



Ciudad de Perris

Plan de Movilidad Activa

8 de diciembre de 2020

Agradecimientos

Gracias a los residentes, líderes comunitarios, organizaciones comunitarias, agencias y otros grupos de interés que ayudaron con este Plan. Agradecemos su visión, conocimientos y compromiso para mejorar la movilidad y el acceso para todos los residentes.

CITY COUNCIL

Michael M. Vargas, Mayor
Rita Rogers, Mayor Pro Tem
Malcolm Corona, Councilmember
Marisela Magaña, Councilmember
David Starr Rabb, Councilmember

PLANNING COMMISSION

Dwayne L. Hammond
Jack Shively
Alfonso Hernandez
Elizabeth Jimenez

CITY STAFF

Richard Belmudez, City Manager
Clara Miramontes, Assistant City Manager
Isabel Carlos, Assistant City Manager
Kenneth Phung, Planning Manager
Stuart McKibbin, City Engineer

SOUTHERN CALIFORNIA ASSOCIATION OF GOVERNMENTS

Julia Lippe-Klein, Acting Program Manager

COMMUNITY ADVISORY COMMITTEE

Kenneth Phung, City of Perris
Rebecca Rivera, City of Perris
Robert Trejo, City of Perris
Liset Hernandez, City of Perris
Sara Cortes de Pavon, City of Perris
Nathan Perez, City of Perris
Daniel Soares, City of Perris
Martin E. Martinez, City of Perris

Dwayne Hammond, City of Perris
Jack Shively, City of Perris
Jennifer Nguyen, Riverside County Transit (RTA)
Juli Yoo, University of California, Riverside
Buddy Bohrer, Chelsea Investment Corporation
Rose Mayes, Fair Housing Council of Riverside County
Christopher Tzeng, Western Riverside Council of Governments (WRCOG)
Deputy Donnis Crawford, Riverside County Sheriff
Deputy Edward Robles, Riverside County Sheriff
Aaron Petroff, Social Work Action Group (SWAG)
Wendy Romero, Love 4 Life Association
Grant Bennett, Perris Unified High School District
Ignacio Valdiva, CR&R Incorporated
Armando Hurtado, Hispanic Chamber of Commerce

COMMUNITY-BASED ORGANIZATION

Love 4 Life Association

ALTA PLANNING + DESIGN

Sam Corbett, Principal
Bridget Enderle, Planning Associate
Courtney Banker, Planner
Aaron Frait, GIS
Cameron Savoio, Planner
Elizabeth Bisegna, Graphic Designer
Marlene Salazar, Planner
Nora Hastings, Graphic Designer
Ryan Taylor-Gratzer, Planner/GIS
Steve Hernandez, Graphic Designer

STUDIO 111

Shannon Heffernan, Urban Design Director/Senior Associate
Shruti Shankar, Urban Designer



Tabla de Contenido

Resumen Ejecutivo	5
Metas y Objetivos	5
Prioridades Comunitarias	6
El Nuevo Enfoque de Nuestra Comunidad	8
Haciendo Esta Visión Real	17

Resumen Ejecutivo

El *2020 Plan de Movilidad Activa* ("Plan") representa un nuevo compromiso en parte de Perris para caminar y andar en bicicleta. El Plan es parte de un movimiento alejándose de autos e inequitativo del pasado y hacia un sistema de transporte sostenible y multimodal que sirve a todos los residentes, independientemente de edad, capacidad, identidad o ingresos.

VISIÓN: Perris es una comunidad donde cada calle promueve caminar y andar en bicicleta en un ambiente seguro y cómodo para personas de todas las edades y habilidades.

METAS Y OBJETIVOS

El Plan se guía por un Estructura de Equidad que prioriza la equidad y las necesidades de los residentes vulnerables. La equidad, en este proceso de planificación, significa que los miembros de la comunidad que históricamente se han quedado fuera de las inversiones y decisiones en transporte serán priorizados, comprometidos, e incluidos.

En conjunto, las estrategias y partes del Plan ayudan a la ciudad de Perris a cumplir las cuatro metas establecidas por este Plan, cada una de las cuales avanza nuestro Estructura de Equidad:



1. Mejorar
Seguridad &
Salud



2. Mejorar
Acceso &
Comodidad



3. Mejorar
Asequibilidad
del Transporte



4. Comprometerse a
Mantener &
Expandir la Red



Seguridad & Salud

- A. Reducir las colisiones de bicicletas y peatones a través de instalaciones que son seguras y cómodas
- B. Promover un estilo de vida activo que incluya caminar y andar en bicicleta
- C. Reducir la contaminación del aire, las tasas de asma, y las emisiones de gases de efecto invernadero
- D. Reducir los tiempos de viaje para hogares de bajos ingresos



Acceso & Comodidad

- A. Aumentar el acceso a empleos, educación, negocios, parques y bibliotecas, escuelas, centros recreativos, tránsito y otros destinos de la comunidad
- B. Abordar los obstáculos que las poblaciones vulnerables puedan participar en la experiencia de mejorar su comunidad
- C. Apoyar el servicio de transporte público
- D. Priorizar las necesidades y el modelo de viaje de las poblaciones vulnerables
- E. Priorizar los estándares de diseño universales



Asequibilidad

- A. Reducir los costos de transporte del hogar para todos los residentes, ambos anticipados y existentes
- B. Reducir los costos de transporte a largo y reducir la necesidad de tener vehículos o estacionamiento en nuevos desarrollos



Mantener & Expandir La Red

- A. Integrar las instalaciones y las recomendaciones de caminar y bicicletas en todos los documentos de planificación y proyectos de capital de Perris
- B. Aprovechar la financiación existente para maximizar la ejecución del proyecto
- C. Mantener las instalaciones designadas para sentirse cómodo y libre de peligros para andar en bicicleta y caminar

PRIORIDADES COMUNITARIAS

La participación de la comunidad y los grupos de interés fue central en la configuración del proyecto, desde auditorías de caminatas y eventos hasta encuestas comunitarias, presentaciones al Comité Asesor Comunitario y eventos con la Ciudad de Perris. Durante este proceso de planificación, los miembros de la comunidad expresaron su apoyo a:

- Mejor salud y equidad para todos los residentes de Perris
- Mejorar el acceso a destinos comunitarios como el centro de Perris, escuelas, y parques
- Mejorar la infraestructura para apoyar caminar y el ciclismo en una manera más seguro
- Mejorar servicios como sombra, mobiliario urbano, e iluminación

Similarmente, los miembros de la comunidad también compartieron preocupaciones que guiaron las recomendaciones de este Plan, que incluyen:

- Preocupaciones de seguridad para los estudiantes que caminan o van en bicicleta a la escuela
- Falta de conectividad a ciertas áreas de la ciudad y los servicios comunitarios cercanos
- Velocidades de tráfico peligrosas y automóviles que no respetan las señales de alto
- Mal estado del pavimento y basura excesiva a lo largo de muchas calles



Gracias a los residentes que ayudaron con este Plan y que están comprometidos a mejorar el acceso, la seguridad, y la salud para todos.

EL NUEVO ENFOQUE DE NUESTRA COMUNIDAD

El Plan fue creado a través de una colaboración intensiva entre varios departamentos de la Ciudad, el Comité Asesor Comunitario (CAC), muchas organizaciones comunitarias y, lo más importante, nuestros residentes. Usando esta información y análisis de las condiciones existentes, colisiones y datos demográficos, el Plan designa un ambicioso sistema de transporte activo e introduce una colección integral de programas y políticas. **Junto, las recomendaciones para nuestras calles imaginan más que 120 millas de ciclovías y banquetas, y representan una inversión significativa en transporte equitativo y multimodal en nuestra comunidad.** Las recomendaciones de calles dan conexiones nuevas y de bajo estrés entre las escuelas, el centro de Perris, las estaciones de Metrolink del centro y del sur, los parques y los centros comerciales, que ayuda a garantizar que las personas puedan acceder de manera más cómoda y segura para las necesidades diarias.

Los programas recomendados trabajan para abordar las preocupaciones de la comunidad e incluyen instrucción para todos los usuarios de las calles, para que todos los miembros de nuestra comunidad puedan ser responsables de viaje seguros y de una aplicación equitativa. Programas como Rutas Seguras a la Escuela (SRTS, como mejor conocido en inglés) y Visión Zero son recomendaciones para garantizar las preocupaciones de la comunidad.

En conjunto, las políticas, programas, proyectos y recomendaciones de este Plan crearán un ambiente que mejorará el transporte activo en Perris y hacer caminando y andar en bicicleta un medio de transporte y recreación seguro, saludable y agradable.



El Plan prevé una red de transporte activa que mejora el acceso, la salud, y la calidad de vida de todos nuestros residentes.

Tipos de Instalaciones para Bicicletas



CLASE I
Sendero Peatonal y Ciclista

- Caminos completamente separados del tráfico de vehículos de motor utilizados por personas que caminan y andan en bicicleta.
- Cómodo para personas de todas las edades y capacidades.
- Se encuentra adyacente y paralelo a una calle o en un paso independiente, como dentro de un parque o junto a un cuerpo de agua.



CLASE II
Ciclocarril

- Un carril exclusivo para bicicletas junto al tráfico.
- Una línea blanca pintada separa el carril para bicicletas del tráfico de vehículos de motor.



CLASE IIB
Ciclocarril con Buffer

- Un carril exclusivo para bicicletas, separado del tráfico de vehículos por un pintado buffer.
- El buffer da comodidad adicional para los usuarios al proporcionar espacio de vehículos de motor o automóviles estacionados.



CLASE III
Carril Compartido Ciclista

- Rutas señalizadas que las personas en bicicleta comparten con los vehículos de motor.
- Puede incluir marcas en el pavimento.
- Instalación cómoda para ciclistas más seguros.
- Recomendado cuando el espacio para un carril para bicicletas no puede ser factible.



CLASE IIIB
Bulevar Ciclista

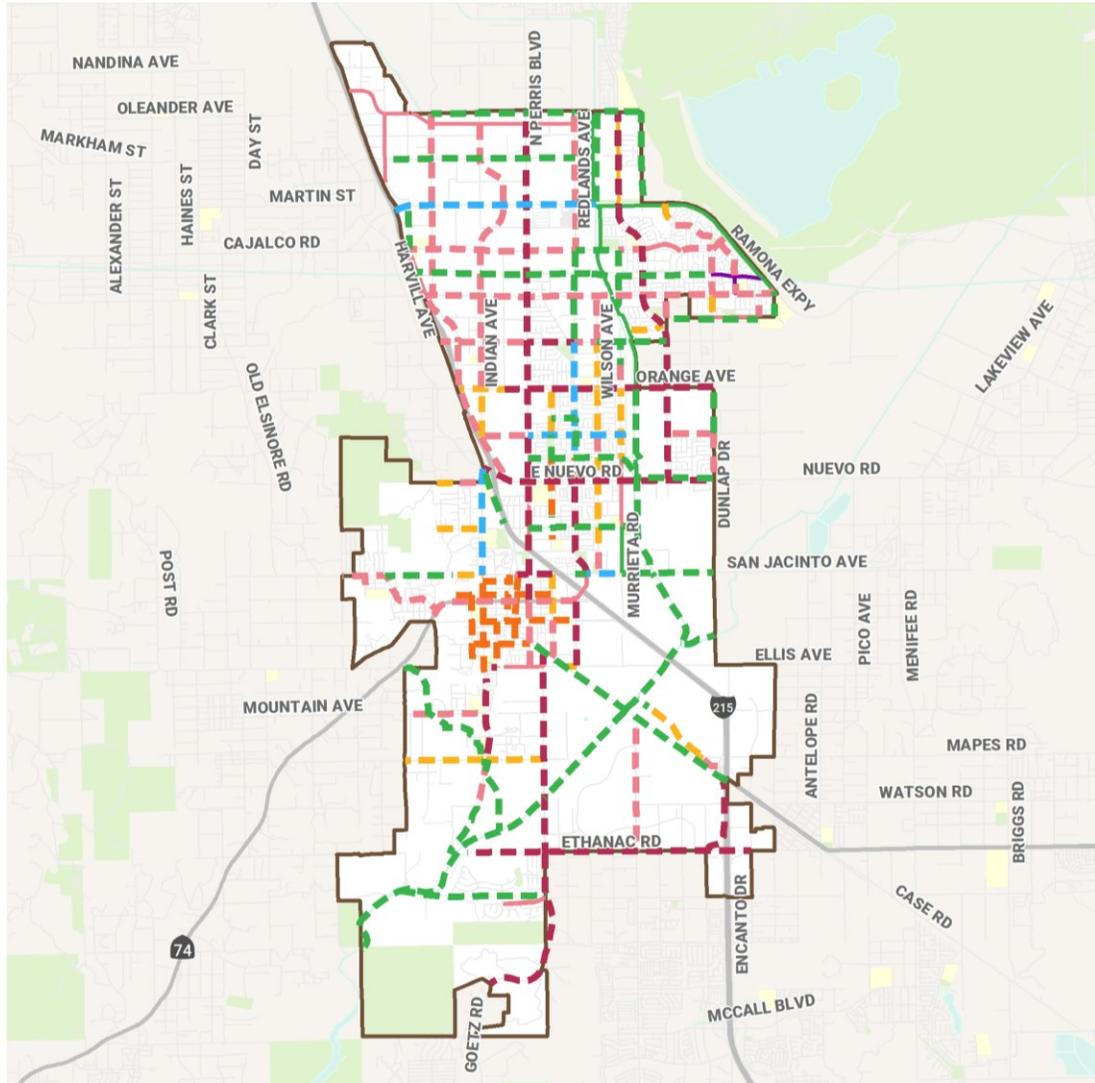
- Calles locales que son tranquilas donde los ciclistas tienen prioridad pero comparten el espacio de la calle con los vehículos motorizados.
- Marcas que indican calles compartidas para bicicletas en el pavimento, y características para calmar el tráfico, como toques de velocidad y desviadores de tráfico, para mantener las calles más cómodas para los ciclistas.
- Instalación cómoda para ciclistas con más amplio de habilidades.



CLASE IV
Ciclo vías Separadas

- Un carril para bicicletas en la calle separado del tráfico de vehículos motorizados por un bordillo, una mediana, plantas, delineadores de estacionamiento o otra barrera física.

Proyectos de Bicicletas Recomendados



Ciclovías Existentes / Recomendadas

- - - Sendero peatonal y ciclista (Clase I)
- - - Ciclocarril (Clase II)
- - - Ciclocarril con buffer (Clase IIB)
- - - Carril compartido ciclista (Clase III)
- - - Bulevar ciclista (Clase IIIB)
- - - Ciclovía separada (Clase IV)
- Sendero para caminar

Destinos + Límites

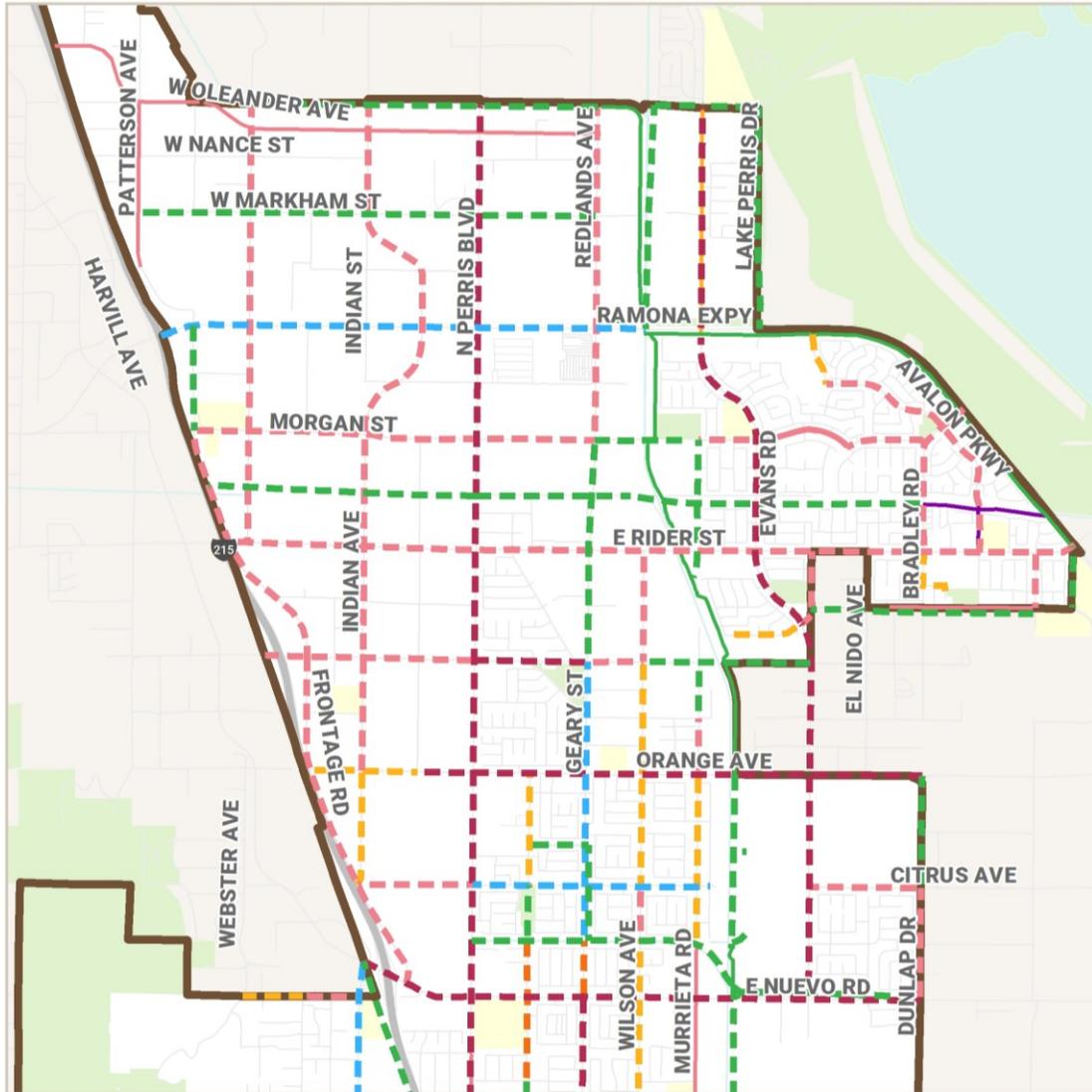
- Límite de la ciudad
- Escuela
- Parque o espacio al aire libre



Fuentes:
SCAG
UC Berkeley TIMS
OSM
Caltrans



Proyectos de Bicicletas Recomendados: Norte Perris



Ciclovías Existentes / Recomendadas

- — — Sendero peatonal y ciclista (Clase I)
- — — Ciclocarril (Clase II)
- — — Ciclocarril con buffer (Clase IIB)
- — — Carril compartido ciclista (Clase III)
- — — Bulevar ciclista (Clase IIIB)
- — — Ciclovía separada (Clase IV)
- — — Sendero para caminar

Destinos + Límites

- Límite de la ciudad
- Escuela
- Parque o espacio al aire libre



Fuentes:
SCAG
UC Berkeley TIMS
OSM
Caltrans



Proyectos de Bicicletas Recomendados: Centro



Ciclovías Existentes / Recomendadas

- — — Sendero peatonal y ciclista (Clase I)
- - - Ciclocarril (Clase II)
- - - Ciclocarril con buffer (Clase IIB)
- - - Carril compartido ciclista (Clase III)
- - - Bulevar ciclista (Clase IIIB)
- - - Ciclovía separada (Clase IV)
- — — Sendero para caminar

Destinos + Límites:

- Límite de la ciudad
- Escuela
- Parque o espacio al aire libre



Fuentes:
SCAG
UC Berkeley TIMS
OSM
Caltrans



Tipos de Instalaciones para Peatones



Banquetas & Caminos

- Completamente separado del tráfico de vehículos de motor.
- Usado por personas que caminan o usan dispositivos de movilidad como sillas de ruedas.
- Las banquetas están paralelas de una calle. Los senderos peatonales y ciclistas se encuentran adyacente y paralelo a una calle o en un paso independiente, como dentro de un parque o junto a un cuerpo de agua.



Instalaciones de Cruce

- Cruzar la calle en las intersecciones y en el medio de la cuadra más seguro y cómodo.
- Las marcas de cruce de peatones de alta visibilidad son más visibles para los vehículos que se acercan y se ha demostrado que mejoran el comportamiento de detener.
- Las marcas de rendimiento anticipadas, o "dientes de tiburón", advierten a los conductores que se acercan a un cruce de peatones.



Tratamientos de Banquetas

- Las rampas de la banqueta permiten a los usuarios de todas las capacidades hacer la transición de la calle a la banqueta. Son requeridos por el Americans with Disabilities Act (ADA) en todos los cruces peatonales, incluidos los que no están marcados.
- Las extensiones de banquetas crean cruces más cortos y seguros para los peatones. Pueden ayudar a reducir la velocidad del tráfico de vehículos al estrechar visualmente la calle. También aumentan el espacio disponible para mobiliario urbano, plantas y árboles.



Señales y Semáforos Intermitentes Tipo "Beacons"

- Señales y Semáforos Intermitentes Tipo "Beacons" indican a los conductores que alguien puede estar cruzando la calle.
- Cruzar la calle más seguro y cómodo.
- Las señales de cuenta para peatones crean un cruce más predecible y da una advertencia adecuada a los peatones que intentan cruzar la calle.
- Los intervalos adicionales para peatones permiten que un peatón comience a cruzar la calle antes de que el semáforo se ponga verde.



Pacificación del Tránsito

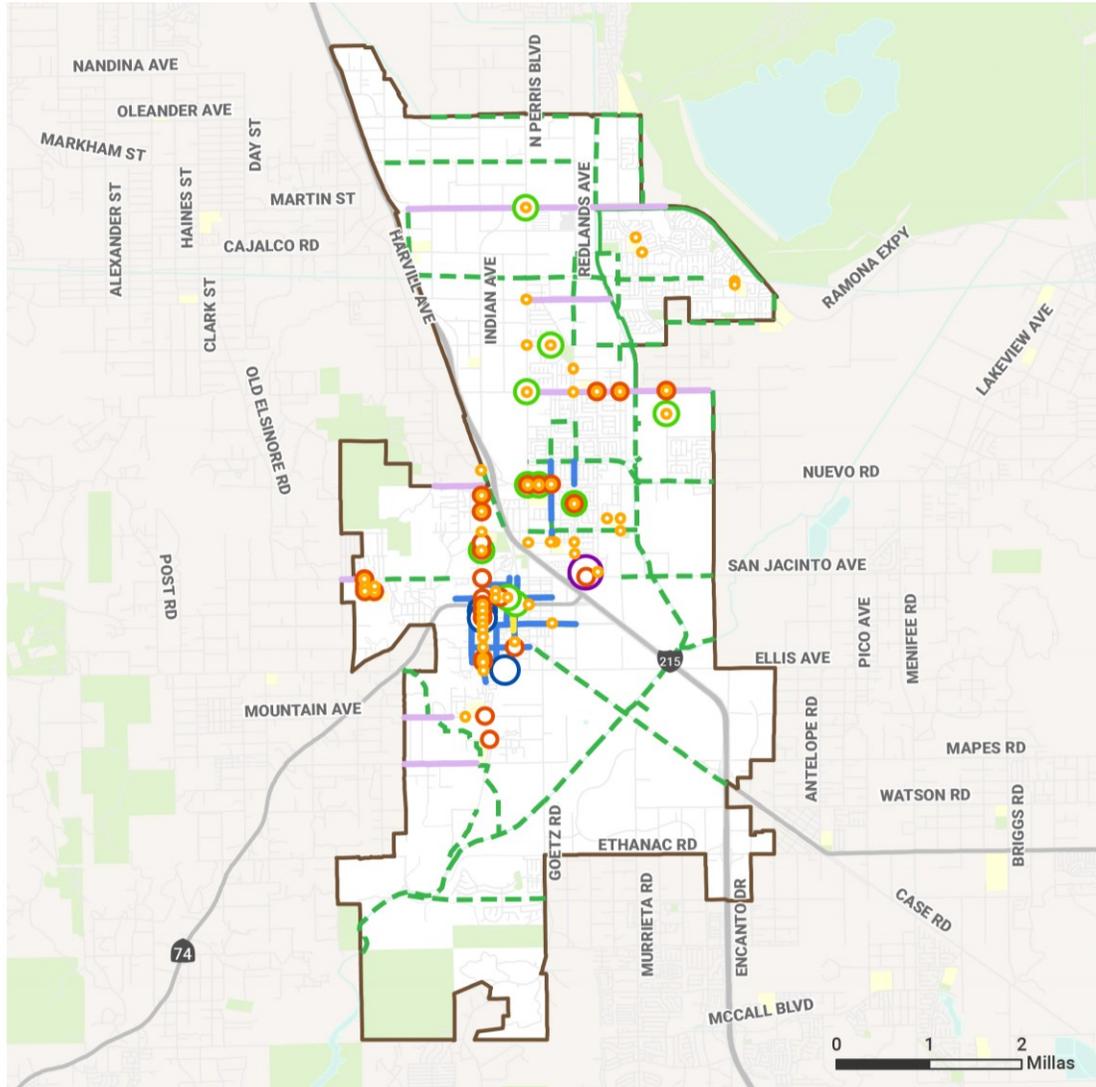
- Anime a los conductores a manejar a velocidades más lentas.
- Algunos tratamientos alteran la configuración de una calle, mientras que otros cambian la forma en que los conductores perciben y responden a una calle.
- Se puede usar en ubicaciones específicas, como una intersección peligrosa o a lo largo de los caminos.



Iluminación de Escala Peatonal

- Mejora la visibilidad para las personas que caminan, a opuesto de las luces de la calle que iluminan la calle para los automóviles.
- Se debe tener cuidado en la iluminación para peatones en y cerca de los cruces peatonales.

Proyectos Peatonales Recomendados



Recomendaciones para peatones

- Instalaciones de cruce
- Tratamientos de banquetas
- Señales y semáforos intermitentes tipo "beacons"
- Pacificación del tránsito
- Servicios de la parada de tránsito
- Iluminación de escala
- Banquetas y caminos
- Pacificación del tránsito
- Sendero peatonal y ciclista (Clase I)

Destinos + Límites

- Límite de la ciudad
- Escuela
- Parque o espacio al aire libre



Fuentes:
SCAG
UC Berkeley TIMS
OSM
Caltrans



Proyectos Peatonales Recomendados: Norte Perris



Recomendaciones para peatones

- Instalaciones de cruce
- Tratamientos de banquetas
- Señales y semáforos intermitentes tipo "beacons"
- Pacificación del tránsito
- Servicios de la parada de tránsito
- Banquetas y caminos
- Pacificación del tránsito
- Sendero peatonal y ciclista (Clase I)

Destinos + Límites

- Límite de la ciudad
- Escuela
- Parque o espacio al aire libre



Fuentes:
SCAG
UC Berkeley TIMS
OSM
Caltrans



Proyectos Peatonales Recomendados: Centro



Recomendaciones para peatones

- Instalaciones de
- Tratamientos de banquetas
- Señales y semáforos intermitentes tipo "beacons"
- Pacificación del tránsito
- Servicios de la parada de tránsito

- Iluminación de escala peatonal
- Banquetas y caminos
- Pacificación del tránsito
- Sendero peatonal y ciclista (Clase I)

Destinos + Límites

- Límite de la ciudad
- Escuela
- Parque o espacio al aire libre



Fuentes:
SCAG
UC Berkeley TIMS
OSM
Caltrans



HACIENDO ESTA VISIÓN REAL

Siguiendo la estrategia de implementación descrita en el Capítulo 8, la Ciudad trabajará para asegurar fondos para proyectos y programas de alta prioridad, con la esperanza de expandir nuestra red de transporte activo a 90% para 2040. Mientras Perris trabajara para implementar el Plan, continuaremos involucrándonos con nuestros residentes y, lo más importante, seguiremos el Estructura de Equidad.



Este Plan va a expandir las rutas para caminar y andar en bicicleta por 90% para 2040 en la ciudad de Perris.

Bike | Walk
PERRIS