



Recomendaciones Para Mejorar la Seguridad Peatonal y Ciclista Para la Comunidad de Valley West en Arcata



Octubre 2018



Reconocimientos

Comité de Planificación

Netra Khatri	Ciudad de Arcata, División de Ingeniería
Julie Neander	Ciudad de Arcata, División de Recreación
Emily Sinkhorn	Agencia de Acción Comunitaria Redwood
Jennifer Weiss	Agencia de Acción Comunitaria Redwood
Areli Cupp	Departamento de Salud y Servicios Humanos del Condado de Humboldt
Elaine Hogan	Departamento de Salud y Servicios Humanos del Condado de Humboldt
Michael Reardon	Departamento de Salud y Servicios Humanos del Condado de Humboldt
Robin Baker	Centro de Recursos McKinleyville
Jayne McGuire	Universidad Estatal de Humboldt, Departamento de Administración de Kinesiología y Recreación
Melissa Lazon	Equipo de Acción de Seguridad Pública de Arcata
Janine Mahoney	Hogares Comunitarios River (River Community Homes, en inglés)
Camellia Preciado	Los Patios (The Courtyards, en inglés)
Lucy Salazar	Ciudadano Defensor de Valley West

Agradecemos al Comité de Planificación por invitarnos a su comunidad y por recibir el Taller Comunitario de la Seguridad Peatonal y Ciclista para la comunidad de Valley West en Arcata.

Le damos gracias al Centro de Recursos McKinleyville por proveer desayuno y refrigerios en apoyo de este entrenamiento, a la Ciudad de Arcata por proveer cuidado infantil, a Elaine Hogan por proveer interpretación de inglés a español, y al Red Roof Inn de Valley West por ser anfitrión del taller.

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

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

Tabla de Contenido

Reconocimientos	2
Comité de Planificación	2
Introducción	4
Historial	5
Proceso de Planificación	5
Condiciones Existentes	6
Historial de Choques de Peatones y Ciclistas.....	6
Preocupaciones de Equidad	7
Reflexiones Sobre las Evaluaciones de la Seguridad Peatonal y Ciclista	8
Oportunidades Claves para Mejorar la Seguridad de los Peatones y Ciclistas.....	15
Recomendaciones de la Comunidad	15
Recomendaciones de Cal Walks/SafeTREC.....	17
Apéndice A	19
Apéndice B	24

Recomendaciones Para Mejorar la Seguridad Peatonal y Ciclista Para la Comunidad de Valley West en Arcata

Por Mihaela Tomuta, Daniel González, Tony Dang, California Walks;

Katherine Chen, Centro de Investigación y Educación de Transportación Segura en la Universidad de California, Berkeley

Introducción

Ante la invitación de la Ciudad de Arcata, California Walks (Cal Walks), Centro de Investigación y Educación de Transporte Seguro de la Universidad de California, Berkeley (SafeTREC, por sus siglas en inglés), y el Comité de Planificación colaboraron y facilitaron un Taller Comunitario de la Seguridad Peatonal y Ciclista (CPBST, en inglés) para la comunidad de Valley West en Arcata el 29 de Agosto del 2018. El CPBST, es un taller guiado por la comunidad para planificar acciones de seguridad peatonal y ciclista a través del estado de California.

Cal Walks y SafeTREC (Equipo del Proyecto) facilito el taller el 29 de Agosto del 2018 de las 4:00 de la tarde a las 7:30 de la noche en el Red Roof Inn de Valley West. Cena, cuidado infantil, e interpretación simultanea de inglés-al-español fueron provistos para maximizar la participación comunitaria. Treinta y ocho (38) participantes asistieron al taller, incluyendo la Alcaldesa de Arcata y representantes del Departamento de Desarrollo Comunitario de la Ciudad de Arcata; División de Ingeniería; Comité de Seguridad en el Transporte; Departamento de Policía; y el Departamento de Salud y Servicios Humanos del Condado Humboldt County; AmeriCorps; Distrito 1 de Caltrans; Humboldt Bay Bicycle Commuters Association; Agencia de Acción Comunitaria Redwood (RCAA por sus siglas en inglés); GHD Engineering; Bikes There; y residentes.



Fuente: Jennifer Weiss

Las tres horas y media (3.5 horas) de entrenamiento, consistieron de: 1) un repaso de métodos multidisciplinarios para mejorar la seguridad peatonal y ciclista usando el marco interseccional de los 6 E's, incluyendo: Equidad y Empoderamiento, Evaluación, Ingeniería, Educación, Ánimo, y Aplicación; 2) evaluación de condiciones para caminar a lo largo de 3 rutas claves; y 3) conversaciones en grupos pequeños de planificación de acciones para dar prioridad a las recomendaciones de transportación activo en la comunidad de Valley West en Arcata.

Historial

El CPBST, es un proyecto en conjunto con Cal Walks y 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. También para identificar prioridades de la seguridad peatonal y ciclista y próximos pasos que se lleven a cabo en conjunto con colaboradores de la comunidad. Para cada entrenamiento, el programa convoca un comité de planificación local multidisciplinario para adaptar y refinar el currículo del entrenamiento y enfoque para satisfacer las necesidades de la comunidad. El Equipo del Proyecto, llevan a cabo visitas al sitio para recopilar observaciones de las condiciones existentes en la comunidad para así poder adaptar el currículo del CPBST y poder darle a la comunidad estrategias específicas a sus condiciones existentes.

Proceso de Planificación

El proceso de planificación del CPBST en la comunidad de Valley West de Arcata, fue iniciado en Abril del 2018. El proceso de planificación consistió en:

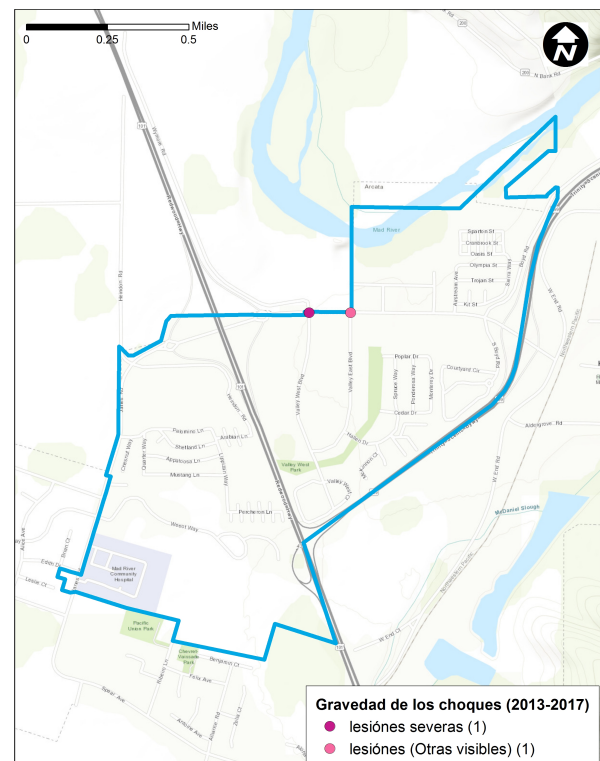
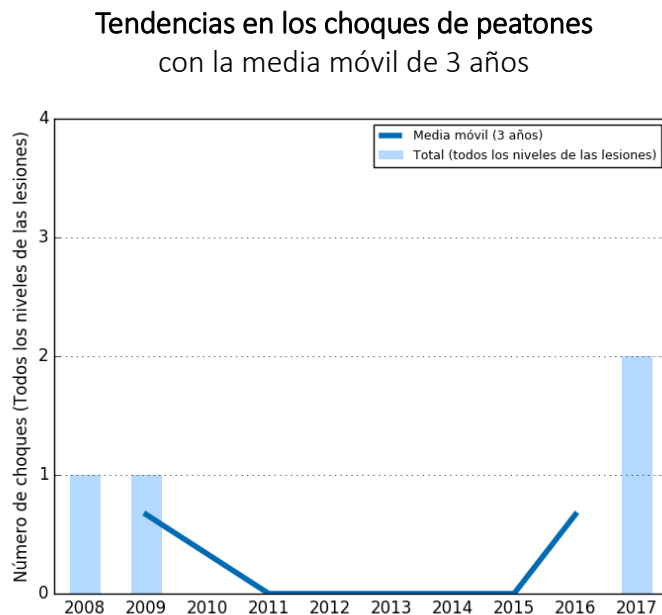
- **Un Repaso de los Planes y las Pólizas Comunitarias:** Cal Walks, llevó a cabo un repaso de los documentos actuales de la planificación de la comunidad para así desarrollar el entrenamiento con un contexto local y prepararse para construir desde los esfuerzos ya existentes. Los siguientes documentos fueron revisados antes de la visita al sitio:
 - [Plan del Desarrollo de Transito en el Condado de Humboldt](#), 2017
 - [Programa de Mejoras a la Transportación Regional 2018](#), 2017
 - [Plan Regional del Transporte de la Asociación de Gobiernos del Condado de Humboldt](#), 2017
 - [Actualización del Plan Regional de Bicicletas del Condado de Humboldt](#), 2012
 - [Plan Maestro de Peatones y Bicicletas de la Ciudad de Arcata](#), 2010
 - [Plan General de Arcata 2020 – Elemento de Transportación](#), 2008
 - [Plan Regional Peatonal del Condado de Humboldt](#), 2008
- **Análisis y Asignación de los Datos de Lesiones de Peatones y Ciclistas:** SafeTREC uso el Sistema Estatal del Registro de Tráfico Integrado (SWITRS por sus siglas en inglés) y el Sistema de Cartografía para las Lesiones del Transporte (Transportation Injury Mapping System, en inglés) para analizar los datos de lesiones en choques impactando a peatones y ciclistas en Valley West, al igual que datos del censo para crear cifras basadas en la información de la población. Patrones de choques de lesiones, características de víctimas, y demografía se analizaron para informar el proceso de planificación para el CPBST y poder presentarse en la visita al sitio y durante el taller.

- **Identificación de Temas de Prioridad para el Entrenamiento:** El Comité de Planificación identificó a la comunidad de Valley West como el enfoque del taller para: 1) evaluar las necesidades de transporte activo de los residentes de Valley West; 2) explorar oportunidades para mejorar la seguridad y acceso peatonal y ciclista en Valley West; y 3) explorar oportunidades para proveer conexiones seguras para caminar y andar en bicicleta entre la comunidad de Valley West y el Centro de Arcata.
- **Visita al Sitio:** El Equipo del Proyecto facilitó una visita al sitio en-persona el 23 de Mayo del 2018 para 1) recopilar datos cualitativos basados en observaciones hechas en-persona de condiciones existentes y comportamientos de cómo las personas se mueven/viajan por la comunidad; y 2) llevar a cabo evaluaciones preliminares por medio de una evaluación peatonal de la comunidad de enfoque. El Equipo del Proyecto uso los hallazgos de la visita al sitio para desarrollar la presentación del entrenamiento, incluyendo resaltar ejemplos de la infraestructura local y desarrollar las rutas de las evaluaciones peatonal y ciclista.

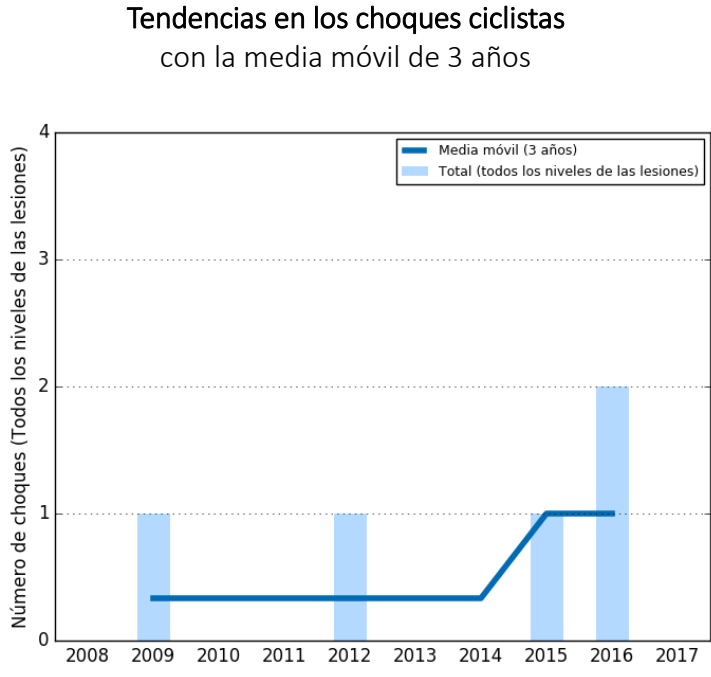
Condiciones Existentes

Historial de Choques de Peatones y Ciclistas

Entre 2013-2017, hubo dos (2) choques que impactaron a peatones, incluyendo una (1) lesión severa en Valley West. Los choques en este periodo de tiempo ocurrieron a lo largo de la Calle Giuntoli. Ambas (100%) víctimas peatonales son del sexo masculino. A lo largo del periodo de diez años entre el 2008-2017, choques que impactaron a peatones parecen estar teniendo una mayor trayectoria.



Entre los años 2013-2017, ocurrieron tres (3) choques impactando a ciclistas, incluyendo tres (3) lesiones visibles en Valley West. Choques en este periodo ocurrieron a lo largo de la Calle Guintoli. Las tres (3) víctimas de los choques que impactaron a ciclistas son del sexo masculino entre las edades de 15-34. A lo largo del periodo de diez años entre el 2008-2017, choques que impactaron a ciclistas parecen estar teniendo una mayor trayectoria.



Una discusión completa de los datos de choques impactando a peatones y ciclistas preparados por UC Berkeley SafeTREC pueden ser encontrados en el Apéndice A.

Preocupaciones de Equidad

En todo el país, las tasas de mortalidad de peatones en comunidades de bajos ingresos son generalmente más altas –a veces hasta más del doble¹–cuando son comparadas a comunidades de mayores ingresos. Los programas de financiamiento estatal generalmente definen zonas censales en o por debajo del 80% del ingreso promedio del hogar en todo el estado de \$ 51,026 como comunidades en desventaja. Valley West es una comunidad predominantemente Latino con un ingreso promedio en el hogar de \$35,000 de acuerdo con la Oficina del Censo de los Estados Unidos. La comunidad también es geográficamente separada y aislada del resto de la Ciudad por la Ruta US-101 y la Ruta Estatal SR-299 y es una de las comunidades de más bajos ingresos en Arcata donde muchos residentes experimentan periodos sin vivienda o inseguridad de vivienda. Adicionalmente, muchos residentes tienen que andar a pie o en bicicleta diariamente como modo de transporte.

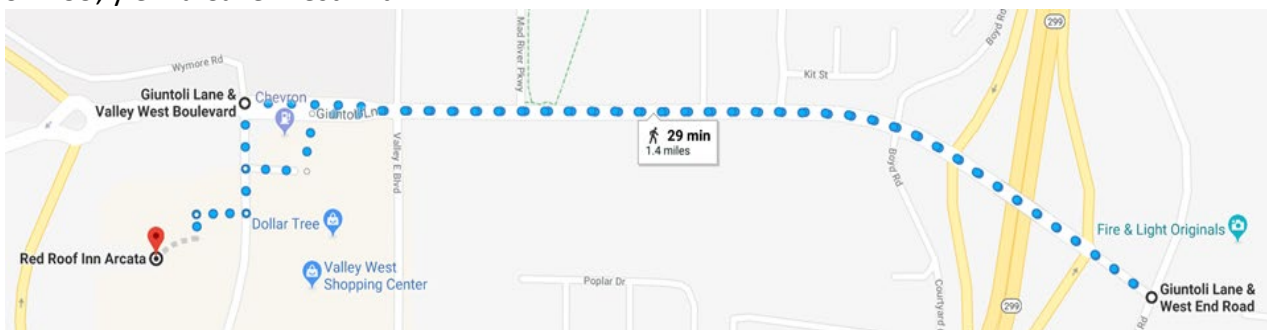
¹ Informe de Muertes Peatonales en Vecindarios Pobres," Governing, Agosto 2014. Disponible en <http://www.governing.com/gov-data/pedestrian-deaths-poor-neighborhoods-report.html>

Reflexiones Sobre las Evaluaciones de la Seguridad Peatonal y Ciclista

Se les pidió a las personas que participaron que 1) observarán las condiciones de la infraestructura y el comportamiento de todas las personas usando la calle; 2) evaluarán la experiencia cualitativa y emocional de caminar o andar en bicicleta a lo largo de la ruta; 3) identificar las riquezas y las estrategias positivas de la comunidad sobre las que se puede construir; y 4) considerar cómo la experiencia de caminar y andar en bicicleta puede sentirse diferente para otras personas vulnerables. Participantes del taller realizaron evaluaciones de la seguridad peatonal y ciclista lo largo de tres rutas claves:

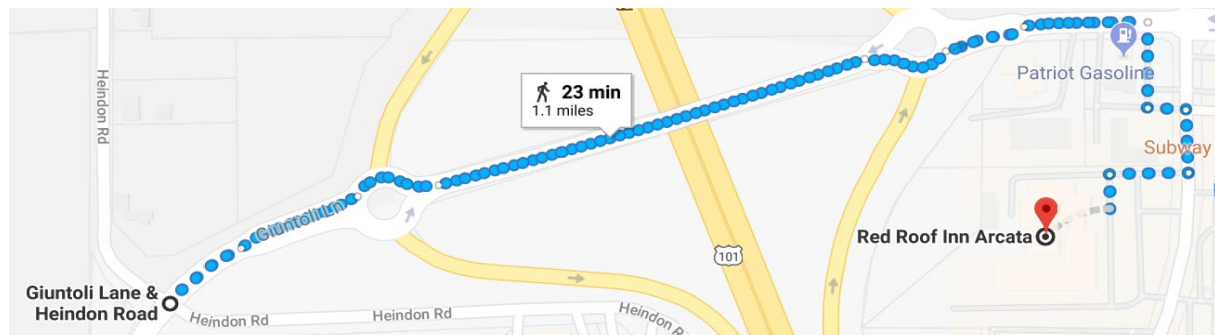
Ruta 1: Calle Giuntoli a Calle West End

La primera ruta se enfocó sobre la Calle Giuntoli desde el Bulevar Valley West a la Calle West End. La ruta es la entrada y salida principal de la comunidad Valley West y es usada por miembros de la comunidad y visitantes para acceder a la Ruta-US 101 y Ruta Estatal-SR 299, las tiendas, la estación de gasolina, y otras amenidades a lo largo de la Calle Giuntoli. Comenzando la evaluación en el Red Roof Inn, el grupo de observadores caminaron en dirección norte sobre el Bulevar Valley West, al este sobre la Calle Giuntoli hasta la Calle West End, y luego regresaron al Red Roof Inn a lo largo de la Calle Giuntoli. Observaciones fueron conducidas en varias ubicaciones a lo largo de la Calle Giuntoli incluyendo el Bulevar Valley East, la estación del autobús cerca de la rampa de entrada a la Ruta Estatal SR-299, y en la Calle West End.



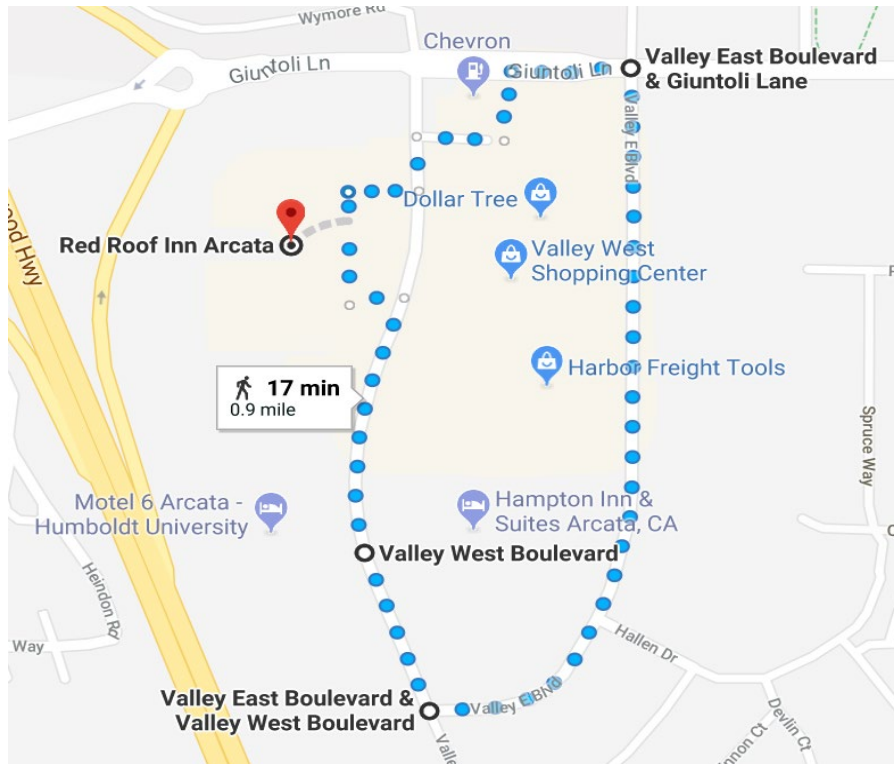
Ruta 2 – Al Oeste en la Calle Giuntoli a la Ruta US 101 hacia la Calle Heindon

La segunda ruta se enfocó sobre la Calle Giuntoli en dirección oeste hacia la Calle Heindon pasando la Ruta US-101. El Comité de Planificación eligió esta ruta debido a los numerosos desafíos al cruzar las glorietas, en particular para los ciclistas, en las rampas de entrada y salida de la Ruta US-101. Comenzando la evaluación de la caminata en el Red Roof Inn, los que participaron caminaron en dirección norte sobre el Bulevar Valley West, luego al oeste sobre la Calle Giuntoli cruzando las dos glorietas en las rampas de la Ruta US-101, y terminando en la intersección de las calles Giuntoli y Heindon antes de regresar al Red Roof Inn.



Ruta 3 – Bulevares Valley West y Valley East

La tercera ruta se enfocó en las calles Valley West y Valley East. Comenzando la evaluación en el Red Roof Inn, los que participaron caminaron en dirección sur sobre el Bulevar Valley West, al este sobre el Bulevar Valley East, con un desvío hacia la Calle Hallen antes de continuar en dirección norte sobre el Bulevar Valley East, oeste sobre la Calle Giuntoli, y al sur sobre el Bulevar Valley West.



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

- **Condiciones y Falta de Banquetas:** Aunque existen banquetas sobre Bulevar Valley East y Bulevar Valley West, muchas áreas en la comunidad carecen de banquetas, mas destacadamente, secciones de la Calle Giuntoli. Participantes identificaron falta de banquetas sobre la Calle Giuntoli desde la Calle Boyd hasta la Calle West End; todo el lado norte de la Calle Giuntoli en dirección oeste desde el Bulevar Valley West; y en la Calle West End en dirección sur hacia la Calle Alder Grove. Participantes también notaron que en donde existen banquetas; el mantenimiento, condiciones, y anchor vanean a lo largo de la comunidad. Participantes en la Ruta 3 observaron que las banquetas a lo largo de Bulevar Valley West y Bulevar Valley East son angostos y difícil para navegar, particularmente para aquellos que usan aparatos de movilidad asistida y residentes mayores. Participantes también experimentaron varias obstrucciones mientras caminaban en la banqueta (p.ej., postes de electricidad, vegetación en exceso) y peligro de tropiezo (p.ej., grietas en la banqueta, grava) en algunos segmentos de la banqueta a lo largo de la Calle Giuntoli y Bulevar Valley East cerca de la Academia Montessori Stonebridge.



Participantes caminan en un camino de tierra a lo largo de la Calle Giuntoli hacia la Calle West End.



Banquetas con grava a lo largo de la Calle Giuntoli.

- **Falta de Señales:** Participantes notaron falta de señalamiento en la comunidad, incluyendo señales de cruces peatonales, carriles de bicicletas, señales de orientación para ciclistas, y señales en lugares reconocidos identificando la comunidad de Valley West. Participantes en la Ruta 1 notaron falta de señalamiento y marcas identificando el carril de bicicletas a lo largo de la Calle Giuntoli, especialmente en las rampas de entrada y salida de la Ruta Estatal SR-299. Participantes del taller también identificaron la falta de señales de orientación, como hay en otras partes de Arcata, para dirigir a ciclistas a destinos cercanos como parques, escuelas, y pistas. Participantes en la Ruta 3, por ejemplo, estaban emocionados de ir al Parque Valley West por la primera vez—muchos participantes no estaban informados de la ubicación del parque a pesar de vivir en la comunidad. Participantes también compartieron que un señalamiento de advertencia del cruce peatonal avanzado en la Calle Boyd puede ayudar a conductores para esperar a peatones en el cruce marcado en el lado sur de la Calle Giuntoli.



Un ciclista viaja a lo largo de las calles Guiontoli y Boyd donde terminan las marcas del carril de bicicletas.



Campo de Juegos en el Parque Valley West en la Calle Hallen que no es facil de encontrar para residentes y visitantes.

- **Cruces Desafiantes Marcados y Sin Marcar:** Aunque no existen banquetas cerca de las rampas de entrada y salida de la Ruta Estatal SR-299 en la Calle Giuntoli o en la Calle West End, participantes en la Ruta 1 compartieron que residentes de la comunidad caminan por el área diariamente. Participantes también expresaron que se sentirían más seguros al caminar por el área si se agregaran un cruce peatonal marcado como una mejora a corto plazo, mientras la ciudad, condado, y Caltrans trabajan hacia la instalación de banquetas a largo plazo. Participantes en la Ruta 2 apreciaron el cruce peatonal de alta visibilidad en la intersección de las calles Heindon y Giuntoli pero notaron que la configuración y marcas en la calle no son suficientes para sentirse seguros. El cruce peatonal de alta visibilidad a través de la Calle Heindon esta sesgado y deja que los conductores den vuelta ancha a la derecha en la calle Giuntoli, creando una distancia más larga para peatones que cruzan la calle. Participantes también observaron que no existe un cruce peatonal a través de la Calle Giuntoli que dejaría a los residentes tener acceso al Sendero Regional Hammond y al Rio Mad a pie o en bicicleta. Participantes apoyaron la añadidura de un cruce peatonal de alta visibilidad a través de la Calle Giuntoli con mejoras, tal como una isla de refugio peatonal y aviso rectangular de luces rápidas y destellantes para aumentar la visibilidad de peatones.
- **Alumbrado Inadecuado:** Participantes identifican visibilidad por las noches para peatones y ciclistas como un gran reto a la seguridad. Mientras el vecindario tiene algún alumbramiento, la mayoría del alumbramiento es dirigido hacia la carretera y solamente ilumina los carriles para



Oeste de la parada de autobus hacia la Ruta US-101 que tiene largos tramos con alumbrado limitado.

automóviles. En general, el vecindario carece de alumbramiento peatonal a lo largo de las banquetas, cruces de peatones, paradas de tránsito, y en el Parque Valley West. Participantes destacaron que la falta de alumbramiento a lo largo de la Calle Giuntoli entre el Bulevar Valley West y Calle West End y la presencia de muchas entradas vehiculares a lo largo de la Calle Giuntoli son barreras a la seguridad que hacen más difícil navegar por las noches. Participantes en las rutas 1 y 3 compartieron que ellos no salen de sus hogares o caminan por las noches a lo largo de Bulevar Valley West y Bulevar Valley East después de la puesta del sol debido a la falta de alumbramiento, visibilidad limitada, y al temor que no serán vistos por conductores.

- **Glorietas Desafiantes Para Todos los Usuarios:** Participantes en la Ruta 2 observaron y evaluaron dos glorietas que cruzan la Ruta US-101. Participantes identificaron dos retos significantes con las glorietas y los comportamientos de los usuarios. Cuando peatones cruzan en el cruce peatonal marcado, conductores generalmente dan el derecho de paso a peatones. Sin embargo, esto tiene una consecuencia involuntaria y causa a los conductores a detenerse en la glorieta. Ya que las glorietas son generalmente diseñadas para facilitar el flujo de tráfico, conductores no anticipan que otros conductores se detengan en las glorietas, y participantes compartieron que durante la hora pico de tráfico ocurren muchos choques por la parte trasera.

El segundo reto es acerca de cómo se espera que un ciclista se navegue por la glorieta. Aunque existe un carril de bicicletas en el lado sur de la Calle Giuntoli, el carril de bicicleta en dirección este se termina abruptamente cuando se acerca a la glorieta. Participantes infirieron que la expectativa de ciclistas en dirección este es que se dirijan hacia rampas en las banquetas que no están marcadas y navegar por la banqueta hasta pasar la glorieta, y luego bajar por otra rampa para regresar al tráfico. Participantes encontraron este diseño algo confuso para ciclistas y conductores que quizás no anticipan a ciclistas que entren al camino desde la banqueta. Además, el diseño de la glorieta no es consistente para ciclistas en dirección oeste que tienen que andar a lo largo del lado norte de la Calle Giuntoli ya que no existen carriles de bicicleta se navegan por la glorieta como un conductor de un vehículo lo haría.

- **Refugios en las Paradas de Autobuses:** No todas las paradas de autobuses en la comunidad tienen refugios para proteger a usuarios de los elementos, en particular durante la temporada de lluvias. Participantes en la Ruta 3 que viajan por autobús compartieron que algunas paradas de autobuses están en mal estado ya que hay basura a los lados y falta de alumbrado y bancas. Por lo cual, en la Ruta 3, una usuaria del autobús fue observada sentada en la banqueta mientras esperaba el autobús al frente del antiguo Little Learners Center a lo largo del Bulevar Valley East.



Refugio en la parada de autobús sin banca sobre el Bulevar Valley East. Usuaría del autobús espera el autobús sentada en la banqueta ya que falta la banca.

- **Comportamiento Peligroso de Parte de Usuarios de las Calles:** En varias ocasiones participantes observaron comportamientos peligrosos de parte de los usuarios de las calles, incluyendo a conductores viajando a velocidad más alta que el límite de velocidad y no compartiendo la calle con ciclistas; peatones cruzando a media calle fuera de cruces peatonales marcados; y a ciclistas viajando por las banquetas y no deteniéndose en las señales de Alto y cruces peatonales marcados.

En la Ruta 3, participantes observaron a peatones caminando en la calle sobre los carriles de bicicleta y cruzando fuera de los cruces peatonales marcados o sin marcar. Participantes en todas las rutas también estaban de acuerdo que algunos conductores viajando a lo largo de la Calle Giuntoli y Bulevar Valley West y Bulevar Valley East aparecían ir viajando a velocidades más altas de las del límite de velocidad.



Peatones cruzan el Bulevar Valley West a media calle y fuera de un cruce peatonal.

Participantes compartieron que no se sienten seguros al cruzar las calles, incluso en cruces peatonales marcados a lo largo del Bulevar Valley West debido a las altas velocidades de vehículos y ya que conductores frecuentemente no ceden el derecho de paso en cruces peatonales marcados, particularmente en la intersección de la Calle Giuntoli y Calle Boyd.

- **Individuos Que Están Experimentando Falta de Vivienda e Inseguridad de Hogar:** Participantes notaron que el número de individuos que están experimentando falta de vivienda va en aumento en la comunidad, particularmente en lotes vacíos y el parque de la comunidad. Participantes compartieron que miembros de la comunidad experimentando inseguridad de hogar comúnmente

viven en vehículos recreativos (RV, por sus siglas en inglés) que están estacionados a lo largo del Bulevar Valley West, que limita la visibilidad entre conductores, ciclistas, y peatones a lo largo del Bulevar Valley West y Bulevar Valley East. Participantes en la Ruta 1 compartieron que incluso existen estudiantes de la Universidad Estatal Humboldt (HSU, por sus siglas en inglés) viviendo en la comunidad que están experimentando inseguridad de hogar. A partir de Abril del 2018, 19% de estudiantes de HSU han reportado tener inseguridad de hogar por lo menos una vez en los últimos doce meses.²

- **Vegetación Descuidada y Falta de Árboles y Sombra:** Participantes compartieron que vegetación descuidada y ramas de árboles que cuelgan bajas obstruyen la visibilidad y acceso a peatones usando la banqueta a lo largo de la Calle Giuntoli y Bulevar Valley West y Bulevar Valley East.



Banqueta angosta con poste de luz y raíces de árbol demasiado grandes creando barreras para peatones a lo largo del Bulevar Valley West (izquierdo). Arbustos descuidados limitan viabilidad peatonal a lo largo del Bulevar Valley East (derecha).

² Una Mirada Sin Precedentes a Estudiantes de las Universidades Estatales de California' Inseguridad de Comida y Hogar. Humboldt State Now. Abril 2018. Accedido el 30 de Septiembre del 2018.

Oportunidades Claves para Mejorar la Seguridad Peatonal y Ciclista

Después de las evaluaciones de la seguridad peatonal y ciclista, el Equipo del Proyecto moderó la planificación de acción en 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 de ciclistas y peatonales, y que a la misma vez aumenta la frecuencia de caminar y andar en bicicleta en la comunidad de Valley West.

A través de una votación durante el taller, participantes decidieron enfocarse y delinear los planes preliminares para una campaña de educación ciclista, un programa local de vigilancia de la velocidad, y mejoras de cruces y demostraciones temporales. 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 la seguridad peatonal y ciclista en los alrededores del taller y a lo largo de la comunidad.

Programas, Pólizas, y Campañas Comunitarias

- **Campaña de Educación Ciclista:** Participantes del taller están interesados en crear un programa de educación para ciclistas con el objetivo de atraer a jóvenes y a sus padres, adultos, y estudiantes de la universidad para mejorar los comportamientos de ciclistas en la comunidad y así crear un ambiente más seguro para ciclistas y conductores. Participantes en este grupo planean en alcanzar y asociarse con el Distrito Escolar de Arcata y HSU para crear materiales educativos, como folletos, directorio de servicios, y señalamientos a lo largo de la comunidad para estudiantes del K-12, padres, y estudiantes de la universidad con la premisa que la educación ciclista comienza en casa y es una habilidad valiosa para la vida.

La visión de la asociación entre el Distrito Escolar de Arcata y HSU es de que estudiantes de HSU eduquen a jóvenes a través de presentaciones, rodeos en bicicleta, y paseos en bicicleta en grupo. En orden para que estos proyectos se hagan una realidad, participantes identificaron al Distrito Escolar de Arcata, HSU, la Policía de HSU, el Departamento de Policía de Arcata, la Ciudad de Arcata, organizaciones ciclistas locales, tiendas de bicicletas locales, y padres, como socios claves

para su implementación. Participantes se han comprometido a formar un grupo de líderes comunitarios que conducirán el alcancé a los estudiantes de HSU para que participen en la creación de herramientas educativas para distribuir en la comunidad y comenzar a organizar presentaciones, rodeos en bicicleta, y paseos en bicicleta en grupo. Participantes desean formar un grupo comunitario y comenzar a conducir el alcancé a estudiantes y el distrito escolar para el final del 2018. Ellos también desean desarrollar materiales educativos y ser anfitriones de un rodeo en bicicleta dentro de un año del taller CPBST.

- **Programa Local de Vigilancia de la Velocidad:** Participantes están interesados en implementar un programa local de vigilancia de la velocidad y de educación utilizando radares de velocidad portátil y señales de realimentación de velocidad en las calles como una estrategia para reducir las altas velocidades de los vehículos en la comunidad. Participantes identificaron a la Calle Giuntoli, el Bulevar Valley West, y el Bulevar Valley East como los corredores donde se debería de implementar el programa. Los objetivos principales del programa son incrementar la consciencia entre los conductores de lo rápido que viajan y para alertar a conductores cuando estén viajando a altas velocidades a través del uso de radares de velocidad y cartas de aviso emitidas por la Oficina del Departamento de Motores y Vehículos de California (DMV, por sus siglas en inglés) en Eureka. Para empezar el programa, participantes identificaron el desarrollo de relaciones entre el DMV en Eureka y la Ciudad de Arcata para evaluar las posibilidades del programa y cualquier apoyo que puedan brindar las dos agencias. Participantes anticiparon que el programa requerirá voluntarios, señalamiento, radares de velocidad, y la colaboración del DMV para traer el programa y desean desarrollar materiales educativos para proveer a conductores. Cal Walks se ha comprometido a mandar un correo electrónico al grupo con información acerca del [Programa Local de Vigilancia de la Velocidad del Condado de Sacramento](#) para repasar y fijar una llamada de planificación a fines de Octubre del 2018 para platicar acerca del programa e identificar los próximos pasos.

Prioridades y Preocupaciones de Infraestructura

- **Mejoras de Cruces y Demostraciones Temporales:** Participantes están muy interesados en mejorar los cruces de la comunidad, particularmente en las intersecciones que actualmente carecen de cruces marcados. Participantes identificaron la cercanía geográfica a parques, parques de casas móviles, paradas de autobús, escuelas, y desarrollo comercial (p.ej. a lo largo del Bulevar Valley East) como criterio para priorizar las instalaciones de nuevos cruces de peatones. Más aun, este grupo identificó algunas ubicaciones específicas que gravemente necesitan cruces peatonales marcados, incluyendo todas las etapas de la intersección de Calle Wymore/Bulevar Valley West/Calle Giuntoli y a través de la Calle Giuntoli en las intersecciones al este del Bulevar Valley East. Participantes identificaron a socios claves para la implementación de estas mejoras como la Ciudad de Arcata, Condado de Humboldt, Distrito 1 de Caltrans, Salud Pública del Condado de Humboldt, residentes, y negocios locales. En particular, participantes notaron que residentes serán cruciales para la colecta de datos de seguridad cualitativos para ayudar en la priorización de nuevas ubicaciones y mejoras para cruces peatonales. Más aun, mejoras en las comunicaciones entre agencias como la Ciudad, el Condado, y Caltrans ayudaran a llevar a cabo la implementación de

mejoras a cruces peatonales. En términos de mejoras a cruces peatonales específicos, participantes no solo apoyaron a marcas de cruces peatonales de alta visibilidad, alumbramiento a escala del peatón, aviso rectangular de luces rápidas destellantes (RRFB, por sus siglas en inglés), y señalamiento de cruces fluorescentes pero también por mejoras que se enfocan en la naturaleza y mejoras de seguridad enfocadas en lo estético, como barreras de protección en medio de la calle ajardinadas que también pueden servir como isla de refugio peatonal.

Reconociendo que muchas de estas mejoras requerirán y serán implementadas a largo plazo, este grupo también platicó acerca de ser anfitrión de una demostración temporal de mejoras de cruces peatonales en Mayo del 2019 como una manera de crear tracción e involucrar a residentes. El grupo identificó la necesidad de establecer un equipo del proyecto para que se encarguen de la demostración temporal y en Octubre y Noviembre del 2018 trabajar hacia la meta de reclutar a miembros para el equipo de proyecto, y también medir el interés de parte del personal de la ciudad, en particular del Departamento de Trabajos Públicos. Participantes también dialogaron de la importancia de evaluar las condiciones existentes antes y después de las demostraciones temporales para medir el éxito e impactos en la seguridad peatonal y ciclista. El grupo también identificó las siguientes tareas preliminares que se tienen que completar, pero dejaron las fechas de cumplimiento que sean determinadas por el equipo de proyecto:

- Identificar las ubicaciones, fechas, y horarios para las demostraciones;
- Asegurar donaciones para el evento, incluyendo pintura en aerosol, conos de seguridad, tiza, cámaras web o cámaras GoPro;
- Reclutar a voluntarios para que ayuden a preparar las demostraciones, conducir alcancé, y asistir en el control de tráfico y actividades de evaluación;
- Promoción de demostraciones;
- Asegurar permisos de la Ciudad o Condado a como sean necesarios; y
- Desarrollar un plan de evaluación y/o encuesta para la colección de datos del antes y después, incluyendo, pero no limitados a, velocidades de conductores, número de peatones, número de gente cruzando, y la proporción de conductores que dan rendimiento a peatones cruzando.

Recomendaciones de Cal Walks/SafeTREC

California Walks y SafeTREC también dan las siguientes recomendaciones para la consideración del Comité de Planificación:

- **Expandir el Sistema de Bicicletas Públicas Zagster a la Comunidad de Valley West:** Participantes durante el taller repetidamente comunicaron que la comunidad de Valley West es aislada del resto de la ciudad y que sienten que muchos residentes de Arcata no ven a Valley West como parte de la comunidad en general. El Equipo de Proyecto **recomienda a la Ciudad de Arcata explorar la viabilidad de expandir el sistema de bicicletas públicas Zagster a la comunidad de Valley West.** Expandir el sistema de bicicletas públicas más allá de su enfoque actual alrededor de HSU y el centro de Arcata puede ayudar a fomentar una identidad comunitaria compartida, mientras que también incentivar más viajes entre Valley West y otras comunidades de Arcata. Dado a los bajos-

ingresos y la demográfica de la comunidad de Valley West, **cualquier expansión del sistema requerirá alcance y materiales educativos en español e incluirá estrategias proactivas para habilitar a gente con bajos ingresos, sin tarjetas de crédito, y con viejos o sin teléfonos inteligentes para poder tener acceso al sistema.** Posibles estrategias que quizás puedan ser efectivas en Valley West que ya han sido implementados en otros sistemas de bicicletas publicas incluyen:

- Pasajes reducidos o descuentos de membresía a residentes recibiendo asistencia social del estado o cualquier otra forma de asistencia;
 - Habilitando el acceso al sistema con pagos en efectivo que pueden ser agregados a tarjetas de membresía en persona; y
 - Habilitar el acceso al sistema vía mensajes de texto para poder usar una bicicleta pública. Esta estrategia puede habilitar a usuarios sin teléfonos inteligentes a que puedan usar el sistema de bicicletas públicas en su totalidad.
- **Evaluación de Alumbramiento:** El Equipo del Proyecto **anima y recomienda al Comité de Planeación y a participantes del taller para que colaboren y conduzcan una evaluación de alumbramiento por toda la comunidad** enfocado en las necesidades de alumbramiento para peatones y ciclistas alrededor de la Calle Giuntoli, Bulevar Valley West y Bulevar Valley East, y el Parque Valley West. Alumbramiento en las calles adecuado provee seguridad e incluso mejoran el bienestar general de todos los usuarios de las calles. Una evaluación de alumbramiento puede ser usado para identificar y crear un inventario de las necesidades de alumbramiento a escala peatonal durante la noche en áreas de alta actividad peatonal. Una evaluación durante la noche también identificara aparatos de alumbramiento que tengan que ser reparados o remplazados, ya con un inventario, la ciudad puede desarrollar un plan proactivo y equitativo para el mantenimiento del alumbramiento de las calles que no es basado en quejas. El alumbramiento debe ser consistente para aumentar la visibilidad.
 - **Señalamiento del Parque Valley West:** Residentes participando en el taller no estaban al tanto de que existía el Parque Valley West, un parque lineal con campo de juegos ubicado a lo largo del Bulevar Valley East detrás de unos complejos de apartamentos desde la Calle Poplar al Bulevar Valley West y bisecado por la Calle Hallen. Aunque el parque está en la lista del [Mapa de Parques y Campos de Juego de la Ciudad de Arcata](#), participantes no han visto ningún señalamiento identificando o indicando la entrada al parque. El Equipo de Proyecto **recomienda la instalación de una señal de entrada en la Calle Hallen** cerca del estacionamiento del parque (en la Calle Poplar) y señalamiento interpretativo explicando que el parque se hunde durante la temporada de lluvia. Participantes compartieron que mientras el campo de juegos se puede usar durante todo el año, algunas partes del parque se hunden. El Equipo de Proyecto también recomienda que **la ciudad explore la posibilidad de agregar un sendero o banqueta a través del parque** para proveer a residentes un lugar seguro y placentero para caminar ya que algunos residentes también compartieron que regularmente caminan por la comunidad y les gustaría tener más lugares para caminar que no sea a lo largo de vehículos.

Apéndice A

Análisis de datos de los choques de peatones y ciclistas

2013-2017 Analisis de los datos de Valley West en la ciudad de Arcata

Taller comunitario para la seguridad peatonal y ciclista 29 de agosto del 2018

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

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

PEATONES

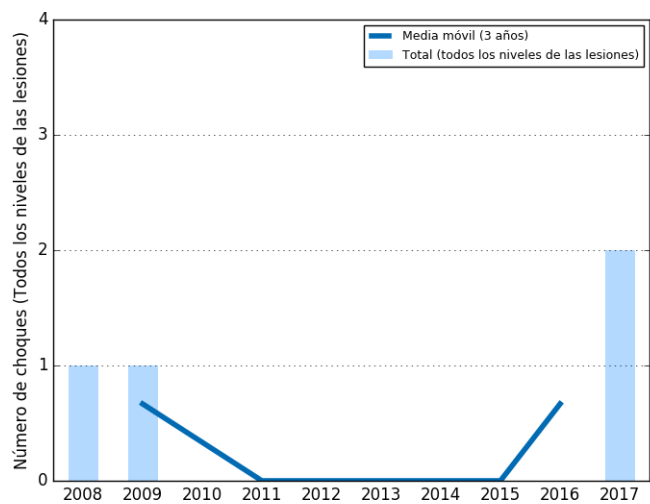


Hubo **4** mortalidades o lesionados en **4** choques peatonales en los últimos 10 años (2008-2017).

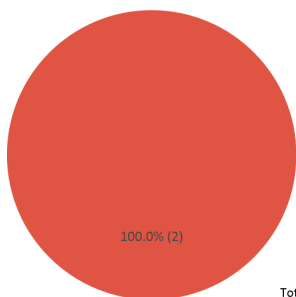
La línea de la media móvil de **tres años demuestra** una trayectoria **ascendente** en los choques peatonales.*

Hubo **0** choques peatonales en el 2016 y un promedio de **2** choques peatonales por año en los tres años de 2015-2017, medido por la media móvil.

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

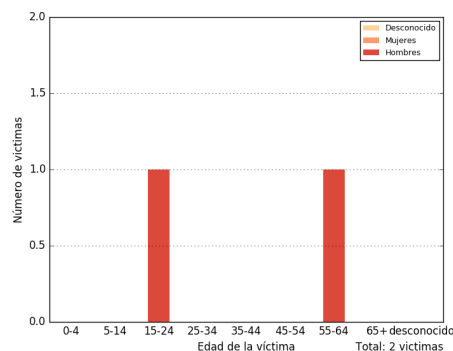


100.0% infracciones cometidas por el conductor
VS.
0% infracciones cometidas por el peatón

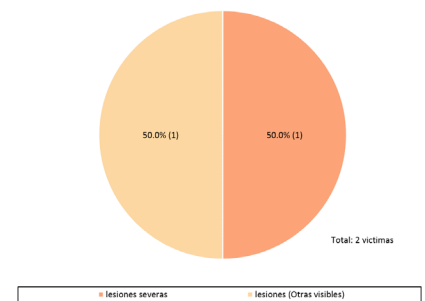


Total: 2 choques

■ Infracción cometida por el conductor



100.0% de las víctimas eran hombres



50.0% (1 persona) lesionada gravemente

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

Fuente de datos: California Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS). Los datos de choques para el 2016 y 2017 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

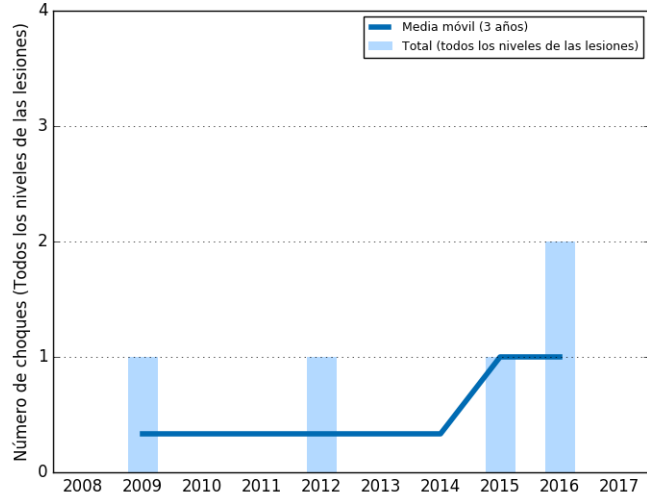


Hubo **5** mortalidades o lesionados en **5** choques ciclistas en los últimos 10 años (2008-2017).

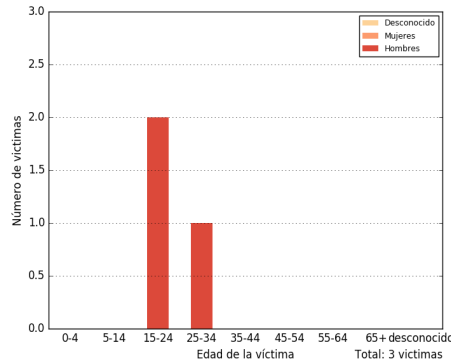
La línea de la media móvil de **tres años** **demuestra** una trayectoria sin **cambio** en choques ciclistas.*

Hubo 2 choques ciclistas en 2015, pero un promedio de 1 choques ciclistas por año en los tres años de 2014-2016, medido por la media móvil.

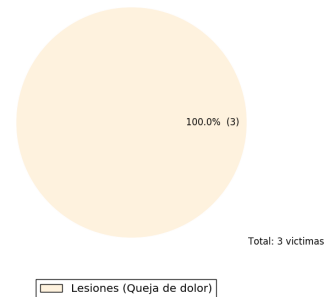
* Esta línea es útil para monitorear el cambio a través del tiempo, especialmente cuando el número de choques cambia mucho de año a año. Los puntos de referencia están en el punto medio de los datos de tres años.



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.



100.0% de las víctimas eran hombres
100.0% de las víctimas tenían 19-29 años



100.0% (o **3** personas) lesionados leve

RESUMEN



37.8 mortalidades y lesiones peatonales por población de 100,000 personas en la ciudad de Arcata en los últimos 5 años, lo cual es **15.6% menos que** el condado de Humboldt y **5.3% más que** California.



60.1 mortalidades y lesiones ciclistas por población de 100,000 personas en la ciudad de Arcata en los últimos 5 años, lo cual es **65.1% más que** el condado de Humboldt y **80.5% más que** California.

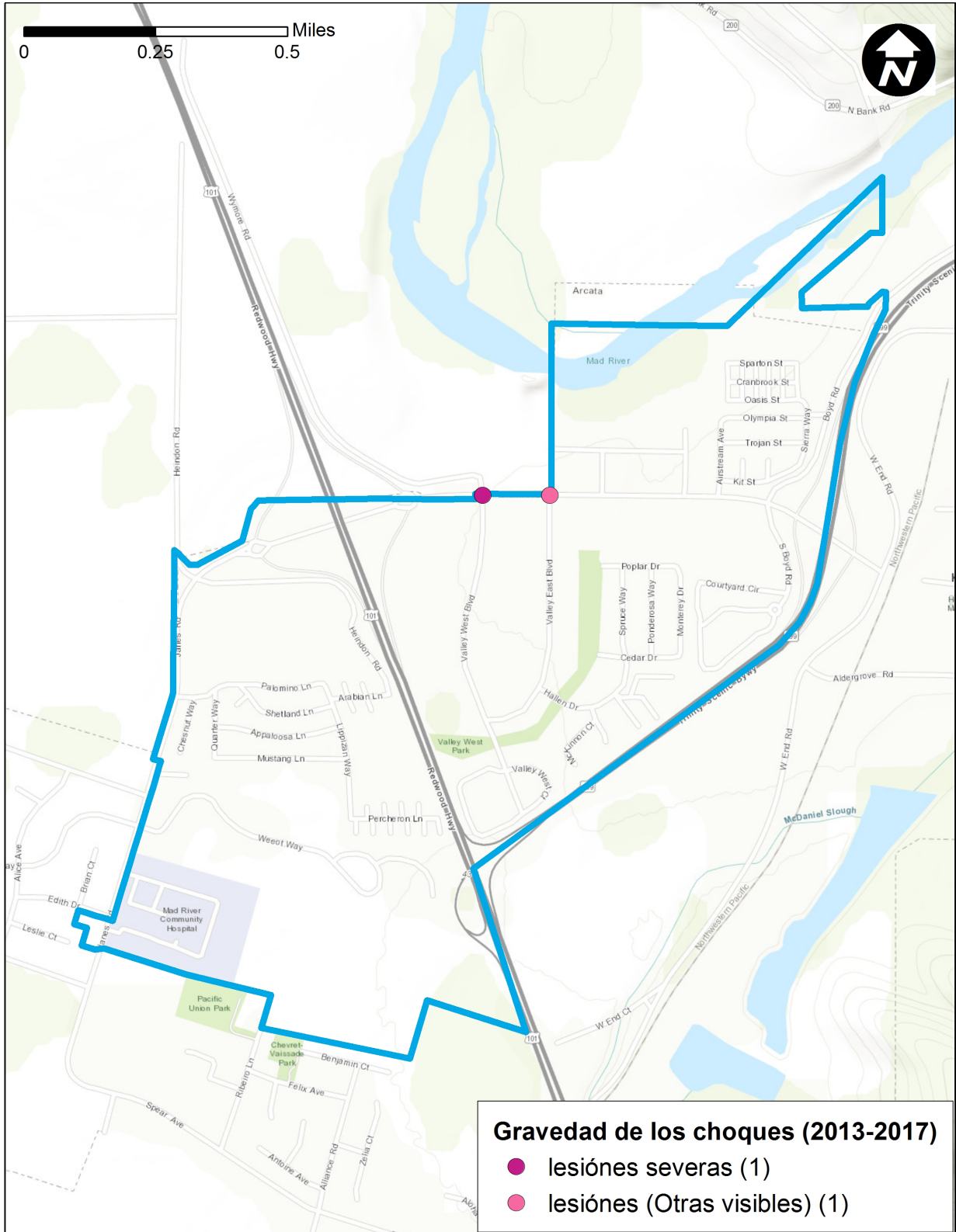
	Tasa de mortalidad y lesiones por población de 100,000* calculado a través de un periodo de 5 años (2012-2016)	
	Peatones	Ciclistas
Ciudad de Arcata	37.8	60.1
Condado de Humboldt	44.8	36.4
California	35.9	33.3

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

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

Lugares de los choques peatonales, 2013-2017

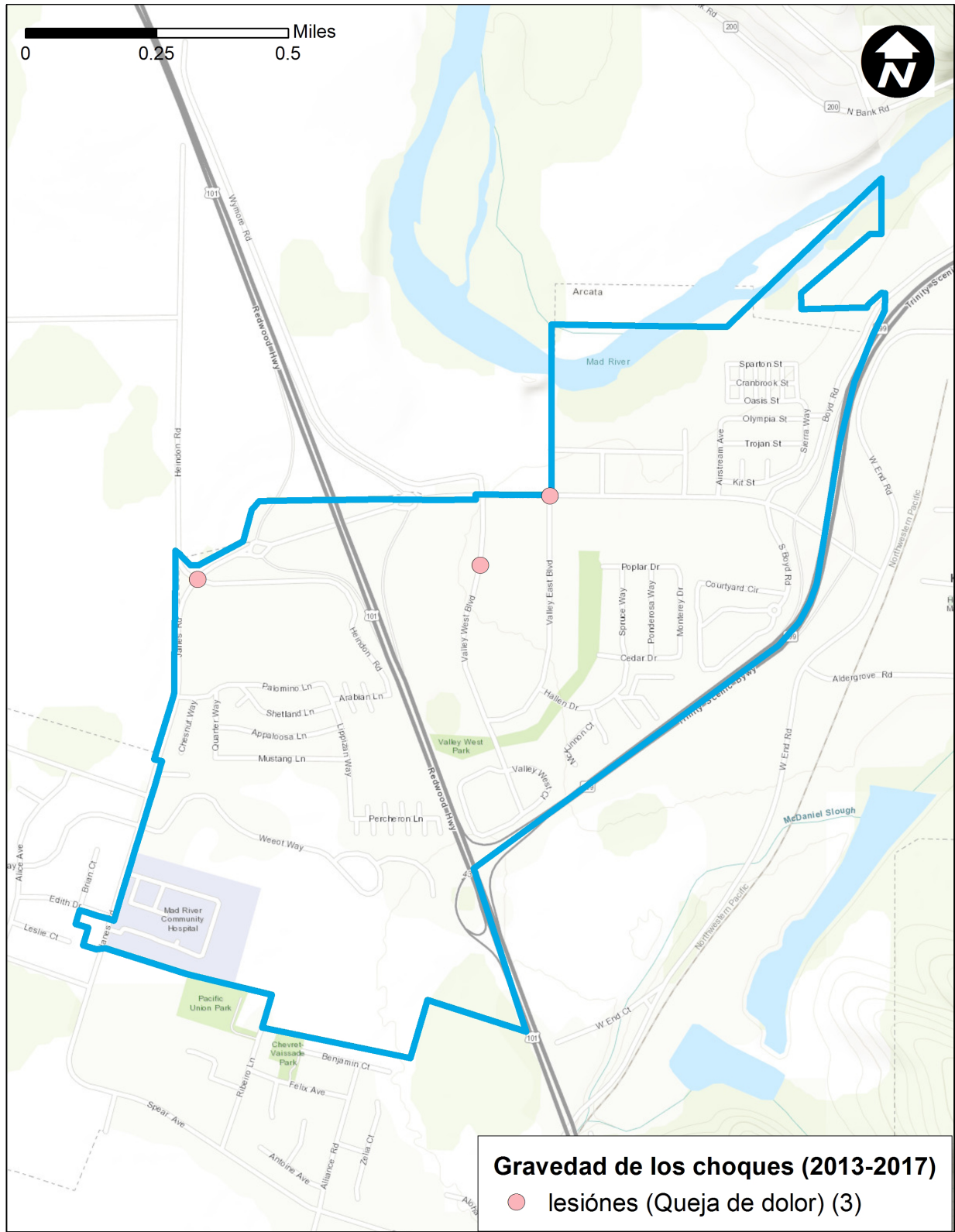
2 choques en la ciudad de Arcata, CA.



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

Lugares de los choques ciclistas, 2013-2017

3 choques en la ciudad de Arcata, CA.



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

Apéndice B

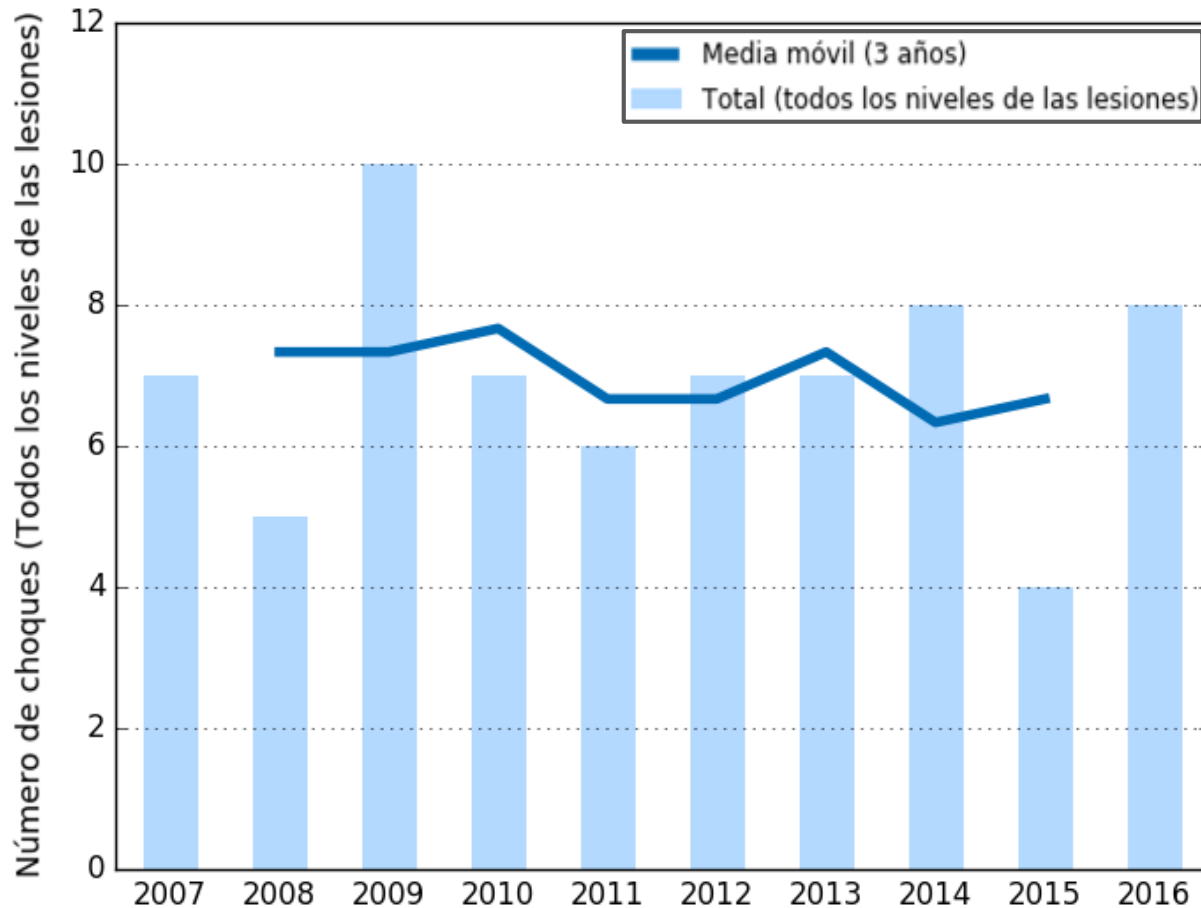
Análisis de datos de los choques de peatones
y ciclistas presentados durante la visita al sitio

Taller comunitario para la seguridad peatonal y ciclista

Arcata, CA

27 de junio del 2018

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



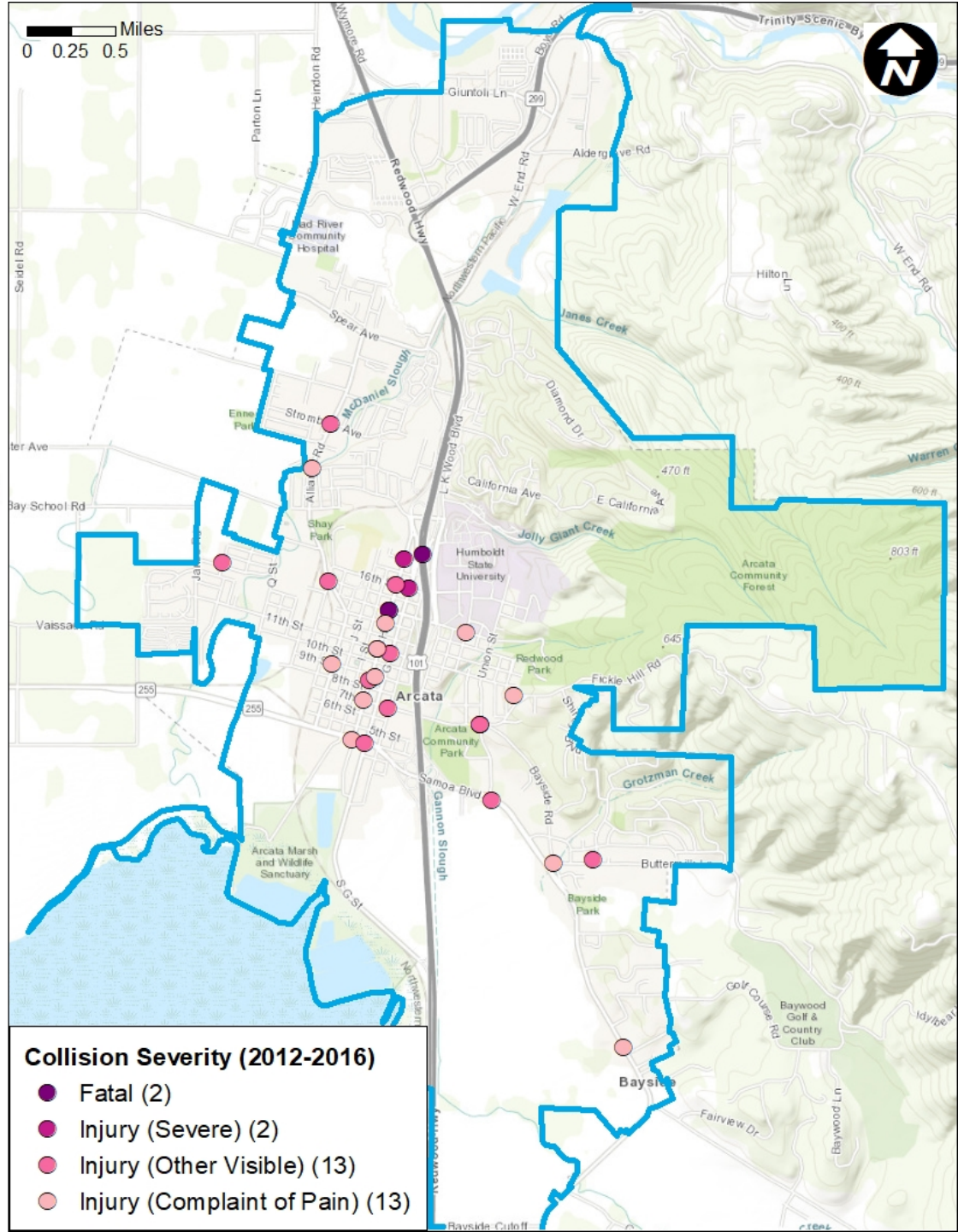
Lesiones de choques peatonales

2012-2016

Total: 34 choques marcadas

Gravedad de los choques (2012-2016)

- Incidentes fatales (2)
- lesiones severas (2)
- lesiones (Otras visibles) (13)
- lesiones (Queja de dolor) (13)



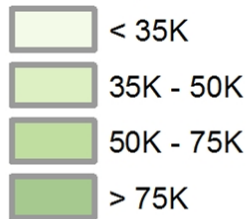
Lesiones de choques peatonales y ingreso 2012-2016

Total: 34 choques marcadas

Gravedad de los choques (2012-2016)

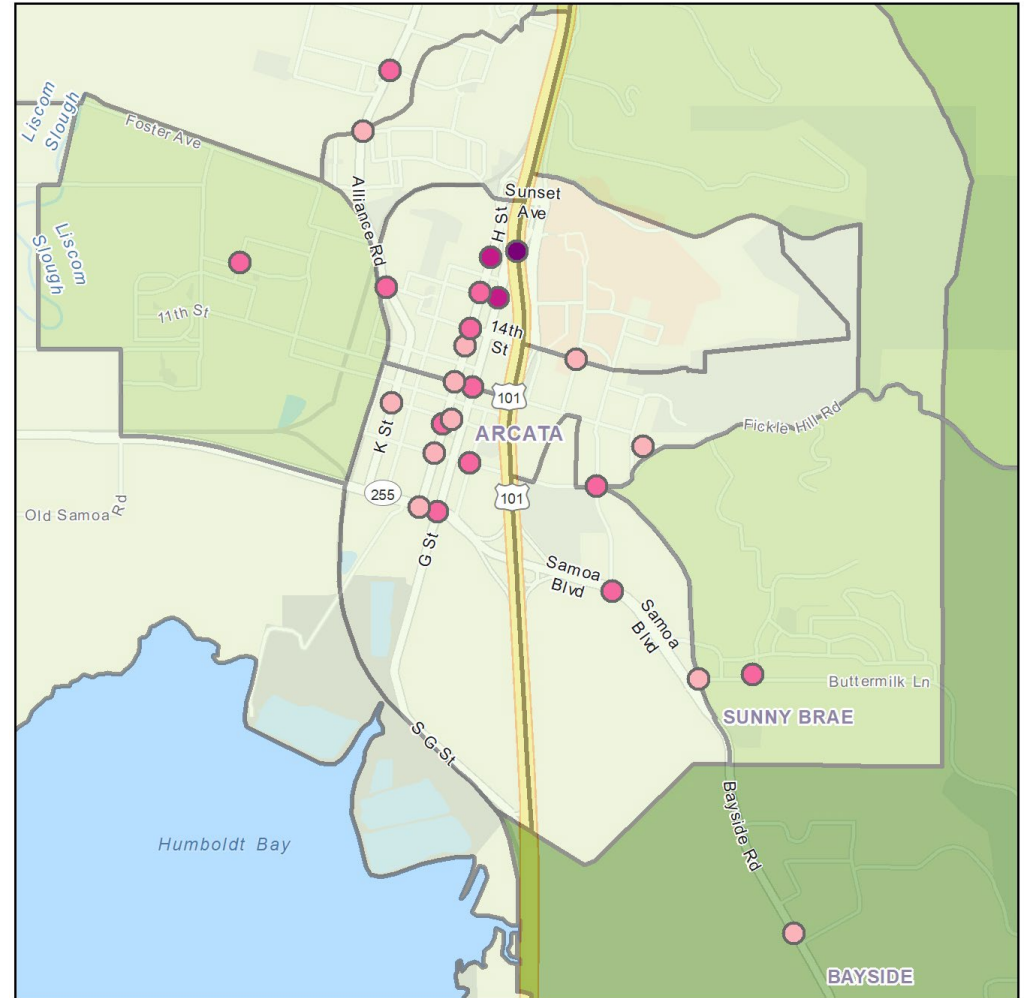
- Incidentes fatales (2)
- lesiones severas (2)
- lesiones (Otras visibles) (13)
- lesiones (Queja de dolor) (13)

2017 Ingreso Medio por hogar



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

Mapa de choques peatonales en Arcata



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

09:00PM-11:59PM	1	0	1	0	0	1	0	3
06:00PM-08:59PM	2	2	1	1	1	0	1	6
03:00PM-05:59PM	1	1	1	4	2	0	1	10
mediodía-02:59PM	0	1	1	1	0	0	0	3
09:00AM-11:59AM	0	1	2	0	2	0	1	6
06:00AM-08:59AM	1	0	0	0	1	0	0	2
03:00AM-05:59AM	0	0	0	0	0	0	0	0
medianoche-02:59AM	0	1	0	0	0	1	0	2
	Monday	Tuesday	Wednesday	Thursday	Friday	Saturday	Sunday	
	5	6	6	6	6	2	3	

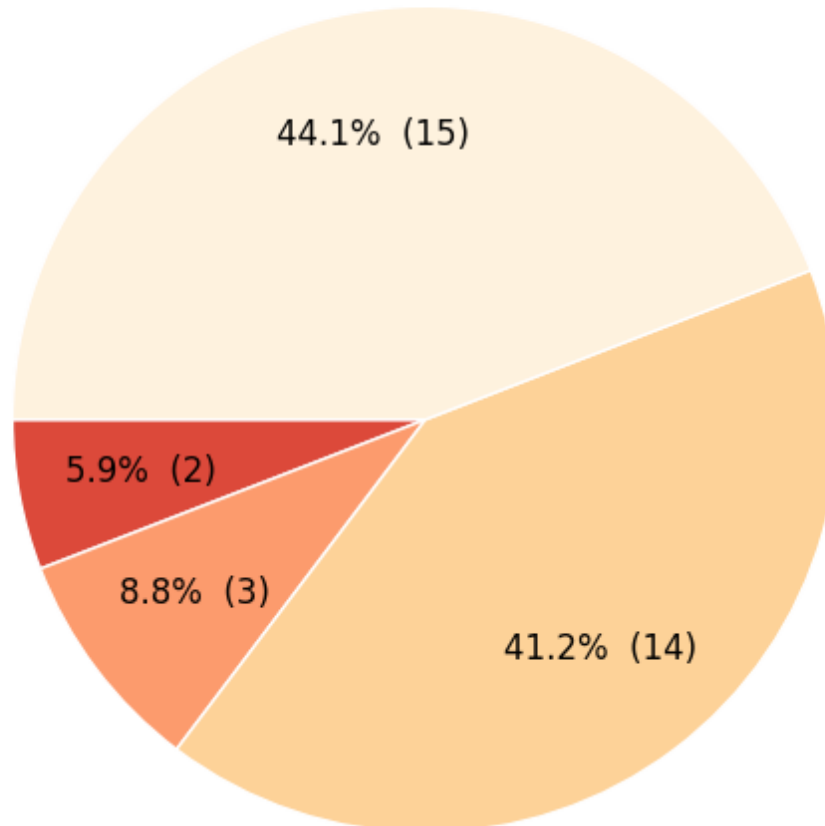
Total: 34 choques

*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	17	50.0%
0	Desconocido	4	11.8%
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	3	8.8%
22107	Dar vuelta o moverse a la derecha o la izquierda peligrosamente en una carretera o sin señal.	2	5.9%
22350	Conducir a una velocidad peligrosa para las condiciones de la autopista, como el clima, la visibilidad, el tráfico, y/o las medidas de la autopista, o manejar a una velocidad que pone en riesgo a la gente o propiedad	2	5.9%
22106	Encender un vehículo o echarlo para atrás peligrosamente en una autopista	2	5.9%
23152	Manejar bajo los efectos del alcohol (BAC 0.08+) o drogas	2	5.9%
21956	Fracaso por parte del peatón de caminar a lo largo del borde de la izquierda de una carretera cuando camine fuera de un distrito residencial o de negocios, a menos que cruzar no sea posible	1	2.9%
21235	Falla cometida por el operador de un escúter motorizado.	1	2.9%
Total		34	100.0%

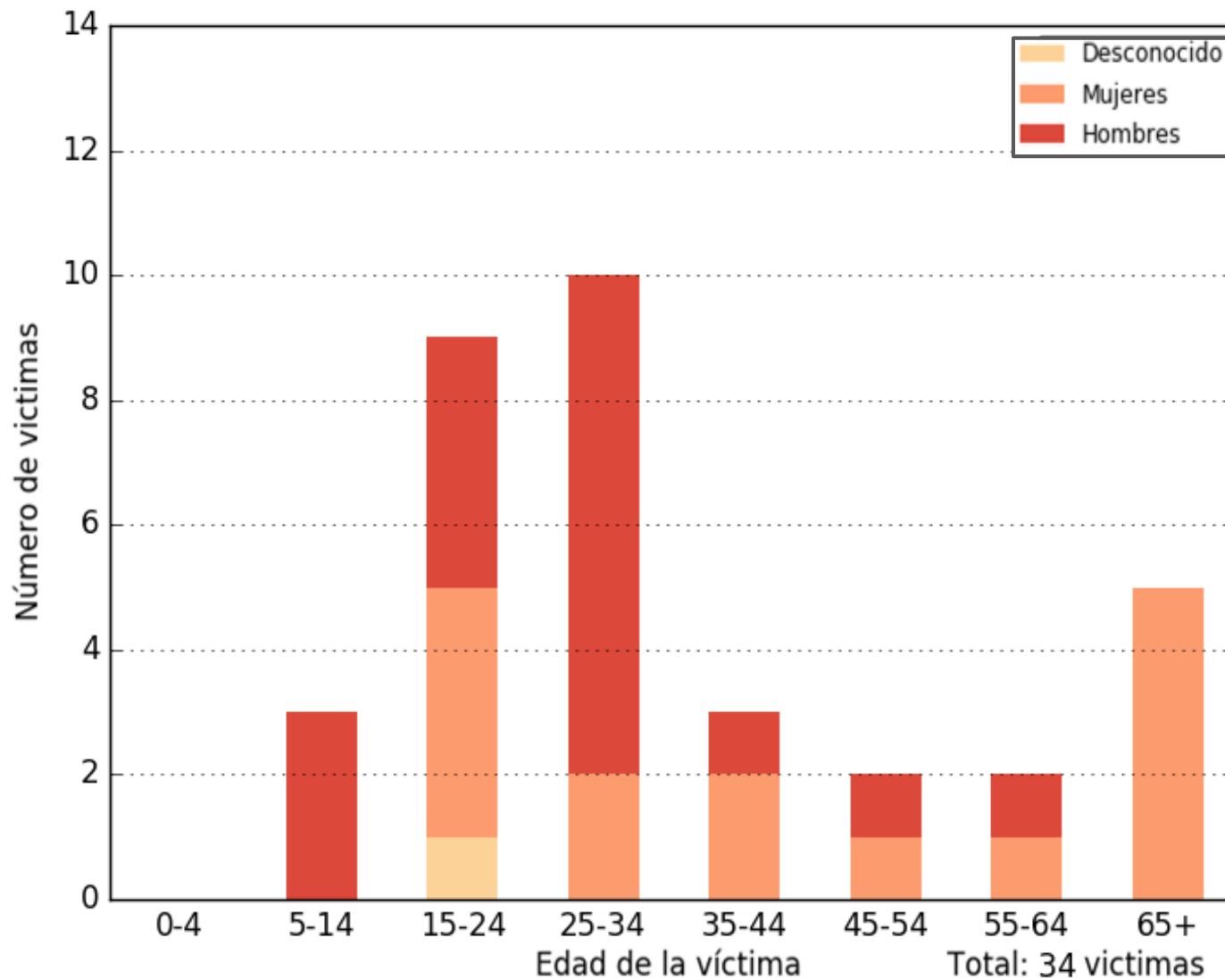
Gravedad de las lesiones de víctimas peatonales



Total: 34 víctimas

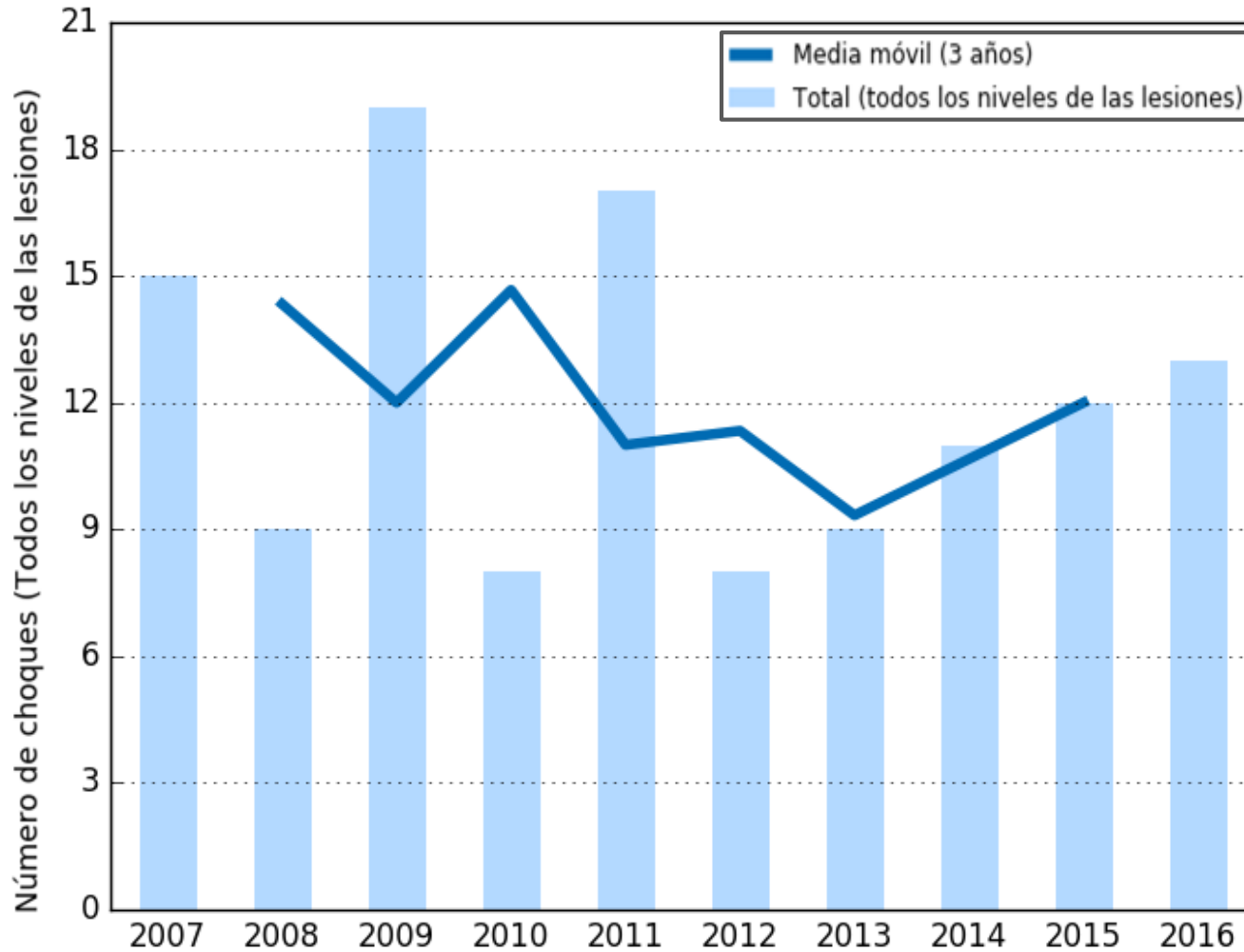


Gravedad de víctimas peatonales por edad y género



Tendencia de lesiones de choques ciclistas

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



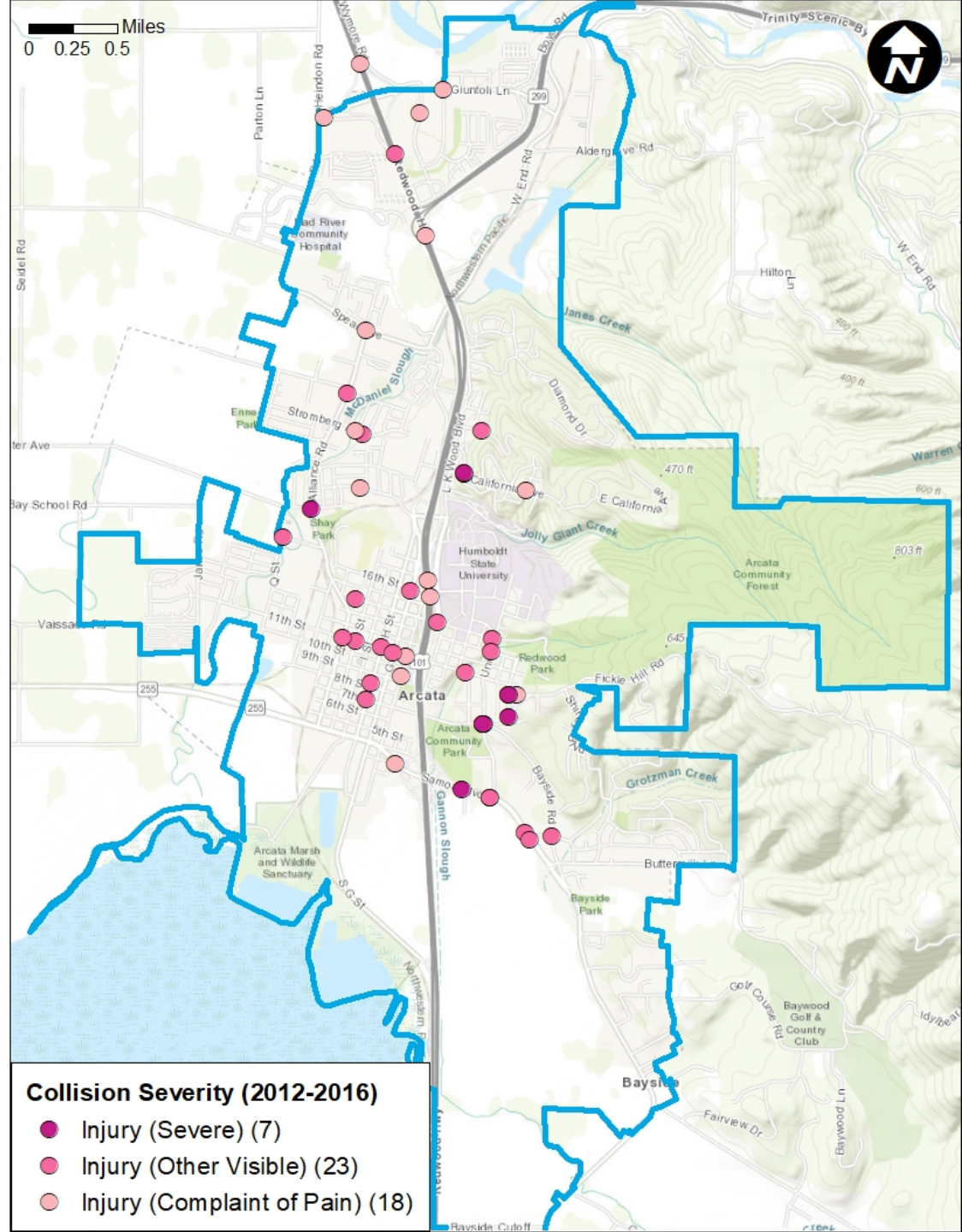
Lesiones de choques ciclistas

2012-2016

Total: 48 choques marcadas

Gravedad de los choques (2012-2016)

- lesiones severas (7)
- lesiones (Otras visibles) (23)
- lesiones (Queja de dolor) (18)



Lesiones de choques ciclistas y ingreso

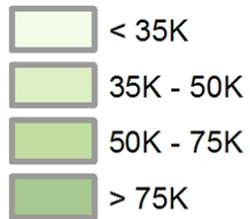
2012-2016

Total: 48 choques marcadas

Gravedad de los choques (2012-2016)

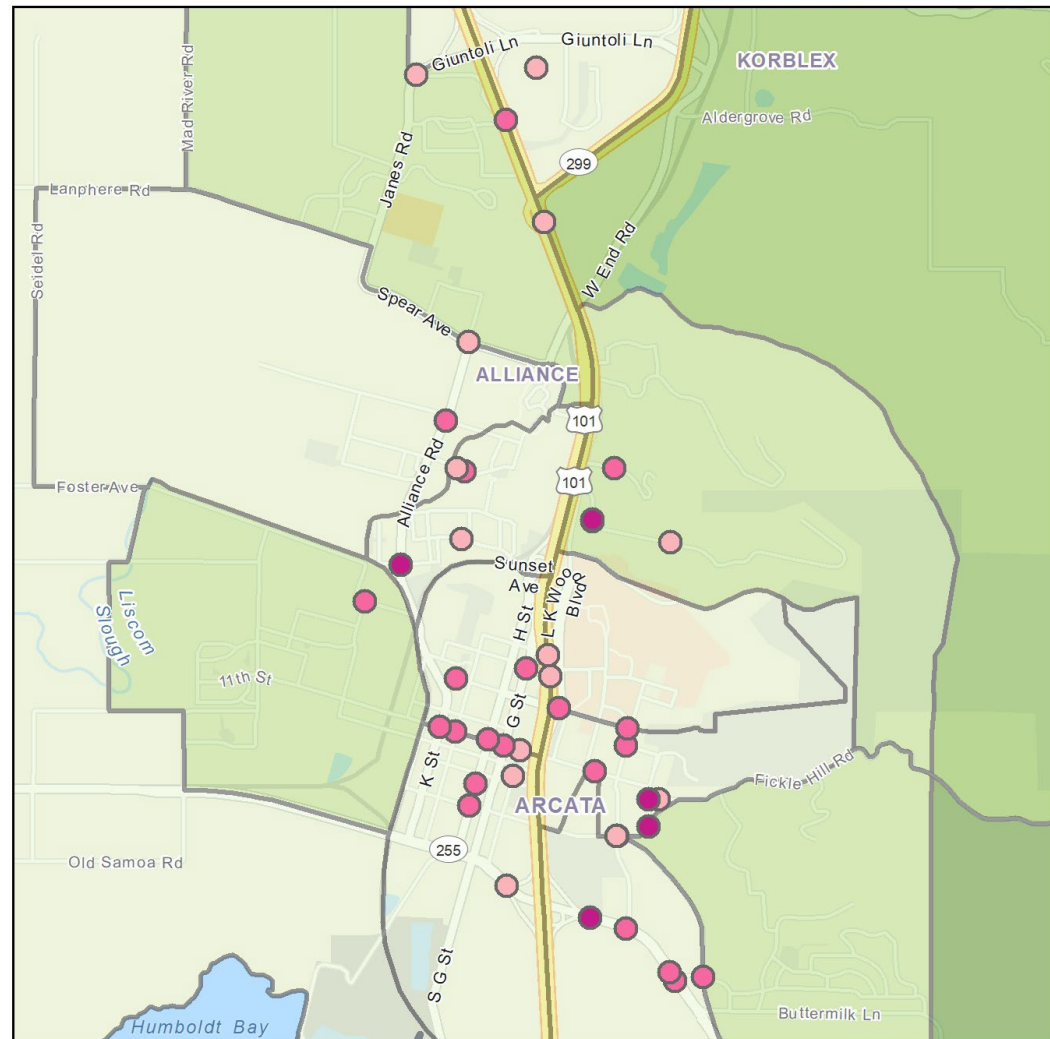
- lesiones severas (7)
- lesiones (Otras visibles) (23)
- lesiones (Queja de dolor) (18)

2017 Ingreso Medio por hogar



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

Mapa de choques ciclistas en Arcata



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	2	2	2	1	2	1	2	12
03:00PM-05:59PM	2	2	2	3	1	2	0	12
mediodía-02:59PM	0	2	1	2	2	2	1	10
09:00AM-11:59AM	0	3	1	1	1	2	1	9
06:00AM-08:59AM	1	1	2	1	2	0	1	8
03:00AM-05:59AM	0	0	0	0	0	0	1	1
medianoche-02:59AM	0	0	0	0	1	0	0	1
	Monday	Tuesday	Wednesday	Thursday	Friday	Saturday	Sunday	
	5	10	8	8	9	7	6	

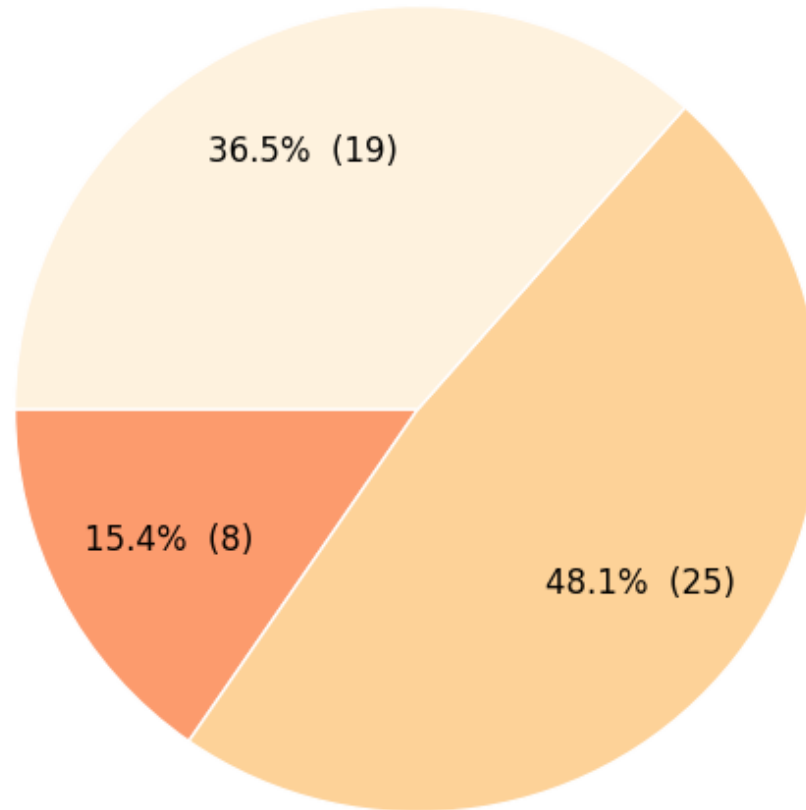
Total: 53 choques

*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
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	9	17.0%
0	Desconocido	8	15.1%
22107	Dar vuelta o moverse a la derecha o la izquierda peligrosamente en una carretera o sin señal.	7	13.2%
21200	Los ciclistas tienen los mismos derechos y están sujetos a las mismas leyes que los motoristas	5	9.4%
21650	Fracaso de manejar o montar en bicicleta en la mitad derecha de la calle (existen algunas excepciones)	4	7.5%
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 de parar en la línea de límite de un ferrocarril	4	7.5%
21800	Fracaso de ceder el derecho de paso en una intersección, incluye fracaso de ceder a los vehículos que ya están en la intersección, en una autopista continúa, o al lado derecho del vehículo, o seguramente cuando una intersección es controlada.	3	5.7%
21802	Fracaso de parar o ceder el derecho de paso en una señal de alto	3	5.7%
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	2	3.8%
21760	Fracaso de pasar a un ciclista según las reglas siguientes de pasar: pasar dejando al menos tres pies o pasar a una velocidad razonablemente lenta de una manera segura	2	3.8%
Total		47	88.7%

Gravedad de las lesiones de víctimas ciclistas



Total: 52 víctimas



Gravedad de víctimas ciclistas por edad y género

