



Resumen y Recomendaciones del Taller de Seguridad Peatonal y Ciclista en Planada

Programa de Entrenamiento Comunitario sobre Seguridad Peatonal y Ciclista
Creando Calles Seguras Peatones y Ciclistas



Octubre 2019

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.



Planada, California

Reconocimientos

Agradecemos al Comité de Planificación, un equipo multidisciplinario local encargado de planificar el entrenamiento, por organizar el Taller de Seguridad Peatonal y Ciclista en Planada en el Centro de la Comunidad de Planada, California.

Comité de Planificación

Trish Alcocer	El Departamento de Salud Pública del Condado de Merced (Merced County Department of Public Health)
Ileisha Sanders	El Departamento de Salud Pública del Condado de Merced (Merced County Department of Public Health)
Claudia Corchado	Cultiva La Salud
Amalia Hernández	El Departamento de Salud Pública del Condado de Merced (Merced County Department of Public Health)
Rodrigo Espinoza	Supervisor del Primer Distrito del Condado de Merced (Supervisor, Merced County Board of Supervisors, District 1)
Matt Fell	Asociación de Gobiernos del Condado de Merced (Merced County Association of Governments)
Monica Parra	El Departamento de Salud Pública del Condado de Merced (Merced County Department of Public Health)
Olivia Gómez	Empresa de Autoayuda/Distrito Escolar de Primarias en Planada (Self-Help Enterprises/ Planada Elementary School District)
Patrice Dossetti	El Departamento de Salud Pública del Condado de Merced (Merced County Department of Public Health)
Thomas Hothem	Universidad de California, Merced (University of California, Merced)
Erica Villalobos	Distrito Escolar de Primarias en Planada (Planada Elementary School District)
Lisa Kayser-Grant	Coalición de Bicicletas del Condado de Merced (Merced County Bicycle Coalition)
Brian Guerrero	El Departamento de Obras Publicas del Condado de Merced (Merced County Department of Public Works)
Stephanie Russell	El Departamento de Salud Pública (Merced County Department of Public Health)

Gracias al Departamento de Salud Pública del Condado de Merced por proporcionar alimentos y refrescos en apoyo de este taller. Además, muchas gracias al Departamento de Salud Pública del Condado de Merced por brindar interpretación simultánea y a Juan Martínez por traducir.

Este reporte fue preparado por:

California Walks

Esther Rivera
Wendy Ortiz
Caro Jauregui
Alma Leyva Orozco
<http://calwalks.org>

UC Berkeley Safe Transportation Research & Education Center

Alexandra Von Klan
Garrett Fortin
Jill Cooper
<https://safetrec.berkeley.edu>

Este reporte fue traducido por Caro Jauregui, Esther Rivera, de California Walks.

Tabla de Contenidos

- 1 Resumen y Recomendaciones del Taller de Seguridad Peatonal y Ciclista**
- 3 Reconocimientos**
 - 3 Comité de Planificación
- 6 Proceso de Planificación de CPBST**
- 7 Historial de Choques de Peatones y Ciclistas**
 - 7 Choques
 - 8 Preocupaciones de Equidad
- 8 Evaluación de la Seguridad Peatonal y Ciclista**
 - 8 Rutas
 - 9 Actividad Alternativa: Diario de la Calle
 - 10 Reflexiones
 - 11 Red de Banquetas Incompleta
 - 11 Falta de Señalización Clara y Marcas Descoloridas
 - 12 Obstrucciones en la Banqueta
 - 12 Conductas Inseguras de Conductores
 - 13 Falta de Cruces Peatonales Marcados de Alta Visibilidad en Ubicaciones Clave
 - 14 Insuficiente Iluminación
 - 15 Zona Angosta al Lado de la Carretera
 - 15 Falta de Caminos Seguros Hacia la Escuela Primaria Planada
 - 16 Recomendaciones para Mejorar la Seguridad Peatonal y Ciclista
 - 16 Recomendaciones de la Comunidad
 - 24 Recomendaciones de Cal Walks y SafeTREC
- 26 Apéndice A: Revisión de políticas y planes comunitarios**
- 27 Apéndice B: Recursos**
- 28 Apéndice C: Análisis de datos**

Introducción

El Condado de Merced, California Walks (Cal Walks), y el Centro de Investigación y Educación de Transportación de la Universidad de California, Berkeley (SafeTREC, por sus siglas en inglés), en colaboración con el Comité de Planificación, planearon y moderaron de forma cooperativa el Taller Comunitario para la Seguridad Peatonal y Ciclista (Community Pedestrian and Bicycle Safety Training, CPBST) en la comunidad no incorporada de Planada el día 20 de Agosto del 2019 de las 9:00 a.m. a las 12:30 p.m. en el Centro Comunitario de Planada. El CPBST es un proyecto conjunto de Cal Walks y SafeTREC (Equipo del Proyecto) que trabaja con residentes locales y defensores de la seguridad para desarrollar un plan de acción impulsado por la comunidad para mejorar la seguridad peatonal y ciclista en sus comunidades y fortalecer la colaboración con los funcionarios locales y el personal de las agencias.

El Comité de Planificación identificó las calles inmediatamente alrededor del Parque Houlihan y el Centro Comunitario de Planada como el enfoque geográfico del CPBST para:

1. Fomentar el apoyo de la comunidad y las agencias para hacer Planada una comunidad más transitable para niños y familias; y
2. Educar a la comunidad de Planada sobre posibles mejoras de seguridad.

El taller consistió de:

1. Evaluaciones sobre la viabilidad peatonal y ciclista a lo largo de 3 rutas claves;
2. Una presentación breve acerca de la visión general de los enfoques multidisciplinarios que usa el marco de la intersección de las 6 E's: Ingeniería, Equidad y Empoderamiento, Educación, Evaluación, Animo y Aplicación, para mejorar la seguridad peatonal y ciclista; y
3. Pláticas en grupos pequeños para priorizar y planificar los programas, políticas y proyectos de infraestructura necesarios en Planada.

Agradecemos a los 30 participantes que atendieron al taller, incluyendo los residentes de Planada, Cultiva La Salud, United Way, el Departamento de Salud Pública del Condado de Merced, el Departamento de Planificación y Desarrollo Comunitario del Condado de Merced, el Departamento de Desarrollo Comunitario y Económico del Condado de Merced, el Departamento de Obras Públicas del Condado de Merced, el Distrito 10 de Caltrans, Oficina del Alguacil del Condado de Merced, y la Oficina de Servicios para Animales del Condado de Merced. Su participación colectiva ha asegurado un taller significativo que ha fortalecido los resultados de este taller.

Este informe resume los procedimientos del taller, así como las recomendaciones de programas, políticas e infraestructura para mejorar la seguridad peatonal y ciclista en Planada.

Proceso de Planificación de CPBST

El proceso de planificación del CPBST en Planada en agosto del 2019 consistió en:



Paso 1: Convocar un Comité de Planificación

- 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

- 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

- 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 alcance y reclutamiento para el taller



Paso 4: Realizar el taller CPBST

- 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

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

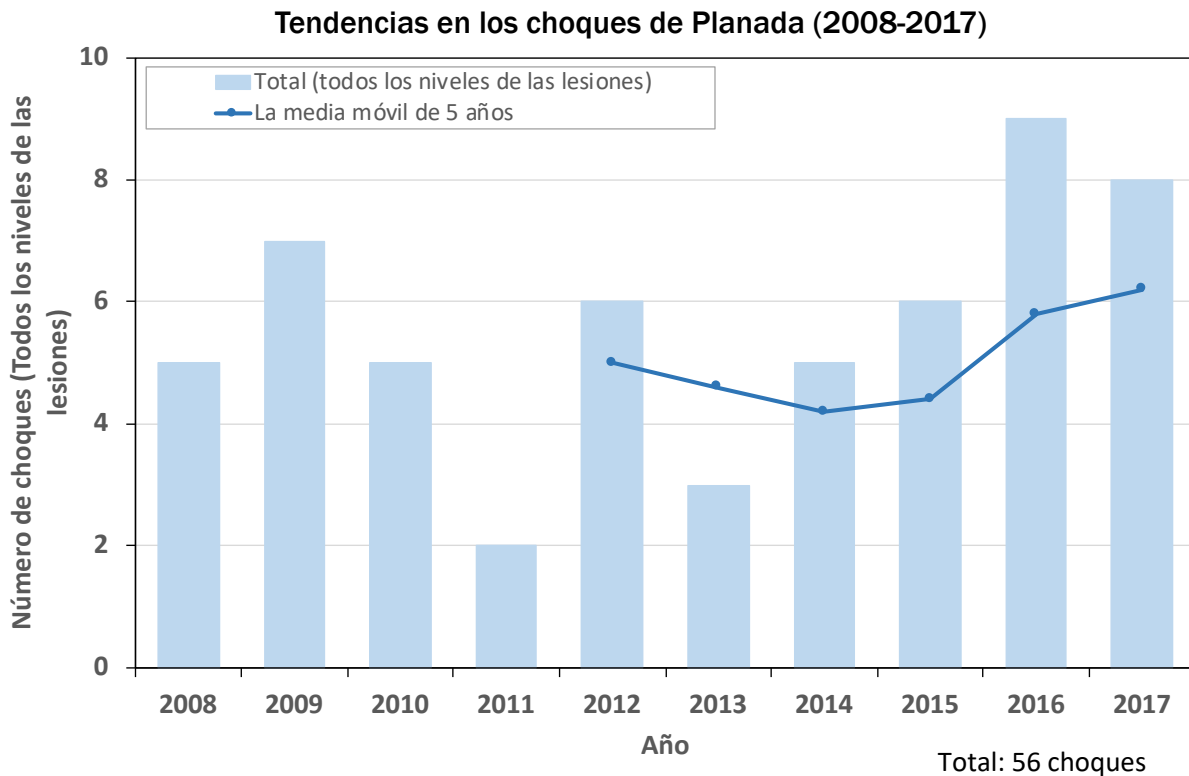
Historial de Choques de Peatones y Ciclistas

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

Choques

Durante el período de 10 años del 2008 al 2017, los choques parecen estar aumentando ligeramente, a pesar de una caída en el 2013. En los últimos cinco años de datos disponibles, del 2013 al 2017, hubo 31 choques reportados por la policía. Los choques se concentraron principalmente en la Autopista Central Yosemite y la Avenida Childs Este. Hubo tres (3) choques de peatones reportados y un choque de un ciclista. Los choques ocurrieron con mayor frecuencia entre las 3 p.m. y 6 p.m. Hubo un ligero pico en los choques que ocurrieron los jueves y viernes. Los factores principales de choque fueron la falla de ceder, por parte del conductor, el paso al peatón al girar a la izquierda o en U, o al girar en propiedad pública o privada¹ (22.6%) y conducir a una velocidad mayor que la prudente para las condiciones actuales² (22.6 %)³.

Hubo 51 víctimas entre el 2013 y el 2017, incluidas cuatro (4) fatalidades y cuatro (4) lesiones graves. Aproximadamente dos de cada cinco víctimas (41.2%) tenían 24 años o menos.



1 Código de Vehículos de California 21801.

2 Código de Vehículos de California 22350

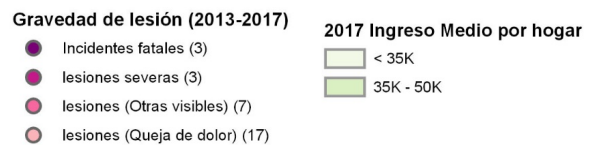
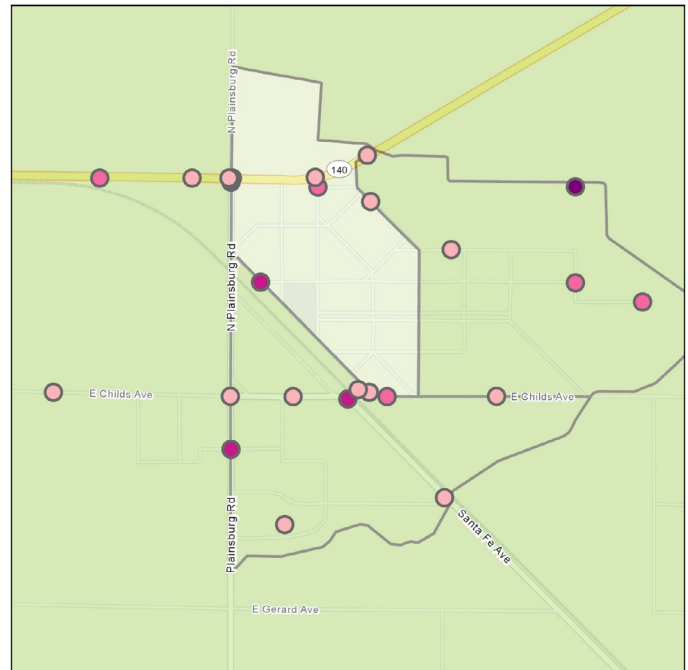
3 De acuerdo con el Código de Vehículos de California 21200, las bicicletas se consideran vehículos, por lo tanto, los ciclistas en las calles públicas tienen los mismos derechos y responsabilidades que los conductores de automóviles. Esto hace que sea difícil discernir si un ciclista o conductor tiene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

Preocupaciones de Equidad

La equidad en este proyecto significa trabajar para garantizar que todos, independientemente de su edad, raza, género, capacidad o ingresos, sean considerados en los procesos de planificación y toma de decisiones. Para el transporte, nuestro objetivo general es abordar las desigualdades en las comunidades vulnerables, que tienen niveles desproporcionadamente altos de lesiones. Mejorar la seguridad requiere abordar la complicada interacción entre las desigualdades, el ambiente para caminar y andar en bicicleta, y los comportamientos del conductor, los ciclistas y los peatones.

A nivel nacional, las tasas de mortalidad de peatones en las comunidades de bajos ingresos son más del doble que las de las comunidades de mayores ingresos.⁴ El equipo del proyecto usó los datos de SWITRS, la Oficina del Censo de los Estados Unidos y la Encuesta Sobre la Comunidad Estadounidense (ACS) para superponer choques relacionados con peatones y ciclistas con datos de ingresos para comprender cómo se distribuyen los choques en esta área según el nivel de ingresos. Este análisis reveló que ocurrió un número desproporcionadamente alto de choques en las áreas de bajos ingresos principalmente a lo largo de las carreteras principales dentro y cerca de Planada.

Las comunidades no incorporadas como Planada enfrentan desafíos únicos de planificación e implementación de la seguridad del transporte. A diferencia de las ciudades, generalmente no tienen flujos de ingresos separados para asignar a proyectos locales de obras públicas. En cambio, deben competir contra otras comunidades no incorporadas y las prioridades generales del Condado por fondos limitados de transporte del Condado para actividades tales como el mantenimiento de calles, la instalación de señales de tránsito y la aplicación de la ley. A menudo, también deberán solicitar conjuntamente con el Condado fondos estatales y federales.



Mapa de choques de acuerdo a ingresos anuales y por bloque de censo. Fuente de datos: SWITRS 2013-2017; los datos del 2016 y 2017 son provisional a partir de Diciembre del 2018. ESRI. Censo de EE.UU., y la encuesta comunitaria Americana Community Survey.

Evaluación de la Seguridad Peatonal y Ciclista

Rutas

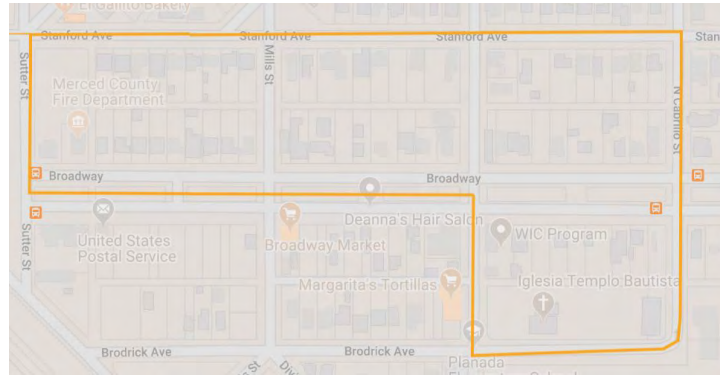
Los participantes del taller realizaron evaluaciones de la seguridad peatonal y ciclista a lo largo de tres rutas clave utilizadas por los estudiantes y familias para viajar de la escuela a sus casas y se les pidió que:

1. Observen las condiciones de infraestructura y el comportamiento de todos los usuarios de la carretera;
2. Evalúen la experiencia cualitativa y emocional de caminar o andar en bicicleta a lo largo de la ruta;
3. Identifiquen los bienes de la comunidad y estrategias positivas sobre los que se puede construir; y
4. Consideren cómo la experiencia de caminar y andar en bicicleta podría ser diferente para otros usuarios vulnerables.

4 "Informe de Fatalidades del Peatón en Vecindarios Más Pobres," *Governing*, agosto de 2014. Disponible en <http://www.governing.com/gov-data/pedestrian-deaths-poor-neighborhoods-report.html>

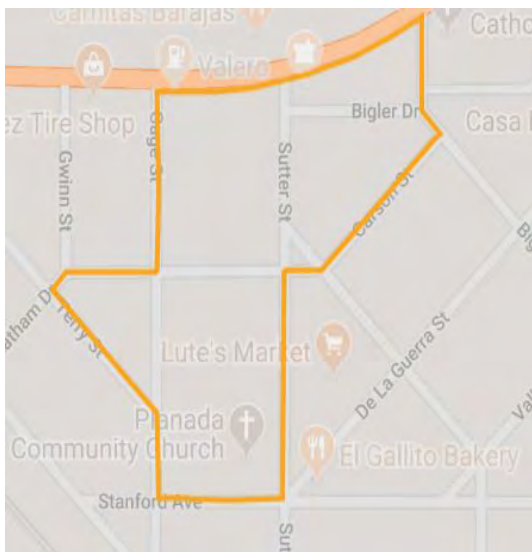
Ruta 1: Escuela Primaria Planada

La primera ruta se centró en la Escuela Primaria Planada, y los participantes recorrieron un camino que los estudiantes y sus familias suelen tomar para viajar entre la escuela y el hogar. La mayor parte de la ruta consta de tres calles principales del vecindario: la Avenida Stanford, la Broadway y la Calle Cabrillo Norte. La selección de estas calles fue vital para ayudar a más discusiones sobre rutas seguras a la escuela dentro de la comunidad. Los sitios notables a lo largo de esta ruta incluyendo la pasarela peatonal de la Broadway, las paradas de autobús con refugios y sin refugios, y una extensión de banqueta recientemente instalada cerca de la Escuela Primaria Planada.



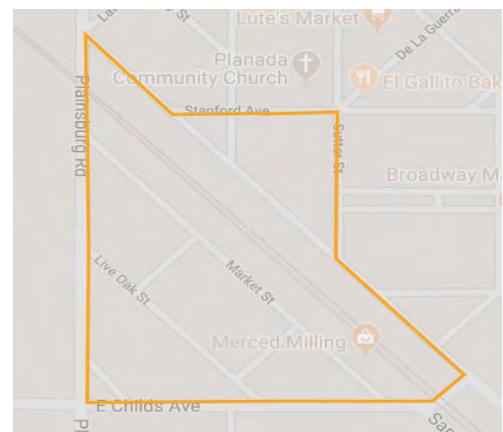
Ruta 2: Autopista Central Yosemite

La segunda ruta de evaluación para caminar y andar en bicicleta se centró en la Autopista Central Yosemite, propiedad del Departamento de Transporte de California. Esta ruta también incluía muchas calles del vecindario como la Calle Gage, la Calle Sutter y la Calle Carson. El Comité de Planificación identificó esta área como una prioridad debido a los choques numerosos a lo largo de la Autopista Central Yosemite. La Autopista Central Yosemite carece de banquetas y tiene paradas de autobús marcadas y sin marcar, y es la calle principal para todos los usuarios de la carretera en Planada.



Ruta 3: Cruce de Ferrocarril

La ruta de evaluación final se centró en el cruce de ferrocarril. Algunas de las calles del vecindario que se caminaron durante esta evaluación fueron el Camino Plainsburg, la Calle Live Oak y la Avenida Childs Este. La ruta de evaluación para caminar y andar en bicicleta es el camino utilizado por los estudiantes de la Secundaria César Chávez para viajar hacia y desde la escuela. Además, la Avenida Childs Este a menudo es utilizada por los que viven en la comunidad para evitar la Autopista Central Yosemite, y ha habido choques notables a lo largo de esta autopista.



Actividad Alternativa: Diario de la Calle

Los participantes que no pudieron unirse a la Evaluación de la Seguridad Peatonal y Ciclista tenían la opción de completar una actividad alternativa. Durante la actividad alternativa, se les pidió a los participantes que identificaran y describieran ubicaciones en su comunidad donde hubo choque de tráfico o casi choques de tráfico, así como áreas que consideran seguras o peligrosas para caminar y andar en bicicleta. Sus experiencias están integradas en la sección de reflexiones de la Evaluación de la Seguridad Peatonal y Ciclista de este informe.

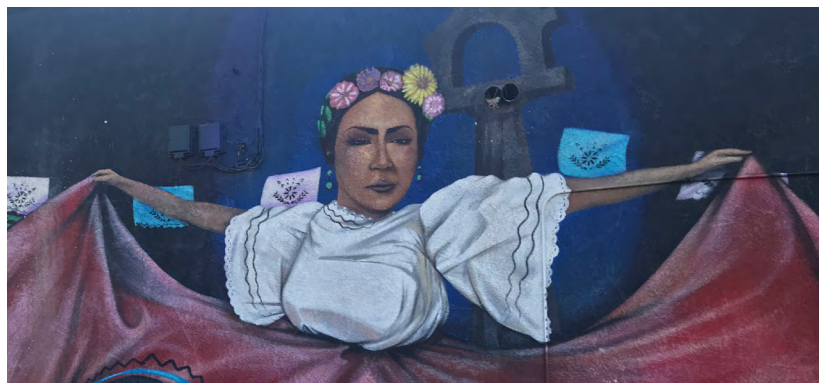
Reflexiones

Después de la Evaluación de la Seguridad Peatonal y Ciclista y la actividad alternativa, Diario de la Calle, los participantes compartieron las siguientes reflexiones: Bienes de la Comunidad

- En la Ruta 1, los participantes caminaron por un sendero con arte comunitario. El sendero fluye a lo largo del Parque Houlihan, bajando por la pasarela peatonal de la Broadway hasta la Calle Fremont, y pasa por el frente de la Escuela Primaria Planada a lo largo de la Avenida Brodrick y la Calle Cabrillo. El sendero también contiene letreros en inglés y español con instrucciones para actividades interactivas de padres e hijos que se alinean con pinturas y marcas en las banquetas. Los letreros también incluyen consejos para vivir una vida saludable para los miembros de la comunidad.
- Las estructuras originales de lámparas de gas todavía están presentes en las esquinas de la Calle Sutter y la Broadway, y a lo largo de Broadway entre la Calle Cabrillo y la Calle Fremont. Los participantes de la Ruta 1 compartieron que estas luces son una fuente de orgullo para la comunidad y que la parte superior de la lámpara aparece en los materiales oficiales de la comunidad, incluyendo en el Plan Comunitario de Planada.
- Hay muchos murales de arte en toda la comunidad que celebran su cultura. Estos murales se encuentran en la esquina suroeste de la Calle Fremont y Broadway; la esquina sureste de la Calle Mills y Broadway; y la esquina noreste de la Calle Stanford y la Calle De La Guerra. Los murales incluyen una bailarina folclórica, una madre y un niño indígena y muñecas de trapo mexicanas o “Marías”.



Izquierda: Letreros de actividades interactivas a lo largo de la banqueta en la Avenida Stanford en el Parque Houlihan. *Derecha:* Lámparas de gas originales en Broadway y la Calle Sutter. *Abajo:* Mural de una bailarina folclórica en la esquina de la Calle Mills y Broadway.



Red de Banquetas Incompleta

- Las Rutas 1 y 2 tenían muchos hoyos en las banquetas de las calles residenciales. La Autopista Central Yosemite tiene banquetas en el lado sur entre el Camino Plainsburg y la Calle Sutter, pero la banqueta termina abruptamente al este de la intersección de la Calle Sutter y la Autopista Central Yosemite. Los participantes de la Ruta 2 expresaron cómo esto dificultaba el saber qué camino tomar hacia la escuela, el supermercado local y la iglesia. La iglesia local está ubicada en la esquina de la Autopista Central Yosemite y la Calle Watt, al este de la Calle Sutter, donde la banqueta termina en la Autopista Central Yosemite. Además, los residentes que viven en los campamentos de migrantes, ubicados en la esquina noroeste de la Autopista Central Yosemite y el Camino Plainsburg, no tienen banquetas para acceder al supermercado local, que está a menos de media milla de distancia en la Autopista Central Yosemite y la Calle Sutter. Hay un conjunto fragmentario de banquetas en calles residenciales, como la Calle Cabrillo, entre Broadway y la Avenida Stanford y a lo largo de la Avenida Stanford entre las Calles Cabrillo y Mills. Los participantes compartieron que, dada la falta general de banquetas existentes, los propietarios de casa toman decisiones individuales sobre la instalación de banquetas como parte de su mejora general del hogar, lo que resulta en una red de banquetas incompleta y desconectada. Los participantes de la actividad Diario de la Calle notaron la falta de banquetas a lo largo de la Avenida Cody, la Calle Hupp, la Avenida Stanford y en las rutas para caminar de los estudiantes cerca de la Secundaria César Chávez.



Izquierda: No hay banquetas o rampas en la esquina o en la Calle Cabrillo y la Avenida Stanford. *Centro:* Banquetas discontinuas a lo largo de la Avenida Stanford. *Derecha:* Las banquetas discontinúas en la Calle Carson crean desafíos de navegación para todos.

Falta de Señalización Clara y Marcas Descoloridas

- Los participantes de la actividad Diario de la Calle notaron varias intersecciones donde les gustaría instalar señalización y marcas adicionales. Por ejemplo, los conductores pasan regularmente a través de la intersección del Paseo Bigler/Calle Watt debido a la falta de señales de alto, y también dan vueltas cuando manejan en altas velocidades mientras conducen hacia o desde la carretera. Los participantes también identificaron la necesidad de señales de alta visibilidad para controlar el tráfico en la intersección de la Calle Terry /Paseo Latham. Por último, el historial de choques identificadas por los participantes en la intersección del Camino Plainsburg/Calle Terry indica la necesidad de una señal de alto o alguna otra forma de control de tráfico.
- Los participantes de la actividad de Diario de la Calle también notaron que hay marcas de carreteras descoloridas a lo largo de Broadway que deben repintarse para aclarar los carriles y los cruces peatonales, lo que puede limitar la velocidad de los conductores y mejorar la seguridad de los peatones.



Izquierda: Varios pozos de árboles vacíos sin mantenimiento a lo largo de la Autopista Central Yosemite ocupan la mayor parte del espacio de la banqueta.space. *En medio:* Una banqueta irregular que conduce a la Farmacia San Joaquín en el lado sur de la Autopista Central Yosemite y la Calle Sutter presenta un peligro de tropiezo para los peatones. *Derecha:* Escombros en el camino de peatones en Broadway.

Obstrucciones en la Banqueta

- Los participantes en la Ruta 2 a lo largo de la Autopista Central Yosemite notaron múltiples barreras a lo largo de la ruta. Si bien algunas secciones de la Autopista, como entre la Calle Sutter y la Calle Gage, tenían banquetas, también tenían áreas donde los pozos de árboles vacíos reducían el camino y también crean peligros de tropiezo.
- Las banquetas irregulares a lo largo de la Autopista Central Yosemite, al este de la Calle Sutter, representan un peligro de tropiezo para los peatones. Los participantes en la Ruta 1 notaron problemas con el pavimento irregular en el lado este de la Calle Sutter, entre la Avenida Stanford y Broadway; y a lo largo de la Avenida Stanford, entre la Calles Sutter y Mills. Un participante de la Ruta 2 incluso se tropezó mientras realizaba la evaluación de caminata por la Avenida Stanford, justo al este de la Calle De La Guerra.
- Los problemas con los escombros de árboles y arbustos crearon una experiencia desagradable e insegura en el camino peatonal a lo largo de la mediana de Broadway entre las Calles Mills y Fremont.

Conductas Inseguras de Conductores

- Los participantes del Diario de la Calle señalaron que el exceso de velocidad es un problema en Planada. Los conductores viajan muy rápido por la Autopista Central Yosemite, incluso los domingos cuando los residentes se congregan en la iglesia. Se han producido muchos choques en las intersecciones de las calles locales y la Autopista Central Yosemite porque se observa que los conductores no ceden el paso a los residentes que se dirigen desde o hacia Planada. Además, el tramo de la Autopista Central Yosemite que atraviesa Planada carece de señales de tráfico. En un choque reciente en la Autopista Central Yosemite, un motociclista resultó herido y permanece en coma.
- En Planada, cerca de la Secundaria César Chávez, los adolescentes andan imprudentemente en bicicletas de tierra y vehículos de todo terreno. En los últimos dos meses, un ciclista de una bicicleta de tierra golpeó y mató a un peatón adolescente.
- En la Avenida North, en el complejo de viviendas Casa del Sol, los vehículos estacionados en la calle bloquean la visibilidad de los peatones que intentan cruzar y los conductores frecuentemente aceleran a través del complejo. Finalmente, los conductores van a toda velocidad por la Avenida Haskell frente a la oficina del distrito escolar.



Arriba, izquierda: Cruce sin marcas en la Calle Sutter en Broadway. *Arriba, derecha:* Fintersección de cuatro vías en el Camino Plainburg y la Avenida Childs Este. *Abajo, izquierda:* El paso de peatones marcado estándar en el lado sureste de la intersección de la Avenida Santa Fe/Avenida Childs Este. *Abajo, en medio* Los participantes del taller cruzan en el cruce peatonal sin marcar en la Avenida Stanford para regresar al Parque Houlihan. *Abajo, derecha:* La Autopista Central Yosemite carece de cruces seguros para peatones y es muy transitada por camiones grandes.

Falta de Cruces Peatonales Marcados de Alta Visibilidad en Ubicaciones Clave

- Los participantes compartieron sus preocupaciones sobre la falta de cruces peatonales marcados desde la Calle Sutter hasta Broadway, que es donde la gente suele cruzar para llegar al Golden Valley Health Center en Broadway y al Parque Houlihan.
- En la intersección del Camino Plainsburg/Avenida Childs Este, la parada de cuatro vías carece de cruces peatonales marcados, lo que preocupa a las familias que participaron en la evaluación. Hay una barra de parada en cada tramo de la intersección, pero los conductores a menudo ignoran la barra de parada y se detienen en el cruce de peatones sin marcar, lo que obliga a los estudiantes a cruzar fuera de la esquina.
- El cruce peatonal marcado estándar en el lado sureste de la intersección de la Avenida Santa Fe/Avenida Childs Este está descolorido y es difícil de ver para los peatones y conductores al acercarse a la intersección. Los participantes identificaron los problemas de visibilidad de los peatones en esta intersección como una gran preocupación porque ha habido numerosos choques entre dos conductores en esta intersección, y los conductores a menudo pasan por la Avenida Childs Este para evitar la Autopista Central Yosemite.
- Los participantes también compartieron sus inquietudes con el cruce de peatones sin marcar desde la Avenida Santa Fe hasta la Avenida Stanford hacia el Parque Houlihan. Los niños a menudo usan este cruce peatonal sin marcar para llegar al parque, pero los conductores a menudo no se detienen para dejar que los niños crucen de manera segura.
- La mayoría de las esquinas en las calles del vecindario de Planada no tienen un cruce peatonal marcado, aunque sí tienen algunas comodidades para peatones. Por ejemplo, las intersecciones de la Calle Gage/Avenida Stanford y la Calle Gage/Paseo Latham cuentan con rampas en las cuatro esquinas y cúpulas truncadas amarillas para los residentes con discapacidad visual. Sin embargo, estas intersecciones también carecen de cruces peatonales marcados que promoverían la visibilidad de las personas que cruzan la calle.



- Los participantes también notaron que la falta total de cruces peatonales marcados a lo largo de la Autopista Central Yosemite dificultaba el cruce. Los residentes que viven al norte de la Autopista Central Yosemite, incluidos los que viven en el campamento de migrantes designado por el gobierno federal, deben cruzar la carretera estatal para acceder varios servicios como las escuelas, la iglesia local, tiendas de comida y restaurantes.

Insuficiente Iluminación

- Durante la Evaluación de la Seguridad Peatonal y Ciclista, los residentes identificaron la necesidad de iluminación adicional, especialmente iluminación a escala peatonal en Planada. Si bien los participantes notaron algunas luces de la calle a lo largo de la Autopista Central Yosemite, los miembros de la comunidad expresaron la necesidad de iluminación adicional para hacer que las condiciones de cruce sean más seguras para todos los usuarios de la carretera.
- Aunque los participantes de la Ruta 2 hacen un gran uso de las banquetas alrededor del Parque Houlihan, compartieron que no se sienten seguros caminando por la tarde o por la noche debido al mal mantenimiento de la iluminación existente alrededor del parque. Los participantes de la Ruta 1 compartieron que los hombres a menudo usan el parque para jugar y merodear en las mesas de picnic cercanas, lo que afecta las percepciones de seguridad.
- En la Avenida Childs Este/Calle Live Oak, los participantes observaron una luz de la calle que era muy alta y apuntaba hacia la calle. Los participantes compartieron que la Avenida Childs Este es muy oscura por la noche y que las altas velocidades de los conductores exacerban su inquietud existente y se sienten inseguros.
- Los participantes de la actividad alternativa, Darío de la Calle, notaron la falta de farolas o alumbrado público en la Avenida Cody al norte de su intersección con la Avenida Haskell, lo que contribuyó a una atmósfera insegura y la percepción de que esta es una calle “problemática”.



Izquierda: Iluminación mínima actualmente en la Autopista Central Yosemite. En medio: Iluminación existente en el Parque Houlihan. Derecha: Iluminación orientada hacia la calle en las Calles Childs Este y Live Oak.



Izquierda: Los participantes del taller caminan en la zona angosta al lado de la carretera en el lado norte de la Avenida Santa Fe. *Derecha:* Los ciclistas viajan en el carril sin separación de los conductores en la Avenida Santa Fe.

Zona Angosta al Lado de la Carretera

- En la Avenida Santa Fe, desde el Camino Plainsburg hasta la Avenida Childs Este, la zona angosta al lado de la carretera en el lado norte de la calle es más ancha que el lado de la carretera en el lado sur. Los peatones que caminan hacia el noroeste en la Avenida Santa Fe hacia el Camino Plainsburg no se sienten cómodos caminando contra el tráfico en la zona angosta al lado de la carretera del lado sur. Los participantes en la actividad alternativa notaron que ha habido muchas fatalidades y choques en la intersección de la Avenida Santa Fe/Avenida Childs cerca de las vías del ferrocarril, incluyendo unos choques que involucraron a estudiantes que caminan a la escuela.

Falta de Caminos Seguros Hacia la Escuela Primaria Planada

- Los participantes en la actividad alternativa, Diario de La Calle, compartieron información sobre varias áreas inseguras para los peatones. Los estudiantes caminan por la Calle Bigler y la Calle Fremont desde el área de Casa del Sol hasta la Escuela Primaria Planada, que presenta los siguientes problemas de seguridad:
 - En la intersección de la Calle Bigler y la Avenida North/Calle De La Guerra, un punto ciego hace que sea difícil ver el tráfico que se aproxima. Bigler es una calle principal para el tráfico vehicular y los conductores que vienen o van a la Autopista Central Yosemite conducen a velocidades altas en esta área.
 - La intersección de la Calle Bigler, la Avenida Haskell y la Calle Fremont es una intersección muy grande, con carriles sin marcar y amplias curvas que promueven velocidades altas. No hay señal de alto en Haskell, ni hay un cruce de peatones marcado, por lo que este es un camino peligroso para cruzar para estudiantes. Solo hay una banqueta en la esquina noreste de esta intersección.
 - La intersección de la Calle Fremont con la Avenida Stanford tampoco tiene cruces peatonales marcados y no hay señal de alto en la Avenida Stanford, lo que hace que este cruce sea peligroso para los estudiantes.
 - No hay banquetas en la Calle Bigler y pocas en la Calle Fremont. La vegetación y cercas ocasionalmente llegan hasta la banqueta y los autos están estacionados al lado de la carretera, por lo que los estudiantes a veces deben caminar en la calle.
- En la ruta a pie por la Avenida Stanford hacia la Escuela Primaria Planada, las casas vacías y los campos cubiertos de maleza hicieron que los participantes se sintieran inseguros.
- Los participantes compartieron su frustración por la falta de fondos para las rutas de autobuses. Los estudiantes han participado en actividades de recaudación de fondos escolares, pero no pueden ir de puerta en puerta para vender, debido a las calles inseguras y su incertidumbre de seguridad en la comunidad.

Recomendaciones para Mejorar la Seguridad Peatonal y Ciclista

Los participantes participaron en grupos pequeños de acción para identificar programas comunitarios y proyectos de infraestructura para aumentar la salud y la seguridad de la comunidad. Los grupos pequeños se dividieron por cuatro temas: ingeniería, aplicación, educación, y ánimo, para generar una lista de programas y proyectos. Luego, cada grupo pequeño eligió una recomendación para priorizar y ampliar a través de un proceso de planificación preliminar. Los otros programas y proyectos identificados durante esta sesión de reflexión sobre ideas se enumeran por tema a continuación.

Ingeniería

- Instalar semáforo de control en Plainsburg y la Autopista Central Yosemite con paso de peatones
- Usar el derecho de paso existente del Condado para instalar carriles de bicicletas separados y protegidos
- Usar el derecho de paso existente del Condado para instalar banquetas y completar la red de banquetas
- Ampliar la zona al lado de la carretera e incluir rayas de luz para la niebla
- Desarrollar caminos y senderos que conecten a Planada con otras comunidades.

Aplicación

- Señales de zona escolar más visibles con luces intermitentes o parpadeantes
- Una campaña para aumentar el conocimiento del conductor dentro y alrededor de la comunidad sobre los límites de velocidad en la zona escolar
- Servicio de cruce de peatones más consistente antes de la escuela

Educación

- Educación para el cruce de peatones con énfasis en la seguridad del ferrocarril

Animo

- Organizar un autobús escolar a pie y/o un tren en bicicleta para promover la actividad física entre las familias y los estudiantes y brindar la oportunidad de llegar y salir de la escuela de manera segura mientras aprenden las reglas de la carretera.
- Comenzar caminatas comunitarias y paseos en bicicleta para alentar a los vecinos a reducir la sensación de inseguridad al caminar en grupo o andar a solas y mejorar la salud individual y la salud de toda la comunidad.
- Organizar un evento comunitario donde una calle local está cerrada al tráfico vehicular para que la comunidad pueda disfrutar de diversas actividades en un espacio abierto y seguro. Este tipo de evento es similar a un evento de calles abiertas, pero a nivel del vecindario local.
- Desarrollar un programa de Ganar una Bicicleta para aumentar el uso de las bicicletas y la actividad física y para educar a los participantes sobre la seguridad y el mantenimiento de las bicicletas

Recomendaciones de la Comunidad

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

Proyecto de Animo: Demostración Temporal de Glorieta

Descripción del Proyecto: Actualmente no hay formas seguras de cruzar la Autopista Central Yosemite porque no hay cruces marcados o señalizados. Además, la poca iluminación, las banquetas limitadas y las altas velocidades de los conductores crean un ambiente aún más desafiante para caminar e intentar cruzar. El Departamento de Obras Públicas del Condado de Merced y Caltrans han estado en conversaciones sobre la instalación de una glorieta en el Camino Plainsburg y la Autopista Central Yosemite. Si se aprueba, esta glorieta proporcionaría cruces peatonales marcados, velocidades más bajas para los conductores y minimizaría los puntos de conflicto entre conductores, peatones y ciclistas. Organizar una glorieta provisional probaría cómo este tratamiento podría mejorar la seguridad a lo largo de la Autopista Central Yosemite y ayudaría que el proceso avance ayudando a obtener el apoyo de la comunidad.

Objetivos del Proyecto:

1. Evaluar todos los comportamientos y respuestas de los usuarios de la autopista a la demostración temporal.
2. Educar a la comunidad sobre un posible proyecto futuro y cómo funciona.
3. Fomentar comportamientos seguros en las calles y autopistas de todos los usuarios.
4. Desarrollar una asociación entre las agencias responsables y las poblaciones a las que sirven.

Pasos de Acción	Cronología	Personas Responsables	Recursos
<ul style="list-style-type: none"> • Organizar una Reunión de la Comunidad: Como seguimiento al CPBST, el Comité de Planificación presentará los hallazgos y recomendaciones a la comunidad en general en los lugares y eventos donde se reúnen los residentes. Los miembros del Comité de Planificación se asegurarán de que los comentarios de la comunidad, en relación con la glorieta provisional, se compartan con Caltrans y comenzarán a sentar las bases para el desarrollo de una asociación al largo plazo entre la comunidad y esta agencia. 	Otoño 2019	Comité de Planificación	<p>Informe Sobre el CPBST en inglés y español</p> <p>Compromiso Comunitario, Herramientas de Planificación Comunitaria (Community Engagement, Community Planning Toolkit)</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollar y Ejecutar una Campaña de Abogacía: Residentes de Planada, como miembros del Comité de Planificación de CPBST, pueden crear una campaña para asegurar el compromiso de Caltrans y el Departamento de Obras Públicas del Condado de Merced para implementar una glorieta provisional en el Camino Plainsburg y la Autopista Central Yosemite utilizando materiales de construcción rápida. 	Otoño 2019	Comité de Planificación	<p>Herramientas para Demostraciones Temporales (AARP Pop-Up Demonstration Toolkit)</p> <p>Cómo Crear Rutas Emergentes Seguras para Proyectos Escolares (How to Create Pop-Up Safe Routes to Schools Projects)</p> <p>Presentación de la Guía de Proyectos de Construcción Rápida de SCAG (SCAG Quick Build Project Types Presentation)</p>

Proyecto de Animo: Demostración Temporal de Glorieta

Pasos de Acción	Cronología	Personas Responsables	Recursos
<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollar y Ejecutar una Campaña Educativa para la Comunidad de Planada: Una vez que Caltrans y el Departamento de Obras Públicas del Condado de Merced acuerden implementar el proyecto provisional, llevarán a cabo una campaña educativa conjunta con el Departamento de Salud Pública del Condado de Merced para crear conciencia entre los residentes de Planada sobre la glorieta temporal. 	<p>Invierno 2020</p>	<p>Caltrans Departamento de Obras Públicas del Condado de Merced Departamento de Salud Pública del Condado de Merced Comité de Planificación</p>	<p>Diseño de Seguridad Vial (TIRF Road Safety Campaign)</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Implementar una Glorieta Provisional: Se ubicará una glorieta provisional en el Camino Plainsburg y la Autopista Central Yosemite. Caltrans y el Departamento de Obras Públicas del Condado de Merced realizarán un estudio durante esta temporada para evaluar la efectividad de la glorieta y determinar el apoyo de la comunidad para que la glorieta provisional sea permanente. 	<p>Primavera 2020</p>	<p>Caltrans Departamento de Obras Públicas del Condado de Merced</p>	<p>Asociación de Rutas Seguras: Urbanismo Táctico (Safe Routes Partnership: Tactical Urbanism)</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Publicar Resultados del Estudio: Los resultados del estudio se harán públicos y Caltrans anunciará si se instalará una glorieta permanente. 	<p>Verano 2020</p>	<p>Caltrans Departamento de Obras Públicas del Condado de Merced</p>	<p>Los cambios temporales de bajo costo contribuyen a una calle más segura y amigable en Provo, Utah (Low-cost Temporary Changes Make for a Safer and Friendlier Street in Provo, Utah)</p>

Proyecto de Aplicación: Monitoreo de Velocidad en la Zona Escolar de la Secundaria César Chávez a Través de la Señal de Retroalimentación de Velocidad y el Programa de Cruce

Descripción del Proyecto: El área cerca de la Secundaria César Chávez con frecuencia ve comportamientos inseguros de los conductores, incluyendo altas velocidades en el Camino Plainsburg y maniobras imprudentes durante el horario de llegada y salida de la escuela. Una o más señales de retroalimentación de velocidad alertarían a los conductores cuando excedan el límite de velocidad en la zona escolar. El programa existente de guardia de cruce se puede construir con más voluntarios de la comunidad, lo que también ayudará a aumentar la visibilidad del área de la zona escolar y reforzar las expectativas de la comunidad con respecto a la velocidad.

Objetivos del Proyecto:

1. Aumentar la conciencia de los límites de velocidad en la zona escolar cerca de la Secundaria Cesar Chávez
2. Disminuya la velocidad del tráfico en las calles cerca de la Secundaria Cesar Chávez
3. Mejorar la seguridad de los peatones, como los estudiantes que caminan a la escuela.

Pasos de Acción	Cronología	Personas Responsables	Recursos
<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollar Propuestas y Apoyo Comunitario: Identificar carreteras con conductores que aceleran y cruces escolares peligrosos. Comparta la lista con el Consejo Asesor Municipal de Planada (MAC) para confirmar uno o más sitios, movilizar apoyo y comunicarse con las agencias apropiadas. • Apoye el Programa de Guardia de Cruce: Reclute voluntarios para trabajar con el programa de guardia de cruce existente en los sitios previamente identificados. 	Invierno 2019 - Primavera 2020	- MAC y Voluntarios Comunitarios -Voluntarios de familia -Junta Escolar de Planada	Pautas de capacitación de guardias de cruce escolar de California (California School Crossing Guard Training Guidelines⁵) Personal y maestros de la Secundaria César Chávez
<ul style="list-style-type: none"> • Instalación y Seguimiento: El condado instala señales de retroalimentación de velocidad en la zona escolar en los sitios seleccionados. Puede haber presencia ocasional de la Patrulla de Carreteras de California o de la Oficina del Sheriff del Condado de Merced para reforzar la aplicación de las nuevas señales de retroalimentación de velocidad. 	2020	-Obras Públicas del Condado de Merced -MAC -Patrulla de Carreteras de California -Sheriff del Condado de Merced	“Señales de retroalimentación de velocidad del vehículo” de CA MUTCD, pág. 140 (CA MUTCD “Vehicle Speed Feedback Signs.” pg. 140⁶)

5 Rutas seguras a la escuela Centro de recursos de asistencia técnica. “Pautas de capacitación de guardias de cruce escolar de California”. Mayo de 2015. Disponible en http://caatpresources.org/docs/crossingGuardTraining/California-School-Crossing-Guard-Training-Guidelines_4-29-2015_final.pdf.

6 Agencia de Transporte del Estado de California. “Manual de California sobre dispositivos uniformes de control de tráfico”. Edición de 2014, revisión 4. marzo de 2019. Disponible en http://www.dot.ca.gov/trafficops/camutcd/docs/2014r4/CAMUTCD2014_rev4_hires.pdf.

Proyecto Educativo: Evento de Seguridad Peatonal y Rodeo de Bicicletas

Descripción del Proyecto: El Distrito Escolar de Primarias en Planada colaborará con socios de la comunidad para proporcionar educación a los estudiantes sobre cómo navegar de manera segura por las carreteras a pie o en bicicleta.

Objetivos del Proyecto:

1. Aumentar el conocimiento y la comprensión de las normas de circulación.
2. Brindar educación y capacitación sobre el desarrollo de habilidades en bicicleta para niños y familias.
3. Evaluar la infraestructura para bicicletas en Planada.

Pasos de Acción	Cronología	Personas Responsables	Recursos
<p>Reunir el Comité de Planificación: Representantes pueden incluir los siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Coalición de Bicicletas de Merced • Personal del distrito escolar • Departamento de Salud del Condado de Merced • Patrulla de Carreteras de California (CHP) • Cultiva La Salud 	Septiembre 2019 - Octubre 2019	Distrito Escolar de Primarias en Planada	<p>Guías para ayudar a guiar a cualquier grupo a través del proceso de planificación de un rodeo de bicicletas:</p> <p>Guía del organizador para rodeos de bicicletas (An Organizer's Guide to Bicycle Rodeos)</p> <p>Consejo de seguridad de Minnesota: recurso en línea de la guía de planificación del rodeo de bicicletas (Minnesota Safety Council: Bike Rodeo Planning Guide Online Resource)</p>
<p>Identificar Roles y Responsabilidades: El grupo se reunirá para delegar roles para cada miembro del grupo e identificar posibles contribuciones. Los roles incluirán:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Recaudación de fondos / Donaciones (bicicletas, comida, etc.) • Selección de ubicación y confirmación • Coordinación comunitaria y participación de organizaciones y agencias comunitarias. 	Octubre 2019 - Diciembre 2019	<p>Distrito Escolar de Escuelas Primarias en Planada</p> <p>Departamento de Salud Pública del Condado de Merced</p> <p>Cultiva La Salud</p>	<p>California Kid's Plate Funding: Proporciona fondos para cascos y otros equipos de seguridad (California Kid's Plate Funding)</p>

Proyecto Educativo: Evento de Seguridad Peatonal y Rodeo de Bicicletas

Pasos de Acción	Cronología	Personas Responsables	Recursos
<p>Realizar Alcance: El grupo ayudará a promover el evento y alentará la participación de la comunidad. El equipo de planificación desarrollará un volante y publicará en las redes sociales para involucrar a la comunidad e invitar a los miembros de la comunidad.</p>	Abril 2020	<p>Distrito Escolar de Escuelas Primarias en Planada</p> <p>Cultiva La Salud</p>	<p>Recursos Walk & Roll: incluye una muestra de carta de donación, volantes y actividades de aliento. (Walk & Roll Resources)</p>
<p>Actividades para el día del Evento:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rodeo de bicicletas para estudiantes y familias • Taller de seguridad peatonal • Regalo de casco • Evaluación comunitaria en bicicleta 	Mayo 2020	<p>Coalición de Bicicletas de Merced</p> <p>Departamento de Salud del Condado de Merced</p> <p>Patrulla de Carreteras de California</p>	<p>Safe Kids: Guía de la Estación de Rodeo de bicicletas (Safe Kids: Bike Rodeo Station Guide)</p> <p>NHTSA: Una Guía de Seguridad para Jóvenes (NHTSA: A Kid's Guide to Safe Walking)</p>

Proyecto de Ingeniería: Mejoras de infraestructura para caminar y andar en bicicleta para la intersección del Camino Plainsburg/Avenida Childs Este

Descripción del Proyecto: El Departamento de Obras Públicas del Condado de Merced buscará fondos para instalar mejoras en la infraestructura de seguridad para caminar y andar en bicicleta en la intersección del Camino Plainsburg/Avenida Childs Este. Además de los tratamientos de seguridad para la intersección, los participantes identificaron la necesidad de mejoras a lo largo del Camino Plainsburg y la Avenida Childs Este, ambas rutas muy frecuentadas por los estudiantes hacia y desde la Secundaria César Chávez. El Departamento de Obras Públicas del Condado de Merced compartió que planean instalar una acera de 5 pies con rampas que cumplen con la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA) en el lado este del Camino Plainsburg hacia a la escuela Secundaria Cesar Chavez.

Objetivos del Proyecto:

1. Aumentar la sensación de seguridad para los estudiantes que caminan/andan en bicicleta hacia y desde la escuela en el Camino Plainsburg y la Avenida Childs Este.
2. Mejorar las condiciones de cruce en la intersección del Camino Plainsburg/Avenida Childs Este.
3. Mejorar las condiciones de ciclismo a lo largo del Camino Plainsburg.
4. Restablecer la asistencia de la comunidad a las reuniones del Consejo Asesor Municipal de Planada (MAC), ya que son el canal principal para la participación de la comunidad en futuros proyectos del Condado de Merced y la Asociación de Gobiernos del Condado de Merced (MCAG).

Pasos de Acción	Cronología	Personas Responsables	Recursos
<p>El Departamento de Obras Públicas del Condado de Merced solicitará fondos del Programa de Transporte Activo (ATP) del Ciclo 5 para las siguientes mejoras en la intersección del Camino Plainsburg/Avenida Childs Este:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cruces peatonales marcados de alta visibilidad en las cuatro patas de la intersección • Aviso rectangular de luces rápidas destellantes (RRFB) en las cuatro patas de la intersección • Barras de parada avanzadas para conductores en las 4 patas de la intersección. • Carriles bici clase II en el Camino Plainsburg 	Junio 2020	Departamento de Salud del Condado de Merced	Convocatoria de Proyectos (Caltrans ATP Cycle 5 Call for Projects)
El Condado de Merced realizará un estudio de tráfico en el Camino Plainsburg y la Avenida Childs Este para evaluar la elegibilidad para una reducción del límite de velocidad de 25 mph a 15 mph cerca de la escuela.	Diciembre 2019	Condado de Merced Junta de Supervisores	

Proyecto de Ingeniería: Mejoras de infraestructura para caminar y andar en bicicleta para la intersección del Camino Plainsburg/Avenida Childs Este

Pasos de Acción	Cronología	Personas Responsables	Recursos
<p>Restablecer la asistencia comunitaria a las reuniones del Consejo Asesor Municipal de Planada (MAC) para que los residentes permanezcan informados sobre proyectos futuros</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los participantes del taller trabajarán con Planada MAC para asegurar los servicios de interpretación en las reuniones. • Los participantes del taller asisten regularmente a las reuniones de MAC 	<p>Diciembre 2019</p>	<p>Participantes del Taller</p>	<p>Miembra del Comité de Planificación de CPBST y ex miembra de MAC Olivia Gómez</p>

Recomendaciones de Cal Walks y SafeTREC

Tratamiento de Entrada en la Autopista Central Yosemite desde el Camino Plainsburg y la Avenida Amistad

El Equipo del Proyecto recomienda que Caltrans implemente un tratamiento de entrada en la Autopista Central Yosemite en el Camino Plainsburg y la Avenida Amistad, ambos puntos clave de entrada a la comunidad no incorporada de Planada. El Plan General del Condado de Merced 2030, bajo su Política de Elemento de Uso de la Tierra LU-5. B.8, exige tratamientos de entrada para mejorar las zonas de transición entre las comunidades. Visualmente, banquetas adicionales, iluminación a escala peatonal, carriles para bicicletas y una glorieta en la intersección con el Camino Plainsburg con cruces peatonales de alta visibilidad podrían marcar esta zona de transición.

Para cubrir los costos de algunos o todos estos tratamientos, el Equipo del Proyecto recomienda que el Comité de Planificación considere trabajar en estrecha colaboración con Caltrans para financiar mejoras a través del Programa Estatal de Operación y Protección de Carreteras (SHOPP), con la Asociación de Gobiernos del Condado de Merced para explorar el uso de fondos de Mitigación de Congestión y Calidad del Aire (CMAQ), o a través del Programa de Transporte Activo del estado. Las banquetas adicionales, la iluminación a escala peatonal, los carriles para bicicletas y una glorieta en la Autopista Central Yosemite beneficiarían directamente al sistema de un transporte multimodal. Tanto la salud pública como la seguridad mejorarían en Planada a través de estas inversiones de transporte multimodal.

Desarrollar un Plan de Rutas Seguras a la Escuela

El Equipo del Proyecto recomienda que el Comité de Planificación ayude al Distrito Escolar de Primarias en Planada a desarrollar un Plan de Rutas Seguras a la Escuela. La comunidad puede solicitar fondos a través del Programa de Transporte Activo, así como el Programa de Subsidios de Planificación del Transporte Sostenible de Caltrans. Estos fondos pueden ayudar a avanzar las necesidades y financiar todo el proceso de planificación para identificar las necesidades de los estudiantes que caminan a la escuela en Planada.

Instalar Cruces Peatonales de Alta Visibilidad

El Equipo del Proyecto recomienda que el Departamento de Obras Públicas del Condado de Merced instale cruces peatonales de alta visibilidad en las intersecciones de la Calle Gage/ Avenida Stanford y la Calle Gage/Paseo Latham. Estas intersecciones tienen rampas en las cuatro esquinas y cúpulas truncadas amarillas, pero carecen de cruces peatonales marcados. Esta simple mejora puede cambiar drásticamente el entorno a un costo relativamente bajo para el Condado.

Instalar Iluminación a Escala Peatonal

Los participantes en todas las rutas de evaluación señalaron que la iluminación es una preocupación y prioridad de seguridad en Planada. El Equipo del Proyecto recomienda que el Departamento de Obras Públicas del Condado de Merced implemente la iluminación a escala peatonal en las áreas prioritarias descritas en el Plan Comunitario de Planada, incluido la pasarela peatonal de Broadway para aumentar la seguridad de los miembros de la comunidad.

El Condado debería considerar la búsqueda de fuentes externas de fondos estatales como el Programa de Transporte Activo para financiar la iluminación a escala peatonal en toda la comunidad de Planada.

Reparación de la Pasarela Peatonal de Broadway

El Equipo del Proyecto recomienda volver a pavimentar la pasarela peatonal de Broadway para no solo mejorar el camino sino también aumentar la conectividad segura entre el Centro Comunitario de Planada, el Parque Houlihan, y la Escuela Primaria Planada. El Condado debería considerar buscar fondos a través del Programa Estatal de Parques (SPP) para mejorar la vía peatonal y las comodidades lineales del parque.

Instalar Banquetas y/o Carriles para Bicicletas Separadas

El Equipo del Proyecto recomienda que el Departamento de Obras Públicas del Condado de Merced haga un inventario de las áreas donde el Condado tiene el derecho de vía existente y evalúe las posibles instalaciones de banquetas y carriles para bicicletas separadas. Existen numerosos lotes vacíos en Planada, propiedad del Condado, que pueden ser reutilizados para instalar banquetas y/o carriles para bicicletas separadas a lo largo de las rutas frecuentadas. Con base en la lista de áreas potenciales, el Equipo del Proyecto recomienda que el Departamento de Obras Públicas del Condado de Merced organice un taller de participación comunitario para que los residentes brinden sus comentarios y ayuden a priorizar las áreas con mayor necesidad. Además, el Equipo del Proyecto recomienda que el Departamento de Obras Públicas del Condado de Merced solicite fondos del Programa de Transporte Activo (ATP) para las instalaciones en las banquetas y/o carriles para bicicletas separadas.

Programa de Seguridad para Ciclistas y Peatones

El Equipo del Proyecto recomienda desarrollar un currículo educativo sólido basado en la escuela que brinde educación sobre seguridad peatonal y ciclistas a los estudiantes de K-6. Un enfoque basado en la escuela puede ayudar con la difusión de información a las familias y en la comunidad sobre la seguridad básica de caminar y andar en bicicleta junto con actividades como asambleas escolares, rodeos de bicicletas bianuales y ciudades de seguridad temporales o jardines de tráfico. Este plan de estudios debe adaptarse específicamente a la comunidad e incluir otras necesidades de seguridad que se alineen con caminar y andar en bicicleta, como bicicletas de tierra y vehículos de todo terreno.

Reducción de Maleza

La vegetación de la calle puede presentar un peligro para la seguridad por varias razones. Por ejemplo, los pastos largos a lo largo de las calles pueden oscurecer la vista del conductor y esto puede resultar en el conductor acercándose a los ciclistas y peatones. Por esta razón, el Equipo del Proyecto recomienda que el Consejo Asesor Municipal de Planada identifique ubicaciones en Planada donde es necesario reducir la maleza y controlar la vegetación para mejorar la seguridad de los peatones, iniciar un esfuerzo de limpieza comunitaria e invitar al Departamento de Obras Públicas del Condado de Merced a unirse al esfuerzo con la intención final de educar al personal de la agencia del condado sobre la necesidad para que asuman la responsabilidad. Los residentes de la comunidad estaban particularmente preocupados por la vegetación cubierta en la Avenida Childs Este desde la Avenida Santa Fe hasta la Calle Hupp.

Apéndice A: Revisión de políticas y planes comunitarios

Revisión de políticas y planes comunitarios: Cal Walks realizó una revisión de los documentos actuales de planificación comunitaria para informar la capacitación y prepararse para construir sobre los esfuerzos existentes. Los siguientes documentos fueron revisados antes de la visita al sitio:

- [Merced County Regional Transportation Plan](#), 2008
- [Regional Transportation Plan: Sustainable Communities](#), 2018
- [Merced County General Plan](#), 2013
- [Planada Pedestrian Improvement Plan](#), 2014
- [Merced County Short Range Transit Plan](#), 2017
- [Planada Updates/ Blog BHC](#), 2015
- [Merced County Active Transportation Program \(Background\)](#)

Apéndice B: Recursos

Lista / Enlaces de recursos

1. [Funding Navigation for California Communities](#)
2. [Caltrans State Highway Operation and Protection Program](#)
3. [Safe Routes to School Guide](#)
4. [Active Transportation Program Cycle 5](#)
5. [Bicycle and Pedestrian Curricula Guide](#)
6. [Statewide Park Program](#)
7. [California School Crossing Guard Training Guidelines](#)
8. [CA MUTCD](#)

Para obtener un resumen de los resultados de los talleres anteriores de CPBST, visite: www.calwalks.org/projects/cpbst y <https://safetrec.berkeley.edu/programs/cpbst>

Apéndice C: Análisis de datos

Análisis de datos de choques de peatones y bicicletas

- Hoja de datos de datos del taller de Planada CPBST
- Presentación de datos de visita al sitio de Planada CPBST
- Seguimiento de datos de visitas al sitio de Planada CPBST

Análisis de los Choques en Planada

Entrenamiento Comunitario sobre la Seguridad Peatonal y Ciclista | 20 de agosto, 2019

En California, más de una en cada cuatro personas que mueren en un choque es un peatón o ciclista. En este taller, le proporcionamos datos locales de choques para que podamos identificar formas de hacer que caminar y andar en bicicleta sean más seguros en su comunidad. Los datos locales que proporcionamos se basan en los límites de la comunidad de Planada.

CHOQUES

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



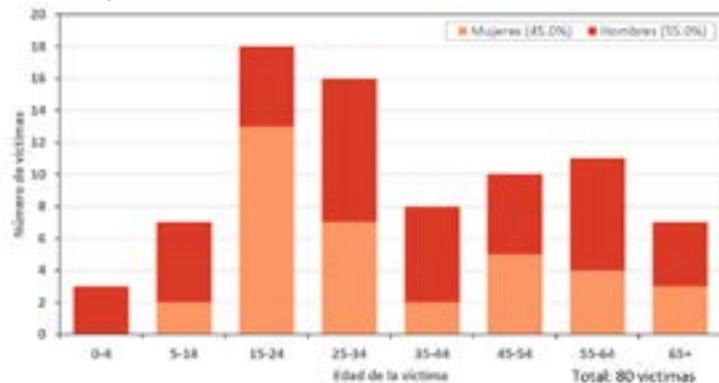
80 personas resultaron heridas o murieron en **56** choques en los últimos diez años. (2008-2017).

El número de choques de bicicleta parece estar **augmentando**, según la media móvil de cinco años.*

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

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

¿Quiénes fueron las víctimas en estos choques?



23.8% de las víctimas tenían 24 años o jóvenes

La mayoría de las víctimas de las edades 0-24 son mujeres, mientras que la mayoría de las víctimas de las edades 25 y más son hombres.

¿Qué tan grave fueron las lesiones de las víctimas?

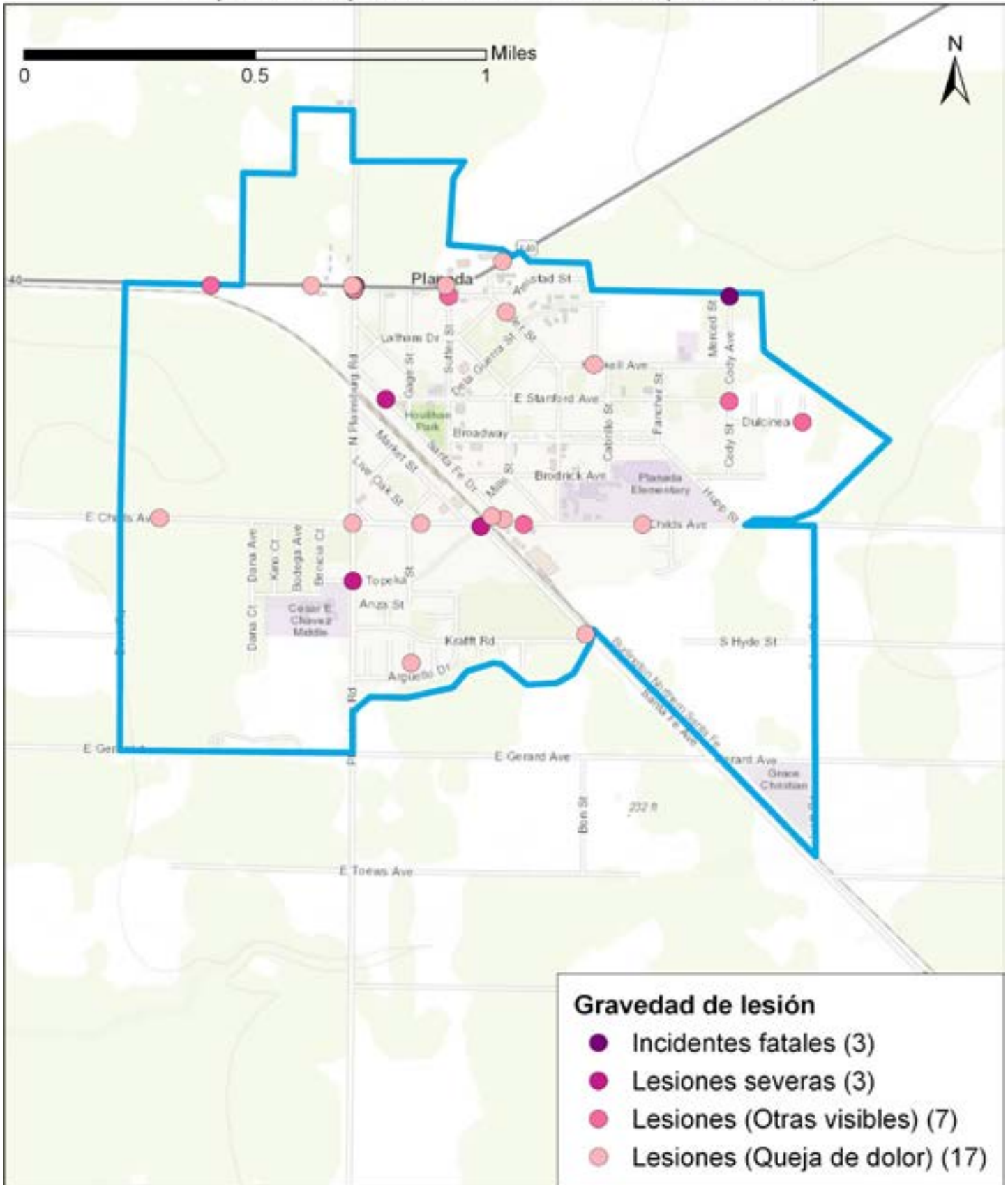


12.6% mortalidades o lesión posiblemente grave

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

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

Mapa de choques ciclistas en Planada (2013 - 2017)



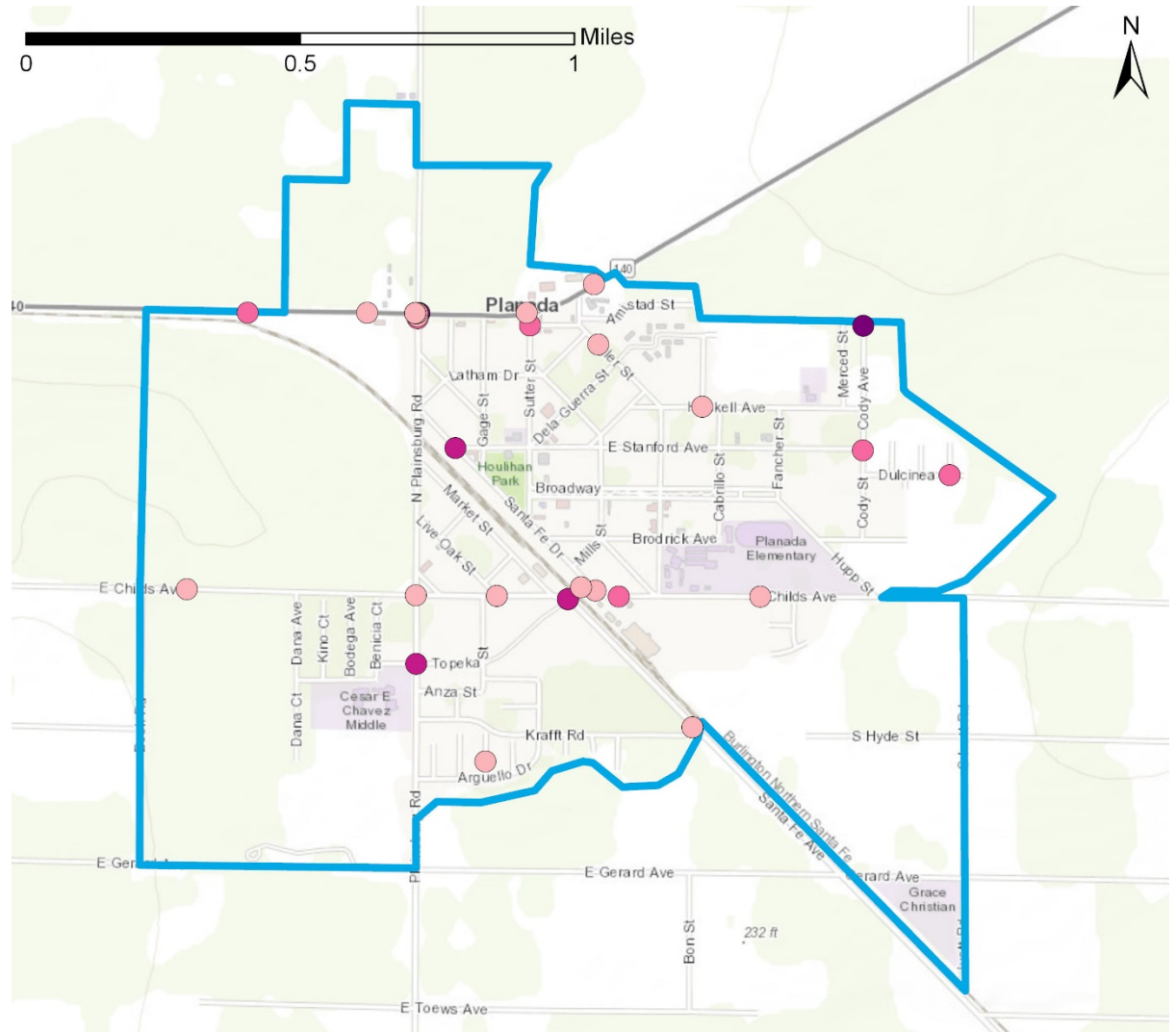
Fuente de datos: Registro integrado del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 y el 2017 son provisional a partir de marzo del 2019. Fecha: 7/19/2019

Lesiones en los choques (2013-2017)

Gravedad de lesión

- Incidentes fatales (3)
- Lesiones severas (3)
- Lesiones (Otras visibles) (7)
- Lesiones (Queja de dolor) (17)

Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 and 2017 son provisional a partir de marzo del 2019



Lesiones en los choques (2013-2017)

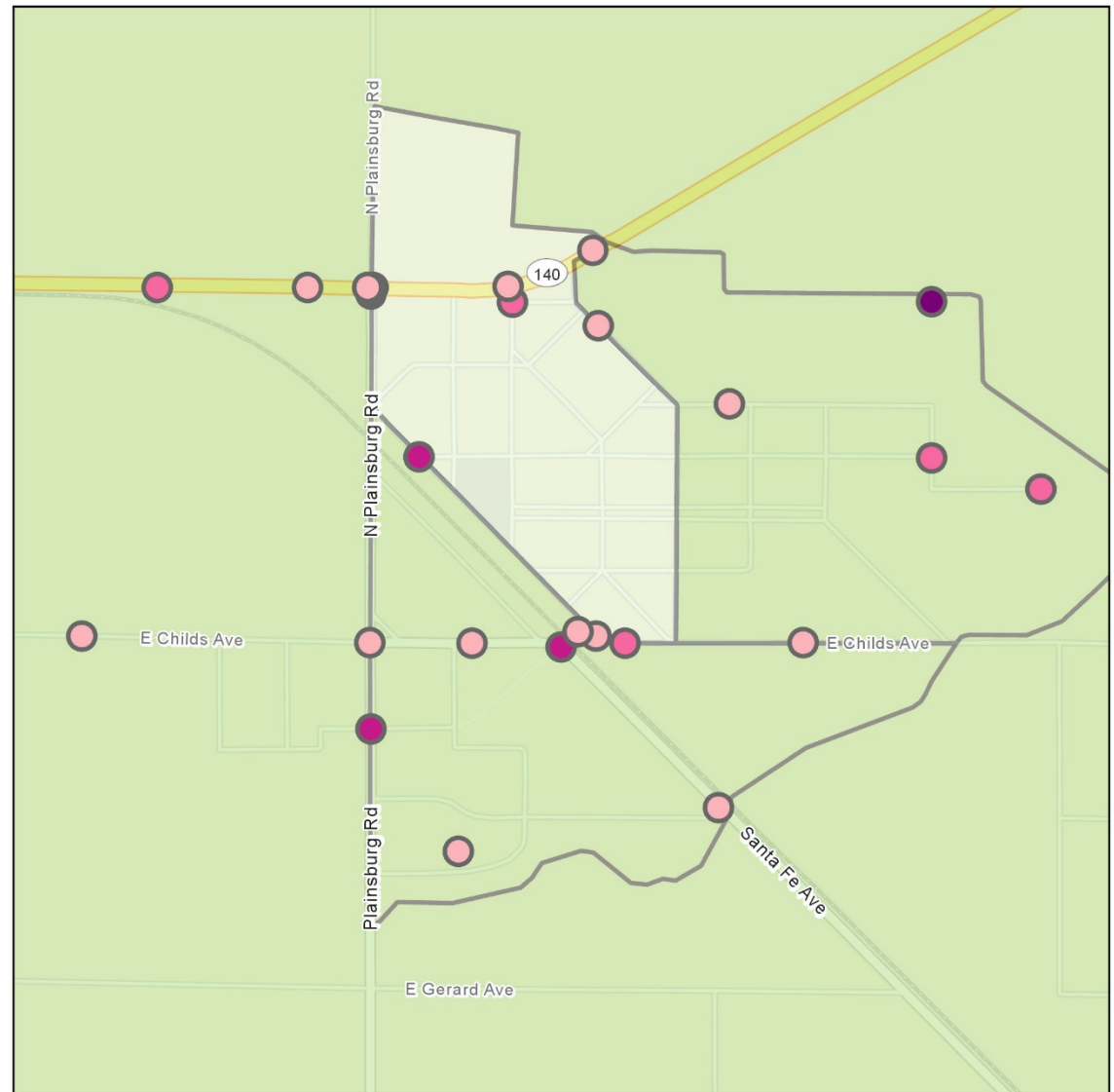
Gravedad de lesión (2013-2017)

- Incidentes fatales (3)
- lesiones severas (3)
- lesiones (Otras visibles) (7)
- lesiones (Queja de dolor) (17)

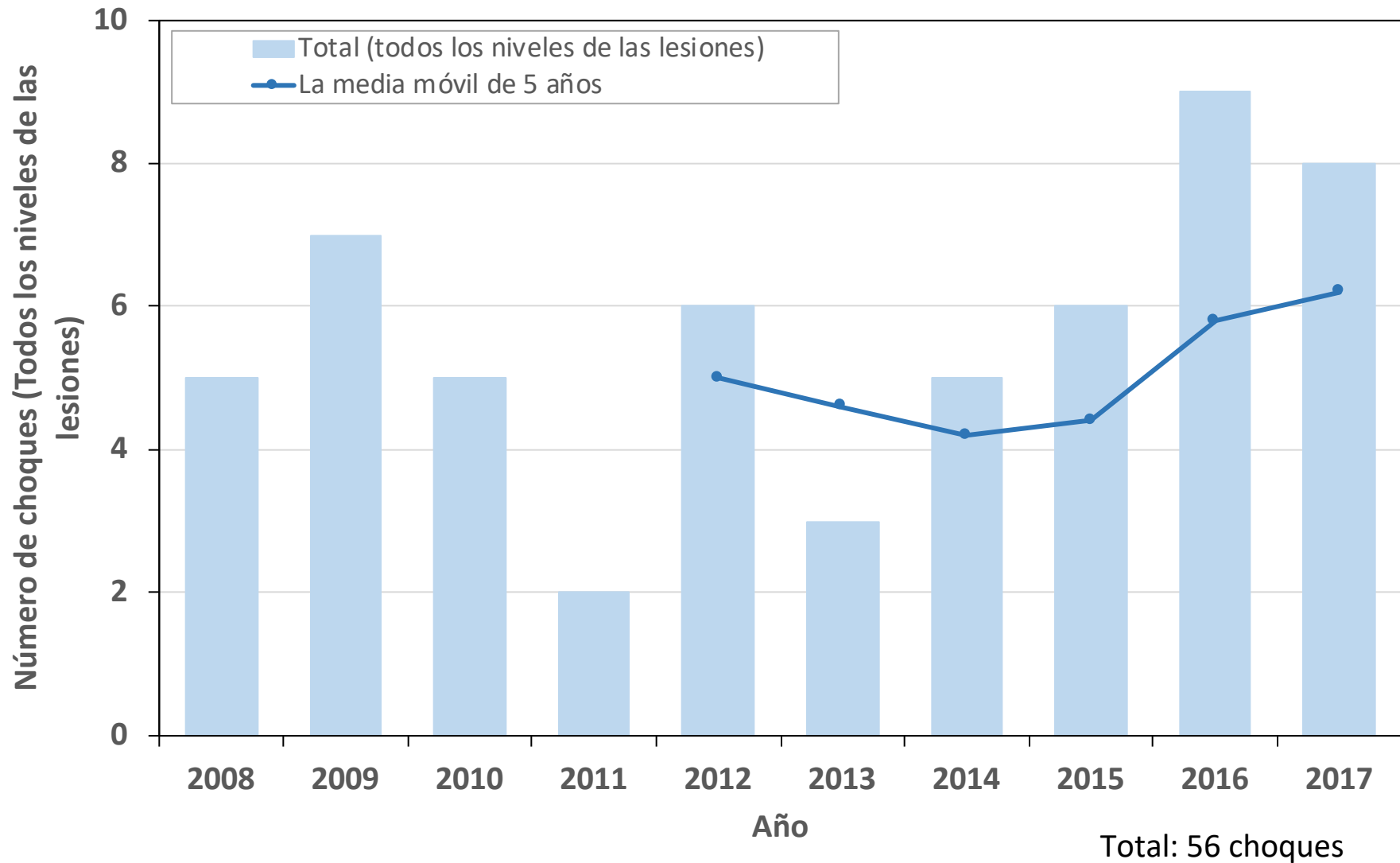
2017 Ingreso Medio por hogar

- < 35K
- 35K - 50K

Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 and 2017 son provisional a partir de marzo del 2019. Demográficas – ESRI, Instituto Nacional de Estadística de EE.UU. y el ACS

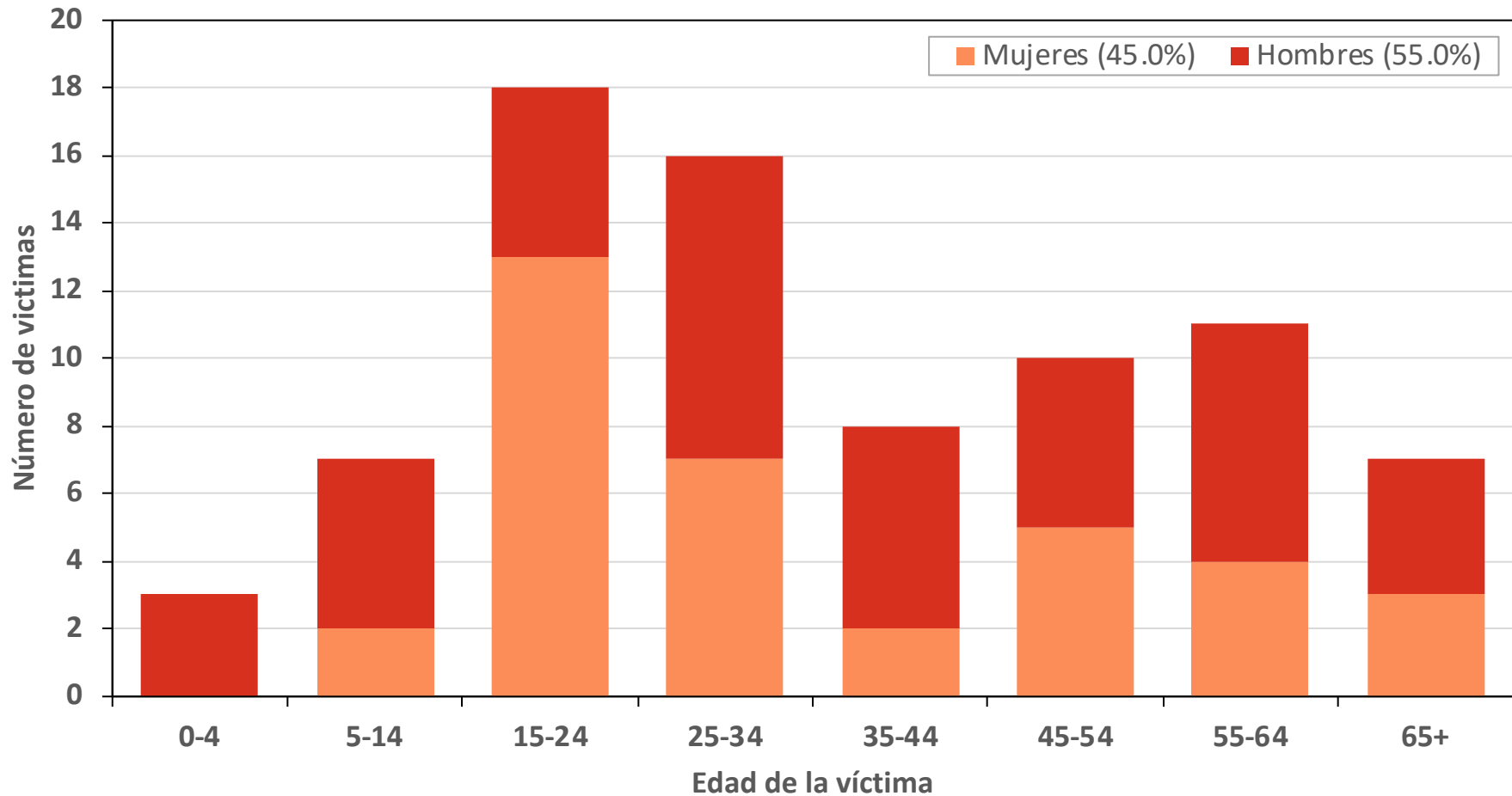


Tendencias en los choques



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 and 2017 son provisional a partir de marzo del 2019

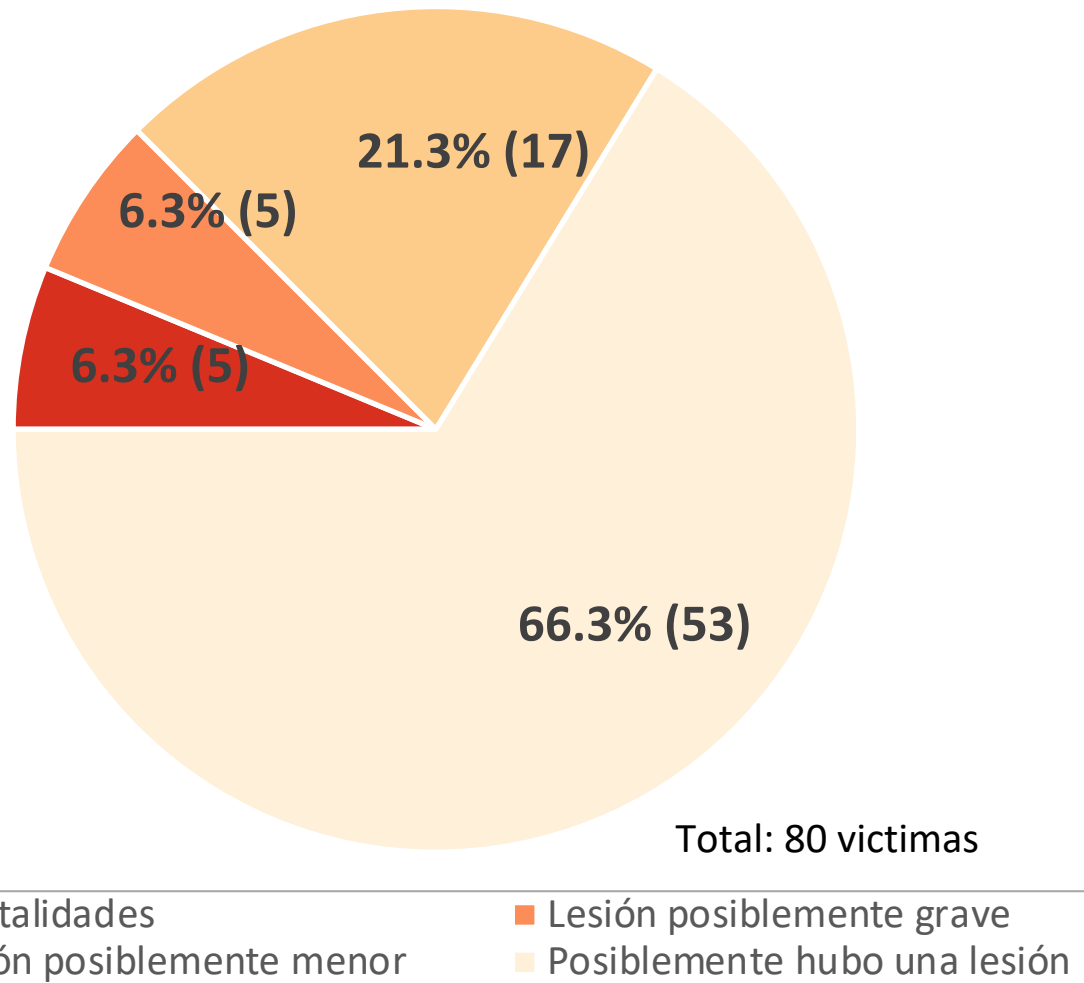
Víctimas por edad y género (2008-2017)



Total: 80 víctimas

Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 and 2017 son provisional a partir de marzo del 2019

Gravedad de las víctimas en los choques (2008-2017)



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 and 2017 son provisional a partir de marzo del 2019

Choques por tiempo de día y día de semana (2008-2017)

	lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	Total
medianoche-2:59AM	0	0	0	1	0	0	0	1
3AM-5:59AM	1	0	0	0	0	1	0	2
6AM-8:59AM	0	4	2	0	2	0	0	8
9AM-11:59AM	0	0	1	3	1	2	0	7
mediodía-2:59PM	0	0	0	1	1	1	3	6
3PM-5:59PM	1	3	1	2	7	3	2	19
6PM-8:59PM	0	1	1	0	2	2	1	7
9PM-11:59PM	0	0	3	1	1	1	0	6
Total	2	8	8	8	14	10	6	56

Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 and 2017 son provisional a partir de marzo del 2019

Choques por tipo de infracción (2008-2017)

Total: 56 choques

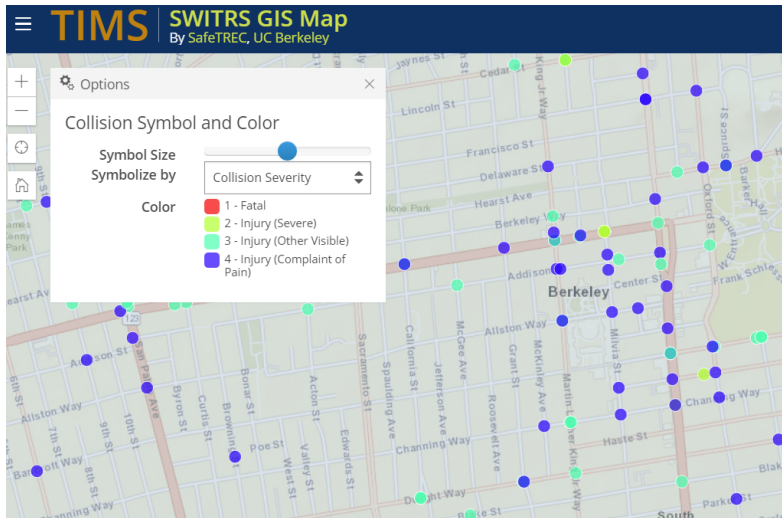
Codigo CVV	descripción	frecuencia (percentil)
22350	Conducir a una velocidad peligrosa para las condiciones de la autopista, como el clima, la visibilidad, el tráfico, y/o las medidas de la autopista, o manejar a una velocidad que pone en riesgo a la gente o propiedad	12 (21.4%)
21801 (a)	Fracaso del motorista de ceder el derecho de paso cuando da una vuelta a la izquierda o una vuelta en U	10 (17.9%)
22107	Dar vuelta o moverse a la derecha o la izquierda peligrosamente en una carretera o sin señal.	8 (14.3%)
21802 (a)	Fracaso de parar o ceder el derecho de paso en una señal de alto	5 (8.9%)
23152(a)	Manejar bajo los efectos del alcohol (BAC 0.08+) o drogas Driving under the influence of alcohol	5 (8.9%)
21804(a)	Fracaso de ceder el derecho de paso por parte del conductor cuando entre o cruce una autopista	3 (5.4%)
22106	Encender un vehículo o echarlo para atrás peligrosamente en una autopista	2 (3.6%)
22450 (a)	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	2 (3.6%)
	<i>Todos los otros infracciones o desconcido</i>	9 (16.1%)

Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 and 2017 son provisional a partir de marzo del 2019

Recursos adicionales

Street Story/

Diario de la calle



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

<https://streetstory.berkeley.edu>

Transportation Injury Mapping System (TIMS)

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

<https://tims.berkeley.edu>



Planada CPBST Site Visit Data Update

August 12, 2019

Datos Adicionales para Planada

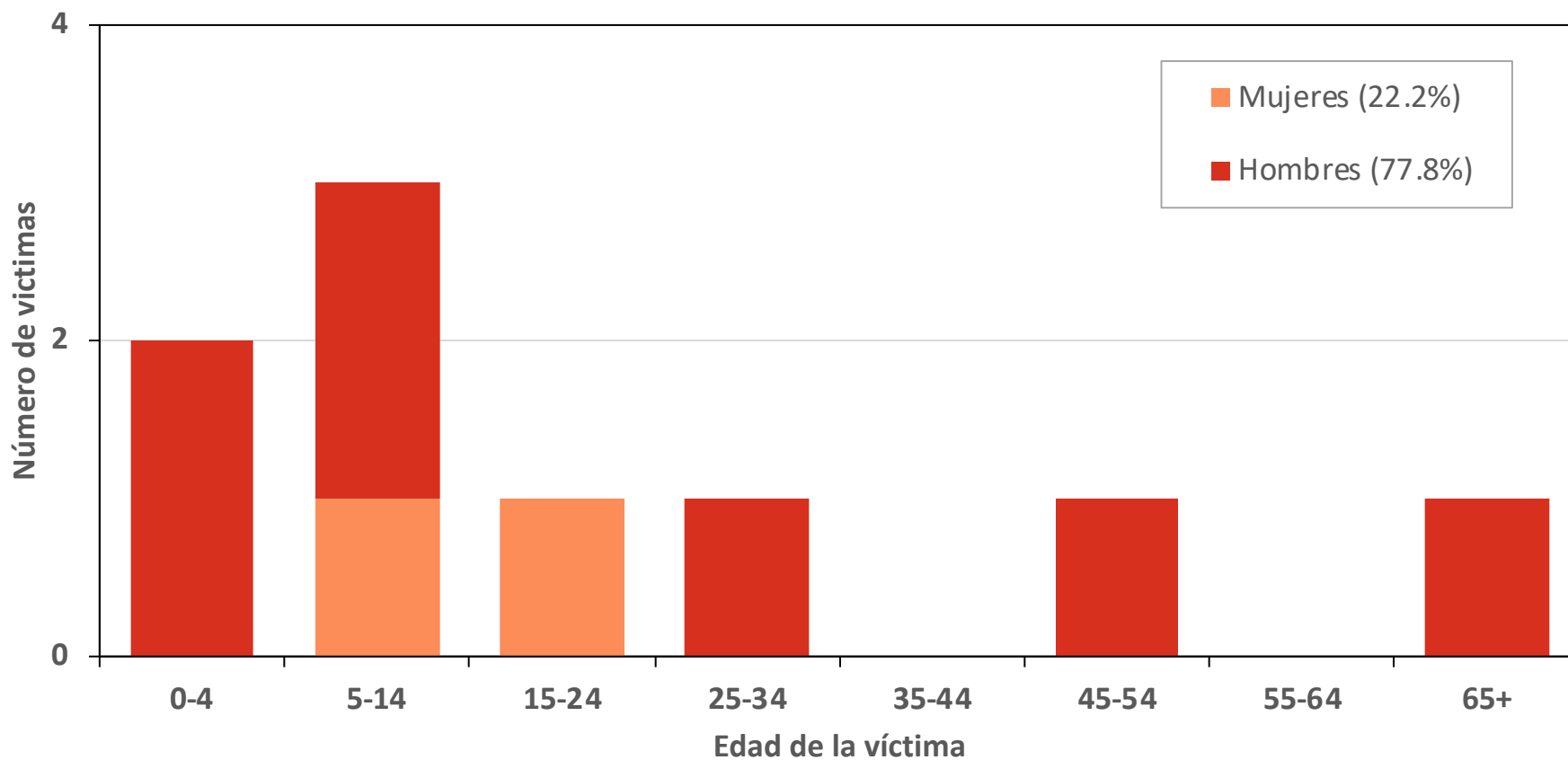
Agosto 12, 2019

Choques relacionados con el alcohol (2008-2017) por tiempo de día y día de semana

	lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	Total
medianoche-2:59AM	0	0	0	0	0	0	0	0
3AM-5:59AM	0	0	0	0	0	1	0	1
6AM-8:59AM	0	0	0	0	0	0	0	0
9AM-11:59AM	0	0	0	0	0	0	0	0
mediodía-2:59PM	0	0	0	0	1	0	0	1
3PM-5:59PM	0	1	0	1	0	0	1	3
6PM-8:59PM	0	0	0	0	0	1	0	1
9PM-11:59PM	0	0	0	0	1	1	0	2
Total	0	1	0	1	2	3	1	8

Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 and 2017 son provisional a partir de marzo del 2019

Víctimas peatonales y ciclistas por edad y género (2008-2017)



Total: 9 víctimas

Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 and 2017 son provisional a partir de marzo del 2019

Choques peatonales y ciclistas por tipo de infracción (2008-2017)

Total: 8 choques

Codigo CVV	descripción	frecuencia (percentil)
21650 (1)	Fracaso de manejar o montar en bicicleta en la mitad derecha de la calle (existen algunas excepciones)	1 (12.5%)
21800 (a)	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.	1 (12.5%)
21804(a)	Fracaso de ceder el derecho de paso por parte del conductor cuando entre o cruce una autopista	1 (12.5%)
21950 (a)	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 (a)	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%)
21956 (a)	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%)
22450 (a)	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	1 (12.5%)

Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 and 2017 son provisional a partir de marzo del 2019