

Resumen y Recomendaciones del Taller Comunitario para la Seguridad de Peatones y Ciclistas en el Vecindario de Pico-Aliso en Boyle Heights

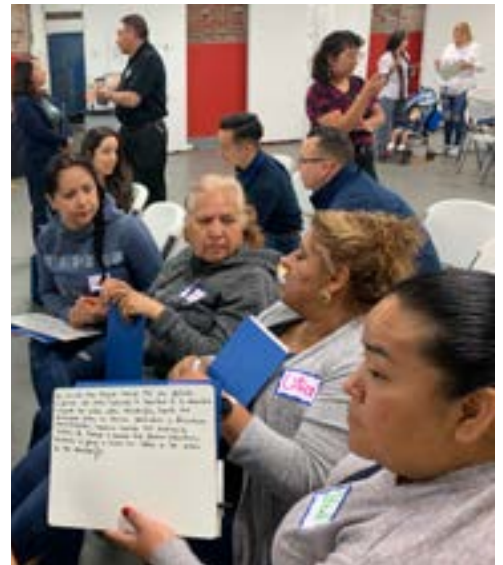
Taller y Plan de Acción Comunitario para la Seguridad de Peatones y Ciclistas

Creando Calles Seguras para Peatones y Ciclistas



JUNIO 2020

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



**Comunidad de Pico Aliso
en Boyle Heights, CA**

Agradecimientos

¡Un agradecimiento especial al Comité de Planificación por invitarnos a su comunidad y asociarse con nosotros para hacer que Pico-Aliso, Boyle Heights sea un lugar más seguro para caminar y andar en bicicleta!

Comité de Planificación

Lilia Acosta

Padre Brendan

Roberto Bustillo

Natalie Godínez

Aracely Hernández

Stephanie Hernández

Gloria Ruiz

Maria Ruiz

Comunidad en Movimiento

Misión Dolores Escuela e Iglesia

Proyecto Pastoral

Self-Help Graphics

Proyecto Pastoral

Partnership for Los Angeles Schools

Comunidad en Movimiento

Comunidad en Movimiento

Gracias a Self-Help Graphics por proporcionar su espacio de galería de arte como sede del taller. También nos gustaría expresar nuestra gratitud a Proyecto Pastoral por proporcionar el desayuno, a Itzel García por preparar el almuerzo y a la Asociación Americana de Automóviles del Sur de California por financiar el almuerzo. Un agradecimiento a Valerie Hernández de KTI Translations por la interpretación simultánea en vivo del español al inglés. También nos gustaría agradecer a los muchos miembros de la comunidad que participaron en el taller. Su participación colectiva informó y fortaleció significativamente los resultados del taller.

Este informe fue preparado por:

California Walks

Caro Jauregui

Alma Leyva Orozco

Wendy Ortiz

<https://calwalks.org>

Centro de Investigación y Educación en Transporte Seguro de UC Berkeley

Ana Lopez

<https://safetrec.berkeley.edu>

Traducido por:

Libérate! en colaboración con Lluvia Cárdenas y Gabriela Solórzano

[Instagram](#): Liberate.language.cooperative



TABLA DE CONTENIDOS

RESUMEN EJECUTIVO	5
INTRODUCCIÓN.....	7
EL PROCESO DE PLANIFICACIÓN	8
HISTORIAL DE CHOQUES PEATONALES Y CICLISTAS.....	9
MAPA DE BIENES DE PICO-ALISO, BOYLE HEIGHTS.....	11
NUBE DE PALABRAS DE VALORES COMUNITARIOS DE PICO-ALISO, BOYLE HEIGHTS	12
NUBE DE VALORES COMMUNITIARIOS	13
RECOMENDACIONES PARA MEJORAR LA SEGURIDAD DE PEATONES Y CICLISTA.....	21
APÉNDICE A: ANÁLISIS DE DATOS	35

Resumen Ejecutivo

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

El CPBST de Pico-Aliso, Boyle Heights fue planeado y facilitado en colaboración con Proyecto Pastoral, el Comité de Planificación, Cal Walks y SafeTREC (Equipo del Proyecto) para:

1. Mejorar las Rutas Seguras a la Escuela (SRTS, por sus siglas en inglés) alrededor de la Escuela Preparatoria Méndez, la Escuela Primaria Utah Street y la Escuela Misión Dolores;
2. involucrar a las agencias locales para planificar con los miembros de la comunidad y defender la implementación de mejoras de seguridad para caminar y andar en bicicleta; y
3. crear una visión comunitaria con los vecinos para la defensa de la seguridad de los peatones y ciclistas.

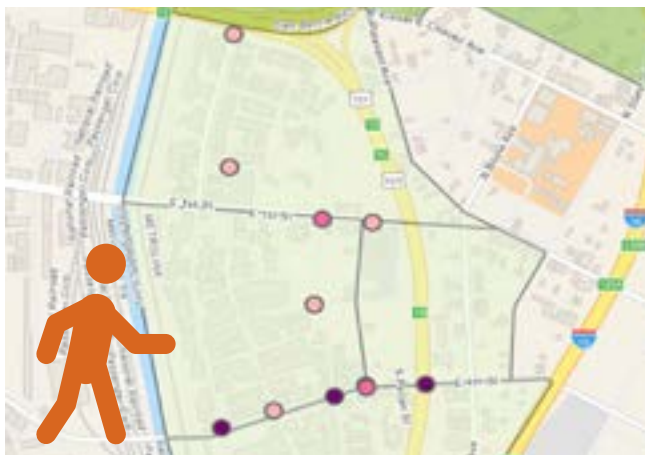
El taller del 4 de marzo del 2020 consistió en:

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

Datos

El Equipo del Proyecto y el Comité de Planificación revisaron los datos que demostraron preocupaciones de seguridad en el área. Durante un período de 10 años, del 2009 al 2018, las lesiones de los peatones parecían ser en su mayoría estables con una ligera tendencia al alza y las lesiones de ciclistas parecían mayormente estables con un pico en el 2018. Del 2014 al 2018, hubo 23 víctimas peatonales y 13 víctimas ciclistas en el vecindario de Pico-Aliso, Boyle Heights. Se puede encontrar una discusión completa sobre los choques de peatones y ciclistas en el informe del CPBST.

Figura 1: Choques de peatones que resultaron en lesiones (2014-2018)



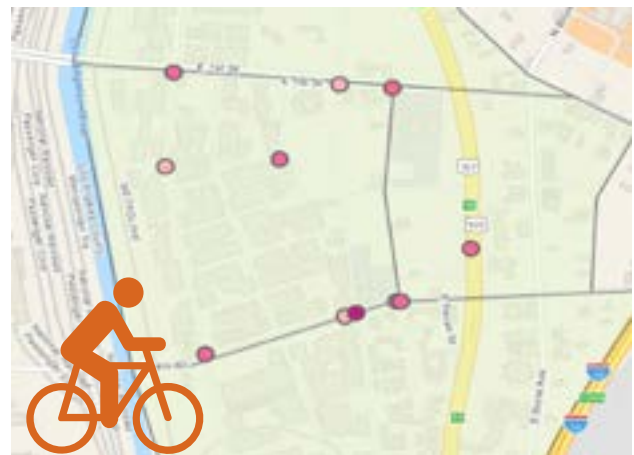
Gravedad del choque (2014-2018)

- Mortal 3
- Lesión (Otro Grave) 3
- Lesión (queja de dolor) 7

Ingresos medios de los hogares

- < 35K
- 50K - 75K

Figura 2: Choques de ciclistas que resultaron en lesiones (2014-2018)



Gravedad del choque (2014-2018)

- Mortal 1
- Lesión (Otro Grave) 7
- Lesión (queja de dolor) 4

Ingresos medios de los hogares

- < 35K
- 50K - 75K

COMITÉ DE PLANIFICACIÓN

El Comité de Planificación fue compuesto por representantes de Proyecto Pastoral, Dolores Misión Escuela e Iglesia, Self-Help Graphics y Partnership for Los Angeles Schools (Partnership LA).

PARTICIPANTES DEL TALLER

Participantes del taller incluyeron al Comité de Planificación, residentes de la comunidad y a padres de familia de la Escuela Primaria Utah, la Escuela Preparatoria Méndez y la Escuela Dolores Misión.

Para una discusión más detallada del taller, descargue el informe completo en los sitios web de SafeTREC o Cal Walks.

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

Evaluación Peatonal y Ciclista

Participantes del taller llevaron a cabo evaluaciones sobre las condiciones de caminar y andar en bicicleta a lo largo de tres rutas clave utilizadas por estudiantes y familias para llegar a la escuela. Se pidió que:

- Identificaran los bienes de la comunidad;
- Evaluaran las condiciones de la infraestructura; y
- Observaran cómo las personas usan el entorno construido.

Participantes expresaron su preocupación sobre:

- Problemas de visibilidad, que incluye cruces de peatones descoloridos;
- Desafíos con los cruces de peatones en los alrededores de las escuelas;
- Falta de instalaciones para bicicletas y espacios verdes que promuevan la actividad física;
- Obstrucciones en las banquetas, como artículos grandes de basura o desecho ilícito; y
- Comportamientos peligrosos, como el exceso de velocidad.

Recomendaciones Comunitarias

Durante las sesiones de planificación para tomar acción, los participantes priorizaron y esbozaron planes preliminares para los siguientes programas comunitarios y proyectos de infraestructura destinados a aumentar la salud y la seguridad de la comunidad:

- Una feria anual de educación comunitaria en salud y seguridad para alentar a las familias y estudiantes de la Escuela Preparatoria Méndez y la Escuela Primaria Utah a aprender sobre consejos y promoción de la seguridad peatonal y ciclista, compartir recursos de salud de la comunidad y construir colaboración entre padres de familia;
- una estrategia de promoción comunitaria para la implementación de programas y proyectos que detalle un plan para que el Comité de Planificación del CPBST y participantes del taller se involucren con los organismos y personal del concilio municipal para trabajar consistentemente en los próximos pasos descritos en este informe;
- mejoras al cruce de peatones en los alrededores de la Escuela Primaria Utah y la Escuela Preparatoria Méndez en intersecciones que son áreas muy frecuentadas por todos usuarios de la carretera durante la hora de entrada y salida de la escuela; Y
- un programa de llegada y salida segura en la Escuela Primaria Utah y la Escuela Preparatoria Méndez. Este programa ayudaría a crear un proceso seguro de llegada y despido en la Escuela Primaria Utah y la Escuela Preparatoria Méndez.

Recomendaciones de Cal Walks & SafeTREC

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

- La instalación de mejoras clave en la infraestructura peatonal cerca de la Escuela Preparatoria Méndez, Escuela Primaria Utah y Escuela Misión Dolores para mejorar la seguridad peatonal y ciclista de los estudiantes y sus familias.
- La instalación de señalización de ruta para ciclistas y la señalización adicional de la zona escolar en la calle 1ra al Este, la cual es estrecha y transitada por varios usuarios de la carretera, incluidos conductores, peatones, ciclistas y usuarios de transporte público.
- La instalación de infraestructura para la regularización de velocidad en todo el vecindario de Pico-Aliso para aumentar la concienciación sobre la seguridad de tránsito y el cumplimiento voluntario de los límites de velocidad.



*Caro Jauregui, liderando una ruta de evaluación de las condiciones de caminar y andar en bicicleta durante el taller.
Crédito de la foto: Roberto Bustillo, Proyecto Pastoral.*

Introducción

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

El CPBST de Pico-Aliso, Boyle Heights fue planeado y facilitado en colaboración por Proyecto Pastoral, el Comité de Planificación, Cal Walks y SafeTREC (Equipo de Proyecto) para:

1. Mejorar las Rutas Seguras a la Escuela (SRTS) alrededor de la Escuela Preparatora Méndez, la Escuela Primaria Utah y la Escuela Dolores Misión;
2. involucrar a las agencias locales para planificar con los miembros de la comunidad y defender la implementación de mejoras de seguridad para caminar y andar en bicicleta; y
3. crear una visión comunitaria con los vecinos para la defensa de la seguridad de peatones y ciclistas.

El taller se llevó a cabo el 4 de marzo de 2020, en Self-Help Graphics y convocó a veinticuatro (24) participantes, incluidos padres de familia y tutores de estudiantes de la escuela Méndez, la escuela Utah y la escuela Misión. Además, asistieron miembros del personal de Los Angeles Walks, el Departamento de Vivienda e Inversión Comunitaria de Los Ángeles, la Oficina del Asambleísta Estatal de California Miguel Santiago, la Oficina de la Miembra de la Comisión de Regidores del Ayuntamiento del Condado de Los Ángeles, Hilda Solís y la Oficina del Concejal de la Ciudad de Los Ángeles, José Huizar. El taller se facilitó en español y se interpretó simultáneamente en inglés. El taller de medio día consistió en:

- Actividad de introducción;
- Evaluaciones de condiciones para caminar y andar en bicicleta a lo largo de tres (3) rutas clave;
- una descripción general de las estrategias del enfoque disciplinario (6 E's) para mejorar la seguridad peatonal y ciclista utilizando el marco interseccional del 6 E's que incluye: Evaluación, Equidad, Ingeniería, Educación, Animo y Aplicación; y
- sesiones de planificación de acción para priorizar y planificar programas comunitarios y proyectos de infraestructura.

Este informe resume los procedimientos del taller, incluidas las recomendaciones de la comunidad y del Equipo del Proyecto para programas comunitarios y proyectos de infraestructura para mejorar la seguridad peatonal y ciclista en Pico-Aliso, Boyle Heights.

El Proceso de Planificación



Paso 1: Convocar un Comité de Planificación- diciembre 2019

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



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

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



Paso 3: Realizar la visita al sitio del taller CPBST- 29 de enero del 2020

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



Paso 4: Realizar el taller CPBST - 4 de marzo del 2020

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



Paso 5: Implementar las acciones del CPBST - en proceso

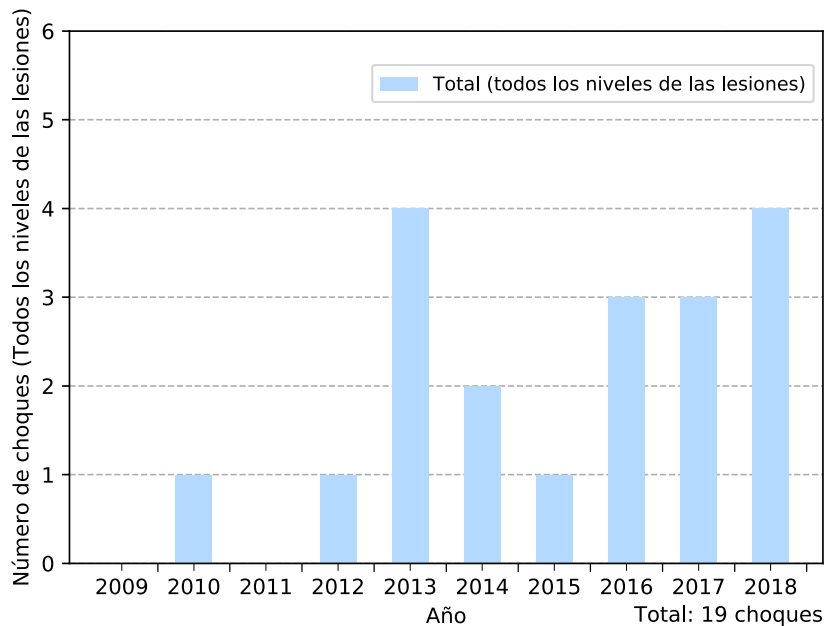
- Repasar el informe del taller CPBST, que resume los acontecimientos y recomendaciones del taller
- Trabajar con socios para asegurar los recursos necesarios para los programas y proyectos identificados durante el taller CPBST
- Mantener a California Walks y SafeTREC al día acerca de los cambios que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

Historial de Choques Peatonales y Ciclistas

Los siguientes datos se basan en choques de peatones¹ y ciclistas reportados por la policía que resultaron en lesiones a peatones y ciclistas en Pico-Aliso, Boyle Heights. Los límites para este proyecto son desde la autopista US 101 hacia el norte, calle 4ta al Este hacia el sur, carretera Misión al Norte hacia el oeste y la autopista 101 hacia el este. Los datos reportados en esta sección son de los Sistemas Integrados de Registros de Tráfico Estatales (SWITRS) para los años 2009 a 2018. Los datos de choques para 2017 y 2018 son provisionales a diciembre de 2019. Puede encontrar una discusión completa de los datos de choques de peatones y ciclistas en el apéndice A

Choques de Peatones

Durante un período de 10 años entre el año 2009 y 2018, los choques peatonales parecen ser en su mayoría estables con una ligera tendencia al alza. En los últimos cinco años de datos disponibles, entre el 2014 a 2018, los choques peatonales se concentraron a lo largo de la calle 1ra al Este y calle 4ta al Este. Las colisiones de peatones ocurrieron principalmente durante las horas de viaje de la mañana, entre las 6 a.m. y las 12 p.m. El principal factor de choques fue la falla del conductor en ceder el paso a los peatones en un cruce peatonal marcado o sin marcar (53.8 por ciento).² Hubo 23 víctimas peatonales, incluidas 3 víctimas mortales y 2 heridos graves. Cuarenta y cuatro por ciento de estas víctimas tenían entre 13 y 24 años.



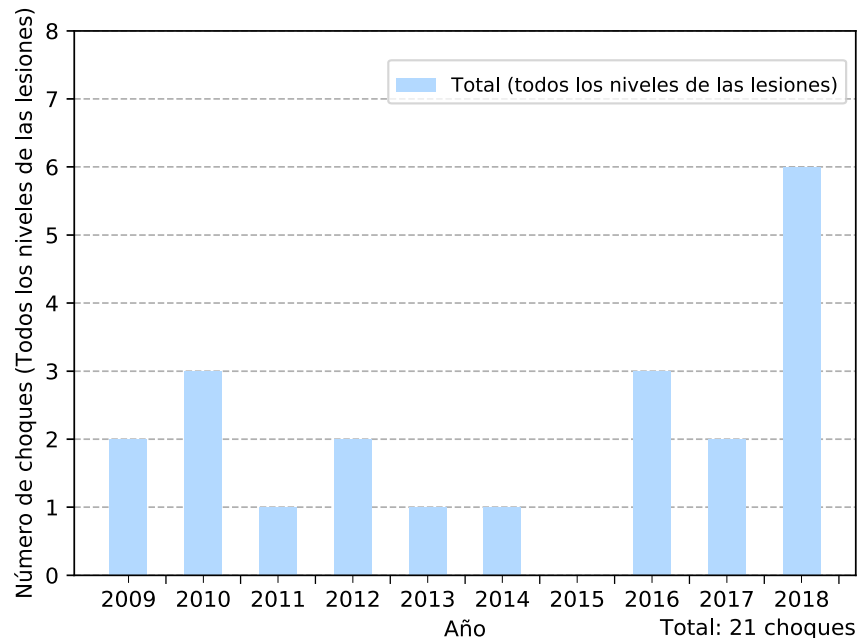
¹ Un peatón se define como cualquier persona que está a pie o usando un medio de transporte personal no motorizado que no sea una bicicleta. Esto incluye patinetas, cochecitos, sillas de ruedas y cualquier aparato de movilidad asistida.

² Peatones tienen el derecho de paso en los cruces marcados y sin marcar, y conductores están legalmente obligados a ceder el paso a peatones en estos casos. Sin embargo, cuando peatones cruzan fuera de un cruce peatonal marcado o sin marcar, peatones deben ceder el paso a conductores. A peatones se le permite legalmente cruzar fuera de un cruce marcado o sin marcar entre dos intersecciones donde una o ninguna de las intersecciones está señalizada, pero solo después de que peatones ceden el derecho de paso a conductores que se aproximan. Esto no es lo mismo que "jaywalking", que se refiere a cruzar fuera de un cruce marcado o sin marcar entre dos intersecciones señalizadas.

Choques de Ciclistas

Durante el período de 10 años entre el 2008 y 2019, los choques de ciclistas parecen ser en su mayoría estables con un pico de 6 choques en el 2018. En los últimos cinco años de datos disponibles, entre el 2014 a 2018, los choques de ciclistas se concentraron en la calle 4ta al Este y calle 1ra al Este. Los choques de ciclistas ocurrieron principalmente después de la escuela y durante las horas de transporte nocturno, entre las 3 p.m. y las 9 p.m. El principal factor de choque fue la incapacidad de detenerse

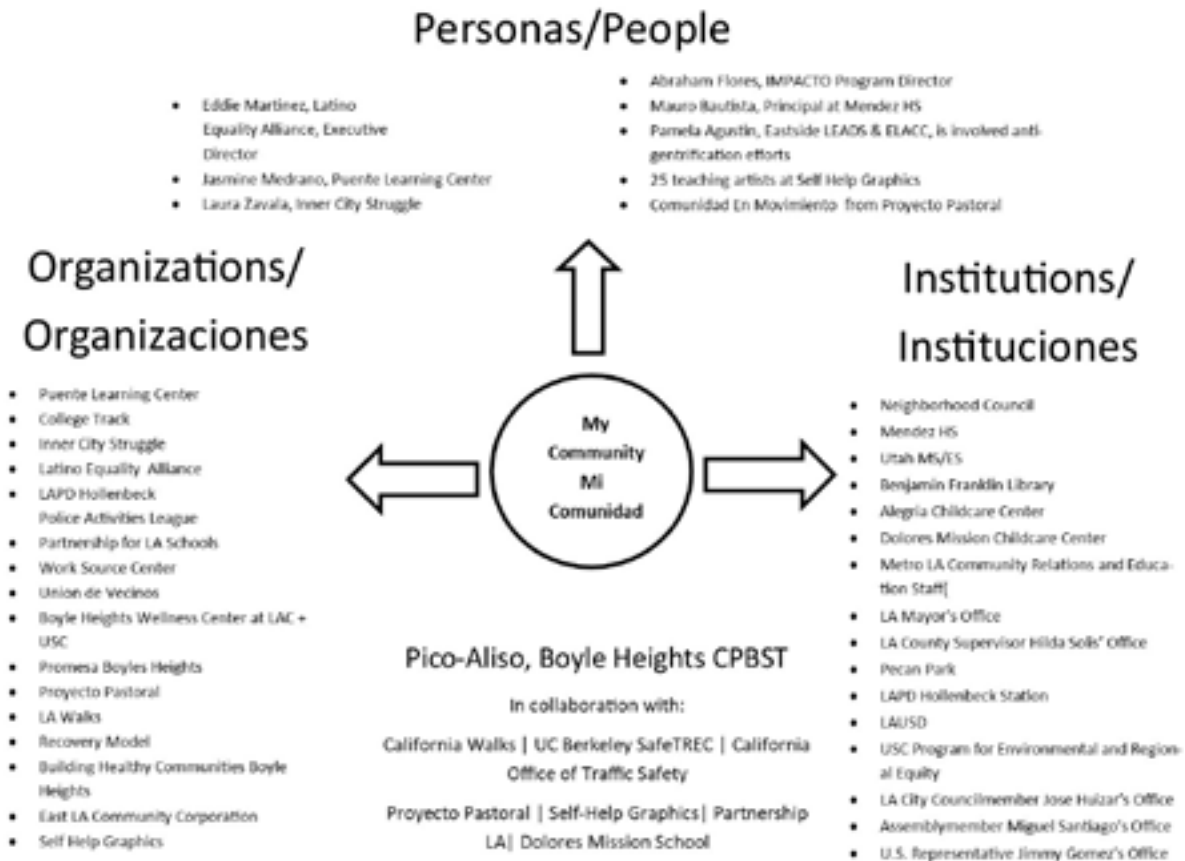
en una línea de límite o cruce de peatones con el semáforo en rojo (16,7 por ciento), no conducir o circular en la mitad derecha de la carretera (16,7 por ciento), la falta del conductor en ceder el paso a dar vuelta a la izquierda o en U (16,7 por ciento), y al girar o moverse de manera imprudencial hacia la derecha o hacia la izquierda en una carretera (16,7 por ciento).³ Hubo 13 víctimas ciclistas, incluida una lesión grave. Cuarenta y seis por ciento de las víctimas tenían entre 9 y 24 años; y 11 de las 13 víctimas de ciclistas eran hombres.



³ Estas infracciones podrían haber sido cometidas por un conductor de vehículo o ciclistas, ya que las bicicletas se consideran vehículos y, por lo tanto, deben seguir las mismas reglas de la carretera que los vehículos.

Mapa de Bienes de Pico-Aliso, Boyle Heights

Durante la visita al sitio, el Equipo de Proyecto dirigió al Comité de Planificación a través de un ejercicio de Mapeo de Bienes para identificar recursos y bienes en la comunidad de Pico-Aliso, Boyle Heights que podrían ayudarlos a alcanzar sus objetivos de seguridad peatonal y ciclista.



Nube de Palabras de Valores Comunitarios de Pico-Aliso, Boyle Heights

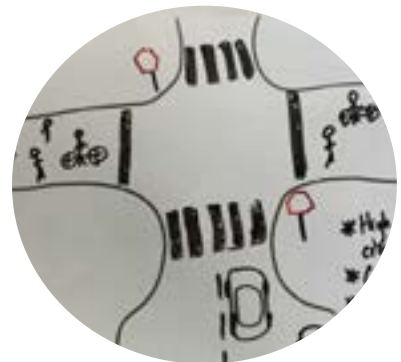
Al comienzo del taller, se les pidió a participantes que dibujaran cuando se sienten más seguros para caminar, andar en bicicleta o patinar en la calle. Sus respuestas incluyeron transitar durante el día, transitar con sus familias y transitar en las calles que tienen cruces peatonales de alta visibilidad y carriles para bicicletas.

Otras respuestas incluyeron lo siguiente:

- Servicio de autobús rápido
- Señales de alto escolar
- Iluminación (mencionada 5 veces)
- Limpieza
- Más señales
- Banquetas seguras
- Calles bien iluminadas y limpias (mencionado 3 veces)
- Banquetas en buen estado (mencionado dos veces)
- Cuando hay gente a mi alrededor
- La policía
- Señales de tráfico completas en buen estado
- Conocer a nuestros vecinos para que podamos estar unidos por nuestra comunidad (mencionado 3 veces)
- Calles habitables donde uno puede interactuar con otros y divertirse (mencionado dos veces)
- Acceso al metro y autobuses
- Música, arte, zonas de descanso
- Edificios públicos y parques
- Infraestructura basada en las necesidades de peatones y ciclistas
- El respeto
- Diversidad
- Señales de alto



Q: ¿Cuándo te sientes más seguro en la calle?



Izquierda: Este miembro de la comunidad dibujó una familia caminando por la avenida Boyle. **En medio:** Una participante comparte su dibujo con otra participante. **Derecha:** Otro participante dibujó una intersección que incluía cruces peatonales de alta visibilidad, extensiones de bordillo, carriles para bicicletas, más espacio para peatones y barreras físicas.

Nube de valores comunitarios

Además, se les pidió a participantes que capturaran la esencia de su dibujo con una palabra o frase. La siguiente es una nube de palabras de sus respuestas:



Reflexiones

Rutas

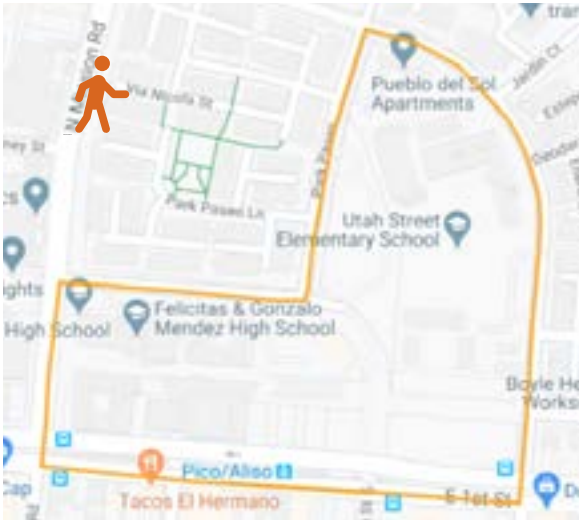
Participantes:

1. identificaron bienes comunitarios,
2. evaluaron condiciones de infraestructura, y
3. observaron cómo personas que usan el entorno construido a lo largo de las 3 rutas de evaluación para caminar y andar en bicicleta.



Una participante compartió que se siente más segura caminando durante el día y sabiendo que los conductores se detendrán cuando cruce la calle.

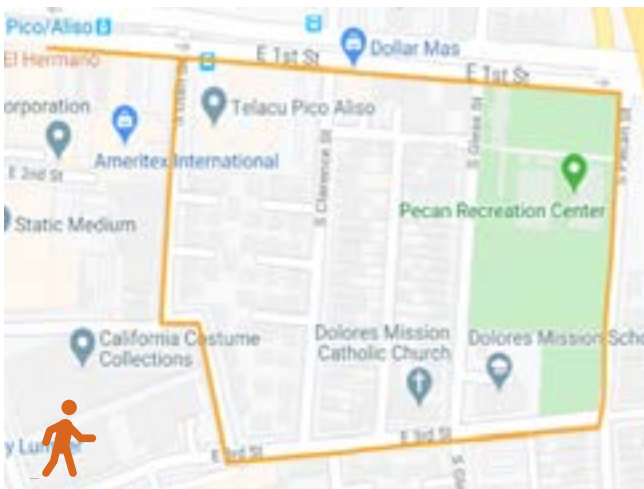
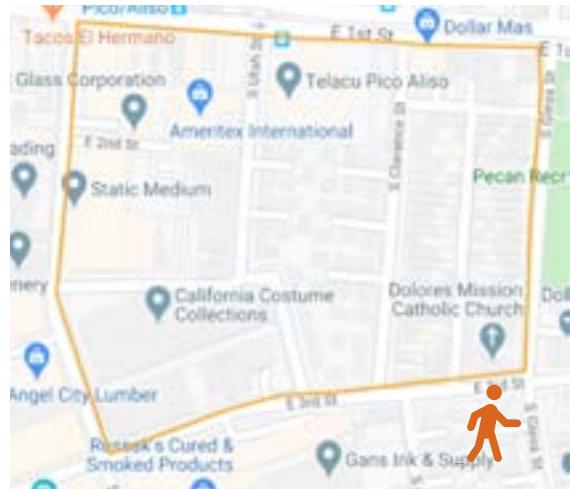
Evaluación de Condiciones para Caminar y Andar en Bicicleta

Ruta 1: Escuela Méndez y Escuela Utah

La Ruta 1 se enfocó en evaluar la calle 1ra al Este camino Misión al Norte y calle Gabriel García Márquez, todas las calles principales que se utilizan para llegar a la Escuela Mendez, Escuela Utah, Pueblo del Sol y la estación de tren Metro Pico / Aliso. El Comité de Planificación eligió esta ruta para identificar las preocupaciones de seguridad para caminar y andar en bicicleta para los estudiantes y sus familias que navegan por estas calles para caminar hacia y desde la escuela. La calle 1ra al Este fue especialmente importante de evaluar debido a la diversidad de personas que usan la carretera que viajan al centro de Los Ángeles y a la estación de metro Pico / Aliso.

Ruta 2: Escuela Misión

Ruta 2 se enfocó en las rutas que padres de familia y estudiantes caminan y recorren en bicicleta para ir y venir de la Escuela Misión y Misión Dolores Escuela e Iglesia. La calle Gless al Sur es especialmente importante porque es la calle principal tomada por familias y estudiantes que viven en los Apartamentos Pueblo del Sol para asistir a los servicios de la iglesia y la escuela.

Ruta 3: Centro de Recreación Pecan

La ruta 3 fue seleccionada por muchos miembros de la comunidad, especialmente jóvenes, para caminar y andar en bicicleta hasta el Centro de Recreación Pecan. Esta área también ve un alto tráfico peatonal debido a su proximidad a la Iglesia Católica Misión Dolores y la Escuela Misión.

Evaluación de Condiciones para Caminar y Andar en Bicicleta

Después de las evaluaciones de condiciones para caminar y andar en bicicleta, participantes compartieron las siguientes reflexiones:

Orgullo y Propiedad de la Comunidad

- La comunidad de Pico-Aliso, Boyle Heights tiene una historia generacional de orgullo comunitario, artes culturales y resistencia que refleja la historia de la comunidad. Participantes sintieron que el vecindario tiene un verdadero sentido de comunidad, lugar y pertenencia. La vida ocurre en la calle.
- Muchas organizaciones sin fines de lucro prestan servicios y trabajan con la gente de Pico-Aliso, Boyle Heights. Esto se ha convertido en una red cohesiva que aborda cuestiones como la planificación comunitaria para la seguridad de los peatones y ciclistas.

Problemas de Visibilidad

- La visibilidad entre conductores que se dirigen hacia el este en la calle 1ra al Este y peatones que entran al cruce de peatones en la intersección de la calle 1ra al Este / calle Gless al sur está obstruida por un complejo de apartamentos alto, en la esquina suroeste de calle 1ra al Este/ calle Gless al Sur. Participantes compartieron que hay muchos incidentes que casi terminan en choques en este cruce de peatones porque los conductores no hacen paradas completas antes de girar a la derecha en la calle Sur Gless.



Problemas de visibilidad en calle Gless al Sur y calle 1ra al Este.

Instalaciones Para Bicicletas

- Hay marcas de carril para bicicletas que se comparte con vehículos en la calle 1ra al Este, sin embargo, participantes compartieron que la mayoría de ciclistas viajan en las banquetas o en calles residenciales paralelas a calle 1ra al Este. Participantes sintieron que la calle 1ra al Este está excesivamente saturada con múltiples usuarios de la carretera, incluidos los conductores de tránsito, peatones, ciclistas, personas que viajan en patinetes y conductores que salen y entran a las entradas de las autopistas. La calle repleta significa que diferentes usuarios de la carretera compiten por el espacio y resulta en incidentes que casi terminan en choques entre ellos.

Espacios Abiertos Verdes

- El Centro de Recreación Pecan, adyacente a la Escuela Misión, tiene un campo deportivo que está cercado y no es fácilmente accesible para el resto de la comunidad.
- Hay un espacio vacío en la esquina sureste de la calle Utah al Sur / calle 1ra al Este. Participantes compartieron que el espacio ha estado desocupado por varios años y que las empresas y vecinos cercanos lo utilizan como estacionamiento adicional extraoficialmente.

Congestión de Tráfico y Ruido

- Carretera Misión al Norte y calle 1ra al Este son muy transitadas por conductores, así como por semirremolques que transportan mercancía. Participantes compartieron su preocupación por la cantidad de ruido del tráfico en la calle 1ra al Este.
- Los trabajos de reparación de la tubería de toda la ciudad que se extiende por la carretera Misión al Norte han llevado a cierres temporales de calles. Los cierres temporales redirigieron el tráfico vehicular a la calle Gabriel García Márquez y Park Paseo, que son calles residenciales que atraviesan la zona de desarrollo de viviendas para personas de bajos ingresos de Proyecto del Sol. Esto ha llevado a una mayor congestión de tráfico en ambas calles y a la frustración por la decisión de la ciudad de Los Angeles de dirigir a conductores hacia la calle Gabriel García Márquez y Park Paseo, donde se encuentra la entrada principal de la Escuela Utah y la Escuela Méndez, respectivamente.

Obstrucciones en las Banquetas

- En la esquina sureste de la calle Gless al Sur / calle 1ra al Este al lado de los baños del Centro de Recreación Pecan, hay una zanja abierta que obstruye la banqueta. Este es un proyecto de mantenimiento de la Ciudad que comenzó en octubre del 2019.
- Las banquetas en la calle 1ra al Este, cerca de la estación de Metro Pico-Aliso, fueron obstruidas por patinetes eléctricos que se dejaron en medio de la banqueta. Estos patinetes eléctricos hicieron difícil para las personas que usan aparatos de movilidad asistida el navegar las banquetas.
- Los teléfonos públicos que ya no están en uso sobre la calle 1ra al Este estrechan la banqueta y obstruyen el camino para peatones.
- Los artículos grandes de basura o desecho ilícito obstruyeron la banqueta en todo el vecindario, particularmente sobre la calle Clarence al Sur; desde la calle 1ra al Este hasta la calle 3ra al Este, sobre la calle 3ra al Este desde la calle Clarence al Sur hasta calle Gless al Sur, y a lo largo de calle Gless al Sur desde la calle 3ra al Este y la calle 1ra al Este. No había basureros visibles sobre la calle 1ra al Este.



Izquierda: En todo el barrio de Pico-Aliso, las banquetas estaban niveladas y planas. *Derecha:* Zanja abierta en la esquina sureste de calle Gless al Sur y calle 1ra al Este, al lado de los baños del Centro de Recreación Pecan.

Desafío de Cruces de Peatones

Escuela Utah

- Padres de familia y estudiantes cruzan en un cruce de peatones sin marcar en la intersección de la calle Gael García Márquez/Jardín Court directamente en frente de la entrada a la Escuela Utah. Hay mucha actividad vehicular y peatonal en esta intersección.
- Participantes se alegraron de que la mayoría de las intersecciones en su vecindario tienen rampas de acceso que cumplen con la ADA. Sin embargo, participantes notaron que faltaba una rampa que conduce a la entrada trasera de la Escuela Utah en la calle Gabriel García Márquez, entre la vía Navareth y Jardín Court. Las rampas que faltan hacen difícil que las madres con carriolas y peatones con aparatos de movilidad asistida crucen de manera segura y cómoda.
- Participantes expresaron su preocupación por el cruce de peatones descolorido que no es visible para conductores que se aproximan, cerca de la entrada trasera sobre la calle Gabriel García Márquez, entre la vía Navareth y Jardín Court debido a la frecuencia con la que padres de familia y estudiantes cruzan aquí.



Izquierda: Falta de cruces peatonales marcados en la calle Gabriel García Márquez y Jardín Court, al frente de la Escuela Elemental Utah. Derecha: Falta una rampa en la entrada trasera de la Escuela Primaria Utah en la calle Gabriel García Márquez.



Falta de cruces peatonales marcados en la calle Gabriel García Márquez y Jardín Court, al frente de la Escuela Elemental Utah.



Izquierda: Una marca peatonal está descolorida en la carretera Misión al Norte y calle 1ra al Este. Derecha: Las cúpulas truncadas amarillas en la esquina sureste de la Plaza del Sol al Este y carretera Misión al Norte, al lado de la Escuela Preparatoria Méndez están agrietadas.



Dos cruces de peatones descoloridos que conducen a la Escuela Secundaria Méndez en la esquina norte de Park Paseo y la esquina oeste de la intersección de Plaza del Sol al Este.

Escuela Mendez

- Padres de familia, jóvenes y líderes de la comunidad con frecuencia cruzan en un cruce peatonal sin marcar en la intersección de la carretera Misión al Norte / Plaza del Sol al Este para llegar a las oficinas del Proyecto Pastoral. Cruzar la carretera Misión al Norte en Plaza del Sol al Este se complica por la construcción y el tráfico continuo que se aproxima.
- El cruce peatonal marcado en la intersección de la carretera Misión al Norte / calle 1ra al Este, en el lado oeste de la Escuela Méndez, se descoloró debido a su alto uso.
- Conductores a menudo no se detienen ni les dan a los peatones la cantidad de espacio adecuado para cruzar dos cruces peatonales de alta visibilidad ya descoloridos en la intersección del Parque Paseo/Plaza del Sol al Este, adyacentes a una de las dos entradas principales a la Escuela Méndez. Conductores a menudo no se detienen o se detienen en medio del cruce de alta visibilidad ya descolorido en la esquina de la Plaza del Sol al Este/ Carretera Misión al Norte para permitir que crucen estudiantes de la Escuela Méndez. Este comportamiento hace que sea peligroso para que peatones crucen.
- La rampa amarilla de cúpula truncada en la esquina sureste de la intersección de Plaza del Sol al Este y carretera Misión al Norte, al lado de la Escuela Méndez, está agrietada y levantada. Esto la hace menos detectable para peatones ciegos o con problemas de visión y crea un peligro de tropiezo para todo usuario.

Escuela Misión

- Los tres cruces peatonales sin marcar en la intersección de las calles 3ra al Este y Clarence al Sur incita a conductores a conducir a una velocidad más alta del límite de la zona escolar de 25 mph. Estudiantes y padres de familia usan este cruce para caminar e ir en bicicleta a la Escuela Misión.
- Hay cuatro cruces peatonales marcados en amarillo en la intersección de la calle 3ra al Este y calle Gless al Sur, donde se encuentran ambas, la Escuela Misión y la Iglesia Católica Misión Dolores. Estudiantes, familias y feligreses de la iglesia usan los cuatro cruces peatonales en esta intersección, pero solo el paso de peatones del este en la calle 3ra al Este es muy visible.



Los cuatro cruces de peatones marcados en la intersección de South Clarence Street y East 1st Street son utilizados por los estudiantes que viajan a la escuela.

Comportamiento de Usuarios de las Carreteras

- Participantes compartieron su preocupación por conductores que hacen giros ilegales a la izquierda desde la calle 1ra al Este rumbo al oeste hacia la Calle Pecan al Sur. Esta maniobra coloca a conductores en el carril de conducción de la calle 1ra al Este en dirección este. Participantes estaban preocupados porque jóvenes y familias cruzan en la intersección calle 1ra al Este / calle Pecan al Sur para acceder al Centro de Recreación Pecan.
- Conductores usan la calle East 1st Street para evitar el tráfico de la autopista 101 en dirección norte. Conductores parecen conducir a una velocidad más alta del límite de 25 mph y zigzaguear el tráfico en la calle 1ra al Este en su camino hacia el centro de Los Ángeles.
- Padres de familia estaban preocupados por el estacionamiento de los conductores y el bloqueo de partes de la calle Gabriel García Márquez, cerca de las entradas de la Escuela Utah, cuando dejaron a sus estudiantes. Esto impide que los autobuses escolares se estacionen en sus áreas designadas y obliga a estudiantes y padres de familia a cruzar la calle para maniobrar a través de los autos para llegar a la entrada.
- Conductores que salen de la autopista 101 en la calle 1ra al Este deben girar a la derecha para dirigirse hacia el este por la calle 1ra al Este. Sin embargo, no están haciendo paradas completas en la salida de la autopista y parecen conducir a una velocidad más alta del límite de 25 mph.

Señalización

- Hay una falta de letreros de velocidad de zona escolar para la Escuela Méndez, la Escuela Utah y la Escuela Misión en la calle 1ra al Este, desde la carretera Misión hasta la calle Pecan, y desde la calle Gabriel García Márquez hasta la carretera Misión al Norte.
- Hubo pocas señales de construcción y desvío en la carretera Mission al Norte y calle Gabriel García Márquez para indicarles a conductores que reduzcan la velocidad cuando conducen por vecindarios con familias y estudiantes acostumbrados a caminar a la escuela en calles menos congestionadas que generalmente transportan solo el tráfico local del vecindario.



Los participantes se detienen durante la evaluación de caminar y andar en bicicleta y toman nota de la falta de señalización de la zona escolar en la calle 1ra al Este y Calle Gless.



Izquierda: Los miembros de la comunidad se detienen para comentar sobre la mala calidad de la señalización a lo largo del corredor de la calle 1ra al Este. Derecha: Varios usuarios de la carretera, como este ciclista, viajan a lo largo de Pico-Aliso, Boyle Heights para llegar al centro de Los Ángeles.

Pico/Aliso Estación del Metro

- Diariamente, docenas de estudiantes de la Escuela Méndez esperan en el andén de la Estación de Metro Pico/Aliso hasta que reciben una luz verde para cruzar la calle 1ra al Este y entrar en la entrada lateral de la escuela en el tramo norte de la calle 1ra al Este. Un gran número de estudiantes esperan en la calle debido al hacinamiento en la plataforma y se paran en el carril del conductor en medio del intenso tráfico de la mañana que se dirige al centro de Los Ángeles.
- Algunos miembros de la comunidad y estudiantes cruzan a mitad de cuadra en calle 1ra al Este y cruzan las vías del tren para llegar a la plataforma de la Estación de Metro Pico/Aliso. Participantes compartieron que hay muchos incidentes que casi terminan en choque entre peatones y conductores en esta área.



Los estudiantes de la Escuela Preparatoria Méndez en el andén de la estación de metro Pico / Aliso esperan que la luz se ponga verde para poder cruzar la calle 1ra al Este y entrar a la entrada lateral de la escuela ubicada en calle 1ra. al Este.

Recomendaciones para Mejorar la Seguridad de Peatones y Ciclista

Recomendaciones de la Comunidad

Durante la sesión de planificación de acción, participantes priorizaron y describieron planes preliminares para programas comunitarios y proyectos de infraestructura destinados a aumentar la salud y la seguridad de la comunidad. Participantes consideraron los siguientes programas y proyectos:

- Desarrollo de campañas educativas;
- Implementar un autobús escolar andante y un tren de bicicletas;
- Instalación de señales de retroalimentación de velocidad; y
- Fortalecimiento de grupos de involucramiento de padres de familia.

Las siguientes tablas resumen las recomendaciones identificadas como de máxima prioridad por participantes del taller. La implementación de estas recomendaciones de la comunidad puede llevar más o menos tiempo dependiendo de los factores individuales de la comunidad y puede no coincidir con las fechas descritas.

Nombre del Proyecto de Ánimo: Feria Anual de Educación y Salud Comunitaria y Demostración Ambulante

Descripción del Proyecto: La Feria Anual de Educación de Salud y Seguridad Comunitaria enseñará a padres de familia y estudiantes de la Escuela Méndez y la Escuela Utah sobre la seguridad y defensa peatonal y ciclista, compartir recursos comunitarios de salud y crear colaboración entre los grupos de padres de familia en la Escuela Méndez y la Escuela Utah.

Objetivos del proyecto:

1. Reclutar nuevos padres de familias para los grupos de padres de familia de la Escuela Méndez y la Escuela Utah;
2. organizar actividades educativas interactivas, como un taller de rodeo y mecánica de bicicletas, para educar a los jóvenes y a los padres de familia sobre cómo caminar y andar en bicicleta de manera segura;
3. conectar a las organizaciones locales de arte, salud y defensa entre sí para avanzar en la colaboración en Boyle Heights, y proporcionar al vecindario de Pico-Aliso recursos locales para promover mejor la salud de la comunidad, como caminar y andar en bicicleta; e
4. instalar una demostración ambulante de un cruce peatonal en la calle Gael García Márquez y Jardín Court, en la entrada principal de la Escuela Utah.

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Parte Responsable	Recursos
Establecer un Comité de Planificación para una Feria de Recursos • Reclutar padres de familia voluntarios de los Centros de Recursos para Padres de familia de la Escuela Méndez y la Escuela Utah • Establecer comunicación con los miembros del Comité de Planificación de CPBST para evaluar el interés y la capacidad de organizar la feria	07/2020	Comité de Planificación de CPBST	Mendez High School Parent Center Luchadores United for Pedestrian Safety Report
Reservar una Locación y Solicitar los Permisos Necesarios • Comunicarse con el personal de la Escuela Méndez para reservar su campo amplio para la feria • Las ubicaciones secundarias podrían ser la Escuela Utah y el Centro Comunitario Pueblo del Sol • Establecer contacto con la Ciudad de Los Angeles para solicitar un permiso para la demostración plegable en la calle Gael García Márquez y Jardín Court	07/2020 - 08/2020	Comité de Recursos para la Planificación de la Feria	GoHuman Demonstration Projects Street Closure Permits

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Parte Responsable	Recursos
Asegurar Sociedades y Patrocinadores - Utilizar el Mapa de Bienes Comunitarios de Pico-Aliso, Boyle Heights para identificar socios potenciales para participar en el intercambio de recursos, el patrocinio y la planificación - Comunicarse con organizadores y grupos comunitarios para participar en el evento - Colaborar con grupos locales de ciclistas y peatones para brindar educación sobre seguridad, incluido un rodeo de bicicletas, funcionamiento de bicicletas y demostración plegable en la calle Gael García Márquez y Jardín Court - Asegurar los Patrocinadores de la Comunidad para: - Comida - Agua - Carpas - Sillas - Mesas - Cinta brillante	07/2020 - 08/2020	Comité De Recursos para la Planificación de la Feria	California Walks Pico-Aliso, Boyle Heights Mapa de Bienes Comunitarios Sponsorship Letter Templates
Alcance - Hacer un volante y conectar con organizaciones que puedan compartir el evento con sus miembros - Hacer alcance a padres de familia y estudiantes de las Escuelas Mendez, Utah y Misión.	08/2020	Comité De Recursos para la Planificación de la Feria	Sistemas de Llamadas Automáticas de la Escuela Utah y la Escuela Mendez Proyecto Pastoral Promotoras

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Parte Responsable	Recursos
Finalizar la Logística • Identificar un espacio para la instalación de mesas de recursos y actividades • Finalizar la logística de instalación para una posible demostración ambulante de un cruce peatonal • Reclutar voluntarios	08/2020	Comité De Recursos para la Planificación de la Feria	AARP Pop Up Demonstration Toolkit
Ser Anfitrión de una Feria de Recursos • Distribuir información sobre involucramiento de padres de familias y sobre la seguridad peatonal y ciclista • Ejecutar una demostración plegable de un cruce peatonal marcado de alta visibilidad en la calle Gael García Márquez y Jardín Court, en la entrada de la Escuela Utah y evaluar el uso y el intercambio de impresiones por parte de la comunidad.	09/2020	Comité De Recursos para la Planificación de la Feria Voluntarios	Counting and Estimating Volumes

Descripción del Proyecto: Esta estrategia detalla un plan para que el Comité de Planificación de CPBST y los participantes del taller se involucren con las agencias y el personal del concejo municipal para trabajar consistentemente en los programas, proyectos y próximos pasos descritos en este informe.

Objetivos del proyecto:

1. Fomentar una relación entre la comunidad de Pico-Aliso, Boyle Heights y las agencias y el personal del ayuntamiento que son responsables de los proyectos de infraestructura en su comunidad;
2. educar a las agencias y al personal del concejo municipal sobre temas locales que incluyen, observaciones derivadas de la evaluación de condiciones para caminar y andar en bicicleta y los datos de choques de peatones y ciclistas; e
3. identificar el organismo que tiene jurisdicción sobre las áreas donde se encuentran las recomendaciones de la comunidad y del Equipo del Proyecto.

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Parte Responsable	Recursos
Desarrollar un Mapa de Poder • Un Mapa de Poder para identificar personas responsables y los funcionarios electos que pueden implementar las recomendaciones del informe final para la comunidad de Pico-Aliso, Boyle Heights • Este Mapa de Poder debe distinguir qué organización y/o personas son responsables de instalar proyectos de infraestructura y qué organismos y/o personas son responsables de la implementación de programas comunitarios	06/2020 - 09/2020	Comité de Planificación de CPBST	Power Mapping: A Tool for Strategy and Influence Pico-Aliso, Boyle Heights Mapa de Bienes Comunitarios

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Parte Responsable	Recursos
Planear un Taller Comunitario 311 - La ciudad de Los Ángeles tiene un sistema de línea 311 donde los residentes pueden recibir apoyo para servicios que no son de emergencia, incluido el reporte de artículos grandes de basura y otras preocupaciones de seguridad en la calle - Un taller 311 enseñará a los residentes cómo pueden reportar problemas en la calle y las preocupaciones de seguridad de manera rápida y correcta a la Ciudad para que la comunidad reciba un servicio más eficiente - Coordinar con la ciudad para llevar un taller 311 a la comunidad de Pico-Aliso, Boyle Heights	09/2020 - 12/2020	Comité de Planificación de CPBS	Partnership LA puede compartir sus historias de éxito con respecto a estos talleres MyLA311

Nombre del Proyecto de Ingeniería: Mejoras en el Cruce de Peatones en las Escuelas de Utah y Méndez

Descripción del Proyecto: Colaborar con LADOT para instalar mejoras clave en la infraestructura de peatones y bicicletas en la intersección de la calle Gabriel García Márquez/Jardin Court, cerca de la Escuela Utah, y la intersección de camino Misión al norte /Plaza del Sol al Este cerca de la Escuela Méndez. Colaborar con LADOT y el distrito escolar para implementar un programa de guardia de cruce en las escuelas Méndez y Utah. Ambas intersecciones son áreas muy frecuentadas por toda persona que usa la carretera durante la hora de llegada y salida de la escuela.

Objetivos del Proyecto:

1. Mejorar la seguridad para todos los estudiantes que caminan, andan en bicicleta y viajan hacia y desde la Escuela de Utah y la Escuela Méndez a través de mejoras clave en la infraestructura para peatones y ciclistas y un programa de guardia de cruce;
2. aumentar la visibilidad entre las personas que caminan, andan en bicicleta, ruedan y conducen hacia y desde la Escuela Utah y la Escuela Méndez durante la llegada y salida de la escuela e
3. incorporar arte estudiantil en el diseño creativo de cruce peatonal propuesto.

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Parte Responsable	Recursos
Reunión Comunitaria con el Departamento de Transporte de Los Angeles (LADOT por sus siglas en inglés) • Reunirse con LADOT y el intermediario del consejo municipal de LADOT para el Distrito 14 del Concejo Municipal de Los Ángeles, donde se encuentra el vecindario de Pico-Aliso, para hablar sobre esta petición comunitaria.	2020	Comité de Planificación	LA City Government LADOT Website

Nombre del Proyecto de Ingeniería: Mejoras en el Cruce de Peatones en las Escuelas de Utah y Méndez

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Parte Responsable	Recursos
Instalar mejoras peatonales clave en la intersección de la calle Gabriel García Márquez y Jardín Court - Trabajar con LADOT para instalar las siguientes mejoras peatonales en la intersección de la calle Gabriel García Márquez / Jardín Court: - Parada de tres vías con marcas de cruce de peatones de alta visibilidad; - arte estudiantil culturalmente relevante en el diseño de cruce peatonal de alta visibilidad; y - superficies de advertencia detectables en las rampas para personas con discapacidad.	2021	Comité de Planificación	LADOT Projects in My Neighborhood para mantener un registro de futuros proyectos en mi vecindario MyLA311 Safe Routes to School Street Design Toolkit LADOT Livable Street
Instalar mejoras clave para peatones y ciclistas en la intersección de la calle camino Mission al Norte / Plaza del Sol al Este - Trabajar con LADOT para instalar las siguientes mejoras peatonales y de ciclistas en la intersección de Camino Misión al Norte/ Plaza del Sol al Este: - Parada de tres vías con marcas de cruce de peatones de alta visibilidad; - Arte estudiantil culturalmente relevante en el diseño de cruce peatonal de alta visibilidad; - Superficies de advertencia detectables en las rampas para personas con discapacidad visual; y - Carriles de bicicletas a lo largo de la carretera Misión al Norte para el acceso a la Escuela Méndez.	2021	Comité de Planificación	LADOT Projects in My Neighborhood para mantener un registro de futuros proyectos en mi vecindario MyLA311 Safe Routes to School Street Design Toolkit LADOT Livable Street City of Los Angeles Complete Street Design Guide

Nombre del Proyecto de Ingeniería: Mejoras en el Cruce de Peatones en las Escuelas de Utah y Méndez

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Parte Responsable	Recursos
Programa de Guardia de Cruce Trabajar con LADOT y el Distrito Escolar Unificado de Los Ángeles (LAUSD) para proporcionar guardias de cruce en la intersección de la calle Gabriel García Márquez y Jardín Court cerca de la Escuela Utah, y la intersección de la carretera Misión al Norte y Plaza del Sol al Este cerca de la Escuela Méndez	2021	Comité de Planificación	LADOT Crossing Guards Los Angeles Unified School District Safe School Traffic Program
Limpieza en la Comunidad Trabajar con Saneamiento de Los Angeles para instalar botes de basura en la calle 1ra al Este y carretera Misión al Norte para uso de estudiantes y comunidad	Otoño 2020	Comité de Planificación	Los Angeles Sanitation Container Services

Nombre del Proyecto de Aplicación: Programa de Llegada y Salida Segura en las Escuelas de Utah y Méndez

Descripción del proyecto: Este programa ayudará a crear un proceso seguro de llegada y salida en las escuelas de Utah y Méndez. Busca disminuir el tráfico relacionado con la escuela en calle 1ra al Este y Carretera Misión al Norte.

Objetivos del proyecto:

1. Mejorar la seguridad para los peatones, ciclistas, personas en sillas de rueda, conductores y de los estudiantes y las familias durante la entrada y salida escolar;
2. reducir el conflicto y la congestión en la entrada de las escuelas de Utah y Méndez para aumentar la seguridad de estudiantes y familias; y
3. educar a estudiantes y sus familias sobre el proceso adecuado de llegada y salida en cada escuela.

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Parte Responsable	Recursos
Identificar un grupo existente en cada escuela que esté interesado en defender las Rutas Seguras a La Escuela (SRTS) • Dichos grupos podrían ser Padres de Familia Unidos por la Justicia Educativa (UPEJ) de la Escuela Méndez. • Los defensores por SRTS ayudaran a formar una coalición SRTS: ○ Reclutar padres de familia para unirse a la Coalición SRTS • Otros posibles miembros de la coalición SRTS incluyen: al director y otro personal de apoyo, maestros, miembros de la comunidad (padres de familia y estudiantes), profesionales de la salud pública, representante de obras públicas, Comunidad en Movimiento, Proyecto Pastoral	Otoño 2020	Padres de Familia de la Escuela Méndez Padres de Familia de la Escuela Utah Padres de Familia Unidos por la Justicia Educativa (UPEJ) Comité de Planificación CPBST Coalición Rutas Seguras a la Escuela (SRTS)	Pico-Aliso, Boyle Heights CPBST Mapa de Bienes Metro Countywide SRTS Resource Manual
Organizar Reuniones de Coalición • Como parte de la primera reunión, el grupo puede definir objetivos, generar los siguientes pasos e identificar recursos como voluntarios, recursos escolares y de la ciudad, necesarios para que el programa tenga éxito	Otoño 2020	Coalición SRTS	Goal Setting

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Parte Responsable	Recursos
Observar la hora de llegada y salida para identificar estrategias de mejora. • Evaluar las condiciones y preocupaciones actuales de llegada y salida en cada escuela para desarrollar soluciones personalizadas • Identificar múltiples estrategias y soluciones para los estudiantes que caminan, andan en bicicleta, ruedan, toman el transporte público y son conducidos a la escuela	Otoño 2020	Coalición SRTS	Safe Routes National Center for Safe Routes to School: Drop-off/Pick-up Strategies SRTS to School Guide for Student Drop-off/Pick-Up
Desarrollar y probar el nuevo sistema de llegada y salida. • Desarrollar el nuevo sistema de llegada y salida a la escuela • Enseñar a los voluntarios / personal cómo implementar el sistema seguro de llegada y salida a la escuela • Llevar a cabo actividades de divulgación compartiendo información sobre el nuevo sistema de llegada y salida a la escuela, incluidos mapas educativos de flujo de tráfico, con los padres y las familias • Realice observaciones de cómo las personas se están ajustando al nuevo sistema de llegada y salida a la escuela y use estas observaciones para refinar aún más el programa.	Primavera 2021	Coalición SRTS	Safe Routes National Center for Safe Routes to School: When and How to Evaluate
Lanzamiento del Programa de Llegada y Salida Seguro. • Iniciar el programa, tomar fotografías, y volver a reunirse para evaluar cómo el programa puede continuar mejorando.	Otoño 2021	Coalición SRTS	

Recomendaciones por parte de Equipo del Proyecto

Equipo del Proyecto presenta las siguientes recomendaciones para su consideración basadas en proyecciones a corto, mediano y largo plazo. La implementación de las recomendaciones puede llevar más o menos tiempo dependiendo de los factores individuales de la comunidad.

Recomendaciones a Corto Plazo y/o de Mantenimiento

Instalar Mejoras Clave en la Infraestructura Peatonal Cerca de la Escuela Méndez, la Escuela Utah y la Escuela Misión

Equipo del Proyecto **recomienda que el Comité de Planificación trabaje con LADOT para priorizar la siguiente lista de mejoras clave en la infraestructura peatonal** cerca de la Escuela Méndez, la Escuela Utah y la Escuela Misión para mejorar la seguridad de los estudiantes y sus familias para caminar y andar en bicicleta:

Instalar un cruce amarillo de alta visibilidad en las siguientes intersecciones:

- Calle Gabriel García Márquez/Jardín Court, donde se encuentra la entrada principal de la Escuela Utah; y
- Calle Clarence al Sur / Calle 3ª al Este en el tramo norte del paso de peatones Calle Clarence al Sur.
- Convertir los cruces peatonales marcados en amarillo actuales en cruces peatonales de alta visibilidad en las siguientes intersecciones:
 - Calle Clarence al Sur / Calle 3ª al Sur en los tramos norte, oeste y sur de la intersección, al lado de la Escuela Misión;
 - carretera Misión al Norte/ calle 1a al Este, adyacente a la Escuela Méndez;
 - calle Clarence al Sur / calle 1ra al Este; y
 - calle Clarence al Sur/calle 1ra al Este.
- Volver a pintar los siguientes cruces amarillos de alta visibilidad descoloridos ubicados:
 - A media calle sobre Gabriel García Márquez en la entrada trasera de la Escuela Utah;
 - en la esquina de Park Paseo y Plaza del Sol al Este, adyacente a la entrada principal de la Escuela Méndez; y
 - en la esquina de la Plaza del Sol al Este y carretera Misión al Norte en la entrada de la Escuela Méndez.

Además, participantes del taller dijeron que les gustaría incorporar diseños culturalmente relevantes y artísticos a cualquier nuevo cruce de peatones de alta visibilidad en el vecindario. El Comité de Planificación y LADOT pueden aprovechar sus asociaciones existentes con artistas de Self-Help Graphics, estudiantes locales, LAUSD y la Ciudad de Los Ángeles para diseñar e instalar estos cruces peatonales marcados de alta visibilidad.

El Comité de Planificación puede buscar fondos para apoyar este tipo de colaboración de la subvención [Anual de Desafío Comunitario de AARP](#) para instalar cruces artísticos de alta visibilidad en las intersecciones cerca de las escuelas Méndez Utah y Misión y también a lo largo del corredor en la calle 1ra al Este.⁴ Otra posible fuente de financiamiento que continuaría promoviendo rutas seguras a la escuela es la subvención anual de la Oficina de Seguridad del Tráfico de California bajo el área prioritaria de seguridad para peatones y ciclistas. Esta subvención requiere que los solicitantes presenten una solicitud ante un organismo de la Ciudad.

⁴ *El mapa actual de Rutas Seguras a la Escuela de LADOT para la Escuela Primaria Utah Street muestra que ya hay un cruce marcado, aunque no lo hay.*

Incorporar Señalización de Ruta de Bicicleta y Señalización de Zona Escolar Adicional en la Calle 1ra al Este

Equipo del Proyecto **recomienda que la comunidad defienda la instalación de la señalización de la ruta en bicicleta y la señalización adicional de la zona escolar en la calle 1ra al Este con LADOT.** La calle 1ra al Este, desde la carretera Misión hasta la calle Pecan, es una calle angosta y transitada por diferentes usuarios de la carretera, incluidos conductores, peatones, ciclistas y usuarios de tránsito. La estación Metro Gold Line Pico / Aliso se encuentra en este corredor y agrega usuarios adicionales a la carretera. Aunque el corredor tiene cinco señales de zonas escolares de 25 MPH, la señalización adicional de la zona escolar de alta visibilidad podría aumentar la seguridad. La calle 1ra al Este es también una ruta para bicicletas con marcas de carril compartido en la carretera. LADOT podría instalar la señalización “Puede Usar el Carril Completo” de alta visibilidad para recordar a los conductores que los ciclistas están legalmente autorizados a usar el carril completo.

Recomendaciones a Medio Plazo

Instalar Mejoras Clave de Infraestructura Peatonal Cerca de la Escuela Méndez y la Escuela Utah

Equipo del Proyecto **recomienda que el Comité de Planificación trabaje con LADOT para priorizar las siguientes mejoras en la infraestructura peatonal** cerca de la Escuela Méndez y la Escuela Utah, para mejorar la seguridad de los estudiantes y sus familias para caminar y andar en bicicleta:

- Construir una rampa en el bordillo donde el cruce de peatones de alta visibilidad se encuentra descolorido a mitad de cuadra en la calle Gabriel García Márquez en la entrada trasera de la Escuela Utah.
- Reparar las cúpulas truncadas amarillas en la rampa de la banqueta en la intersección de la Plaza del Sol al Este y la carretera Misión al Norte, al lado de la entrada de la Escuela Méndez.

Organizar una Feria de Seguridad y Recursos Comunitarios para la Escuela de Utah y la Escuela Méndez

Equipo del Proyecto apoya la recomendación de la comunidad de convocar una Feria Anual de Educación de Salud y Seguridad Comunitaria para la comunidad alrededor de la Escuela Utah y la Escuela Méndez. La feria anual de Educación Comunitaria sobre Salud y Seguridad ayudará a crear más confianza y conciencia al caminar y andar en bicicleta al hacer que los padres de familia y estudiantes de la Escuela Méndez y la Escuela Utah aprendan consejos y abogacía por la seguridad peatonal y ciclista, compartir recursos comunitarios de salud y crear colaboración entre grupos de padres de familia en la Escuela Méndez y la Escuela Utah.

Recomendaciones a Largo Plazo y/o de Más Involucramiento

Realice Recuentos de Peatones y Ciclistas en Calles Residenciales Cerca de la Iglesia Católica Dolores Misión

Los participantes compartieron que los topes de velocidad en South Pecan Street, cerca de la iglesia católica Dolores Misión, se instalaron a pedido de los residentes del vecindario que caminan hacia y desde la Iglesia y Escuela Misión Dolores , y a el parque. Sin embargo, muchos conductores evitan viajar en la calle Pecan al Sur para evitar los topes de velocidad, por lo tanto, la

solitaria rampa de velocidad en South Pecan Street hace muy poco para reducir la velocidad de los conductores en el vecindario. Los participantes compartieron la frustración sobre el Programa Túmulo de Velocidad de LADOT, que abre un ciclo de revisión cada 6 meses y cierra la aplicación cuando se han presentado 450 solicitudes. Equipo del Proyecto **recomienda que el Comité de Planificación y los participantes del taller realicen recuentos de peatones y bicicletas y usen equipos de radar de velocidad para monitorear las velocidades de los conductores a lo largo de las calles residenciales cerca de la Iglesia Católica Misión Dolores.** La realización de recuentos de peatones y ciclistas, y la recopilación de datos sobre las velocidades de los conductores ayudarán a la comunidad a comprender qué calles residenciales necesitan más túmulos de velocidad en función de las calles que usan los peatones y los ciclistas. Los datos podrían ayudarlos a identificar calles clave para una próxima aplicación del Programa Speed Hump y podrían fortalecer su solicitud.

Programa de Concientización de la Velocidad en el Vecindario

Equipo del Proyecto **recomienda que el Comité de Planificación se asocie con LADOT para instalar una señal de retroalimentación de velocidad de vehículos con mensajes de seguridad, cerca de la salida de la autopista 101 en la calle 1ra al Este.** Los conductores que salen de la autopista no hacen una parada completa antes de girar a la derecha en dirección la calle 1ra al Este. Además, parecen conducir por encima del límite de velocidad publicado de 25 mph. El objetivo del programa Concientización de la Velocidad en el Vecindario es aumentar la conciencia de seguridad vial y el cumplimiento voluntario de las velocidades residenciales.

Apéndice A: Análisis de Datos

Análisis de choques de peatones y ciclistas

- Pico-Aliso, Boyle Heights Ficha informativa de datos del taller CPBST
- Pico-Aliso, Boyle Heights Presentación de datos de visita al sitio de CPBST
- Pico-Aliso, Boyle Heights Seguimiento de datos después de la visita al sitio del programa CPBST

Análisis de datos de peatones y ciclistas en Pico-Aliso

Entrenamiento Comunitario sobre la Seguridad Peatonal y Ciclista
Boyle Heights, CA | 4 de marzo del 2020

En California, más de una en cada cuatro personas que mueren en un choque es un peatón o ciclista. Hubo un aumento de 0.8 por ciento en las muertes peatonales del 2016 al 2017 y una disminución de 6.5 por ciento en las muertes de ciclistas (FARS 2016 and 2017). En este taller, le proporcionamos datos locales de choques para que podamos identificar formas de hacer que caminar y andar en bicicleta sean más seguros en su comunidad.

Los datos locales que proporcionamos a continuación reflejan datos de choques de los últimos 5 años (2014-2018) dentro del límite: hacia al norte la Autopista 101, hacia el sur la calle E. 4^{ta}, hacia el oeste la calle N. Mission, y hacia el este la Autopista 101, según definido por los miembros del comité de planificación del taller.

Choques de peatones a través del tiempo

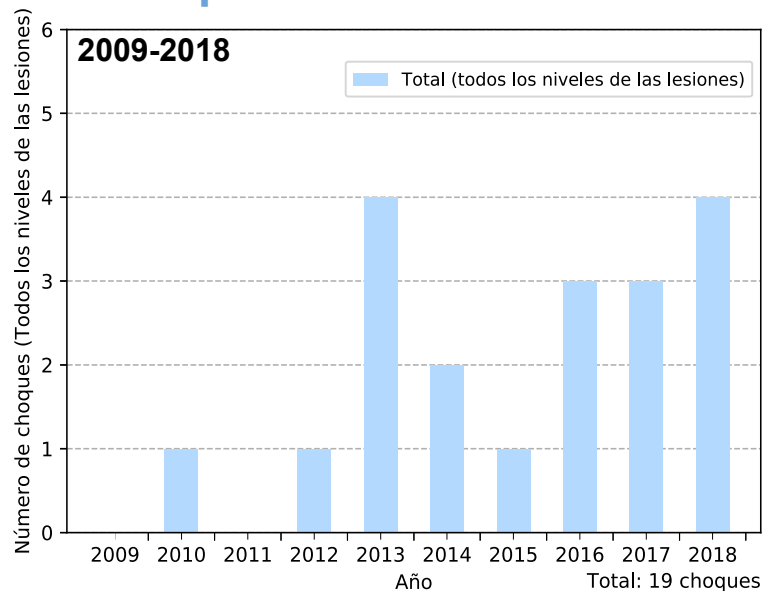
El número de choques parece estar **casi estable** con una ligera tendencia hacia arriba.



29 personas lesionadas

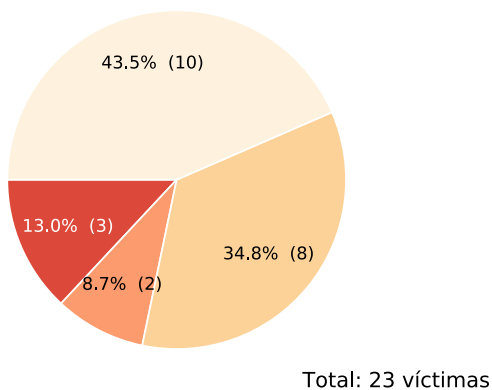


19 choques peatonales



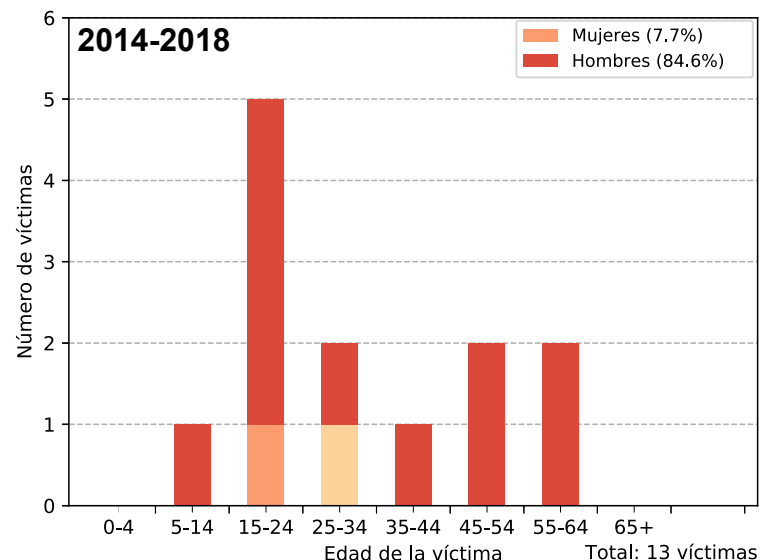
Gravedad de lesión — Demográficas de las víctimas

2014-2018



■ Mortalidades
■ Lesión posiblemente grave
■ Lesión posiblemente menor
■ Posiblemente hubo una lesión

21.7% muertes o lesiones graves



43.4% de las víctimas tenían entre 15 y 24 años

Choques de ciclistas a través del tiempo

El número de choques parece estar **casi estable** con un pico en el 2018.



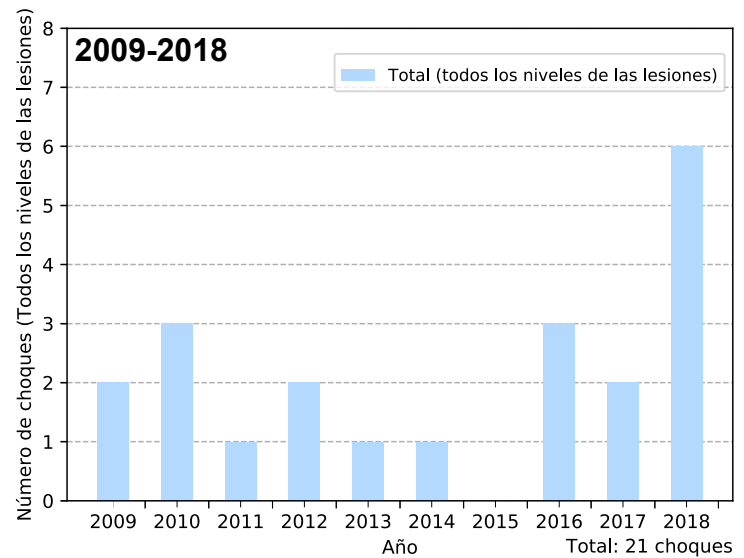
22

personas lesionadas



21

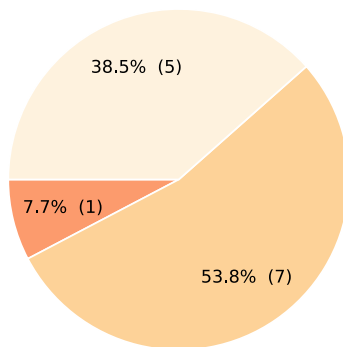
choques ciclistas



Gravedad de lesión

Demográficas de las víctimas

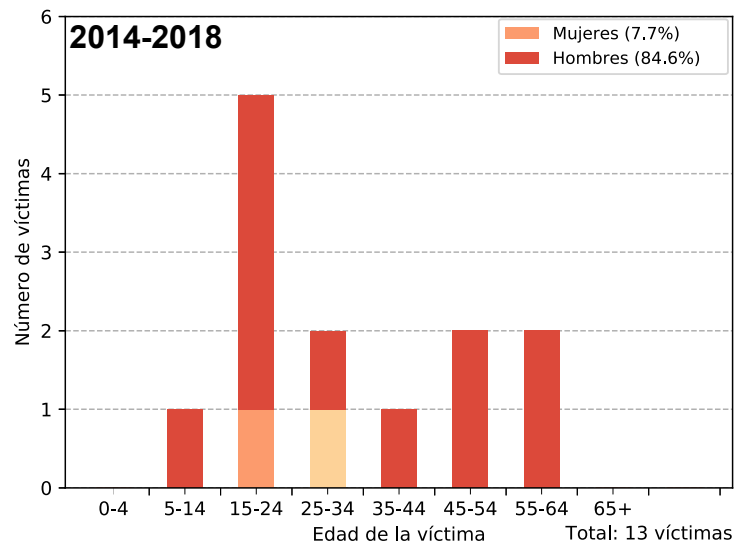
2014-2018



Total: 13 víctimas

■ Lesión posiblemente grave
■ Posiblemente hubo una lesión
■ Lesión posiblemente menor

7.7% lesiones posiblemente graves



46.2% de las víctimas tenían entre 9 y 24 años

¿Qué otros datos podrían ayudar a informar la toma de decisiones?

Si bien estos números no cuentan toda la historia, ¿resuenan con su experiencia en su comunidad?

¿Qué tipo de mejoras crees que podría ayudar a que caminar y andar en bicicleta sea más seguro en tu comunidad?

Para obtener más información sobre los datos de choque en su comunidad, visite las herramientas gratuitas disponibles a través del Sistema de cartografía para las lesiones del transporte (tims.berkeley.edu).

Para obtener asistencia adicional, envíenos un correo electrónico a safetrec@berkeley.edu.

Mapa de choques que involucraron a peatones en Pico-Aliso



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) del 2014 al 2018. Los datos de 2017 y 2018 son provisional a partir de Dic. 2019. Fondos para este programa fueron proporcionados por una beca de la Oficina de Seguridad de Tráfico de California (California Office of Traffic Safety, en inglés), por medio de la Administración Nacional para la Seguridad de las Carreteras (National Highway Traffic Safety Administration, en inglés).

Mapa de choques que involucraron a ciclistas en Pico-Aliso



El Historial de Choques que Involucraron a Peatones y Ciclistas

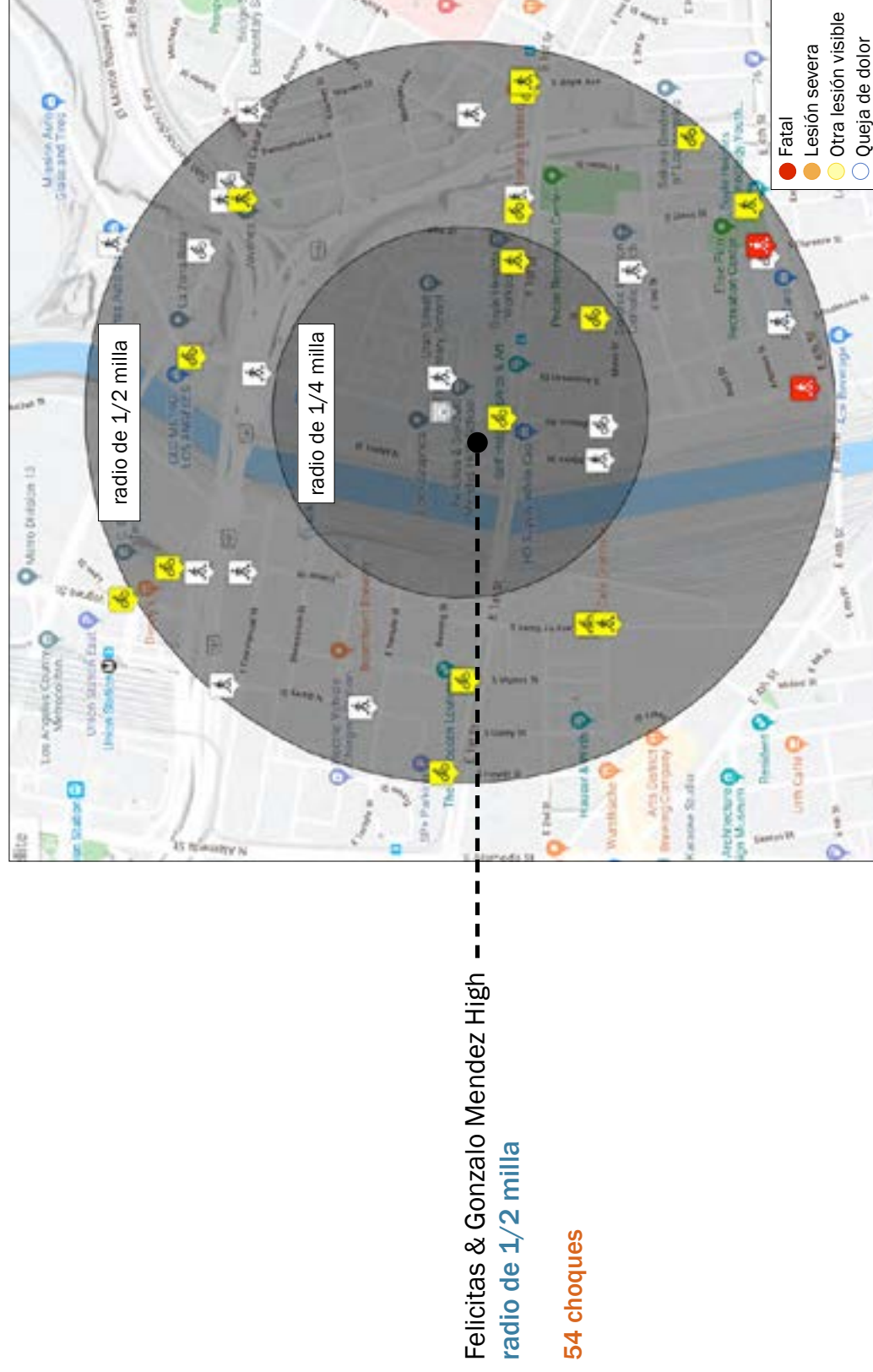
en la comunidad de Mendez High en Boyle Heights, California

Visita al sitio del programa CPBST

Wednesday, January 29, 2020

Ana Lopez, Analista de programas y politicas
ana.lopez@berkeley.edu

Choques de peatones y ciclistas (2014 - 2018)



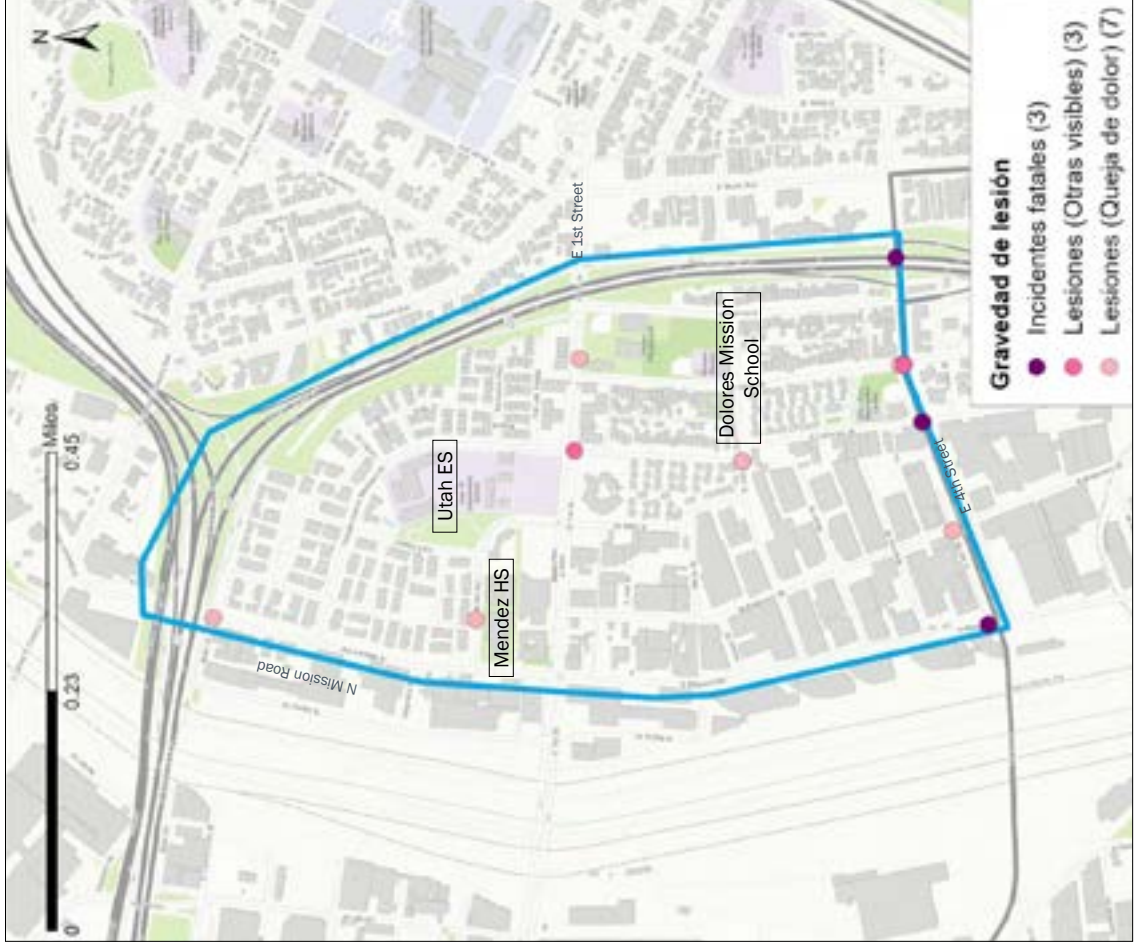
Fuente de datos: Sistema de Cartografía de lesiones del transporte (Transportation Injury Mapping System, TIMS) Visor de rutas seguras a la escuela (SRTS Map Viewer). Los datos del 2017 y 2018 son provisionales a partir de dic. 2019

Mapa de choques de peatones (2014 - 2018)

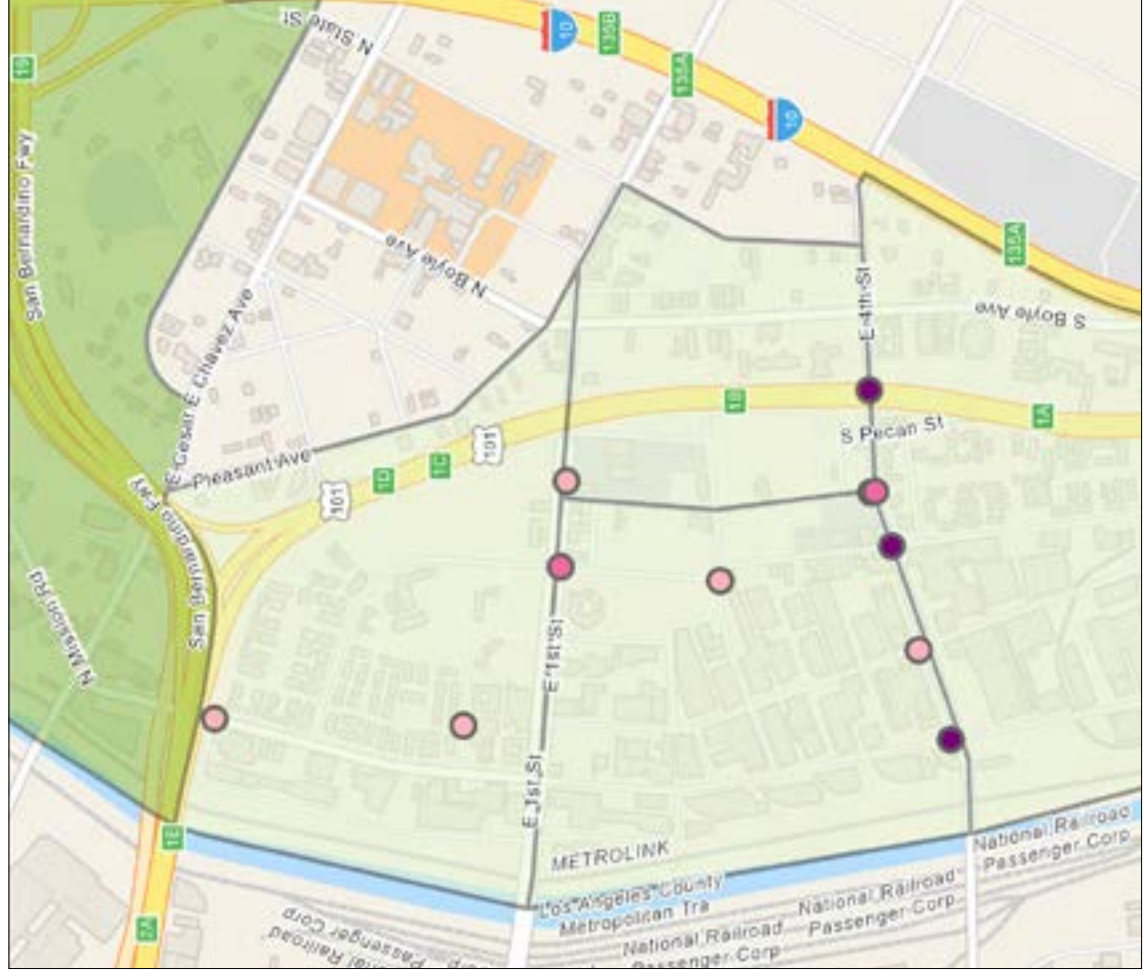
Area de Enfoque

De norte a sur, autopista 101 a calle 4th Street;
De oeste al este, calle Mission Road a calle 4th Street

13 choques que involucraron a peatones y resultaron en lesiones al peatón

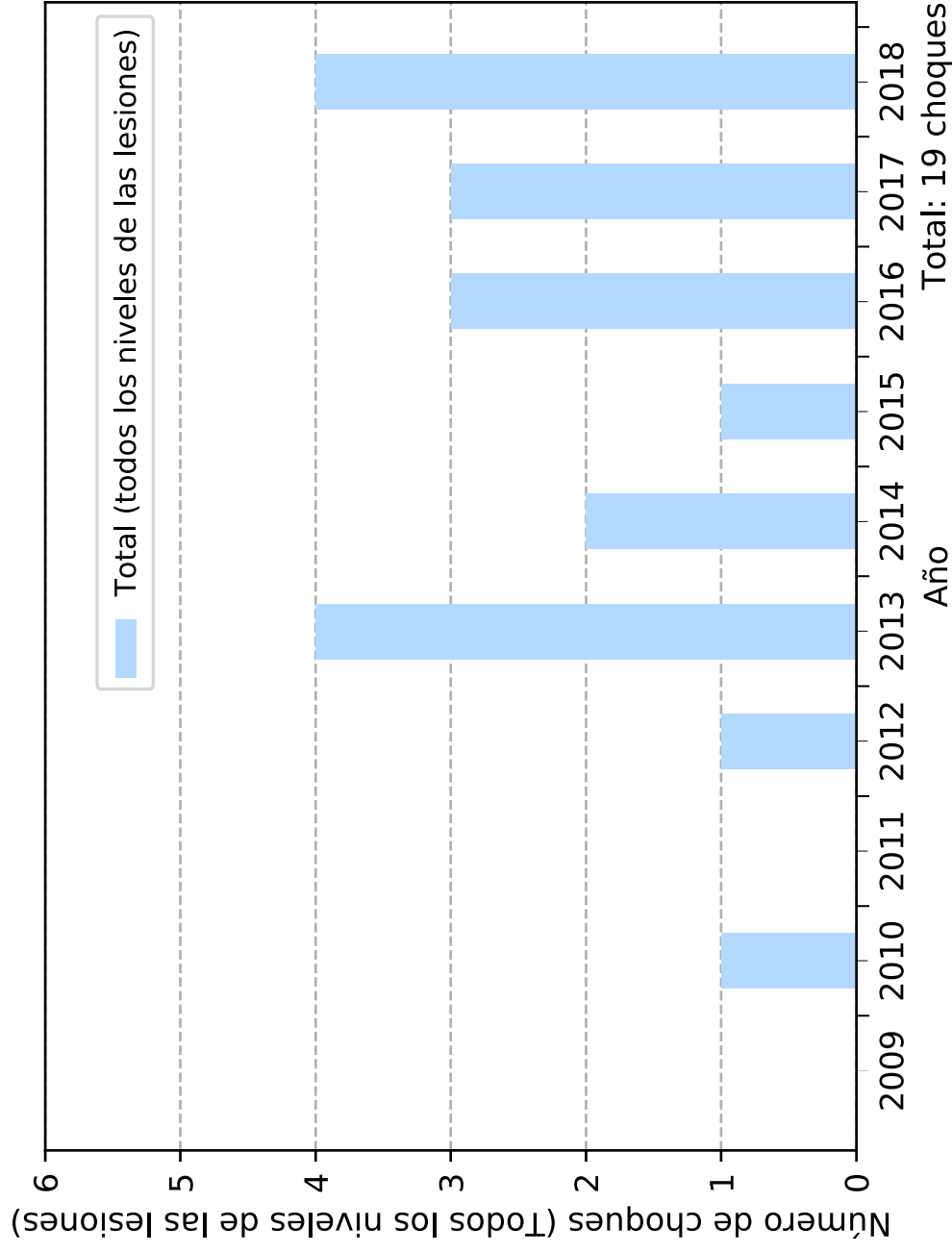


Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019



Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

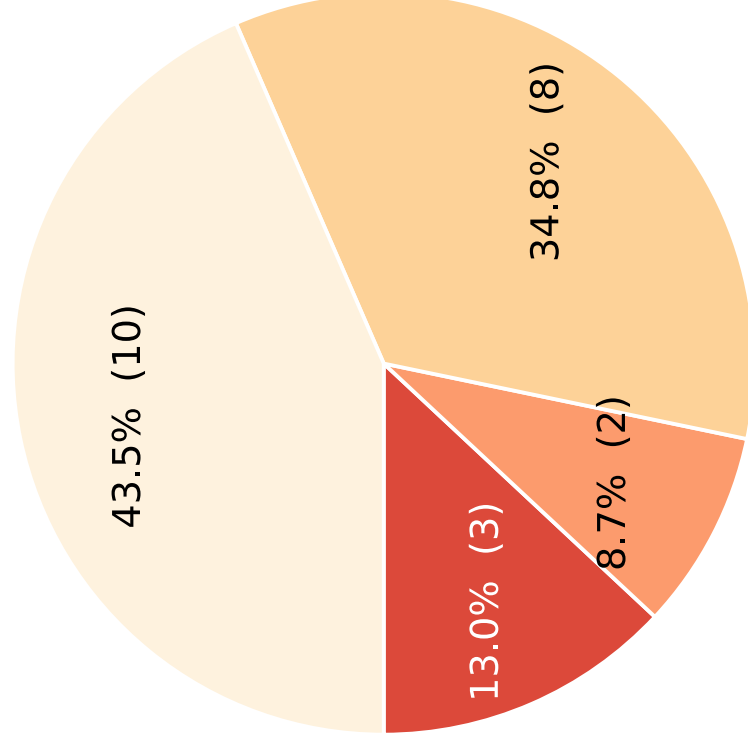
Tendencias en los choques de peatones (2009 - 2018)



Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisionales a partir de dic. 2019



Gravedad de lesión de las víctimas peatonales (2014 - 2018)



Total: 23 víctimas



Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisionales a partir de dic. 2019

Choques peatonales (2014 - 2018)

por tiempo del día y día de la semana

	lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	Total
09:00PM-11:59PM -	1	0	0	0	1	0	1	3
06:00PM-08:59PM -	0	0	0	0	0	0	1	1
03:00PM-05:59PM -	0	0	0	0	0	0	0	0
mediodía-02:59PM -	0	1	0	0	0	0	0	1
09:00AM-11:59AM -	0	0	2	0	0	1	0	3
06:00AM-08:59AM -	1	0	1	0	1	0	0	3
03:00AM-05:59AM -	0	0	1	0	0	0	0	1
medianoche-02:59AM -	0	1	0	0	0	0	0	1
Total	2	2	4	0	2	1	2	13

Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

Choques peatonales (2014 - 2018)

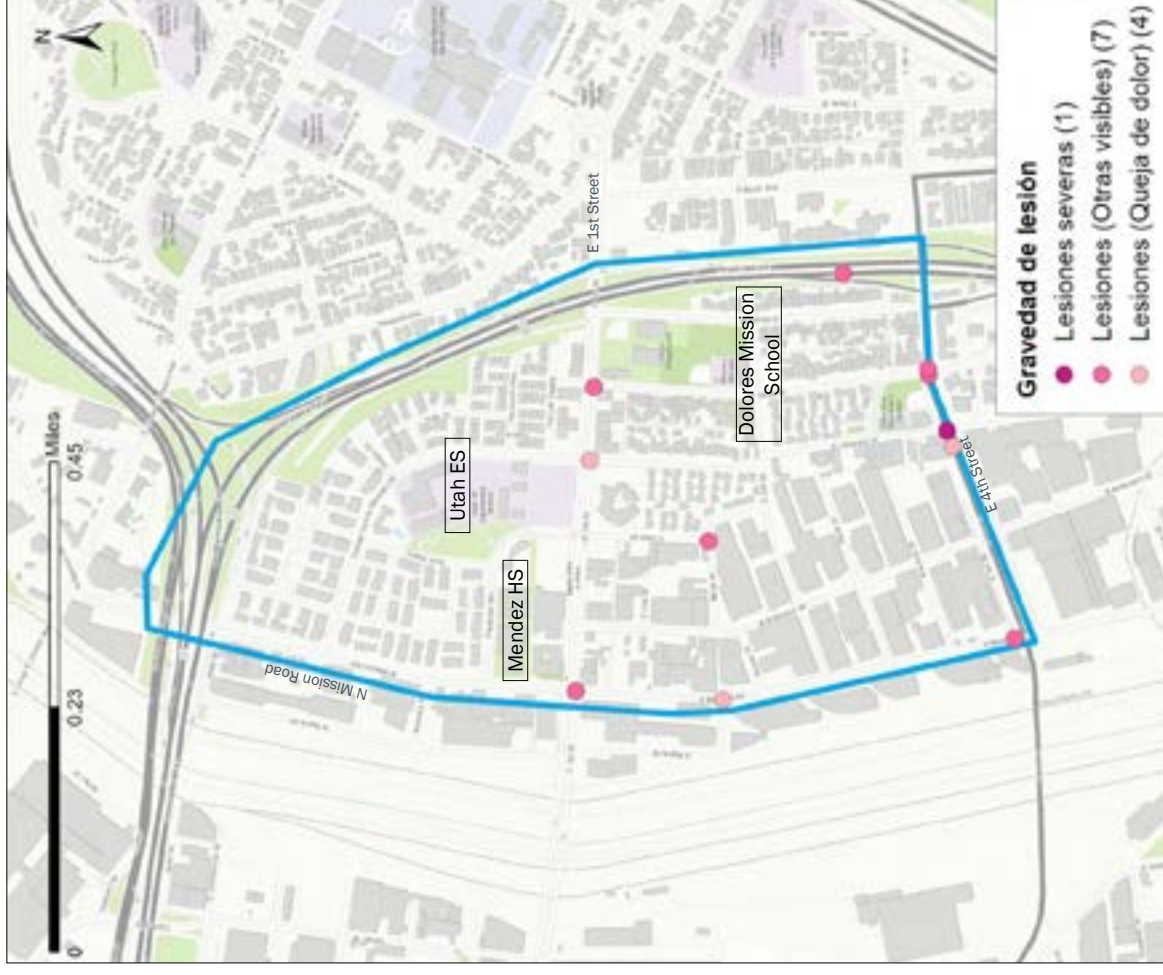
por tipo de infracción (infracciones más comun)

Total: 13 choques

Codigo CVV	descripción	frecuencia/percentil
21950	Fracaso por parte del motorista de ceder el paso a los peatones que están en un cruce marcado o no marcado	7 (53.8%)
21650	Los vehiculos deben ser manejados en la mitad derecha de la calle	1 (7.7%)
21954	Fracaso por parte del peatón de ceder el derecho de paso a los vehículos al cruzar fuera de un cruce marcado o no marcado	1 (7.7%)
21960	desconocido/a	1 (7.7%)
22350	Conducir a una velocidad peligrosa para las condiciones de la autopista, como el clima, la visibilidad, el tráfico, y/o las medidas de la autopista, o manejar a una velocidad que pone en riesgo a la gente o propiedad	1 (7.7%)
23152	Manejar bajo los efectos del alcohol (BAC 0.08+) o drogas	1 (7.7%)

Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

Mapa de choques de ciclistas (2014 - 2018)



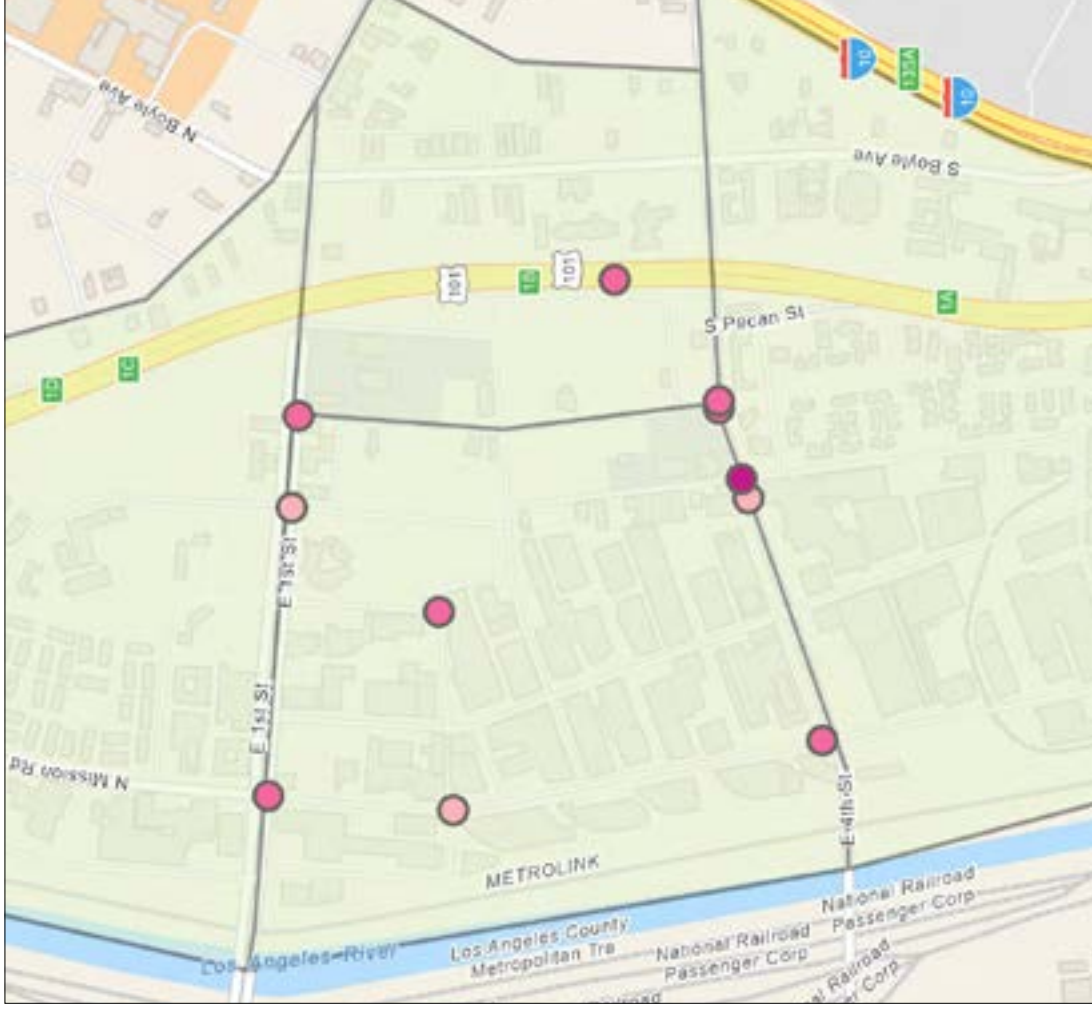
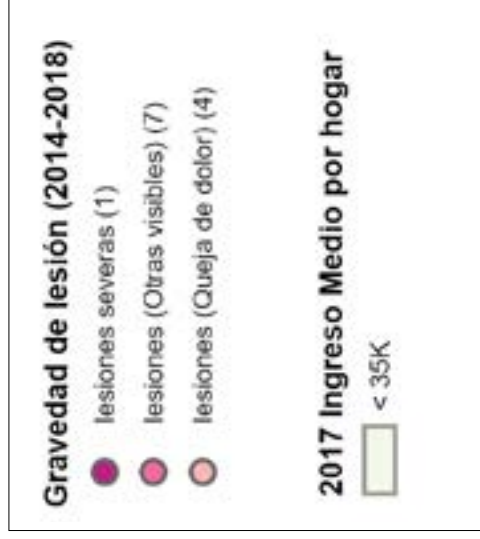
Area de enfoque

De norte a sur, autopista 101 a calle 4th street;
De oeste al este, calle Mission a calle 4th Street

12 choques que involucraron a ciclistas y resultaron en lesiones al ciclista

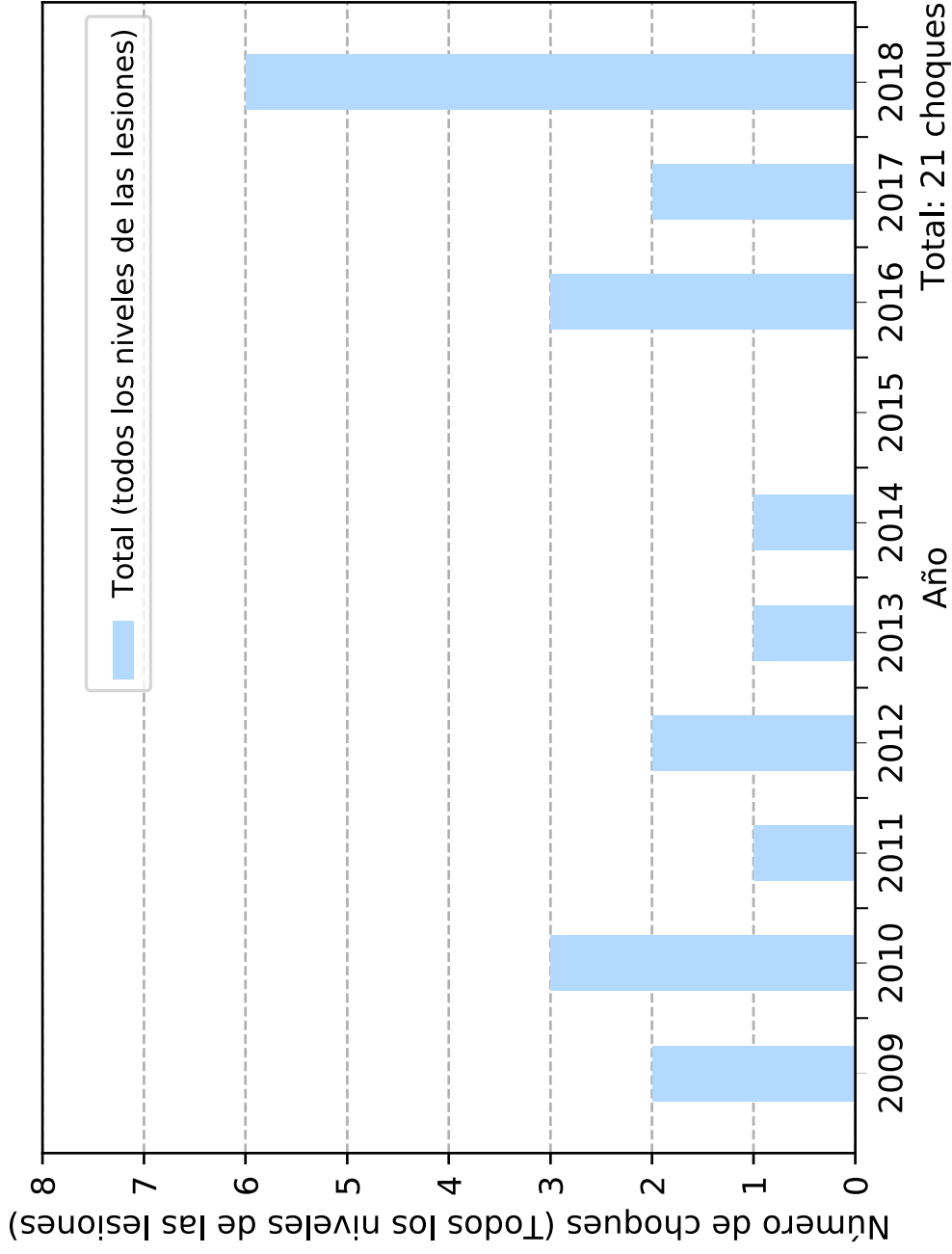
Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisionales a partir de dic. 2019

Mapa de choques ciclistas con ingresos (2014 - 2018)



Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisionales a partir de dic. 2019

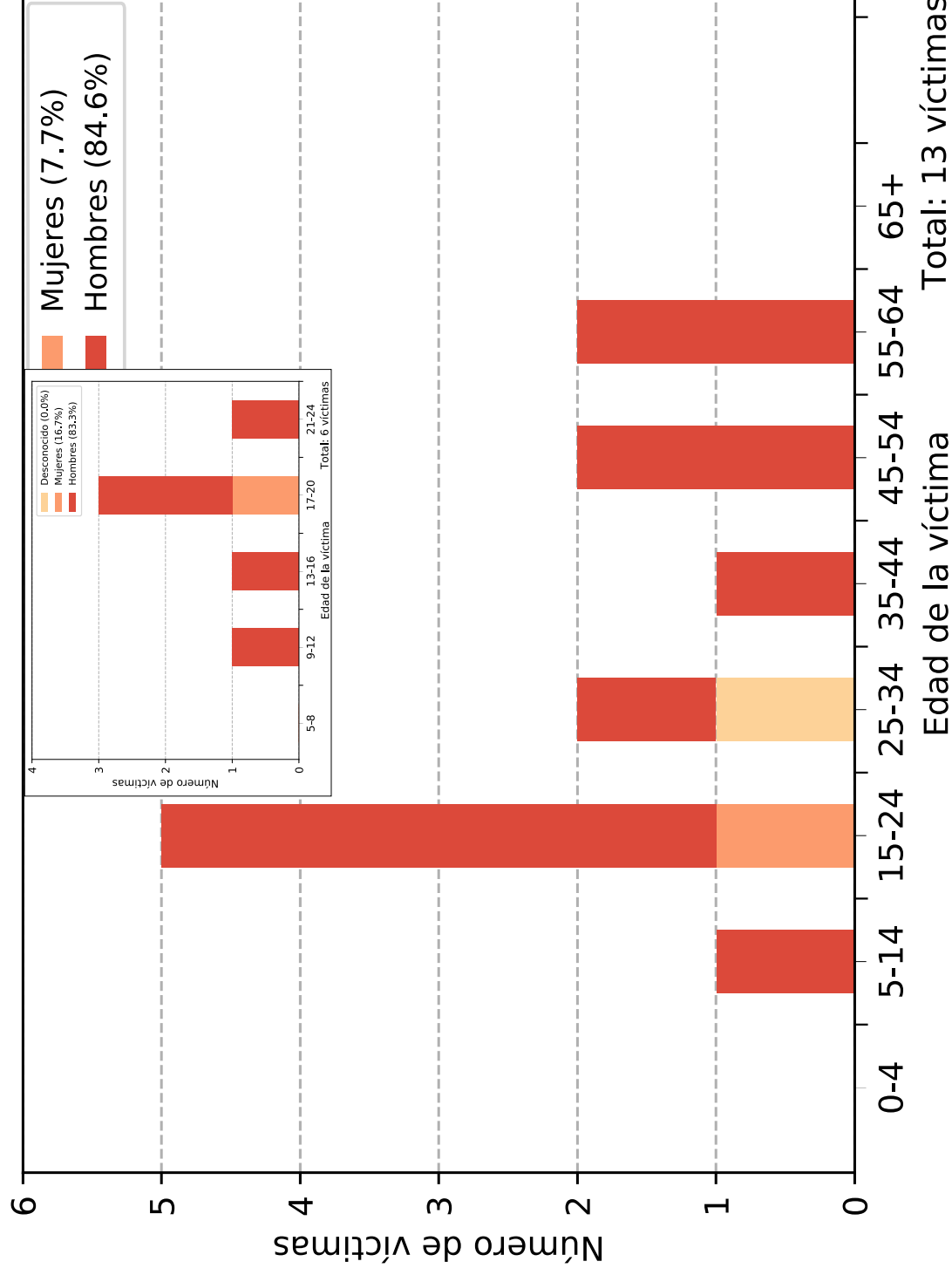
Tendencias en los choques de ciclistas (2009 - 2018)



Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisionales a partir de dic. 2019

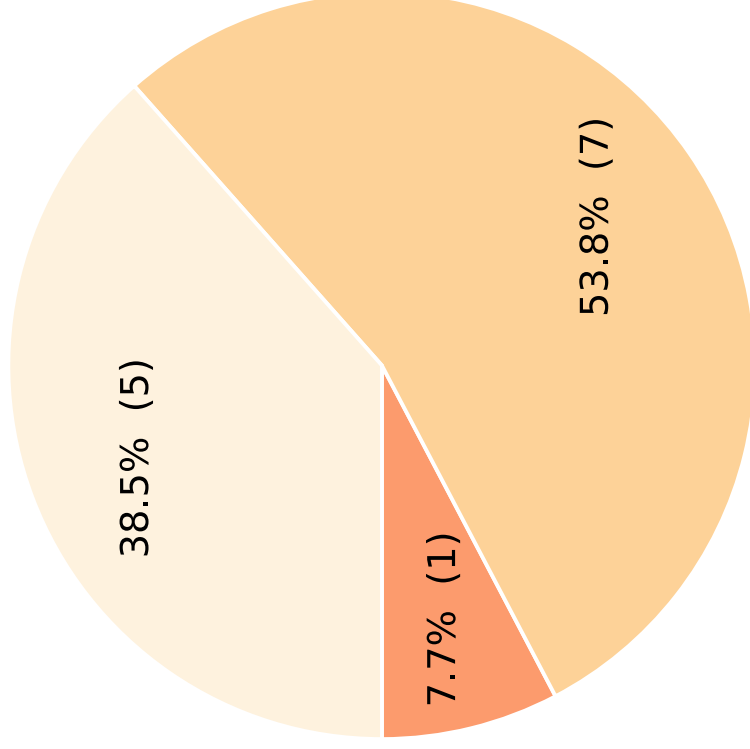
Víctimas ciclistas (2014 - 2018)

por edad y género



Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

Gravedad de lesión de las víctimas ciclistas (2014 - 2018)



Total: 13 víctimas

- Lesión posiblemente grave
- Lesión posiblemente menor
- Posiblemente hubo una lesión

Choques ciclistas (2014 - 2018)

por tiempo del día y día de la semana

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

Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

Choques ciclistas (2014 - 2018)

por tipo de infracción (infracciones más comun)

Total: 12 choques

odigo CVV	descripción	frecuencia/percentil
21453	Fracaso por parte del motorista de no parar en una línea de límite o en un cruce, o no ceder el derecho de paso al peatón al dar la vuelta en una luz roja.	2 (16.7%)
21650	Fracaso de manejar o montar en bicicleta en la mitad derecha de la calle (existen algunas excepciones)	2 (16.7%)
21801	Fracaso del motorista de ceder el derecho de paso cuando da una vuelta a la izquierda o una vuelta en U	2 (16.7%)
22107	Dar vuelta o moverse a la derecha o la izquierda peligrosamente en una carretera. Dar vuelta sin señal.	2 (16.7%)
20015	La policía no debe incluir la falta de atención como un factor en un reporte de daño a propiedad, con excepción de ciertas condiciones	1 (8.3%)
21703	Seguir a otro vehículo motorizado demasiado cerca	1 (8.3%)
21760	Fracaso de pasar a un ciclista según las reglas siguientes de pasar: pasar dejando al menos tres pies o pasar a una velocidad razonablemente lenta de una manera segura	1 (8.3%)

Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

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

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

safetrec@berkeley.edu o cpbst@calwalks.org

