



## Recomendaciones Para Mejorar la Seguridad Peatonal y Ciclista Para la Comunidad San José McKinley-Bonita



Octubre 2018



# Reconocimientos

## Comité de Planificación

Imelda Rodriguez	CommUniverCity San José
Julie Aguirre	Escuela Primaria McKinley
Yelitza Pena	Distrito Escolar Franklin-McKinley
Dario Lerma	Asociación del Vecindario de McKinley-Bonita
Ramona Lerma	Asociación del Vecindario de McKinley-Bonita
Lilia Sandoval	Oficina del Concejal Raul Peralez Distrito 3
Sandra Murillo	Oficina de la Alcaldía Sam Liccardo
Inés Gutierrez	Representante de Familias en Escuela Primaria McKinley
Ben Pacho	Coalición de Bicicletas del Valle de Silicon
Colin Heyne	Departamento de Transportación de la Ciudad de San José
Michelle Valdes	Persona Voluntaria con Cal Walks/Walk San José
Anna Truong	Persona Voluntaria con Cal Walks/Walk San José

Agradecemos al Comité de Planificación por invitarnos a su comunidad y por recibir el Entrenamiento Comunitario de Seguridad Peatonal y Ciclista in la Comunidad de San José McKinley-Bonita.

Agradecemos a Imelda Rodriguez y la Coalición de Bicicletas del Valle de Silicon por proveer desayuno, almuerzo, y refrigerios en apoyo a este entrenamiento, y a CommUniverCity San José por proveer el lugar para que se llevara acabo el 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.....	2
Comité de Planificación .....	2
Introducción .....	4
Proceso de Planificación.....	5
Condiciones Existentes.....	7
Historia de Choques Peatonales y Ciclistas .....	7
Preocupaciones de Equidad.....	8
Reflexiones Sobre las Evaluaciones de la Seguridad Peatonal y Ciclista .....	9
Oportunidades Claves para Poder Mejorar la Seguridad de Peatones y Ciclistas.....	14
Recomendaciones de la Comunidad.....	14
Recomendaciones de California Walks/SafeTREC .....	17
Apéndice A .....	19
Apéndice B .....	24

# Recomendaciones Para Mejorar la Seguridad Peatonal y Ciclista Para la Comunidad San José McKinley-Bonita

Por Jaime Fearer, Chris J. Johnson, Wendy Ortiz, California Walks;

Katherine Chen, Garrett Fortin, Centro de Investigación y Educación de Transportación Seguro en la Universidad de California, Berkeley

Traducido por Libérate

## Introducción

Ante la invitación de la Asociación del Vecindario de McKinley-Bonita, 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 San José McKinley-Bonita. 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.

La Asociación del Vecindario de McKinley-Bonita solicitó un taller para 1) proveer al personal de la ciudad, a las organizaciones comunitarias y a residentes con herramientas que promueven la seguridad de peatonal y ciclista para así informar futuros proyectos de transporte activo; 2) fortalecer las relaciones de trabajo entre varias agencias y organizaciones y más personas interesadas para garantizar los mejores resultados para residentes de McKinley-Bonita; y 3) desarrollar un consenso con respecto a la prioridad de seguridad peatonal y ciclista y los próximos pasos que se pueden realizar.



El entrenamiento fue facilitado en inglés con interpretación simultánea al español.

El Equipo del Proyecto facilitó el taller de 9:00 de la mañana a 12:30 del medio día el 20 de Septiembre del 2018 en la Escuela Primaria McKinley. Se proporcionó desayuno ligero e interpretación simultánea del inglés al español para maximizar la participación de la comunidad. Veintiuna (21) personas asistieron al taller, incluidos residentes y representantes de la Asociación del Vecindario de McKinley-Bonita, Distrito Escolar Franklin-McKinley, Oficina de la Alcaldía de la Ciudad de San José, Oficina del Concejal del Distrito 3 Karl Peralez, Departamento de la Ciudad de San José de Transporte, Unidad de Seguridad Escolar del Departamento de Policía de San José, vecindario de Olinder, Municipio de San José, San José Walks (en inglés), Conexión de idiomas, Distrito 4 de Caltrans y Coalición de Bicicletas del Valle de Silicon.

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 multidisciplinarios 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 McKinley-Bonita. Este informe resume los procedimientos del taller, así como las recomendaciones para proyectos, políticas y programas para la seguridad peatonal y ciclista en McKinley-Bonita.

## Proceso de Planificación

Para cada entrenamiento, el programa convoca a un comité de planificación local 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. El proceso de planificación CPBST de la comunidad San José McKinley-Bonita se inició en Agosto 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 de Acción de Dos Años de Vision Zero San José, 2017](#)
  - [Plan General de Imagine San José 2040, 2011](#)
  - [Plan Ciclista del Distrito 4 de Caltrans, 2018](#)
- **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) y el Sistema de Cartografía para las Lesiones del Transporte (Transportation Injury Mapping System, en inglés), para analizar los datos de lesiones en choques impactando a peatones y ciclistas en la área de la Escuela Primaria McKinley, al igual que datos del censo para crear cifras basadas en la información de la población. Patrones de choques de lesiones, características de víctimas, y

demografía se analizaron para informar el proceso de planificación para el CPBST y poder presentarse en la visita al sitio y durante el taller.

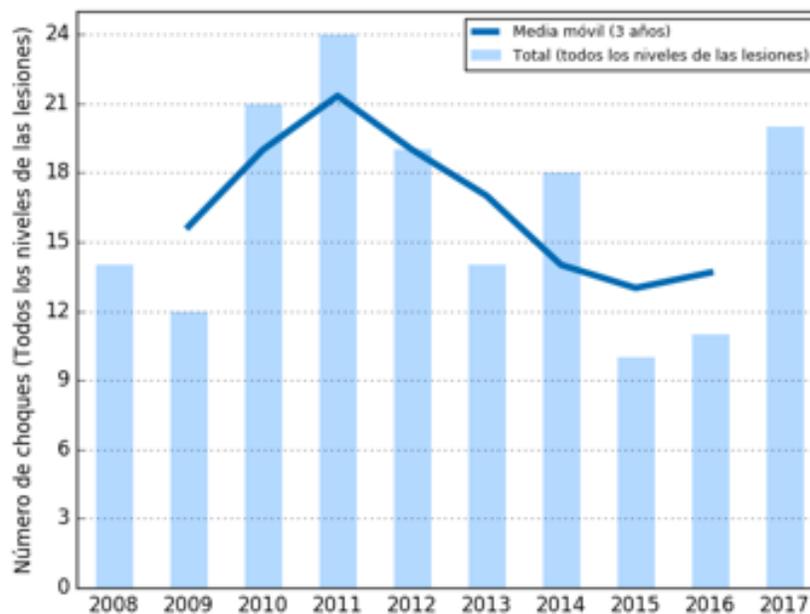
- **Identificación de Temas de Prioridad para el Entrenamiento:** El Comité de Planificación identificó el acceso peatonal y ciclista a la Escuela Primaria McKinley, el acceso general peatonal y ciclista a lo largo y ancho de la Avenida McLaughlin y la banqueta de la Calle Lotus / Avenida Herald como temas de discusión prioritarios para el entrenamiento. Esta área fue identificada como el foco geográfico de la comunidad de San José McKinley-Bonita CPBST porque la Avenida McLaughlin fue designada como corredor de seguridad de prioridad de Vision Zero justo al sur de la carretera I-280, la Unidad de Educación y Seguridad Escolar del Departamento de Policía de San José canceló la persona guardia de cruce en la intersección del Boulevard Melbourne / Avenida McLaughlin en Enero de 2018, y Caltrans recientemente cercó el acceso a la banqueta de la Calle Lotus/ Avenida Herald. Además, el Comité de Planificación identificó las siguientes metas para el CPBST:
  - Identificar áreas de riesgo de prioridad para esfuerzos de seguridad inmediatos y a largo plazo. Usando la experiencia y los comentarios de la comunidad, clasificar las vulnerabilidades y oportunidades para:
    - Mejorar condiciones existentes a lo largo de calles del vecindario que llevan hacia el área de dejar/recoger de la Escuela Primaria McKinley
    - Involucrar y animar que familias y comunidad en general se involucren en el proceso de seguridad de tráfico con la Ciudad; e
    - Identificar mejoras de rutas adicionales.
- **Visita al Sitio:** El Equipo del Proyecto facilitó una visita en persona el 24 de Agosto de 2018, con el Comité de Planificación en la oficina de la Ciudad de San José en el campus de la Escuela Primaria McKinley para: 1) repasar datos existentes de choques de peatones y ciclistas; 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 la caminata del vecindario focal. Los hallazgos de la visita al sitio se utilizaron para desarrollar la presentación del taller, lo que incluye proporcionar ejemplos de infraestructura local y desarrollar los mapas de ruta de evaluación de rutas para caminar y andar en bicicleta. Durante la visita al sitio, el Comité de Planificación identificó a las familias de la Escuela Primaria McKinley, al Distrito Escolar Franklin-McKinley, a participantes de la Asociación del Vecindario de McKinley-Bonita, al Departamento de Transporte de San José, al Programa Visión Zero de San José, a la Unidad de Educación y Seguridad Escolar del Departamento de Policía de San José, el Consejo del Distrito 3 de San José, la Oficina de la Alcaldía de San José y el Distrito 4 de Caltrans como personas claves para invitar al CPBST.

# Condiciones Existentes

## Historia de Choques Peatonales y Ciclistas<sup>1</sup>

Entre 2013-2017, hubo 73 choques que impactaron a personas caminando, incluidas 4 muertes y 10 lesiones graves en un radio de 1 milla de la Escuela Primaria McKinley. Los choques en este período de tiempo se concentran en la Calle Este Santa Clara, Carretera 101, Calle Sur 24 / Avenida McLaughlin y Calle Story. Los tres factores principales de choques que impactó a personas caminando fue la persona conduciendo fallo al ceder el derecho de paso a peatones en el cruce peatonal (32.9%) peatones fallan en ceder el derecho de paso a vehículos (19.2%), y alta velocidad en la carretera (11,9%). En el período de 10 años entre 2008-2017, los choques que impactan a peatones parecen estar en una trayectoria ascendente después de un período de declive, como se observa en la línea de promedio de movimiento de tres años.

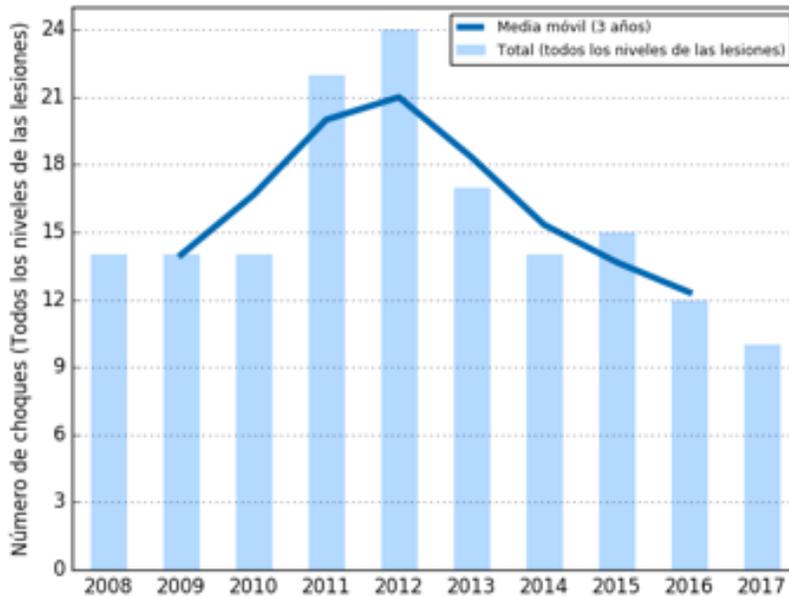
Tendencias en los choques de peatones  
con la media móvil de 3 años



Entre 2013 y 2017, hubo 68 choques impactando ciclistas, incluyendo 5 lesiones graves en un radio de 1 milla de la Escuela Primaria McKinley. Los choques en este período de tiempo se concentran en la Calles Este Santa Clara, Calle Sur 24/ Avenida McLaughlin y Calle Story. Los tres factores principales de choques involucrando a ciclistas fueron la falla de ciclistas o conductores de ir por el carril correcto de la calle (23.5%, con algunas excepciones), el exceso de velocidad (7.4%) y ciclistas o conductores que no se no se pararon en la línea límite o antes del cruce de peatones en una parada (7,4%). Durante el período de 10 años entre 2008-2017, los choques impactando a ciclistas parecen tener una trayectoria descendente.

<sup>1</sup> Los datos de SWITRS de 2016 y 2017 son provisionales desde Marzo del 2018.

## Tendencia en los choques de ciclistas con la media móvil de 3 años



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

### Preocupaciones de Equidad

Un Estudio Gobernante del 2014 encontró que las tasas de mortalidad de peatones en todo el país en comunidades de bajos ingresos eran más del doble que en las comunidades de ingresos más altos. El Mapa de Choques que Impactan a Peatones y Cantidad de Ingresos (2013-2017) resalta esta inequidad dentro de un radio de una milla de la Escuela Primaria McKinley, refleja el estudio a nivel nacional ya que los choques que impactan a peatones y ciclistas se concentran en áreas fronterizas con un bloque de censos con ingresos medios por hogar de menos de \$ 35,000 o entre \$ 35,000 y \$ 50,000.

**Mapa de choques peatonales en la Ciudad de San José (2013-2017)  
un radio de una milla de la Escuela Primaria McKinley**



**Mapa de choques ciclistas en la Ciudad of San José (2013-2017)  
un radio de una milla de la Escuela Primaria McKinley**

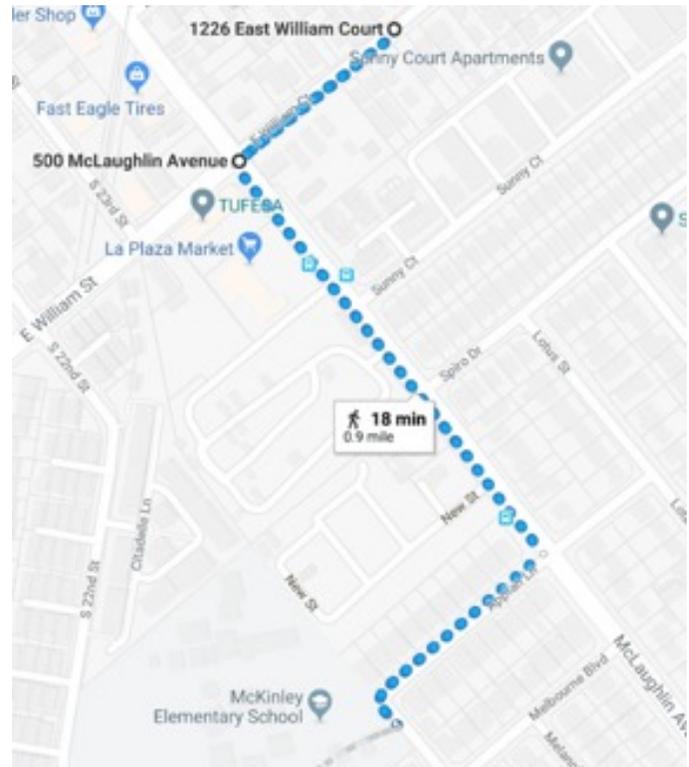


## Reflexiones Sobre las Evaluaciones de la Seguridad Peatonal y Ciclista

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) evaluarán la experiencia cualitativa y emocional de caminar o andar en bicicleta a lo largo de la ruta; 3) identificarán 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. Los participantes del taller realizaron evaluaciones de la seguridad peatonal y ciclista lo largo de tres rutas claves:

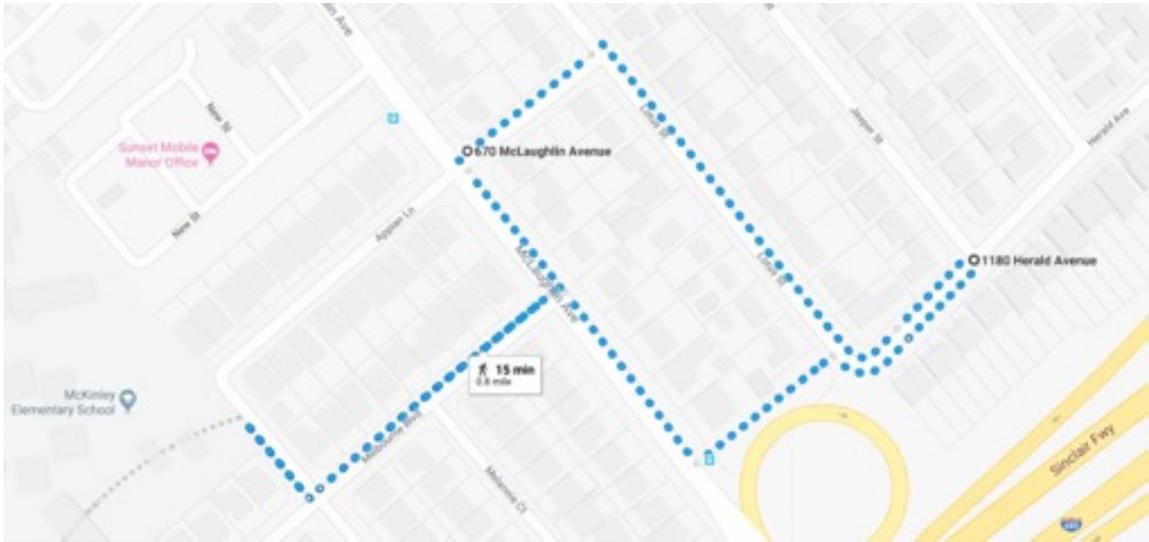
### **Ruta 1: Calle Appian & Avenida McLaughlin**

La primera ruta peatonal se enfocó en la Calle Appian y Avenida McLaughlin. Comenzando la evaluación en la Escuela Primaria McKinley, el grupo de personas haciendo observaciones caminó al noreste en Calle Appian, al noroeste en Avenida McLaughlin, al noreste en Calle Este Williams Court, al suroeste en Calle Este Williams Court, al sureste en Avenida McLaughlin, y al suroeste en Calle Appian de regreso a la Escuela Primaria McKinley.



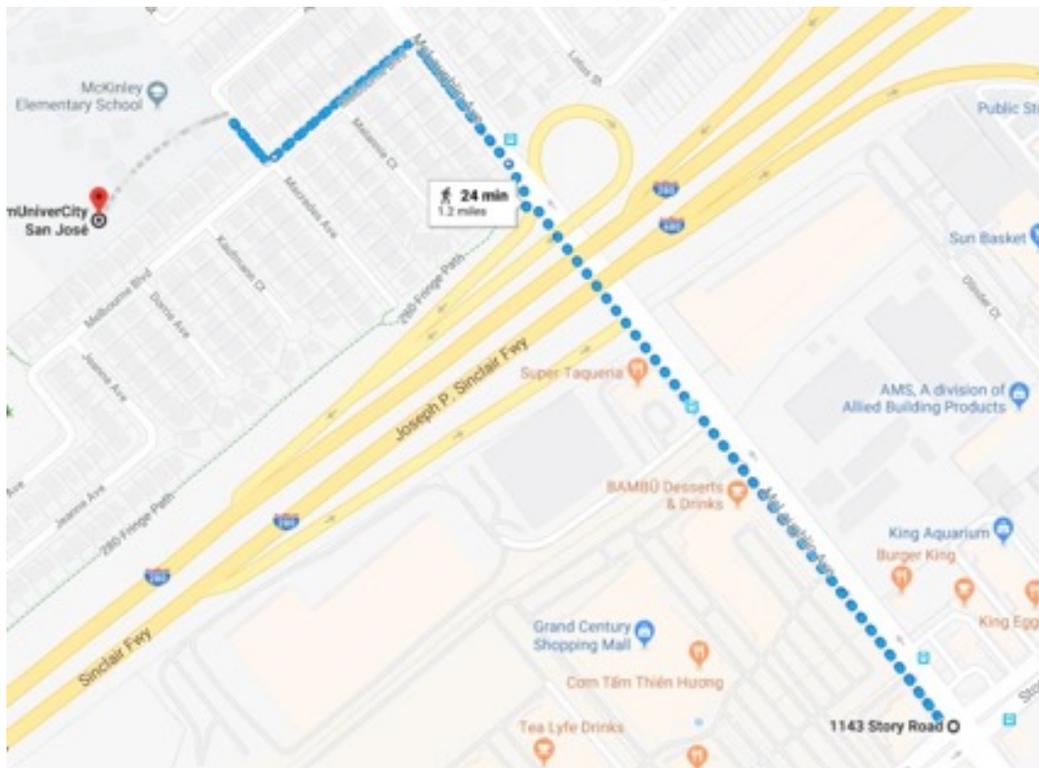
### **Ruta 2: Avenida McLaughlin & Calle Lotus/Avenida Herald**

La segunda ruta a peatonal se enfocó en la intersección de la Boulevard Melbourne/Avenida McLaughlin, la Calle Lotus y Avenida Herald, así como en la banqueta que conecta la comunidad McKinley-Bonita con el tránsito, Avenida McLaughlin y el acceso a la Escuela Primaria McKinley. Comenzando la evaluación de la caminata en la Escuela Primaria McKinley, el grupo de observadores caminó hacia el sureste por la Avenida Macredes, hacia el sureste por Avenida McLaughlin, hacia el noreste por la Calle Lotus/ Avenida Herald, y hacia el noreste por Avenida Herald. Participantes dieron vuelta en la esquina de la Calle Jasper y caminaron hacia el suroeste por Avenida Herald, hacia el noroeste por la Calle Lotus, hacia el sureste por la Avenida McLaughlin, hacia el sureste por Boulevard Melbourne, y hacia el noroeste por la Avenida Macredes para regresar a la Escuela Primaria McKinley.



### Ruta 3: Avenida McLaughlin & Calle Story

La tercera ruta peatonal se enfocó en dos corredores de alta lesión dentro de un radio de 1 milla de la Escuela Primaria McKinley, Avenida McLaughlin y Calle Story. Comenzando la evaluación de la caminata en la Escuela Primaria McKinley, el grupo de observadores caminó hacia el sureste en Avenida Macredes, al noreste en Boulevard Melbourne, al sureste en Avenida McLaughlin hasta Calle Story, antes de regresar al noroeste en Avenida McLaughlin, al suroeste en Boulevard Melbourne, y al noroeste en Avenida Macredes hasta la Escuela Primaria McKinley.



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

- **Condiciones de Banquetas:** Avenida Macredes tiene bordes rampeados/curvados y pintados de rojo, lo que alienta a automovilistas a estacionarse en la zona roja o a invadir las banquetas. En consecuencia, automovilistas estacionándose en la zona roja causan problemas de visibilidad entre automovilistas y peatones en la parada de cuatro vías en la intersección de la Avenida Macredes / Boulevard Melbourne e impiden que estudiantes caminen por la banqueta. Las banquetas a lo largo de la Calle Appian son estrechas y separadas de la calle por jardines y espacios de plantadores de árboles. Mientras que los árboles de la calle proporcionan una amplia sombra, los plantadores encharcan la banqueta con lodo cuando llueve y algunas



Este tipo de raíces son comunes en las banquetas estrechas de la Calle Appian. Las banquetas están separadas y separadas por jardines (izquierda). En el vecindario de Bonita, la red de la banqueta está desconectada y faltan muchos segmentos, incluidos en Calle Lotus y Avenida Herald (derecha).

banquetas están en mal estado debido a las raíces de los árboles. En el vecindario de Bonita, la red de banquetas está desconectada, donde faltan muchos segmentos, incluso en la Calles Lotus y Avenida Herald.

- **Marcas/Señales en la Calle:** Participantes tienen preocupaciones por la falta de marcas/señales de cruce de alta visibilidad en la intersección de la Avenida Macredes / Boulevard Melbourne y la intersección de la Avenida McLaughlin / Boulevard Melbourne. Las familias y estudiantes usan ambas intersecciones caminando hacia y desde la escuela. Participantes les preocupa que automovilistas paren en el cruce de peatones y no sepan que están conduciendo por una zona escolar. Si bien participantes consideran que el carril de bicicletas de la avenida McLaughlin es una riqueza de la comunidad, se preocupan por las rayas descoloridas y la falta de pintura verde, lo que puede crear una mayor visibilidad entre motoristas y ciclistas, así como identificar las zonas de conflicto, especialmente en las rampas de entrada de la carretera I-280. En la intersección de Calle Appian/Avenida McLaughlin, no hay cruces peatonales marcados en el sudoeste o en los controles de tráfico para un cruce peatonal, a pesar de que esta ruta se considera más directa para las familias y estudiantes que caminan hacia y desde la Escuela Primaria McKinley. Las marcas de cruce de peatones en la intersección de la Calle Este Williams

Court /Avenida McLaughlin también están completamente desgastadas en la mayoría de los lugares.

- **Problemas de Iluminación /Visibilidad:** Las condiciones bajo el paso por debajo de la carretera de I-280 durante las horas de la mañana eran muy oscuras, a pesar de que había entre seis y ocho luces en el techo del puente de paso por debajo de la carretera. Participantes compartieron que esta área es muy oscura por la noche, lo que crea inseguridad poder caminar y pasar por de bajo del puente en la noche. Participantes también notaron la falta de iluminación a escala peatonal a lo largo de la Avenida McLaughlin, especialmente alrededor del área comercial en la Avenida McLaughlin y al acercarse a la Calle Story. En general, las luces de la calle están orientadas hacia la calle y proporcionan muy poca iluminación en las banquetas y en los cruces. La pesada cubierta de árboles en la Calle Appian bloquea las luces de la calle y la hace muy oscura por la noche. Además, algunos letreros de la zona escolar alrededor de la Escuela Primaria McKinley estaban parcialmente ocultos por árboles crecidos en propiedades privadas. La banqueta de la Calle Lotus/Avenida Herald se abre cerca de una curva ciega donde se cruzan la Calle Lotus y Avenida Herald y donde se desconecta la red de la banqueta. Esto obliga y pone en riesgo a las personas a caminar en la calle con visibilidad limitada entre conductores.



La falta de luz natural en las esquinas, así como la falta de control del estacionamiento, crea puntos ciegos que pueden ser potencialmente peligrosos para las personas que caminan, especialmente para estudiantes.

# Oportunidades Claves para Poder Mejorar la Seguridad de Peatones y Ciclistas

Después de las evaluaciones peatonales y ciclista, el Equipo del proyecto facilitó discusiones de planificación de acciones en grupos pequeños donde participantes priorizaron y planificaron preliminarmente proyectos de infraestructura y programas comunitarios destinados a reducir el número de lesiones y muertes, así como a aumentar el número de personas y la frecuencia que caminan y andan en bicicleta en la comunidad de San José McKinley-Bonita.

A través de un proceso de votación y auto-selección durante la capacitación, participantes eligieron enfocarse y planificar de manera preliminar los Cruces Peatonales Mejorados, el Calmar el Tráfico en la intersección de la Calle Appian/Avenida Macredes y el Programa de Restablecimiento de la Guardia de Cruce. Participantes seleccionaron en qué proyecto quieren colaborar con más participantes y discutieron sobre:

- El problema que el proyecto pretende resolver;
- Las personas, organizaciones, agencias y recursos necesarios para implementar el proyecto; y
- Pasos de acción a corto y largo plazo para implementar el proyecto.

## 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:

### Proyectos de Infraestructura

- **Calmando Tráfico en la Intersección de la Calle Appian/Avenida Macredes:** La esquina de la Calle Appian y Avenida Macredes es a menudo una zona de conflicto entre el tránsito vehicular, el tránsito escolar de llegada / salida, y estudiantes que caminan y van en bicicleta hacia y desde la escuela. En el corto plazo, existe una serie de oportunidades para la demostración temporal de la calma del tráfico, incluida la reducción del ancho del carril usando maceteros, bordes de madera, conos de color naranja, postes de impacto suave e incluso tiza de calles. Se podría emplear una combinación de estos enfoques para alentar la participación de la comunidad e involucrar al Departamento de Transporte en la exploración de mejoras de bajo costo.

- **Cruce Peatonales Mejorados:** Residentes notaron la falta de cruces y señalizaciones mejorados en toda la comunidad de McKinley-Bonita. Priorizaron dos áreas para las mejoras a corto plazo que son críticas para el acceso de peatones y ciclistas a la Escuela Primaria McKinley:
  - o intersección de Avenida Macredes/ Boulevard Melbourne; y
  - o Avenida McLaughlin/ Boulevard Melbourne.

El grupo identificó la necesidad de establecer un equipo multisectorial de personas interesadas para supervisar el desarrollo y la implementación de mejoras de cruce y señalización en la comunidad. El equipo de personas interesadas incluiría a: el director, el personal, las familias y estudiantes de la Escuela Primaria McKinley, el Distrito Escolar Franklin-McKinley, el Departamento de Transporte de la Ciudad de San José y el personal de Vision Zero, la Unidad de Educación y Seguridad Escolar del Departamento de Policía de San José, Distrito Concejal 3 de San José, Asociación de Vecindario de McKinley-Bonita y CommUniverCity San José. Este equipo de personas interesadas también sería el órgano para establecer un cronograma concreto con pasos a corto, mediano y largo plazo que culminaría en la construcción de mejoras en los próximos tres a cuatro años. Este grupo desarrolló las siguientes acciones iniciales y las mejoras deseadas para que el equipo de personas interesadas pueda desarrollar y refinar:

#### **Acciones a Corto Plazo**

- Verificar la sincronización de la señal peatonal en la intersección de la Avenida McLaughlin/Boulevard Melbourne;
- Actualizar las señales de peatones en la intersección de la Avenida McLaughlin/ Boulevard Melbourne para incluir un Intervalo de peatones (LPI) durante la llegada y salida de la escuela;
- Instalar extensiones de bordes temporales en la intersección de Avenida Macredes/ Boulevard Melbourne utilizando postes flexibles / postes de impacto suave; y
- Actualizar el cruce peatonal de la zona escolar a alta visibilidad en las intersecciones de la Avenida Macredes / Boulevard Melbourne y Avenida McLaughlin / Boulevard Melbourne.

#### **Acciones a Mediano Plazo**

- Investigar la viabilidad de una baliza de destello rápido rectangular (RRFB, por sus siglas en inglés) or señal HAWK (en inglés) en la intersección de la Avenida McLaughlin / Calle Appian.

### **Programas, Pólizas y Campañas Comunitarias**

- **Restablecimiento del Programa de Guardia de Cruce:** La Unidad de Seguridad y Educación Escolar del Departamento de Policía de San José eliminó a la guardia de cruce de la Escuela Primaria McKinley en el cruce del Boulevard Melbourne / Avenida McLaughlin en enero de 2018 debido a la percepción de que no había suficientes niños caminando hacia y desde la escuela para justificar que un guardia de cruce. Sin embargo, a la comunidad de la Escuela Primaria

McKinley le gustaría abogar por el retorno del programa porque muchos estudiantes caminan solos o en grupos pequeños hacia y desde la escuela.



La Unidad de Educación y Seguridad Escolar del Departamento de Policía de San José retiró el programa del guardia de cruce de la Escuela Primaria McKinley en el cruce del Boulevard Melbourne /Avenida McLaughlin en Enero del 2018.

Además, participantes notaron el corto tiempo de cruce en la intersección del Boulevard Melbourne / Avenida McLaughlin y les preocupa que estudiantes se atasquen en el cruce de peatones cuando la señal se vuelve verde para automovilistas. Un guardia de cruce podría dirigir el tráfico de conductores que viajan a lo largo de la Avenida McLaughlin para ayudar a estudiantes a cruzar de manera segura. Participantes aprendieron que el Departamento de Policía de San José (SJPD, por sus siglas en inglés) cuenta con fondos para un programa de guardias de cruce que la comunidad podría solicitar, pero que necesitarían identificar a sus propios guardias de cruces comunitarios. Participantes de la Asociación del Vecindario de McKinley-Bonita se ofrecieron como voluntarios para redactar una carta solicitando un programa de guardia de cruces con el SJPD y reunir firmas de las familias y la comunidad en apoyo del programa. La Asociación del Vecindario de McKinley-Bonita se comunicará con el Concejo Municipal de San José, el Oficial de Policía de la Comunidad, residentes, familias, la Escuela Primaria McKinley, la Junta Escolar y el personal del Distrito Escolar Franklin-McKinley y el equipo de Vision Zero del Departamento de Transporte de San José para poder demostrar el apoyo de toda la comunidad para el programa. Participantes imaginaron asociarse con estudiantes universitarios cercanos en los Departamentos de Educación o Planificación Urbana y / o personas mayores para posibles guardias de cruces comunitarios. Sería ideal contar con un guardia de cruce de la comunidad, ya que esta persona estaría más comprometida con la seguridad general de todos los usuarios de la carretera que viajan por el vecindario. Finalmente, los participantes discutieron asociar los esfuerzos con el equipo de San José Vision Zero para coordinar los esfuerzos y cumplir con los objetivos específicos de la comunidad para el corredor de la Avenida McLaughlin.

## Recomendaciones de California Walks/SafeTREC

El Equipo del Proyecto también presenta las siguientes recomendaciones para que sean consideradas por la Ciudad de San José y la Comunidad de McKinley-Bonita:

- **Evaluación de Iluminación:** El Equipo del Proyecto notó la falta de iluminación de peatones a lo largo de la Avenida McLaughlin, Calle Appian, Boulevard Melbourne, Calle Lotus, Avenida Herald y Calle Este William Court. La mayoría de la iluminación está orientada a vehículos y en algunos casos la iluminación de las calles está dañada y no funciona correctamente. El Equipo del Proyecto ***anima y recomienda a participantes del entrenamiento que colaboren con la Ciudad de San José, socios comunitarios y residentes para realizar una evaluación de iluminación nocturna en toda la ciudad*** centrada en las necesidades de iluminación para peatones y ciclistas en torno a escuelas, parques, empresas, bienes de la comunidad y en corredores peatonales y para ciclistas. Se puede utilizar una evaluación de iluminación para identificar y hacer inventario de las necesidades de iluminación a escala peatonal nocturna en áreas de actividad peatonal nocturna alta. Una evaluación nocturna también identificará los accesorios de iluminación que necesitan reparación o reemplazo. Las luces de calle adecuadas brindan una sensación de seguridad y mejoran el bienestar general de los usuarios de la carretera. La iluminación debe ser uniforme, consistente y reducir el brillo y la contaminación lumínica.
- **Reabrir el Camino de la Calle Lotus/Avenida Herald:** El Camino en la Calle Lotus/Avenida Herald proporciona una conexión crítica entre la comunidad de McKinley-Bonita y el tránsito en la Avenida McLaughlin y un acceso más directo a la Escuela Primaria McKinley. Caltrans cercó la entrada del camino a lo largo de la Avenida McLaughlin, y directamente detrás de una parada de autobús de la Autoridad de Transporte del Valle de Santa Clara (VTA) para la ruta 72 de autobuses que son usados con alta frecuencia por la comunidad. Participantes de la visita al sitio y el Equipo del Proyecto observaron a las familias con estudiantes caminando alrededor de la cerca, cercas de la carretera I-280, para caminar a casa desde la Escuela Primaria McKinley.

De acuerdo con la Asociación del Vecindario de McKinley-Bonita, cuyos residentes han mantenido el camino durante casi una década, una encuesta realizada hace cuatro años mostró que 128 personas usaban el camino entre las 7:00 am y las 7:00 pm.

Mientras que la Ciudad y Caltrans han tenido alguna comunicación sobre el acceso al camino, el Equipo



A pesar de que Caltrans ha cercado la entrada del camino por la Avenida McLaughlin, residentes de la comunidad siguen utilizando el camino por la Calle Lotus/ Avenida Herald regularmente, y la Asociación del Vecindario de McKinley-Bonita continúa manteniéndolo.

del Proyecto ***anima tanto al personal de la ciudad de San José como al personal de Caltrans a priorizar estas discusiones para reabrir el sendero lo antes posible*** para mitigar esta nueva barrera a la movilidad peatonal y ciclista.

- **Mejoras de Carriles de Bicicletas:** Participantes del taller compartieron que los carriles para bicicletas en la avenida McLaughlin estaban subutilizados debido a las altas velocidades de conductores y las posibles zonas de conflicto entre ciclistas y conductores en la rampa de acceso de la carretera I-280. En consecuencia, participantes del taller observaron a muchos ciclistas montando en la banqueta a pesar de la presencia de carriles para bicicletas en la Avenida McLaughlin. El Equipo de Proyecto ***recomienda que el Departamento de Transporte de San José pinte las marcas de la zona de conflicto verde de alta visibilidad para los carriles para bicicletas de la Avenida McLaughlin*** para marcar posibles zonas de conflicto entre ciclistas y automovilistas, especialmente en las rampas de entrada y salida de la autopista. Esto es particularmente importante, ya que la Avenida McLaughlin es uno de los corredores de seguridad de prioridad de Vision Zero de la ciudad.
- **Unirse al programa de Walk n 'Roll San José (en inglés):** La Escuela Primaria McKinley no es una de las escuelas actuales de Walk n 'Roll San José (en inglés). La Ciudad apoya a las escuelas participantes al organizar rodeos en bicicleta y asambleas de seguridad, al participar en el Día Internacional de Caminar a la Escuela y en el Día de la Bicicleta a la Escuela, y al aumentar la aplicación de tráfico a través del programa Operación de Pasos y Cruce Seguros del Departamento de Policía de San José. El Equipo del Proyecto ***recomienda que la Escuela Primaria McKinley presente una solicitud para convertirse en una escuela de Walk n' Roll San José (en inglés), y que el Departamento de Transporte de San José le de prioridad a esa solicitud***, dados los retos que enfrenta la escuela junto a la Avenida McLaughlin, un corredor de seguridad de prioridad de Vision Zero.
- **Programa de Patrulla de Seguridad Escolar:** Participantes sienten preocupación por las condiciones de llegada y salida de la Escuela Primaria McKinley y los comportamientos inseguros que promueven las condiciones actuales. El Equipo del Proyecto ***recomienda que los miembros del Comité de Planificación colaboren con el Distrito Escolar Franklin-McKinley y la AAA para establecer un [Programa de Patrulla de Seguridad Escolar](#) para mejorar el flujo de tráfico de vehículos a través de la zona de llegada y salida***. Los programas de Patrulla de Seguridad Escolar educan y capacitan a estudiantes de los grados superiores en las habilidades para caminar y andar en bicicleta de manera segura y ayudan a servir como embajadores y ayudantes que animan a estudiantes a salir por la banqueta de la zona de llegada y salida.

## **Apéndice A**

Análisis de Datos de Choques que Impactan a Peatones y Ciclistas

Datos repartidos a las personas participantes del taller

# 2013-2017 Análisis de datos de la Escuela Primaria McKinley

## Taller comunitario para la seguridad peatonal y ciclista 20 de septiembre del 2018 | San José, CA

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 ciclista, 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 identificar prioridades de las recomendaciones que resultan del taller. Los datos presentados aquí se basan en un radio de una milla de la Escuela Primaria McKinley, y no en la ciudad de San José en general.

### PEATONES

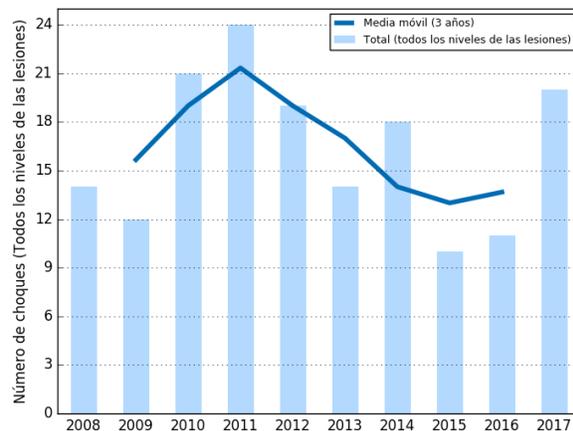


Hubo **173** mortalidades o lesionados en **163** choques peatonales en los últimos 10 años (2008-2017).

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

Hubo **11** choques peatonales en el 2016 y un promedio de **13.67** choques peatonales por año en los tres años de 2015-2017, medido por la media móvil.

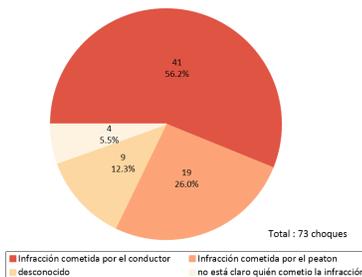
\*Esta línea es útil para monitorear el cambio a través del tiempo, especialmente cuando el número de choques cambia mucho de año a año. Los puntos de referencia están en el punto medio de los datos de tres años. Los datos SWITRS de 2016 y 2017 son provisionales, por lo que las tendencias pueden cambiar a medida que los datos sean más completos.



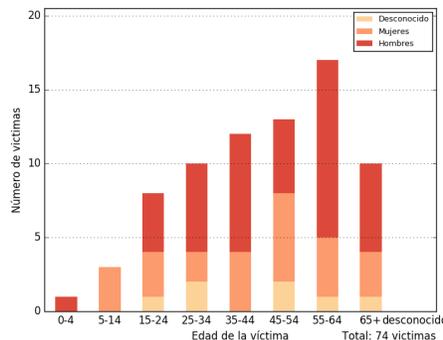
**56.2%** infracciones cometidas por el conductor

VS.

**26.0%** infracciones cometidas por el peatón



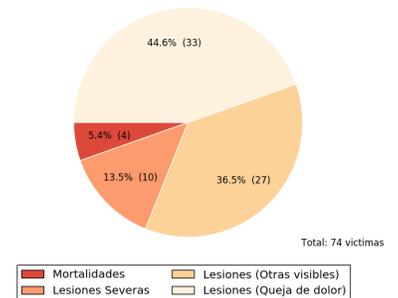
\*La categoría 'no está claro quién cometió la infracción' son infracciones que fueron cometidas por el conductor, peatón o ciclista. También hubo 4 choques en las que no se informó la violación.



**56.8%** de las víctimas son mujeres

**12.2%** de víctimas tenían 20 años o menos

**13.5%** de víctimas tenían 65 años o más



**18.9%** (o 14 personas) mortalidades o lesionados gravemente

# CICLISTAS

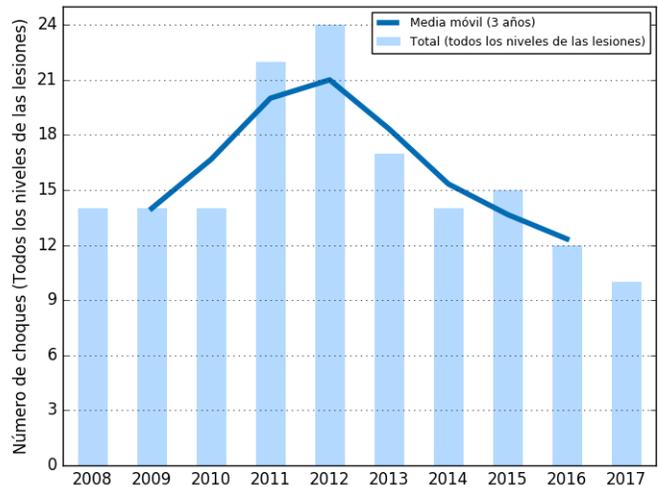


Hubo **158** mortalidades o lesionados en **156** choques ciclistas en los últimos 10 años (2008-2017).

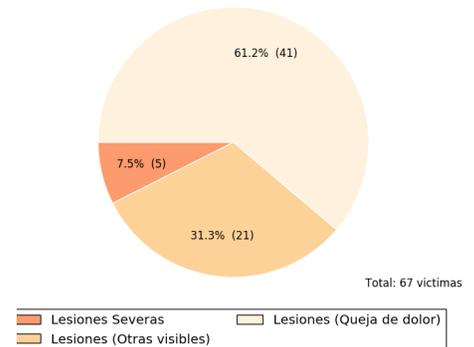
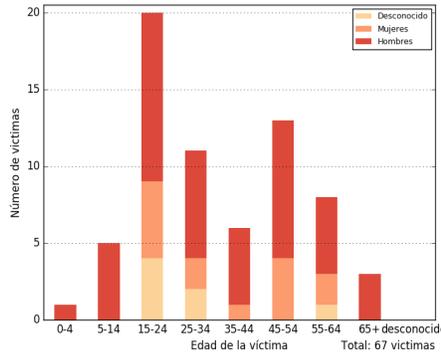
La línea de la media móvil de **tres años** demuestra una trayectoria **descendente** en choques ciclistas.\*

Hubo **12** choques ciclistas en 2016, pero un promedio de **12.33** choques ciclistas por año en los tres años de 2015-2017, 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. Los datos SWITRS de 2016 y 2017 son provisionales, por lo que las tendencias pueden cambiar a medida que los datos sean más completos.



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



- **68.7%** de las víctimas eran hombres
- **29.9%** de víctimas tenían 20 años o menos
- **4.5%** de víctimas tenían 65 años o más

**7.5%** (o 5 personas) lesionados gravemente

# RESUMEN



**32.5** mortalidades y lesiones peatonales por población de 100,000 personas en los últimos cinco años en la ciudad de San José, lo cual es **11.7% más que** el condado de Santa Clara y **9.5% menos que** California.



**32.3** lesiones ciclistas por población de 100,000 personas en los últimos cinco años en la ciudad de San José, lo cual es **18.0% menos que** el condado de Santa Clara y **3.0% menos que** California.

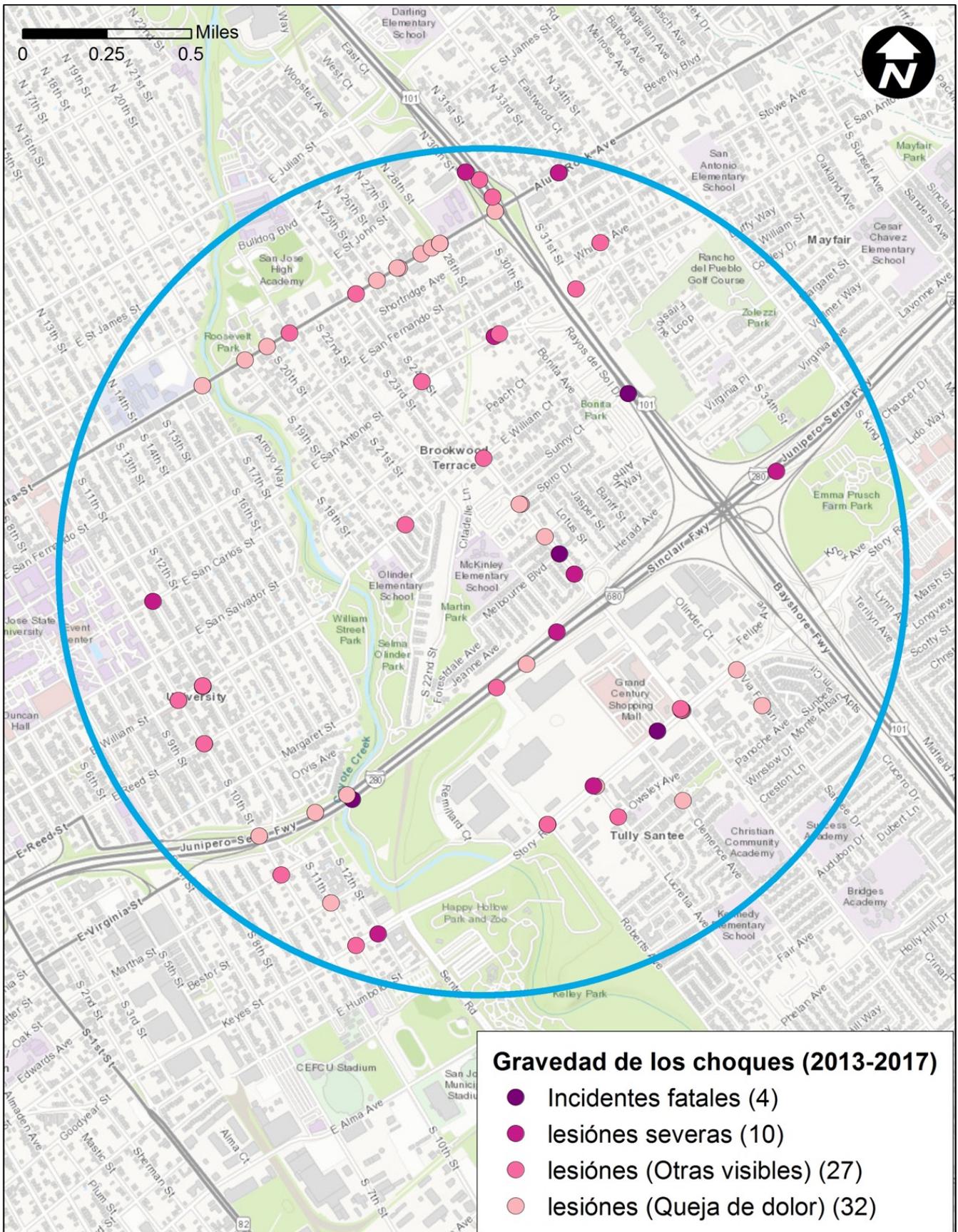
	Tasa de mortalidad y lesiones anual por población de 100,000 calculado a través de un periodo de años* (2012-2016)	
	Peatones	Ciclistas
San José	32.5	32.3
Condado de Santa Clara	29.1	39.4
California	35.9	33.3

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 mortalidades o lesionados del 2012 al 2016 y dividirlo por 5 veces la población del 2016.

# Lugares de los choques peatonales, 2013-2017

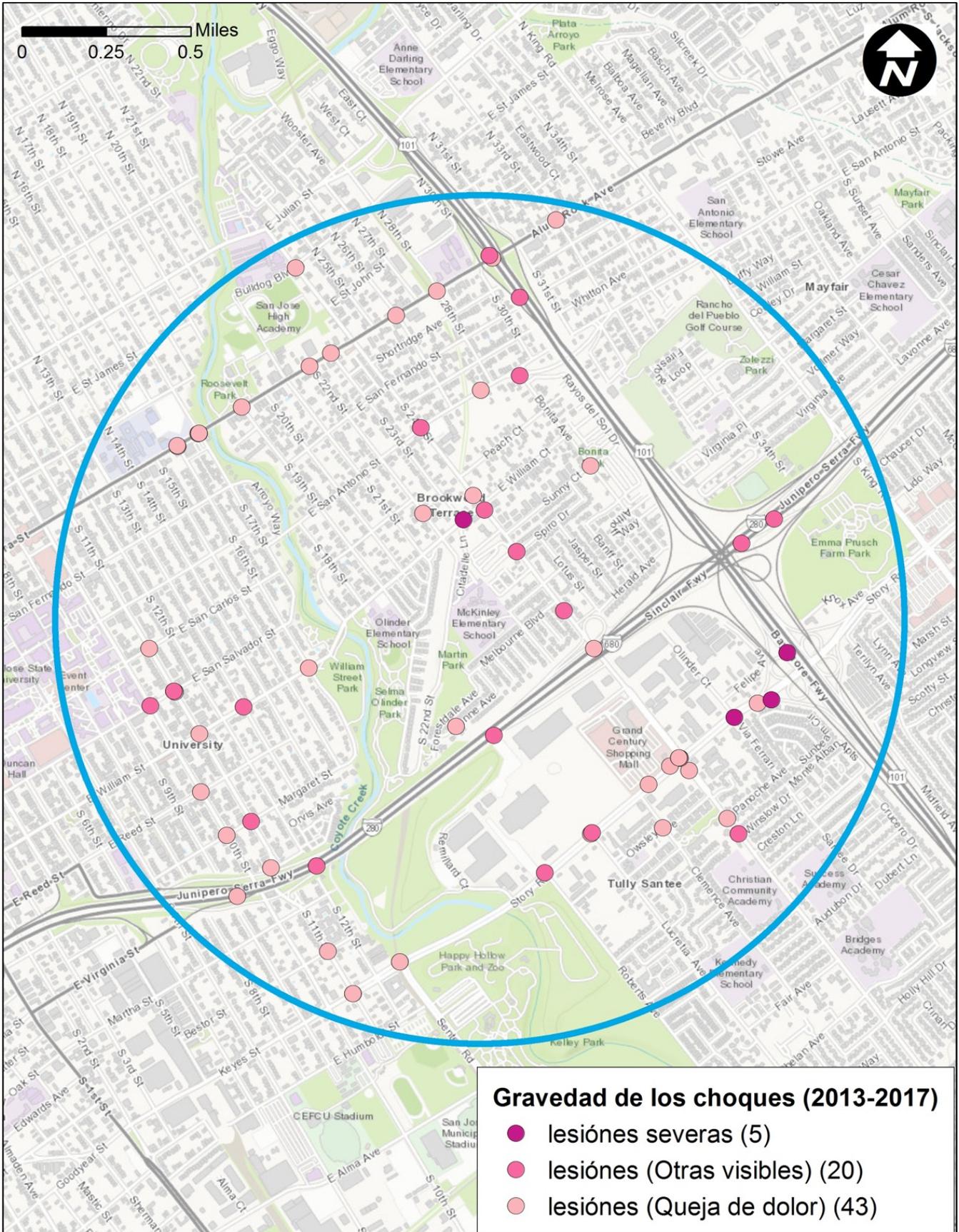
un radio de una milla de la Escuela Primaria McKinley - San José, CA



\* Fuente de datos: California Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS). Los datos de choques del 2016 y 2017 son provisionales a partir de junio de 2018.

# Lugares de los choques ciclistas, 2013-2017

un radio de una milla de la Escuela Primaria McKinley - San José, CA



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

## **Apéndice B**

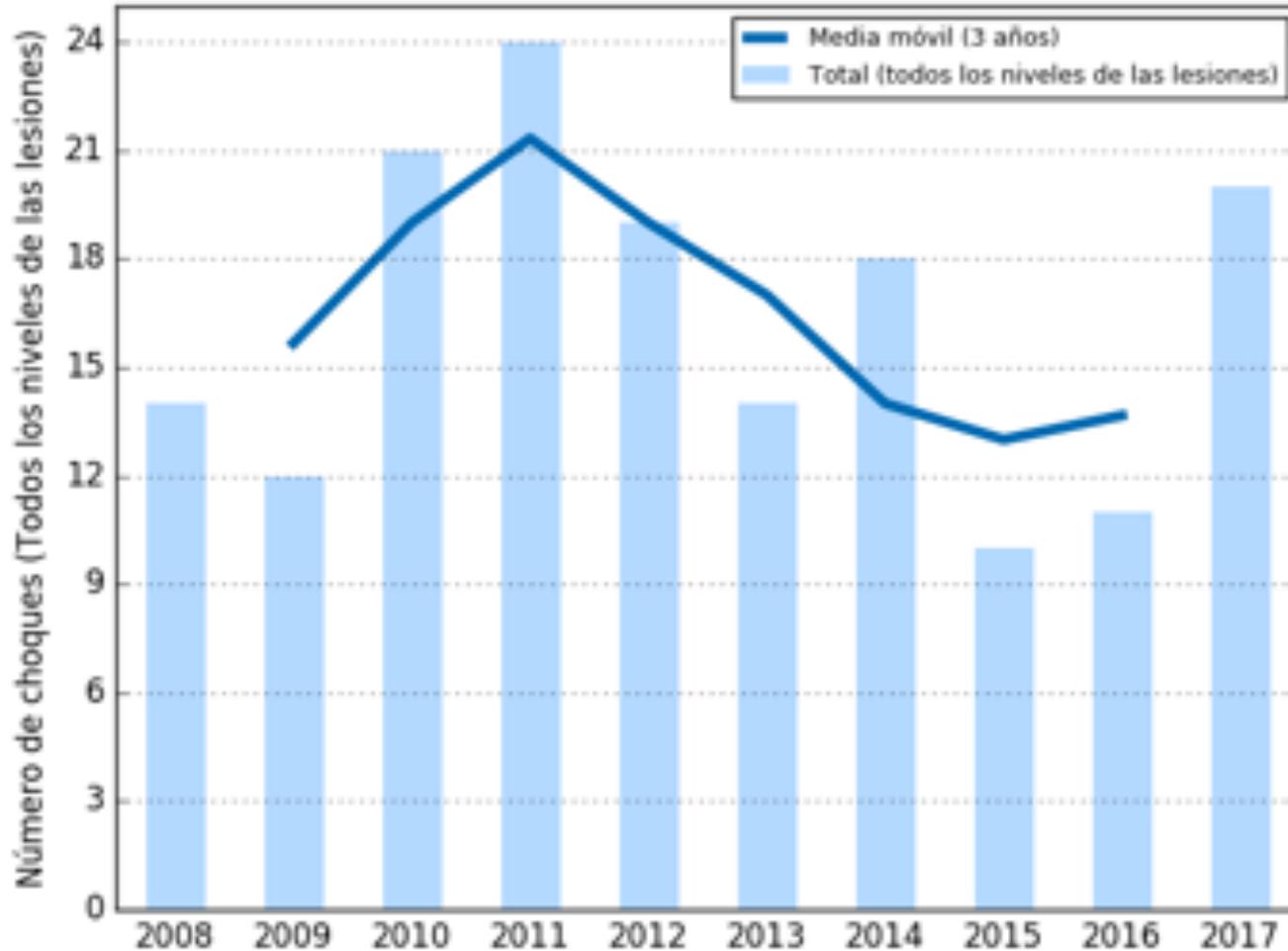
Análisis de Datos de Choques que Impactan a Peatones y Ciclistas  
Presentación de la Visita al Sitio

# Taller comunitario para la seguridad peatonal y ciclista

## San Jose, CA

### 20 de septiembre del 2018

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



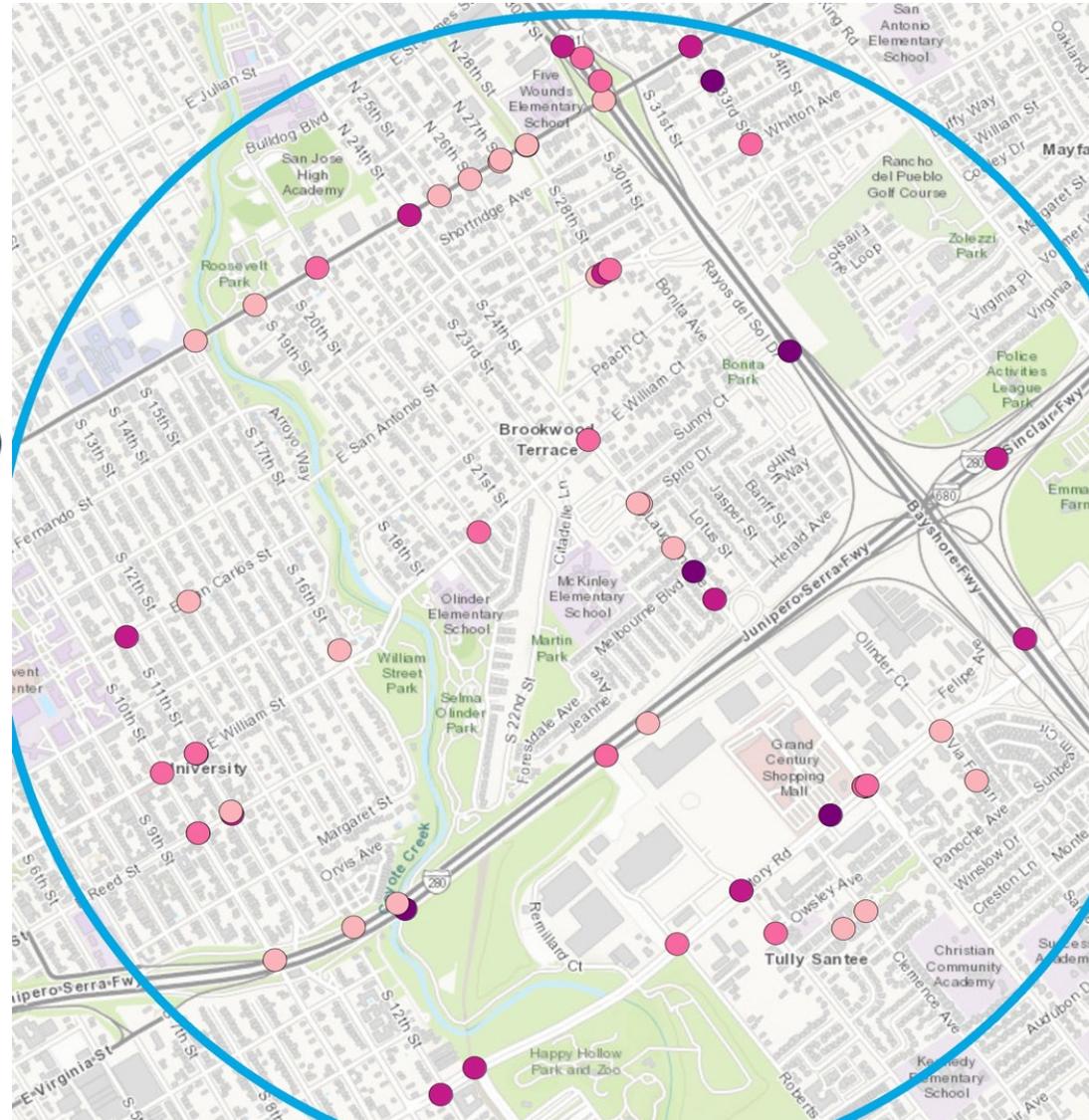
# Lesiones de choques peatonales

2013-2017

Total: 72 choques marcadas

## Gravedad de los choques (2013-2017)

- Incidentes fatales (5)
- lesiones severas (14)
- lesiones (Otras visibles) (20)
- lesiones (Queja de dolor) (33)



# Lesiones de choques peatonales y ingreso 2013-2017

Total: 72 choques marcadas

Mapa de choques peatonales en la Ciudad de San José (2013-2017) un radio de una milla de la Escuela Primaria McKinley

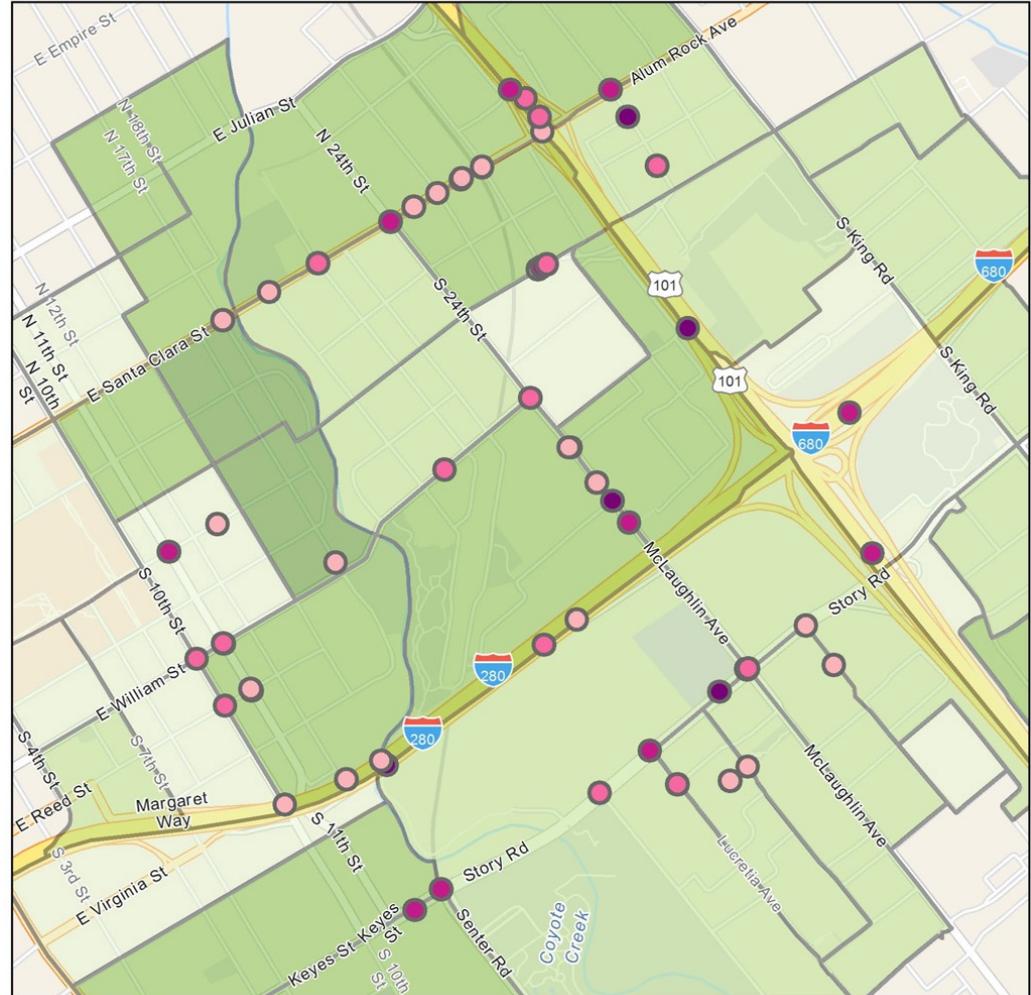
## Gravedad de lesión (2013-2017)

- Incidentes fatales (5)
- lesiones severas (14)
- lesiones (Otras visibles) (20)
- lesiones (Queja de dolor) (33)

## 2017 Ingreso Medio por hogar

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

**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	1	0	1	4	1	7
06:00PM-08:59PM -	0	3	4	3	2	2	5	19
03:00PM-05:59PM -	1	2	4	0	5	1	1	14
mediodía-02:59PM -	1	2	2	0	1	2	1	9
09:00AM-11:59AM -	0	0	0	1	1	0	0	2
06:00AM-08:59AM -	3	1	4	2	3	0	0	13
03:00AM-05:59AM -	0	0	0	0	2	1	1	4
medianoche-02:59AM -	0	0	0	0	0	4	1	5
	lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	
	5	8	15	6	15	14	10	

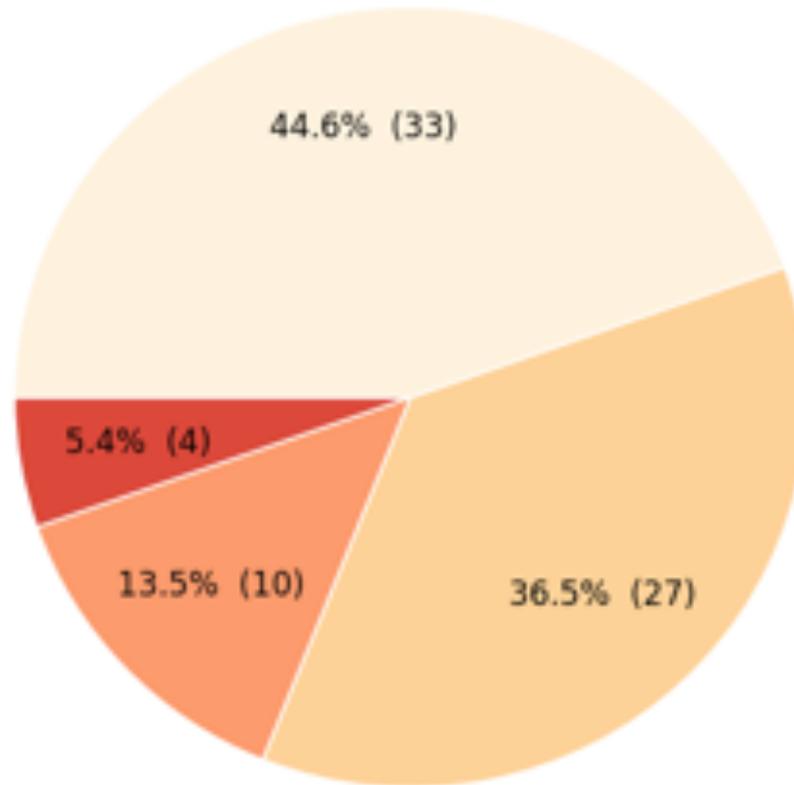
**Total: 73 choques**

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

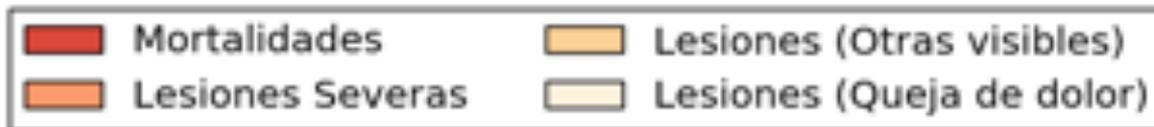
## Las infracciones más altas sobre lesiones de choques peatonales

<b>Codigo CVV</b>	<b>descripción</b>	<b>frecuencia</b>	<b>percentil</b>
21950	Fracaso por parte del motorista de ceder el paso a los peatones que están en un cruce marcado o no marcado	24	37.5%
21954	Fracaso por parte del peatón de ceder el derecho de paso a los vehículos al cruzar fuera de un cruce marcado o no marcado	14	21.9%
22350	Conducir a una velocidad peligrosa para las condiciones de la autopista, como el clima, la visibilidad, el tráfico, y/o las medidas de la autopista, o manejar a una velocidad que pone en riesgo a la gente o propiedad	8	12.5%
21955	Fracaso por parte del peatón de cruzar en un cruce entre intersecciones adyacentes controladas por señales de tráfico	3	4.7%
22107	Dar vuelta o moverse a la derecha o la izquierda peligrosamente en una carretera. Dar vuelta sin señal.	3	4.7%
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.	2	3.1%
21456	Fracaso de ceder el derecho de paso en un semáforo a los vehículos que ya están en la intersección. Fracaso de obedecer los símbolos del cruce o de terminar de cruzar antes de que se termine la "cuenta regresiva"	2	3.1%
12500	Fracaso de operar un vehículo motorizado con una licencia para manejar válida	1	1.6%
21460	Fracaso de permanecer en el lado derecho de las líneas sólidas y amarillas dobles. Cruzar las líneas sólidas y blancas dobles a menos de que estén rotas, con excepciones en ciertas circunstancias	1	1.6%
21801	Fracaso del motorista de ceder el derecho de paso cuando da una vuelta a la izquierda o una vuelta en U	1	1.6%
Total		59	92.2%

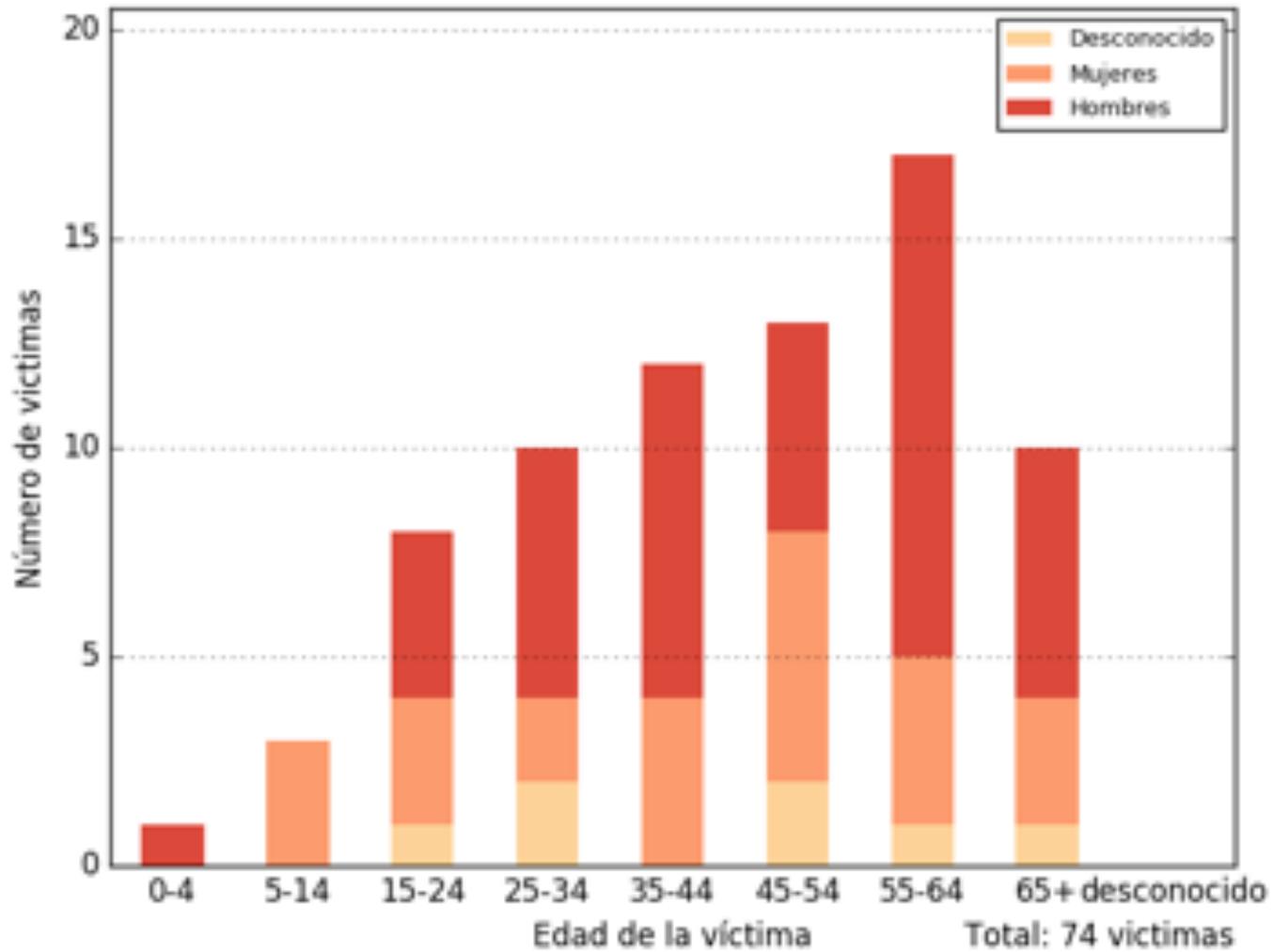
## Gravedad de las lesiones de víctimas peatonales



Total: 74 víctimas

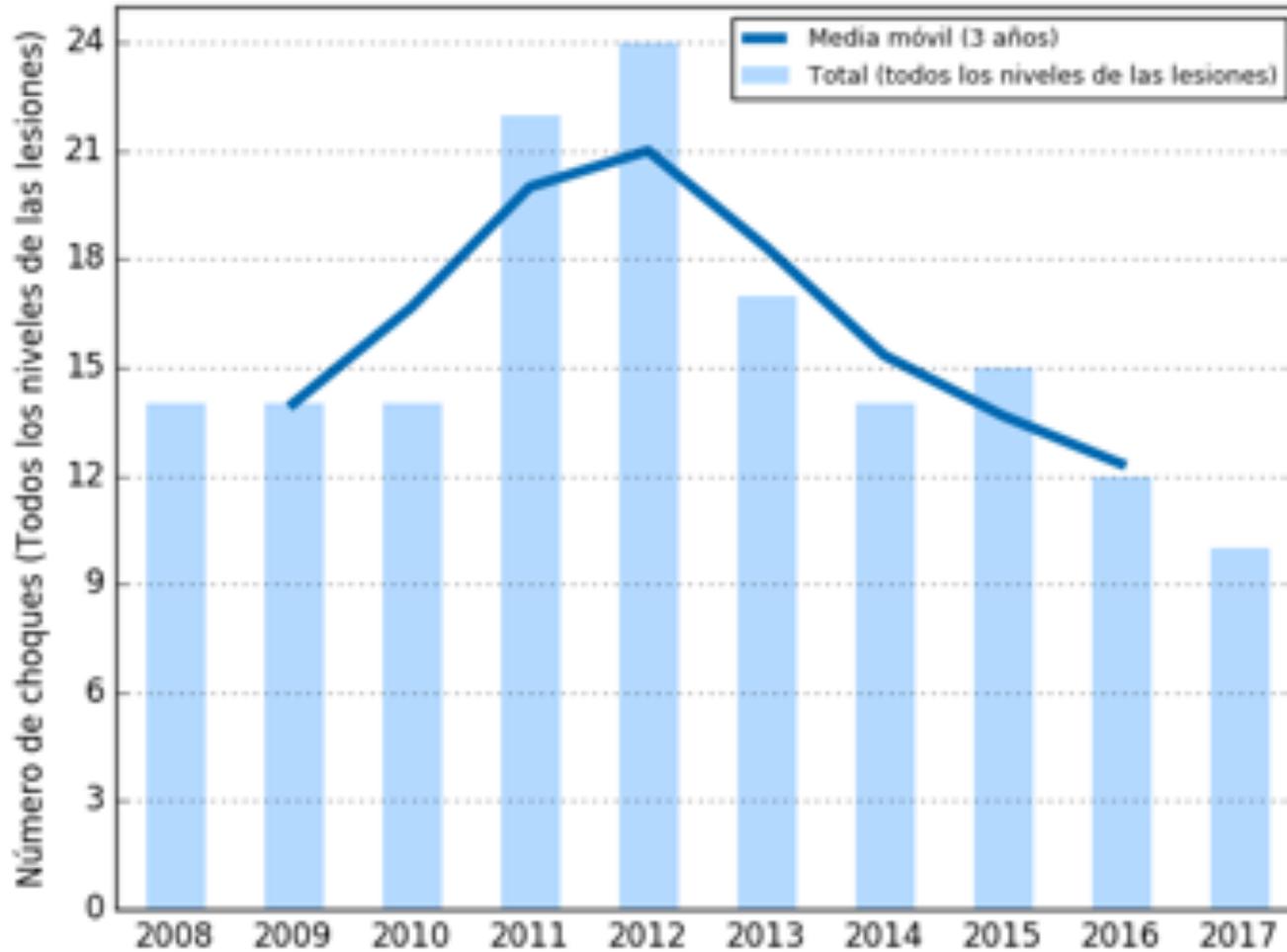


## Gravedad de víctimas peatonales por edad y género



# Tendencia de lesiones de choques ciclistas

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



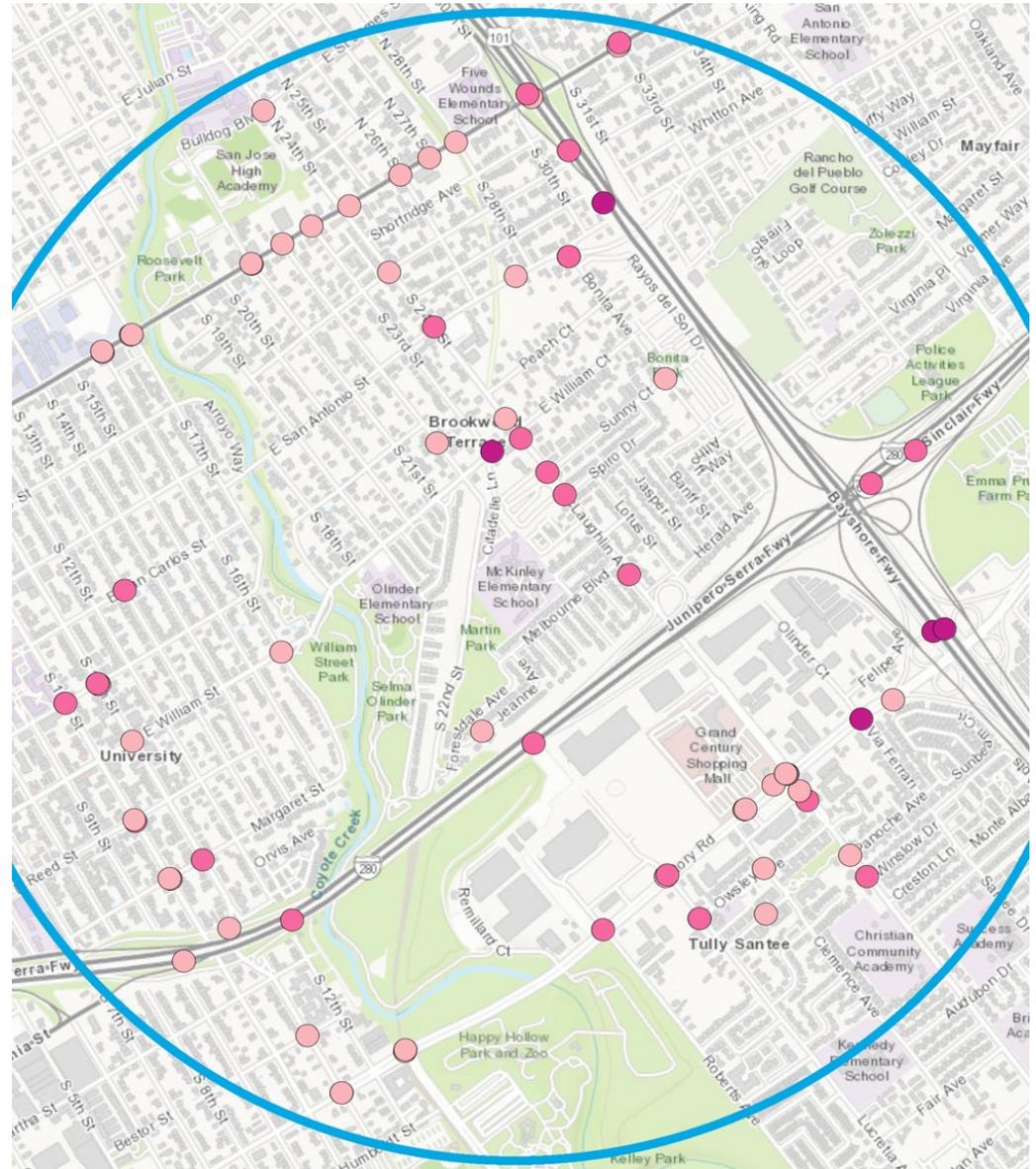
# Lesiones de choques ciclistas

2013-2017

Total: 82 choques marcadas

## Gravedad de los choques (2013-2017)

- lesiones severas (5)
- lesiones (Otras visibles) (26)
- lesiones (Queja de dolor) (51)



# Lesiones de choques ciclistas y ingreso

2013-2017

Total: 82 choques marcadas

## Gravedad de lesión (2013-2017)

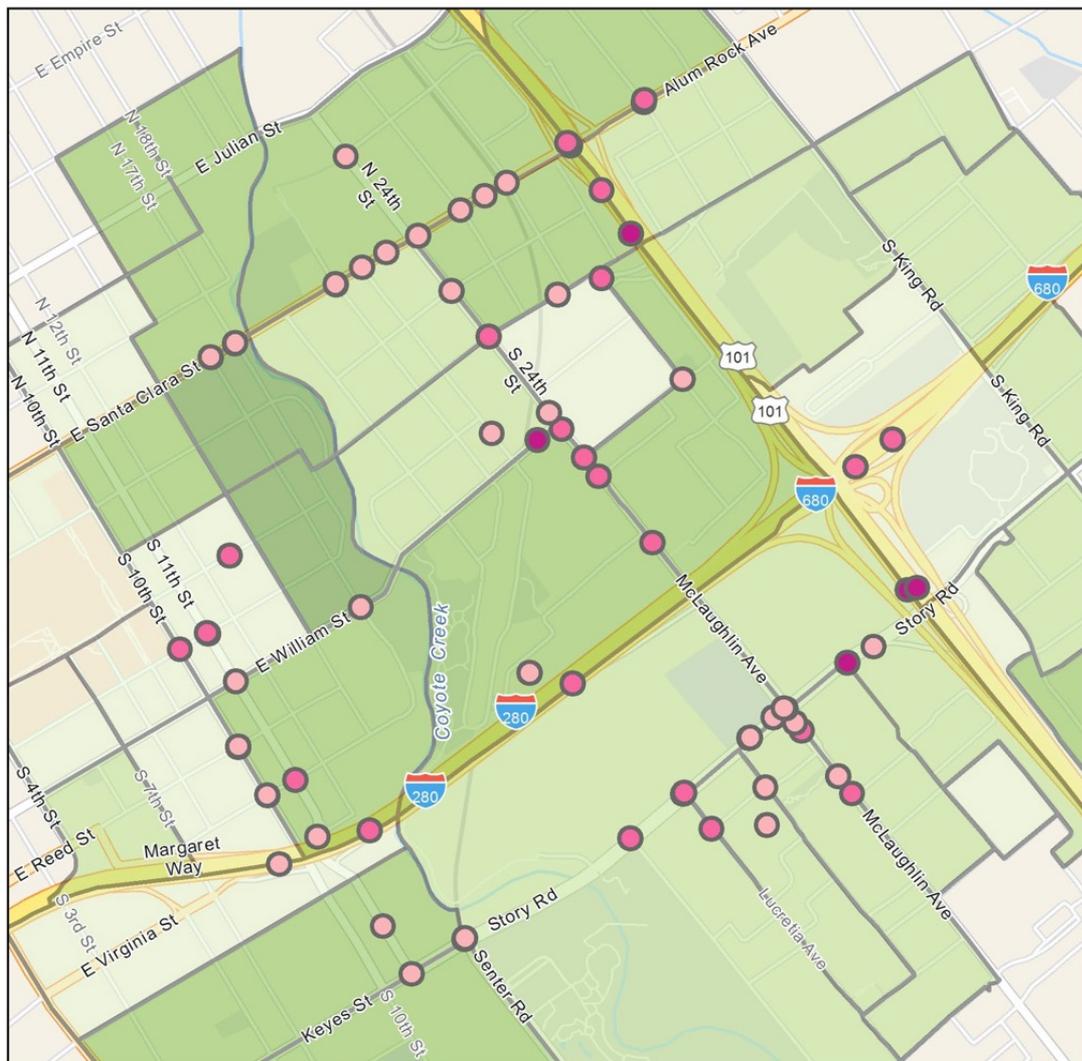
- lesiones severas (5)
- lesiones (Otras visibles) (26)
- lesiones (Queja de dolor) (51)

## 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 la Ciudad of San José (2013-2017) un radio de una milla de la Escuela Primaria McKinley



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

09:00PM-11:59PM	2	1	1	1	2	1	1	9
06:00PM-08:59PM	0	1	1	4	2	3	3	14
03:00PM-05:59PM	1	5	1	1	2	1	1	12
mediodía-02:59PM	1	1	2	0	0	4	2	10
09:00AM-11:59AM	0	1	3	1	4	1	1	11
06:00AM-08:59AM	1	1	2	2	2	0	0	8
03:00AM-05:59AM	0	0	1	1	0	0	0	2
medianoche-02:59AM	0	0	1	0	0	1	0	2
	lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	
	5	10	12	10	12	11	8	

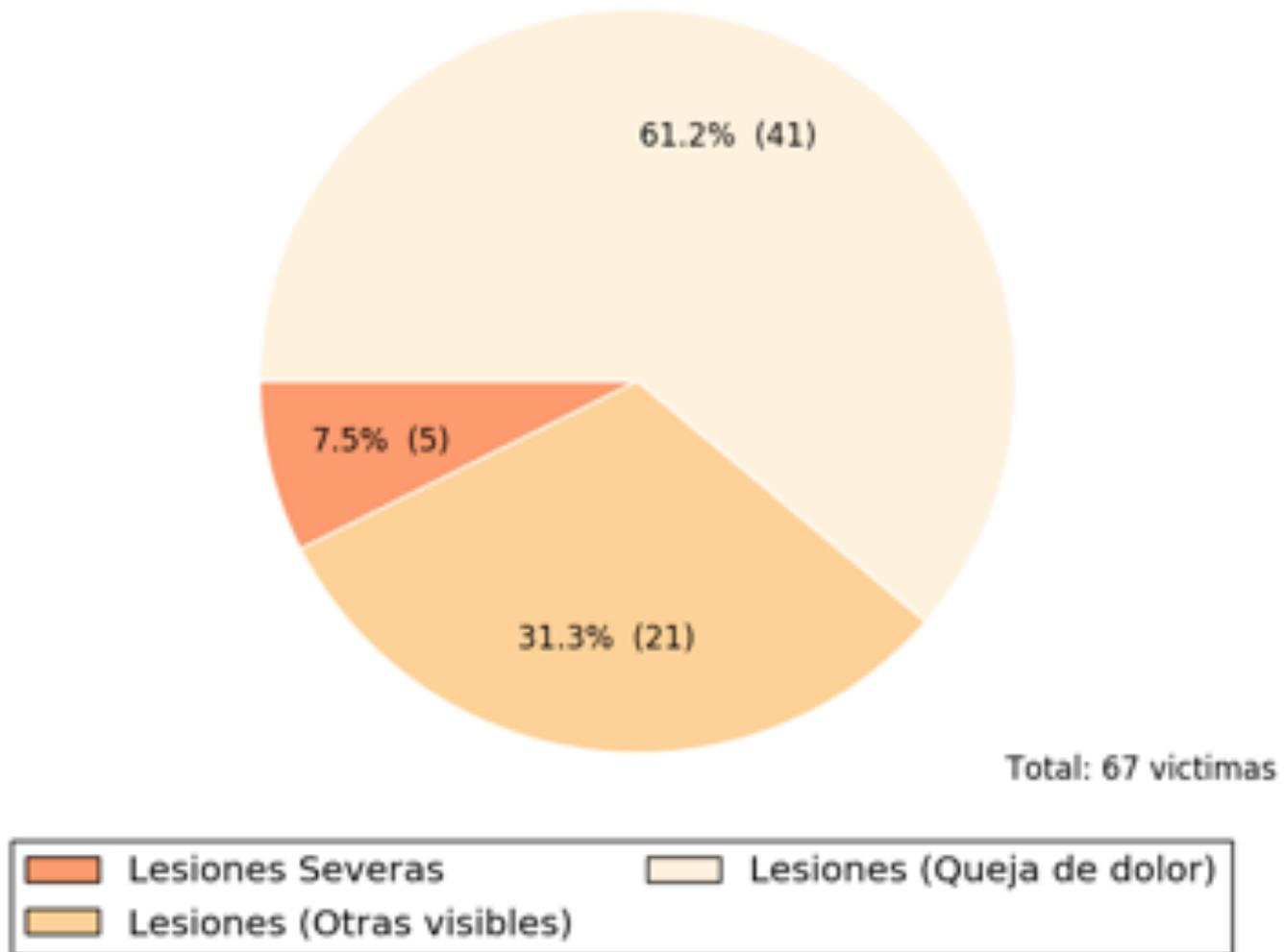
**Total: 68 choques**

\*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)	16	28.6%
22350	Conducir a una velocidad peligrosa para las condiciones de la autopista, como el clima, la visibilidad, el tráfico, y/o las medidas de la autopista, o manejar a una velocidad que pone en riesgo a la gente o propiedad	5	8.9%
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.	5	8.9%
22450	Fracaso por parte del motorista de parar en una señal de alto antes de la línea de límite; si no existe, parar en un cruce o en la entrada de la intersección. Fracaso por parte del motorista de parar en la línea de límite o antes de entrar en un	4	7.1%
21804	Fracaso de ceder el derecho de paso por parte del conductor cuando entre o cruce una autopista	4	7.1%
21950	Fracaso por parte del motorista de ceder el paso a los peatones que están en un cruce marcado o no marcado	4	7.1%
22107	Dar vuelta o moverse a la derecha o la izquierda peligrosamente en una carretera. Dar vuelta sin señal.	3	5.4%
21801	Fracaso del motorista de ceder el derecho de paso cuando da una vuelta a la izquierda o una vuelta en U	3	5.4%
20001	Fracaso de parar en un choque y reportar inmediatamente que resultó en una lesión o muerte; más común conocido como un "atropello con fuga"	2	3.6%
21200	Los ciclistas tienen los mismos derechos y están sujetos a las mismas leyes que los motoristas	2	3.6%
Total		48	85.7%

## Gravedad de las lesiones de víctimas ciclistas



## Gravedad de víctimas ciclistas por edad y género

