



OCTUBRE 2020

Resumen y Recomendaciones del Taller Comunitario para la Seguridad de Peatones y Ciclistas en el Vecindario de La Jolla, Placentia

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



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



Placentia, California

Agradecimientos

¡Muchos agradecimientos al Comité de Planificación por la invitación a su comunidad y por trabajar con nosotros para hacer que La Jolla, Placentia sea un lugar más seguro para caminar y andar en bicicleta! Gracias a LOT318 y el Centro comunitario de Whitten por facilitar la participación de residentes, estudiantes, y familias de La Jolla. A residentes del vecindario de La Jolla les importa profundamente su comunidad y la seguridad de sus familias. Familias enteras, incluyendo a estudiantes de edad escolar, se sentaron frente a sus computadoras, tabletas, y smartphones para participar en este taller virtual de CPBST. Familias tanto como estudiantes participaron totalmente, compartiendo sus experiencias como expertos en las condiciones actuales de su vecindario y posibles soluciones.

Comité de Planificación

Maddie Cuevas	Departamento de Servicios Comunitarios de la Ciudad de Placentia
Rebecca Marsile	Agencia de Cuidado de Salud de OC
Melissa Arvizu	Community Action POC (Asociación de Condado Orange)
Letty Gali	LOT318
Charis Perez	Latino Health Access
Veronica Ortiz	Departamento de Servicios Comunitarios de la Ciudad de Placentia
Luis Estevez	Departamento de Obras Públicas de la Ciudad de Placentia

Gracias al Departamento de Servicios Comunitarios de la Ciudad de Placentia por proveer servicios de interpretación de español a inglés en apoyo de este taller. Nos gustaría reconocer a los miembros de la comunidad, padres y estudiantes de Escuela Primaria Melrose, Escuela Secundaria Academia Valadez, Escuela Primaria Fletcher y Escuela Preparatoria Valencia, quienes participaron en el taller. Su participación colectiva aportó información de manera significativa y fortaleció los resultados del taller.

Este informe fue preparado por:

California Walks

Areli Morales

Wendy Ortiz

Miha Tomuta

<https://calwalks.org>

UC Berkeley Safe Transportation Research & Education Center

Garrett Fortin

Jarah Crowner

<https://safetrec.berkeley.edu>

Traducido por:

Libérate! en colaboración con Monica Curiel y Gabriela Solórzano

[Instagram](https://www.instagram.com/liberate_language_cooperative): [Liberate.language.cooperative](https://www.instagram.com/liberate_language_cooperative)

TABLA DEL CONTENIDO

AGRADECIMIENTOS	3
RESUMEN EJECUTIVO	5
INTRODUCCIÓN.....	7
EL PROCESO DE PLANIFICACIÓN	8
HISTORIAL DE CHOQUES PEATONALES Y CICLISTAS.....	9
MAPA DE RECURSOS DE LA JOLLA, PLACENTIA	11
EVALUACIÓN DE CAMINAR Y ANDAR EN BICICLETA	12
RECOMENDACIONES	21
APÉNDICE A: ANÁLISIS DE DATOS	33

Resumen Ejecutivo

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

La Jolla es un vecindario en la Ciudad de Placentia. El CPBST de La Jolla, Placentia fue planificado y facilitado en colaboración con La Ciudad de Placentia, el Comité de Planificación, Cal Walks y SafeTREC (Equipo del Proyecto) para:

1. Mejorar las condiciones para caminar y andar en bicicleta en la comunidad de La Jolla; y
2. Empoderar a jóvenes de La Jolla a desarrollar e implementar planes de seguridad para caminar y andar en bicicletas y eventos de sensibilización en su comunidad.

El taller del 17 de septiembre de 2020 consistió de:

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

Datos

El Equipo del Proyecto y el Comité de Planificación revisaron datos que mostraron una preocupación con seguridad en el área. A través de un periodo de 10 años, 2009 a 2018, las lesiones de peatones y ciclistas parecen estar estables. De 2014 a 2018, hubo 11 víctimas peatonales y 5 víctimas ciclistas en el vecindario de La Jolla de Placentia. Una explicación completa de choques peatonales y ciclistas se puede encontrar en el informe CPBST.

Participantes del taller evaluaron las condiciones para caminar y andar en bicicleta a lo largo de tres (3) rutas claves donde los residentes de La Jolla viajan para acceder escuelas, parques y negocios. Se le pidió a participantes que:

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

Participantes compartieron las siguientes observaciones:

- Hay suficiente iluminación a lo largo del paseo elevado de Avenida Placentia Norte para sentirse seguro caminando y andando en bicicleta por la noche;
- El letrero fluorescente de cruce peatonal, Aviso rectangular de luces rápidas destellantes (RRFB), y señal de retroalimentación de velocidad en la intersección de Calle La Jolla Oeste y Calle Lawrence ha mejorado la seguridad de peatones;
- Organizaciones como LOT318 y personal del Centro comunitario Whitten son miembros de la comunidad de La Jolla conectados y confiados, haciéndolos un bien de la comunidad;
- Participantes no pueden cruzar la Avenida Orangethorpe, dentro del tiempo que da la señal porque es una calle de 8 carriles;
- Conductores faltan a ceder el paso a peatones en cruces señalizados y no señalizados en toda la comunidad;

COMITÉ DE PLANIFICACIÓN
El Comité de Planificación fue formado por representantes de la Agencia de Cuidado de Salud del Condado de Orange, Community Action Partners of Orange County (Asociación del Condado de Orange), LOT318, Latino Health Access, y el Departamento de Servicios Comunitarios de la Ciudad de Placentia.

PARTICIPANTES EN EL TALLER
Participantes en el taller fueron miembros de la comunidad, familias y estudiantes de Escuela Primaria Melrose, Escuela Primaria Fletcher, Escuela Secundaria Academia Valadez, Escuela Preparatoria Valencia, LOT318 y/o representantes del Comité de Planificación.

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

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

Participantes compartieron las siguientes observaciones (continuado)

- Parece que conductores exceden el límite de velocidad señalado de 35 m.p.h. en la Calle La Jolla Oeste y más de 40 m.p.h. señalado en Avenida Placentia Sur y Avenida Orangethorpe;
- Participantes se preocupan por su seguridad en el paseo elevado de la Calle La Jolla Oeste porque conductores parecen exceder la velocidad en la bajada;
- Familias y estudiantes expresaron preocupación por la actividad de pandillas y la presencia de policía en el vecindario de La Jolla;
- La escasez de carriles de bicicleta, infraestructura para bicicletas, o parques en la comunidad de La Jolla obliga a residentes a usar calles y banquetas;
- Residentes expresaron preocupación sobre las velocidades de conductores;
- Participantes dicen que es difícil viajar con una carriola o de lado con alguien a lo largo de la Avenida Orangethorpe porque las cajas eléctricas y los postes hacen la banqueta más estrecha en los dos lados de la calle y pavimento roto es común;
- La escasez de árboles con sombra causan que sea incómodo caminar en las temperaturas altas del verano; y
- Estudiantes compartieron que no se les permite caminar o andar en bicicleta hacia y desde la escuela porque sus familiares no consideran seguro la Calle La Jolla Oeste.

Recomendaciones de la comunidad

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

- Campaña comunitaria de sensibilización sobre el uso de teléfonos celulares;
- Medidas de calmar el tráfico a lo largo de Calle Melrose Sur y Calle La Jolla Oeste; y
- Club de ciclismo de Placentia.

Recomendaciones de Cal Walks & SafeTREC

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

- Realizar una evaluación comunitaria de árboles y paisajismo;
- Desarrollar un programa de desviación de las multas a ciclistas para reducir la carga financiera y la barrera al transporte en bicicleta y recreación;
- Establecer un Comité de Consejo ciclista y peatonal (BPAC);
- Considerar la posibilidad de instalar mejoras de seguridad peatonal en la intersección de Calle Melrose Sur y Calle La Jolla;
- Diseñar una campaña de sensibilización sobre seguridad de la carretera que provee mensajes de seguridad para reducir comportamiento inseguro de conductores alrededor de escuelas, parques, centros comunitarios y otras áreas con mucha actividad peatonal;
- Establecer un Comité de consejo estudiantil para un parque de patines que considere la construcción de un parque de patines en el vecindario de La Jolla; y
- Colaborar con la Ciudad de Anaheim sobre mejoras al paseo elevado de la Calle La Jolla Oeste.



Flores adornan un memorial para un guardia de cruce.

Introducción

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

El CPBST de La Jolla, Placentia fue planificado y facilitado en colaboración con el Comité de Planificación, Cal Walks y SafeTREC (Equipo del Proyecto) para:

1. Mejorar las condiciones para caminar y andar en bicicleta en la comunidad de La Jolla; y
2. Empoderar a jóvenes de La Jolla a desarrollar e implementar planes de seguridad para caminar y andar en bicicletas y eventos de sensibilización en su comunidad.

La capacitación virtual se llevó a cabo el jueves, 17 de septiembre de 2020 y convocó aproximadamente 40 participantes, incluyendo padres y estudiantes de Escuela Primaria Melrose, Escuela Primaria Fletcher, Escuela Secundaria Academia Valadez, Escuela Preparatoria Valencia, y participantes de LOT318, grupos comunitarios de La Jolla, Latino Health Access, Move More Be Healthy, Placentia y Servicios Comunitarios de Placentia.

El taller consistió en:

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

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

El Proceso de Planificación



Paso 1: Convocar un Comité de Planificación - mayo 2020

- Inscribir a partidos claves a servir como parte del comité de planificación para definir los objetivos del taller CPBST y refinar el currículo para satisfacer las necesidades de la comunidad



Paso 2: Repasar el plan y analizar los datos - junio 2020

- Repasar documentos acerca de la comunidad actuales (pólizas y planes)
- Analizar los datos de las lesiones debido a choques e identificar las tendencias de los datos



Paso 3: Realizar la visita al sitio del taller CPBST - 13 de agosto 2020

- Repasar los datos y condiciones actuales acerca de la seguridad peatonal y ciclista
- Platicar acerca de la logística del taller
- Llevar a cabo una evaluación peatonal preliminar
- Identificar las actividades instruccionales y metas del taller
- Desarrollar un plan de alcance y reclutamiento para el taller



Paso 4: Realizar el taller CPBST - 17 de septiembre 2020

- Llevar a cabo una evaluación peatonal y/o ciclista
- Participar en actividades instruccionales del taller
- Desarrollar un plan de acción, incluyendo la identificación de próximos pasos para avanzar las metas del taller



Paso 5: Implementar las acciones del CPBST - En marcha

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

Historial de Choques Peatonales y Ciclistas

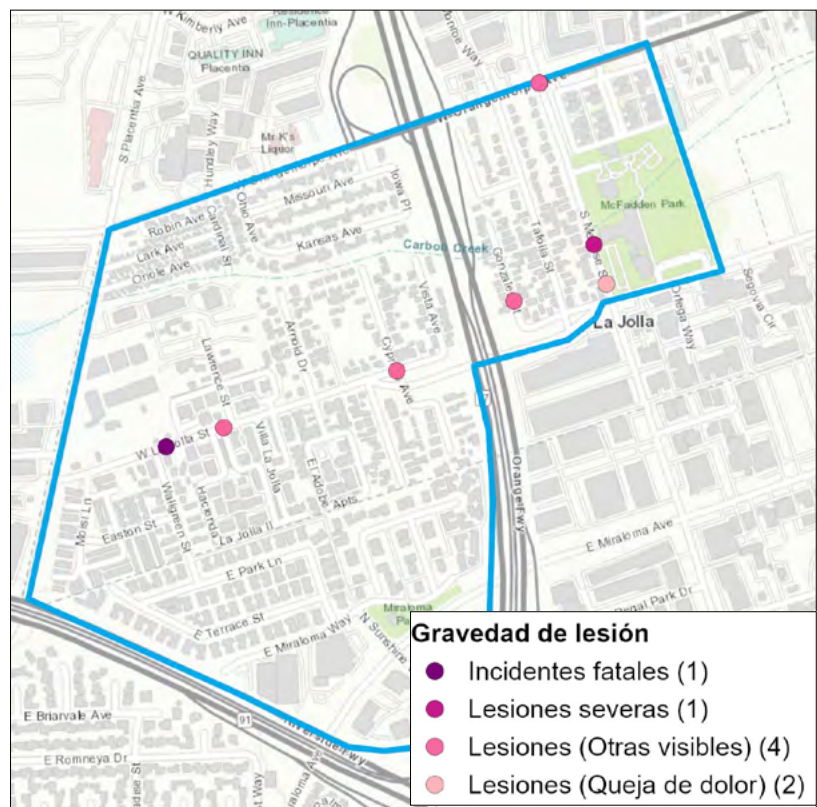
Los siguientes datos se basan en choques reportados a la policía que resultaron en lesiones a peatones¹ o ciclistas en el vecindario de La Jolla en Placentia. Los datos utilizados en esta sección provienen del Registro Integrado Estatal del Tráfico (SWITRS, por sus siglas en inglés) para los años 2009 a 2018. Los datos de choques para 2017 y 2018 son provisionales en diciembre de 2019. Se puede encontrar una explicación completa de los datos de choques de peatones y ciclistas en el Apéndice A.

Choques Peatonales

A través de un periodo de 10 años entre 2009 y 2018, choques peatonales parecen estar estables. En los cinco años más recientes de datos disponibles, de 2014 a 2018, los choques peatonales se concentraron en la Calle La Jolla y la Calle Melrose, con un choque fatal en La Jolla y un choque con peatón que resultó en lesiones graves en la Calle Melrose. De los ocho choques peatonales, cinco (62.5%) ocurrieron entre 9 p.m. y medianoche, los otros ocurrieron en la tarde o anochecer. Los choques que ocurrieron por la tarde, ocurrieron en miércoles y jueves, mientras que los choques durante el anochecer se concentraron en viernes y sábado. La razón principal de dos choques peatonales (25%) fue la falta del conductor de ceder el paso en un cruce peatonal y los otros dos choques peatonales (25%) fueron asociados con la falta del peatón de ceder mientras cruzaban afuera de un cruce peatonal (aunque falta de ceder el paso de parte del peatón puede ser engañoso si la seguridad y acceso está comprometido²). Exceso de velocidad o conducir bajo la influencia de alcohol o drogas se identificó como razón primaria por los choques peatonales, dejando dos choques (25%) sin razones principales.

Hubo 11 víctimas peatonales, incluyendo tres muertes y una con lesión grave, lo cual compone una proporción relativamente alta del total de víctimas lesionadas. Todas las víctimas peatonales tenían menos de 45 años, 5 víctimas (45.5%) tenían menos de 15 años y dos peatones (18.2%) menos de 5 años. Más de la mitad (54.5%) de víctimas peatonales eran mujeres o niñas.

La Jolla, Placentia Choques con Lesiones de Peatones (2014-2018)



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

2 *Peatones tiene el derecho al paso en cruces señalados y no señalados, y conductores son legalmente requeridos a ceder el paso a peatones en estas instancias. Sin embargo, cuando peatones cruzan afuera de un cruce señalado o no señalado, peatones deben ceder el paso a conductores. Un peatón puede, legalmente, cruzar afuera de un cruce señalado o no señalado entre dos intersecciones donde uno o ninguno de las intersecciones están señalizados pero sólo después que el peatón cede el paso a conductores. Esto no es lo mismo que "jaywalking" que se refiere a cruzar afuera de un cruce señalado o no señalado entre dos intersecciones señalizados.*

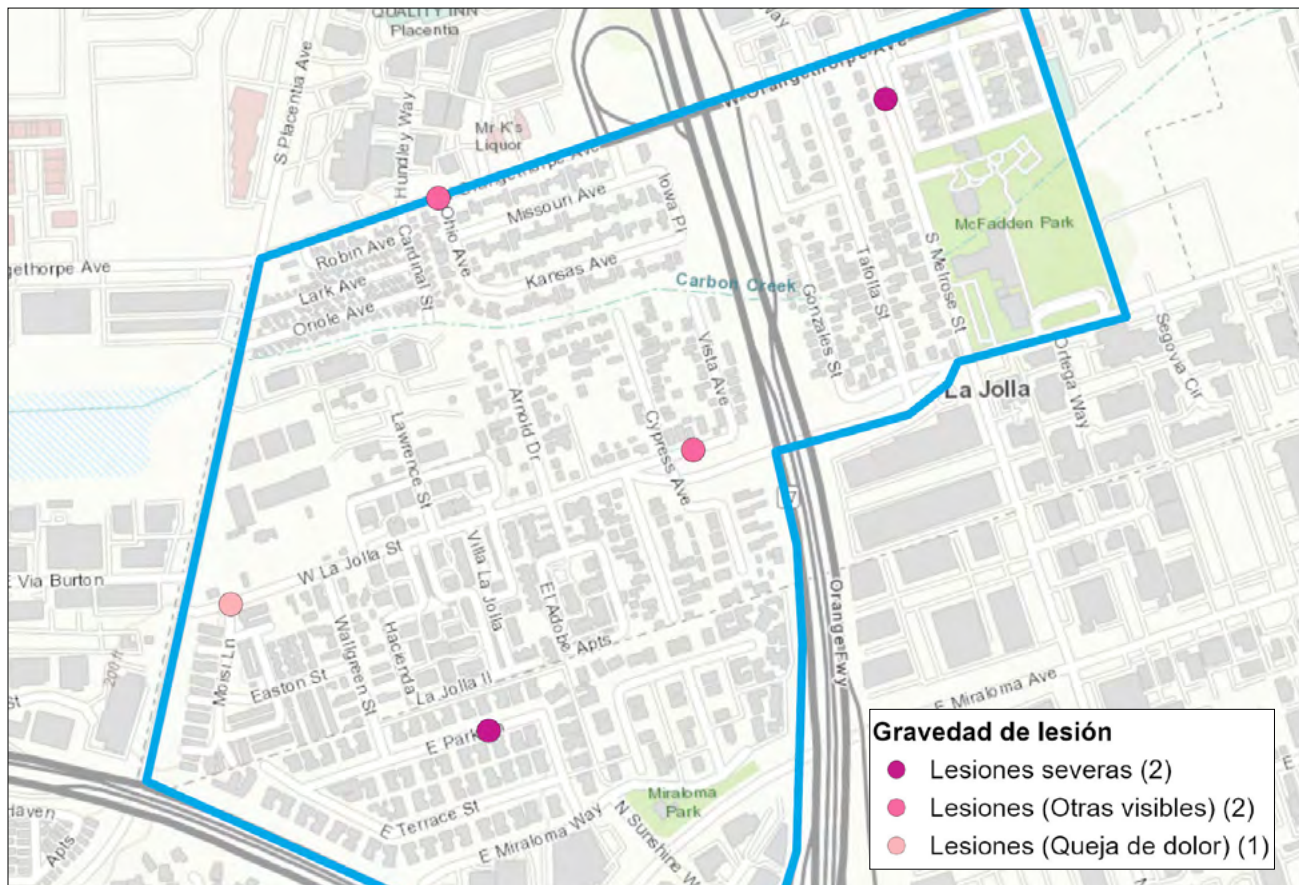
Choques de Ciclistas

A través de un periodo de 10 años entre 2009 y 2018, choques de ciclistas parecen estar estables. En los cinco años más recientes de datos disponibles, de 2014 a 2018, los choques de ciclistas se presentaron más en calles grandes, como la Avenida Placentia, Avenida Orangethorpe y Calle Melrose, como en calles pequeñas, como la Calle La Jolla y Park Lane. Miembros de la comunidad observaron que algunos ciclistas que pasan por esta área viajan diariamente al trabajo y los datos lo reflejan, con la mayoría de los choques ocurriendo entre 9:00 a.m. y 6 p.m. entre semana. Tres choques, incluyendo uno durante el anochecer, ocurrieron el lunes. La razón principal de dos choques ciclistas fue la de conducir o andar en el lado derecho de la carretera (40%), para otros dos choques el factor principal fue exceso de velocidad (40%). El último choque fue asociado con falta de ceder el paso por parte del conductor entrando o cruzando la carretera.³

Hubo cinco víctimas ciclistas, incluyendo dos con lesiones graves (casi la mitad del total de víctimas lesionadas). No se reportaron muertes. De los 5 ciclistas lesionados, cuatro (80%) fueron hombres o niños. Tres víctimas (60%) tenían entre 15 a 34 años de edad, uno lesionado (20%) tenía 65 años o más, y otra víctima (20%) tenía entre 5 y 14 años. Es posible que lesiones menos graves no se reportaron y por lo tanto no aparecen en la base de datos

³ Estas transgresiones pueden haber sido cometidos por conductor o ciclista ya que las bicicletas se consideran vehículos y por lo tanto están obligados a seguir todas las mismas reglas de la carreteras que los vehículos.

La Jolla, Placentia Choques con Lesiones de Ciclistas (2014-2018)



Mapa de recursos de La Jolla, Placentia

Durante la visita al sitio, el Equipo del Proyecto guió el Comité de Planificación en un ejercicio identificando recursos y bienes en el vecindario de La Jolla que podría ayudarles a conseguir sus metas de seguridad para caminar y andar en bicicleta. En conjunto, identificaron los siguientes recursos y bienes en su comunidad:

Personas/People

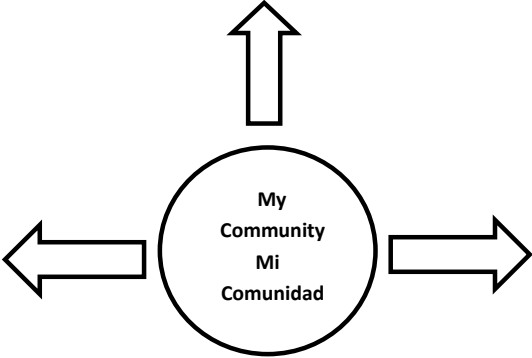
- Luiz Estevez, Public Works Director
- Felicita, Community Activist
- Yuvia Paz, Student Leader
- Ward Smith, Placentia Mayor
- Marilyn Anderson, Community Activist
- Melissa Arrvizu, Community Action Partner, Orange County
- Josh Correa Artist/ Community Activist
- Maddie Cuevas, Whitten Community Center Coordinator
- Letty Gali, Co-founder LOT318
- Scott Millsap, Traffic Sergeant

Organizations/ Organizaciones

- Community Action Partners of Orange County
- Santa Ana Active Streets
- LOT318
- Latino Heath Access

Institutions/ Instituciones

- Valadez Middle School Academy
- Melrose Elementary School
- Whitten Community Center



La Jolla, Placentia CPBST

In collaboration with:

- California Walks | UC Berkeley SafeTREC | California Office of Traffic Safety
- Community Services, Placentia | OC Health Care Agency|LOT318

Evaluación de Caminar y Andar en Bicicleta

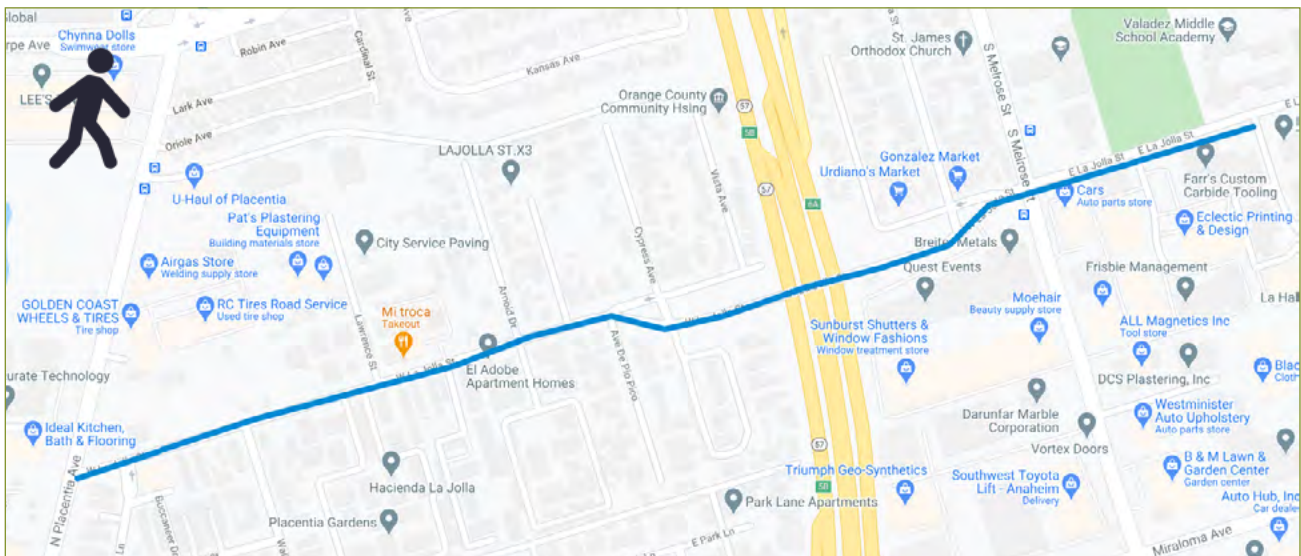
Rutas

A lo largo de las 3 rutas de evaluación para caminar y andar en bicicleta, se les pidió a participantes que

1. Identificaran bienes comunitarios;
2. Evaluaran las condiciones de la infraestructura; y
3. Observaran cómo los usuarios de la carretera se involucran con el entorno construido.

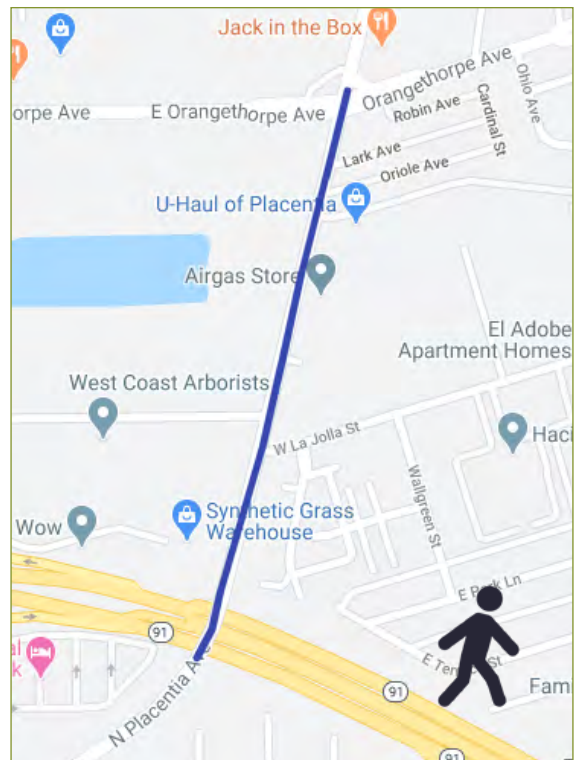
Ruta 1: Calle La Jolla Este & Oeste

Residentes y estudiantes de Escuela Primaria Melrose y Escuela Secundaria Academia Valadez caminan, andan en bicicleta y patines a lo largo de y atravesando el paseo elevado de Calle La Jolla Oeste para acceder a sus hogares, negocios, escuelas, parques y servicios comunitarios.

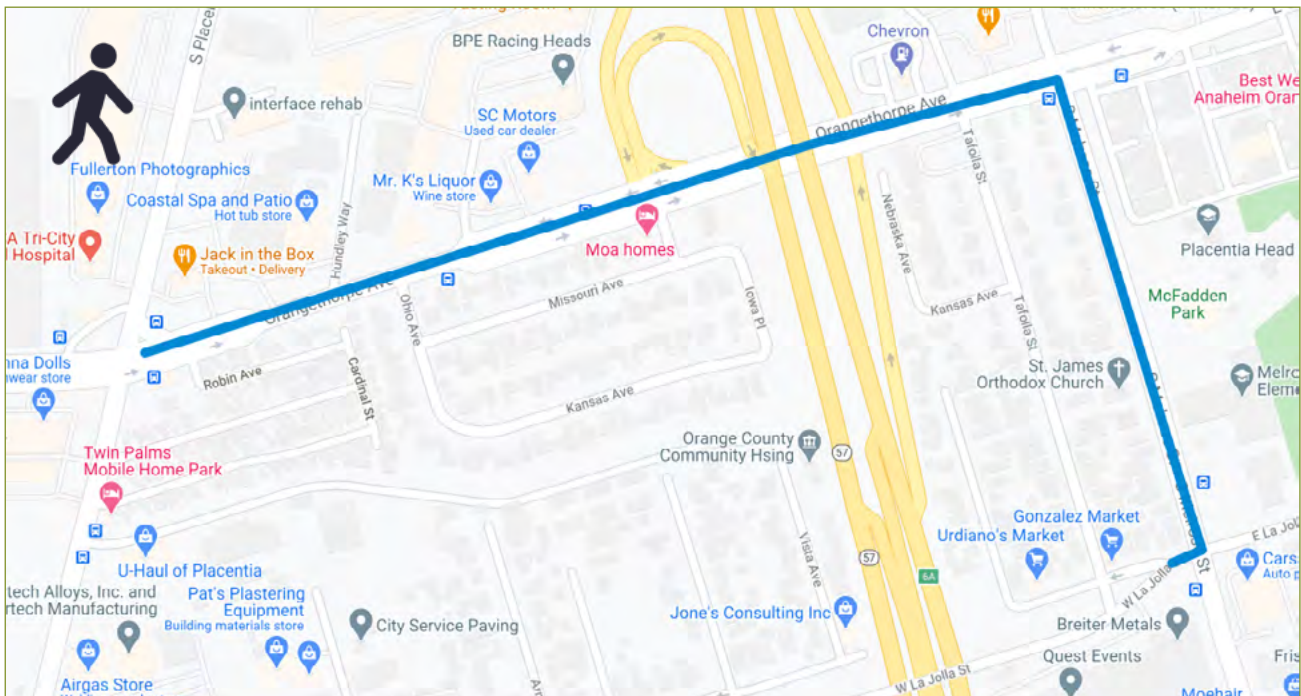


Ruta 2: Paseo elevado sobre Ruta Estatal 91

Enfoque: Residentes en el vecindario de La Jolla acceden las áreas comerciales de la Bulevar State College en Anaheim a través de Calle Placentia Sur y el paseo elevado de Ruta Estatal 91. Residentes caminan, andan en bicicleta y manejan sobre el paseo elevado para llegar al trabajo y acceder los servicios.

**Ruta 3: Centro Whitten en el Parque McFadden & Escuela Primaria Melrose**

Enfoque: Residentes caminan, andan en bicicleta y ruedas, y manejan en la Avenida Orangethorpe, Calle Melrose Sur, y Calle La Jolla Sur para acceder el Centro Whitten, Ruta Estatal 57, y Escuela Primaria Melrose.



Reflexiones de la Evaluación de Caminar y Andar en Bicicleta

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

Bienes

- El letrero fluorescente de cruce peatonal, Aviso rectangular de luces rápidas destellantes (RRFB), y señal de retroalimentación de velocidad en la intersección de Calle La Jolla Oeste y Calle Lawrence ha mejorado la seguridad para peatones atrayendo atención de conductores al cruce. Los datos de choques de SWITRS reportó una lesión de peatón en esta intersección de Lawrence y una muerte en la Calle Walgreen. Según residentes, han habido varias muertes en el área de la intersección de Calle Lawrence.



Sobre: El RRFB en la intersección de Calle La Jolla Oeste y Calle Lawrence mejora la visibilidad entre todos usuarios de la intersección. *Abajo a la derecha:* Iluminación orientada hacia la calle a lo largo del paseo elevado de Avenida Placentia Norte.

- Organizaciones como LOT318 y el personal de servicios comunitarios del Centro Whitten son miembros de la comunidad de La Jolla conectados y confiados. Han construido la comunidad proveyendo recursos y servicios como repartición de alimentos, programas después de la escuela, y educación alrededor de los derechos, reglas y defensa de peatones y ciclistas
- Cuando la escuela está en sesión, la Escuela Primaria Melrose tiene un programa de dejar/recoger estudiantes que es monitoreado por maestros. Las familias aprecian el programa porque provee seguridad y fomenta la comunicación entre padres y empleados. Durante la pandemia, estudiantes y familias echan de menos sus escuelas y personal de la escuela y colocaron un memorial en frente de la Escuela Primaria Melrose para un guardia de cruce que falleció de condiciones de salud.
- Participantes opinaron que hay suficiente iluminación a lo largo del paseo elevado de Avenida Placentia Norte para sentirse seguro caminando y andando en bicicleta por la noche.



Desafíos para cruzar

- La Avenida Orangethorpe, donde cruza con la Avenida Placentia Sur, es un corredor de 8 carriles, con tres carriles en sentido al oeste, un carril en sentido al oeste dedicado al giro a la derecha, y 4 carriles en sentido al este. Participantes no pudieron cruzar el corredor de 8 carriles dentro del tiempo asignado por la señal y muchas veces se ven obligados a correr para poder cruzar. El corredor amplio y las velocidades altas de conductores entrando y saliendo de la Ruta Estatal 57 crea oportunidades para casi-choques entre peatones cruzando en todos lados de la intersección, ciclistas en la Avenida Orangethorpe y conductores viajando por el área.
- Estudiantes y familias usan el cruce de peatones no señalizada en la Calle La Jolla Este y Círculo Segovia, directamente frente a la entrada de la Escuela Secundaria Academia Valadez, ya que es más conveniente que cruzar en la intersección de Calle La Jolla Este y Calle Melrose. Algunos padres dejan y que hace que crucen en el paso de peatones sin marcar. Conductores suelen no buscar a peatones que cruzan en los cruces peatonales no marcados, lo que crea un riesgo de choque.
- La intersección de la Calle Melrose Sur y Calle La Jolla tiene un volumen alto de tráfico motorizado y peatonal de residentes accediendo servicios comunitarios, negocios y parques a lo largo de Calle Melrose Sur. Participantes expresaron preocupaciones sobre los conflictos de cruzar con conductores en la intersección. Para responder a las preocupaciones, representantes de LOT318 informaron que tienen un programa de sensibilización de caminar para la Calle Melrose Sur de Calle La Jolla hacia la escuela para enseñar habilidades en caminar seguramente.



Sobre: La Avenida Orangethorpe es un corredor amplio de 8 carriles que alimenta altas velocidades de conductores. *Debajo:* El cruce sin señalización en Círculo Segovia y la Calle La Jolla Este, se usa por estudiantes y familias para entrar a la Escuela Secundaria Academia Valadez. *Fondo:* Padre e hijo esperan para cruzar la Calle La Jolla Oeste donde cruza con Calle Melrose Sur.



Comportamiento de Usuarios de la Carretera

- Conductores parecen viajar por encima del límite de velocidad de 40 m.p.h. publicado a lo largo de la Avenida Placentia Sur y Avenida Orangethorpe. Hay una “mentalidad de autopista” a lo largo de la Avenida Orangethorpe en dirección este, cuando se acerca a la Ruta Estatal 57. Padres compartieron que evitan estas calles arteriales y prefieren caminar por las calles del vecindario, como la Calle La Jolla Oeste, para llegar a la Escuela Primaria Melrose y el Centro Whitten en la Calle Melrose Sur.
- Conductores parecen conducir por encima del límite de velocidad de 35 m.p.h. publicado a lo largo de Calle La Jolla Oeste. También suelen no ceder el paso en las señales de alto en Calle La Jolla Oeste y Vía Arnold. Estos comportamientos representan una gran preocupación de seguridad porque los estudiantes a menudo corren para llegar a la parada del autobús escolar en esta ubicación.
- Padres y estudiantes están preocupados por la actividad de las pandillas en el vecindario de La Jolla. Los participantes compartieron que los adolescentes son acosados por individuos mayores de edad afiliados a pandillas en la parada del autobús escolar de la Escuela Preparatoria Valencia en la intersección de Calle La Jolla y Paseo Arnold y mientras frecuentan el Mercado Peewee's. Estudiantes y residentes temen por su seguridad personal y por la seguridad de los jóvenes.



La parada del autobús escolar para la Escuela Preparatoria Valencia está a la izquierda y el Mercado Peewee's está a la derecha de la intersección de Calle La Jolla Oeste y Paseo Arnold.

- Participantes compartieron que los residentes a menudo corren detrás de los automóviles para esconderse de la policía y están preocupados por la vigilancia en la comunidad.
- Conductores parecen viajar por encima del límite de velocidad de 35 m.p.h. publicado a lo largo de Calle La Jolla Oeste, incluso sobre el paseo elevado. Muchos estudiantes y familiares caminan por el paseo elevado para ir y venir del Centro Whitten y la Escuela Primaria Melrose.
- La intersección de Avenida Orangethorpe y Calle Melrose Sur está muy congestionada durante las horas de llegada y salida para el Head Start del Centro Whitten, el Centro Whitten y la Escuela Primaria Melrose. Estudiantes compartieron que sus familiares prefieren estacionarse a lo largo del lado sur de Calle Melrose Sur y pedirles que crucen Avenida Orangethorpe para que los recojan y evitar estacionarse debido al alto volumen de automóviles y las altas velocidades de conductores.

Comportamiento de Usuarios de la Carretera, continuado

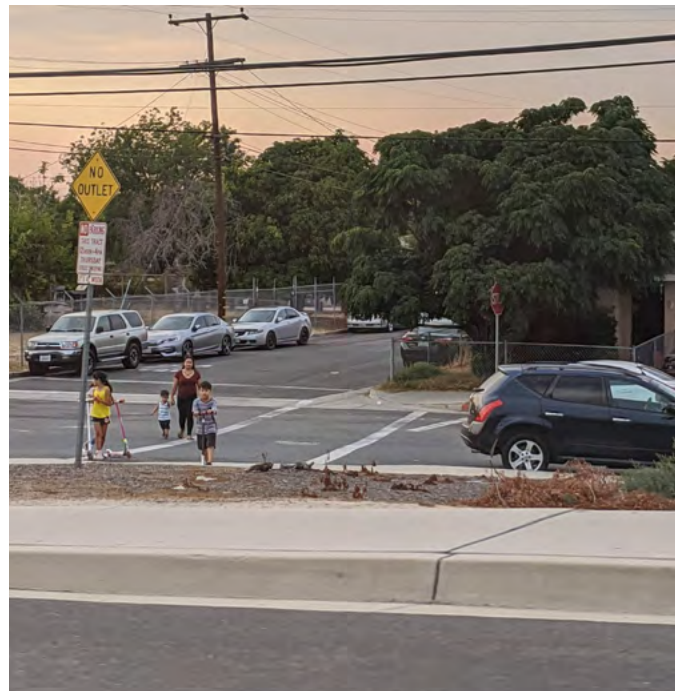
- Residentes compartieron que algunos conductores parecen estar bajo la influencia de intoxicantes los fines de semana y conducen de manera errática en el vecindario residencial a lo largo de la Calle La Jolla Oeste, y a menudo chocan con vehículos estacionados. De la propiedad privada, residentes se preocupan que peatones resulten heridos.
- Conductores parecen viajar por encima del límite de velocidad de 40 m.p.h publicado en el paseo elevado de la Avenida Placentia Norte. Muchos conductores viajando en sentido al norte con exceso de velocidad por el paseo elevado se han estrellado contra la banqueta y la pared donde se curva el paseo elevado. Conductores que viajan hacia el sur por el paseo elevado también parecen estar acelerando durante la bajada. Participantes temen por su seguridad en el paseo elevado porque es un punto de acceso popular al centro comercial en el Bulevar State College en la Ciudad de Anaheim. También hay muchos edificios de apartamentos con niños jugando en el césped delantero en esta área.



Sobre: Algunos conductores con exceso de velocidad que viajaban hacia el norte por el paseo elevado de Avenida Placentia Norte se han estrellado contra la banqueta donde se curva el paseo elevado. *Debajo:* Una familia con niños jóvenes en patines cruzan Avenida Vista para acceder al paseo elevado de Calle La Jolla Oeste.

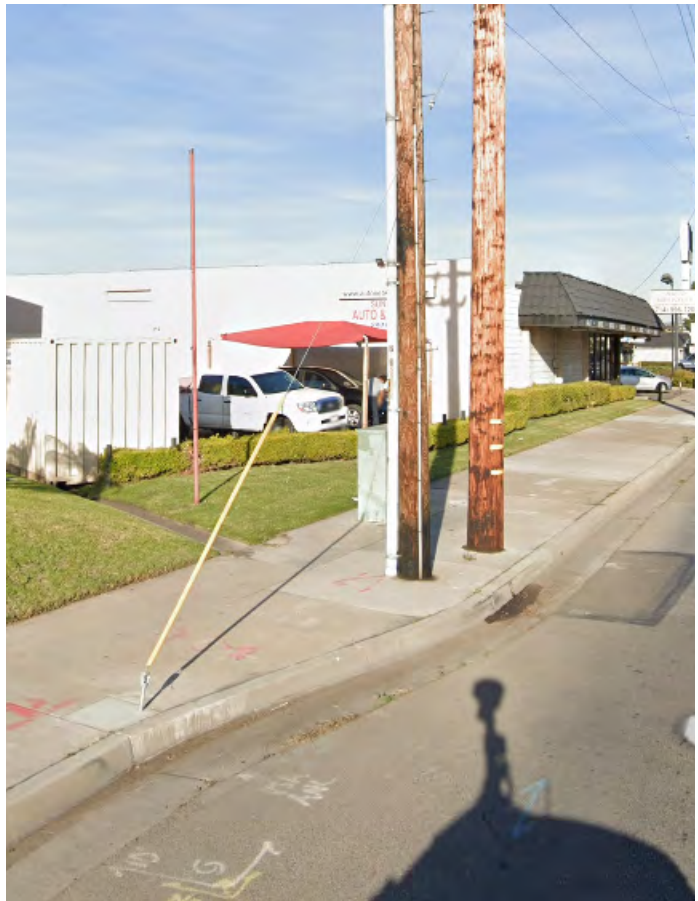
Escasez de Espacios Verdes e Infraestructura de Bicicletas

- No hay carriles para bicicletas o instalaciones para bicicletas o parques en el extremo occidental del paseo elevado a través de un vecindario densamente poblado. LOT318 lleva a jóvenes a andar en bicicleta en la playa porque dicen que no hay lugares seguros en su vecindario. Los patinadores con acceso a un vehículo viajan al Parque de Patinaje Miraloma en Anaheim.
- Estudiantes caminan, patinan y se mueven hacia y desde la Escuela Secundaria Valadez en las banquetas a lo largo de Calle La Jolla Este y Calle Melrose, lo cual crea posibles conflictos y choques entre los usuarios. Participantes a menudo temen por su seguridad en el paseo elevado de La Jolla oeste, y estudiantes compartieron que no se les permite caminar o andar en bicicleta hacia y desde la escuela porque sus familiares sienten que la Calle La Jolla Oeste no es segura para que caminen solos.



Condiciones de las banquetas

- Participantes compartieron que las cajas eléctricas y postes hacen la banqueta más estrecha en los dos lados de la Avenida Orangethorpe, entre Avenida Placentia Sur y Calle Melrose Sur. Esto dificulta viajar con una carriola o de lado con alguien a lo largo de la Avenida Orangethorpe para acceder a áreas comerciales y negocios, incluyendo restaurantes, concesionarios, y gasolineras.
- La banqueta en Avenida Placentia Sur termina abruptamente, a medio camino entre Avenida Orangethorpe y Avenida La Jolla Oeste. Recientemente, la Ciudad agregó mantillo y plantó pequeños arbustos donde termina la banqueta, en lugar de extender la banqueta pavimentada. Los participantes mencionaron que el área sin pavimentar anteriormente era un campamento para residentes sin hogar, que fueron desplazados a principios de 2020. Aunque residentes ahora pueden caminar por esta área, anticipan que la gente caminará por la calle durante la temporada de lluvias para evitar caminar sobre tierra húmeda y mantillo. La mayoría de ciclistas del vecindario de La Jolla viajan por las banquetas para evitar el tráfico en la calle. Ciclistas salen a la calle cuando llegan a la parte sin pavimentar y luego regresan a la banqueta en esta área.



Banquetas a lo largo de Avenida Orangethorpe entre Avenida Placentia Sur y Calle Melrose Sur, varían en anchura y accesibilidad debido a cajas eléctricas y postes que bloquean y hacen más estrechas las banquetas.



La banqueta discontinua a lo largo de la Avenida Placentia Sur está dificultado la navegación para gente caminando con carriolas o usando dispositivos de movilidad asistida.

Condiciones de las banquetas, continuado

- Las banquetas del paseo elevado de Avenida Placentia Norte son estrechas y no están protegidas. Estudiantes y las familias caminan y andan en bicicleta por el paseo elevado a diario para llegar a la escuela y acceder a los recursos comunitarios y los centros comerciales. Las banquetas estrechas hacen que caminar con carriolas, criaturas pequeñas y carritos de compras se sienta inseguro, especialmente si hay varias personas compartiendo el espacio. Peatones pueden caminar hacia la calle para dejar pasar a otros y enfrentar riesgos de tráfico, especialmente cuando el paseo elevado gira porque crea puntos ciegos para cualquiera que pueda estar en el medio de la carretera.



Banquetas estrechas a los dos lados del paseo elevado de la Avenida Placentia Norte

Condiciones de la Carretera

- La Avenida Orangethorpe, entre el Bulevar State College y Calle Melrose Sur, está rota y tiene muchos baches. Los ciclistas a menudo evitan conducir hacia el oeste en Avenida Orangethorpe por el pavimento roto, los baches y los fragmentos de escombros metálicos en la calle pueden causar daños a las llantas y caídas. Según el Plan de Mantenimiento y Rehabilitación de Pavimento de la Ciudad de la Ciudad de Placentia, se ha programado re-pavimentar la Avenida Orangethorpe en 2022-2023.



El paso de peatones occidental en la intersección de Avenida Placentia Sur y Avenida Orangethorpe está roto y representa un peligro de tropiezo para los peatones que cruzan esta intersección.

Vegetación

- Las temperaturas en verano son altas y hay pocos árboles con sombra, lo que hace que caminar sea incómodo. Hay árboles grandes de sombra a lo largo de la Calle La Jolla Sur, comenzando en Avenida de Pio Pico hasta Avenida Placentia Sur, pero también hay muchos pozos de árboles vacíos y zonas de amortiguamiento del paisaje donde se pueden plantar árboles de sombra. No hay árboles que hacia el este a lo largo de Calle La Jolla Oeste hacia Avenida Placentia a lo largo del paseo elevado de la Ruta Estatal 57.
- Hay arbustos y matorrales a lo largo de la Avenida Orangethorpe, entre Avenida Placentia Sur y Calle Melrose Sur que hace la banqueta más estrecha.
- Hay franjas de paisaje vacías y no hay árboles de sombra a lo largo de la Avenida Orangethorpe entre Avenida Placentia Sur y Calle Melrose Sur, lo que hace que sea incómodo caminar durante los calurosos meses del verano.



Una vista aérea de 2020 de Calle Melrose Sur entre Avenida Orangethorpe y Calle La Jolla Oeste revela sólo algunos árboles grandes a lo largo del corredor.



Izquierda: Oportunidad para plantar árboles a lo largo de una franja de paisaje vacía en la Avenida Orangethorpe desde la Calle Tafolla hasta la Calle Melrose Sur *Derecha:* Los árboles grandes brindan sombra a las familias y estudiantes que caminan a casa por la Calle La Jolla Oeste entre Avenida de Pio Pico y Arnold Drive.

Recomendaciones para Mejorar la Seguridad de Caminar y Andar en Bicicleta

Recomendaciones Comunitarias

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

- Plantar árboles de sombra por todo el vecindario de La Jolla, especialmente a lo largo de rutas usadas por padres y estudiantes viajando hacia y desde el Centro Whitten y la Escuela Primaria Melrose, como en la Calle Melrose Sur, Calle La Jolla Oeste y Avenida Orangethorpe;
- Instalar alumbrado adicional en el vecindario de La Jolla para mejorar la visibilidad durante las horas de poca luz y de noche;
- Instalar medidas para calmar el tráfico para disminuir la velocidad de conductores a lo largo de Avenida Orangethorpe, Calle Melrose Sur y Calle La Jolla Oeste;
- Instalar mejoras para cruzar en la intersección de Calle La Jolla Oeste y Paseo Arnold, incluyendo letreros de cruce peatonales, un RRFB, y baches truncados⁴ para mejorar seguridad para residentes visitando el Mercado Peewee;
- Volver a colocar todas las marcas en las carreteras a lo largo de Calle Melrose Sur entre Avenida Orangethorpe y Calle La Jolla Oeste;
- Instalar un cruce de alta visibilidad en la intersección de Calle La Jolla Este y Círculo Segovia para mejorar la seguridad de estudiantes de la Escuela Secundaria Academia Valadez;
- Instalar carriles de bicicleta a lo largo de Calle La Jolla Oeste para andar en bicicletas y patines por la comunidad de La Jolla;
- Instalar cruces de alta visibilidad en la intersección de la Calle La Jolla Oeste y Paseo Arnold;
- Crear una Campaña de Mensajes de Seguridad sobre el tema de conducir bajo de influencia y de conducir de alta velocidad;
- Crear un parque de patinaje para la juventud de la comunidad de La Jolla;
- Crea fiestas en la calle en la comunidad de La Jolla;
- Crear un Club de Ciclismo y Patinaje para la juventud de La Jolla;
- Instalar letrero de Compartir la Carretera a lo largo de rutas claves para asegurar que motoristas están compartiendo la carretera con ciclistas;
- Re-pavimentar todas las carreteras con grietas serias y baches para prevenir que residentes se tropiecen y lesionen;
- Instalar señales de retroalimentación de velocidad en áreas claves en la comunidad para desanimar exceso de velocidad;
- Fomentar comunicación y asociaciones con los propietarios de Mercado Peewee para desanimar que la gente beba alcohol y vaguean afuera de la tienda; y
- Crear estaciones mecánicas de bicicletas en todo el vecindario, con estaciones de hidratación, para que los residentes puedan arreglar sus bicicletas fácil y rápidamente.

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

⁴ A veces conocido como franjas de aviso detectables, pavimento táctil, o superficies de aviso detectables que son diseñados para ayudar peatones ciegos o con discapacidades de vista cuando cruzan la calle.

Nombre del Proyecto: Campaña comunitaria de sensibilización sobre el uso de teléfonos celulares

Descripción del Proyecto: El Comité de Planificación trabajará con LOT318 para desarrollar una campaña de mensajes de seguridad comunitaria para disuadir a todos los usuarios de la carretera de usar teléfonos celulares mientras viajan por la comunidad. Participantes estaban preocupados por conductores distraídos y peatones y les gustaría ver a las personas más presentes y conscientes mientras viajan por la comunidad.

Metas del Proyecto:

1. Mayor conciencia y mayor visibilidad entre todos usuarios de la carretera en la comunidad;
2. Fomentar la confianza y la participación de jóvenes en la creación de una campaña educativa para la comunidad; y
3. Empezar el año nuevo con una nota positiva para los jóvenes y la comunidad.

Pasos de acción	Cronología	Parte encargado	Recursos
<p>Desarrollar Mensaje Educativo</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Trabajar con la comunidad para desarrollar mensajes de seguridad dirigidos a todos los usuarios de la carretera, en inglés y español. ● Desarrollar pequeños folletos y publicaciones en las redes sociales para que circulen en la comunidad. ● Desarrollar un plan de la logística de la campaña. 	<p>Otoño 2020</p>	<p>Comité de Planificación</p> <p>LOT318</p>	<p>Consejo de Seguridad Nacional</p> <p>Ciudad de Eureka, Campaña de Seguridad Heads Up Pedestrian</p> <p>Red de Visión Zero: No se distraiga por caminar distraído</p> <p>Subvenciones de la Oficina de Seguridad de Tráfico (para agencias gubernamentales)</p>

Nombre del Proyecto: Campaña comunitaria de sensibilización sobre el uso de teléfonos celulares (continuado)

Pasos de acción	Cronología	Parte encargado	Recursos
<p>Proyectos de jóvenes con VideoVoice</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trabajar con los jóvenes de LOT318 para desarrollar mensajes de seguridad dirigidos a los jóvenes • Desarrollar proyectos de VideoVoice que destacan cómo caminar y andar en bicicleta de manera segura dentro de la comunidad • Desarrollar un plan sobre cómo publicar los proyectos de video para jóvenes a través de las redes sociales 	Diciembre 2020	Comité de Planificación LOT318	PhotoVoice

Nombre del Proyecto de Educación: Medidas de calmar el tráfico a lo largo de Calle Melrose Sur y Calle La Jolla Oeste

Descripción del Proyecto: LOT318 colaborará con el Departamento de Obras Públicas de la Ciudad de Placentia para abordar las altas velocidades de los conductores en el vecindario de La Jolla e identificar medidas para calmar el tráfico apoyadas por la comunidad. La Ciudad debe considerar las medidas para calmar el tráfico identificadas por la comunidad, incluyendo la señal de retroalimentación de velocidad y la señalización de límite de velocidad.

Metas del Proyecto:

1. Tráfico de conductores más lento en Calle Melrose Sur y Calle La Jolla Oeste;
2. Reducir conflictos entre conductores y peatones; y
3. Mejorar la seguridad de padres y estudiantes caminando y andando en bicicleta en la comunidad.

Pasos de acción	Cronología	Parte encargado	Recursos
<p>Reunión con el Departamento de Obras Públicas de la Ciudad de Placentia y el Departamento de Policía de Placentia</p> <ul style="list-style-type: none"> ● LOT318 identificará contactos claves de la Ciudad y Departamento de Policía ● LOT318 programará una reunión para revisar el Informe de Resumen y Recomendaciones de CPBST de La Jolla para hablar sobre las preocupaciones y prioridades de la comunidad con respecto a la velocidad de conductores ● LOT318 propondrá las recomendaciones de residentes para señales de retroalimentación de velocidad y señales de límite de velocidad ● LOTE 318 solicitará materiales educativos del Departamento de Policía para proporcionar a conductores como advertencia por exceso de velocidad. Se debe evitar multas porque puede crear dificultades financieras indebidas para la comunidad. ● LOT318 solicitará la presencia temporal de la policía durante las horas de llegada y salida de la escuela para animar a conductores a respetar el límite de velocidad de la escuela. Los participantes compartieron que la presencia de la policía puede disuadir el exceso de velocidad mientras esperan que se instalen mejoras a largo plazo y señalización educativa 	<p>Otoño 2020</p>	<p>LOT318</p> <p>California Walks</p>	<p>CPBST Informe de Recomendaciones</p> <p>Hoja de datos de SafeTREC</p> <p>Rieles a Senderos: Herramientas para abogar localmente para lugares seguros para caminar y andar en bicicleta</p> <p>Greenbelt Alliance: Lista de ideas para empezar en abogacía comunitaria</p> <p>Los Angeles Camina: Guía de abogacía para Calles Seguras Familias Saludables</p> <p>Subvenciones de la Oficina de Seguridad de Tráfico (para agencias gubernamentales)</p>

Nombre del Proyecto de Educación: Medidas de calmar el tráfico a lo largo de Calle Melrose Sur y Calle La Jolla Oeste (continuado)

Pasos de acción	Cronología	Parte encargado	Recursos
<p>Campana de escribir cartas</p> <ul style="list-style-type: none"> • LOT318 utilizará un modelo de una campaña anterior de escribir cartas para solicitar medidas para calmar el tráfico. • Redactar cartas con las experiencias y prioridades de los estudiantes para mejorar la seguridad en la comunidad • Reúna y comparta cartas con el Departamento de Obras Públicas de la Ciudad de Placentia y el Departamento de Policía de Placentia 	Otoño- Invierno 2020	LOT318	Modelo una carta

Nombre del Proyecto: Club de ciclismo de Placentia

Descripción del Proyecto: LOT318 está iniciando un club de bicicletas para estudiantes, padres y residentes para proporcionar una forma divertida de conectarse con la comunidad, obtener acceso a la recreación y el ejercicio, lograr la seguridad en números, proveer educación sobre seguridad en la carretera y aumentar el sentido de posesión comunitaria de las calles. Los jóvenes tienen preocupaciones de seguridad en las calles relacionadas con la actividad de las pandillas en la comunidad y están emocionados de que un club de bicicletas pueda ayudar a superar estos desafíos.

Metas del Proyecto:

1. Crear un espacio seguro para que los jóvenes dirijan, organicen y se reúnan en las calles de Placentia;
2. Involucrar padres en la creación de los eventos y actividades del club de bicicletas; y
3. Educar, empoderar y promover la fomentación de un sentido de comunidad a través de paseos en bicicletas.

Pasos de acción	Cronología	Parte encargado	Recursos
<p>Investigar y planear</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Desarrollar un plan de alcance para alentar a los jóvenes y las familias a ser miembros activos y líderes del club de bicicletas. ● Leer y ver documentales sobre clubs de bicicleta ● Desarrollar un nombre y una declaracion de mision con la juventud de LOT318 ● Animar la juventud a diseñar el logo 	<p>2020-2021</p>	<p>LOT318 Comité de Planificación</p>	<p>Articulo: Cuando ciclistas negros y latinos necesitan protección de mas que el tráfico</p> <p>Ovarian Psycos Documental - PBS</p> <p>Bikeleague.org - Como empezar un Club de Bicicletas</p>

Nombre del Proyecto: Club de ciclismo de Placentia (continuado)

Pasos de acción	Cronología	Parte encargado	Recursos
<p>Trabajar con el Departamento de Servicios Comunitarios de la Ciudad de Placentia en los requerimientos de la subvención de OTS</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Se ha otorgado una subvención de OTS a la Ciudad de Placentia para brindar educación para ciclistas y peatones a sus residentes. ● La Ciudad de Placentia y LOT318 pueden trabajar con los instructores de ciclismo de la Liga para crear una serie educativa de bicicletas virtuales y / o híbridas en español e inglés <ul style="list-style-type: none"> ○ Cal Walks and Santa Ana Active Streets tiene en su personal algunos instructores locales 	<p>2021</p>	<p>LOT318</p> <p>Comité de Planificación</p>	<p>Liga de Ciclismo: Encontrar un Instructor</p>
<p>Desarrollar asociaciones</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Asociar con tiendas de bicicletas, cooperativas y organizaciones de defensa de bicicletas locales o regionales para colaborar en paseos de bicicleta, eventos y conectar a los miembros del club con los recursos. ● Asociar con LOT318 para proporcionar reuniones, clases, talleres y eventos continuos, virtuales o híbridos. ● Asignar miembros que seleccionen, organicen y liderar eventos y paseos en bicicleta. 	<p>2021 - en marcha</p>	<p>Comité de Planificación</p> <p>LOT318</p>	<p>Colectivos de bici WIKI</p> <p>Santa Ana Active Streets</p> <p>OCbike.org recursos para clubs de bici</p>

Recomendaciones del Equipo del Proyecto

El Equipo del Proyecto presenta las siguientes recomendaciones para su consideración en función de proyecciones a corto y largo plazo. La implementación de las recomendaciones pueden tomar más o menos tiempo dependiendo de los factores de la comunidad individual. .

Recomendaciones de corto plazo

Evaluación Comunitario de Árboles de sombra y Paisajismo

El Equipo de Proyecto recomienda **que el Comité de Planificación de Placentia trabaje con el Programa de Manejo de Bosques Urbanos de la Ciudad de Placentia y el Departamento de Obras Públicas de la Ciudad de Placentia para realizar una evaluación de árboles y jardines comunitarios** para evaluar dónde se pueden plantar árboles de sombra y vegetación para proporcionar sombra a peatones a lo largo de las calles de la comunidad de La Jolla. Los árboles pueden proporcionar cobertura y espacios verdes en un esfuerzo por aliviar los efectos del calor al caminar, andar en patineta, patinar y andar en bicicleta en las calles de La Jolla, así como ayudar a mejorar la calidad del aire de las autopistas circundantes. Residentes han identificado áreas en el vecindario donde más se necesita la sombra de los árboles, incluyendo Calle Melrose, de Avenida Orangethorpe a la Calle La Jolla Oeste. El Equipo de Proyecto recomienda **que el [Programa de Manejo de Bosques Urbanos de la Ciudad](#) crea un [Programa Equipo de árboles](#) y colabore con [UC Master Gardeners](#) y [Shadetree Partnership](#) para educación comunitaria y donaciones de árboles.**

Recomendaciones de medio plazo

Programa de Desviación de Multas de Placentia

El Equipo del Proyecto recomienda **que el Comité de Planificación y la Ciudad de Placentia desarrollen un programa de desvío de multas de bicicletas para reducir las cargas financieras y las barreras al transporte y recreación en bicicleta.** La comunidad ha expresado su preocupación por la inseguridad laboral y económica; la carga financiera que una citación podría crear para familias y personas de la comunidad de La Jolla puede ser devastadora. Con frecuencia, infractores no conocen las leyes sobre bicicletas y es posible que no puedan pagar el equipo de seguridad que exige la ley para ellos o sus hijos. Recomendamos que el Comité de Planificación y la Ciudad de Placentia se asocien con organizaciones sin fines de lucro y cooperativas de seguridad en bicicleta para ofrecer una alternativa educativa a las multas por infracción. El [Programa de Desviación de Multas de Huntington Beach](#) y el [Programa de Desviación del Tráfico del Valle de San Gabriel](#) son dos ejemplos de estos tipos de programas en el sur de California. Recientemente LOT318 se ha asociado con Latino Health Access para distribuir cascos y equipo de seguridad. El Comité de Planificación y sus asociados deben contemplar la organización y realización de eventos de distribución similares como parte del programa de desviación.

Establecer un Comité de Consejo de Ciclistas y Peatones (BPAC) de la Ciudad de Placentia

El Equipo de Proyecto recomienda **que el Departamento de Obras Públicas de Placentia trabaje con la Ciudad para establecer un Comité de Consejo de Ciclistas y Peatones (BPAC)** que pueda brindar información a los tomadores de decisiones sobre proyectos, programas y políticas de ciclistas y peatones. El [Comité de Consejo de Calles y Transporte](#) de Placentia puede servir como ejemplo para el BPAC, pero claramente enfatiza la importancia de un comité enfocado en temas específicos a ciclistas y peatones. Un BPAC puede proporcionar guianza constructiva sobre temas de ciclistas y peatones durante futuros proyectos y puede servir como puente de comunicación para asegurar que la comunidad tenga la oportunidad de dar opiniones y recibir respuestas de la Ciudad. El Equipo del Proyecto **recomienda además que los miembros de BPAC sean seleccionados con énfasis en la diversidad geográfica**, incluyendo miembros de la comunidad de La Jolla, y **que las reuniones, deliberaciones y actas de BPAC sean accesibles en español.**

Recomendaciones de largo plazo

Instalar mejoras de seguridad peatonales en la intersección de Calle Melrose Sur y Calle La Jolla

El Equipo del Proyecto recomienda **que la Ciudad de Placentia considere la instalación de mejoras de seguridad para peatones en la intersección de Calle Melrose Sur y Calle La Jolla.** Pensando en las preocupaciones de seguridad de residentes y los casi-choques reportados durante el taller, la Ciudad debe considerar mejoras en los cruces de peatones, incluyendo la iluminación a escala de peatones, cruces de peatones de alta visibilidad, un lapso de avanzamiento para peatones en la fase de señalización y esquina diseñada para reducir la distancia de cruce y reducir la velocidad del tráfico girando para aumentar la visibilidad de los peatones que esperan cruzar en la intersección.

Campaña de Seguridad para Usuarios de la Carretera

El Equipo del Proyecto recomienda **que el Comité de Planificación trabaje con la Ciudad de Placentia para diseñar una campaña de seguridad de carreteras que brinde mensajes de seguridad para reducir los comportamientos inseguros de conductores cerca de escuelas, parques, centros comunitarios y otras áreas con mucha actividad peatonal.** Se pueden crear mensajes de seguridad en torno a los factores principales de choques principales que se encuentran en la Hoja de Datos para abordar los comportamientos inseguros más comunes de los usuarios de la carretera. Se deben desarrollar mensajes de seguridad con la comunidad para reflejar la cultura y las necesidades lingüísticas de la comunidad. Una vez que se han desarrollado los mensajes de seguridad, se pueden colocar letreros en las luces de la calle de campana y otras luces de la calle en la comunidad y en otros lugares prominentes donde sea más probable que los conductores los vean. La ubicación de la señalización de seguridad también debe decidirse con la comunidad. La Ciudad puede examinar las siguientes fuentes de fondos para implementar una campaña de mensajes de seguridad:

[El Programa de Transporte Activo](#) de Caltrans proporciona fondos a las comunidades en todo California para apoyar proyectos de infraestructura, proyectos que no son de infraestructura y planes para promover modos activos de transporte como caminar y andar en bicicleta.

La [Oficina de Seguridad de Tráfico de California](#) ofrece [Subvenciones para la Seguridad de Peatones y Bicicletas](#) que promueven comportamientos seguros y el uso de las carreteras al caminar o andar en bicicleta. Los programas están diseñados para poblaciones de alto riesgo, incluyendo jóvenes y miembros mayores de la comunidad, todo en un esfuerzo por enseñar conductas más seguras para conducir, andar en bicicleta y caminar.

Proyecto del Parque de Patinaje Comunitario de La Jolla

El Equipo del Proyecto recomienda **que el Comité de Planificación abogue a la Ciudad de Placentia para construir un parque de patinaje en el vecindario de La Jolla**. Jóvenes de esta comunidad tienen muy pocas opciones de lugares para jugar. La construcción de un parque de patinaje o un lugar para patinar involucraría a los jóvenes locales en el proceso de planificación y promoción. Patinar en las calles públicas y en la propiedad privada a menudo resulta en confrontaciones, multas y registros legales que afectan desproporcionadamente a los jóvenes de bajos ingresos y con estatus migratorio mixto. Un parque o lugar de patinaje permanente brindaría a los jóvenes locales lugares seguros para la recreación en su vecindario. LOT318 y participantes jóvenes han expresado su entusiasmo al abogar por la construcción de un parque de patinaje o un lugar para patinar más pequeño. El Equipo de Proyecto recomienda **que LOT318 abogue a la Ciudad de Placentia para desarrollar un comité de consejo estudiantil para el parque de patinaje** para analizar donde un parque permanente se podría construir e informar sobre el diseño. [El Proyecto Skatepark](#) and [The La Fundación Skatepark](#) son asociados poderosos con recursos como [Skatepark 101 - Seminario Web](#) and [Guía de desarrollo de parques de patinaje públicos](#). Además, la Fundación Tony Hawk también ofrece una [subvención para el proyecto Skatepark](#) que la comunidad de La Jolla podría perseguir.

Colaborar con la Ciudad de Anaheim sobre mejoras del paseo elevado de Avenida Placentia Norte

El paseo elevado de la Avenida Placentia Norte es una conexión importante entre la Ciudad de Placentia y la Ciudad de Anaheim. Las preocupaciones principales de participantes eran las banquetas estrechas y el exceso de velocidad de conductores. Sin embargo, abogar por la instalación de medidas para calmar el tráfico presenta un desafío para residentes porque la mitad sur del paseo está en la Ciudad de Anaheim, y la del norte en la Ciudad de Placentia. Por lo tanto, el Equipo del Proyecto recomienda **que la Ciudad de Placentia trabaje en conjunto con la Ciudad de Anaheim para asesorar la posibilidad de instalar medidas para calmar el tráfico cuando viajan entre las dos ciudades**. Las dos ciudades deben contemplar postular para cualquier de los siguientes fondos para asegurar que el paseo elevado reciba mejoras continuas:

El [programa de Comunidades Climáticas Transformativas](#) (TCC por sus siglas en inglés) es administrado por el Consejo de Crecimiento Estratégico y el Departamento de Conservación y financia proyectos de instalaciones para peatones y bicicletas en las comunidades más desfavorecidas de California.

El [Proyecto de Equidad de Transporte Sostenible](#) (STEP por sus siglas en inglés) es administrado por la Junta de Recursos del Aire y puede respaldar varios tipos de instalaciones para peatones y bicicletas. Los fondos están destinados a ayudar a las comunidades de bajos ingresos y desfavorecidas a identificar las necesidades de transporte de residentes.

El [Programa de Protección y Operaciones de Carreteras del Estado](#) (SHOPP por sus siglas en inglés) es administrado por Caltrans y es responsable de planificar, desarrollar, administrar y reportar la cartera de proyectos SHOPP de cuatro años. El Programa SHOPP es el programa “arréglalo primero” del Sistema de Carreteras Estatales que financia reparaciones y conservación, reparaciones de emergencia, mejoras de seguridad y algunas mejoras operativas de carreteras en el Sistema de Carreteras del Estado. Los proyectos elegibles incluyen instalaciones para bicicletas y peatones.

Caltrans también maneja el [Programa de Transporte Activo](#) que proporciona fondos a las comunidades en todo California para apoyar proyectos de infraestructura, proyectos que no son de infraestructura y planes para promover modos de transporte activos como caminar y andar en bicicleta.

Apéndice A: Análisis de datos

Análisis de data sobre choques peatonales y ciclistas

- La Jolla, Placentia CPBST Hoja informativa de datos del taller
- La Jolla, Placentia CPBST Presentación de datos durante la visita al sitio

La Jolla Pedestrian & Bicycle Data Analyses

Community Pedestrian and Bicycle Safety Training Workshop (CPBST)
Placentia, CA | September 17, 2020

In California, more than one in four people who died in a collision is a pedestrian or bicyclist. There was a 0.8 percent increase in pedestrian deaths from 2016 to 2017 and a 6.5 percent decrease in cycling deaths (FARS 2016 and 2017). In this workshop, we provide you with local collision data so that we can identify ways to make walking and biking safer in your community.

The local data seen below reflects collision data from the last 5 years (2014-2018) within the La Jolla neighborhood. The borders are roughly Placentia Avenue in the west, Melrose Street in the east, Highways 57 and 91 in the south, and Orangethorpe Avenue in the north.

Pedestrian Collisions Over Time

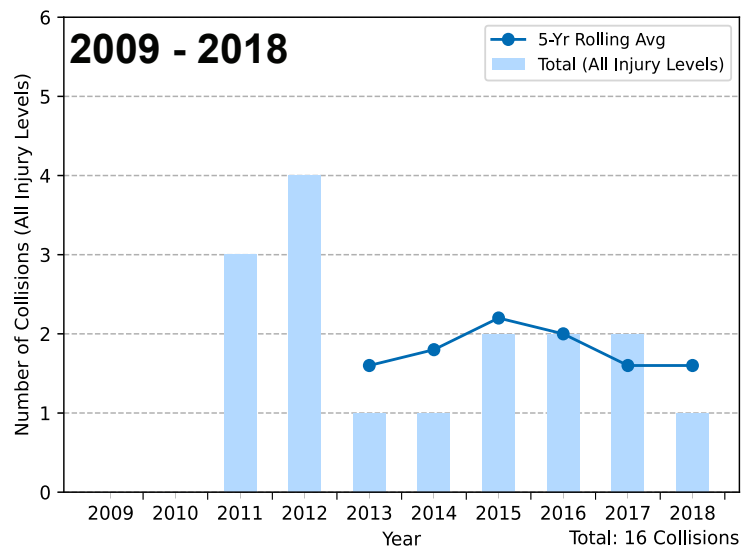
The number of collisions appears to be ***almost stable***.



20 people injured

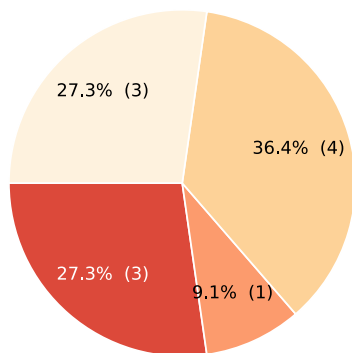


16 pedestrian collisions



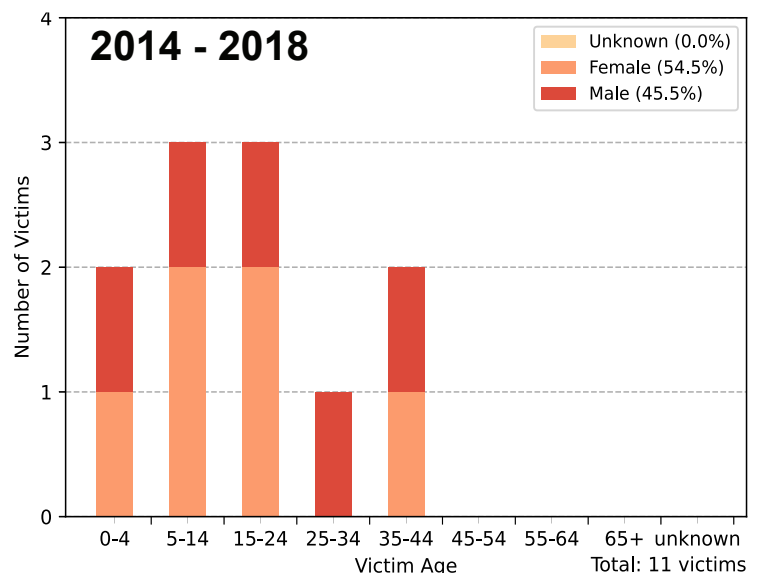
Victim Injury Severity — Victim Demographics

2014 - 2018



■ Fatal
■ Suspected Serious Injury
■ Suspected Minor Injury
■ Possible Injury

36.4% of victims suffered fatal or serious injuries

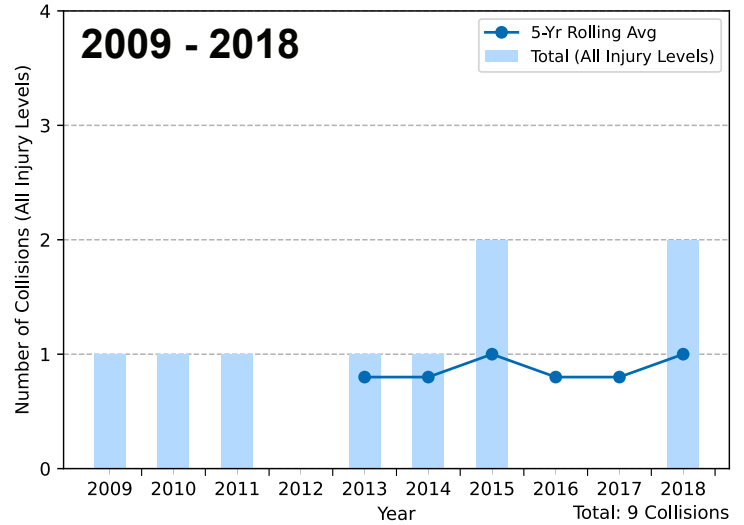


72.7% of victims were 24 or younger

Bicycle Collisions Over Time

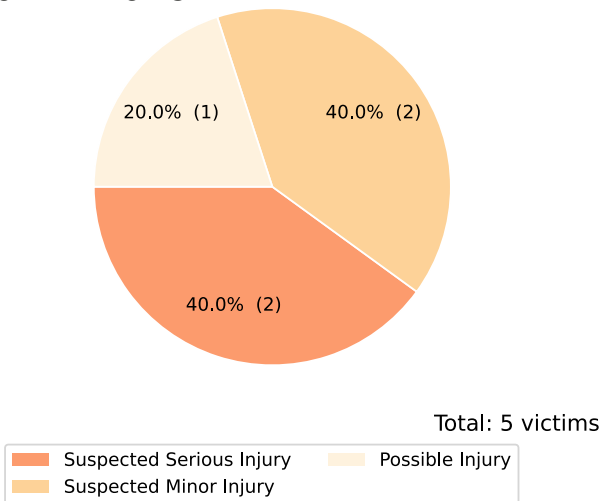
The number of collisions appears to be *almost stable*.

 **9** people injured
 **9** bicycle collisions

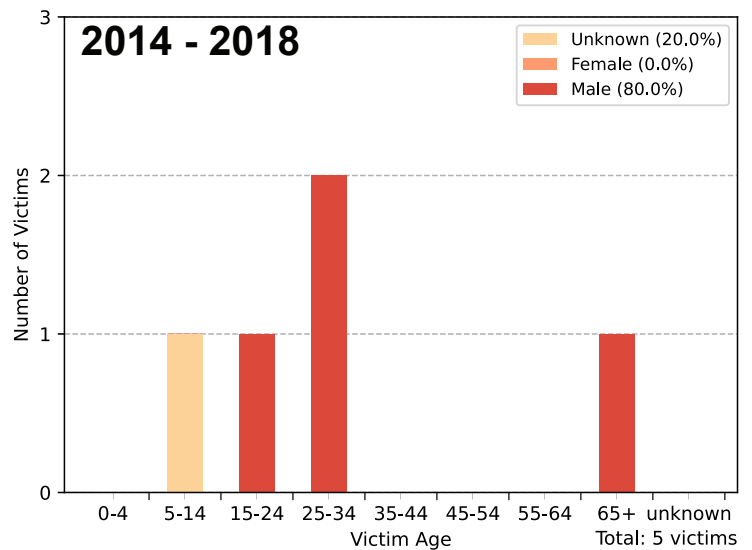


Victim Injury Severity ——— Victim Demographics

2014 - 2018



40% of victims suffered suspected serious injuries



80% of victims were male

What other data could help inform decision-making?

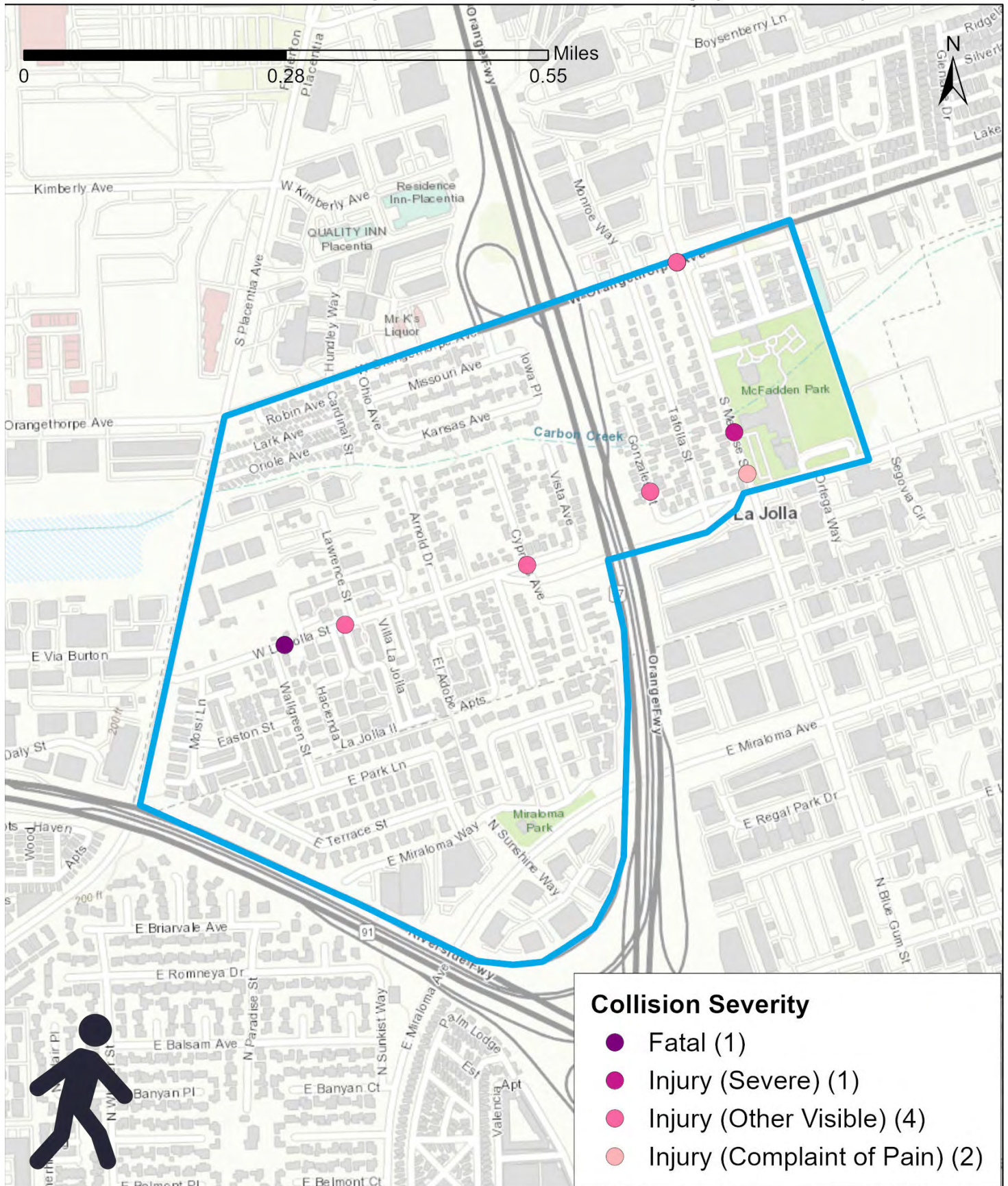
While these numbers do not tell the whole story, do they resonate with your experience?

What kinds of improvement do you think could help make walking and biking safer in your community?

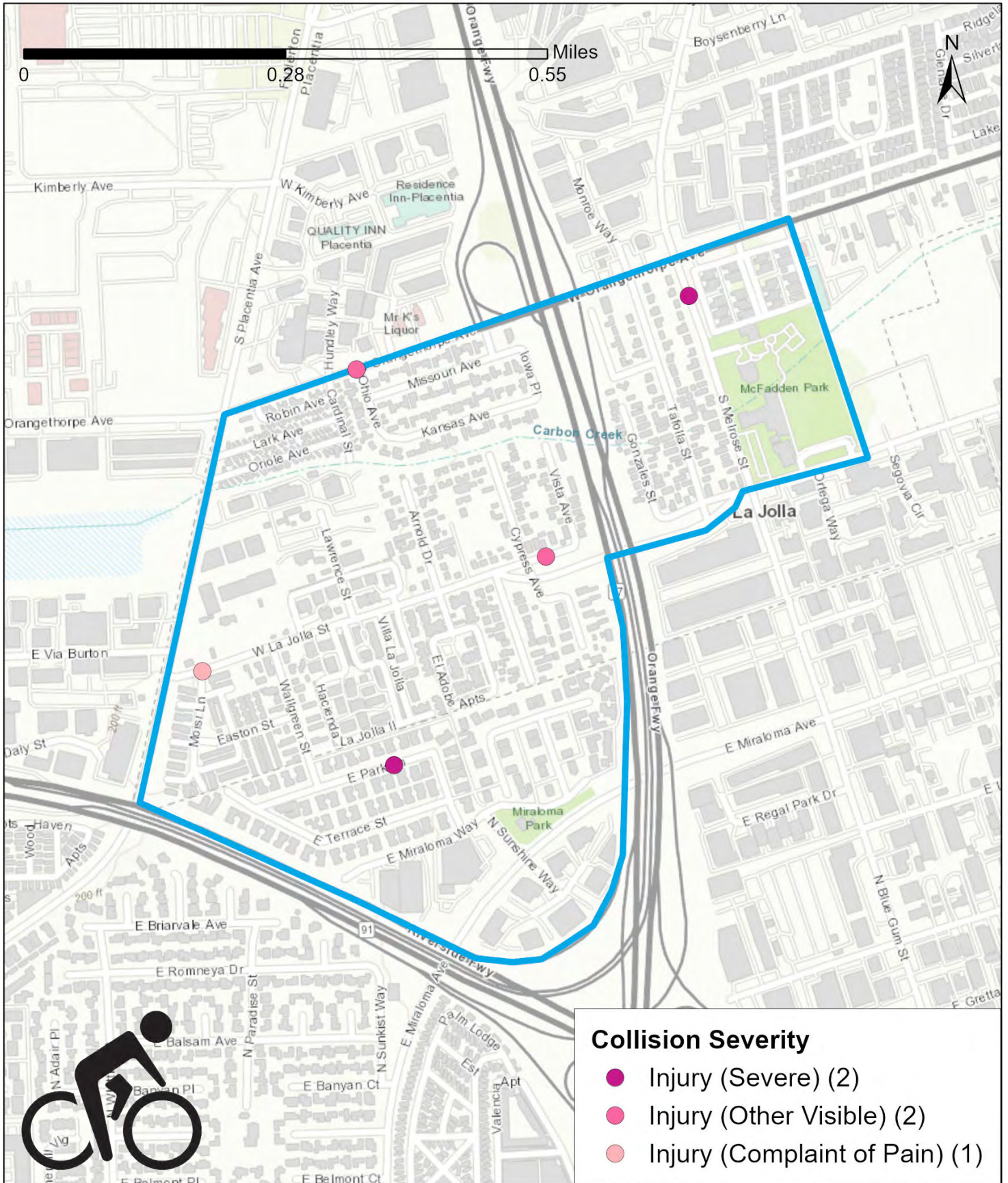
To learn more about collision data in your community, visit the free tools available through the Transportation Injury Mapping System (tims.berkeley.edu). For additional assistance, email us at safetrec@berkeley.edu.



La Jolla Pedestrian Collision Map (2014 - 2018)



La Jolla Bicycle Collision Map (2014 - 2018)



Pedestrian and Bicycle Collision History

La Jolla Neighborhood in Placentia, California

CPBST Site Visit

Thursday, August 13, 2020

Garrett Fortin, Program and Policy Analyst

fortinga@berkeley.edu

Berkeley SafeTREC

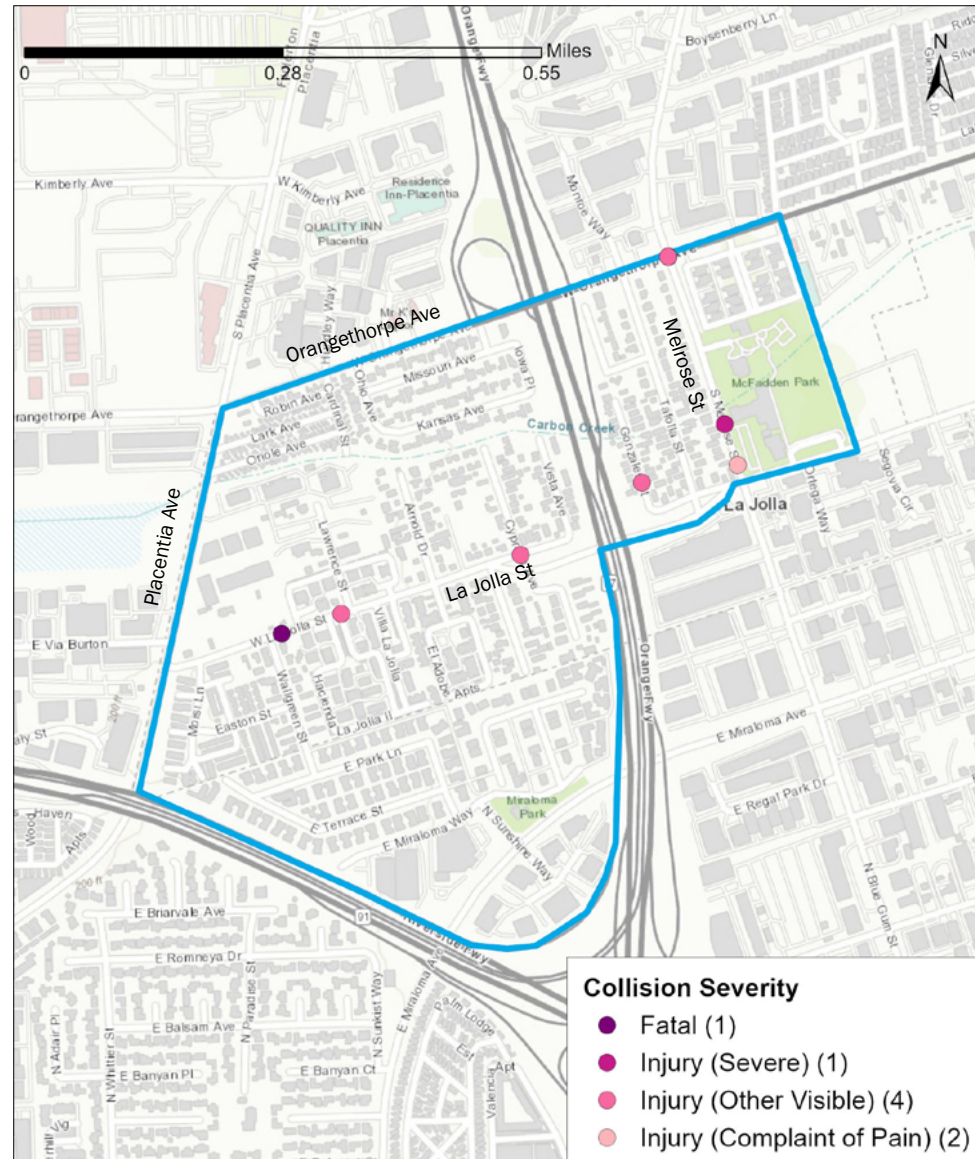
SAFE TRANSPORTATION RESEARCH AND EDUCATION CENTER

Pedestrian Injury Collisions Map (2014 - 2018)

Focus Area

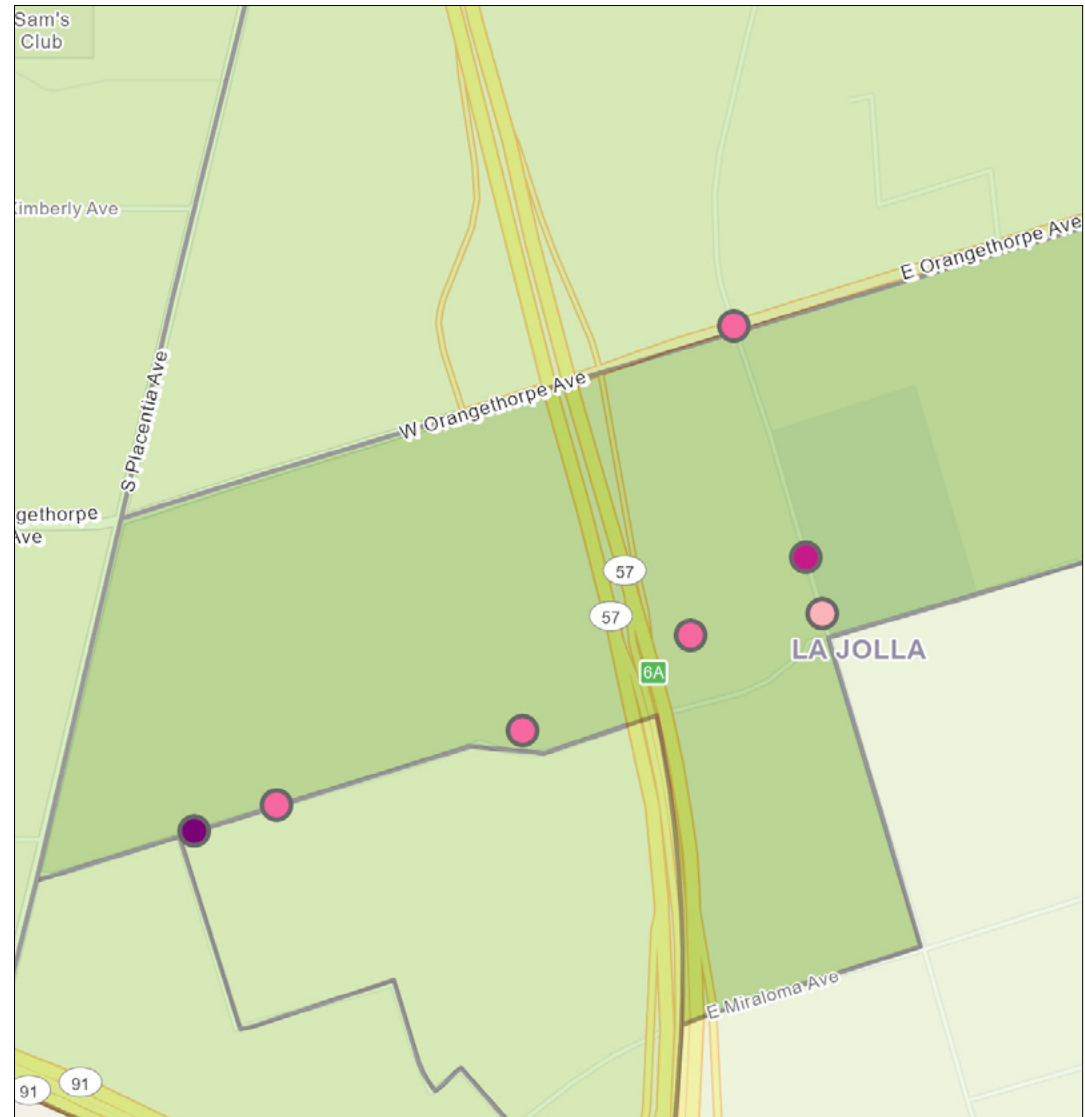
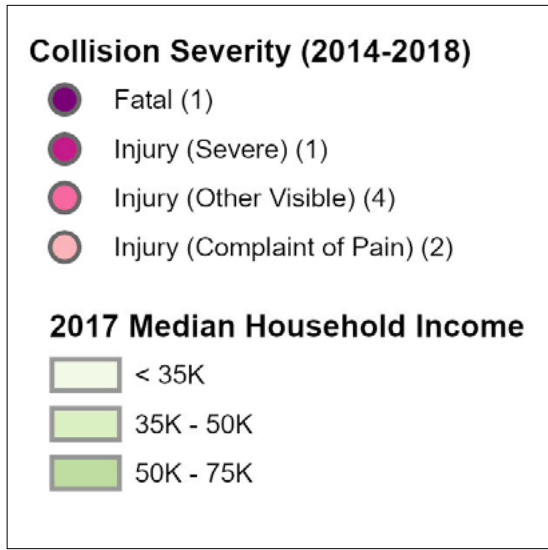
From Placentia Ave in the west past Melrose St in the east
From Orangethorpe Ave in the north to CA 91 (Riverside Fwy) and CA 57 (Orange Fwy) in the south

8 pedestrian collisions resulting in an injury to a pedestrian



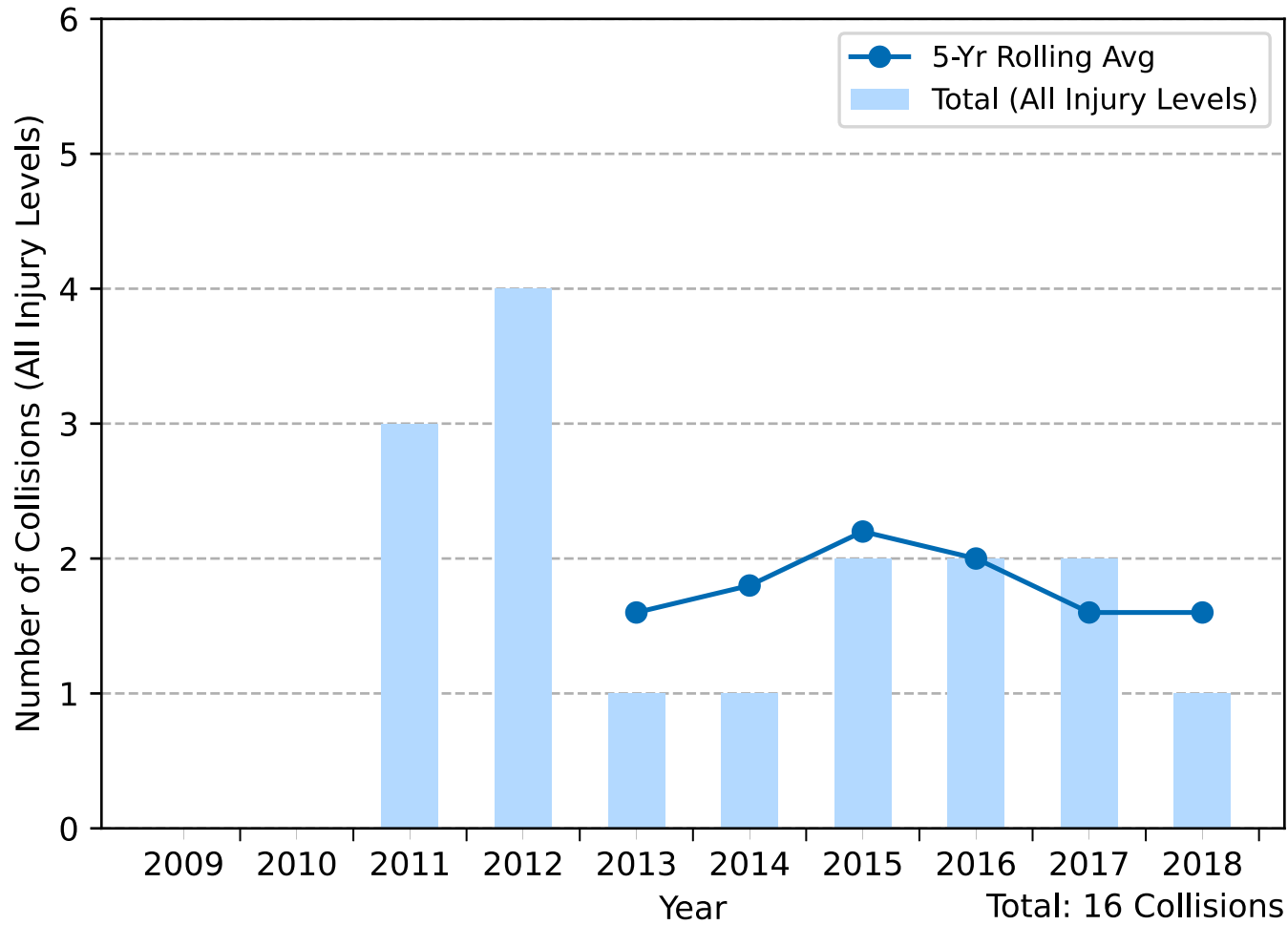
Data Source: Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS) 2009-2018; 2017 and 2018 data are provisional as of Dec. 2019

Pedestrian Injury Collisions Map with Income (2014 - 2018)



Data Source: Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS) 2009-2018; 2017 and 2018 data are provisional as of Dec. 2019
Demographics - ESRI, US Census Bureau, and ACS

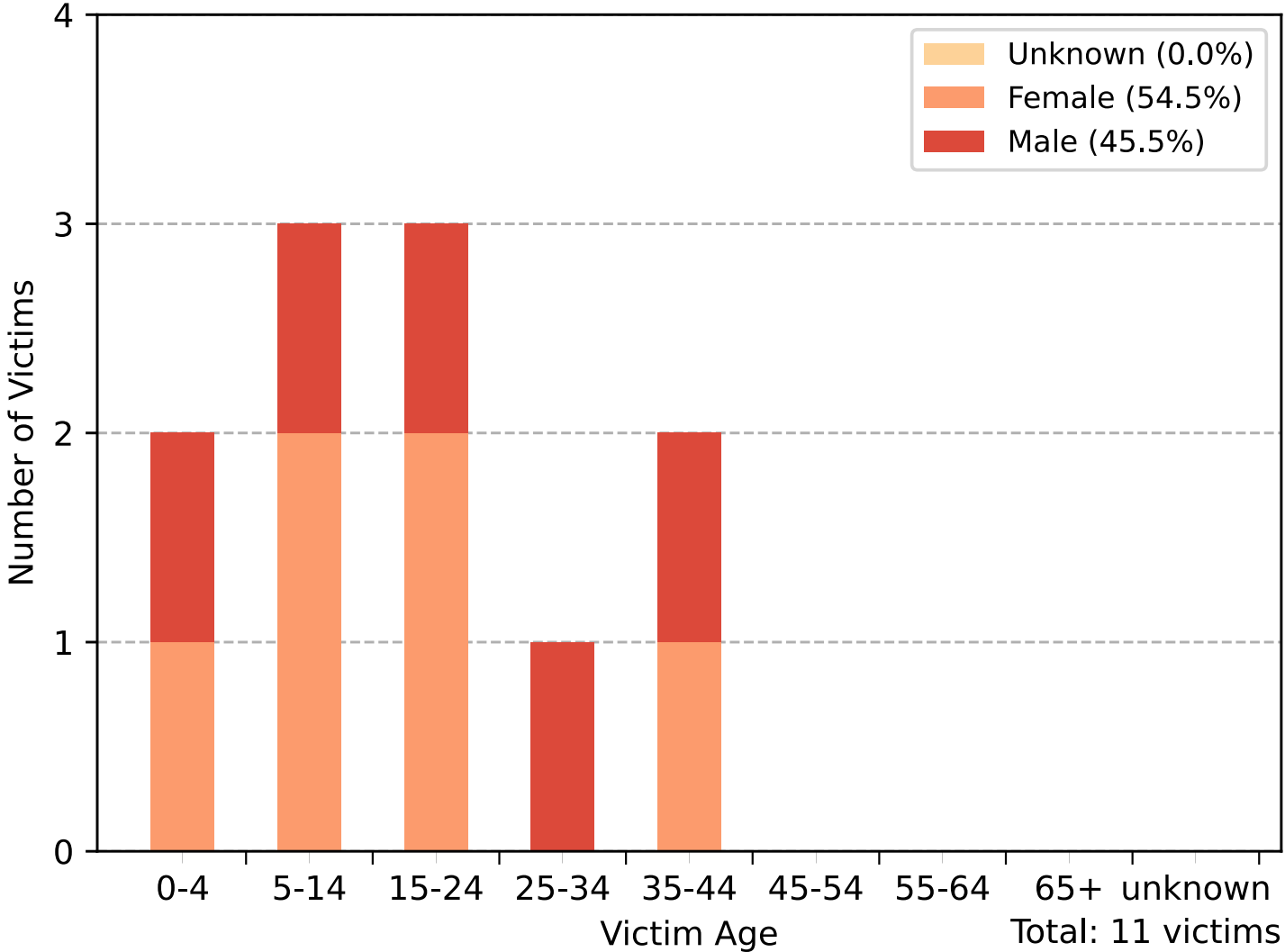
Pedestrian Injury Collisions Trend (2009 - 2018)



Data Source: Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS) 2009-2018; 2017 and 2018 data are provisional as of Dec. 2019

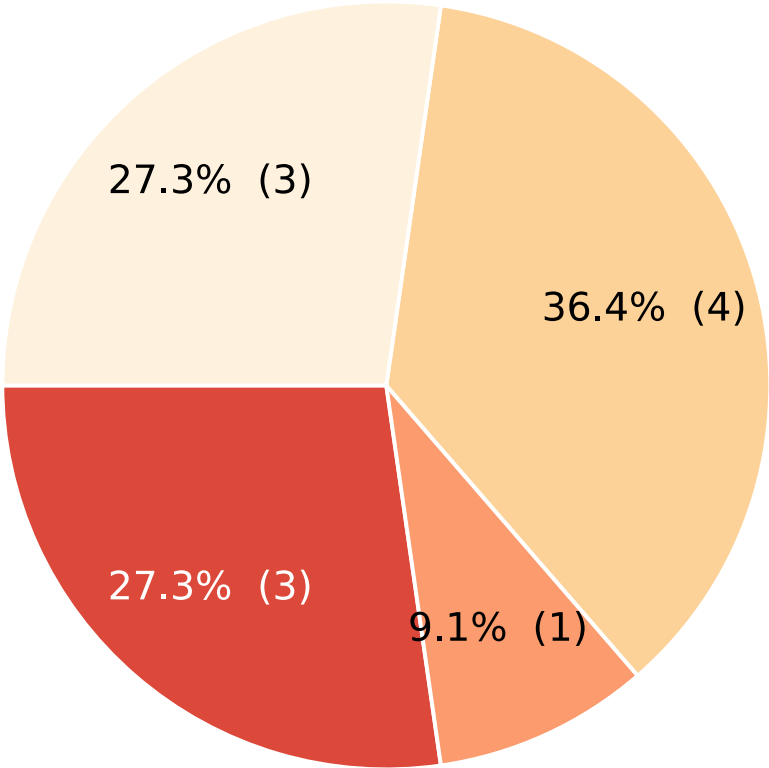
Pedestrian Victim Injury (2014 - 2018)

by age and gender



Data Source: Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS) 2009-2018; 2017 and 2018 data are provisional as of Dec. 2019

Pedestrian Victim Severity (2014 - 2018)



Total: 11 victims



Data Source: Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS) 2009-2018; 2017 and 2018 data are provisional as of Dec. 2019

Pedestrian Collisions (2014 - 2018)

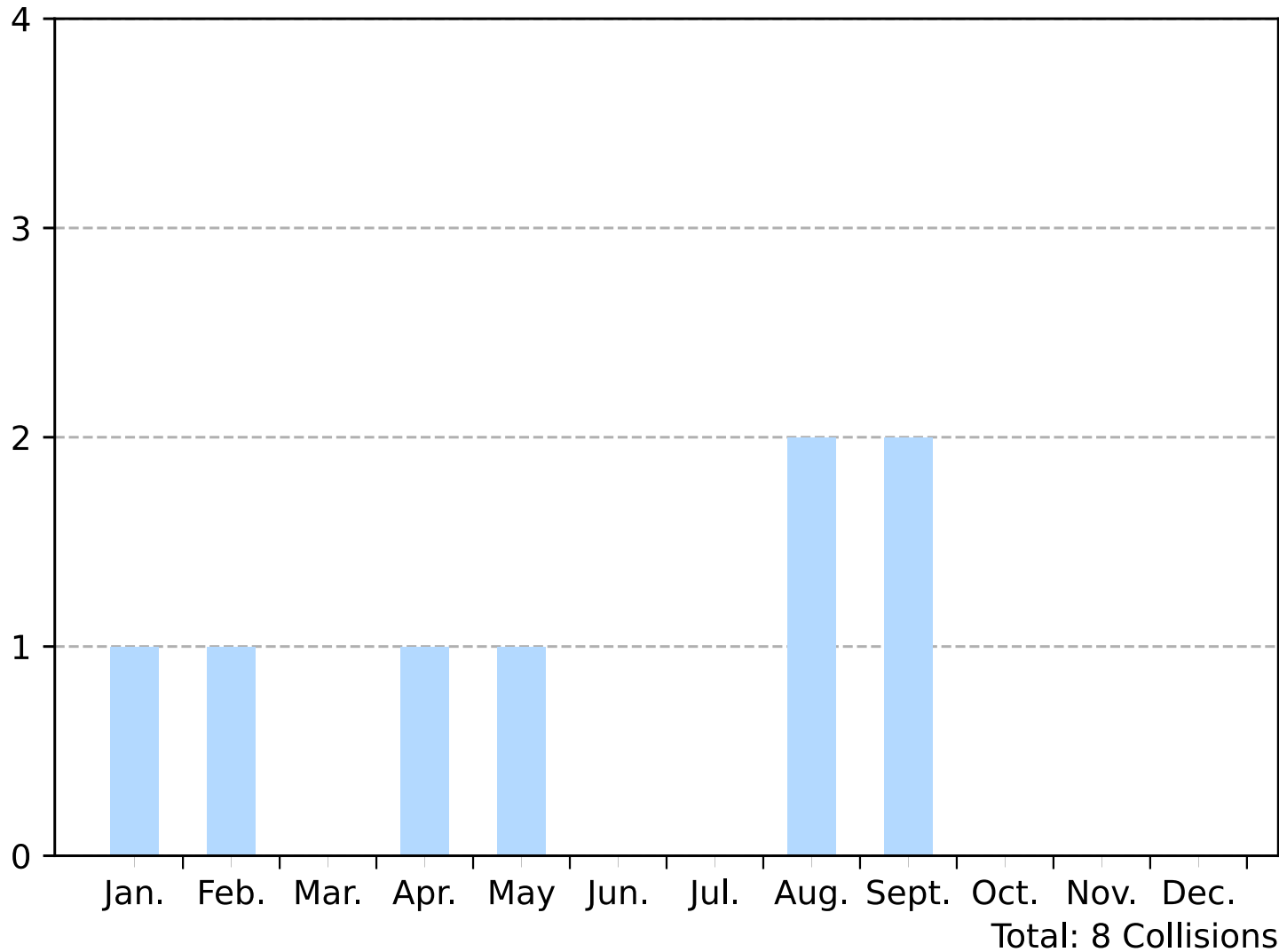
by Time of Day and Day of Week

	Monday	Tuesday	Wednesday	Thursday	Friday	Saturday	Sunday	Total
09:00PM-11:59PM	0	0	1	0	2	2	0	5
06:00PM-08:59PM	0	0	1	0	0	0	0	1
03:00PM-05:59PM	0	0	1	1	0	0	0	2
Noon-02:59PM	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00AM-11:59AM	0	0	0	0	0	0	0	0
06:00AM-08:59AM	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00AM-05:59AM	0	0	0	0	0	0	0	0
Midnight-02:59AM	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	0	0	3	1	2	2	0	8

Data Source: Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS) 2009-2018; 2017 and 2018 data are provisional as of Dec. 2019

Pedestrian Collisions (2014 - 2018)

by Month



Data Source: Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS) 2009-2018; 2017 and 2018 data are provisional as of Dec. 2019

Pedestrian Collisions (2014 - 2018)

by Type of Violation (Top Violations)

La Jolla Community Pedestrian Collisions by Type of Violation
Total: 8 Collisions

Description	Number of Collisions
Driver failure to yield right-of-way to pedestrians at a marked or unmarked crosswalk	2 (25.0%)
Pedestrian failure to yield right-of-way to vehicles when crossing outside of a marked or unmarked crosswalk	2 (25.0%)
Speeding on the highway / Driving at a dangerously high speed given highway conditions like weather, visibility, traffic, and highway measurements, or driving at a speed that endangers people or property	1 (12.5%)
Driving under the influence of alcohol or drugs, resulting in injury to another person	1 (12.5%)

and Traffic Record System (SWITRS) 2014-2018; 2017 and 2018 data are provisional as of Mar. 2020

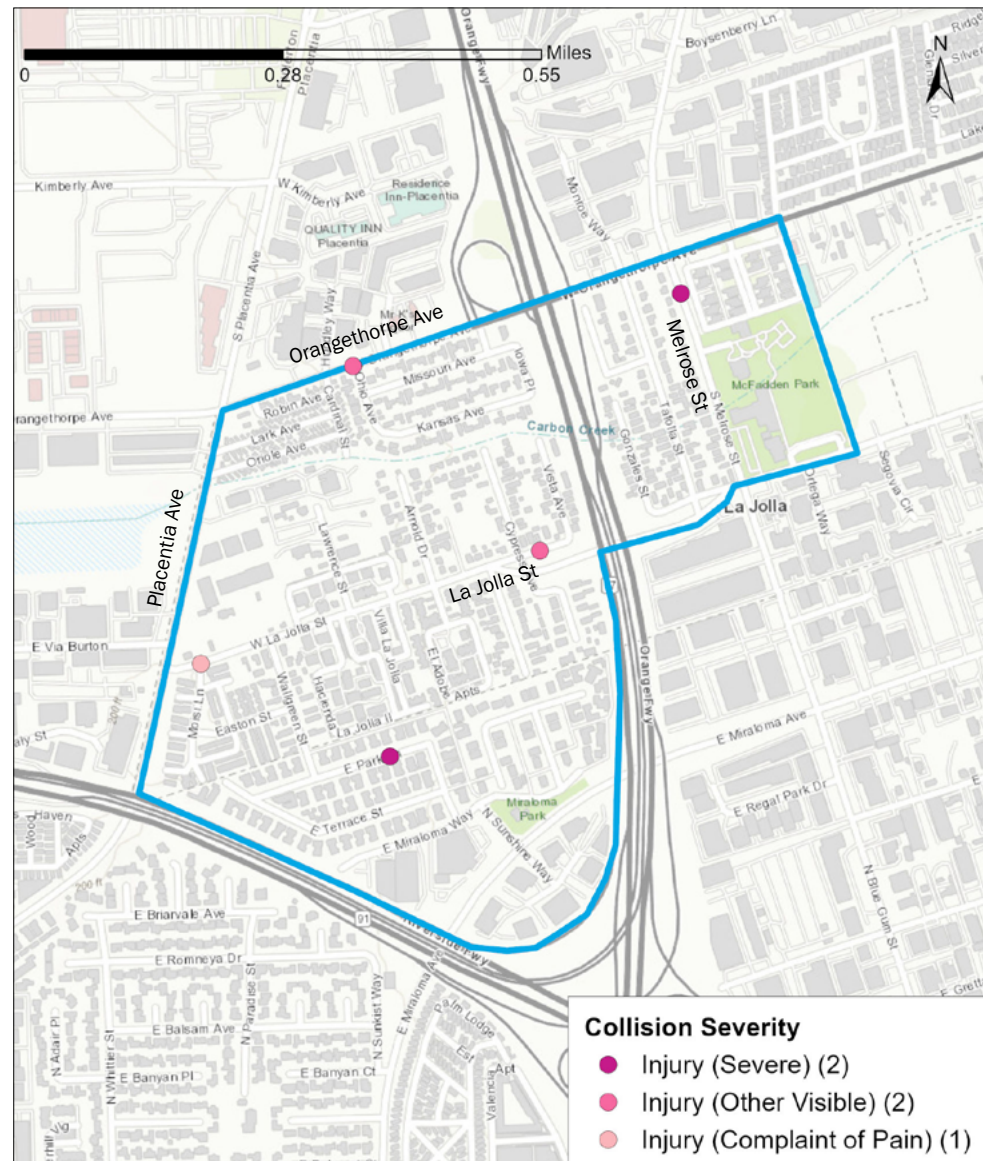
Data Source: Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS) 2009-2018; 2017 and 2018 data are provisional as of Dec. 2019

Bicycle Injury Collisions Map (2014 - 2018)

Focus Area

From Placentia Ave in the west past Melrose St in the east
From Orangethorpe Ave in the north to CA 91 (Riverside Fwy) and CA 57 (Orange Fwy) in the south

5 bicycle collisions resulting in an injury to a cyclist



Data Source: Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS) 2009-2018; 2017 and 2018 data are provisional as of Dec. 2019

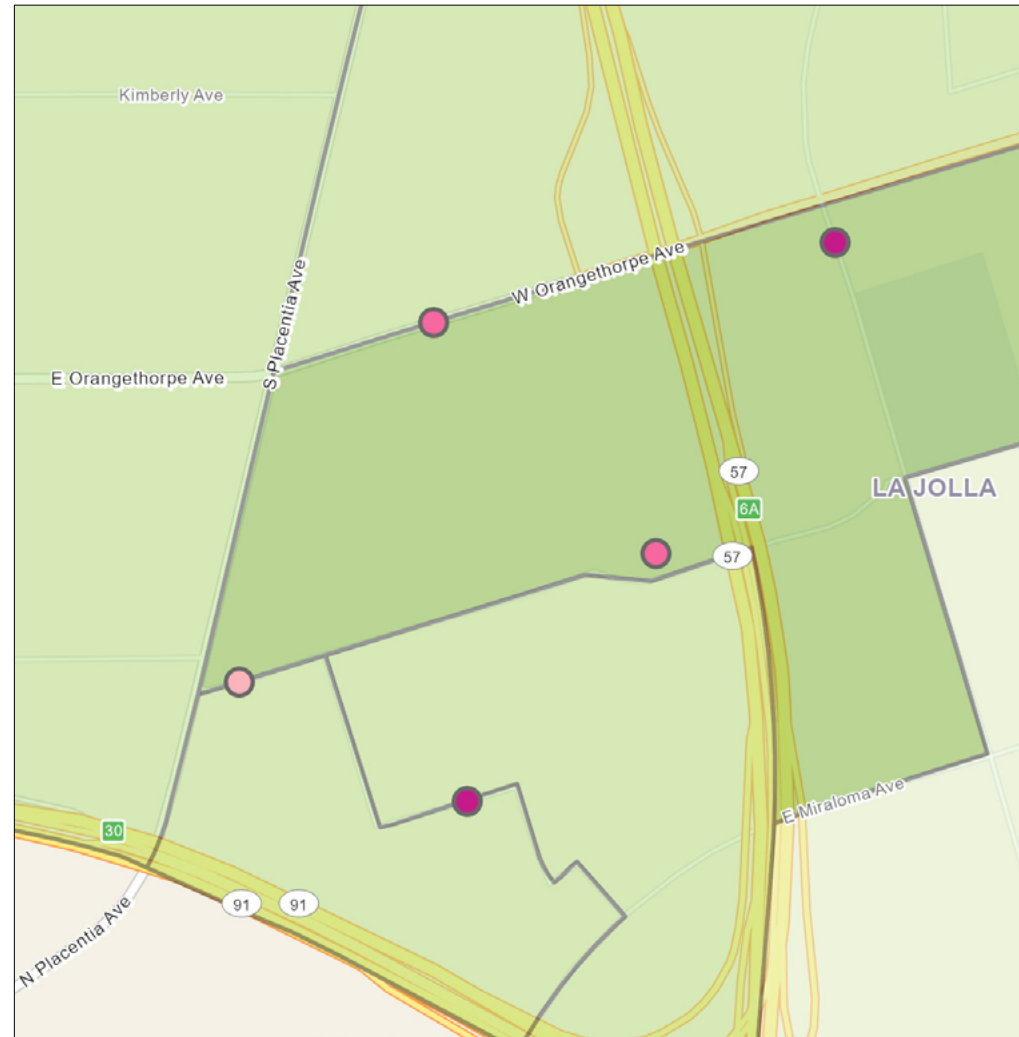
Bicycle Injury Collisions Map with Income (2014 - 2018)

Collision Severity (2014-2018)

- Injury (Severe) (2)
- Injury (Other Visible) (2)
- Injury (Complaint of Pain) (1)

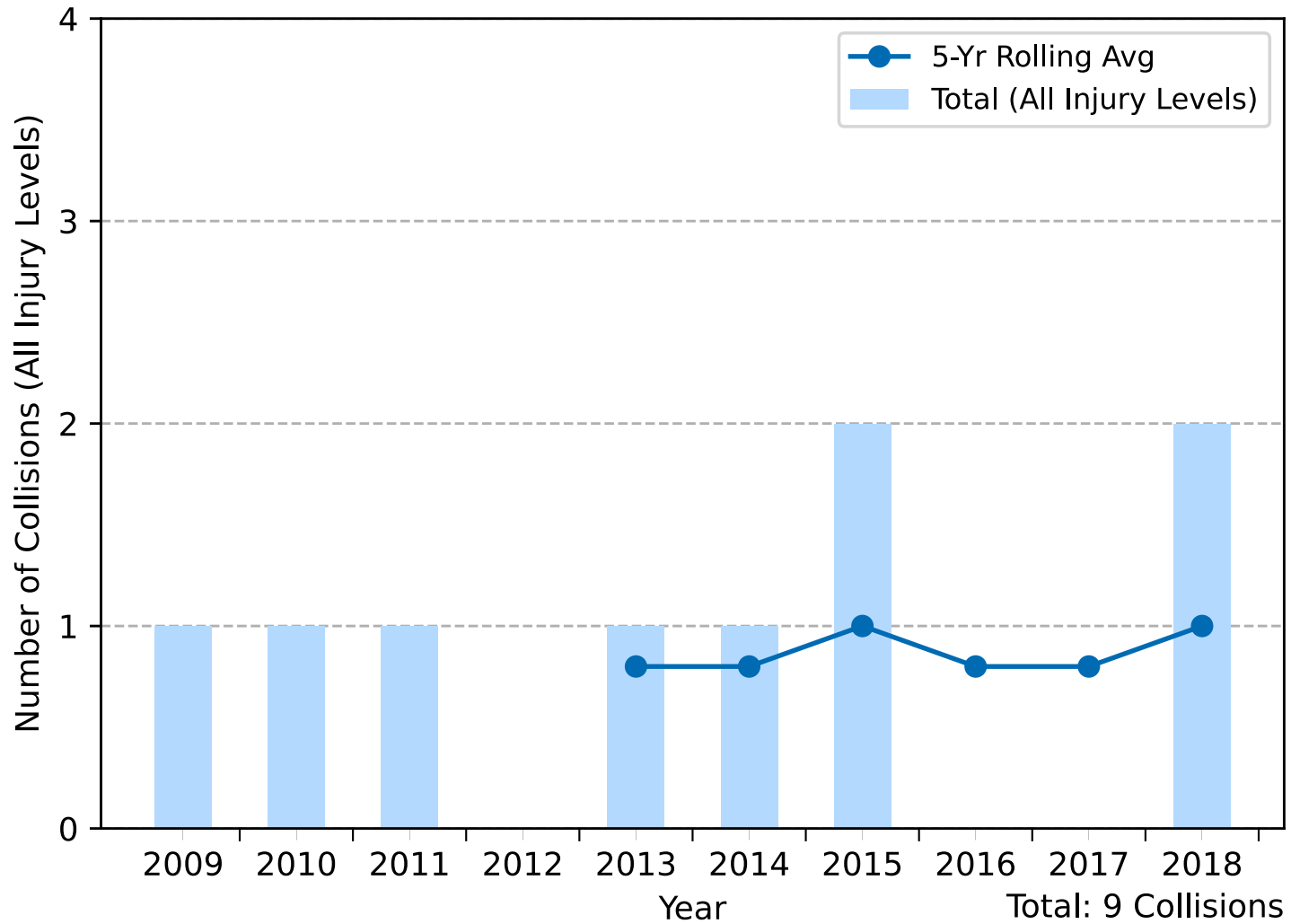
2017 Median Household Income

- < 35K
- 35K - 50K
- 50K - 75K



Data Source: Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS) 2009-2018; 2017 and 2018 data are provisional as of Dec. 2019
Demographics - ESRI, US Census Bureau, and ACS

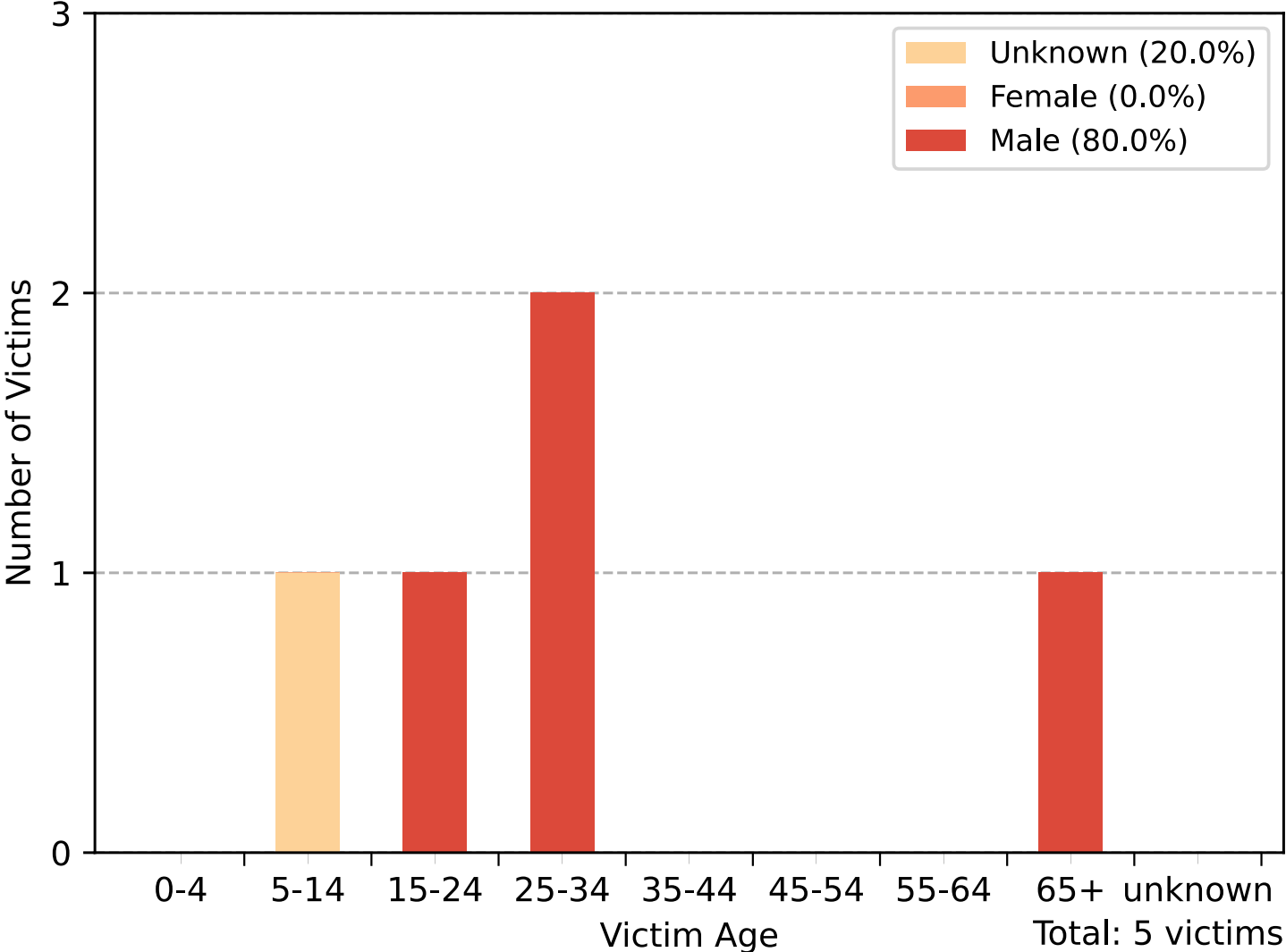
Bicycle Injury Collisions Trend (2009 - 2018)



Data Source: Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS) 2009-2018; 2017 and 2018 data are provisional as of Dec. 2019

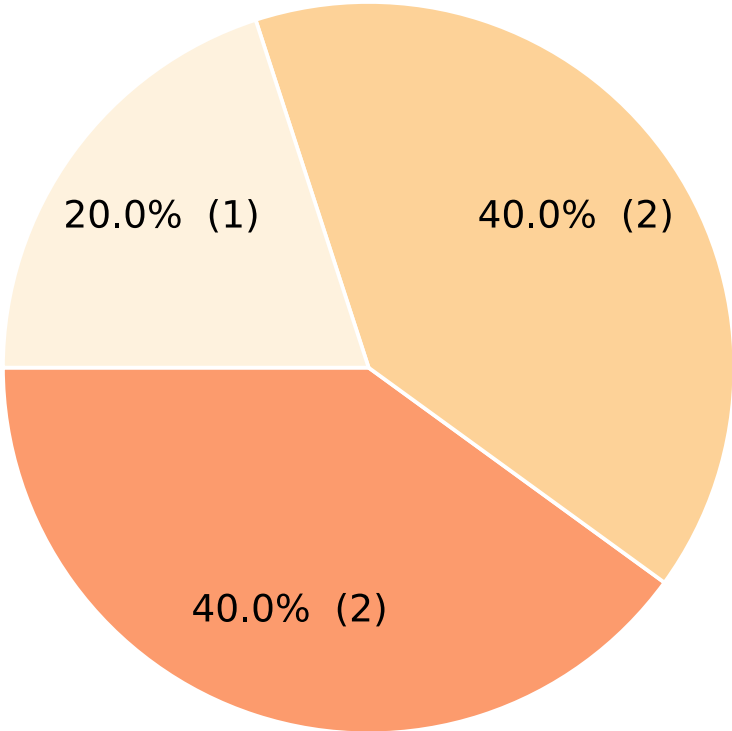
Bicycle Victim Injury (2014 - 2018)

by age and gender

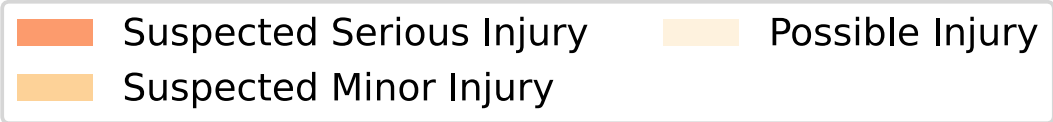


Data Source: Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS) 2009-2018; 2017 and 2018 data are provisional as of Dec. 2019

Bicycle Victim Severity (2014 - 2018)



Total: 5 victims



Data Source: Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS) 2009-2018; 2017 and 2018 data are provisional as of Dec. 2019

Bicycle Collisions (2014 - 2018)

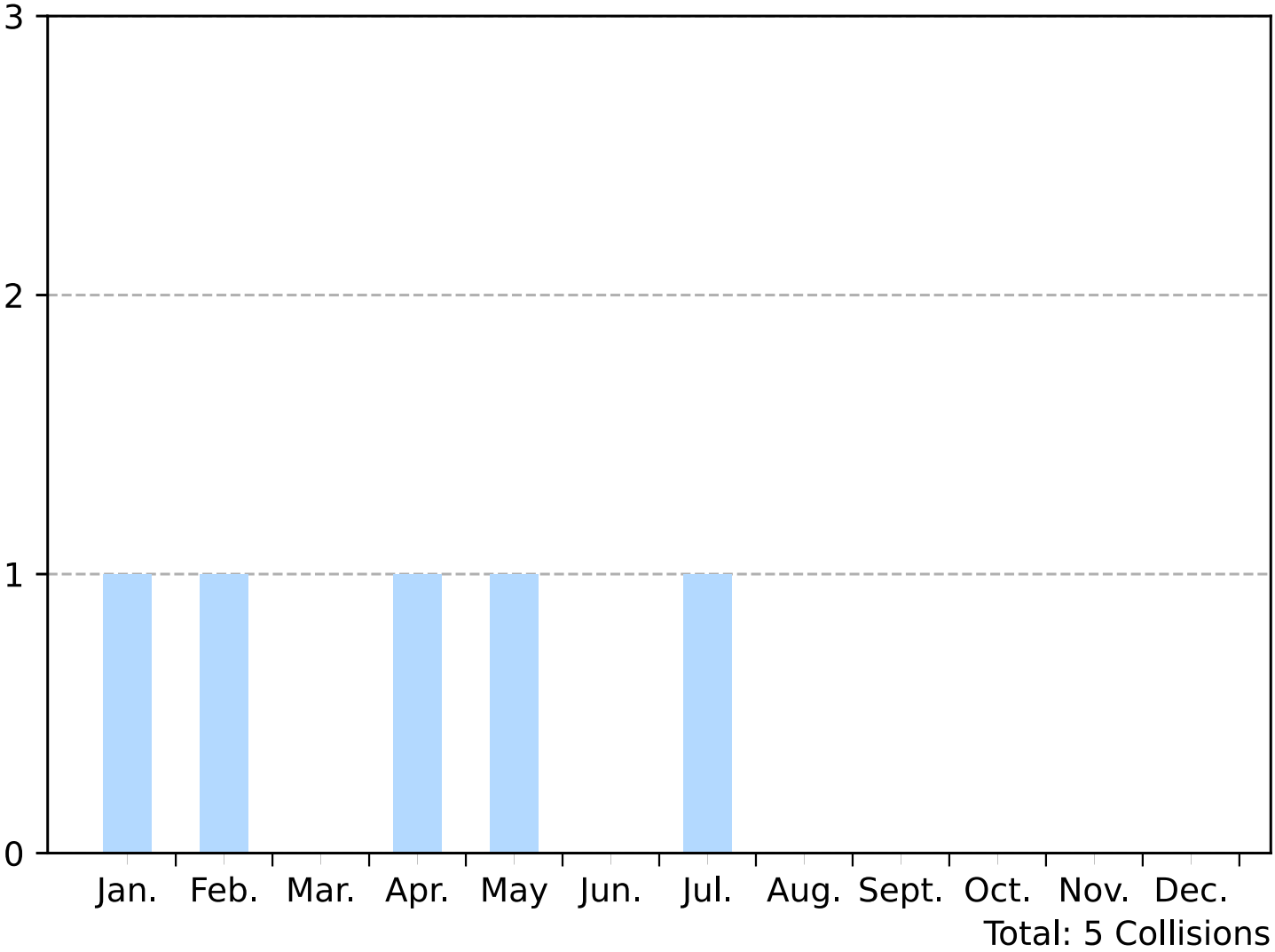
by Time of Day and Day of Week

	Monday	Tuesday	Wednesday	Thursday	Friday	Saturday	Sunday	Total
09:00PM-11:59PM	0	0	0	0	0	0	0	0
06:00PM-08:59PM	1	0	0	0	0	1	0	2
03:00PM-05:59PM	0	0	0	1	0	0	0	1
Noon-02:59PM	1	0	0	0	0	0	0	1
09:00AM-11:59AM	1	0	0	0	0	0	0	1
06:00AM-08:59AM	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00AM-05:59AM	0	0	0	0	0	0	0	0
Midnight-02:59AM	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	3	0	0	1	0	1	0	5

Data Source: Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS) 2009-2018; 2017 and 2018 data are provisional as of Dec. 2019

Bicycle Collisions (2014 - 2018)

by Month



Data Source: Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS) 2009-2018; 2017 and 2018 data are provisional as of Dec. 2019

Bicycle Collisions (2014 - 2018) by Type of Violation (Top Violations)

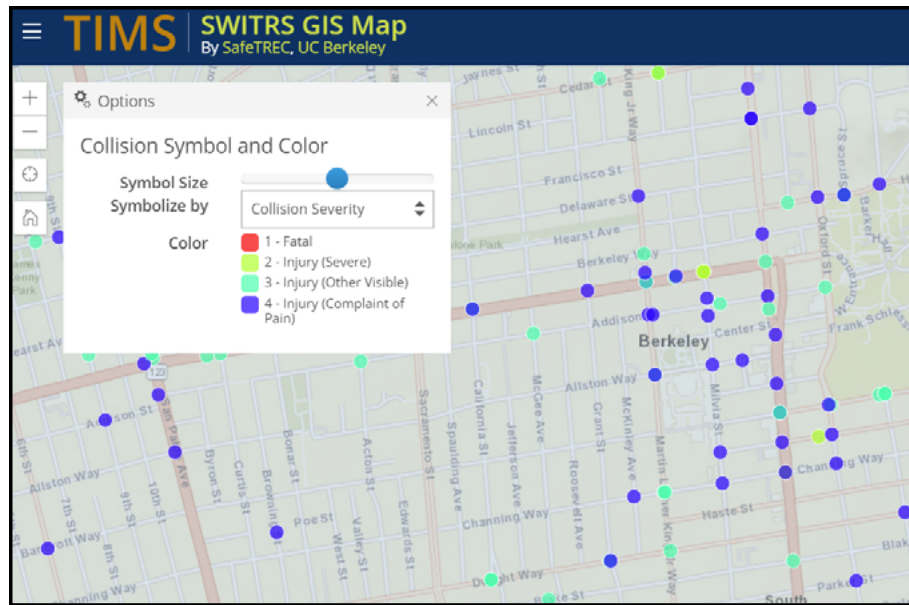
La Jolla Community Bicycle Collisions by Type of Violation
Total: 5 Collisions

CVC No.	Description	Number of Collisions
21650	Failure to drive/ride on right half of the roadway (with some exceptions)	2 (40.0%)
22350	Speeding on the highway / Driving at a dangerously high speed given highway conditions like weather, visibility, traffic, and highway measurements, or driving at a speed that endangers people or property	2 (40.0%)
21804	Driver failure to yield right-of-way when entering/crossing a highway	1 (20.0%)

Data Source: Statewide Integrated Traffic Record System (SWITRS) 2014-2018; 2017 and 2018 data are provisional as of Mar, 2020

Data Source: Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS) 2009-2018; 2017 and 2018 data are provisional as of Dec. 2019

Additional Resources



Transportation Injury Mapping System (TIMS)

TIMS is a web-based tool that allows users to analyze and map data from California's Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS).

To further explore collision data, register for a free account to access the tools and resources on TIMS.

<https://tims.berkeley.edu>



Street Story

Street Story is a tool for collecting community feedback on transportation safety issues.

Share stories on Street Story of where you've been in a crash or near miss, or where you feel safe or unsafe traveling.

<https://streetstory.berkeley.edu>



Gracias por su interés en el programa Programa de Entrenamiento Comunitario Sobre Seguridad Peatonal y Ciclista. Para información, por favor visite:

<https://safetrec.berkeley.edu/programs/cpbst> o <https://www.calwalks.org/cpbst>

safetrec@berkeley.edu o cpbst@calwalks.org

