

Verano 2023

Escuela Primaria Arlanza Riverside Informe de Resumen y Recomendaciones

Programa de Capacitación Comunitaria para la seguridad peatonal y ciclista



Berkeley SafeTREC

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

Contenido

Reconocimientos	1
Introducción	2
Enfoque de sistema seguro	3
Contexto	4
Políticas y planes locales	5
Historial de choques peatonales y ciclistas	6
<i>Límites del taller comunitario para la</i>	
<i>Escuela Primaria Arlanza</i>	7
<i>Choques peatonales</i>	8
<i>Choques de bicicletas</i>	10
Evaluación de caminar y andar en bicicleta	12
Ruta 1: Perímetro de la Escuela Primaria Arlanza	12
Ruta 2: Avenida Trey	16
Recomendaciones	23
Recomendaciones de la comunidad	23
Recomendaciones del Equipo del proyecto	34
Appendix	37

Reconocimientos

Gracias al Comité de planificación por invitarnos a su comunidad y su colaboración para hacer de la Escuela Primaria Arlanza en Riverside, California un lugar más seguro para caminar y andar en bicicleta.

Nuestro trabajo se desarrolló en el territorio etnohistórico de los pueblos Payómkawichum/Luiseño y Tongva/Gabrieleno. Reconocemos que cada miembro de la comunidad de la Escuela Primaria Arlanza tiene y continúa beneficiándose del uso y ocupación de las tierras Payómkawichum/Luiseño y Tongva/Gabrieleno.

Comité de planificación

Ana Palma	Residente
Dawna Fuller	Ingeniería de Tránsito, Ciudad de Riverside
Elia Camarena	Residente
Francisca Flores	Residente
Irma Castrejon	Residente
Lorena Lopez	Facilitadora comunitaria, Escuela Primaria Arlanza
Phillip Nitollama	Ingeniería de Tránsito, Ciudad de Riverside
Sandy Garcia Vazquez	Asistente al Alcaldía, Oficina del Concejal Jim Perry (Ward 6)
Taylor Kleveno	Oficial de Recursos Escolares, Departamento de Policía de Riverside
Tony Camarena	Residente

Este informe fue preparado por

California Walks

UC Berkeley Safe Transportation

Research and Education Center

Wendy Ortiz

Kristen Leckie

Areli Ariana Balderrama

<https://calwalks.org>

<https://safetrec.berkeley.edu>

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

El Taller Comunitario para la Seguridad Peatonal y Ciclista (CPBST, por sus siglas en inglés) es un proyecto estatal del Centro de Investigación y Educación sobre Transporte Seguro de la Universidad de California en Berkeley (SafeTREC, por sus siglas en inglés) y California Walks (Cal Walks). El programa utiliza el Método de Sistema Seguro para involucrar a residentes y defensores de la seguridad con la meta de desarrollar un plan de acción que mejore la seguridad peatonal y ciclista en sus comunidades y fortalecer la colaboración con oficiales locales y personal de agencias. Cal Walks y SafeTREC (Equipo del proyecto) trabajaron con el Comité de planificación con el fin de desarrollar metas para el taller y enfocar el currículo en las necesidades y prioridades de seguridad de la comunidad.

La Ciudad de Riverside solicitó al CPBST para la Escuela Primaria Arlanza con el propósito de:

1. Aumentar la seguridad al caminar y andar en bicicleta alrededor de la escuela y la comunidad alrededor para animar a más personas a caminar, andar en bicicleta y usar el transporte público; y
2. Desarrollar entusiasmo y apoyo para la programación de Rutas Seguras a la Escuela en la Escuela Primaria Arlanza, incluido el desarrollo de un Plan de Acción y Estudio de Rutas Seguras a la Escuela..

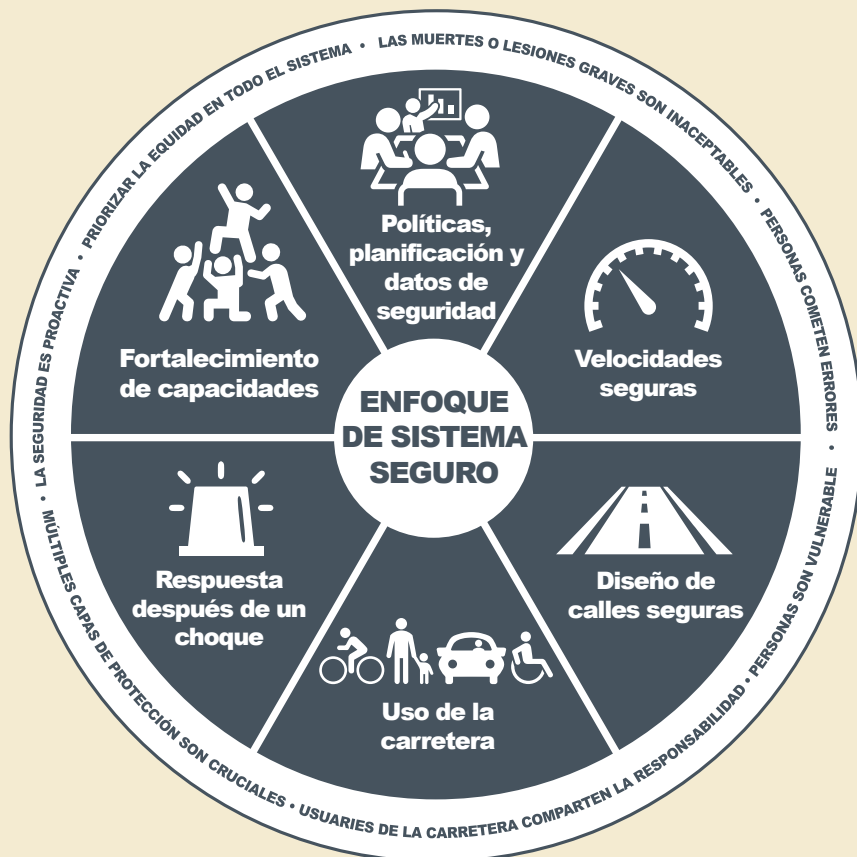
El taller de CPBST de la Escuela Primaria Arlanza convocó a la comunidad local el 8 de marzo de 2023 en el campus de la escuela. Diecisiete miembros de la comunidad participaron en el taller, incluido el personal de la Escuela Primaria Arlanza y los guardianes voluntarios, la Ciudad de Riverside, el Departamento de Policía de Riverside y los vecinos.

El siguiente informe resume los resultados del taller y proporciona recomendaciones a la comunidad y al Equipo del proyecto para una orientación continua en la implementación de proyectos y programas.

Enfoque de sistema seguro

El Equipo del Proyecto adaptó el marco del Sistema Seguro de la Administración Federal de Carreteras para hacerlos más impactantes para la participación de la comunidad de base. El enfoque del Sistema Seguro tiene como objetivo eliminar todas las lesiones fatales y graves. Enfatizamos la equidad como un componente central y reconocemos la necesidad crítica de fortalecer las asociaciones entre los profesionales del transporte y las comunidades a las que sirven para crear calles seguras para todos.

Para obtener más información sobre el enfoque de sistema seguro, consulte nuestro [resumen de políticas](#). Para obtener más información sobre las estrategias de Safe System, consulte nuestro [conjunto de herramientas](#).



Contexto

La Escuela Primaria Arlanza está ubicada en el condado de Riverside. Según las [Clasificaciones de choques de la Oficina de Seguridad de Tráfico de California](#), en 2020, Riverside ocupó el séptimo lugar entre 15 ciudades con un tamaño de población similar en cuanto a personas muertas o heridas en un choque de tráfico (con una clasificación de “uno” que indica la peor nivel de choques). En concreto, Riverside ocupó el segundo lugar entre 15 ciudades por choques de bicicleta que involucraron a una persona menor de 15 años, y el tercero entre 15 ciudades por choques relacionados con la velocidad.

Según los datos de Esri Community Analyst de 2023, la ciudad de Riverside tiene una gran cantidad de hogares con una o más personas con discapacidad (26 por ciento). Riverside también tiene una cantidad significativa de hogares con personas mayores (12 por ciento), hogares sin vehículo (11 por ciento) y hogares que viven por debajo del umbral de la pobreza (12 por ciento).

El patrón de viaje más importante fuera de los vehículos de ocupación individual para trabajar en Riverside es el uso compartido de vehículos, con el 11 por ciento de los residentes compartiendo vehículos para ir al trabajo como su forma principal de transporte. En Riverside, el tres por ciento de su población camina al trabajo, el dos por ciento usa el transporte público y el uno por ciento va en bicicleta al trabajo. El informe demográfico completo de los datos de Esri Community Analyst de 2023 se puede encontrar en el apéndice



Políticas y planes locales

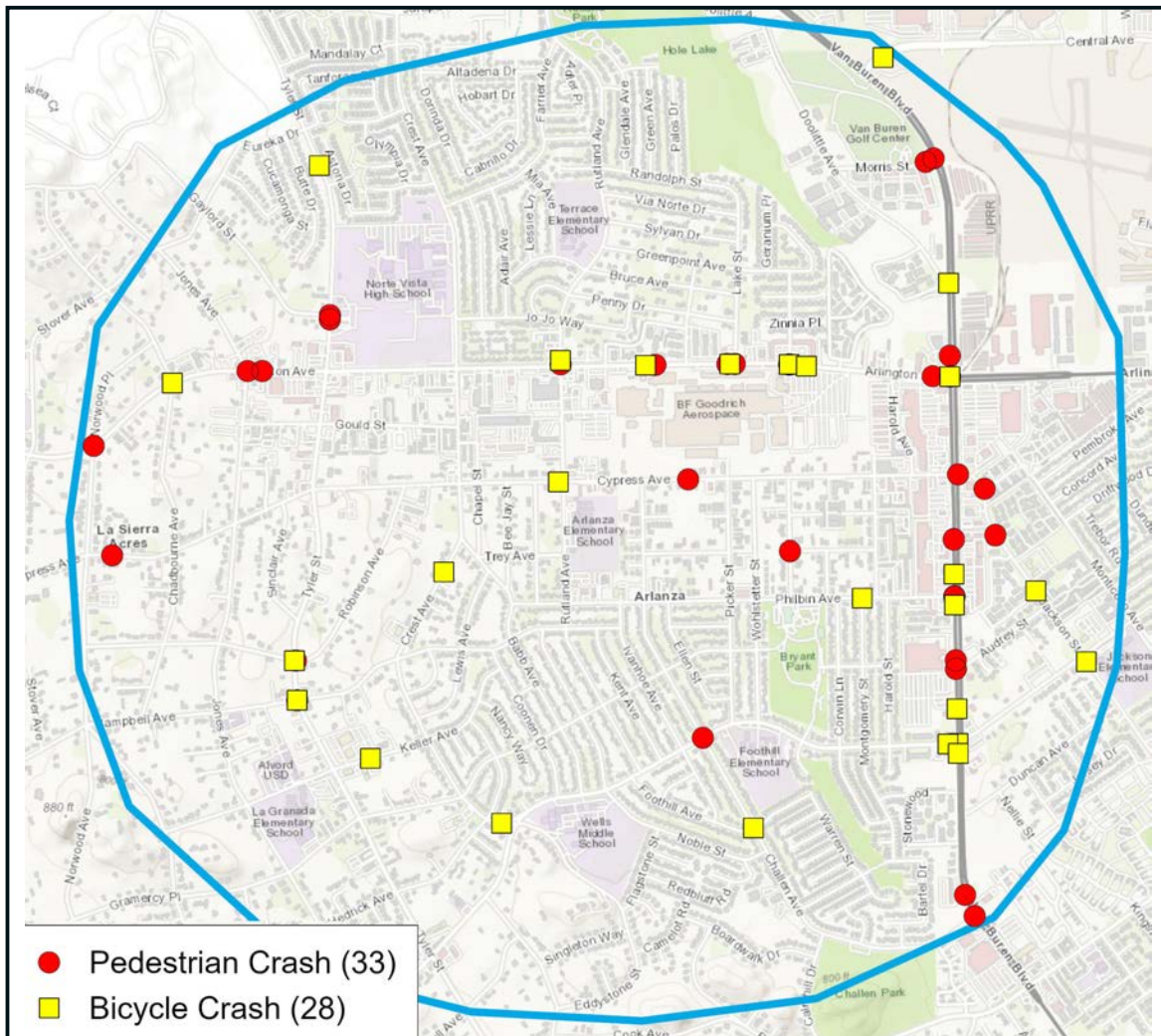
[El Informe de Circulación de Tráfico Escolar para la Escuela Primaria Arlanza](#), preparado por la División de Ingeniería de Tránsito de la Ciudad de Riverside en 2015, detalla una serie de problemas de seguridad para caminar y andar en bicicleta que también se observaron durante este proceso de CPBST, incluidos problemas con dejar y recoger, infracciones de la banqueta roja por parte de los guardianes que recogen a sus estudiantes, peatones cruzando fuera de un cruce peatonal marcado o no marcado, cambios de sentido ilegales frente a la escuela y redes de banquetas incompletas. Este informe también incluye recomendaciones para estas preocupaciones; sin embargo, no está claro cuántas de estas recomendaciones fueron adoptadas por la escuela después de la publicación del informe.

[El PACT de la ciudad de Riverside](#) de 2021 consiste de: un Plan de protección de peatones (PTS, por sus siglas en inglés); un Plan de transporte activo (ATP, por sus siglas en inglés); una Ordenanza de calles completas (CSO, por sus siglas en inglés) y un Plan maestro de senderos (TMP, por sus siglas en inglés). Las encuestas administradas como parte de la estrategia de participación comunitaria en el Barrio Arlanza (Distrito 6) mencionaron las banquetas discontinuas, la falta de sombra y la iluminación como las principales preocupaciones de transporte activo. La Tabla 4-14 en el Plan de Transporte Activo describe las recomendaciones para corredores específicos en el Distrito 6, incluida la adición de banquetas a lo largo de la Avenida Challen, Avenida Crest, Avenida Rutland y la Calle Bee Jay.

Historial de choques peatonales y ciclistas

Los siguientes datos se basan en choques de peatones y ciclistas informados por la policía que resultaron en lesiones a peatones¹ y ciclistas dentro de un radio de una milla de la Escuela Primaria Arlanza. Los datos informados en esta sección provienen del Registro Integrado Estatal del Tráfico (SWITRS, por sus siglas en inglés) para los años de 2012 a 2021. Los datos de choques para 2021 son provisionales a partir de abril de 2023. En el apéndice se puede encontrar un relato completo de los datos de choques de peatones y bicicletas.

El siguiente mapa muestra todos los choques dentro de los límites del taller en los que una persona resultó herida y que involucró a un peatón o ciclista entre 2017 y 2021.



Choques de peatones y bicicletas dentro del área de enfoque de la Escuela Primaria Arlanza.

Fuente de datos SWITRS 2017-2021. Los datos de 2021 son provisionales a partir de abril de 2023. pedestrian and bicycle crashes within the Arlanza Elementary School focus area.

1 Un peatón se define como cualquier persona que va a pie 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.

Límites del taller comunitario para la Escuela Primaria Arlanza

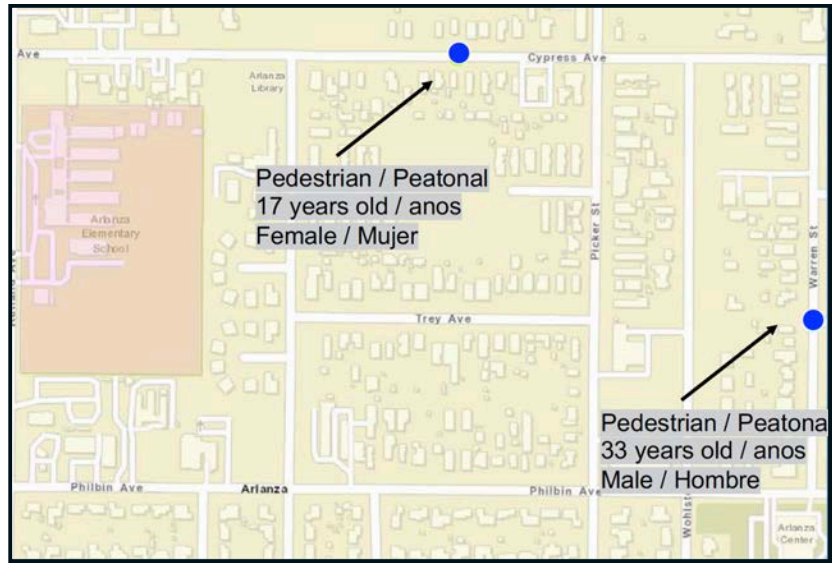
Los límites de este taller fueron un área de una milla alrededor de la Escuela Primaria Arlanza, que incluía corredores principales como la Avenida Cypress, Avenida Philbin, Avenida Rutland, Avenida Arlington y Bulevar Van Buren. El Comité de planificación eligió estos límites para incluir destinos comunitarios clave, incluido el campus, la Escuela Preparatoria Norte Vista, Bryant Park y otras escuelas cercanas.

Choques peatonales

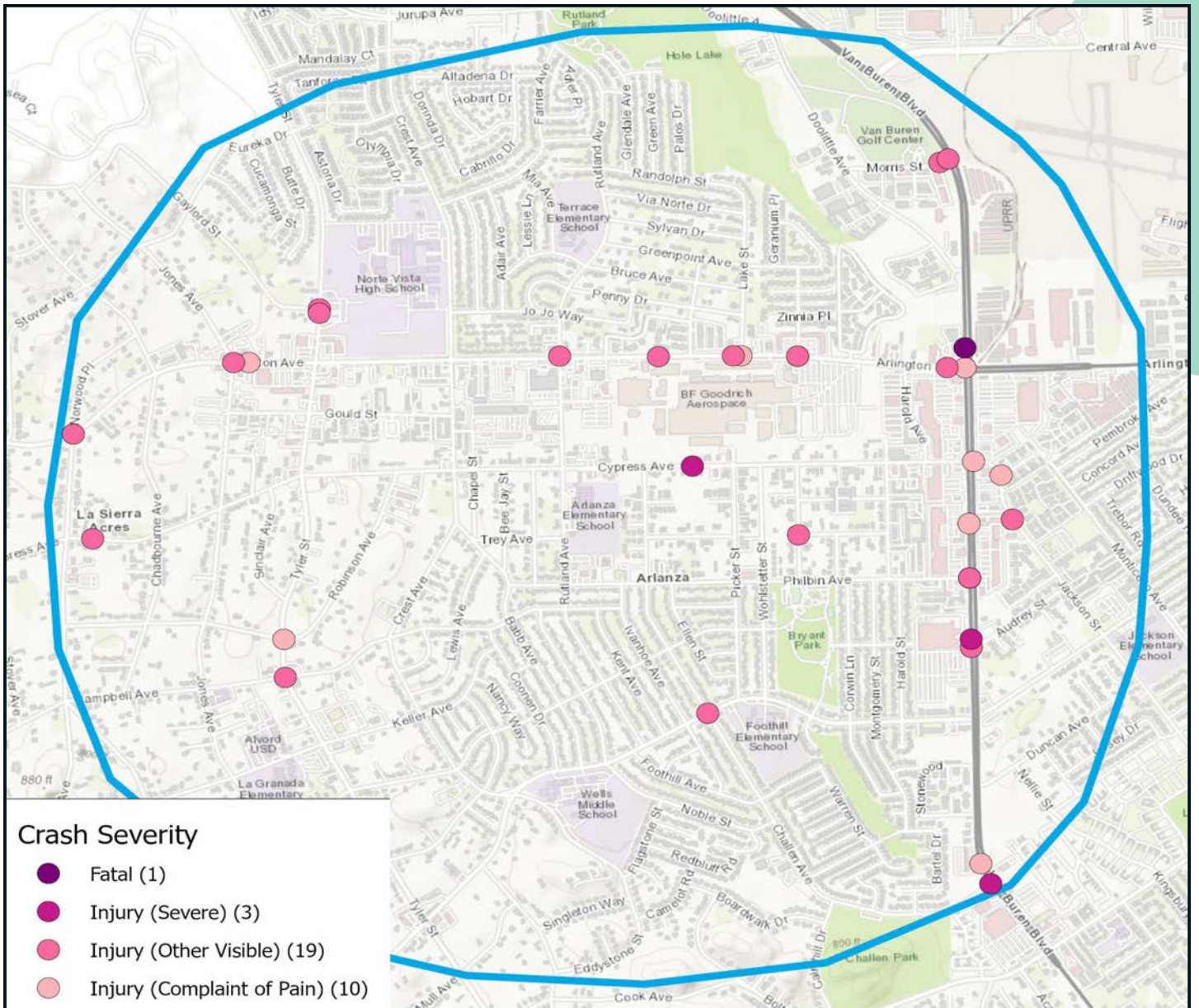
Durante el período de 10 años entre 2012 y 2021, los choques de peatones parecen estar disminuyendo constantemente desde 2017, con una gran caída en 2020 en todos los tipos de choques, posiblemente debido a las órdenes de confinamiento por COVID-19. En los últimos cinco años de datos disponibles, de 2017 a 2021, hubo 33 choques de peatones, lo que incluye una muerte en la intersección de la Avenida Arlington con Bulevar Van Buren. Los choques de peatones se concentraron tanto en la Avenida Arlington como en el Bulevar Van Buren, los participantes acordaron que son corredores inseguros para quienes caminan y andan en bicicleta. De los choques de peatones, ocho ocurrieron entre las 6:00 p.m. y las 9:00 p.m., y siete entre el mediodía y las 3:00 p.m., períodos de tiempo que podrían demostrar una correlación con el horario de recogida en la escuela y el horario de viaje al trabajo por la noche. En los miércoles y viernes se registró la mayor cantidad de choques, con 13 de los 33 choques en total ocurriendo en estos días de la semana. La causa principal para el 27 por ciento de todos los choques fue un conductor que no cede el derecho de paso a un peatón en un cruce de peatones marcado o no marcado. Un tercio de los choques se debieron a que un peatón no cedió el paso a los vehículos al cruzar fuera de un cruce de peatones marcado o no marcado.

Entre las 36 víctimas de estos 33 choques de peatones, hubo una muerte y tres lesiones graves, con lesiones menores (32 víctimas) que comprenden la mayor cantidad de víctimas lesionadas totales. Las víctimas de 20 años o menos constituían el 24 por ciento de todas las víctimas de choques de peatones. Los adultos jóvenes, de 25 a 34 años, constituían la mayoría de las víctimas (46 por ciento). Cuatro choques ocurrieron dentro de un radio de 0.5 millas del campus, dos de los cuales fueron choques de peatones. Una víctima peatonal era una persona de sexo femenino de 17 años en la Avenida Cypress entre Avenida Challen y Calle Picker. El segundo era una persona de sexo masculino de 33 años en la intersección entre la Avenida Trey y la Calle Warren.

Choques peatonales



Choques peatonales cerca del campus



Gravedad del choque de peatones. Fuente de datos SWITRS 2017-2021. Los datos de 2021 son provisionales a partir de abril de 2023.

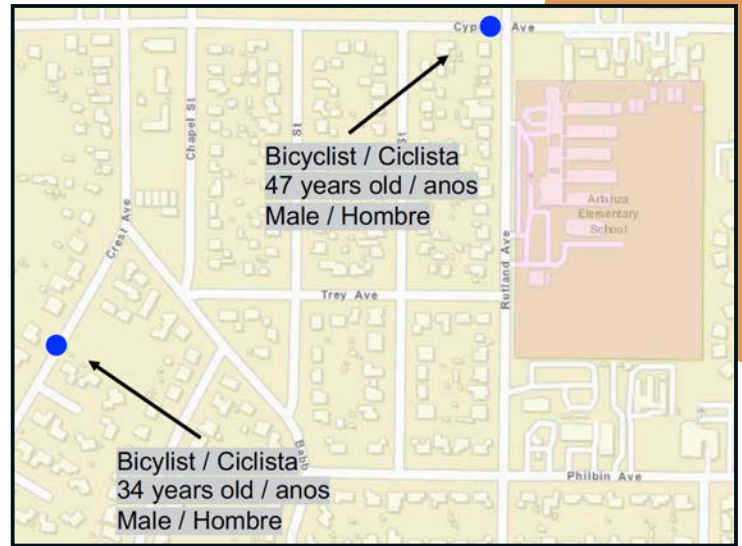
Choques de bicicletas

Durante el período de 10 años entre 2012 y 2021, los choques de bicicletas parecieron quedarse entre cinco y ocho choques por año, con una caída significativa durante las órdenes de confinamiento por COVID-19. En los últimos cinco años de datos disponibles, de 2017 a 2021, ocurrieron 28 choques de bicicleta en el área de enfoque. Parecido a los choques de peatones, los choques de bicicletas se concentraron en la Avenida Arlington y Bulevar Van Buren. Hubo un choque fatal de bicicleta en el área de enfoque en los últimos cinco años, directamente en frente de la Escuela Primaria Jackson. De los 28 choques, 12 (43 por ciento) de los choques ocurrieron entre las 6:00 p.m. y 9:00 p.m. Seis de los 28 choques ocurrieron durante un viernes, seguidos por el martes y el jueves con cinco choques cada uno. El factor de choque primario más común para la mayoría de estos choques de bicicletas se debió a ciclistas que viajaban por la carretera en dirección opuesta a los vehículos motorizados, lo que se asoció con seis choques.

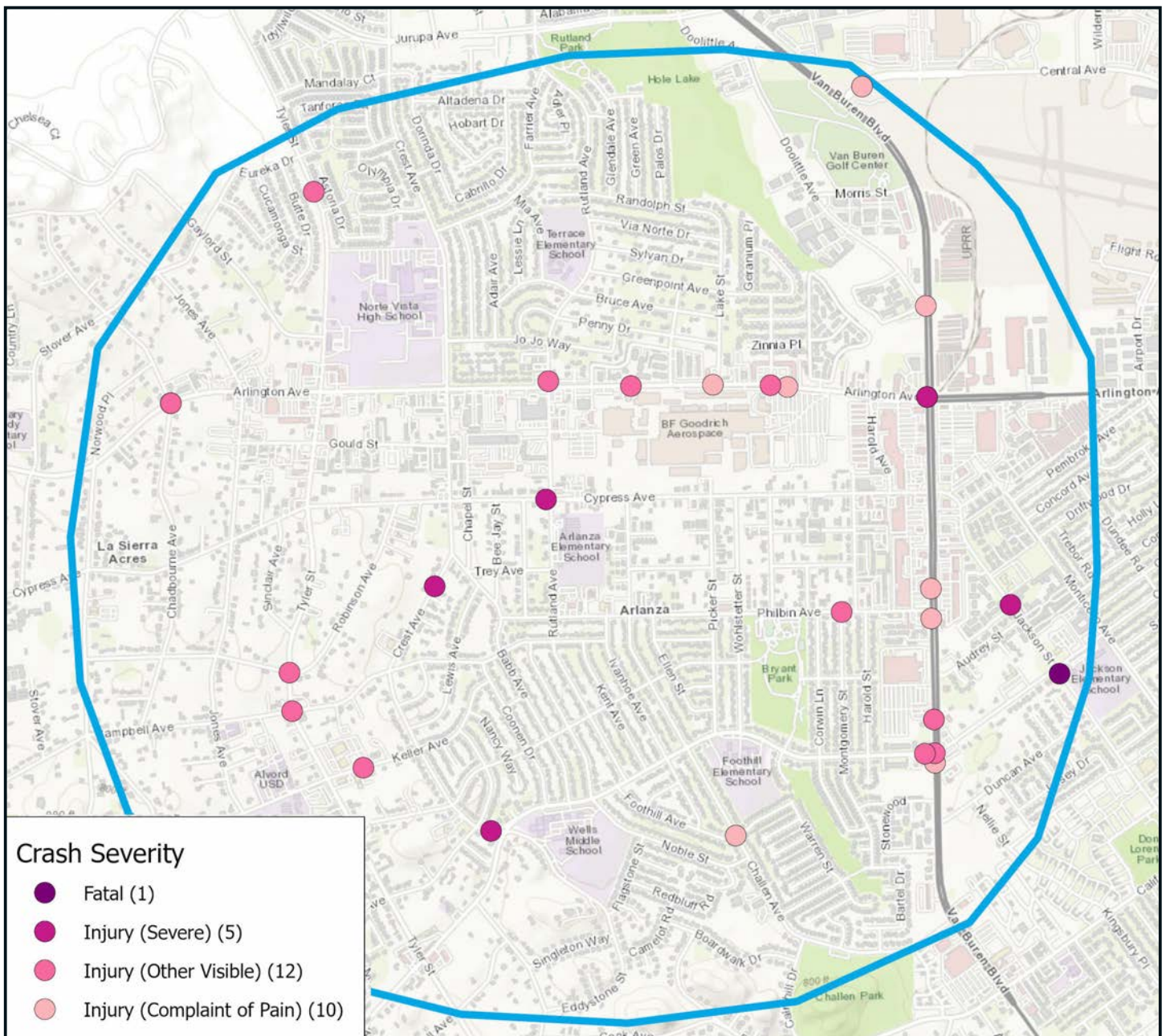
Entre las 30 víctimas de estos 28 choques de ciclistas, hubo una muerte y seis lesiones graves. La mayoría de las víctimas de choques de bicicleta sufrieron heridas leves, que consisten en 23 de las 30 víctimas heridas. Dos de las víctimas tenían 20 años o menos. La mayoría de los choques ocurrieron con adultos con edades comprendidas entre 25 y 44 (67 por ciento). Ocurrieron dos choques de bicicletas dentro de un radio de 0.5 millas del campus. Una víctima era una persona de sexo masculino de 34 años en la Avenida Crest entre Avenida Babb y Avenida Campbell. El segundo era una persona de sexo masculino de 47 años en la intersección entre la Avenida Cypress y la Avenida Rutland.



Choques de bicicletas



Choques de bicicletas cerca del campus



Gravedad de choques de bicicleta. Fuente de datos SWITRS 2017-2021. Los datos de 2021 son provisionales a partir de abril de 2023.

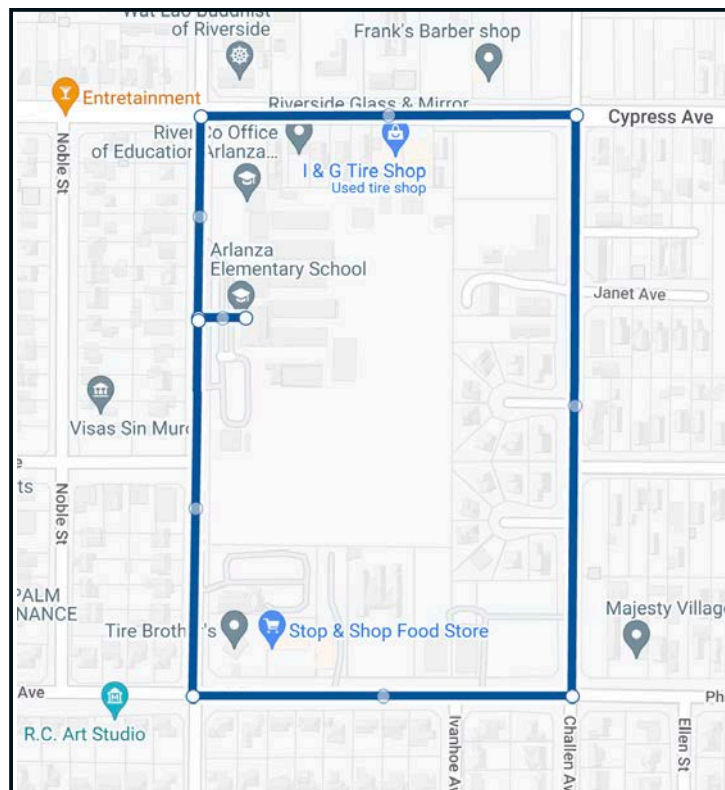
Evaluación de caminar y andar en bicicleta

Durante el taller, el Equipo del proyecto y los participantes realizaron evaluaciones de seguridad para caminar y andar en bicicleta a lo largo de dos rutas frecuentemente transitadas por los residentes de la comunidad. Se pidió a los participantes que identificaran los bienes de la comunidad, evaluaran las condiciones de la infraestructura y compartieran cómo los usuarios de las carreteras se relacionan con el entorno construido. El siguiente es un resumen de la evaluación de caminar y andar en bicicleta.

Ruta 1: Perímetro de la Escuela Primaria Arlanza

Enfoque:

Los estudiantes y guardianes de la Escuela Primaria Arlanza caminan y viajan a lo largo de la Avenida Challen, Avenida Cypress, Avenida Philbin y Avenida Rutland para acceder a la escuela desde el vecindario circundante. Los estudiantes y las familias de la Escuela Primaria Terrace y la Escuela Preparatoria Norte Vista también usan la Avenida Cypress y Avenida Rutland para caminar y andar en bicicleta hacia y desde la escuela. La Avenida Philbin también es una vía importante para estudiantes, guardianes y otros miembros de la comunidad.



Evaluación de Caminata, Ruta Uno

Fortalezas:

La Escuela Primaria Arlanza tiene un grupo activo de guardianes voluntarios, [Padres Unidos](#), y vecinos que están interesados en garantizar la seguridad de los estudiantes, ya sea que lleguen a la escuela en bicicleta, a pie o en automóvil.

1. El Centro Comunitario de Arlanza en la Avenida Philbin está a menos de una milla de distancia de la Escuela Primaria Arlanza. El Centro brinda servicios esenciales a toda la comunidad, incluido enriquecimiento de aprendizaje y actividades físicas para jóvenes, acceso a un laboratorio de computación, oportunidades de tutoría, programas para personas mayores, deportes y más.
2. Hay una isla en el estacionamiento de la escuela lo cual está ubicado al frente de la escuela que los guardianes usan para dejar y recoger a los niños de manera segura.
3. Los administradores escolares y la Ciudad de Riverside han expresado su compromiso con la seguridad y el bienestar de quienes caminan y andan en bicicleta hacia y desde el campus, con el objetivo de crear un Plan de Seguridad y Acción de Rutas Seguras a la Escuela individualizado para cada escuela.
4. Los guardias de cruce escolar ayudan a los estudiantes y guardianes a cruzar la calle de manera segura en la intersección de Avenida Philbin/Avenida Rutland y la intersección de Avenida Rutland/Avenida Cypress.

Preocupaciones:

1. Los conductores parecen conducir por encima de los límites de velocidad establecidos de 25 MPH y 30 MPH a lo largo de las avenidas Rutland, Cypress, Challen y Philbin. Los conductores que circulan con exceso de velocidad representan un grave riesgo para quienes caminan y andan en bicicleta, porque las velocidades más altas de los vehículos aumentan la probabilidad de lesiones graves o fatales, especialmente para las poblaciones vulnerables como los niños en edad escolar.
2. Se supone que los guardianes deben hacer fila en la Avenida Rutland frente a la escuela durante las horas de recogida y entrega. Sin embargo, no hay suficiente espacio para que el volumen de guardianes haga cola, lo que genera congestión, estacionamiento en doble fila, conducción en el carril opuesto para rebasar a otros conductores y cambios de sentido ilegales a mitad de cuadra. Esto crea un entorno en el que es extremadamente difícil viajar de manera segura a pie o en bicicleta a la Escuela Primaria Arlanza. Muchas familias optan por conducir a la escuela para evitar posibles lesiones, lo que aumenta la congestión. Los participantes dijeron que parte de esta congestión se ve agravada por el cambio a un horario de día completo para los estudiantes de kinder en lugar del horario anterior de medio día.
3. Los conductores a menudo no se detienen por completo en las señales de alto, lo que lleva a casi choques y choques con los peatones. Los dos guardias de cruce escolar compartieron que habían sido atropellados por conductores que no se detuvieron en la intersección de la Avenida Rutland con la Avenida Philbin.
4. Muchos guardianes cruzan a mitad de cuadra y fuera de un cruce peatonal legal frente a la escuela para dejar o recoger a sus hijos de la escuela. Esto pone a los peatones en riesgo de ser atropellados por conductores que no esperan que los peatones crucen a mitad de la cuadra o fuera de los cruces peatonales pintados.
5. Faltan banquetas pavimentadas en el extremo sur de Avenida Philbin y el extremo oeste de Avenida Challen, lo que obliga a las familias a cruzar la calle a mitad de cuadra o caminar en la tierra. Los participantes compartieron que estas áreas se enlodan durante la temporada de lluvias, lo que significa que

hay docenas de familias y estudiantes caminando en medio de la calle durante el tiempo de lluvias. El camino sin pavimentar también es un desafío para los guardianes con carriolas y personas con movilidad reducida.

Ruta 2: Avenida Trey

Enfoque:

Esta ruta se enfocó en la Avenida Trey y Avenida Crest, que son calles vecinas menores que las familias y los estudiantes toman para caminar y conducir hacia y desde la Escuela Primaria Arlanza.

Fortalezas:

1. La Escuela Primaria Arlanza tiene una fuerte cultura de caminar hacia y desde la escuela porque muchas familias viven cerca de la escuela. Los guardianes compartieron que más estudiantes comenzaron a ir en bicicleta a la escuela porque hay un estacionamiento para bicicletas en el campus.
2. Se ha instalado iluminación a escala peatonal en toda esta ruta. Estas luces brindan una excelente iluminación para los peatones y ciclistas mientras viajan por el vecindario durante la puesta del sol o durante la noche. El pasto en la zona de amortiguamiento, adyacente a la iluminación también crea una barrera de protección entre los peatones y la carretera, en la banqueta relativamente estrecha.

DERECHA: Un grupo de guardianes voluntarios camina de regreso al campus después de una evaluación de seguridad para caminar y andar en bicicleta por el vecindario.



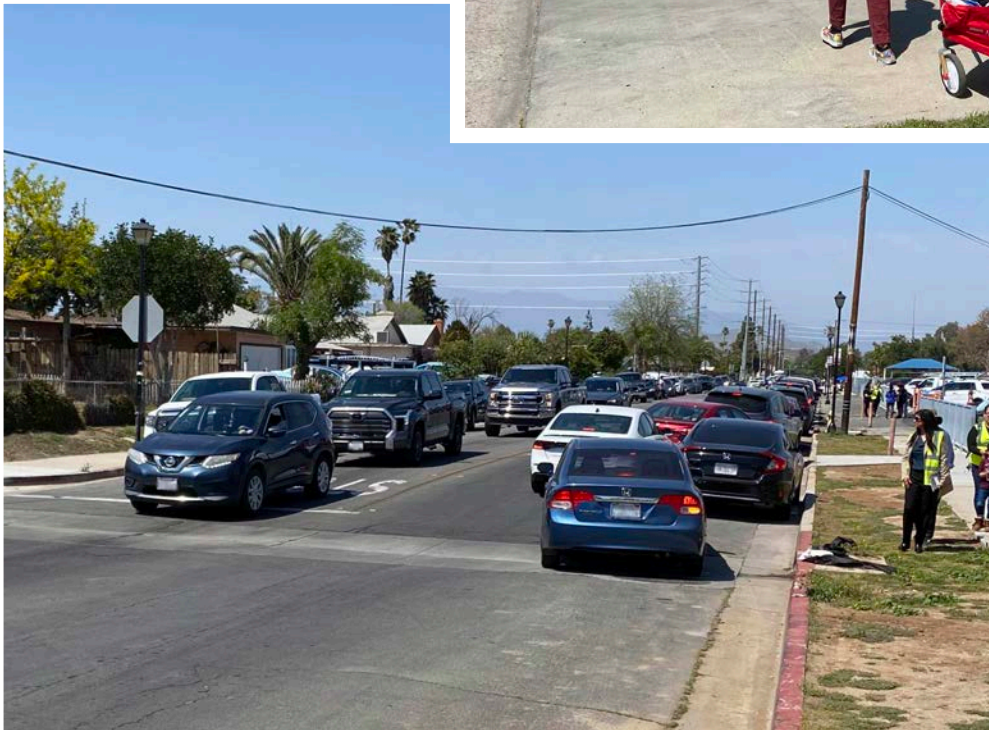
IZQUIERDA: El Centro Comunitario de Arlanza está ubicado en Bryant Park, que también es un lugar divertido para que la comunidad se reúna y juegue.



DERECHA: Mesas de picnic de ajedrez/ damas y el parque infantil en Bryant Park.



DERECHA Familias caminando hacia y desde la escuela a la hora de recogida.



IZQUIERDA: Congestión de tráfico en la Avenida Rutland frente a la escuela.

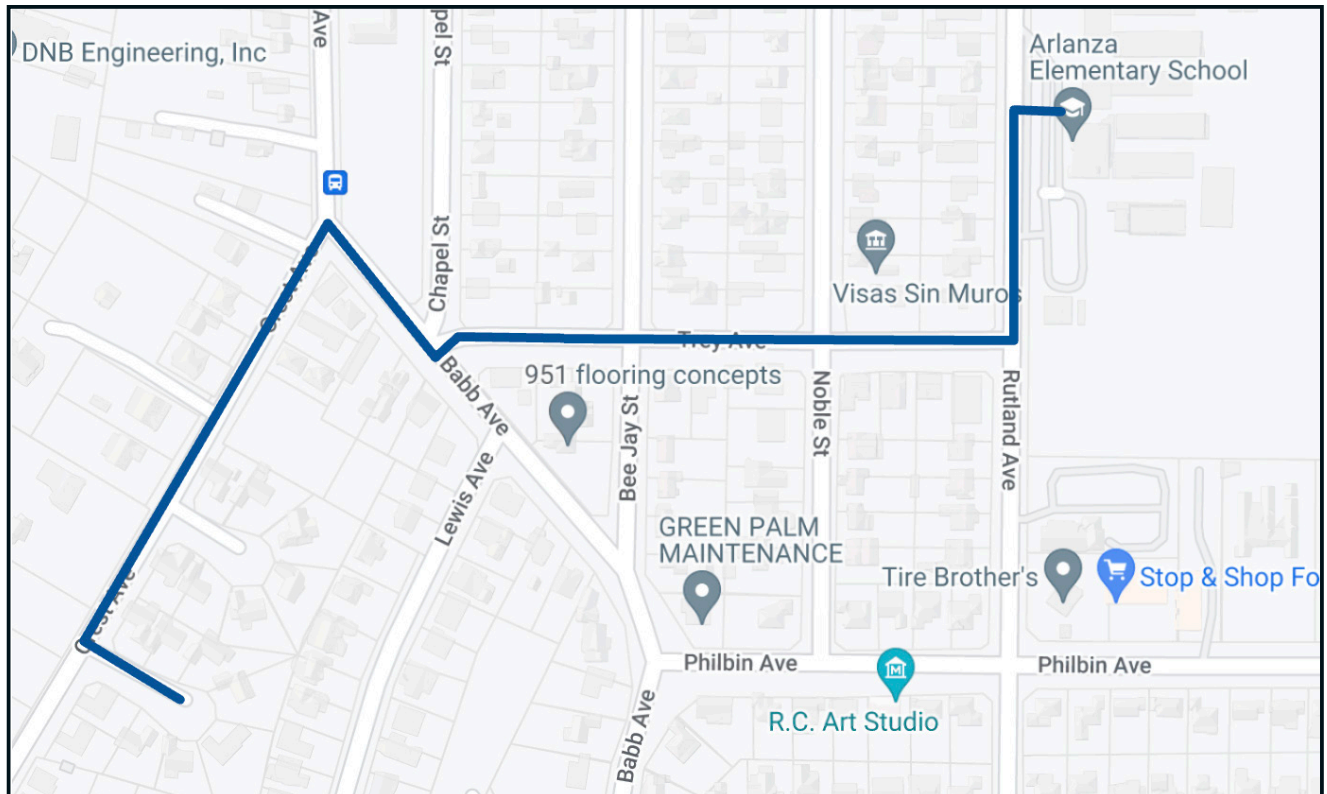


DERECHA: Les participantes del taller caminan por la banqueta sin pavimentar o por la calle a lo largo de la Avenida Challen.



Preocupaciones:

1. Las marcas amarillas estándar de cruce de peatones en la intersección entre la Avenida Trey con la Avenida Rutland están descoloridas y son difíciles de ver para los conductores que circulan en ambas direcciones en Avenida Rutland. Los conductores a menudo no se detienen en la intersección ni ceden el derecho de paso a los peatones, lo que provoca muchos choques en esta intersección esencial cerca de la escuela.



Evaluación de Caminata, Ruta Dos

2. Hay una falta de árboles de sombra a lo largo de esta ruta, por lo que es muy incómodo caminar y andar en bicicleta en el vecindario durante los meses de verano. El clima suele ser un impedimento para que las familias caminen o vayan en bicicleta a la escuela.
3. Hay docenas de perros en este vecindario que ladran fuerte cuando la gente camina o anda en bicicleta. Varias veces durante la evaluación de caminar y andar en bicicleta, los participantes tuvieron que cruzar la calle para evitar los ladridos de los perros. Los participantes compartieron que a menudo tienen miedo de que los perros se suelten y que son un impedimento para caminar y andar en bicicleta.

4. La red de banquetas en este barrio está incompleta. Hay un arcén de tierra sin pavimentar a lo largo de Avenida Babb, al norte de Avenida Trey, y ambos lados de Avenida Crest, al oeste de la intersección de la Avenida Crest con la Avenida Babb. Estas áreas se enlodan durante la temporada de lluvias, lo que obliga a los peatones a entrar en la calle estrecha con los carros. Esto genera el riesgo de casi choques, ya que los peatones y los conductores comparten un solo carril de la carretera, y los conductores parecen exceder los límites de velocidad en estas calles pequeñas.
5. Los conductores hacen “donas” en la intersección de la Avenida Trey con Avenida Babb debido a lo ancha que es la intersección. Los participantes compartieron que frecuentemente les despierta el ruido y temen por su seguridad cuando los conductores hacen “donas” durante el día



IZQUIERDA: Les participantes del taller se detienen frente a la iluminación a escala peatonal en la intersección de la Avenida Rutland con la Avenida Trey.



ARRIBA: Les guardianes esperan frente a la Escuela Primaria Arlanza a que sus estudiantes sean despedidos.

DERECHA: Las marcas de cruce de peatones descoloridas dificultan que los conductores vean la próxima intersección.



IZQUIERDA: Los participantes del taller caminan por la calle a lo largo de Avenida Crest debido a la falta de una banqueta.



DERECHA: El arcén de tierra a lo largo de Avenida Babb obliga a las personas que usan dispositivos de movilidad asistida o a los guardianes con carriolas a salir a la calle.



IZQUIERDA: Los participantes del taller se detienen para conversar en una esquina sombreada de la intersección de Avenida Trey/Avenida Babb.

Recomendaciones

Las recomendaciones de este informe se basan en las preocupaciones observadas sobre la seguridad de los peatones y ciclistas, las estrategias del Sistema Seguro y las prioridades de los participantes del taller. Los plazos sugeridos y los recursos necesarios para la implementación se estiman en base a las mejores prácticas generales de seguridad para peatones y ciclistas y es posible que la comunidad deba personalizarlos aún más.

Los participantes del taller fueron divididos en dos grupos para identificar proyectos de infraestructura y programas comunitarios para crear un entorno más seguro para quienes caminan y andan en bicicleta. Los participantes ofrecieron las siguientes recomendaciones para su comunidad y pudieron comenzar el proceso de planificación para unos pocos seleccionados.

Recomendaciones de la comunidad

Los participantes ofrecieron las siguientes recomendaciones programáticas y de infraestructura para crear un entorno más seguro para caminar y andar en bicicleta. Las prioridades generales incluían:

- **Tratar la velocidad**
 - Reducir el límite de velocidad de la zona escolar alrededor de la Escuela Primaria Arlanza y otras escuelas locales.
 - Reducir los límites de velocidad en todo el vecindario para priorizar la seguridad de quienes caminan y andan en bicicleta.
 - Instalar señalización de zona escolar entre 500 y 1000 pies del perímetro de la escuela en todas las direcciones para alentar a los conductores a reducir la velocidad mientras conducen por la zona escolar.
 - Abordar las velocidades de los conductores a través de señales de límite de velocidad, pintando la línea central a lo largo de calles más estrechas, instalando remolques de radar de velocidad en intersecciones claves y patrocinando una campaña de educación comunitaria para crear conciencia sobre los peligros del exceso de velocidad..

- **Tratar la congestión**

- Explorar el uso de la propiedad vacía en la esquina de las avenidas Rutland y Cypress, adyacente a la escuela, como un lugar alternativo donde los guardianes pueden estacionar y llevar a sus hijos caminando al campus para mitigar la congestión del tráfico.
- Abrir una segunda entrada al campus para ayudar a aliviar la congestión del tráfico durante la recogida y la entrega.

- **Tratar la seguridad peatonal y ciclista**

- Instalar carriles de bicicleta protegidas en la Avenida Wells.
- Instalar más árboles y banquetas, junto con más limpieza de calles en el barrio.
- Reparar los baches adyacentes a la escuela y en el vecindario circundante.
- Despejar las banquetas, especialmente aquellas obstruidas por propiedades o carros.
- Instalar iluminación a escala peatonal y túmulos de velocidad donde se necesiten.
- Completar la red de banquetas pavimentadas de tierra y empujar las cercas residenciales hasta los límites reales de su propiedad.
- Desarrollar un proyecto de patrulla de seguridad dirigido por los guardianes, donde los guardianes voluntarios trabajan con la administración de la escuela para responsabilizar a otros guardianes de dejar y recoger a sus hijos correctamente.
- Realizar la creación de espacios comunitarios alrededor del campus, donde la comunidad participe activamente en la planificación de cómo activar sus espacios públicos para que se ajusten mejor a sus necesidades

- **Responsabilizar a la comunidad**

- Crear y fomentar una cultura de responsabilidad comunitaria en torno a conducir, caminar y andar en bicicleta de manera segura.
- Brindar educación vial para adolescentes y adultos, con énfasis en cómo mantener seguras a las poblaciones vulnerables, como niños y personas mayores que caminan en el vecindario
- Crear mensajes de seguridad sobre los trayectos hacia y desde el campus mediante el uso de folletos, correos electrónicos, llamadas automáticas y/o carteles ubicados cerca de las áreas de entrega y recogida.
- Formalizar el grupo de guardianes en el campus para que puedan aumentar su base y tener un mayor impacto en la seguridad y el bienestar de les estudiantes. El grupo de guardianes puede colaborar con el grupo Más Mujeres Activas en la Salud Promotoras del barrio.
- Desarrollar programas de Rutas seguras a la escuela, incluyendo rodeos de bicicletas y capacitaciones mensuales sobre seguridad en bicicletas para familias.
- Educar a les estudiantes sobre el uso correcto de cascos y luces cuando andan en bicicletas para transitar a la escuela.
- Animar a las familias y les estudiantes a andar en bicicleta más a través de divertidos paseos en bicicleta comunitarios y un programa para ganar una bicicleta para les estudiantes.



ARRIBA: Les participantes del taller reimaginaron el uso del lote baldío que la escuela adquirió recientemente.

Proyecto de Seguridad de Tráfico de la Escuela Primaria Arlanza

Metas del proyecto:

1. Reducir la velocidad de los conductores instalando infraestructura para calmar el tráfico y reduciendo los límites de velocidad..
2. Crear una cultura de responsabilidad comunitaria donde los vecinos trabajan juntos para educarse a sí mismos y a otros sobre cómo conducir, caminar o andar en bicicleta de manera segura por el vecindario.

Este proyecto busca crear una cultura comunitaria de manejar con seguridad y respeto por quienes caminan y andan en bicicleta a través de la reducción de la velocidad y la pacificación del tráfico. Al hacerlo, los residentes tienen como objetivo disminuir la cantidad de choques relacionados con el exceso de velocidad, los comportamientos arriesgados de los conductores y la falta de cesión del derecho de paso a los peatones y ciclistas.

Abarcando un radio de media milla de la Escuela Primaria Arlanza, los siguientes grupos pueden participar: la administración, los guardianes y los estudiantes de la Escuela Primaria Arlanza, la ciudad de Riverside y el vecindario más grande de la Escuela Primaria Arlanza.

Partes del proyecto, como pintura y postes, se pueden instalar a principios del año escolar 2023-2024. Los proyectos de infraestructura a más largo plazo pueden tardar más de dos años en completarse.

Pasos de acción:

1. Los planificadores de la ciudad trabajan con la administración escolar para solicitar fondos para instalar señales de control de velocidad en intersecciones claves donde el exceso de velocidad es un problema.

Recursos:

[SCAG Kit of Parts](#), [Quick-Build Guide](#), [Safe Systems Strategies for Bicyclists and Pedestrians Toolkit](#)

Estrategias de sistema seguro:

Extensión de la banqueta, Mejoras de visibilidad, Rutas designadas seguras, Marcas de carreteras y letreros de alta visibilidad, Lámpara de cruce peatonal híbrida (HAWK, por sus siglas en inglés), Programa de concientización de velocidades del vecindario, Proyecto de construcción rápida, Cruce peatonal elevado, Zona de límite de velocidad reducida, Tímulo de velocidad, Proyecto de demostración temporal

2. Los planificadores de la ciudad investigan un posible programa temporal de túmulos de velocidad, donde la Ciudad puede instalar túmulos de velocidad alrededor del vecindario durante un período de tiempo designado, rotando la ubicación según sea necesario.
3. La administración escolar, los guardianes voluntarios y los vecinos investigan oportunidades potenciales para crear defensores de la seguridad de tráfico que puedan abogar por proyectos de seguridad en el Ayuntamiento.

Campaña de mensajes de seguridad de la Escuela Primaria Arlanza

Metas del proyecto:

1. Desarrollar una campaña de mensajes de seguridad dirigida al vecindario de la Escuela Primaria Arlanza.
2. Proporcionar oportunidades para que los estudiantes participen en el proyecto, lo que podría incluir el diseño de mensajes de seguridad y posibles cruces peatonales artísticos o murales callejeros.

Este proyecto busca crear una cultura comunitaria de conducción segura y respetuosa con quienes caminan y andan en bicicleta a través de mensajes de seguridad y creación de espacios comunitarios. Al hacerlo, los residentes pueden disminuir la cantidad de choques relacionados con el exceso de velocidad, los comportamientos peligrosos de los conductores y la falta de cesión del derecho de paso a los peatones y ciclistas.

Abarcando un radio de media milla de la Escuela Primaria Arlanza, los siguientes grupos pueden participar: la administración de la escuela, los guardianes y los estudiantes, la ciudad de Riverside y el vecindario más grande de la Escuela Primaria Arlanza.

Partes del proyecto, como materiales educativos, se pueden repartir al principio del año escolar 2023-2024. Los proyectos de infraestructura a más largo plazo pueden tardar más de dos años en completarse.

Recursos:

[Pop-up Placemaking ToolKit](#),
[Heads Up Safety Campaign](#),
[Safety Tips for Pedestrians](#),
[OTS Go Safely CA](#)

Estrategias de sistema seguro:

Rodeo de bicicletas, Tren de bicicletas, Campaña de facilitadores comunitarios/ Promotores, Rutas designadas seguras, Distribución de casco/ luz, Creación de espacios comunitarios, Programa de pasajes seguros, Campaña de mensajes de seguridad, Programa comunitario de Rutas seguras a la escuela, Autobús escolar caminante

Los pasos de acción están en la página siguiente

Campana de mensajes de seguridad de la Escuela Primaria Arlanza, continuado

Pasos de acción:

1. La administración escolar, con el apoyo de los planificadores de la ciudad, crean un correo electrónico masivo que destaca la importancia de la seguridad de tráfico para enviar a todos los guardianes de la Escuela Primaria Arlanza y otras escuelas primarias, intermedias y secundarias cercanas antes del primer día de clases.
2. La administración escolar y los planificadores de la ciudad trabajan con los guardianes voluntarios para crear un programa educativo sobre cómo los guardianes pueden conducir de manera segura hacia y desde la escuela, cómo recoger y dejar a sus hijos de manera segura y cómo priorizar las poblaciones vulnerables, como los niños y las personas mayores que caminan por el vecindario.
3. Crear una campaña de mensajes de seguridad para fomentar concienciación sobre la seguridad vial.
 - a) La administración escolar trabaja con la Escuela Primaria Arlanza para crear un concurso de arte donde los estudiantes ayuden a diseñar los elementos de la campaña de mensajes de seguridad, incluido el mensaje y la obra de arte.
 - b) La administración de la escuela y los guardianes voluntarios imprimen letreros de césped con un mensaje de seguridad y ofrecen letreros a los vecinos para que los coloquen en sus propiedades.
 - c) La administración de la escuela y los guardianes voluntarios imprimen carteles con mensajes de seguridad y los adhieren a la cerca de la escuela.
4. La administración escolar, los guardianes voluntarios y los vecinos investigan oportunidades potenciales para la instalación de cruces peatonales artísticos y/o murales callejeros en y cerca del campus para generar conciencia sobre

la infraestructura peatonal y crear oportunidades de creación de espacios comunitarios.

Plan de Acción y Seguridad de Rutas Seguras a la Escuela (SRTS) de la Escuela Primaria Arlanza

Project Goals:

1. Crear un ambiente seguro y cómodo para que los estudiantes y sus familias caminen y anden en bicicleta hacia y desde la escuela.
2. Proveer oportunidades para que los guardianes se involucren en la creación de un ambiente más seguro en la escuela.
3. Desarrollar guardianes campeones para la seguridad de tráfico en y alrededor del campus.
4. Brindar oportunidades para que la comunidad escolar defienda y abogue por la infraestructura y los cambios programáticos en el campus y sus alrededores.

La ciudad de Riverside y la comunidad de la Escuela Primaria Arlanza desarrollarán un Plan de Acción y Seguridad de SRTS para mejorar el caminar y andar en bicicleta hacia y desde las escuelas, particularmente a lo largo de las calles que son difíciles de transitar debido a la velocidad de los conductores, la falta de cruces peatonales y la falta de banquetas. El plan podría incluir el desarrollo de un mapa de rutas seguras hacia y desde la escuela que incluya los cruces peatonales, las faltas en la red de banquetas, los carriles para bicicletas y otros elementos de infraestructura que ayuden a crear la ruta más cómoda para los guardianes y sus hijos. El plan también puede ayudar a identificar mejoras de infraestructura y programación.

Abarcando el campus de la Escuela Primaria Arlanza, los siguientes grupos pueden participar: la administración escolar, la ciudad de Riverside, estudiantes, guardianes y vecinos.

Recursos:

[How To Create Pop-Up Safe Routes to School Projects, Defining Roles and Partnerships for Safe Routes to School, School Streets Toolkit, Go Safely CA](#)

Los pasos de acción y las estrategias del sistema seguro se encuentran en la página siguiente

Plan de Acción y Seguridad de Rutas Seguras a la Escuela (SRTS) de la Escuela Primaria Arlanza, continuado

Partes del proyecto, como los materiales educativos, se pueden distribuir al comienzo del año escolar 2023-2024. Los proyectos de infraestructura a más largo plazo pueden tardar más de dos años en completarse.

Pasos de acción:

1. Los guardianes y la administración escolar relanzan el programa SRTS en la Escuela Primaria Arlanza, comenzando con la identificación de una persona para coordinar el programa de SRTS.
2. Los guardianes y la administración de la escuela investigan y crean letreros que brindan instrucciones sobre cómo recoger y dejar a los estudiantes correctamente.
 - a) Un ejemplo de una escuela local que actualmente implementa este enfoque es la Escuela Primaria Magnolia, que puede ser un recurso potencial sobre cómo crear los letreros.
3. La administración de la escuela abrirá el segundo carril de la isla ubicada frente a la escuela, lo que creará el doble de espacio para dejar y recoger. La administración de la escuela creará un folleto educativo sobre cómo navegar con seguridad por el carril de circulación de vehículos.

Estrategias de sistema seguro:

Tren de bicicletas, Extensión de la banqueta, Mejoras de visibilidad, Rutas designadas seguras, Marcas de carreteras y letreros de alta visibilidad, Lámpara de cruce peatonal híbrida (HAWK, por sus siglas en inglés), Programa de concientización de velocidades del vecindario, Proyecto de construcción rápida, Cruce peatonal elevado, Zona de límite de velocidad reducida, Programa de pasajes seguros, Programa comunitario de Rutas seguras a la escuela, Túmulo de velocidad, Proyecto de demostración temporal, Autobús escolar caminante

Los pasos de acción continúan en la página siguiente

Plan de Acción y Seguridad de Rutas Seguras a la Escuela (SRTS) de la Escuela Primaria Arlanza, continuado

4. Trabajar con la ciudad de Riverside para alargar la zona de recogida en la Avenida Rutland hacia el sur hasta la señal de alto en la intersección de Rutland/ Avenida Trey para proporcionar más espacio para hacer cola.
5. La administración escolar, los planificadores de la ciudad y los guardianes trabajan con organizaciones locales de defensa de las bicicletas, como [Inland Empire Biking Alliance](#), para planificar y realizar una clase de seguridad de tráfico, que incluye un rodeo de bicicletas con un casco/luz regalado para educar a los estudiantes y guardianes sobre cómo conducir y andar en bicicleta de manera segura hacia y desde la escuela.
6. Los guardianes y los estudiantes abogan y promueven cambios claves en la infraestructura cerca del campus, incluidos carriles para bicicletas con rayas, letreros de alta visibilidad y cruces peatonales.

Recomendaciones del Equipo del proyecto

El equipo del proyecto recomienda lo siguiente para la consideración de las partes interesadas locales.

Fuentes estatales de financiamiento para proyectos de infraestructura peatonal y ciclista

El Equipo del proyecto recomienda que la ciudad de Riverside investigue oportunidades de financiamiento para implementar infraestructura para peatones y ciclistas y recomendaciones de programación en el vecindario de Arlanza, especialmente cerca de la Escuela Primaria Arlanza. La infraestructura para calmar el tráfico, como los túmulos de velocidad, es un área de prioridad importante para la financiación y brindaría apoyo a la ciudad de Riverdale para instalar y mantener estas mejoras de seguridad. Posibles fuentes de financiación incluyen:

- [Programa de Transporte Activo de Caltrans para proyectos de infraestructura o no infraestructura](#)
- [El Programa de Subvenciones de la Oficina de Seguridad de Tráfico para proyectos que no son de infraestructura`](#)
- [Programa de Subvenciones Safe Streets and Roads for All \(SS4A\) para proyectos de infraestructura y no infraestructura](#)

Financiación para contratar una persona que sea coordinador de rutas seguras

La programación de Rutas seguras a la escuela (SRTS) es un enfoque de múltiples estrategias que promueve caminar y andar en bicicleta a la escuela a través de mejoras de infraestructura, educación sobre seguridad e incentivos para alentar a más familias y estudiantes a caminar y andar en bicicleta a la escuela. La programación de SRTS también mejora la seguridad de la comunidad, aumenta la actividad física de los estudiantes y ayuda a abordar los problemas en las zonas de recogida y entrega. El Equipo del proyecto recomienda que la Escuela Primaria Arlanza investigue la colaboración con el [Departamento de Salud del Condado de Riverside](#), el [Sistema de Salud de la Universidad de Riverside](#), la [Asociación de Gobiernos del Sur de California \(SCAG, por sus siglas en inglés\)](#), la [Ciudad de Riverside y/o el Distrito Escolar Unificado de Alvord](#), para solicitar fondos para una persona que coordine el programa de SRTS a tiempo completo. Tener un miembro del personal dedicado responsable de

crear programas y organizar a los guardianes para abogar por el cambio será crucial para mantener el impulso de la comunidad realizado durante la planificación y el taller de CPBST de Arlanza. Se puede hacer referencia a los siguientes recursos para obtener información adicional sobre la programación de SRTS::

- [Guía de rutas seguras a la escuela](#)
- [Iniciar y ejecutar un programa de Rutas seguras a la escuela, Asociación de rutas seguras](#)
- [Rutas Seguras Centro Nacional de Rutas Seguras a la Escuela](#)

Programa de construcción rápida

El Equipo del proyecto recomienda que los planificadores de la ciudad trabajen para crear programas de proyectos de construcción rápida en Riverside, especialmente en el vecindario de Arlanza. Debido a que se necesitan mejoramientos de seguridad a corto plazo, un programa de construcción rápida brinda mejoras de seguridad efectivas y de bajo costo a la comunidad. Los planificadores también pueden usar estos proyectos para probar nueva infraestructura o elementos específicos planificados para proyectos a largo plazo. Para la Escuela Primaria Arlanza, un programa de construcción rápida puede incluir elementos de infraestructura, por ejemplo extensiones de la banquetas para acortar las distancias de cruce, cruces peatonales a mitad de cuadra y/o elevados, y túmulos de velocidad o tablas para reducir la velocidad de los vehículos cerca del campus.

En los últimos tres años, las construcciones rápidas han ganado popularidad y adopción por parte de las agencias de tránsito de California porque son una forma rápida y rentable de mejorar la seguridad de quienes caminan y andan en bicicleta en las comunidades. La Coalición de Bicicletas de California (California Bicycle Coalition), junto con Alta Planning, publicó la [Guía de construcción rápida](#) como un recurso para las comunidades que quieren implementar proyectos de construcción rápida. A medida que hay más recursos disponibles, la Asociación de Gobiernos del Área de la Bahía (Association of Bay Area Governments) agrega más recursos a la [Biblioteca de recursos de construcción rápida](#). Posibles fuentes de financiación para estos proyectos pueden incluir el [Programa de Transporte Activo de Caltrans](#), el [Programa de Subvenciones Comunitarias de PeopleForBikes](#), el [Desafío Comunitario de AARP](#) y el [Kit de Piezas de SCAG](#).

Continúa en la página siguiente

Reestructurar la zona de dejar y recoger

El Equipo del proyecto recomienda que la Escuela Primaria Arlanza colabore con el Departamento de Ingeniería de Tránsito de la Ciudad de Riverside para desarrollar una nueva zona para dejar y recoger a los estudiantes en la escuela que aproveche el terreno baldío vacío en el lado sur de la escuela y el estacionamiento vacío en el lado norte de la escuela. La escuela tiene espacio para crear un plan que sirva a todos los usuarios de la vía sin necesidad de buscar financiación o instalar nueva infraestructura.

El Departamento de Ingeniería de Tránsito puede crear algunos planes simulados de las nuevas zonas para recoger y dejar a los estudiantes y la escuela puede organizar una serie de grupos de enfoque o una encuesta para guardianes para decidir qué modelo sería el más efectivo. Los aportes de los guardianes en el proceso de planificación generan inversión en el nuevo diseño y ayudan a garantizar que los nuevos planes sean apropiados para la comunidad escolar y, por lo tanto, tengan el impacto deseado. Después de seleccionar los planes, la escuela debe enviar boletines a los domicilios, programar llamadas automáticas a los guardianes y/u organizar asambleas para enseñar a los guardianes cómo usar las nuevas zonas correctamente. El grupo de guardianes de la escuela también puede ofrecerse como voluntario para monitorear la recogida y la entrega de los estudiantes para que puedan hablar con el resto de los guardianes, responder cualquier pregunta que puedan tener y mantener la integridad de las nuevas zonas.

Appendix

- [CPBST Site Visit Data Presentation](#)
- [Esri Community Demographics](#)

CPBST Site Visit

Visita al sitio del programa CPBST

April 19, 2023

Berkeley SafeTREC
SAFE TRANSPORTATION RESEARCH AND EDUCATION CENTER



Agenda

Introduction
Site Visit Objectives
Crash Data Presentation
Workshop Logistics
Walking and Biking Assessment



Evaluación de la Seguridad Peatonal y Ciclista

Agenda

Introducción
Objetivos de la Visita al Sitio
Presentación de Datos de Choques
Logística del Taller
Evaluación de la Seguridad Peatonal y Ciclista

Site Visit Objectives

Objetivos de la visita al sitio

- Review and discuss walking and biking crash data
 - Discuss workshop logistics and our outreach plan
 - Assess and take photos of the route/area we will assess at the workshop
 - Identify next steps for the planning process and workshop
-
- Revisar y discutir los datos de choques de peatones y ciclistas.
 - Discutir la logística del taller y nuestro plan de divulgación.
 - Evaluar y tomar fotos de la ruta/área que evaluaremos en el taller.
 - Identificar los próximos pasos para el proceso de planificación y el taller.

Arlanza Elementary School, Riverside

Pedestrian and Bicycle Crash History

El Historial de Choques que Involucraron a Peatones y Ciclistas en la vecindad de Escuela Primaria Arlanza

What is a pedestrian crash? ¿Qué es un choque de peatones?



Pedestrian-motor vehicle crash

- Includes a person afoot, on a skateboard, stroller, wheelchair, electric assistive mobility device

One crash may result in multiple pedestrian victims.

Choque entre un peatón y un vehículo motorizado

- Incluye a una persona a pie, en monopatín, cochecito/carreola, silla de ruedas, dispositivo eléctrico de movilidad asistida

Un choque puede resultar múltiples víctimas entre los peatones.

What is a bicycle crash? ¿Qué es un choque de bicicleta?



Bicycle-motor vehicle crash

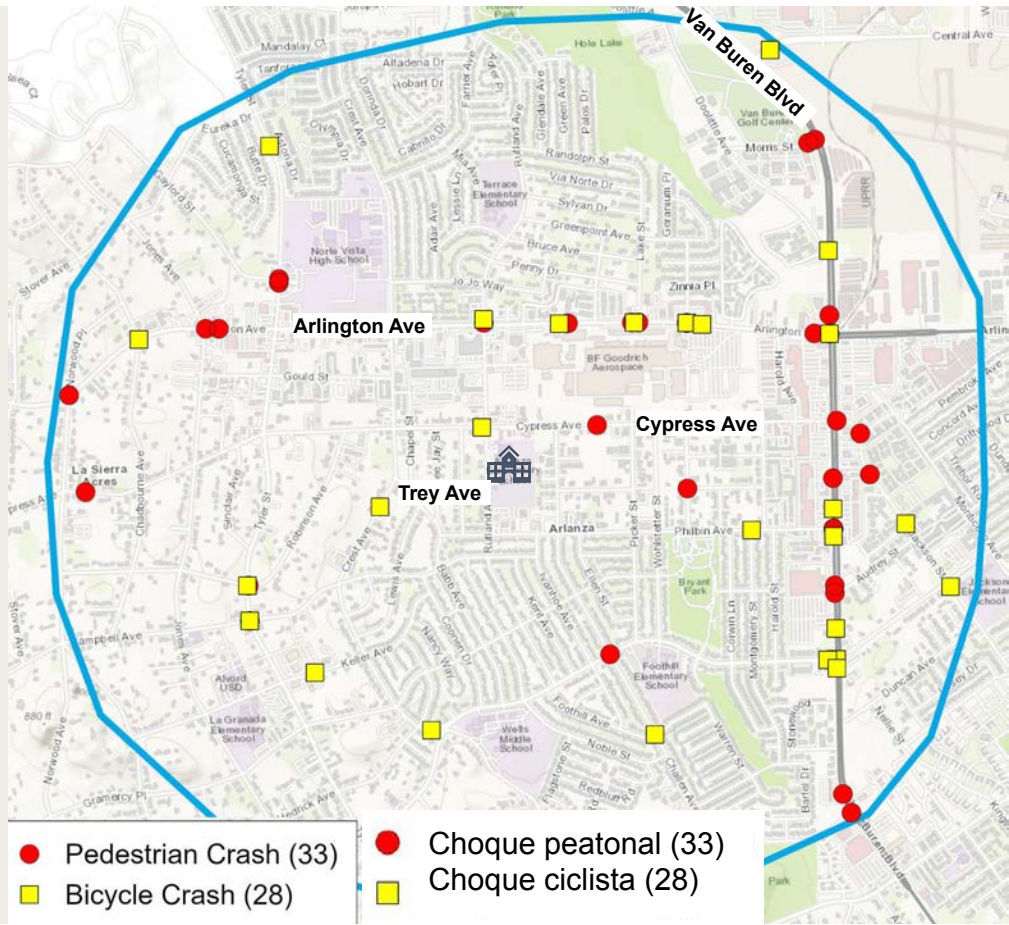
- Bicycles are considered vehicles and therefore violations committed by a “driver” could have been committed by a motor vehicle driver or bicyclist.

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.

Overview of crashes within a one-mile radius of Arlanza ES, 2017-2021

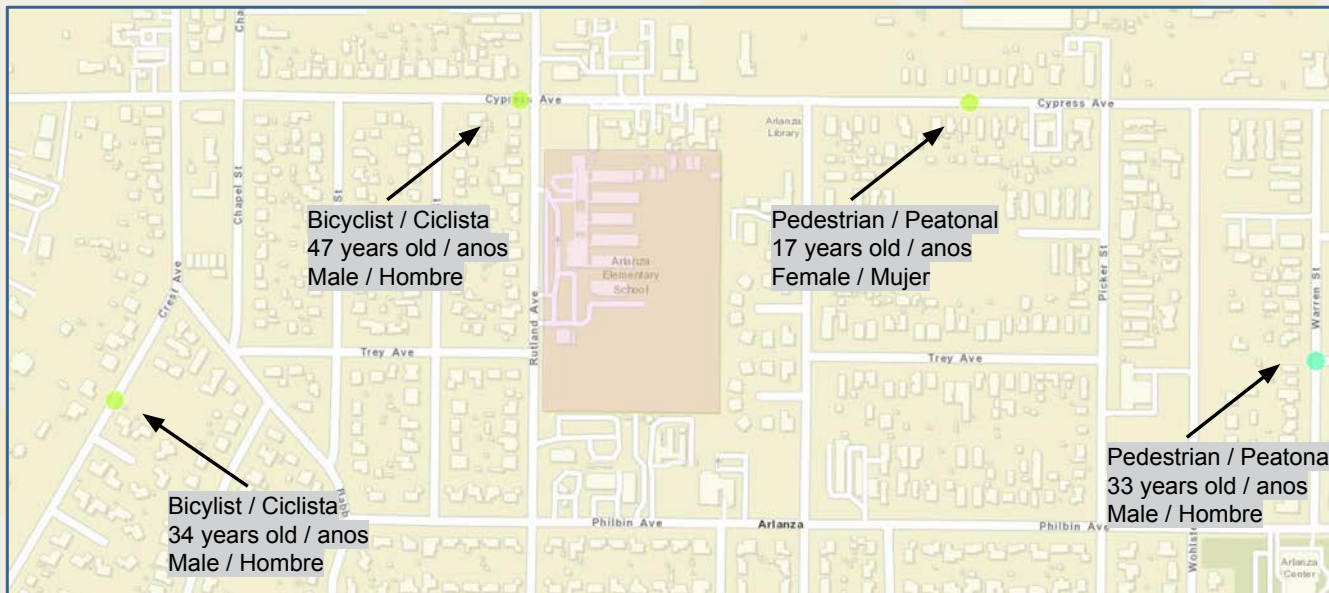
Resumen de choques en Arlanza EP, 2017-2021



Data source: Statewide Integrated Traffic Record System (SWITRS) 2017-2021. 2020 and 2021 data are provisional as of April 2023.



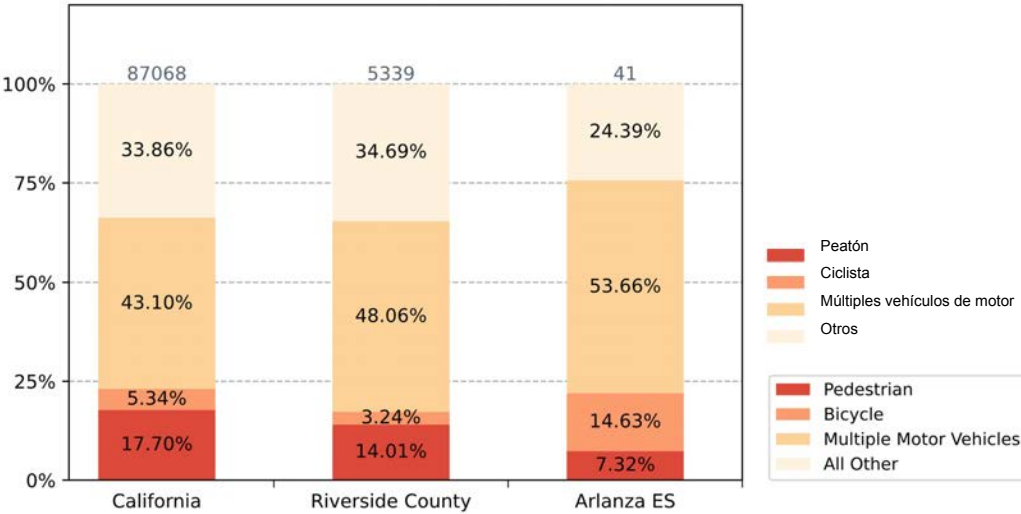
Crashes near Arlanza ES Choques cerca de Arlanza EP



How does Riverside County compare to other areas? ¿Cómo se compara Condado de Riverside con otras áreas?

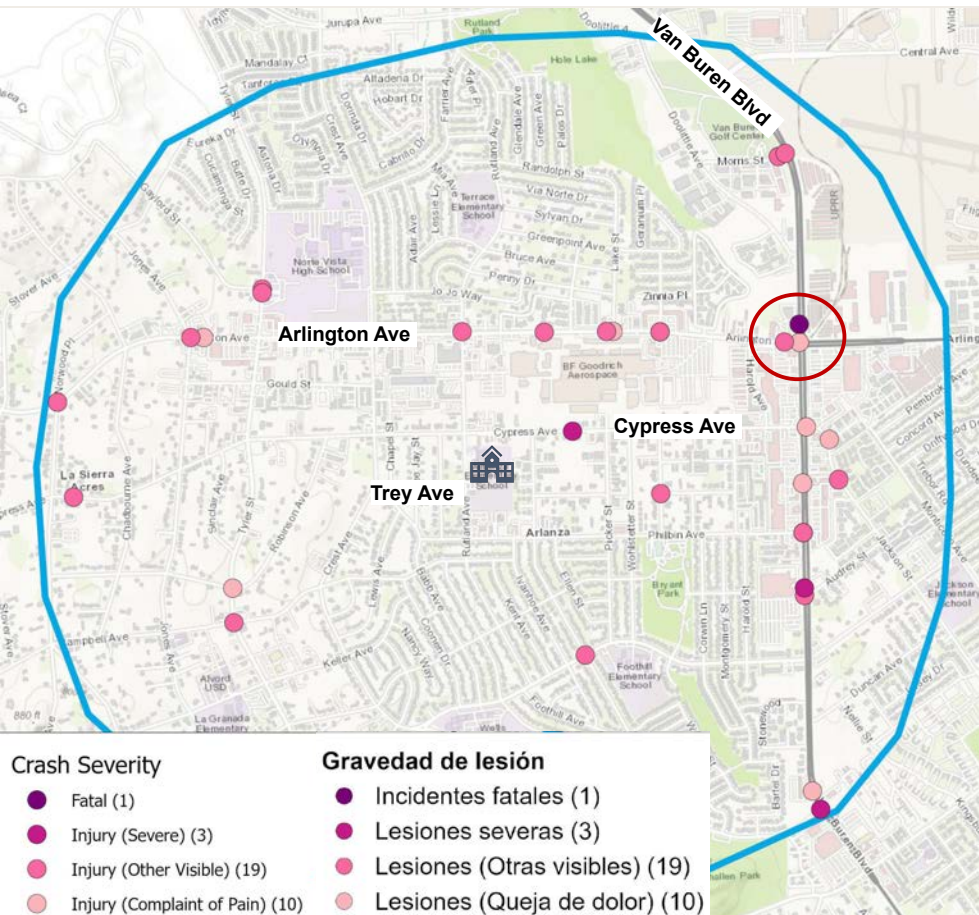
Fatal and Serious Injury Crashes by Involvement 2017-2021 Choques mortales y con lesiones graves por implicación 2017-2021

Fatal and Serious Injury Crashes by Involvements 2017 - 2021



- Within a one-mile radius of Arlanza Elementary School there are over 4.5x the amount of bicycle crashes than Riverside County.
- Dentro de un radio de una milla de la Escuela Primaria Arlanza hay más de 4.5 veces la cantidad de choques de bicicletas que en el condado de Riverside.

Data source: Statewide Integrated Traffic Record System (SWITRS) 2017-2021. 2020 and 2021 data are provisional as of April 2023.



Pedestrian Crashes 2017-2021 Choques de peatones 2017-2021

Most pedestrian crashes were concentrated on Van Buren Boulevard and Arlington Avenue.

There was 1 fatal pedestrian crash at Van Buren Boulevard and Arlington Avenue.

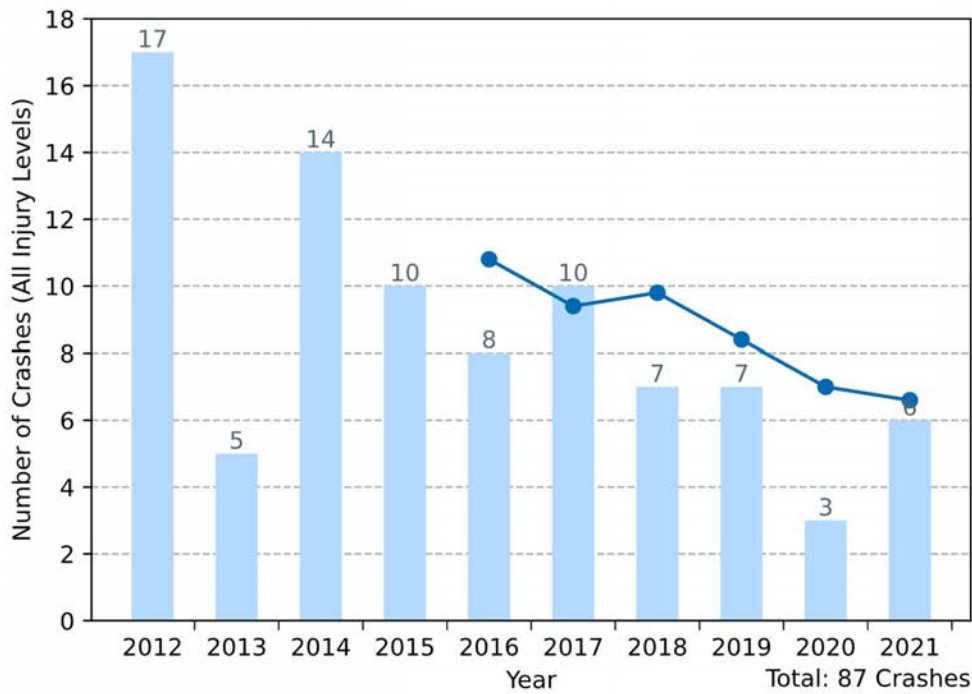
Los choques se concentraron a lo largo de Bulevar de Van Buren y Avenida de Arlington.

Hubo 1 choque fatal de peatones en Bulevar de Van Buren y Avenida de Arlington.

Data source: Statewide Integrated Traffic Record System (SWITRS) 2017-2021. 2020 and 2021 data are provisional as of April 2023.

Pedestrian Crashes 2012-2021

Choques de peatones 2012-2021



Data source: Statewide Integrated Traffic Record System (SWITRS) 2017-2021. 2020 and 2021 data are provisional as of April 2023.

Pedestrian Crashes 2017-2021

By time of day and week

Choques de peatones 2017-2021

por hora de día y día de semana

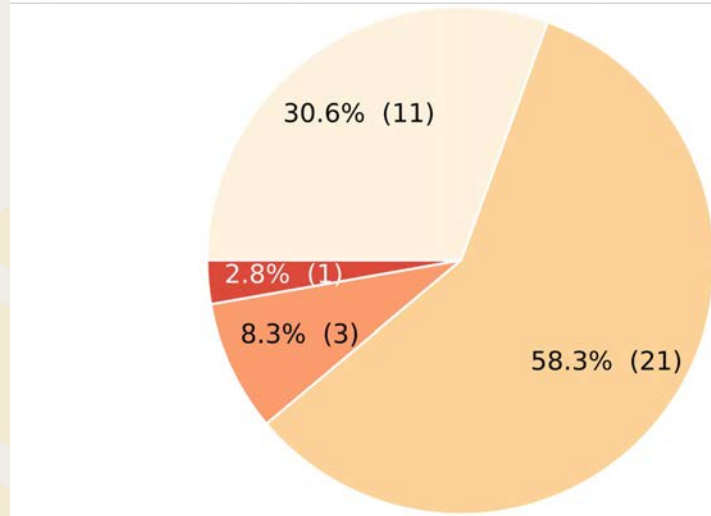
	Monday	Tuesday	Wednesday	Thursday	Friday	Saturday	Sunday	Total
09:00PM-11:59PM	1	0	0	1	1	1	0	4
06:00PM-08:59PM	0	1	2	0	2	1	2	8
03:00PM-05:59PM	0	0	2	0	1	0	1	4
Noon-02:59PM	1	2	0	0	2	2	0	7
09:00AM-11:59AM	0	0	1	0	1	0	0	2
06:00AM-08:59AM	2	2	0	1	0	0	1	6
03:00AM-05:59AM	0	0	1	1	0	0	0	2
Midnight-02:59AM	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	4	5	6	3	7	4	4	33

Data source: Statewide Integrated Traffic Record System (SWITRS) 2017-2021. 2020 and 2021 data are provisional as of April 2023.

Pedestrian Crashes By injury severity

Choques de peatones Por gravedad de las lesiones a las víctimas

■ infracción cometida por el conductor ■ infracción cometida por el ciclista
■ infracción cometida por el peatón ■ no está claro quién cometió la infracción



Total: 36 víctimas

Total: 36 victims

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

36 victims were injured in 33 pedestrian crashes.

36 víctimas resultaron heridas en 33 choques de peatones.

One of those victims was killed.

Una de esas víctimas sufrió una fatalidad.

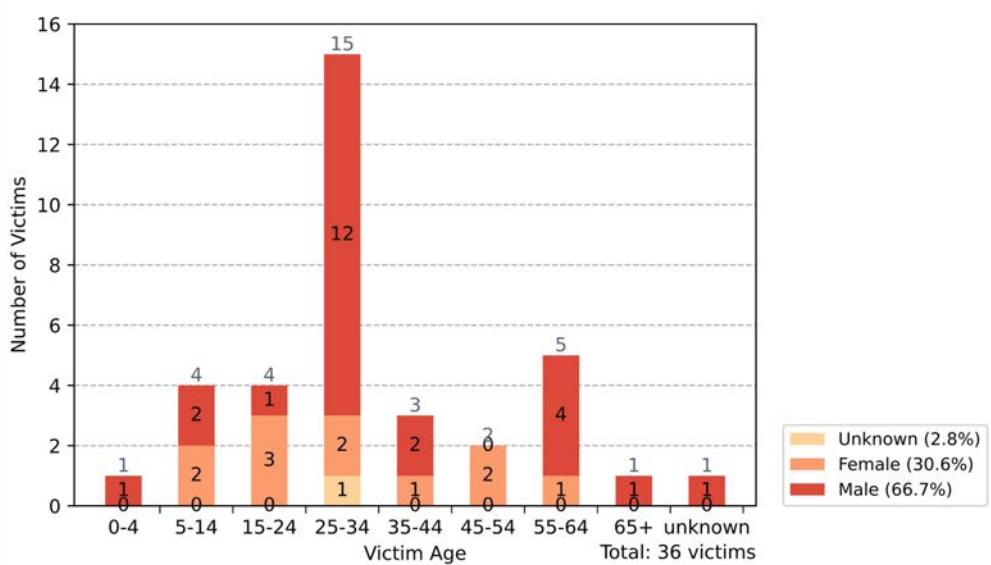
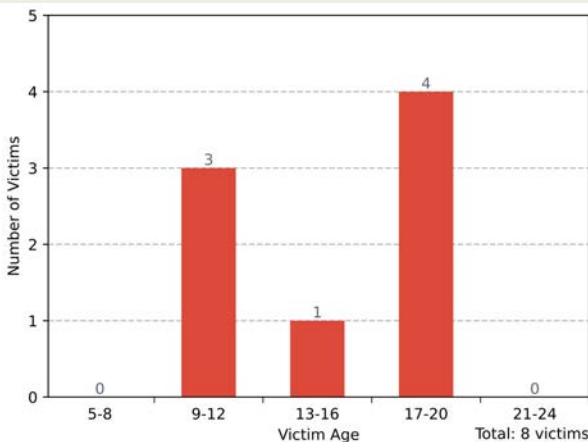
Data source: Statewide Integrated Traffic Record System (SWITRS) 2017-2021. 2020 and 2021 data are provisional as of April 2023.

Pedestrian Crashes 2017-2021 By victim age and gender

Choques de peatonates Por edad y sexo de la víctima

8 victims were 20 years old or younger.

8 víctimas tenían 20 años o menos.



Data source: Statewide Integrated Traffic Record System (SWITRS) 2017-2021. 2020 and 2021 data are provisional as of April 2023.

Pedestrian Crashes 2017-2021

Most frequently cited violations in injury crashes

Choques de peatones 2017-2021

Las infracciones más citadas en los choques con heridos

9
crashes

21950. Driver failure to yield to pedestrians at a marked or unmarked crosswalk. / *Fracaso por parte del motorista de ceder el paso a los peatones que están en un cruce marcado o no marcado.*

11
crash

21954. Pedestrian failure to yield to vehicles when crossing outside of a marked or unmarked crosswalk. / *Fracaso por parte del peatón de ceder el derecho de paso a los vehículos al cruzar fuera de un cruce marcado o no marcado.*

Data source: Statewide Integrated Traffic Record System (SWITRS) 2017-2021. 2020 and 2021 data are provisional as of April 2023.

Bicycle Crashes 2017-2021

Choques de ciclistas 2017-2021

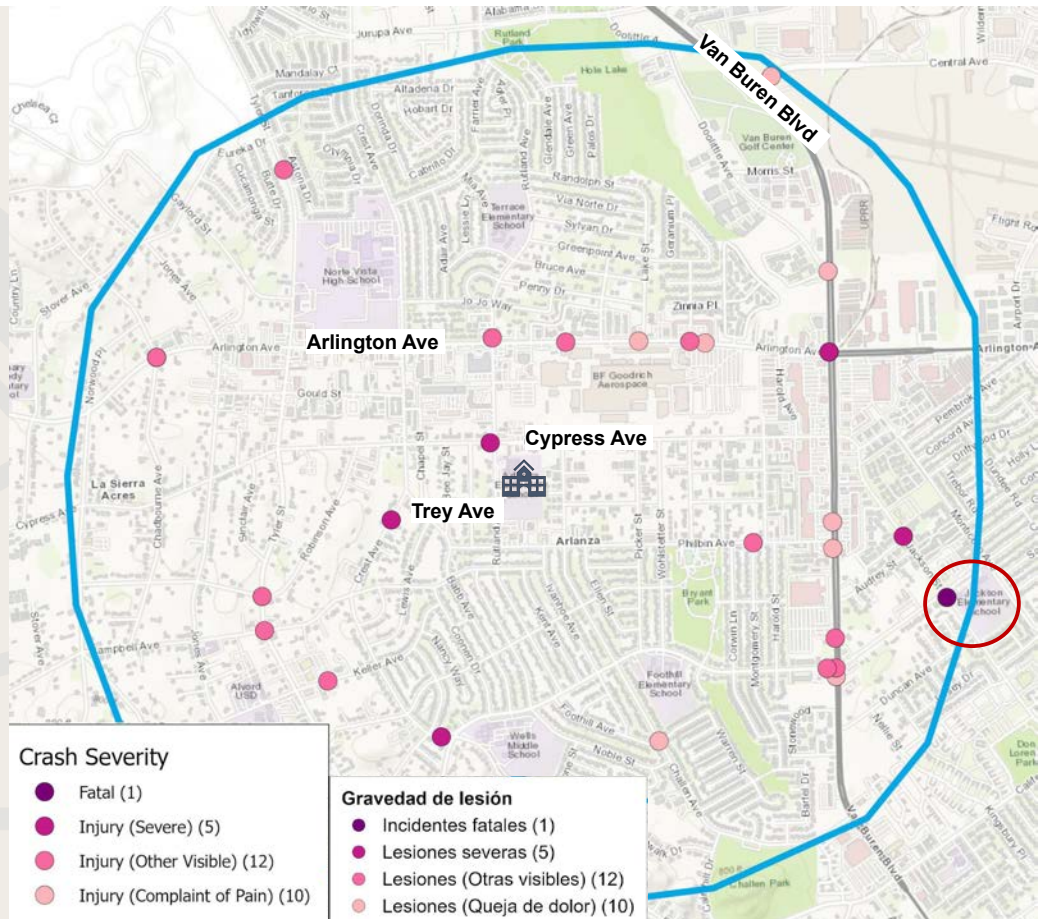
Most bicycle crashes were concentrated on Van Buren Boulevard and Arlington Avenue.

There was 1 fatal bicyclist crash at Colorado Avenue and Jackson Street.

Los choques se concentraron a lo largo de Bulevar de Van Buren y Avenida de Arlington.

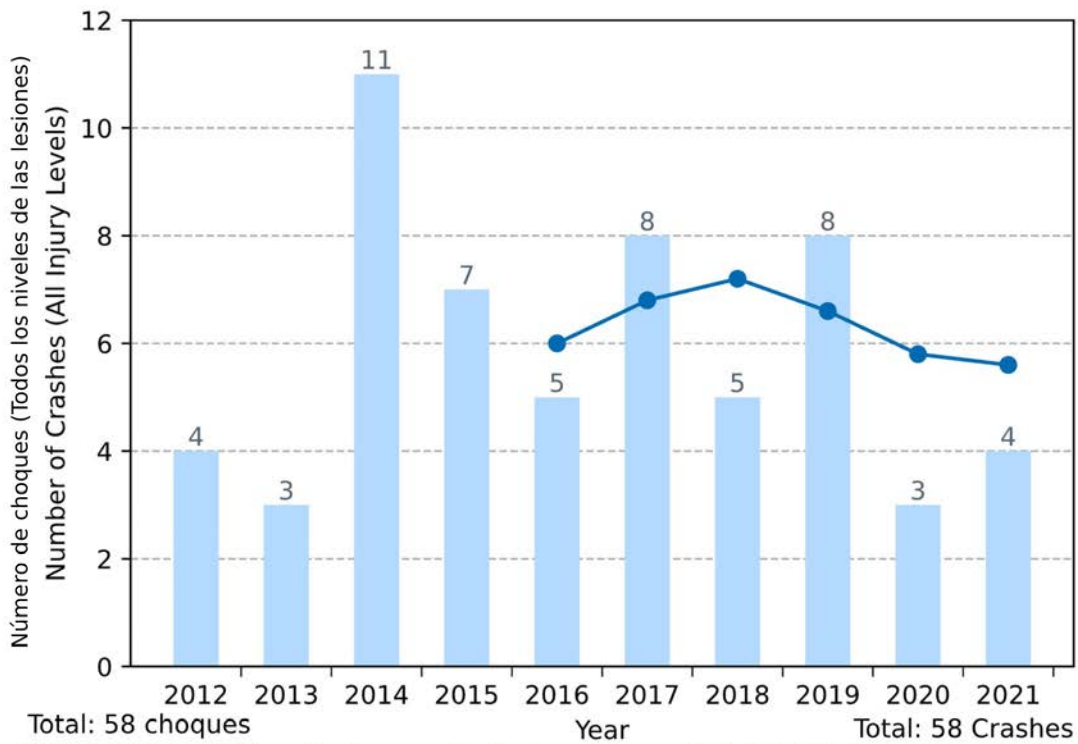
Hubo 1 choque fatal de peatones en Avenida de Colorado y Calle de Jackson.

Data source: Statewide Integrated Traffic Record System (SWITRS) 2017-2021. 2020 and 2021 data are provisional as of April 2023.



Bicycle Crashes 2012-2021

Choques de ciclistas 2012-2021



Data source: Statewide Integrated Traffic Record System (SWITRS) 2017-2021. 2020 and 2021 data are provisional as of April 2023.

Bicycle Crashes 2017-2021 By time of day and week

Choques de ciclistas 2017-2021 por hora de día y día de semana

	Monday	Tuesday	Wednesday	Thursday	Friday	Saturday	Sunday	Total
09:00PM-11:59PM	0	1	0	0	2	1	1	5
06:00PM-08:59PM	1	2	3	3	2	1	0	12
03:00PM-05:59PM	1	1	0	1	1	0	1	5
Noon-02:59PM	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00AM-11:59AM	1	1	0	0	0	0	0	2
06:00AM-08:59AM	0	0	0	1	0	0	2	3
03:00AM-05:59AM	0	0	0	0	0	0	0	0
Midnight-02:59AM	0	0	0	0	1	0	0	1
Total	3	5	3	5	6	2	4	28

Data source: Statewide Integrated Traffic Record System (SWITRS) 2017-2021. 2020 and 2021 data are provisional as of April 2023.

Bicycle Crashes 2017-2021 By injury severity

Choques de ciclistas gravedad de las lesiones a las víctimas

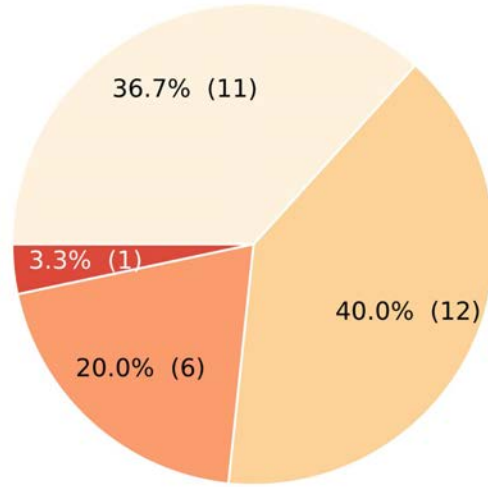
30 victims were injured in 28 bicycle crashes.

30 víctimas resultaron heridas en 28 choques de ciclistas.

One of those victims was killed.

Una de esas víctimas sufrió una fatalidad.

■ infracción cometida por el conductor ■ infracción cometida por el ciclista
■ infracción cometida por el peatón ■ no está claro quién cometió la infracción



Total: 30 víctimas

Total: 30 victims

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

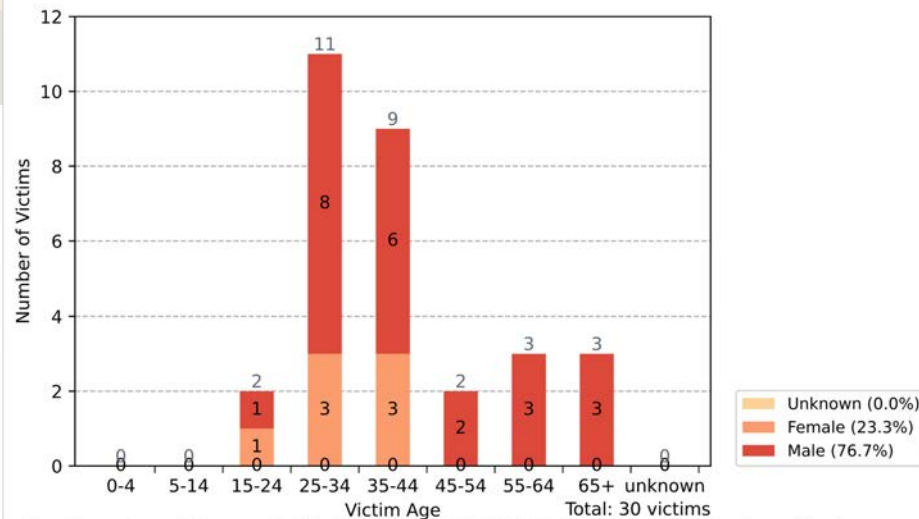
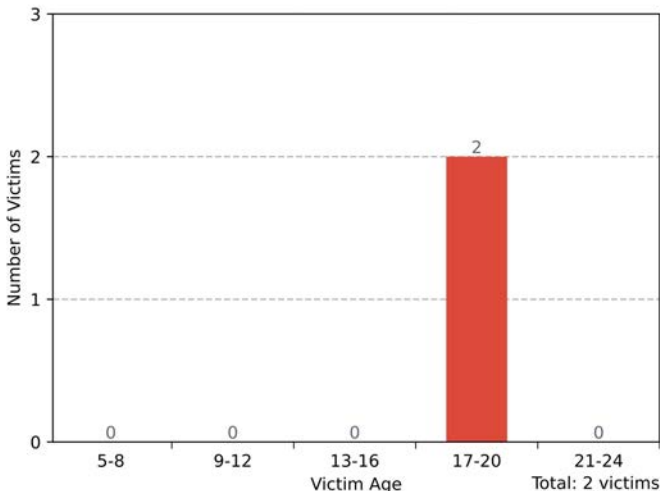
Data source: Statewide Integrated Traffic Record System (SWITRS) 2017-2021. 2020 and 2021 data are provisional as of April 2023.

Bicycle Crashes 2017-2021 By victim age and gender

Choques de ciclistas Por edad y sexo de la víctima

Two victims were 20 or younger.

Dos víctimas tenían 20 años o menos.



Data source: Statewide Integrated Traffic Record System (SWITRS) 2017-2021. 2020 and 2021 data are provisional as of April 2023.

Bicycle Crashes 2017-2021

Most frequently cited violations in injury crashes

Choques de ciclistas 2017-2021

Las infracciones más citadas en los choques con heridos

6

crashes
choques

21650. Failure to drive or ride on right half of the roadway. / *No conducir o montar en la mitad derecha de la calzada.*

5

crashes
choques

22107. Unsafe turning or moving right or left on a roadway. Turning without signaling. / *Giro o movimiento inseguro a la derecha o a la izquierda en una carretera. Giro sin señalización.*

4

crashes
choques

21453. Failure to stop at a limit line or crosswalk at a red light. Failure to yield right-of-way to pedestrian when turning on a red light. / *No detenerse en una línea de límite o cruzar un semáforo en rojo. No ceder el derecho de paso al peatón al girar en una luz roja.*

Data source:
Statewide Integrated
Traffic Record System
(SWITRS) 2017-2021.
2020 and 2021 data
are provisional as of
April 2023.

Additional Resources Recursos Adicionales

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.

Historias de la Vía Pública

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

Comparta en Street Story las historias de los lugares en los que ha sufrido un choque o ha estado a punto de sufrirlo, o los lugares en los que se siente seguro o inseguro al viajar.

streetstory.berkeley.edu



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.

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

Para seguir explorando los datos de colisiones, regístrese para obtener una cuenta gratuita y acceder a las herramientas y recursos de TIMS.

tims.berkeley.edu

Workshop Logistics

Logística del Taller

Date and Time: Monday, May 8th, 8 am - 11:30 am

Location: Arlanza ES

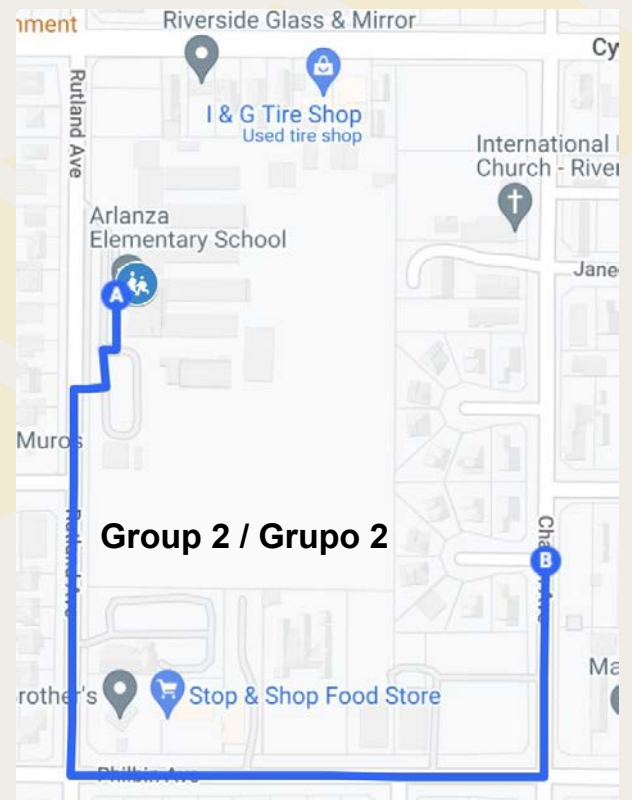
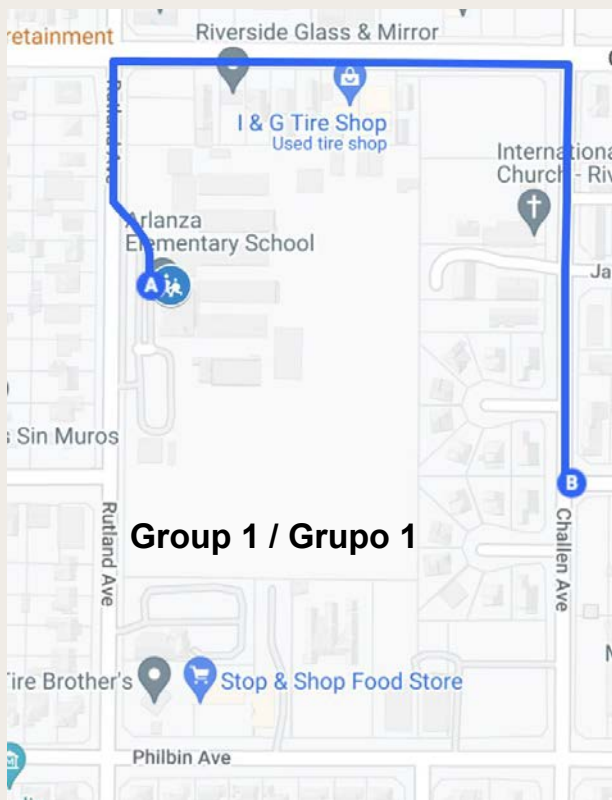
Outreach Plan

Fecha y hora: Lunes, 8 de mayo, 8 am - 11:30 am

Ubicación: Arlanza EP

Plan de Divulgación

Walking and Biking Assessment Evaluación de la Seguridad Peatonal y Ciclista



Riverside

Community Pedestrian and Bicycle Safety Program



Key Facts



26%

Households with 1+ Persons with a Disability

Vulnerable Population



12%

Population 65+



11%

Households without a vehicle



12%

Households Below the Poverty Level

Commute Profile



2%

Took Public Transportation



11%

Carpooled



3%

Walked to Work



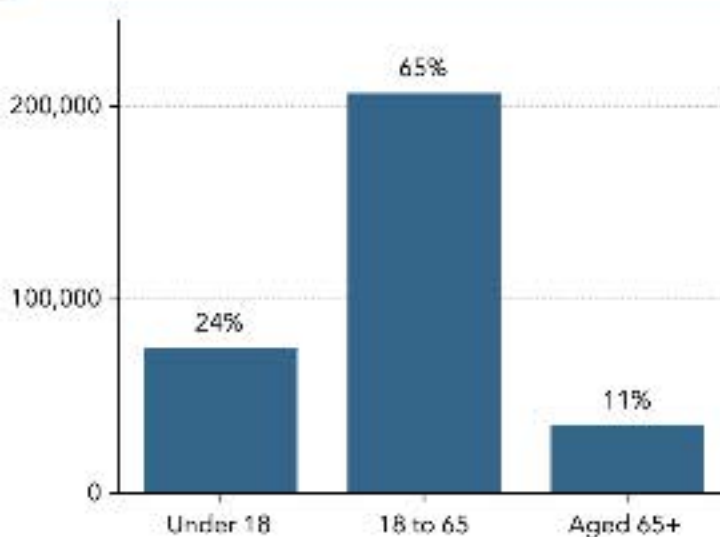
1%

Bike to Work

Household Income (2021)

Median Household Income	\$78,731	
Household Income less than \$15,000	7,613	8%
Household Income \$15,000-\$24,999	5,603	6%
Household Income \$25,000-\$34,999	5,742	6%
Household Income \$35,000-\$49,999	9,496	10%
Household Income \$50,000-\$74,999	17,120	18%
Household Income \$75,000-\$99,999	15,558	16%
Household Income \$100,000-\$149,999	19,264	20%
Household Income \$150,000-\$199,999	8,981	9%
Household Income \$200,000 or greater	7,834	8%

Population by Age



Race and Ethnicity

The largest group: Hispanic Origin (Any Race) (55.18)

The smallest group: Pacific Islander Alone (0.36)

Indicator ▲	Value	Dif
White Alone	35.57	-4.71
Black Alone	6.30	-0.16
American Indian/Alaska Native Alone	2.01	+0.16
Asian Alone	7.52	+0.20
Pacific Islander Alone	0.36	+0.02
Other Race	30.80	+4.14
Two or More Races	17.44	+0.35
Hispanic Origin (Any Race)	55.18	+5.22

Bars show deviation from Riverside County

Gracias por su interés en el Programa comunitario de capacitación en seguridad para peatones y ciclistas.

Para mas información por favor visite:
<https://safetrec.berkeley.edu/programs/cpbst> or
<https://www.calwalks.org/cpbst>

Si tiene preguntas, envíe un correo electrónico:
safetrec@berkeley.edu or cpbst@calwalks.org

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**