

Resumen y Recomendaciones del Taller para la Seguridad Peatonal y Ciclista en la Escuela Primaria Wakefield, Turlock

Entrenamiento Comunitario sobre la Seguridad Peatonal y Ciclista
Creando Calles Seguras para Peatones y Ciclistas



Octubre 2019



Turlock, California

Agradecimientos

Agradecemos al Comité de Planificación, un equipo multidisciplinario local encargado de planificar el entrenamiento, por organizar el Taller de Seguridad Peatonal y Ciclista en la Escuela Primaria Wakefield en Turlock, California.

Comité de Planificación

Robert Moser	Agencia de Servicios de Salud del Condado de Stanislaus
Kyle Flifet	Agencia de Servicios de Salud del Condado de Stanislaus
Rena Leopard	Safe Kids Stanislaus County
Lourdes Perez	Cultiva La Salud
Martell Taylor	Distrito Escolar de Turlock
Luisa Salinas	Escuela Primaria Wakefield
Angela DeTomas	Escuela Primaria Wakefield
Randall Jones	Ciudad de Turlock, Division de Ingenieria
Veronica Tovar	Catholic Charities, Diocese de Stockton
Miguel Jimenez	Catholic Charities, Diocese de Stockton

Gracias a la Escuela Primaria Wakefield por proporcionar el espacio para el taller y los dos voluntarios paraprofesionales que brindaron el cuidado de niños. Un agradecimiento a Public Health Advocates y a La Perla Tapatía por donar alimentos y refrescos en apoyo a este taller. Adicionalmente, muchas gracias a Lourdes Perez por brindar interpretación simultánea de Inglés a Español.

Este reporte fue preparado por:

California Walks

Wendy Ortiz
Esther Rivera
Mihaela Tomuta
Alma Leyva Orozco
<https://calwalks.org>

UC Berkeley Safe Transportation Research and Education Center (SafeTREC)

Garrett Fortin
Katherine L. Chen
<https://safetrec.berkeley.edu>

Traducido por:

Alma Leyva
Areli Morales
Caro Jauregui
<https://calwalks.org>

Tabla del Contenido

- 3 Agradecimientos**
 - 3 Comité de Planificación
- 5 Introducción**
- 6 Proceso de Planificación de CPBST**
- 7 Historial de Choques Peatonales y Ciclistas**
 - 7 Choques Peatonales
 - 8 Choques Ciclistas
 - 9 Preocupaciones de Equidad
- 10 Evaluación Peatonal y Ciclista**
 - 10 Rutas
 - 11 Actividad Alternativa: Street Story
 - 12 Reflexiones
 - 12 Condiciones de Banquetas
 - 14 Drenaje Deficiente
 - 14 Vegetación Descuidada y Falta de Sombra
 - 15 Retos de Accesibilidad
 - 16 Mantenimiento Deficiente de la Calle
 - 18 Conflictos de Conductores
 - 18 Faltan Delantales de Entrada
 - 19 Retos al Cruzar
 - 20 Comportamientos de los Usuarios de la Carretera
- 21 Recomendaciones para Mejorar la Seguridad Peatonal y Ciclista para la comunidad de Escuela Primaria Wakefield en Turlock**
 - 21 Recomendaciones de la Comunidad
 - 32 Recomendaciones de Cal Walks & SafeTREC
- 34 Apéndice A: Revisión de Planes y Políticas Comunitarias**
- 35 Apéndice B: Recursos**
- 36 Apéndice C: Análisis de datos de choques de peatones y ciclistas**



Los participantes del taller comparten los resultados de la actividad de planificación de acciones.

Introducción

La Agencia de Servicios de Salud del Condado de Stanislaus, el Comité de Planificación, California Walks (Cal Walks), y el Centro de Investigación y Educación sobre Transporte Seguro de la Universidad de California en Berkeley (SafeTREC, por sus siglas en inglés), planearon y moderaron de forma cooperativa el Taller Comunitario para la Seguridad Peatonal y Ciclista (Community Pedestrian and Bicycle Safety Training, CPBST) en Turlock el día 4 de Septiembre del 2019 de las 12:30 p.m. a las 4:00 p.m. en la Escuela Primaria Wakefield. El CPBST es un proyecto conjunto de Cal Walks y SafeTREC (Equipo del Proyecto) que trabaja con residentes locales y defensores de la seguridad para desarrollar un plan de acción impulsado por la comunidad para mejorar la seguridad peatonal y ciclista en sus comunidades y fortalecer la colaboración con los funcionarios locales y el personal de las agencias.

El Comité de Planificación identificó un enfoque de Rutas Seguras a La Escuela para que la comunidad de la Escuela Primaria Wakefield:

1. Mejore las condiciones de caminar y andar en bicicleta para los estudiantes de la Escuela Primaria Wakefield;
2. Anime a más estudiantes a caminar y usar sus bicicletas hacia y desde la escuela; y
3. Platiquen sobre los próximos proyectos de infraestructura de la ciudad que estarán cerca de la escuela.

El taller consistió de:

1. Evaluaciones sobre la viabilidad peatonal y ciclista a lo largo de 3 rutas claves;
2. 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; y
3. Pláticas en grupos pequeños para priorizar y planificar programas, políticas y proyectos de infraestructura.

Agradecemos a los 26 participantes que atendieron el taller, incluyendo los residentes de Turlock, Cultiva La Salud, La Agencia de Salud del Condado de Stainslaus, el Distrito Escolar de Turlock, Catholic Charities Dioces de Stockton, Distrito 10 de Caltrans, y el personal de la Escuela Primera Wakefield. Su participación colectiva ha asegurado un taller significativo que ha fortalecido los resultados de este taller. Este informe resume los procedimientos del taller, así como las recomendaciones de programas, políticas e infraestructura para mejorar la seguridad peatonal y ciclista en la comunidad de la Escuela Primaria Wakefield en Turlock.

Proceso de Planificación de CPBST



Paso 1: Convocar un Comité de Planificación marzo 2019

- Inscribir a partidos claves a servir como parte del comité de planificación para definir los objetivos del taller CPBST y refinar el currículo para satisfacer las necesidades de la comunidad



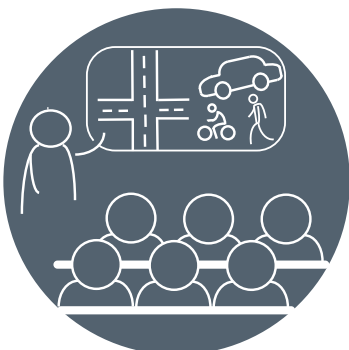
Paso 2: Repasar el plan y analizar los datos marzo 2019

- Repasar documentos acerca de la comunidad actuales (pólizas y plan
- Analizar los datos de las lesiones debido a choques e identificar las tendencias de los datos



Paso 3: Realizar la visita al sitio del taller CPBST mayo 24, 2019

- Repasar los datos y condiciones actuales acerca de la seguridad peatonal y ciclista
- Platicar acerca de la logística del taller
- Llevar a cabo una evaluación peatonal preliminar
- Identificar las actividades instruccionales y metas del taller
- Desarrollar un plan de alcancé y reclutamiento para el taller



Paso 4: Realizar el taller CPBST septiembre 4, 2019

- Llevar a cabo una evaluación peatonal y/o ciclista
- Participar en actividades instruccionales del taller
- Desarrollar un plan de acción, incluyendo la identificación de próximos pasos para avanzar las metas del taller



Paso 5: Implementar las acciones del CPBST continuamente

- Repasar el informe del taller CPBST, que resume los acontecimientos y recomendaciones del taller
- Trabajar con socios para asegurar los recursos necesarios para los programas y proyectos identificados durante el taller CPBST
- Mantener a California Walks y SafeTREC al día acerca de los cambios que resultaron del taller CPBST

Historial de Choques Peatonales y Ciclistas

Los siguientes datos se basan en choques reportados por la policía que resultan en lesiones dentro de una milla de la Escuela Primaria Wakefield en Turlock. Los datos reportados en esta sección son del Registro Integrado Estatal del Tráfico (SWITRS) para los años 2008 al 2017. Los datos de choques para el 2016 y 2017 son provisionales a partir de marzo 2019. Se puede encontrar una discusión completa de los datos de choques de peatones y bicicletas en el apéndice C.

Choques Peatonales

Durante el período de 10 años del 2008 al 2017, los choques parecen estar aumentando ligeramente, a pesar de una caída en el 2017. En los últimos cinco años de datos disponibles, del 2013 al 2017, hubo 43 choques peatonales¹, incluyendo cuatro (4) fatales y ocho (8) que resultaron en lesiones graves. Los choques se concentran principalmente en los corredores principales como la Avenida Lander y la Calle Main al Oeste. Más de la mitad de choques peatonales ocurrieron al anochecer o después de oscurecer. Los choques ocurrieron con mayor frecuencia durante la semana en la noche entre las 3:00pm y 9:00pm, con un mayor número de choques los lunes, martes, y viernes. También hubo un patrón de choques matutinos. Los factores principales de choque fueron la falla de ceder, por parte del conductor, el paso al peatón en el cruce (46.5%) y falla de ceder, por parte del peatón, cuando cruzaban fuera de un cruce peatonal (20.9%).²

Con respecto a las víctimas peatonales, hubieron seis (6) fatalidades y ocho (8) heridos graves, que en conjunto representaron el 29.2% de las lesiones de peatones en los datos. Más de un tercio (37.8%) de las víctimas eran menores de 25 años y un 18.8% tenían 65 años o más. De las víctimas peatonales menores de 25 años, el 55.6% eran mujeres. Sin embargo, de los mayores de 25 años solo el 36.7% de las víctimas eran mujeres.

Wakefield Elementary School Pedestrian Injury Collisions (2008 - 2017)



1 Un peatón se define como cualquier persona que está a pie o utilizando un transporte personal no motorizado que no sea una bicicleta. Esto incluye patinetas, carriolas, sillas de ruedas y cualquier dispositivo de movilidad de asistencia eléctrica.

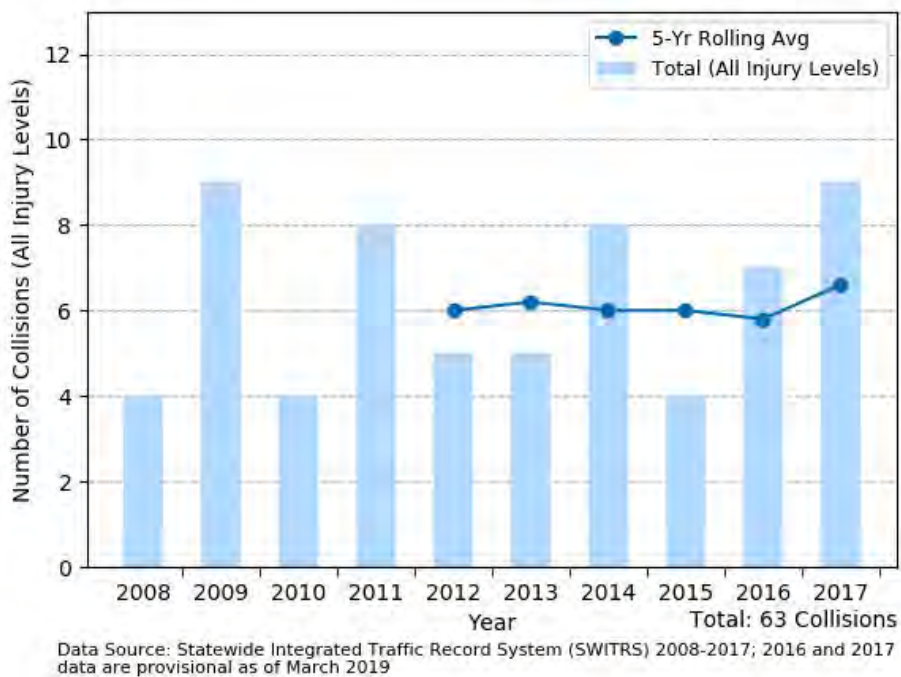
2 Peatones tienen el derecho de paso en cruces marcados y no marcados; los conductores están legalmente obligados a ceder el paso a los peatones en estos casos. Sin embargo, cuando los peatones cruzan fuera de un cruce marcado y no marcado, los peatones deben ceder el derecho de paso a los conductores. Un peatón está legalmente autorizado a cruzar fuera de un cruce marcado o no marcado entre dos intersecciones donde esté señalizada una o ninguna de las intersecciones, pero sólo si el peatón cede el derecho de paso a los conductores que se aproximan. Esto no se debe confundir con “jaywalking”, que se refiere a cruzar fuera de un cruce marcado o no marcado entre dos intersecciones señalizadas.

Choques Ciclistas

Durante el período de 10 años del 2008 al 2017, choques ciclistas parecían bastante estables, con una ligera tendencia al alza. Del 2013 al 2017 hubo 33 choques ciclistas, incluyendo uno (1) fatal y dos (2) con lesiones graves. La mayoría de los choques ciclistas fueron concentrados en el corredor principal de la Avenida Lander y la Calle Main al Oeste. También había un grupo en la zona central por la calle Broadway al Norte entre la Avenida Olive al Oeste y la Calle Main al Este. Casi dos tercios de los choques de ciclistas ocurrieron durante el día. Sin embargo, la mayor concentración de choques (33.3%) ocurrió entre las 6 pm y 9 pm. Los lunes vieron el mayor número de choques seguidos por el viernes. Los principales factores de choques identificados por la policía en los choques ciclistas fueron el no ceder el derecho de paso al entrar o cruzar una carretera por parte del conductor (18.2%), seguido por la falta de circular por el lado derecho de la carretera cuando ciclistas van más despacio que la velocidad del tráfico (12.1%), y giros inseguros y falta de señalar (12.1%).³

Con respecto a las víctimas ciclistas, hubo una (1) fatalidad y dos (2) heridas graves, en conjunto representan el 9.1% de las lesiones de ciclistas en los datos. Mientras que más de una cuarta parte (27.3%) de las víctimas eran menores de 25 años, la mayor proporción de lesiones de ciclistas fueron compuestas por adultos de 35 a 54 años (45.5%). En todos los grupos de edad, los hombres representaban la mayoría de las víctimas en bicicleta, el 66.7%.

Wakefield Elementary School Bicycle Injury Collisions (2008 - 2017)



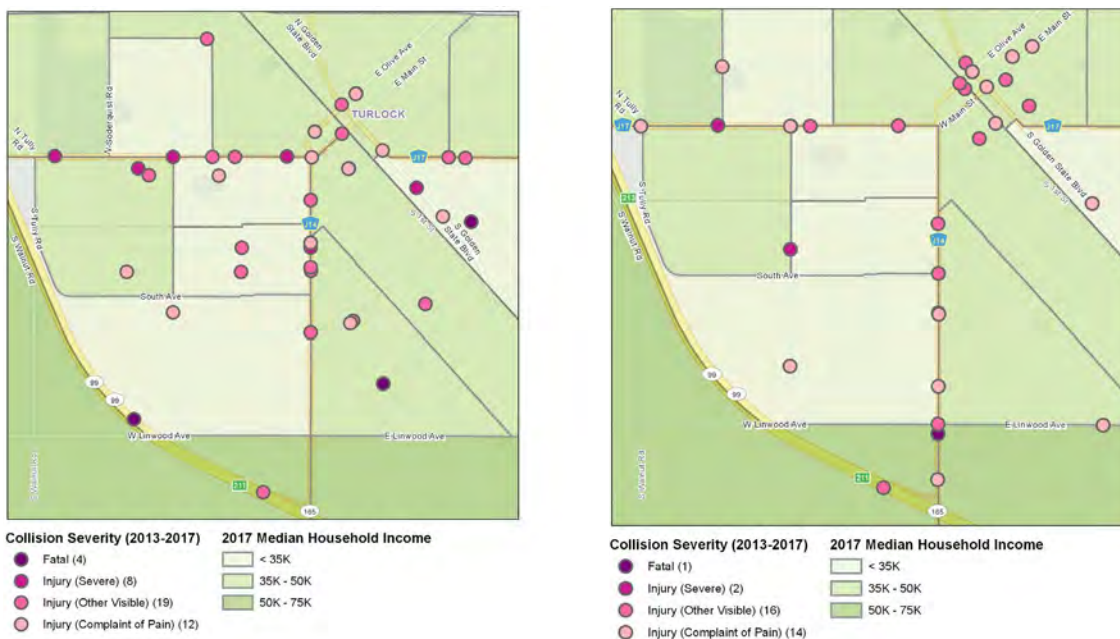
3 Según el Código de Vehículos de California 21200, las bicicletas se consideran vehículos, por lo tanto, los ciclistas de las calles públicas tienen los mismos derechos y responsabilidades que los conductores de automóviles. Esto hace que sea difícil discernir si un ciclista o conductor tiene la culpa.

Preocupaciones de Equidad

La equidad en este proyecto significa trabajar para asegurar que todos los grupos de personas, independientemente de su edad, raza, género, capacidad o ingresos, sean considerados en los procesos de planificación y toma de decisiones. En cuanto al transporte, nuestro objetivo es abordar las desigualdades en las comunidades vulnerables, que tienen niveles desproporcionadamente altos de lesiones. Mejorar la seguridad requiere abordar la complicada interacción entre las desigualdades estructurales, el entorno construido para caminar y andar en bicicleta, y los comportamientos del conductor, ciclista y peatonal.

A nivel nacional, las tasas de mortalidad de peatones en las comunidades de menores ingresos son más de lo doble de las mortalidades en las comunidades de mayor ingresos. El equipo del proyecto utilizó datos del Registro Integrado Estatal del Tráfico (SWITRS), el U.S. Census Bureau, y la Encuesta Sobre la Comunidad Estadounidense (American Community Survey) para superponer choques de peatones y ciclistas con datos de ingresos⁴ para entender cómo se distribuyen los choques en esta área en base al nivel de ingresos. Este análisis reveló que un número desproporcionadamente alto de choques ocurrieron en las áreas de menores ingresos principalmente a lo largo de carreteras principales dentro de una milla de la Escuela Primaria Wakefield en Turlock.

La comunidad alrededor de la Escuela Primaria Wakefield enfrenta desafíos jurisdiccionales únicos para mejorar la seguridad de peatones y ciclistas. Específicamente, la escuela y los vecindarios al norte y al este de la Escuela Primaria Wakefield están dentro de la Ciudad de Turlock mientras que los vecindarios inmediatamente al sur y al oeste de la escuela están en el Condado de Stanislaus y son comunidades no incorporadas. Dada esta diferencia clara, los procesos para obtener fondos para realizar mejoras también serían claramente diferentes. Las áreas no incorporadas típicamente deben competir contra otras comunidades no incorporadas y las prioridades generales del condado para fondos limitados de transporte del condado son para el mantenimiento de calles, señales de tráfico, y policías. A menudo, también tendrán que presentar una solicitud conjunta con el condado para la financiación estatal y federal. Las ciudades, por otra parte, pueden tener su propia fuente de ingresos para mejorar el transporte y también pueden solicitar financiación estatal y federal sin la contribución del condado.



Izquierda: Mapa de colisión peatonal superpuesto con ingresos medios de los hogares;

Derecha: Mapa de colisión de bicicletas superpuesto con ingresos medios de los hogares

Data Source Mapa de choques de acuerdo a ingresos anuales y por bloque de censo. Fuente de datos: SWITRS 2013-2017; los datos del 2016 y 2017 son provisional a partir de Marzo del 2019. ES2018. Censo de EE.UU., y la encuesta comunitaria American Community Survey

4 "Pedestrian Deaths in Poorer Neighborhoods Report", Governing, agosto de 2014. Disponible en <http://www.governing.com/govdata/pedestrian-deaths-poor-neighborhoods-report.html>

Reflexiones

Luego de las evaluaciones peatonales y ciclistas y la actividad Street Story, participantes compartieron las siguientes reflexiones:

Condiciones de Banquetas

- Los propietarios de las propiedades adyacentes son generalmente responsables de mantener las condiciones de las banquetas; sin embargo, hay algunos casos en los que la ciudad puede requerir que un propietario instale una nueva banqueta como condición de recibir un permiso para otros trabajos. Esto ha creado interrupciones en la red de banquetas y banquetas de varias dimensiones y condiciones por toda la comunidad.



Izquierda: Nuevas banquetas se instalan a lo largo de la Calle High y la Calle Lana durante un proyecto de remodelación de viviendas.

Derecha: Los participantes de la ruta 3 caminan por un camino de tierra en la zona de la banqueta cerca de la intersección de la Calle Orange al sur y la Calle High.

Abajo: Banquetas agrietadas y desmoronadas a lo largo del lado oeste de la Calle Orange al sur.

Condiciones de Banquetas, continuación

- Postes de servicios públicos, raíces de árboles sobre crecidas, cables de utilidad colgantes, y otros elementos obstruyen las banquetas a lo largo de la Calle Orange al sur y la Avenida Sur al oeste.



Interrupción de banqueta en el lado sur de la Avenida Montana (izquierda) y la Avenida Lander (derecha).

- Faltan banquetas en el lado sur de la Calle High enfrente del Parque Columbia; en la Avenida Sur desde la Avenida Bethany hasta la Avenida Lander; y en los lados norte y sur de la Avenida Montana desde la Avenida Lander hasta la Calle Orange al sur. Las familias identificaron estos lugares como rutas muy frecuentadas por los estudiantes que caminan hacia y desde la Escuela Primaria Wakefield.
- Los participantes observaron a alguien en su silla de ruedas motorizada en la calle debido a la falta de banquetas en la Avenida Lander, cerca de la intersección de la Avenida Montana.
- Interrupciones de banquetas en la Calle Spruce (al norte de la Calle Angelus) y en la Calle Angelus (entre la Calle Spruce y la Avenida Oeste) crearon condiciones difíciles para que la gente caminara. Esto se ve exacerbado por varios propietarios de viviendas que han extendido sus puertas a la banqueta, rompiendo aún más la red de banquetas. Esto obliga a los miembros de la comunidad a caminar por la calle y muy cerca de los conductores.



Izquierda: Los conductores se estacionan cerca de las líneas de propiedad, obligando a los peatones a caminar por la calle
Derecha: Un cartel y un poste de luz obstruyen la acera a lo largo de West Avenue South cerca de Angelus Street frente a Calvary

Drenaje Deficiente

- Las alcantarillas y sus rejillas suelen estar llenas de restos de vegetación. Durante la temporada de lluvia, las alcantarillas se obstruyen, resultando en agua estancada que atrae a los zancudos y el alcantarillado lleno crea un olor desagradable en la vecindad.



Un participante inspecciona una alcantarilla obstruida con vegetación, basura y maleza sobre cultivada a lo largo de la Calle Orange al sur.

Vegetación Descuidada y Falta de Sombra

- Las ramas bajas de los árboles y los arbustos sobre crecidos bloquean la señalización y reducen la visibilidad de y para los peatones y ciclistas a lo largo de la Calle Orange al sur.
- Una serie de árboles completamente desarrollados en zonas de amortiguamiento y en los patios delanteros y laterales proporcionan sombra a los peatones y ciclistas a lo largo de la Calle Orange al sur y la Calle High, pero hay muchas franjas de vegetación vacías y grandes huecos donde no hay árboles de sombra a lo largo de la Calle Orange al sur, la Calle High Street, y la Avenida Sur al oeste.



Izquierda: Franjas de vegetación vacías a lo largo del lado este de la Calle Orange al sur crean un ambiente incómodo para caminar.



Derecha: Participante de la Ruta 3 usa paraguas para crear una sombra mientras camina por la vecindad.

Retos de Accesibilidad

- La comunidad carece en gran medida de rampas de bordillo en toda la zona de evaluación, incluyendo la Calle Orange al sur, la Calle High y la Avenida Sur al oeste, y varias intersecciones en las proximidades de la Escuela Primaria Wakefield Avenida Sur al sureste/Avenida Bethany y la esquina suroeste de la Avenida Montana/Avenida Lander). Donde sí había rampas de bordillo, eran rampas más antiguas de estilo ápice y algunas carecían de elementos de accesibilidad modernos, como bandas de advertencia detectables para personas con deficiencias visuales. Además, algunas rampas de bordillo están aisladas y no están conectadas a ninguna banqueta. Esto hace que las personas que utilizan aparatos de movilidad asistida tengan que desplazarse por la calle y utilizar rampas de acceso a las banquetas.



Arriba izquierda: Faltan rampas en la esquina sureste de la intersección de la Calle High/Calle Lane.

Arriba derecha: La esquina sureste de la intersección de la Avenida Sur/Avenida Bethany

Abajo izquierda: Esquina noreste de la Calle Orange al sur/Avenida Vermont

Mantenimiento Deficiente de la Calle

- Los participantes encontraron escombros en la calzada de varios tipos de vegetación, grava de la calzada rota y basura en la Calle Orange al sur South. Compartieron que estos escombros dificultan andar en bicicleta en la comunidad.
- Se vio pavimento agrietado y desmoronado con baches a lo largo de la Calle Orange al sur y la Avenida Sur al oeste, particularmente en las intersecciones.
- Los participantes observaron a un ciclista entrando y saliendo de las banquetas y automóviles estacionados a lo largo de la Avenida Lander, entre la Calle F al oeste y la Avenida Montana, debido a grandes grietas en la calle.
- Una antigua línea de ferrocarril corre a lo largo de la Calle Castor a través del vecindario de la escuela. Porque el ferrocarril no está bajo la jurisdicción de la Ciudad, partes de la carretera están sin mantenimiento. Los residentes compartieron que hay muchos clavos y objetos afilados que se acumulan a lo largo de la Calle Castor, lo que resulta en llantas ponchadas. También compartieron que la calle es imposible para andar en bicicleta debido al riel del ferrocarril, clavos y escombros.
- En la Avenida Oeste, entre la Avenida Sur y la Calle Angelus, los participantes tenían que caminar alrededor de dos tuberías de gas colocadas en el centro del lado este de las banquetas.
- Se descartó un tocón de árbol en la esquina sureste de la Calle Angelus y la Calle Spruce que crea una obstrucción por la banqueta.

Mantenimiento Deficiente de la Calle, continuación



Arriba a la izquierda: Escombros vegetativos en la alcantarilla y por la calle en la Ruta 3.

Arriba a la derecha: Cracked asphalt at the intersection of South Orange Street and Castor Street.

Medio a la izquierda: Una de las dos tuberías de gas bloquea la banqueta en la Avenida Oeste.

Medio a la derecha: El tocón de un árbol arrojado en la esquina de la Calle Spruce y la Calle Angelus crea un obstáculo para los peatones en la esquina sureste de la intersección.

Abajo a la izquierda: Un ciclista viaja en la parte más suave de la Avenida Lander.

Abajo a la derecha: Un participante del taller observa las condiciones a lo largo de las vías del tren en la Calle Castor.

Conflictos de Conductores

- El tramo este de la intersección de la Calle Angelus/Calle Orange al sur no tiene una señal de alto. Los conductores que viajan hacia el oeste por la Calle Angelus pueden girar hacia la Calle Orange al sur sin detenerse y los que viajan hacia el sur por la Calle Orange no tienen dispositivos de control de tráfico que les obliguen a detenerse. Los participantes de la Ruta 3 compartieron que esto crea frecuentes conflictos y es un sitio donde casi ocurren choques entre los conductores en la intersección.



La intersección de la Calle Angelus y la Avenida Orange al sur carece señales de alto en tres de sus cuatro patas, creando frecuentes conflictos entre los conductores

Faltan Delantales de Entrada

- Las casas a lo largo de la Calle Orange al sur carecen de delantales para que los residentes accedan a sus entradas. En consecuencia, algunos residentes usan vigas de madera a lo largo de la calle como un delantal improvisado. Algunos pedazos de madera se mueven con el tiempo y terminan en la calle.



Izquierda/Derecha: Dos tipos de delantales improvisados a lo largo de la Calle Orange al sur.

Retos al Cruzar



Arriba izquierda: Cruce peatonal descolorido en la Avenida Castro/Avenida Orange al sur.

Abajo izquierda: Los participantes compartieron que los conductores no se detienen en el cruce peatonal de la Avenida Lander y la Avenida Bernell.

Derecha: Cruzar la Calle Spruce y la Avenida South es extremadamente larga.

Problemas de Cruce Peatonales Sin Marcas

- La falta de un cruce peatonal marcado en la Calle High y la Calle Farr crea desafíos para los residentes que intentan acceder al Parque Columbia.

Retos de Mantenimiento de Cruces Peatonales

- Los participantes observaron varios cruces peatonales descoloridos a lo largo de la Calle Orange al sur en la Calle Angelus, la Avenida Vermont y la Calle Castor, así como a lo largo de la Calle High en Calle Lana y la Calle Farr.
- La Calle Orange al sur no requiere que los conductores se detengan para cruzar el tráfico, mientras que todas las calles que se cruzan tienen señales de parada. Los residentes compartieron que cuando caminan a través de las intersecciones a lo largo de la Calle Orange al sur, los conductores no se detienen y parecen viajar por encima del límite de velocidad fijado de 25 millas por hora (mph) cerca de la escuela y 30 mph hacia la Calle High.
- El cruce peatonal al norte en la intersección de la Calle Spruce/Avenida South al sur está sesgado, resultando en una travesía muy larga para los estudiantes. Esta es también la ruta más directa a la escuela para la mayoría de los estudiantes y familias. Además, el ángulo de la intersección y los conductores estacionados verticalmente a lo largo del lado norte de la Avenida South crean puntos ciegos entre los conductores en dirección sur por la Avenida Spruce girando hacia el oeste en la Avenida South y los estudiantes y familias que intentan cruzar la calle para llegar a la Escuela Primaria Wakefield.
- El cruce de la Calle Angelus/Calle Spruce también está sesgado. Además, la parte occidental de la intersección es extremadamente amplia, lo que favorece las altas velocidades y crea puntos ciegos para los conductores.
- La Avenida Lander es una amplia arteria de cinco carriles con dos carriles para vehículos en cada dirección y un carril para dar vuelta a la izquierda desde el sur de la Avenida South hasta la Avenida Linwood al oeste. No hay señal de alto ni intersecciones señalizadas por la Avenida Lander desde la Avenida South hasta la Avenida Linwood por el oeste. Hay algunos cruces marcados de alta visibilidad en la Avenida Lander, como el de la Avenida Bernell. Los participantes observaron lo difícil que es cruzar la carretera de cinco carriles con los conductores que viajan más rápido que el límite de velocidad marcado de 40 mph.

Comportamientos de los Usuarios de la Carretera

- Se observaron marcas de llantas circulares en las intersecciones de la Avenida Martinez/Avenida Parnell, la Calle Spruce/Avenida South, la Avenida Lander/Avenida Bernell, y la Avenida Linwood al oeste/Avenida Lander y en la Calle High enfrente del Parque Columbia. Los miembros de la comunidad compartieron que muchos conductores usan estas intersecciones para realizar maniobras inseguras donde giran el vehículo en círculos a alta velocidad.
- Los participantes compartieron que los conductores parecen viajar por encima del límite de velocidad marcado de 30 millas por hora (mph) en la Calle Orange al sur, la Calle High y la Avenida Oeste al sur. El límite de velocidad marcado en la Avenida Lander es de 40 mph, pero los participantes compartieron que los conductores parecen estar viajando mucho más rápido que eso. Los participantes opinaron que debido a que la Calle Orange al sur y la Avenida Lander son carreteras anchas con pocas señales de parada que se cruzan y señales completas, sería muy difícil conseguir que los conductores desaceleren. Las familias estaban especialmente preocupadas por el exceso de velocidad de otras familias con estudiantes cerca de la Escuela Primaria Wakefield durante los tiempos de llegada y despedida.
- Los participantes compartieron que el guardia de cruce les ha informado que hay muchos coches viajando muy rápido enfrente de la escuela. Además, no hay señales de límite de velocidad presentes.
- Los participantes compartieron que las familias y los estudiantes cruzan la Calle Spruce sin mirar si vienen coches.



Izquierda: . Marcas de llantas en la Calle Spruce y la Avenida South.



Derecha: Señalización descolorida de límite de velocidad en la Avenida Lander.

Recomendaciones para Mejorar la Seguridad Peatonal y Ciclista para la comunidad de Escuela Primaria Wakefield en Turlock

Los participantes participaron en pláticas para un plan de acción para identificar programas comunitarios y proyectos de infraestructura destinados a aumentar la salud y la seguridad de la comunidad. Los grupos de pláticas se dividieron en cuatro áreas temáticas: ánimo, educación, aplicación e ingeniería, para crear una lista de programas y proyectos. Después, cada grupo eligió una recomendación para establecer prioridades y ampliarla mediante la planificación preliminar. Los otros resultados de la lluvia de ideas se enumeran por tema a continuación.

Educación:

- Establecer un programa de Caminar y Rodar para el Día Nacional de Caminar a la Escuela en octubre.
- Crear anuncios de servicio público de caminar y andar en bicicleta con seguridad en la radio, paradas de autobús y en las redes sociales.
- Presentaciones y discusiones obligatorias sobre la seguridad de caminar y andar en bicicleta para las familias.
- Establecer un programa de guardia de cruce de la Asociación Estadounidense del Automóvil (AAA por sus siglas en inglés).

Ánimo:

- Desarrollar un programa de guardia de cruce en la Escuela Primaria Wakefield.

Ingeniería:

- Cruce mejorado en la Escuela Preparatoria Turlock.
- Cruces peatonales marcados adicionales en la comunidad escolar con cruces peatonales de alta visibilidad alrededor de la Escuela Primaria Wakefield y el Parque Columbia.
- Trasladar líneas de servicios públicos que están en banquetas, como las que se encuentran en la Avenida West entre la Avenida South y la Calle Angelus.

Aplicación:

- Coordinación con el Departamento de Policía de Turlock para aumentar las patrullas en las horas de llegada y horas de despedida en la escuela para abordar los problemas con el estacionamiento en las zonas rojas, y a los que no ceden a los peatones en los cruces peatonales.

Recomendaciones de la Comunidad

Las siguientes tablas resumen las recomendaciones desarrolladas por la comunidad durante el taller.

Educativo: Programa Comunitario de Educación de Seguridad Peatonal y Ciclista

Descripción del Proyecto: Desarrollar e implementar estrategias de seguridad educativa para caminar y andar en bicicleta en la comunidad con los fondos del Programa de Transporte Activo de la Ciudad de Turlock mientras la comunidad espera mejoras de seguridad a mediano y largo plazo.

Metas del Proyecto:

1. Identificar estrategias de educación para la seguridad peatonal y ciclista para la comunidad de la Escuela Primaria Wakefield;
2. Desarrollar e implementar estrategias con estudiantes, familias y el personal de la Escuela Primaria Wakefield;
3. Aumentar los comportamientos seguros de los peatones y ciclistas; y
4. Reducir las lesiones de peatones y ciclistas.

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Quien es Responsable	Recursos Necesarios
<p>Volver a convocar al Comité de Planificación para platicar de las oportunidades de educación sobre la seguridad para peatones y ciclistas e identificar comportamientos de seguridad específicos de peatones y ciclistas de enfoque.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Realizar Observaciones de Comportamiento peatonal y ciclista en la comunidad. <p>Evaluar los resultados de la observación</p> <ul style="list-style-type: none"> • Revisar los resultados de la observación e identificar los comportamientos de enfoque para educación de seguridad peatonal y ciclista. 	Otoño 2019	<p>Comité de Planificación</p> <p>Equipo de Proyecto</p> <p>Ciudad de Turlock</p>	<p>Datos de choques de peatones y ciclistas de SafeTREC</p> <p>Rutas Seguras a La Escuela Guía de evaluación de proyectos escolares locales: Apéndice 4 Protocolo y formulario de Colección de datos sobre la observación de la seguridad</p>
<p>Identificar y desarrollar estrategias educativas para caminar y ciclar seguramente para caminar y andar en bicicleta con seguridad.</p>	Invierno 2019	<p>Comité de Planificación</p> <p>Equipo de Proyecto</p> <p>Ciudad de Turlock</p> <p>Personal de la Escuela</p>	<p>Currículo de Seguridad a Caminar y Andar en Bicicleta</p>

Educativo: Programa Comunitario de Educación de Seguridad Peatonal y Ciclista, continuación

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Quien es Responsable	Recursos Necesarios
Implementar estrategias de educación para caminar y andar en bicicleta con fondos del programa ATP.	Primavera 2020	Comité de Planificación Ciudad de Turlock Personal de la Escuela Primaria Wakefield	Materiales educativos y temas de discusión.

Educativo: Autobús Escolar Caminante

Descripción del Proyecto: Implementar un programa de Autobús Escolar Caminante para organizar a los estudiantes y familias que ya están caminando hacia y desde la escuela y animar a más familias a dejar que sus estudiantes caminen y usen sus bicicletas para viajar a y desde la escuela.

Metas del Proyecto:

1. Organizar a estudiantes y familias que ya están caminando hacia y desde la escuela;
2. Animar a que más guardianes y familias dejen que sus estudiantes caminen hacia y desde la escuela;
3. Educar a más estudiantes y familias sobre las reglas de carreteras; y
4. Aumentar la sensación de seguridad para los estudiantes y las familias que caminan hacia y desde la escuela.

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Quien es Responsable	Recursos Necesarios
<p>Determinar el número de estudiantes que caminan hacia y desde la escuela</p> <ul style="list-style-type: none"> • Identificar de dónde vienen los estudiantes que caminan • Conducir recuentos a mano • Dar encuesta a las familias sobre caminar y andar en bicicleta a y desde la escuela • Realizar recuentos de peatones durante la hora de llegada y despida en intersecciones clave alrededor de la escuela 	Otoño 2019	<ul style="list-style-type: none"> • Grupo de Familias de la Escuela • Agencia de Servicios Sociales del Condado de Stanislaus • Escuela Primaria Wakefield 	<p>Spare the Air Youth Student Hand Tallies</p> <p>Encuesta sobre ir caminando o andar en bicicleta a la escuela.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Spanish Survey
<p>Voluntarios y Educación</p> <ul style="list-style-type: none"> • Voluntarios del grupo de familias de la escuela reclutan a otras familias que sean voluntarios como líderes de autobús escolar caminante. • Proporcionar educación y entrenamientos de seguridad a las familias sobre cómo ser líderes de un autobús escolar caminante 	Primavera 2020	<ul style="list-style-type: none"> • Grupo de Familias de la Escuela • Agencia de Servicios Sociales del Condado de Stanislaus • Departamento de Policía Turlock 	<p>Rutas Seguras a La Escuela: Módulos de Entrenamiento para Autobus Escolar Caminante</p>

Autobús Escolar Caminante, continuación

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Quien es Responsable	Recursos Necesarios
<p>Materiales e Incentivos</p> <ul style="list-style-type: none"> Solicitar donaciones para materiales del programa: chalecos, camisas para estudiantes y adultos participantes Solicitar donaciones para incentivos de participación estudiantil: pulseras de alta visibilidad, llaveros y pegatinas, bicicletas, cascos y luces. Grupo de familias de la escuela solicitan donaciones de empresas locales Grupo de familias de la escuela organizan recaudaciones de fondos para los materiales e incentivos necesarios para el programa 	<p>Otoño 2020</p>	<p>Grupo de Familias de la Escuela Agencia de Servicios Sociales del Condado de Stanislaus</p>	<p>Departamento de Salud Pública del Condado de Los Ángeles. ¡Caminemos juntos a la escuela! Manual de entrenamiento para autobuses escolar caminante Para programas de Rutas Seguras a la Escolares.</p> <ul style="list-style-type: none"> Lista de materiales e Incentivos
<p>Lanzamiento del programa Autobús Escolar Caminante</p> <ul style="list-style-type: none"> Plan de reuniones o actividades educativas adicionales durante todo el día 	<p>Día Nacional de Caminar a la Escuela, Octubre 2020</p>	<ul style="list-style-type: none"> Grupo de Familias de la Escuela Agencia de Servicios Sociales del Condado de Stanislaus Escuela Primaria Wakefield 	<p>Rutas Seguras a la Escuela Asociación Nacional: Día de Caminar a la Escuela ¡Planifica tu programa en 4 sencillos pasos!</p>

Aplicación: Programa Guardia de Cruce

Descripción del Proyecto: El Programa de Inmersión Dual en la Escuela Primaria Wakefield se está expandiendo en un grado por año. Con esta afluencia de nuevos estudiantes y a medida que más estudiantes llegan en vehículo, este proyecto pretende establecer un Programa de Guardia de Cruce para mejorar la seguridad de todos los usuarios durante la llegada y despedida de clases.

Metas del Proyecto:

1. Mejorar seguridad de estudiantes y familias que caminan y van en bicicleta a la escuela; y
2. Fomentar un comportamiento de conducción más seguro cerca de la escuela durante la llegada y despedida de clases.

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Quien es Responsable	Recursos Necesarios
<p>Convocar un grupo de voluntarios interesados en desarrollar un Programa de Guardia de Cruce en la Escuela Primaria Wakefield.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Identificar a un campeón escolar • Asociarse con el Departamento de Policía de Turlock 	Otoño 2019 preferible en Octubre	Agencia de Servicios Sociales del Condado de Stanislaus	<p>Guía de Entrenamiento de Guardia de Cruce de la Escuela de California, Capítulo 2.</p> <p>Identificación de dónde se necesitan guardias de cruce</p> <p>CA MUTCD, Capítulo 7D Crossing Supervisión</p>
<p>Comunicarse con el Distrito Escolar de Turlock para determinar si ya existe un programa de guardia de cruce y aprenda cómo presentar una solicitud para Escuela Primaria de Wakefield</p>	Otoño 2019	Agencia de Servicios Sociales del Condado de Stanislaus	Distrito Escolar de Turlock
<p>Observar los patrones de llegada/despedia en la Escuela Primaria Wakefield para identificar intersecciones con la mayor necesidad de un guardia de cruce.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Realizar recuentos de peatones y ciclistas, incluyendo las observaciones del uso del casco 	Otoño 2019	Grupos Interesados	<p>Guía de Rutas Seguras a la Escuela</p> <p>Realización de Conteos de Bicicletas y Peatones</p>

Aplicación: Programa Guardia de Cruce, continuación

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Quien es Responsable	Recursos Necesarios
<p>Identificar mejoras de infraestructura planeadas por parte de la Ciudad de Turlock y el Condado de Stanislaus para esta área que pueden afectar a un programa de guardia de cruce.</p>	Otoño 2019	Grupos Interesados	Turlock Engineering Division Stanislaus County Public Works - Engineering Division
<p>Programa Piloto de Guardia de Cruce</p> <ul style="list-style-type: none"> • Identificar período de 2 semanas para el programa piloto • Identificar los lugares para la colocación de guardias de cruce • Entrenar a los guardias de cruce • Materiales de seguridad de AAA u otra agencia • Implementar Programa Piloto • Observar llegada/despida, incluyendo conteos de peatones y ciclistas durante el piloto 	Primavera 2020, preferible Abril	<ul style="list-style-type: none"> • Grupos Interesados 	Chalecos de seguridad Señales de alto Silbato
<p>Evaluar el programa de Guía de Cruce y abordar las mejoras necesarias</p> <ul style="list-style-type: none"> • Revisar el programa piloto para mejoras, por ejemplo, participación de diferentes grupos de edad, recuentos de peatones y ciclistas, cambios en el comportamiento o percepciones acerca de caminar y andar en bicicleta, entrenamiento de guardia de cruce y colocaciones de guardia de cruce 	Verano 2020	Grupos Interesados Agencia de Servicios Sociales del Condado de Stanislaus	

Aplicación: Programa Guardia de Cruce, continuación

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Quien es Responsable	Recursos Necesarios
<p>Implementar el Programa de Guardia de Cruce a tiempo completo</p> <ul style="list-style-type: none"> • Incorporar los resultados de la evaluación del programa piloto • Determinar si se dispone de fondos para apoyar este esfuerzo por conducto del Consejo de Gobiernos de Stanislaus 	Otoño 2020	Grupos Interesados	Consejo de Gobiernos de Stanislaus

Aplicación: Capitanes de Esquina/Patrulla Estudiantil de Seguridad

Descripción del Proyecto: Los Capitanes de la Esquina recogerán información sobre la matrícula del vehículo para compartirla con el Departamento de Policía de Turlock (TPD) para ayudar a identificar a los conductores involucrados en comportamientos inseguros en la carretera. Luego el personal escolar se pondrá en contacto con los conductores para proporcionarles educación sobre la seguridad en los viajes.

Metas del Proyecto:

1. Reducir el comportamiento inseguro del conductor;
2. Educar y animar a las familias y estudiantes sobre la seguridad peatonal; y
3. Fomentar las asociaciones entre el personal de escuela y la policía.

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Quien es Responsable	Recursos Necesarios
Identificar a voluntarios para convertirse en Capitanes de Esquina <ul style="list-style-type: none"> • Realizar actividades de divulgación en las reuniones de familias para reclutar voluntarios 	Mayo 2020	Cultiva La Salud/ Public Health Advocates	Guía Curricular para Peatones y Ciclista Implementación Rutas Seguras a la Escuela en Escuelas y Comunidades de Bajos Ingresos
Organizar un Entrenamiento para Capitanes de Esquina <ul style="list-style-type: none"> • Impartir educación general sobre seguridad vial • Capacitar a los voluntarios sobre cómo documentar el comportamiento inseguro del conductor, incluyendo la recolección de números de matrícula y una descripción de la maniobra o comportamiento inseguro observado • Lourdes Pérez compartirá las lecciones aprendidas de la implementación de un programa similar en el Distrito Escolar Unificado de Ceres (CUSD) y contactará al personal de CUSD según sea necesario 	Junio-Agosto 2020	Cultiva La Salud Public Health Advocates Personal de Escuela Primaria Wakefield Departamento de Policía Turlock	Retomando las Calles y las Banquetas: Cómo las Rutas Seguras a la Escuela y Iniciativas de Seguridad Escolar y Comunitaria Pueden Superar la Violencia y el Crimen

Aplicación: Capitanes de Esquina/Patrulla Estudiantil de Seguridad, continuación

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Quien es Responsable	Recursos Necesarios
<p>Planificar Evento de Día de Caminar a la Escuela</p> <ul style="list-style-type: none"> • Identificar día del evento • Seleccionar lugar de encuentro para los voluntarios y estudiantes • Elaborar folletos y realizar actividades de divulgación y el alcance 	<p>Agosto-Septiembre 2020</p>	<p>Agencia de Servicios Sociales del Condado de Stanislaus</p>	<p>Asociación Nacional de Rutas Seguras a la Escuela, Día de Caminar a la Escuela: ¡Planificando su Programa en 4 Pasos Fáciles!</p> <p>Recursos de Sitio de Web de Caminar y Andar en Bicicleta a la Escuela</p>
<p>Lanzar el Programa de Capitanes de Esquinas en Día de Caminar a la Escuela</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tener evento del Día de Caminar a la Escuela • Proporcionar educación sobre la seguridad para caminar a los estudiantes durante las actividades en clase y a través de las familias voluntarias que ayudan a dirigir una ruta para caminar o otra actividad • Los Capitanes de Esquina documentan matrículas de conductores involucrados en conductas inseguras • El personal de la Escuela Primaria Wakefield comparte matrículas con el Departamento de Policía de Turlock para identificar a los conductores involucrados en conductas inseguras • Personal de la Escuela Primaria Wakefield contacta a conductores y proporciona educación sobre la seguridad como una advertencia 	<p>Octubre 2020</p>	<p>Líder de Capitán de Esquina:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cultiva La Salud/ Public Health Advocates <p>Líder de Día de Caminar a la Escuela:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Agencia de Servicios Sociales del Condado de Stanislaus <p>Organizaciones en Apoyo: Departamento de Policía Turlock</p> <ul style="list-style-type: none"> • Personal de Escuela Primaria Wakefield 	<p>NHTSA Planes de Estudio de Seguridad para Peatones</p>

Aplicación: Capitanes de Esquina/Patrulla Estudiantil de Seguridad, continuación

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Quien es Responsable	Recursos Necesarios
<p>Establecer competencia estudiantil para que los estudiantes permanezcan seguros al caminar/andar en bicicleta</p> <ul style="list-style-type: none"> • Incorporar actividades de seguridad para caminar y andar en bicicleta en el currículo • Animar a los estudiantes a seguir las reglas de la carretera durante la llegada y despedida • Involucrar a los estudiantes en animar y educar a las familias y guardianes para apoyar el cambio de comportamiento • Proveer créditos cuando los estudiantes son observados siguiendo las reglas de seguridad para caminar y andar en bicicleta (usando un paso de peatones, señalización al andar en bicicleta, evitar pasos de cuadra, etc.) • Ofrecer celebración a la clase con la mayoría de los créditos recogidos 	<p>Agosto 2020-continuo</p>	<p>Cultiva La Salud Public Health Advocates Personal de la Escuela Primaria Wakefield</p>	<p>Vermont_Rutas_Seguras_a_la_Escuela_Concurso Escolar e Incentivos</p>

Recomendaciones de Cal Walks & SafeTREC

Programa de Promotores

El Equipo de Proyecto **recomienda que la Agencia de Servicios de Salud del Condado de Stanislaus trabaje con el grupo activo de familias y guardianes para empezar un Programa de Promotores para educar a todas las familias sobre la salud y la seguridad peatonal y ciclista.** El personal de la Escuela Primaria Wakefield ha sido proactivo en el envío de volantes y mensajes a las familias acerca de los procedimientos de llegada y despedida de la escuela y la seguridad general en la carretera. Sin embargo, el grupo de guardianes activados estaba muy preocupado por los comportamientos inseguros de otros guardianes conductores. El establecimiento de un Programa de Promotores con el grupo de familias activados existentes los equipará con conocimientos y herramientas necesarias para amplificar mensajes de seguridad existentes en la escuela. Además, este programa les permitirá hacer conexiones personales con otras familias para fomentar comportamientos de conducción más seguros para los estudiantes.

Organizar Reunión Comunitaria para Informar las Actividades de Transporte Activo no Relacionadas con la Infraestructura

El Equipo del Proyecto **recomienda que la ciudad de Turlock trabaje estrechamente con la administración del distrito escolar, familias y miembros de la comunidad para identificar las necesidades de educación y estímulo que se pueden vincular a la financiación existente de los Fondos del Programa de Transporte Activo.** La Ciudad compartió que ya había fondos para apoyar la programación no relacionada con la infraestructura en las proximidades de los lugares previstos para mejorar la infraestructura. La inclusión de las voces de la comunidad en este proceso asegurará la implementación exitosa y atenderá las necesidades de los miembros de la comunidad y los estudiantes de la Escuela Primaria Wakefield.

Evaluación Comunitario de Cruces de Peatones

El Equipo del Proyecto **recomienda que el Comité de Planificación colabore con el Departamento de Parques, Recreación e Instalaciones Públicas de la Ciudad de Turlock para presentar solicitudes de actualización de cruces peatonales descoloridos y solicitar la instalación de nuevos cruces peatonales.** El Departamento es responsable de la reparación de calles y la adición de rayas de tráfico y puede tener procesos administrativos existentes que los residentes pueden aprovechar para atender sus necesidades para cruzar. Además, el Equipo del Proyecto **recomienda que el Comité de Planificación realice una evaluación de los cruces peatonales a lo largo de las tres rutas de evacuación para identificar intersecciones con cruces peatonales descoloridos, cruces peatonales sin marcas, y oportunidades para cruces peatonales de alta visibilidad.**

Activación del Parque Columbia

El Equipo del Proyecto **recomienda que la Ciudad de Turlock complete una evaluación de las actividades organizadas e informales del parque para entender cómo y cuándo se está utilizando, incluyendo el número y la edad de los usuarios y el tiempo y tipo de actividades.** Esta información podría utilizarse para llevar a cabo actividades de divulgación entre los residentes y desarrollar y ejecutar actividades apoyadas por la comunidad, incluyendo la seguridad peatonal y ciclista. Las familias y miembros de la comunidad en la Ruta 3 compartieron que el Parque Columbia es un bien de la comunidad, y que les gustaría tener más actividades organizadas para utilizar el parque. Pidieron específicamente la programación adicional de parques para jóvenes mayores. Las familias recomendaron clases deportivas de baloncesto, tenis y voleibol para mantener a los jóvenes comprometidos en actividades positivas en la comunidad. En la actualidad, el parque alberga clases diarias de danzaterapia, los participantes comparten son muy bien atendidos.

Recursos del Barrido de las Calles

El Equipo del Proyecto **recomienda que la Ciudad de Turlock agregue información adicional sobre el barrido de la calle al sitio web de la Ciudad**, con una lista de calles y el horario semanal, las fechas que las calles no serán barridas en observancia de los días festivos, y un número telefónico de servicio al cliente para que los residentes llamen y soliciten el barrido de las calles. Actualmente, el sitio web sólo tiene un mapa grande con el horario del barrido de la calle que la gente de la comunidad dice que es difícil de acceder y leer. Los participantes de la Ruta 3 compartieron que el barrido regular de las calles no está sucediendo en su vecindario y señalaron la acumulación de escombros en las carreteras. Solicitaron servicios adicionales del barrido de las calles para ayudar a mantener la limpieza de las calles, mientras esperan la reparación y el mantenimiento de carreteras a gran escala.

Reestructurar la Calle Spruce cerca de la Escuela Primaria Wakefield

El Equipo del Proyecto **recomienda la ciudad de Turlock reduzca la Calle Spruce entre la Calle Angelus y la Avenida South a través de las extensiones de banquetas en las intersecciones, marcas de carril, y la adición de chicanes o gargantillas de tráfico para frenar a los conductores y crear condiciones de cruce más fáciles para los peatones**. Este segmento de la Calle Spruce es demasiado ancho para una calle de vecindad que mide unos 60 pies de ancho y combinado con las intersecciones sesgadas como la Calle Angelus y la Avenida South, crea un ambiente inseguro para los residentes que caminan y andan en bicicleta. La instalación de extensiones de banqueta, incluyendo instalaciones temporales, pueden ayudar a alinear las intersecciones sesgadas y disuadir a los conductores de tomar vueltas a toda velocidad, y al mismo tiempo facilita el cruce para peatones

Apéndice A: Revisión de Planes y Políticas Comunitarias

Revisión de Planes y Políticas Comunitarias: Cal Walks realizó una revisión de los documentos actuales de planificación comunitaria para informar la capacitación y prepararse para aprovechar los esfuerzos existentes. Antes de la visita se examinaron los siguientes documentos:

1. [Plan de Transporte Activo de Turlock](#), 2015
2. [Plan de Implementación para Transporte Activo](#), 2015
3. [Reporte de Rutas Seguras a la Escuela](#), 2015
 - a. [Mapa de Rutas de Rutas Seguras a la Escuela, Escuela Primaria Wakefield](#), 2015
4. [Turlock Amigable a Pie y en Bicicleta](#), 2014
5. [Informe Final del Plan de Tránsito de Corto Alcance](#), 2016
6. [Cambios Propuestos Cerca de Escuela Primaria Wakefield](#)

Apéndice B: Recursos

Lista/Enlaces de Recursos

- [Navegación de Financiación para Comunidades en California](#)
- [Programa de Transporte Activo](#)
- [Viaje Peatonal Más Seguro](#)
- [Día de ir a la Escuela Caminando o en Bicicleta](#)
- [Auditoría de Vecindario: Evaluación de Intersección y Cruce Peatonal](#)
- [Herramienta de Auditoría de Parques Comunitarios](#)
- [Indicadores de Parques Completos](#)
- [Integrating the Promotores Model to Strengthen Community Partnerships](#)
- [Manual de Programa de Promotor\(a\)](#)
- [Lista de Revision Peatonal](#)

Para un resumen de los resultados de los talleres anteriores del CPBST, visite:

www.californiawalks.org/projects/cpbst and <https://safetrec.berkeley.edu/programs/cpbst>

Apéndice C: Análisis de datos de choques de peatones y ciclistas

- Escuela Primaria Wakefield, Turlock CPBST Hoja de datos del taller
- Escuela Primaria Wakefield, Turlock Presentación de datos de visita al sitio
- Escuela Primaria Wakefield, Turlock Seguimiento de los datos de la visita al sitio

Análisis de los Choques que Involucraron a Peatones y Ciclistas de la Escuela Primaria Wakefield

Taller Comunitario Para la Seguridad Peatonal y Ciclista

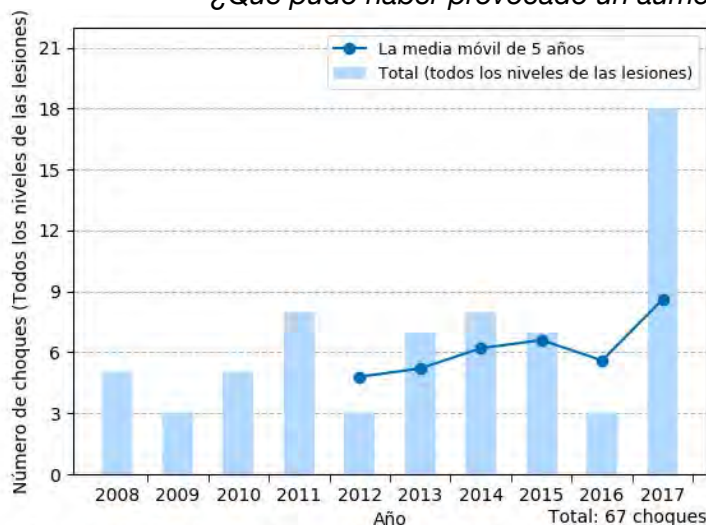
Turlock, CA | 4 de septiembre del 2019

En California, más de una en cada cuatro personas que mueren en un choque es un peatón o ciclista. Hubo un aumento de 13.9 por ciento en las muertes peatonales del 2015 al 2016 y un aumento de 14.0 en las muertes de ciclistas (FARS 2015 y 2016). En este taller, le proporcionamos datos locales de choques para que podamos identificar formas de hacer que caminar y andar en bicicleta sean más seguros en su comunidad.

Los datos locales que proporcionamos se basan en la comunidad dentro del radio de una milla de la escuela primaria Wakefield según definido por los miembros del comité de planificación del taller.

PEATONES

¿Cómo están cambiando los choques de peatones con el tiempo?
¿Qué pudo haber provocado un aumento o disminución de los choques?



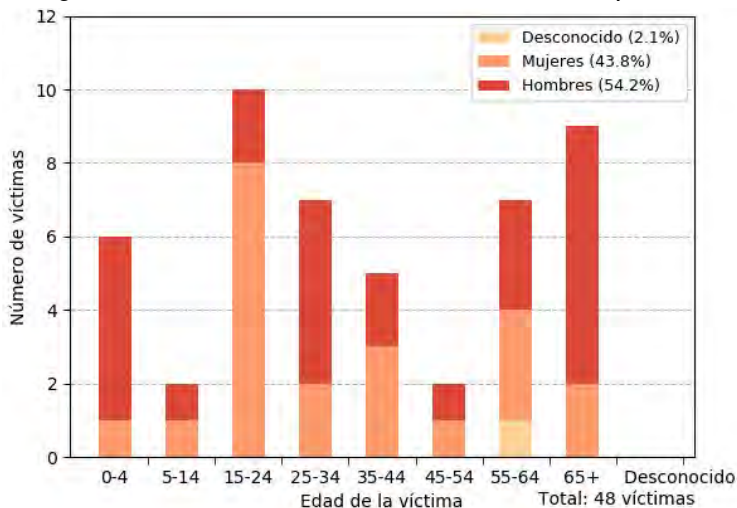
74 personas murieron o fueron lesionadas en **67** choques de peatones en los últimos diez años (2008-2017)

El número de choques de peatones parece estar **aumentando** según la media móvil de cinco años.*

* La media móvil de cinco años es el promedio de cinco años consecutivos de datos. Proporciona una tendencia general de choques a lo largo del tiempo que representa cambios importantes en la cantidad de choques por año.

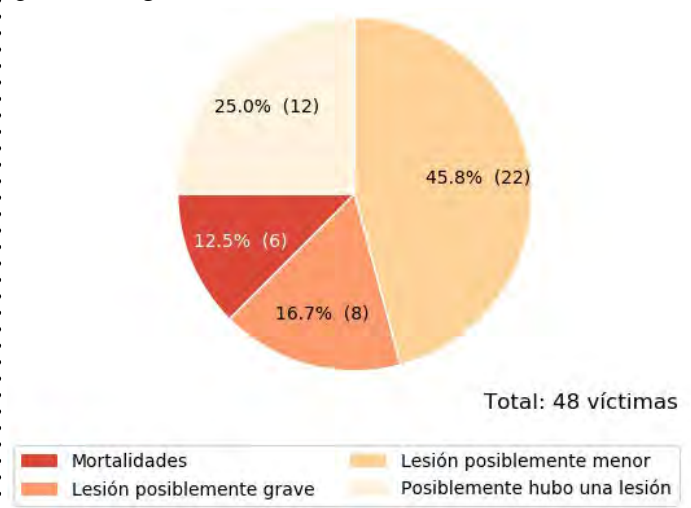
Los siguientes se basan en los datos de choques de peatones para los años 2013-2017:

¿Quiénes fueron las víctimas en estos choques?



22.9% de las víctimas tenían 18 años o menos
18.8% de las víctimas tenían 65 años o más

¿Qué tan grave fueron las lesiones de las víctimas?



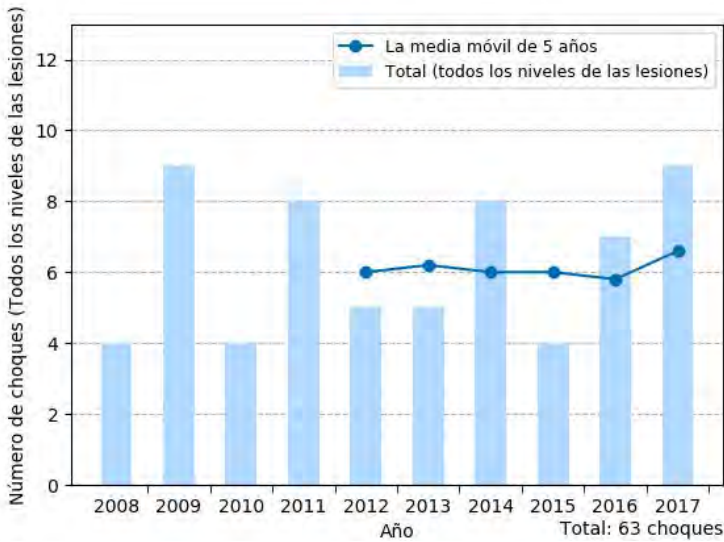
29.2% mortalidades o lesiones

Fuente de datos: Registro integrado del tráfico nacional (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS). Los datos del 2016 y el 2017 son provisional a partir de marzo de 2019.

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).

CICLISTAS

¿Cómo están cambiando los choques de bicicleta con el tiempo?
¿Qué pudo haber provocado un aumento o disminución de los choques?



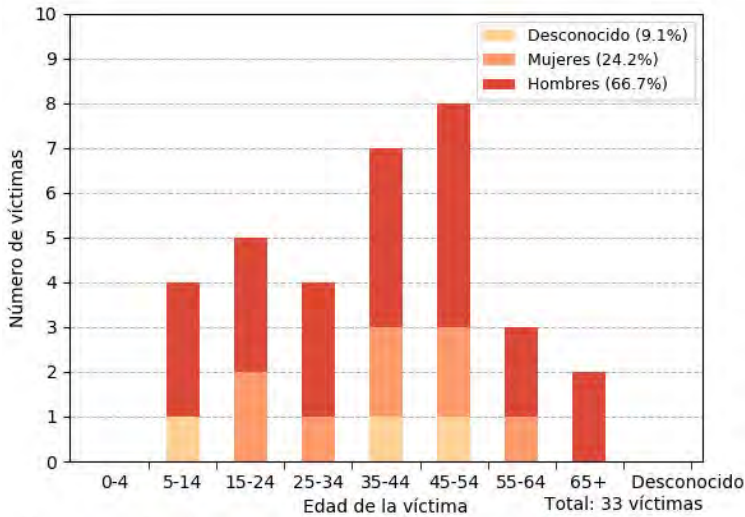
64 personas murieron o fueron lesionadas en **63** choques de bicicletas en los últimos diez años (2008-2017)

El número de choques de bicicleta parece estar **aumentando ligeramente** según la media móvil de cinco años.*

* La media móvil de cinco años es el promedio de cinco años consecutivos de datos. Proporciona una tendencia general de choques a lo largo del tiempo que representa cambios importantes en la cantidad de choques por año.

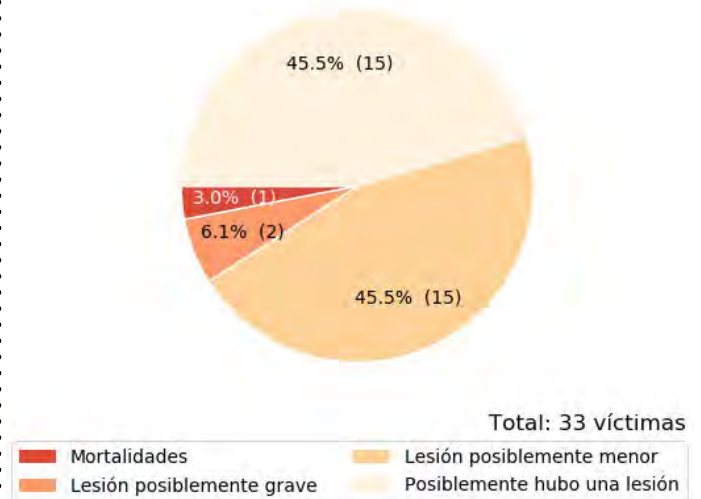
Los siguientes se basan en los datos de choques de bicicleta para los años 2013-2017:

¿Quiénes fueron las víctimas en estos choques?



18.2% de las víctimas tenían 18 años o menos
45.5% de las víctimas tenían 35 al 54

¿Qué tan grave fueron las lesiones de las víctimas?



9.1% mortalidades o lesiones graves

- Si bien estos números no cuentan toda la historia, ¿resuenan con su experiencia en su comunidad?
- ¿Qué tipo de mejora crees que podría ayudar a que caminar y andar en bicicleta sea más seguro en tu comunidad?
- ¿Qué otros datos podrían ayudar a informar la toma de decisiones?

Para obtener más información sobre los datos de choques en su comunidad, visite las herramientas gratuitas disponibles a través del Sistema de Mapa de las lesiones de transporte (tims.berkeley.edu). Para obtener asistencia adicional, envíenos un correo electrónico a safetrec@berkeley.edu.

Mapa de choques peatonales en Wakefield Elementary School (2013 - 2017)



Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 y el 2017 son provisional a partir de marzo del 2019. Fecha: 6/3/2019

Mapa de choques ciclistas en Wakefield Elementary School (2013 - 2017)

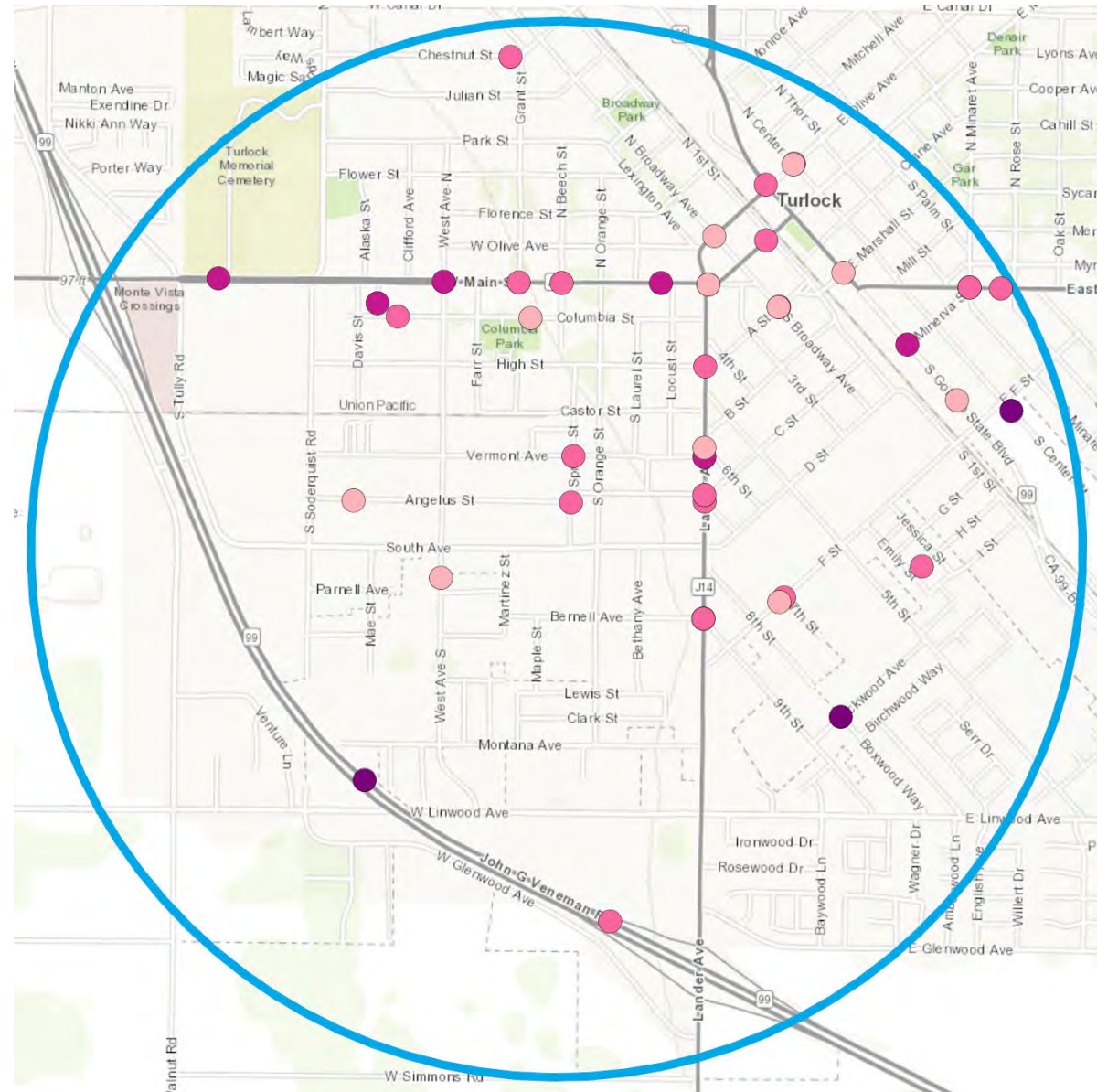


Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 y el 2017 son provisional a partir de marzo del 2019. Fecha: 6/3/2019

Lesiones en los choques peatonales (2013-2017)

Gravedad de choque

- Incidentes fatales (4)
- Lesiones severas (8)
- Lesiones (Otras visibles) (19)
- Lesiones (Queja de dolor) (12)



Data Source: Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS), 2013-2017; 2016 and 2017 data are provisional as of March 2019

Lesiones en los choques peatonales (2013-2017)

Gravedad de choque

- Incidentes fatales (4)
- lesiones severas (8)
- lesiones (Otras visibles) (19)
- lesiones (Queja de dolor) (12)

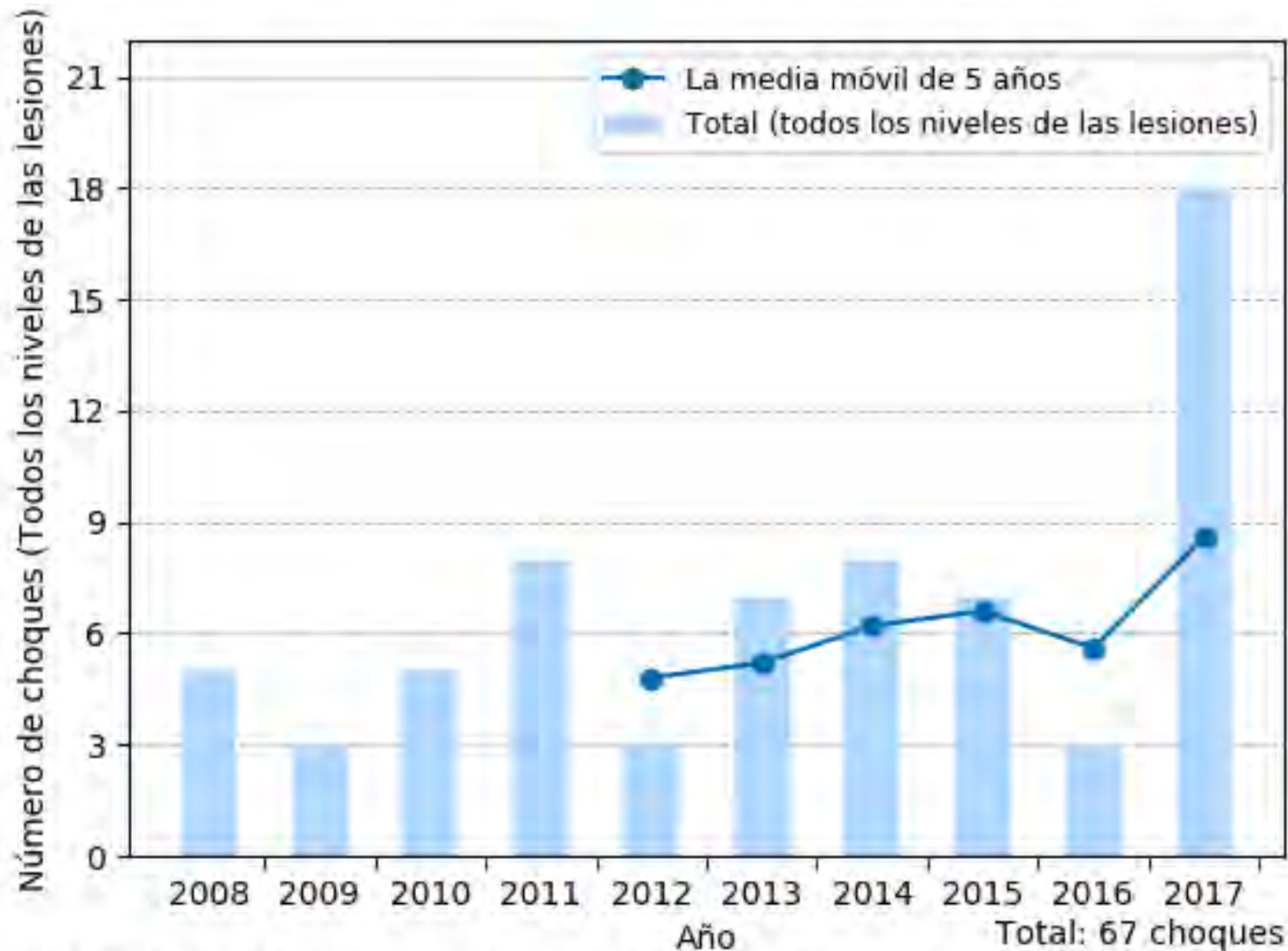
2017 Ingreso Medio por hogar

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

Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 and 2017 son provisional a partir de diciembre del 2018

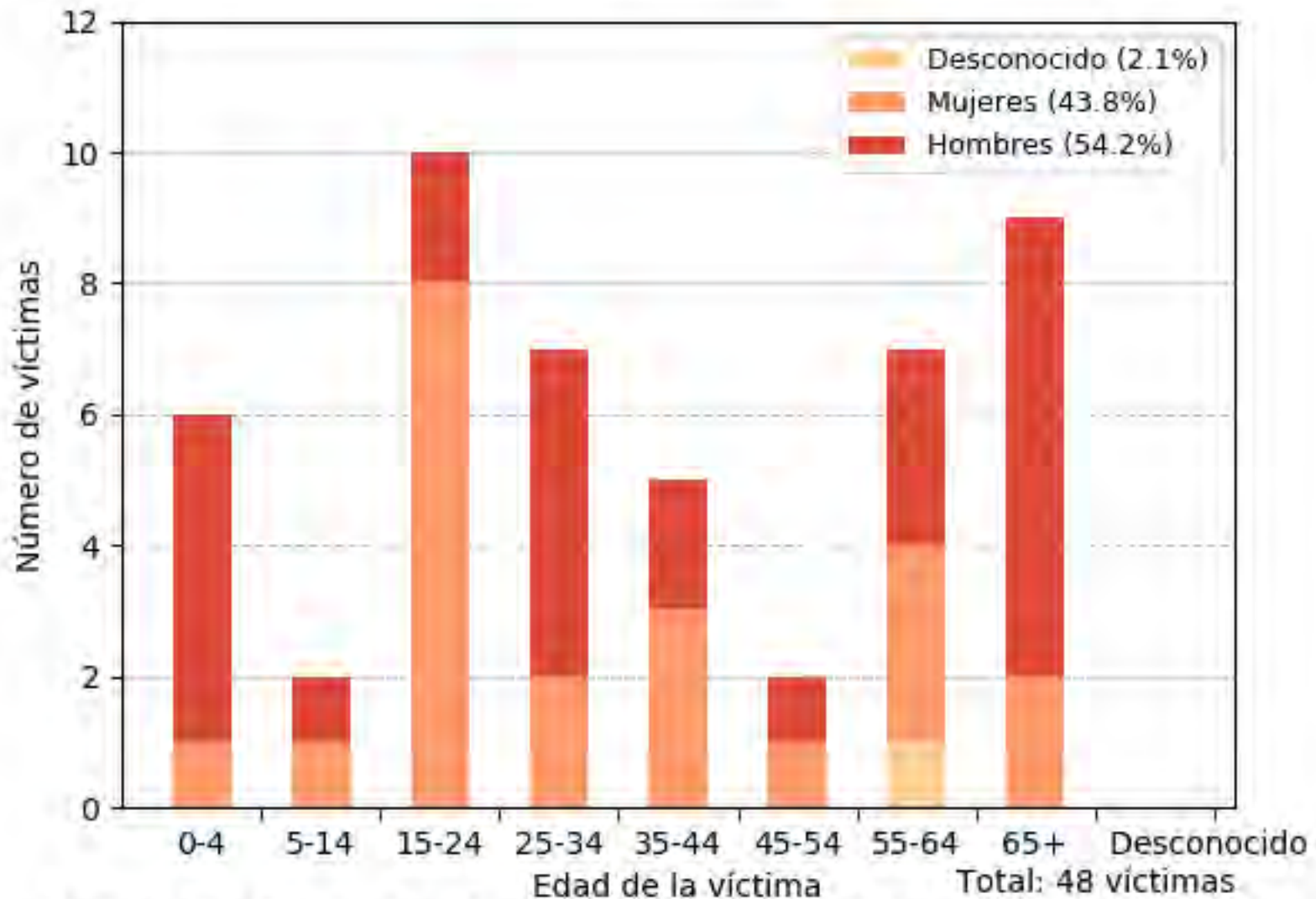


Tendencias en los choques



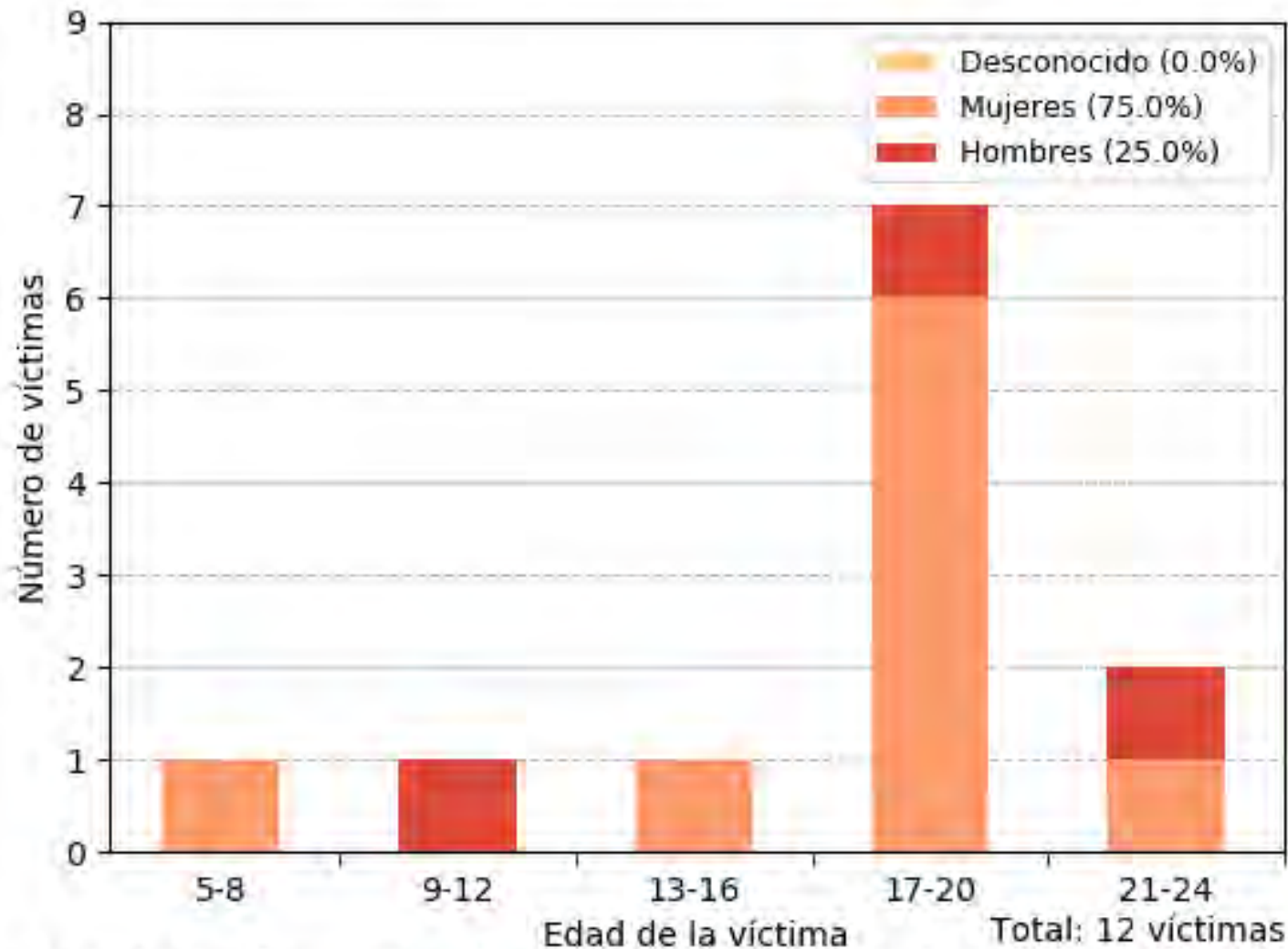
Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2008 al 2017; los datos del 2016 and 2017 son provisional a partir de diciembre del 2018.

Víctimas peatonales por edad y género



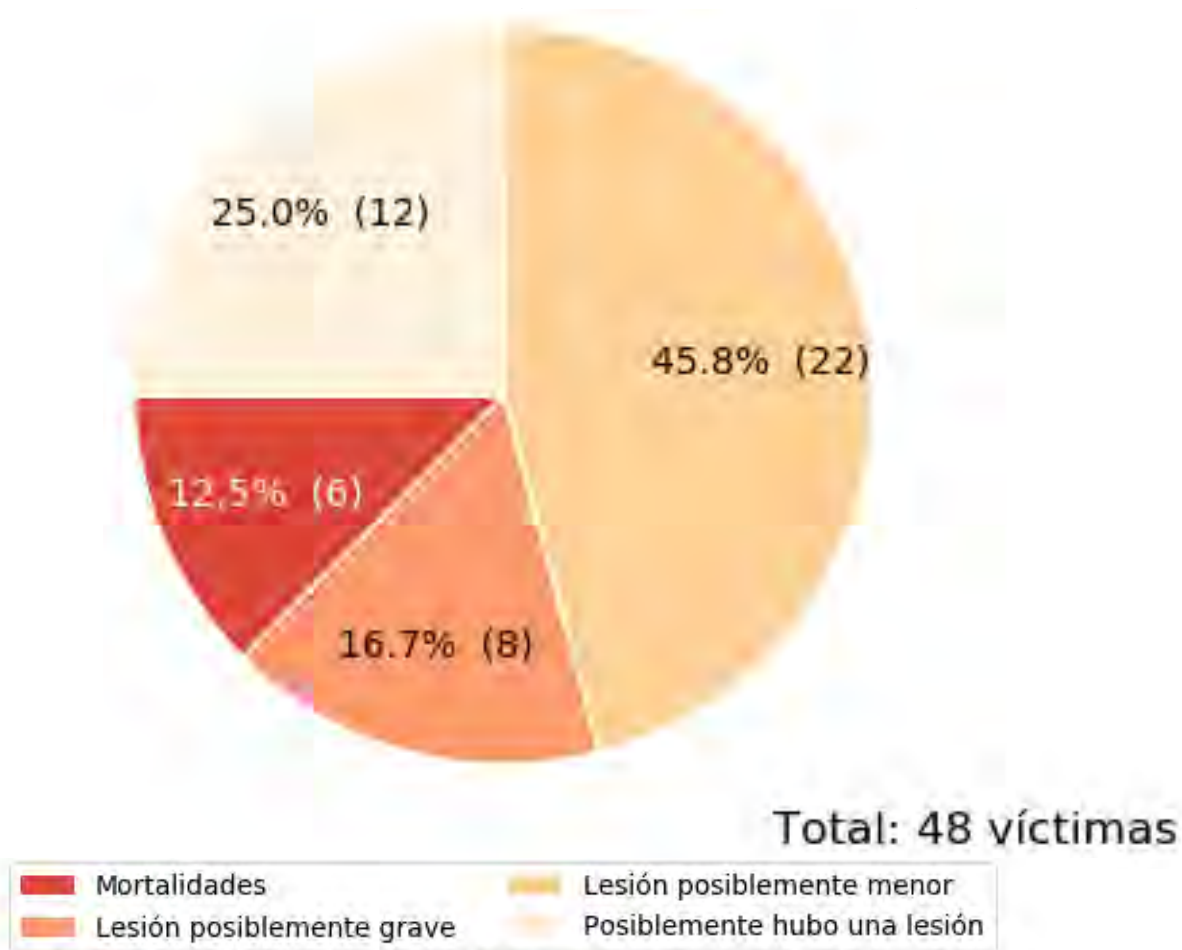
Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2008 al 2017; los datos del 2016 and 2017 son provisional a partir de diciembre del 2018.

Víctimas peatonales por edad y género de la juventud (2013-2017)



Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2008 al 2017; los datos del 2016 and 2017 son provisional a partir de diciembre del 2018.

Gravedad de las víctimas peatonales en los choques



Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2008 al 2017; los datos del 2016 and 2017 son provisional a partir de diciembre del 2018.

Choques peatonales por tiempo de día y día de semana (2013-

	lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	Total
09:00PM-11:59PM	2	0	0	0	2	0	1	5
06:00PM-08:59PM	2	1	0	0	4	2	1	10
03:00PM-05:59PM	2	3	2	1	0	1	2	11
mediodía-02:59PM	1	0	0	2	2	0	1	6
09:00AM-11:59AM	0	0	1	0	0	1	0	2
06:00AM-08:59AM	1	3	1	2	0	0	0	7
03:00AM-05:59AM	0	0	0	0	0	0	0	0
medianoche-02:59AM	0	0	1	0	0	1	0	2
Total	8	7	5	5	8	5	5	43

Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2008 al 2017; los datos del 2016 and 2017 son provisional a partir de diciembre del 2018.

Choques peatonales por tipo de infracción (2013-2017)

Total: 43 choques

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	20 (46.5%)
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	9 (20.9%)
22106	Encender un vehículo o echarlo para atrás peligrosamente en una autopista	3 (7.0%)
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 (4.7%)
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 (4.7%)
21228	desconocido/a	1 (2.3%)
22107	Dar vuelta o moverse a la derecha o la izquierda peligrosamente en una carretera. Dar vuelta sin señal.	1 (2.3%)
23152	Manejar bajo los efectos del alcohol (BAC 0.08+) o drogas	1 (2.3%)

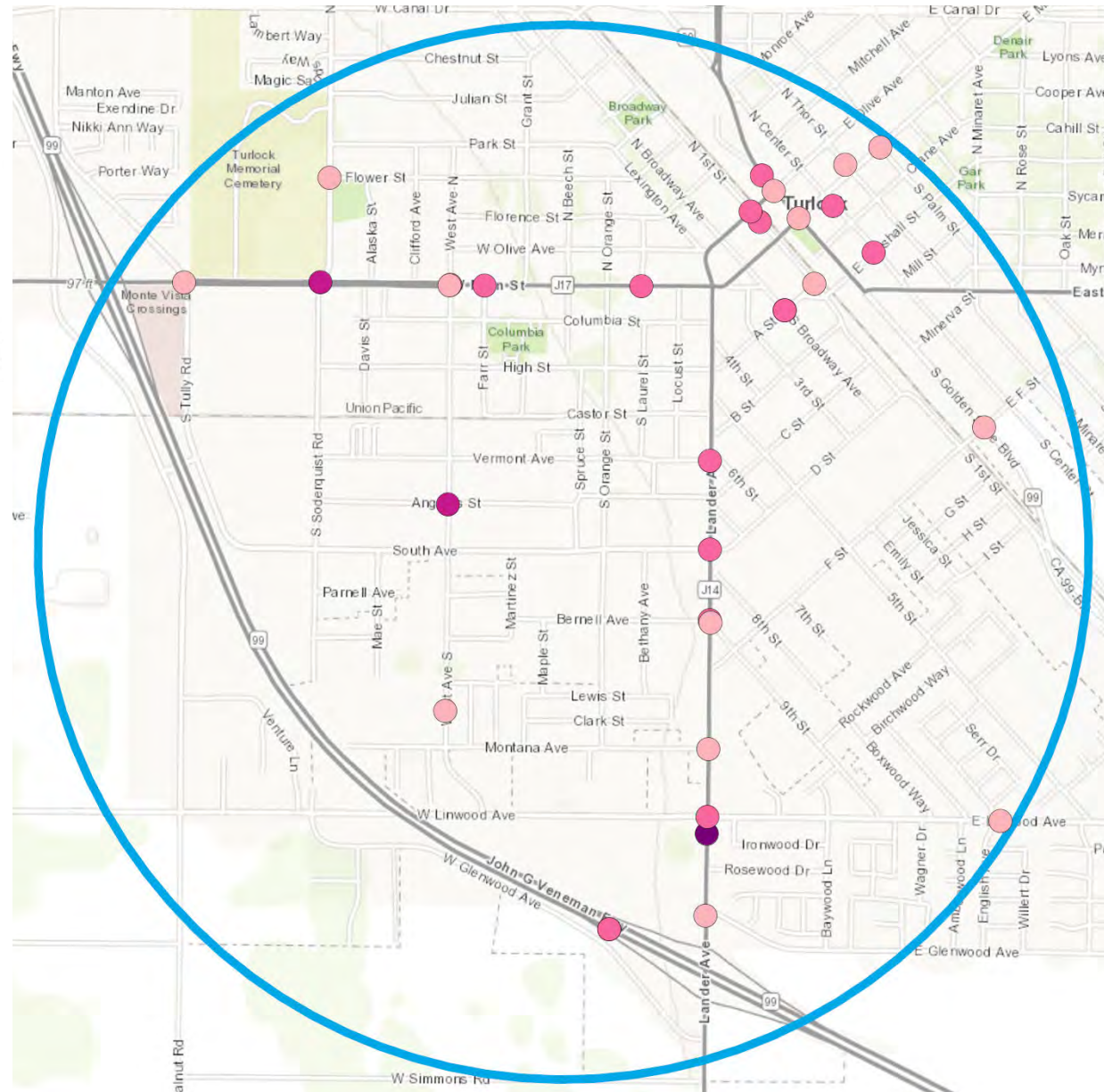
Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2008 al 2017; los datos del 2016 and 2017 son provisional a partir de diciembre del 2018.

Lesiones en los choques ciclistas (2013-2017)

Gravedad de choque

- Incidentes fatales (1)
- Lesiones severas (2)
- Lesiones (Otras visibles) (16)
- Lesiones (Queja de dolor) (14)

Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2008 al 2017; los datos del 2016 and 2017 son provisional a partir de diciembre del 2018.



Lesiones en los choques ciclistas (2013-2017)

Gravedad de choque

- Incidentes fatales (1)
- lesiones severas (2)
- lesiones (Otras visibles) (16)
- lesiones (Queja de dolor) (14)

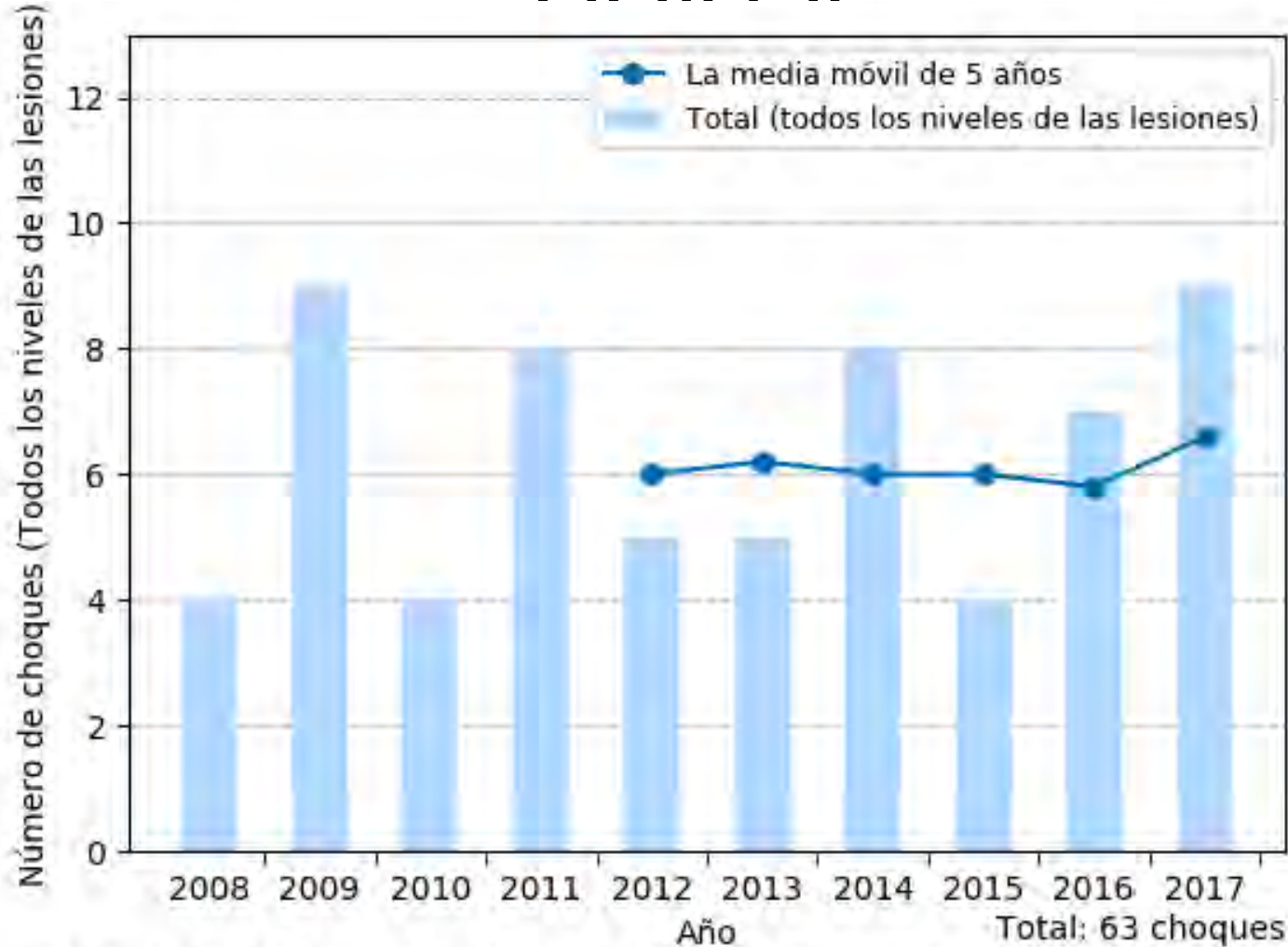
2017 Ingreso Medio por hogar

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

Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 y el 2017 son provisional a partir de diciembre del 2018.

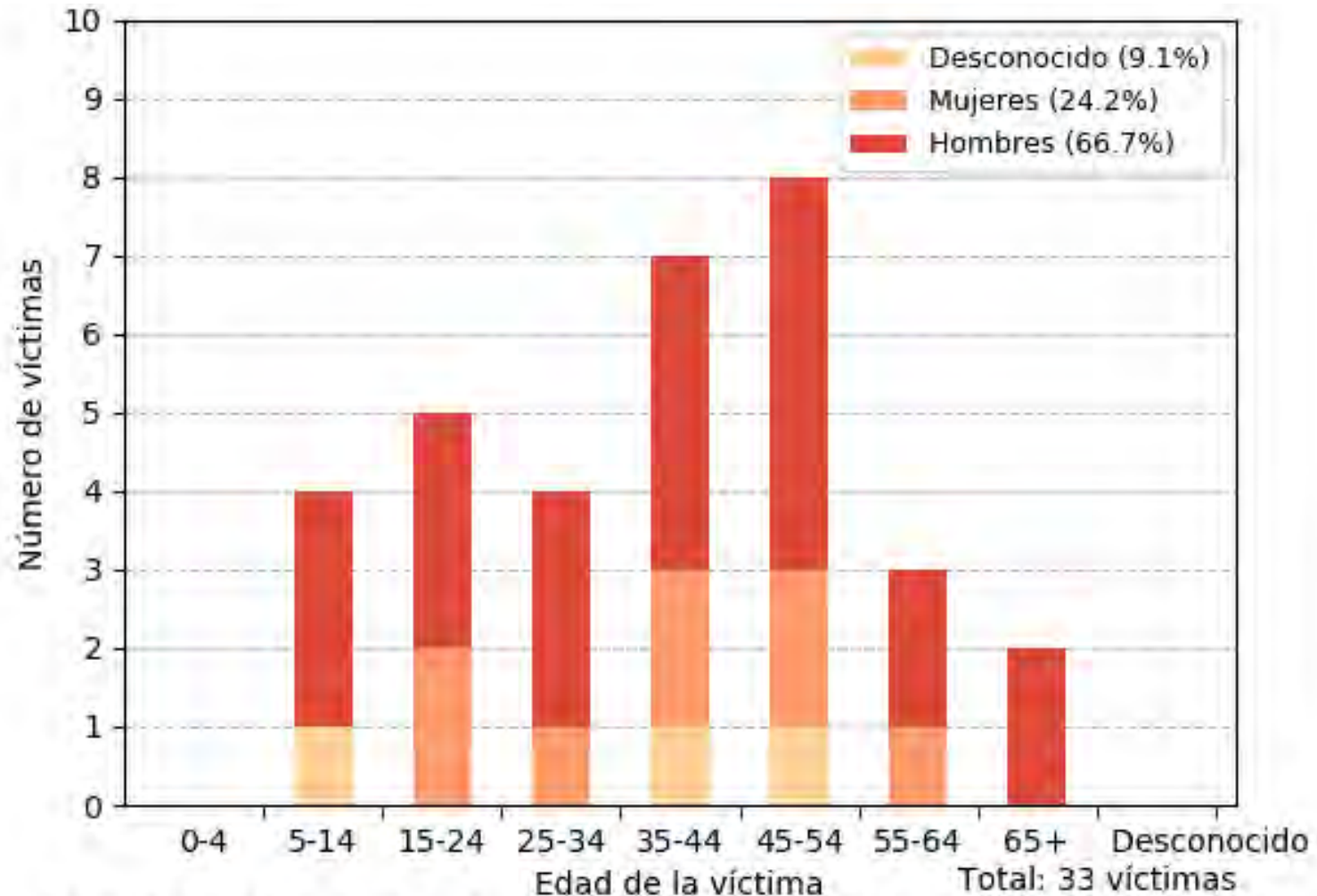


Tendencias en los choques ciclistas



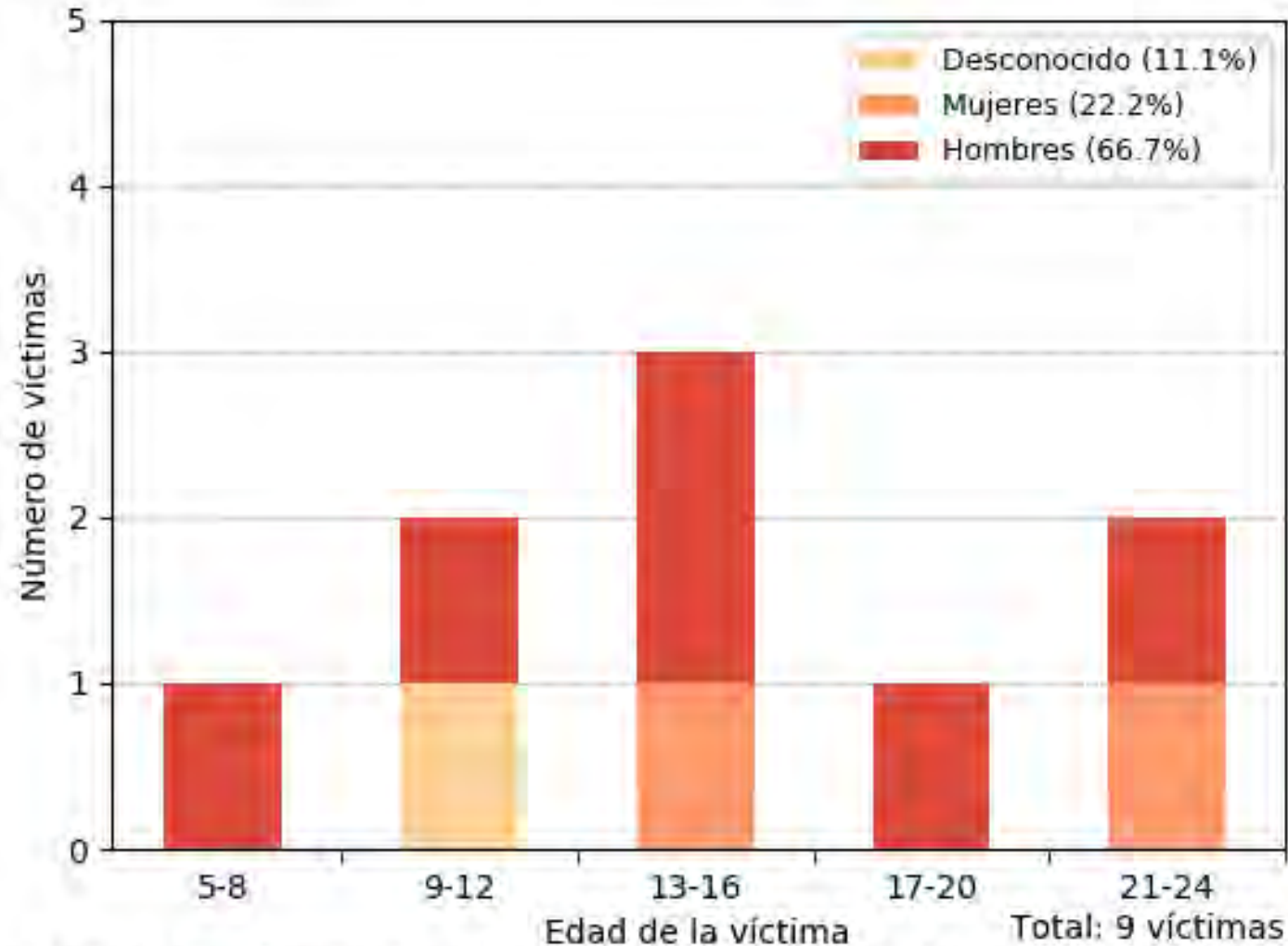
Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2008 al 2017; los datos del 2016 and 2017 son provisional a partir de diciembre del 2018.

Víctimas ciclistas por edad y género (2013-2017)



Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2008 al 2017; los datos del 2016 and 2017 son provisional a partir de diciembre del 2018.

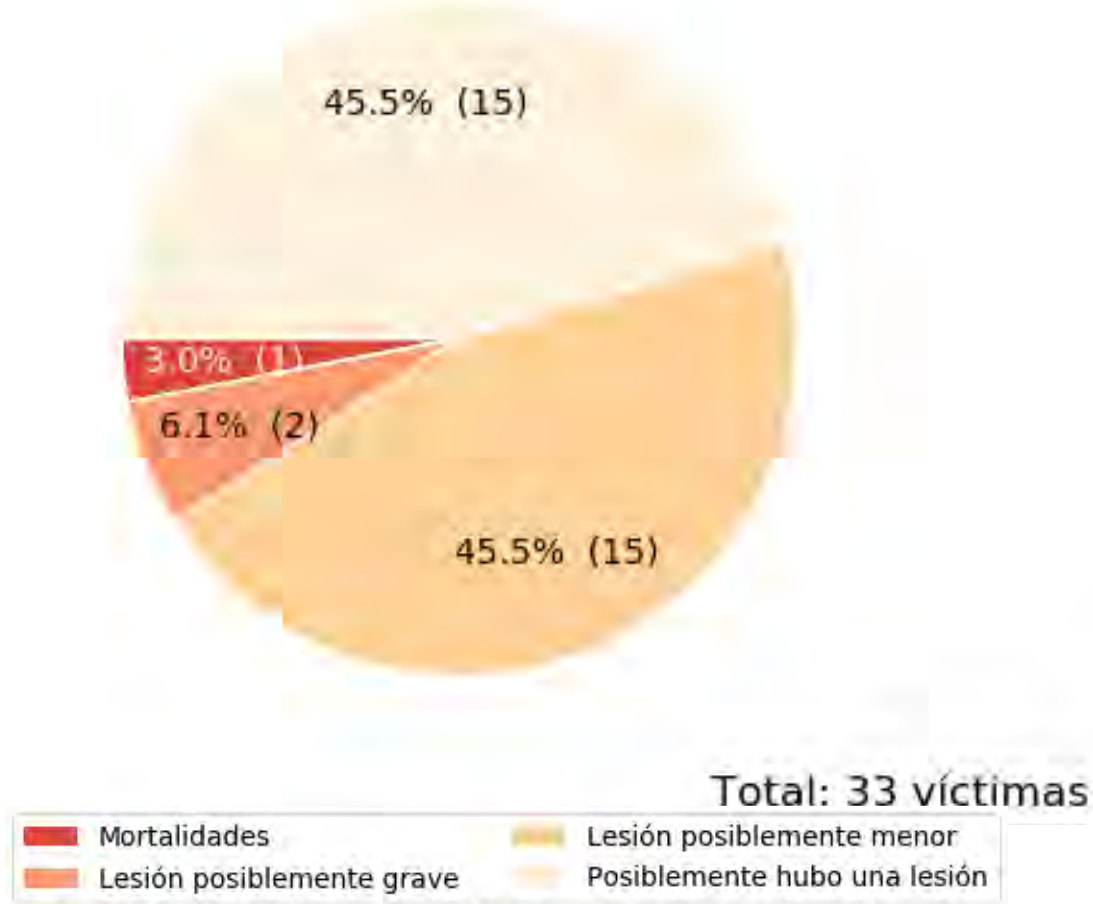
Víctimas ciclistas por edad y género de jóvenes (2013-2017)



Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2008 al 2017; los datos del 2016 and 2017 son provisional a partir de diciembre del 2018.

Gravedad de las lesiones de las víctimas ciclistas

(2012-2017)



Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2008 al 2017; los datos del 2016 and 2017 son provisional a partir de diciembre del 2018.

Choques ciclistas por tiempo del día y día de la semana (2013-2017)

	lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	Total
09:00PM-11:59PM	0	0	1	0	0	1	1	3
06:00PM-08:59PM	2	1	2	1	2	0	3	11
03:00PM-05:59PM	2	0	0	2	0	0	0	4
mediodía-02:59PM	2	1	0	1	1	0	1	6
09:00AM-11:59AM	2	1	0	0	2	0	0	5
06:00AM-08:59AM	0	2	0	0	1	0	0	3
03:00AM-05:59AM	0	0	1	0	0	0	0	1
medianoche-02:59AM	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	8	5	4	4	6	1	5	33

Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2008 al 2017; los datos del 2016 and 2017 son provisional a partir de diciembre del 2018.

Choques ciclistas por tipo de infracción (2013-2017)

Total: 33 choques

Codigo CVV	descripción	frecuencia/percentil
21804	Fracaso de ceder el derecho de paso por parte del conductor cuando entre o cruce una autopista	6 (18.2%)
21202	Falta por parte del ciclista de montar en el borde derecho de la calle si viaja a una velocidad por debajo del tráfico normal	4 (12.1%)
22107	Dar vuelta o moverse a la derecha o la izquierda peligrosamente en una carretera. Dar vuelta sin señal.	4 (12.1%)
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.	3 (9.1%)
21650	Fracaso de manejar o montar en bicicleta en la mitad derecha de la calle (existen algunas excepciones)	3 (9.1%)
21802	Fracaso de parar o ceder el derecho de paso en una señal de alto	3 (9.1%)
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 (6.1%)

Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2008 al 2017; los datos del 2016 and 2017 son provisional a partir de diciembre del 2018.

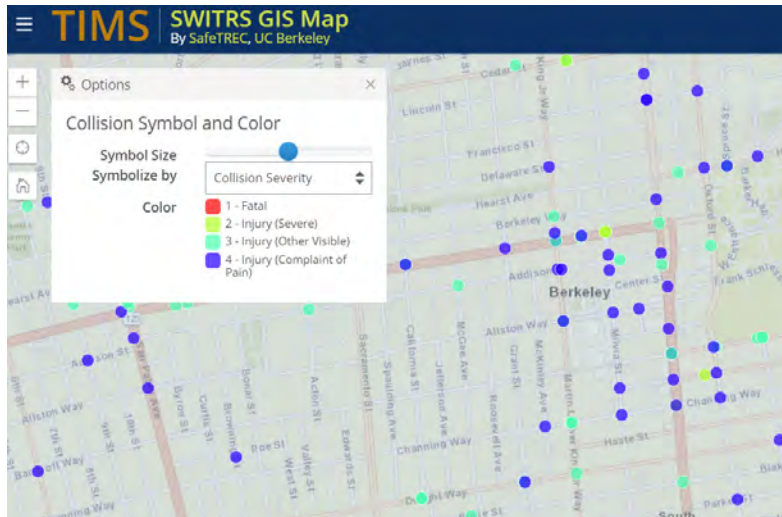
Recursos adicionales

Street Story/
Diario de la calle



Street Story/Diario de la calle es una herramienta para recopilar comentario comunitario en asuntos del transporte seguro. Comparta sus historias de los lugares donde estuvo involucrado en un choque o casi estuvo en un choque, y de los lugares que se sienten seguros o peligrosos en el sitio web:

<https://streetstory.berkeley.edu>



Transportation Injury Mapping System (TIMS)

TIMS es un sistema en la red que permite a los usuarios analizar y mapear datos del Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) para explorar los datos de los choques. Regístrate gratis para tener acceso a las herramientas y recursos que ofrece TIMS.

<https://tims.berkeley.edu>

Gracias por su interés en el programa Programa de Entrenamiento Comunitario Sobre Seguridad Peatonal y Ciclista. Para información, por favor visite:

<https://safetrec.berkeley.edu/programs/cpbst> o <https://www.calwalks.org/cpbst>

safetrec@berkeley.edu o cpbst@calwalks.org

