

# Informe de Resumen y Recomendaciones de Paramount

## Comunidades Activas y Seguras (Active and Safe Communities)



**Verano 2025**



UC Berkeley SafeTREC

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

# Reconocimientos

Gracias al Comité de Planificación por invitarnos a su comunidad y colaborar con nosotros para hacer de la Ciudad de Paramount un lugar más seguro para caminar y andar en bicicleta.

Nuestro trabajo se desarrolló en el territorio etnohistórico de los Tongva. Reconocemos que cada miembro de la comunidad de Paramount se beneficia y continúa beneficiándose del uso y ocupación de la tierra Tongva.

## Comité de Planificación

Adriana Figueroa	Paramount Public Works Department (Departamento de Obras Públicas de Paramount)
Brenda Dharid	Residente
Brett Slaughenhaupt	Streets Are For Everyone (Calles Son Para Todos)
Briana Villaverde	Just4LA
Daisy Macedo	Residente
Dawn Fitzgerald	Compton Unified School District (Distrito Escolar Unificado de Compton)
Gardenia Carrillo	Residente
Mara Naruko	Paramount Unified School District (Distrito Escolar Unificado de Paramount)
Nancy Manzano	Residente
Patricia Tu	Paramount Unified School District (Distrito Escolar Unificado de Paramount)
Yesenia Cuarenta	Residente

También deseamos reconocer a Silvina Hernandez de Key Translations International (Traducciones Clave Internacional) por proveer interpretación simultánea del español al inglés durante el taller.

Este informe fue traducido por Mónica Curiel.

## Este informe fue preparado por:

<b>California Walks</b>	<b>UC Berkeley Safe Transportation Research and Education Center (SafeTREC)</b>
Miriam Garcia <a href="https://calwalks.org">https://calwalks.org</a>	Lucia Ornelas Lilette Quetzal Gorostieta <a href="https://safetrec.berkeley.edu">https://safetrec.berkeley.edu</a>

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 OTS.

# **Contenido**

<b>Reconocimientos</b>	<b>2</b>
<b>Introducción</b>	<b>4</b>
El Enfoque del Sistema Seguro	6
<b>Contexto y área de enfoque</b>	<b>9</b>
Políticas y planes locales	10
Datos de choques peatonales y ciclistas	11
<b>Evaluaciones de caminar y andar en bicicleta</b>	<b>16</b>
Bienes y preocupaciones al nivel del vecindario	16
Ruta: San José Avenue, Faulkner Avenue, El Camino Avenue, y Somerset Boulevard	17
<b>Observaciones durante la hora de llegada y salida</b>	<b>25</b>
Observaciones durante la hora de llegada	25
Observaciones durante la hora de salida	28
<b>Recomendaciones de Planificación</b>	<b>30</b>
<b>Recursos</b>	<b>40</b>
<b>Apéndice: Transcripción de la actividad de visualización</b>	<b>42</b>

# Introducción

Comunidades Activas y Seguras<sup>1</sup> (CAyS) es un programa estatal del Centro de investigación y educación en transporte seguro de la Universidad de California, Berkeley (SafeTREC, por sus siglas en inglés) y California Walks (Cal Walks), bajo el Programa Comunitario de Seguridad para Peatones y Ciclistas (CPBSP, por sus siglas en inglés). El programa involucra a residentes y defensores de la seguridad, utilizando el Enfoque de Sistema Seguro, a través de múltiples reuniones y un taller comunitario para desarrollar un plan de acción de seguridad impulsado por la comunidad que busca mejorar la seguridad de quienes caminan<sup>2</sup> y andan en bicicleta en la comunidad y fortalecer la colaboración con las autoridades locales y el personal de las agencias. En consonancia con el Enfoque de Sistema Seguro, el programa CAyS prioriza la reducción de muertes y lesiones graves como resultado de choques de tránsito que involucran a personas que caminan y andan en bicicleta. Este programa apoya las necesidades de les hispanohablantes monolingües al proporcionar un currículo culturalmente sensible y relevante que busca mejorar la seguridad al caminar y andar en bicicleta en las comunidades de toda California.

SafeTREC y Cal Walks (Equipo del Proyecto) trabajaron junto con el Comité de planificación para desarrollar objetivos para el taller comunitario y adaptar su currículo para abordar sus necesidades y prioridades de seguridad.

El taller de CAyS en Paramount fue iniciado por un residente desde hace mucho tiempo y activista de la comunidad, tras sufrir un grave choque de tráfico como peatón y ser testigo de los continuos riesgos para la seguridad en el vecindario. Dicho residente colaboró con la organización [Streets Are For Everyone \(SAFE\)](#) para solicitar un taller en Paramount con el objetivo de:

1. Abordar las preocupaciones sobre la seguridad de peatones y ciclistas que han observado les residentes de la comunidad de Paramount.
2. Empoderar a les residentes y fortalecer la capacidad de la comunidad para abordar, identificar y defender las prioridades en materia de seguridad vial para peatones y ciclistas en Paramount.
3. Reunir a las partes interesadas locales y municipales, organizaciones comunitarias, representantes escolares y defensores de la seguridad vial para peatones y ciclistas, con el fin de fomentar la colaboración, fortalecer las alianzas y establecer un plan de acción que garantice la responsabilidad y la transparencia.

El taller virtual de CAyS Paramount reunió a la comunidad el lunes 14 de julio de 2025. Once personas participaron en el taller, entre ellas residentes de la comunidad y representantes de SAFE, el Distrito Escolar Unificado de Paramount (PUSD por sus siglas en inglés), el Distrito Escolar Unificado de Compton (CUSD, por sus siglas en inglés), la ciudad de Paramount y el Departamento de Obras Públicas de Paramount. Consistió en:

- Una actividad de visualizar en donde los participantes imaginan su comunidad ideal e identifican sus prioridades;
- Una actividad que facilitó conexiones personales y culturales a los siete principios de nuestro Enfoque de Sistemas Seguros a través de una discusión en grupo; y
- Una evaluación de seguridad peatonal y ciclista y un análisis de datos de choques peatonales y ciclistas.

El siguiente reporte resume los resultados del taller realizado el 14 de julio de 2025 y proporciona al Comité de Planificación recomendaciones para la implementación de mejoras de seguridad informadas por los residentes de Paramount.

---

1 Active and Safe Communities, en inglés

2 Personas que rodean usando una patineta, patin, o dispositivo de movilidad como una silla de ruedas o carriola, para viajar por su comunidad cuentan como personas caminando.

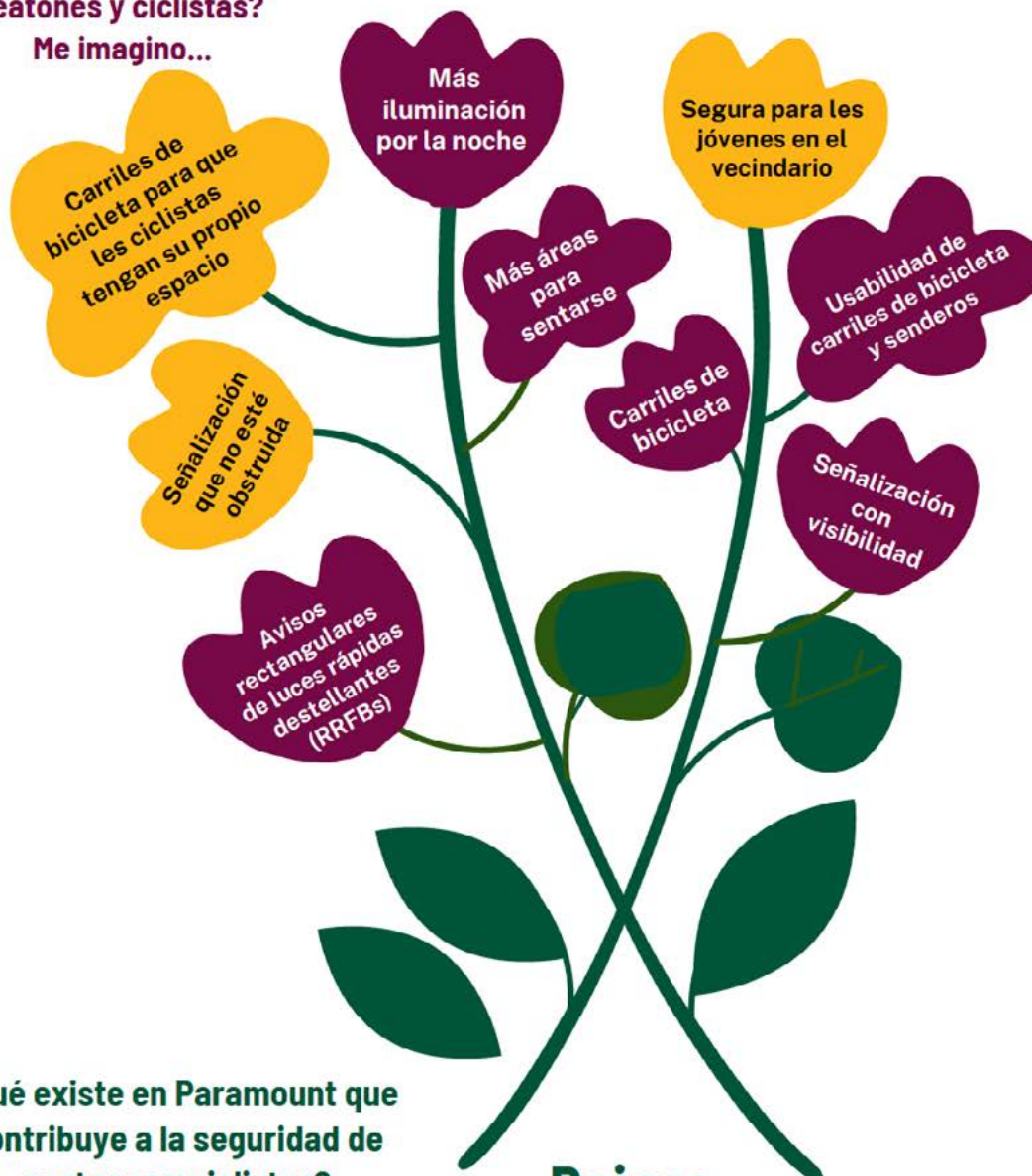


# La actividad de visualizar de la Comunidad de Paramount

¿Qué imaginas en Paramount  
para mejorar la seguridad de  
peatones y ciclistas?

Me imagino...

## Sueños



¿Qué existe en Paramount que  
contribuye a la seguridad de  
peatones y ciclistas?

Mi comunidad tiene ...

## Raíces

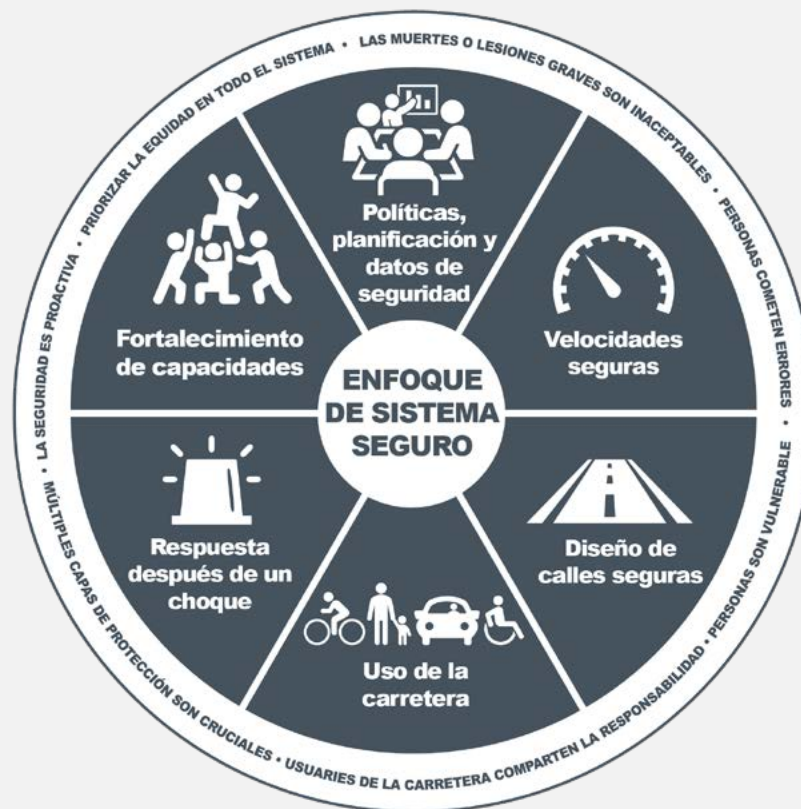
Esta actividad fue adaptada para el programa Comunidades Activas y Seguras, una colaboración entre UC Berkeley SafeTREC y California Walks. La actividad original proviene de la organización Co-designing the Active City. <https://participatoryplanning.ca/tools/vision-exercise>

Participantes del taller contribuyeron a una actividad de visualización, en donde dieron ideas sobre qué les gustaría ver en su comunidad. Consulte el Apéndice para ver la transcripción de los comentarios de la actividad.

## El Enfoque del Sistema Seguro

El impacto de los choques de tránsito se extiende más allá de las víctimas y sus seres queridos e incluye importantes repercusiones económicas y sociales, incluyendo los costos médicos, las consecuencias para la salud, la pérdida de productividad y la calidad de vida. Los datos preliminares del Registro Integrado Estatal del Tráfico (SWITRS, por sus siglas en inglés) para 2024 indican que las colisiones de tránsito causaron 3,376 muertes evitables en todo el estado, de las cuales 950 fueron peatones y 148 ciclistas. Además, en 2024, 16,142 personas resultaron gravemente heridas en choques de tránsito en California, incluyendo 2,531 peatones y 1,255 ciclistas<sup>3</sup>. Las personas que caminan y andan en bicicleta son especialmente vulnerables a la muerte o a lesiones graves cuando ocurre un choque de tránsito. El programa brinda la oportunidad de integrar el Enfoque de Sistema Seguro en programas, políticas y decisiones de diseño relacionadas con el transporte activo en comunidades de toda California para reducir el número de fatalidades y lesiones graves entre las personas que caminan y andan en bicicleta. Las estrategias del CPBSP se enfocan en mejoras de infraestructura, cambios de comportamiento, cambios programáticos y el fomento de defensores de la seguridad a nivel local, regional y estatal.

El Enfoque de Sistema Seguro se fundó en el principio de que las personas cometen errores y que el sistema vial debe adaptarse para anticipar y mitigar los errores humanos. Su marco ha sido adoptado por el Departamento de Transporte de los Estados Unidos, la Oficina de Seguridad de Tráfico de California y el Departamento de Transporte de California (Caltrans, por sus siglas en inglés). El Enfoque de Sistema Seguro, en conjunto con Visión Cero, promueve un cambio de paradigma en la seguridad vial que prioriza la movilidad segura para todos, a la vez que trabaja hacia el objetivo de cero muertes o lesiones graves en nuestras carreteras, un objetivo que continúa siendo ampliamente adoptado tanto en California como en todo los Estados Unidos.



*El Enfoque del Sistema Seguro*

3 Resumen estatal de SWITRS. Sistema de mapeo de lesiones de transporte (TIMS, por sus siglas en inglés). Recolectados de <https://tims.berkeley.edu/>. Los datos de 2024 son provisionales a partir de junio 2025.

La Pirámide de Sistemas Seguros para profesionales de la seguridad vial es un enfoque actualizado para la seguridad vial que demuestra cómo las intervenciones a nivel de una población tienen un mayor impacto que aquellas que dependen del esfuerzo individual<sup>4</sup>. Este modelo destaca el impacto del Enfoque de Sistema Seguro y cómo se puede implementar a través de principios de salud pública que priorizan los enfoques en las causas fundamentales, a nivel de la población. Con este marco, es imperativo involucrar a todas las partes interesadas, desde ingenieros de transporte y planificadores urbanos hasta fabricantes de vehículos, agentes del orden y usuarios cotidianos, para diseñar y operar un sistema de transporte que priorice salvar vidas y minimice las consecuencias graves en caso de un choque.

El Equipo del Proyecto adaptó el Enfoque de Sistema Seguro de la Administración Federal de Carreteras (FHWA, por sus siglas en inglés) ([Federal Highway Administration \(FHWA\) Safe System Approach](#)) para que el marco tenga mayor impacto en la participación comunitaria de base, incorporando la equidad como séptimo principio para abordar las desinversiones históricas y los sesgos institucionales. Estos principios son:

1. La muerte o lesiones graves son inaceptables.
2. Los seres humanos cometen errores.
3. Múltiples protecciones son esenciales.
4. Todos los usuarios de la carretera toman responsabilidad.
5. Los seres humanos son vulnerables.
6. La seguridad es proactiva.
7. La equidad es una prioridad en todo el sistema.

También reemplazamos el elemento de vehículos seguros de la FHWA con dos nuevos elementos: fortalecimiento de capacidades y políticas, planificación y datos de seguridad. Esta adaptación aborda la necesidad de involucrar a comunidades históricamente marginadas e invertir en la seguridad del transporte activo. El elemento de vehículos seguros supone una rotación de vehículos familiares para aquellos que cuentan con nueva tecnología, mientras que la propiedad de vehículos es relativamente baja en las comunidades donde opera el programa CAYs. En su lugar, buscamos proporcionar a las comunidades datos y lenguaje sobre seguridad del transporte activo para promover mejoras de seguridad que promuevan el transporte multimodal en sus comunidades.

1. Los seis elementos de nuestro Enfoque de Sistema Seguro adaptado son:
2. Velocidades seguras: Reducir la velocidad del conductor para reducir la gravedad de las lesiones de todos los usuarios de la vía.
3. Diseño de calles seguras: Diseñar carreteras que se enfocan en personas y reducen el conflicto entre los usuarios.
4. Cómo las personas usan la carretera: Crear oportunidades y ampliar la conciencia sobre caminar, andar en bicicleta y rodar de manera segura.
5. Respuesta después de un choque: Proporcionar atención física y emocional a los supervivientes de un choque y a sus familias.
6. Fortalecimiento de capacidades: Empoderar a las comunidades para que se adueñan de calles y espacios públicos seguros.
7. Políticas, planificación y datos de seguridad: Crear cambios en los sistemas de políticas a nivel local y estatal.

Para más información sobre el Enfoque de Sistema Seguro, consulte nuestro informe de política ([Conducting Community Engagement with a Safe System Lens](#)). Para aprender más sobre las estrategias del Enfoque de Sistema Seguro, por favor consulte nuestro [kit de herramientas](#).

---

4 Ederer, D. J., Panik, R. T., Botchwey, N., & Watkins, K. (2023, agosto). The Safe Systems Pyramid: A new framework for traffic safety. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 21, 1-10. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2023.100905>

## Contexto y área de enfoque

---

La ciudad de Paramount, ubicada en el condado de Los Ángeles, tiene una población de aproximadamente 53,733<sup>5</sup> habitantes, de los cuales el 81 por ciento se identifica como hispano o latino. El ingreso familiar promedio en Paramount en 2023 fue de \$70,912 dólares, inferior al ingreso familiar promedio estatal de \$95,521 dólares y también inferior al ingreso familiar promedio del condado de Los Ángeles, que fue de \$86,587 dólares.

Los límites del área de enfoque para el taller fueron: Rosecrans Avenue al norte, las calles East 72nd Street, 70th Street y Meridian Drive al sur, Garfield Avenue al este y Hunsaker Avenue al oeste. El Comité de planificación eligió estos límites para incluir lugares claves de la comunidad, como la Escuela Preparatoria Manuel Dominguez, la Escuela Primaria Mark Keppel, la Escuela Secundaria Frank Zamboni, la Escuela Primaria William Jefferson Clinton y el Centro de salud infantil y familiar St. John's. Por favor revise los mapas ubicados en las secciones de Observaciones durante la Hora de Llegada y Salida para el límite del área de enfoque del taller en Paramount y para las ubicaciones de las dos escuelas mencionadas previamente (Escuela Primaria Mark Keppel y Escuela Preparatoria Manuel Dominguez).

En la ciudad de Paramount, el 11 por ciento de la población tiene 65 años o más, y el 29 por ciento de los hogares cuenta con al menos una o más personas con discapacidad. Más del 10 por ciento de los hogares en esta zona no disponían de vehículo propio. El segundo medio de transporte más utilizado para ir al trabajo en Paramount, después de los vehículos particulares, es el transporte compartido, que utiliza casi el 12 por ciento de la población. Muy pocos residentes declararon ir al trabajo en bicicleta (0.3 por ciento), mientras que más del 1 por ciento lo hacía a pie y más del 3 por ciento utilizaba el transporte público. Las estimaciones quinquenales de la Encuesta Comunitaria Estadounidense (ACS, por sus siglas en inglés) de 2019 a 2023 están disponibles a solicitud.

---

5 Ciudad de Paramount, California. Oficina del Censo de los Estados Unidos. Obtenido de [https://data.census.gov/profile/Paramount\\_city\\_California?g=160XX00US0655618](https://data.census.gov/profile/Paramount_city_California?g=160XX00US0655618)



## Políticas y planes locales

El Comité de Planificación y el Equipo del Proyecto identificaron las políticas y planes de transporte activo existentes para entender mejor cómo podrían afectar la seguridad de peatones y ciclistas en la comunidad. Las siguientes políticas y planes revisados no pretenden ser una lista exhaustiva, sino un resumen.

El Plan General de Paramount ([Paramount General Plan \(2024\)](#)) sirve como guía de políticas a largo plazo para la ciudad en materia de desarrollo urbano, uso de terreno, vivienda, transporte, espacios verdes, seguridad y servicios comunitarios. Sus objetivos principales incluyen promover un crecimiento equilibrado, mejorar la calidad de vida, garantizar la seguridad pública y preservar el carácter del vecindario. El plan integra la sostenibilidad ambiental, la vitalidad económica y el acceso equitativo a la vivienda y al transporte en toda la ciudad de Paramount.

El informe de Calmar el Tráfico en la San Jose Avenue y Vecindarios de la Ciudad de Paramount ([The City of Paramount San José Avenue and Neighborhood Traffic Calming Report \(2024\)](#)) es un estudio sobre la gestión del tráfico en San José Avenue, entre Myrrh Street y Somerset Boulevard. Analiza la velocidad del tráfico, historial de choques y la necesidad de implementar medidas para la pacificación del tráfico, con el objetivo de atender las preocupaciones de la comunidad, mejorar la seguridad de los peatones en las zonas cercanas a las escuelas y coordinar con la ciudad vecina de Compton.

El Plan de Transporte Activo de Bellflower-Paramount ([Bellflower-Paramount Active Transportation Plan \(2019\)](#)) es un Plan de transporte activo conjunto (ATP, por sus siglas en inglés) desarrollado por las ciudades de Bellflower y Paramount. Este plan tiene como objetivo mejorar la seguridad vial para todos los usuarios y promover un transporte multimodal seguro y cómodo. Además, busca fomentar el uso de medios de transporte activos, como la bicicleta y el caminar, para reducir el número de millas recorridas por vehículos y las emisiones de gases de efecto invernadero en ambas ciudades.

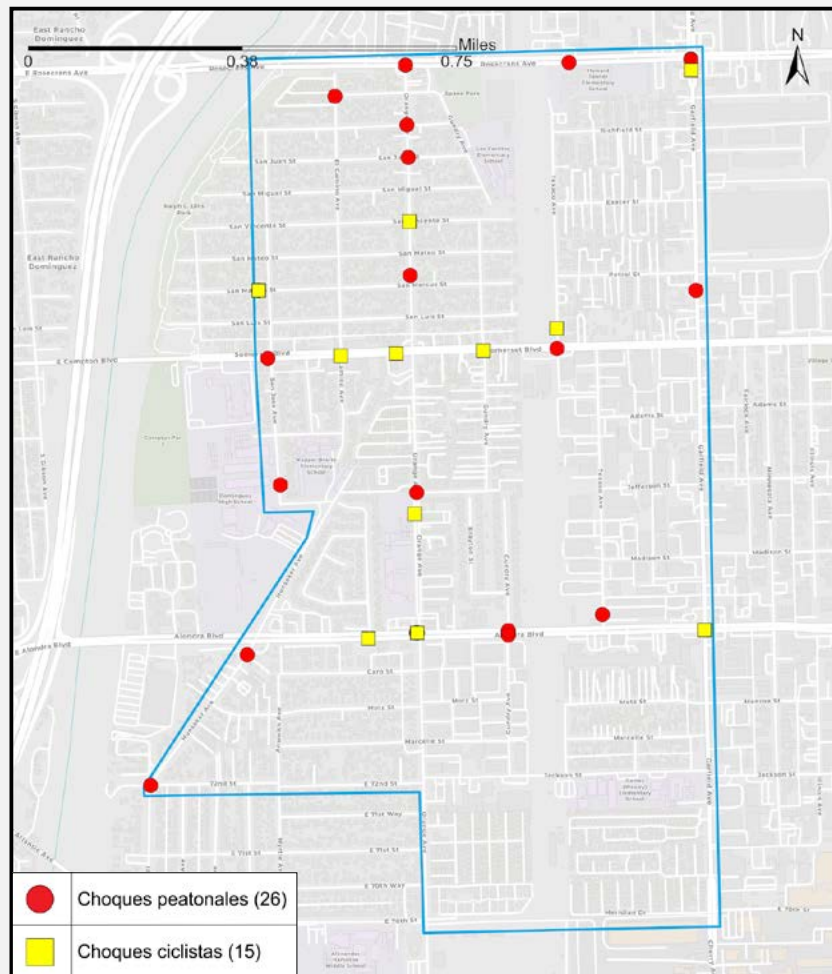
El Plan General de Clearwater Este ([East Clearwater General Plan \(2018\)](#)) abarca la zona delimitada por Paramount Boulevard, Somerset Boulevard, la vía férrea de Union Pacific y Rosecrans Avenue. Este plan promueve una mayor flexibilidad en las opciones de transporte multimodal, fomentando el uso de diversos medios de transporte, como caminar, andar en bicicleta, el transporte público y los sistemas de movilidad compartida, a la vez que mejora la conexión con la futura estación de la Línea Southwest Gateway. A finales de 2023, la ciudad de Paramount lanzó una actualización de este plan, ahora denominado el Plan General de Clearwater ([Clearwater General Plan \(2025\)](#)), para guiar el desarrollo a largo plazo de esta zona central. Entre sus objetivos en materia de transporte sostenible se incluyen el diseño de espacios urbanos con prioridad para los peatones, la mejora de la accesibilidad peatonal y el fomento del uso de medios de transporte alternativos al automóvil, para promover un estilo de vida saludable y reduciendo la dependencia en automóviles.

El Plan de Seguridad Vial Local de la Ciudad de Paramount ([The City of Paramount Local Roadway Safety Plan \(2022\)](#)) sirve como guía estratégica de la ciudad para mejorar la seguridad en las carreteras locales. Sus objetivos clave incluyen identificar ubicaciones con alto índice de colisiones, priorizar las mejoras de seguridad vial, reducir las muertes y lesiones relacionadas con el tránsito y mejorar la seguridad de peatones y conductores. El plan integra un análisis basado en datos, medidas de seguridad proactivas, y coordinación con programas de financiación estatales y federales para crear un sistema de transporte más seguro para todos los usuarios de la ciudad de Paramount.

## Datos de choques peatonales y ciclistas

Según las [Clasificaciones de Choques de la Oficina de Seguridad de Tráfico de California](#)<sup>6</sup>, en 2022, Paramount ocupó el puesto 13º de 104 ciudades con población similar en cuanto a número de personas muertas o heridas en choques de tráfico (la puntuación “1” indica la peor tasa de colisiones). También, ocupó el puesto 18º en cuanto a ciclistas muertos o heridos en choques de tráfico, y el 9º en choques que involucraron a ciclistas menores de 15 años. Cabe destacar que Paramount se situó en el puesto 8º en choques con lesiones o muertes donde hubo fuga del lugar, y en el puesto 10º en choques con peatones de todas las edades.

De manera similar a las clasificaciones de choques anteriores, los siguientes datos están basados en choques peatonales y ciclistas reportados por la policía en el área de enfoque del taller en Paramount. Los datos reportados en esta sección son del Sistema Estatal Integrado de Registros de Tráfico (SWITRS, por sus siglas en inglés) para los años 2015 a 2024. Datos de choques para el año 2023 y 2024 son provisionales a partir de mayo del 2025. Está disponible previa solicitud un análisis completo de los datos de choques peatonales y ciclistas. El siguiente mapa muestra los choques con lesiones que involucran un peatón o un ciclista dentro del área de enfoque del taller entre el año 2020 y 2024.



*Mapa de choques peatonales y ciclistas para el Área de Enfoque del Taller en Paramount en el Condado de Los Angeles, 2020-2024. Fuente: Sistema Estatal Integrado de Registros de Tráfico (SWITRS), 2020-2024; los datos de 2023 y 2024 son provisionales a partir de mayo 2025.*

<sup>6</sup> Según la [página web de la Oficina de Seguridad de Tráfico de California](#) cabe señalar que las clasificaciones de la OTS son solo indicadores de posibles problemas; existen muchos factores que pueden subestimar o sobreestimar la clasificación de una ciudad o condado, los cuales deben evaluarse con base en las circunstancias locales.

## Choques peatonales

En los últimos cinco años, desde 2020 hasta 2024, se registraron 26 choques de tráfico con peatones, de los cuales seis resultaron en lesiones graves o fatales, incluyendo una muerte. La mayoría de estos choques se concentraron en Orange Avenue (seis choques), seguidos por Alondra Boulevard, Rosecrans Avenue y San José Avenue, con tres choques cada una. El 58 por ciento de los choques ocurrieron entre las 3 p.m. y las 9 p.m., y otro 23 por ciento entre las 3 a.m. y las 9 a.m. Los días con el mayor número de choques fueron martes, miércoles, jueves y viernes, con cuatro, cuatro, cinco y siete choques, respectivamente. Veintiuno de los veintiséis choques (el 81 por ciento) ocurrieron entre semana. La principal causa de estos choques fue la falta de respeto a la prioridad del peatón en cruces peatonales, ya sean señalizados o no, lo cual se observó en casi la mitad de los choques (12 choques).

Entre las 26 víctimas de estos 26 choques peatonales, hubo una víctima mortal y cinco lesiones graves, siendo las lesiones leves (20 víctimas) las que representaron el mayor número del total de víctimas lesionadas. Las personas de entre 15 y 34 años representaron el 50 por ciento de todas las víctimas de choques peatonales. La mitad (50 por ciento) de todas las víctimas en choques peatonales fueron hombres, el 46 por ciento fueron mujeres y el cuatro por ciento fueron de género desconocido. Les adultos mayores, o víctimas de 65 años o más, representaron el ocho por ciento de todas las víctimas, y todos fueron hombres. Les adolescentes y adultos jóvenes de entre 13 y 24 años representaron el 27 por ciento de todas las víctimas, y todos fueron hombres.



## Choques ciclistas

En los últimos cinco años con datos disponibles, de 2020 a 2024, se registraron 15 choques de bicicleta en la zona de enfoque, seis de los cuales resultaron en lesiones graves y ningún choque mortal. Los choques de bicicleta se concentraron en Orange Avenue, Somerset Boulevard y Alondra Boulevard, con tres choques cada uno. Otros dos choques ocurrieron en Garfield Avenue. Los martes, miércoles, jueves y viernes fueron los días con más choques, con cuatro, cuatro, tres y tres choques, respectivamente. Catorce de los quince choques de bicicleta (93 por ciento) ocurrieron entre semana. Seis de los 15 choques ocurrieron entre las 3 p.m. y las 6 p.m., y otros cuatro choques ocurrieron entre las 6 p.m. y las 9 p.m. Los factores primarios de colisión (PCF, por sus siglas en inglés) más comunes para los choques de bicicleta incluyeron no conducir o circular por la mitad derecha de la calzada (seis choques) y no ceder el paso al entrar o cruzar una carretera (tres choques).

Entre los 16 ciclistas lesionados en los 15 choques de bicicleta, no hubo fallecidos y seis resultaron con lesiones graves. La mayoría de las víctimas de choques de bicicleta sufrieron lesiones leves, representando el 63 por ciento de las víctimas. La mayor proporción de víctimas de choques de bicicleta, el 38 por ciento, correspondió a personas de entre 35 y 44 años, y la mayoría (81 por ciento) de las víctimas en choques de bicicleta fueron hombres. Los adultos mayores, o víctimas de 65 años o más, representaron el seis por ciento de todas las víctimas y todos fueron hombres. Los niños y jóvenes de entre cinco y 24 años representaron el 38 por ciento de todas las víctimas y todos fueron hombres.



*Mapa demostrando la severidad de choques ciclistas en el área de enfoque del taller en Paramount, 2020-2024. Fuente: Sistema Estatal Integrado de Registros de Tráfico (SWITRS), 2020-2024; los datos de 2023 y 2024 son provisionales a partir de mayo de 2025.*



## Choques fatales y con lesiones graves

Dado que nuestro trabajo se fundamenta en el Enfoque del Sistema Seguro, priorizamos las ubicaciones con un historial de choques fatales y con lesiones graves al revisar el historial de choques. El Equipo de Proyecto identificó los siguientes choques fatales y con lesiones graves que involucran peatones o ciclistas dentro del área de enfoque del taller.

Cinco choques peatonales con lesiones graves ocurrieron en San José Avenue, Alondra Boulevard, El Camino Avenue, Texaco Avenue y San Marcus Street, con un choque adicional con resultado de muerte en Garfield Avenue. De los seis choques con lesiones graves y mortales, tres ocurrieron a la luz del día, dos ocurrieron en la oscuridad en áreas con iluminación pública y uno ocurrió al anochecer. Cuatro de los seis choques se atribuyeron a infracciones de los conductores. Uno se atribuyó a que la persona conduciendo no cedió el derecho de paso a los peatones en un cruce peatonal marcado o no marcado, un segundo se atribuyó a exceso de velocidad en la carretera o conducir a una velocidad peligrosamente alta dadas las condiciones de la carretera o conducir a una velocidad que pone en peligro a las personas o la propiedad, un tercero se atribuyó a que la persona conduciendo no cedió el derecho de paso al ingresar o cruzar una carretera, y el último se atribuyó a que la persona conduciendo no se detuvo en una línea de límite o cruce peatonal en una luz roja o no cedió el derecho de paso a la persona caminando al girar en una luz roja. La mayor proporción de víctimas (dos) eran adultos de entre 35 y 39 años.

Seis choques de bicicleta con lesiones graves ocurrieron en el área de enfoque, y siete personas, incluyendo seis ciclistas y un peatón sufrieron lesiones en todos los choques. El mayor número de choques (tres) ocurrió en Alondra Boulevard, seguido por Somerset Boulevard (dos). De los seis choques de bicicleta con lesiones graves, las infracciones más comunes se atribuyeron a la falta de observar la preferencia de paso de los automóviles (tres), circular por el lado contrario de la vía (dos) e infringir las señales de tráfico (una). La mayor proporción de víctimas (tres) fueron niños y jóvenes de 14 años o menos, y la mayoría (86 por ciento) de las víctimas de choques de bicicleta con lesiones graves fueron hombres. Tres de los seis choques ciclistas ocurrieron en un martes, mientras un choque ocurrió en un jueves, viernes, y sábado cada uno. De los seis choques, uno ocurrió entre las 3 a.m. y las 6 a.m., dos ocurrieron entre las 12 p.m. y las 3 p.m., uno ocurrió entre las 3 p.m. y las 6 p.m., y dos ocurrieron entre las 6 p.m. y 9 p.m.

## Choques relacionados a la velocidad

En los últimos cinco años con datos disponibles, de 2020 a 2024, se produjeron 57 choques relacionados con la velocidad en el área de enfoque del taller. De estos 57 choques, siete resultaron en lesiones graves y 50 en lesiones leves. Tres de los 57 choques involucraron peatones o ciclistas. De estos choques, dos involucraron a un peatón y uno a un ciclista. De los dos choques con peatones, uno resultó en lesiones leves y el otro en lesiones graves. El choque involucrando la bicicleta resultó en una lesión leve.

Para complementar los datos existentes y reflejar mejor las experiencias de la comunidad, el Equipo del Proyecto presentó información sobre Street Story al Comité de Planificación durante la segunda junta de planificación, lo cual fue recibido con entusiasmo. [Historias de la Vía Pública](#) (Street Story) es una plataforma de participación comunitaria desarrollada por UC Berkeley SafeTREC, disponible tanto en inglés como en español, lo que le permite a los residentes, grupos comunitarios y agencia recopilar información sobre choques de tránsito, choques casi ocurridos, peligros generales, y ubicaciones seguras para viajar. La herramienta es gratuita, anónima, y de acceso público. El Equipo del Proyecto creó folletos con un enlace personalizado para cada área, lo que permite a los participantes enviar un informe directamente en el área de enfoque del taller de Paramount. Aunque no se han registrado informes para Paramount, el Comité de Planificación está interesado en utilizar los folletos y las herramientas en sus actividades de divulgación y eventos. Los folletos de Historias de la Vía Pública, creados por el Equipo del Proyecto, están disponibles previa solicitud.



Mapa demostrando los choques peatonales relacionados con la velocidad en el área de enfoque del taller en Paramount, 2020-2024. Fuente: Sistema Estatal Integrado de Registros de Tráfico (SWITRS), 2020-2024; los datos de 2023 y 2024 son provisionales a partir de mayo 2025.

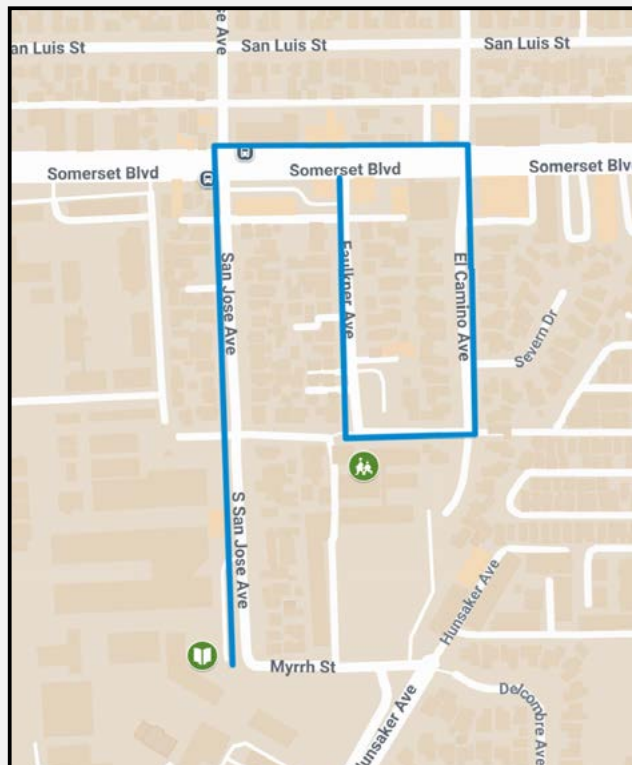
# Evaluaciones de caminar y andar en bicicleta

El Equipo del Proyecto llevó a cabo evaluaciones de seguridad peatonal y ciclista a lo largo de una ruta frecuentemente transitada por residentes de la comunidad. El Comité de Planificación seleccionó la ruta porque se identificó como una ruta utilizada por los estudiantes y sus familias para ir y salir de la Escuela Primaria Mark Keppel y la Escuela Preparatoria Manuel Domínguez. La primera evaluación se realizó durante la visita a la Escuela Primaria Mark Keppel el 20 de mayo de 2025. El Equipo del proyecto también realizó observaciones de llegada y salida en lugares cercanos a la Escuela Primaria Mark Keppel y la Escuela Preparatoria Manuel Domínguez, dada su proximidad a San José Avenue (consulte las observaciones de llegada y salida a continuación para ver los hallazgos). El Equipo del proyecto documentó el comportamiento de peatones y conductores, el flujo de tráfico y las condiciones de la infraestructura durante estos períodos pico para comprender mejor los desafíos y las oportunidades de seguridad. El Equipo del Proyecto facilitó una evaluación y una conversación virtual con los participantes durante el taller a lo largo de la misma ruta, invitando a los residentes a compartir experiencias, perspectivas e inquietudes de primera mano con base en su conocimiento del área y lo que observaron en la visita. Se les pidió a los participantes que identificaran los bienes de la comunidad, evaluaran el estado de la infraestructura y compartieran cómo los usuarios de la vía interactúan con el entorno construido. A continuación, se presenta un resumen de los hallazgos de las evaluaciones viales para peatones y ciclistas en ambas rutas.

## Bienes y preocupaciones al nivel del vecindario

### Bienes

- Los participantes citaron destinos comunitarios claves, entre ellos la Escuela Primaria Mark Keppel (Mark Keppel Elementary School), la Escuela Primaria William Jefferson Clinton (William Jefferson Clinton Elementary School), la Escuela Preparatoria Manuel Domínguez (Manuel Domínguez High School) y el Centro de Salud Infantil y Familiar St. John's (St. John's Well Child and Family Center):
  - Hay tres escuelas, la [Escuela Primaria Mark Keppel](#), la [Escuela Primaria William Jefferson Clinton](#) y la [Escuela Preparatoria Manuel Domínguez](#), ubicadas en las inmediaciones del vecindario, que atienden a estudiantes de primaria y secundaria del Distrito Escolar Unificado de Paramount y del Distrito Escolar Unificado de Compton. Las escuelas ofrecen recursos para estudiantes y cuidadores, así como eventos y programas para jóvenes y familias.



*La ruta de la evaluación de la seguridad peatonal y ciclista a lo largo de la Avenida San José, la Avenida Faulkner, la Avenida El Camino, y el Bulevar Somerset.*

## Bienes y preocupaciones al nivel del vecindario, continuado

### Bienes, continuado

- El [Centro de Salud Infantil y Familiar St. John's](#), ubicado inmediatamente al norte de la Escuela Preparatoria Manuel Domínguez en San José Avenue, brinda atención a comunidades marginadas en Los Ángeles, ofreciendo servicios de salud mental, salud de la mujer, pediatría, odontología y medicina, entre otros servicios, a los residentes de la comunidad.
- La comunidad también cuenta con recursos valiosos que respaldan un viaje más seguro a la escuela, incluidas áreas designadas para carga y descarga en la Escuela Primaria Mark Keppel, múltiples zonas de dejar/recoger a los estudiantes que ayudan a distribuir el tráfico y personal de seguridad activo que ayuda con la seguridad de la zona escolar.
  - Estos elementos existentes proporcionan una base que se puede mejorar a través de esfuerzos de planificación coordinados entre la ciudad de Paramount, el Distrito Escolar Unificado de Paramount y los residentes, y reforzar aún más con la adopción de un plan de Rutas Seguras a la Escuela (SRTS, por sus siglas en inglés).

### Preocupaciones

- Durante la visita al sitio y el taller comunitario, el Comité de Planificación y los participantes plantearon constantemente preocupaciones sobre el exceso de velocidad observado de los conductores, la infraestructura inadecuada para calmar el tráfico y la poca visibilidad de y para los peatones y ciclistas en las zonas escolares.
- Aunque las banquetas cerca de la Escuela Primaria Mark Keppel son continuas y están en buenas condiciones, los participantes enfatizaron la necesidad de mejorar otras infraestructuras de seguridad vial para apoyar el gran volumen de estudiantes que caminan y andan en bicicleta durante los horarios de llegada y salida.
- Varios participantes también expresaron su preocupación por el comportamiento de los conductores en las zonas escolares, en particular a lo largo de San José Avenue y El Camino Avenue, donde las carreteras anchas y la ausencia de túmulos de velocidad puede contribuir a que los conductores alcancen velocidades inseguras.

## Ruta: San José Avenue, Faulkner Avenue, El Camino Avenue, y Somerset Boulevard

San José Avenue y las calles residenciales cercanas de Faulkner Avenue, El Camino Avenue y Somerset Boulevard experimentan un alto tránsito peatonal durante la hora de llegada y salida de las escuelas, ya que los estudiantes y sus familias se desplazan a pie o en bicicleta. San José Avenue sirve como una ruta de conexión clave para estudiantes, familias y personal escolar, y es transitada con frecuencia por los residentes de la comunidad debido a su proximidad a múltiples destinos clave, como la Escuela Primaria Mark Keppel, la Escuela Primaria William Jefferson, la Escuela Preparatoria Manuel Domínguez y el Centro de salud infantil y familiar St. John's. Su función de apoyo a los servicios escolares y de transporte público subraya su importancia diaria en Paramount. Sin embargo, el servicio de transporte público a través de [Compton Renaissance](#) en San José Avenue (Ruta 4) sirve principalmente a los residentes de Compton, aunque la calle bordea los límites de las ciudades de Paramount y Compton. Los participantes señalaron que la percepción de exceso de velocidad y los casi choques entre conductores y otros usuarios de la vía generan preocupación por la seguridad de quienes utilizan el corredor. El Comité de Planificación también destacó Somerset Boulevard, una arteria vial ancha, como una vía donde se han observado altas velocidades. Esta ruta sirve como vía hacia destinos comunitarios destacados para estudiantes, residentes y usuarios de la carretera que navegan entre vecindarios, escuelas y servicios. Algunos corredores en y adyacentes a esta ruta, como San José Avenue, Mark Keppel Street, Somerset Boulevard, Myrrh Street y Hunsaker Avenue, pueden estar sujetos a diferentes límites jurisdiccionales o a lo largo de una frontera jurisdiccional. Consulte el mapa en la página 5 del Informe de Calma del Tráfico Vecinal de San José Avenue y la Ciudad de Paramount ([City of Paramount San José Avenue and Neighborhood Traffic Calming Report](#)) para ver si se encuentran dentro de los límites de la ciudad de Compton o Paramount.



## Bienes

Diversas infraestructuras para calmar el tráfico existen alrededor y en San José Avenue para apoyar la seguridad de peatones y ciclistas:

- Un guardia de cruce en la intersección de Somerset Boulevard y San José Avenue durante el horario de llegada y salida de la escuela ayuda a les estudiantes y sus familias a cruzar la calle de manera segura en presencia de otros usuarios de la carretera.
- Hay letreros con el mensaje “Slow Down for a Safer Community (Disminuya la velocidad para una comunidad más segura)” en varios puntos de los tramos norte y sur de San José Avenue. Un residente comentó que estos letreros se instalaron recientemente a finales de mayo.
- Los cruces peatonales con escaleras amarillas ubicados en las intersecciones de Mark Keppel Street y San José Avenue, Mark Keppel Street y Faulkner Avenue, y San José Avenue y Myrrh Street aumentan la visibilidad y la conciencia de les peatones que cruzan la calle.

Les estudiantes y sus familias utilizan transporte activo y practican conductas que ayudan a mantenerse seguros a sí mismos y a los demás cuando viajan hacia y desde la escuela:

- El Equipo del Proyecto observó a estudiantes y otros peatones caminando en grupos a lo largo de la ruta peatonal. Esto fue especialmente notable entre les estudiantes de preparatoria que se dirigían por Mark Keppel Street a la Escuela Preparatoria Manuel Domínguez y a la escuela de continuación. El hecho de que les estudiantes viajaran en grupos durante las horas de llegada y salida mejoró significativamente la visibilidad para todos les peatones en el área.
  - Los grupos grandes de estudiantes que caminan, andan en bicicleta o patinan pueden servir como una medida natural para calmar el tráfico. Su visibilidad constante durante las horas punta y a lo largo del día ofrece la oportunidad de mejorar la seguridad con señalización complementaria, infraestructura para calmar el tráfico y cruces peatonales mejorados.
- El Equipo del Proyecto observó a estudiantes usando bicicletas y patinetes eléctricos, lo que indica que la comunidad utiliza y potencialmente fomenta los modos de transporte activo. Estos patrones resaltan la necesidad de infraestructura adaptada para bicicletas y patinetes en las zonas escolares y sus alrededores.

Hay servicios comunitarios importantes que les participantes destacaron en puntos a lo largo de la ruta de evaluación de caminata y andar en bicicleta:

- Según les participantes, un programa de taxistas, gestionado por el distrito escolar, apoya a estudiantes con discapacidades físicas y de aprendizaje o los que viven más lejos de la comunidad. Les conductores recogen a les estudiantes en el estacionamiento escolar designado frente a la Escuela Primaria Mark Keppel y los transportan a un centro de aprendizaje durante una parte del día. Les conductores los dejan más tarde en el mismo lugar.
- Una parada de autobús de la Ciudad de Compton Renaissance, ubicada en San José Avenue, cerca de la intersección de San José Avenue y Somerset Boulevard, ofrece opciones de transporte público local para estudiantes y sus familias. También hay autobuses de Metro Los Ángeles que prestan servicio a les residentes de Paramount, con una parada observada en el tramo este Somerset Boulevard, cerca de la intersección con San José Avenue.
- La presencia de múltiples campus escolares en la zona, incluyendo escuelas primarias, secundarias y preparatorias, contribuye a un alto tráfico peatonal y ciclista constante durante todo el día. Esto resalta la necesidad de contar con rutas bien mantenidas para ir y salir de la escuela, así como con infraestructura de seguridad para peatones y ciclistas. También brinda oportunidades para mejoras de infraestructura e iniciativas programáticas que benefician a estudiantes, familias y personal escolar.

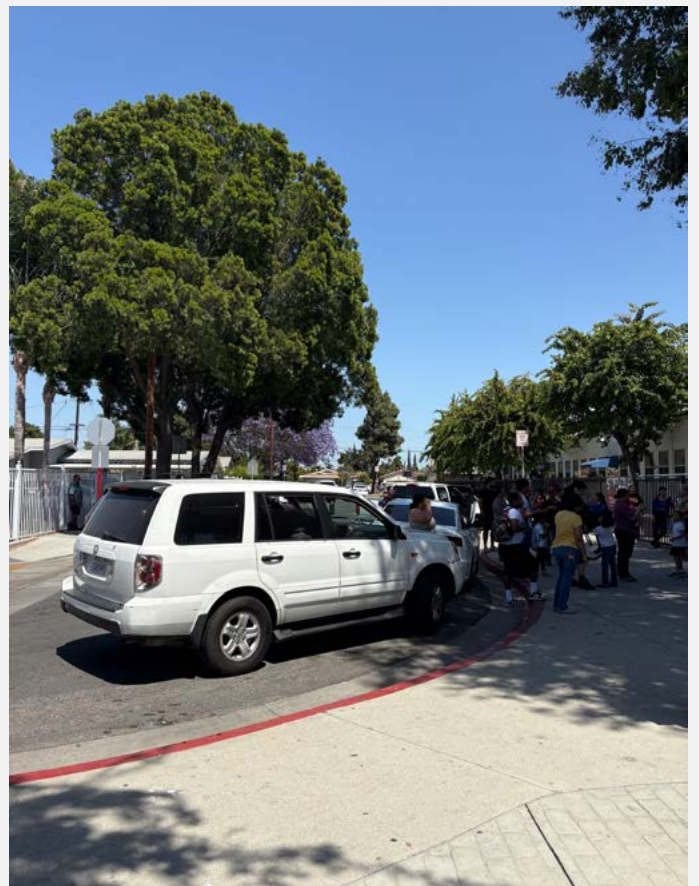
## Bienes, continuado



*Una familia cruza en la intersección del Somerset Boulevard y San Jose Avenue durante la hora de llegada escolar, acompañados por un guardia de cruce con un chaleco de alta-visibilidad.*



*Hay letreros de "Slow Down for a Safer Community (Reduzca la Velocidad para una Comunidad Más Segura)" colocados en la intersección de San Jose Avenue y Somerset Boulevard, para los conductores viajando hacia el norte en San Jose Avenue.*



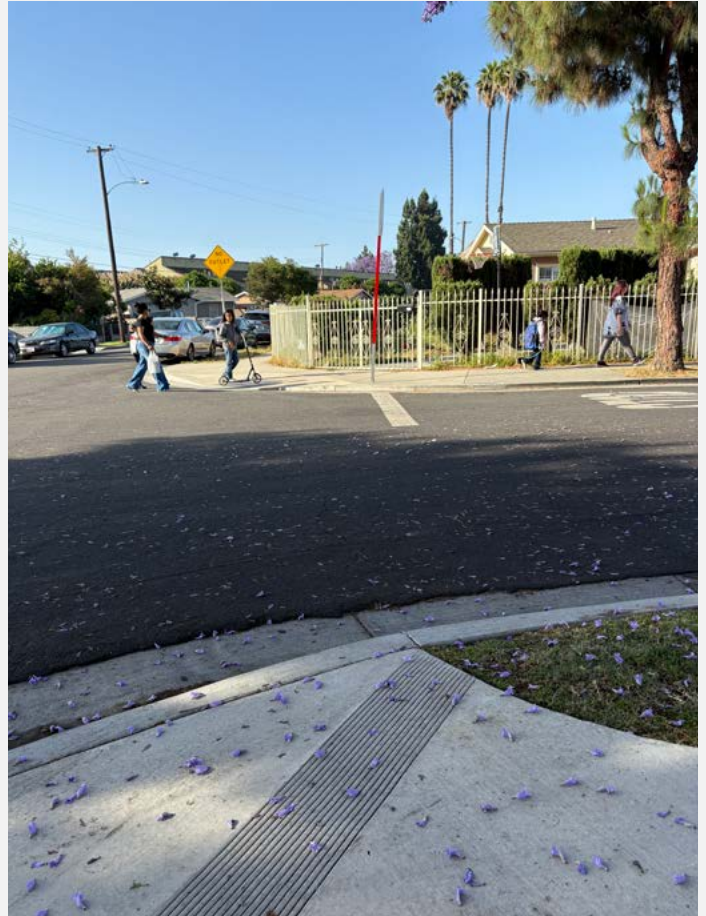
*El Equipo del Proyecto observó a conductores navegando por la calle más cuidadosamente cuando había grupos grandes de estudiantes presentes.*



## Bienes, continuado



*Una parada de autobús para la ruta de autobús de la Ciudad de Compton Renaissance está colocada en la intersección de la San José Avenue y Somerset Boulevard. Esta parada podría proveer una opción de tránsito público accesible para los estudiantes y sus familias.*



*Un estudiante viajando con un miembro de su familia usa un patín eléctrico para viajar hacia al oeste en Mark Keppel Street hacia la Escuela Primaria Mark Keppel.*

## Preocupaciones

- Se observaron comportamientos peligrosos de los conductores en la ruta de caminar y andar en bicicleta:
  - El exceso de velocidad y las maniobras peligrosas, incluyendo giros en U prohibidos, paradas en marcha y conductores que bloquean los cruces peatonales, fueron observados por el Equipo del Proyecto y los participantes a lo largo de San José Avenue. Estas conductas pueden aumentar el riesgo de conflictos entre los usuarios de la vía, especialmente durante la llegada y salida de los estudiantes, cuando la congestión vehicular es mayor que fuera de las horas punta.
    - Un estudio realizado, el Informe de Calmar de Tráfico en San Jose Avenue y Vecindarios en la Ciudad de Paramount ([City of Paramount San Jose Avenue and Neighborhood Traffic Calming Report](#)), encontró que la velocidad del percentil 85 en San Jose Avenue está dentro del límite publicado, en el momento que se llevó a cabo. Es posible que se puedan lograr más reducciones debido a los recientes cambios en la legislación de California y el Kit de herramientas de velocidades seguras de California de SafeTREC ([SafeTREC's California Safe Speeds Toolkit](#)) puede ayudar a las jurisdicciones locales a establecer límites de velocidad más seguros que se adapten a todos los usuarios de la carretera utilizando los principios del Sistema Seguro.
  - Los conductores suelen dejar a los estudiantes en zonas sin zonas de carga designadas, lo que provoca cruces a mitad de cuadra cerca de las entradas de la Escuela Primaria Mark Keppel y la Escuela Preparatoria Manuel Domínguez, lo que obliga a los estudiantes a navegar el tráfico vehicular fuera de los cruces peatonales marcados. Cruzar a mitad de cuadra representa un peligro para los peatones, ya que puede crear problemas de visibilidad entre los conductores y los peatones que cruzan, lo que aumenta el riesgo de un choque peatonal. La Escuela Preparatoria Manuel Domínguez carece de una zona de carga designada en la entrada de la escuela en San José Avenue. Los conductores con frecuencia se estacionan en doble fila, se detienen en el carril de circulación o dan vueltas en U ilegales en la intersección de San José Avenue y Myrrh Street, junto a la entrada de esta escuela, para evitar la congestión al norte de la escuela sobre San José Avenue, lo que crea condiciones inseguras para los estudiantes que entran o salen de los vehículos.
- Existen pocas instalaciones que apoyan la seguridad de peatones y ciclistas en la ruta peatonal y ciclista. Cabe destacar la falta de señalización y cruces peatonales observados:
  - Las copas de los árboles demasiado grandes cerca de los cruces peatonales en la intersección de Mark Keppel Street y San José Avenue reducen la visibilidad de los peatones y pueden comprometer la seguridad durante el horario escolar y los viajes nocturnos cuando la iluminación es tenue.
  - El Equipo de Proyecto observó personas cruzando frecuentes a mitad de cuadra y a una limitada conciencia de los conductores sobre los peatones.
  - Aunque hay algunas instalaciones que apoyan la seguridad de peatones y ciclistas, como banquetas anchas, Somerset Boulevard y San José Avenue carecen de carriles de bicicletas designados y otra infraestructura para respaldar la visibilidad y la seguridad de los ciclistas.
- Fue una falta de señalización para la visibilidad y concienciación de las personas observado, incluidos los niños y las familias que caminan y viajan en bicicleta hacia y desde la escuela, en San José Avenue, Faulkner Avenue, El Camino Avenue y Mark Keppel Street:
  - La falta de señalización de límite de velocidad reducido en zona escolar observada cerca de la intersección de San José Avenue con Mark Keppel Street puede reducir la percepción de los conductores sobre la presencia de estudiantes y familias. También parece haber una falta de marcas viales de alta visibilidad al ingresar a la zona escolar de la Escuela Primaria Mark Keppel.



## Preocupaciones, continuado

- La señalización de límite de velocidad reducido en zona escolar parece ser inexistente en Faulkner Avenue.
- La intersección de El Camino Avenue con Mark Keppel Street, inmediatamente al este de la Escuela Primaria Mark Keppel, parece carecer de señalización de límite de velocidad reducido en zona escolar, lo que puede resultar en una menor percepción de los conductores sobre los estudiantes y familias que caminan y andan en bicicleta. La señalización de límite de velocidad reducido en zona escolar parece ser generalmente deficiente alrededor de la Escuela Primaria Mark Keppel.
- San José Avenue y gran parte de sus alrededores generalmente carecen de señalización de límite de velocidad reducido en zona escolar, lo que podría ayudar a concienciar a los conductores sobre los estudiantes y familias que caminan y andan en bicicleta, si es implementado apropiadamente. La ausencia de señalización puede contribuir a conductas inseguras en los conductores y puede reducir la seguridad general de peatones y ciclistas en las zonas escolares de la Escuela Primaria Mark Keppel y la Escuela Preparatoria Manuel Domínguez.
- Les estudiantes y residentes expresaron preocupaciones sobre la visibilidad de peatones debido a la falta de iluminación a escala peatonal e infraestructura entorpecedor:
  - La iluminación inadecuada se mencionó como una preocupación. Los participantes compartieron que caminar de noche por las avenidas San José, Hunsaker y Mark Keppel no se siente seguro para los residentes de la comunidad debido a la iluminación limitada y la baja visibilidad de los peatones en estas vías.
  - La baja visibilidad de los peatones debido a los vehículos estacionados, los amplios radios de giro y la infraestructura obstructiva en la intersección de las calles Myrrh y San José aumenta aún más el riesgo de conflictos entre todos los usuarios de la vía.
  - El Equipo del Proyecto observó una falta de incrementación de visibilidad ([daylighting](#)), lo que impide estacionar a menos de 20 pies (6 metros) de cualquier cruce peatonal, marcado o no, para mejorar la visibilidad, cerca de los cruces peatonales en la intersección de Mark Keppel Street y San José Avenue<sup>7</sup>. Esto puede reducir la visibilidad peatonal y comprometer la seguridad durante el horario escolar y los desplazamientos nocturnos, cuando la iluminación es tenue.
- Los participantes también notaron la ausencia de iniciativas comunitarias de educación y divulgación que promuevan hábitos de viaje seguros tanto para conductores como para usuarios vulnerables de la vía pública. Las campañas de mensajes de seguridad dirigidas a jóvenes y familias, centradas en la seguridad al cruzar, andar en bicicleta y caminar, son especialmente importantes para los estudiantes de la Escuela Primaria Mark Keppel y la Escuela Preparatoria Manuel Domínguez.
- San José Avenue corre a lo largo del límite de las ciudades de Paramount y Compton, lo que contribuye a una aplicación inconsistente de leyes de tráfico y complica los esfuerzos para gestionar el tráfico de manera segura y uniforme en las zonas escolares debido a discrepancias en la jurisdicción.

Cabe destacar que el Equipo del Proyecto fue informado sobre el próximo Proyecto de Repavimentación de Calles del Vecindario de la Ciudad de Paramount, que podría abordar las preocupaciones mencionadas anteriormente. El proyecto se adjudicó recientemente y la construcción está programada para comenzar en octubre de 2025. El proyecto incluirá nuevas líneas de señalización, señalización y medidas de calmado del tráfico en las calles a lo largo de esta ruta, incluida San José Avenue.

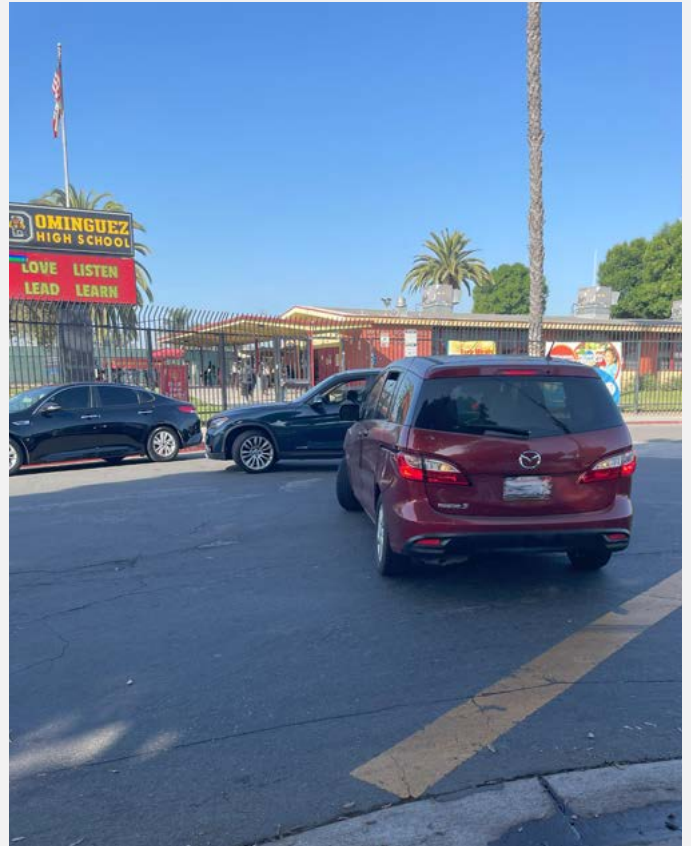
---

<sup>7</sup> Los cruces peatonales en esta intersección pueden estar sujetos a diferentes límites jurisdiccionales o a lo largo de un límite jurisdiccional. Consulte el mapa en la página 5 del Informe de Calma del Tráfico de San José Avenue y el Vecindario de la Ciudad de Paramount ([City of Paramount San Jose Avenue and Neighborhood Traffic Calming Report](#)) para ver si se encuentran dentro de los límites de la ciudad de Compton o Paramount.

## Preocupaciones, continuado



*Un estudiante camina en una zona de descenso escolar durante el descenso por la mañana, navegando alrededor de conos de tráfico anaranjados y vehículos encendidos sin moverse.*



*Los conductores regularmente hacen vueltas en U ilegales en medio de la intersección cerca de la entrada de la Preparatoria Manuel Dominguez, aumentando el riesgo de casi choques entre conductores y peatones.*



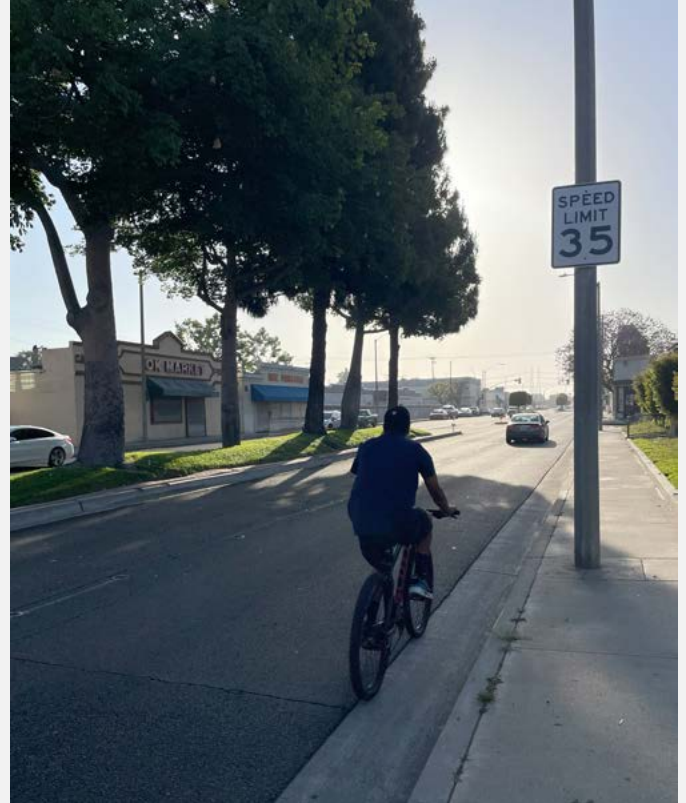
*Una falta de despeje visual en las intersecciones en todos los cruces de peatones marcados en la intersección del Mark Keppel Street y San Jose Avenue reduce la visibilidad peatonal y compromete la seguridad durante horas escolares y viajes en el atardecer cuando hay poca luz.*



## Preocupaciones, continuado



*Los carros se estacionaron muy apretados cerca de la Preparatoria Manuel Dominguez durante el descenso en la mañana, bloqueando una entrada residencial y limitando el acceso seguro peatonal.*



*Un ciclista viaja hacia el este en Somerset Boulevard en la calle al lado de motociclistas. Al Somerset Boulevard y San Jose Avenue le faltan carriles de bicicletas protegidas y otra infraestructura para apoyar la visibilidad y seguridad ciclista.*

# Observaciones durante la hora de llegada y salida

---

El Equipo del Proyecto realizó observaciones de llegada y salida durante la visita de campo realizada el martes 20 de mayo de 2025 a la Escuela Primaria Mark Keppel. Se seleccionaron cuatro puntos de observación por su proximidad a las entradas de la escuela y su importancia como intersecciones claves para los estudiantes y familias que viajan hacia y desde la Escuela Primaria Mark Keppel y la Escuela Preparatoria Manuel Domínguez. Estos puntos de observación fueron: la intersección de Somerset Boulevard y San José Avenue, la entrada de la Escuela Primaria Mark Keppel en la intersección de Mark Keppel Street y Faulkner Avenue, la intersección de Mark Keppel Street y El Camino Avenue, y la entrada de la Escuela Preparatoria Manuel Domínguez en la intersección de San José Avenue y Myrrh Street.

El Equipo de Proyecto catalogó el comportamiento de la gente que manejaba y caminaba en dos categorías: comportamiento deseado y comportamiento de riesgo. El Equipo de Proyecto consideró el comportamiento deseado como acciones o infraestructura que promueve la seguridad estudiantil, y comportamientos de riesgo como acciones peligrosas o infraestructura que pone a los estudiantes en riesgo. La herramienta para Observaciones durante la Hora de Llegada y Salida está disponible a solicitud.

## Observaciones durante la hora de llegada

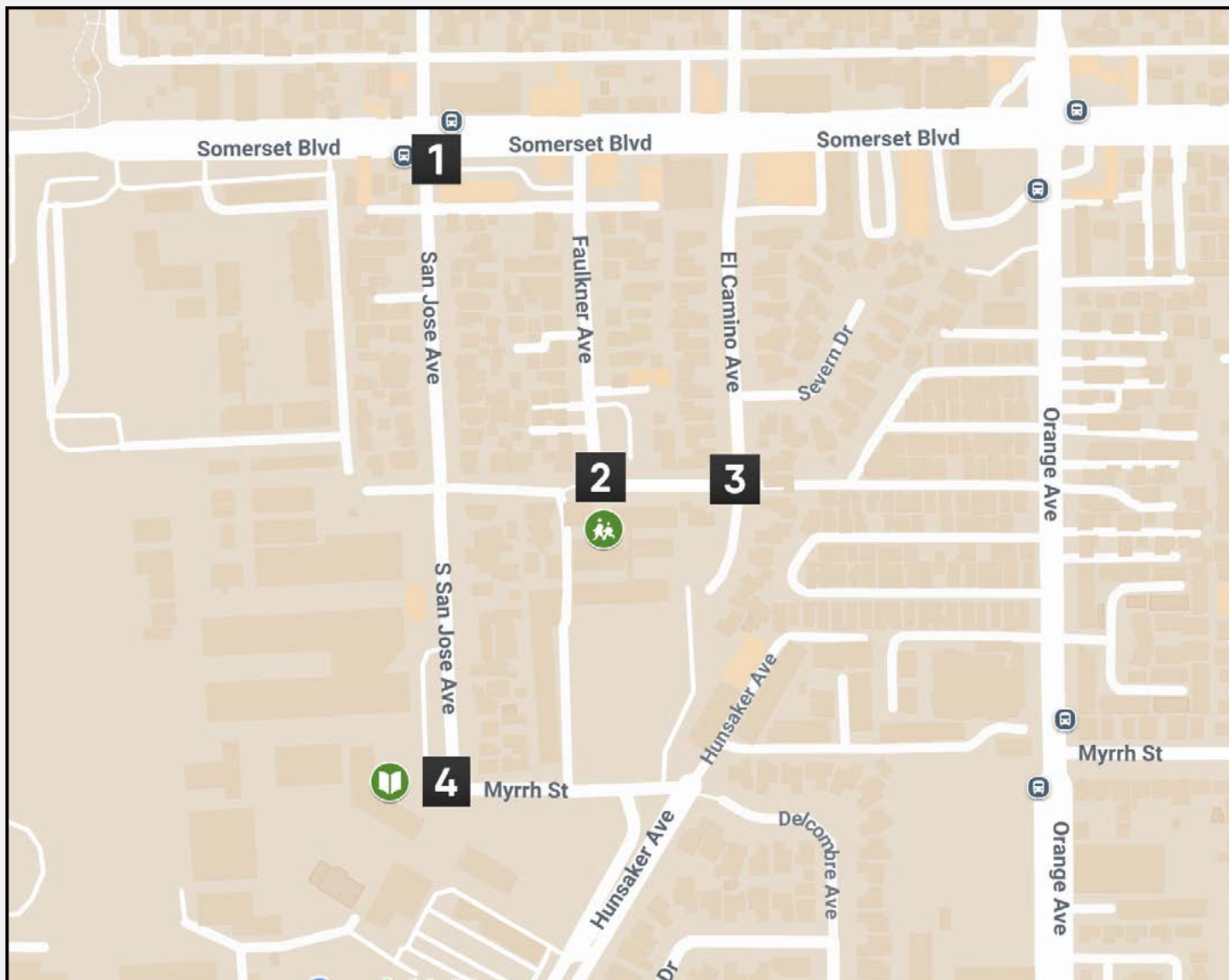
El Equipo del proyecto observó la hora de llegada desde los cuatro puntos de observación entre las 7:00 a.m. y las 7:45 a.m. Los cuatro puntos de observación fueron la intersección de Somerset Boulevard/San José Avenue (1), la entrada de la Escuela Primaria Mark Keppel en la intersección de Mark Keppel Street/Faulkner Avenue (2), la intersección de Mark Keppel Street/El Camino Avenue (3), y la entrada de la Escuela Preparatoria Manuel Domínguez en la intersección de San José Avenue/Myrrh Street (4). La Escuela Primaria Mark Keppel atiende a estudiantes de kínder a quinto grado y, como tal, hay diferentes horarios de llegada y salida según el nivel de grado. Se espera que los estudiantes de primaria estén en sus salones a las 8:00 a.m. cuando comienzan las clases. La Escuela Preparatoria Manuel Domínguez tiene una llegada más tarde a las 8:30 a.m. porque está en un distrito escolar diferente (Distrito Escolar Unificado de Compton). Se espera que los estudiantes de secundaria estén en sus salones a las 8:30 a.m. La llegada de estudiantes alcanzó su pico entre las 7:45 a.m. y las 8:10 a.m., horario durante el cual llegó la mayoría de los estudiantes. Después de las 8:00 a.m., un grupo pequeño de estudiantes fue observado entrando al campus después de la primera campaña, principalmente por una puerta de lado adyacente a la puerta principal cerrada.

## Comportamientos deseados

- Muchos estudiantes y familias caminan en grupos grandes hacia la Escuela Primaria Mark Keppel. La alta presencia peatonal en todos los puntos de observación destaca la necesidad de cruces peatonales seguros y visibles, así como de infraestructura peatonal que garantice la seguridad de las grandes cantidades de personas que caminan y se desplazan en bicicleta hacia y desde la escuela.
- Un guardia de cruce peatonal está apostado en la intersección de Somerset Boulevard y San José Avenue para facilitar el cruce seguro de los estudiantes y familias de la Escuela Preparatoria Manuel Domínguez. Su presencia es fundamental para aumentar la visibilidad peatonal y disuadir el comportamiento inseguro de los conductores.
- Los maestros y el personal de la Escuela Primaria Mark Keppel reciben a los alumnos en la entrada y conversan brevemente con ellos y sus cuidadores. El director también dio la bienvenida a los últimos estudiantes que llegaban, lo que contribuyó a un sentido de comunidad y cariño.
- Las familias y los cuidadores esperan hasta que sus hijos ingresen por completo al campus de la Escuela Primaria Mark Keppel o acompañan a los estudiantes a sus aulas. Esta conducta promueve la seguridad estudiantil y fortalece las relaciones entre la escuela y las familias.



## Observaciones durante la hora de llegada, continuado



*El Equipo del Proyecto realizó observaciones durante la hora de llegada y salida escolar en tres ubicaciones clave, indicadas por tres marcadores:*

**Ubicación 1:** La intersección del Somerset Boulevard y San Jose Avenue.

**Ubicación 2:** La entrada de la Escuela Primaria Mark Keppel en la intersección de Mark Keppel Street y Faulkner Avenue.

**Ubicación 3:** La intersección de El Camino Avenue y Mark Keppel Street.

**Ubicación 4:** La entrada de la Preparatoria Manuel Dominguez en la intersección de San Jose Avenue y Myrrh Street.

*Los dos marcadores verdes circulares en el mapa representan la Escuela Primaria Mark Keppel (adyacente a la Ubicación 2 en el mapa) y la Escuela Preparatoria Manuel Domínguez (adyacente a la Ubicación 4 en el mapa).*

## Comportamientos deseados, continuado

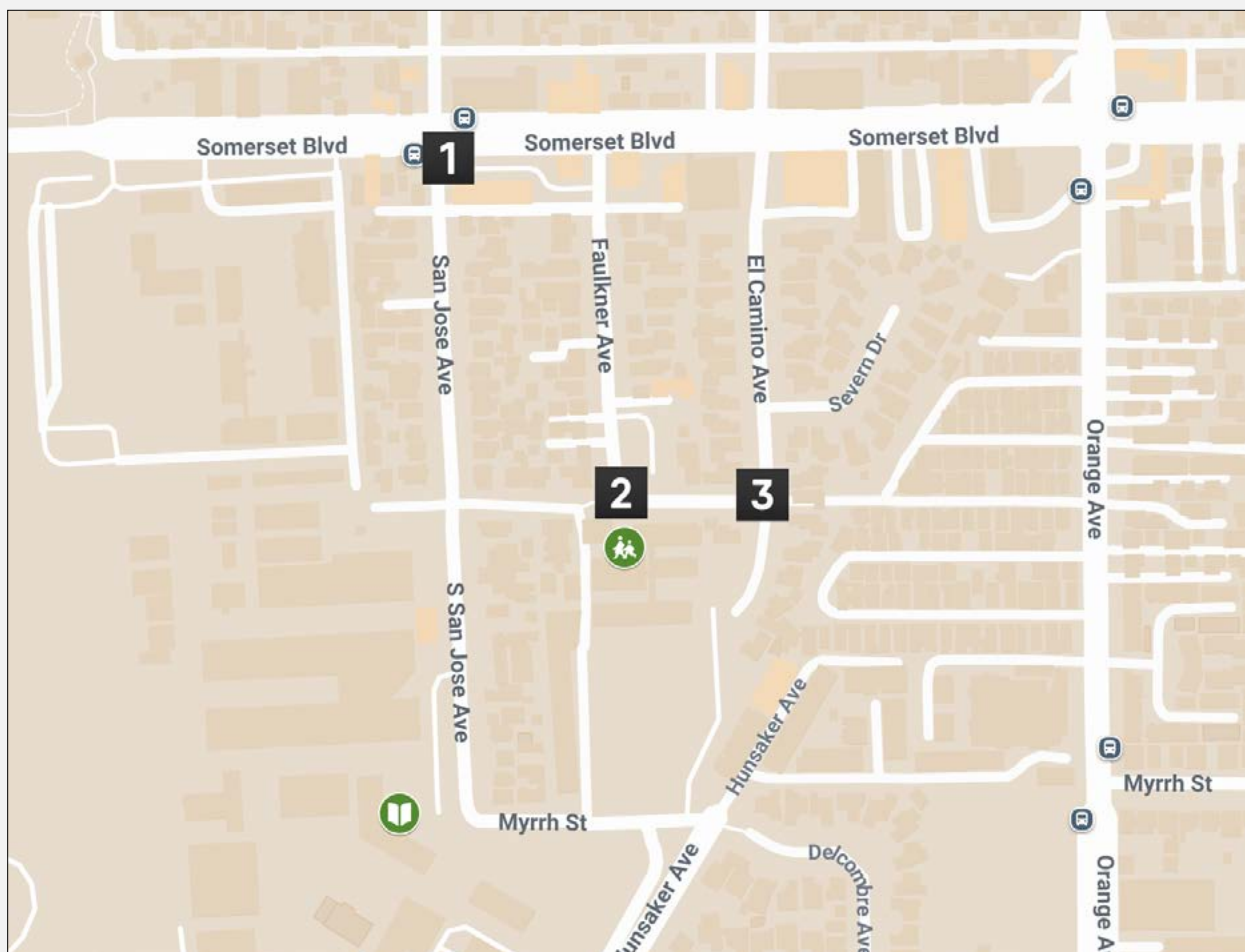
- Hay una zona de carga designada para estudiantes frente de la Escuela Primaria Mark Keppel, incluyendo a aquellos con discapacidades físicas y de aprendizaje que llegan en taxi a través de los servicios del Distrito Escolar Unificado de Paramount (PUSD, por sus siglas en inglés). Esta configuración garantiza que les estudiantes que utilizan medios de transporte alternativos sean transportados de forma segura y eficiente.
- Los guardias de seguridad están apostados cerca de las entradas de la Escuela Primaria Mark Keppel y la Escuela Preparatoria Manuel Domínguez desde las 7:00 a.m. y permanecen hasta el final de la mañana. Su presencia es una medida de seguridad proactiva en respuesta a las preocupaciones actuales en el vecindario circundante, como la congestión vehicular, el comportamiento inseguro de los conductores y la presencia de personas ajenas a la escuela cerca de la Escuela Primaria Mark Keppel.

## Comportamientos de riesgo

- Aunque hay un cruce peatonal marcado en la intersección de Mark Keppel Street y Faulkner Avenue, cerca de la entrada de la Escuela Primaria Mark Keppel, muchas familias optan por cruzar a mitad de cuadra cerca de la entrada, entrando directamente a la zona designada para dejar y recoger pasajeros. Estos cruces sin protección aumentan el riesgo de conflictos entre peatones y conductores, incluyendo choques peatonales o casi choques.
- En la intersección de San José Avenue y Myrrh Street, el Equipo del proyecto observó que muchos conductores dan vueltas en U y parecen conducir a alta velocidad justo frente a la entrada de la Preparatoria Manuel Domínguez. Estos comportamientos ponen en riesgo a los alumnos y otros usuarios de la vía al reducir la visibilidad del conductor para los peatones. Esto puede incluir la potencial de una mayor probabilidad de choques relacionados con el exceso de velocidad ([speeding-related crashes](#)), ya que la velocidad reduce la capacidad del conductor para maniobrar con seguridad en curvas u obstáculos, reduce el tiempo de reacción ante una situación peligrosa y amplía las distancias de frenado seguras.
- Los conductores dejan a estudiantes de primaria y secundaria en medio de cruces peatonales activos o directamente en los carriles de circulación. El Equipo del Proyecto observó que los estudiantes cruzaban las intersecciones corriendo o navegaban entre vehículos detenidos o estacionados para llegar a la escuela. Este comportamiento es peligroso porque los conductores pueden no darse cuenta de que los estudiantes caminan fuera de los cruces peatonales marcados y otros vehículos estacionados pueden bloquear su visibilidad.
- Los conductores realizan una parada en marcha en las cuatro intersecciones observadas, lo que compromete la seguridad peatonal cuando los estudiantes de primaria y secundaria cruzan por los cruces peatonales marcados junto en estas señales de alto. Esto también reduce la previsibilidad para todos los usuarios de la vía.
- Los conductores se estacionan en doble fila cerca de las zonas de entrada y salida de alumnos, en la Escuela Primaria Mark Keppel y en la Preparatoria Manuel Domínguez. En algunos casos, los conductores se detienen en las zonas rojas de las banquetas, lo que aumenta la congestión vehicular y obstruye la visibilidad de los estudiantes que cruzan.
- La alta congestión vehicular en los cuatro puntos de observación genera retrasos y aumenta la preocupación por la seguridad debido al mayor riesgo de posibles conflictos entre peatones, ciclistas y conductores que circulan por la zona.
- Existe congestión vehicular y comportamiento inseguro de los conductores en las calles que conducen a las entradas de la Escuela Primaria Mark Keppel y la Escuela Preparatoria Manuel Domínguez.

## Observaciones durante la hora de salida

El Equipo del Proyecto observó la hora de salida en tres puntos de observación cerca de la Escuela Primaria Mark Keppel entre las 2:10 p.m. y las 3:30 p.m. Las tres ubicaciones fueron la intersección de Somerset Boulevard/San José Avenue (1), la entrada de la Escuela Primaria Mark Keppel en la intersección de Mark Keppel Street/Faulkner Avenue (2), y la intersección de Mark Keppel Street/El Camino Avenue (3), donde los residentes informaron haber observado un comportamiento inseguro de los conductores y congestión vehicular como resultado de las familias que viajaban hacia y desde la Escuela Primaria Mark Keppel. La Escuela Primaria Mark Keppel tiene horarios de salida escalonados por nivel de grado. Los estudiantes de Pre-Kinder salen a las 11:45 a.m., mientras que los estudiantes de Kinder a tercer grado salen a las 2:23 p.m. Los estudiantes de cuarto y quinto grado salen últimos, a las 2:35 p.m. El Equipo del Proyecto observó que los estudiantes de la Escuela Preparatoria Manuel Domínguez tenían menos probabilidades de ser recogidos en un vehículo y más probabilidades de caminar a casa desde la escuela. Estos estudiantes salen a las 3:15 p.m. diariamente.



*El Equipo del Proyecto realizó observaciones durante la hora de llegada y salida escolar en tres ubicaciones clave, indicadas por tres marcadores:*

**Ubicación 1:** La intersección del Somerset Boulevard y San Jose Avenue.

**Ubicación 2:** La entrada de la Escuela Primaria Mark Keppel en la intersección de Mark Keppel Street y Faulkner Avenue.

**Ubicación 3:** La intersección de Mark Keppel Street y El Camino Avenue.

**Ubicación 4:** Debido al personal limitado, no pudimos observar una cuarta zona de salida y en lugar se dio prioridad a la cobertura de las tres áreas de prioridad para mantener la precisión de los datos.

## Comportamientos deseados

- Un guardia de cruce peatonal está presente para ayudar a les estudiantes y sus familias a cruzar con seguridad en la intersección de Somerset Boulevard y San José Avenue. Su presencia constante aumenta la visibilidad peatonal y ayuda a gestionar el flujo vehicular cerca de la escuela.
- Muchos estudiantes esperan en la entrada de la escuela primaria mientras sus cuidadores hacen fila en la zona de carga designada en Mark Keppel Street, se estacionan junto a la fila o usan los estacionamientos de la iglesia frente a la escuela. Este enfoque coordinado contribuye a una salida más segura y organizada, reduciendo el estacionamiento en doble fila y facilitando la fluidez del tráfico durante las horas punta.
- Bajo la guianza de sus cuidadores y familiares, muchos estudiantes viajan en grupos de diferentes tamaños para ir y volver de la escuela durante las horas de llegada y salida.
- Les estudiantes utilizan diversos medios de transporte al viajar hacia y desde la escuela, como bicicletas, patinetes y autobuses urbanos, a lo largo de Somerset Boulevard, San José Avenue y El Camino Avenue, así como en las intersecciones del vecindario. Estos patrones resaltan la dependencia de la comunidad de las opciones de transporte público y activo.

## Comportamientos de riesgo

- Les conductores que giran a la derecha hacia San José Avenue desde Somerset Boulevard suelen mostrarse impacientes con les peatones, a veces invadiendo los cruces peatonales mientras la gente aún está cruzando. Este comportamiento crea un entorno peligroso durante las horas punta de los trayectos escolares, lo que aumenta la posibilidad de choques, la reducción del acceso a la calle y la congestión vehicular.
- Se observó una fuerte congestión durante las horas de salida desde los tres puntos de observación, lo que contribuyó a maniobras de conducción peligrosas, como estacionamiento en doble fila, dejar pasajeros a mitad de cuadra y frenar bruscamente. Estas condiciones aumentan el riesgo de choques o casi choques entre todos les usuarios de la vía.



# Recomendaciones de planificación

Durante todo el proceso de planificación, el Equipo del proyecto habló con residentes, miembros del personal de SAFE, la ciudad de Paramount, el Departamento de Obras Públicas de Paramount y funcionarios escolares, para identificar mejoras programáticas y de infraestructura dentro del área de enfoque.

Durante el taller, el Equipo de Proyecto observó un interés propio y un fuerte sentido de comunidad entre los residentes, miembros del personal escolar, y funcionarios de la ciudad, lo que a su vez hace que la implementación de las recomendaciones de planificación tenga más probabilidades de tener éxito. Las siguientes recomendaciones fueron identificadas basadas en las conversaciones con los residentes al igual que las preocupaciones observadas de la seguridad peatonal y ciclista en Paramount. Estas sugerencias no han sido examinadas formalmente por su idoneidad técnica dentro del contexto local.

## Implementar programación de Rutas Seguras a la Escuela con fondos de la subvención de Safe Streets for All (SS4A), continuado

El Equipo del proyecto recomienda que el Comité de planificación colabore con el [Distrito Escolar Unificado de Paramount \(PUSD\)](#), la [Ciudad de Paramount](#) y [SAFE](#) para implementar el programa Rutas Seguras a la Escuela (SRTS, por sus siglas en inglés). Durante el taller, los participantes describieron haber presenciado incidentes de primera mano y expresaron su preocupación sobre la seguridad para los estudiantes que caminan en la zona. Estas observaciones refuerzan la necesidad de mejorar la infraestructura y la seguridad vial en las rutas claves utilizadas por estudiantes y familias, junto con la educación comunitaria para fomentar comportamientos seguros. Las subvenciones de Planificación y demostración de Safe Streets and Roads for All (SS4A) pueden apoyar el desarrollo de un programa SRTS. El programa [Safe Routes to School](#) consiste en programas educativos y atractivos que utilizan la colaboración entre los estudiantes, sus familias y la administración escolar para cultivar un entorno más seguro para caminar y andar en bicicleta. Los programas piloto de actividades conductuales u operativas que incluyen uno o más elementos del Enfoque de Sistema Seguro ([Safe System Approach](#)) son actividades de demostración elegibles (consulte [Planning and Demonstration Activities - SS4A](#) para obtener más información sobre las actividades elegibles).

La ciudad de Paramount podría colaborar con las escuelas locales, incluyendo las cuatro escuelas en el área de enfoque del taller (Escuela Primaria Mark Keppel, Escuela Primaria William Jefferson Clinton, Escuela Secundaria Frank J. Zamboni y Escuela Preparatoria Manuel Domínguez), para desarrollar y pilotar un programa SRTS. Aunque el Equipo del Proyecto observó que actualmente pocos estudiantes van en bicicleta a la escuela, un rodeo de bicicletas o un evento similar de educación sobre seguridad podría involucrar a los estudiantes que usan patinetes u otras formas de micromovilidad, fomentar el uso de la bicicleta y ayudar a establecer hábitos de conducción seguros desde el principio. Las iniciativas piloto también podrían incluir un programa de Autobús Escolar Caminante para mejorar la visibilidad y promover la seguridad grupal durante los desplazamientos de los estudiantes. El programa SS4A proporciona fondos anualmente, y las solicitudes suelen aceptarse a principios y mediados del verano.

- **Rutas seguras designadas:** Las rutas seguras designadas son rutas identificadas como más seguras que otras opciones para que los miembros de la comunidad caminen y anden en bicicleta. Estas rutas suelen ofrecer una mejor infraestructura para caminar y andar en bicicleta hacia y desde su destino. Los participantes notaron que hay una necesidad de más iluminación de escala peatonal y mejoras en las instalaciones peatonales cerca de la Escuela Primaria Mark Keppel y la Escuela Preparatoria Manuel Domínguez, incluso en San José Avenue y El Camino Avenue. Abordar brechas potenciales en la infraestructura de seguridad vial puede mejorar la seguridad de peatones y personas que circulan en bicicleta, especialmente durante las horas de entrada y salida de la escuela. La ciudad de Paramount puede identificar rutas que ofrezcan condiciones relativamente más seguras para caminar y andar en bicicleta, como los tramos de San José Avenue que ya cuentan con cruces peatonales señalizados.
- **Programa de Autobús Escolar Caminante:** Los participantes observaron que muchos niños y jóvenes caminan hacia y desde la escuela, así como conductores que no respetan el derecho de paso peatonal y exhiben comportamientos inseguros, como hacer paradas en marcha y parecer conducir a alta velocidad. Otros observaron que algunos jóvenes tienen comportamientos peatonales inseguros, como cruzar abruptamente sin mirar o caminar por la calle. Un Autobús Escolar Caminante es un

## Implementar programación de Rutas Seguras a la Escuela con fondos de la subvención de Safe Streets for All (SS4A), continuado

programa en el que un grupo de estudiantes camina juntos hacia y desde la escuela, acompañados por un adulto, a lo largo de una ruta designada. El objetivo es crear visibilidad de la presencia en la zona escolar, practicar un comportamiento seguro al caminar y participar en actividades multimodales como caminar. También puede animar a más jóvenes a caminar a la escuela, mejorar la seguridad de las personas que caminan a la escuela e involucrar directamente a los estudiantes y sus familias en el trabajo de SRTS. El Equipo del proyecto recomienda que el personal escolar se comunique con su Organización de Padres y Maestros y capacite a los cuidadores o al personal escolar que esté disponible para guiar a los estudiantes que caminan hacia y desde la escuela.

- **Rodeo de bicicletas:** Los rodeos de bicicletas son eventos educativos que enseñan importantes habilidades para andar en bicicleta y prácticas de circulación seguras. Los rodeos de bicicletas suelen incluir un circuito simulado de ciclismo, inspecciones y reparaciones de equipos, y la distribución de equipo de seguridad. Aunque el Equipo del Proyecto no observó a muchos estudiantes yendo y viniendo de la escuela en bicicleta, muchos usaban patinetas y otros medios de transporte de micromovilidad. A pesar de que los programas de seguridad ciclista, como los rodeos de bicicletas, suelen centrarse en el ciclismo, podrían ampliarse o adaptarse para incluir educación sobre seguridad y recursos para los estudiantes que usan patinetes, patinetas y otros dispositivos de micromovilidad. Su implementación en las escuelas locales brindaría valiosas oportunidades para promover hábitos de circulación seguros para todos los estudiantes que eligen la bicicleta, el patinete o usar otros medios de transporte de micromovilidad. Entre quienes podrían apoyar estas iniciativas se incluyen el personal escolar y las organizaciones comunitarias locales como [Walk 'n Rollers](#).

### Recursos

- El [Programa de Subvención para Caminos y Calles Seguras para Todos \(SS4A por sus siglas en inglés\)](#) proporciona una descripción detallada de la subvención, las actividades elegibles para la subvención y los requisitos de la actividad. Si tiene alguna pregunta sobre la subvención para Caminos y Calles Seguras para Todos, contacte [SS4A@dot.gov](mailto:SS4A@dot.gov).
- La Asociación Rutas Seguras Safe Routes Partnership organizó un seminario web [Financiamiento Federal Creativo y Accesible para Avanzar Viajes Seguros y Activos para Niños y Comunidades](#) que compartió formas creativas en que se pueden utilizar los fondos de la subvención SS4A para promover Rutas Seguras a la Escuela. La grabación del seminario web se puede ver [aquí](#).
- Fundamentos de Rutas Seguras a la Escuela: Recursos para Planificar, Crear, y Sostener un Programa de Rutas Seguras a la Escuela ([Safe Routes to School Basics: Resources for Planning, Creating and Sustaining a Safe Routes to School Program](#)) puede ayudar a guiar el desarrollo de un Plan de Viajes Escolares (página 6).
- El Guía de Plan de Viajes Rutas Seguras a la Escuela New Jersey ([New Jersey Safe Routes to School Travel Plan Guide](#)) proporciona una descripción detallada de los elementos de un plan de viaje escolar y proporciona ejemplos de contenido que las escuelas pueden incluir y adaptar para satisfacer sus necesidades.
- Consulte [¿Qué es un Autobús Escolar en Ruedas?](#) y el Guía para el Autobús Escolar Caminante ([Walking School Bus Guide](#)) para más información sobre programación para el autobús escolar caminante.
- Revise el [Safe Routes to School Toolkit](#) (Kit de Herramientas para Rutas Seguras a la Escuela).
- Consulte [An Organizer's Guide to Bicycle Rodeos](#) (Una Guía para Organizadores para Rodeos de Bicicleta). Consulte la Lista de Verificación del Rodeo en Bicicleta ([Bike Rodeo Checklist](#)) y el Guía para Estaciones de Rodeos de Bicicleta ([Bike Rodeo Station Guide](#)). Consulte [Ideas para Rodeos de Bicicleta](#).
- Conéctese con los [Walk 'n Rollers](#) que cuentan con instructores de ciclismo de liga (LCIs, por sus siglas en inglés) que podrían apoyar la educación y las habilidades de seguridad para ciclistas y peatones en un ambiente divertido y atractivo.

## Iniciativas de seguridad escolar impulsadas por la comunidad

Fortalecer la seguridad en las zonas escolares requiere una combinación de educación, participación comunitaria y liderazgo local. Esta iniciativa ofrece la oportunidad de construir una cultura sólida de seguridad para caminar y andar en bicicleta en la comunidad escolar y el área metropolitana de Paramount. Las iniciativas deben ser inclusivas para personas de todas las edades y capacidades, con énfasis en la aplicación práctica, como auditorías de caminar guiadas, talleres de ciclismo y campañas de seguridad dirigidas por estudiantes. También deben contar con el apoyo de los estudiantes y sus familias, el personal escolar, las agencias locales y las organizaciones comunitarias. El Equipo del Proyecto recomienda implementar programas educativos, actividades prácticas y eventos comunitarios que no solo enseñan prácticas de seguridad, sino que también fomenten el transporte activo como una opción saludable y sostenible.

- **Comité de Transporte Escolar:** Las familias y los cuidadores participan activamente en la llegada y salida de los estudiantes. Muchos esperan a que sus hijos entren al edificio, y algunos incluso acompañan a los estudiantes directamente a sus aulas. Aunque esto demuestra una fuerte participación familiar en la seguridad estudiantil, estas iniciativas actualmente son informales y carecen de apoyo o capacitación estructurada. Esta oportunidad permite al personal escolar y a los líderes administrativos del distrito crear un método organizado para brindar guardias de cruce a la llegada y salida, así como otros programas de SRTS mencionados anteriormente. La comunidad escolar y el personal administrativo pueden coordinarse para formar una coalición entre las cuatro escuelas en el área de enfoque del taller y crear un Comité de Transporte Escolar que ayude a dirigir y organizar eventos y talleres, fomenta relaciones con grupos comunitarios locales y regionales, y brinde capacitación y apoyo a la comunidad escolar en general.
- **Campaña de mensajes de seguridad:** Para promover una experiencia segura al caminar y andar en bicicleta para los estudiantes y las familias que caminan hacia y desde la escuela, los participantes identificaron la necesidad de abordar el comportamiento inseguro de los conductores cerca de las escuelas en el área de enfoque. El Equipo del Proyecto recomienda desarrollar una campaña de mensajes de seguridad al caminar y andar en bicicleta liderada por la comunidad que refuerce la importancia de mantenerse alerta, reducir la velocidad y compartir la vía con todos los usuarios. Los mensajes podrían incluir recordatorios breves y claros para practicar un comportamiento seguro al caminar y conducir. Se pueden crear elementos visuales de la campaña en conjunto con estudiantes, familias y organizaciones locales para garantizar que sean culturalmente relevantes, visualmente atractivos y fáciles de entender. Se podrían instalar señales y gráficos en lugares de alta visibilidad, como paradas de autobús, señales de tránsito, cajas de servicios públicos y cruces peatonales. Al combinar las aportaciones locales con recordatorios visuales constantes, la campaña puede concienciar a los conductores, promover comportamientos más seguros y construir un compromiso compartido para proteger a los estudiantes en sus rutas diarias hacia y desde la escuela.

### Recursos

- Consulte a la [Asociación Nacional para la Transportación Estudiantil](#) para acceder a la capacitación de certificación de Especialista en Transporte.
- El Entrenamiento de Guardia de Cruce Escolar de California ([California School Crossing Guard Training](#)) proporciona información sobre la capacitación y el desarrollo de capacidades para guardias de cruce de cruce nuevos y experimentados, así como las mejores prácticas y técnicas adecuadas.
- Consulte Mensajes para Profesionales para Rutas Seguras a la Escuela ([Safe Routes to School Messaging for Pros](#)) para ayudar a desarrollar mensajes clave de seguridad.
- Consulte [Rutas Seguras a la Escuela: Mensajes Clave para Niños](#) y [Todos los Conductores Cerca de la Escuela](#).
- Consulte [Subvenciones para la Seguridad del Tráfico](#) que apoya la seguridad peatonal y ciclista.

## Análisis de la red de banquetas y cierre de brechas

El Equipo del Proyecto recomienda que el Departamento de Obras Públicas de Paramount realice un análisis de la red de banquetas para identificar y, posteriormente, considerar el cierre de las brechas en la red cerca de las escuelas primarias Mark Keppel y William Jefferson Clinton, la Escuela Secundaria Frank J. Zamboni y la Escuela Preparatoria Manuel Dominguez. Esto incluye las calles a lo largo de cada escuela y una o dos cuadras hacia los vecindarios circundantes, priorizando las zonas residenciales y los corredores principales. En San José Avenue, donde los carriles estrechos y el estacionamiento frecuente en la calle reducen la visibilidad de los peatones, la finalización de las conexiones de banquetas beneficiará a todos los peatones, en particular a los estudiantes y a las personas con discapacidad que utilizan dispositivos de asistencia para la movilidad. Las mejoras deben priorizar las zonas de alto tráfico, alineándose con las directrices de [Complete Streets](#) de California para establecer un plan de mantenimiento que garantice su uso a largo plazo.

### Recursos

- La Comisión de Transporte de California y Caltrans han desarrollado una lista de programas adicionales que fundan proyectos y elementos de transportación activa ([list of additional programs that fund active transportation projects and elements](#)), sirviendo como recurso para ciudades, condados y agencias que buscan financiar proyectos de transporte activo en sus comunidades.
- Los proyectos de construcción rápida son una estrategia eficaz para desarrollar una red peatonal y requieren menos recursos y menos tiempo que los proyectos tradicionales. Consulte la Coalición de Ciclistas de California (CalBike) y el Alta Planning + Design's Guía de Construcción Rápida ([Quick Build Guide](#)) para más información sobre el diseño e implementación de proyectos de construcción rápida.
- El Plan de Acción para Calles Completas 2024-2025 ([2024-2025 Complete Streets Action Plan](#)) guía la planificación y el diseño de carreteras para garantizar la movilidad segura, accesible y equitativa para todos los usuarios, incluyendo los peatones, ciclistas, usuarios de transporte público y personas que utilizan dispositivos de asistencia a la movilidad.

## Mejoras en la zona escolar en San José Avenue y Mark Keppel Street

Para promover aún más la seguridad y la accesibilidad en los viajes, las ampliaciones de banquetas y otras medidas para calmar el tráfico pueden ayudar a reducir la velocidad de los conductores, estrechar las intersecciones de la vía, y mejorar la visibilidad tanto para conductores como para peatones. Con base en estas mejoras peatonales, el Equipo del Proyecto también recomienda la consideración de una combinación de mejoras en las zonas escolares y estrategias de control de velocidad en San José Avenue.

- **Incrementar la visibilidad de cruces peatonales y la conciencia del conductor:** Implementar cruces peatonales tipo escalera de alta visibilidad en las entradas a mitad de cuadra e intersecciones. Se podrían colocar marcas en el pavimento con las palabras "SCHOOL XING" o "AHEAD SCHOOL" en pintura de alta visibilidad, señales de límite de parada y señales de ceda el paso obligatorias en puntos de acceso claves cerca de las entradas de las escuelas para reforzar la conciencia de los conductores sobre la zona escolar. Una oportunidad adicional puede ser agregar luces intermitentes a las señales de límite de pare, para mejorar su brillo y visibilidad para los conductores. Se podrían instalar señales de radar de velocidad, especialmente en lugares como la intersección de San José Avenue y Mark Keppel Street, para que los conductores estén más atentos a los límites de velocidad. Estas mejoras tendrán mayor impacto durante las horas pico escolares a lo largo del tramo este de Mark Keppel Street y también podrían ayudar a reducir el exceso de velocidad.
- **Coordinación para la seguridad multimodal:** La Escuela Primaria Mark Keppel, ubicada en Mark Keppel Street, sirve como punto designado para recoger y dejar a estudiantes con discapacidades físicas y de aprendizaje que requieren acceso a la banqueta o que se transportan mediante un programa de taxis contratado por el PUSD (el PUSD utiliza taxis en lugar de autobuses escolares para transportar a los estudiantes a sus respectivas escuelas). Durante las observaciones de llegada,



## Mejoras en la zona escolar en San José Avenue y Mark Keppel Street, continuado

el Equipo del Proyecto observó que vehículos que no eran taxis se estacionaban o permanecían en la zona de carga, lo que impedía el acceso de los estudiantes a su transporte. Esto no solo limita el acceso a la banqueta, sino que también obliga a los estudiantes que usan dispositivos de movilidad o a quienes intentan acceder al programa de taxis a navegar alrededor de los vehículos estacionados en doble fila, lo que aumenta el riesgo de un posible conflicto. El guardia de seguridad de la escuela también expresó su preocupación, mencionando que los retrasos afectan la puntualidad y la seguridad de la llegada de los estudiantes, especialmente de aquellos con horarios de transporte ajustados. Esto subraya la importancia de establecer un procedimiento de recogida y entrega más sólido y claramente definido. Diseñar una zona de carga y descarga para priorizar a los conductores que transportan a estudiantes que requieren acceso directo a la banqueta e incorporar señalización clara, junto con el apoyo del personal escolar, puede ayudar a garantizar un flujo vehicular continuo, reducir posibles conflictos y mejorar la accesibilidad para todos los estudiantes. La coordinación en tiempo real con el personal escolar y los proveedores de transporte puede ayudar a agilizar las operaciones de llegada y mejorar la seguridad de toda la población estudiantil.

### Recursos

- [La Evaluación de Contramedidas de Ingeniería para Peatones y Ciclistas](#) es un estudio que examinó el impacto de los avisos rectangulares de luces rápidas destellantes (RRFB por sus siglas en inglés) LED amarillos montados lateralmente en el comportamiento de los conductores para ceder el paso en cruces peatonales de varios carriles marcados y no controlados con volúmenes de tráfico relativamente altos.
- [El Departamento de Justicia de los EE.UU: Pautas para la Accesibilidad ADA para Edificios e Instalaciones](#) detalla los requisitos técnicos para rutas accesibles, rampas de bordillo, y zonas de carga.
- Involucrando Estudiantes con Discapacidades en Rutas Seguras a la Escuela ([Engaging Students with Disabilities in Safe Routes to School](#)) proporciona recursos y recomendaciones para asegurar rutas seguras para estudiantes con discapacidades.
- La [División de Derechos Civiles del Departamento de Justicia de los EE.UU](#) proporciona recursos para diseñar espacios de estacionamiento accesibles para asegurar que personas con discapacidades puedan acceder más fácilmente a los programas, bienes, y servicios.

## Iluminación a escala peatonal en toda la comunidad

Para aumentar aún más la seguridad y visibilidad peatonal, el Equipo del Proyecto recomienda instalar iluminación a escala peatonal ([pedestrian-scale lighting](#)) en intersecciones, cruces a mitad de cuadra y senderos peatonales con gran volúmenes de peatones, que conducen a la Escuela Primaria Mark Keppel y las zonas escolares circundantes. Estas farolas, diseñadas para iluminar banquetas y cruces peatonales a escala humana, mejoran la visibilidad tanto para los conductores como para los peatones, a la vez que aumentan la comodidad y la seguridad durante las horas de la tarde, los fines de semana y las horas de menos tráfico peatonal. Una mejor iluminación también ayuda a disuadir comportamientos inseguros de todos los usuarios de la vía. Complementar esto con señalización vial actualizada y líneas de alta reflectividad ayudará a garantizar que los cruces peatonales y las zonas de velocidad reducida permanezcan bien visibles en condiciones de poca luz. Aunque estas mejoras pueden requerir costos iniciales y coordinación con el Departamento de Obras Públicas de Paramount, los beneficios de seguridad a largo plazo contribuirán a un entorno más seguro tanto para estudiantes como para residentes.

### Recursos

- [La Guía de Diseño de Calles Urbanas de NACTO](#) recomienda reducir el ancho de los carriles e instalar elementos verticales como bolardos para calmar el tráfico cerca de escuelas y corredores con gran cantidad de peatones.
- [El Centro de Información para Peatones y Ciclistas \(PBIC por sus siglas en inglés\)](#) proporciona investigaciones y estudios de casos sobre el impacto de la iluminación a escala peatonal para mejorar la seguridad y la comodidad.
- Grandes Calles para Los Ángeles: Guía de Diseño para Calles Completas ([Great Streets for Los Angeles: Complete Streets Design Guide](#)) establece una visión para diseñar calles seguras, accesibles, y vibrantes en Los Ángeles.

## Medidas para calmar el tráfico en San José Avenue

Los participantes señalaron los peligros que representan los conductores que circulan a alta velocidad cerca de la Escuela Primaria Mark Keppel y en San José Avenue. Este comportamiento inseguro incluye el exceso de velocidad, las paradas en marcha y la falta de ceder el paso a los peatones, lo que dificulta que los estudiantes y sus familias caminen con seguridad hacia y desde la escuela. Esto resalta la necesidad de mejorar la infraestructura para calmar el tráfico y mitigar los riesgos asociados con las amplias carreteras, la visibilidad limitada y el gran volumen de peatones durante la entrada y salida de las escuelas. El Informe de Calmar el Tráfico en San Jose Avenue y Vecindarios en la Ciudad de Paramount ([City of Paramount San Jose Avenue and Neighborhood Traffic Calming Report](#)) indicó que los tramos norte y sur de San José Avenue no cumplen con todos los criterios para la instalación de túmulos de velocidad. Al momento de la publicación del informe, no se recomendaban las mesas de velocidad ni los túmulos de velocidad porque las velocidades observadas en el percentil 85 estaban a menos de 5 MPH por encima del límite y la longitud de los tramos era inferior al umbral de 182 m (600 pies). Sin embargo, las recientes actualizaciones a las leyes de límites de velocidad de California podrían brindar flexibilidad para ajustar los límites de velocidad y considerar medidas para calmar el tráfico en zonas escolares y áreas con gran volumen de peatones, incluso cuando no se cumplen los umbrales de velocidad tradicionales. El Equipo del Proyecto recomienda que el Comité de planificación colabore con el Departamento de Obras Públicas de Paramount para evaluar la viabilidad de instalar medidas para calmar el tráfico en San José Avenue. Entre las posibles oportunidades se incluyen medidas de construcción rápida y alineadas con las políticas, como:

- La señalización lateral reduce visualmente los carriles vehiculares, mejorando así la percepción del conductor sobre el límite de velocidad. Esta adición beneficiaría a este corredor, ya que no hay señalización lateral visible (esta [vista aérea](#) muestra la ausencia de señalización lateral en San José Avenue) entre la Escuela Preparatoria Manuel Domínguez y Somerset Boulevard. Dado al uso frecuente del corredor, esta solución podría ayudar a reducir la velocidad de los conductores.
- Los bolardos flexibles pueden ser una medida eficaz para calmar el tráfico al guiar visualmente a los conductores, reforzar la disciplina de carril y estrechar el carril de circulación. Este sistema sería especialmente útil en San José Avenue y Myrrh Street (ver [vista aérea](#) aquí), donde el tamaño amplio de la vía y la falta de señalización vial pueden contribuir a comportamientos inseguros de los conductores, como el exceso de velocidad. Los participantes y el Equipo del Proyecto observaron que los conductores realizaban maniobras peligrosas, como dar vueltas en U o dar en reversa contra otros conductores o peatones, especialmente cerca de las entradas de las escuelas, y los bolardos pueden ayudar a disuadir estos comportamientos.
- Las extensiones de banqueta (bulb-outs, en inglés) para estrechar la calzada físicamente en intersecciones o cruces a mitad de cuadra se pueden construir con pintura, bolardos o jardineras. Estas extensiones podrían mejorar la seguridad vial, ya que acortan las distancias y los tiempos de cruce, mejoran la visibilidad para los peatones y obligan a los conductores a girar despacio, aspectos importantes para la seguridad en zonas escolares concurridas.
- Los cruces peatonales elevados son pasos de peatones que suelen construirse a la misma altura que la banqueta, actuando como un reductor de velocidad. Esto ayuda a reducir la velocidad de los conductores, hace que los peatones sean más visibles y proporciona una experiencia de cruce más cómoda. Esta instalación es eficaz cerca de escuelas o en zonas con mucho tráfico peatonal, donde la reducción de la velocidad y una mayor atención al conductor contribuyen a mejorar la seguridad.
- Los chicanes (o cambios de carril) interrumpen tramos largos y rectos donde puede haber exceso de velocidad. Son curvas intencionales en la calzada que obligan a los conductores a ajustar la dirección y reducir la velocidad de forma natural, sin depender de la señalización ni de la aplicación de la ley. Esta instalación podría mejorar la seguridad vial al reducir la velocidad de los conductores y aumentar la concienciación, especialmente en San José Avenue, donde el corredor se ve afectado por el tráfico pesado de vehículos y peatones.

## Medidas para calmar el tráfico en San José Avenue, continuado

- El Equipo del Proyecto recomienda consultar con el Departamento de Obras Públicas de Paramount (Paramount Department of Public Works) y una consultora local, como el [Willdan Group](#), para identificar oportunidades para mejorar la seguridad de quienes caminan y andan en bicicleta en la comunidad circundante. La legislación estatal actual ofrece flexibilidad para establecer límites de velocidad, lo que podría ser una oportunidad para reducirlos aún más. Para más información, consulte el Kit de herramientas de SafeTREC para velocidades seguras en California ([UC Berkeley SafeTREC California Safe Speeds Toolkit](#)).

### Recursos

- [El Kit de Herramientas para Velocidades Seguras de California — UC Berkeley SafeTREC](#) proporciona una descripción detallada de la leyes de velocidad actuales en California y ofrece orientación para la implementación de zonas de velocidad sensibles al contexto en áreas escolares y residenciales.
- [La Guía de Diseño de Calles Urbanas de NACTO](#) recomienda reducir el ancho de los carriles e instalar elementos verticales como bolardos para calmar el tráfico cerca de escuelas y corredores con gran cantidad de peatones.
- [La Administración Federal de Carreteras del Departamento de Transporte de EE. UU., Módulo 8: Estudios de Casos sobre el Calmado del Tráfico](#) ilustra cómo el diseño liderado por la comunidad, combinado con tratamientos de construcción rápida, como delineadores flexibles y marcas pintadas, puede reducir significativamente la velocidad de los conductores, incluso en áreas donde los badenes no son factibles.
- Las Guías de Solicitud de Seguridad Vial de la Ciudad de Paramount ([City of Paramount Traffic Safety Request Guidelines](#)) describen los procedimientos para solicitar mejoras en la seguridad vial dentro de los límites de la ciudad, incluidos criterios para intervenciones en zonas escolares y medidas para calmar el tráfico.
- La [Administración Federal de Carreteras \(FHWA\): Guía de Seguridad para Peatones y Sistema de Selección de Contramedidas](#) ofrece descripciones detalladas de tratamientos eficaces para la seguridad peatonal, incluyendo amortiguadores de velocidad, RRFB y mejoras de iluminación.
- [Asociación Nacional de Funcionarios de Transporte Urbano \(NACTO\) — Guía de Diseño de Calles Urbana](#) provee una revisión de las mejores prácticas del estrechamiento del carril, postes flexibles, y mejoras de la infraestructura peatonal.



# Coordinación jurisdiccional y planificación colaborativa con la ciudad de Compton

El Equipo del Proyecto recomienda que el Comité de planificación incentive a las ciudades de Paramount y Compton a establecer estrategias interinstitucionales coordinadas que apoyen las responsabilidades compartidas de mantenimiento, agilicen la toma de decisiones y alineen las prioridades para la seguridad en las zonas escolares. San José Avenue, que sirve de límite entre las ciudades de Paramount y Compton, presenta una serie de preocupaciones que requieren planificación, comunicación e implementación conjunta entre múltiples agencias. Los participantes y residentes han expresado su preocupación por la falta de claridad y coordinación entre las jurisdicciones. Durante la visita al sitio, un residente comentó que a menudo reciben información contradictoria al presentar solicitudes de mantenimiento, y que el problema se redirige entre ciudades. Esta falta de coordinación contribuye a un mantenimiento inconsistente y a retrasos en las mejoras de seguridad, dejando sin satisfacer las necesidades de la comunidad. Sin una coordinación intencional, las intervenciones y medidas de seguridad podrían no implementarse, lo que resulta en retrasos y desalineación con las necesidades de la comunidad. Los participantes del taller enfatizaron la necesidad de una colaboración más sólida entre la ciudad de Paramount, la ciudad de Compton, el Distrito Escolar Unificado de Compton (CUSD) y el Distrito Escolar Unificado de Paramount (PUSD). Las principales preocupaciones incluían la congestión vehicular, la limitada cobertura de los guardias de cruce, la insuficiente infraestructura de seguridad para peatones y ciclistas, y la necesidad de educación sobre seguridad vial para estudiantes y sus familias. Establecer un enfoque colaborativo entre ambas ciudades podría eliminar la confusión sobre las responsabilidades jurisdiccionales y ayudar a garantizar un servicio uniforme, mejoras en las calles y una respuesta unificada a las necesidades de seguridad de las comunidades de la Escuela Primaria Mark Keppel y la Escuela Preparatoria Manuel Domínguez.

- **Establecer un grupo de trabajo interjurisdiccional:** El Comité de Planificación, en colaboración con organizaciones locales, puede apoyar la coordinación sobre terreno y la transparencia en las iniciativas de seguridad en las zonas escolares. Estas reuniones brindarían un foro para que las partes interesadas compartan observaciones, expresen inquietudes y se coordinen en torno a las prioridades a nivel de barrio. A nivel municipal, las ciudades de Paramount y Compton podrían establecer un grupo de trabajo específico, compuesto por representantes de sus departamentos de planificación, ingeniería, obras públicas o seguridad pública. Este grupo de trabajo podría reunirse regularmente para debatir las mejoras en las zonas escolares, coordinar los plazos de construcción y mantenimiento, y coordinar las mejoras en la infraestructura compartida, en particular en San José Avenue. Esta colaboración eliminaría barreras y mejoraría la seguridad vial para los residentes y las comunidades escolares.

## Recursos

- [El Centro de Recursos de Transportación Activa](#) que proporciona ejemplos de colaboración entre agencias y establece una fuerza especial conjunta de seguridad escolar para apoyar la implementación de SRTS.
- Rutas Seguras a la Escuela del Condado de Marin: Práctica y Promesa ([NHTSA/Marin County Safe Routes to School: Practice and Promise](#)) es un estudio de caso nacional y un conjunto de herramientas que proporciona modelos de coordinación entre distritos, comunidades y agencias locales.
- **Coordinación entre los Distritos Escolares Unificados de Paramount y Compton:** Alinear los esfuerzos entre el PUSD y el CUSD es crucial para mejorar la seguridad de la zona escolar en San José Avenue, donde los estudiantes y sus familias cruzan regularmente los límites jurisdiccionales y distritales. La colaboración debe ir más allá del diálogo para priorizar las preocupaciones sobre seguridad vial escolar en las zonas escolares. Ambos distritos escolares podrían formalizar un equipo de coordinación de seguridad escolar con representantes del Comité de planificación, estudiantes y sus familias, departamentos municipales y organizaciones comunitarias. Este grupo se reunirá regularmente para evaluar las condiciones, compartir datos y comentarios, y supervisar las iniciativas

## Coordinación jurisdiccional y planificación colaborativa con la ciudad de Compton, continuado

de divulgación para las mejoras de la zona escolar. El grupo podría realizar evaluaciones conjuntas de caminatas o ciclismo con los directores de las escuelas, el personal de obras públicas y las familias de los estudiantes. Esto ayudará a identificar las preocupaciones, los desafíos y las barreras de los participantes en tiempo real. Estos hallazgos guiarán la infraestructura y los planes conjuntos para garantizar que las mejoras de seguridad sean receptivas, informadas por la comunidad y se implementen de manera equitativa en las zonas escolares de ambos distritos.

### Recursos

- El Centro Nacional para Rutas Seguras a la Escuela ([National Center for Safe Routes to School](#)) ofrece recursos y conjuntos de herramientas que lo guían paso a paso para iniciar y desarrollar un programa SRTS exitoso.
- [El Condado de Santa Clara: Modelo de Asociación para Rutas Seguras a la Escuela](#) proporciona una lista extensa de capacitaciones modelo, talleres, desarrollo de recursos y mejores prácticas para respaldar los esfuerzos de SRTS.
- [Rutas Seguras a la Escuela en Michigan](#) comparte un estudio de caso de la ciudad de Charlotte implementando exitosamente un proyecto SRTS a través de sólidas asociaciones entre las Escuelas Públicas de Charlotte, la Escuela St. Mary y agencias gubernamentales locales.
- Generando impulso para rutas seguras a la escuela: un conjunto de herramientas para los distritos escolares y la ciudad ([Building Momentum for Safe Routes to School: A Toolkit for School Districts and City](#)) es un conjunto de herramientas con orientación práctica para que los distritos escolares y los líderes de las ciudades desarrollen, fortalezcan y sostengan programas SRTS en sus escuelas.
- Cultivando Apoyo para Rutas Seguras a la Escuela: Una guía para establecer relaciones con los miembros de la junta escolar y los superintendentes ([Cultivating Support for Safe Routes to School: A Guide to Building Relationships with School Board Members and Superintendents](#)) proporciona estrategias prácticas para involucrar al liderazgo escolar a fin de obtener aceptación y apoyo para los programas SRTS.
- **Buscar financiación y ejecución conjunta:** El Comité de Planificación y las ciudades de Paramount y Compton podrían solicitar subvenciones en colaboración, como las del programa Safe Streets for All (SS4A), el Programa de Transporte Activo (ATP por sus siglas en inglés) y la Oficina de Seguridad de Tráfico (OTS por sus siglas en inglés), para mejorar la seguridad vial en San José Avenue. Las solicitudes conjuntas fortalecen la competitividad al demostrar la colaboración regional y permitir una planificación coordinada entre jurisdicciones. Las ciudades podrían desarrollar un plan de proyecto unificado con objetivos claros, alcance de trabajo definido y responsabilidades de cada entidad, para agilizar la obra y minimizar las interrupciones del trabajo. El Comité de Planificación podría crear un grupo de trabajo con residentes, familias y organizaciones comunitarias para apoyar el proceso de solicitud de subvenciones y garantizar que se tengan en cuenta las necesidades y preocupaciones de la comunidad. Mediante una financiación conjunta, con una coordinación sólida y una gestión responsable, ambas ciudades podrán ofrecer mejoras de seguridad eficaces y coherentes, en beneficio de estudiantes y residentes.

### Recursos

- El [Programa de Transportación Activa \(ATP por sus siglas en inglés\)](#) proporciona financiación para proyectos que aumentan el desplazamiento a pie y en bicicleta, centrándose en la seguridad y la accesibilidad.
- La [Oficina de Seguridad de Transporte de California](#) ofrece subvenciones destinadas a mejorar la seguridad vial a través de la educación, la aplicación de la ley y la ingeniería.

# Recursos

La siguiente es una lista compilada de recursos incluidos en las recomendaciones de planificación anteriores, así como recursos adicionales a los que se hace referencia a lo largo de este informe.

## Recursos específicos de financiación

- [Programa de Transportación Activa \(ATP por sus siglas en inglés\)](#)
- Financiación Accesible y Creativa para el Avance de Viajes Seguros y Activos para Comunidades y Niños ([Creative, Accessible Federal Funding to Advance Safe, Active Travel for Kids and Communities](#))
  - Seminario web ([Webinar](#))
- Programas de Financiación que pueden Fundar Elementos de Transportation Active ([Funding Programs that May Fund Active Transportation Elements - CTC](#))
- [Actividades de Planificación y Demostración - US DOT SS4A](#)
- [Oficina de Seguridad de Transporte](#)
- [Becas para la Seguridad de Peatones y Ciclistas de la Oficina de Seguridad de Transporte](#)
- [Programa de Becas para Calles y Caminos Seguros para Todos \(SS4A por sus siglas en inglés\)](#)

## Recursos de Rutas Seguras a la Escuela (SRTS, por sus siglas en inglés)

- Un Guía para los Rodeos de Bicicletas para Organizadores ([An Organizer's Guide to Bicycle Rodeos](#))
  - Lista de Verificación para Rodeos de Bicicletas ([Bike Rodeo Checklist](#))
  - [Ideas para Rodeos de Bicicleta](#)
  - Guía de Estaciones de Rodeos de Bicicletas ([Bike Rodeo Station Guide](#))
  - [Taller para Jóvenes Ciclistas en Downey](#)
- Generando impulso para rutas seguras a la escuela: herramientas para los distritos escolares y la ciudad ([Building Momentum for Safe Routes to School: A Toolkit for School Districts and City](#))
- Cultivar apoyo para rutas seguras a la escuela: una guía para establecer relaciones con los miembros de la junta escolar y los superintendentes ([Cultivating Support for Safe Routes to School: A Guide to Building Relationships with School Board Members and Superintendents](#))
- Involucrando Estudiantes con Discapacidades en Rutas Seguras a la Escuela ([Engaging Students with Disabilities in Safe Routes to School](#))
- [Asociación Nacional para la Transportación de Alumnos](#)
- [Centro Nacional para las Rutas Seguras a la Escuela](#)
- Guía para el Plan de Viajes de Rutas Seguras a la Escuela de New Jersey ([New Jersey Safe Routes to School Travel Plan Guide](#))
- Los Fundamentos de Rutas Seguras a la Escuela: Recursos para la Planificar, Crear y Sostener el Programa de Rutas Seguras a la Escuela ([Safe Routes to School Basics: Resources for Planning, Creating and Sustaining a Safe Routes to School Program](#))
- [Guía de Rutas Seguras a la Escuela: Comprensión del Ambiente Escolar](#)
- Mensajes de Rutas Seguras a la Escuela para Profesionales ([Safe Routes to School Messaging for Pros](#))
  - [Todos Los Conductores Cerca de La Escuela](#)
  - [Rutas Seguras a La Escuela: Mensajes Clave para Niños](#)
- [Rutas Seguras a la Escuela en Michigan](#)
- Herramientas para las Rutas Seguras a la Escuela ([Safe Routes to School Toolkit](#))

- [Condado de Santa Clara: Modelo de Asociación de Rutas Seguras a la Escuela](#)
- [¿Qué es un Autobús Escolar Caminante?](#)
  - Guía para el Autobús Escolar Caminante ([Walking School Bus Guide](#))
- [¿Qué es Rutas Seguras a la Escuela?](#)

## Recursos de SafeTREC

- Realizando participación comunitaria desde una perspectiva de sistema seguro ([Conducting Community Engagement with a Safe System Lens](#))
- Herramientas de Estrategias de Sistema Seguro para Ciclistas y Peatones ([Safe System Strategies for Bicyclists and Pedestrians Toolkit](#))
- [Kit de Herramientas de California para Velocidades Seguras](#)

## Recursos adicionales

- [Centro de Recursos de Transportacion Activa](#)
- [Codigo de Vehículos de California § 22352 \(b\)](#)
- Código de vehículos de California y Manual de California sobre dispositivos uniformes de control de tráfico ([California Vehicle Code and the California Manual on Uniform Traffic Control Devices \(CA MUTCD por sus siglas en inglés\)](#))
- Informe de Calmación del Tráfico en San Jose Avenue y el Vecindario de la Ciudad de Paramount ([City of Paramount San Jose Avenue and Neighborhood Traffic Calming Report](#))
- [Ciudad de Paramount: Guia de Solicitudes de Seguridad de Tráfico](#)
- [Evaluación de Contramedidas de Ingeniería Peatonal y Ciclista \(Estudio de RRFB's\)](#)
- [Administración Federal de Carreteras \(FHWA\): Guía de Seguridad para Peatones y Sistema de Selección de Contramedidas](#)
- [Iluminación y Visibilidad Nocturna](#)
- [Asociación Nacional de Funcionarios de Transporte Urbano \(NACTO por sus siglas en inglés\): Guía de Diseño de Calles Urbana](#)
- Rutas Seguras a la Escuela del NHTSA/Condado de Marin: Práctica y Promesa ([NHTSA/Marin County Safe Routes to School: Practice and Promise](#))
- [Centro de Información para Peatones y Ciclistas \(PBIC por sus siglas en inglés\)](#)
- [Guía de Construcción Rápida: Cómo construir calles más Seguras de Forma Rápida y Asequible](#)
- [Calles son para Todos \(SAFE por sus siglas en inglés\)](#)
- [Departamento de Justicia de EE. UU.: Pautas de accesibilidad de la ADA para edificios e instalaciones – Involucrando a estudiantes con discapacidades en Rutas Seguras a la Escuela](#)
- [EE.UU. Departamento de Justicia División de Derechos Civiles: Espacios de Estacionamiento Accesible](#)
- [Estudios de Casos del Calmo del Tráfico Módulo 8 de la Administración Federal de Carreteras del Departamento de Transporte de EE. UU](#)
- [Grupo Willdan](#)
- Plan de Acción para Calles Completas ([2024-2025 Complete Streets Action Plan](#))



# Apéndice: Transcripción de la actividad de visualización

---

Programa Comunidades Activas y Seguras (CAyS)

Paramount, California

Les participantes discutieron las siguientes respuestas a las preguntas a continuación como parte de una actividad realizada durante la segunda reunión de planificación del Programa CAyS el 6 de mayo de 2025.

## **¿Qué imagina en Paramount para mejorar la seguridad de peatones y ciclistas? Me imagino...**

- Me gustaría ver carriles bici. Veo gente andando en bicicleta en el tráfico y me gustaría verlos andar en su propio espacio.
- Más iluminación por la noche; A veces se siente seguro, pero veo algunas actividades que no son seguras para los niños del vecindario.
- Usabilidad de carriles de bicicleta y senderos
- Más áreas para sentarse, botes de basura y señalización visible
- Gran parte de la señalización actual está obstruida por árboles o está descolorida y es difícil de ver.
- Carriles de bicicletas
- Señalización más visible
- Avisos rectangulares de luces rápidas destellantes/RRFB

## **¿Qué existe en Paramount que contribuye a la seguridad de peatones y ciclistas? Mi comunidad tiene...**

- [No hubo comentarios sobre esta pregunta durante la reunión de planificación.]

**Gracias por su interés en el Programa  
Comunitario de Seguridad para Peatones y  
Ciclistas.**

Para más información, visite:

<https://bit.ly/cpbsp>

Para preguntas, envíanos un correo  
electrónico a: [safetrec@berkeley.edu](mailto:safetrec@berkeley.edu)

Visite el sitio web de SafeTREC a:

<https://safetrec.berkeley.edu>



**UC Berkeley SafeTREC**

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