

Resumen y Recomendaciones del Taller Comunitario para la Seguridad de Peatones y Ciclistas en el Vecindario de Adelanto

Taller y Plan de Acción Comunitario para Seguridad de Peatones y Ciclistas
Creando Calles Seguras para Peatones y Ciclistas



OCTUBRE 2020



Berkeley SafeTREC
SAFE TRANSPORTATION RESEARCH AND EDUCATION CENTER



Los fondos para este programa fueron proporcionados de una beca de la Oficina de Seguridad de Tráfico de California por medio de la Administración Nacional para la Seguridad de las Carreteras.

Agradecimientos

¡Muchos agradecimientos al Comité de Planificación por la invitación a su comunidad y por trabajar con nosotros para hacer que Adelanto sea un lugar más seguro para caminar y andar en bicicleta!

Comité de Planificación

Angelica Alvarez	El Sol Centro Comunitario de Educacion
Nyasha Burnatte	Ciudad de Adelanto
Natanael Chavez	El Sol Centro Comunitario de Educacion
Wendolym Dubon	Centro Medico de St. Joseph
Stevonna Evans	Ciudad de Adelanto
Vilma Lopez	El Sol Centro Comunitario de Educacion
Kevin Mahany	Centro Medico de St. Joseph
Tracy McLoughlin	Ciudad de Adelanto

Gracias a Carmen Esquivel de C&C Interpreting Services por brindar interpretación del inglés al español en apoyo de esta capacitación. También nos gustaría agradecer a los residentes y líderes de la comunidad que participaron en el taller. Su participación colectiva informó y fortaleció significativamente los resultados del taller.

Este informe fue preparado por:

California Walks

Miha Tomuta
Caro Jauregui
Wendy Ortiz
<https://calwalks.org>

UC Berkeley Safe Transportation Research & Education Center

Garrett Fortin
Ana Lopez
Heidi Grant
<https://safetrec.berkeley.edu>

Traducido por:

Libérate! en colaboración con Monica Torres Mora y Gabriela Solórzano
Instagram: [Liberate.language.cooperative](https://www.instagram.com/Liberate.language.cooperative)

TABLA DEL CONTENIDO

AGRADECIMIENTOS	2
INTRODUCCION.....	4
RESUMEN EJECUTIVO	5
EL PROCESO DE PLANIFICACIÓN.....	7
MAPA DE RECURSOS DE ADELANTO	8
HISTORIAL DE CHOQUES PEATONALES Y CICLISTAS.....	9
RECURSO DE RECOPIACIÓN DE DATOS: DIARIO DE LA CALLE	11
EVALUACIÓN DE CAMINAR Y ANDAR EN BICICLETA.....	12
REFLEXIONES	13
RECOMENDACIONES PARA MEJORAR LA SEGURIDAD DE PEATONES Y CICLISTA	21
APÉNDICE A: ANÁLISIS DE DATOS	31

Introducción

El Taller Comunitario para la Seguridad Peatonal y Ciclista (CPBST, por sus siglas en inglés) es un proyecto estatal de California Walks (Cal Walks) y el Centro de Investigación y Educación sobre Transporte Seguro de la Universidad de California en Berkeley (SafeTREC). El CPBST involucra a residentes y promotores de la seguridad para desarrollar un plan de acción impulsado por la comunidad para mejorar la seguridad peatonal y ciclista en sus comunidades.

El CPBST (por sus siglas en inglés) de Adelanto fue planificado y facilitado en colaboración por el Comité de Planificación, Cal Walks y SafeTREC (Equipo del Proyecto) para:

1. Mejorar las condiciones para caminar y andar en bicicleta en Adelanto al compartir las preocupaciones de los residentes y las soluciones comunitarias para informar el Plan de Vehículos No Motorizados de la Ciudad de Adelanto; y
2. Co-crear una visión comunitaria de la seguridad y el bienestar.

El taller virtual tuvo lugar el 21 de julio de 2020 y convocó a 11 participantes, incluyendo vecinos y representantes del Comité de Planificación, Coalición de Adelanto, y la Oficina del Representante Jay Obernolte.

El taller consistió en:

- Evaluaciones para caminar y andar en bicicleta a lo largo de tres (3) rutas clave;
- Una descripción general de las estrategias del enfoque multidisciplinario para mejorar la seguridad al caminar y andar en bicicleta: evaluación, equidad, ingeniería, educación, estímulo y ejecución; y
- Sesiones de planificación de acciones para priorizar y planificar programas comunitarios y proyectos de infraestructura.

Este informe resume las actas del taller, incluyendo las recomendaciones de la comunidad y el Equipo del Proyecto para programas de comunidad, y proyectos de infraestructura para mejorar la seguridad de caminar y andar en bicicleta en la comunidad de Adelanto.

Resumen Ejecutivo

El Taller Comunitario para la Seguridad Peatonal y Ciclista (CPBST, por sus siglas en inglés) es un proyecto estatal de 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). El CPBST involucra a residentes 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.

El CPBST (por sus siglas en inglés) de Adelanto fue planificado y facilitado en colaboración con El Departamento de Salud Pública del Condado de Fresno, el Comité de Planificación, Cal Walks y SafeTREC (Equipo del Proyecto) para:

1. Mejorar las condiciones para caminar y andar en bicicleta en Adelanto al compartir las preocupaciones de los residentes y las soluciones impulsadas por la comunidad para informar al Plan No Motorizado de la Ciudad de Adelantos; y
2. Co-crear una visión comunitaria de seguridad y bienestar.

El taller del 30 de junio de 2020 consistió en:

- Evaluaciones de las condiciones para caminar y andar en bicicleta a lo largo de tres (3) rutas claves;
- Un resumen de las estrategias del enfoque multidisciplinario (6 E's) para mejorar la seguridad peatonal y ciclista que incluye: Evaluación, Equidad, Ingeniería, Educación, Animo y Aplicación; y
- Sesiones de planificación de acciones para priorizar y planificar programas comunitarios y proyectos de infraestructura.

Datos

El Equipo del Proyecto y el Comité de Planificación revisaron los datos que demostraron un problema de seguridad en el área. Durante el período de 10 años, de 2009 a 2018, las lesiones de peatones parecieron incrementar. De 2014 a 2018, hubo 9 víctimas peatonales y víctimas de bicicleta en la área de enfoque en Adelanto. Se puede encontrar una discusión completa sobre la colisión de peatones y ciclistas en el informe (CPBST).

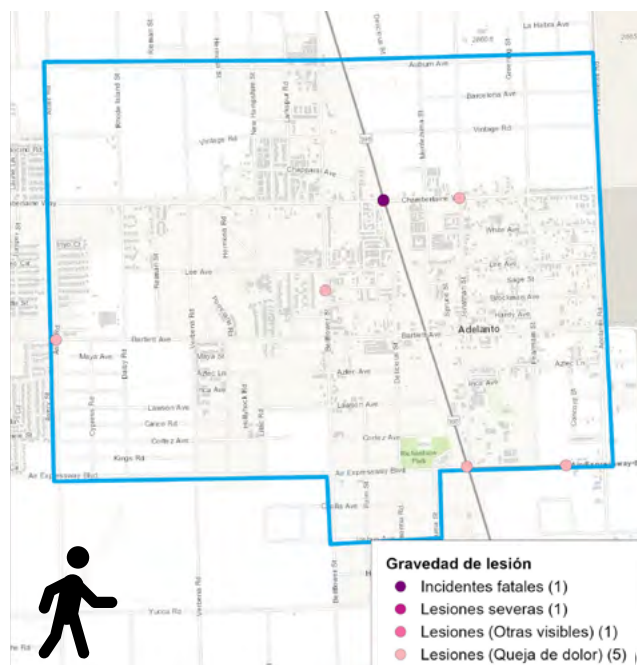


Figura 1: Choques con Lesiones de Peatones (2014-2018)

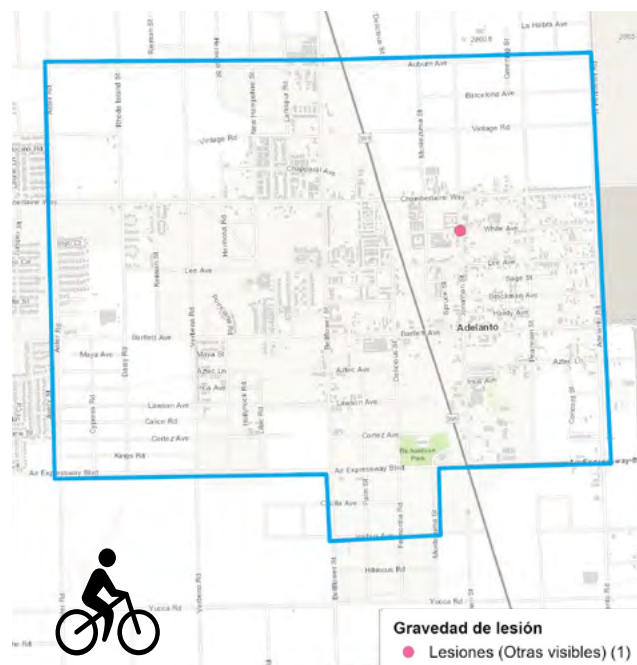


Figura 2: Choques con Lesiones de Ciclistas (2014-2018)

COMITÉ DE PLANIFICACIÓN

El comité de planificación estuvo integrado por representantes de la Ciudad de Adelanto, El Centro Médico St. Joseph y el Centro Educativo Vecinal El Sol.

PARTICIPANTES DEL TALLER

Participantes del taller fueron residentes del Comité de Planificación, Coalición de Adelanto, y la Oficina del Representante Jay Obernolte.

Para una discusión más detallada del taller, descargue el informe completo en los sitios web de [SafeTREC](#) o [Cal Walks](#).

Fondos para este programa fueron proporcionados por una subvención de la Oficina de Seguridad de Tránsito de California a través de la Administración Nacional de Seguridad de Tránsito en las Carreteras.

Evaluación Peatonal y Ciclista

Participantes del taller realizaron evaluaciones para caminar y andar en bicicleta a lo largo de tres (3) rutas clave utilizadas por residentes para acceder Escuela Primaria Adelanto, la Alcaldía de Adelanto, Club de Ciudadanos Mayores de Adelanto y restaurantes y comercios a lo largo de las rutas. Se le pidió a participantes que:

- Identificarán los bienes de la comunidad;
- Identificarán problemas relacionados con las condiciones de la infraestructura; y
- Observarán cómo usuarios de la carretera están interactuando con el entorno construido.

Participantes expresaron preocupaciones acerca de:

- La falta de banquetas y su condición discontinuada en el área del proyecto, incluyendo a lo largo de la Calle Jonathan, la Avenida Cortez, la Autopista Air, y la Calle Delicious;
- Carreteras sin pavimento y arcenes sin pavimento a lo largo la Calle Delicious cerca de la Alcaldía;
- La falta de iluminación pública e iluminación a escala peatonal;
- Altas velocidades del vehículo a lo largo de la Autopista Air, la Calle Jonathan y el Camino Pearmain;
- Desafíos cruzando los cruces peatonales marcados y no marcados debido a la falta de iluminación, las altas velocidades del conductor, la falla del conductor en ceder el paso y las distancias largas para cruzar;
- La falta de instalaciones para bicicletas que resulta en andar por la banqueta; y
- La falta de vegetación y árboles de sombra en las rutas transitadas por peatones.

Recomendaciones de la comunidad

Durante las sesiones de planificación y acción, participantes establecieron prioridades y delinearon planes preliminares para los siguientes programas comunitarios y proyectos de infraestructura dirigidos a incrementar la salud y seguridad de la comunidad:

- Mejoras a las Rutas Seguras a La Escuela cerca de la Escuela Primaria Adelanto;
- Programa Educativo ante la Seguridad Ciclista y carril de bicicletas en la Autopista Air; y
- Programa Educativo de Seguridad y el Programa de Ánimo y Señalización.

Recomendaciones de Cal Walks & SafeTREC

Las siguientes son recomendaciones para mejorar la seguridad de ciclistas y peatones:

- Desarrollar un programa de guardia de cruce que se implemente en la intersección de la Calle Jonathan y la Avenida Bartlett, cerca de la Escuela Primaria Adelanto.
- Desarrollar un plan de Rutas Seguras a La Escuela para abordar las preocupaciones y el apoyo de la comunidad para caminar y andar en bicicleta de mejoras a Rutas Seguras a La Escuela en zonas escolares;
- Instalar mejoras en la seguridad de peatones, como cruces peatonales de alta visibilidad, iluminación a escala peatonal, lapso de avanzamiento para peatones o islas peatonales en la intersección de la Ruta US 395 y el Camino Chamberlaine; y
- Explorar las opciones de diseño y las oportunidades de financiamiento para senderos para peatones e instalaciones para bicicletas a lo largo de las carreteras de uso común y que conducen a espacios comunitarios y áreas comerciales.

El Proceso de Planificación



Paso 1: Convocar un Comité de Planificación diciembre del 2020

- 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 Febrero del 2020

- Repasar documentos acerca de la comunidad actuales (pólizas y planes)
- 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 20 de febrero del 2020

- 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 21 de julio del 2020

- 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 en curso

- 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

Mapa de Recursos de Adelanto

Durante la visita al sitio, el Equipo del Proyecto dirigió al Comité de Planificación a través de un ejercicio de Mapeo de Activos para identificar recursos y bienes en Adelanto que podrían ayudarlos a lograr sus objetivos de seguridad para caminar y andar en bicicleta. Juntos, identificaron los siguientes recursos y activos en la comunidad:

People/Personas

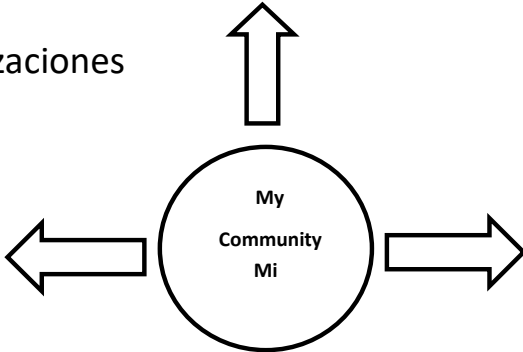
- Brenda Rivera: community member
- Community Health Action
- Doug Woppler: Public Works Director
- Gustavo Morales: El Buen Pastor Catholic Church
- Jay Shawn Johnson: Planning Commissioner
- John Name: Pastor and has a non-profit
- Karen Grabo
- Kema Russell
- Mayor & City Manager
- North Neighborhood
- Pastor Manzo: radio station, well known in the Spanish speaking community
- Police Captain
- Savina May, Tobacco Prevention CA Collaborative and youth
- Superintendent of Schools-Amy
- Tanya Edwards: Resident, Adelanto Resident Coalition

Organizations/Organizaciones

- Adelanto Chamber of Commerce
- Adelanto Elementary School
- Adelanto High School
- Adelanto Resident Coalition
- Adelanto School District
- Afterschool Programs
- El Buen Pastor Church
- El Sol Neighborhood Educational Center
- Future Leaders of Victor Valley
- Healthy Adelanto Coalition
- Inland Empire Bicycle Alliance
- Luz de Esperanza Church
- Mobile Health Group
- St. Mary's Hospital

Institutions/Instituciones

- Adelanto Police Department
- San Bernardino County Sheriff
- Banks
- Daily Press
- Hugo Valdez BBMG Facebook
- Insurance Caltrans, 395: Kim Cherry, PIO
- La Mejor Radio Station
- San Bernardino County: Regina Bell
- San Bernardino County Fire Department
- St. Josephs Medical Center
- Victor Valley Transit Authority



Adelanto CPBST

In collaboration with:

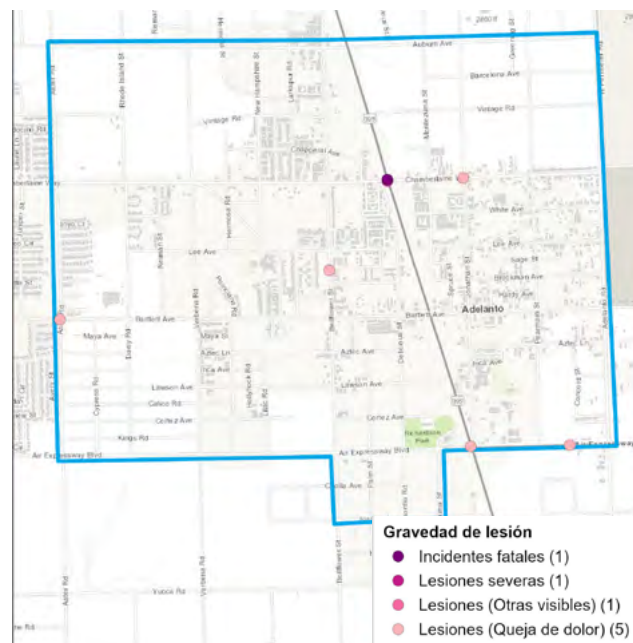
California Walks | UC Berkeley SafeTREC | California Office of Traffic Safety |
 City of Adelanto | El Sol Neighborhood Educational Center
 St. Joseph Medical Center

Historial de Choques Peatonales y Ciclistas

Los siguientes datos se basan en los choques de peatones y bicicletas reportados a la policía que resultaron en lesiones a peatones¹ y ciclistas en Adelanto delimitado por el Camino Aster al oeste, el Camino Adelanto al este, la Avenida Auburn al norte, y una pequeña área extendida hacia el sur hasta la Avenida Joshua. Los datos informados en esta sección vienen del Sistema de Registros de Tráfico Integrados a Nivel Estatal (SWITRS) para los años 2009 a 2018. Los datos de choques para el 2017 y el 2018 son provisionales a diciembre de 2019. Se puede encontrar un análisis completo de los datos de choques de peatones y bicicletas en el Apéndice A.

Choques Peatonales

Durante el período de 10 años entre el 2009 y 2018, los choques peatonales parecen estar aumentando. En los últimos cinco años de datos disponibles, de 2014 a 2018, los choques peatonales se concentraron en la intersección de la Ruta US 395 y el Camino Chamberlaine. Hubo múltiples choques menores a lo largo del Camino Chamberlaine y la Autopista Air, incluyendo dónde se cruzan con la Ruta US 395. Los choques peatonales ocurrieron principalmente durante la tarde y la noche, particularmente a partir de las 6 p.m. a las 9 p.m. No hubo una tendencia clara entre los principales factores² de choques. Hubo nueve peatones víctimas, incluyendo una muerte y una lesión grave. Más de la mitad de las víctimas, el 55,56 por ciento, tenían 24 años o menos.



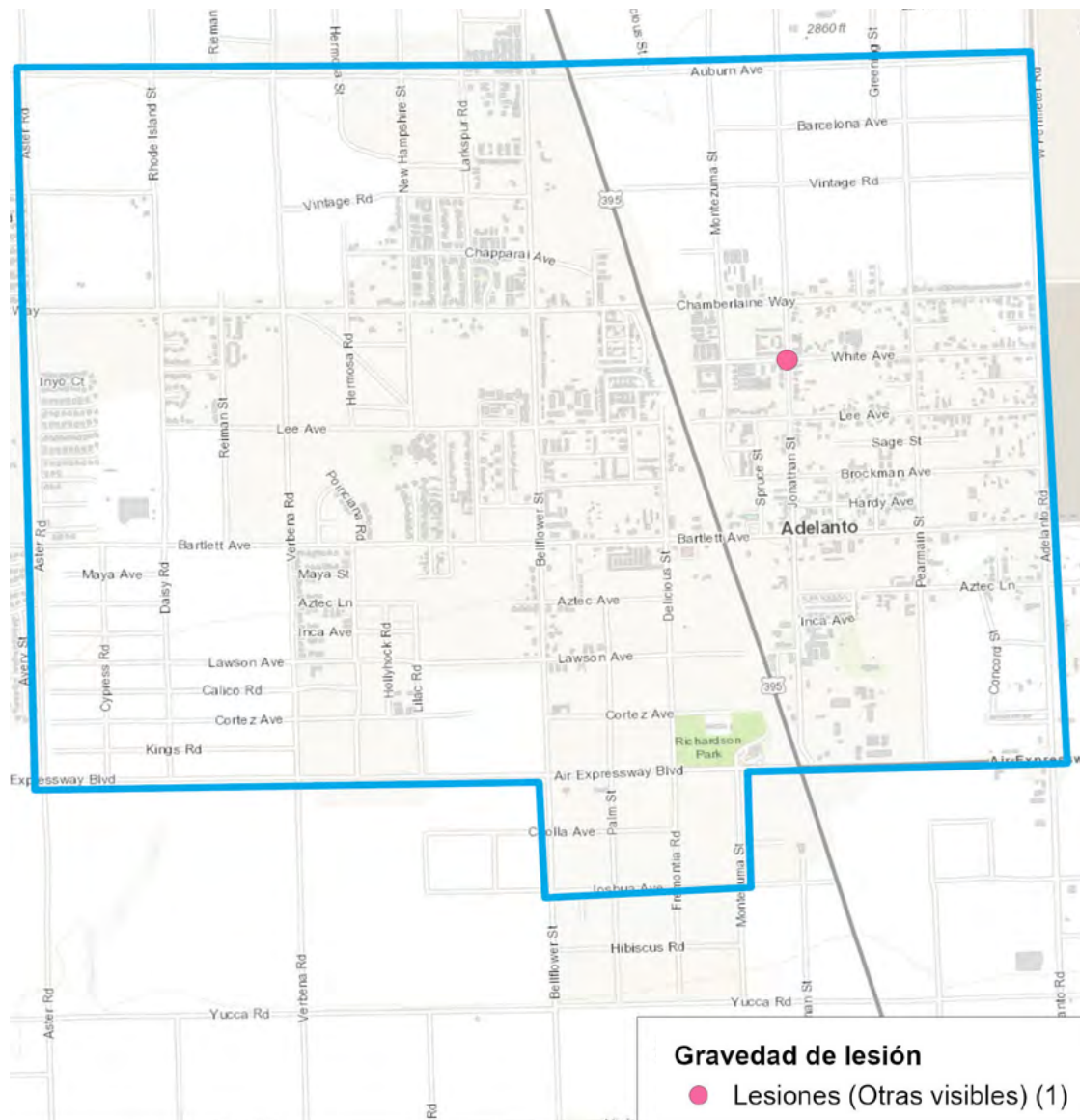
Choques con Lesiones de Peatones
(2014-2018)

¹ Un peatón se define como cualquier persona que camina o utiliza un medio de transporte personal no motorizado que no sea una bicicleta. Esto incluye patinetas, cochecitos, sillas de ruedas y cualquier dispositivo eléctrico de asistencia para la movilidad.

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

Choques de Ciclistas

Durante el período de 10 años entre el 2008 y 2019, hubo tres choques de bicicletas en el área del proyecto sin una tendencia clara debido a que hubo muy pocos incidentes reportados. En los últimos cinco años de datos disponibles, de 2014 a 2018, hubo un choque de bicicleta en la intersección de la Calle Jonathan y la Avenida White. Se determinó que el exceso de velocidad fue el factor principal de este choque que involucró a un niño y resultó en una lesión .



Choques con Lesiones de Ciclistas (2014-2018)

Recurso de recopilación de datos: Diario de la Calle

La comunidad notó que faltaban datos sobre accidentes en Adelanto y que el subregistro podría ser una preocupación importante. Una opción para recopilar experiencias comunitarias de seguridad para peatones y bicicletas es la herramienta Street Story de UC Berkeley SafeTREC, gratuita y disponible públicamente en <https://streetstory.berkeley.edu/>.

Street Story es una herramienta de participación comunitaria que permite a los residentes y organizaciones de la comunidad compartir choques, casi choques, áreas inseguras y seguras para viajar en su comunidad. Street Story es una plataforma en línea desarrollada por SafeTREC para recopilar historias sobre accidentes de transporte, cuasi accidentes, peligros y lugares seguros para viajar. Street Story también está disponible en inglés y en español y en versión impresa.

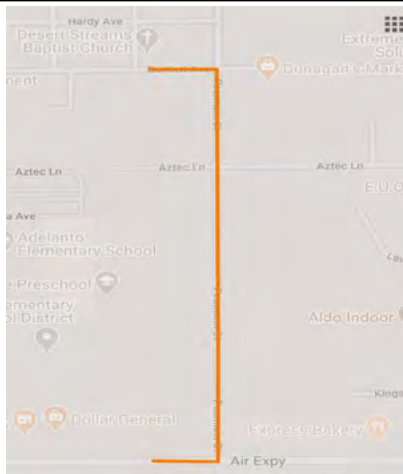
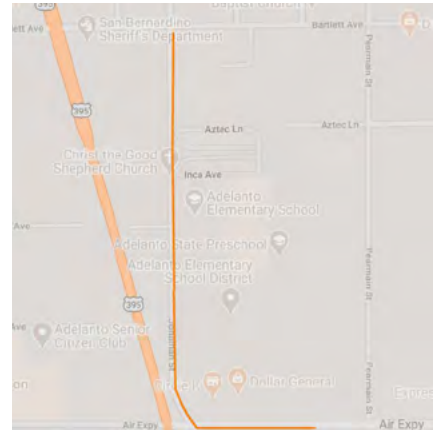
Evaluación de Caminar y Andar en Bicicleta

Se le pidió a participantes que:

1. Identificaran bienes comunitarios;
2. Evaluaran las condiciones de la infraestructura; y
3. Observaran cómo los usuarios de la carretera se involucran con el entorno construido a lo largo de 3 rutas de evaluación para caminar y andar en bicicleta.

Ruta 1 Escuela Primaria Adelanto

La ruta 1 se enfocó en identificar las preocupaciones de residentes a pie o en bicicleta a lo largo de la Calle Jonathan, desde la Autopista Air hasta la Avenida Bartlett. Estudiantes y familias caminan y andan en bicicleta a lo largo de la Calle Jonathan para ir y venir de la Escuela Primaria Adelanto.

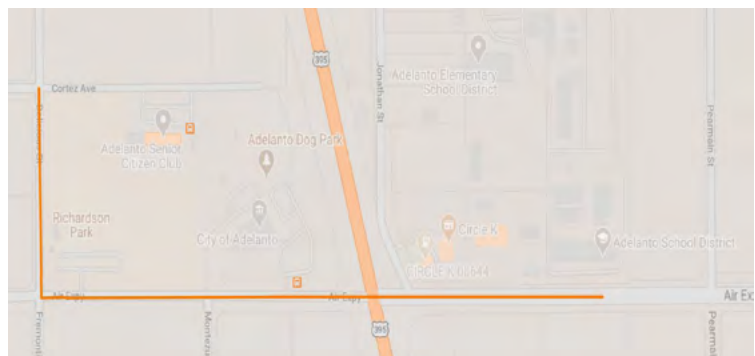


Ruta 2 Calle Pearmain

La ruta 2 se enfocó en identificar las preocupaciones de movilidad de residentes a pie o en bicicleta a lo largo de la Calle Jonathan, desde la Autopista Air hasta la Avenida Bartlett. Estudiantes y familias caminan y andan en bicicleta a lo largo de la Calle Jonathan para ir y venir de la Escuela Primaria Adelanto.

Ruta 3 Parques y servicios de la ciudad de Adelanto

La ruta 3 se enfocó en la Autopista Air, desde el Distrito Escolar de Adelanto hasta la Calle Delicious. Los residentes viajan a lo largo de la Autopista Air para acceder a la Alcaldía, el Parque Richardson, el Parque para perros Adelanto, Club de Ciudadanos Mayores de Adelanto, restaurantes, tiendas y gasolineras.



Reflexiones

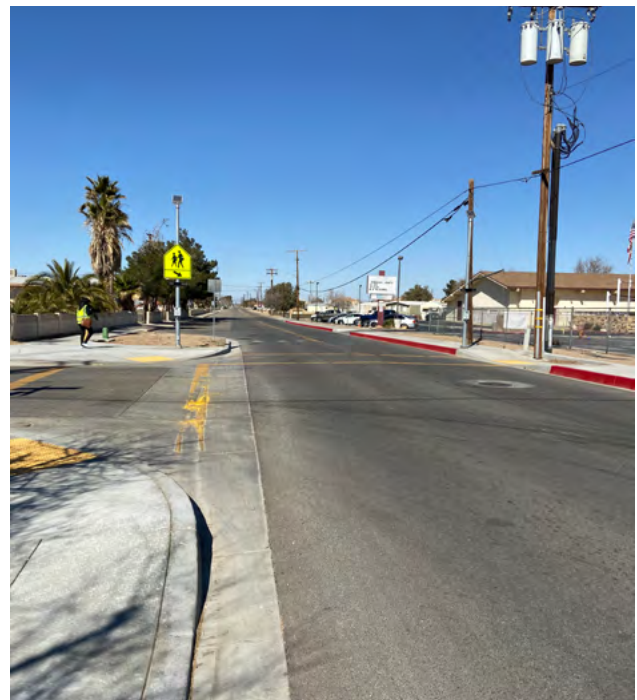
Después de las evaluaciones de caminar y andar en bicicleta, participantes compartieron las siguientes reflexiones:

Bienes de la Comunidad

- La Ciudad instaló recientemente letreros fluorescentes para cruces escolares, banquetas, una bombilla, una baliza intermitente rápida rectangular (RRFB) y cúpulas truncadas en la intersección de la Calle Jonathan y la Avenida Lawson, frente a la Escuela Primaria Adelanto. Familias y residentes de las escuelas sienten que las mejoras recientes
- Desde las órdenes de quedarse en casa debido al COVID-19 de la Ciudad, participantes han visto un aumento sustancial de personas que caminan en sus vecindarios durante las horas más frescas de la noche.



La nueva señalización del cruce escolar a lo largo de la Calle Jonathan, que conduce a la Escuela Primaria Adelanto, advierte a los conductores que están ingresando a una zona escolar y que estén atentos a los peatones en el próximo cruce peatonal.



La bombilla y el RRFB en la intersección de la Calle Jonathan / Calle Lawson han mejorado la sensación de seguridad de familias.

Banquetas discontinuas

- Faltan banquetas en ambos lados de la Calle Jonathan, entre la Autopista Air y la Avenida Bartlett. Las aceras comienzan en el lado oeste de la Calle Jonathan justo antes de la Avenida Lawson y en el lado este justo antes de la Avenida Bartlett a lo largo de Llantera Adelanto. Estudiantes y familias caminan en ambos lados de la Calle Jonathan a lo largo de la banqueta, arcenes pavimentados y arcenes de grava para caminar hacia y desde la Escuela Primaria Adelanto. Residentes también usan la Calle Jonathan para acceder a los pequeños negocios a lo largo de la calle.



Estudiantes y familias caminan por la Calle Jonathan hacia la Calle Bartlett desde la Escuela Primaria Adelanto a lo largo del arcén sin pavimentar.

- Hay una banqueta discontinua a lo largo de la Avenida Cortez en el lado sur que conduce al centro para adultos mayores y no hay banqueta en el lado norte. Muchos residentes caminan en esta área para acceder al Club de Ciudadanos Mayores de Adelanto y esta banqueta les obliga a caminar por la calle.



Una acera discontinua a lo largo de la Avenida Cortez que conduce al Club de Ciudadanos Mayores de Adelanto.

- Hay un arcén sin pavimentar a lo largo del lado sur de la Autopista Air, entre la Calle Delicious y la Ruta US 395. Las banquetas en la esquina noreste de la Autopista Air y la Ruta US 395 no se conectan con ninguna otra banqueta. Algunos ciclistas usan este arcén en lugar de circular por los carriles de circulación en la Autopista Air y peatones caminan por esta área para acceder el Ayuntamiento y estacionar en el lado norte de la Autopista Air.
- Hay una red de banquetas incompletas alrededor del Jardín de Niños Adelanto y la Biblioteca Adelanto, cerca de la intersección de la Calle Delicious / la Avenida Bartlett. La banqueta existente a lo largo del lado este de la Calle Delicious está nivelada y tiene rampas, pero ha desarrollado grietas visibles que crean un peligro para miembros de la comunidad que viajan a estos dos servicios comunitarios.



Una banqueta discontinua a lo largo de la Avenida Cortez que conduce al Club de personas de la tercera edad de Adelanto.



Huecos en las banquetas en la Calle Delicious junto del Jardín de Niños Adelanto y la Biblioteca Adelanto.

Carreteras sin pavimentar

- La Calle Delicious, desde la Avenida Cortez hasta la Avenida Bartlett, es un camino que no está pavimentado. Residentes caminan por los senderos de tierra hacia el parque, el banco de alimentos, la Alcaldía y los eventos comunitarios en el Club de Personas de Ciudadanos Mayores de Adelanto.



La intersección de la Calle Delicious y la Avenida Cortez tiene una esquina pavimentada y tres que no están pavimentadas.

- Hay un arcén sin pavimentar a lo largo del lado oeste de la Calle Delicious, desde la Autopista Air hasta la Avenida Cortez. Conductores estacionan sus vehículos a lo largo del arcén sin pavimentar durante los eventos comunitarios en el campo de béisbol, creando condiciones de hacinamiento donde conductores y peatones tienen una visibilidad limitada entre sí.



El lado oeste de la Calle Delicious al norte de la Autopista Aires una banqueta sin pavimentar.

Iluminación insuficiente

- Un participante compartió que no se siente seguro cuando camina por la Autopista Air, cerca de la Ruta US 395 y la Calle Jonathan cuando oscurece porque no hay suficiente iluminación en esta intersección. Compartió que constantemente mira por encima de su hombro, especialmente después de que el sol baja porque conductores dan vuelta rápido hacia Calle Jonathan. La iluminación limitada crea problemas de visibilidad de peatones y ciclistas.
- Se observaron seis postes de luz a lo largo de la Calle Jonathan, entre la Autopista Air y la Avenida Bartlett. Residentes sintieron que todavía faltaba alumbrado público y alumbrado a escala peatonal a lo largo de la Calle Jonathan, especialmente para estudiantes y familias que viajan hacia y desde la Escuela Primaria Adelanto.
- Un participante, que trabajaba como técnico en emergencias médicas, compartió que las llamadas para responder a incidentes de personas agredidas a lo largo de la Autopista Air, en la Calle Jonathan y la Ruta US 395, junto a la licorería son muy comunes.
- Hay una falta de iluminación a escala peatonal en la intersección de la Calle Delicious y la Autopista Air en las banquetas cercanas en la Calle Delicious. Las luces de la calle a lo largo de la Calle Delicious y la Autopista Air cerca de la Alcaldía están demasiado lejos entre sí y están orientadas hacia la carretera para los automóviles. Esto crea condiciones potencialmente inseguras debido a que conductores tienen dificultades para ver a los peatones acceder al parque, la alcaldía y el Club de Ciudadanos Mayores de Adelanto por la noche en esta cuadra de la Calle Delicious.



Dos farolas en frente de la Escuela Primaria Adelanto proporcionan toda la iluminación de las calles en la intersección de Calle Jonathan Street / Avenida Lawson.

Comportamiento de los usuarios de la carretera

- La Autopista Air es una carretera de cuatro carriles con algunos arcenes pavimentados y segmentos de acera que conducen a la Ruta US 395. Los participantes están preocupados por las altas velocidades de los conductores en la Autopista Air. Los ciclistas, incluyendo los jóvenes y las personas en edad laboral, viajan hasta el , el parque, el banco de alimentos y el Club de Ciudadanos Mayores de Adelanto, tanto en la carretera pavimentada como en el arcén sin pavimentar. Algunos ciclistas escogen montar en el arcén que no está pavimentado debido al comportamiento de conductores, como el exceso de velocidad.



El lado sur de la Autopista Air, al oeste de la Ruta US 395 tiene un arcén que no está pavimentado y es usado por peatones y ciclistas.

- Conductores parecen viajar por encima del límite de velocidad indicado de 25 m.p.h. a lo largo de la Calle Jonathan, desde la Autopista Air hasta la Avenida Bartlett , especialmente antes y después de la escuela. Los residentes compartieron que esta área es relativamente tranquila de 8:00 a.m. a 3:00 p.m., durante el horario escolar. Sin embargo, el aumento del volumen de tráfico y los límites de alta velocidad durante las horas de llegada y salida de la escuela son peligrosos para estudiantes y sus familias que caminan y andan en bicicleta hacia y desde la escuela.
- El Camino Pearmain, desde la Autopista Air hasta la Avenida Bartlett, es una carretera pavimentada de dos vías con una mediana central y arcenes sin pavimentar en ambos lados. Los estudiantes caminan a lo largo del Camino Pearmain, sobre los hombros sin pavimentar, para ir y venir de la Escuela Primaria Adelanto. Participantes se preocupan por la seguridad de estudiantes debido a las altas velocidades de los conductores en esta área.



El ancho y la falta de espacio definido fomenta el exceso de velocidad, ya que conductores no esperan que peatones o ciclistas compartan la carretera en el Camino Pearmain, cerca de la Autopista Air, mirando al norte hacia la Avenida Bartlett.

Desafíos cruzando

- La intersección de la Avenida Bartlett / Calle Jonathan es un corredor de este a oeste de 4 carriles con cruces peatonales marcados. Residentes expresaron su preocupación por las distancias de cruce que utilizan estudiantes y familias para caminar hacia y desde la Escuela Primaria Adelanto.
- La intersección de la Calle Jonathan y la Avenida Bartlett tiene una parada de cuatro vías, pero conductores viajan rápidamente a través de la intersección donde estudiantes y familias viajan hacia y desde la Escuela Primaria Adelanto. Participantes compartieron que también se sienten inseguros al cruzar aquí de noche porque no hay iluminación y estudiantes pequeños pueden caminar aquí temprano en la mañana para llegar a la escuela. Al viajar hacia el norte por la Calle Jonathan, en la esquina occidental de la intersección, uno de los edificios crea un punto ciego para conductores que no pueden ver a peatones que cruzan la calle.
- Participantes expresaron su preocupación por la seguridad personal y el crimen en la intersección de la Calle Jonathan y la Avenida Bartlett, donde la gente pasa el rato en la esquina noreste frente a un restaurante.



La huella del edificio en la esquina suroeste de la intersección de la Avenida Bartlett y la Calle Jonathan crea un punto ciego para conductores que giran a la derecha en la Calle Jonathan desde la Avenida Bartlett.



Los cruces peatonales sin señalizar y los arcones sin pavimentar en la intersección de la Autopista Air y la Calle Delicious crean un cruce inseguro para peatones y ciclistas.

- La intersección en T de la Autopista Air y la Calle Delicious tiene una señal de alto en la Calle Delicious y cruces peatonales sin marcar en los tres tramos de la intersección. Parece haber franjas de pavimento de color más claro en los cruces peatonales sin marcar en la Autopista Air, que es una carretera de tres (3) carriles con dos carriles hacia el oeste y un carril hacia el este, mientras que la Calle Delicious no tiene marcas de carril. Residentes caminan y andan en bicicleta por la intersección de la Autopista Air y la Calle Delicious para acceder al City Hall, al parque y Club de Personas de la Tercera Edad de Adelanto Participantes compartieron que los cruces peatonales sin marcar en la Autopista Air no son seguros debido a las largas distancias de cruce y las altas velocidades de los vehículos.
- Se ha mejorado la intersección de la Ruta US 395 y la la Autopista Air y con nuevas luces y cruces peatonales, así como una fase de vuelta a la izquierda para vehículos debido a un proyecto de ampliación en curso en la Ruta US 395 continúan siendo preocupaciones por la seguridad de los peatones al cruzar la Ruta US 395 límite de velocidad. Algunos peatones intentan cruzar a mitad de cuadra lejos de la intersección para evitar el tráfico de vehículos pesados en la interacción; sin embargo, esta acción los expone a posibles daños debido a la falta de iluminación y al hecho de que los conductores no esperan que crucen fuera del paso de peatones. La nueva estación de servicio en esta intersección puede generar más tráfico peatonal y de conductores, creando más peligros de cruce cerca de esta intersección.

Instalaciones para bicicletas

- Ciclistas a menudo viajan en las aceras a lo largo del Camino Pearmain entre el Camino Chamberlaine y el Carril Aztec para proteger sus llantas de las condiciones de la carretera y los escombros, y para proporcionar un espacio seguro entre ellos y conductores.
- Ciclistas suelen andar en las banquetas o arcenes pavimentados y sin pavimentar en la comunidad para evitar compartir el carril de circulación con los automóviles.

Falta de vegetación y árboles de sombra

- Hay una falta de vegetación y árboles de sombra a lo largo de la Calle Jonathan y el Camino Pearmain, cerca de la Escuela Primaria Adelanto y la Calle Delicious, cerca de City Hall, Jardín de Niños Adelanto y Club de Personas de la Tercera Edad de Adelanto. Participantes compartieron que una iglesia local a lo largo del Camino Pearmain plantó árboles frente a sus edificios, pero el resto del Camino Pearmain, entre la Autopista Air y la Avenida Bartlett tiene poca sombra.



Calle Jonathan que conduce a la Escuela Primaria Adelanto es una de las pocas banquetas con sombra en el área del proyecto.

Recomendaciones para Mejorar la Seguridad de Peatones y Ciclista

Recomendaciones Comunitarias

Durante las sesiones de planificación y acción, participantes establecieron prioridades y delinearon planes preliminares para programas comunitarios y proyectos de infraestructura dirigidos a incrementar la salud y seguridad de la comunidad. Participantes consideraron los siguientes programas/proyectos:

- Instalar más iluminación a escala peatonal en la Calle Delicious, entre la Autopista Air y la Avenida Cortez;
- Instalar infraestructura clave de seguridad para caminar y andar en bicicleta en la intersección de la Autopista Air y la Calle Delicious, que podría incorporar, entre otros:
 - Pasos peatonales marcados a través de la Autopista Air;
 - Islas peatonales;
 - Extensiones de las banquetas;
 - Iluminación a escala peatonal;
 - Balizas rectangulares de destellos rápidos (RRFB);
 - Señales HAWK; y
 - Señales de parada en la Autopista Air.
- Extender la banqueta que termina en la esquina sureste de la Calle Delicious y la Avenida Cortez hacia Club de Ciudadanos Mayores de Adelanto en el lado sur de la Avenida Cortez;
- Completar la red de banquetas, especialmente a lo largo de la Autopista Air y la Calle Pearmain en la Ruta 3;
- Explorar oportunidades para agregar parques, gimnasios y otros espacios para actividades físicas y recreación en áreas residenciales;
- Dar prioridad a la instalación de iluminación a escala peatonal y centrada en la calle con todos los proyectos de aceras en la ciudad;
- Dar prioridad a la plantación de árboles de sombra a lo largo de las calles con mucha actividad peatonal y a lo largo de las aceras existentes. Animar a residentes a plantar árboles en sus patios a lo largo de las banquetas y arcenes de las carreteras para proporcionar sombra a los peatones
- Planificar y organizar a los residentes para pedirle a la Ciudad que dé prioridad a partes del Camino Adelanto, el Camino Rancho y la Ruta US 395 para que sean carriles peatonales pavimentados que corren a lo largo de la carretera y proporcionan un espacio designado para caminar;
- Instalar iluminación público a lo largo del Paseo Mojave y el Camino Aster cerca de Escuela Preparatoria Adelanto; los participantes de la Ruta 2 reflejaron que el alumbrado público debe ser una prioridad siempre que la Ciudad agregue aceras o repare la calzada;
- Pavimentar el Camino Pearmain y el arcén de la carretera y agregar mejoras de seguridad para caminar cuando la Ciudad repare la carretera en un futuro proyecto de reintubar ; y
- Instale carriles para ciclistas a lo largo de la Calle Jonathan entre la Autopista Air y la Avenida Bartlett. Participantes compartieron que la Calle Jonathan sería una ubicación ideal para carriles para ciclistas porque la calle conduce a la escuela y es un conector entre las dos vías, la Autopista Air y la Avenida.

Las siguientes tablas resumen las recomendaciones identificadas como de máxima prioridad por participantes del taller.

Nombre del proyecto de ingeniería: Mejoras a Rutas Seguras a La Escuela cerca de la Escuela Primaria Adelanto

Descripción del proyecto: Una asociación entre la Ciudad de Adelanto y el Distrito Escolar Primario de Adelanto trabajará para instalar iluminación adicional a escala peatonal y aceras a lo largo de la Calle Jonathan, entre la Autopista Air y la Avenida Bartlett. Estudiantes y familias caminan y van en bicicleta hacia y desde la escuela utilizando este tramo de media milla de Calle Jonathan, al igual que los conductores y el autobús escolar a la escuela secundaria Columbia, que recogen y dejan a estudiantes justo enfrente de la Escuela Primaria Adelanto. La iluminación a escala peatonal y las banquetas mejorarán las condiciones de seguridad para estudiantes que actualmente caminan aquí y comparten la carretera con los automóviles.

Objetivos del proyecto:

1. Mejorar la seguridad de los estudiantes que caminan, andan en bicicleta y viajan hacia y desde la Escuela Primaria Adelanto; y
2. Aumentar la visibilidad entre personas que caminan, andan en bicicleta, ruedan y conducen en la Calle Jonathan, desde la Autopista Air hasta la Avenida Bartlett.

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Parte Responsable	Recursos
<p>Reunión comunitaria para compartir inquietudes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El Comité de Planificación se reunirá con la Ciudad de Adelanto y el Distrito Escolar Primario de Adelanto para discutir las preocupaciones de la comunidad en el área y abogar por la instalación de alumbrado adicional y aceras en la Calle Jonathan. 	<p>Otoño / Invierno 2020</p>	<p>Comité de Planificación</p>	<p>Kit de Herramientas de Diseño para Rutas Seguras a la Escuela</p> <p>Realización de Foros Públicos y Sesiones de Escucha</p>

Nombre del proyecto de ingeniería: Mejoras a Rutas Seguras a La Escuela cerca de la Escuela Primaria Adelanto, continuado

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Parte Responsable	Recursos
<p>Identificar financiamiento</p> <ul style="list-style-type: none"> La Ciudad de Adelanto y el Distrito Escolar Primario de Adelanto trabajarán juntos para financiar las mejoras de Rutas Seguras a la Escuela, como iluminación y aceras en la Calle Jonathan con el objetivo de la comunidad de instalar iluminación y banquetas para el verano del año 2025 	<p>Invierno 2021 - Primavera 2021</p>	<p>Comité de Planificación</p> <p>Distrito Escolar de Primaria Adelanto</p>	<p>Oportunidades de Financiamiento para el Transporte Activo de California</p> <p>Reto Comunitario Anual de AARP</p> <p>Subvención Anual de la Oficina de Seguridad del Tráfico de California</p> <p>(California Office of Traffic Safety annual grant) bajo el área prioritaria de seguridad para peatones y ciclistas. Esta subvención requiere que los solicitantes presenten su solicitud en una agencia de la ciudad.</p> <p>Subvención para Placas para Niños del Departamento de Salud Pública de California</p> <p>(California Department of Public Health's Kid's Plate Grant)</p>

Nombre del proyecto: Programa de educación sobre seguridad para bicicletas y carriles para bicicletas de Air Expressway

Descripción del proyecto: Un programa de educación sobre la seguridad de las bicicletas se basará en un programa existente en la ciudad dirigido por Alta Planning en apoyo del borrador del Plan de Transporte Activo de Adelanto ([Adelanto Active Transportation Plan](#), en inglés). El programa educativo apoyará a la comunidad mientras explora la posible instalación de carriles para bicicletas a lo largo de la Autopista Air.

Objetivos del proyecto:

1. Promover andar en bicicleta y su seguridad en Adelanto a través de la educación del uso y los derechos de los ciclistas y
2. Lograr una mayor participación e interés de la comunidad en el transporte activo en Adelanto.

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Parte Responsable	Recursos
<p>Desarrollar un programa de educación sobre seguridad en bicicleta</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reiniciar el proyecto de educación en bicicleta anterior a COVID, incluida la exploración de opciones en línea durante el período de distanciamiento social. • Desarrollar capacitaciones educativas sobre andar en bicicleta y leyes sobre ciclismo. 	<p>En curso, Otoño - Invierno 2020</p>	<p>Comité de Planificación El Sol Neighborhood Organization</p>	<p>Información de Seguridad para Bicicletas del Departamento de Vehículos Motorizados de California</p> <p>Ejemplo de Clases de Educación en Bicicleta en línea</p>

Nombre del proyecto: Programa de educación sobre seguridad para bicicletas y carriles para bicicletas de Air Expressway, continuado

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Parte Responsable	Recursos
<p>Llevar a cabo actividades de divulgación y conteos de bicicletas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Formar una coalición para hablar con residentes sobre lo que necesitarían para 1) andar en bicicleta de manera segura y cómoda y 2) comunicar la necesidad de carriles para bicicletas al Ayuntamiento • Trabajar con la ciudad para comprender los resultados de la capacitación en transporte activo de Go Human y las demostraciones de las instalaciones como parte del proyecto del Plan de Transporte Activo de Adelanto. Explorar cómo esta promoción en bicicleta puede basarse en el borrador del Plan de transporte activo de Adelanto • Contar los de ciclistas a lo largo de la Autopista Air <ul style="list-style-type: none"> • Seleccionar tiempos del día para hacer las cuentas en consultación con la comunidad • Reclutar y capacitar voluntarios 	<p>2021</p>	<p>Comité de Planificación</p>	<p>Plan de transporte activo de Adelanto</p> <p>Manual para realizar un conteo de bicicletas</p> <p>Subvención anual de la Oficina de Seguridad del Tráfico de California</p>

Nombre del proyecto: Programa de educación sobre seguridad para bicicletas y carriles para bicicletas de Air Expressway, continuado

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Parte Responsable	Recursos
<p>Identificar oportunidades para un carril para bicicletas en la Autopista Air</p> <ul style="list-style-type: none"> • Presentar los resultados del conteo de bicicletas al personal de la Ciudad y a la Alcaldía. • Trabajar con el personal de la ciudad para determinar el tipo de carril para ciclistas más apropiado para la Autopista Air • Identificar fuentes para financiar los carriles para ciclistas. 	<p>2022</p>	<p>Comité de Planificación</p>	<p>Potenciales fuentes de financiamiento:</p> <p>Programa de Transporte Activo</p> <p>Programa de Comunidades Climáticas Transformadoras</p> <p>Proyecto de Equidad en el Transporte Sostenible</p>

Nombre del proyecto: Proyecto de Señalización Educativa y de estímulo de Rutas Seguras a la Escuela

Descripción del proyecto: Trabajar con la Ciudad de Adelanto para financiar e instalar un proyecto de señalización de aliento y educación sobre seguridad para caminar y andar en bicicleta a lo largo de las rutas utilizadas por estudiantes y familias para caminar y andar en bicicleta a la escuela. El objetivo es fomentar comportamientos seguros para caminar y andar en bicicleta y llamar la atención sobre conductores para que reduzcan la velocidad y se anticipen a peatones en el área del proyecto. La señalización de seguridad se diseñará mediante un proceso de colaboración con la ciudad, los residentes de la comunidad y las organizaciones locales.

Objetivos del proyecto:

1. Promover comportamientos seguros para caminar y conducir entre todo usuarios de la vía; y
2. Crear un espacio para que residentes compartan inquietudes, oportunidades o aprendan sobre los próximos proyectos de la Ciudad para caminar y andar en bicicleta.

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Parte Responsable	Recursos
<p>California Walks explora la financiación de subvenciones para apoyar el desarrollo y la impresión de señalización</p> <ul style="list-style-type: none"> • Desarrollar una lista de posibles subvenciones y compártala con la comunidad y participantes del taller. 	Otoño / Invierno 2020	California Walks	Lista de becas de financiación

Nombre del proyecto: Proyecto de Señalización Educativa y de estímulo de Rutas Seguras a la Escuela, continuado

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Parte Responsable	Recursos
<p>Reunión comunitaria con la ciudad para discutir la visión de la comunidad para un proyecto de señalización de educación y aliento</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reunirse con representantes de la Ciudad, coaliciones locales, la Escuela Primaria Adelanto y otros asociados y residentes de la comunidad para identificar preocupaciones de seguridad específicas y desarrollar mensajes de seguridad específicos de la comunidad. <ul style="list-style-type: none"> • Escritora de becas de la Ciudad • Wendy Dubon: Representante de la Coalición Adelanto Saludable • Brenda López: Secretaria de Ciudad • Ruth Hankins: miembro de Coalición Adelanto Saludable • Amanda Buck: distrito escolar • Departamento de Nutrición, Distrito Escolar • Alcance a otros residentes de la comunidad interesados que puedan estar interesados en participar en el proyecto <ul style="list-style-type: none"> • Desarrollar un volante para divulgar a través del programa de distribución de alimentos. 	<p>Otoño 2020</p>	<p>Cal Walks SafeTREC Comité de Planificación</p>	<p>Kathi Bishop, Escritora de becas de la ciudad</p> <p>Tonya: Coalición Adelanto</p>

Recomendaciones del Equipo del Proyecto

El Equipo del Proyecto presenta las siguientes recomendaciones para su consideración basadas en proyecciones a corto y largo plazo. La implementación de las recomendaciones puede llevar más o menos tiempo dependiendo de los factores individuales de la comunidad.

Recomendaciones basadas en mantenimiento o a corto plazo

Programa de Guardia de Cruce

El Equipo del Proyecto **recomienda que la Ciudad de Adelanto y el Distrito Escolar Primario de Adelanto instituyan un programa de guardia de cruce en la intersección de la Calle Jonathan y la Avenida Bartlett, cerca de la Escuela Primaria Adelanto.** Participantes que viven en la Calle Jonathan expresaron preocupaciones de seguridad sobre la intersección, incluyendo los cruces peatonales amarillos descoloridos de alta visibilidad, un punto ciego en la esquina suroeste y conductores a exceso de velocidad. La institución de un programa de guardia de cruce podría aumentar la seguridad de los estudiantes y sus familias que viajan hacia y desde la escuela. Los [Talleres de Capacitación de Guardias de Cruces Escolares de California](#) pueden ayudar a la ciudad y al distrito escolar a desarrollar un programa de guardias de cruce para dirigir el tráfico en la Calle Jonathan y la Avenida y mejorar la seguridad de estudiantes.

Recomendaciones a largo plazo

Desarrollar un plan de Rutas Seguras a La Escuela

El Equipo del Proyecto **recomienda a la Ciudad de Adelanto desarrollar un Plan de Rutas Seguras a la Escuela (SRTS) para la Escuela Primaria Adelanto.** Desarrollar un Plan de Rutas Seguras a la Escuela ayudaría a la comunidad a priorizar las mejoras de seguridad para caminar y andar en bicicleta en las escuelas e involucrar a los estudiantes y padres durante el desarrollo del plan. Además, un Plan SRTS puede ayudar a la Ciudad a solicitar financiamiento futuro de infraestructura y no infraestructura, que incluye, entre otros, la [Financiación de Planificación de Sostenibilidad de SCAG](#), que puede respaldar la planificación del crecimiento eficaz en la comunidad.

Asociarse con Caltrans para instalar mejoras de seguridad para peatones cerca de la intersección de la Ruta US 395 y el Camino Chamberlaine

El Equipo del Proyecto **recomienda que la Ciudad de Adelanto trabaje con Caltrans para instalar mejoras en la seguridad de los peatones en la intersección de la Ruta US 395 y el Camino Chamberlaine para abordar** los múltiples choques de peatones graves, incluyendo una muerte, en los últimos cinco años. La Ciudad y Caltrans podrían considerar mejoras tales como pintar cruces peatonales de alta visibilidad en los cuatro tramos de la intersección, instalar iluminación a escala peatonal, implementar intervalos peatonales principales para las señales de cruce peatonal e instalar islas peatonales. Dado que la velocidad del conductor es un factor en la gravedad de estas colisiones de peatones, la Ciudad también podría considerar colocar señales de retroalimentación de velocidad en la Ruta US 395. Que conduce a la intersección para alertar a los conductores de sus velocidades y alentarlos a reducir la velocidad. Finalmente, la Ciudad podría solicitar a la comunidad comentarios sobre esta intersección para comprender qué mejoras son más necesarias. [La Guía de Caltrans para la Reconstrucción de Intersecciones e intercambios para Ciclistas y peatones](#) proporciona información detallada sobre estas mejoras.

El Equipo del Proyecto **recomienda que la Ciudad de Adelanto explore las opciones de diseño y las oportunidades de financiamiento para los caminos peatonales y las instalaciones para bicicletas fuera de la vía pública a lo largo de los caminos comúnmente transitados que conducen a la comunidad a los recursos y áreas comerciales.** Hay pocas aceras y no hay instalaciones para bicicletas dentro del área del proyecto de Adelanto, lo que obliga a los peatones y ciclistas a caminar y andar en bicicleta sobre arcenes pavimentados y sin pavimentar. Estos arcenes pavimentados funcionan actualmente como senderos para peatones y carriles para bicicletas al permitir algo de espacio entre el conductor y los peatones y ciclistas. La [Guía de Diseño Rural y de Pueblos Pequeños](#) proporciona información sobre el diseño de instalaciones para peatones y bicicletas específicamente para pueblos pequeños y comunidades rurales. Las opciones de diseño para caminos para peatones separados visualmente y físicamente separados pueden ser una alternativa segura, cómoda y rentable a las aceras.

Apéndice A: Análisis de datos

- Adelanto Hoja de datos del taller de CPBST
- Adelanto Presentación de datos de visitas al sitio de CPBST

Análisis de datos de peatones y ciclistas en Adelanto

Entrenamiento Comunitario sobre la Seguridad Peatonal y Ciclista
Adelanto, CA | 19 de marzo del 2020

En California, más de una en cada cuatro personas que mueren en un choque es un peatón o ciclista. Hubo un aumento de 0.8 por ciento en las muertes peatonales del 2016 al 2017 y una disminución de 6.5 por ciento en las muertes de ciclistas (FARS 2016 and 2017). 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 a continuación reflejan datos de choques de los últimos 5 años (2014-2018) dentro del límite: Auburn Avenue en el norte, Adelanto Road en el este, Air Expressway en el sur, Aster Road en el oeste.

Choques de peatones a través del tiempo

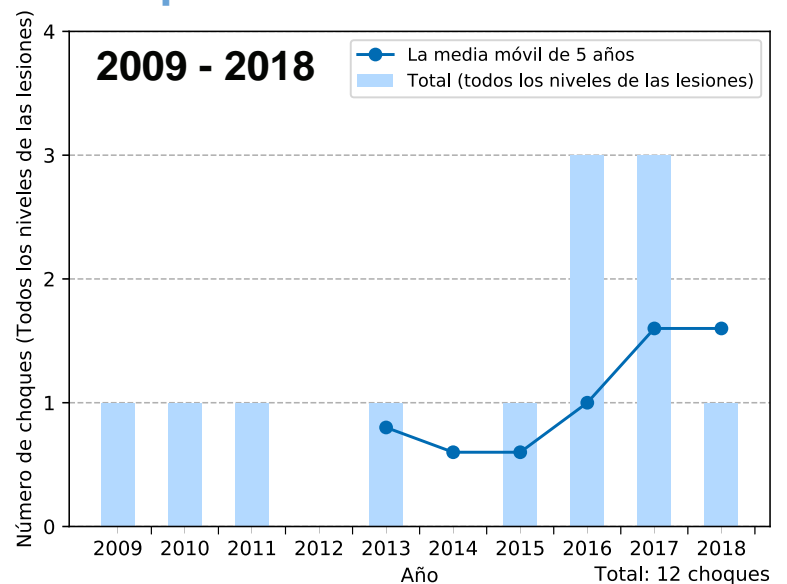
El número de choques parece estar **casi estable** con un pico en el 2016 y 2017.



13 personas lesionadas

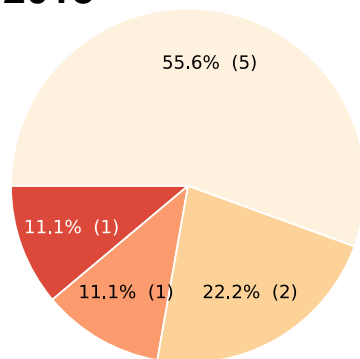


12 choques peatonales



Gravedad de lesión Demográficas de las víctimas

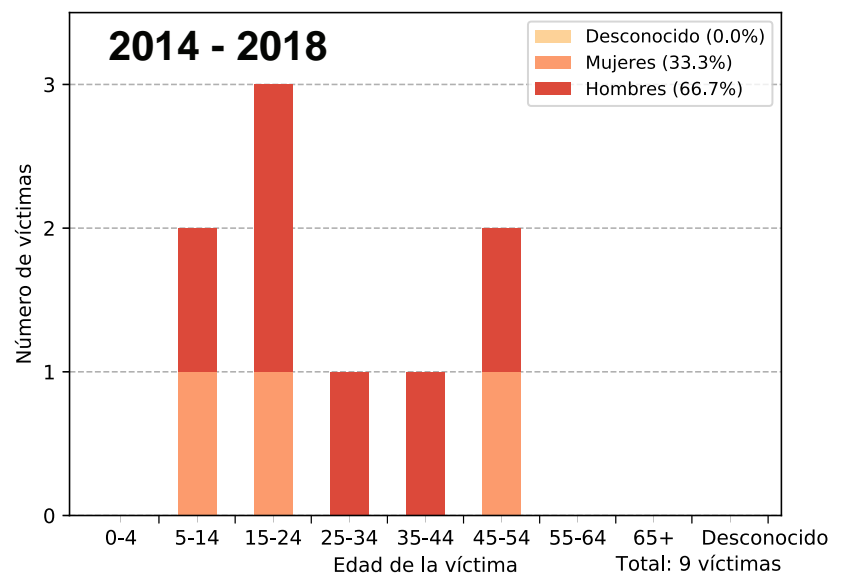
2014 - 2018



Total: 9 víctimas



22.2% muertes o lesiones graves



55.6% de las víctimas tenían entre 5 y 24 años

Choques de ciclistas a través del tiempo

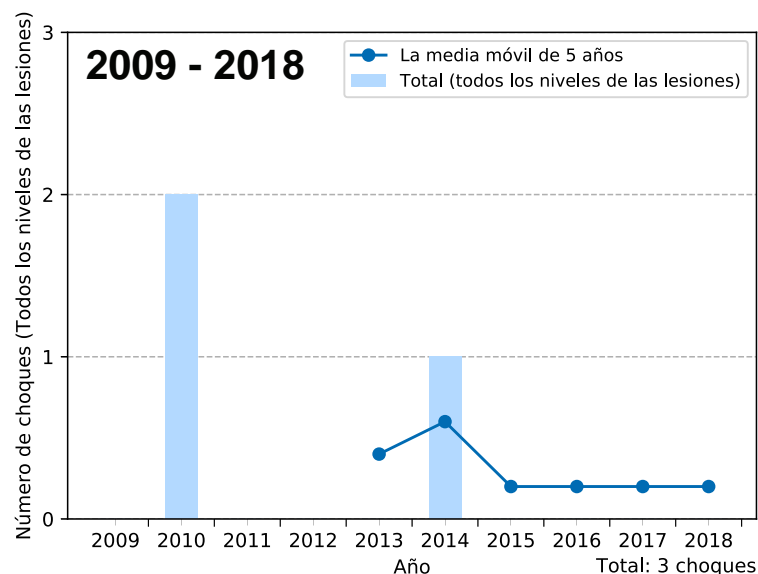
El número de choques parece estar **casi estable**.



3 personas lesionadas

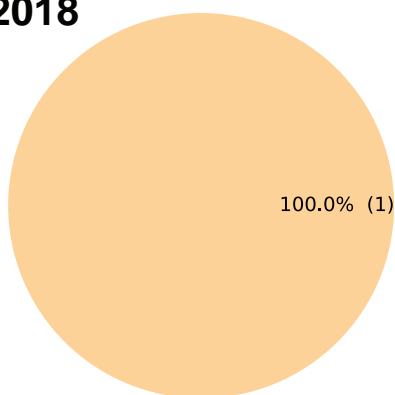


3 choques ciclistas



Gravedad de lesión — Demográficas de las víctimas

2014 - 2018

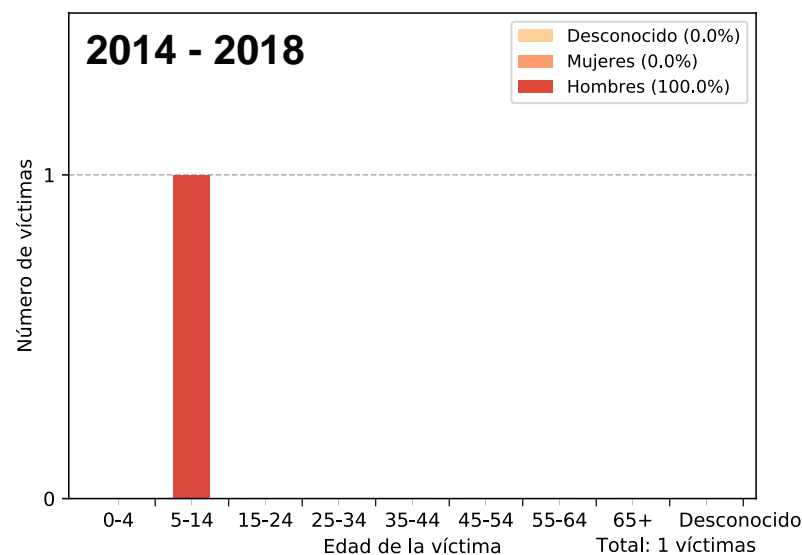


Total: 1 víctimas

Lesión posiblemente menor

0% lesiones posiblemente graves

2014 - 2018



100% de las víctimas son hombres

¿Qué otros datos podrían ayudar a informar la toma de decisiones?

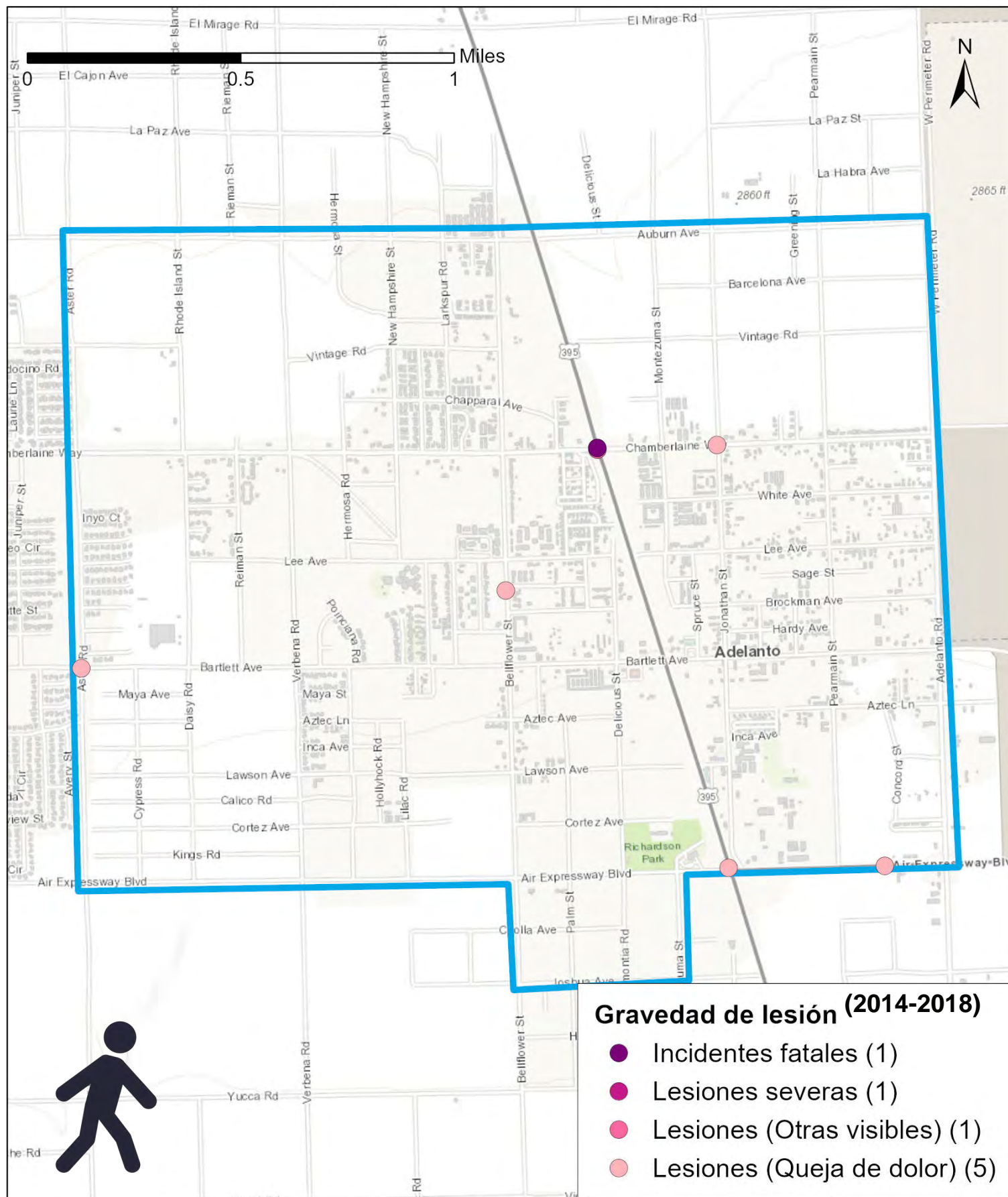
Si bien estos números no cuentan toda la historia, ¿resuenan con su experiencia en su comunidad?

¿Qué tipo de mejoras crees que podría ayudar a que caminar y andar en bicicleta sea más seguro en tu comunidad?

Para obtener más información sobre los datos de choque en su comunidad, visite las herramientas gratuitas disponibles a través del Sistema de cartografía para las lesiones del transporte (tims.berkeley.edu).

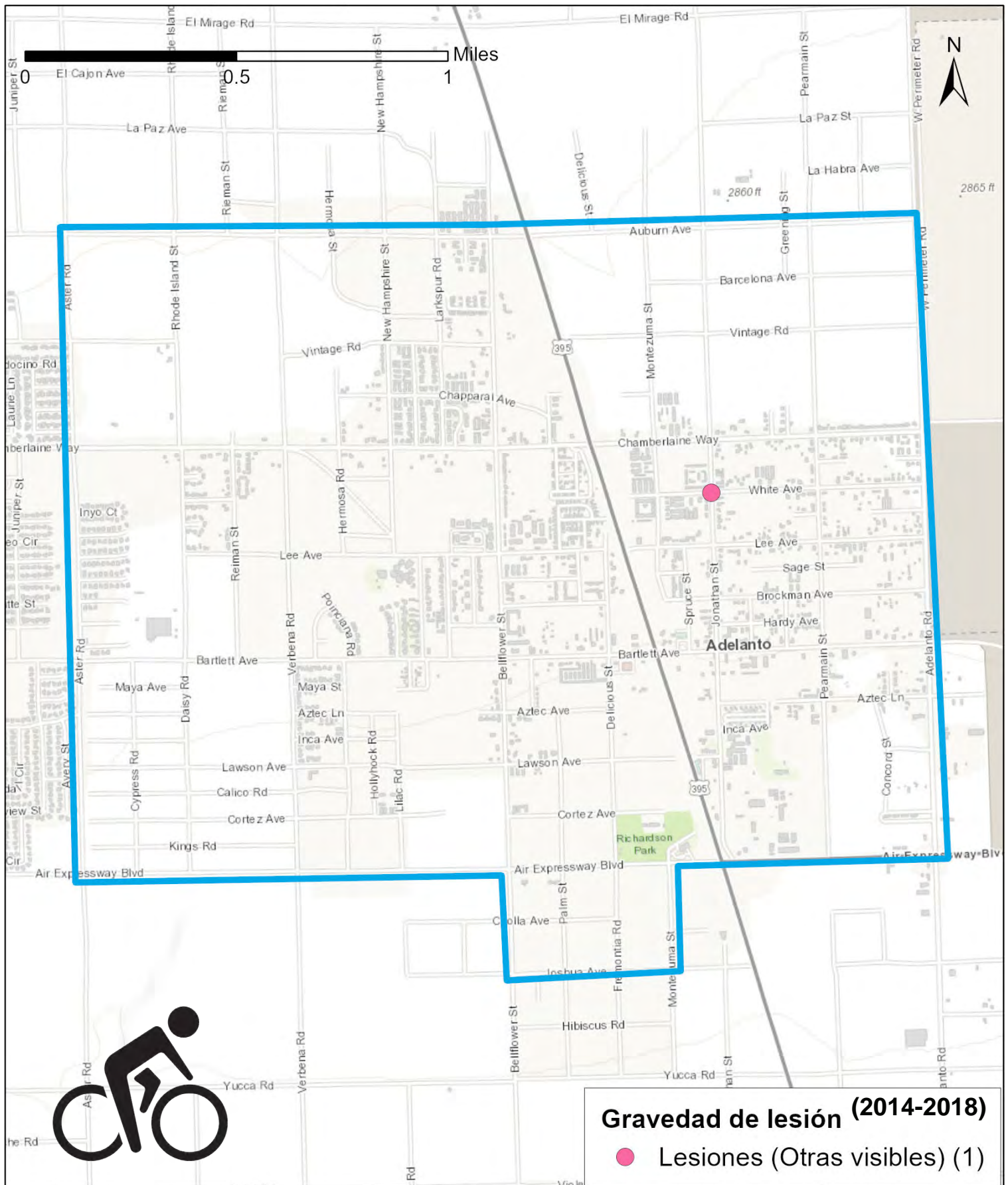
Para obtener asistencia adicional, envíenos un correo electrónico a safetrec@berkeley.edu.

Mapa de choques que involucraron a peatones en Adelanto



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) del 2014 al 2018. Los datos de 2017 y 2018 son provisional a partir de Dic. 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).

Mapa de choques que involucraron a ciclistas en Adelanto



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) del 2014 al 2018. Los datos de 2017 y 2018 son provisional a partir de Dic. 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).

El Historial de Choques que Involucraron a Peatones y Ciclistas

en la comunidad de Adelanto Elementary School y Westside Park Elementary School en Adelanto, California

Visita al sitio del programa CPBST

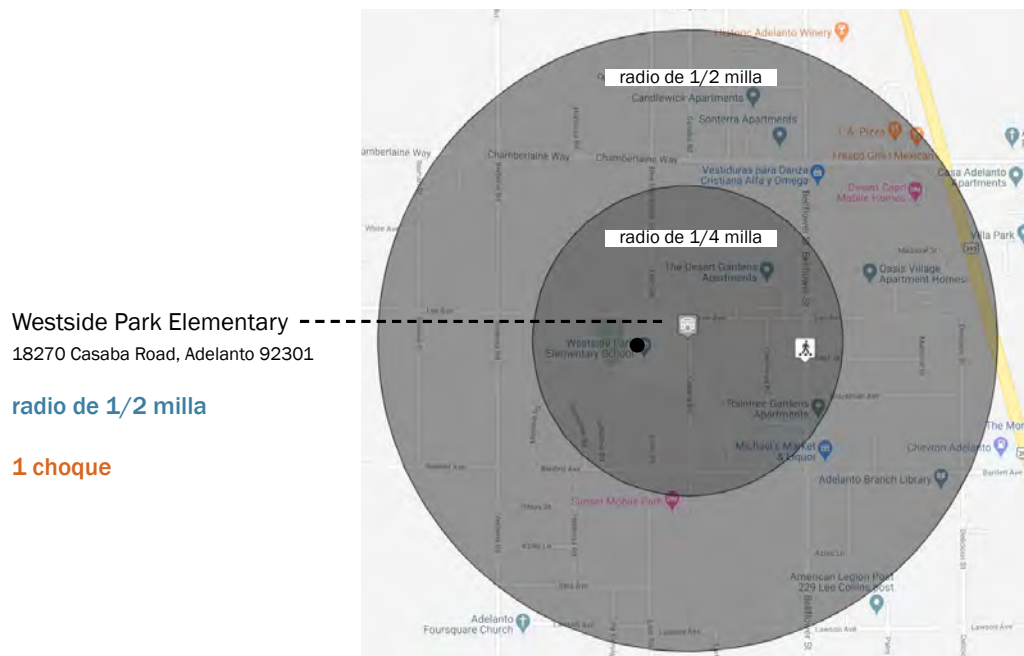
Jueves 20 de febrero de 2020

Ana Lopez

alopez1224@berkeley.edu

Berkeley SafeTREC
SAFE TRANSPORTATION RESEARCH AND EDUCATION CENTER

Choques de peatones y ciclistas (2014 - 2018)



Fuente de datos: Sistema de Cartografía de lesiones del transporte (Transportation Injury Mapping System, TIMS) Visor de rutas seguras a la escuela (SRTS Map Viewer). Los datos del 2017 y 2018 son provisionales a partir de dic. 2019

Choques de peatones y ciclistas (2014 - 2018)



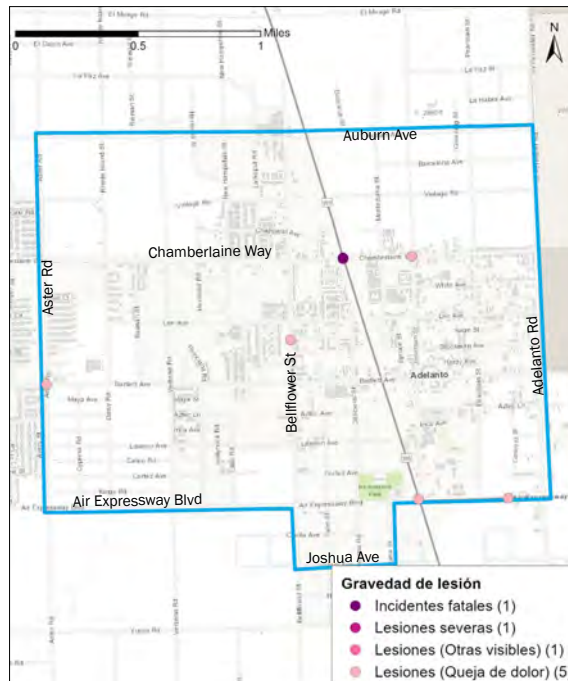
Adelanto Elementary School
17931 Jonathan Street, Adelanto 92301

radio de 1/2 milla

2 choques

Fuente de datos: Sistema de Cartografía de lesiones del transporte (Transportation Injury Mapping System, TIMS) Visor de rutas seguras a la escuela (SRTS Map Viewer). Los datos del 2017 y 2018 son provisionales a partir de dic. 2019

Mapa de choques de peatones (2014 - 2018)



Area de Enfoque

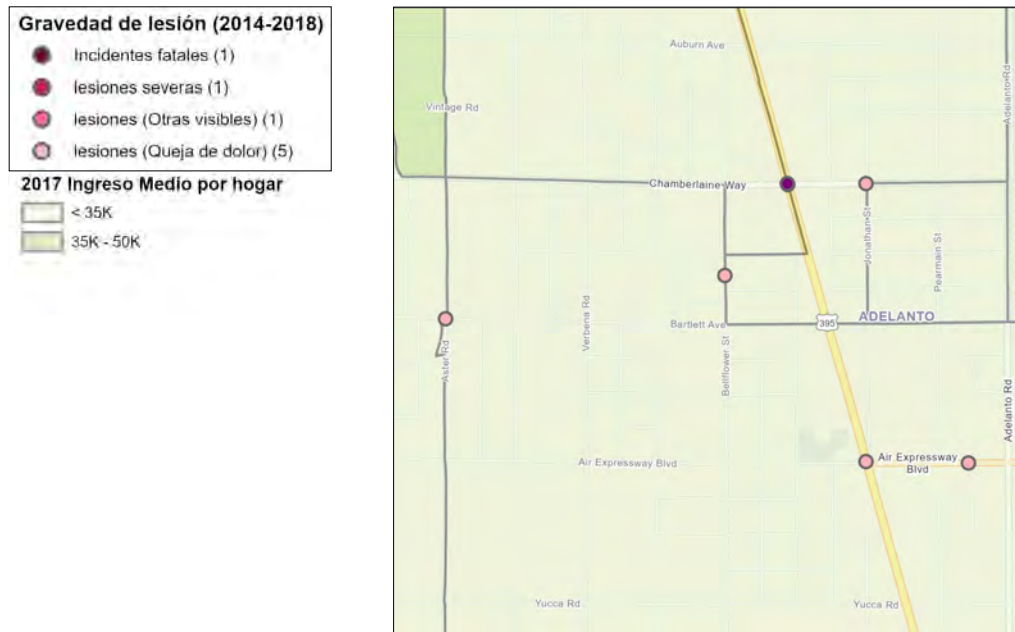
De norte a sur, Auburn Avenue a Air Expressway Blvd

De oeste al este, Aster Road a Adelanto Road

8 choques que involucraron a peatones y resultaron en lesiones al peatón

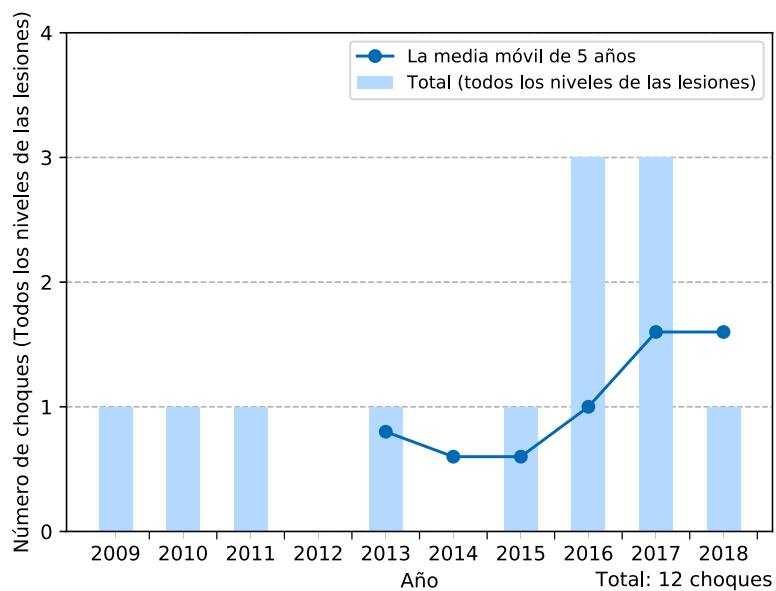
Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

Mapa de choques peatonales con ingresos (2014 - 2018)



Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019; Demographics - ESRI, US Census Bureau, and ACS

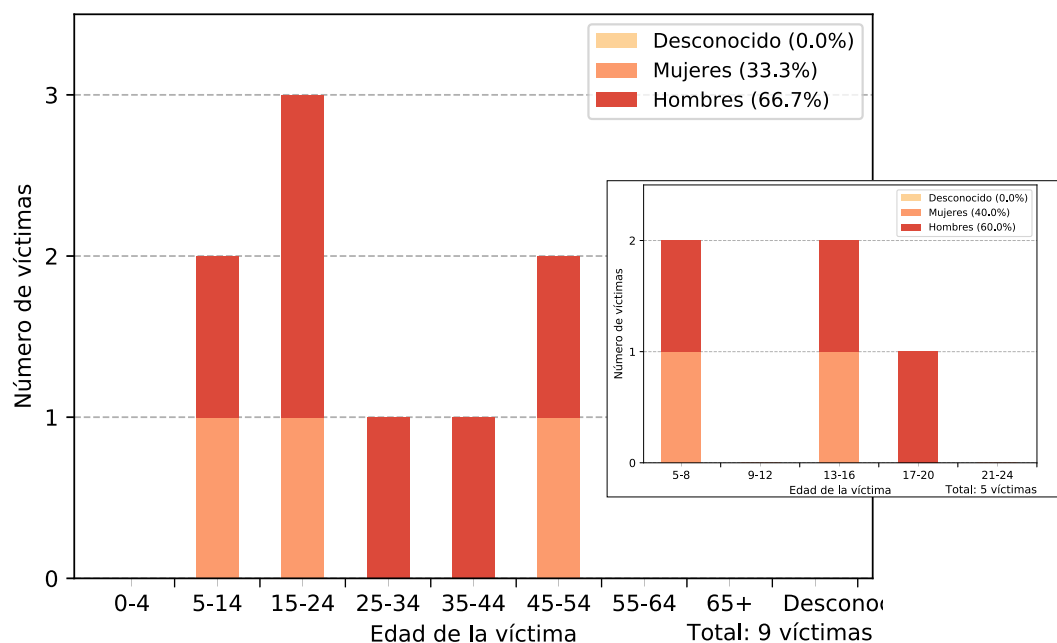
Tendencias en los choques de peatones (2009 - 2018)



Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

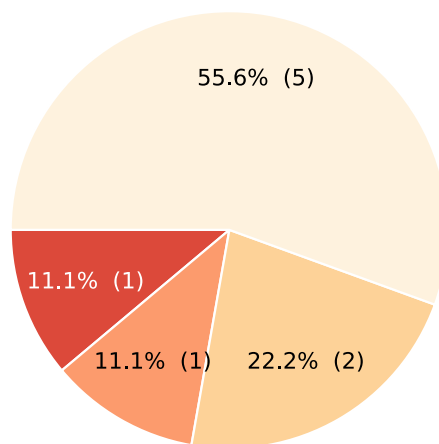
Victimas peatonales (2014 - 2018)

por edad y género



Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

Gravedad de lesión de las víctimas peatonales (2014 - 2018)



Total: 9 víctimas



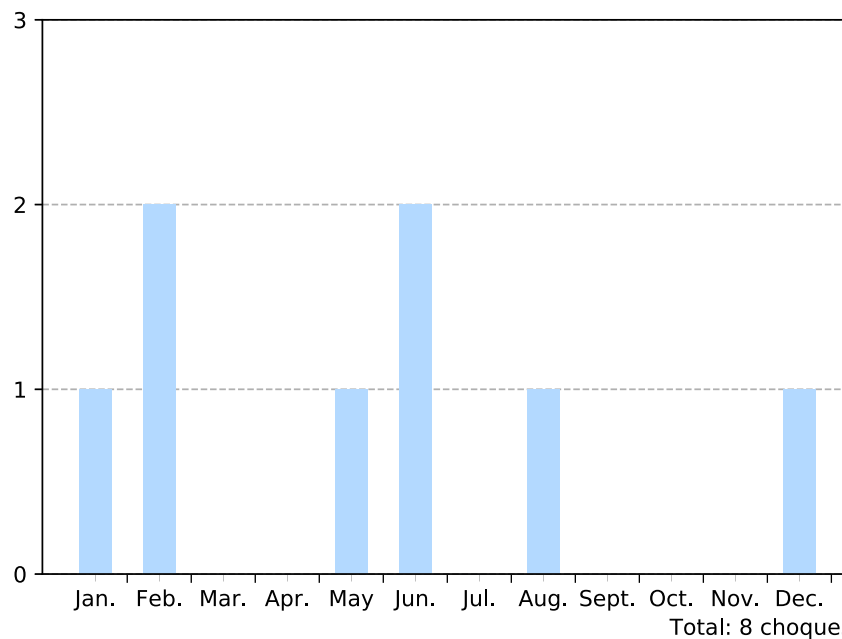
Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

Choques peatonales (2014 - 2018) por tiempo del día y día de la semana

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

Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

Choques peatonales (2014 - 2018) por mes



Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

Choques peatonales (2014 - 2018)

por tipo de infracción (infracciones más comun)

Choques peatonales por tipo de infracción en Adelanto
Total: 8 choques

codigo CVV	descripción	frecuencia/percentil
21456	Fracaso de ceder el derecho de paso en un semáforo a los vehículos que ya están en la intersección. Fracaso de obedecer los símbolos del cruce o de terminar de cruzar antes de que se termine la "cuenta regresiva"	1 (12.5%)
21950	Fracaso por parte del motorista de ceder el paso a los peatones que están en un cruce marcado o no marcado	1 (12.5%)
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	1 (12.5%)
21955	Fracaso por parte del peatón de cruzar en un cruce entre intersecciones adyacentes controladas por señales de tráfico	1 (12.5%)
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 (12.5%)
22350	Conducir a una velocidad peligrosa para las condiciones de la autopista, como el clima, la visibilidad, el tráfico, y/o las medidas de la autopista, o manejar a una velocidad que pone en riesgo a la gente o propiedad	1 (12.5%)
23152	Manejar bajo los efectos del alcohol (BAC 0.08+) o drogas	1 (12.5%)

Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2009 al 2018; los datos del 2017 y el 2018 son provisional a partir de diciembre del 2015

Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

Mapa de choques de ciclistas (2014 - 2018)

Area de Enfoque

De norte a sur, Auburn Avenue a Air Expressway Blvd

De oeste al este, Aster Road a Adelanto Road

1 choques que involucraron a ciclistas y resultaron en lesiones al ciclista



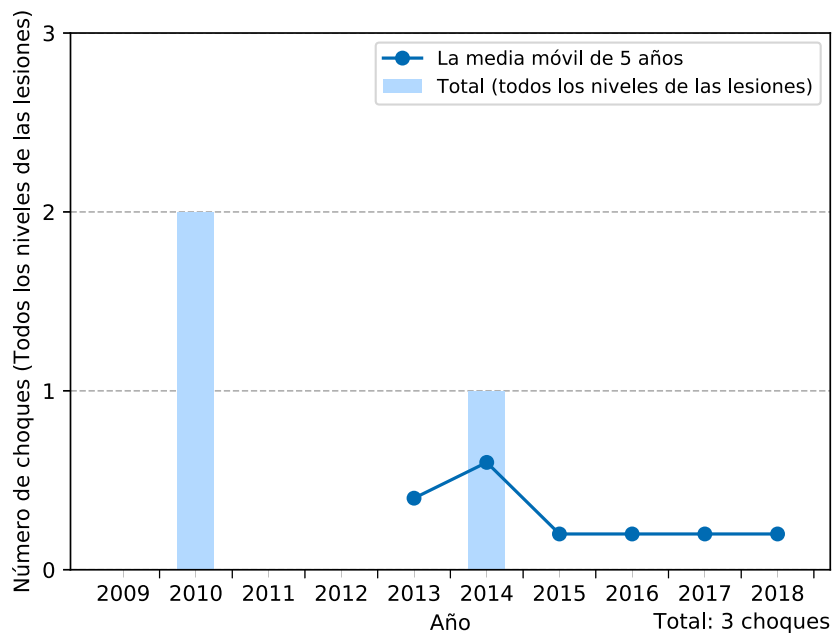
Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

Mapa de choques ciclistas con ingresos (2014 - 2018)



Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019; Demographics - ESRI, US Census Bureau, y ACS

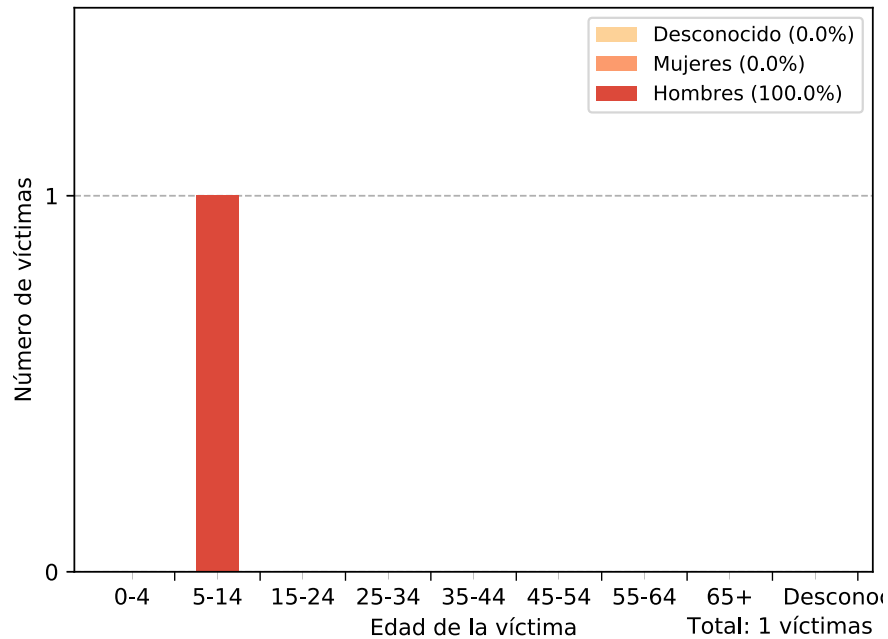
Tendencias en los choques de ciclistas (2009 - 2018)



Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

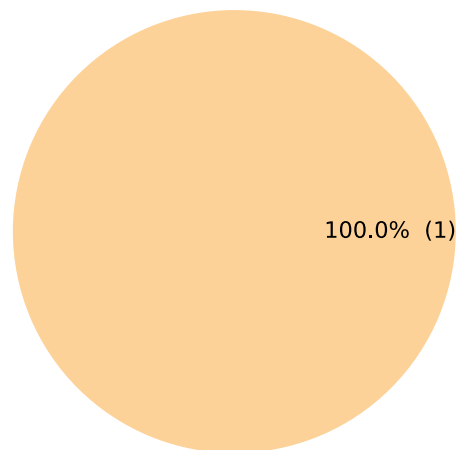
Víctimas ciclistas (2014 - 2018)

por edad y género



Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

Gravedad de lesión de las víctimas ciclistas (2014 - 2018)



Total: 1 víctimas

Lesión posiblemente menor

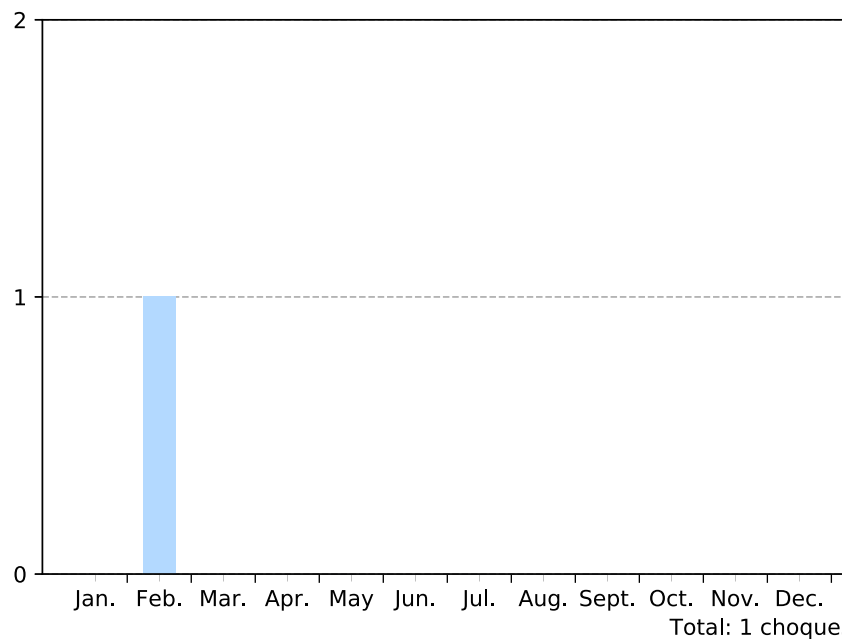
Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

Choques ciclistas (2014 - 2018) por tiempo del día y día de la semana

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

Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

Choques ciclistas (2014 - 2018) por mes



Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

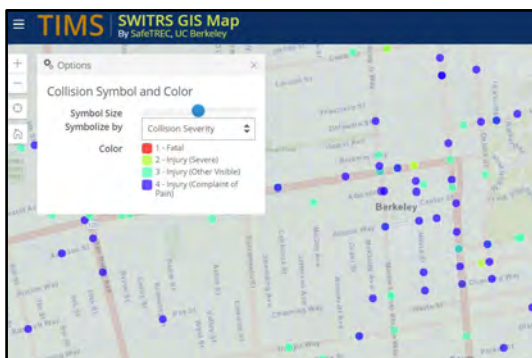
Choques ciclistas (2014 - 2018)

por tipo de infracción (infracciones más comun)

odigo 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	1 (100.0%)

Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

Recursos adicionales



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>

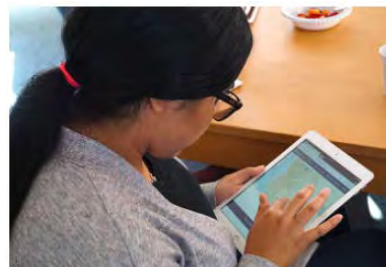


Street Story / Diario de la calle

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>



Berkeley SafeTREC
SAFE TRANSPORTATION RESEARCH AND EDUCATION CENTER

Resumen
Preguntas?

Berkeley SafeTREC
SAFE TRANSPORTATION RESEARCH AND EDUCATION CENTER

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

