



Recomendaciones Para Mejorar la Seguridad Peatonal y Ciclista para la Comunidad de la Escuela Primaria Clegg & Escuela Secundaria Stacey (Distrito Escolar de Westminster)



Octubre 2018



Reconocimientos

Comité de Planificación

| | |
|-----------------|---|
| Karen McRae | Escuela Primaria Clegg |
| Amy Adams | Escuela Primaria Clegg |
| John Staggs | Escuela Primaria Clegg |
| Coleen Parker | Escuela Primaria Clegg |
| Kelly Vazquez | Escuela Primaria Clegg |
| Heidi DeBritton | Escuela Secundaria Stacey |
| Bella Ayala | Escuela Secundaria Stacey |
| Juan Tomas | Escuela Secundaria Stacey |
| Lorena Ortega | Asociación de Familias y Maestros del Consejo del Distrito Escolar de Westminster |

Agradecemos al Comité de Planificación por invitarnos a su comunidad y por recibir el Taller Comunitario para la Seguridad Peatonal y Ciclista para la comunidad de la Escuela Primaria Clegg y Escuela Secundaria Stacey en la ciudad de Huntington Beach.

Gracias a la Asociación de Familias y Maestros del Consejo del Distrito Escolar de Westminster por proporcionar cena y refrigerios en apoyo de este entretenimiento, a Theresa Benitez y Brennie Nguyen por servicios de interpretación, para el Club de Automóviles del Sur de California (AAA, por sus siglas en inglés) por patrocinar el cuidado de niños, y a la Escuela Primaria Clegg por proporcionar su sala multiusos como sede de este entrenamiento.

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

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

Tabla de Contenido

| | |
|---|----|
| Reconocimientos..... | 2 |
| Comité de Planificación..... | 2 |
| Introducción..... | 4 |
| Historial..... | 4 |
| Proceso de Planificación..... | 5 |
| Condiciones Existentes..... | 6 |
| Historial de Choques Impactando a Peatones y Ciclistas..... | 6 |
| Reflexiones Sobre las Evaluaciones de la Seguridad Peatonal y Ciclista..... | 7 |
| Oportunidades Claves para Poder Mejorar la Seguridad de Peatones y Ciclistas..... | 12 |
| Recomendaciones de la Comunidad..... | 13 |
| Recomendaciones de Cal Walks/SafeTREC..... | 15 |
| Apéndice A..... | 17 |
| Apéndice B..... | 22 |

Recomendaciones Para Mejorar la Seguridad Peatonal y Ciclista para la Comunidad de la Escuela Primaria Clegg & Escuela Secundaria Stacey (Distrito Escolar de Westminster)

Por Daniel Gonzalez, Mihaela Tomuta, Wendy Ortiz, California Walks;

Katherine Chen, Lisa Peterson, Centro de Investigación y Educación de Transportación Seguro en la Universidad de California, Berkeley

Traducido por Libérate

Introducción

Ante la invitación de la Escuela Primaria Clegg, California Walks (Cal Walks), el Centro de Investigación y Educación de Transporte Seguro de la Universidad de California en Berkeley (SafeTREC, por sus siglas en inglés) y el Comité de Planificación colaboraron en la creación y facilitación de un Taller Comunitario para la Seguridad Peatonal y Ciclista (CPBST, por sus siglas en inglés) para la comunidad de la Escuela Primaria Clegg y Escuela Secundaria Stacey en Huntington Beach y Westminster. El CPBST es un entrenamiento de un plan de acción de seguridad peatonal y ciclista dirigido por la comunidad, con el enfoque de mejorar la seguridad peatonal y ciclista a lo largo de California.

Cal Walks y SafeTREC (Equipo de Proyecto) facilitaron el taller el 27 de septiembre de 2018 de 4:00 a las 7:00 de la tarde en el salón multiusos de la Escuela Primaria Clegg. Se proporcionaron cena, cuidado de niños, interpretación simultánea del inglés al español e interpretación simultánea del inglés al vietnamita para maximizar la participación de la comunidad. Quince (15) personas asistieron al taller, incluidas las familias, personal y representantes de la Asociación de Familias y Maestros (PTA, por sus siglas en inglés) de la Escuela Primaria Clegg y Secundaria Stacey.

Las tres horas (3 horas) de entrenamiento, consisten de: 1) un repaso de métodos multidisciplinarios para mejorar la seguridad peatonal y ciclista usando el marco interseccional de 6 E's (en inglés) incluyendo: Equidad y Empoderamiento, Evaluación, Ingeniería, Educación, Ánimo, y Aplicación; 2) evaluación de condiciones para caminar a lo largo de 3 rutas claves; y 3) conversaciones en grupos pequeños de planificación de acciones para priorizar las recomendaciones para los esfuerzos de transporte activo de la comunidad de la Escuela Primaria Clegg y Escuela Secundaria Stacey.

Historial

El CPBST, es un proyecto en conjunto con Cal Walks y SafeTREC que intenta resaltar las fortalezas existentes de la comunidad para desarrollar un plan de acción liderado por la comunidad sobre la seguridad peatonal y ciclista. También para identificar prioridades de seguridad peatonal y ciclistas y próximos pasos que activamente se lleven a cabo en conjunto con colaboradores de la comunidad. Para cada entrenamiento, el programa convoca a un comité de planificación local y multidisciplinario para adaptar y refinar el currículo del entrenamiento para satisfacer las necesidades de la comunidad. El Equipo de Proyecto lleva a cabo pre-entrenamientos como visitas de sitio para recolectar

observaciones de las condiciones existentes de caminar y andar en bicicleta en la comunidad para así poder adaptar el currículo del CPBST y poder darle a la comunidad estrategias específicas a su contexto de las condiciones existentes.

Proceso de Planificación

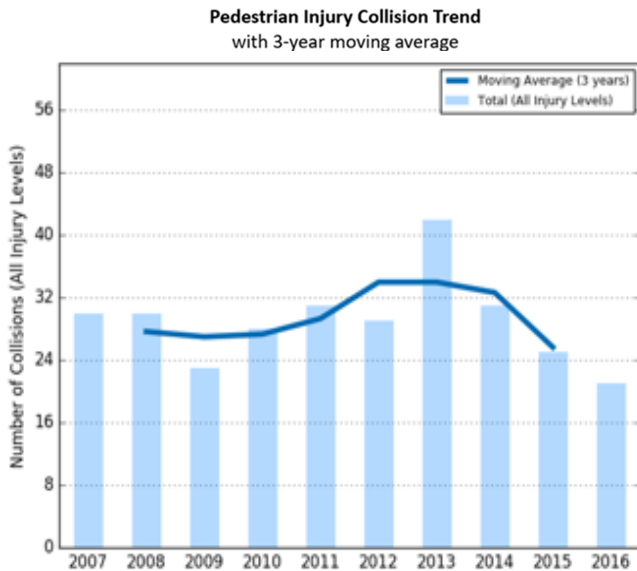
El proceso de planificación CPBST de la comunidad de la Escuela Primaria Clegg y Escuela Secundaria Stacey, se inició en Abril del 2018. El proceso de planificación consistió en:

- **Repaso de los Planes y las Pólizas Comunitarias:** Cal Walks, llevó a cabo un repaso de los documentos actuales de la planificación de la comunidad para así desarrollar el entrenamiento con un contexto local y prepararse para construir desde los esfuerzos ya existentes. Los siguientes documentos fueron revisados antes de la visita al sitio:
 - [Actualización del Plan General de Huntington Beach-Circulación](#), 2017
 - [Programa de Desvío de Multas de Huntington Beach](#), 2016
 - [Carta de Seguridad Ciclista de Huntington Beach](#), 2014
 - [Plan Maestro de Ciclistas de Huntington Beach](#), 2013
 - [Mapa de Vía Ciclista de Huntington Beach](#), 2012
 - [Actualización del Plan General de Westminster](#), 2016
- **Análisis y asignación de los datos de Lesiones de Peatones y Ciclistas:** SafeTREC uso el Registro Integrado del Estado que Documenta el Tráfico (SWITRS por sus siglas en inglés) (tims.berkeley.edu) y el Sistema de Cartografía para las Lesiones del Transporte, (Transportation Injury Mapping System, en inglés), para analizar los datos de lesiones por choques en la comunidad a peatones y ciclistas dentro de un radio de 1-milla de la comunidad de la Escuela Primaria Fremont, al igual que datos del censo para crear cifras de choques basadas en la información de la población. Patrones de choques de lesiones, características de víctimas, y demografía se analizaron y se presentaron en la visita al sitio y durante el entrenamiento.
- **Identificación de Temas de Prioridad para el Entrenamiento:** El Comité de Planificación identificó el área alrededor del campus de la Escuela Primaria Clegg y la Escuela Secundaria Stacey como el enfoque del CPBST para: 1) garantizar la seguridad de residentes de la comunidad que caminan y van en bicicleta; 2) garantizar la seguridad de estudiantes caminando y en bicicleta; 3) fomentar el aumento de caminar y andar en bicicleta a la escuela; y 4) asociarse y colaborar con la Ciudad de Huntington Beach y la Ciudad de Westminster para abordar las preocupaciones de seguridad de la comunidad.
- **Visita al Sitio y Observaciones de la Llegada de Estudiantes:** El Equipo de Proyecto facilitó una visita en persona el 29 de junio de 2018 y realizó observaciones de llegada de estudiantes en persona el 19 de septiembre de 2018 de 7:30 a 8:15 de la mañana con el Comité de Planificación en la Escuela Primaria Clegg para 1) revisar los datos de choques impactando a peatones y ciclistas existentes para la comunidad de la Escuela Primaria Fremont; 2) recolectar datos cualitativos basados en observaciones hechas en-persona de condiciones existentes y comportamientos de cómo las personas se mueven/viajan por la ciudad y; 3) llevar a cabo evaluaciones preliminares de las condiciones para caminar de la comunidad focal. El Equipo de

Proyecto uso los hallazgos de la visita al sitio para desarrollar la presentación del entrenamiento, incluyendo resaltar ejemplos de la infraestructura local y desarrollando los mapas de evaluación de rutas para caminar y andar en bicicleta.

Condiciones Existentes

Historial de Choques Impactando a Peatones y Ciclistas¹



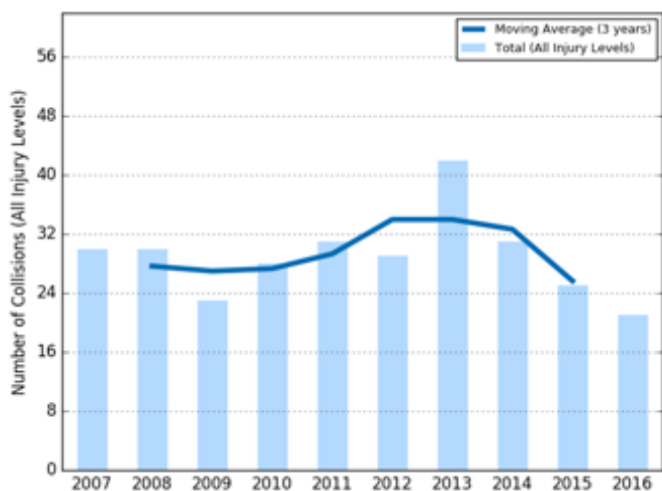
Entre 2012 y 2016, hubo 148 choques impactando a peatones, incluidas seis (6) muertes y veintitrés (23) lesiones graves, dentro de dos millas alrededor de la Escuela Primaria Clegg y la Escuela Secundaria Stacey. Los choques en este período se concentran en arterias más grandes: Calle Springdale, Calle Edwards, Calle Goldenwest, Bulevar Westminster y Bulevar Beach / Ruta Estatal 39 de California (CA 39). Los choques se produjeron principalmente durante las horas de mucho tráfico los martes y miércoles por la tarde y las tardes entre las 3:00 a las 8:59 de la noche. Los dos factores principales de choques para las colisiones de peatones son la falla de la persona conduciendo en ceder el paso a peatones en un cruce de peatones (39.2%) y la falla de peatones en ceder el paso a los vehículos

(20.3%).² Durante el período de 5 años entre 2012-2016, los choques impactando a peatones parecen tener una trayectoria descendente.

¹ Los datos de SWITRS del 2016 son provisionales desde marzo del 2018.

² Peatones tienen el derecho de paso en los cruces marcados y sin marcar, y personas conduciendo están legalmente obligadas a ceder a peatones en estos casos. Sin embargo, cuando peatones cruzan fuera de los cruces marcados o no marcados, peatones deben ceder el paso a personas conduciendo. Una persona caminando puede legalmente cruzar fuera de un cruce marcado o no marcado entre dos intersecciones donde una o ninguna de las intersecciones está señalizada, pero solo si la persona caminando cede el derecho de paso a quienes se conducen. Este no es el mismo que el término "jaywalking", que se refiere a cruzar fuera de un cruce marcado o sin marcar entre dos intersecciones señalizadas.

Bicycle Injury Collision Trend
with 3-year moving average



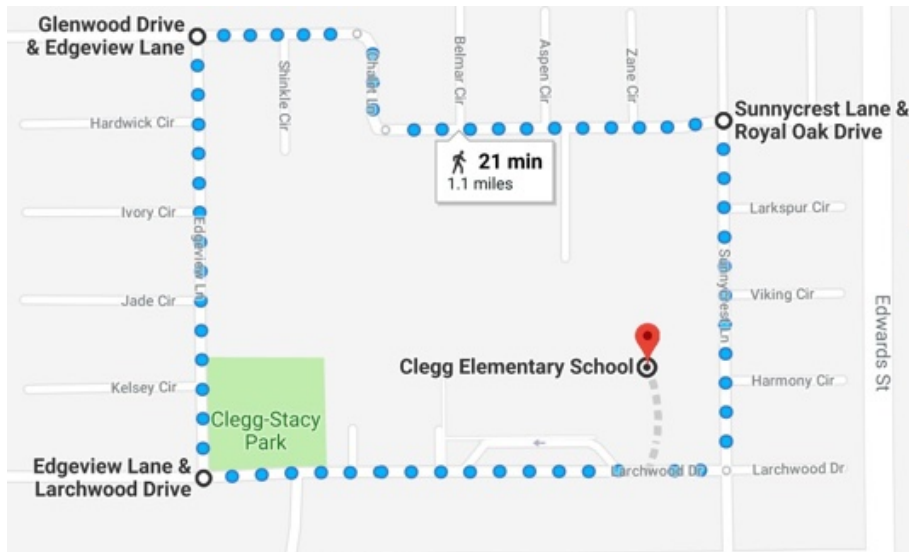
Entre 2012 y 2016, hubo 231 choques impactando a ciclistas, incluidas tres (3) muertes y nueve (9) lesiones graves, dentro de dos millas alrededor de la Escuela Primaria Clegg y la Escuela Secundaria Stacey. Los choques en este período de tiempo se concentran en arterias más grandes que incluyen: Calle Springdale, Calle Edwards, Calle Goldenwest, Bulevar Westminster, Avenida Edinger y Bulevar Beach / Ruta Estatal 39 de California (CA 39). Los dos factores principales de choques para los choques que impactan a ciclistas son la falla de un conductor o ciclista en la mitad derecha de la calle (39.8) y el giro inseguro con o sin señalización por parte de un conductor o ciclista (11.3%).³ Durante el período de 5 años entre 2012-2016, las colisiones de bicicletas parecen estar en una trayectoria descendente.

Reflexiones Sobre las Evaluaciones de la Seguridad Peatonal y Ciclista

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

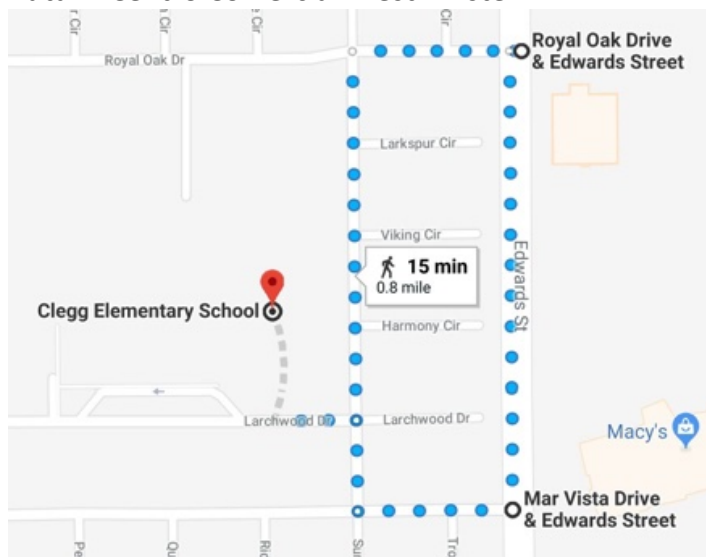
³ Según el Código de Vehículos de California 21200, las bicicletas se consideran vehículos, por lo tanto, ciclistas en las calles públicas tienen los mismos derechos y responsabilidades que conductores de automóviles. Esto hace que sea difícil discernir si una persona ciclista o conduciendo un auto tiene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

Ruta 1: Escuelas & Parque Clegg-Stacey



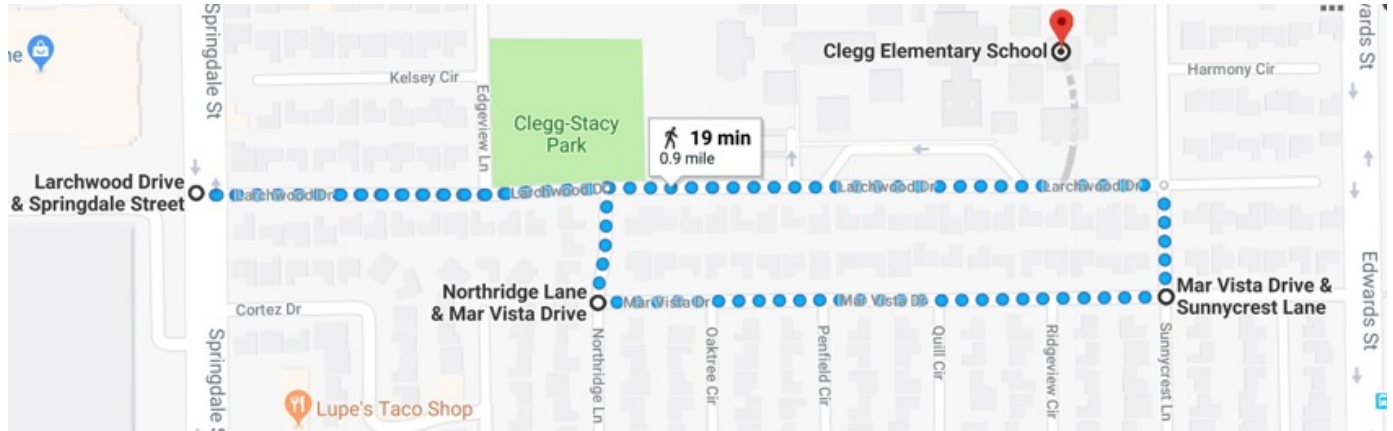
Esta ruta se centró en las calles que rodean a la Escuela Primaria Clegg y Escuela Secundaria Stacey, donde las familias y estudiantes caminan, andan en bicicleta y conducen a las escuelas. Comenzando la evaluación en la Escuela Primaria Clegg, participantes caminaron hacia el oeste por la Calle Larchwood, hacia el norte por la Calle Edgewood, al este por la Calle Glenwood, y hacia el sur por la Calle Sunnycrest para regresar a la Escuela Primaria Clegg.

Ruta 2: Centro Comercial Westminster



Esta ruta se centró en la Calle Edwards, la arteria principal, y en la Calle Sunnycrest, la principal calle residencial. Familias y estudiantes utilizan ambas calles para caminar, andar en bicicleta y conducir desde y hacia la Escuela Primaria Clegg y Escuela Secundaria Stacey. Estudiantes también usan estas calles para caminar al Centro Comercial Westminister después de la escuela. Comenzando la evaluación en la Escuela Primaria Clegg, participantes caminaron hacia el este por la Calle Larchwood, hacia el sur por la Calle Sunnycrest, hacia el este por la Calle Mar Vista, hacia el norte por la Calle Edwards, hacia el oeste por la Calle Royal Oak, y hacia el sur por la Calle Sunnycrest para regresar a la Escuela Primaria Clegg.

Ruta 3: Calle Larchwood



Esta ruta se centró en la Calle Larchwood y Calle Mar Vista, que son rutas utilizadas comúnmente por las familias y estudiantes que viajan hacia y desde la Escuela Primaria de Clegg y Escuela Secundaria Stacey. Al comenzar la evaluación de caminata en la Escuela Primaria Clegg, participantes caminaron hacia el oeste en la Calle Larchwood hasta la Calle Springdale, al este en la Calle Larchwood, al sur en la Calle Northridge, al este en la Calle Mar Vista, al norte en la Calle Sunnycrest, y al oeste en la Calle Larchwood para regresar a la Escuela Primaria Clegg.

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

- **Falta de Cruce Peatonales con Marcas de Alta Visibilidad:** Participantes en la Ruta 2 compartieron sus preocupaciones con la falta de marcas de cruce de alta visibilidad en las intersecciones de la Calle Royal Oak / Calle Sunnycrest y Calle Mar Vista / Calle Sunnycrest en Huntington Beach, así como Calle Royal Oak / Calle Edwards en Westminster. Hay mucho tráfico peatonal en estas intersecciones de estudiantes, familias y residentes que caminan hacia y desde la escuela y otros destinos de la comunidad. Participantes en la Ruta 3 expresaron preocupación por la falta de marcas de alta visibilidad en las paradas de la intersección de las 3 Calles de Larchwood con Calle Edgeview y Calle Northridge en Huntington Beach.
- **Vehículos de Alta Velocidad:** Participantes en la Ruta 2 expresaron su preocupación por conductores que aceleran sin tener en cuenta a estudiantes, familias y residentes que caminan por la Calle Edwards, que está a la borde con Huntington Beach y Westminster. Usando un dispositivo de radar de velocidad, participantes registraron diez motoristas al azar. De esta muestra, nueve de cada diez conductores viajaban por encima del límite de velocidad de 40 mph a velocidades que iban de 42 mph a 57 mph, lo que validó las preocupaciones constantes de residentes por la velocidad en la Calle Edwards desde la ciudad de Westminster mientras viajan cuesta abajo.
- **Comportamientos Inseguros de Motoristas:** Participantes del taller señalaron que los comportamientos de conductores inseguros en Huntington Beach y Westminster desalientan a muchas personas en la comunidad escolar de caminar y andar en bicicleta en la escuela porque prefieren conducir que exponerse a posibles choques. Participantes compartieron que familias

realizan giros en U ilegales a lo largo de la Calle Sunnycrest, aceleran en la zona escolar, usan zonas no designadas para los periodos de llegada y salida, e invitan a sus estudiantes a cruzar la calle a la mitad del bloqueo durante la hora de salida. Peatones también notaron que conductores a menudo se detienen a mitad de camino hacia el paso de peatones, lo que bloquea el camino de peatones y hace que peatones y ciclistas se sientan con incomodidad al navegar hacia la escuela.

- **Marcas/Señales en la Zona Escolar:** Participantes observaron una falta de marcas/señales en la zona escolar para incitar a conductores a conducir más despacio y con más atención. Pidieron la instalación de un letrero de zona escolar en el segmento de la Ciudad de Westminster de la Calle Edwards para señalar a conductores que esperan que haya estudiantes en el área. Varias escuelas, entre ellas la Escuela Primaria Clegg, Escuela Secundaria Stacey, Preparatoria Westminster y Escuela Primaria Schroeder, están ubicadas cerca de la Calle Edwards, que es la ruta principal que estudiantes usan para caminar y andar en bicicleta a la escuela y familias para manejar.
- **Perros Sueltos:** Participantes en la Ruta 1 expresaron preocupación por la presencia de perros sueltos en el vecindario de Huntington Beach. Participantes compartieron que residentes a menudo pasean a sus perros sin correas y los perros escapan regularmente de los patios de residentes. Participantes también compartieron que muchas personas no limpian después de sus mascotas y los desperdicios de perros se puedan encontrar en las zonas de amortiguamiento del paisaje a lo largo de las banquetas y en el parque Clegg Stacey.
- **Cruces Peatonales Desafiantes con Marcas y Sin Marcas de Ser Cruces Peatonales:** Participantes en la Ruta 1 estaban particularmente con preocupación por el cruce de seguridad peatonal en el cruce de peatones marcado estándar en la intersección de la Calle Northridge / Calle Larchwood. Compartieron que familias a menudo hacen giros en U en la intersección durante las horas de llegada y salida y no ceden a peatones en el cruce de peatones. Participantes apoyaron mejoras adicionales en el cruce de peatones en Huntington Beach en las intersecciones que conducen a ambas escuelas, como en la Calle Sunnycrest / Calle Larchwood, Calle Larchwood / Calle Edgeview, Calle Sunnycrest / Calle Royal Oak y Calle Larchwood / Calle Northridge. Las mejoras de cruces admitidas incluyen barras de parada avanzadas, marcas de cruce de peatones de alta visibilidad y carteles de cruce de peatones para mejorar la seguridad de estudiantes y familias que caminan y van en bicicleta hacia y desde la escuela.



Un amigable recordatorio del vecindario para limpiar después de su mascota.

Además, participantes señalaron que las intersecciones señalizadas en la Calle Edwards, donde las ciudades de Huntington Beach y Westminster comparten una frontera, son particularmente difíciles de cruzar. Por ejemplo, en la Calle Royal Oak, la señal no tiene una fase de giro a la izquierda dedicada a la Calle Royal Oak. El resultado es que conductores con frecuencia no logran ceder el paso a peatones en un esfuerzo por girar a la izquierda. Participantes también notaron que los veinte segundos asignados para cruzar en la Calle Royal Oak son inadecuados, ya que pasan aproximadamente cinco segundos esperando para asegurarse de que conductores estén completamente sin moverse antes de que comiencen a cruzar la Calle Edwards.



Un paso de peatones marcado estándar a lo largo de Calle Larchwood y Calle North Ridge.

- **Condiciones de Banquetas:** Las condiciones de las banquetas varían a lo largo de las tres rutas de evaluación con diferentes anchos y niveles de mantenimiento. Participantes a lo largo de la Ruta 2 compartieron que las banquetas son demasiado estrechas para las familias que caminan. Participantes compartieron que han visto a familias con carriolas tener dificultades para navegar por la Calle Edwards en Huntington Beach. Las banquetas existentes y la pared adyacente no permiten que grupos de tres o más caminen en conjunto, lo que hace que estudiantes elijan caminar en la calle donde conductores frecuentemente viajan por encima del límite de velocidad de 40 mph. Mientras conducían la evaluación, participantes que caminaban por la Calle Edwards en Huntington Beach tuvieron que caminar por la calle ya que la banqueta no era lo suficientemente ancha como para

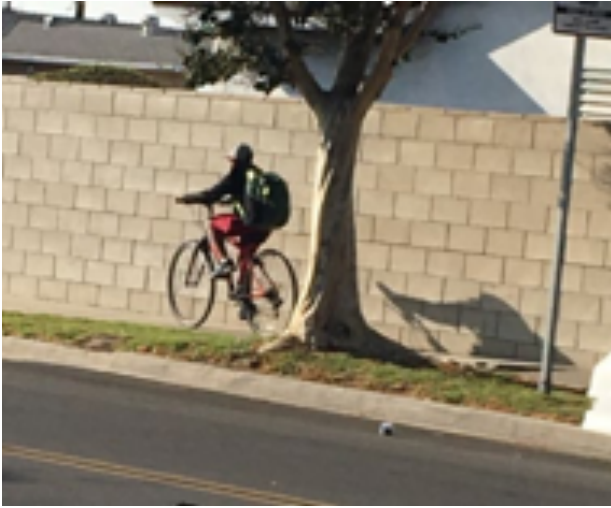


Participantes que caminan hacia el norte en la Calle Edwards tienen que ir a la calle debido a la estrecha banqueta

permitir que una persona pasara a dos perros. Después de este incidente, un participante compartió que preferiría caminar en el lado opuesto de la Calle Edwards en Westminster. A pesar de que no hay banqueta, sin una pared en ese lado hay suficiente espacio para maniobrar alrededor de otras personas caminando y evitar tener que caminar por la calle.

- **Falta de Instalaciones para Bicicletas:** Participantes notaron que a pesar de los carriles para bicicletas existentes en la Calle Edwards en Huntington Beach y Westminster y Calle Springdale en Huntington Beach, ciclistas viajan en la banqueta porque los carriles para bicicletas son

estrechos y están cerca del tráfico en movimiento rápido. Participantes notaron que los carriles para bicicletas son demasiado estrechos para que adultos viajen cómodamente y mucho menos para que familias se sientan seguridad permitiendo que sus estudiantes viajen sin supervisión.



Ciclista en dirección oeste en la Calle Royal Oak. Participantes compartieron que la banqueta es el lugar preferido para andar en bicicleta para la mayoría de residentes.



Al sur de la Calle Edwards, los carriles para bicicletas están en su mayoría en la orilla de la banqueta y son demasiado estrechos y demasiado cerca de vehículos de alta velocidad para una experiencia de conducción agradable.

- **Bienes y Cultura de la Comunidad:** Participantes compartieron que aprecian el amplio espacio de estacionamiento, los árboles bien mantenidos y las zonas de amortiguamiento ajardinados, las banquetas limpias y niveladas y residentes amigables que caracterizan a la comunidad. Durante la evaluación de ver las condiciones peatonales y ciclistas, participantes observaron a personas de la comunidad paseando a sus perros, corriendo y montando en bicicleta en la comunidad, lo que contribuyó a la naturaleza vibrante de la comunidad.

Oportunidades Claves para Poder Mejorar la Seguridad de Peatones y Ciclistas

Después de las evaluaciones peatonales y ciclista, el Equipo de Proyecto facilitó discusiones de planificación de acciones en grupos pequeños donde participantes priorizaron y planificaron preliminarmente proyectos de infraestructura y programas comunitarios destinados a reducir el número de lesiones y muertes, así como a aumentar el número de personas y la frecuencia que caminan y andan en bicicleta en las comunidades de las Escuelas Clegg y Stacey.

A través de un proceso de votación durante la capacitación, participantes eligieron enfocarse y planear preliminarmente dos programas comunitarios. Participantes auto seleccionaron en qué proyecto querían colaborar con sus demás compas participantes para desarrollar un plan y analizaron:

- El problema que el proyecto de infraestructura / programa comunitario está intentando a resolver;

- Las personas, organizaciones y agencias que deberían participar para implementar el proyecto de infraestructura / programa comunitario;
- Recursos necesarios para implementar el proyecto de infraestructura / programa comunitario; y
- Pasos de acción a corto y largo plazo para implementar el proyecto de infraestructura / programa comunitario.

Recomendaciones de la Comunidad

Participantes del taller brindaron las siguientes recomendaciones y los siguientes pasos para las mejoras generales de seguridad para peatones y ciclistas:

Programas, Pólizas y Campañas Comunitarias

- **Programa de Guardia de Cruce:** Participantes identificaron la necesidad de reanudar las conversaciones con el Director de la Escuela Primaria Clegg y comprometerse con el Director, quienes dan clases y familias de la Escuela Secundaria Stacey para desarrollar un apoyo más sólido para financiar el programa de guardias de cruce, que beneficiaría a estudiantes de ambas escuelas. A principios de este año, el Director de la Escuela Primaria Clegg, las familias y la PTA redactaron una carta solicitando a la Ciudad de Huntington Beach que financiara una guardia de cruce en la intersección de la Calle Royal Oak / Calle Edwards, pero el proceso quedó en suspenso cuando el año escolar 2017-2018 llegó a su fin. Participantes identificaron al presidente de la PTA como un contacto clave para participar en este proceso continuo.



Participante cruzando a lo largo de la Calle Royal Oak en la Calle Edwards. Participantes identificaron esta intersección como una alta prioridad para tener guardia de cruce debido a las altas velocidades de vehículos.

Algunas acciones de largo plazo incluyen:

- Hacer comentario público en las próximas reuniones del distrito escolar sobre la necesidad de un programa de guardias de cruce y preguntar cómo la Escuela Preparatoria Westminster y otras escuelas del área financian sus programas de guardias de cruce.
- Realizar recuentos de peatones en la intersección de la Calle Royal Oak / Calle Edwards.
- Reunir las firmas de familias en la Escuela Primaria Clegg y Escuela Secundaria Stacey para demostrar el apoyo de toda la comunidad.

Si la Ciudad de Huntington Beach no puede financiar el programa, participantes consideraron pedirle a la Ciudad de Westminster, al Distrito Escolar de Westminster y a los Departamentos de Policía de Westminster y Huntington Beach que financien el programa necesario ya que muchos estudiantes viven en Westminster.

- **Programa Educativo y de Motivación para Rutas Seguras a la Escuela:** Participantes se preocupan por los comportamientos inseguros de familias y estudiantes en su caminar y andar en bicicleta a las escuelas y sus alrededores. Participantes a menudo observan a familias y estudiantes que participan en comportamientos inseguros que pueden provocar lesiones perjudiciales y fatales si se produjera un choque. En lugar de un enfoque punitivo, participantes describieron un programa de Rutas Seguras a la Escuela que se enfocaría en las conductas más peligrosas y de alto riesgo para peatones y ciclistas. Participantes de este grupo, que incluían residentes, familias, una persona de la PTA y el personal de la escuela, identificaron folletos educativos, distribución de correos electrónicos y letreros educativos para el frente de las casas/jardín con consejos para caminar y andar en bicicleta como la estrategia más adecuada para la implementación a corto plazo. Participantes decidieron que el uso de materiales educativos existentes y letreros para el frente de las casas/jardín ayudaría en la rápida difusión de mensajes de seguridad para estudiantes y familias.

Entre el 28-30 de Octubre del 2018 antes de Halloween, participantes se comprometieron a:

- Enviar por correo electrónico un folleto educativo a las familias a través del sistema de correo electrónico de las escuelas;
- Hacer llamadas telefónicas a las familias con consejos seguros para caminar y andar en bicicleta;
- Publicar información educativa en las cuentas de redes sociales de las escuelas;
- Colocar letreros educativos en las intersecciones clave que conducen a las escuelas; y
- Organizar un mitin de seguridad vial el 30 de octubre de 2018, donde estudiantes mayores de la Escuela Primaria Clegg mantendrían mensajes de seguridad dirigidos a conductores durante la llegada a la escuela, en preparación para el evento Trunk o Treat de Halloween de esa noche.

A partir de estas actividades de mensajes de seguridad, participantes planearon organizar un Día de Visibilidad alrededor del horario de verano en noviembre de 2018 para compartir mensajes de seguridad sobre conductas distraídas y conductas seguras para caminar y cruzar. Después de estas dos campañas educativas, participantes les gustaría explorar cómo organizar un evento del Día de Caminar a la Escuela que anime a estudiantes y familias a caminar y andar en bicicleta a la escuela en lugar de llegar en automóvil. Participantes identificaron el centro comercial Westminster y el parque Buckingham como posibles puntos de reunión para que las familias y estudiantes comiencen a caminar en conjunto o ir en bicicleta a la escuela en grupo.

Recomendaciones de Cal Walks/SafeTREC

El Equipo de Proyecto presentan las siguientes recomendaciones para que sean consideradas por la Ciudad de Huntington Beach, Ciudad de Westminster, y la comunidad de Escuela Primaria Clegg y Escuela Secundaria Stacey:

- **Medidas para calmar el tráfico a lo largo de la Calle Edwards desde la Avenida Bolsa hasta la Bulevar Westminster:** Durante la visita al sitio y el entrenamiento, participantes identificaron constantemente a la Calle Edwards como una calle desafiante para que residentes crucen y viajen en bicicleta o caminando. ***Recomendamos que las ciudades de Westminster y Huntington Beach colaboren para involucrar a residentes a fin de identificar medidas para calmar el tráfico a largo plazo, como implementar una reconfiguración de la calle, instalar luces, cruces mejorados y carriles para bicicletas más amplios y separados físicamente.*** Los participantes también compartieron inquietudes acerca de la velocidad de los conductores en este corredor, especialmente aquellos que bajan por la rampa de la autopista I-405 hacia Avenida Bolsa, donde los estudiantes y miembros de la comunidad caminan y andan en bicicleta para acceder al centro comercial Westminster. Las mejoras para calmar el tráfico pueden disminuir la velocidad de los conductores y mejorar la seguridad de los peatones, ciclistas y conductores. Recomendamos que las ciudades de Westminster y Huntington Beach se unan a la comunidad para preparar una futura solicitud para el [Programa Activo de Transportación](#) del estado to para que financie estas mejoras.
- **Evaluación de Iluminación:** El Equipo de Proyecto notó una falta de iluminación a escala peatonal en las áreas a lo largo de la Calle Edwards, Calle Sunnycrest y Calle Larchwood en Huntington Beach y Westminster. La mayoría de la iluminación está orientada a vehículos, lo que limita la visibilidad de estudiantes, familias y residentes que acceden a la comunidad caminando o en bicicleta. El Equipo de Proyecto ***alienta y recomienda a participantes del taller a colaborar con la Ciudad de Huntington Beach, la Ciudad de Westminster y con residentes para realizar evaluaciones de iluminación nocturna en las calles de toda la ciudad*** centrándose en las necesidades de iluminación para peatones y ciclistas en la Escuela Primaria Clegg, Secundaria Stacey, Parque Clegg-Stacey, centro comercial Westminster Mall y en los principales corredores peatonales y para bicicletas, como Calle Edwards, Calle Springdale, Calle Larchwood, Calle Sunnycrest y Calle Royal Oak. Se puede usar una evaluación de iluminación para identificar e inventariar las necesidades de iluminación a escala peatonal nocturna e identificar los artefactos de iluminación que necesitan reparación o reemplazo, y con un inventario, la Ciudad puede desarrollar un plan proactivo y equitativo para el mantenimiento del alumbrado público que no esté basado en quejas. Las luces de calle adecuadas brindan una sensación de seguridad y mejoran el bienestar general de personas conduciendo en la carretera. La iluminación debe ser uniforme, consistente y reducir el brillo y la contaminación lumínica.
- **Zonas alternativas de llegada remota y de despido:** el Equipo de Proyecto recomienda que el **Comité de planificación colabore con el Distrito Escolar de Westminster y el centro comercial Westminster para crear una zona alternativa de llegada y salida remota en el centro comercial Westminster o en otros lotes cerca de la escuela.** Tener una zona de llegada y salida fuera del sitio permitiría a las familias que llevan a sus estudiantes a la escuela participar en los crecientes esfuerzos de seguridad para caminar y andar en bicicleta que se están estableciendo

en los campus de la Escuela Primaria Clegg y la Escuela Secundaria Stacey, así como aliviar la congestión del tráfico en la Calle Sunnycrest y Calle Larchwood, donde se ubican las zonas actuales de llegada y salida de la Escuela Primaria Clegg y Escuela Secundaria Stacey, respectivamente. Recomendamos a participantes del taller y familias consultar. [Guía de Rutas Seguras a la Escuela: Guía para Dejar y Recoger Estudiantes](#) y la [Kit de Herramientas de Rutas Seguras a la Escuela](#) para aprender sobre las mejores prácticas para ayudar a guiar sus esfuerzos.^{4,5}

- **Educación y estímulo para jóvenes en bicicleta:** el Equipo de Proyecto recomienda que el **Comité de Planificación colabore con el Distrito Escolar de Westminster, los Departamentos de Policía de Westminster y Huntington Beach, y la Patrulla de Caminos de California para llevar los rodeos anuales en bicicleta a la Escuelas Primaria Clegg y Escuela Secundaria Stacey.** Un rodeo en bicicleta educa a jóvenes sobre las prácticas de ciclismo seguras y las reglas de la calle a través de cursos de obstáculos en un entorno controlado. Al mismo tiempo, un rodeo en bicicleta puede servir como incentivo para que jóvenes vayan en bicicleta hacia y desde el campus de la Escuela Primaria Clegg y la Escuela Secundaria Stacey y en su comunidad.
- **Solicite una Beca de Kid's Plate para Apoyar las Actividades de Aliento:** La [Beca de Kid's Plate del Departamento de California de Salud Pública](#) financia esfuerzos de prevención de lesiones para reducir o eliminar las lesiones no intencionales en la niñez y jóvenes, de 0 a 18 años de edad. La beca incluye la seguridad de la bicicleta como un área clave de enfoque. El Equipo de Proyecto **recomienda que la PTA del Distrito Escolar de Westminster y la PTA del Distrito Escolar de Huntington exploren posibles alianzas con sus respectivos distritos escolares** para apoyar las actividades de prevención de lesiones para peatones y ciclistas en las escuelas primarias y secundarias de Westminster y Huntington Beach, especialmente durante el Día de Caminar a la Escuela y el Día de Bicicleta a la Escuela. La oportunidad de financiamiento podría proporcionar programas de educación y estímulo adicionales de Rutas Seguras a la Escuela a largo plazo y específicos para las escuelas de Westminster y Huntington Beach.
- **Establezca un Grupo de Trabajo entre la ciudad, el distrito escolar y los departamentos de policía de Westminster y Huntington Beach:** El Equipo de Proyecto recomienda que la Ciudad, el Distrito Escolar de Westminster y los Departamentos de Policía de Westminster y Huntington Beach **colaboren para establecer un grupo de trabajo sobre esfuerzos de seguridad para caminar y andar en bicicleta para garantizar que las mejoras de infraestructura realizadas cerca de la Escuela Primaria Clegg y la Escuela Secundaria Stacey se combinen con las mejoras en las rutas adyacentes que pueden estar en otra ciudad.** Enfocarse en mejoras completas de la infraestructura sin importar los límites jurisdiccionales a través de una mayor coordinación asegurará que las instalaciones sean completamente utilizables para todas las personas usando la calle.

⁴ Guía de Rutas Seguras a la Escuela: Guía para dejar y recoger a estudiantes desarrollada por el Centro de Información para Peatones y Bicicletas (PBIC, por sus siglas en inglés) con el apoyo de la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en Carreteras (NHTSA, por sus siglas en inglés), la Administración Federal de Carreteras (FHWA, por sus siglas en inglés), los Centros para el Control de Enfermedades y Prevención (CDC, por sus siglas en inglés) e Instituto de Ingenieros de Transporte (ITE, por sus siglas en inglés).

⁵ Kit de Herramientas de Rutas Seguras a la Escuela producido por la Alianza de Transportación Activa.

Apéndice A

Análisis de Datos de Choques que Impactan Peatones y Ciclistas
Folleto Repartido en el Entrenamiento

2012-2016 Análisis de datos de la Escuela Intermedia Stacey y Escuela Primaria Clegg

Taller comunitario para la seguridad peatonal y ciclista

27 de septiembre del 2018 | Huntington Beach, CA

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

Esta ficha técnica destaca unos de los datos más recientemente disponibles sobre los choques peatonales y ciclistas para ayudar a la comunidad a identificar prioridades de las recomendaciones que resultan del taller. Los datos presentados aquí se basan en choques dentro de un radio de dos millas de la Escuela Primaria Clegg y la Escuela Intermedia Stacey en Huntington Beach y Westminster, pero no para la Ciudad de Huntington Beach o la Ciudad de Westminster en general.

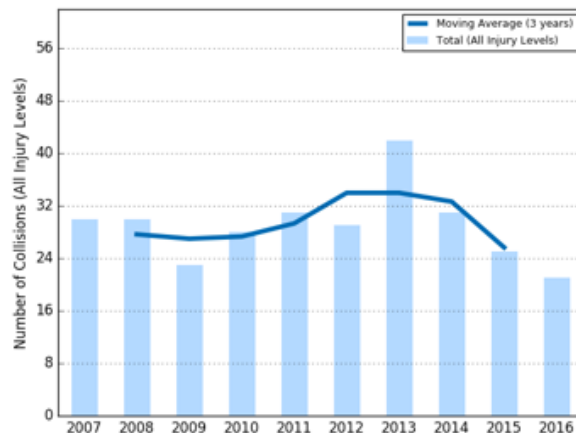
PEATONES



Hubo **319** mortalidades o lesionados en **290** choques peatonales en los últimos 10 años (2007-2016).

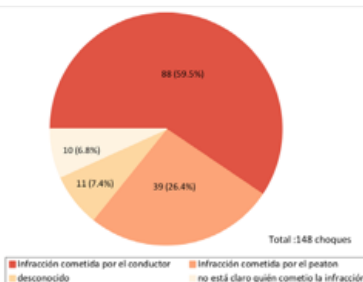
La línea de la media móvil de **tres años demuestra** una trayectoria **descendente** en los choques peatonales

Hubo **25** choques peatonales en el 2015 y un promedio de **25.67** choques peatonales por año en los tres años de 2014-2016, medido por la media móvil.

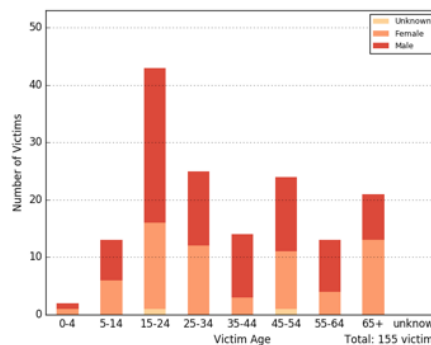


*Esta línea es útil para monitorear el cambio a través del tiempo, especialmente cuando el número de choques cambia mucho de año a año. Los puntos de referencia están en el punto medio de los datos de tres años. Los datos SWITRS de 2016 son provisionales, por lo que las tendencias pueden cambiar a medida que los datos sean más completos.

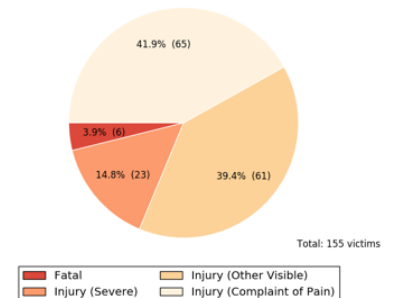
59.5% infracciones cometidas por el conductor
VS.
26.4% infracciones cometidas por el peatón



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



- 57.4%** de las víctimas son hombres
- 27.1%** de víctimas tenían 20 años o menos
- 13.5%** de víctimas tenían 65 años o más



18.7% (o 29 personas) mortalidades o lesionados gravemente

CICLISTAS

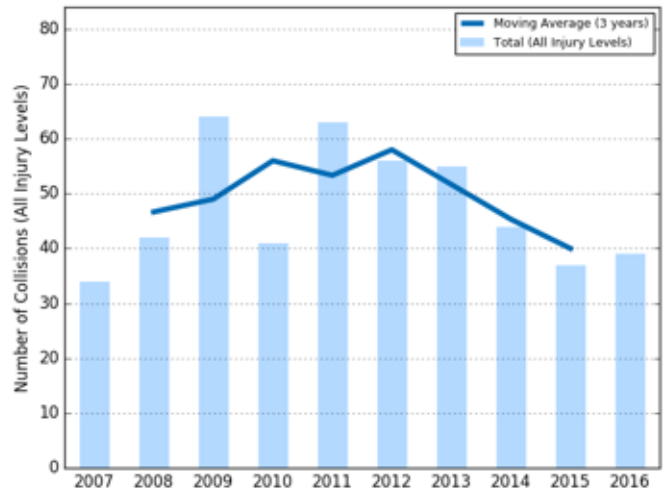


Hubo **485** mortalidades o lesionados en **475** choques ciclistas en los últimos 10 años (2008-2016).

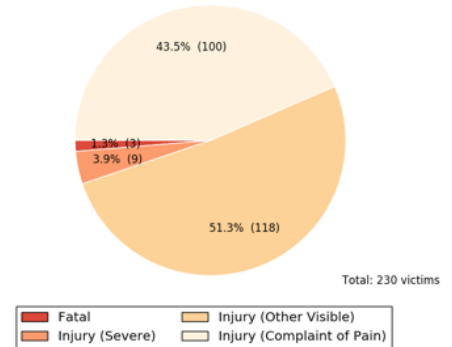
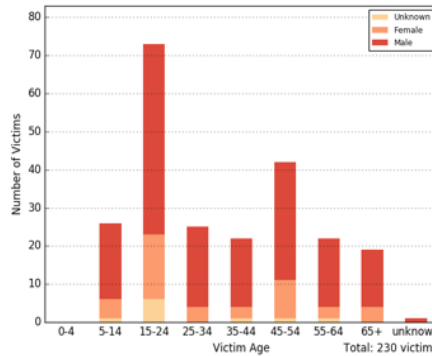
La línea de la media móvil de **tres años** demuestra una trayectoria **descendente** en choques ciclistas.*

Hubo **37** choques ciclistas en 2015, pero un promedio de **40** choques ciclistas por año en los tres años de 2014-2016, medido por la media móvil.

* Esta línea es útil para monitorear el cambio a través del tiempo, especialmente cuando el número de choques cambia mucho de año a año. Los puntos de referencia están en el punto medio de los datos de tres años. Los datos SWITRS de 2016 son provisionales, por lo que las tendencias pueden cambiar a medida que los datos sean más completos.



Las bicicletas se consideran vehículos y **deben cumplir las mismas normas de la calle que los vehículos**. Como resultado, los ciclistas también se consideran conductores y no podemos separar las infracciones por conductor v. ciclista.



- 75.7% de las víctimas son hombres
- 33.5% de víctimas tenían 20 años o menos
- 23.5% de víctimas tenían 20 años o menos y son hombres

5.2% (o 12 personas) mortalidades o lesionados gravemente

RESUMEN



34.6 mortalidades y lesiones peatonales por población de 100,000 personas en los últimos cinco años en la ciudad de Huntington Beach, lo cual es **23.1% más que** el condado de Orange y **3.6% menos que** California.

38.0 mortalidades y lesiones peatonales por población de 100,000 personas en los últimos cinco años en la ciudad de Westminster, lo cual es **35.2% más que** el condado de Orange y **5.8% más que** California.



70.2 mortalidades y lesiones ciclistas por población de 100,000 personas en los últimos cinco años en la ciudad de Huntington Beach, lo cual es **84.3% más que** el condado de Orange y **110.8% más que** California.

51.1 mortalidades y lesiones ciclistas por población de 100,000 personas en los últimos cinco años en la ciudad de Westminster, lo cual es **34.1% más que** el condado de Orange y **53.4% más que** California.

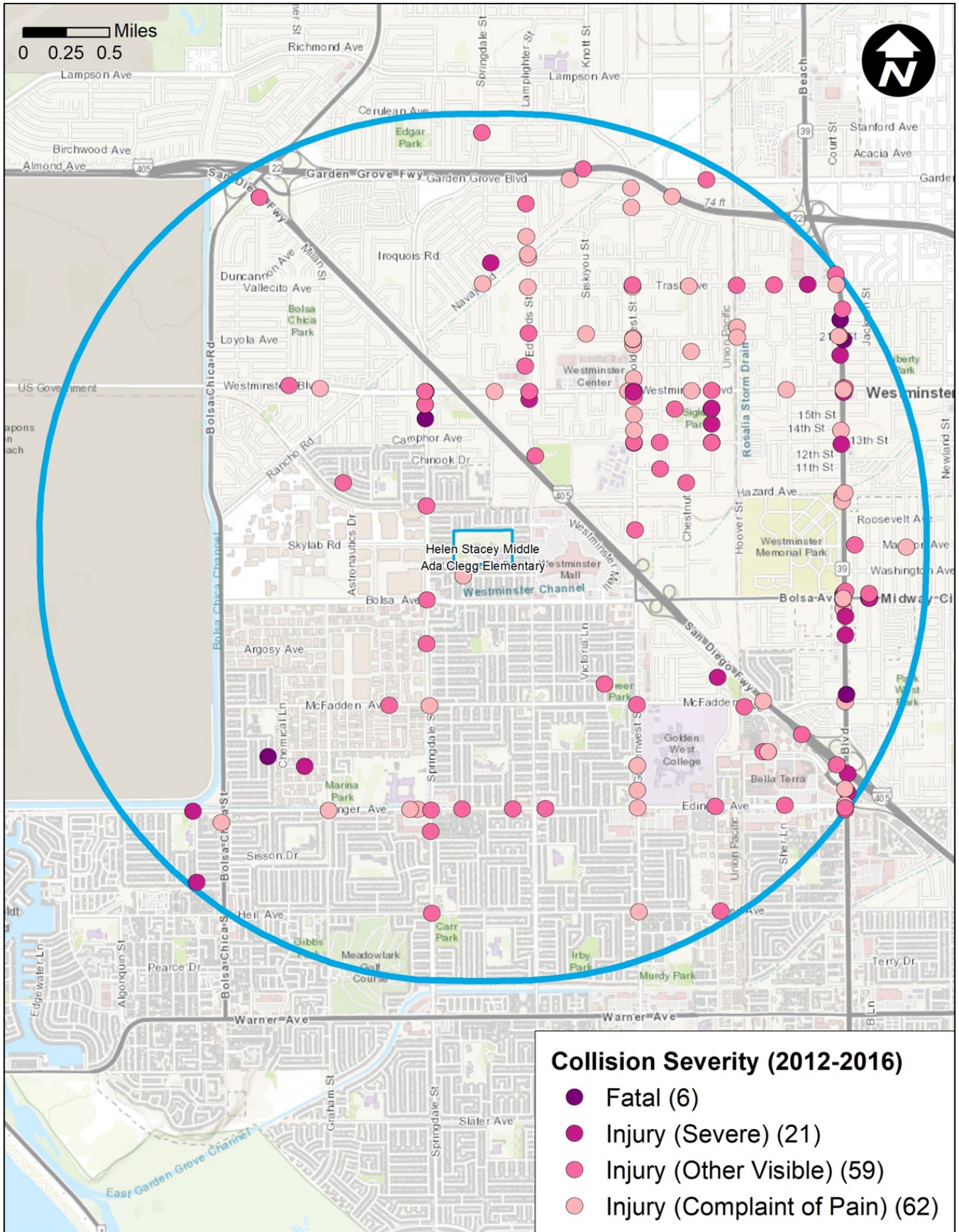
| | Tasa de mortalidad y lesiones anual por población de 100,000 calculado a través de un periodo de años* (2012-2016) | |
|-------------------|--|-----------|
| | Peatones | Ciclistas |
| Huntington Beach | 34.6 | 70.2 |
| Westminster | 38.0 | 51.1 |
| Condado de Orange | 28.1 | 38.1 |
| California | 35.9 | 33.3 |

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

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

Lugares de los choques peatonales, 2012-2016

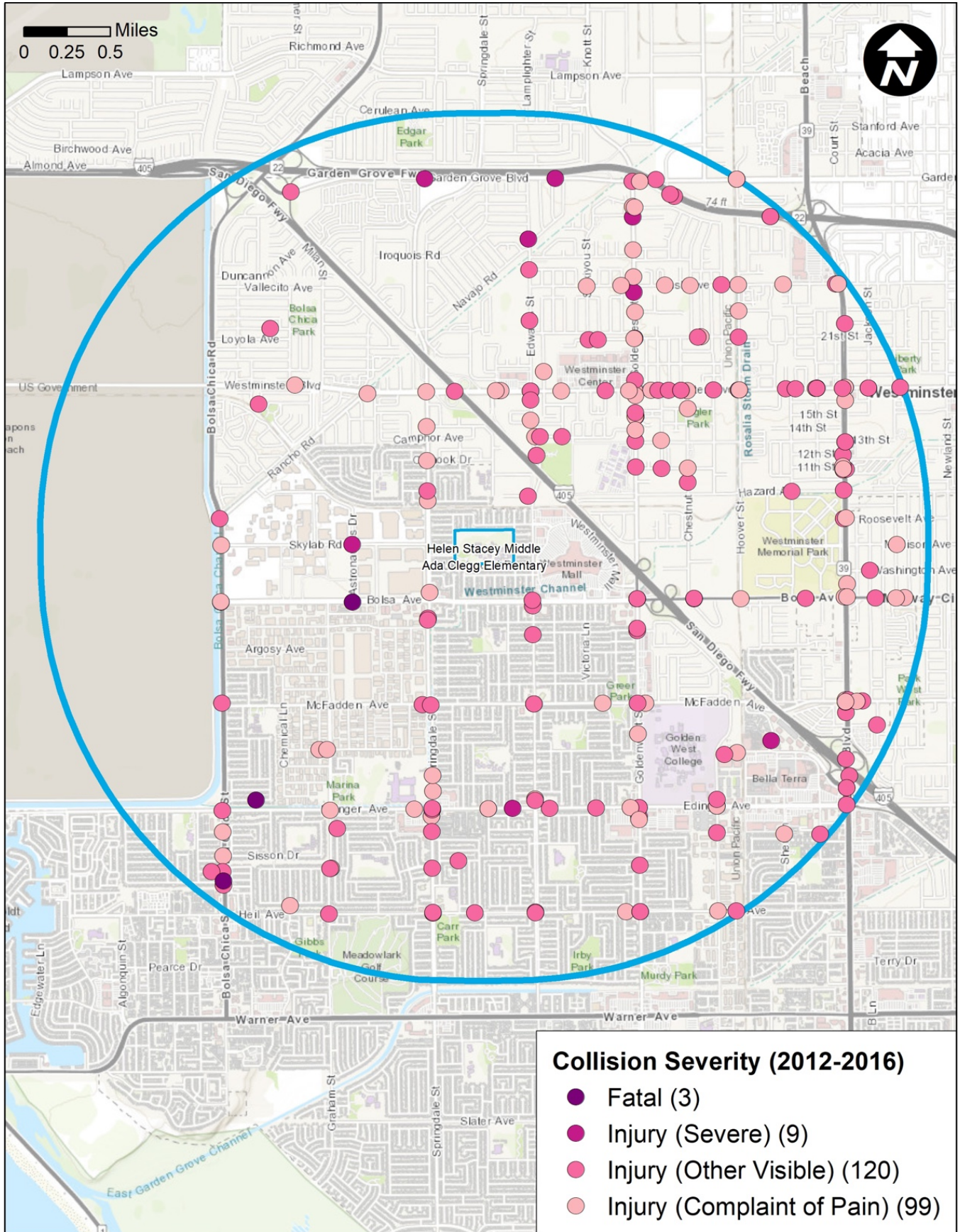
un radio de dos milla de la Escuela Primaria Clegg y Escuela Intermedia Stacey - Huntington Beach y Westminster, CA



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

Lugares de los choques ciclistas, 2012-2016

un radio de dos milla de la Escuela Primaria Clegg y Escuela Intermedia Stacey - Huntington Beach y Westminster, CA



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

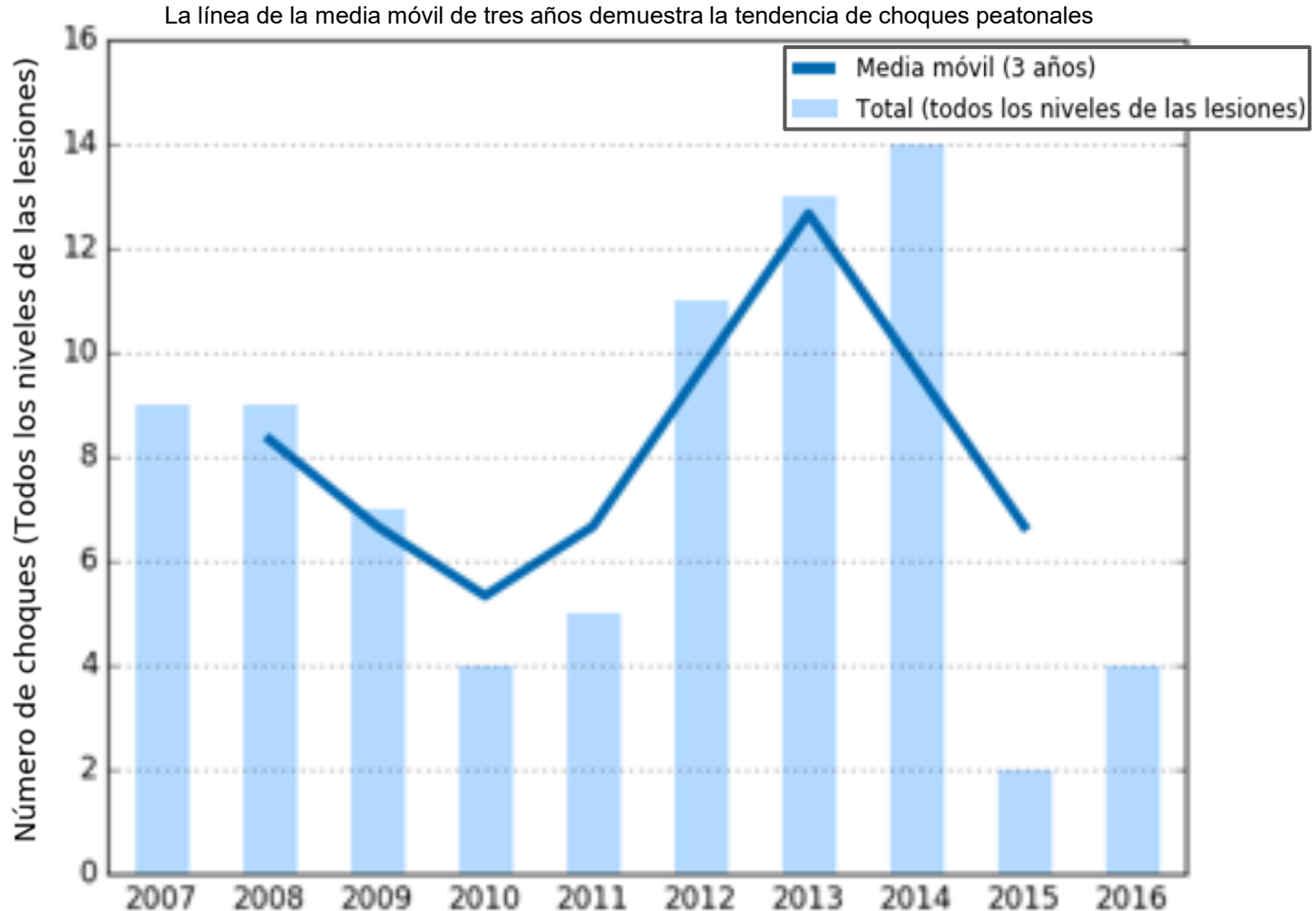
Apéndice B

Análisis de Datos de Choques que Impactan Peatones y Ciclistas
Presentación de la Visita al Sitio

Taller comunitario para la seguridad peatonal y ciclista

Huntington Beach, CA

29 de junio del 2018



* Fuente de datos: California Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS). Los datos de choques del 2016 y 2017 son provisionales a partir de junio de 2018

Lesiones de choques peatonales

2012-2016

Total: 44 choques marcadas

Gravedad de los choques (2012-2016)

- Incidentes fatales (1)
- lesiones severas (5)
- lesiones (Otras visibles) (22)
- lesiones (Queja de dolor) (16)

Mapa de choques peatonales en Stacey Middle and Clegg Elementary



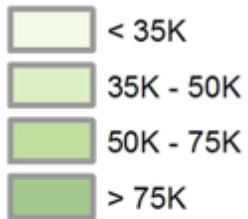
Lesiones de choques peatonales y ingreso 2012-2016

Total: 44 choques marcadas

Gravedad de los choques (2012-2016)

- Incidentes fatales (1)
- lesiones severas (5)
- lesiones (Otras visibles) (22)
- lesiones (Queja de dolor) (16)

2017 Ingreso Medio por hogar



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

Mapa de choques peatonales en Stacey Middle and Clegg Elementary



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

| | | | | | | | | |
|----------------------|--------|---------|-----------|----------|--------|----------|--------|----|
| 09:00PM-11:59PM - | 1 | 2 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 5 |
| 06:00PM-08:59PM - | 0 | 5 | 1 | 1 | 2 | 1 | 0 | 10 |
| 03:00PM-05:59PM - | 0 | 5 | 5 | 0 | 1 | 2 | 0 | 13 |
| mediodía-02:59PM - | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 |
| 09:00AM-11:59AM - | 0 | 1 | 2 | 0 | 1 | 3 | 0 | 7 |
| 06:00AM-08:59AM - | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 |
| 03:00AM-05:59AM - | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| medianoche-02:59AM - | 0 | 2 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 3 |
| | Monday | Tuesday | Wednesday | Thursday | Friday | Saturday | Sunday | |
| | 2 | 15 | 9 | 2 | 7 | 7 | 1 | |

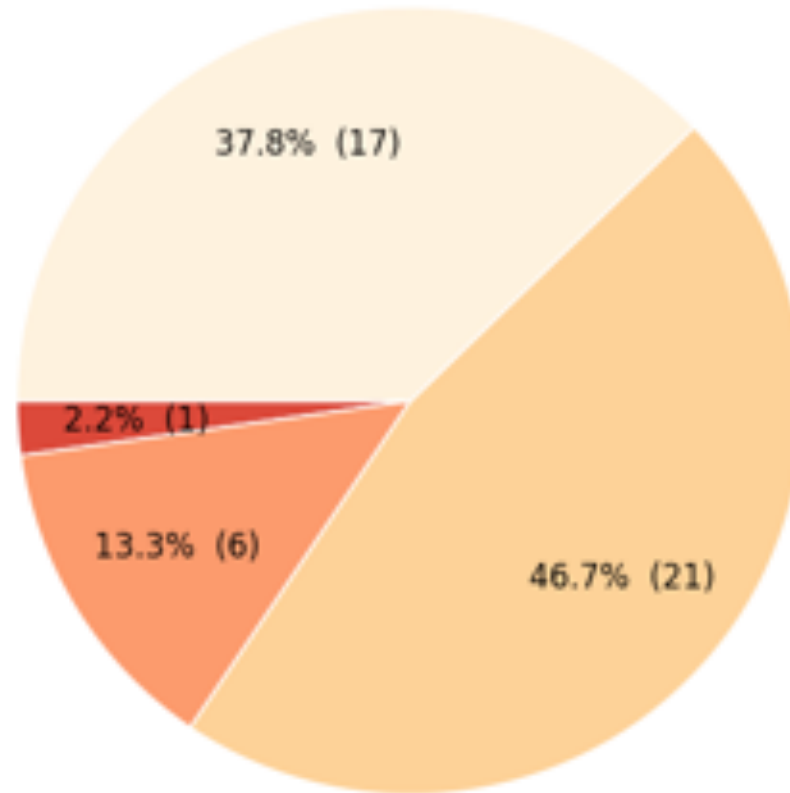
Total: 43 choques

*El gradiente de los colores en este gráfico representa la frecuencia de un choque.

Las infracciones más altas sobre lesiones de choques peatonales

| Codigo CVV | descripción | frecuencia | percentil |
|------------|--|------------|-----------|
| 21950 | Fracaso por parte del motorista de ceder el paso a los peatones que están en un cruce marcado o no marcado | 13 | 29.5% |
| 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 | 8 | 18.2% |
| 22107 | Dar vuelta o moverse a la derecha o la izquierda peligrosamente en una carretera o sin señal. | 4 | 9.1% |
| 21453 | Fracaso por parte del motorista de no parar en una línea de límite o en un cruce, o no ceder el derecho de paso al peatón al dar la vuelta en una luz roja. | 3 | 6.8% |
| 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" | 3 | 6.8% |
| 0 | Desconocido | 2 | 4.5% |
| 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 | 2 | 4.5% |
| 21461 | Fracaso por parte del motorista de obedecer letreros y señales reguladoras | 1 | 2.3% |
| 21755 | Fracaso de pasar otro vehículo a la derecha seguramente | 1 | 2.3% |
| 21804 | Fracaso de ceder el derecho de paso por parte del conductor cuando entre o cruce una autopista | 1 | 2.3% |
| Total | | 38 | 86.4% |

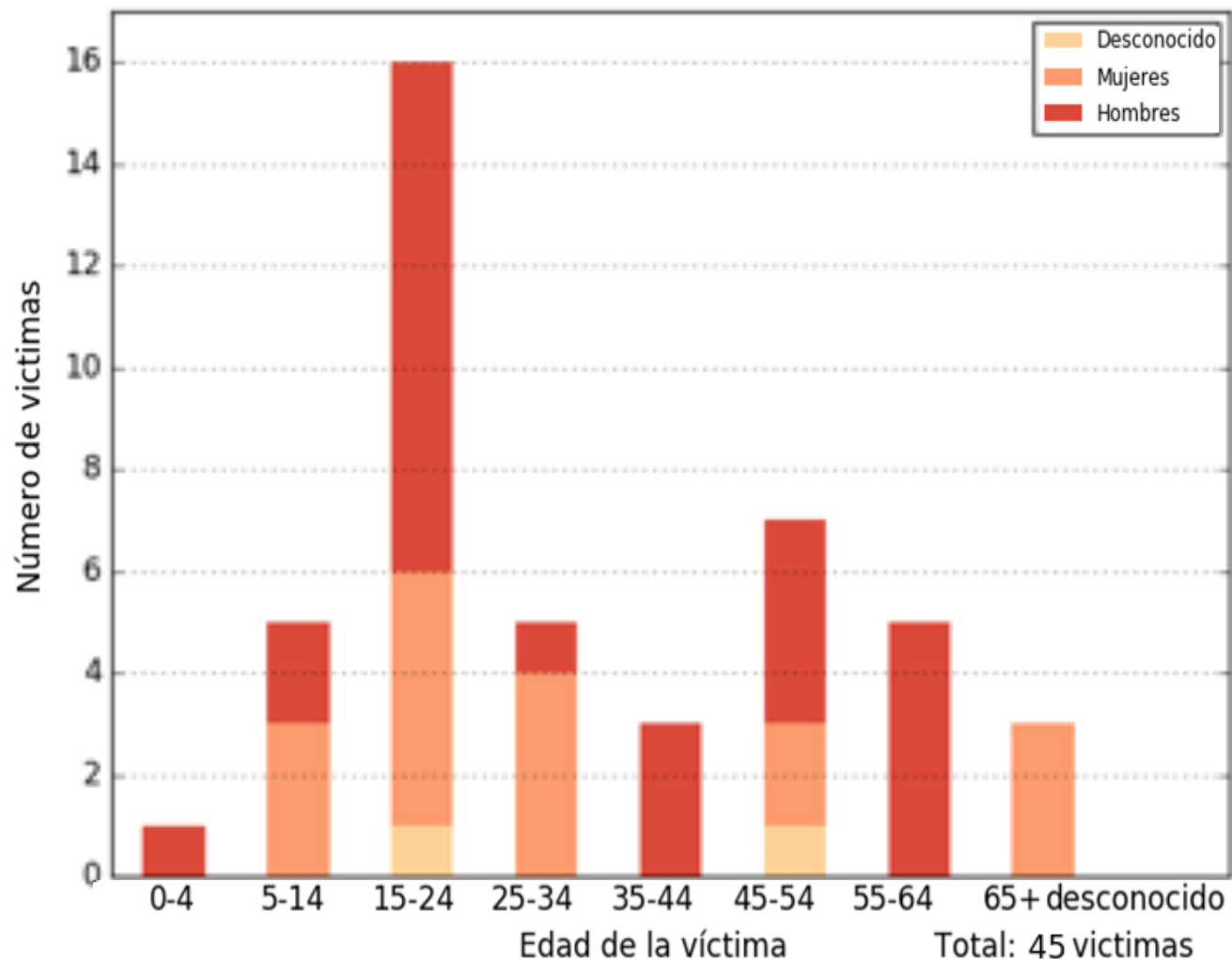
Gravedad de las lesiones de víctimas peatonales



Total: 45 víctimas

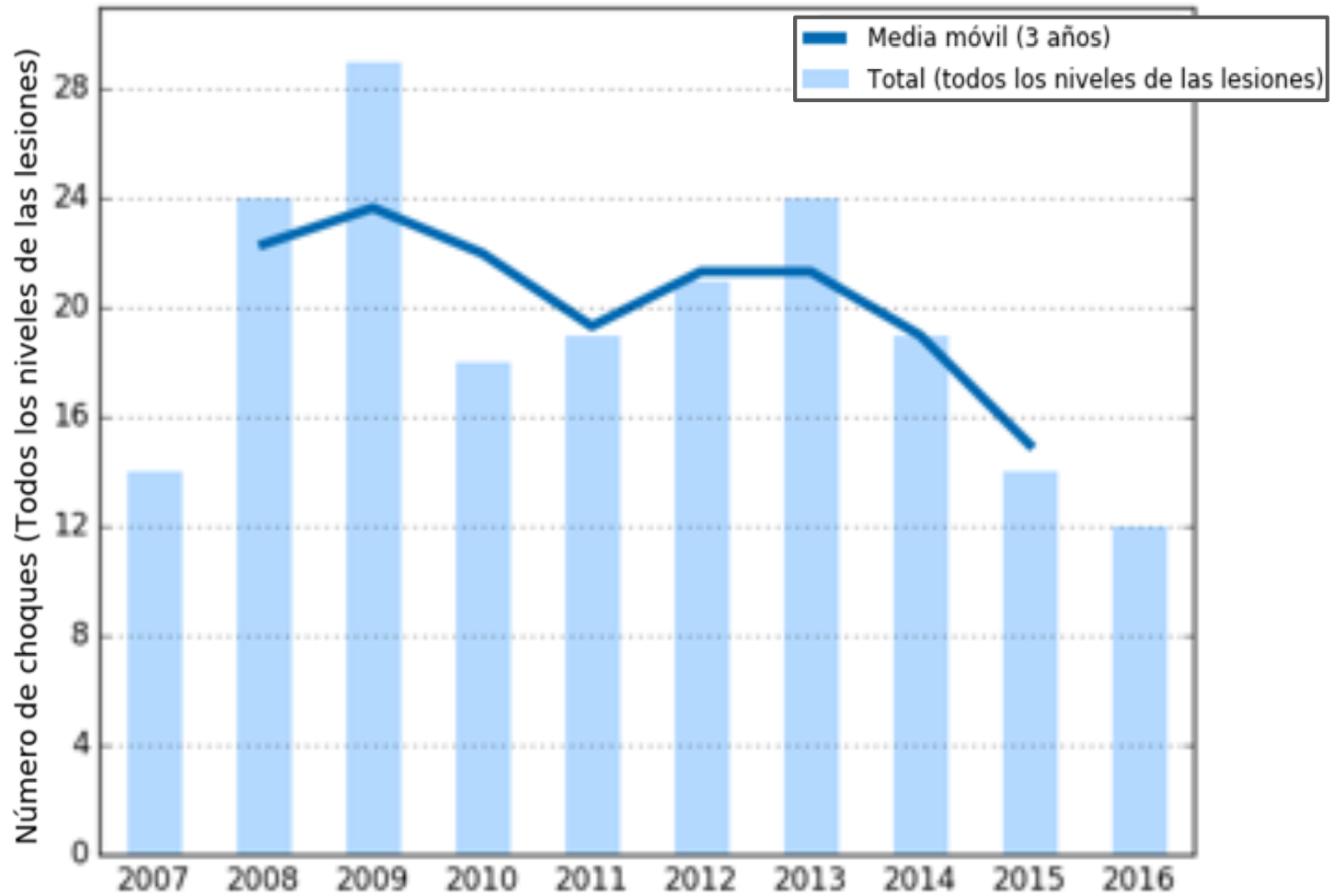


Gravedad de víctimas peatonales por edad y género



Tendencia de lesiones de choques ciclistas

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



* Fuente de datos: California Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS). Los datos de choques del 2016 y 2017 son provisionales a partir de junio de 2018

Lesiones de choques ciclistas

2012-2016

Total: 90 choques
marcadas

Gravedad de los choques (2012-2016)

- Incidentes fatales (3)
- lesiones severas (2)
- lesiones (Otras visibles) (50)
- lesiones (Queja de dolor) (35)



Lesiones de choques ciclistas y ingreso

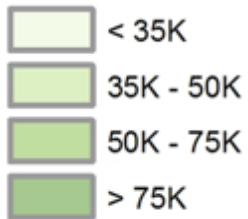
2012-2016

Total: 90 choques marcadas

Gravedad de los choques (2012-2016)

- Incidentes fatales (3)
- lesiones severas (2)
- lesiones (Otras visibles) (50)
- lesiones (Queja de dolor) (35)

2017 Ingreso Medio por hogar



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

Mapa de choques ciclistas en Stacey Middle and Clegg Elementary



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

| | | | | | | | | |
|--------------------|--------|---------|-----------|----------|--------|----------|--------|----|
| 09:00PM-11:59PM | 2 | 1 | 3 | 1 | 2 | 0 | 0 | 9 |
| 06:00PM-08:59PM | 2 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 |
| 03:00PM-05:59PM | 1 | 5 | 6 | 3 | 6 | 0 | 0 | 21 |
| mediodía-02:59PM | 4 | 0 | 3 | 2 | 3 | 2 | 6 | 20 |
| 09:00AM-11:59AM | 3 | 0 | 3 | 3 | 1 | 3 | 1 | 14 |
| 06:00AM-08:59AM | 3 | 3 | 2 | 3 | 4 | 0 | 0 | 15 |
| 03:00AM-05:59AM | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| medianoche-02:59AM | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 |
| | Monday | Tuesday | Wednesday | Thursday | Friday | Saturday | Sunday | |
| | 17 | 13 | 19 | 12 | 17 | 5 | 7 | |

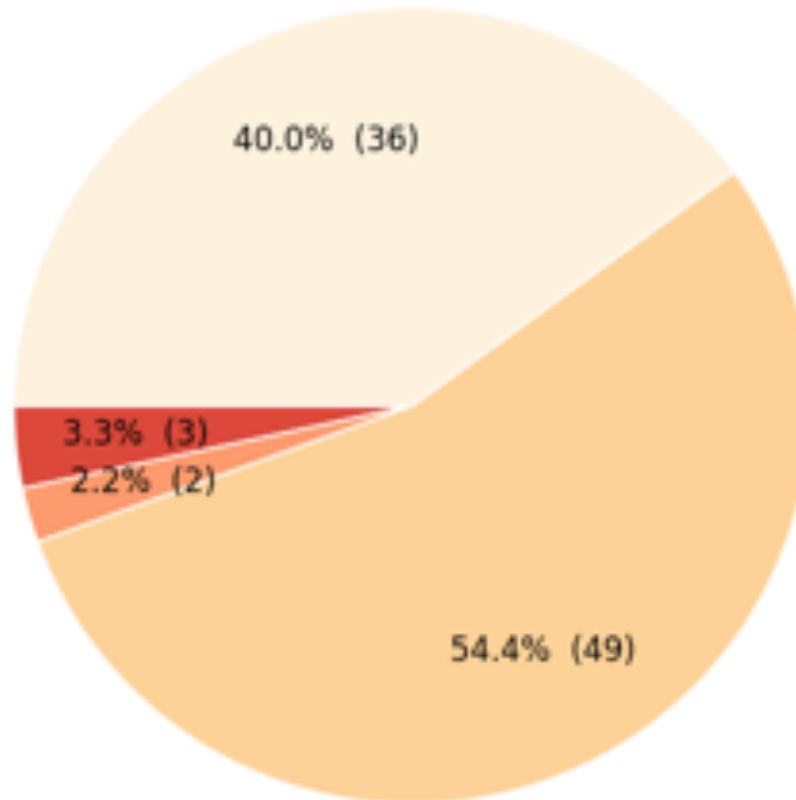
Total: 90 choques

*El gradiente de los colores en este gráfico representa la frecuencia de un choque.

Las infracciones más altas sobre lesiones de choques ciclistas

| Codigo CVV | descripción | frecuencia | percentil |
|------------|--|------------|-----------|
| 21650 | Fracaso de manejar o montar en bicicleta en la mitad derecha de la calle (existen algunas excepciones) | 37 | 41.1% |
| 22107 | Dar vuelta o moverse a la derecha o la izquierda peligrosamente en una carretera o sin señal. | 14 | 15.6% |
| 0 | Desconocido | 11 | 12.2% |
| 21801 | Fracaso del motorista de ceder el derecho de paso cuando da una vuelta a la izquierda o una vuelta en U | 6 | 6.7% |
| 21658 | Fracaso de manejar un vehículo en uno solo carril | 5 | 5.6% |
| 22350 | Fracaso de manejar o montar en bicicleta en la mitad derecha de la calle (existen algunas excepciones) | 5 | 5.6% |
| 21200 | 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 | 3 | 3.3% |
| 21453 | Fracaso por parte del motorista de no parar en una línea de límite o en un cruce, o no ceder el derecho de paso al peatón al dar la vuelta en una luz roja. | 2 | 2.2% |
| 21802 | Fracaso de parar o ceder el derecho de paso en una señal de alto | 2 | 2.2% |
| 21209 | Manejar un vehículo en el carril de bicicletas, con excepción de ciertas circunstancias | 1 | 1.1% |
| Total | | 86 | 95.6% |

Gravedad de las lesiones de víctimas ciclistas



Total: 90 víctimas



Gravedad de víctimas ciclistas por edad y género

