciones Existentes	6
Historial de Choques de Peatones y Ciclistas	6
Preocupaciones de Equidad	8
Reflexiones Sobre las Evaluaciones de la Seguridad Peatonal y Ciclista	9
Oportunidades Claves para Mejorar la Seguridad Peatonal y Ciclista	18
Recomendaciones de la Comunidad	19
Recomendaciones de Cal Walks/SafeTREC	21
Apéndice A	23
Apéndice B	28

Recomendaciones para Mejorar La Seguridad Peatonal y Ciclista para la Comunidad de la Escuela Primaria Miguel Hidalgo en Fresno

Por Esther Rivera, Mihaela Tomuta, Tony Dang, California Walks;
Tracy McMillan, Lisa Peterson, Centro de Investigación y Educación de Transportación Seguro en la Universidad de California, Berkeley
Traducido por Libérate

Introducción

Ante la invitación de Cultiva La Salud, California Walks (Cal Walks), el Centro de Investigación y Educación de Transporte Seguro de la Universidad de California en Berkeley (SafeTREC, por sus siglas en inglés) y el Comité de Planificación colaboraron en la creación y facilitación de un Entrenamiento Comunitario sobre Seguridad Peatonal y Ciclista (CPBST, por sus siglas en inglés) en la comunidad de la Escuela Primaria Miguel Hidalgo en Fresno el 23 de Agosto del 2018. El CPBST es un proyecto en conjunto de Cal Walks y SafeTREC (Equipo del Proyecto), y su propósito es para desarrollar un plan de acción de seguridad peatonal y ciclista dirigido por la comunidad, para identificar prioridades de seguridad peatonal y ciclista, y siguientes pasos de acción en conjunto con colaboradores de la comunidad

Cultiva La Salud solicitó un taller para 1) desarrollar un consenso con respecto a la prioridad de seguridad peatonal y ciclista y los próximos pasos que se pueden realizar; 2) fortalecer las relaciones de trabajo entre varias agencias y organizaciones y más personas interesadas para garantizar los mejores resultados para residentes de la comunidad de la Escuela Primaria Miguel Hidalgo en Fresno; y 3) proveer al personal de la ciudad de Fresno, a las organizaciones comunitarias, y a residentes con herramientas que promueven la seguridad peatonal y ciclista para así informar futuros proyectos de transporte activo.

Cal Walks y SafeTREC (el Equipo del Proyecto) facilitó el entrenamiento de 8:30 de la mañana a 12:00 del medio día, el 23 de Agosto del 2018 en la Escuela Primaria Miguel Hidalgo. Desayuno, interpretación simultánea del inglés al español, y una rifa de bicicletas se hicieron para maximizar la participación de la comunidad. Treinta (30) individuos asistieron a el entrenamiento, incluyendo representantes del Comité Asesor de Ciclistas y Peatones de la Ciudad de Fresno (BPAC, por sus siglas en inglés), Cultiva La Salud, Asociación de Cada Vecindario, Seguridad-a la-Escuela, Asociación Nacional de Rutas Seguras a la Escuela,

departamento de Fresno de Parques, Después de Escuela, Recreación, y Servicios Comunitarios (PARCS, por sus siglas en inglés), y la Sociedad del Centro de California por la Prevención de Crueldad de Animales (CCSPCA, por sus siglas en inglés).



Fuente: California Walks

Las tres horas y media (3.5 horas) de entrenamiento, consisten de: 1) evaluación de condiciones para caminar a lo largo de 3 rutas claves; 2) un repaso de métodos multidisciplinares para mejorar la seguridad peatonal y ciclista usando el marco interseccional de 6 E's (en inglés) incluyendo: Equidad y Empoderamiento, Evaluación, Ingeniería, Educación, Ánimo, y Aplicación; y 3) conversaciones en grupos pequeños de planificación de acciones para priorizar las recomendaciones para los esfuerzos de transporte activo de la comunidad de la Escuela Primaria Miguel Hidalgo en Fresno. Este informe resume los procedimientos del taller, así como las recomendaciones para proyectos, políticas y programas para la seguridad peatonal y ciclista en la comunidad de la Escuela Primaria Miguel Hidalgo en Fresno.

Historial

Para cada entrenamiento, el programa convoca a un comité de planificación local y multidisciplinario para adaptar y refinar el currículo del entrenamiento para satisfacer las necesidades de la comunidad. El Equipo del Proyecto lleva a cabo pre-entrenamientos como visitas de sitio para recolectar observaciones de las condiciones existentes de caminar y andar

en bicicleta en la comunidad para así poder adaptar el currículo del CPBST y poder darle a la comunidad estrategias específicas a su contexto de las condiciones existentes.

Proceso de Planificación

El proceso de planificación CPBST de la comunidad de la Escuela Primaria Miguel Hidalgo de Fresno- se inició en Abril del 2018. El proceso de planificación consistió en:

- **Repaso de los Planes y las Pólizas Comunitarias:** Cal Walks, llevó a cabo un repaso de los documentos actuales de la planificación de la comunidad para así desarrollar el entrenamiento con un contexto local y prepararse para construir desde los esfuerzos ya existentes. Los siguientes documentos fueron revisados antes de la visita al sitio:
 - [Plan Regional de Transporte Activo del Condado de Fresno \(R-ATP, por sus siglas en inglés\)](#), 2018
 - [Plan de Transporte Activo de Fresno](#), 2017
 - [Plan General de Fresno](#), 2017
 - [Plan de Transición de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades \(ADA, por sus siglas en inglés\)](#), 2016
- **Análisis y asignación de los datos de Lesiones de Peatones y Ciclistas:** SafeTREC uso el Registro Integrado del Estado que Documenta el Tráfico (SWITRS por sus siglas en inglés) (tims.berkeley.edu) y el Sistema de Cartografía para las Lesiones del Transporte, (Transportation Injury Mapping System, en inglés), para analizar los datos de lesiones por choques en la comunidad a peatones y ciclistas dentro de un radio de 1-milla de la Escuela Primaria Miguel Hidalgo, al igual que datos del censo para crear cifras de choques basadas en la información de la población. Patrones de choques de lesiones, características de víctimas, y demografía se analizaron y se presentaron en la visita al sitio y durante el entrenamiento.
- **Identificación de Temas de Prioridad para el Entrenamiento:** Además de revisar los datos de choques de peatones y ciclistas de la Ciudad de Fresno, el Comité de Planificación consideró los comentarios de los residentes de la comunidad y las organizaciones sobre la seguridad de peatones y ciclistas. También, hubo una discusión previa en una reunión del Comité Asesor de Ciclistas y Peatones (BPAC, por sus siglas en inglés) con respecto a las preocupaciones sobre la seguridad de estudiantes que caminan hacia y desde la escuela cerca de la Escuela Primaria Ann Leavenworth y la Escuela Primaria Miguel Hidalgo. Ambas escuelas están ubicadas cerca de arterias con mucho tráfico, como la Avenida Belmont, Avenida Cedar y la Calle Primera, así como la Ruta Estatal 180. Como resultado, el Comité de Planificación identificó a la comunidad de la Escuela Primaria Miguel Hidalgo como el foco del CPBST de Fresno y desarrolló los siguientes objetivos para la formación:

- Determinar soluciones posibles para hacer que caminar y andar en bicicleta desde y hacia la Escuela Primaria Miguel Hidalgo sea más seguro para estudiantes;
- Ampliar las oportunidades para apoyar los programas de caminatas y ciclismo, como los Grupos de Caminatas de Cultiva La Salud y los Paseos Cumbia; y
- Integrar y vincular los esfuerzos existentes para avanzar en el transporte activo de grupos comunitarios, como los de Cultiva La Salud y el Equipo de Revitalización de Vecindarios de la Ciudad de Fresno, para informar proyectos de infraestructura y planificación comunitaria.
- **Visita al Sitio:** El Equipo del Proyecto facilitó una visita al sitio en persona el 17 de Junio del 2018, con el Comité de Planificación en la oficina de Cultiva La Salud para 1) repasar datos existentes de choques de peatones y ciclistas para la comunidad de la Escuela Primaria Miguel Hidalgo; 2) recolectar datos cualitativos basados en observaciones hechas en-persona de condiciones existentes y comportamientos de cómo las personas se mueven/viajan por la ciudad y; 3) llevar a cabo evaluaciones preliminares de las condiciones para caminar en la comunidad de la Escuela Primaria Miguel Hidalgo. El Equipo del Proyecto uso los hallazgos de la visita al sitio para desarrollar la presentación del entrenamiento, incluyendo resaltar ejemplos de la infraestructura local y desarrollando los mapas de evaluación de rutas para caminar y andar en bicicleta. Durante la visita al sitio, el Comité de Planificación identificó a familias de la Escuela Primaria Ann Leavenworth, departamento de Fresno de Parques, Después de Escuela, Recreación, y Servicios Comunitarios (PARCS, por sus siglas en inglés), y la Sociedad Central de California para la Prevención de la Crueldad a los Animales como partes interesadas clave para invitar al entrenamiento de CPBST.

Condiciones Existentes

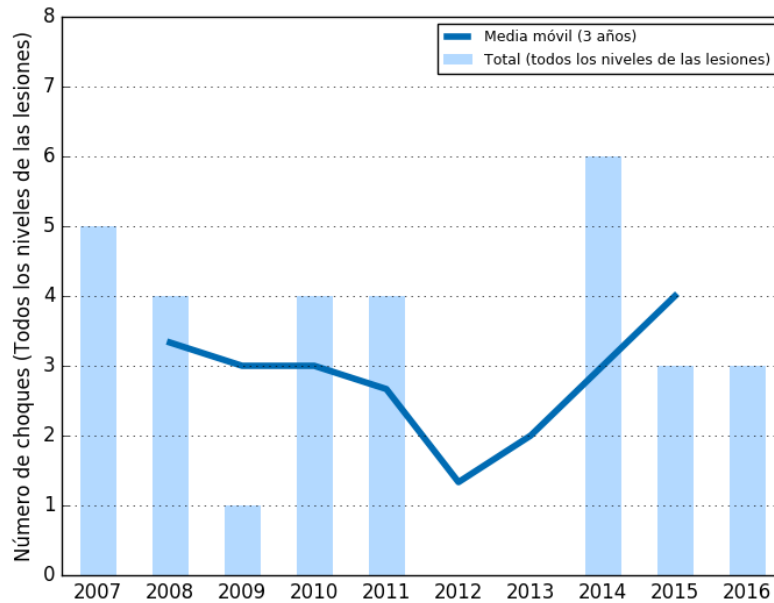
Historial de Choques de Peatones y Ciclistas¹

Entre 2012-2016, hubo doce (12) choques de peatones, incluidas dos (2) muertes y cinco (5) lesiones graves, en las cercanías de la Escuela Primaria Miguel Hidalgo. Los choques en este período de tiempo se concentraron en la Avenida Belmont y en la Avenida Norte Cedar y ocurrieron principalmente durante las horas de mucho tráfico los miércoles por la tarde y las tardes entre las 3:00 de la tarde a 8: 59 de la noche. Los principales factores de choques peatonales para choques peatonales fueron la falla de los peatones en ceder el paso a los

¹ Los datos de SWITRS del 2016 son provisionales desde Noviembre del 2017.

vehículos (63.6%).² Participantes comentaron que tanto Avenida Belmont como Avenida Norte Cedar tienen marcado cruces peatonales a grandes distancias entre sí, lo que hace que muchas personas de la comunidad crucen donde sea más conveniente. Si bien los choques peatonales en general han tenido una trayectoria descendente, en los últimos 5 años ha habido una reciente trayectoria ascendente.

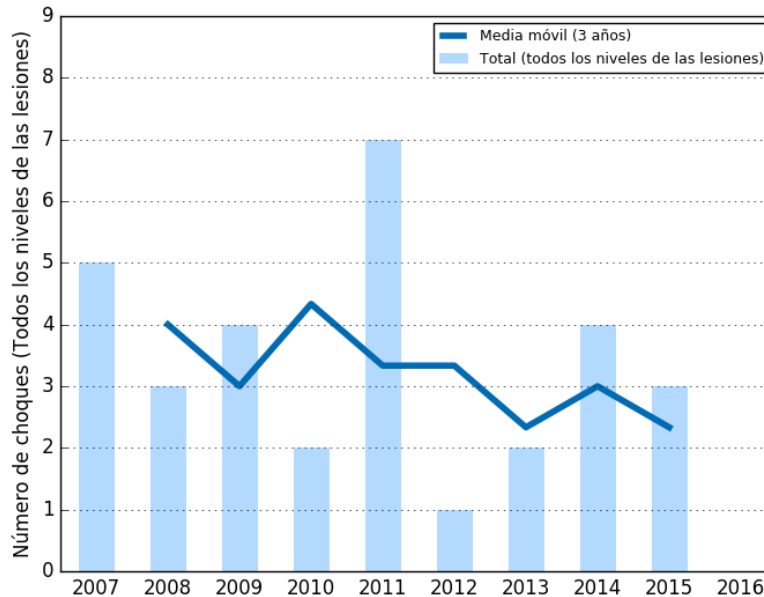
Tendencias en los choques que involucraron a peatones
Con la media móvil de 3 años



Entre 2012-2016, hubo diez (10) choques de bicicletas, incluida una (1) muerte y una (1) lesión grave en la comunidad de la Escuela Primaria Miguel Hidalgo. Los choques en este período de tiempo se concentraron en la calle Primera Norte. El factor de choques primario para los choques que involucran bicicletas fue que no se manejó en la mitad derecha de la calle, lo que incluye circular contra el tráfico (50%). Los choques de bicicletas en general han estado en una trayectoria descendente en la comunidad durante este período de tiempo.

² Peatones tienen el derecho de paso en los cruces marcados y sin marcar, y personas conduciendo están legalmente obligadas a ceder a peatones en estos casos. Sin embargo, cuando peatones cruzan fuera de los cruces marcados o no marcados, peatones deben ceder el paso a personas conduciendo. Una persona caminando puede legalmente cruzar fuera de un cruce marcado o no marcado entre dos intersecciones donde una o ninguna de las intersecciones está señalizada, pero solo si la persona caminando cede el derecho de paso a quienes se conducen. Este no es el mismo que el término "jaywalking", que se refiere a cruzar fuera de un cruce marcado o sin marcar entre dos intersecciones señalizadas.

Tendencias en los choques que involucraron a ciclistas con la media móvil de 3 años



Una discusión completa de los datos de choques peatonales y ciclistas preparados por UC Berkeley SafeTREC (en inglés), se puede encontrar en el Apéndice A y B.

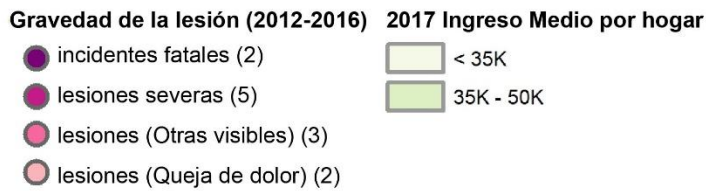
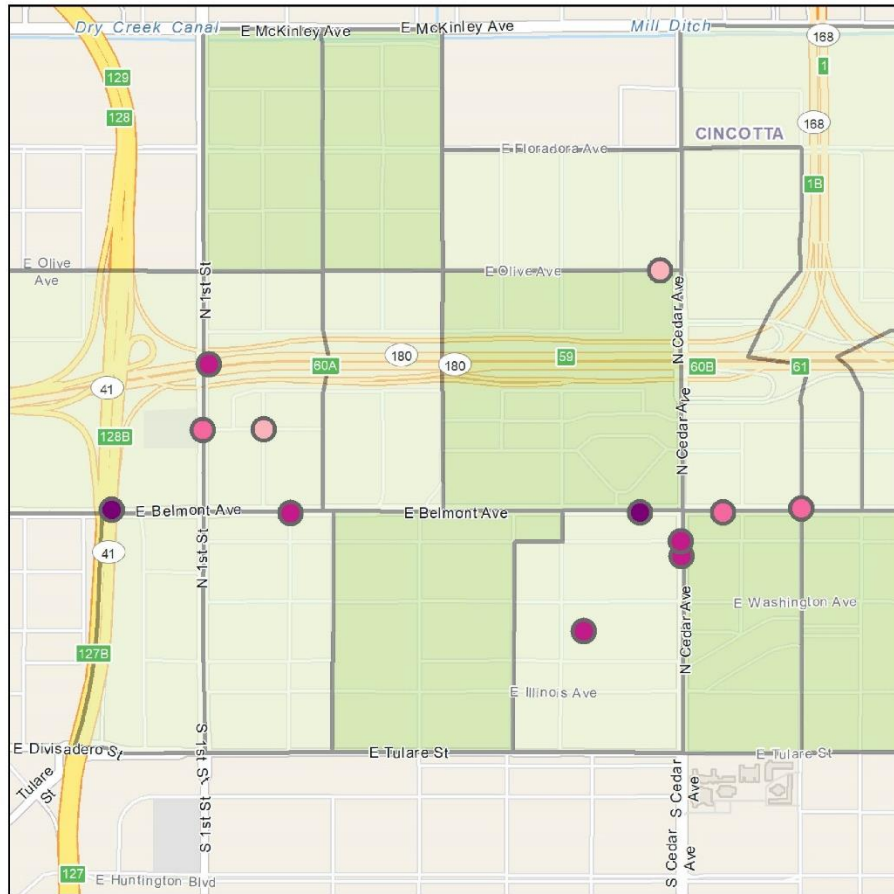
Preocupaciones de Equidad

A nivel nacional, las tasas de mortalidad peatonal en comunidades de bajo-ingresos a lo largo de la nación eran más del doble³—cuando se comparan con comunidades de mayor ingreso. Los programas de financiamiento estatal generalmente definen las secciones censales en o por debajo del 80% del ingreso promedio del hogar en todo el estado (\$ 51,026) como comunidades desfavorecidas. Los choques de peatones en la comunidad de la Escuela Primaria Miguel Hidalgo muestran choques de peatones y la gravedad de los choques concentrados de manera desproporcionada y ocurren con mayor frecuencia a lo largo de corredores y en vecindarios con ingresos promedio del hogar más bajos, lo que refleja las tendencias a nivel nacional. Muchos de los vecindarios históricos en las comunidades de bajos ingresos de Fresno han visto menos inversiones en transporte activo en comparación con los vecindarios más adinerados y recientemente construidos. Esta falta de inversión ha creado condiciones inseguras para peatones y ciclistas en comunidades donde residentes dependen del transporte activo como método principal de transporte. El Plan de Transporte Activo 2017

³ Informe de Muertes de Peatones en Comunidades Más Pobres, "Gobernante", agosto del 2014. Disponible en inglés en <http://www.governing.com/gov-data/pedestrian-deaths-poor-neighborhoods-report.html>

de la Ciudad destacó la necesidad de priorizar proyectos basados no solo en la seguridad, sino también en la equidad para garantizar que toda persona de la comunidad de Fresno pueda beneficiarse de las inversiones en infraestructura y programas.

Mapa de choques de peatones por ingresos medios en la escuela primaria Miguel Hidalgo



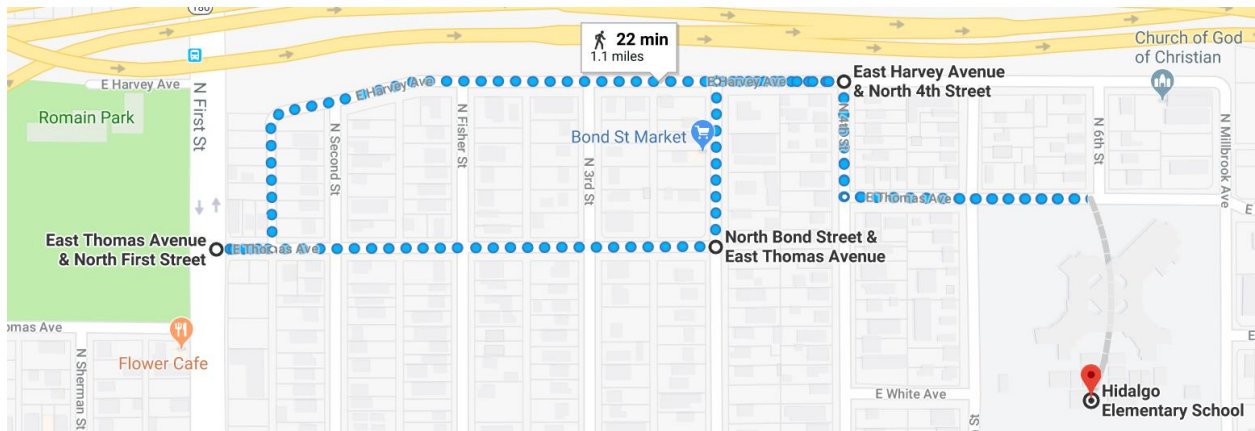
Reflexiones Sobre las Evaluaciones de la Seguridad Peatonal y Ciclista

Se les pidió a las personas que participaron que 1) observarán las condiciones de la infraestructura y el comportamiento de todas las personas usando la calle; 2) evaluar la experiencia emocional y cualitativa de caminar o andar en bicicleta a lo largo de la ruta; 3)

identificar las riquezas y las estrategias positivas de la comunidad sobre las que se puede construir; y 4) considerar cómo la experiencia de caminar y andar en bicicleta puede sentirse diferente para otras personas vulnerables.

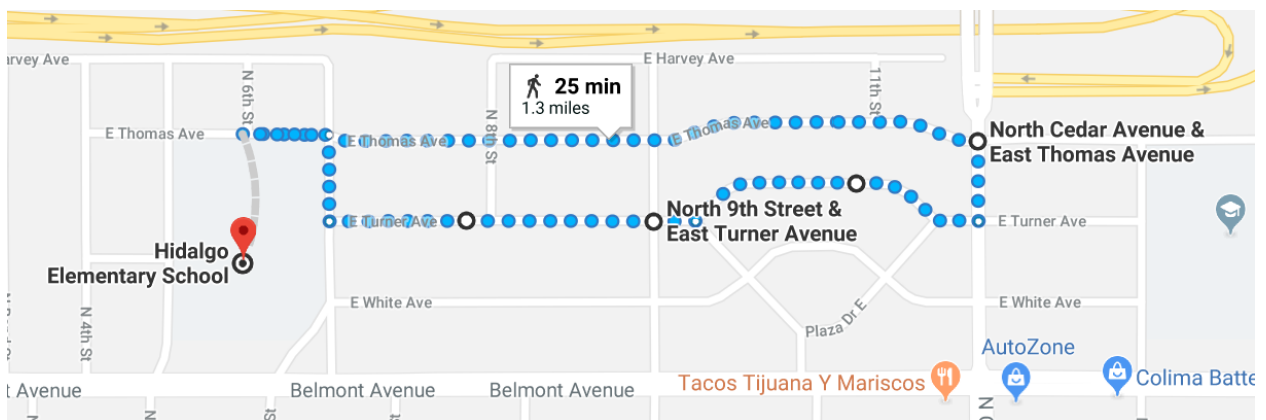
Participantes del taller realizaron evaluaciones de la seguridad peatonal y ciclista a lo largo de tres rutas claves:

Ruta 1: Parque Romain



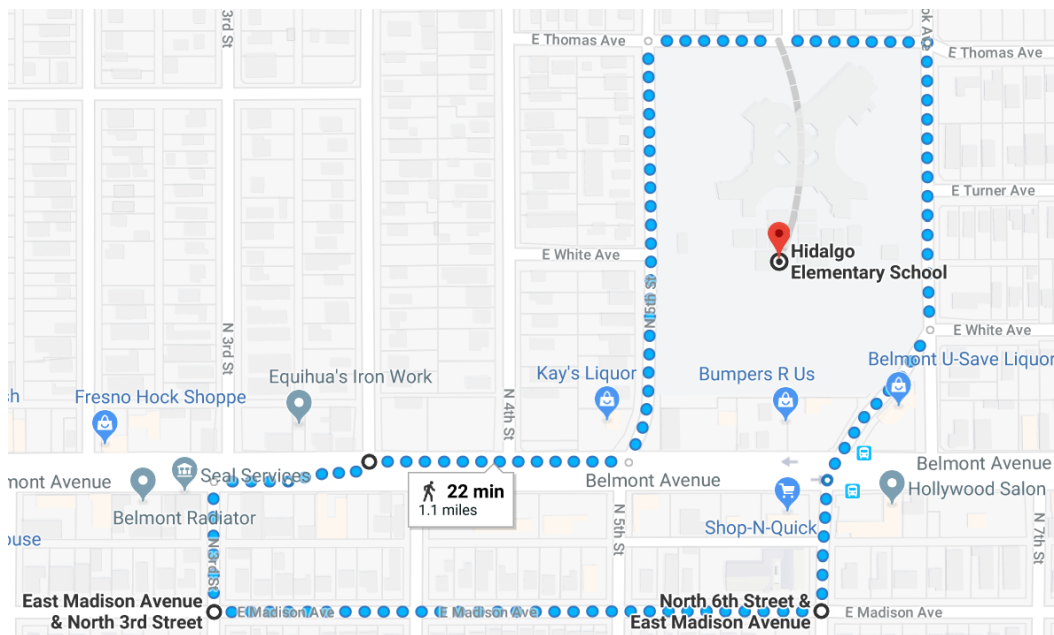
La primera ruta a pie se centró en la Avenida Harvey y Avenida Este Thomas, que residentes de la comunidad utilizan para acceder al Parque Romain, ubicado a lo largo de la calle Primera Norte. Comenzando la evaluación de caminatas en la Escuela Primaria Miguel Hidalgo, el grupo caminó hacia el oeste por Avenida Thomas, hacia el norte por calle 4ta, hacia el oeste por Avenida Harvey hasta calle Primera Norte, hacia el este sobre Avenida Thomas, hacia el norte sobre calle Bond, hacia el este sobre Harvey, hacia el sur por la calle 4, y al este de Thomas a la Escuela Primaria Miguel Hidalgo.

Ruta 2: Avenida Cedar



La segunda ruta a pie se centró en Avenida Thomas y Avenida Turner, que estudiantes utilizan para acceder a la Escuela Primaria Miguel Hidalgo. La ruta también permitió a participantes observar la rampa de salida de Avenida Norte Cedar y Ruta Estatal 180, lo que plantea desafíos para caminar y andar en bicicleta por Avenida Norte Cedar. Esta ruta fue seleccionada por el Comité de Planificación debido a la congestión y los problemas de tráfico relacionados con la alta velocidad del tráfico, los carriles anchos y las rampas de salida de la Ruta Estatal 180. Comenzando la evaluación de caminata en la Escuela Primaria Miguel Hidalgo, el grupo caminó hacia el este en la Avenida Thomas, al sur en Avenida Norte Cedar, al este en Avenida Turner, y al norte en Avenida Millbrook antes de terminar en la Escuela Primaria Miguel Hidalgo.

Ruta 3: Avenida Belmont



La tercera ruta a pie se enfocó en la Avenida Belmont, que estudiantes usan para acceder a la Escuela Primaria Miguel Hidalgo. Esta ruta fue elegida por el Comité de Planificación debido a la preocupación por el tráfico de alta velocidad y las condiciones inseguras de la carretera, incluidas las múltiples zonas de conflicto para peatones y conductores. Comenzando la evaluación de caminatas en la Escuela Primaria Miguel Hidalgo, el grupo caminó hacia el este por Avenida Este Thomas, hacia el sur por Avenida Norte Millbrook, hacia el sur por Avenida Belmont, hacia el sur por calle 6ta, hacia el oeste por Avenida Madison, hacia el norte por la calle 3ra, hacia el este por Avenida Belmont, y al norte en la calle 5 que termina en la Escuela Primaria Miguel Hidalgo.

Después de la evaluación de seguridad peatonal y ciclista, participantes compartieron las siguientes reflexiones:

- **Problemas de Iluminación:** Participantes señalaron que muchas áreas de la comunidad, incluidas Avenida Harvey, Calle Primera y Avenida Thomas, carecen de luces en las calles y de iluminación a escala peatonal. Aunque hay secciones de la comunidad con alumbrado público, las luminarias no se colocan de manera consistente, y muchas no funcionan, han sido objeto de vandalismo o están ocultas por el follaje excesivo de árboles. La infraestructura de iluminación existente no proporciona suficiente luz para iluminar la banqueta y los carriles para bicicletas, en particular a lo largo de las calles que conducen al Parque Romain, como Avenida Harvey. Participantes también observaron que las áreas sin iluminación suficiente fomentan tiraderos de basura ilegales y las actividades ilícitas. Un área particular de preocupación es al final de la Avenida Harvey hacia Calle Primera, donde la calle termina en un camino sin pavimentar que conduce a una serie de cajas de servicios públicos de la Ciudad. Participantes notaron que residentes a menudo caminan por el camino sin pavimentar durante las tardes para acceder a la Calle Primera y Parque Romain.



Una estación de servicios públicos al final de la Avenida Harvey que conduce al Parque Romain. Residentes de la comunidad cruzan el área para llegar a la Calle Primera.



Participantes observan variados problemas de textura y accesibilidad en Belmont.

- **Malas Condiciones de Banquetas y Retos de Accesibilidad:** Participantes señalaron que aunque hay banquetas a lo largo de la mayoría de las calles, existen brechas significativas en las banquetas a lo largo de las rutas clave utilizadas por la comunidad,



Varias obstrucciones de banqueta en la comunidad.

incluso a lo largo de la Avenida Thomas y Calle Bond. Las banquetas también varían en textura, anchura y condición. Las partes de la banqueta a lo largo de la avenida Harvey, la avenida Thomas y la calle Bond son extremadamente estrechas y muchos segmentos son edificantes, están agrietados o están bloqueados por escombros de jardines o tiraderos de basura ilegales. Participantes señalaron que también es común que residentes se estacionen en el camino de entrada y dejen las cercas abiertas, bloqueando la banqueta. Estas condiciones afectan el acceso para familias con carriolas y personas que usan sillas de ruedas u otros dispositivos de movilidad asistida. Avenida Belmont presentó desafíos que incluyen múltiples caminos de acceso muy próximos entre sí, creando el potencial de conflicto entre peatones y conductores. Avenida Belmont también tenía segmentos en los que el carril de estacionamiento ocultaba a peatones en la banqueta de conductores que se metían por entradas de carros y de negocios. En la Ruta 3, participantes también observaron a un residente de la comunidad con un dispositivo de movilidad asistida que luchaba con una rampa elevada en el extremo norte del cruce de la Avenida Belmont y Calle 4ta.



Falta banqueta a lo largo de la Calle Bond frente a la Marketta Bond.



Basura y escombros dispersos a lo largo del poste de luz al lado del sitio de la escuela en la Calle 5ta.

- **Limpieza Comunitaria:** Participantes expresaron su preocupación por la falta de limpieza de la comunidad. Expresaron que la ciudad de Fresno no daba prioridad a sus

preocupaciones y que el estado descuidado de las calles representaba una falta de responsabilidad de la comunidad. Durante la evaluación, se encontraban escombros, objetos personales, botellas vacías y desechos de perros en las banquetas, en las áreas de desagües y drenajes, callejones y en los patios delanteros y laterales. Participantes también notaron un alto número de perros sueltos o atados con acceso a la banqueta. Durante la evaluación, el personal de Cal Walks observó casi una docena de perros sueltos en todas las rutas. Residentes de la comunidad también notaron la presencia de hogares vacíos y destruidos en la Ruta 3, que a menudo sentían que atraían actividades ilícitas y aumentaban su preocupación por la seguridad de sus familias al caminar o ir en bicicleta a la escuela. Participantes expresaron la limpieza de la comunidad como una preocupación de seguridad para los estudiantes y los miembros de la comunidad.



Un carrito de la tienda esta lleno de recortes de jardin y lo dejaron a un lado de la calle, mientras que una docena de botellas de vidrio son visibles en varios patios/yardas.



Un perro suelto anda por el vecindario de la Escuela Primaria Miguel Hidalgo.

- **Altas Velocidades de Vehículos, Caminos Anchos y Comportamiento Peligroso de Conductores:** Participantes señalaron que conductores viajan a altas velocidades a lo largo de arterias y calles residenciales. Participantes en la Ruta 1 expresaron su preocupación por caminar a lo largo de la Avenida Harvey, Avenida Thomas y Calle Primera y cruzar a lo largo de la Calle Primera para acceder al Parque Romain debido



Las calles anchas fomentan las altas velocidades en la avenida Belmont, donde ciclistas viajan cerca del la orilla de la calle.

a cruces no marcados, altas velocidades de vehículos y conductores desatentos. En la Calle Primera, a lo largo del Parque Romain, el límite de velocidad publicado es de 25 millas por hora cuando estudiantes están presentes y de otro modo, a 40 millas por hora, pero participantes sintieron que conductores estaban excediendo los límites de velocidad publicados. Además de altas velocidades, participantes notaron una falta de respeto por parte de conductores hacia peatones y ciclistas. Los modales y actitudes hacia peatones y ciclistas hicieron sentir a participantes con

inseguridad ya que conductores pasaban en alta velocidad y muy de cercas de peatones. Participantes sintieron que conductores estaban manejando y pasando por la comunidad sin algún respeto por la seguridad de las personas que viven ahí. También, el personal de Cal Walks observo ciclistas ir sobre la banqueta, lo más seguro por la desconfianza de ir por la calle al lado de conductores manejando con altas velocidades y comportamientos peligrosos.



Un cruce peatonal no marcado en la esquina de Avenida Thomas y la Calle Primera, donde residentes tienen que cruzar 4 carriles de tráfico en alta velocidad para llegar al Parque Romain

- **Cruces Peatonales Peligrosos por No Ser Marcados Ni Controlados:** Participantes sugirieron que los cruces de peatones de alta visibilidad se instalen cerca de la Escuela Primaria Miguel Hidalgo y Parque Romain. Notaron que conductores generalmente invaden y se detienen en el cruce peatonal cuando se detienen en una señal de ALTO o hacen un giro. Los cruces de peatones marcados estándar se pueden encontrar a lo largo de la Avenida Thomas que conduce a la escuela, pero la mayoría de los cruces en el vecindario son cruces no marcados, que pueden ser difíciles de ver para conductores cuando viajan a altas velocidades. Además, muchas personas no saben que los cruces no marcados son cruces legales (a menos que se indique lo contrario). Los cruces peatonales marcados estándar están ubicados en la Avenida Belmont Avenue y Calle Primera cerca del Parque Romain, pero participantes en la Ruta 1 apoyaron la mejora del cruce sin marcas en Avenida Thomas / Calle Primera con marcas de alta visibilidad. Muchos residentes de la comunidad cruzan la Calle Primera en Avenida Thomas para llegar al parque, en lugar de caminar hasta Avenida Belmont o Avenida Olive, que son las intersecciones señalizadas más cercanas con cruces marcados. Participantes en la Ruta 2 y 3 notaron cruces descoloridos en Avenida Thomas y Avenida Norte Millbrook, una intersección clave para estudiantes que viajan a la escuela desde el área residencial al este de la escuela. Participantes en la Ruta 3 también mencionaron que la mediana central con barreras de plantas en la Avenida Belmont y Calle 3ra fue un reto para la conectividad. Participantes compartieron que los cruces en la Avenida Belmont a menudo se ubican en áreas que son

inconvenientes y que a menudo requieren que residentes de la comunidad sigan una ruta más larga para llegar a su destino.

- **Falta de Marcas/Señales:** Participantes notaron una falta de señalización que incluía el límite de velocidad, la zona escolar y las señales de orientación en todo el vecindario y apoyaron la señalización adicional para alentar a conductores a reducir la velocidad y mantener a estudiantes con más seguridad. En particular, participantes en la Ruta 1 sugirieron señales de límite de velocidad y señales de zona escolar a lo largo de la Avenida Harvey que conducen hacia la calle Primera junto con señales de paso de peatones fluorescentes de alta visibilidad en la Avenida Thomas / Calle Primera. En Avenida Belmont, el límite de velocidad publicado es de 35 millas por hora. Si bien la calle está ubicada a menos de 250 pies de distancia de dos escuelas primarias, no hay señales de advertencia para que conductores disminuyan su velocidad cuando hay estudiantes presentes. Participantes sintieron que se necesitaba una señalización para comunicar el límite de velocidad reducido a conductores y la alta probabilidad de cruces peatonales a lo largo de la calle.

Oportunidades Claves para Poder Mejorar la Seguridad de Peatones y Ciclistas

Después de la evaluación de la seguridad peatonal y ciclista, el Equipo del Proyecto facilitó discusiones sobre la planificación de acciones en grupos pequeños donde los participantes priorizaron y delinearón planes para proyectos de infraestructura y programas comunitarios destinados a 1) reducir el número de lesiones y muertes, 2) aumentar el número de personas que caminan y andan en bicicleta en la comunidad de la Escuela Primaria Miguel Hidalgo en Fresno.

A través de un proceso de priorización grupal durante la capacitación, los participantes eligieron enfocarse y delinear ideas para construir y mantener banquetas, programas de seguridad escolar y una campaña de limpieza comunitaria centrada en la seguridad de peatones y ciclistas. Participantes discutieron:

- El problema que el proyecto de infraestructura / programa comunitario está intentando resolver;
- Las personas, organizaciones y agencias que deberían participar para implementar el proyecto de infraestructura / programa comunitario;
- Recursos necesarios para implementar el proyecto de infraestructura / programa comunitario; y

- Pasos de acción a corto y largo plazo para implementar el proyecto de infraestructura / programa comunitario.

Recomendaciones de la Comunidad

Participantes del taller brindaron las siguientes recomendaciones y los siguientes pasos para las mejoras generales de seguridad para peatones y ciclistas:

Mejoras de Infraestructura

- **Construir y Mantener Banquetas:** Participantes identificaron las brechas en las banquetas y las necesidades de mantenimiento de las banquetas que rodean a la Escuela Primaria Miguel Hidalgo y las áreas residenciales cercanas a la escuela como una prioridad. Residentes se hicieron eco de dar prioridad a las rutas seguras a la escuela en la implementación general de proyectos de infraestructura, una prioridad que se anotó e incluyó en el Plan de Transporte Activo de la Ciudad de Fresno. El equipo de revitalización de vecindarios de la ciudad de Fresno ha estado llevando a cabo actividades de divulgación en los sitios escolares de la ciudad de Fresno para determinar las necesidades de infraestructura. Un miembro del Comité de Planificación compartió el plan y el cronograma para las inversiones en infraestructura en la comunidad de la Escuela Primaria Miguel Hidalgo. Si bien residentes se alegraron al saber de las futuras inversiones, la conversación sobre la infraestructura cambió a una de comunicación mejorada, demostraciones temporales y programas comunitarios como pasos de acción a corto plazo hasta que los proyectos de la banqueta estén listos para la construcción. Participantes destacaron los pasos preliminares para avanzar en los proyectos de la siguiente manera:
 - Invitar al Equipo de Revitalización de Vecindarios de la Ciudad de Fresno para proporcionar una actualización en la próxima Hora del Café para Familias en la Escuela Primaria Miguel Hidalgo;
 - Alentar a las familias de las escuelas primarias Miguel Hidalgo y Ann Leavenworth a asistir a la reunión para elevar las prioridades y comprender mejor las inversiones planificadas por la ciudad de Fresno; y
 - Invite a un representante del Comité Asesor de Bicicletas y Peatones de la Ciudad de Fresno a reunirse con residentes de la comunidad de la Escuela Primaria Miguel Hidalgo para ayudar a informar las necesidades de la comunidad relacionadas con caminar y andar en bicicleta.

Programas, Pólizas y Campañas Comunitarias

- **Campaña Comunitaria de Limpieza:** Participantes en este grupo de planificación trabajaron para desarrollar un plan para una campaña de limpieza comunitaria,

incluida la formación de una coalición de socios y la organización de un evento de limpieza comunitaria. Varios participantes del taller señalaron que la limpieza de la comunidad y el mejoramiento del estado actual de banquetas, canaletas, caminos y patios delanteros eran una prioridad para aumentar el caminar y andar en bicicleta, y hacer que sea más seguro hacerlo. Varios participantes acordaron comenzar el proceso de formación de un grupo de limpieza de la comunidad compuesto por residentes, personal de la escuela, negocios locales y personal de la iglesia para 1) reunirse y discutir los objetivos de limpieza de la comunidad y los próximos pasos que se pueden tomar, 2) desarrollar una campaña educativa efectiva en inglés y español para compartir dos recursos de la Ciudad: la aplicación FresGo donde residentes pueden reportar problemas de seguridad pública y de infraestructura que no sean de emergencia usando sus teléfonos inteligentes o computadoras y el servicio de recolección de artículos voluminosos de la Ciudad, a través del cual los residentes pueden solicitar una recogida gratuita de artículos voluminosos; y 3) planificar y ejecutar un evento de limpieza de la comunidad. Residentes identificaron a la Ciudad de Fresno, la Escuela Primaria Miguel Hidalgo, el Mercado de la Calle Bond, la Escuela Primaria Ann Leavenworth, la Escuela Secundaria Roosevelt y las iglesias del vecindario como socios potenciales en el esfuerzo. Residentes planean celebrar una reunión comunitaria con todas las personas interesadas actualmente en la campaña para discutir y planificar más.

- **Programas de Escuelas Seguras:** Participantes en este grupo de planificación trabajaron para desarrollar un plan para implementar un programa de guardia de cruce de personas adultas. El grupo compartió que un programa de guardias de cruce tendría el mayor impacto en estudiantes de la Escuela Primaria Miguel Hidalgo que reciban retroalimentación de participantes sobre las preocupaciones por el comportamiento del conductor y la necesidad de más supervisión adulta de estudiantes que caminan hacia y desde la escuela. Los planes preliminares del grupo son los siguientes:

Fecha Deseada para Completar	Actividad
Diciembre 2018	<p>Reúna a un equipo de proyecto para planificar, implementar y dirigir un programa de guardia de cruce de personas adultas, incluido el reclutamiento de personas voluntarias.</p> <p>El equipo del proyecto debe incluir al Oficial de Seguridad del Distrito Escolar</p>

	<p>Unificado de Fresno (FUSD), al Director de la Escuela Primaria Miguel Hidalgo, a personas voluntarias adultas / familias, a estudiantes de 5º y 6º grado, a estudiantes de secundaria (inscritos en un período cero), a Cultiva La Salud y a las empresas locales.</p> <p>Aproveche a participantes de uso conjunto en la Escuela Primaria Miguel Hidalgo como potenciales personas voluntarias para guardias de cruzar.</p>
Abril 2019	<p>Llevar a cabo actividades de divulgación con el personal de la escuela para reclutar e identificar líderes docentes que proporcionarán liderazgo a personas voluntarias de forma rotativa.</p> <p>Aproveche las conexiones existentes con la comunidad por parte del personal de apoyo escolar, como los enlaces de familias y estudiantes.</p>
Agosto 2019	<p>Proporcionar capacitación y oportunidades educativas para personas voluntarias a través de los esfuerzos de Safe2School.</p>
Diciembre 2019	<p>Haga un seguimiento y evalúe el programa para determinar las necesidades adicionales que incluyen: capacitaciones, actualizaciones y reclutamiento de personas voluntarias adicionales.</p>

Recomendaciones de Cal Walks/SafeTREC

California Walks y SafeTREC también presentan las siguientes recomendaciones para que las considere la Ciudad de Fresno para la comunidad de la Escuela Primaria Miguel Hidalgo:

- **Plan de Rutas Seguras a la Escuela de la Escuela Primaria Miguel Hidalgo (SRTS, por sus siglas en inglés):** El Equipo del Proyecto *recomienda el desarrollo de un Plan de*

Rutas Seguras a la Escuela (SRTS) específico para la comunidad de la Escuela Primaria Miguel Hidalgo para abordar las principales barreras de infraestructura y los comportamientos de estudiantes para caminar y andar en bicicleta con seguridad. Un Plan SRTS ayudaría a identificar y priorizar proyectos e identificar posibles fuentes de financiamiento para la implementación. Residentes de la comunidad expresaron su preocupación por la Avenida Belmont, Calle Norte Primera, Avenida Cedar, que debe tener prioridad en el plan. El Equipo del Proyecto ***recomienda que el Comité de Planificación aplique por el [Safe Routes to School Launch Program](#)***, un proyecto conjunto de Safe Routes to School National Partnership y UC Berkeley SafeTREC. El programa está diseñado para iniciar y fortalecer los programas de Rutas Seguras a la Escuela en California.

- ***Evaluación de Iluminación:*** El Equipo del Proyecto ***alienta y recomienda a los miembros del Comité de Planificación y la Ciudad de Fresno colaborar para realizar una evaluación de iluminación de escala peatonal en toda la comunidad centrada en la Escuela Primaria Ann Leavenworth, la Escuela Primaria Miguel Hidalgo, la Escuela Primaria Chester Rowell, el Parque Romain, negocios, y en otras áreas clave de corredores de andar en bicicleta.*** Residentes de la comunidad notaron problemas con la iluminación en la Ruta 1 a lo largo de la calle Norte Primera al lado del Parque Romain. Las luces de calle adecuadas proporcionan seguridad y mejoran el bienestar general de personas usuarias de la calle. Se puede utilizar una evaluación de iluminación para identificar e inventariar las necesidades de iluminación a escala peatonal nocturna en áreas de alta actividad peatonal nocturna. Una evaluación nocturna también identificará los accesorios de iluminación que necesitan reparación o reemplazo. Con un inventario, la Ciudad puede desarrollar un plan proactivo y equitativo para el mantenimiento del alumbrado público que no esté basado en quejas. La iluminación debe ser uniforme, consistente y reducir el brillo y la contaminación lumínica.
- ***Recomendaciones relacionadas con la seguridad y movilidad de peatones y ciclistas:***
 - ***Evaluación de Árboles y Paisajismo:*** El Equipo del Proyecto ***recomienda que la ciudad de Fresno realice una evaluación de árboles y paisajismo de las comunidades de las escuelas primarias Miguel Hidalgo y Ann Leavenworth*** para identificar dónde se pueden plantar árboles a lo largo de la propiedad de la ciudad para brindar sombra a las personas que caminan y van en bicicleta hacia y desde las escuelas, parques y áreas comerciales cercanas. Residentes de la comunidad sugirieron sombrear a lo largo de la Avenida Harvey, Calle Primera, Avenida Thomas y Calle 6ta. El Equipo del Proyecto también ***recomienda que la Ciudad de Fresno aplique para el [Programa de Becas de Ecologismo Urbano](#)*** durante el siguiente ciclo de aplicación, especialmente

para las rutas frecuentadas para caminar y andar en bicicleta que conducen a los centros comunitarios a lo largo de la Calle Primera. El Equipo del Proyecto **recomienda la colaboración con una organización arborista y de ecologización urbana, como Tree Fresno**, para asegurar la selección de especies nativas, tolerantes a la sequía, follaje mínimo estacional y especies que proporcionan sombra. Los árboles brindan muchos beneficios que pueden contribuir a la salud general y la vitalidad de una comunidad, incluida la absorción de la contaminación del aire y el agua, la reducción del ruido y el enfriamiento urbano y la conservación de la energía.

- **Revitalizar lotes baldíos y edificios vacantes:** El Equipo del Proyecto **recomienda que la Ciudad de Fresno colabore con residentes y socios de la comunidad local para explorar la posibilidad de identificar lotes baldíos y terrenos no utilizados.** Esta información se puede usar para cercar los lotes baldíos para frenar el tiradero de basura no autorizado y las actividades ilícitas o para colaborar con los propietarios de terrenos, socios comunitarios y escuelas para limpiar y revitalizar lotes baldíos para uso de la comunidad, de manera similar a los planes de ecologización urbana para el estanque a lo largo de la avenida Harvey. Los lotes baldíos y no utilizados se observaron en la Avenida Madison entre las calles 3ra y 4ta y a lo largo de la calle Norte Primera frente al Parque Romain. [insertar Ruta 2 si aplica] El Equipo del Proyecto también **recomienda que la Ciudad de Fresno considere asociarse con organizaciones locales como Consejo de Artes de Fresno para incluir instalaciones de arte de bicicletas y otro arte local en la comunidad** para crear un mayor sentido del lugar y reflejar la comunidad.

Apéndice A

Análisis de Datos de Choques que Involucraron a Peatones y Ciclistas

2012-2016 Análisis de los datos de Hidalgo y Leavenworth

Taller comunitario para la seguridad peatonal y ciclista 23 de agosto del 2018

El objetivo del Taller comunitario para la seguridad peatonal y ciclista es hacer que las comunidades sean más seguras y agradables para caminar y andar en bicicleta. Este taller capacitará a los residentes y defensores de la seguridad en seguridad peatonal y ciclística de peatones y ciclistas, y creará oportunidades para colaborar con funcionarios locales y el personal de agencias.

Esta ficha técnica destaca unos de los datos más recientemente disponibles sobre los choques peatonales y ciclistas para ayudar a la comunidad a priorizar las recomendaciones que resultan de este taller.

PEATONES

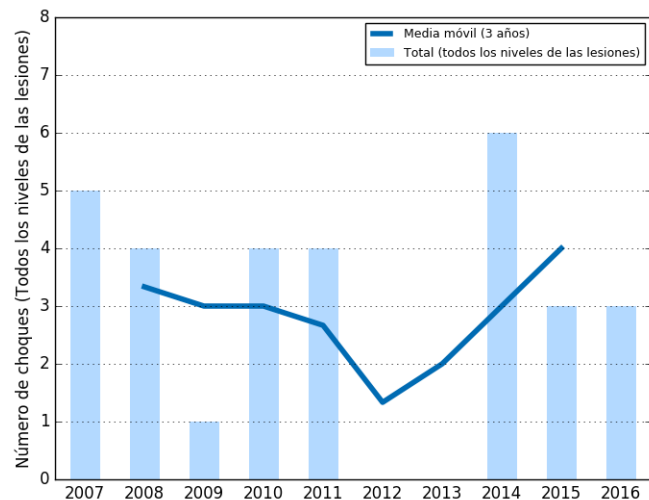


Hubo 31 mortalidades o lesionados en 30 choques peatonales en los últimos 10 años (2007-2016).

La línea de la media móvil de tres años demuestra una trayectoria ascendente en los choques peatonales. *

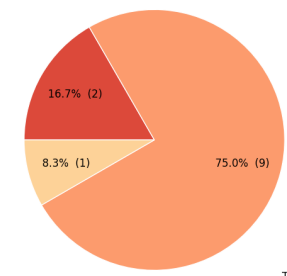
Hubo 3 choques peatonales en el 2015 y un promedio de 4 choques peatonales por año en los tres años de 2014-2016, medido por la media móvil.

*Esta línea es útil para monitorear el cambio a través del tiempo, especialmente cuando el número de choques cambia mucho de año a año. Los puntos de referencia están en el punto medio de los datos de tres años.



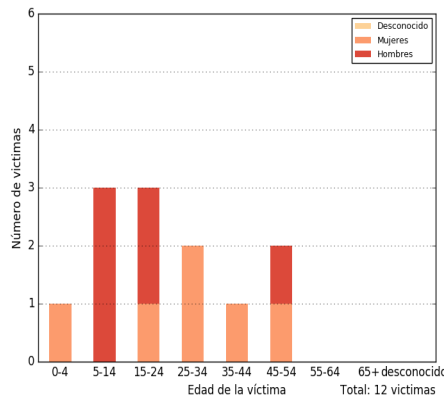
16.7% infracciones cometidas por el conductor
VS.

75.0% infracciones cometidas por el peatón



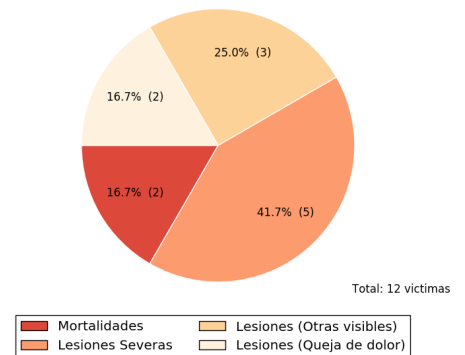
Total: 12 choques

■ infracción cometida por el conductor ■ desconocido
■ infracción cometida por el peatón



Total: 12 víctimas

50.0% de las víctimas eran hombres
58.3% de las víctimas tenían menos de 20 años



Total: 12 víctimas

58.4% (o 7 personas) mortalidades o lesionados gravemente

CICLISTAS

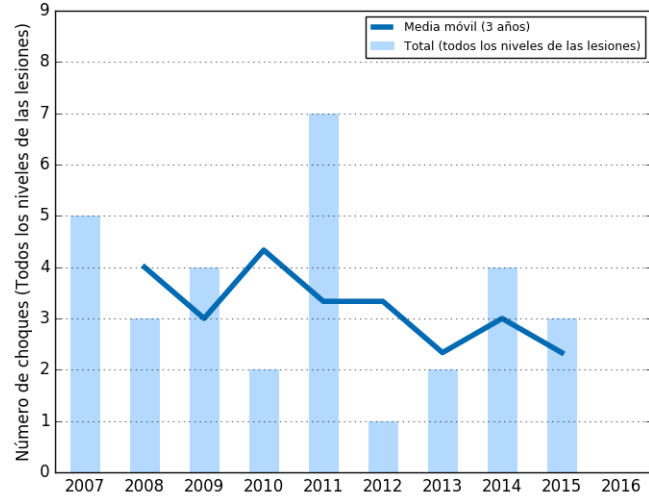


Hubo 33 mortalidades o lesionados en 31 choques ciclistas en los últimos 10 años (2007-2016).

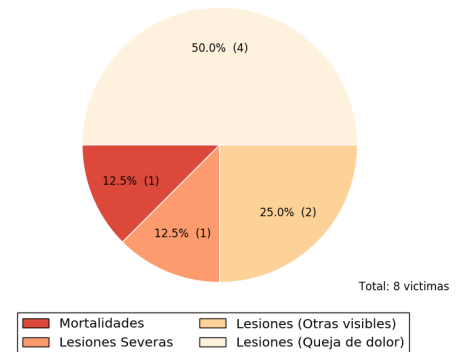
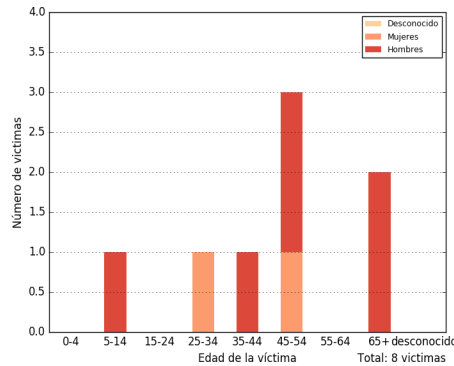
La línea de la media móvil de tres años demuestra una trayectoria ascendente/descendente en choques ciclistas. *

Hubo 3 choques ciclistas en 2015, pero un promedio de 2.3 choques ciclistas por año en los tres años de 2014-2016, medido por la media móvil.

* Esta línea es útil para monitorear el cambio a través del tiempo, especialmente cuando el número de choques cambia mucho de año a año. Los puntos de referencia están en el punto medio de los datos de tres años.



Las bicicletas se consideran vehículos y **deben cumplir las mismas normas de la calle como los vehículos**. Como resultado, los ciclistas también se consideran conductores y no podemos separar las infracciones por conductor v. ciclista.



75.0% de las víctimas eran hombres
12.5% de las víctimas tenían menos de 20 años
25.0% de las víctimas tenían más de 65 años

25.0% (o 2 personas) mortalidades o lesionados gravemente

RESUMEN



16.0 mortalidades y lesiones peatonales por población de 100,000 personas en la ciudad de Fresno en los últimos 5 años, lo cual es

0.6% menos que el condado de County y **55.4% menos que** California.



10.3 mortalidades y lesiones ciclistas por población de 100,000 personas en la ciudad de Fresno en los últimos 5 años, lo cual es

8.0% menos que el condado de County y **x% menos/más que** California.

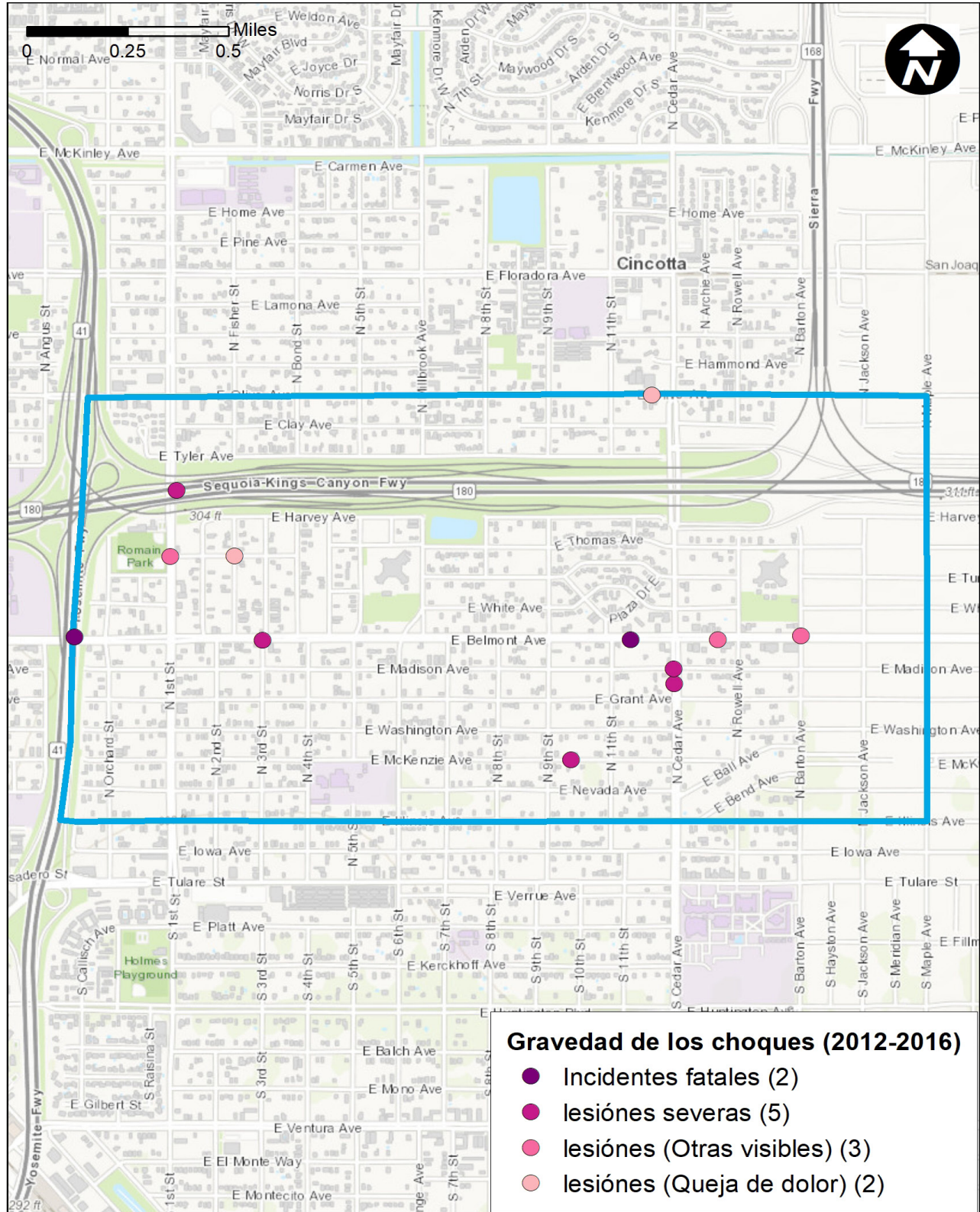
	Tasa de mortalidad y lesiones por población de 100,000* (2012-2016)	
	Peatones	Ciclistas
Fresno	16.0	10.3
Condado de Fresno	16.1	11.2
California	35.9	33.3

Fuente de datos: Instituto Nacional de Estadística de EE.UU., Division de población (datos de población del 2016).

*Se calculó la tasa por población al sumar los números de las víctimas peatonales y ciclistas mortales o lesionados del 2012 al 2016 y dividirlo por 5 veces la población del 2016.

Lugares de los choques peatonales, 2012-2016

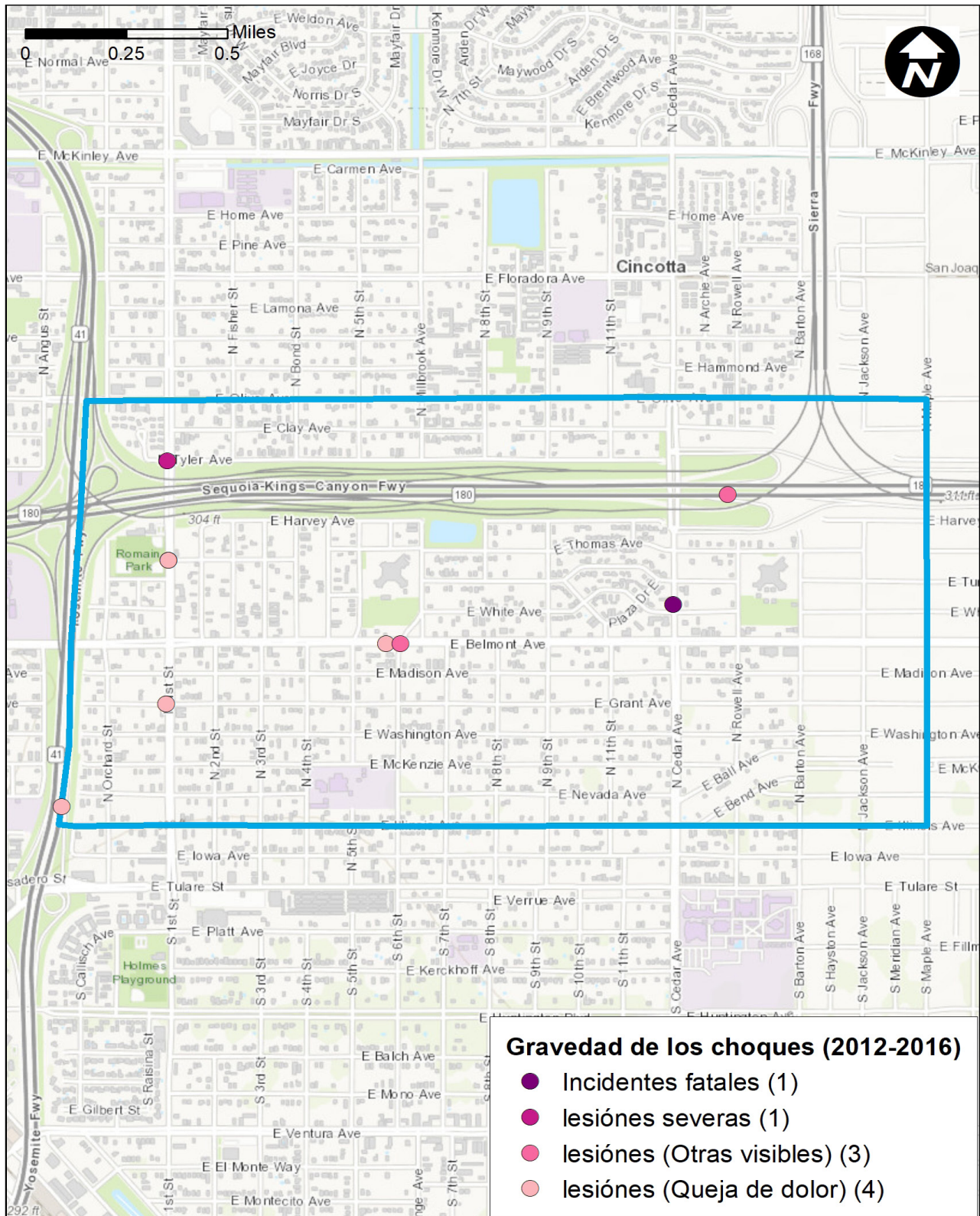
12 choques en la comunidad de Hidalgo y Leavenworth en la ciudad de Fresno, CA.



* Fuente de datos: California Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS). Los datos de choques del 2015 y 2016 son provisionales a partir de noviembre de 2017.

Lugares de los choques ciclistas, 2012-2016

10 choques en la comunidad de Hidalgo y Leavenworth en la ciudad de Fresno, CA.



* Fuente de datos: California Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS). Los datos de choques del 2015 y 2016 son provisionales a partir de noviembre de 2017.

Apéndice B

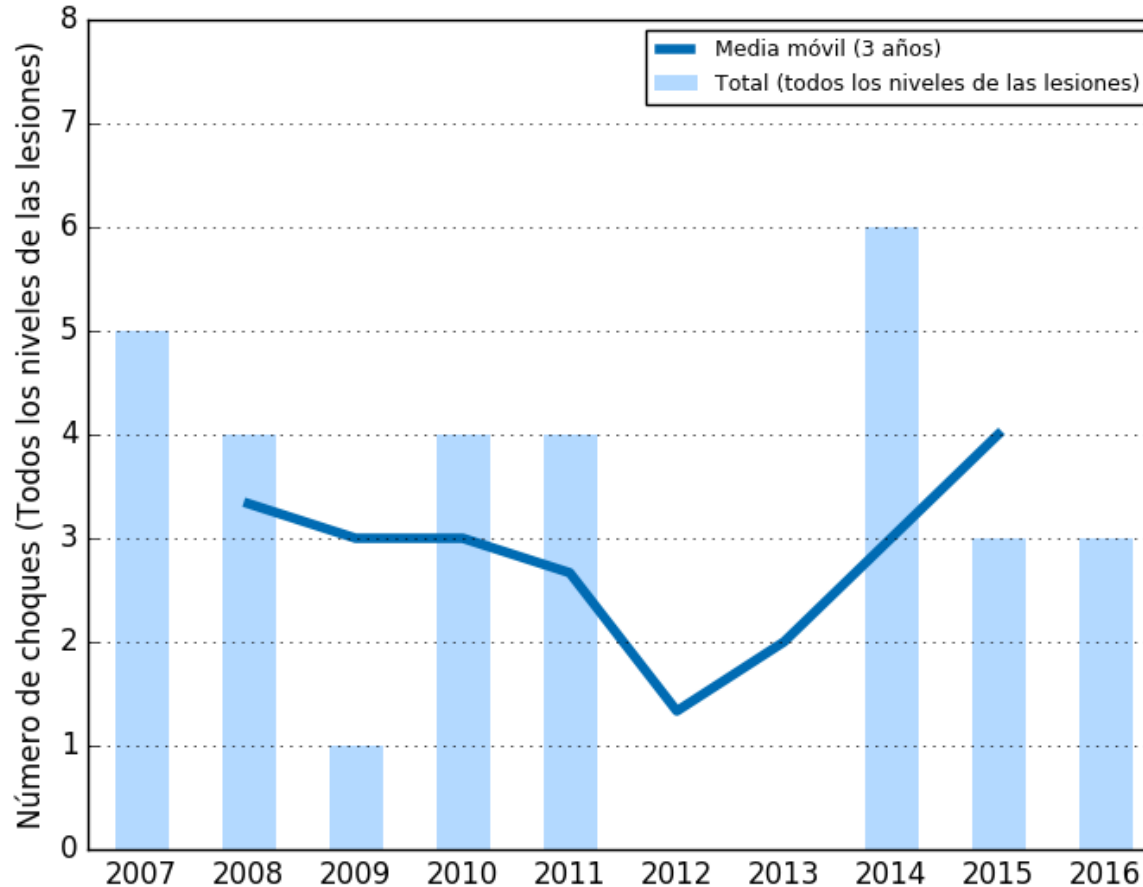
Análisis de Datos de Choques que Involucraron a Peatones y Ciclistas
Presentación de la Visita al Sitio

Taller comunitario para la seguridad peatonal y ciclista

Fresno, CA

28 de agosto del 2018

La línea de la media móvil de tres años demuestra la tendencia de choques peatonales



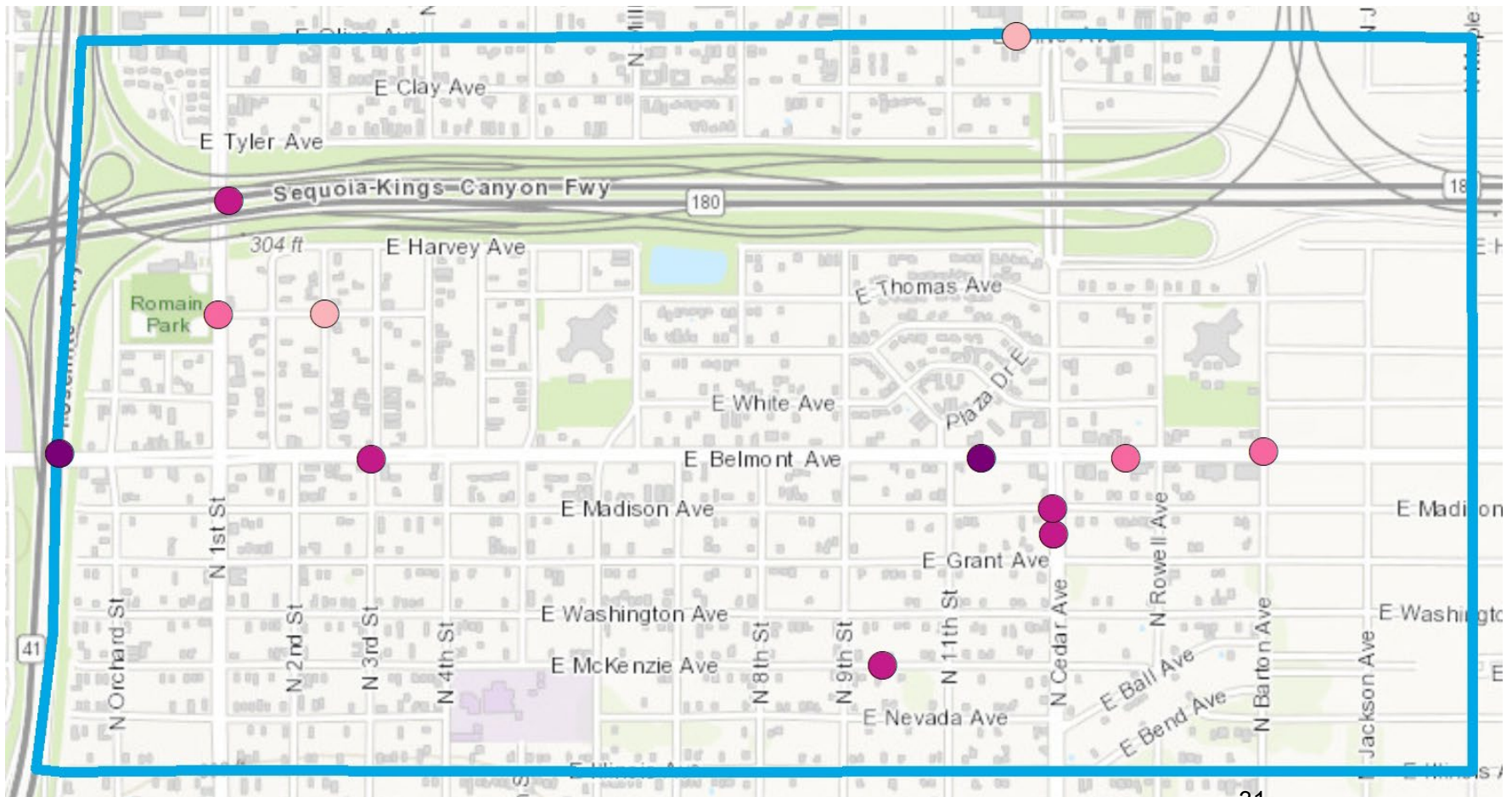
Lesiones de choques peatonales

2012-2016

Total: 12 choques marcadas

Gravedad de los choques (2012-2016)

- Incidentes fatales (2)
- lesiones severas (5)
- lesiones (Otras visibles) (3)
- lesiones (Queja de dolor) (2)



Lesiones de choques peatonales y ingreso 2012-2016

Total: 12 choques marcadas

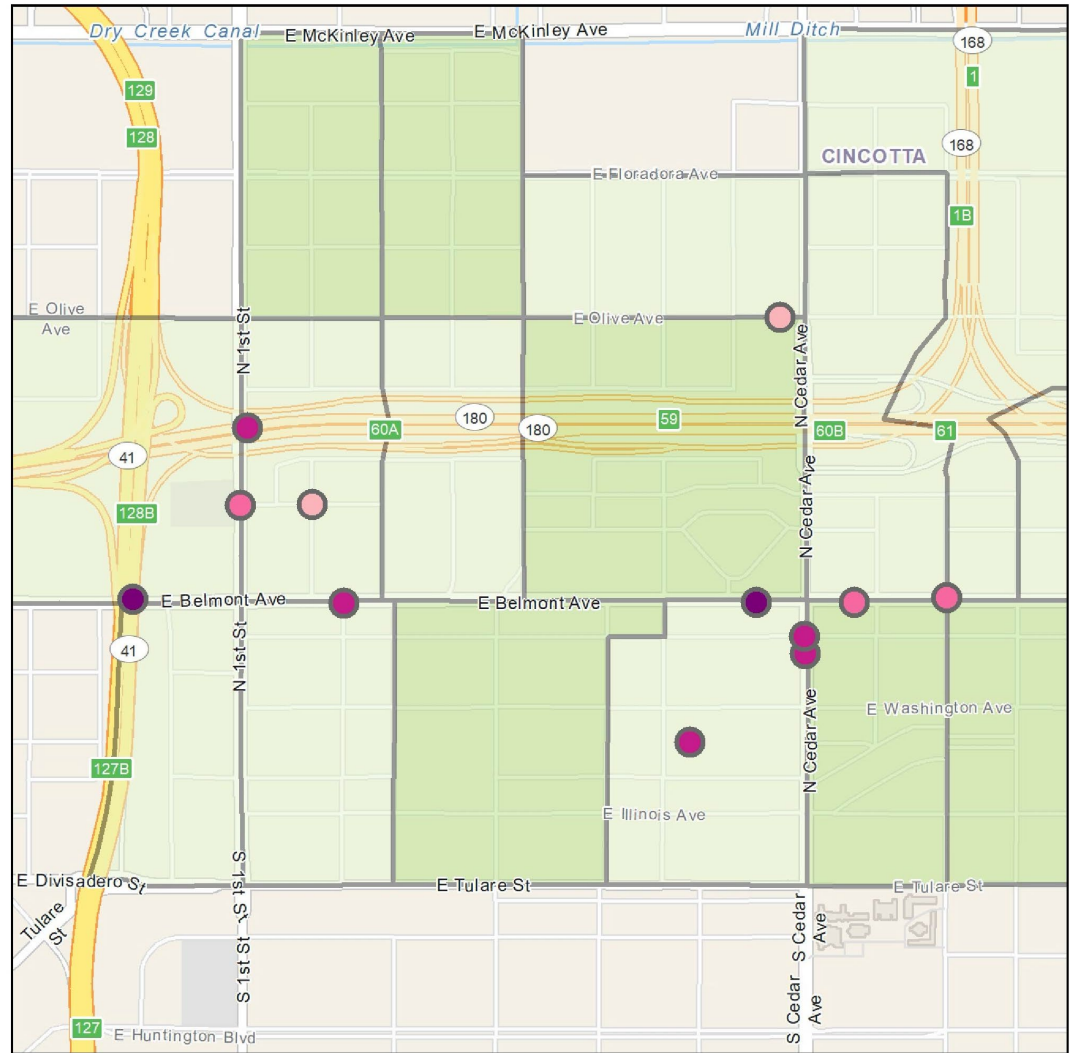
Gravedad de la lesión (2012-2016)

- incidentes fatales (2)
- lesiones severas (5)
- lesiones (Otras visibles) (3)
- lesiones (Queja de dolor) (2)

2017 Ingreso Medio por hogar

- < 35K
- 35K - 50K

Mapa de choques peatonales en Hidalgo y Leavenworth (2012-2016)



Fuente de datos: SWITRS, 2012-16; Demográficos – ESRI, US Census Bureau; ACS

Lesiones de choques peatonales por tiempo de día y día de semana

09:00PM-11:59PM	0	0	0	0	0	2	0	2
06:00PM-08:59PM	0	0	2	0	0	1	0	3
03:00PM-05:59PM	1	0	3	0	0	0	0	4
mediodía-02:59PM	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00AM-11:59AM	0	0	1	0	0	0	0	1
06:00AM-08:59AM	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00AM-05:59AM	0	0	0	0	0	0	0	0
medianoche-02:59AM	0	0	0	0	0	0	2	2
	lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	
	1	0	6	0	0	3	2	

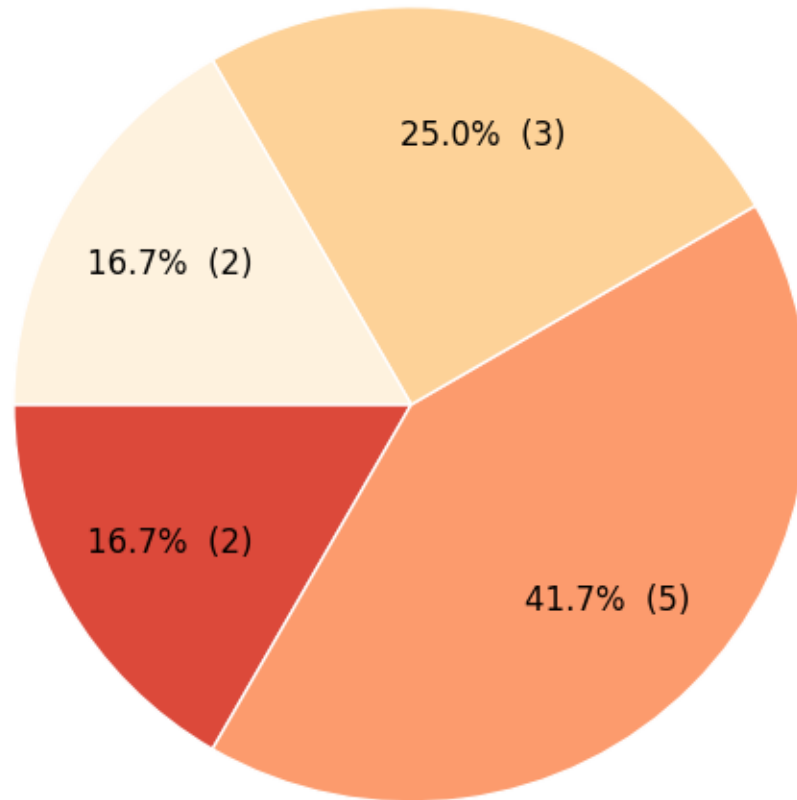
Total: 12 choques

*El gradiente de los colores en este gráfico representa la frecuencia de un choque.

Las infracciones más altas sobre lesiones de choques peatonales

Codigo CVV	descripción	frecuencia	percentil
21954	Peaton debe de darle el derecho de paso a vehiculos en areas donde no hay un cruce peatonal	7	63.6%
21950	El conductor debe de parar y dar el derecho de paso a un peaton cuando esta en cruce peatonal	1	9.1%
21955	Fracaso por parte del peatón de cruzar en un cruce entre intersecciones adyacentes controladas por señales de tráfico	1	9.1%
21956	Los peatones deben de mantenerse cerca de el pavimento/la calzada	1	9.1%
22106	Reversando o emezando a reversarse cuando no esta completamente seguro	1	9.1%
Total		11	100.0%

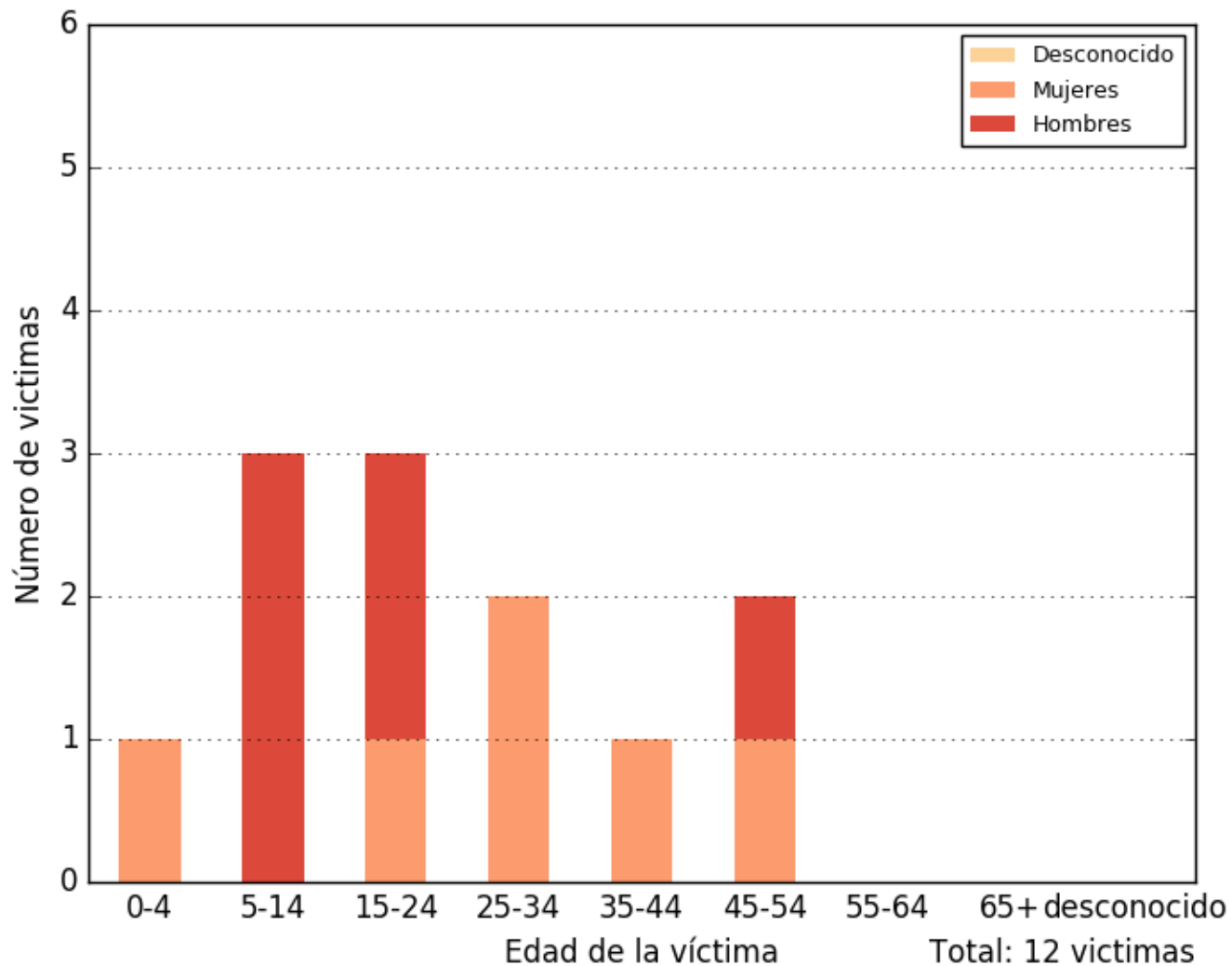
Gravedad de las lesiones de víctimas peatonales



Total: 12 víctimas

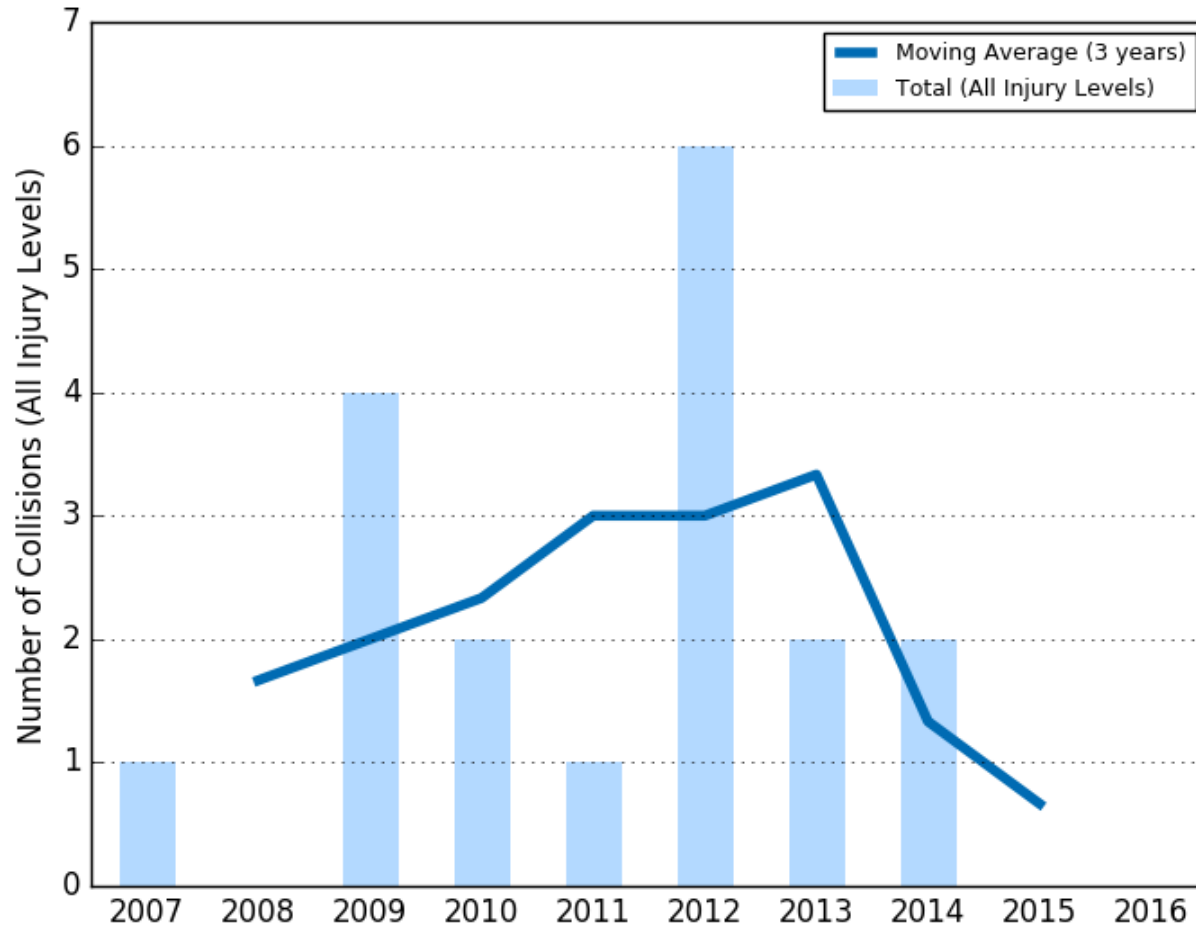


Gravedad de víctimas peatonales por edad y género



Tendencia de lesiones de choques ciclistas

La línea de la media móvil de tres años demuestra la tendencia de choques ciclistas



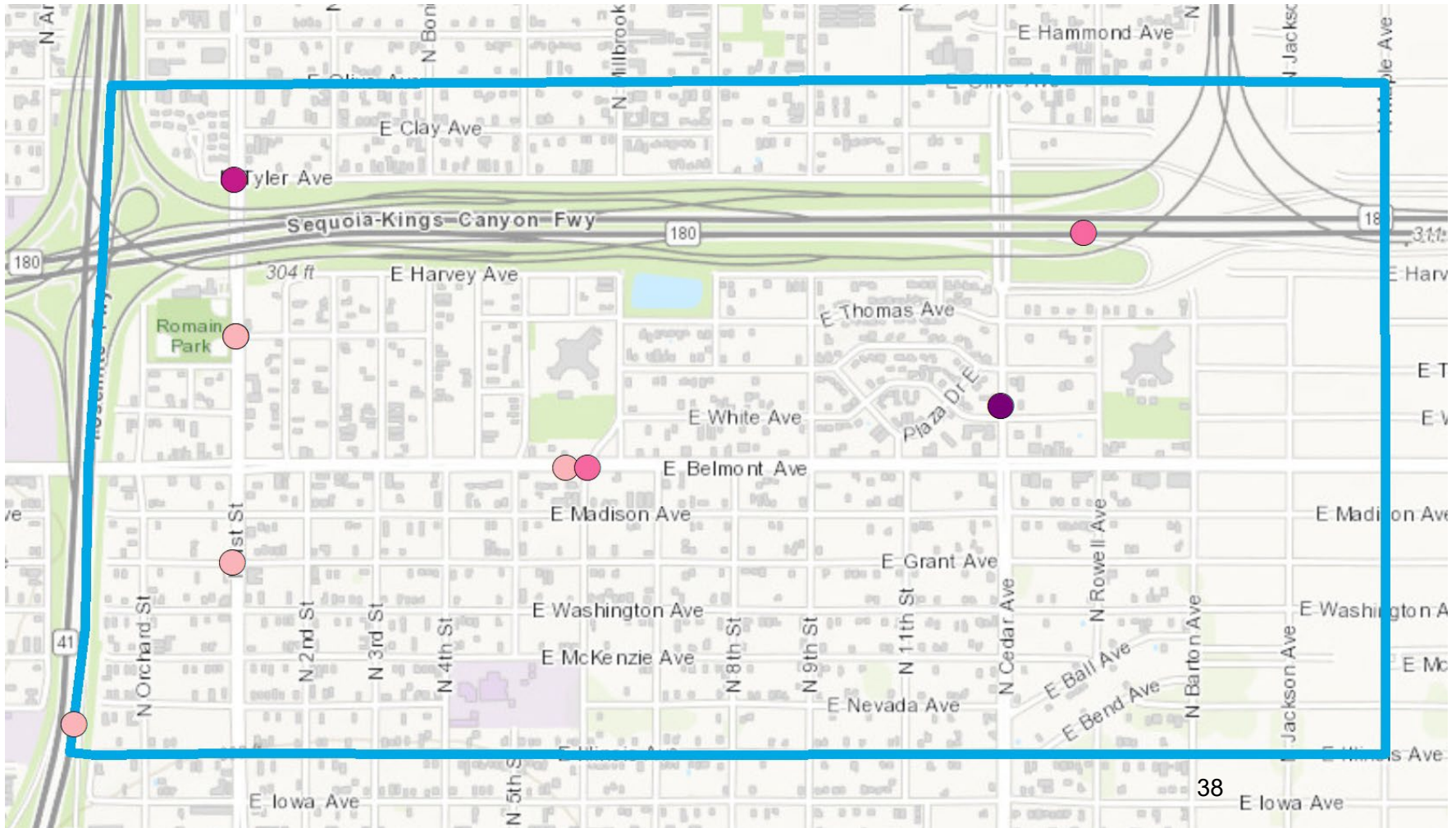
Lesiones de choques ciclistas

2012-2016

Total: 9 choques
marcadas

Gravedad de los choques (2012-2016)

- Incidentes fatales (1)
- lesiones severas (1)
- lesiones (Otras visibles) (3)
- lesiones (Queja de dolor) (4)



Lesiones de choques ciclistas y ingreso

2012-2016

Total: 10 choques marcadas

Gravedad de los choques (2012-2016)

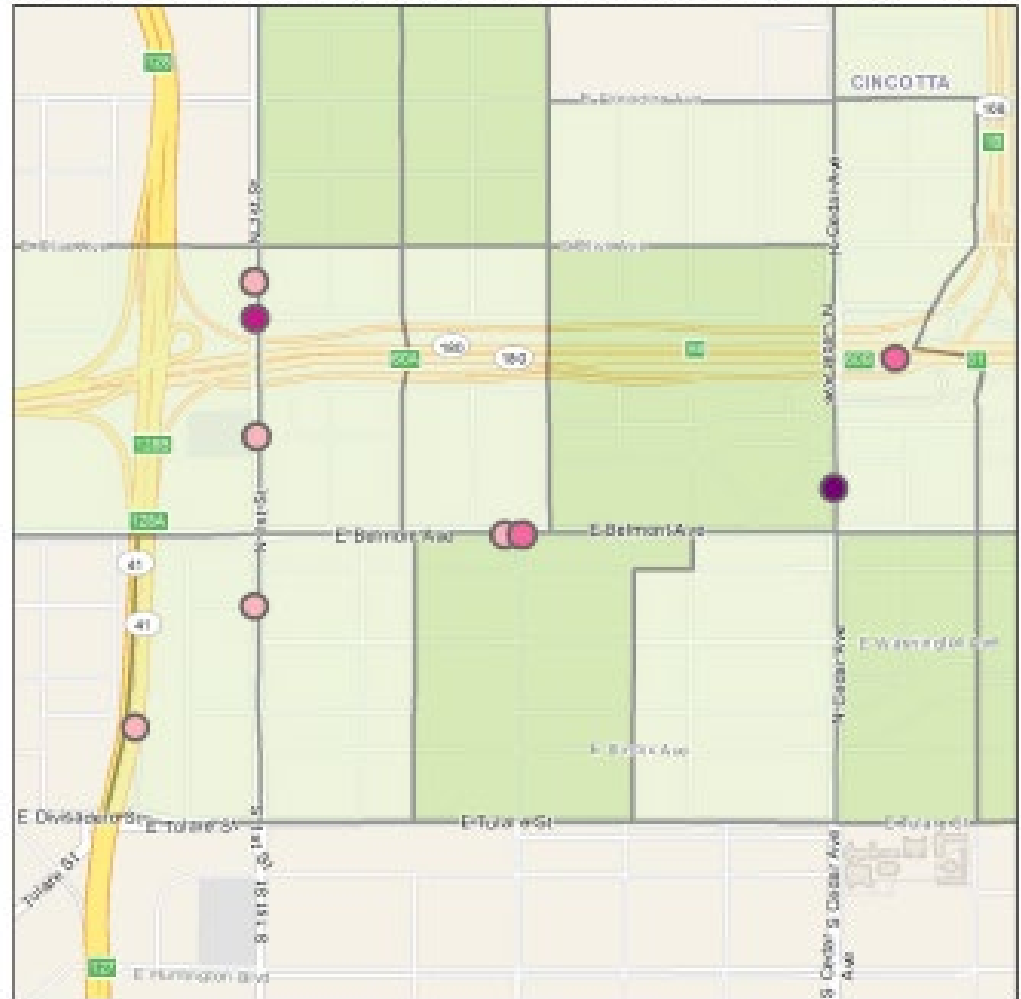
- Incidentes fatales (1)
- lesiones severas (1)
- lesiones (Otras visibles) (3)
- lesiones (Queja de dolor) (5)

2017 Ingreso Medio por hogar

- < 35K
- 35K - 50K
- 50K - 75K
- > 75K

Fuente de datos: SWITRS, 2012-16; Demográficos – ESRI, US Census Bureau; ACS

Mapa de choques ciclistas en Hidalgo y Leavenworth



Lesiones de choques ciclistas por tiempo de día y día de semana

09:00PM-11:59PM	0	0	0	0	0	0	0	0
06:00PM-08:59PM	0	0	0	1	1	0	1	3
03:00PM-05:59PM	0	1	1	0	0	0	0	2
mediodía-02:59PM	0	0	3	0	0	1	0	4
09:00AM-11:59AM	0	0	0	0	0	0	0	0
06:00AM-08:59AM	0	0	0	1	0	0	0	1
03:00AM-05:59AM	0	0	0	0	0	0	0	0
medianoche-02:59AM	0	0	0	0	0	0	0	0
	lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	
	0	1	4	2	1	1	1	

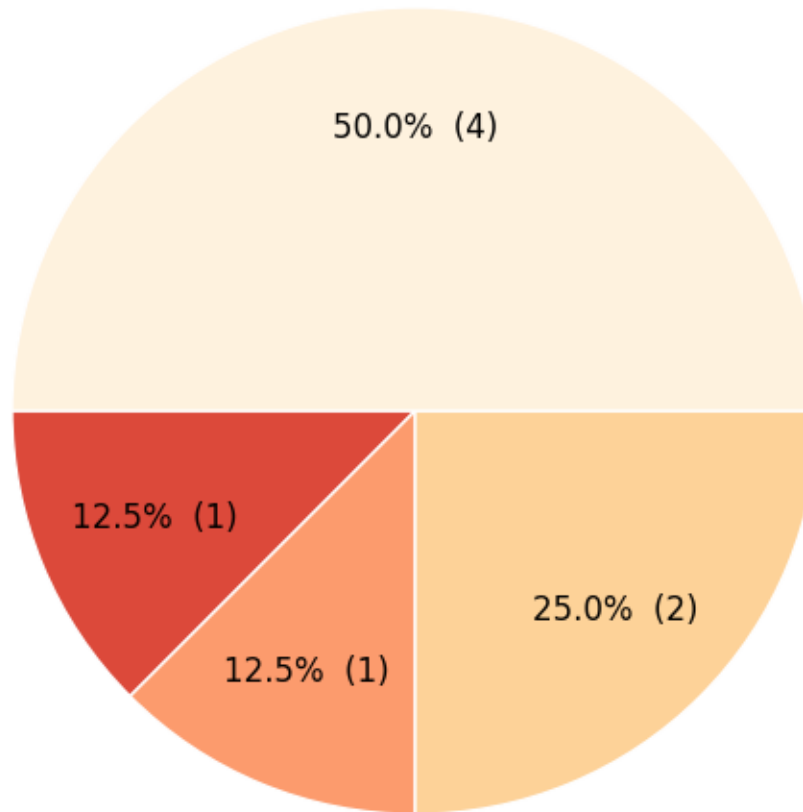
Total: 10 choques

*El gradiente de los colores en este gráfico representa la frecuencia de un choque.

Las infracciones más altas sobre lesiones de choques ciclistas

Codigo CVV	descripción	frecuencia	percentil
21650	Fracaso de manejar o montar en bicicleta en la mitad derecha de la calle (existen algunas excepciones)	4	50.0%
21453	Fracaso por parte del motorista de no parar en una línea de límite o en un cruce, o no ceder el derecho de paso al peatón al dar la vuelta en una luz roja.	1	12.5%
21801	Fracaso del motorista de ceder el derecho de paso cuando da una vuelta a la izquierda o una vuelta en U	1	12.5%
21802	Fracaso de parar o ceder el derecho de paso en una señal de alto	1	12.5%
21804	Fracaso de ceder el derecho de paso por parte del conductor cuando entre o cruce una autopista	1	12.5%
Total		8	100.0%

Gravedad de las lesiones de víctimas ciclistas



Total: 8 víctimas



Gravedad de víctimas ciclistas por edad y género

