



Recomendaciones Para Mejorar la Seguridad Peatonal y Ciclista en Boyle Heights



Agosto 2019

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 Carreteras.



Boyle Heights, California

Reconocimientos

Nos gustaría agradecer al Comité de Planificación por invitarnos a su comunidad y por ser el anfitrión del Taller Comunitario de Seguridad Peatonal y Ciclista en Boyle Heights.

Comité de Planificación

Ana Alvarenga

Elsy Arteaga

Antonio Avila

Hannah Caruso

Carmina Gomez

Maria Gutierrez

Stephanie Hernandez

Jorge Luna

Zugey Luna

Griselda Perez

Martha Romero

Maria Ruiz

Escuela Preparatoria Theodore Roosevelt

Escuela Preparatoria Theodore Roosevelt

Escuela Preparatoria Theodore Roosevelt

Asociación para las Escuelas de Los Ángeles

Los Ángeles Camina

Escuela Preparatoria Theodore Roosevelt

Asociación para las Escuelas de Los Ángeles

Escuela Preparatoria Theodore Roosevelt

Escuela Preparatoria Theodore Roosevelt

Escuela Preparatoria Theodore Roosevelt

Escuela Preparatoria Theodore Roosevelt

Escuela Preparatoria Mendez

Gracias al Club Automovilístico del Sur de California (Automobile Club of Southern California, AAA), a la Asociación para las Escuelas de Los Ángeles, y a Los Ángeles Camina por patrocinar la comida y el cuidado de niños en apoyo del entrenamiento. Además, un cordial agradecimiento a Valerie Hernández de KTI Translations por proporcionar interpretación simultánea de español a inglés, y a la Asociación para las Escuelas de Los Ángeles por patrocinar la interpretación. Finalmente, gracias a la directora de la Escuela Secundaria Hollenbeck, Elsa Bolado, por autorizar el uso del Auditorio de la escuela.

Este informe fue preparado por:

California Walks

Daniel Gonzalez

Wendy Ortiz

Caro Jauregui

Mihaela Tomuta

<https://calwalks.org>

Centro de Investigación y Educación de Transporte Seguro de la Universidad de California, Berkeley

Ana Lopez

Katherine Chen

Jill Cooper

Alexandra von Klan

<https://safetrec.berkeley.edu>

Este informe fue traducido por:

Caro Jauregui, **California Walks**

Revisado por:

Ana Lopez, **Centro de Investigación y Educación de Transporte Seguro de la Universidad de California, Berkeley**



Tabla de Contenidos

- 3 Reconocimientos**
- 5 Introducción**
- 6 Proceso de Planificación**
- 7 Historial de Choques de Peatones y Ciclistas**
 - 7 Choques de Peatones
 - 7 Choques de Ciclistas
 - 8 Preocupaciones de Equidad
- 9 Evaluación de la Seguridad Peatonal y Ciclista**
 - 9 Rutas
 - 11 Actividad Alternativa: Diario de la Calle
 - 12 Reflexiones
 - 12 Bienes de la Comunidad
 - 14 Refugios en las Paradas de Autobuses
 - 14 Insuficiente Señalización en Zonas de Construcción
 - 15 Insuficiente Letreros de Zona Escolar y Cruces Peatonales
 - 15 Falta de Iluminación
 - 16 Falta de Infraestructura para Bicicletas
 - 19 Señales Peatonales que no Responden y Tiempo Insuficiente para Cruzar
 - 19 Conductas Inseguras del Automovilista
- 21 Recomendaciones para Mejorar la Seguridad Peatonal y Ciclista en**
 - 21 Recomendaciones de la Comunidad
 - 24 Recomendaciones de Cal Walks y SafeTREC
- 26 Apéndice A: Revisión de Políticas y Planes Comunitarios**
- 27 Apéndice B: Recursos**
- 28 Apéndice C: Análisis**



Foto: California Walks

Introducción

La Asociación para las Escuelas de Los Ángeles (Partnership LA), California Walks (Cal Walks), el Centro de Investigación y Educación en Transporte Seguro de la Universidad de California, Berkeley (SafeTREC, por sus siglas en inglés), en colaboración con el Comité de Planificación, planearon y moderaron de forma cooperativa el Taller Comunitario para la Seguridad Peatonal y Ciclista (Community Pedestrian and Bicycle Safety Training, CPBST) en la comunidad de Boyle Heights alrededor de la Secundaria Hollenbeck y la Escuela Preparatoria Theodore Roosevelt. El taller se llevó a cabo el día 17 de Mayo del 2019 de 10:30 de la mañana a 2:00 de la tarde y se realizó en español para priorizar la participación comunitaria y las familias. Hubo interpretación simultánea de español a inglés para acomodar las necesidades lingüísticas de la comunidad.

El CPBST es un proyecto conjunto de Cal Walks y SafeTREC (Equipo del Proyecto) que trabaja con residentes locales 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 y fortalecer la colaboración con los funcionarios locales y el personal de las agencias.

El Comité de Planificación identificó las calles inmediatamente alrededor de la Secundaria Hollenbeck y la Preparatoria Roosevelt como el enfoque geográfico del CPBST para:

1. Fomentar la unidad de la comunidad para mejorar la seguridad en Boyle Heights; y
2. Educar a la comunidad de Boyle Heights sobre posibles mejoras de seguridad.

El taller consistió de:

1. Evaluaciones sobre la viabilidad peatonal y ciclista a lo largo de 3 rutas claves;
2. Una presentación breve acerca de la visión general de los enfoques multidisciplinarios que usa el marco de la intersección de las 6 E's: Ingeniería, Equidad y Empoderamiento, Educación, Evaluación, Animo y Aplicación, para mejorar la seguridad peatonal y ciclista; y
3. Pláticas en grupos pequeños para priorizar y planificar los programas, políticas y proyectos de infraestructura necesarios en Boyle Heights.

Agradecemos a los 46 participantes que asistieron el taller, incluyendo Partnership LA, Los Ángeles Walks, United Parents for Educational Justice (UPEJ), el personal de las escuelas Hollenbeck, Roosevelt y Stevenson, Inner City Struggle, El Departamento de Transporte de Los Ángeles, el programa de Visión Zero, las Oficinas de Embellecimiento de Los Ángeles, PICO California y Proyecto Pastoral. Su participación colectiva ha asegurado un taller significativo que ha fortalecido los resultados de este taller.

Este informe resume los procedimientos del taller, así como las recomendaciones de programas, políticas e infraestructura para mejorar la seguridad peatonal y ciclista en Boyle Heights.

Proceso de Planificación

El proceso de planificación para el CPBST en Boyle Heights se inició en Marzo del 2019 y consistió en:



Paso 1: Convocar un Comité de Planificación

- 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

- 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

- 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

- 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

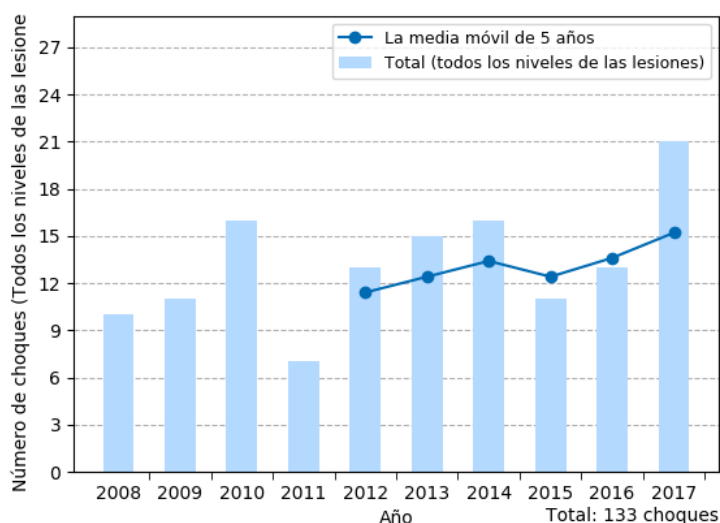
- Repasar el informe del taller CPBST, que resume los acontecimientos y recomendaciones del taller
- Trabajar con socios para asegurar los recursos necesarios para los programas y proyectos identificados durante el taller CPBST
- Mantener a California Walks y SafeTREC al día acerca de los cambios que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

Historial de Choques de Peatones y Ciclistas

Los siguientes datos se basan en choques de peatones y ciclistas reportados a la policía que resultan en lesiones al peatón o al ciclista dentro del radio de media milla de la intersección de la Calle 6ta y la Calle Soto Sur en Boyle Heights, el área focal del taller según lo definido por el Comité de Planificación. Los datos reportados en esta sección son del Registro Integrado Estatal del Tráfico (SWITRS) para los años 2008 al 2017. Los datos de choque para el 2016 y 2017 son provisionales a partir de Marzo 2019. Se puede encontrar una discusión completa de los datos de choques de peatones y ciclistas en Apéndice C.

Choques de Peatones

Durante el período de 10 años, del 2008 al 2017, los choques de peatones han aumentado y alcanzaron su pico más alto en el 2017. En los últimos cinco años de datos disponibles, del 2013 al 2017, los choques de peatones¹ se concentraron principalmente en corredores de alto volumen: la Whittier Bulevar, la Calle 4ta y la Calle Soto. También hubo grupos de choques donde la Calle Soto cruza con la Calle 4ta Este, la Calle 6ta y la Bulevar Whittier. Los choques de peatones ocurrieron principalmente entre semana, especialmente los martes (entre las 12 p.m. y las 3 p.m.), los viernes; y por lo general entre las 6 p.m. y las 9 p.m. Los dos factores principales que causaron los choques que involucraron a peatones fueron la falta de ceder el derecho de paso a los peatones caminando dentro de un cruce peatonal marcado o no marcado, por parte de los automovilistas (28.9%) y la falta de ceder el derecho de paso a los automovilistas, por parte de los peatones, cuando cruzan fuera de un cruce peatonal marcado o no marcado (15.8%).²



Hubo 86 víctimas heridas, incluyendo cinco (5) fatalidades y siete (7) lesiones graves en el mismo período de cinco años. Las víctimas peatonales abarcaron todos los grupos de edad con la mayor concentración en el grupo de personas entre los 55 a 64 años con un 18.6%, seguido por el grupo de personas entre los 15 a 24 años con un 16.3%.

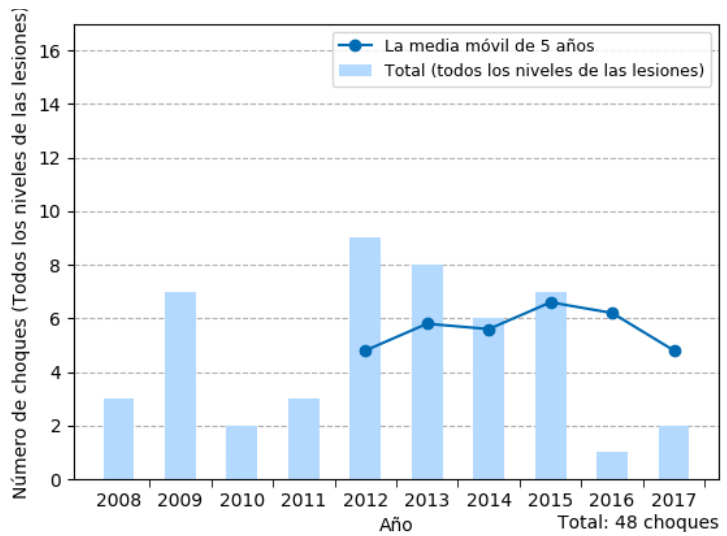
Choques de Ciclistas

Durante el período de diez años, del 2008 al 2017, los choques de ciclistas parecieron bastante estables con una disminución en los últimos dos años donde los datos son provisionales, durante el 2016 y el 2017. En los últimos cinco años de datos disponibles, los choques de ciclistas se concentraron en corredores de alto volumen: la Whittier Bulevar y la Calle 4ta, áreas donde también ocurren choques de peatones.

1 Un peatón se define como cualquier persona que está a pie o usando un medio de transporte personal no motorizado que no sea una bicicleta. Esto incluye patinetas, sillas de ruedas y cualquier dispositivo eléctrico de movilidad asistida.

2 Los peatones tienen el derecho de paso en cruces marcados y no marcados, y los conductores están legalmente obligados a ceder el paso a los peatones en estos casos. Sin embargo, cuando los peatones cruzan fuera de los cruces marcados o no marcados, los peatones deben ceder el paso a los conductores. Un peatón puede cruzar legalmente fuera de un cruce marcado o no marcado entre dos intersecciones donde una o ninguna de las intersecciones está señalizada, pero solo si el peatón cede el paso a los conductores que se aproximan. Esto no es lo mismo que el término "cruzar jay", que se refiere a cruzar afuera de un cruce marcado o no marcado entre dos intersecciones señalizadas.

A lo largo de la Calle 4ta, hubo grupos de choques de ciclistas en la Calle Cumming, la Calle Soto y la Calle Savannah. Los choques de ciclistas fueron más altos entre semana, principalmente los miércoles y viernes, y entre las 12 p.m. a las 9 p.m. Este patrón de choques posiblemente podría estar relacionado a los viajes durante el día y las tardes. Los dos factores principales que causaron los choques que involucraron a ciclistas fueron la falta de conducir/conducir en el lado derecho de la calle (16.7%) y la falta de ceder el paso al girar a la izquierda o dar una vuelta en U (16.7%)³. Hubo veinticuatro (24) ciclistas heridos en veinticuatro (24) choques de ciclistas dentro de un radio de media milla de la intersección de la Calle 6ta/Calle Soto. La mitad de estas víctimas fueron jóvenes entre las edades de 15 a 24 años.



Preocupaciones de Equidad

La equidad en este proyecto significa trabajar para garantizar que todos, independientemente de su edad, raza, género, capacidad o ingresos, sean considerados en los procesos de planificación y toma de decisiones. Para el transporte, nuestro objetivo general es abordar las desigualdades en las comunidades vulnerables, que tienen niveles desproporcionadamente altas de lesiones. Mejorar la seguridad requiere abordar la complicada interacción entre las desigualdades, el ambiente para caminar y andar en bicicleta, y los comportamientos del conductor, los ciclistas y los peatones.

Mapa de choques peatonales en Boyle Heights con ingresos (2013 - 2017)



Gravedad de lesión (2013-2017)	2017 Ingreso Medio por hogar
● Incidentes fatales (13)	□ < 35K
● lesiones severas (21)	□ 35K - 50K
● lesiones (Otras visibles) (85)	□ 50K - 75K
● lesiones (Queja de dolor) (95)	

Mapa de choques de ciclistas en Boyle Heights con ingresos (2013 - 2017)



Gravedad de lesión (2013-2017)	2017 Ingreso Medio por hogar
● lesiones (Otras visibles) (14)	□ < 35K
● lesiones (Queja de dolor) (10)	□ 35K - 50K

3 Estas infracciones (CVC No. 21650, 21801) podrían haber sido cometidas por un automovilista o un ciclista, ya que las bicicletas se consideran vehículos y, por lo tanto, deben seguir las mismas reglas de la carretera que los vehículos.

A nivel nacional, las tasas de mortalidad de peatones en las comunidades de bajos ingresos son más del doble que las de las comunidades de mayores ingresos⁴. En Boyle Heights, el promedio del ingreso familiar es de \$ 33,235 anualmente y aproximadamente el 41% de los hogares gana \$ 20,000 o menos anualmente.⁵ El Equipo del Proyecto utilizó los datos de SWITRS, de la Oficina del Censo de los EE. UU. y la Encuesta Sobre la Comunidad Estadounidense (American Community Survey) para superponer choques relacionados con peatones y ciclistas con datos de ingresos para comprender cómo se distribuyen los choques basados en los niveles de ingresos locales. Este análisis reveló que los choques de peatones y ciclistas en las áreas de bajos ingresos en Boyle Heights ocurren a niveles desproporcionadamente altos.

Los datos que se ven en el mapa (de la página anterior) son consistentes con el Análisis de la Red de Lesiones Altas (HIN) del Departamento de Transporte de Los Ángeles (LADOT), que informa que “casi la mitad de las calles en la Red de Lesiones Altas” -calles donde la mayoría de las fatalidades y lesiones graves ocurren- se encuentran dentro de vecindarios en gran parte integrados por personas de color y hogares de bajos ingresos⁶. Específicamente, en Boyle Heights dentro del radio de media milla identificado, los segmentos de la Calle Soto, la Calle 4ta Este y la Calle 1ra Este se identifican como calles con una alta concentración de choques que resultan en lesiones graves o fatales para peatones y ciclistas. A pesar de la cantidad de corredores identificados como parte de la Red de Lesiones Altas, solo ha habido una sola mejora de seguridad, una señal de retroalimentación de velocidad en la Calle Soto y la Calle 7ta, instalada en Boyle Heights bajo el Programa de Visión Zero⁷.

Durante el taller, los participantes también compartieron cómo sus experiencias al presenciar choques afectan su percepción de seguridad en la comunidad. Específicamente, durante la Actividad en Salón, Diario de la Calle, los participantes revelaron que muchos otros desafíos prevalecen en las personas de la comunidad, incluyendo las inseguridades financieras y alimentarias, la falta de vivienda, los problemas de salud mental y la violencia.

Evaluación de la Seguridad Peatonal y Ciclista

Rutas

Los participantes del taller realizaron evaluaciones de la seguridad peatonal y ciclista a lo largo de tres rutas clave utilizadas por los estudiantes y padres de familia para viajar de la escuela a sus casas y se les pidió que:

- Observen las condiciones de infraestructura y el comportamiento de todos los usuarios de la carretera;
- Evalúen la experiencia cualitativa y emocional de caminar o andar en bicicleta a lo largo de la ruta; y
- Identifiquen los bienes de la comunidad y estrategias positivas sobre los que se puede construir.

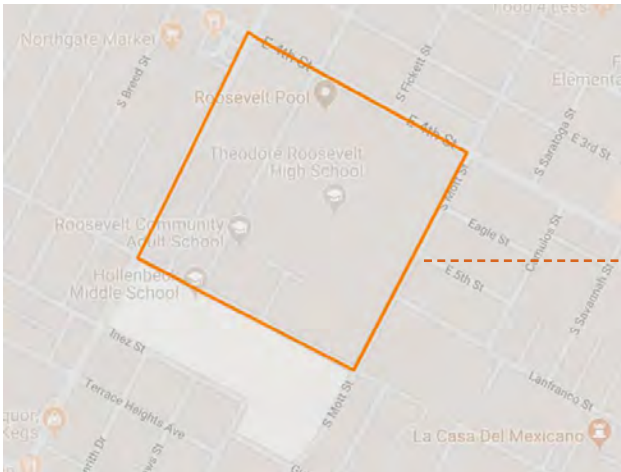
⁴ Informe de Fatalidades Peatonales en Vecindarios Más Pobres”, Agosto del 2014. Disponible en <http://www.governing.com/gov-data/pedestrian-deaths-poor-neighborhoods-report.html>

⁵ Fuente: Censo 2010 y Departamento de Planificación Urbana de Los Ángeles.

⁶ Mapa de la red de lesiones graves. Los Angeles City Vision Zero. Disponible en <https://ladot.maps.arcgis.com/apps/MapJournal/index.html?appid=488062f00db44ef0a29bf481aa337cb3&webmap=6ad51e9cf42c4ef09817e4b3b-4d2eeb0>. Accedido en julio de 2019.

⁷ El Programa de Visión Zero. Disponible en <http://ladot.maps.arcgis.com/apps/View/index.html?appid=77df605a3eb-142c7a0abc1c65bcf4861>. Accedido en julio de 2019.

Ruta 1: Escuela Preparatoria Theodore Roosevelt



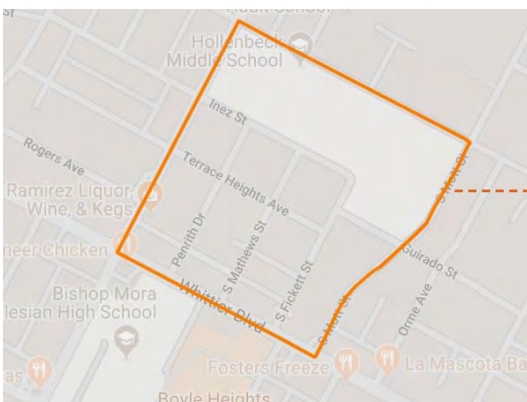
La primera ruta se enfocó en las rutas para caminar y andar en bicicleta utilizadas por las familias entre la Secundaria Hollenbeck y la Preparatoria Roosevelt. La mayoría de los estudiantes de Hollenbeck continúan sus estudios en la Roosevelt después de graduarse.

Ruta 2: Rutas Escolares e Intersecciones Principales



La segunda ruta se enfocó en los cruces peatonales en las intersecciones principales, las rutas para caminar y andar en bicicleta utilizadas por los estudiantes y los padres de familia, y las condiciones de seguridad de las entradas principales de las escuelas Hollenbeck y Roosevelt.

Ruta 3: Escuela Secundaria Hollenbeck



La tercera ruta se enfocó en las rutas para caminar y andar en bicicleta cerca de la Secundaria Hollenbeck, utilizada por estudiantes y padres de familia en el camino a las escuelas Hollenbeck y Roosevelt.

Actividad Alternativa: Diario de la Calle

Los participantes del taller tuvieron la opción de compartir sus experiencias de seguridad cuando han caminado o usado una bicicleta en Boyle Heights como parte de una actividad en clase. El Equipo del Proyecto guió a seis participantes a través de una serie de encuestas en papel y facilitó una plática sobre las experiencias de los participantes con choques y áreas inseguras y seguras para viajar. Sus historias están integradas en la sección de reflexiones de la Evaluación de la Seguridad Peatonal y Ciclista. Además, todas las historias recopiladas se ingresaron en la plataforma en línea -Diario de la Calle (Street Story)- después del taller. Para ver los datos recopilados como parte del Diario de la Calle en Boyle Heights, visite: <https://streetstory.berkeley.edu/city/los%20angeles>.

Street Story es una herramienta de participación comunitaria que permite a los residentes y las organizaciones comunitarias recopilar información que es importante para la seguridad del transporte. Street Story es una plataforma en línea desarrollada por UC Berkeley SafeTREC para recopilar historias sobre choques de transporte, ocasiones que casi resultaron en choques, peligros y lugares seguros para viajar. También hay una versión en papel de Street Story.

La plataforma y la información recopilada son de uso gratuito y están disponibles de manera pública. Street Story está disponible en: <https://streetstory.berkeley.edu>



Murales celebran la historia de la comunidad en la Prepa Roosevelt. Foto: California Walks

Reflexiones

Después de la Evaluación de la Seguridad Peatonal y Ciclista y la actividad alternativa, Diario de la Calle, los participantes compartieron las siguientes reflexiones:

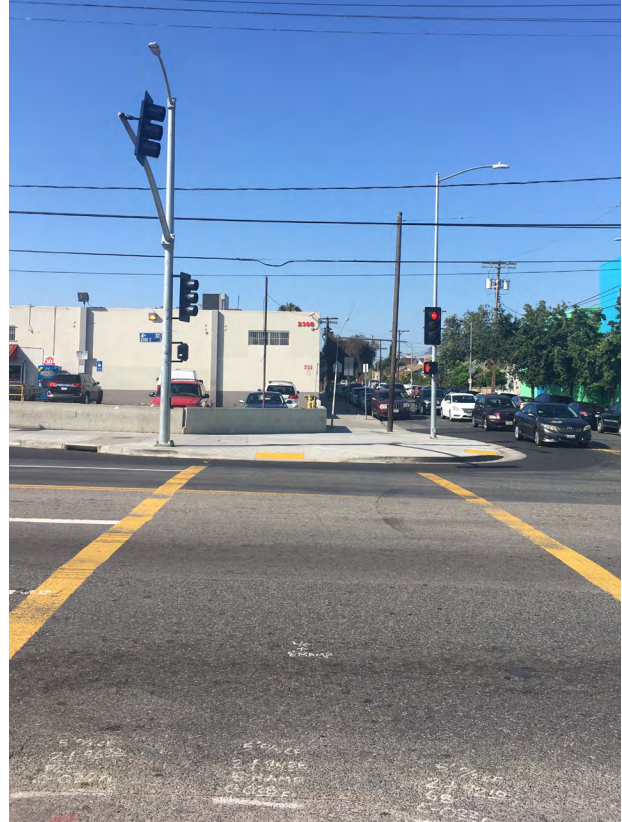
Bienes de la Comunidad

El Este de Los Ángeles, incluyendo esta parte de Boyle Heights, desempeñó un papel importante en el Movimiento Chicano durante los 1960's y la comunidad ha celebrado esta historia a través de varios murales. Estos murales embellecen a la comunidad y hacen que el vecindario sea más agradable, y fue notable durante la Evaluación de la Seguridad Peatonal y Ciclista.

A los participantes les gustó el túmulo de velocidad en la Calle Mott Sur, entre la Calle 6ta y la Calle 4ta Este. Señalaron que los automovilistas parecen disminuir su velocidad al acercarse al túmulo de velocidad. Los participantes estuvieron agradecidos por los árboles existentes y la sombra a lo largo de la Calle 4ta, la Calle Mott Sur y la Calle Soto.

Los participantes aplaudieron la banqueta extendida de la Calle Breed Sur/Calle 4ta Este, ya que notaron que se sienten más seguros al cruzar sobre una distancia menor.

Los participantes se alegraron al conocer que habra una señal instalada en la intersección de la Calle Breed Sur/Calle 3ra Este.



Arriba a la Izquierda: Participantes aprovechan la sombra de los árboles a lo largo de la Calle Soto. *Arriba a la Derecha:* Extensión de banqueta recientemente agregada en la Calle Breed/Calle 4ta Este . *Abajo:* Túmino de velocidad en la Calle Mott Sur, entre la Calle 6ta Este y la Calle 4ta Este. *Credito de Fotos:* California Walks

Refugios en las Paradas de Autobuses

Los participantes indicaron que miembros de la comunidad de todos los grupos de edad, incluyendo el personal escolar y los estudiantes, usan el transporte público, particularmente las líneas de autobús a lo largo de la Calle Soto Sur y la Calle 4ta Este. Sin embargo, las paradas de autobús que se dirigen hacia el sur a lo largo de la Calle Soto Sur y las del este y oeste a lo largo de la Calle 4ta Este no tienen refugios, lo que crea una experiencia menos cómoda durante los meses más calurosos y fríos del año.



Izquierda: La parada de autobús en la Calle 4ta Este/Calle Mott Sur carece de refugios. *Derecha:* La parada de autobús en la Calle 4ta Este/Calle Soto Sur carece de refugios. *Credito de Fotos:* California Walks

Insuficiente Señalización en Zonas de Construcción

Se observó la falta de señalización en la zona de construcción en dos sitios de construcción en la Preparatoria Roosevelt y a lo largo de la Calle 3ra Este. En estos sitios de construcción hay una zanja abierta, una tubería subterránea expuesta, y no pusieron una ruta peatonal alternativa adecuada para los peatones que usan las banquetas. Esto plantea riesgos de seguridad.



Izquierda: No hay indicación del sitio de construcción más adelante en la Calle Breed hacia la Calle 3ra. *Derecha:* No hay señalización visible que informe a los peatones o automovilistas del sitio de construcción de la Preparatoria Roosevelt. *Credito de Fotos:* California Walks

Insuficiente Letreros de Zona Escolar y Cruces Peatonales

Las siguientes intersecciones cerca o adyacentes a las escuelas carecían de cruces amarillos de alta visibilidad en los cuatro puntos de la intersección: Calle 6ta Este/Calle Soto Sur, Whittier Bulevar/Calle Mott Sur, Calle Mott Sur/Calle Guirado, Calle Mott Sur/Calle 4ta Este, Calle Mott Sur/Calle 6ta Este y Calle 6ta Este/Calle Mathews Sur.

La intersección de la Calle Breed Sur/Calle 4ta Este carecía de cruces amarillos de alta visibilidad en las cuatro esquinas y letreros de zona escolar. Esta intersección conecta a los estudiantes con la Primaria Calle Breed y con el Centro Juvenil Salesian (utilizado para deportes por la Prepa Roosevelt).

La intersección de la Calle Soto Sur/Whittier Bulevar tiene un volumen alto de tráfico de motoristas y autobuses. Los participantes compartieron su preocupación por la gran cantidad de choques en esta intersección cerca de las escuelas y la falta de letreros de zona escolar.



Izquierda: intersección muy transitada de la Calle Soto Sur/Whittier Bulevar. Derecha: intersección de la Calle Mott Sur/Calle Guirado carece de cruces peatonales de alta visibilidad en la esquina sureste de la Secundaria Hollenbeck. Credito de fotos: California Walks

Falta de Iluminación

Hay una falta general de iluminación en la comunidad, incluyendo la iluminación a escala peatonal y la iluminación de las calles. Los participantes compartieron que evitan caminar después del anochecer porque no se sienten seguros. Además, creen que la falta de alumbrado público permite actividades ilícitas.

Falta de Infraestructura para Bicicletas

La Calle Breed Sur y la Calle Mott Sur tienen marcas de carriles compartidos (“sharrows”)⁸, los participantes notaron que los ciclistas también viajan con frecuencia en las banquetas y calles de otros vecindarios, como la Calle Soto Sur, Calle 4ta Este y la Whittier Bulevar.



Arriba: Estacionamiento de patinetas y bicicletas en la escuela secundaria Hollenbeck. *Izquierda:* Sharrow o bici-flecha pintada en la carretera anunciando un carril compartido con bicicletas, hacia el norte sobre la calle Breed en direccion a la calle 3era este. *Derecha:* Ciclista sobre la calle Soto Sur en la esquina con la Calle 6ta este. Credito de fotos: California Walks

⁸ Las marcas de carriles compartidos o “sharrows” son marcas viales que se utilizan para indicar un carril compartido por ciclistas y conductores.

Falta de Marcas de Alta Visibilidad

Los bordillos del noreste, sureste y suroeste de la intersección de la Calle 6ta Este/Calle Mott Sur necesitan pintura roja para indicar la zona de no estacionamiento. Debido a la pintura descolorida de color rojo y la falta de aplicación, muchos motoristas se estacionan en la zona roja durante el horario de llegada y salida de la escuela. Esto crea problemas de visibilidad entre los automovilistas que viajan en la Calle 6ta Este y los peatones que intentan cruzar en la Calle Mott Sur.

La intersección de la Calle 6ta Este/Calle Mott Sur carece de marcas de cruce peatonales de alta visibilidad en las cuatro esquinas de la intersección. Los participantes compartieron que aun cuando manejan al limite de velocidad en la Calle 6ta Este, es difícil ver las líneas de cruce peatonales descoloridas.



*Izquierda: Durante el horario de salida, padres de familia se estacionan cerca de la Secundaria Hollenbeck en la banqueta sureste en la intersección Calle 6ta Este/Calle Mott Sur que se necesitan repintar de rojo.
Derecha: Falta de marcas de alta visibilidad en la intersección de la Calle 6ta Este/Calle Mott Sur. Credito de Fotos: California Walks*

Obstrucciones en la Banqueta

Los participantes observaron banquetas elevadas a lo largo de todas las rutas de evaluación. Los árboles grandes proporcionan sombra, pero sus raíces crean numerosos peligros de tropiezo, especialmente a lo largo de la Calle Soto Sur desde la Calle 6ta Este hasta la Whittier Bulevar y a lo largo de la Whittier Bulevar desde la Calle Soto Sur hasta la Calle Mott Sur.

Grandes pozos de árboles vacíos a lo largo de la Calle Soto Sur, entre la Calle 4ta Este y la Calle 6ta Este, se enlodan y se desbordan en la banqueta durante la temporada de lluvia. También crean una superficie para caminar irregular y con posibles riesgos de tropiezo, especialmente para las personas que usan dispositivos de movilidad asistida y los ancianos.

Los participantes observaron basura a lo largo de la Calle Breed Sur, adyacente a la tienda Smart & Final hasta la intersección de la Calle Breed Sur/Calle 3ra Este. La basura incluía desechos de animales, muebles y latas de alcohol vacías, lo cual hace que el caminar por este segmento sea incómodo.



Arriba a la izquierda: Banquetas levantadas por raíces de árboles por la Whittier Bulevar. Foto: California Walks
Abajo a la izquierda: El pozo vacío a lo largo de la Calle 6ta Este, frente a la Secundaria Hollenbeck crea una superficie irregular para caminar y peligros de tropiezo Credito de Foto: California Walks Derecha: Banquetas agrietadas en la Calle Breed Sur limitan el acceso peatonal. Credito de foto: Carmina Gomez, Los Angeles Walks

Señales Peatonales que no Responden y Tiempo Insuficiente para Cruzar

La intersección de la Calle 6ta Este/Calle Soto Sur y la Calle Breed Este/ Calle 4ta Este presentaba señales de peatones que no respondían o que no daban prioridad a los peatones que cruzaban en la Calle 4ta Este. Los participantes compartieron que tienen que esperar mucho tiempo para obtener la señal de cruce de peatones y que el tiempo de cruce proporcionado es demasiado corto. El tiempo de cruce insuficiente alienta a los estudiantes a cruzar la calle corriendo, mientras que aquellos que caminan más despacio, como los ancianos, generalmente no pueden cruzar con suficiente tiempo.

Los participantes de la actividad alternativa, Diario de la Calle, también identificaron la intersección de la Calle Soto/Calle 4ta como insegura cuando caminan, ruedan, conducen o están en transporte público.

Conductas Inseguras del Automovilista

Se observaron automovilistas que viajaban más rápido que el límite de velocidad de 35 millas por hora en la Calle Soto Sur, justo al lado de la Secundaria Hollenbeck y en Whittier Bulevar, entre la Calle Soto Sur y la Calle Mott Sur, al lado del Centro de Deportes de Boyle Heights.

Los participantes observaron a automovilistas, incluidos los padres de familia, haciendo paradas y giros ilegales en U en el cruce peatonal marcado a mitad de la cuadra en la Calle 6ta Este, frente a la Secundaria Hollenbeck. El cruce de peatones marcado está al este de la entrada al estacionamiento y muchas personas caminan fuera del cruce de peatones marcado para llegar al frente de la escuela más directamente. Los participantes mencionaron que muchos automovilistas también viajan por encima del límite de velocidad en la Calle 6ta Este y viajan muy rápido para detenerse de manera segura en el cruce de peatones.

Además indicaron que ocurren muchos choques entre peatones y conductores debido a las altas velocidades a lo largo de la Calle 6ta Este y la alta concentración de estudiantes en el área. Las intersecciones problemáticas incluyen la Calle Mathews Sur/Calle 6ta Este y la Calle Mott Sur/Calle 6ta Este.

También compartieron que durante la salida de la escuela, hay una serie de conductores que se estacionan a lo largo de los bordos rojos. Estas acciones contribuyen a la congestión, ralentizan el flujo del tráfico de vehículos y reducen la visibilidad peatonal.



Cruce peatonal a medio bloque en la calle 6 en frente de la escuela secundaria Hollenbeck donde motoristas manejan a velocidades altas y hacen paradas 'rodando sin parar'. Credito de foto: California Walks

Otros Conflictos de Tráfico

Las ramas bajas de los árboles bloqueaban la vista de las señales de alto a ambos lados de la Calle Guirado en la Calle Mott Sur.

Hay un cruce peatonal de alta visibilidad en la Calle 6ta Este entre la entrada principal de la Secundaria Hollenbeck y el estacionamiento de la Preparatoria Roosevelt. Los padres de familia durante la caminata apreciaron este cruce peatonal de alta visibilidad y compartieron que hay conflictos entre los usuarios de la calle aquí. Hay dos entradas a la Preparatoria Roosevelt: una por el estacionamiento del personal y otra en el sitio de construcción. La entrada/salida frecuente de automovilistas y trabajadores de construcción crea conflictos con los estudiantes que cruzan la calle por que el cruce peatonal con frecuencia está bloqueado por vehículos y equipos de construcción.

Los participantes compartieron que los automovilistas a menudo viajan rápido en los callejones de la Calle 6ta Este y no siempre ven o reconocen a los peatones que caminan por los callejones. Estaban especialmente preocupados por los estudiantes y visitantes más jóvenes que podrían no saber que los automovilistas usan los callejones como travesías cortas.



El cruce peatonal de alta visibilidad en la Calle 6ta entre la entrada principal de la Secundaria Hollenbeck y el estacionamiento de la Preparatoria Roosevelt. Foto: California Walks

Recomendaciones para Mejorar la Seguridad Peatonal y Ciclista en Boyle Heights

Los participantes participaron en discusiones de planificación de acciones en grupos pequeños para priorizar y delinear planes preliminares para programas comunitarios y proyectos de infraestructura destinados a aumentar la salud y la seguridad de la comunidad.

Recomendaciones de la Comunidad

Las siguientes tablas resumen las recomendaciones desarrolladas por la comunidad durante el taller.

Proyecto Educativo: Centro de Recreación con Tiempo de Juego Organizado y Actividades

Descripción del Proyecto: Los padres de familia de la Secundaria Hollenbeck y la Preparatoria Roosevelt abogan por la creación de un nuevo Centro de Recreación con actividades organizadas para mantener a los estudiantes activos durante todo el año. Entre otros beneficios, un centro como este podría ser un foro para la educación y participación de la seguridad peatonal y ciclista.

Objetivos del Proyecto:

1. Promover el bienestar y la actividad física segura a través de caminar y andar en bicicleta en la comunidad;
2. Crear oportunidades asequibles para que los jóvenes participen en actividades saludables y seguras; y
3. Proporcionar actividades juveniles como alternativa al uso de la tecnología.

Pasos de Acción	Cronología	Personas Responsable	Recursos
<p>Identifiquen los espacios existentes que son gratuitos y que pueden usarse para organizar actividades mientras se aprueba y construye un nuevo centro de recreación.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La Secundaria Hollenbeck y la Preparatoria Roosevelt pueden prestar su espacio durante clases del verano. 	Verano 2019	UPEJ Participantes del Taller	Secundaria Hollenbeck Preparatoria Roosevelt
<p>Formen un comité de miembros de la comunidad para abogar por la creación de un nuevo centro de recreación.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Las ubicaciones posibles incluyen la Calle Soto Sur/Calle 4ta Este y la Calle Soto Sur/Avenida Wabash. • Trabajen con su Consejo Vecinal, el Concejal de la Ciudad y el Departamento de Parques y Recreación de Los Ángeles para determinar si un nuevo Centro de Recreación es viable. 	Otoño 2019	UPEJ Participantes del Taller	Consejo Vecinal Concejal de la Ciudad Departamento de Parques y Recreación de Los Ángeles

Proyecto de Animo: Demostración Temporal de Cruce Peatonal de Alta Visibilidad

Descripción del Proyecto: Los participantes del taller desearían implementar una instalación temporal de cruces peatonales de alta visibilidad cerca de la Secundaria Hollenbeck y la Preparatoria Roosevelt para recopilar datos, aportes de la comunidad y apoyo para una instalación permanente.

Objetivos del Proyecto:

1. La instalación de un cruce de peatones temporal de alta visibilidad en las intersecciones de la Calle Soto Sur/Calle 6ta Este y la Calle Mott Sur/Calle 6ta Este para imaginar cómo los cruces peatonales permanentes de alta visibilidad pueden mejorar la accesibilidad en la comunidad; y
2. Colectar recuentos de peatones y ciclistas y las reflexiones de estudiantes y miembros de la comunidad antes, durante y después de la demostración temporal para documentar la necesidad de cruces peatonales de alta visibilidad en estas intersecciones.

Pasos de Acción	Cronología	Personas Responsables	Recursos
<p>Establecen un Equipo de Planificación</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Organicen dentro de la comunidad escolar para llegar a los posibles miembros del Equipo de Planificación de la comunidad escolar. ● Desarrollen una lista de agencias y grupos interesados para llegar a unirse al Equipo de Planificación. <ul style="list-style-type: none"> » Se podría invitar a administradores y personal de la escuela, miembros del consejo municipal, el Distrito Escolar Unificado de Los Ángeles (LAUSD) y el Departamento de Transporte de la Ciudad de Los Ángeles (LADOT) 	Verano/Otoño 2019	Partnership LA UPEJ Secundaria Hollenbeck Preparatoria Roosevelt	Participantes del Taller Lista de negocios locales Contactos de agencias y grupos interesados.
<p>Logística</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Colaboren con LAUSD y LADOT para planificar la logística para la demostración temporal. ● Soliciten los permisos necesarios. ● Aseguren la financiación para la demostración temporal: Solicitar donaciones (según sea necesario). ● Coordinen voluntarios para recopilar datos. ● Finalicen la fecha. 	Otoño/Invierno 2019	Equipo de Planificación LAUSD LADOT	Herramientas de demostraciones temporales: AARP Pop-Up Demonstration Tool Kit
<p>El Alcance</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Envíen volantes y realice llamadas automáticas para informar a los miembros de la comunidad, los padres y los estudiantes sobre la próxima demostración temporal. 	Primavera 2020	Equipo de Planificación Secundaria Hollenbeck Preparatoria Roosevelt	Sistema de llamadas automáticas Volantes, papel y tinta
<p>Organicen la Demostración Temporal</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Preparen cruces peatonales <ul style="list-style-type: none"> » Macetas » Pintura » Conos ● Realicen los recuentos de peatones y ciclistas. ● Recojan reflexiones de estudiantes. 	Primavera 2020	Equipo de Planificación Secundaria Hollenbeck Preparatoria Roosevelt LAUSD	Recuento y Estimación de Volúmenes Pedestrian & Bicycle Information Center: Counting and Estimating Volumes

Aunque el enfoque geográfico del taller fue de un radio de media milla de la intersección de la Calle 6ta Este/Calle Soto Sur, el Equipo del Proyecto alentó a los asistentes a identificar mejoras en toda la comunidad. La siguiente recomendación de la comunidad está fuera del área del enfoque del taller pero aún dentro de Boyle Heights.

Proyecto de Ingeniería: Reparación y Mantenimiento de Banquetas

Descripción del Proyecto: Trabajen con la Ciudad de Los Ángeles para reparar las banquetas dañadas por las raíces de los árboles en la propiedad de la Ciudad.

Objetivos del Proyecto:

1. Inicien una campaña impulsada por la comunidad para reparar las banquetas rotas y agrietadas causadas por árboles de la ciudad, especialmente cerca de todas las escuelas de Boyle Heights; y
2. Eduquen a la comunidad sobre la belleza de los árboles existentes y la necesidad de mantener buenas condiciones de banquetas.

Pasos de Acción	Cronología	Personas Responsables	Recursos
<p>Realicen una evaluación de banquetas para priorizar las banquetas que necesitan reparación</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Programen 1-2 evaluaciones de las banquetas alrededor de la Secundaria Hollenbeck y la Preparatoria para padres y estudiantes; ● Construyan un inventario de todas las banquetas que necesiten reparación; y ● Discuten y prioricen las banquetas que más necesitan reparación, e incluyen las explicaciones por su alta prioridad. 	Verano 2019	UPEJ Partnership LA	California Walks Los Ángeles Camina
<p>Usen proyectos de Video/Foto de Voz para lanzar la campaña</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Colaboren con el personal de California Walks para organizar una capacitación de Video/Foto de Voz para un grupo central de padres y estudiantes como una actividad de seguimiento del taller CPBST; ● Colaboren con un grupo de estudiantes creativos y expertos en tecnología para desarrollar contenido atractivo para los videos/fotos; y ● Usen proyectos para lanzar una campaña en las redes sociales. 	Otoño 2019	UPEJ Partnership LA Estudiantes	California Walks
<p>Envíen solicitudes al 311 de la Ciudad de Los Ángeles para reparar las banquetas de alta prioridad</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Conéctense con los propietarios asociados con las ubicaciones prioritarias para enviar una solicitud de reparación utilizando el programa del 311; y ● Organicen eventos mensuales de banca telefónica para mantener el impulso de la campaña. 	Otoño/ Invierno 2019	UPEJ Partnership LA	Programa de Banquetas Seguras de LA

Recomendaciones de Cal Walks y SafeTREC

Mejoras de Infraestructura para Bicicletas

Dentro de media milla de la Secundaria Hollenbeck y la Preparatoria Roosevelt, hay un carril para bicicletas en la Calle 1ra Este desde la Avenida Boyle hasta la Calle Lorena y marcas de carriles compartidos a lo largo de las Calles Breed y Mott desde la Avenida Cesar Chavez Este hasta la Calle 4ta Este. A pesar de estas instalaciones, el Equipo del Proyecto observó a ciclistas que viajaban por las banquetas y calles de otros vecindarios, particularmente a lo largo de la Calle Soto Sur, la Calle 4ta Este y la Whittier Bulevar, donde no hay infraestructura para bicicletas. El Equipo del Proyecto **recomienda que el Departamento de Transporte de Los Ángeles evalúe las calles Soto Sur, 4ta Este y Whittier Bulevar para la implementación de infraestructura de bicicletas y conectividad a los carriles y rutas de bicicletas ya existentes cerca de la Secundaria Hollenbeck y la Preparatoria Roosevelt.** La Calle Soto Sur y Whittier Bulevar tienen carriles para bicicletas y son parte de la red Backbone Bikeway Network del Plan de Bicicletas 2010 de la ciudad, mientras que la Calle 4ta Este no lo es. La expansión de las mejoras en la infraestructura de las bicicletas a lo largo de estos corredores permitirá a los ciclistas moverse de manera segura y cómoda por toda la comunidad y alentará un mayor número de usuarios de bicicletas.

Realizar Conteos de Ciclistas

El Equipo del Proyecto **recomienda que Partnership LA, UPEJ, la Secundaria Hollenbeck y la Preparatoria Roosevelt colaboren con el programa Bike + Ped Count de las organizaciones Los Ángeles County Bicycle Coalition (LACBC), Los Ángeles Camina y California Walks para enseñar a los padres voluntarios y estudiantes a realizar conteos de ciclistas a lo largo de las Calles Soto Sur, 4ta Este y Whittier Bulevar.** Los conteos de ciclistas recopilan datos sobre el número de ciclistas que viajan en estos corredores, así como sus comportamientos de conducción. Estos datos podrían usarse para identificar las rutas que se recorren con mayor frecuencia para abogar por la infraestructura de bicicletas a lo largo de esas rutas y otras en la comunidad.

Mejoras de Infraestructura Peatonal

El Equipo del Proyecto **recomienda que el Departamento de Transporte de Los Ángeles considere mejorar la visibilidad del cruce a mitad de la cuadra de la Calle 6ta Este frente a la Secundaria Hollenbeck.** Actualmente, la inclinación de la calle crea poca visibilidad y líneas de visión, y muchos automovilistas con rumbo al oeste no pueden ver que hay una señal de alto y un cruce peatonal marcado. A menudo, los automovilistas no se detienen antes de la señal de alto. El Equipo del Proyecto recomienda la instalación de señalización adicional y marcas viales, tales como un letrero de “Señal de Alto por Delante” y marcas de rendimiento avanzadas antes del acercamiento al cruce de peatones.

El Equipo del Proyecto **recomienda que el Departamento de Transporte de los Servicios de Vecindarios de Los Ángeles explore lapso de avanzamiento de peatón en las intersecciones de la Calle Soto Sur/Calle 4ta Este, Calle Soto Sur/Whittier Bulevar y la Calle Soto Sur/Calle 1ra Este.** Los datos de choques de peatones en SWITRS para el período del 2013 al 2017 revelaron que estas intersecciones son puntos críticos de choques de peatones, principalmente debido al giro de los automóviles. Agregar un lapso de avanzamiento de peatón a estas intersecciones podría reducir los posibles conflictos entre peatones y vehículos.

El Equipo del Proyecto **recomienda que la Oficina de Servicios de la Calle de Los Ángeles repinte todas las marcas rojas descoloridas de la zona de estacionamiento cerca de la Secundaria Hollenbeck y la Preparatoria Roosevelt,** especialmente los bordes en la Calle 6ta Este/Calle Mott

Sur, Calle Mott Sur/Calle 4ta Este, y las intersecciones de la Calle Soto Sur/Calle 6ta Este. Hacerlo aumentaría la visibilidad entre los conductores y los peatones.

El Equipo del Proyecto **recomienda que la Oficina de Servicios de la Calle de Los Ángeles incorpore marcas de cruce de peatones de alta visibilidad en todas las intersecciones de cuatro patas cerca de la Secundaria Hollenbeck y la Preparatoria Roosevelt**, como en las intersecciones de la Calle 4ta Este/Calle Matthews Sur, Calle 4ta Este/Calle Mott Sur, Calle 6ta Este/Calle Mott Sur, Calle 6ta Este/Calle Matthews Sur, Calle 6ta Este/Calle Soto Sur, Calle Soto Sur/Whittier Bulevar y la Calle Mott Sur/Calle Guirado. La implementación de marcas de cruce de peatones de alta visibilidad en estas intersecciones aumentará la visibilidad de los peatones a los automovilistas e identificará claramente los espacios peatonales que rodean y conducen a la comunidad escolar.

El Equipo del Proyecto **recomienda que Partnership LA y UPEJ colaboren con TreePeople⁹ y Proyecto Pastoral¹⁰** que han trabajado o están trabajando en temas relacionados con banquetas rotas y levantadas del mismo tipo de árboles que crean riesgos de tropiezos alrededor de la Secundaria Hollenbeck y la Preparatoria Roosevelt.

Abordar los Pozos de Árboles Vacíos y Aumentar la Cobertura de Sombra

El Equipo del Proyecto **recomienda que Partnership LA y UPEJ colaboren con el Departamento de Agua y Energía de la Ciudad de Los Ángeles** y su programa “Plantas de la Ciudad” para solicitar árboles de sombra gratuitos para agregar a los pozos de árboles vacíos a lo largo de las banquetas que rodean la Secundaria Hollenbeck y la Preparatoria Roosevelt. Esto crearía un ambiente peatonal más agradable y alentaría a más personas en la comunidad a caminar.

⁹ Política de TreePeople y Trabajo de Investigación, “Protegiendo Nuestro Dosel Urbano”. Sitio web: <https://www.treepeople.org/about/policy>

¹⁰ Proyecto Pastoral recibió un Premio Great Streets Challenge en 2016, donde involucraron con éxito a los residentes de Boyle Heights del vecindario de Pico/Aliso para abogar por calles seguras. Puede acceder a su informe sobre el proyecto aquí: https://issuu.com/lagreatstreets/docs/proyecto_pastoral_final_great_stree

Apéndice A: Revisión de Políticas y Planes Comunitarios

Cal Walks realizó una revisión de los documentos actuales de planificación comunitaria para informar la capacitación y prepararse para construir sobre los esfuerzos existentes. Los siguientes documentos fueron revisados antes de la visita al sitio y están disponibles aquí en inglés:

- [Boyle Heights Community Plan-Draft](#), October 2017
- [Boyle Heights Community Plan](#), September 2016
- [Los Angeles General Plan, Mobility Plan 2035](#)
- [Los Angeles Vision Zero Safety Improvements Map](#)
- [Los Angeles Vision Zero High Injury Network Map](#)
- [Vision Zero Prioritized Intersections Map](#)
- [Great Streets for Los Angeles Strategic Plan](#), 2014
- [Metro Safe Routes to School Program](#)
- [Los Angeles Unified School District \(LAUSD\) Safe Routes to School Program](#)

Apéndice B: Recursos

Mejoras en las Instalaciones de Bicicletas

- [NACTO Urban Bikeway Design Guide](#)

Recuentos de Ciclistas y Peatones

- Conducting Bicycle and Pedestrian Counts A Manual for Jurisdictions in Los Angeles County and Beyond
- Bike Count Data Clearing House

Programa de Plantas de la Ciudad

- Street Trees Program

Resumen de resultados de talleres anteriores:

www.californiawalks.org/projects/cpbst y <https://safetrec.berkeley.edu/programs/cpbst>

Apéndice C: Análisis

Análisis de datos de choques que involucraron a peatones y ciclistas

- Ficha de datos de choques en Boyle Heightd presentada en el taller CPBST
- Presentación de datos choques preseantada en la visita al sitio
- Datos adicionales despues de la visita al sitio

Análisis de los Choques que Involucraron a Peatones y Ciclistas en Boyle Heights

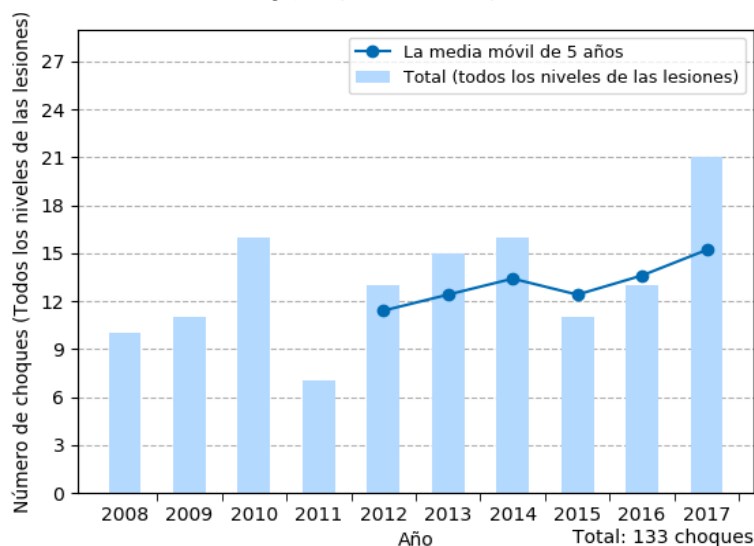
Entrenamiento Comunitario sobre la Seguridad Peatonal y Ciclista | 17 de mayo del 2019

En California, más de una en cada cuatro personas que mueren en un choque es un peatón o ciclista. Hubo un aumento de 13.9 por ciento en las muertes peatones del 2015 al 2016 y un aumento de 14.0 en las muertes de ciclistas (FARS 2015 and 2016). En este taller, le proporcionamos datos locales de choques para que podamos identificar formas de hacer que caminar y andar en bicicleta sean más seguros en su comunidad.

Los datos locales que proporcionamos se basan en la comunidad dentro del radio de 1/2 milla de las calles 6 y Soto, según definido por los miembros del comité de planificación del taller.

PEATONES

¿Cómo están cambiando los choques de peatones con el tiempo?
¿Qué pudo haber provocado un aumento o disminución de los choques?



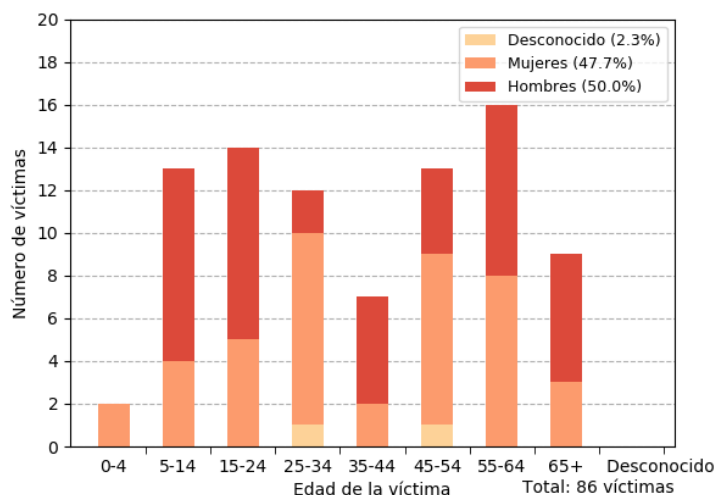
148 murieron o fueron lesionados en **133** choques de peatones en los últimos diez años. (2008-2017).

El número de choques de peatones parece estar **aumentando** según la media móvil de cinco años.*

* La media móvil de cinco años es el promedio de cinco años consecutivos de datos. Proporciona una tendencia general de choques a lo largo del tiempo que representa cambios importantes en la cantidad de choques por año.

Los siguientes se basan en los datos de choques de peatones para los años 2013-2017:

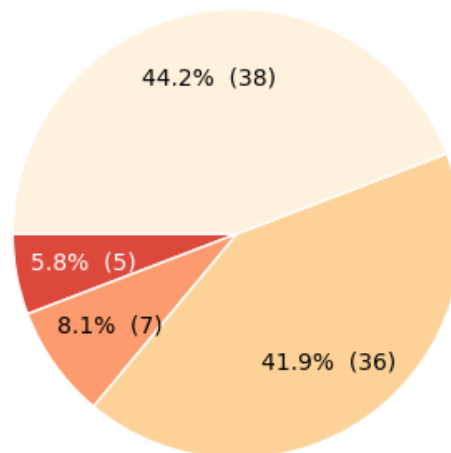
¿Quiénes fueron las víctimas en estos choques?



26.7% de las víctimas tenían 18 años o menos

La mayoría de las víctimas de las edades 0-24 son hombres, mientras que la mayoría de las víctimas de las edades 25-64 son mujeres.

¿Qué tan grave fueron las lesiones de las víctimas?

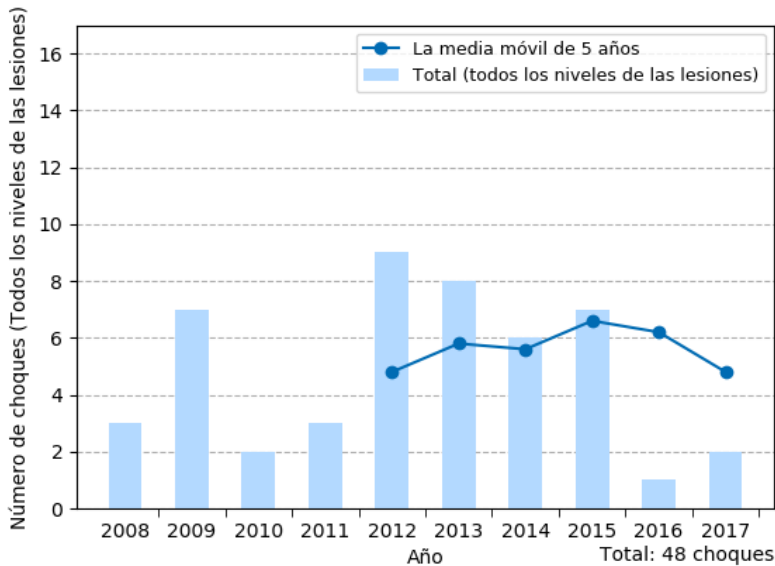


13.9% mortalidades o lesiones posiblemente graves

Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS). Los datos del 2016 y el 2017 son provisional en este momento. Fondos para este programa fueron proporcionados por una beca de la Oficina de Seguridad de Tráfico de California (California Office of Traffic Safety, en inglés), por medio de la Administración Nacional para la Seguridad de las Carreteras (National Highway Traffic Safety Administration, en inglés).

CICLISTAS

¿Cómo están cambiando los choques de bicicleta con el tiempo?
¿Qué pudo haber provocado un aumento o disminución de los choques?



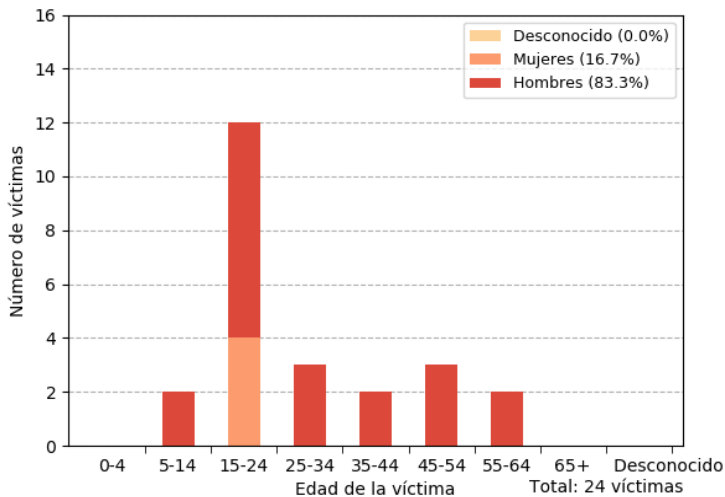
46 personas resultaron heridas en **48** choques de bicicletas en los últimos diez años. (2008-2017).

El número de choques de bicicleta parece estar **disminuyendo ligeramente**, según la media móvil de cinco años.*

* La media móvil de cinco años es el promedio de cinco años consecutivos de datos. Proporciona una tendencia general de colisión a lo largo del tiempo que representa cambios importantes en la cantidad de choques por año.

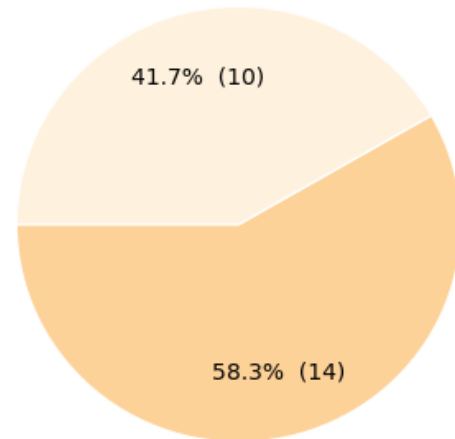
Los siguientes se basan en los datos de choques de bicicleta para los años 2013-2017:

¿Quiénes fueron las víctimas en estos choques?



33.3% de las víctimas tenían 17 años o menos
83.3% de las víctimas son hombres

¿Qué tan grave fueron las lesiones de las víctimas?



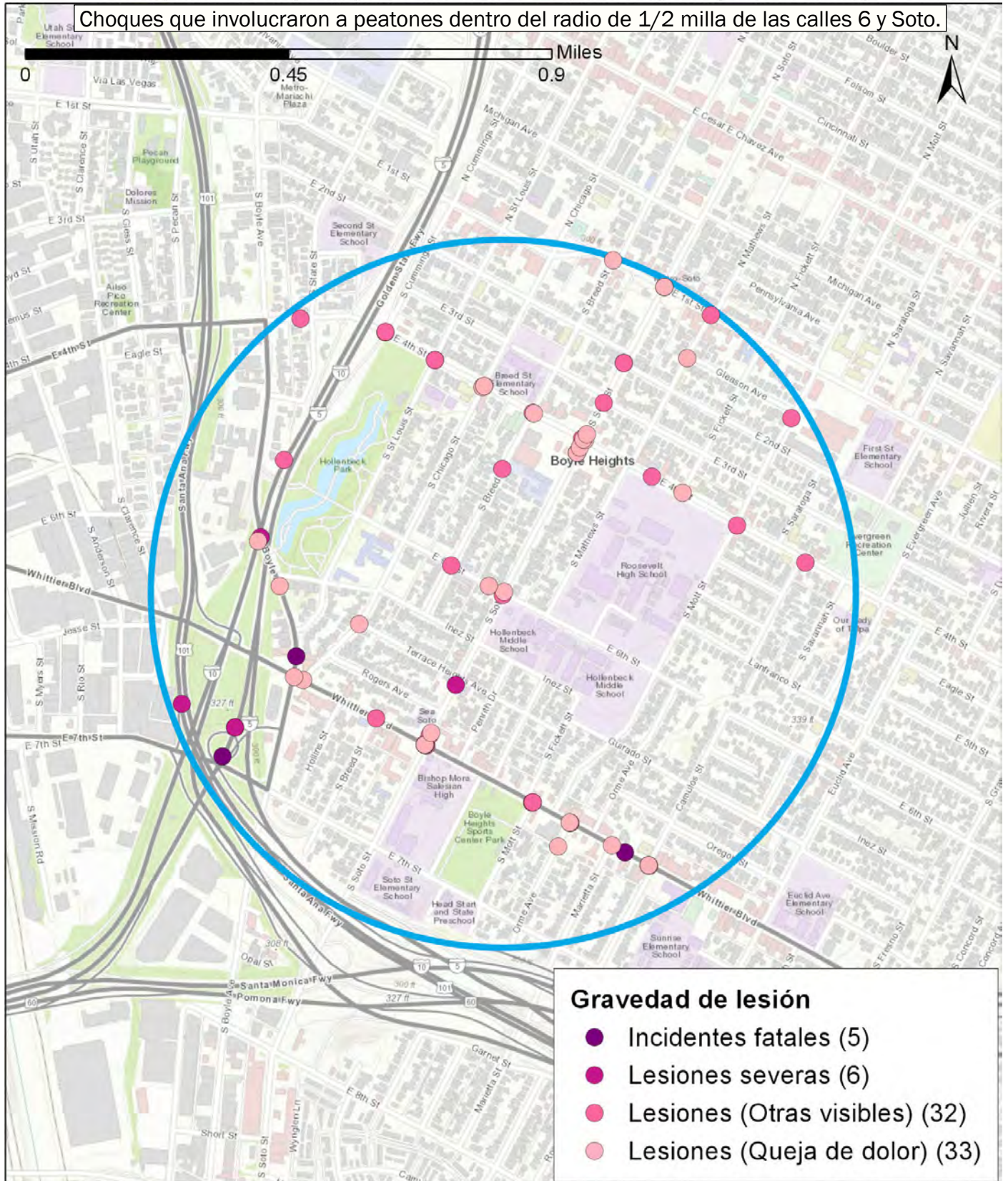
La mayoría de los choques ciclistas resultaron en lesiones menores.

- Si bien estos números no cuentan toda la historia, ¿resuenan con su experiencia en su comunidad?
- ¿Qué tipo de mejoras crees que podría ayudar a que caminar y andar en bicicleta sea más seguro en tu comunidad?
- ¿Qué otros datos podrían ayudar a informar la toma de decisiones?

Para obtener más información sobre los datos de colisión en su comunidad, visite las herramientas gratuitas disponibles a través del Sistema de mapeo de lesiones de transporte (tims.berkeley.edu). Para obtener asistencia adicional, envíenos un correo electrónico a safetrec@berkeley.edu.

Mapa de choques peatonales en Boyle Heights (2013 - 2017)

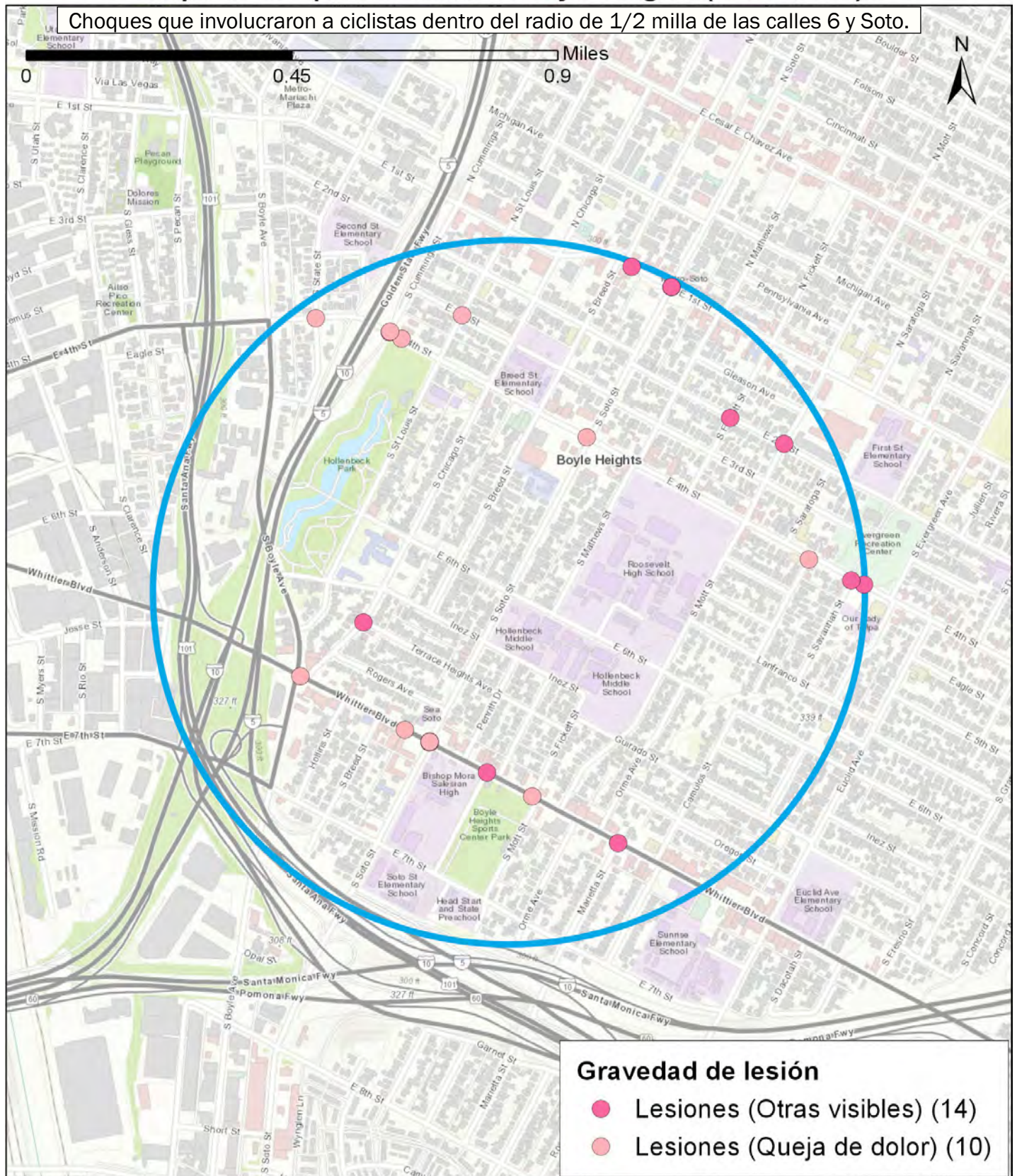
Choques que involucraron a peatones dentro del radio de 1/2 milla de las calles 6 y Soto.



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 y el 2017 son provisional a partir de marzo del 2019. Fecha: 4/1/2019

Mapa de choques ciclistas en Boyle Heights (2013 - 2017)

Choques que involucraron a ciclistas dentro del radio de 1/2 milla de las calles 6 y Soto.

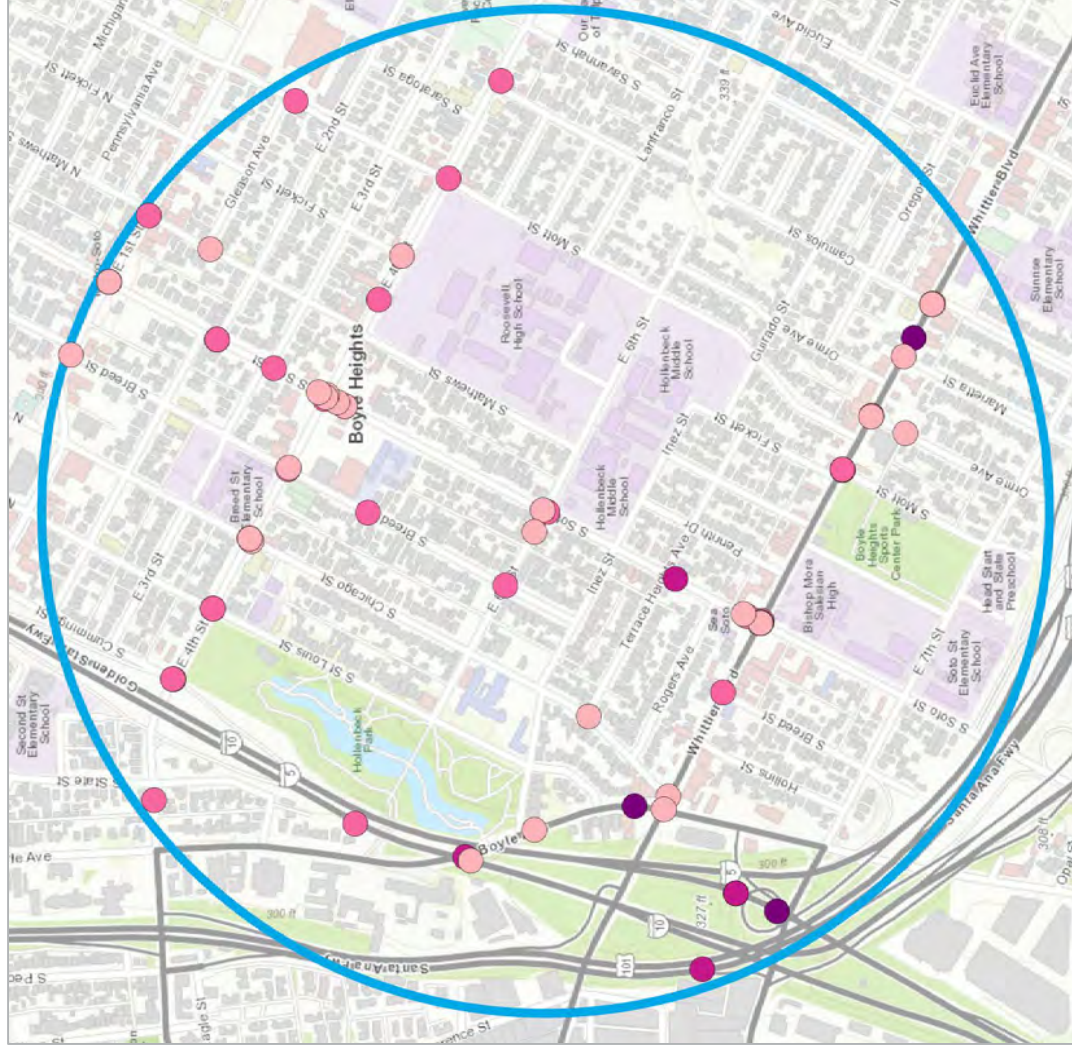


Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 y el 2017 son provisional a partir de marzo del 2019. Fecha: 4/1/2019

Lesiones en los choques peatonales (2013-2017)

Gravedad de lesión





- Incidentes fatales (5)
- Lesiones severas (6)
- Lesiones (Otras visibles) (32)
- Lesiones (Queja de dolor) (33)




Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 and 2017 son provisional a partir de diciembre del 2018

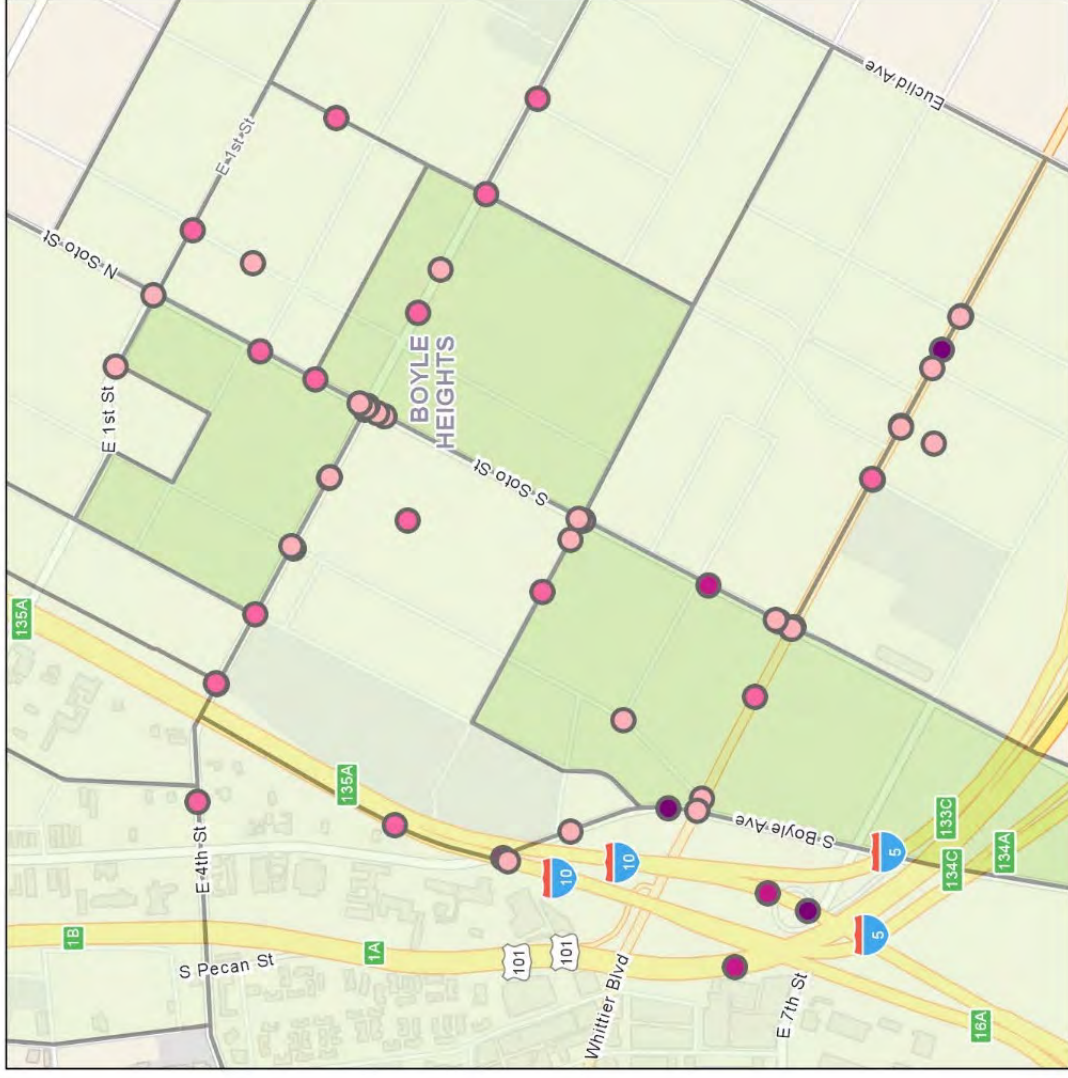
Lesiones en los choques peatonales (2013-2017)

Gravedad de lesión (2013-2017)

-  Incidentes fatales (5)
-  lesiones severas (6)
-  lesiones (Otras visibles) (32)
-  lesiones (Queja de dolor) (33)

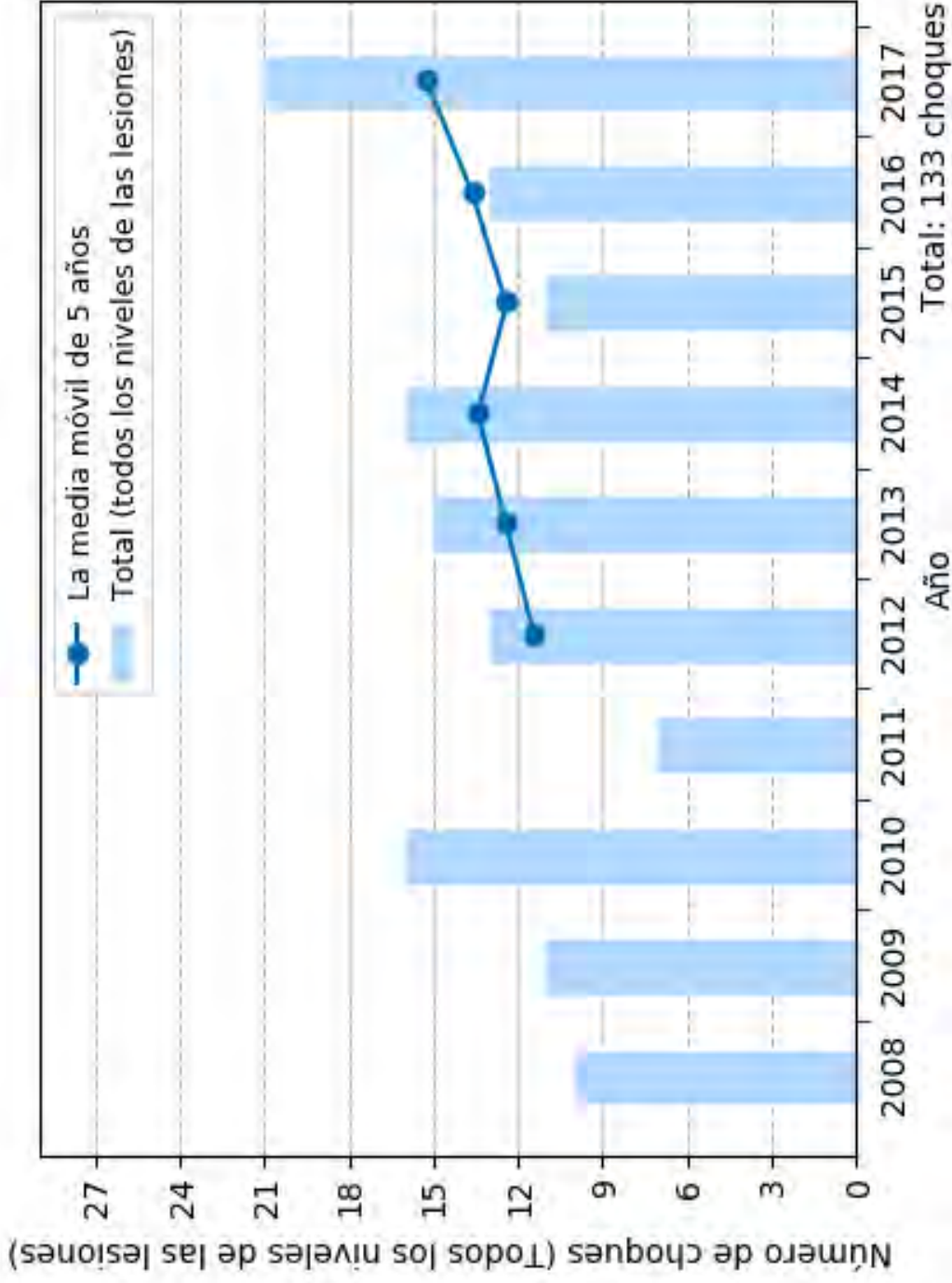
2017 Ingreso Medio por hogar

-  < 35K
-  35K - 50K



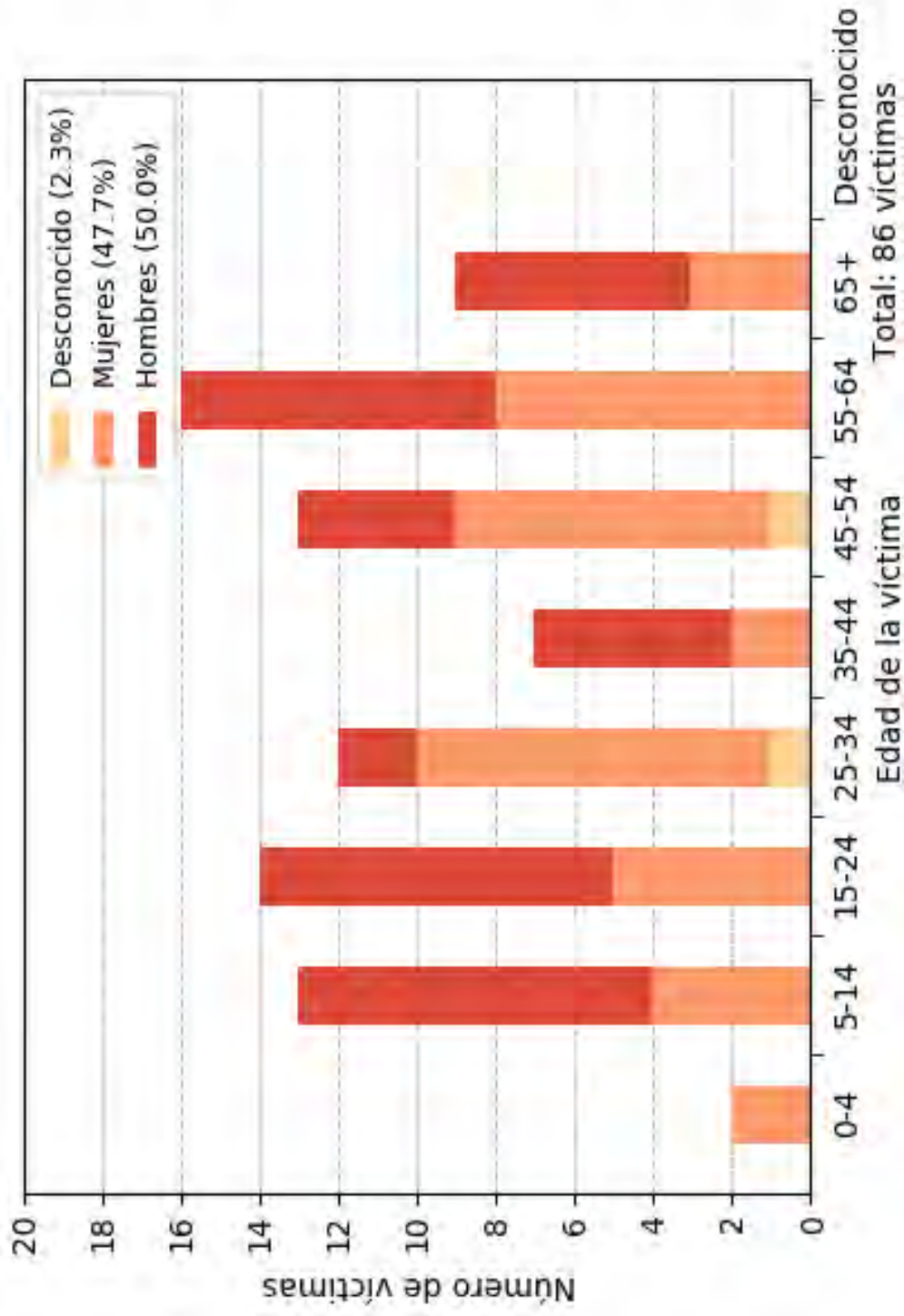
Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 and 2017 son provisional a partir de diciembre del 2018. Demográficas – ESRI, Instituto Nacional de Estadística de EE.UU. y el ACS

Tendencias en los choques peatonales



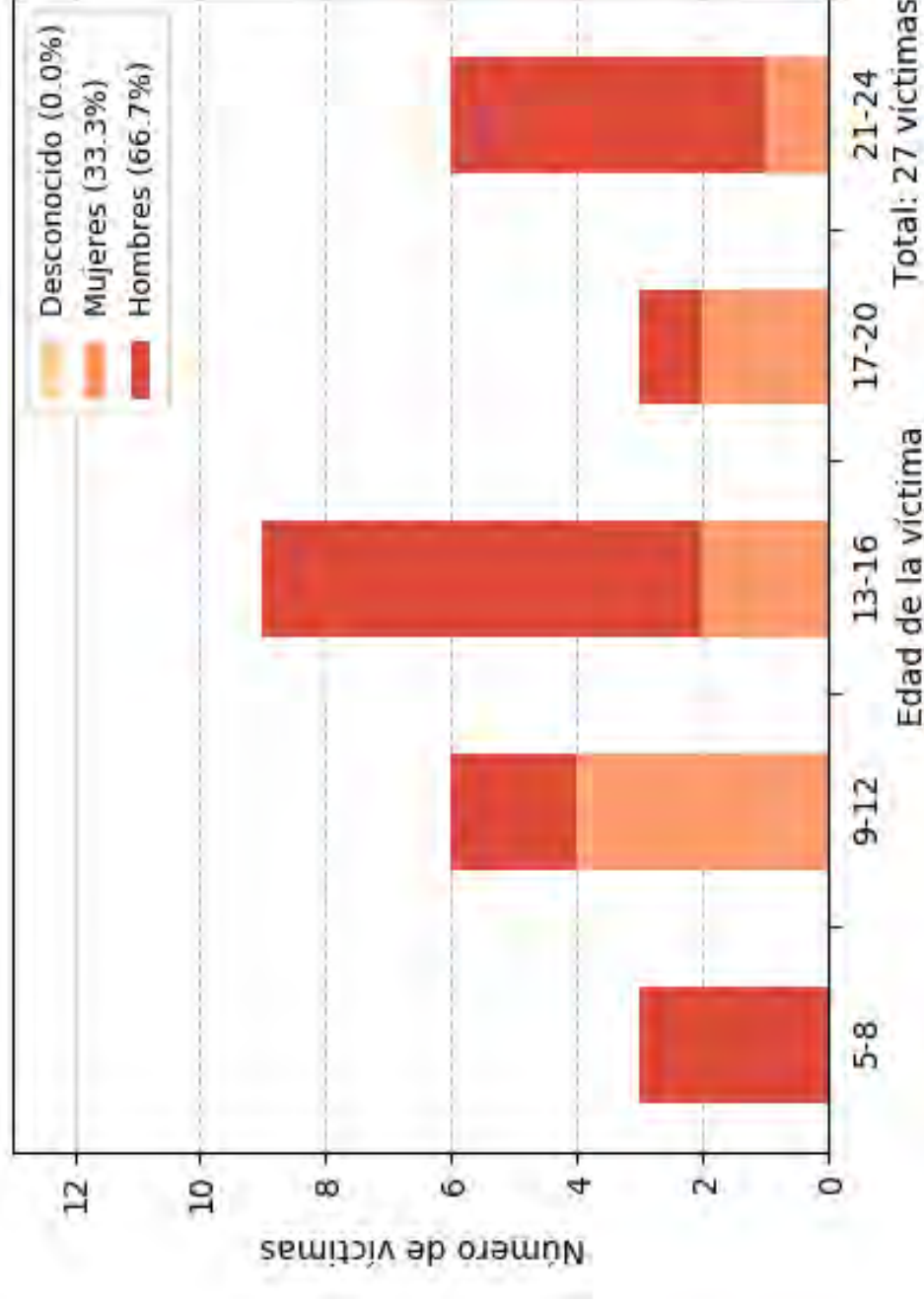
Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2008 al 2017; los datos del 2016 and 2017 son provisional a partir de diciembre del 2018.

Víctimas peatonales por edad y género



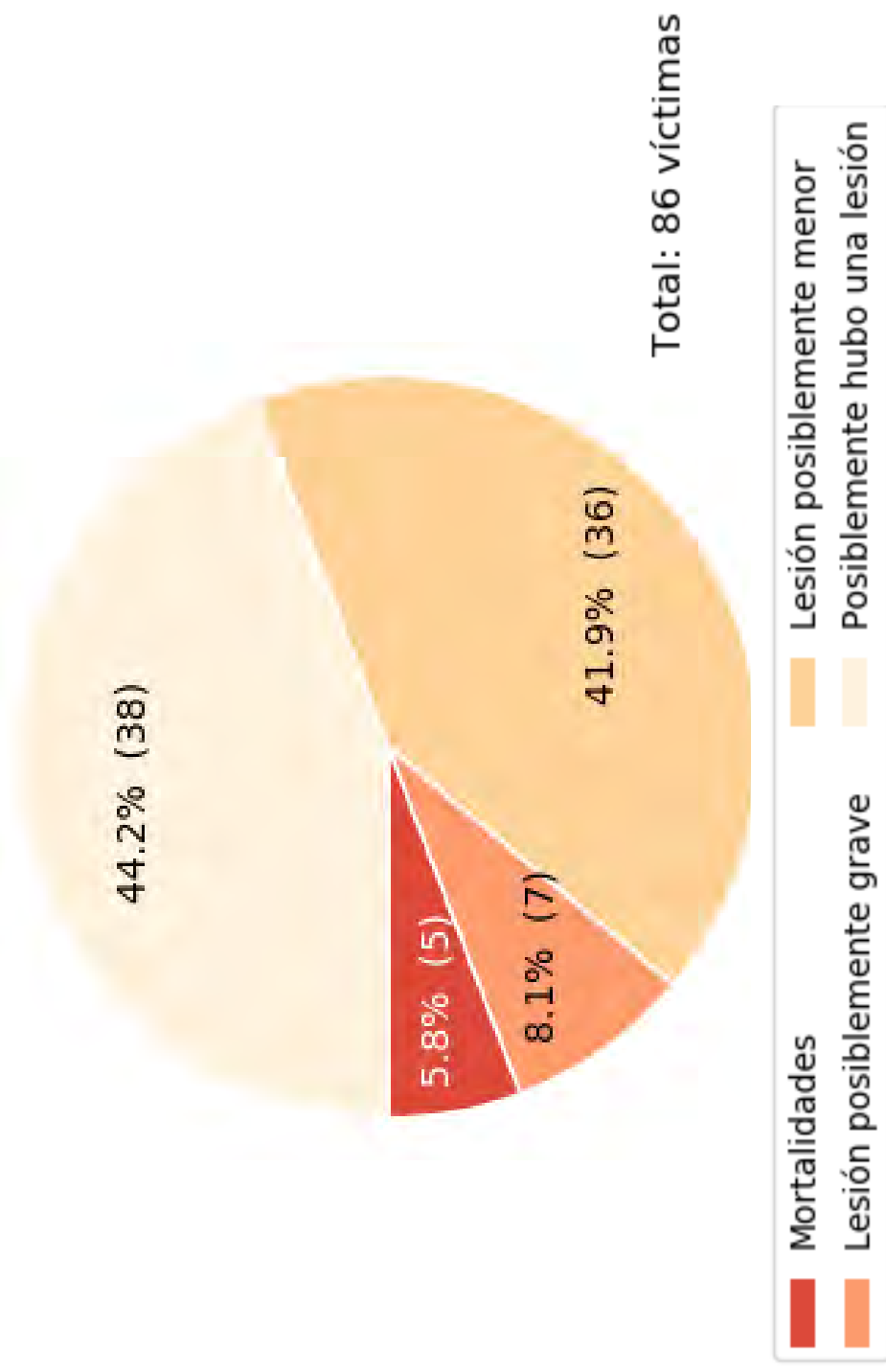
Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 and 2017 son provisional a partir de diciembre del 2018.

Víctimas peatonales por edad y género de la juventud (2013-2017)



Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 and 2017 son provisional a partir de diciembre del 2018.

Gravedad de las víctimas peatonales en los choques peatonales (2013- 2017)



Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 y el 2017 son provisionales a partir de diciembre del 2018

Choques peatonales por tiempo de día y día de semana (2013-2017)

	lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	Total
09:00PM-11:59PM –	1	1	1	1	1	1	0	6
06:00PM-08:59PM –	1	3	5	3	4	4	3	23
03:00PM-05:59PM –	0	1	1	3	4	2	1	12
mediodía-02:59PM –	0	6	0	0	1	2	3	12
09:00AM-11:59AM –	2	0	1	0	1	2	0	6
06:00AM-08:59AM –	0	3	3	1	2	0	2	11
03:00AM-05:59AM –	1	0	0	0	1	0	0	2
medianoche-02:59AM –	1	0	0	1	0	1	1	4
Total	6	14	11	9	14	12	10	76

Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 y el 2017 son provisionales a partir de diciembre del 2018.

Choques peatonales por tipo de infracción (2013-2017)

Total: 76 choques

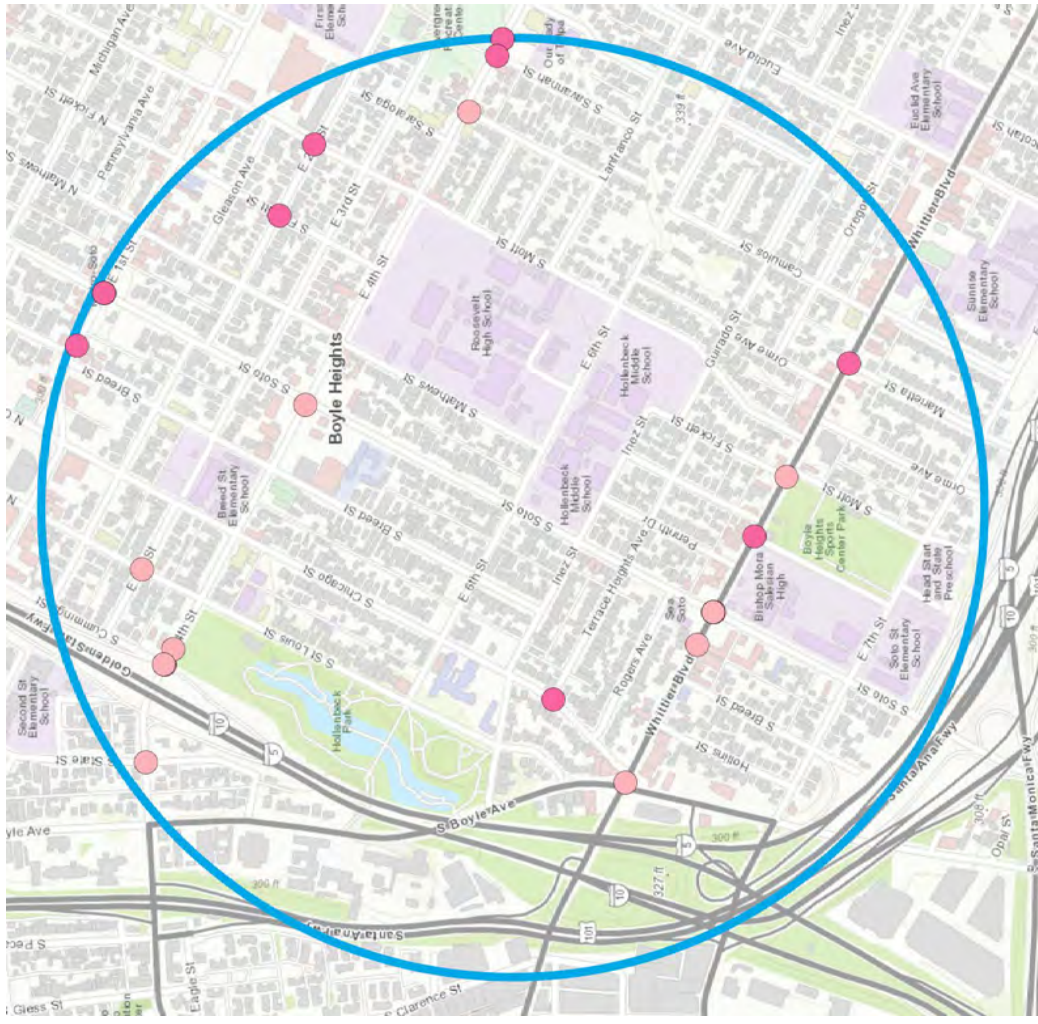
Codigo CVV	descripción	frecuencia/percentil
21950	Fracaso por parte del motorista de ceder el paso a los peatones que están en un cruce marcado o no marcado	22 (28.9%)
21954	Fracaso por parte del peatón de ceder el derecho de paso a los vehículos al cruzar fuera de un cruce marcado o no marcado	12 (15.8%)
22106	Encender un vehículo o echarlo para atrás peligrosamente en una autopista	8 (10.5%)
22350	Conducir a una velocidad peligrosa para las condiciones de la autopista, como el clima, la visibilidad, el tráfico, y/o las medidas de la autopista, o manejar a una velocidad que pone en riesgo a la gente o propiedad	5 (6.6%)
21456	Fracaso de ceder el derecho de paso en un semáforo a los vehículos que ya están en la intersección. Fracaso de obedecer los símbolos del cruce o de terminar de cruzar antes de que se termine la "cuenta regresiva"	4 (5.3%)
21801	Fracaso del motorista de ceder el derecho de paso cuando da una vuelta a la izquierda o una vuelta en U	4 (5.3%)
21453	Fracaso por parte del motorista de no parar en una línea de límite o en un cruce, o no ceder el derecho de paso al peatón al dar la vuelta en una luz roja.	3 (3.9%)
21955	Fracaso por parte del peatón de cruzar en un cruce entre intersecciones adyacentes controladas por señales de tráfico	3 (3.9%)
21956	Fracaso por parte del peatón de caminar a lo largo del borde de la izquierda de una carretera cuando camine fuera de un distrito residencial o de negocios, a menos que cruzar no sea posible	3 (3.9%)
21952	Fracaso por parte del motorista de ceder el derecho de paso a los peatones en las banquetas	2 (2.6%)

Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 y el 2017 son provisionales a partir de diciembre del 2018

Lesiones en los choques ciclistas (2013-2017)

Gravedad de lesión

- Lesiones (Otras visibles) (14)
- Lesiones (Queja de dolor) (10)



Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 y el 2017 son provisional a partir de diciembre del 2018.

Lesiones en los choques ciclistas (2013-2017)

Gravedad de lesión (2013-2017)

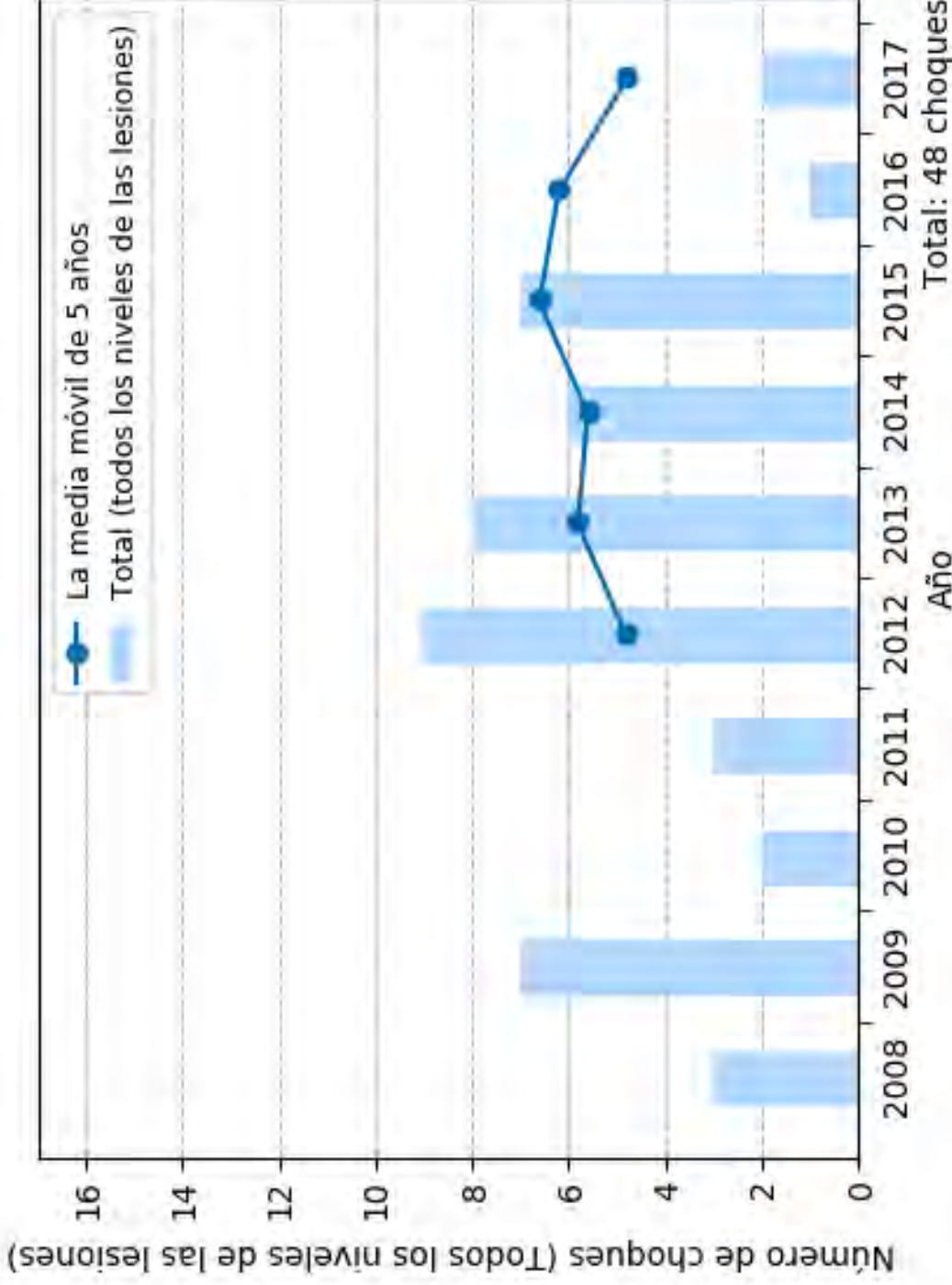
- lesiones (Otras visibles) (14)
- lesiones (Queja de dolor) (10)

2017 Ingreso Medio por hogar



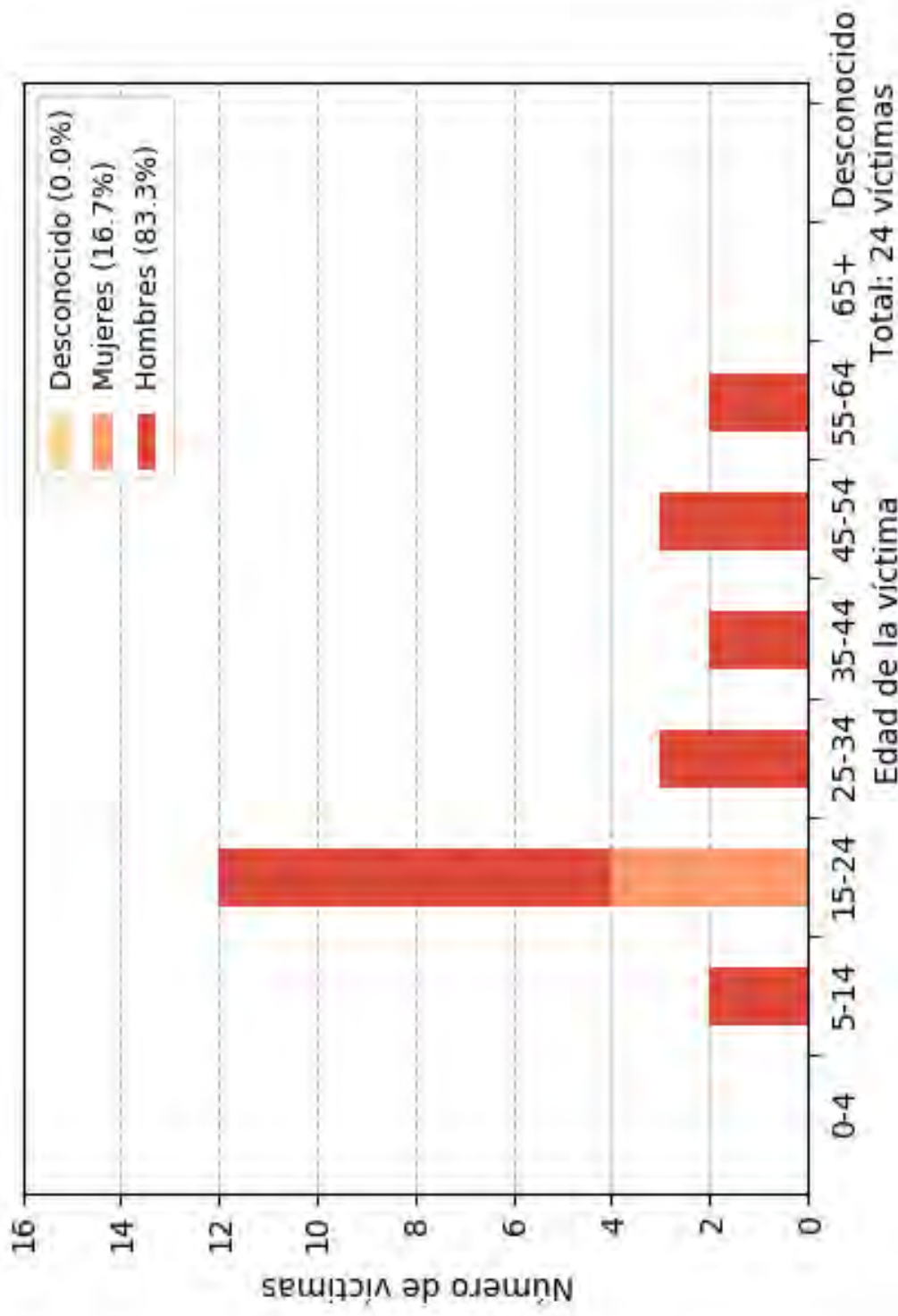
Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 y el 2017 son provisional a partir de diciembre del 2018.

Tendencias en los choques ciclistas



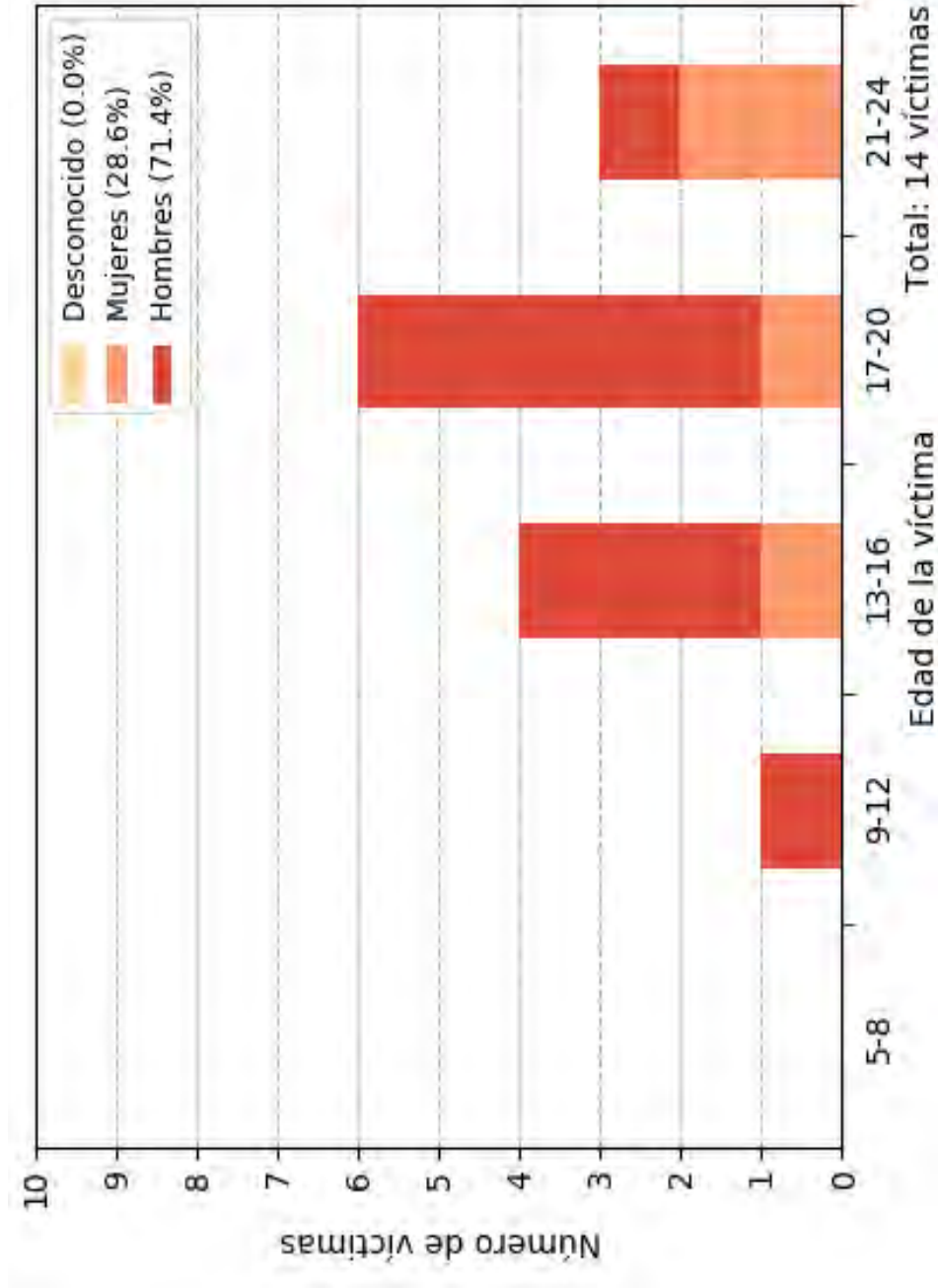
Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2008 al 2017; los datos del 2016 y el 2017 son provisionales a partir de diciembre del 2018

Víctimas ciclistas por edad y género (2013-2017)



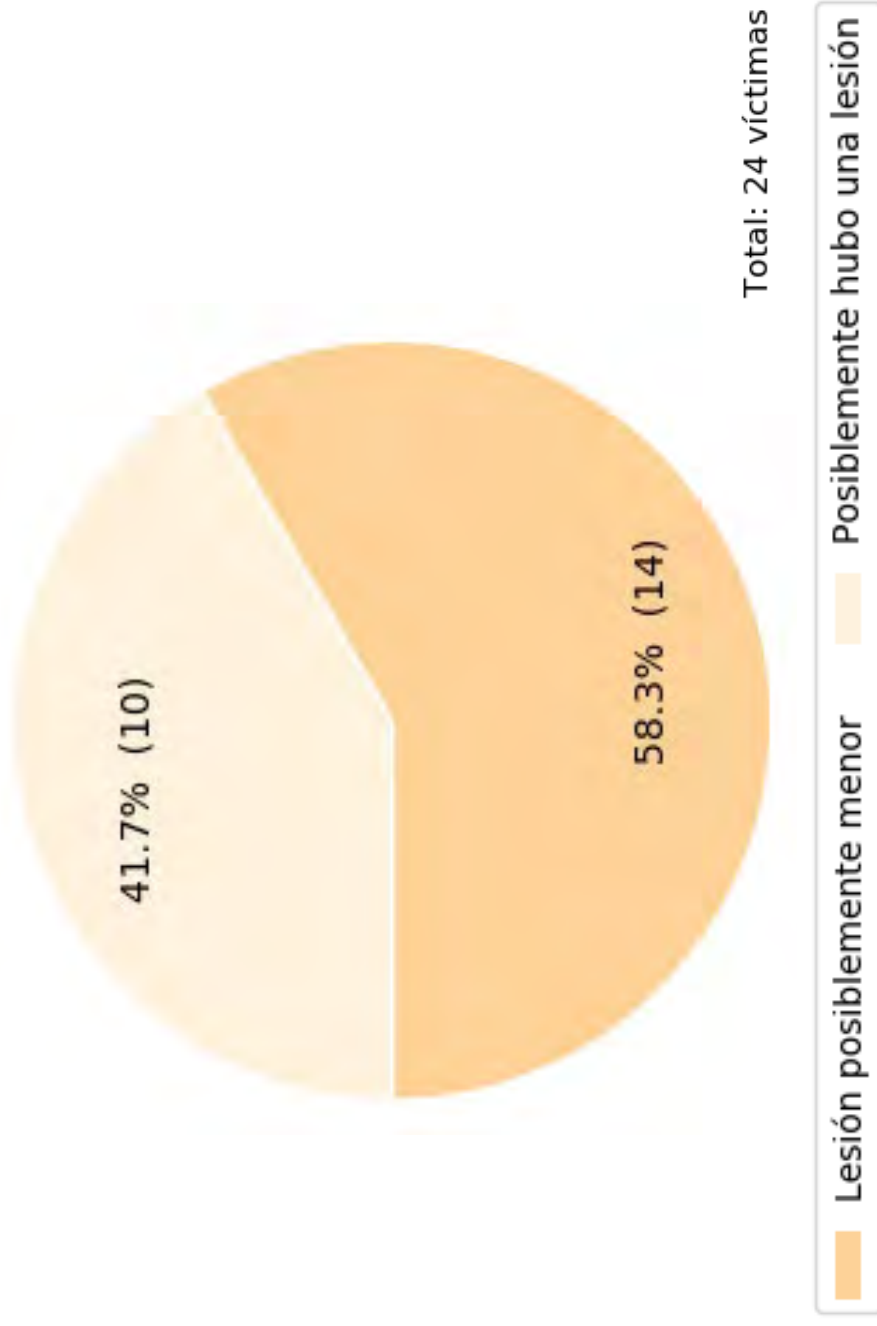
Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 y el 2017 son provisionales a partir de diciembre del 2018.

Víctimas ciclistas por edad y género de jóvenes (2013-2017)



Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 y el 2017 son provisional a partir de diciembre del 2018

Gravedad de las lesiones de las víctimas ciclistas (2013-2017)



Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 y el 2017 son provisionales a partir de diciembre del 2018.

Choques ciclistas por tiempo del día y día de la semana (2013-2017)

	lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	Total
09:00PM-11:59PM -	0	0	0	0	0	0	0	0
06:00PM-08:59PM -	1	0	1	0	0	0	2	5
03:00PM-05:59PM -	1	1	0	1	2	1	0	6
mediodía-02:59PM -	0	1	0	1	2	1	0	5
09:00AM-11:59AM -	1	0	0	0	1	0	0	2
06:00AM-08:59AM -	0	1	2	0	0	0	0	3
03:00AM-05:59AM -	0	0	1	0	1	0	0	2
medianoche-02:59AM -	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	3	3	5	2	6	2	2	23

Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2008 al 2017; los datos del 2016 y el 2017 son provisionales a partir de marzo del 2019

Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 y el 2017 son provisionales a partir de diciembre del 2018

Choques ciclistas por tipo de infracción (2013-2017)

Total: 24 choques

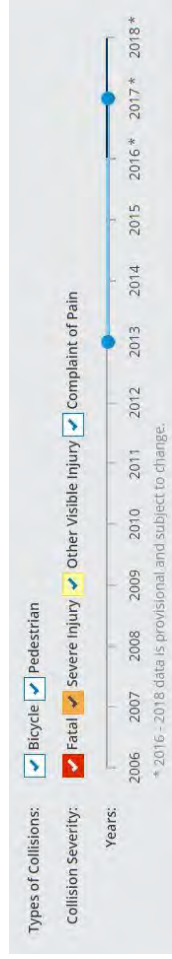
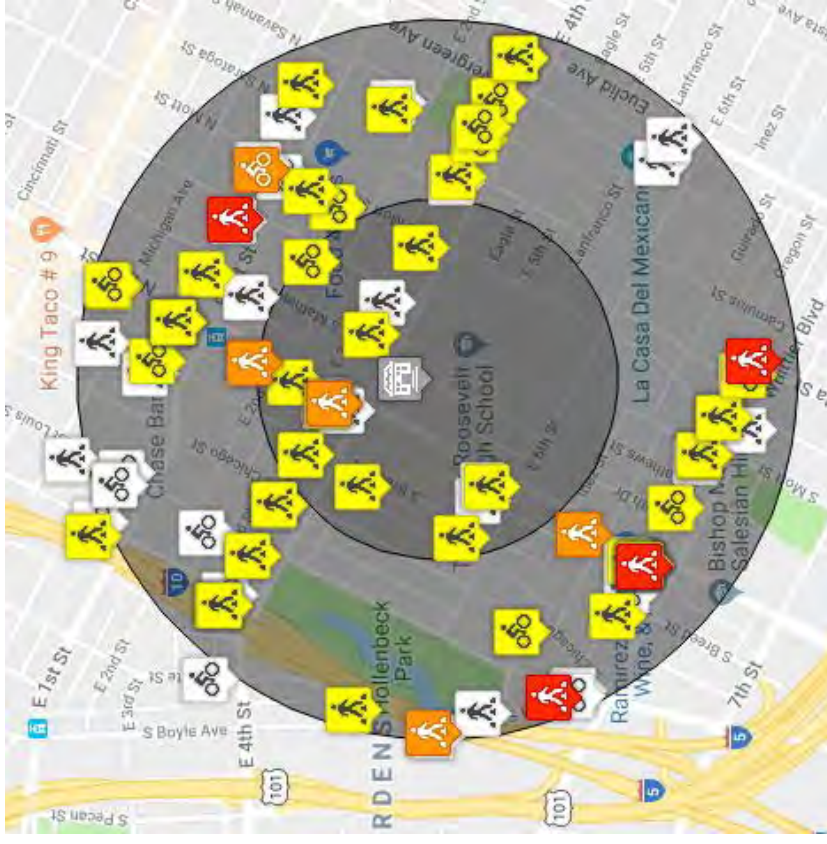
Codigo CVW	descripción	frecuencia/percentil
21650	Fracaso de manejar o montar en bicicleta en la mitad derecha de la calle (existen algunas excepciones)	4 (16.7%)
21801	Fracaso del motorista de ceder el derecho de paso cuando da una vuelta a la izquierda o una vuelta en U	4 (16.7%)
21950	Fracaso por parte del motorista de ceder el paso a los peatones que están en un cruce marcado o no marcado	2 (8.3%)
22107	Dar vuelta o moverse a la derecha o la izquierda peligrosamente en una carretera. Dar vuelta sin señal.	2 (8.3%)

Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2008 al 2017; los datos del 2016 y el 2017 son provisional a partir de marzo del 2019

Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 y el 2017 son provisional a partir de diciembre del 2018.

Choques de peatones y ciclistas (2013-2017)

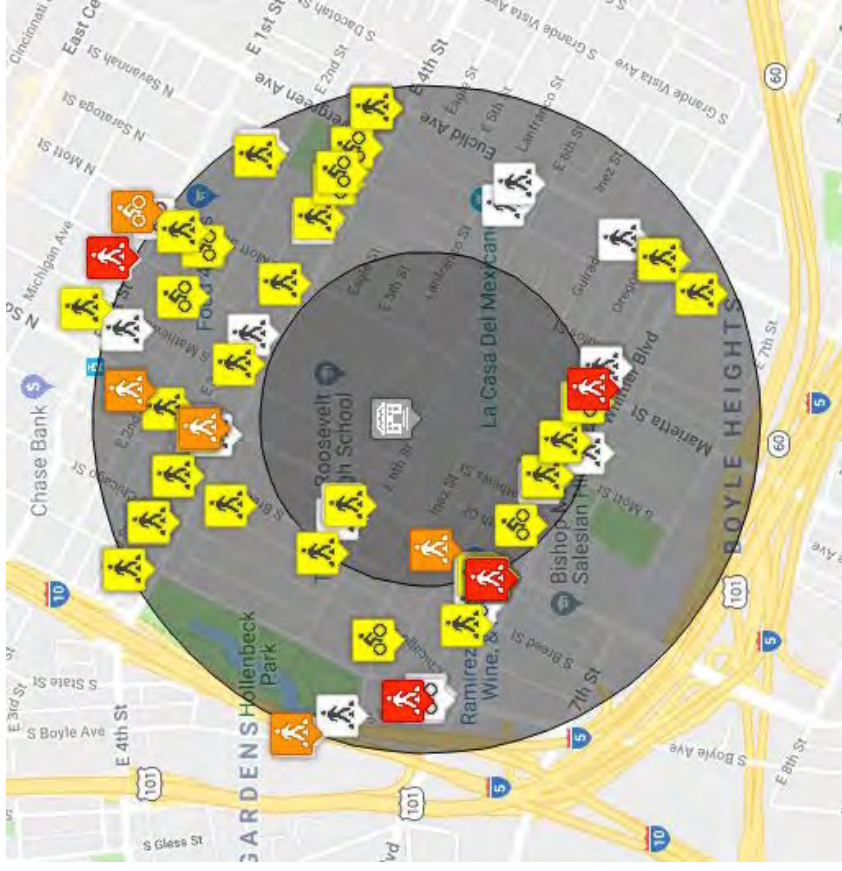
Theodore Roosevelt Senior High
 456 South Mathews Street, Los Angeles, CA
 Los Angeles County
 CDS: 19647331937424



Radius	Fatal	Severe Injury	Visible Injury	Complaint of Pain	Pedestrian	Bicycle	Total
< ¼ mi.	0	2	12	15	27	2	29
¼ - ½ mi.	4	3	40	40	54	33	87
Total	4	5	52	55	81	35	116

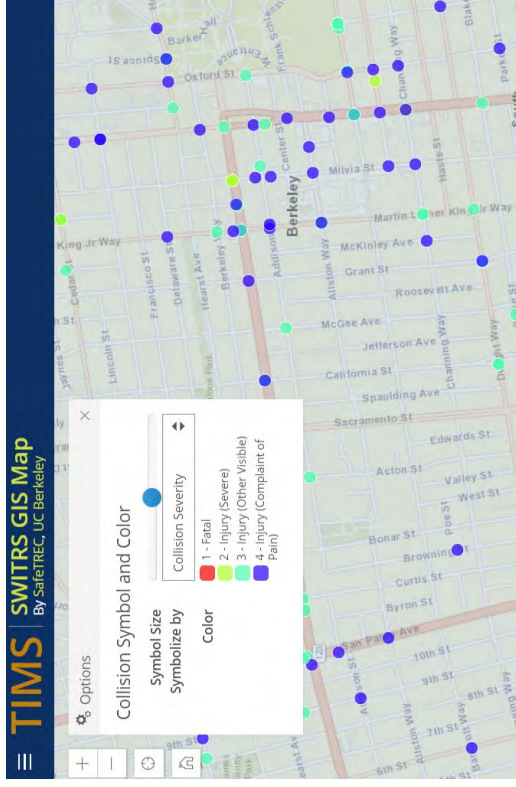
Choques de peatones y ciclistas (2013-2017)

Hollenbeck Middle
 2510 East Sixth Street, Los Angeles, CA
 Los Angeles County
 CDS: 19647336058051



Radius	Fatal	Severe Injury	Visible Injury	Complaint of Pain	Bicycle	Total
<¼ mi.	0	1	6	4	9	11
¼ - ½ mi.	4	4	36	44	69	88
Total	4	5	42	48	78	99

Recursos adicionales



Street Story/
Diario de la calle

Street Story/Diario de la calle es una herramienta para recopilar comentario comunitario en asuntos del transporte seguro. Comparta sus historias de los lugares donde estuvo involucrado en un choque o casi estuvo en un choque, y de los lugares que se sienten seguros o peligrosos en el sitio web:

Transportation Injury Mapping System (TIMS)

TIMS es un sistema en la red que permite a los usuarios analizar y mapear datos del Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) para explorar los datos de los choques. Regístrate gratis para tener acceso a las herramientas y recursos que ofrece TIMS.

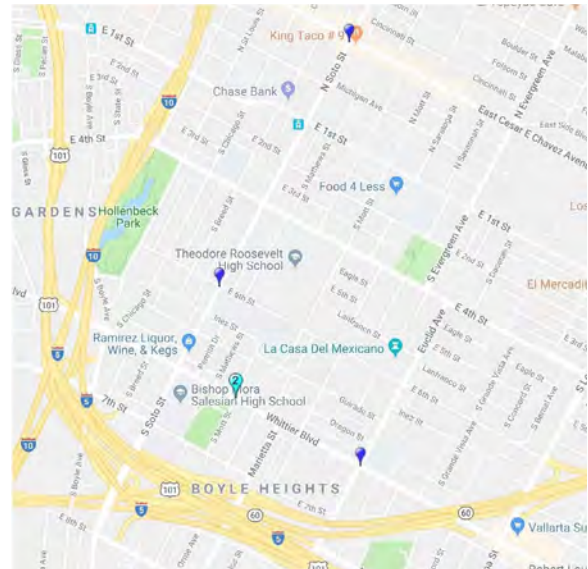
<https://tims.berkeley.edu>

<https://streetstory.berkeley.edu>



Datos adicionales despues de la visita al sitio en Boyle Heights

El comite de planificación solicitó datos adicionales acerca de los datos demográficos y los lugares donde ocurrieron los choques de 12 a 3 de la tarde los martes, y para ver si la salida temprano de la escuela tiene un efecto en el pico de choques. Investigamos más a fondo estos choques y aprendimos que dos de las cinco victimas en los choques de peatones tenían menos de 14 años y en el grupo de edad de 50 a 59. Uno de los cinco choques ocurrieron cerca de la escuela preparatoria Roosevelt y dos cerca de escuela preparatoria Bishop Mora Salesian. Es difícil saber si los dos eventos son relacionados.



Choques que involucraron a peatones los martes de 12 a 3 de la tarde (2013 - 2017)

Pedestrian Collisions on Tuesdays from 12-3 p.m., 2013-2017

Choques de peatones en los martes, de 12 a 3 de la tarde, para los años 2013-2017

