

Verano 2023

# Resumen y recomendaciones para Pico-Unión

## Comunidades Activas y Seguras



Los fondos para este programa fueron provistos por la Oficina de Seguridad de Tráfico de California, a través de la Administración Nacional para la Seguridad de las Carreteras.

# Contenido

Reconocimientos	1
Introducción	2
Contexto y datos	4
<b>Datos de choques peatonales</b>	<b>5</b>
<b>Datos de choques de ciclistas</b>	<b>7</b>
<b>Evaluaciones de caminar y andar en bicicleta</b>	<b>9</b>
<b>Ruta Uno: Al sur de Parque Toberman hasta la Escuela Secundaria Alliance Richard Merkin y Escuela Downtown Value</b>	<b>9</b>
<b>Ruta Dos: Avenida Unión Sur hasta la Calle 17</b>	<b>15</b>
<b>Ruta Tres: Bulevar Washington Oeste y Parque Toberman</b>	<b>19</b>
Recomendaciones del Equipo del proyecto	23
Los Caminos de las Vías: RadioNovela	30
Appendix	31



# Reconocimientos

Gracias al Comité de planificación por invitarnos a su comunidad y por colaborar con nosotros para hacer de Pico-Unión un lugar más seguro para caminar y andar en bicicleta. Nuestro trabajo se llevó a cabo en el territorio etnohistórico de los pueblos Chumash y Tongva. Reconocemos que cada miembro de la comunidad de Pico-Unión ha beneficiado y continúa beneficiándose del uso y ocupación de las tierras Chumash y Tongva.

## Comité de planificación

Ariel Williams-Lewis	National Health Foundation (Fundación Nacional de Salud)
Chad Monk	National Health Foundation (Fundación Nacional de Salud)
Cristina Contrera	National Health Foundation (Fundación Nacional de Salud)
Heidi Muñoz	National Health Foundation (Fundación Nacional de Salud)
Maria Jacobo	National Health Foundation (Fundación Nacional de Salud)
Stephanie Rodriguez	National Health Foundation (Fundación Nacional de Salud)

También queremos reconocer a Valerie Hernandez por proveer interpretación simultánea del español al inglés durante el taller.

Este informe fue preparado por:

### **California Walks**

Jazmin Hernandez

Martha Sicairos

<https://calwalks.org>

### **UC Berkeley Safe Transportation**

**Research and Education Center**

Areli Balderrama

<https://safetrec.berkeley.edu>

Este informe fue traducido por:

Monica Curiel

Este informe fue preparado en colaboración con la Oficina de Seguridad de Tráfico de California (OTS, por sus siglas en inglés). Las opiniones, hallazgos y conclusiones expresadas en esta publicación son las del autor(es) y no necesariamente las de la OTS.

# Introducción

Comunidades Activas y Seguras es un programa estatal de California Walks (Cal Walks) y el Centro de Investigación y Educación sobre Transporte Seguro de la Universidad de California en Berkeley (SafeTREC, por sus siglas en inglés). Cal Walks y SafeTREC (el Equipo del proyecto) desarrollaron este programa para atender a las necesidades de los hablantes monolingües del español a través de un currículo culturalmente sensible y relevante que tiene el objetivo de mejorar la seguridad de caminar y andar en bicicleta en las comunidades de California.

La capacitación para el vecindario de Pico-Unión en la ciudad de Los Ángeles fue planificada y facilitada en colaboración por National Health Foundation, el Comité de planificación, Cal Walks y SafeTREC para:

1. Crear rutas seguras a la escuela para estudiantes caminando hacia y desde la Escuela Secundaria Alliance Richard Merkin y Escuela Downtown Value;
2. Identificar estrategias para calmar el tráfico para mejorar la seguridad peatonal alrededor del Parque Toberman y la intersección de Calle 18 y la Avenida Unión; y
3. Mejorar la seguridad peatonal y ciclista a lo largo del Bulevar Washington Oeste.

El taller de Pico-Unión convocó a la comunidad local el 14 de julio de 2023 en la Escuela Downtown Value. Dieciocho miembros de la comunidad participaron en el taller, incluyendo a National Health Foundation, la Escuela Downtown Value y residentes de la comunidad. Consistía en:

- Una actividad de visualización donde los participantes imaginaron su comunidad ideal e identificaron las prioridades de la comunidad;
- Una evaluación de caminar y andar en bicicleta en la comunidad para identificar preocupaciones de seguridad.
- Introducción a las estrategias de sistema seguro para crear posibles proyectos que abordan las preocupaciones de seguridad de la comunidad; y
- Actividad de radionovela donde los participantes usan el poder de narración para grabar un episodio de un mini-podcast que se puede usar para seguir abogando por la seguridad peatonal y ciclista.

El área de enfoque de este taller fue el vecindario de Pico-Unión: el Bulevar Olympic al norte, Avenida Normandie Sur al oeste, Autopista Interestatal 110 al este y Autopista

Interestatal 10 al sur. El área de enfoque también incluyó a la Escuela Preparatoria West Adams, la Escuela Preparatoria Loyola de Los Ángeles, la Escuela Primaria Leo Politi, la Escuela Secundaria Berendo, la Escuela Primaria Tenth Street y la Escuela Primaria Los Ángeles.

El siguiente informe resume los resultados del taller y proporciona recomendaciones del Equipo del proyecto informados por los residentes de Pico-Unión para una orientación continua en la implementación de proyectos y programas.

## Contexto y datos

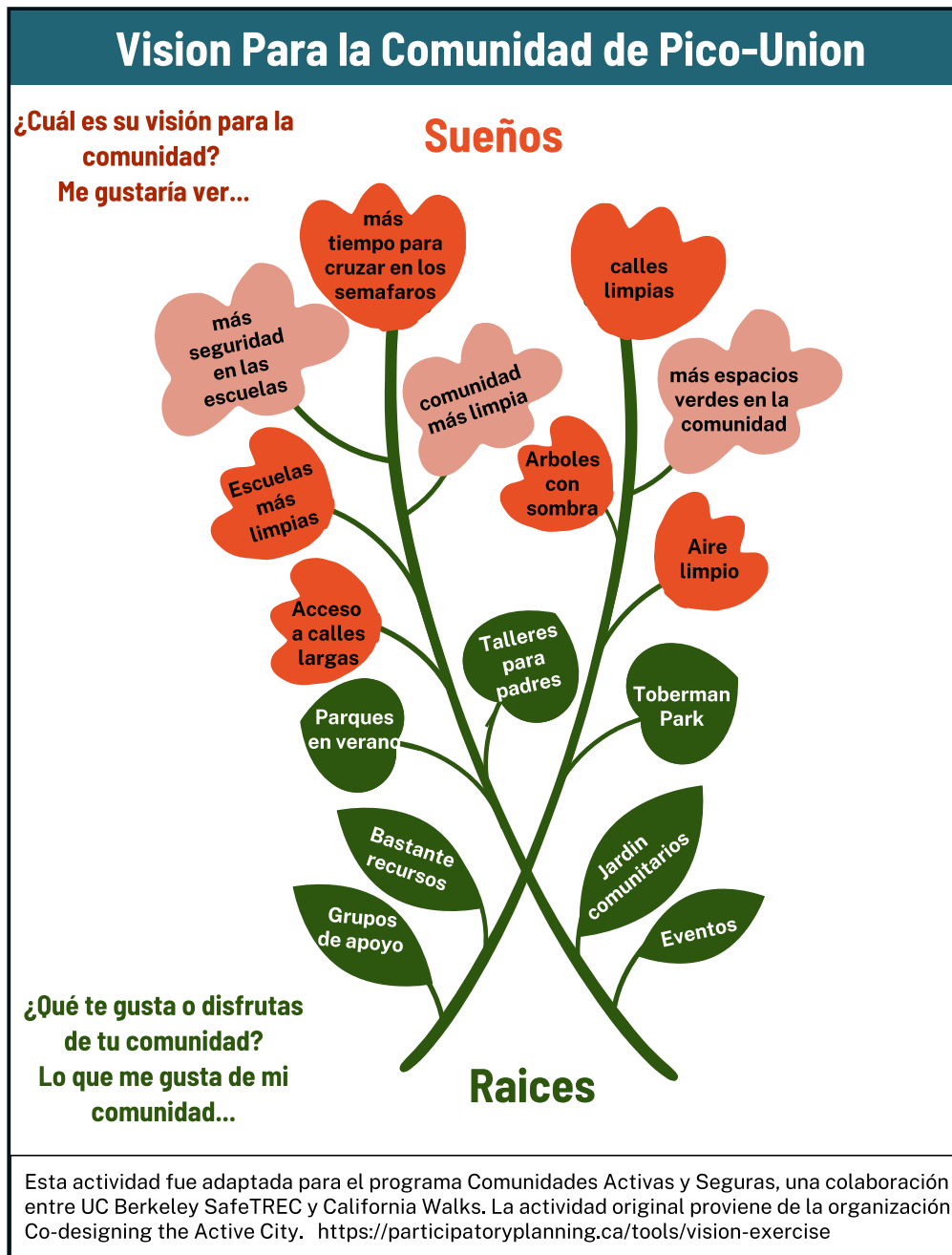


Figura 1: Resumen de la actividad de visualización realizada con los participantes durante el taller

Pico-Unión es una comunidad ubicada en la ciudad de Los Ángeles en el condado de Los Ángeles. Según las [Clasificaciones de choques de OTS](#), en el año 2020, la ciudad de Los Ángeles ocupó el quinto lugar entre quince ciudades con un tamaño de población similar en cuanto a personas muertas o heridas en un choque de tráfico (con una clasificación de “1” que indica la peor). Ocupó el cuarto lugar en choques de peatones y el quinto en choque de bicicletas. En particular, Los Ángeles ocupó el tercer lugar entre 15 ciudades en choques de ciclistas que involucraron a personas menores de 15 años. Los siguientes datos se basan en choques de peatones y bicicletas informadas por la policía que resultaron en lesiones a peatones y ciclistas en Pico-Unión. Los datos relatados en esta sección provienen del Registro Integrado Estatal del Tráfico (SWITRS, por sus siglas en inglés) para los años del 2012 al 2021. Los datos de choques para 2021 son provisionales a partir de mayo de 2023. Se puede encontrar un relato completo de los datos de choques de peatones y bicicletas en el Apéndice.

El veintitrés por ciento de todos los choques fatales y graves involucraron a peatones y ciclistas en California. En el condado de Los Ángeles, alrededor del 30% de todos los choques que resultaron en lesiones graves y fatales involucraron a peatones y ciclistas. En contraste, el área de enfoque tuvo el doble de la tasa del estado, con un 47% de todos los tipos de choques que resultaron en lesiones fatales y graves que involucraron a peatones y ciclistas. Además, los residentes de Pico-Unión andan en bicicleta más que los residentes del condado de Los Ángeles, con un 1,9 % de residentes que usan bicicletas como medio de transporte en comparación con el condado de Los Ángeles con un 0,6 %.

## Datos de choques peatonales

Durante el período de 10 años entre 2012 y 2021, se reportaron 419 choques de peatones, con el año 2018 siendo el más alto con 57 choques de peatones y 2020 siendo el más bajo con 22 choques de peatones. Es importante tener en cuenta que hubo una disminución en los choques en todos los tipos de choques debido a las órdenes de refugio en el lugar de COVID-19.

En los últimos cinco años de datos disponibles, de 2017 a 2021, hubo 195 choques involucrando a peatones, todos resultaron en diversos grados de lesiones para 206 víctimas, como se muestra en la Figura 2. De esas 206 víctimas, hubo 10 muertes. La mitad de todas las fatalidades ocurrieron a lo largo de dos corredores, con tres de las diez fatalidades reportadas a lo largo del Bulevar Pico y dos de los diez a lo largo del Bulevar Washington. Esta alta concentración de muertes de peatones refuerza las preocupaciones que los miembros del Comité de planificación plantearon con respecto a la falta de infraestructura adecuada que promueva la seguridad de los peatones.

Uno de cada cuatro choques reportados ocurrió en la tarde, entre las 6pm y las 9pm (48 en total). Los viernes vieron una parte significativa de todos los choques de peatones, con uno de cada cinco choques reportados ocurriendo ese día. El principal factor de choque para más de la mitad de todos los choques de peatones se clasificó en dos categorías: el conductor no cedió el paso a los peatones en un cruce peatonal marcado o no marcado (57 en total) y los peatones no cedieron el paso a los vehículos cuando cruzan fuera de un cruce peatonal marcado o no marcado (47 en total).

Aproximadamente un tercio de las víctimas involucradas en choques de peatones tenían más de 55 años y otra cuarta parte de las víctimas tenían 24 años o menos. Aproximadamente el 10% (21 en total) de todas las víctimas involucradas en un choque de peatones son niños en edad escolar entre 5 y 16 años. Las personas de sexo masculino representaron el 60% de todas las víctimas. Las personas de sexo femenino en los grupos de edad de 15 a 24 y 65 años y mayores representaron poco menos de la mitad de los choques de peatones en esos grupos de edad. Esto contrasta con las tendencias nacionales, donde las personas de sexo masculino dominan significativamente los choques de peatones en todos los grupos de edad.



# Datos de choques peatonales



Gravedad de choques peatonales	
●	Fatalidad (10)
●	Lesión (grave) (24)
●	Lesión (otra visible) (74)
●	Lesión (queja de dolor) (87)

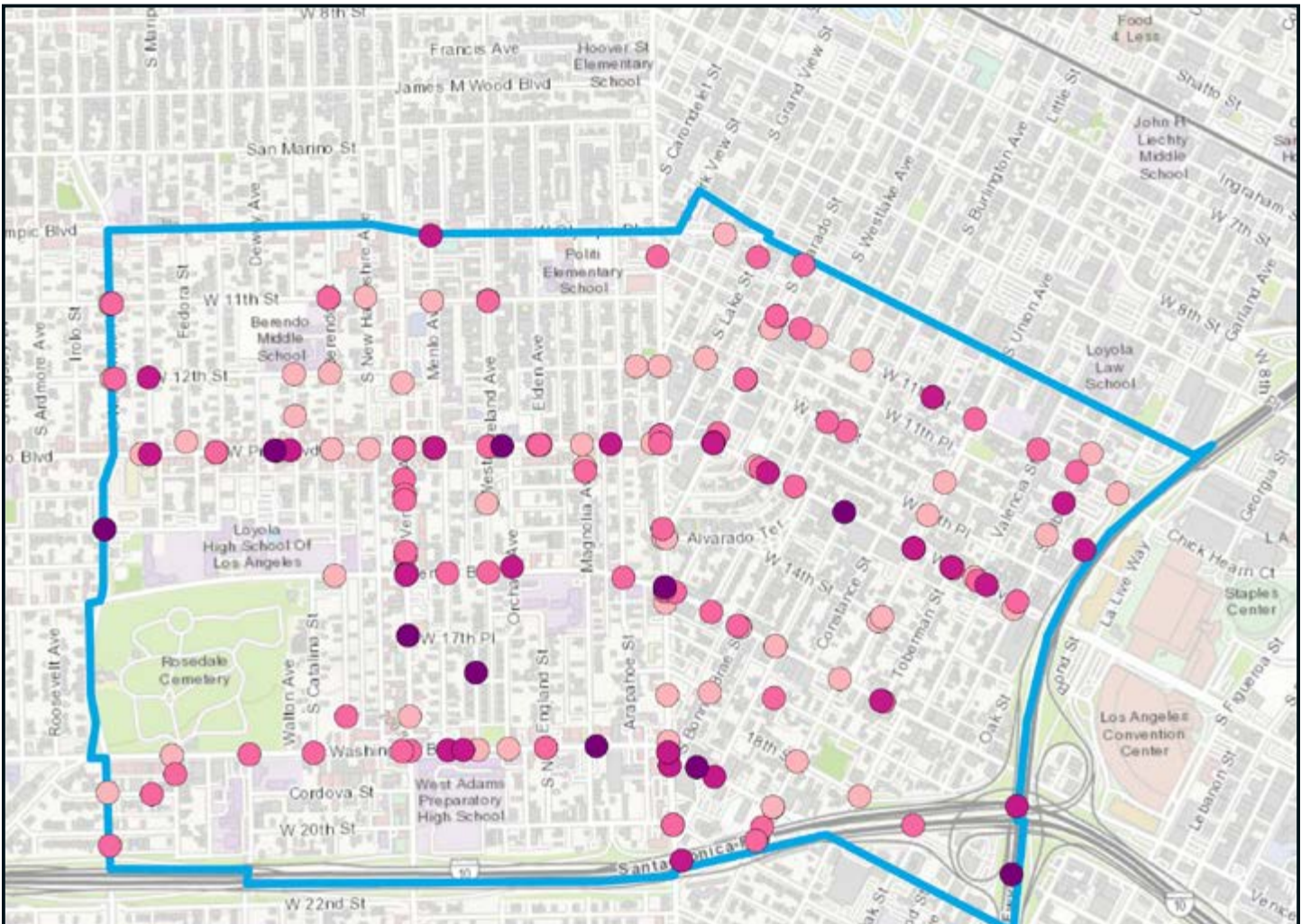


Figura 2: Choques que involucraron a peatones (2017-2021)

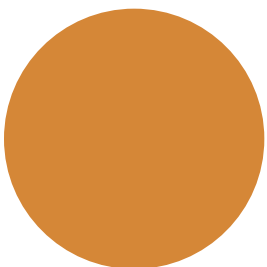
Fuente de datos SWITRS 2017-2021. Los datos de 2021 son provisionales a mayo de 2023.



## Datos de choques de ciclistas

Durante el período de 10 años entre 2012 y 2021, se reportaron 321 choques involucrando a una bicicleta. El número de choques informados vaciló, con picos en los años 2012 (48 choques), 2015 (41 choques) y 2017 (38 choques), todos seguidos de tendencias de declinación. En los últimos cinco años de datos disponibles, de 2017 a 2021, hubo 119 choques, con 117 víctimas reportando lesiones, como se muestra en la Figura 3. A diferencia de los choques de peatones, los choques de bicicletas se concentraron entre las 3pm y las 6pm, con uno de cada cuatro ocurriendo durante ese periodo. Aproximadamente el 12% (14 en total) de los choques ocurrieron los jueves entre las 3pm y las 9pm.

La gran mayoría de las lesiones en choques de bicicleta se clasificaron como lesiones leves (96%). Aproximadamente dos de cada tres víctimas tenían entre 15 y 44 años. Similar a las tendencias a nivel nacional, una parte significativa de las víctimas involucradas en choques de bicicleta eran personas de sexo masculino (86%). Los tres factores principales de choque fueron: el hecho de que el conductor no cedió el derecho de paso al entrar o cruzar una carretera (17%); giró o se movió peligrosamente hacia la derecha o hacia la izquierda en una carretera no marcada (13%); y no andar en bicicleta en la misma dirección en la que conducen los vehículos en la carretera (11%).



# Datos de choques de ciclistas



Gravedad de choques de ciclistas	
●	Fatal (0)
●	Lesión (grave) (5)
●	Lesión (otra visible) (59)
●	Lesión (queja de dolor) (55)

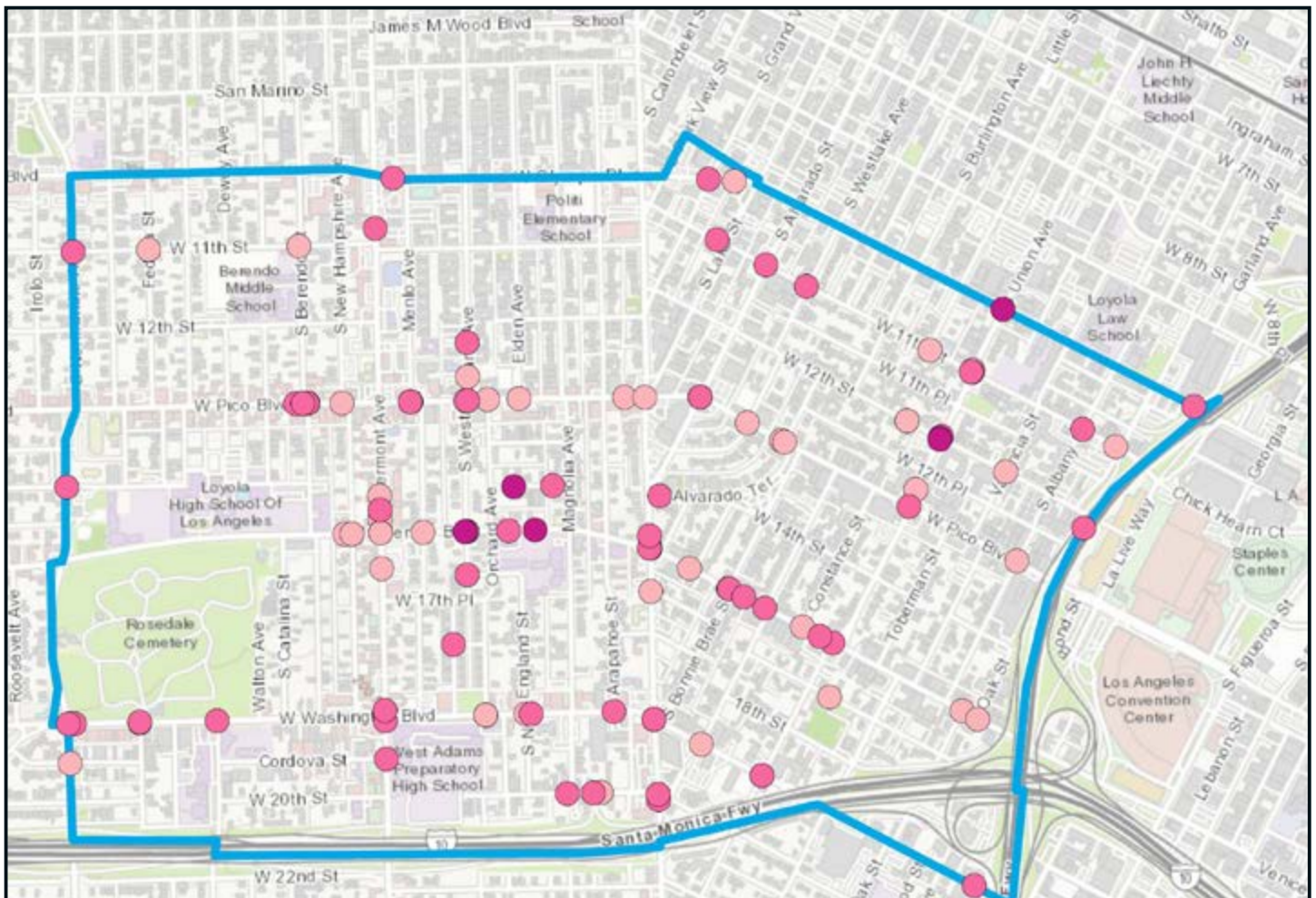


Figura 3: Choques que involucraron a ciclistas (2017-2021)

Fuente de datos SWITRS 2017-2021. Los datos de 2021 son provisionales a mayo de 2023.





## Bienes

- La intersección del Bulevar Washington Oeste y la Avenida Unión Sur es un sitio importante para estudiantes y residentes que dependen del transporte público. Esta área tiene acceso a varias líneas de autobús, incluida la línea 35 de Metro Bus y la ruta DASH Pico-Unión/Echo Park, así como conexiones a la línea A de Metro en la estación Grand/LATTC.
- Un letrero de cruce escolar de alta visibilidad en la Avenida Unión Sur alerta a los conductores sobre estudiantes y familias que cruzan la calle.
- National Health Foundation (NHF, por sus siglas en inglés) es un recurso comunitario valioso. La organización lleva a cabo programas educativos y de investigación relacionados con la atención médica. Más recientemente, NHF trabajó con miembros de la comunidad para abogar por aumentar el tiempo de cruce en la intersección del Bulevar Washington Oeste y la Avenida Unión Sur.



*ARRIBA: Autobús de Metro llega a la esquina del Bulevar Washington Oeste y la Avenida Unión Sur*

*A LA DERECHA: Un letrero de alta visibilidad anunciando un cruce escolar en la Avenida Unión Sur.*



*IZQUIERDA: Marcas de cruce peatonal continental en la intersección del Bulevar Washington Oeste y la Avenida Unión Sur.*



## Preocupaciones

- Les estudiantes que caminan hacia y desde la Escuela Secundaria Alliance Richard Merkin enfrentan mucha congestión de vehículos durante los horarios de llegada y salida, ya que solo hay una entrada a la escuela en el lado oeste de la intersección de la Avenida Unión Sur y la Calle 21 Oeste. Aunque hay una señal de alto en esta intersección, los participantes compartieron que los conductores a menudo ignoran la señal de alto y en lugar de eso se detienen. Además, solo hay un letrero escolar visible en la Avenida Unión Sur en dirección sur, cerca de la intersección de la Avenida Unión Sur y la Calle 21 Oeste. Los conductores también suelen conducir a



*ARRIBA: El cruce de peatones en la intersección en "T" de la Avenida Unión Sur y la Calle 21 Oeste conduce a la entrada de la Escuela Secundaria Alliance Richard.*

velocidades por encima del límite de velocidad publicado de 25 millas por hora frente a la entrada de la escuela. Hay un guardia de cruce durante los horarios de llegada y salida, lo que ayuda a aliviar algunas de estas preocupaciones.

- El ambiente alrededor de la Escuela Downtown Value hace que los estudiantes y las familias que caminan hacia y desde la escuela a lo largo del Bulevar Washington se sientan inseguros. Los conductores aceleran en el Bulevar Washington Oeste y hacen paradas incompletas. Las personas que cruzan la Calle Toberman cruzan la calle corriendo para evitar a los conductores que no hacen una parada completa. Específicamente, los conductores aceleran en el Bulevar Washington Oeste, entre la Calle Toberman y la Calle Oak, a medida que se acercan a las dos entradas de la autopista interestatal 110, lo que puede hacer que las personas que caminan y andan en bicicleta en el área se sientan inseguras. La proximidad a la autopista también empeora el tráfico y la congestión alrededor de la escuela. Además, no hay un cruce de peatones directamente frente a la escuela, lo que provoca caos y horarios de llegada y salida desorganizados, lo que lleva a que los estudiantes y las familias crucen la calle a mitad de cuadra, creando casi choques y aumentando la congestión en los horarios de llegada y salida en la Calle Toberman.



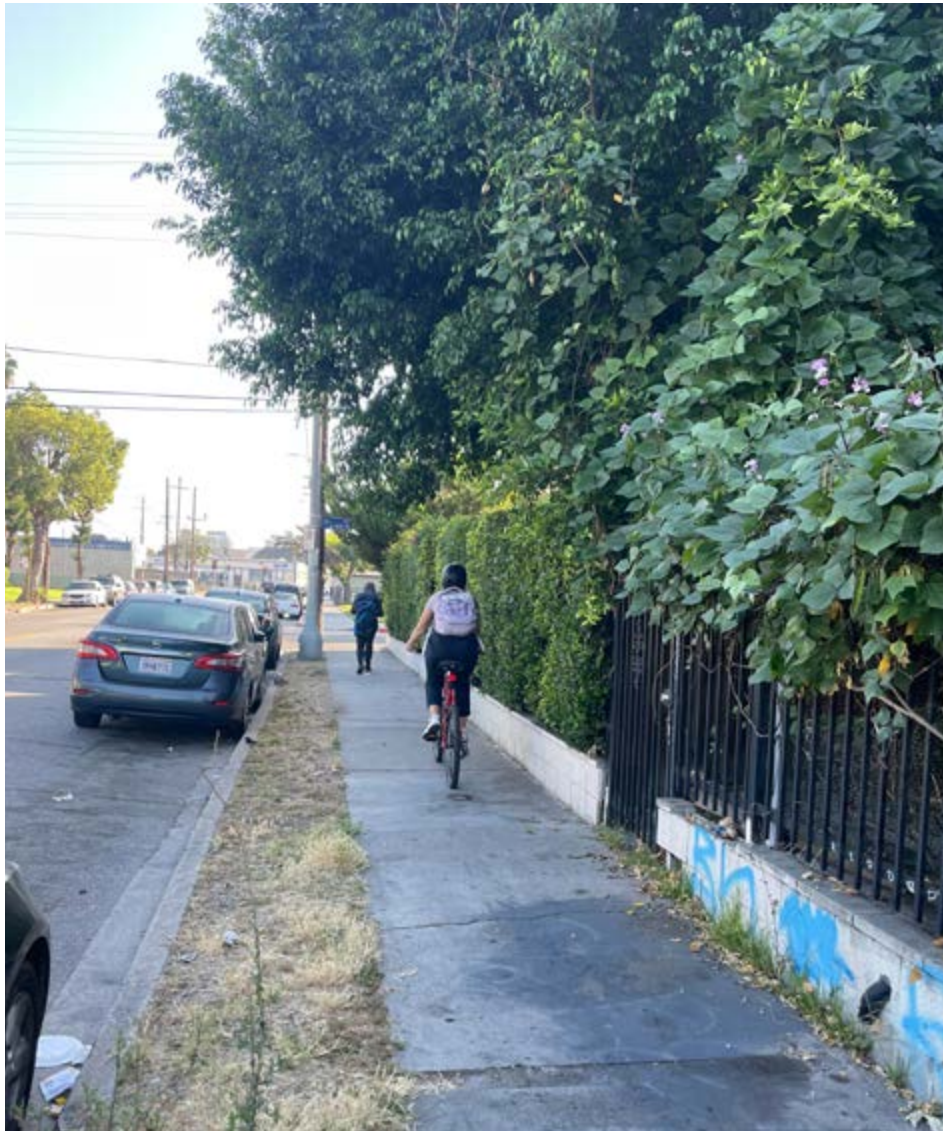
*ARRIBA: La Escuela Downtown Value está ubicada en la intersección de la Calle Toberman y Bulevar Washington Oeste, que no tiene cruces peatonales marcados, lo que deja a los estudiantes y residentes sin un lugar seguro para cruzar.*



*IZQUIERDA: Una persona caminando por el Bulevar Washington Oeste tiene una larga caminata antes de acceder a un cruce peatonal.*



- No hay cruces peatonales marcados en el Bulevar Washington Oeste desde la Avenida Unión Sur hasta la Calle Oak. Los residentes deben caminar casi un cuarto de milla, aproximadamente cinco minutos, para llegar a una intersección señalizada.
- No hay carriles exclusivos para bicicletas en el Bulevar Washington Oeste. Las personas que van en bicicleta comparten la carretera con los conductores, dejándolos vulnerables y con la carga de anticipar comportamientos inseguros de los conductores. Los participantes compartieron que los conductores cambian de carril sin revisar sus puntos ciegos y dan vuelta frente a las personas que van en bicicleta, lo que provoca muchos casi choques. Como resultado, la gente anda en bicicleta por la banqueta. Sin embargo, esto deja menos espacio para las personas que caminan por las banquetas y puede provocar que los peatones sean atropellados.

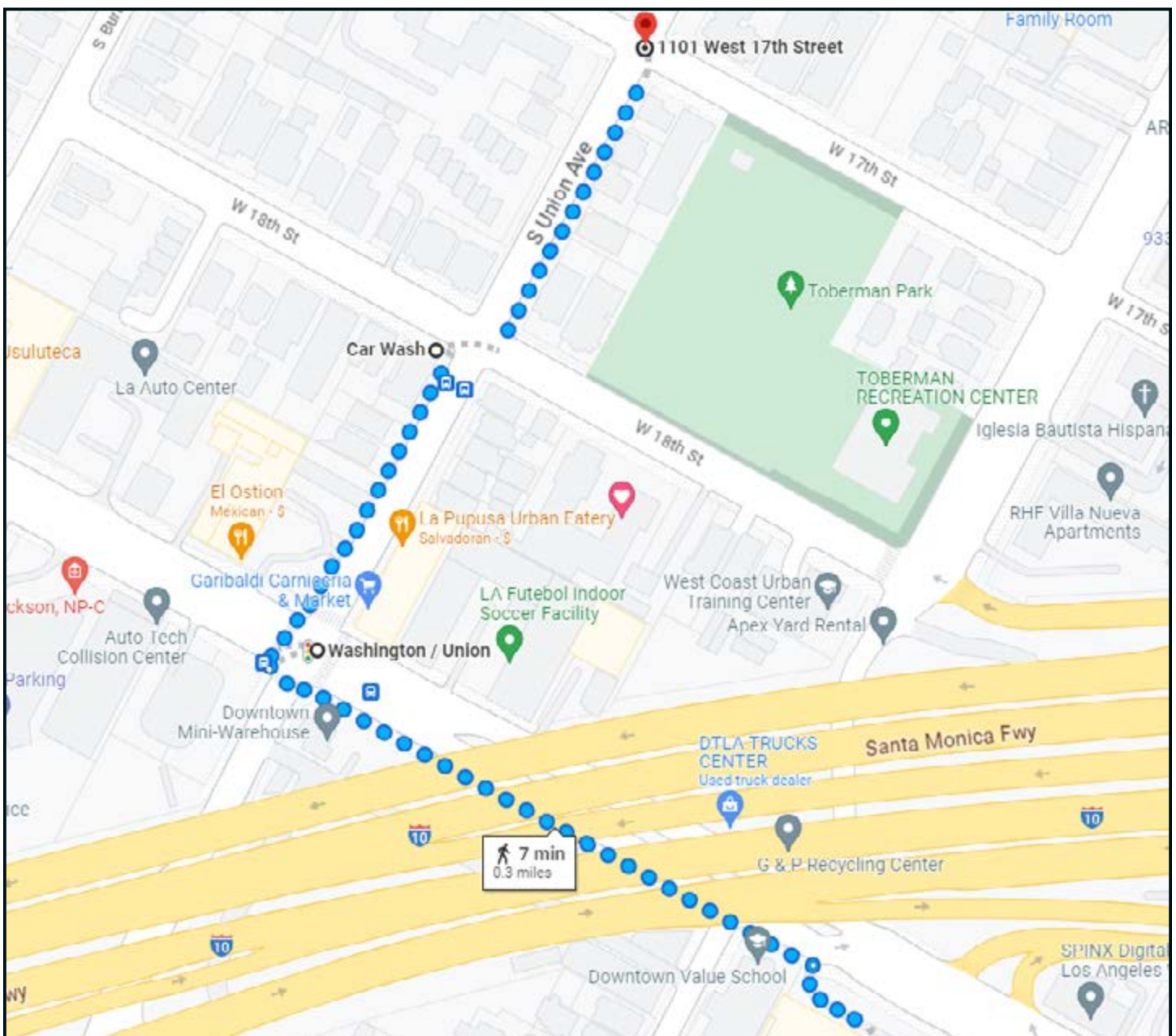


*ARRIBA: Una persona anda en bicicleta en la banqueta y se acerca a un peatón por atrás.*

## Ruta Dos: Avenida Unión Sur hasta la Calle 17

### Bienes

- Una red social sólida proporciona un sentido de comunidad y pertenencia para los residentes. Muchos participantes expresaron alegría al hablar de sus vecinos y de su cuidado mutuo.
- La Avenida Unión Sur cuenta con varias tiendas, que incluyen una panadería, un restaurante y un mercado, lo que brinda a los residentes una manera conveniente de acceder a diferentes fuentes de alimentos.



ARRIBA: Mapa de evaluación de caminata de la Ruta Dos



*ABAJO: Les residentes y miembros de organizaciones comunitarias participan activamente en conversaciones sobre la seguridad de peatones y ciclistas en su comunidad.*



*ARRIBA: Hay varias tiendas disponibles para los residentes en la Avenida Unión Sur, incluidas una panadería y una carnicería.*

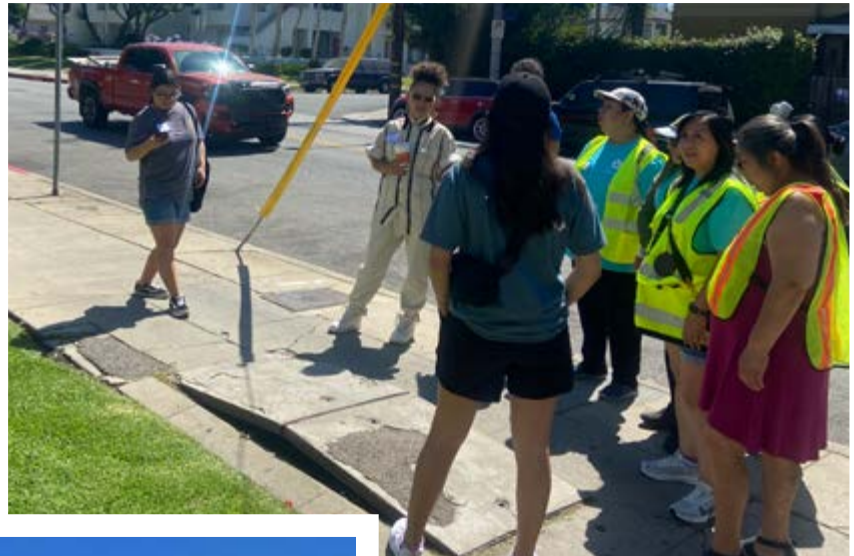


## Preocupaciones

- Hay poca o ninguna sombra a lo largo del Bulevar Washington Oeste y la Avenida Unión Sur, lo que dificulta a los miembros de la comunidad viajar en esta área, especialmente durante los meses más calientes. Las paradas de autobús de esta zona carecen de refugios, lo que obliga a las personas a esperar largos periodos de tiempo expuestas al calor o la lluvia durante los meses de invierno.
- Varias banquetas a lo largo de la Avenida Unión Sur y la Calle 17 están agrietadas y desniveladas, lo que resulta en calles inaccesibles para personas mayores, personas que utilizan dispositivos de movilidad y personas con carritos o carriolas. Además, un pedazo de concreto sobresale del suelo en la Avenida Unión Sur, creando una rampa en la banqueta. Esto se ha convertido en un peligro ya que los niños lo usan como rampa cuando usa
- La intersección de la Avenida Unión Sur y la Calle 18 no tiene cruces peatonales marcados y solo tiene señales de alto a lo largo de Calle 18 Oeste, lo que dificulta que las personas crucen los tramos restantes de la intersección y deja a los peatones vulnerables a casi choques (los casi choques son incidentes en la carretera que fueron evitados). En lugar de hacer paradas completas para permitir que las personas crucen la calle de manera segura, los conductores tratan la señal de solo vueltas a la derecha como una señal de solo ceder el paso, lo que a muchas veces impulsa a conductores impacientes a acelerar y no dar suficiente tiempo a los peatones y otros usuarios de la carretera para cruzar la calle.



*IZQUIERDA: Una parada del autobús sin sombra durante un día caluroso en la Avenida Unión Sur.*



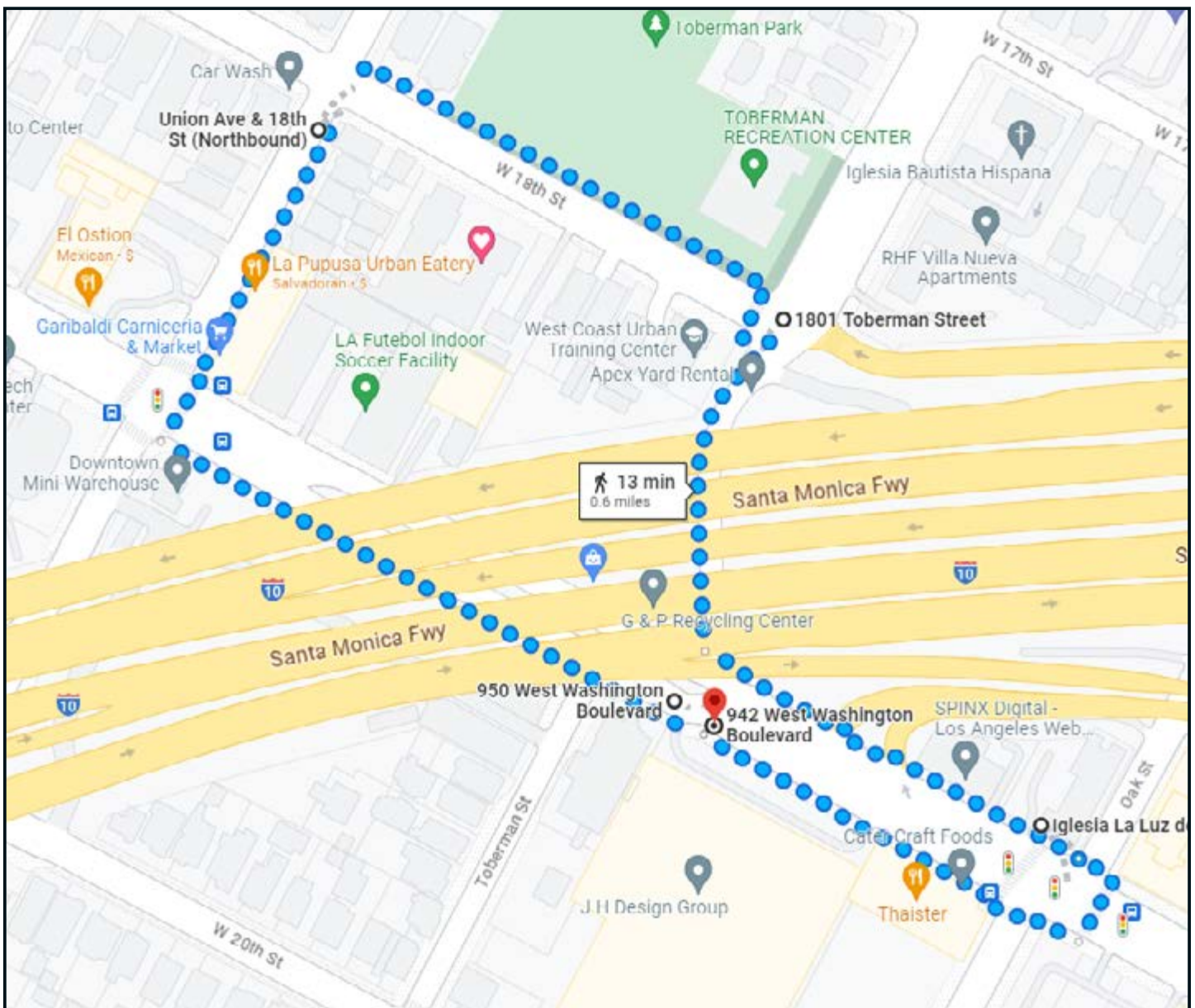
*ARRIBA: Unos miembros de la comunidad parados junto a una rampa que se ha creado erróneamente en la banqueta.*

*ARRIBA: Un letrero que dice que solo se permite dar vuelta a la derecha en la intersección de la Avenida Unión Sur y Calle 18.*

## Ruta Tres: Bulevar Washington Oeste y Parque Toberman

### Bienes

- El Parque Toberman permite a los miembros de la comunidad reunirse de forma segura y disfrutar de la naturaleza y las actividades recreativas. Algunas actividades organizadas en el parque incluyen los clubes extraescolares, las ligas de baloncesto y el programa Summer Night Lights. Los estudiantes de la Escuela Downtown Value y Escuela Secundaria Alliance Richard Merkin viajan al parque para participar en actividades recreativas dirigidas por la escuela.



ARRIBA: Mapa de evaluación de caminata de la Ruta Tres





*ARRIBA: La entrada al Centro de recreación Toberman. Les residentes usan este centro como un recurso para eventos comunitarios.*

## Preocupaciones

- La falta de iluminación a escala peatonal a lo largo del Bulevar Washington Oeste hace que esté demasiado oscuro para caminar con seguridad por la noche y temprano en la mañana, principalmente a través del túnel debajo de la autopista.
- El Parque Toberman es un espacio y recurso comunitario muy utilizado por los estudiantes. Sin embargo, cada vez es más difícil para los residentes y miembros de la comunidad disfrutar de este espacio verde. Los residentes compartieron que los incidentes recientes cerca del parque, como tiroteos y asaltos relacionados con pandillas, desanima a los miembros de la comunidad a usar el parque. Los residentes han visto una disminución en la asistencia a los eventos organizados en el parque. El parque también necesita mantenimiento del área de juegos y los baños. Además, hay una salida de la autopista al lado del Parque Toberman en la intersección de la Calle 18 y Calle Toberman, donde los conductores aceleran regularmente al salir de la autopista. Los conductores también utilizan esta intersección para realizar maniobras ilegales como “donas”.



*ARRIBA: La sección del bulevar West Washington, por debajo de la autopista, procura ser oscura, lo cual la hace sentir peligrosa por la noche y temprano por la mañana.*



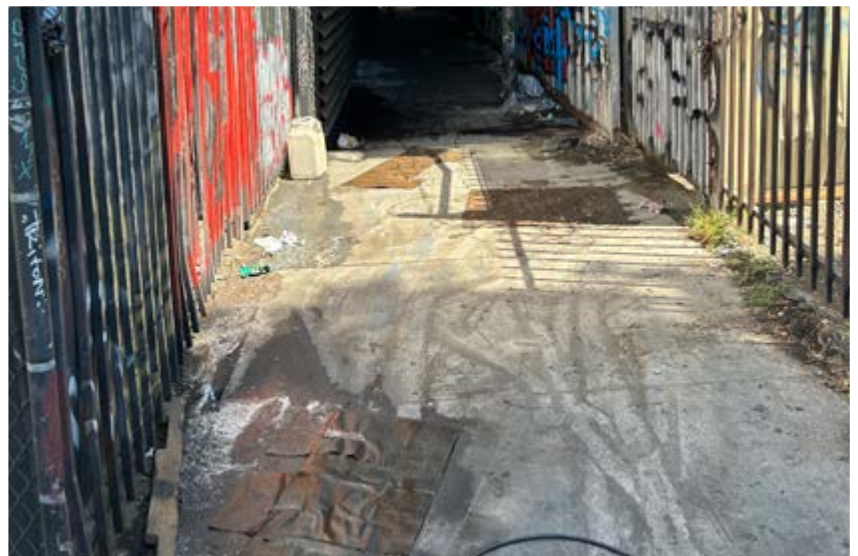
*ARRIBA: Los campamentos y la mala iluminación a lo largo del bulevar West Washington expone a las personas que caminan y andan en bicicleta a un ambiente peligroso*



- Las banquetas y la mediana del Bulevar Washington Oeste suelen estar cubiertas de basura y escombros grandes, lo que obliga a los peatones a caminar por la calle. Los residentes han encontrado agujas en la basura de esta área y están preocupados por la seguridad de los estudiantes que viajan por el Bulevar Washington Oeste. Los residentes compartieron que los estudiantes de secundaria que caminaban hacia la parada de autobús en la intersección del Bulevar Washington Oeste y la Avenida Unión Sur han sido víctimas de robos y asaltos, lo que provocó que los guardianes sacaran a sus hijos de la escuela debido al miedo.
- Los estudiantes y miembros de la comunidad usan un callejón frente al Parque Toberman como atajo. Los conductores pueden entrar al callejón en el extremo sur de la Calle Toberman y salir por el Bulevar Washington Oeste. Este callejón es oscuro, angosto y tiene mucha basura. También hay alambre de espino suelto al lado del callejón que puede ser un peligro para las personas que viajan por el callejón, especialmente de noche, cuando es menos visible. Este callejón también lo utilizan como refugio los miembros de la comunidad que no tienen vivienda.



*ARRIBA: La salida de la Interestatal 10, al lado del Parque Toberman en la intersección de la Calle Toberman y Calle 18, tiene múltiples marcas de llantas en la carretera.*



*ARRIBA: La entrada al callejón es muy frecuentada y conecta el Bulevar Washington Oeste al Parque Toberman.*

# Recomendaciones del Equipo del proyecto

## **Abogar por carriles de bicicletas en el Bulevar Washington y la Avenida Unión Sur**

El Equipo del proyecto recomienda que el Comité de planificación y National Health Foundation (NHF) soliciten al Departamento de Transporte de Los Ángeles (LADOT, por sus siglas en inglés) que instale carriles de bicicletas en el Bulevar Washington Oeste y la Avenida Unión Sur. LADOT ofrece mejoras de seguridad para los usuarios de bicicletas en Los Ángeles, incluyendo los carriles de bicicletas, a través de su iniciativa Visión Cero. National Health Foundation puede colaborar con organizaciones comunitarias locales, como Bike LA, para involucrar al Distrito 1 del Consejo Municipal en la aprobación de fondos para nuevos carriles de bicicletas. Bike LA y National Health Foundation pueden trabajar juntos para planificar una evaluación de la infraestructura de bicicletas con el personal del Distrito 1 del Consejo Municipal para brindarles a los funcionarios una experiencia práctica de andar en bicicleta en su distrito. Además, National Health Foundation y el Comité de planificación pueden continuar trabajando con el Equipo del proyecto con [asistencia técnica de seguimiento](#) para apoyar sus esfuerzos en la promoción de carriles de bicicletas en su comunidad.

Solicitudes por el internet se pueden entregar a LADOT usando este formulario: [solicitud de servicio](#)

Para proponer carriles de bicicleta adicionales, mande un correo electrónico a LADOT usando la dirección: [ladot.active@lacity.org](mailto:ladot.active@lacity.org)

Para ponerse en contacto con la organización comunitaria Bike LA, use su formulario en el internet: [consulta en línea](#)

## **Cruces de peatones decorativos y Kit de parte de SCAG**

National Health Foundation recibió fondos de la Asociación de Gobiernos del Sur de California (SCAG, por sus siglas en inglés) a través de su programa Go Human para apoyar a la comunidad de Pico-Unión con su diseño, desarrollo y planificación liderados por la comunidad para un cruce de peatones decorativo en la Calle 18 y la Avenida Unión Sur. Los participantes compartieron que esta intersección es muy peligrosa porque los conductores no respetan el límite de velocidad y continuamente realizan maniobras ilegales. Esta intersección es muy utilizada por los estudiantes que acceden al Parque Toberman y es un punto vital en su comunidad. Los cruces peatonales creativos son más visibles para los conductores, son más agradables estéticamente y culturalmente más relevantes para la comunidad y pueden ayudar a impulsar el orgullo comunitario.

Lamentablemente, este proyecto se ha retrasado. El Equipo del proyecto recomienda que el Comité de planificación y National Health Foundation colaboren con la Asociación de Gobiernos del Sur de California (SCAG) para instalar un cruce decorativo temporal utilizando su programa Go Human Kit de partes en la intersección de la Avenida Unión Sur y la Calle 18 mientras su proyecto actual sigue pendiente.

Para una lista de recipientes de los mini-becas: [Subvenciones de SCAG Go Human](#)

Para más detalles e información de contacto para pedir materiales prestados: [SCAG Kit de partes](#)

## **Realizar una capacitación comunitaria en persona para My LA 311 para solicitar servicios de limpieza de basura**

El Equipo del proyecto recomienda que el Comité de planificación y National Health Foundation planifiquen un taller en persona para enseñar a los miembros de la comunidad de Pico-Unión cómo utilizar los servicios de My LA 311. Los residentes compartieron que grandes cantidades de basura a menudo bloquean las banquetas a lo largo del Bulevar Washington Oeste. Estas obstrucciones limitan el espacio disponible para los peatones en las banquetas, obligándolos a caminar por la carretera. El centro de llamadas 311 permite a los residentes solicitar diversos servicios de la ciudad, incluidos servicios de limpieza de calles y basura. Organizar un taller en persona brindará un enfoque práctico sobre el uso del 311 y aumentará la comodidad de los residentes al presentar sus solicitudes de banquetas más limpias y transitables.

Para iniciar un pedido de servicio: [pedidos por el internet de 311](#)

Para una lista completa de servicios: [My LA 311](#)

## **Solicitar un Aviso rectangular de luces rápidas destellantes y cruce peatonal elevado**

El Equipo del proyecto recomienda que el Comité de planificación colabore con el Departamento de Transporte de Los Ángeles (LADOT) y la oficina Bureau of Street Services (conocido como Streets LA) para solicitar la instalación de un Aviso rectangular de luces rápidas destellantes (RRFB, por sus siglas en inglés) y un cruce peatonal elevado cerca de la entrada a la Escuela Secundaria Alliance Richard Merkin, en la Avenida Unión Sur y la Calle 21 Oeste. Un aviso rectangular de luces rápidas destellantes es activada por las personas que caminan en el cruce de peatones y hace que los peatones sean más visibles al indicarles a los conductores que cedan el paso a las personas. Un cruce de peatones elevado es un tipo de plataforma de velocidad que eleva la carretera al mismo nivel de la banqueta. Hace que las personas que caminan en el cruce de peatones sean más visibles y ayuda a reducir la velocidad de los conductores.

Para entregar solicitudes por el internet con LADOT: [solicitud de servicio por internet](#)

Para más información sobre RRFBs: [Aviso rectangular de luces rápidas destellantes](#)

Para más información sobre cruces peatonales elevados: [Página Informática](#)

Para contactar la Oficina de Servicios Callejeros y preguntar sobre RRFBs: [Información de contacto](#)

## **Solicitar una señal de radar de retroalimentación de velocidad en el Bulevar Washington Oeste**

El Equipo del proyecto recomienda que el Comité de planificación y National Health Foundation soliciten una señal de radar de retroalimentación de velocidad en el Bulevar Washington Oeste del Departamento de Transporte de Los Ángeles (LADOT). La señal de radar se puede colocar en el Bulevar Washington Oeste entre la Avenida Unión Sur y la Calle Oak para alertar a los conductores sobre su velocidad. Los miembros de la comunidad compartieron que agregar radares de velocidad, cruces peatonales y señales de alto puede ser una forma eficaz de reducir el exceso de velocidad en su comunidad.

Para someter solicitudes por el internet con LADOT: [pedidos de servicios por el internet](#)

El [Kit de herramientas de Visión Cero](#) provee más información sobre señales de radar de retroalimentación de velocidad.

## **Campaña de mensajes de seguridad**

El Equipo del proyecto recomienda que el Comité de planificación colabore con la Escuela Secundaria Alliance Richard Merkin y la Escuela Downtown Value para desarrollar una campaña de mensajes “Comparte la carretera” (Share the Road) dirigida por la comunidad. Los participantes compartieron que la comunidad debe participar y que esta campaña puede ser una oportunidad para involucrar a los residentes y miembros a participar modelando cómo caminar y andar en bicicleta de forma segura. Se pueden colocar mensajes de seguridad, como volantes, letreros y otros materiales impresos, en las áreas alrededor de las escuelas, como paradas de autobús, cajas de servicios públicos y áreas de preocupación. La campaña tiene como objetivo incluir las áreas críticas donde ocurren los comportamientos más inseguros. Se puede desarrollar la campaña para enfocarse en el exceso de velocidad, las paradas incompletas y la limpieza de las calles.

La [campaña de seguridad de Go Human](#) de la Asociación de Gobiernos del Sur de California puede servir como modelo y fuente de financiación para esta campaña.

## **Historias de la Vía Pública**

El Equipo del proyecto recomienda que el Comité de planificación y National Health Foundation compartan la herramienta [Historias de la Vía Pública](#) con el resto de la comunidad. Historias de la Vía Pública es una herramienta de participación comunitaria que permite a los residentes, grupos comunitarios y agencias recopilar información sobre choques de transporte, casi choques, peligros generales y lugares seguros para viajar. Historias de la Vía Pública presenta una encuesta donde las personas pueden registrar sus experiencias de transitar. Una vez que se ha ingresado un registro, la información es de acceso público en el sitio web con mapas y tablas que se pueden descargar. Las organizaciones y agencias comunitarias pueden utilizar esta información como parte de enfoques de recopilación de información cualitativa para evaluaciones de necesidades locales, esfuerzos de planificación de seguridad del transporte, programas de seguridad y propuestas de proyectos. Historias de la Vía Pública es de uso gratuito y de acceso público.

Para más información, visite el sitio web de Historias de la Vía Pública: [Historias de la Vía Pública: Una plataforma para involucrar a la comunidad](#).



## Lanzar un Programa de valet de seguridad escolar

El Equipo del proyecto recomienda que el Comité de planificación colabore con la Escuela Secundaria Alliance Richard Merkin y la Escuela Downtown Value para lanzar un programa de valet de seguridad escolar. Este programa puede ayudar a mejorar la seguridad de los estudiantes al proporcionar un movimiento de tráfico más fluido alrededor de las escuelas. Un valet dirigirá a los conductores y estudiantes a una zona designada para salir del automóvil de manera segura. Este programa también ayudará a los estudiantes que caminan a la escuela al disminuir el tráfico de vehículos y permitir que los estudiantes se sientan más cómodos caminando y cruzando la calle. El [lanzamiento de un programa de valet de seguridad escolar](#) en una escuela del Distrito Escolar Unificado de Los Ángeles podría contar con el apoyo de la [Oficina de Salud y Seguridad Ambiental](#) (OEHS por sus siglas en inglés).

A continuación son recursos adicionales que pueden guiar la implementación de un programa de valet de seguridad:

[Información general de valet de seguridad](#) puede proporcionar más información sobre el programa de valet de seguridad.

El [Kit del programa de valet de seguridad escolar](#) provee una lista de materiales requeridos para el programa e información de contacto para la OEHS.

## Desarrollar un Programa de rutas seguras a la escuela

El Equipo del proyecto recomienda que el Comité de planificación colabore con la Escuela Secundaria Alliance Richard Merkin y la Escuela Downtown Value para desarrollar un Programa de [Rutas seguras a la escuela](#) (SRTS por sus siglas en inglés). Juntos, pueden identificar soluciones, determinar la mejor manera de involucrar a la comunidad, y desarrollar las mejores rutas hacia y desde la escuela. El programa SRTS puede comenzar con un evento de caminata a la escuela. El comité de planificación puede utilizar los recursos proporcionados por el programa [Rutas Seguras a la Escuela del Departamento de Transporte de Los Ángeles](#) para implementar un “Street Pop-Up” para el evento de Caminar-a-la-escuela. (Los eventos “Street Pop-Up” son transformaciones de calles de un día para probar posibles proyectos de seguridad vial y solicitar opiniones de los miembros de la comunidad).

## Solicitar una evaluación de iluminación en el Bulevar Washington Oeste

El Equipo del proyecto recomienda que el Comité de planificación solicite una evaluación de iluminación en el Bulevar Washington Oeste, específicamente en el paso abajo de la autopista interestatal 110. La solicitud se puede hacer a la oficina [Bureau of Street Lighting](#) de la ciudad de Los Ángeles. Una mejor iluminación pública puede mejorar la visibilidad de los peatones y ciclistas que viajan por este corredor. Aumentar la iluminación pública también puede desanimar el crimen y mejorar la percepción de seguridad personal, especialmente para los residentes que caminan por el Bulevar Washington Oeste para acceder a las Líneas Azules del Metro.

El Comité de planificación puede consultar el [Manual de iluminación para peatones de la Administración Federal de Carreteras de los Estados Unidos](#) para obtener más información sobre cómo evaluar las condiciones de iluminación actuales, cómo diseñar iluminación a escala peatonal y cómo implementar iluminación a escala de peatones.

Para comunicarse con la Oficina de Iluminación Público de la Ciudad de Los Ángeles: [Formulario de contacto en línea](#)

# Los Caminos de las Vías: Radionovela

Durante la capacitación, los participantes crearon una Radionovela, un podcast que destaca las preocupaciones de la comunidad y propone soluciones a través del poder de la narración. Este proyecto de audio está destinado a ser utilizado como una herramienta de promoción para crear sus visiones comunitarias locales para una comunidad saludable, transitable a pie y en bicicleta. Este episodio y todos los podcasts anteriores de Camino de las Vías se pueden encontrar en [Soundcloud](#). En el apéndice de este informe se puede encontrar una transcripción de la Radionovela.

Este episodio destaca la experiencia de los miembros de la comunidad que enfrentan la basura en sus calles, los desafíos que enfrentan con su distrito local y la financiación de proyectos, y los peligros del exceso de velocidad y las agresiones en su vecindario. Los participantes compartieron que se necesita más participación comunitaria. Si más miembros de la comunidad participaran en reuniones y en esfuerzos de promoción, Pico-Unión tendría más éxito en obtener más fondos para aprobar proyectos que abordarán las velocidades peligrosas y aumentarán la seguridad en sus vecindarios. Para leer una transcripción del audio, consulte el Apéndice.

# Apéndice

- Datos de choques
- Datos de CAyS ESRI Community Analyst
- Transcripción Radionovela

# El Historial de Choques que Involucraron a Peatones y Ciclistas en la vecindad de **Pico Union**

Visita al sitio – 26 de mayo del 2023  
Areli Balderrama, [arelib@berkeley.edu](mailto:arelib@berkeley.edu)

Berkeley SafeTREC

## ¿Qué es un choque de peatones?



- Choque entre un peatón y un vehículo motorizado
  - Incluye a una persona a pie, en monopatín, cochecito, silla de ruedas, dispositivo eléctrico de movilidad asistida
- Un choque puede provocar múltiples víctimas entre los peatones



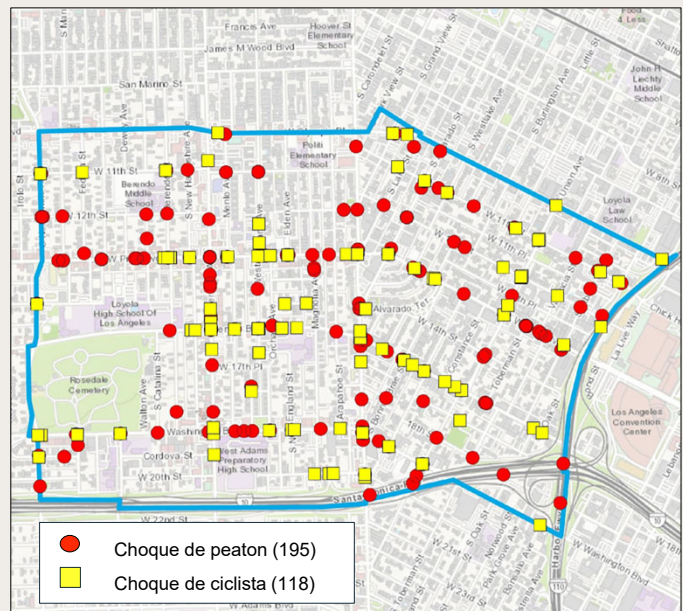
## ¿Qué es un choque de bicicleta?



- Choque entre una bicicleta y un vehículo de motor
- Las bicicletas se consideran vehículos y, por lo tanto, las infracciones cometidas por un "conductor" podrían haber sido cometidas por un conductor de vehículo de motor o por un ciclista.

## Descripción general de los choques en Pico-Union, 2017-2021

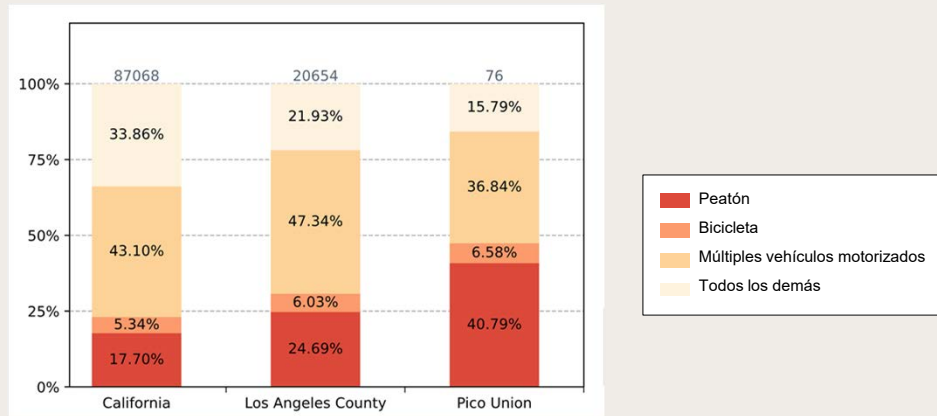
- De 2017 a 2021, hubo un total de 195 choques de peatones y 118 choques de bicicletas en nuestra área de enfoque.



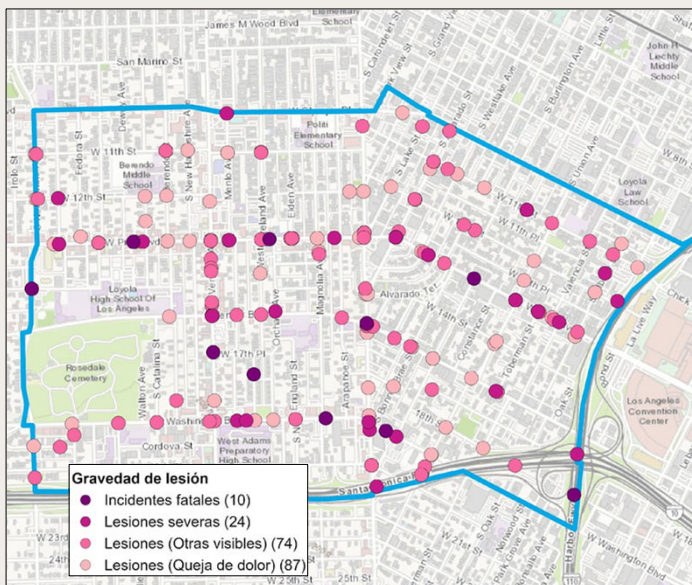
Fuente de datos: Sistema Integrado de Registro de Tráfico Estatal (SWITRS) 2017-2021. Los datos de 2020 y 2021 son provisionales a marzo de 2023.

# ¿Cómo se compara el área de Pico-Union con otras áreas?

Choques con lesiones fatales y graves por modo de involucramiento 2017-2021



Fuente de datos: Sistema Integrado de Registro de Tráfico Estatal (SWITRS) 2017-2021. Los datos de 2020 y 2021 son provisionales a marzo de 2023.

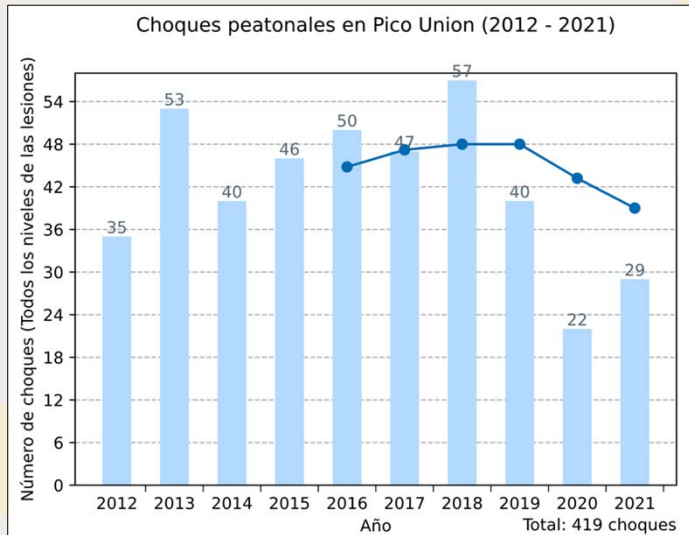


Fuente de datos: Sistema Integrado de Registro de Tráfico Estatal (SWITRS) 2017-2021. Los datos de 2020 y 2021 son provisionales a marzo de 2023.

## Choques peatonales 2017-2021

- La mitad de todas las accidentes fatales ocurrieron a lo largo de dos corredores (3 de 10) las accidentes fatales ocurrieron en Pico Boulevard y (2 de 10) ocurrieron en Washington Boulevard.
- Vermont Avenue entre Pico y Washington Boulevard tiene altas concentraciones de choques de peatones que van desde 1 fatalidad hasta múltiples tipos de gravedad.

# Choques peatonales 2012-2021



Fuente de datos: Sistema Integrado de Registro de Tráfico Estatal (SWITRS) 2017-2021. Los datos de 2020 y 2021 son provisionales a marzo de 2023.

# Accidentes peatonales 2017-2021

Por hora del día y semana

Choques peatonales por tiempo de día y día de semana en Pico Union

	lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	Total
09:00PM-11:59PM	3	1	3	4	9	5	2	27
06:00PM-08:59PM	10	7	2	9	12	4	4	48
03:00PM-05:59PM	7	2	8	7	7	4	1	36
Noon-02:59PM	6	3	2	2	1	7	4	25
09:00AM-11:59AM	0	2	1	0	3	3	4	13
06:00AM-08:59AM	6	4	6	3	6	0	0	25
03:00AM-05:59AM	1	1	1	0	1	2	2	8
Midnight-02:59AM	3	2	1	0	1	3	3	13
<b>Total</b>	<b>36</b>	<b>22</b>	<b>24</b>	<b>25</b>	<b>40</b>	<b>28</b>	<b>20</b>	<b>195</b>

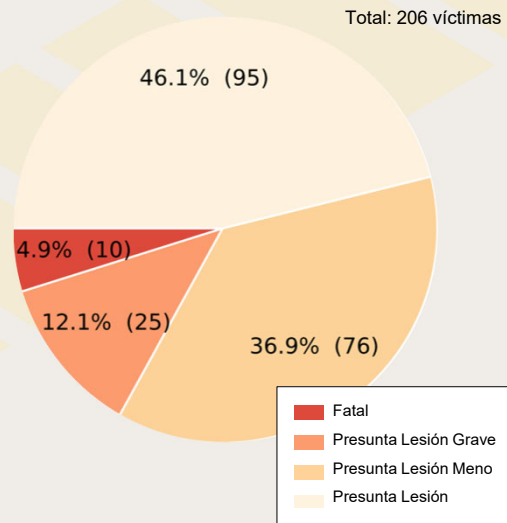
Fuente de datos: Sistema Integrado de Registro de Tráfico Estatal (SWITRS) 2017-2021. Los datos de 2020 y 2021 son provisionales a marzo de 2023.

# Choques peatonales 2017-2021

## Por gravedad de la lesión

206 víctimas resultaron heridas en 195 choques peatonales

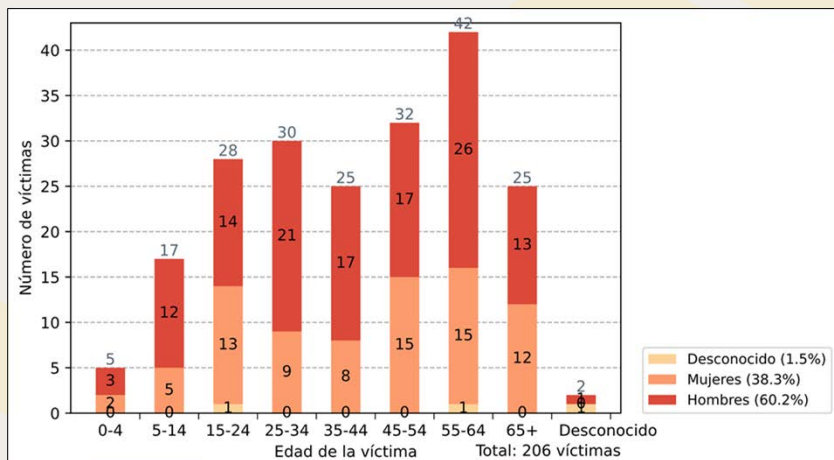
10 víctimas fallecieron y 25 tuvieron presunta lesión grave



Fuente de datos: Sistema Integrado de Registro de Tráfico Estatal (SWITRS) 2017-2021. Los datos de 2020 y 2021 son provisionales a marzo de 2023.

# Choques peatonales 2017-2021

## Por edad y género de la víctima



Fuente de datos: Sistema Integrado de Registro de Tráfico Estatal (SWITRS) 2017-2021. Los datos de 2020 y 2021 son provisionales a marzo de 2023.



# Choques peatonales 2017-2021

## Infracciones más frecuentemente citadas en choques con lesiones

**57**  
choques

**21950.a** El conductor no cede el paso a los peatones en un cruce peatonal marcado o no marcado

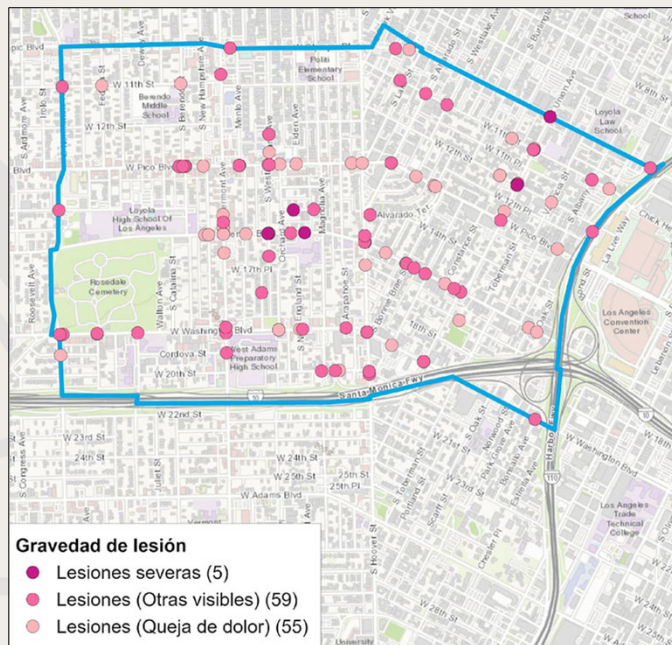
**47**  
choques

**21954.a** Peatones debe ceder el paso a los vehículos al cruzar fuera de un cruce peatonal marcado o no marcado

Fuente de datos: Sistema Integrado de Registro de Tráfico Estatal (SWITRS) 2017-2021. Los datos de 2020 y 2021 son provisionales a marzo de 2023.

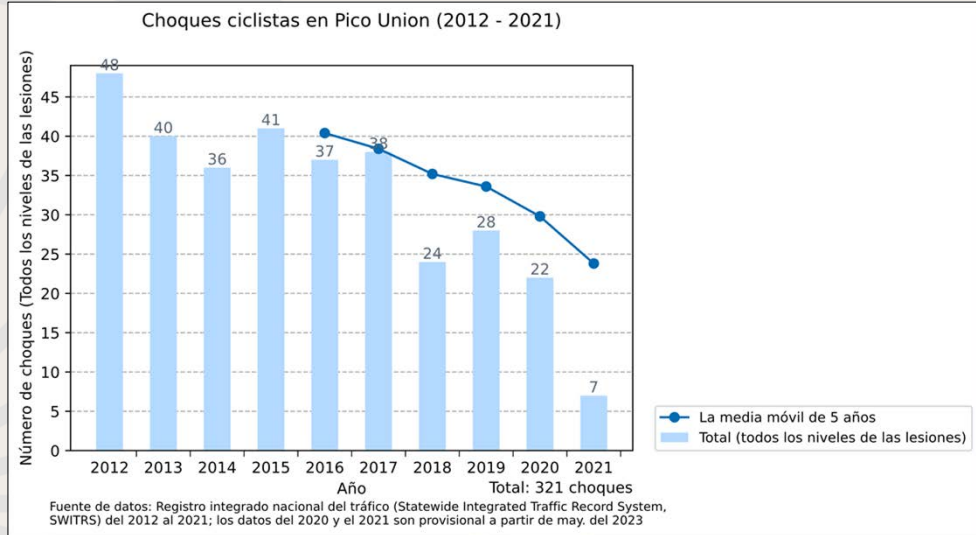
# Choques de bicicleta 2017-2021

- 4 de los 5 choques que se clasifican como lesiones graves ocurrieron en dos corredores (2 a lo largo de South Union Avenue) y (2 a lo largo de Venice Boulevard)
- Además, Washington Boulevard tiene una alta concentración de choques que resultaron en lesiones (otras visibles)



Fuente de datos: Sistema Integrado de Registro de Tráfico Estatal (SWITRS) 2017-2021. Los datos de 2020 y 2021 son provisionales a marzo de 2023.

## Choques de bicicleta 2012-2021



## Choques de bicicleta 2017-2021 Por hora del día y semana

Choques ciclistas por tiempo de día y día de semana en Pico Union

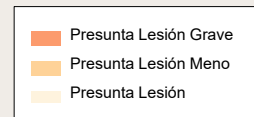
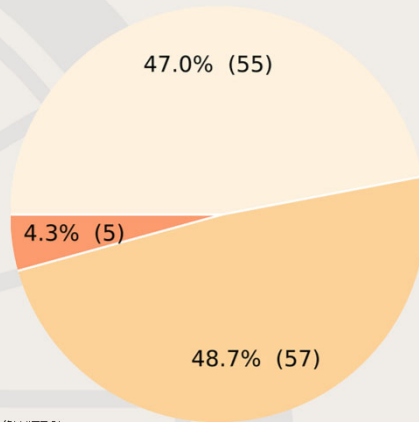
	lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	Total
09:00PM-11:59PM	0	2	1	1	2	2	0	8
06:00PM-08:59PM	4	4	5	7	2	3	1	26
03:00PM-05:59PM	4	4	6	7	4	5	1	31
Noon-02:59PM	0	2	1	5	1	6	2	17
09:00AM-11:59AM	3	0	2	0	3	2	2	12
06:00AM-08:59AM	6	5	3	0	4	0	2	20
03:00AM-05:59AM	0	1	0	0	1	1	0	3
Midnight-02:59AM	0	0	0	1	1	0	0	2
Total	17	18	18	21	18	19	8	119

Fuente de datos: Sistema Integrado de Registro de Tráfico Estatal (SWITRS) 2017-2021. Los datos de 2020 y 2021 son provisionales a marzo de 2023.

# Choques de bicicleta 2017-2021

## Por gravedad de la lesión

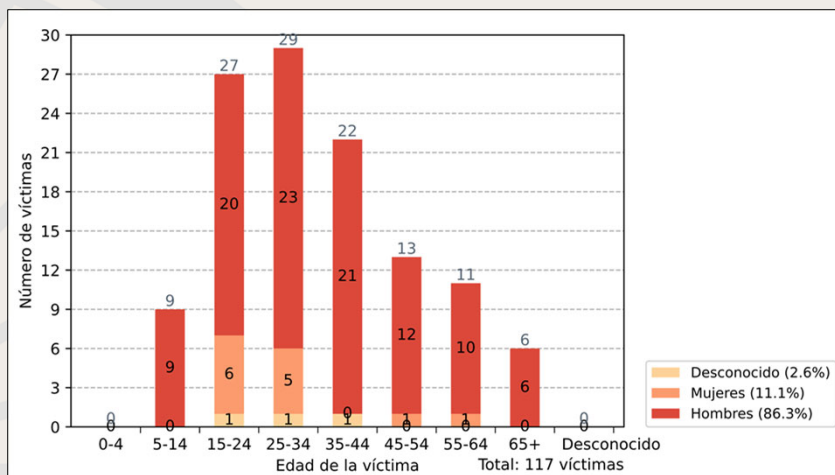
117 víctimas



Fuente de datos: Sistema Integrado de Registro de Tráfico Estatal (SWITRS) 2017-2021. Los datos de 2020 y 2021 son provisionales a marzo de 2023.

# Choques de bicicleta 2017-2021

## Por edad y género de la víctima



Fuente de datos: Sistema Integrado de Registro de Tráfico Estatal (SWITRS) 2017-2021. Los datos de 2020 y 2021 son provisionales a marzo de 2023.

# Choques de bicicleta 2017-2021

Infracciones más frecuentemente citadas en choques con lesiones

**20**  
choques

**21804.a** El conductor no cede el derecho de paso al entrar / cruzar una carretera

**16**  
choques

**22107.** Vuelta o movimiento inseguro a la derecha o a la izquierda en una carretera o vuelta sin señalizar

**13**  
choques

**21650.** No andar en bicicleta en la misma dirección en la carretera que los vehículos son conducidos

Fuente de datos: Sistema Integrado de Registro de Tráfico Estatal (SWITRS) 2017-2021. Los datos de 2020 y 2021 son provisionales a marzo de 2023.

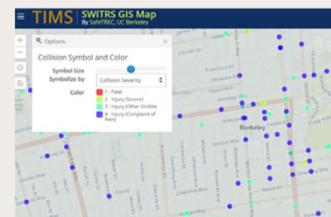
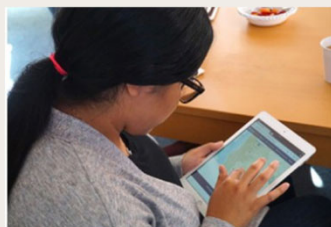
## Recursos adicionales

### Street Story

Street Story es una herramienta para juntar comentarios de la comunidad sobre temas de seguridad en el transporte.

Comparte historias en Street Story de dónde has estado en un choque o casi choque, o dónde te sientes seguro o inseguro viajando.

[streetstory.berkeley.edu](http://streetstory.berkeley.edu)



### Sistema de Lesiones de Transporte (TIMS)

TIMS es una herramienta basada en la web que permite a los usuarios analizar y mapear datos del Sistema Integrado de Registros de Tráfico Estatal de California (SWITRS).

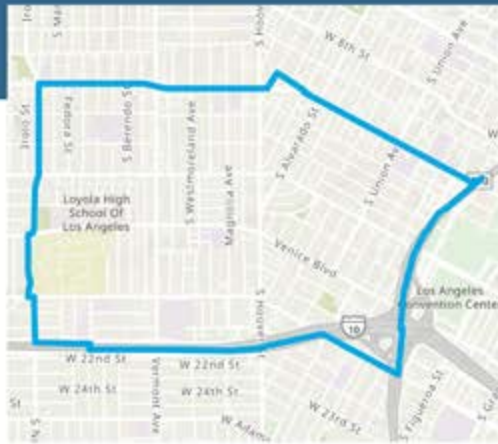
Para explorar más a fondo los datos de choque, regístrese para obtener una cuenta gratuita para acceder a las herramientas y recursos en TIMS.

[tims.berkeley.edu](http://tims.berkeley.edu)



# Pico-Union

Comunidades Activas y Seguras (Safe and Active Communities)



## Key Facts



**23%**

Households with 1+ Persons with a Disability

## Vulnerable Population



**12%**

Population 65+



**33%**

Households without a vehicle



**30%**

Households Below the Poverty Level

## Commute Profile



**26%**

Took Public Transportation



**11%**

Carpooled



**4%**

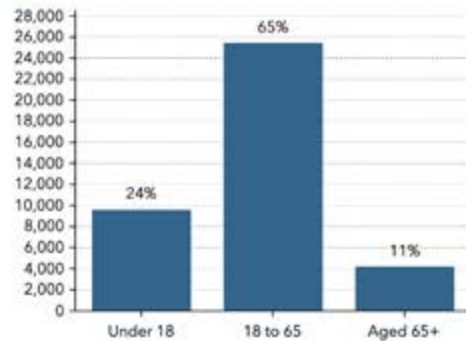
Walked to Work



**1%**

Bike to Work

## Population by Age



## 2022 Race and ethnicity (Esri)

The largest group: Hispanic Origin (Any Race) (77.56)

The smallest group: Pacific Islander Alone (0.09)

Indicator ▲	Value	Diff
White Alone	10.81	-20.97
Black Alone	3.99	-3.86
American Indian/Alaska Native Alone	3.61	+1.92
Asian Alone	13.02	-2.35
Pacific Islander Alone	0.09	-0.15
Other Race	55.03	+27.01
Two or More Races	13.45	-1.59
Hispanic Origin (Any Race)	77.56	+29.58

Bars show deviation from Los Angeles County

## Household Income (2021)

Median Household Income	Count	Percentage
Median Household Income	\$40,136	
Median Household Income < \$10,000	1,207	10%
Median Household Income \$10,000 - \$14,999	1,111	9%
Median Household Income \$15,000 - \$19,999	1,022	8%
Median Household Income \$20,000 - \$24,999	626	5%
Median Household Income \$25,000 - \$29,999	734	6%
Median Household Income \$30,000 - \$34,999	702	6%
Median Household Income \$35,000 - \$39,999	769	6%
Median Household Income \$40,000 - \$44,999	500	4%
Median Household Income \$45,000 - \$49,999	791	6%
Median Household Income \$50,000 - \$59,999	1,101	9%
Median Household Income \$60,000 - \$74,999	1,029	8%
Median Household Income \$75,000 - \$99,999	1,236	10%
Median Household Income \$100,000 - \$124,999	544	4%
Median Household Income \$125,000 - \$149,999	351	3%
Median Household Income \$150,000 - \$199,999	403	3%
Median Household Income \$200,000+	242	2%

## Appendice C: Transcripción de la Radionovela Los Caminos de la Vía

Para escuchar este mini podcast, visite [bit.ly/los-caminos-de-la-via](https://bit.ly/los-caminos-de-la-via).

La siguiente es una transcripción de la radionovela.

**Participante:** Cómo ha ido cambiando nuestra comunidad y para bien. A mí eso me gusta mucho.

**Participante:** ¿Qué me gusta? Disfrutar en el Parque Toberman cuando llegan los programas de Summer Nights, que son de miércoles a sábado, donde hay actividades para los niños, para nosotros los padres, hay talleres, hay zumba.

**Narrador:** Hola a todos, todas y todes. Bienvenidos a nuestro nuevo episodio de Los caminos de la Vía. Los caminos de la vía es un proyecto de California Walks y UC Berkeley SafeTREC y se enfoca en ayudar a las comunidades hispanohablantes a crear contenido de audio que se puede utilizar como una herramienta para la abogacía, educación para mejorar la seguridad peatonal y ciclista. Este mini podcast destaca las preocupaciones de la comunidad a través de la narración de historias, ayuda a crear concientización sobre la seguridad de peatones y ciclistas, y propone soluciones dirigidas por la comunidad. En nuestro segmento de hoy hablamos con la comunidad de Pico-Unión [en Los Ángeles] sobre las preocupaciones de la seguridad de estudiantes que caminan y utilizan el parque Toberman y el deseo de tener calles limpias. Los participantes quieren ver que su comunidad se unieran para participar en la abogacía y traer cambios a su comunidad.

**Participante:** En nuestra área hay mucha basura. Entonces me gustaría que estuviera más limpia nuestra área.

**Participante:** Que la comunidad se vea más limpia, pues, verdad? En cuestión de los parques, sí me gustaría también ver que el acceso que tenemos el parque también llega a ser más limpio, alrededor de las escuelas también.

**Narrador:** Pico-Union es un vecindario localizado en la ciudad de Los Ángeles. La mayoría de la gente de Pico-Unión camina, usa la bicicleta o transporte público para moverse entre la comunidad, ya que 33% de la comunidad no poseen un vehículo.

**Participante:** Hay personas de la tercera edad que ni alcanzan a cruzar porque el semáforo ya cambió. Y hay muchas personas que se cruzan con niños o personas mayores, incluso uno mismo. Uno de los sueños a futuro, ¿verdad? Es que queremos ver calles limpias, más luz, que los niños puedan jugar sanamente en los parques sin ningún peligro.

**Participante:** Necesitamos más seguridad, pues como dijo la compañera en las noches las calles son muy oscuras. Lástima que estamos casi pegadito al mero, mero centro de Los Ángeles y en las noches está muy oscuro y últimamente se han estado reportando muchos robos y tal vez por eso pasen en las noches más accidentes, porque, pues, no hay luces. Entonces nosotros lo que pedimos también es más iluminación, más seguridad, y áreas más limpias.

**Narrador:** Entre los años 2012 y 2021 hubo 419 choques de peatones reportados con diez fatalidades. La mitad de todas las fatalidades ocurrieron a lo largo de dos corredores, con tres de las diez fatalidades reportadas a lo largo de Pico Boulevard y dos de diez fatalidades a lo largo de Washington Boulevard.

**Narrador:** Los residentes de Pico-Union han notado que la nueva señalización para prevenir las vueltas a la izquierda, al únicamente permitir las vueltas a la derecha, en la esquina de la Calle 18 y la Avenida Union, ha sido ignorada. Participantes compartieron lo siguiente:

**Participante:** El grupo, nosotros hemos visto, estábamos allá afuera observando que eso no nos ha servido. Los propios policías no respetan la señalización y hacen una mano izquierda. Hemos reportado todos los carros ahí.

'Research shows' que tener un 'decorative crosswalk' llama más la atención [a la gente en el cruce y detiene] los carros.

**Narrador:** Los miembros de la comunidad trabajaron con la organización National Health Foundation para traer un cruce peatonal decorativo en esta misma intersección. Este proyecto es un esfuerzo colaborativo para hacer la intersección de Union Avenue y la calle 18 más segura para los estudiantes y residentes que cruzan a diario. Este proyecto fue aprobado, pero actualmente está en pausa debido a cambios en el personal de distrito concejal. Participantes comparten su frustración con este proceso.

**Participante:** A veces también porque sale un concejal o salen personas que están encargadas de cada distrito y no hacen nada hasta que llega el otro y que tienen que hacer actualizaciones de todo el papeleo. Y así se va yendo, porque hay áreas aquí donde ya tiene más de diez años y no se ha tocado nada de eso.

**Narrador:** Residentes de Pico-Unión piden más apoyo de su distrito local para hacer realidad sus ideas. La comunidad de Pico-Unión está llena de residentes y padres que están listos para continuar abogando por calles más limpias y rutas más seguras hacia la escuela y el parque Toberman. Los miembros de la comunidad y National Health Foundation continuarán trabajando juntos para crear conciencia sobre calles más seguras e involucrar a más padres y residentes para apoyar sus esfuerzos.

**Participante:** Necesitamos la aprobación y el apoyo más que nada de la ciudad para poder llevar a cabo cambios en nuestra comunidad.

**Narrador:** Residentes de Pico-Union también piden el apoyo del resto de la comunidad y comparten lo siguiente

**Participante:** Ir como comunidad y escuchar y pedir que haya fondos específicos para estos programas que son bien importantes y seguir yendo a juntas comunitarias, juntas de concilios, para que en unión podamos pedir eso y destinen específicamente los fondos y que la gente alce la voz, porque si nosotros nos quedamos callados nadie lo va a hacer. Y si nos unimos ya ellos saben que nosotros estamos pidiendo y queremos esto y estamos tras de ello. Lo van a hacer.



**Narrador:** Los participantes también sugieren el apoyo de la policía con el reforzamiento de las carreteras en las áreas escolares.

**Participante:** Y poner cierta hora como cuando salen los niños a la escuela. Poner el policía que atiende las motos muchas veces sí funciona porque en una calle de la escuela trabajamos para que lo hicieran hasta que llegó ese policía. Ahora la gente ya respeta porque antes no.

**Narrador:** Los residentes de Pico-Unión están trabajando activamente para mejorar su infraestructura, para brindar calles más seguras y limpias. Mejores condiciones de iluminación pueden ayudar a que la comunidad se sienta más segura caminando y andando en bicicleta. Los participantes declararon que necesitan mejor infraestructura en su comunidad para abordar las preocupaciones sobre la velocidad y la seguridad de los estudiantes que caminan a la escuela. Gracias por acompañarnos y asegúrese de escuchar el resto de los episodios de los caminos de la vida. Les invitamos a leer el resumen ejecutivo de Pico-Unión que está en la descripción para obtener más información sobre comunidades activas y seguras. Visite el sitio web de California Walks y UC Berkeley SafeTREC. Hasta luego.

## Thank you for your interest in the Community Pedestrian and Bicycle Safety Training Program.

Para obtener más información sobre el Programa comunitario de seguridad para peatones y ciclistas, visite el sitio de UC Berkeley SafeTREC <https://safetrec.berkeley.edu> o el sitio de California Walks <https://www.calwalks.org/comunidades-activas-y-seguras>

Este informe fue preparado en colaboración con la Oficina de Seguridad de Tráfico de California (OTS, por sus siglas en inglés). Las opiniones, hallazgos y conclusiones expresadas en esta publicación son las del autor(es) y no necesariamente las de la OTS.



**Berkeley** SafeTREC