



Recomendaciones Para Mejorar la Seguridad de los Peatones y Ciclistas Para la Comunidad de Jackson Magnet Academy en Altadena



Octubre 2018



Reconocimientos

Comité de Planificación

Anne Chomyn	El Ayuntamiento de Altadena, Comité de Calles Seguras
Dorothy Wong	El Ayuntamiento de Altadena, Comité de Calles Seguras
Veronica Jones	El Ayuntamiento de Altadena, Comité de Calles Seguras
Justin Robertson	El Ayuntamiento de Altadena
Antonio Becerra	El Ayuntamiento de Altadena
Jazmine De La Torre	Day One
Jazmine Jimenez	Day One
Rita Exposito	Academia Magnet de Doble Lengua Jackson (Jackson STEM Dual Language Magnet Academy)
Cybele Garcia Kohel	La Asociación de Familias y Maestros (Parent Teacher Association, PTA) de la Academia Jackson
Raquel Pedroza	La Asociación de Familias y Maestros (Parent Teacher Association, PTA) de la Academia Jackson
Alan Nino	Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Angeles
Andrew Ross	Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Angeles
Maggie Cheung	Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Angeles
Matt Dubiel	Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Angeles
Nayiri Vartanian	Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Angeles
Pete Flores	Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Angeles
Shillane Chen	Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Angeles
Tringh Fong	Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Angeles
Victor Le	Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Angeles
Richard Guttenberg	Residente

Agradecemos al Comité de Planificación por invitarnos a su comunidad y por ser anfitrión del Entrenamiento Comunitario de Seguridad Peatonal y Ciclista.

Gracias al Club Automovilístico del Sur de California (Automobile Club of Southern California, AAA) por patrocinar la cena y el cuidado de niños en apoyo del entrenamiento. Gracias al Distrito Unificado Escolar de Pasadena por proveer los servicios de interpretación. Gracias a Day One por proveer cascos y luces para los ciclistas, y por el material educativo. Gracias al Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Angeles por proveer los materiales de instrucción.



Nos gustaría reconocer a todos los miembros de la comunidad y agencias por estar presente el día del taller y por su dedicación a la seguridad peatonal y ciclista en Altadena. Su participación colectiva ha informado de forma significativa y ha fortalecido los resultados del taller.

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 del contenido

Reconocimientos.....	2
Comité de Planificación.....	2
Introducción	4
Historial	5
Proceso de Planificación.....	5
Condiciones Existentes	6
Historial de Choques de Peatones y Ciclistas	6
Reflexiones Sobre las Evaluaciones de la Seguridad Peatonal y Ciclista	7
Oportunidades Claves Para Mejorar la Seguridad de Peatones y Ciclistas	13
Recomendaciones de la Comunidad.....	13
Recomendaciones de Cal Walks y SafeTREC.....	15
Apéndice A	17
Apéndice B	22

Recomendaciones Para Mejorar la Seguridad de Peatones y Ciclistas Para la Comunidad de Jackson Magnet Academy en Altadena

Por Mihaela Tomuta, Wendy Ortiz, Daniel González, California Walks;

Amanda Reynosa, Ana López, Centro de Investigación y Educación de Transportación Segura en la Universidad de California, Berkeley

Traducido por: Ana Lopez

Introducción

Ante la invitación del Comité de Calles Seguras del Ayuntamiento de Altadena (Altadena Town Council's Safe Streets Committee), California Walks (Cal Walks) y el Centro de Investigación y Educación de Transportación Segura (Safe Transportation Research and Education Center, SafeTREC, por sus siglas en inglés) de la Universidad de California Berkeley, en colaboración con el comité de planificación, planearon y moderaron de forma cooperativa el Taller Comunitario para la Seguridad Peatonal y Ciclista (Community Pedestrian and Bicycle Safety Training, CPBST). El taller se llevó a cabo en la Academia Magnet de Doble Lengua Jackson (Jackson STEM Dual Language Magnet Academy, Jackson Academy) en la comunidad de Altadena. El CPBST es un taller impulsado por la comunidad para planear acciones que mejoran la seguridad y viabilidad de caminar y andar en bicicleta por toda la comunidad.

Cal Walks y SafeTREC, el equipo del proyecto CPBST, dirigieron el taller el día 14 de Septiembre de 3:30 p.m. a 6:30 p.m., en el auditorio de la Academia Jackson. Se ofreció cena, cuidado de niños, e interpretación simultánea de inglés a español para aprovechar al máximo el tiempo, recursos, y ampliar la participación de la comunidad. Veinticuatro (24) participantes asistieron al taller, incluyendo residentes de la comunidad; las familias de los estudiantes, personal y representantes de La Asociación de Familias y Maestros (Parent Teacher Association) de la Academia Jackson; representantes del Comité de Calles Seguras del Ayuntamiento de Altadena; la organización Day One; y el Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Angeles.

El taller consistió de: 1) una presentación breve acerca de la visión general de los enfoques multidisciplinares que usa el marco de la intersección de las 6 E's: Ingeniería, Equidad y Empoderamiento, Educación, Evaluación, Animo y Aplicación, para mejorar la seguridad peatonal y ciclista; 2) evaluaciones sobre la viabilidad peatonal y ciclista a lo largo de 3 rutas claves; y 3) pláticas en grupos pequeños para facilitar el desarrollo de las recomendaciones con las prioridades de la comunidad que informan los esfuerzos del transporte activo de Altadena.



Historial

El CPBST es un proyecto conjunto de California Walks y la Universidad de California Berkeley SafeTREC que intenta resaltar las fortalezas existentes de la comunidad para desarrollar un plan de acción liderado por la comunidad sobre la seguridad peatonal y ciclista. Para cada taller, el programa CPBST convoca un comité de representantes locales y multidisciplinarios para personalizar y perfeccionar el currículo y enfoque del taller, y así asegurar que el taller cumple con las necesidades de la comunidad. El equipo del proyecto, Cal Walks y SafeTREC, hizo una visita al sitio del entrenamiento para hacer observaciones de las condiciones actuales para caminar y andar en bicicleta y poder adaptarlas al currículo del CPBST y ofrecer estrategias que van de la mano con las condiciones actuales.

Proceso de Planificación

El proceso de planificación para el CPBST en Altadena inició en Junio del 2018 y consistió de:

- **Un Repaso de Planes y Pólizas de la Comunidad:** Cal Walks hizo un repaso de los planes para la comunidad para informar el entrenamiento con contexto local y prepararse para desarrollar los esfuerzos actuales. Cal Walks repaso los siguientes documentos en preparación de la visita al sitio:
 - [Plan Comunitario de Altadena](#), 2018
 - [Mapa de Ciclovías del Condado de Los Angeles](#), 2016
 - [Plan Maestro de Bicicletas del Condado de Los Angeles](#), 2012
 - [Informe Sobre la Visión de la Comunidad de Altadena](#), 2012
 - [La Sociedad Histórica de Altadena](#), 2018
- **Análisis y Mapa de los Datos de Lesiones de Peatones y Ciclistas:** SafeTREC usa el Registro Integrado Nacional del Tráfico (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) para crear un sistema de cartografía, conocido como el Sistema de Cartografía Para las Lesiones del Transporte ([Transportation Injury Mapping System](#), TIMS), que demuestra donde ocurrieron los choques en el estado de California. Para este proyecto en particular, SafeTREC analizó los datos de las lesiones en los alrededores de la academia Jackson y datos del censo para crear estadísticas basadas en la población. Usó los patrones de las lesiones causadas por los choques, características de las víctimas, e información demográfica para informar el proceso de planificación para el CPBST.
- **Identificación de Temas de Prioridad para el Entrenamiento:** El comité decidió que el CPBST en Altadena se enfocara en los alrededores de la Academia Jackson para: 1) garantizar la seguridad de los estudiantes que caminan o van en bicicleta a la Escuela Jackson; 2) garantizar la seguridad de los miembros de la comunidad que usan transporte activo; 3) incentivar actividades como caminar y andar en bicicleta en Altadena; 4) asociarse y colaborar con el condado de Los Angeles para afrontar las preocupaciones de seguridad de la comunidad; y 5) desarrollar una comunidad vibrante, saludable, cohesiva y con una economía próspera.
- **Visita al Sitio:** El equipo del proyecto participo en una visita al sitio el día 15 de Agosto del 2018 en la Academia Jackson con el comité de planificación para: 1) repasar los datos de los choques de peatones y ciclistas 2) obtener datos cualitativos en forma de observaciones hechas en persona de las condiciones del entorno construido y los comportamientos de viaje y 3) conducir evaluaciones preliminares sobre la viabilidad de caminar y andar en bicicleta en la comunidad de enfoque. Durante la visita al sitio, el comité de planificación también hizo observaciones de la entrada a la escuela de los estudiantes y las velocidades en las intersecciones de la Calle Woodbury y Calle Spaulding usando aparatos radares de velocidad. El equipo del proyecto uso los hallazgos de la visita al sitio para desarrollar la presentación del

taller, tal como usar ejemplos del entorno construido local, y para desarrollar las rutas para los recorridos de evaluación de la seguridad de ciclistas y peatones.

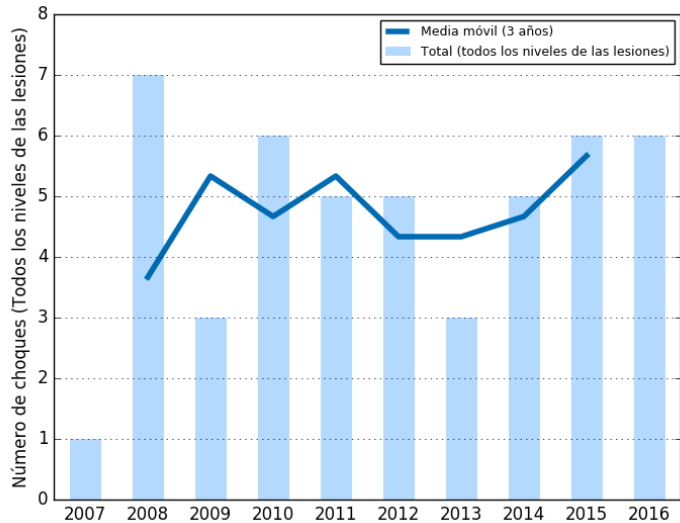
Condiciones Existentes

Historial de Choques de Peatones y Ciclistas

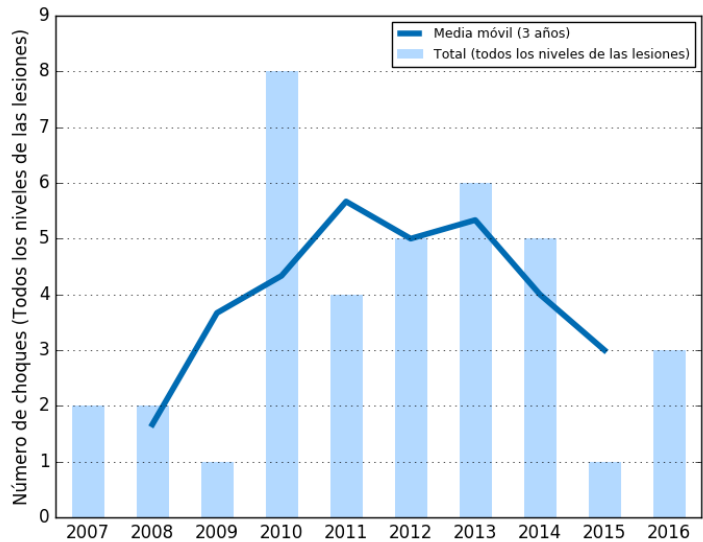
Entre los años 2012-2016, hubo veintisiete (27) víctimas peatonales en veinticinco (25) choques involucrando a peatones dentro del radio de 1-milla alrededor de la Academia Jackson, incluyendo una (1) muerte, una (1) lesión severa, y veinticinco (25) lesiones menores¹. Los choques que ocurrieron durante este periodo se concentraron en la Calle Woodbury y Avenida Lincoln. Los dos factores principales que causaron los choques que involucraron a peatones fueron: la falta de ceder el derecho de paso a los peatones dentro de un cruce de peatones (39.1%), y la falta de ceder el derecho de pasos a los carros, por parte de los peatones (39.1%)².

Entre el 2012 al 2016, hubo veinte (20) víctimas ciclistas en veinte (20) choques ciclistas dentro del radio de 1 milla alrededor de la academia Jackson, incluyendo catorce (14) víctimas con lesiones visibles, y seis (6) víctimas con quejas de dolor³. Los choques durante este periodo se concentraron en la carretera Woodbury, avenida Lincoln y avenida Fair Oaks. Las dos razones primarias que causaron los choques que involucraron a ciclistas o conductores fueron: la falta de ceder el derecho de paso a carros que se aproximaban mientras daban una vuelta a la izquierda o vuelta en U (25.0%), dando vuelta peligrosamente con señalización o sin

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



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



¹ Los datos de SWITRS del 2016 son provisional a partir de Junio del 2016.

² Los peatones tienen el derecho de paso en cruces marcados y no marcados, y los conductores están legalmente obligados a ceder el paso a los peatones en estos casos. Sin embargo, cuando los peatones cruzan fuera de los cruces marcados o no marcados, los peatones deben ceder el paso a los conductores. Un peatón puede cruzar legalmente fuera de un cruce marcado o no marcado entre dos intersecciones donde una o ninguna de las intersecciones está señalizada, pero solo si el peatón cede el paso a los conductores que se aproximan. Esto no es lo mismo que el término "cruzar jay", que se refiere a cruzar afuera de un cruce marcado o no marcado entre dos intersecciones señalizadas.

³ Los datos de SWITRS del 2016 son provisionales a partir de Junio del 2016.

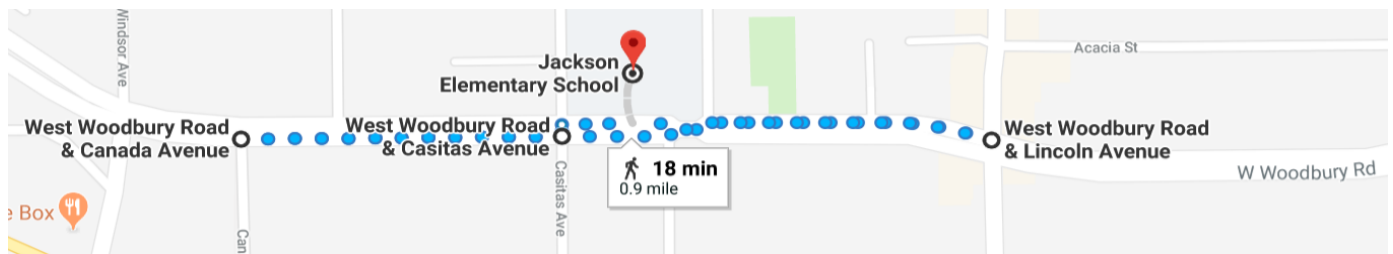
señalización (15.0%)⁴. Durante el periodo de 10 años entre el 2007 al 2016, los choques ciclistas parecen estar en una trayectoria descendiente.

El análisis completo de los datos de los choques de peatones y ciclistas preparados por el centro SafeTREC de la Universidad de California Berkeley se encuentran al final de este documento en el Apéndice A.

Reflexiones Sobre las Evaluaciones de la Seguridad Peatonal y Ciclista

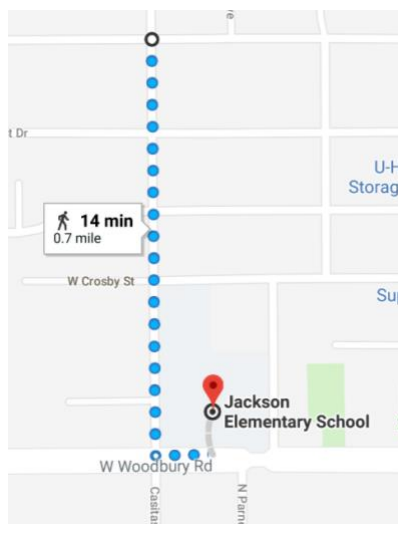
Durante los recorridos, participantes: 1) observaron las condiciones del entorno construido y el comportamiento de todos los usuarios en la carretera; 2) evaluaron la experiencia emocional al caminar o andar en bicicleta; 3) identificaron los recursos de la comunidad y estrategias que se pueden desarrollar y 4) tomaron en cuenta como la experiencia sería diferente para usuarios más vulnerables. Participantes del taller evaluaron las condiciones para caminar y andar en bicicleta a lo largo de tres rutas claves:

Ruta 1: Calle Woodbury, desde la Avenida Windsor a la Avenida Lincoln



La primera ruta se enfocó en la Calle Woodbury, calle principal usada por los padres de la Academia Jackson para caminar, andar en bicicleta, y manejar a la Academia Jackson y por otros miembros de la comunidad para acceder servicios de la comunidad y la ruta estatal 210, al este de la Academia. Participantes empezaron el recorrido en la Academia Jackson y caminaron hacia el oeste sobre la Calle Woodbury a la Avenida Windsor; se dirigieron hacia el este sobre la Calle Woodbury a la Avenida Lincoln, y al oeste sobre la Calle Woodbury de regreso a la Academia Jackson.

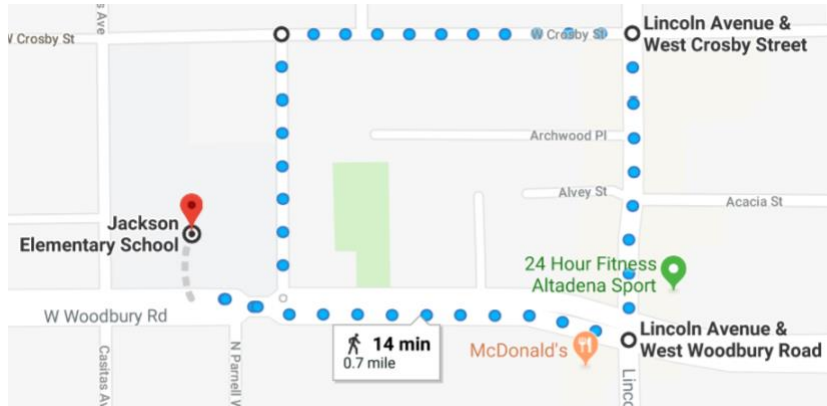
Ruta 2: Avenida Casitas



La segunda ruta se enfocó en la Avenida Casitas y las intersecciones de las calles Woodbury, Crosby, y Figueroa. La zona escolar, recientemente construida designada para las entradas y salidas, a lado del estacionamiento de maestros está ubicada en la esquina sureste de la Avenida Casitas y Calle Crosby. Empezando la caminata en la Academia Jackson, participantes caminaron sobre la Calle Woodbury rumbo al norte en la Avenida Casitas a la Calle Figueroa, y se regresaron a la Academia Jackson sobre la Avenida Casitas.

⁴ Según el código de vehículos de California 21200, las bicicletas son consideradas vehículos, y, por lo tanto, los ciclistas en las calles públicas tienen los mismos derechos y responsabilidades que los conductores de un automóvil. Esto hace difícil distinguir si el ciclista o el conductor tuvo la culpa.

Ruta 3: Calle Spaulding a Calle Woodbury



La tercera caminata se enfocó en observar la intersección oeste de la Calle Woodbury y Avenida Lincoln. Las dos calles son rutas principales, usadas para ir al trabajo/ a la escuela por la comunidad de Altadena y para acceso a la Academia Jackson. El recorrido empezó en la escuela, y se dirigió rumbo al este en la Calle Woodbury, norte en la Avenida Lincoln, oeste en la Calle Crosby, y al sur en la Calle Spaulding.

Después de los recorridos para evaluar la viabilidad de caminar y andar en bicicleta, participantes ofrecieron las siguientes observaciones:

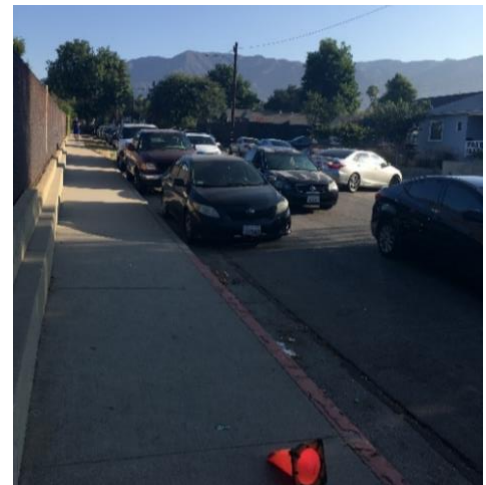
Preocupaciones de Visibilidad: Participantes identificaron las siguientes preocupaciones de visibilidad durante la caminata:

- *Falta de restricciones de estacionamiento en las esquinas de las intersecciones “Daylighting” y banquetas delineadas rojas:* Participantes en los recorridos notaron la falta de banquetas delineadas rojas, lo cual limita la visibilidad para los peatones que esperan cruzar dentro de un cruce marcado sobre la Avenida Casitas, las intersecciones de las Calle Crosby y Avenida Lincoln, y en la Calle Spaulding en el lado oeste de la Calle Crosby. Donde había curvas delineadas rojas, notaron que la pintura esta descolorida, por lo tanto, los conductores usan la curva roja como una zona de estacionamiento para las entradas y salidas de la escuela, en especial en las calles Woodbury, Spaulding, y Avenida Casitas. Este comportamiento limita la visibilidad para los peatones antes de cruzar el cruce de peatones y para los conductores que dan vuelta a la Calle Woodbury. Participantes en la ruta dos también dieron su apoyo a la necesidad de restricciones de estacionamiento en las esquinas de las intersecciones (daylighting) en la Avenida Casitas y Calle Crosby, donde la nueva zona de entradas y salidas fue construida, para mejorar la visibilidad de los peatones en las intersecciones.



Ejemplos de conductores estacionados en la zona de no estacionamiento a lo largo de la Calle Woodbury y Spaulding, obstruyendo la visibilidad de los conductores que dan vuelta a la derecha e izquierda hacia la Calle Woodbury.

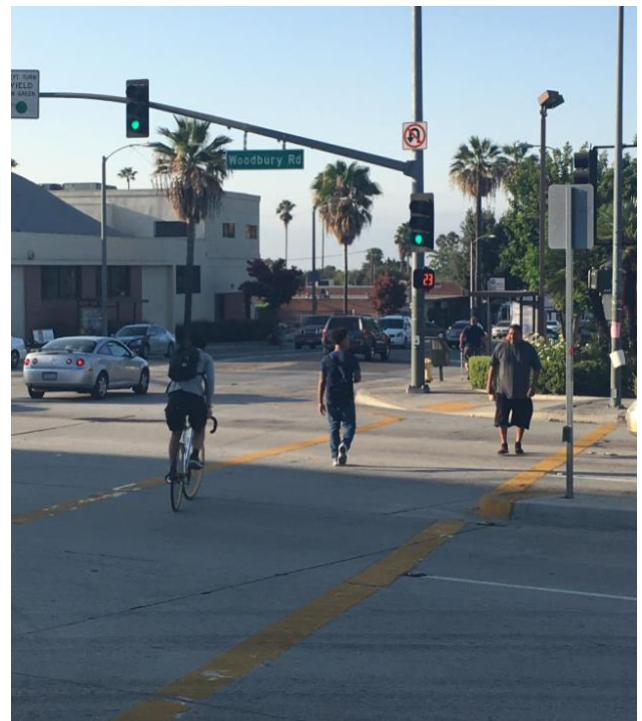
- *Estacionamiento de doble fila:* Participantes contaron que muchos conductores se estacionan en doble fila y dentro del carril de bicicletas en la Calle Woodbury, en frente de la escuela y también en las calles Spaulding, Casitas y Crosby. Este comportamiento causa un congestionamiento de carros porque obstruyen el carril. También induce condiciones peligrosas para los ciclistas que usan el carril de bicicleta, para los estudiantes cuando se suben/bajan del carro, y para los conductores que entran al carril opuesto cuando intentan ir alrededor de los carros estacionados en doble fila.
- *Arboles descuidados:* A lo largo de la Avenida Casitas, en propiedades residenciales, había varios árboles descuidados, con ramas que colgaban y obstruían la vista de la carretera de los peatones en las banquetas.



Conductores estacionados en doble fila en la Calle Spaulding para dejar a los estudiantes y haciendo vueltas en U, peligrosas en una calle angosta.

Instalaciones de Bicicletas y Comportamientos de

Ciclistas: Participantes sienten que los carriles de bicicleta son una ventaja para la comunidad de la escuela y esperan ver más instalaciones de carriles de bicicletas, para así lograr alentar los viajes en bicicleta. Sin embargo, participantes temen que habrá conflictos para los ciclistas que viajan hacia el este en el carril de bicicleta en la Calle Woodbury con los conductores que dan vuelta hacia la Calle Woodbury de la Avenida Casitas y Calle Spaulding. Participantes apoyaron la adición de la señalización de alta visibilidad marcadas de verde en los carriles de bicicleta para las zonas de conflicto, en especial en la Calle Woodbury y la Avenida Lincoln. Durante la visita al sitio, el equipo del proyecto observo a estudiantes de la Preparatoria John Muir viajar sobre la banqueta y dentro del cruce de peatones en la Avenida Lincoln en camino a la escuela. Participantes también contaron que los residentes no usan los carriles de bicicleta debido al temor de los carros que viajan a alta velocidad sobre el corredor y que también ellos mismos no los usan, y, por lo tanto, tampoco permiten o animan a sus hijos a usar los carriles de bicicleta en su comunidad.



Un estudiante de la preparatoria Muir monta su bicicleta dentro del cruce de peatones, sobre la Avenida Lincoln, y continua a la banqueta en ruta a la escuela.

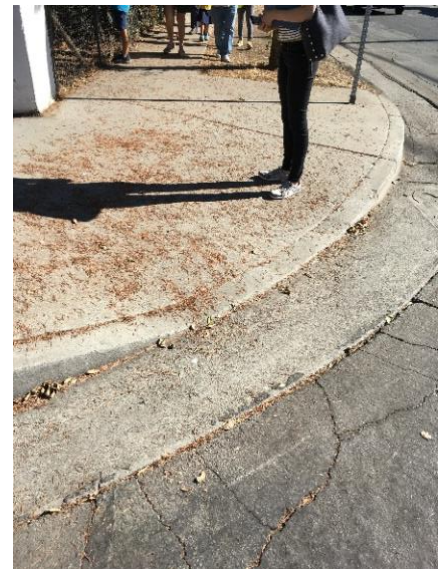


Falta de Banquetas: Participantes contaron que también hay falta de banquetas en su comunidad. Mostraron sus preocupaciones por las familias y estudiantes que caminan o andan en bicicleta en camino o de regreso de la escuela, y por los miembros de la comunidad cuando sacan a caminar a sus mascotas por las avenidas Casitas, Figueroa y calles Spaulding y Woodbury entre las avenidas Canada y Casitas.

Falta de banqueta sobre la Calle Woodbury entre las avenidas Canada y Casitas en dirección hacia el este a la Avenida Lincoln.

Embellecimientos o Mejoras a los Cruces: Participantes sugirieron varias mejoras para mejorar la visibilidad de y para los peatones en la comunidad, incluyendo: marcas de alta visibilidad en los cruces de la Avenida Casitas y Calle Crosby, especialmente con la apertura de la nueva zona de entradas y salidas y estacionamiento de maestros; marcas de alta visibilidad para los cruces señalados y lapso de avanzamiento del peatón en la Avenida Casitas y Calle Woodbury; y aumentar el lapso para cruzar en la intersección de la Avenida Windsor y la Calle Woodbury para los adultos mayores, para las personas encargadas del cuidado de niños, papas/mamas, y para las personas que usan aparatos de movilidad asistida. Durante la caminata, participantes terminaron de cruzar la intersección de forma segura con solo dos segundos de sobra antes de que apareciera la señal de alto/o no avanzar.

Participantes también notaron la falta de rampas o rampas de estilo ADA anticuados por toda la comunidad. La falta de rampas accesibles en las rutas para caminar y andar en bicicleta de la comunidad hace difícil navegar de la banqueta a la calle para jóvenes en escúteres y patinetas, y para las personas que usan aparatos de movilidad asistida.



Durante la visita al sitio, participantes notaron que varias banquetas no tenían rampas o tenían rampas ADA anticuadas por toda la comunidad.

Velocidades Altas y Calles Anchas

Participantes expresaron su preocupación debido a las altas velocidades de los carros sobre las calles Figueroa y Woodbury, y la Avenida Lincoln. También contaron que los conductores manejan por encima de la velocidad designada en los postes de velocidad y que muchas veces no ceden el derecho de paso a los peatones dentro de los cruces marcados o no marcados.

El comité de planificación registro las velocidades de conductores usando un radar portátil durante la visita al sitio que se llevó a cabo el 23 de Agosto del 2018 de 7:15 a.m. a 8:30 a.m. en la Calle Spaulding y Woodbury. El limite señalado en frente de la escuela es de 25 millas por hora cuando están presente los estudiantes, pero el comité observo que varios conductores viajaban a velocidades por encima del límite. De las noventa y siete (97) velocidades registradas, ochenta y ocho (88) registraron más 25 millas por hora, con el 70% de los conductores viajando por encima del límite.

Registros de las encuestas de velocidades														
25	x	x	x	x	x	x	x	x	x					9
26	x	x	x	x	x	x	x	x	x					9
27	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	14
28	x	x	x											3
29	x	x	x	x	x	x								6
30	x	x	x											3
31	x	x	x	x	x	x	x	x	x					9
32	x													1
33	x													1
34	x	x	x											3
35	x	x	x	x	x	x	x	x	x					9
36	x	x	x	x	x	x	x							7
37	x	x	x	x	x	x								6
38	x	x												2
39	x	x												2
40	x													1
41	x													1
42	x													1
43	x													1
44	x													1
45	x	x	x											3
46	x													1
47	x													1
48	x	x												2
49														0
50	x													1

Registros de velocidad por encima del límite.



Calles principales anchas, como la Calle Figueroa, anima a los conductores a viajar a velocidades por encima del límite.



Límite de velocidad, puntos de referencia, y señalización de zona de construcción limitan la visibilidad de la señalización del límite de la zona escolar, en la Calle Woodbury y Avenida Canada.

Colocación y Falta de Señalización: Participantes compartieron que, como conductores, es difícil saber cuándo se aproximan a una zona escolar y se dan cuenta únicamente hasta que están en frente de la Academia Jackson, debido a la falta de señalización de zona escolar sobre la Calle Woodbury. Participantes también contaron que otras señalizaciones obstruyen y esconden las señales de zonas escolares de los conductores. Participantes decidieron que la instalación de señales de zona escolar es una prioridad, en especial en la Avenida Casitas y Calle Woodbury. Participantes compartieron que la comunidad se beneficiaría de señalización de zona escolar amarilla y fluorescente y de un monitor de retroalimentación de velocidad sobre la Calle Woodbury para mostrarle la velocidad a los conductores que van por encima del límite y para alertarlos que se aproximan a la zona escolar.

Participantes en la ruta 1 estaban preocupados por las altas velocidades de los carros en dirección al este sobre la Calle Woodbury hacia la Avenida Lincoln, en especial los carros que salen de la Ruta Estatal 210 a la Calle Woodbury. Participantes sugirieron la instalación de señalización adicional que alerte a los conductores que hay cruces de peatones y que una zona escolar se aproxima. Participantes en la ruta dos también recomiendan la instalación de un aviso rectangular de luces rápidas destellantes (Rectangular Rapid Flashing Beacon, RRFB) en la Avenida Casitas y Calle Figueroa, para alertar a los conductores que cedan el derecho de paso a los peatones. También pidieron una señal de alto de 4 periodos en la Avenida Casitas y Calle Figueroa para impulsar a los conductores a ceder el paso al peatón en los cruces marcados.

Comportamientos Peligrosos de los peatones: Participantes compartieron que las familias, estudiantes y miembros de la comunidad cruzan la Calle Woodbury afuera del cruce marcado en la Avenida Casitas durante el horario de entrada y salida. Este comportamiento expone a peatones al tráfico que se aproxima a altas velocidades, y podría causar lesiones severas o incluso fatales. Muchos cruzan en las calles Spaulding y Parnell, donde está prohibido cruzar y está marcado con una señal que indica que un peatón no debe cruzar y una direccional que los guía al cruce en la Avenida Casitas. Participantes estaban de acuerdo que ha habido muchos instantes que casi resultaron en choques debido a estos comportamientos.



Familias y estudiantes cruzan a medio bloque sobre la Calle Woodbury en la hora de entrada a la escuela.

Oportunidades Claves Para Mejorar la Seguridad de Peatones y Ciclistas

Después de los recorridos a pie y en bicicleta, el equipo del proyecto moderó la planificación de los siguientes pasos en pláticas de grupos pequeños, donde participantes eligieron prioridades y desarrollaron planes preliminares para proyectos de infraestructura y programas comunitarios que reducen el índice de lesiones y muertes debido a los choques ciclistas y peatonales, y que a la misma vez aumenta la frecuencia de caminar y andar en bicicleta en la comunidad de la Academia Jackson.

A través de una votación durante el taller, participantes decidieron enfocarse y delinear los planes preliminares para cuatro proyectos de infraestructura y programas comunitarios. Participantes seleccionaron en cual proyecto querían colaborar con otros participantes y hablaron acerca de lo siguiente:

- Cuál problema intenta resolver el proyecto de infraestructura/ programa comunitario;
- Quien (gente, organizaciones, o agencias) deben estar involucradas para implementar un proyecto de infraestructura o programa comunitario;
- Cuáles recursos son necesarios para implementar un proyecto de infraestructura/ programa comunitario; y
- Acciones a plazo corto y largo para implementar un proyecto de infraestructura o 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 en los alrededores de la Academia Jackson:

Programas, pólizas y campañas comunitarias

Campaña Educativa Sobre la Seguridad de Caminar y Andar en Bicicleta: Había preocupaciones entre participantes debido a los comportamientos de las familias y estudiantes ciclistas y peatones en los alrededores de la Academia Jackson. Observaron que, tanto las familias, como los estudiantes, se comportaban de forma peligrosa que podría causar una lesión grave en caso de un choque. En vez de una medida disciplinaria, participantes delinearón una campaña educativa que se enfocaría en los comportamientos peligrosos de los peatones y ciclistas. Participantes de este grupo, que incluyó a residentes, familias y maestros de la escuela, identificaron que una estrategia apropiada para implementar dentro de un corto plazo de dos meses sería repartir folletos educativos. Participantes de este grupo decidieron usar material educativo existente como estrategia apropiada para difundir los mensajes de seguridad a las familias y estudiantes de forma rápida y eficaz en dos meses. Participantes se comprometieron a ponerse en contacto y trabajar en colaboración con el Distrito Unificado de Pasadena, el Ayuntamiento de la Ciudad de Altadena, el Metro de Los Angeles, la Biblioteca de Altadena, y la Biblioteca Bob Lucas Memorial para obtener folletos y permiso de difundirlos. También se comprometieron a distribuir los folletos a las familias, estudiantes y residentes.

Programa de Patrulla de Seguridad Estudiantil: Había preocupaciones entre participantes por las condiciones actuales que promueven comportamientos que no son seguros durante las horas de entrada y salida de la Academia Jackson. A partir de la fecha del taller, no había una zona designada para entradas y salidas de la escuela, y por lo general los estudiantes se bajan de los carros alrededor de la escuela en las calles Woodbury, Spaulding, Crosby, y Avenida Casitas. La Avenida Casitas, y calles Crosby y Spaulding son calles residenciales y angostas que no pueden acoplarse con la congestión de tráfico durante la hora de entrada y salida. Frecuentemente los conductores dan vueltas en U, se estacionan en doble o triple fila, y obstruyen las entradas para los autos durante la hora de entrada y salida. Este comportamiento causa una multitud de retos para las familias que manejan al igual que para los estudiantes y familias que caminan o viajan en bicicleta a la escuela. Durante la hora del taller, la escuela finalizaba la nueva zona dedicada a las entradas y salidas sobre la Avenida Casitas.



Una estudiante en la ciudad de Lone, CA ayuda a una compañera menor que ella al abrirla la puerta del carro, como parte del programa de patrulla de seguridad estudiantil de la escuela primaria lone.

Participantes en la ruta 2 expresaron su emoción en anticipación de la nueva zona, pero también existen preocupaciones que la nueva zona no sera suficiente para aliviar las condiciones de alto volumen de tráfico y comportamientos peligrosos durante la hora de entrada y salida. Las personas de este grupo—incluyendo a familias, residentes, miembros del PTA, y miembros del condado—estaban interesados en establecer un programa de patrulla de seguridad estudiantil para mejorar la circulación del tráfico en la nueva zona de entrada y salidas. Este tipo de programa educa y entrena a los estudiantes de nivel escolar más alto a destrezas de caminar o andar en bicicleta de forma segura para servir como embajadores de caminar y ayudantes de bajarse del carro para animar a sus compañeros a bajarse del lado de la banqueta en la nueva zona de entrada y salida.

Para explorar la posibilidad de un programa de patrulla de seguridad estudiantil, participantes se pusieron de acuerdo a reiterar esta visión en una junta para hablar acerca de las metas del programa y la viabilidad de desarrollar el programa en la Academia Jackson, incluyendo asegurar el consentimiento de los representantes de la escuela para el programa. Si la escuela da el consentimiento para un programa de este tipo, el grupo seguirá reuniéndose para desarrollar el programa y finalizar los detalles, tal como: 1) el currículo que se usara para difundir la seguridad de peatones y ciclistas; 2) como conseguirán a los adultos chaperones voluntarios; 3) como obtendrán los materiales necesarios; y 4) como se manejara cualquier problema de responsabilidades.

Programa de Apoyo, Autobús Escolar Caminante: Hay interés entre participantes en desarrollar un programa de autobús caminante en ruta a la escuela, que animaría a los estudiantes y a las familias a caminar más seguido. El grupo que platico acerca de este programa consistió de familias, residentes, miembros del PTA y representantes del condado que sienten que al motivar a las familias y a los estudiantes a cambiar de manejar a caminar a la escuela de lugares cerca podría ayudar a aliviar la congestión de carros durante la hora de entrada y salida. Con la ayuda de la organización Day One, la Academia Jackson ya está planeando un evento de Día de Caminar a la

Escuela en Octubre del 2018, donde los estudiantes serán motivados a caminar a lo largo de las rutas designadas desde un lugar de descarga remoto. La organización Day One hará observaciones del evento y registrará cuantos estudiantes y cuantas familias participaron. Después del evento de Día de Caminar a la Escuela, el grupo se reunirá para repasar el área de actividad de la escuela e identificar lugares de descarga remotos a lo largo de las rutas más usadas por las familias. También van hablar de otros detalles del programa, tal como: 1) la frecuencia de los días de caminar a la escuela; 2) como identificar y entrenar a los adultos campeones para caminar; 3) y como asegurar los premios de motivación para los estudiantes. Cal Walks se ha comprometido a ayudar a coordinar el grupo en Octubre del 2018 para empezar el proceso de planificación.

Preocupaciones y Prioridades de Infraestructura

Medidas Calmantes de la Velocidad: Participantes estaban preocupados de los conductores que viajan a velocidades altas en la zona escolar, en especial en las calles Woodbury, Crosby y Spaulding y las avenidas Lincoln y Casitas. Participantes en este grupo de platica hablaron de la posibilidad de una zona donde el limite de velocidad se reduciría de 25 a 15 millas por hora cerca de la Academia Jackson. Las personas de este grupo también identificaron medidas suplementales para alertar a los conductores que están entrando una zona escolar, tal como, señales de retroalimentación de la velocidad en la Calle Woodbury y señalización de zona escolar adicional en la Calle Woodbury y Avenida Lincoln. A lo largo de las calles locales adyacentes—incluyendo las calles Crosby y Spaulding y Avenida Casitas— las personas que participaron identificaron que las medidas calmantes del tráfico para regular la velocidad son de alta prioridad, tal como, las bandas de frenado y las señales de velocidad marcadas en la carretera. Para decidir cuales medidas calmantes de la velocidad se necesitan en cada calle de preocupación, participantes en este grupo se comprometieron a enviar una solicitud escrita al Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Angeles para que hagan un estudio de velocidades en las intersecciones de la Calle Crosby y avenida Casitas, la Calle Crosby y Spaulding, y sobre la Calle Woodbury.

Recomendaciones de Cal Walks y SafeTREC

California Walks y SafeTREC también dan las siguientes recomendaciones para la consideración del condado, el Ayuntamiento de Altadena, la Academia Jackson, y los asistentes al CPBST:

Zona Alterna y Remota para las Entradas y Salidas: El equipo del proyecto recomienda que el comité de planificación colabore con el Ayuntamiento de Altadena, la Academia Jackson y el Condado de Los Angeles para crear una zona alterna y remota para las entradas y salidas en el terreno vacío en la Avenida Lincoln y Calle Alvey o en otros terrenos vacíos cerca de la escuela. El terreno está publicado como propiedad del condado bajo el plan del condado [Plan de Administracion de Propiedades del Quinto Distrito](#). Mientras que la nueva zona de entradas y salidas fue construida para aliviar la congestión de tráfico alrededor de la escuela, las familias aun expresan preocupaciones debido a la falta de un horario en gradas que desviaría el congestionamiento en la Avenida Casitas.

La zona alterna para las entradas y salidas permitiría que los padres que manejan a sus hijos a la escuela participen en los esfuerzos en desarrollo de seguridad al caminar y andar en bicicleta que estarán establecidos en la Academia Jackson y también podrían aliviar el congestionamiento de tráfico en la Avenida Casitas cerca de la nueva zona de entrada y salida. También recomendamos que participantes del entrenamiento y los padres

consulten los guías: [Guía de Rutas Seguras Escolares: Guía de Dejar y Recoger a Estudiantes](#)⁵ y [Herramientas para Rutas Seguras Escolares](#)⁶ para aprender acerca de las mejores prácticas para ayudar a orientar sus esfuerzos.

Restricciones de Estacionamiento en las Esquinas de las Intersecciones “Daylighting” Adicional: El equipo del proyecto recomienda que el Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Angeles implemente restricciones de estacionamiento en las esquinas de las intersecciones “daylighting” que tiene el efecto de despejar la vista y aumentar la visibilidad de los peatones y carros en las intersecciones de la Avenida Casitas y la Calle Woodbury; en la calles Crosby y Spaulding; y en la Calle Crosby y Avenida Lincoln. La restricción de estacionamiento en las esquinas de las intersecciones se refiere a restringir estacionamiento por lo menos a diez (10) pies de distancia de un cruce o intersección y es una medida directa y eficaz en relación con el costo para mejorar la visibilidad entre los conductores y los peatones antes de que entren al cruce peatonal.

Plan de Acción de Rutas Seguras Escolares en Altadena: El Equipo del Proyecto recomienda que se desarrolle un plan específico de Rutas Seguras Escolares (Safe Routes to School, SRTS) para Altadena que identificaría de forma sistemática las barreras primarias de caminar y viajar en bicicleta a la escuela; desarrollar soluciones para superar estas barreras que se enfocan en proyectos infraestructurales y no infraestructurales; establecer prioridades de la implementación de los proyectos; e identificar fuentes de financiamiento para su implementación. Actualmente, la academia está trabajando con varios socios, incluyendo el PTA de la Escuela Jackson, el Comité de Calles Seguras del Ayuntamiento de la Ciudad de Altadena, y Day One para implementar varios eventos de caminar y andar en bicicleta seguro y para matricularse en oportunidades para financiar actividades de SRTS. El equipo del proyecto recomienda que el comité de planificación se matricule en el [Programa de Lanzamiento de Rutas Seguras Escolares](#), un proyecto en conjunto con la Asociación Nacional de Rutas Seguras Escolares (Safe Routes to School National Partnership, en inglés) y el centro SafeTREC de UC Berkeley. El programa está diseñado para empezar y fortalecer programas de Rutas Seguras Escolares (SRTS, por sus siglas en inglés) en California.

⁵ Fue desarrollado por el Centro de información de peatones y bicicletas (Pedestrian and Bicycle Information Center, PBIC) con el apoyo de la Administración Nacional para la Seguridad de las Carreteras (National Highway Traffic Safety Administration, NHTSA), Administración federal de autopistas (Federal Highway Administration, FHWA), Centros de prevención y control de enfermedades (Centers for Disease Control and Prevention (CDC) y el Instituto de Ingenieros de Transportación (Institute of Transportation Engineers (ITE).

⁶ Producido por la Alianza al transporte activo (Active Transportation Alliance).

Apéndice A

Análisis de los datos de los choques peatonales y ciclistas

2012-2016 Analisis de los datos de la primaria Jackson

Taller comunitario para la seguridad peatonal y ciclista

14 de septiembre del 2018 | Altadena, 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 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 del 2012-2016 para ayudar a la comunidad a elegir prioridades sobre las recomendaciones que resultan de este taller.

PEATONES

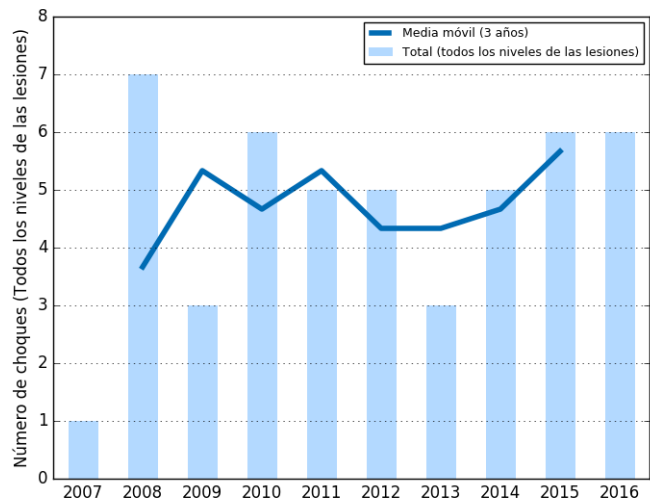


Hubo **51** mortalidades o lesionados en **47** choques peatonales en los últimos 10 años (2007-2016).

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

Hubo **6** choques peatonales en el 2015, y un promedio de **5.7** choques peatonales por año en los tres años de 2014-2016, medido por la media móvil.

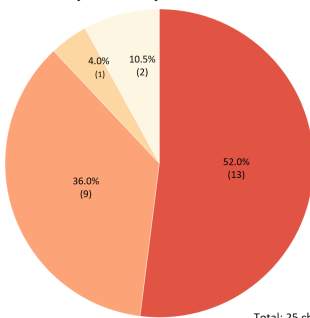
*Esta línea es útil para monitorear el cambio a través del tiempo, especialmente cuando el número de choques cambia mucho de año a año. Los puntos de referencia están en el punto medio de los datos de tres años.



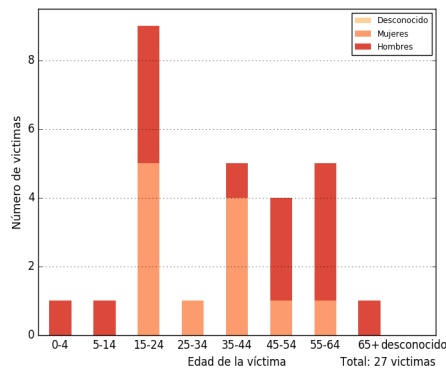
52.0% infracciones cometidas por el conductor

VS.

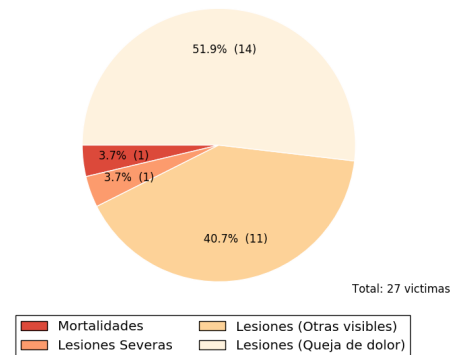
36.0% infracciones cometidas por el peatón



*La categoría 'no está claro quién cometió la infracción' son infracciones que fueron cometidas por el conductor, peatón o ciclista.



55.6% de las víctimas eran hombres
30.0% de las víctimas tenían menos de 20 años
30.0% de las víctimas tenían más de 65 años



7.4% (o 2 personas) lesionados gravemente

Fuente de datos: California Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS). Los datos de choques para el 2015 y 2016 son provisionales en este momento. Los fondos para este programa fueron provistos por la Oficina de Seguridad de Tráfico de California, a través de la Administración Nacional para la Seguridad de las Carreteras.

CICLISTAS

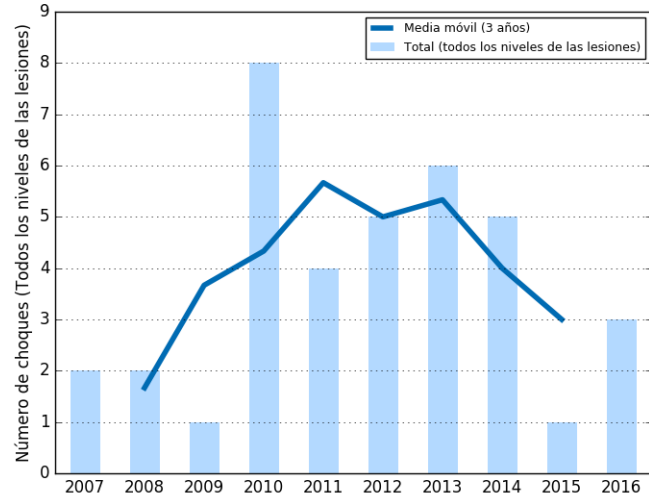


Hubo **37** mortalidades o lesionados en **37** choques ciclistas en los últimos 10 años (2007-2016).

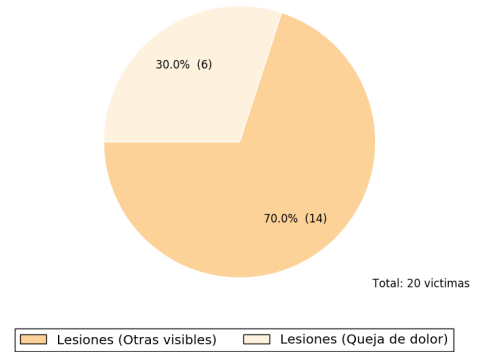
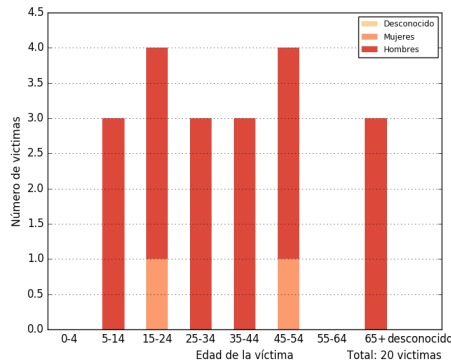
La **línea de la media móvil de tres años** demuestra una trayectoria descendente en choques ciclistas. *

Hubo **1** choque ciclista en 2015, pero un promedio de **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.



90.0% de las víctimas eran hombres
30.0% de las víctimas tenían menos de 20 años

30.0%
(o 6 personas)
lesionados (queja de dolor)

RESUMEN



11.1 mortalidades y lesiones peatonales por población de 100,000 personas en los últimos 5 años en Altadena, lo cual es **85.5% menos que** el condado de Los Angeles y **69.1% menos que** California.



8.9 mortalidades y lesiones ciclistas por población de 100,000 personas en los últimos 5 años en Altadena, lo cual es **83.8% menos que** el condado de Los Angeles y **73.3% menos que** California.

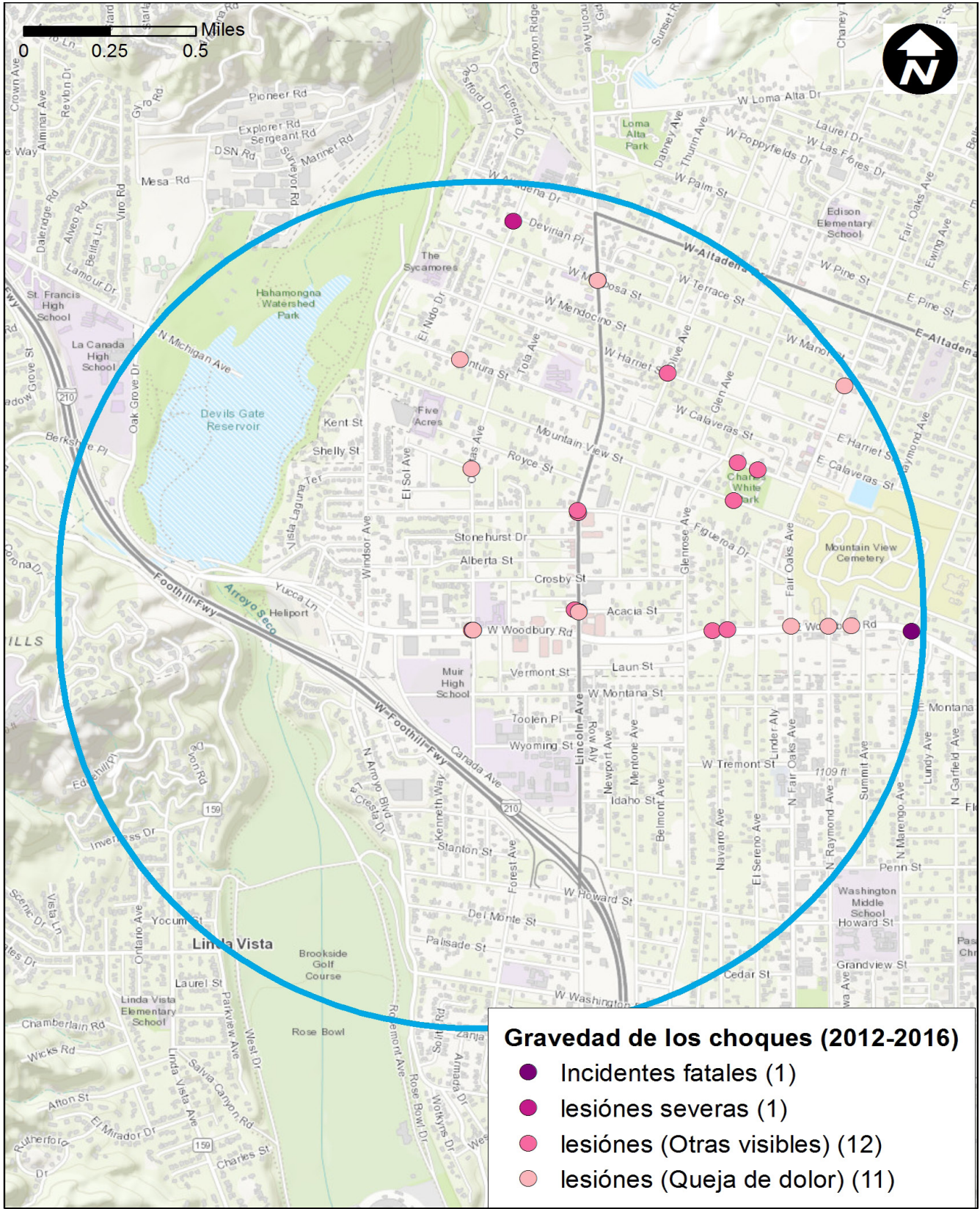
	Tasa de mortalidad y lesiones por población de 100,000* calculado a través de un periodo de 5 años (2012-2016)	
	Peatones	Ciclistas
Altadena	11.1	8.9
Los Angeles	76.3	54.9
California	35.9	33.3

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

Lugares de los choques peatonales, 2012-2016

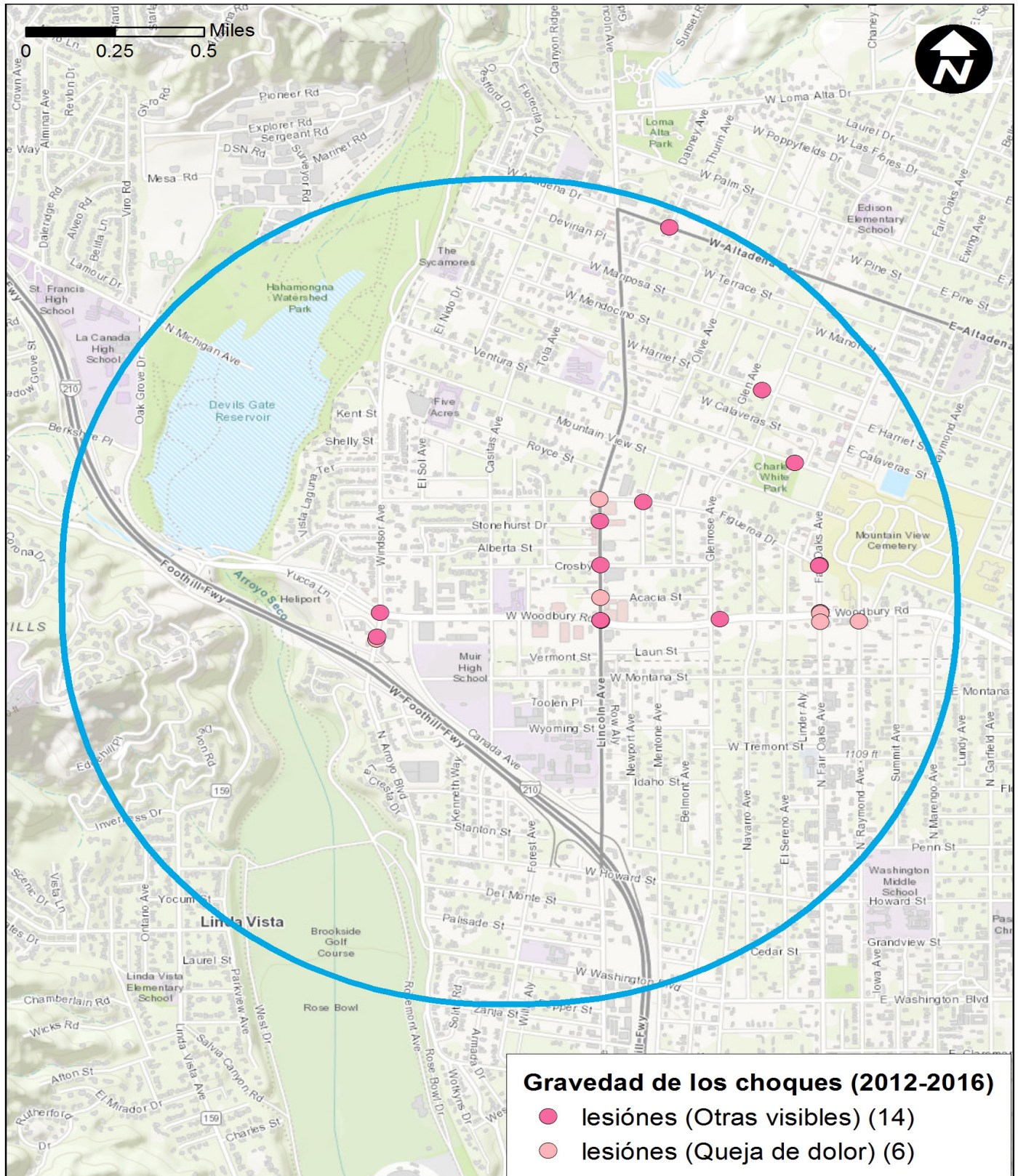
25 choques reportados sobre una milla de distancia de la escuela primaria Jackson en la ciudad de Altadena, CA.



* 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

20 choques reportados sobre una milla de distancia de la escuela primaria Jackson en la ciudad de Altadena, 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

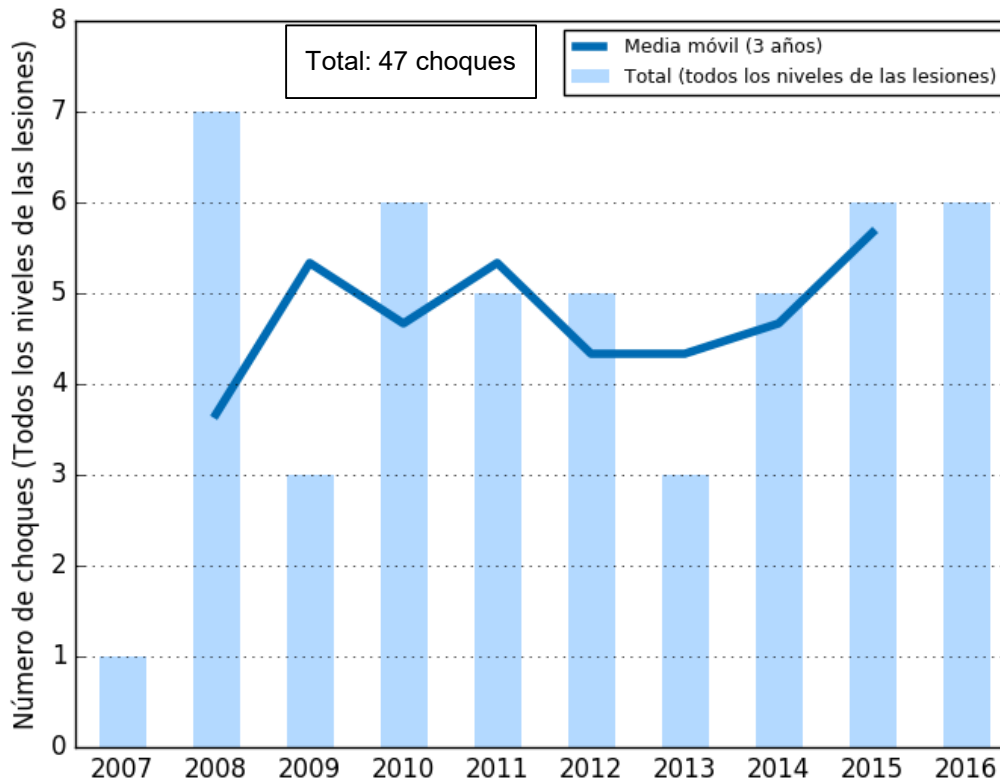
Análisis de los datos de los choques peatonales y ciclistas presentados durante la visita al sitio.

Taller comunitario para la seguridad peatonal y ciclista

Altadena, CA

23 de agosto del 2018

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



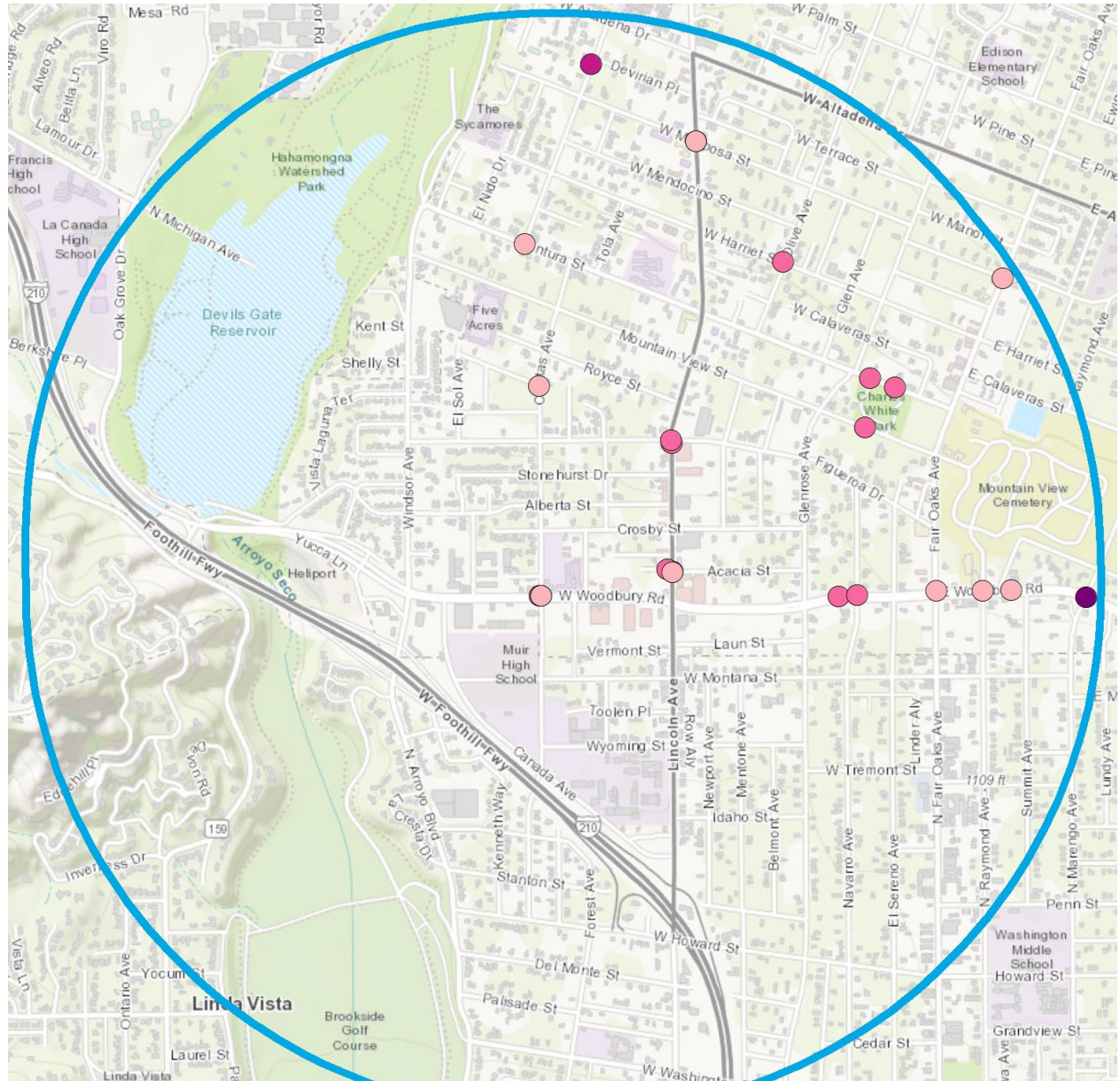
Lesiones de choques peatonales

2012-2016

Total: 25 choques marcadas

Gravedad de los choques (2012-2016)

- Incidentes fatales (1)
- lesiones severas (1)
- lesiones (Otras visibles) (12)
- lesiones (Queja de dolor) (11)



Lesiones de choques peatonales y ingreso 2012-2016

Total: 25 choques marcadas

Gravedad de lesión (2012-2016)

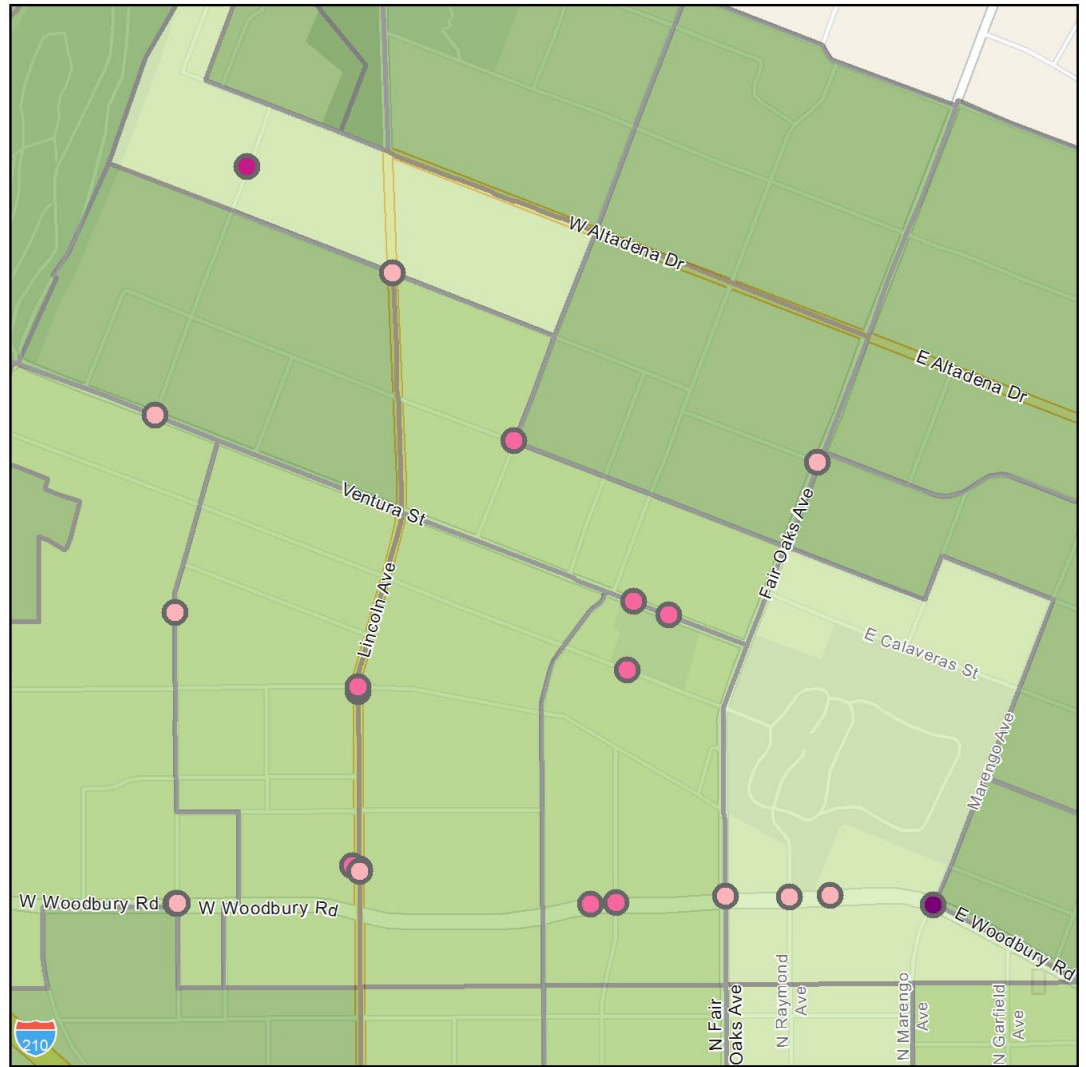
- Incidentes fatales (1)
- lesiones severas (1)
- lesiones (Otras visibles) (12)
- lesiones (Queja de dolor) (11)

2017 Ingreso Medio por hogar

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

Source: SWITRS, 2012-16;
Demographics –ESRI, US
Census Bureau; ACS

Mapa de choques peatonales en Jackson_Elementary (2012 - 2016)



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

09:00PM-11:59PM	0	0	0	2	0	0	0	2
06:00PM-08:59PM	0	0	1	2	0	0	0	3
03:00PM-05:59PM	2	4	0	1	1	0	2	10
mediodía-02:59PM	1	0	0	0	2	1	1	5
09:00AM-11:59AM	0	0	0	0	2	0	0	2
06:00AM-08:59AM	0	1	1	0	0	1	0	3
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	
	3	5	2	5	5	2	3	

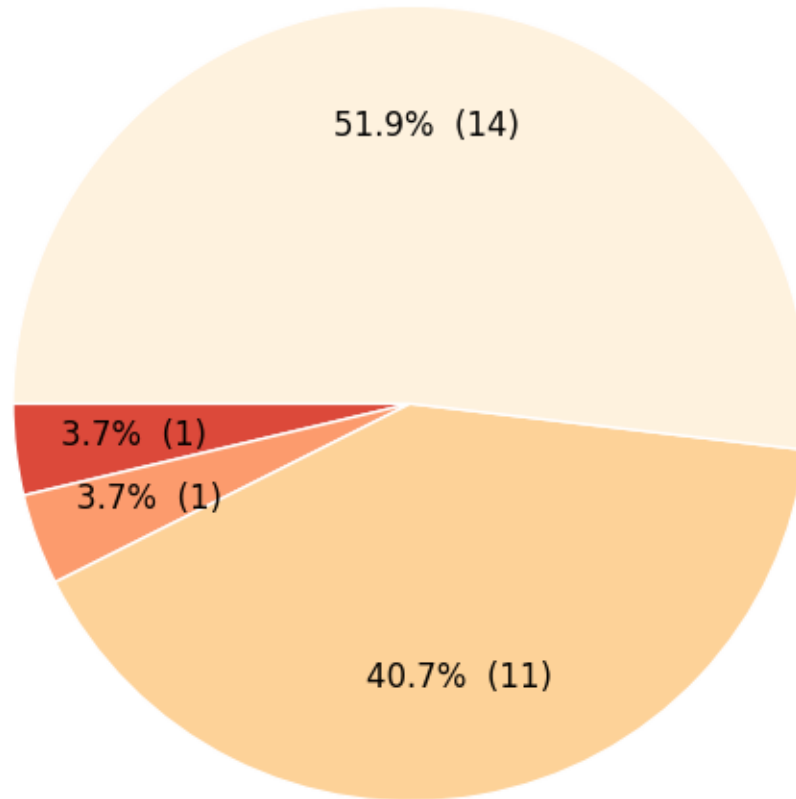
Total: 25 choques

*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
21950	Fracaso por parte del motorista de ceder el paso a los peatones que están en un cruce marcado o no marcado	9	39.1%
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	9	39.1%
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	2	8.7%
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.	1	4.3%
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	1	4.3%
23152	Manejar bajo los efectos del alcohol (BAC 0.08+) o drogas	1	4.3%
Total		23	100.0%

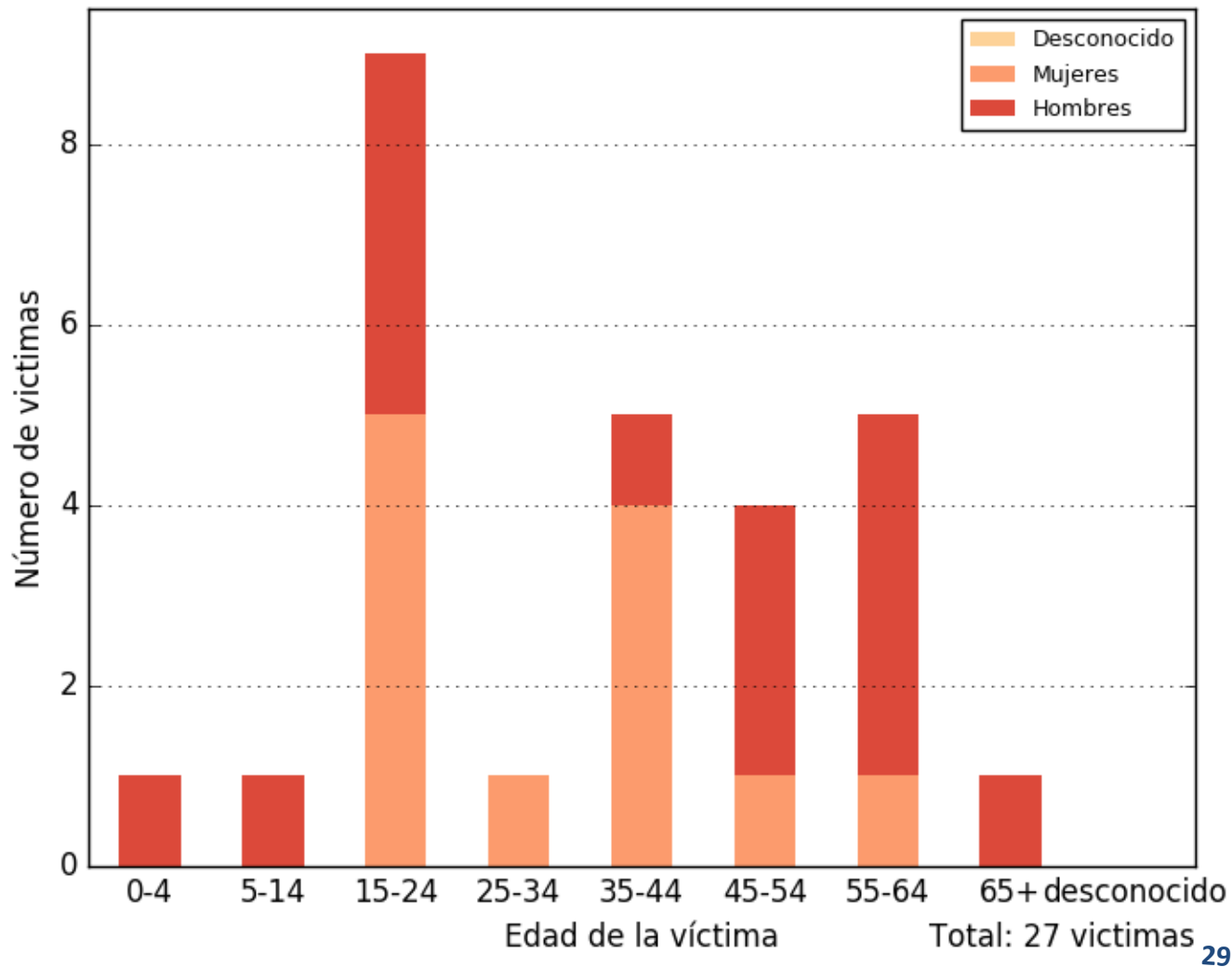
Gravedad de las lesiones de víctimas peatonales



Total: 27 víctimas

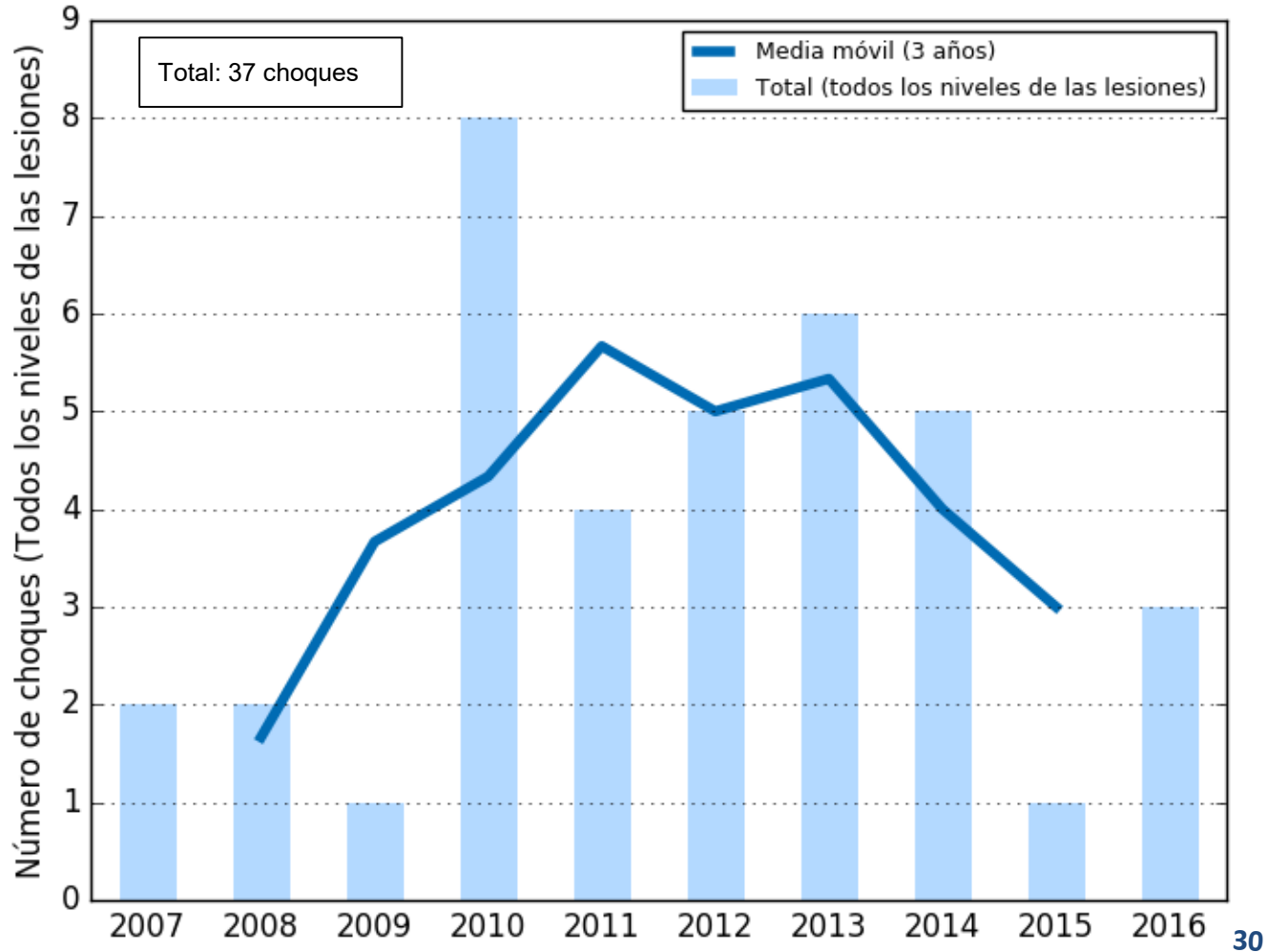


Gravedad de víctimas peatonales por edad y género



Tendencia de lesiones de choques ciclistas

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



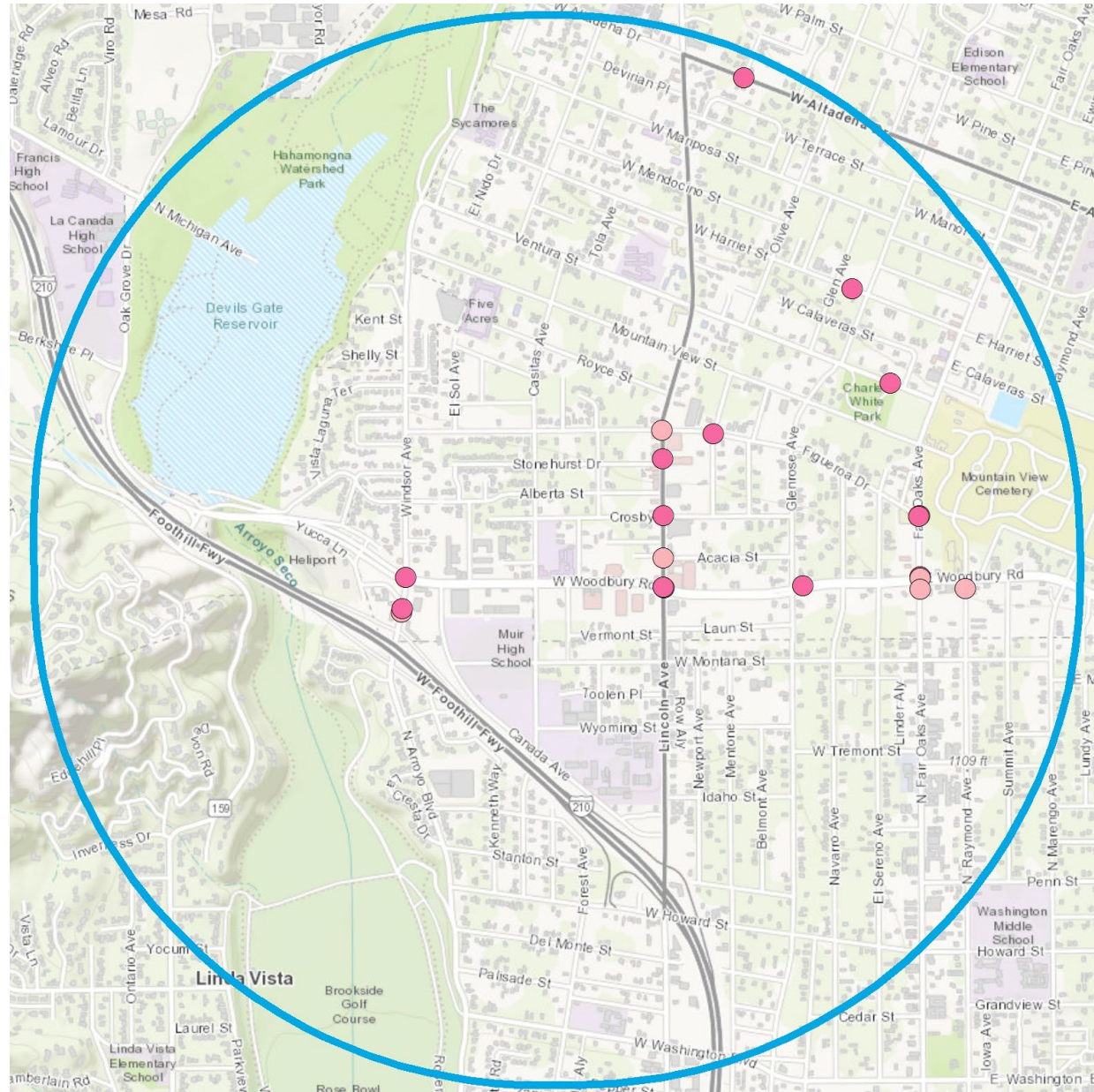
Lesiones de choques ciclistas

2012-2016

Total: 20 choques marcadas

Gravedad de los choques (2012-2016)

- lesiones (Otras visibles) (14)
- lesiones (Queja de dolor) (6)



Lesiones de choques ciclistas y ingreso

2012-2016

Total: 20 choques marcadas

Gravedad de lesión (2012-2016)

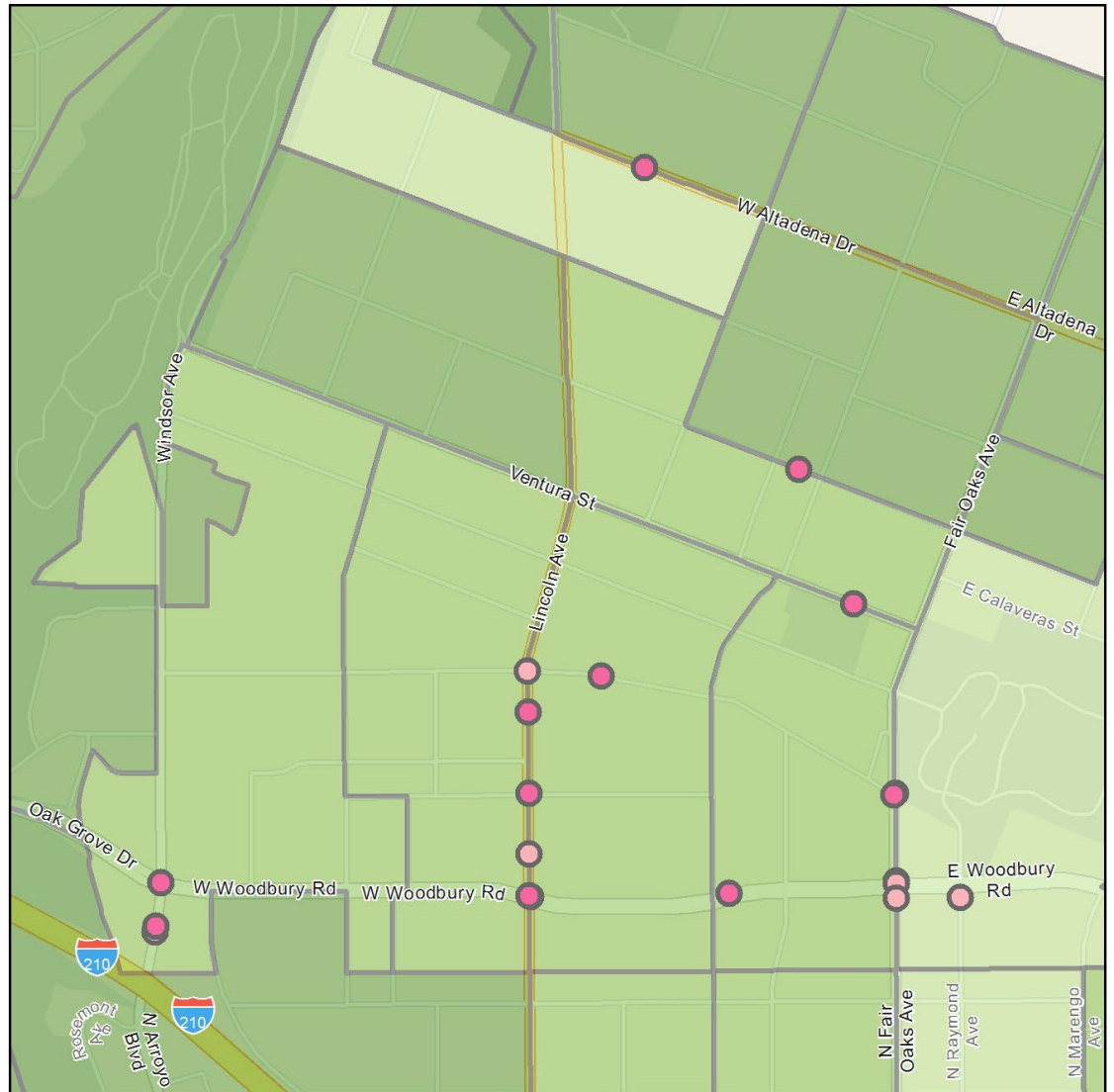
- lesiones (Otras visibles) (14)
- lesiones (Queja de dolor) (6)

2017 Ingreso Medio por hogar

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

Source: SWITRS, 2012-16;
Demographics –ESRI, US
Census Bureau; ACS

Mapa de choques ciclistas en Jackson_Elementary (2012 - 2016)



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	1	1	1	1	1	1	0	6
03:00PM-05:59PM	1	2	1	0	0	0	0	4
mediodía-02:59PM	1	0	1	0	0	0	0	2
09:00AM-11:59AM	1	0	0	1	0	0	1	3
06:00AM-08:59AM	1	3	0	1	0	0	0	5
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	
	5	6	3	3	1	1	1	

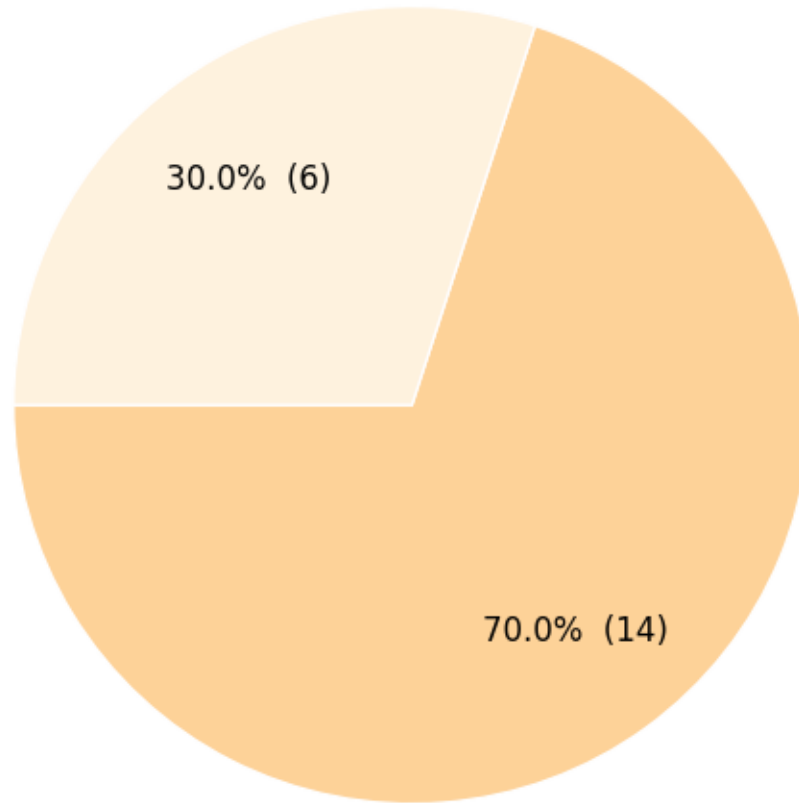
Total: 20 choques

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

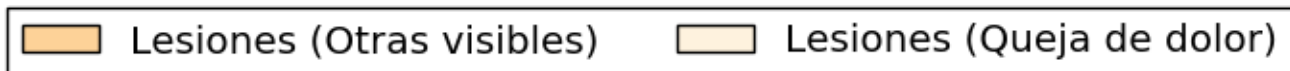
Las infracciones más altas sobre lesiones de choques ciclistas

Codigo CVV	descripción	frecuencia	percentil
21801	Fracaso del motorista de ceder el derecho de paso cuando da una vuelta a la izquierda o una vuelta en U	5	25.0%
22107	Dar vuelta o moverse a la derecha o la izquierda peligrosamente en una carretera. Dar vuelta sin señal.	3	15.0%
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.	2	10.0%
21650	Fracaso de manejar o montar en bicicleta en la mitad derecha de la calle (existen algunas excepciones)	2	10.0%
21802	Fracaso de parar o ceder el derecho de paso en una señal de alto	2	10.0%
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	2	10.0%
21451	Fracaso por parte del motorista o peatón de ceder el derecho de paso en una intersección o una cruce adyacente	1	5.0%
21658	Fracaso de manejar un vehículo en uno solo carril	1	5.0%
21750	Fracaso de pasar seguramente a la izquierda cuando pase a otro vehículo	1	5.0%
22106	Encender un vehículo o echarlo para atrás peligrosamente en una autopista	1	5.0%
Total		20	100.0%

Gravedad de las lesiones de víctimas ciclistas



Total: 20 víctimas



Gravedad de víctimas ciclistas por edad y género

