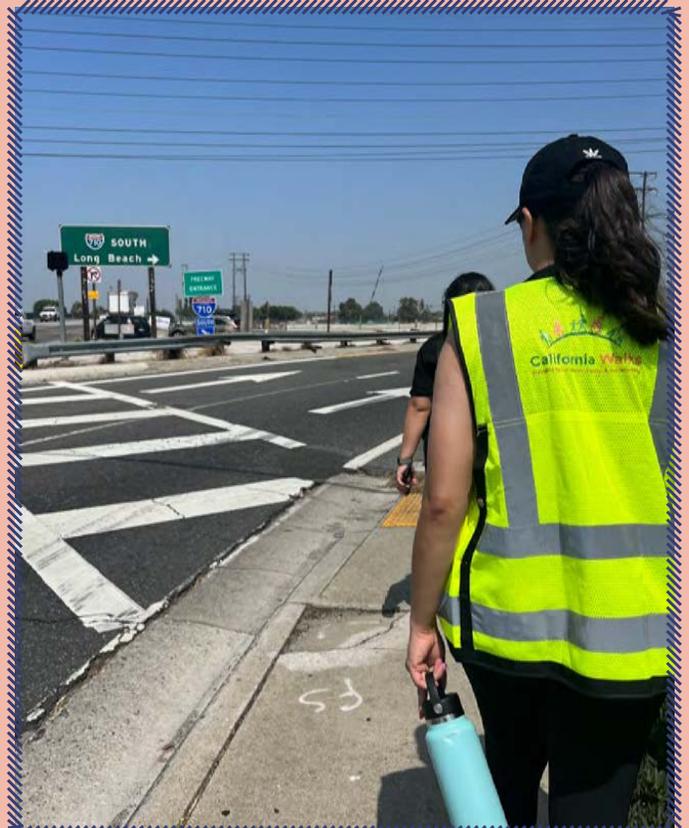


Comunidades Activas y Seguras (Active and Safe Communities) Bell, Informe de Resumen Ejecutivo y Recomendaciones



Comunidades Activas y Seguras
Creando caminos de la vía fáciles de transitar

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



Ciudad de Bell, CA

Agradecimientos

Thank you to the Planning Committee for inviting us into their community and partnering with us to make Bell a safer place to walk and bike. In particular, their contributions prompted meaningfully informed discussions and strengthened the workshop's outcomes. We also want to acknowledge the Tongva and Chumash peoples as the traditional land caretakers of Bell.

Comité de Planificación

Demi Bravo	Alta Med Health Services
Maria Contreras	SELA Health Allies
Luis Coronado	SELA Health Allies
Martha Fierro	SELA Health Allies
Sandra Garcia	SELA Health Allies
Angeles Quintos	SELA Health Allies
Joana Venegas	SELA Health Allies

Este informe fue preparado por:

California Walks

Alma Leyva Orozco

Martha Sicairos

<https://calwalks.org>

Centro de Investigación y Educación sobre Transporte Seguro de UC Berkeley (UC Berkeley Safe Transportation Research and Education Center (SafeTREC) en inglés)

Ana Lopez

Jill Cooper

<https://safetrec.berkeley.edu>

Traducido por Mónica Curiel.

Este informe fue preparado en cooperación con la Oficina de Seguridad de Tráfico de California (OTS). Las opiniones, hallazgos y conclusiones expresadas en esta publicación son de (les) autor(es) y no necesariamente de OTS.

Contenidos	<u>Agradecimientos</u>	3
	Comité de Planificación.....	3
	<u>Introducción</u>	5
	<u>Contexto y Datos</u>	6
	Choques de Peatones.....	6
	Choques de Ciclistas.....	6
	<u>Evaluaciones de la Seguridad Peatonal y Ciclista</u>	9
	Bienes en la Avenida Florence Este.....	9
	Desafíos en la Avenida Florence Este.....	11
	<u>Recomendaciones del Equipo del Proyecto</u>	15
	<u>Los Caminos de la Vía: Radionovela</u>	17
	<u>Apéndice</u>	18
	Transcripción de la Radionovela.....	19
	Repaso de los datos de choques en Bell, CA.....	22

Introducción

Comunidades Activas y Seguras (Active and Safe Communities) es un programa estatal de California Walks (Cal Walks) y el Centro de Investigación y Educación sobre Transporte Seguro de la Universidad de California en Berkeley (SafeTREC). Este programa atiende las necesidades de los hispanohablantes monolingües al proporcionar un plan de estudios culturalmente sensible y relevante que tiene como objetivo mejorar la seguridad para caminar y andar en bicicleta en las comunidades de California.

La capacitación para la Ciudad de Bell fue planificada y facilitada en colaboración por Alta Med Health Services, SELA Health Allies, el Comité de Planificación, Cal Walks y SafeTREC para:

1. Desarrollar un plan de Rutas Seguras al Parque para la apertura anticipada del nuevo Parque Bell;
2. Mejorar la conectividad entre el nuevo Parque Bell y el sendero del Río Los Ángeles; y
3. Mejorar la seguridad al caminar y andar en bicicleta a lo largo de la Avenida Florence Este.

La capacitación virtual se llevó a cabo el 3 de agosto de 2022 y convocó a 45 participantes, incluidos AltaMed Health Services, SELA Health Allies y residentes de la comunidad. Consistía en:

- Actividad de visualización en la que los participantes imaginan una calle ideal en su comunidad dibujándola o construyéndola con pequeños artículos domésticos;
- Evaluación virtual de la seguridad peatonal y ciclista de la comunidad para identificar problemas de seguridad y patrones de comportamiento de los usuarios de la vía pública; y
- Actividad de radionovela en la que los participantes utilizan el poder de la narración de historias para crear un mini episodio de podcast que se puede utilizar para la promoción continua de la seguridad peatonal y ciclista.



Contexto y Datos

El Ranking de Choques de La Oficina de Seguridad de Tráfico de California, muestra que, en 2019, la Ciudad de Bell, se situaba en el 6º puesto de un total de 94 ciudades con un tamaño de población similar, en relación con choques que resultaron en lesiones o muertes (siendo el “1”, el peor). Se situaba 13º para choques con peatones y 20º para choques con ciclistas. Bell, tenía el 7º puesto de 94 posibles, para los choques relacionados con la velocidad, y 2º para los choques ocurridos en horario nocturno (entre las 9:00 pm y las 2:59 am), ilustrando que ambas condiciones la falta de luz y la velocidad eran preocupaciones que guardaban relación.

Desde [Esri Community Analyst](#), en 2021, en la ciudad de Bell, aproximadamente un quinto, o el 22 por ciento, de los hogares incluía al menos uno o más residentes con algún tipo de discapacidad y el 15 por ciento de los hogares no disponía de vehículo. La mayoría de la comunidad, el 63 por ciento, se encontraba en edades comprendidas entre los 18 y los 65 años, y el 23 por ciento de la comunidad vivía bajo el umbral de la pobreza. Muchos residentes dependen del transporte público, caminar o compartir carro para moverse por el vecindario, a pesar de que se sienten inseguros debido al exceso de velocidad de los conductores, las banquetas angostas y la proximidad a las autopistas. Casi una décima parte, el 8.9 por ciento, de la comunidad caminó o tomó el transporte público al trabajo.

Los siguientes datos se basan en choques de tráfico informados por la policía que resultaron en lesiones a peatones y ciclistas en la Ciudad de Bell. Los datos informados en esta sección provienen del Registro Integrado Estatal del Tráfico (Statewide Integrated Traffic Records Systems, o SWITRS, en inglés), a los cuales se han accedido a través del Sistema de cartografía para las lesiones del transporte (TIMS, por sus siglas en inglés), hasta mayo de 2022.

Choques de Peadones

Entre los años 2016 y 2020, hubieron 89 choques con peatones, resultando en 89 peatones lesionados, incluyendo 5 fallecidos y 11 con lesiones graves. Los choques con peatones repuntaron en 2018, descendiendo en 2019 y 2020. Los choques con peatones se concentraron en la Avenida Florence (26) y la Avenida Gage (24), incluyendo dos de las muertes en los cruces entre la Avenida Gage y Avenida Otis, y la Avenida Florence y la Avenida Atlántica. Las infracciones más comunes en estos choques con peatones, fueron cuando los conductores no cedieron el paso a peatones en un cruce de peatones señalizado o no, comprendiendo el 46 por ciento de las infracciones de choques con peatones.

Choques de Ciclistas

Entre los años 2016 y 2020, hubieron 50 choques con bicicletas, resultando en 50 ciclistas lesionados. Aunque ninguno de estos choques resultó en muerte, tres de ellos sufrieron lesiones graves. En 2017, los choques con bicicletas registrados fueron los más bajos en un periodo de cinco años. Al igual que en el caso de los choques con peatones, el choque con bicicletas se concentraron en la Avenida Gage (16) y la Avenida Florence (9), incluyendo un choque con bicicleta que tuvo lugar en el cruce entre la rampa de salida dirección Norte de la Interestatal 710 con la Avenida Florence, área que preocupa a los miembros de la comunidad.

Figura 1: Lesiones de Peatones en Choques (2016-2020)

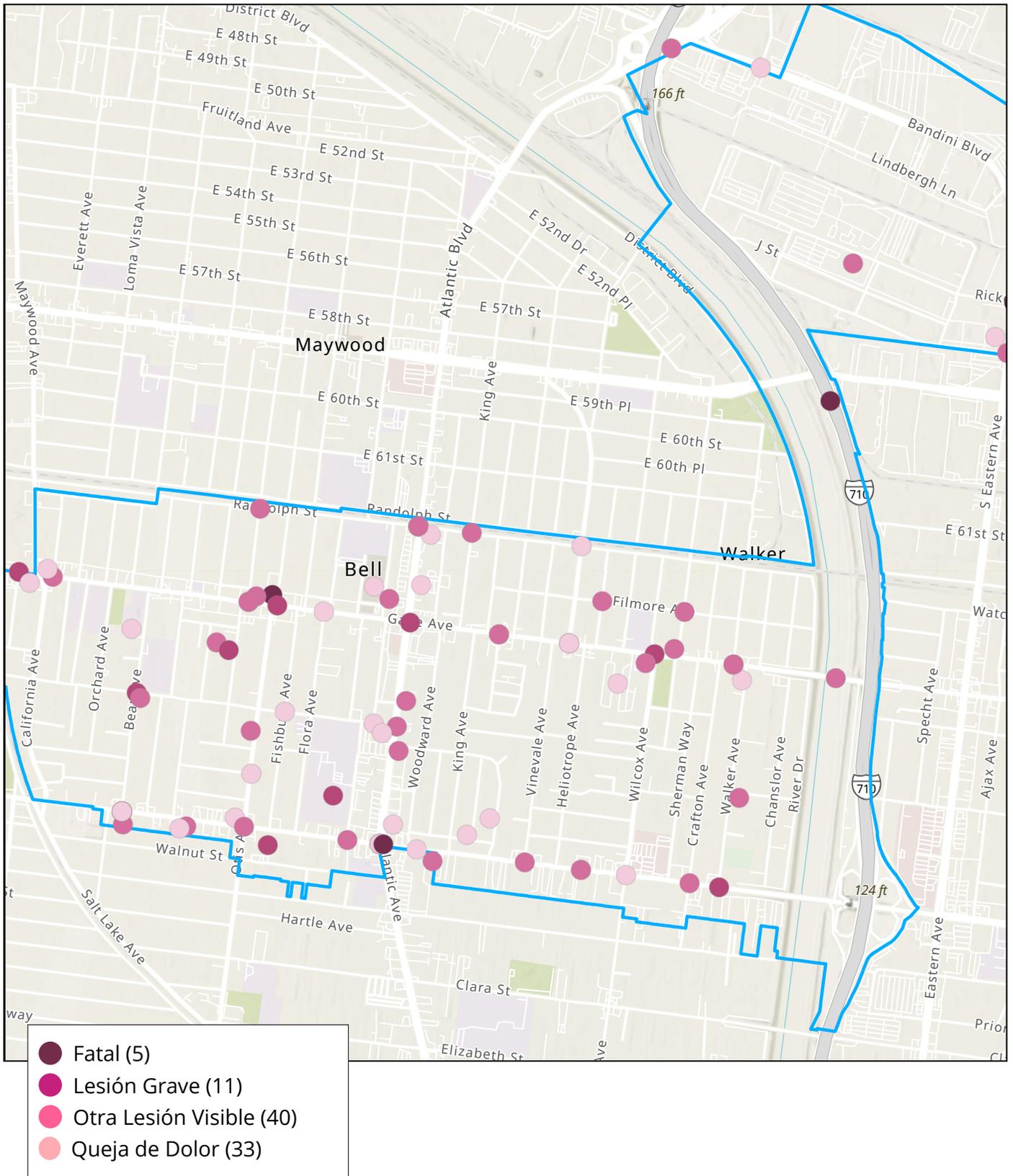
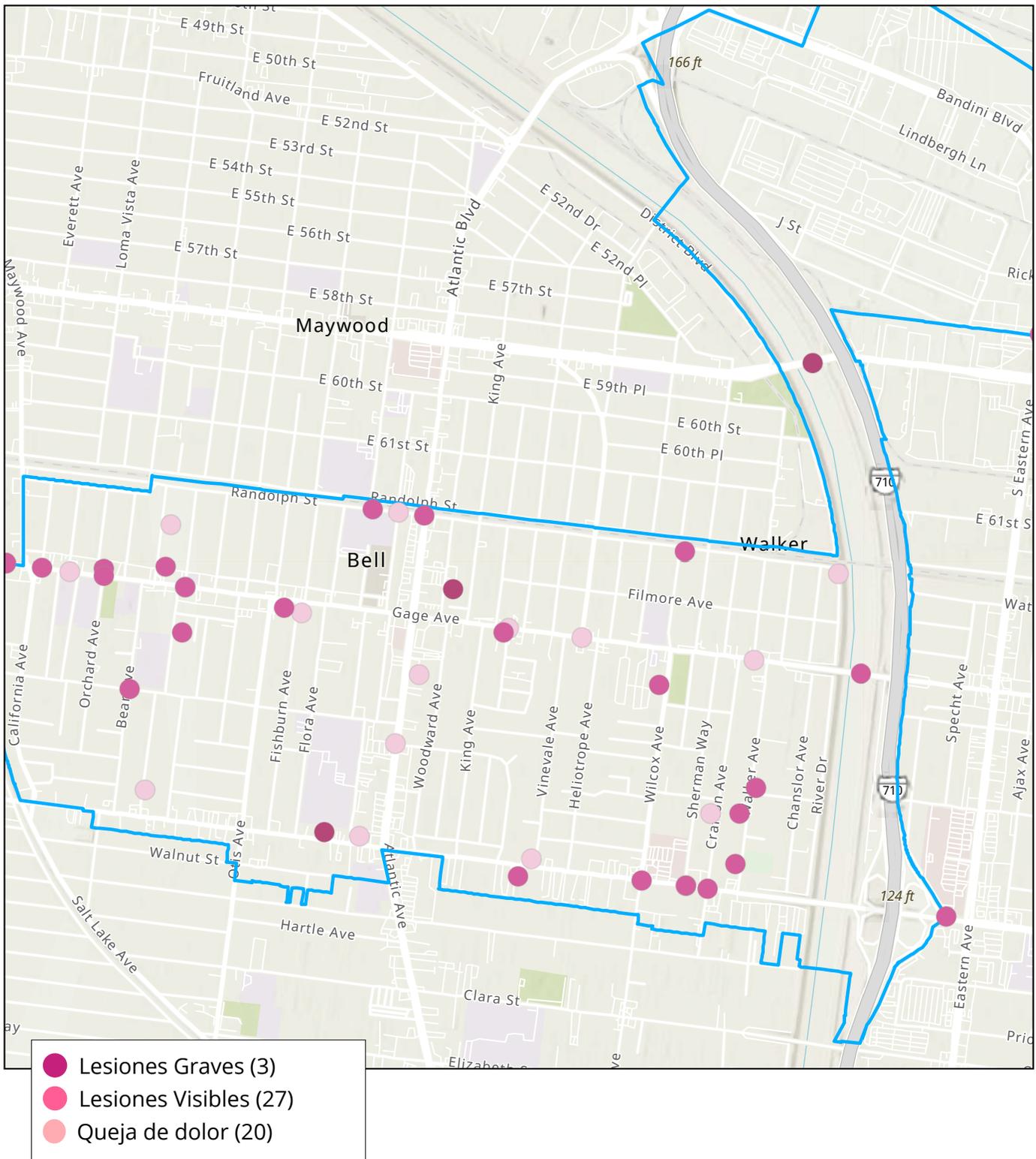


Figura 2: Lesiones de Ciclistas en Choques (2016-2020)

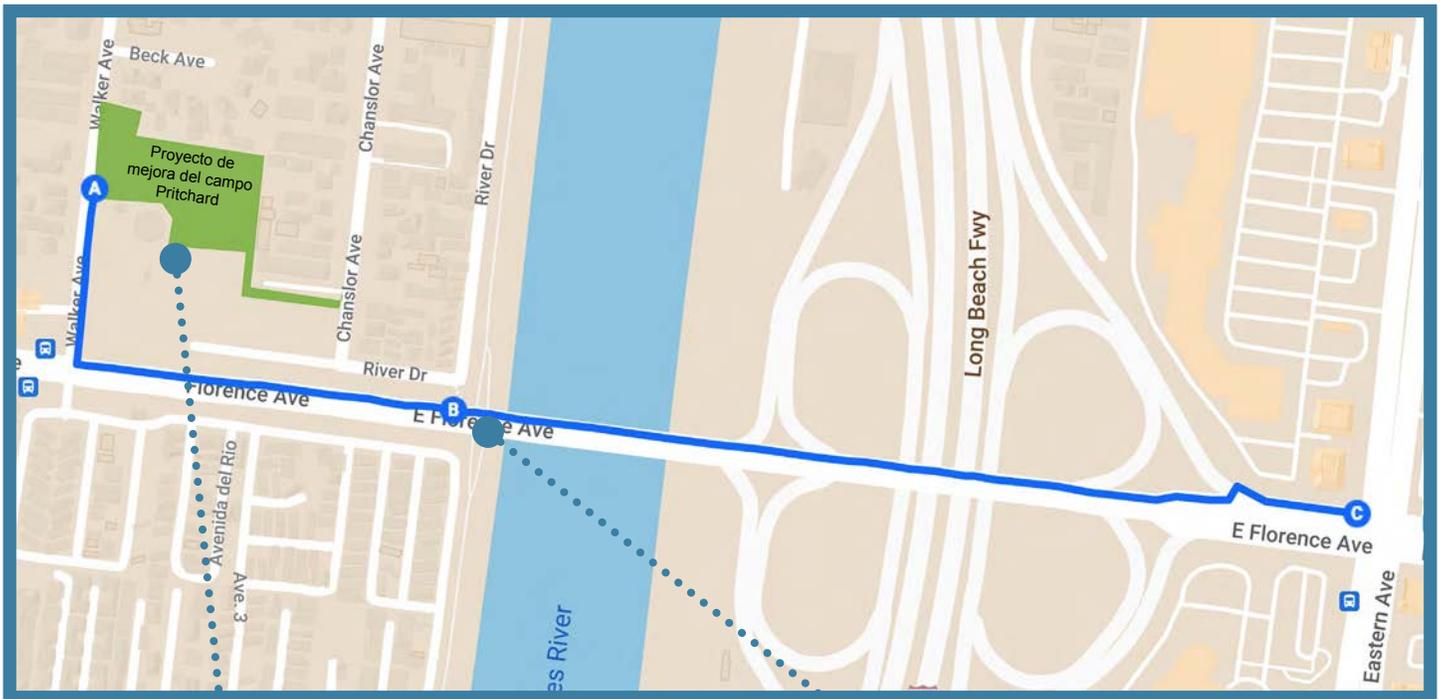




Evaluaciones de la Seguridad Peatonal y Ciclista

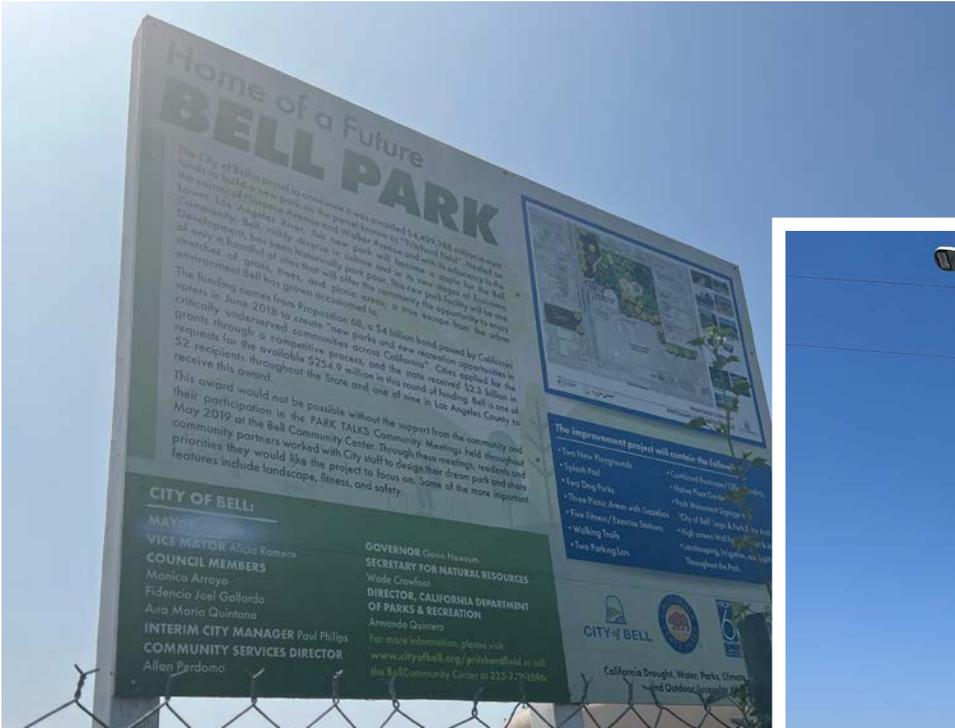
Durante el taller, los participantes realizaron una evaluación de seguridad peatonal y ciclista de un recorrido virtual a lo largo de la Avenida Florence Este. La Avenida Florence Este, es una de las vías principales que lleva al parque y conecta con el sendero del Río Los Ángeles. Se pidió a los participantes que identificaran los bienes de la comunidad, evaluaran las condiciones de la infraestructura y compartieran cómo los usuarios de las carreteras se relacionan con el entorno construido. El siguiente es un resumen de la evaluación peatonal y ciclista enfocada en la Avenida Florence Este entre la Avenida Walker y la Avenida Eastern.

Bienes en la Avenida Florence Este



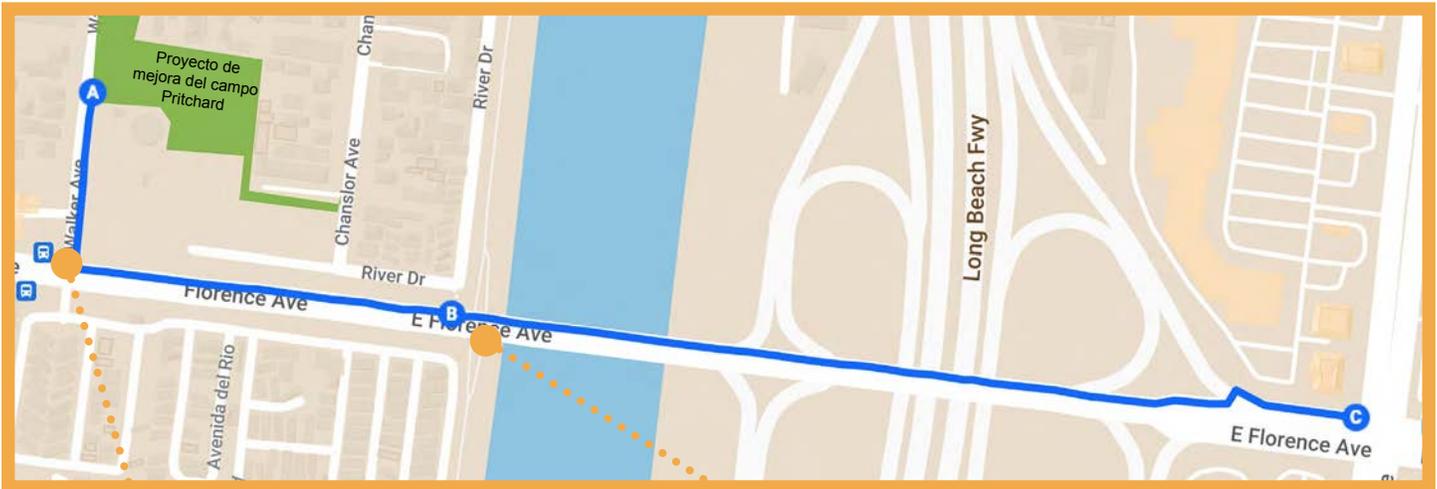
- La Ciudad de Bell recibió los fondos de la Proposición 68 para la construcción de un parque nuevo en lo que anteriormente fue el Campo Pritchard. Estas mejoras rejuvenecerán el parque y proporcionarán un espacio abierto a las comunidades de los alrededores.

- El sendero del Río Los Ángeles se encuentra a menos de un cuarto de milla del nuevo parque y proporciona un lugar para los residentes de la comunidad para andar en bicicleta y caminar de forma segura.
- El sendero del Río Los Ángeles tiene puntos de entrada tanto en el lado norte como al sur de la Avenida Florence lo que permite una vía segura para que tanto peatones como ciclistas crucen la Avenida Florence Este, ya que no existen cruces de peatones entre la Avenida Walker y la Avenida Eastern, una distancia de aproximadamente 0.5 millas.



Arriba: Señalización de los límites de las mejoras del nuevo parque y una representación del parque propuesto. En Medio: El sendero del Río Los Ángeles y el nuevo parque pueden suponer puntos de interés para aquellos residentes que buscan hacer actividades físicas. Abajo: Un peatón saliendo del sendero del Río Los Ángeles en el lado norte de la Avenida Florence Este.

Desafíos en la Avenida Florence Este



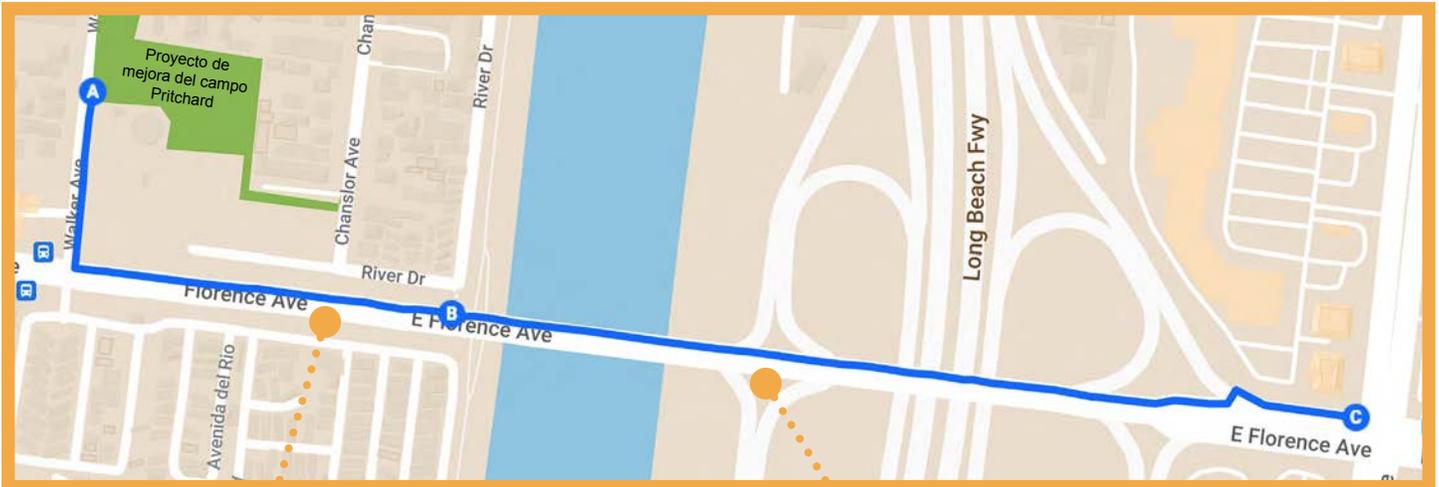
Desafíos de la intersección de la Avenida Florence Este / Avenida Walker

El tiempo de cruce reducido en los semáforos de los cuatro cruces de la intersección entre la Avenida Florence Este y la Avenida Walker, obliga a los peatones a cruzar rápido, lo cual puede suponer un peligro, especialmente para personas mayores, niños, y personas de movilidad reducida que utilicen alguna asistencia para la movilidad.

Desafíos del sendero del río de Los Ángeles

- Las aguas del Río Los Ángeles tienen mal olor, haciéndolo desagradable para los peatones que caminan por la zona.
- A lo largo del sendero del Río Los Ángeles, las zonas de sombra son limitadas y no existen puntos de agua potable; lo que dificulta circular a lo largo del sendero durante los meses de verano cuando aumentan las temperaturas.

Desafíos en la Avenida Florence Este



Necesidades de infraestructura Por la Avenida Florence Este

- Las banquetas de la Avenida Florence Este son estrechas, dificultando a los peatones caminar lado a lado o teniendo que pasar uno a la vez para evitar invadir la calzada. Esto es especialmente difícil para las personas caminando con carritos o dispositivos de movilidad asistida.
- No hay sombras o zonas de descanso a lo largo de la Avenida Florence Este hacia Avenida Eastern, dificultando el andar por ellas, en especial durante el verano con temperaturas elevadas y con la luz del sol directa.
- No existe iluminación adaptada a los peatones a lo largo de la Avenida Florence Este, y oscurece demasiado para poder caminar de forma segura de noche. No hay carriles de bicicleta o carriles señalados de circulación compartida en la Avenida Florence Este entre la Avenida Walker y la Avenida Eastern. Esto obliga a los ciclistas que conectan desde el sendero del Río Los Ángeles con la Avenida Florence Este a circular en el carril de tráfico a la vez que los conductores que aceleran, o en la banqueta, no dejando espacio para que los peatones caminen con seguridad.

Desafíos de seguridad relacionados con las rampas de entrada de la Interestatal 710

- Los conductores aceleran por encima del límite de velocidad permitida a lo largo de la Avenida Florence Este, especialmente cuando entran o salen de las rampas de acceso de la Interestatal 710 en la Avenida Florence Este. Esto lo vuelve inseguro para ciclistas que vayan por esta vía causando casi-choques. Además, los conductores entrando o saliendo de la Interestatal 710 en la Avenida Florence Este, no ceden el paso a los peatones. Los peatones con frecuencia deben cruzar corriendo ya que los conductores no ceden el paso, poniéndose en riesgo cada vez que cruzan.
- Hay mucho tráfico en la Avenida Florence Este dado el número de conductores entrando y saliendo de la Interestatal 710, lo que limita el espacio disponible para ciclistas en la vía.



Arriba: Un peatón usando un cruce de peatones en la Interestatal 710 ha de cruzar rápido para evitar el tráfico que viene.

Abajo: La salida del sendero del Río Los Ángeles hacia la Avenida Florence Este no tiene infraestructura segura para ciclistas, como un carril de bicicleta o rampas a nivel para banquetas, necesarias ya que los conductores aceleran y frenan sin previo aviso, como evidencian estas marcas de deslizamientos.

Arriba: La intersección entre la Avenida Florence Este y Avenida Walker, próxima al nuevo parque de Bell, tiene cruces de peatones estándares con un ancho de cuatro carriles, con semáforos con tiempo reducido de cruce.



Centro: Un peatón caminando en la banqueta con una carriola deja poco espacio para que alguien más pueda usar la banqueta a la vez.

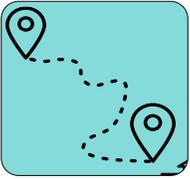
Abajo: El sendero del Río Los Ángeles es extenso y aún lleva agua que crea malos olores.





Recomendaciones del Equipo del Proyecto

El Equipo del Proyecto ofrece a la comunidad las siguientes recomendaciones basadas en las preocupaciones de seguridad para caminar y andar en bicicleta de la comunidad y las prioridades de la estrategia del Sistema Seguro.



Desarrollar un Programa de Rutas Seguras al Parque

El Equipo del Proyecto recomienda que el Comité de Planificación colabore con la Ciudad de Bell para desarrollar un [Programa de Rutas Seguras al Parque](#) (SRTP, por sus siglas en inglés) para identificar las mejores rutas hacia y desde el nuevo parque Bell, incluyendo una conexión al sendero del Río Los Ángeles. El programa SRTP puede ayudar a llevar a más personas al parque, proporcionando formas comprobadas de ser seguras para todos los usuarios de la vía para llegar y salir del parque.

El [programa SRTP](#) puede comenzar con la inauguración del parque. Los rótulos de orientación muestran las rutas seguras, guiando a los residentes en las formas de llegar y salir del parque. Los rótulos de orientación podría dirigir a los usuarios del sendero del Río Los Ángeles hacia el parque como una zona de descanso, agua potable y sombra, permitiendo a los usuarios del parque que conozcan que pueden utilizar el sendero para caminar o andar en bicicleta. La Ciudad de Bell puede hacer un llamamiento a la comunidad para participar en el diseño de los rótulos y utilizar esta oportunidad para conseguir que la comunidad se involucre más. Se podrían utilizar recursos como la [Beca para la Activación de las Comunidades para las Rutas Seguras al Parque](#) para el apoyo en el desarrollo de este programa.



Realizar una Evaluación de Iluminación

El Equipo de Proyecto recomienda al Comité de Planificación que colabore con el Departamento de Servicio de Obras Públicas de la Ciudad de Bell en la realización de una evaluación de las condiciones de iluminación en las calles de la ciudad próximas y alrededor del sendero del Río Los Ángeles. La mejora de iluminación podría aumentar la seguridad tanto de peatones como de ciclistas, gracias al incremento de la visibilidad entre conductores, peatones y ciclistas. La mejora de la iluminación pública, también puede mejorar la seguridad personal, especialmente para mujeres. Una participante compartió su sentimiento de inseguridad al caminar, debido a experiencias de acoso sexual y enfatizó la necesidad de mejorar la iluminación en la zona. El Comité de Planificación puede buscar referencias en el [Informe de Iluminación Peatonal](#) de la Administración Federal de Autopistas de los Estados Unidos para entender cómo evaluar las condiciones de la iluminación actual, cómo diseñar la iluminación adaptada a la escala de los peatones, y cómo implementar iluminación peatonal una vez se haya seleccionado el diseño preferido por el Departamento de Obras Públicas.



Cruces de Peatones Creativos

El Equipo de Proyecto recomienda que el Comité de Planificación trabaje en conjunto con el Departamento de Planificación de la Ciudad de Bell para diseñar e instalar [los cruces de peatones creativos](#) en la intersección principal entre la Avenida Florence Este y la Avenida Walker, para fomentar que los conductores cedan el paso a los peatones. Los cruces de peatones creativos, proporcionan un lugar seguro para cruzar que es más visible por los conductores. Además es más agradable estéticamente y culturalmente relevante para la comunidad, pudiendo ayudar a impulsar el orgullo comunitario. Los diseños de los [cruces de peatones creativos](#) pueden realizarlos estudiantes y residentes de la comunidad, promoviendo la creación de sentimiento de comunidad, y en este caso, podría ser algo que conecte con la temática del nuevo parque Bell.



Campañas de Mensajes de Seguridad

El Equipo de Proyecto recomienda que el Comité de Planificación colabore con la Ciudad de Bell en el diseño de una campaña de seguridad vial que promueva los mensajes de seguridad dirigidos hacia comportamientos inseguros por parte de conductores cerca del parque, el sendero del Río Los Ángeles y las salidas y entradas de la Interestatal 710 a lo largo de la Avenida Florence Este. Los mensajes de seguridad vial pueden desarrollarse a partir de los principales factores que han provocado los choques, que pueden encontrarse en los datos de choques, para abordar los comportamientos inseguros más comunes entre los usuarios de la carretera. Los mensajes de seguridad vial deberían desarrollarse en conjunto con la comunidad para reflejar sus necesidades culturales y de lenguaje. Una vez que se han desarrollado los mensajes de seguridad, la señalización se puede colocar en las luces de la calle, las cajas de servicios públicos, los carteles de las paradas de autobús y en los costados del césped. La Ciudad puede explorar las siguientes oportunidades de financiamiento para este proyecto:

- [Programa de Transporte Activo](#) de Caltrans
- [Becas para la Seguridad Peatonal y Ciclista](#) de la Oficina de Seguridad de Tráfico de California; y
- [Campaña GoHuman](#) de la Asociación de Gobiernos del Sur de California (SCAG por sus siglas en inglés).

Los Caminos de la Vía: Radionovela

Durante la capacitación, los participantes crearon una Radionovela, un podcast que destaca las preocupaciones de la comunidad y propone soluciones sobre seguridad para peatones y ciclistas alrededor del nuevo parque Bell, a través del poder de la narración. Este proyecto de audio, está previsto que sea utilizado como una herramienta para promover la creación de visiones de la comunidad local sobre una comunidad saludable y cómodo para caminar y andar en bicicleta. Este episodio y los anteriores del podcast Caminos de la Vía, se pueden encontrar en la nube [Soundcloud](https://bit.ly/los-caminos-de-la-via) usando el link <https://bit.ly/los-caminos-de-la-via>. Podrá encontrar una transcripción de la Radionovela en el apéndice del presente informe.

Este episodio destaca las recomendaciones de los residentes de la comunidad para la creación de un acceso más seguro y cómodo al parque nuevo de Bell. Los participantes compartieron la necesidad de mejoras fuera del parque como iluminación adaptada a escala peatonal, carriles de bicicleta, zonas de sombra y puntos de agua potable que ayuden a tener una mayor conectividad entre el Río Los Ángeles y el nuevo Parque Bell. Estas medidas, a cambio, podrían promover un transporte más activo y una comunidad más activa. Para leer la transcripción del audio, vea el Apéndice.

¡Visita <https://bit.ly/los-caminos-de-la-via> o escanea el código QR para escuchar la Radionovela Comunitaria de Bell!



Apéndice

- [Transcripción de la Radionovela](#)
- [Repaso de los datos de choques en la Ciudad de Bell, CA](#)

Transcripción de la Radionovela

Bell tiene aceras angostas y no hay infraestructura para bicicletas en la carretera. Les residentes de la comunidad reconocen la necesidad de infraestructura para bicicletas, como carriles para bicicletas, pero también usan culturalmente las aceras para andar en bicicleta debido al comportamiento inseguro de los conductores, como el exceso de velocidad. Las mejoras sugeridas por los residentes incluyen estrategias tanto para la calle como para la acera. Lea la transcripción del audio en español para conocer sus historias de caminar y andar en bicicleta en la ciudad de Bell.



Narrador: Hola a todos, todas y todes bienvenidos a nuestro nuevo episodio de los caminos de la via. Los Caminos de la Vida es un proyecto que salió del taller Comunidades Activas y Seguras de California Walks y UC Berkeley SafeTREC. Este programa se enfoca en ayudar a las comunidades hispanohablantes en California a mejorar la seguridad peatonal y ciclista en sus ciudades a través de la creación de contenido de audio que se puede usar como una herramienta para la abogacía y educación. Este mini-podcast destaca las preocupaciones de la comunidad a través de la narración de historias. Ayuda a crear concientización sobre la seguridad de peatones y ciclistas y propone soluciones dirigidas por la comunidad en nuestro segmento de hoy. Hablamos con la comunidad sobre el área alrededor de la intersección de East Florence Avenue y Walker Avenue, que es la ubicación de un nuevo parque en la ciudad de Bell.

Comunidad: Informar a todos los de la ciudad de Bell o los que están cerca de la existencia del parque porque se emocionaron los señores al darle el folleto digo wow, qué bueno! Sería bueno para que lo abrieran y llevar a mis niños.

Narrador: Este nuevo parque pronto será renovado gracias a los fondos de la Proposición 68, la renovación del parque incluyera cambios masivos como juegos, baños, espacios para caminar y hacer ejercicio y un área para mascotas. Esta renovación del parque les dará a la comunidad de Bell un espacio para poder estar activos. Aunque estén muy emocionados por el nuevo parque que viene. La comunidad de Bell reconoce que las condiciones de las rutas hacia el parque no son las mejores y piden que los de la ciudad también tomen nota de las siguientes condiciones alrededor del parque.

¿Qué haría que su comunidad se sintiera más segura para caminar o andar en bicicleta?

¿Qué cambios desea ver en su comunidad?

¿Tiene una historia o experiencia que muestre por qué estos cambios son necesarios?

¿Quién debería estar apoyando y escuchando estas experiencias?

¿Qué se necesitaría para que otros en su comunidad apoyaran este trabajo?

Les miembros de la comunidad de Bell respondieron las preguntas anteriores para construir su narrativa comunitaria.

Comunidad: Bien, lo que es muy inseguro es que las banquetas están demasiado chiquitas para que pasen los peatones. Los peatones si se van en bicicleta no caben, ni las sillas de ruedas [en la banqueta]. Está muy, muy muy angostitas las banquetas.

Narrador: La ciudad de Bell es una comunidad mayormente latine en la parte sureste del condado de Los Ángeles. 15% de los habitantes de Bell no son dueños de un carro y casi 1/10 de la comunidad caminó o tomó el transporte público para el trabajo. Residentes dependen del transporte público. Caminar o compartir el automóvil para desplazarse por el vecindario. Aunque se sintieran incómodos debido a problemas de seguridad, como el exceso de velocidad de los conductores, las aceras estrechas y la proximidad a las autopistas.

Comunidad: Es muy difícil para que la gente use bicicletas porque en primer lugar, no tenemos una protección. Somos de una comunidad que no tiene pedazo en las calles, para las bicicletas, o sea, no hay seguridad, tiene que usar la banqueta.

Narrador: [00:02:25] Entre los años 2016 y el 2020 hubo 89 choques de peatones y 50 choques de bicicletas, y ocupó el puesto seis entre 94 ciudades, con el tamaño de población similar en cuanto a personas muertas o heridas. En choques de tráfico Bell ocupó el puesto siete de 94 en choques relacionados con la velocidad y dos de 94 en choques nocturnas que confirman las preocupaciones de la comunidad relacionadas con la velocidad y la iluminación.

Comunidad: Ya ve que está ahí. Cercas del freeway y todo. Hay mucho tráfico, muchos carros también que van muy fuerte y que no respetan a

los peatones, pues cuando cambia la luz ya eso no se espera. Dan vuelta muchos, no se esperan todo. La gente siempre va a la carrera en la cruzada, aunque uno lo miren y eso no, uno tiene que estar vigilando por todos lados porque hay mucho tráfico.

Comunidad: Ahí para cruzar esta parte del freeway también es nuevo, no está muy seguro. Ya ves que están los carros del freeway, lo único que hay son unas líneas pintadas en el suelo. No hay como una luz o algo que ayude para que las personas estén más seguras al cruzar.

Narrador: La comunidad comparte cuáles son las mejoras que ayudaría tener ruta seguros hasta nuevo parque y lo que podría ayudar a conectarlo con otras ciudades del sureste de Los Ángeles.

Comunidad: Si se pusieran más iluminación ahí. Yo pienso que estaría bien, porque hay días que el tiempo

del otoño que se oscurece más, más temprano y la gente pues ya en este tiempo pues tienen miedo a salir a caminar, pero si estuvieran, si estuviera el parque más alumbrado, pues la gente ya tendría más confianza en salir a caminar, pues las lámparas que no estén tan altas, porque luego muy altas no alumbran, no iluminan, entonces tienen que estar bajas a un nivel adecuado para que iluminen toda la calle. Y eso es lo que pediría que fueran a estirar las banquetas un poquito más anchas para que la gente que venga caminando en bicicleta esté más seguro y que hubiera también una como se llama parada de un bus, porque como hay personas y otros que no tenemos carro, si estuviera cerca por ahí una parada de autobús o un o un DASH o algo así, y es como una señal, es aquí está un parquecito, vengan y descansen o vengan, disfruten el parque a descansar un poquito.

“Ya ve que está ahí. Cercas del freeway y todo. Hay mucho tráfico, muchos carros también que van muy fuerte y que no respetan a los peatones.”

Narrador: Para la comunidad de este nuevo parque es un buen paso que abrirá las puertas a una comunidad más activa. Reconocen que el nuevo parque es solo el comienzo y para tener un parque completo se ocupa rutas seguras hacia el parque por todos lados de la comunidad quieren poder usar este parque como un ejemplo que puede. Se replicado en otras áreas del sureste de Los Ángeles.

Comunidad: Nos dimos cuenta que necesitamos más áreas verdes en todo el sureste de Los Ángeles. Que la gente tenga más confianza en ir al parque a caminar. Necesitamos que la comunidad esté informada porque a pesar de que nosotros ya sabemos y algunas personas que viven cerca ya se han dado cuenta que se va a construir el parque. Muchas otras personas no saben.

Comunidad: Ojalá que fuera el parque, que todas las ciudades lo reconocieran.

Narrador: La comunidad alrededor de todo está llena de residentes que están listos para continuar abogando por rutas más seguras al parque. El grupo de AltaMed y SELA Health Allies continuará trabajando juntos para asegurarse que haya rutas seguras a este nuevo parque para que la comunidad pueda realmente disfrutar y estar activos. Gracias por acompañarnos y asegúrense de escuchar el resto de los episodios de los Caminos de la Vía. Les invitamos a leer el resumen ejecutivo de Bell en el enlace que está en la descripción para obtener más información sobre comunidades activas y seguras. Visita el sitio web de California Walks y UC Berkeley SafeTREC. Hasta luego.

Visita

<https://bit.ly/los-caminos-de-la-via> o escanea el código QR para escuchar la Radionovela Comunitaria de Bell.



Repaso de Datos de Choques en Bell, CA

Comunidades Activas y Seguras



¿Qué es un choque de peatones?



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

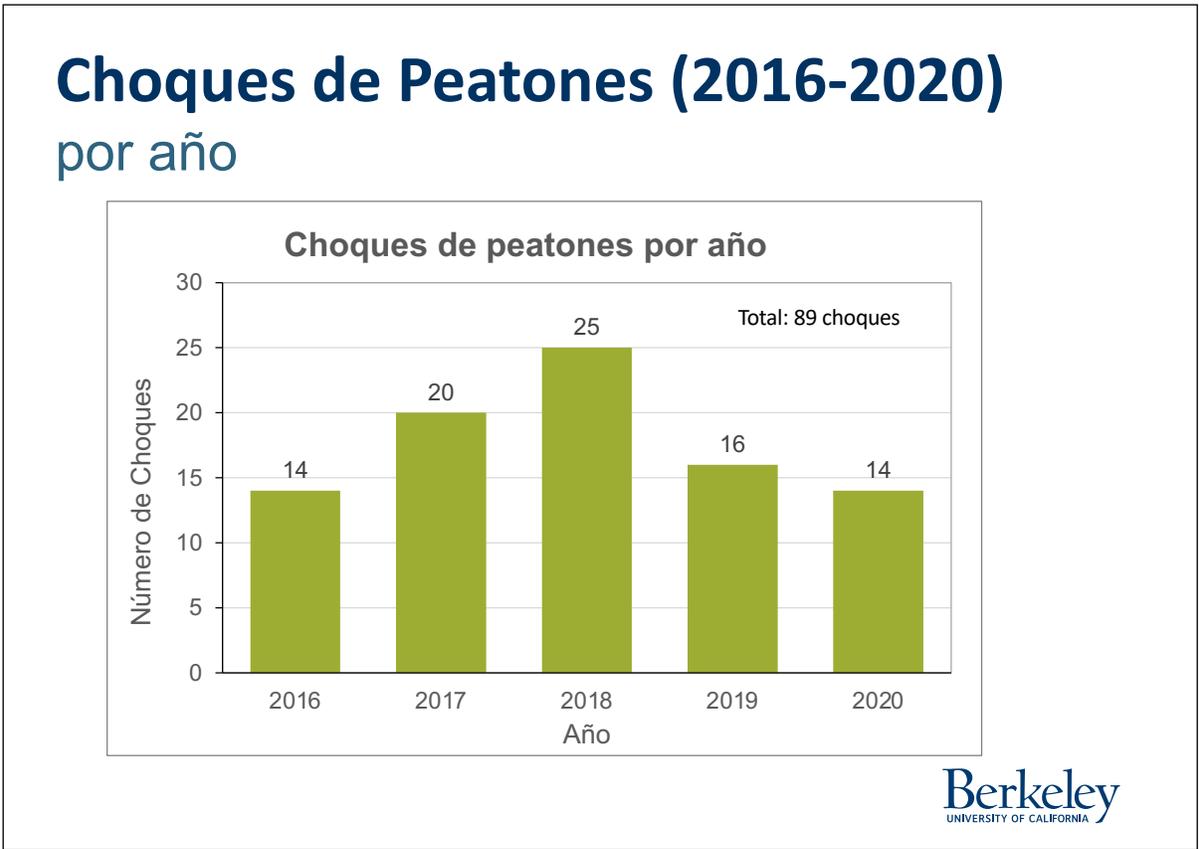


¿Que es un choque de ciclistas?



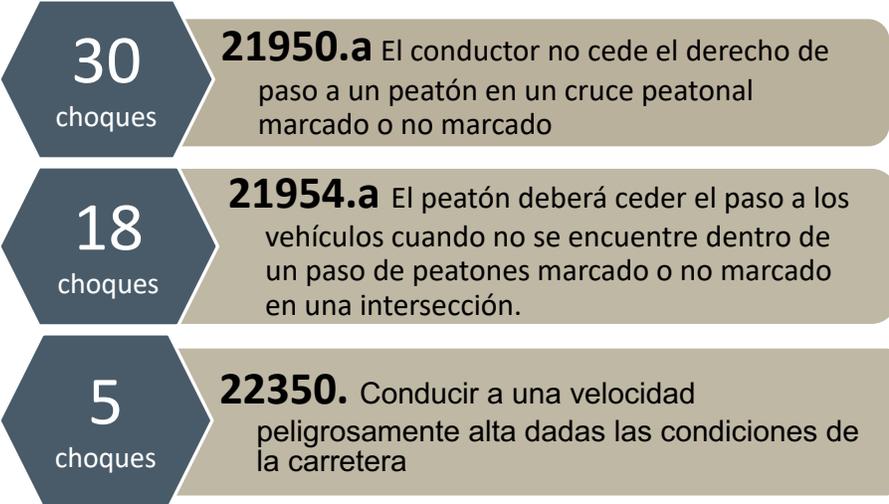
- Choque entre una bicicleta y un vehículo de motor
- Las bicicletas se consideran vehículos y, por lo tanto, las infracciones cometidas por un "conductor" podrían haber sido cometidas por un conductor de vehículo de motor o por un ciclista.

Berkeley
UNIVERSITY OF CALIFORNIA



Choques de peatones (2016-2020)

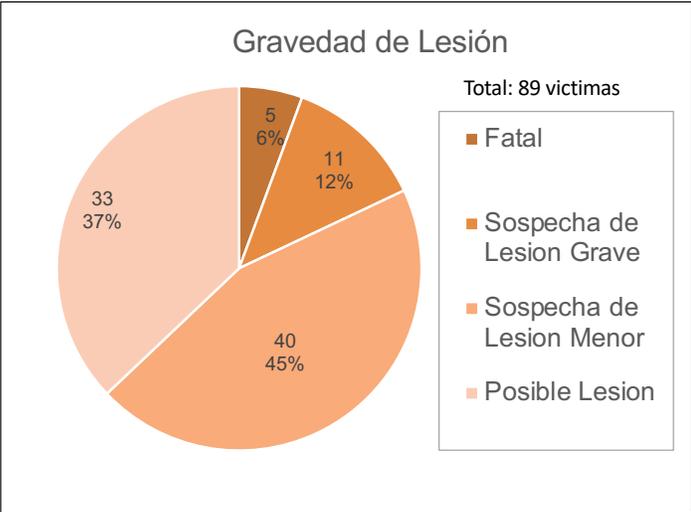
infracciones citadas con mayor frecuencia



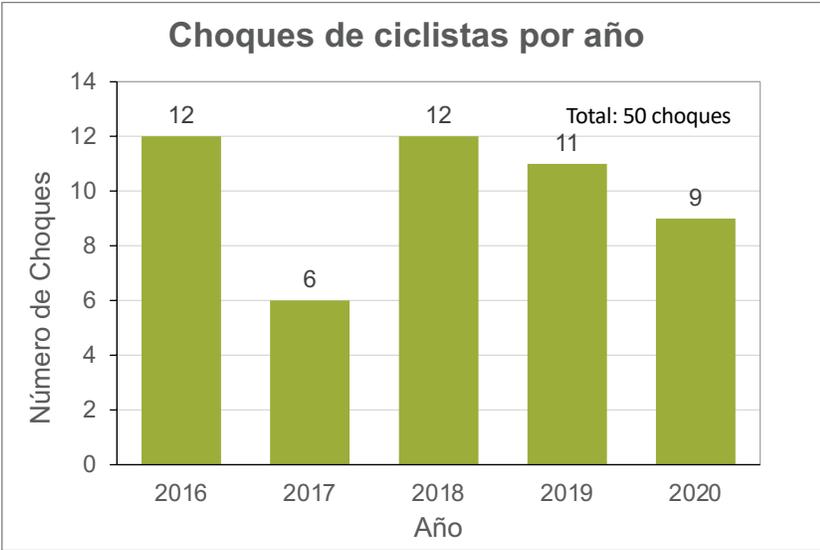
Victimas de choques peatonales por gravedad de lesión

89 víctimas peatones resultaron lesionados en 89 choques de peatones

- Hubo 16 víctimas de lesiones fatales o graves.



Choques de Ciclistas (2016-2020) por año

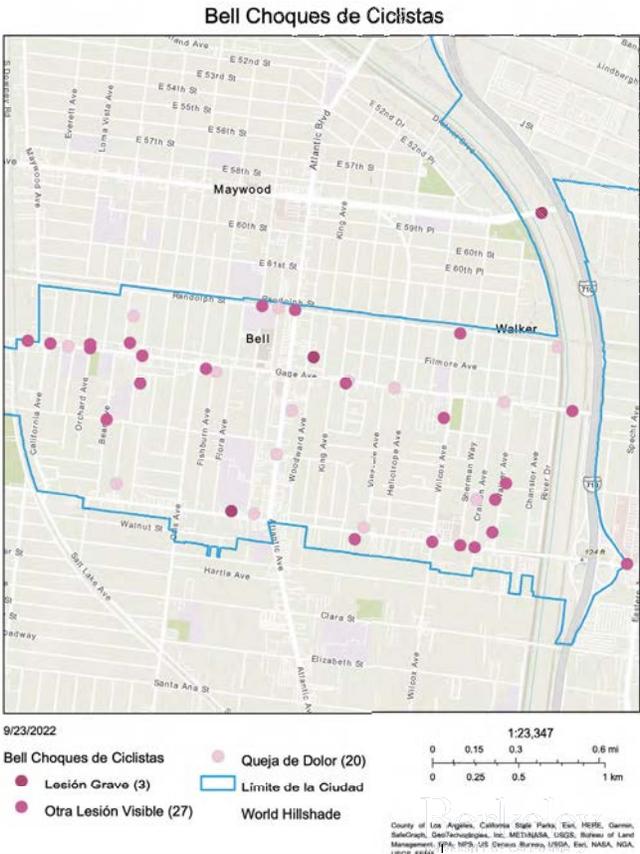


Choques de Ciclistas 2016-2020

Los choques se concentraron a lo largo de:

- Gage Avenue (5 Choques)
- Florence Avenue (11 choques) Incluyendo un choque en entrada del 710-N

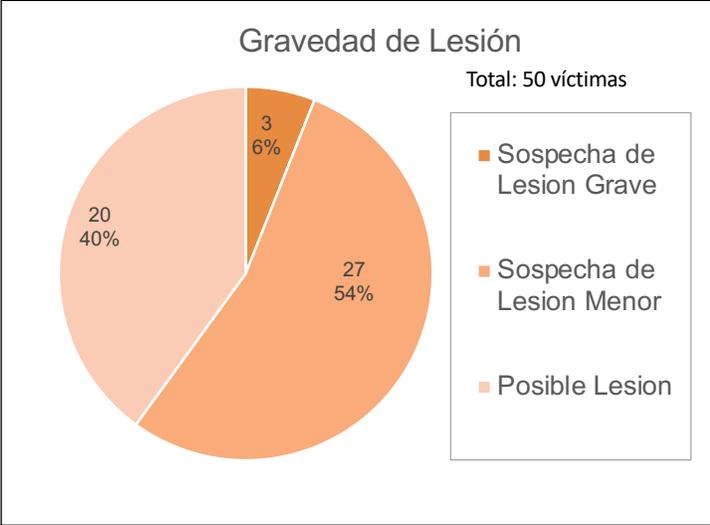
Uno de los tres choques de ciclista que resultaron en lesiones graves ocurrió en Florence Avenue.



Victimas de choques ciclistas (2016-2020) por gravedad de lesión

50 víctimas ciclistas resultaron lesionados en 50 choques de ciclistas

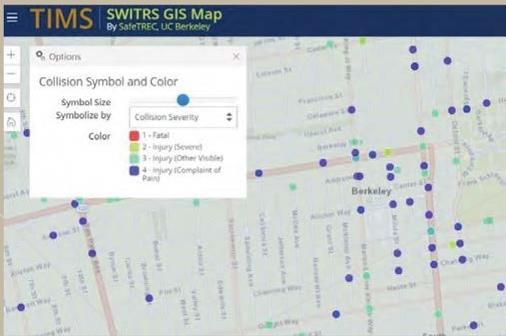
- Hubo 3 víctimas con lesiones graves.



Street Story

Street Story es una herramienta para recopilar comentarios de la comunidad sobre temas de seguridad en el transporte. Comparta historias en Street Story de dónde ha estado en un choque o casi choque, o dónde se siente seguro o inseguro viajando.

<https://streetstory.berkeley.edu>



Transportation Injury Mapping System (TIMS) - Sistema de Mapeo de Lesiones en el Transporte (TIMS)

TIMS es una herramienta basada en la web que permite a los usuarios analizar y mapear datos del Sistema Integrado de Registros de Tráfico Estatal de California (SWITRS). Para explorar más a fondo los datos de colisiones, regístrese para obtener una cuenta gratuita para acceder a las herramientas y recursos de TIMS.

<https://tims.berkeley.edu>





Berkeley SafeTREC
SAFE TRANSPORTATION RESEARCH AND EDUCATION CENTER



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