

SEPTIEMBRE 2020

# Resumen y Recomendaciones del Taller Comunitario para la Seguridad Peatonal y Ciclista en el Vecindario de la Escuela Preparatoria Golden Valley del Condado Sur de Merced

**Entrenamiento Comunitario Sobre Seguridad Peatonal y Ciclista  
y Planificación de Acción  
Creando Calles más Seguras para Peatones y Ciclistas**



*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.*



**Merced, CA**

## Reconocimientos

¡Muchos agradecimientos al Comité de Planificación por la invitación a su comunidad y por trabajar con nosotros para hacer la Escuela Preparatoria Golden Valley en el Condado Sur de Merced un lugar más seguro para caminar y andar en bicicleta!

### Comité de Planificación

Claudia Corchado	Cultiva la Salud
Megan Cope	Escuela Preparatoria Golden Valley
Gerald (Jerry) Fragasso	Escuela Preparatoria Golden Valley
Tom Hothem	Liga de Instructores de Ciclismo Americano
Amalia Hernandez Madrigal	Departamento de Salud Pública del Condado de Merced
Anthony Martinez	Distrito 1 del Consejo Municipal de Merced
Monica Parra	Departamento de Salud Pública del Condado de Merced
Stephanie Russell	Departamento de Salud Pública del Condado de Merced
Carlos Flores	Programa de Asistencia de Ríos, Sendas y Conservación
Patrick Johnston	Programa de Asistencia de Ríos, Sendas y Conservación

Gracias a la Subdirectora de la Escuela Preparatoria Golden Valley Megan Cope por obtener intérpretes en español y hmong para la capacitación. Gracias a Rosaura Murataya por proveer la interpretación al español durante la capacitación y a Jack Lor por estar disponible para interpretación al hmong. Estamos muy agradecidos a Gerald Fragasso por asegurar la participación de estudiantes en la visita al sitio y taller virtual. También queremos reconocer a residentes de la comunidad que participaron en el taller. Su participación colectiva aportó información de manera significativa y fortaleció los resultados del taller.

Este informe fue preparado por:

#### California Walks

Wendy Ortiz  
Miha Tomuta  
Areli Morales  
<https://calwalks.org>

#### UC Berkeley Safe Transportation Research & Education Center

Garrett Fortin  
Jarrah Crouner  
<https://safetrec.berkeley.edu>

Traducido por:

**Libérate!** en colaboración con Monica Curiel y Gabriela Solórzano  
[Instagram](https://liberate.language.cooperative): Liberate.language.cooperative

## Tabla del Contenido

---

RECONOCIMIENTOS .....	3
RESUMEN EJECUTIVO .....	5
INTRODUCCIÓN .....	7
EL PROCESO DE PLANIFICACIÓN .....	8
HISTORIAL DE CHOQUES PEATONALES Y CICLISTAS .....	9
MAPA DE RECURSOS .....	11
EVALUACIÓN DE CAMINAR Y ANDAR EN BICICLETA.....	11
RECOMENDACIONES .....	19
APÉNDICE A: ANÁLISIS DE DATOS .....	30

# 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 (por sus siglas en inglés) de la Escuela Preparatoria Golden Valley, Condado Sur de Merced, fue planificado y facilitado en colaboración por El Departamento de Salud Pública del Condado de Merced, el Comité de Planificación, Cal Walks y SafeTREC para:

1. Mejorar las condiciones para caminar y andar en bicicleta alrededor de la Escuela Preparatoria Golden Valley; y
2. Co-crear una visión comunitaria de seguridad y bienestar con residentes de la comunidad.

La capacitación que se llevó a cabo el 28 de mayo de 2020 y la sesión de planificación y acción que se llevó a cabo el 14 de julio de 2020 consistió de:

- 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

Cal Walks, SafeTREC, y el Comité de Planificación revisaron los datos que demostraban su preocupación sobre la seguridad en el área. Se observó un incremento en las lesiones de peatones y ciclistas entre los años 2009 y 2018. De 2014 a 2018, hubieron 106 víctimas peatonales y 104 víctimas ciclistas en el área del proyecto abarcando el sur y este de la Ciudad de Merced y el área no incorporada del Condado de Merced adyacente. El tema de choques peatonales y ciclistas se trata en detalle en el informe de CPBST.

## Evaluación Peatonal y Ciclista

Participantes del taller realizaron evaluaciones para caminar y andar en bicicleta a lo largo de tres (3) rutas claves que incluyen Avenida Yosemite al norte, la Avenida Mission al sur, y Via Martin Luther King Jr. al oeste hasta la Calle Coffee al este.

Se pidió a participantes:

- Identificar los bienes de la comunidad;
- Identificar problemas relacionados con las condiciones de la infraestructura; y
- Observar cómo los usuarios de la carretera están interactuando con el entorno construido.

## Observaciones de la comunidad

Participantes expresaron preocupaciones acerca:

- Variaciones en la infraestructura para peatones entre jurisdicciones de la ciudad y el condado, que presentan un obstáculo potencial para los esfuerzos de la comunidad por mejorar las carreteras en este área;
- Solo la mitad oeste de la Autopista 99 tiene una banqueta estrecha. Estudiantes están obligados a caminar por un camino pavimentado adyacente, detrás de una barrera física entre conductores para cruzar el puente;

## COMITÉ DE PLANIFICACIÓN

El Comité de Planificación estaba formado por representantes de Salud Pública del Condado de Merced, Programa de Asistencia de Ríos, Sendas y Conservación, Cultiva la Salud, Escuela Preparatoria Golden Valley, Distrito 1 del Consejo Municipal de Merced.

## PARTICIPANTES EN EL TALLER

Participantes en el taller fueron miembros de la comunidad y/o representantes del Comité de Planificación.

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.

### Observaciones de la comunidad (continuada)

- La falta de banquetas al oeste del puente de la Autopista 99, a lo largo de la Avenida Childs Este, obliga a estudiantes a caminar hacia y desde la escuela a través un arcén de tierra;
- La banqueta discontinua en el lado sur de la Avenida Childs Este obliga a estudiantes y peatones a caminar por un camino de tierra dirigiendo a la salida de la Autopista 99. La proximidad a la Autopista 99 crea una “mentalidad de autopista” para conductores;
- Conductores en la intersección de la Avenida Childs Este y Avenida Carol fluyen en 6 diferentes direcciones, haciéndolo extremadamente difícil para que peatones sepan cuándo pueden cruzar con seguridad. No hay pasos de peatones en esta intersección aunque haya peatones que necesiten cruzar en este área;
- Parece que conductores viajan a velocidades más altas que el límite de 25 mph por hora exigido en la Avenida Childs Este, cuando salen hacia el este desde la Autopista 99, hacia la Escuela Preparatoria Golden Valley;
- Viajando hacia el este en la Avenida Childs Este, el tráfico de conductores se atasca a la entrada del estacionamiento, aunque existe un carril dedicado para el giro hacia la izquierda hacia la zona de salida; y
- Hay una falta de árboles de sombra alrededor de la Escuela Preparatoria Golden Valley, en particular en la intersección de la Avenida Childs Este y la Avenida Parsons.

### Recomendaciones de la comunidad

Durante las sesiones de planificación y acción, participantes priorizaron y delinearon planes preliminares para los siguientes programas comunitarios y proyectos de infraestructura dirigidos a incrementar la salud y seguridad de la comunidad:

- Campaña educativa de carteles de césped;
- Mejoras de seguridad peatonales y ciclistas en la Avenida Childs Este; y
- Mejoras de infraestructura peatonal y ciclista en la intersección de Avenida Childs Este y Avenida Carol.

### Recomendaciones de Cal Walks & SafeTREC

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

- Desarrollar y organizar una asamblea anual sobre la seguridad peatonal y ciclista para nuevos estudiantes del noveno grado;
- Desarrollar un club escolar de ciclismo/patinaje en la Escuela Preparatoria Golden Valley;
- Desarrollar mapas de rutas seguras a la escuela designadas para estudiantes de la Escuela Preparatoria Golden Valley, en particular aquellos que cruzan la Autopista 99 para llegar a la escuela;
- Postular para unirse al Comité del Consejo de Ciclismo de Merced; y
- Explorar las oportunidades de financiamiento para implementar instalaciones peatonales y ciclistas recomendadas a lo largo de la Avenida Childs Este cerca de la Escuela Preparatoria Golden Valley.

## 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 (por sus siglas en inglés) de la Escuela Preparatoria Golden Valley, Condado Sur de Merced, fue planificado y facilitado en colaboración por el Comité de planificación, Cal Walks y SafeTREC (Equipo de Proyecto) para:

1. Mejorar las condiciones para caminar y andar en bicicleta alrededor de la Escuela Preparatoria Golden Valley; y
2. Co-crear una visión comunitaria de seguridad y bienestar con vecinos.

La capacitación virtual se llevó a cabo el 28 de mayo de 2020, y convocó a 24 participantes, incluyendo padres y estudiantes de la Escuela Preparatoria Golden Valley, el Departamento de Salud Pública del Condado de Merced, Cultiva la Salud, y Programas de Asistencia de Ríos, Sendas y Conservación. Una sesión de planificación y acción de hora virtual adicional se llevó a cabo el 14 de julio de 2020, y convocó a familias y estudiantes de la Escuela Preparatoria Golden Valley y personal de Cultiva la Salud.

El taller consistió en:

- Una descripción general de las estrategias del enfoque multidisciplinario para mejorar la seguridad al caminar y andar en bicicleta: evaluación, equidad, ingeniería, educación, estímulo y ejecución;
- Evaluaciones para caminar y andar en bicicleta a lo largo de tres (3) rutas clave; y
- Sesiones de planificación de acciones para priorizar y planificar programas comunitarios y proyectos de infraestructura.

Este informe resume las actas del taller, incluyendo las recomendaciones de la comunidad y el Equipo del proyecto para programas de comunidad, y proyectos de infraestructura para mejorar la seguridad de caminar y andar en bicicleta en la comunidad de la Escuela Preparatoria Golden Valley y el Condado Sur de Merced.

## El Proceso de Planificación



### Paso 1: Convocar un Comité de Planificación - enero 2020

- 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 - febrero 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 - 7 de febrero, 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 alcancé y reclutamiento para el taller



### Paso 4: Realizar el taller CPBST - 28 de mayo y 14 de julio, 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 marcha

- 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

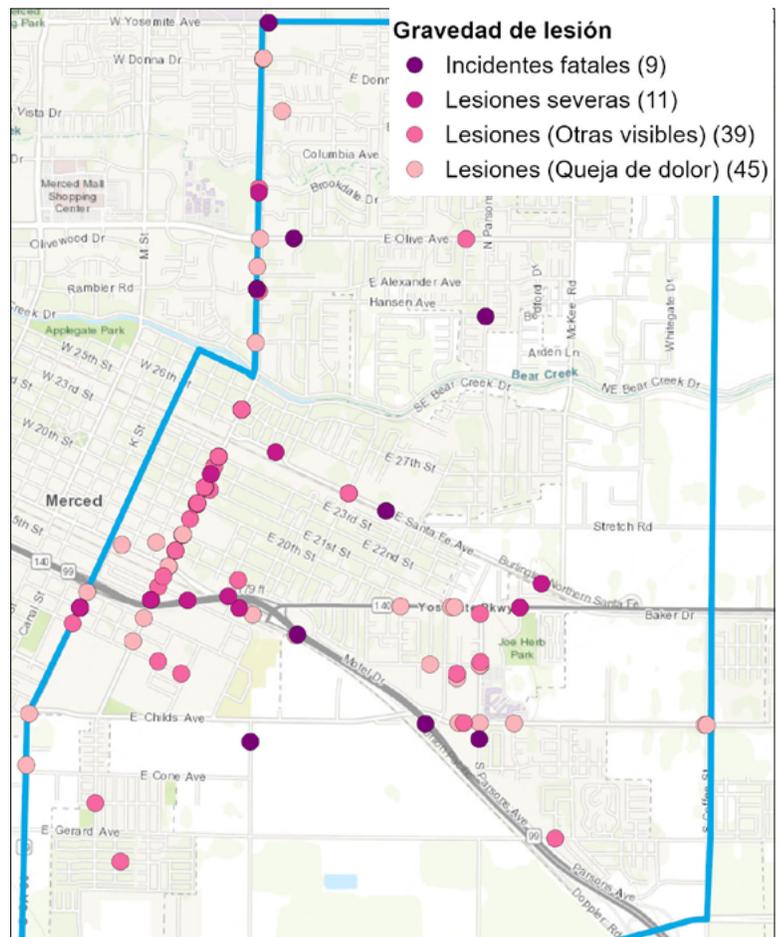
Actualizado: 6/4/18

## Historial de Choques Peatonales y Ciclistas

Los siguientes datos se basan en choques reportados a la policía que resultaron en lesiones a peatones<sup>1</sup> o ciclistas en el este y sur de la Ciudad de Merced y en áreas no incorporadas del Condado de Merced. Las fronteras para este proyecto son la Avenida Yosemite al norte, la Avenida Mission al sur, y Camino Martin Luther King Jr. al oeste hasta la Calle Coffee al este. Los datos de choques para 2018 son provisionales a diciembre de 2019. Se puede encontrar una discusión completa de los datos de choques de peatones y ciclistas en el Apéndice A.

### Choques Peatonales

A través de un periodo de 10 años entre 2009 y 2018, choques peatonales parecen estar aumentando, con 2015 y 2018 presentando más choques que cualquier otro año entre 2009 y 2014. En los cuatro años más recientes con datos disponibles, 2014 a 2018, los choques mortales ocurrieron sobre todo en calles principales fuera del área central, tanto al norte como al este de Merced Central. Siguiendo en prominencia están choques cercanos a la Escuela Preparatoria Golden Valley en la Autopista 99, Yosemite Parkway, y las carreteras conectando ambos. Hubieron dos choques en que peatones sufrieron lesiones mortales, uno cercano a la Autopista 99 y otro en la Avenida Parsons, menos de un cuarto de milla de la escuela, mientras 84 choques peatonales se concentraron a lo largo de Calle G entre la Avenida Mission y Avenida Yosemite en Merced Central. Choques peatonales ocurrieron principalmente por la tarde, sobre todo los viernes y sábados de 6 p.m. a 9 p.m. La razón principal de choques fue por no ceder el paso al peatón en un paso de peatones señalizado o no (42.3%).<sup>2</sup> Hubieron 104 víctimas peatonales, incluyendo 9 muertes y 11 lesionados de carácter grave. Más de 44% de las víctimas tenían 45 años o más, mientras que el 41.5% tenían 24 años o menos.



Choques de peatones en la Sur de Merced (2014-2018)

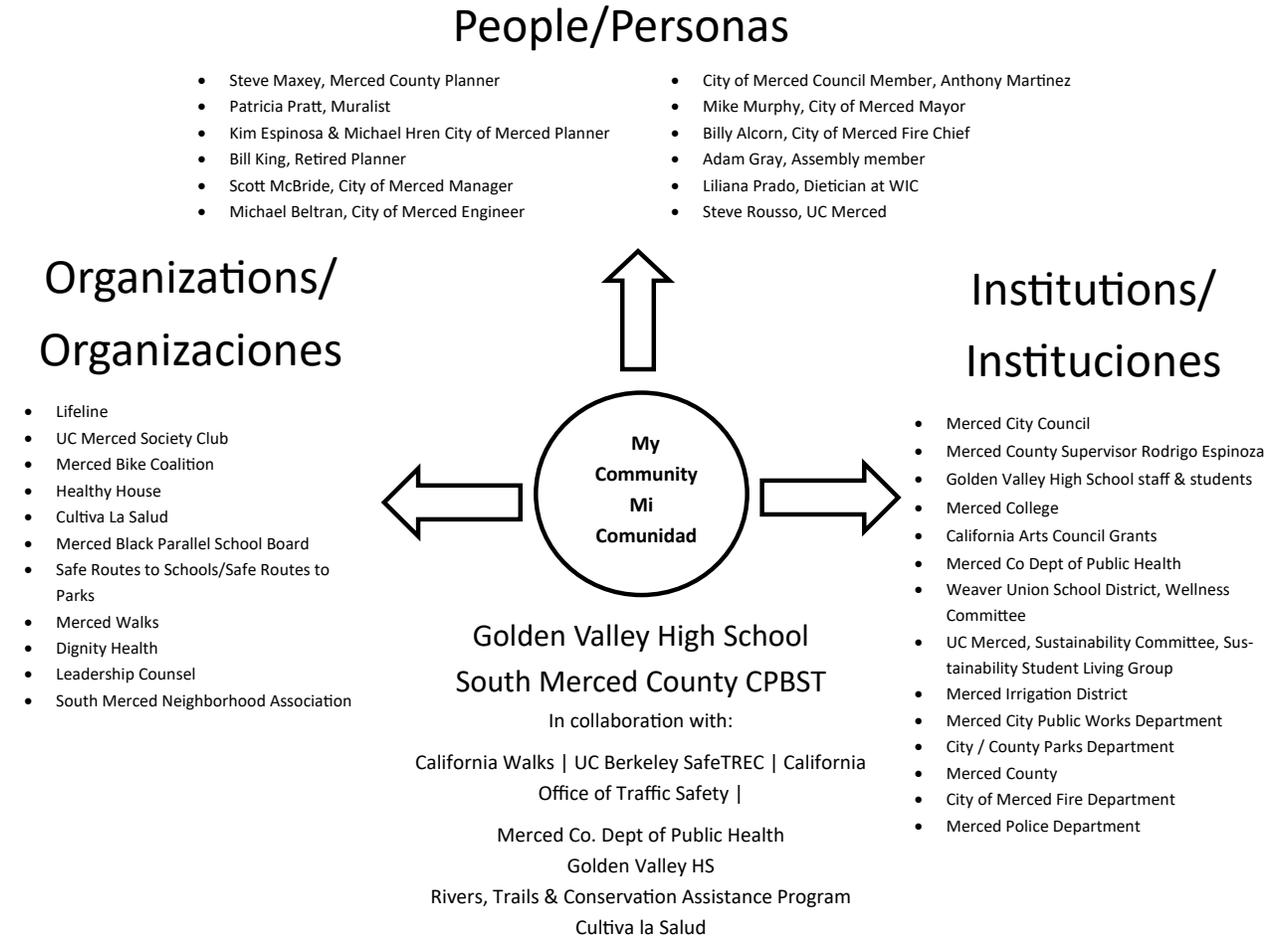
<sup>1</sup> Un peatón se define como cualquier persona que está a pie o usando un medio de transporte personal no motorizado que no sea una bicicleta. Esto incluye patinetas, cochecitos, sillas de ruedas y cualquier aparato de movilidad asistida.

<sup>2</sup> 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 les 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.



## Mapa de recursos

Durante la visita al sitio, el Equipo del Proyecto guió el Comité de Planificación en un ejercicio identificando recursos y bienes en el vecindario de la Escuela Preparatoria Golden Valley y el Condado Sur de Merced que podría ayudarles en conseguir sus metas de seguridad para caminar y andar en bicicleta. En conjunto, identificaron los siguientes recursos y bienes en su comunidad:



## Evaluación de Caminar y Andar en Bicicleta

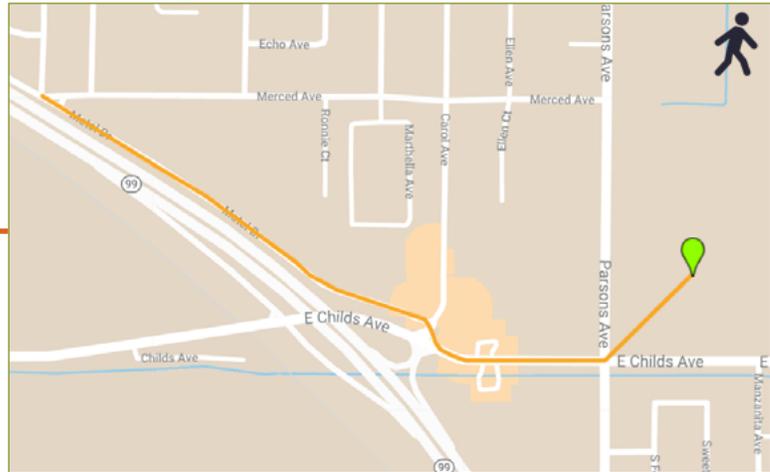
### Rutas

A lo largo de las 3 rutas de evaluación para caminar y andar en bicicleta, a participantes se les pidió:

1. Identificar bienes comunitarios;
2. Evaluar las condiciones de la infraestructura; y
3. Observar cómo usuarios de la carretera se involucran con el entorno construido.

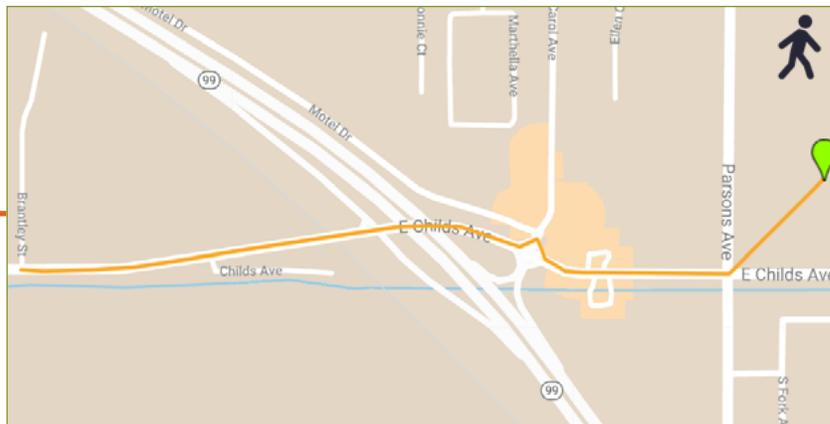
**Ruta 1 Paseo Motel**

Enfoque: Paseo Motel fue seleccionada como ruta clave para estudiantes que caminan hacia y desde la Escuela Preparatoria Golden Valley.



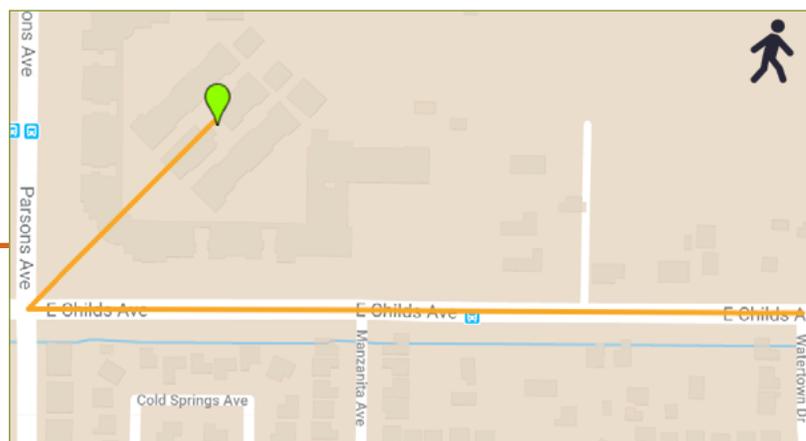
**Ruta 2 Avenida Childs Este (Oeste)**

Enfoque: Evaluar la Avenida Childs Este (Oeste) fue clave para documentar la experiencia de estudiantes caminando a través del puente sobre Autopista 99 entrando a la jurisdicción del Condado de Merced.



**Ruta 3 Avenida Childs Este (Este)**

Enfoque: Evaluar Avenida Childs Este (Este) se seleccionó porque una gran cantidad de estudiantes usan esta ruta para ir y volver de la escuela.

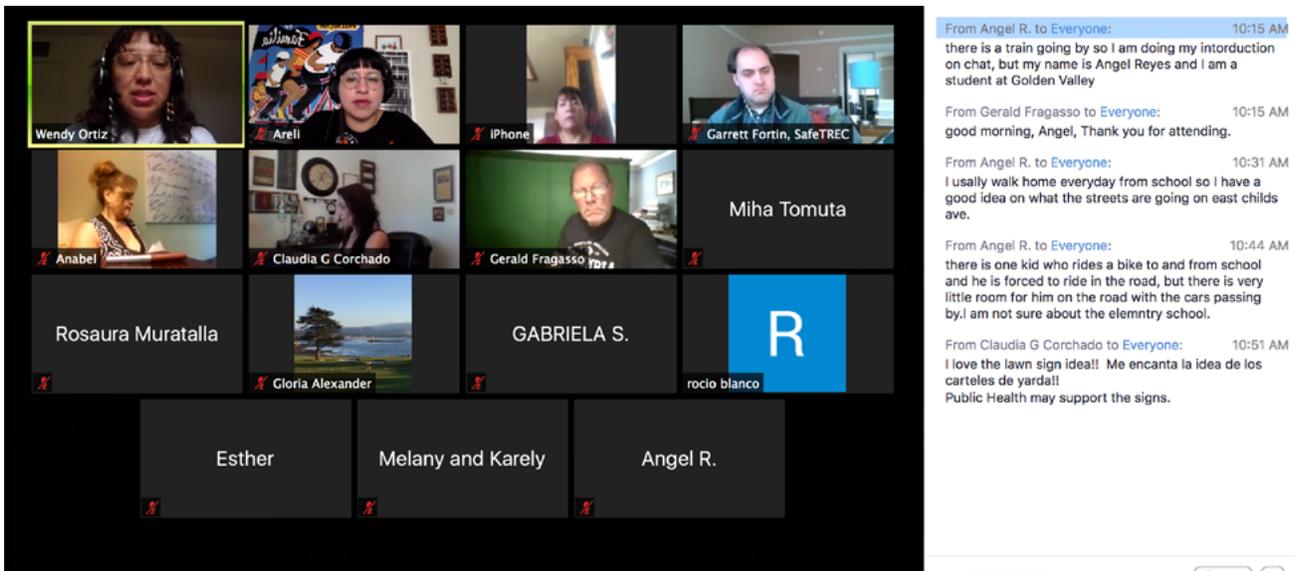


## Reflexiones

Siguiendo las evaluaciones de caminar y andar en bicicleta, participantes compartieron las siguientes reflexiones:

### Bienes de la Comunidad

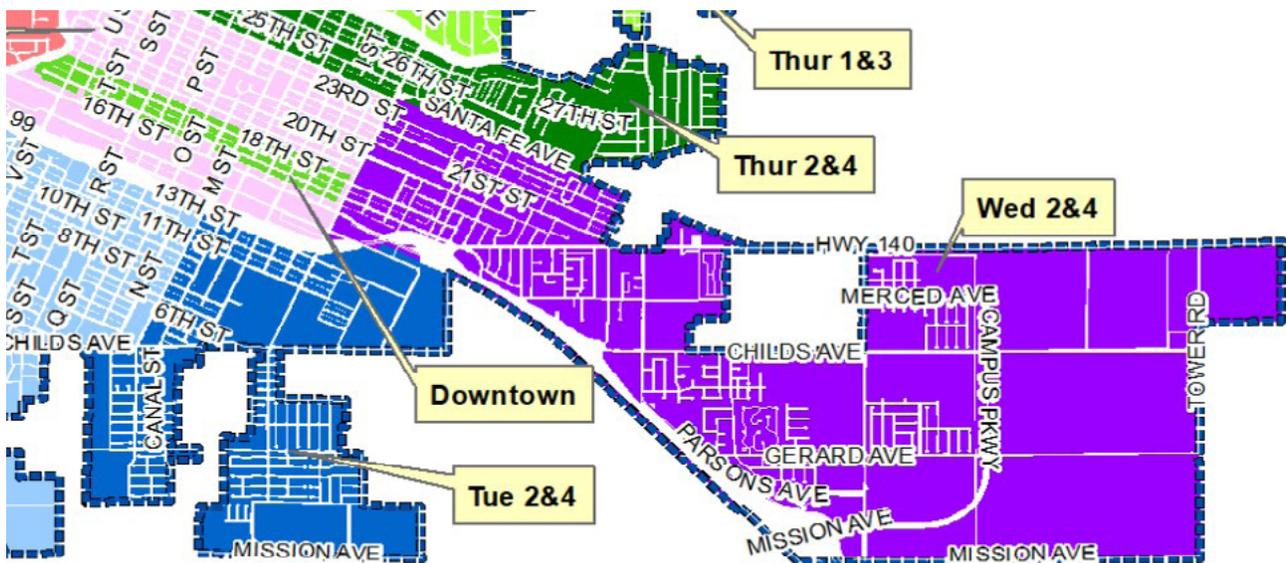
- Cultiva La Salud es una organización sin fines de lucro bilingüe y de confianza. Su compromiso apoyando a la comunidad de manera significativa es claro y admirado. Cultiva La Salud provee asistencia y recursos a miembros de la comunidad que se encuentran en una situación de inseguridad alimentaria, entre otras barreras a la salud y seguridad. Mucha de la clientela de Cultiva La Salud son familias que asisten a escuelas locales como la Escuela Preparatoria Golden Valley, la Escuela Secundaria Weaver y la Escuela Primaria Pioneer. A través de su trabajo, cultivan y empoderan una red de miembros de la comunidad involucrados e interesados que ayudarán a lograr los esfuerzos educativos y de ingeniería para mejorar la seguridad.
- Hubo una gran participación de parte de estudiantes en la visita al sitio, taller y sesión de planificación y acción. Estudiantes pudieron compartir sus propias perspectivas y desafíos relacionados a caminar y andar en bicicleta hacia y desde la escuela y durante el periodo abierto de almuerzo. Incluir voces de estudiantes es imperativo para asegurar que las recomendaciones de la comunidad abordan adecuadamente los retos confrontados por aquellos que más están caminando y andando en bicicleta alrededor de la escuela.



Captura de pantalla de nuestra actividad virtual de acción y planificación con estudiantes, familias, y maestros de la Escuela Preparatoria Golden Valley y miembros de la comunidad.

## Desafíos a la Abogacía Comunitaria

- El área del proyecto, enfocado en la Escuela Preparatoria Golden Valley, incluye terreno perteneciente a la ciudad y el condado. Existen variaciones en infraestructura peatonal entre las jurisdicciones de la ciudad y el condado, presentando un posible obstáculo para esfuerzos comunitarios para mejorar las carreteras en este área.
  - Específicamente, Avenida Childs Este, al oeste de la Autopista 99, pertenece al condado en los dos lados hasta la Calle De Long. El terreno del condado continúa a lo largo de Avenida Childs Este hasta que se termina en una subdivisión en la Calle G Sur, donde la frontera continúa al sur. Las pocas banquetas en este trecho están en terreno de la ciudad al lado norte de Avenida Childs Este entre Calle B y Calle G.
  - Existe una parcela de terreno del condado rodeada por terreno de la ciudad al este de la Escuela Preparatoria Golden Valley. La frontera occidental de esta parcela es, aproximadamente, el lado oriental de la escuela y del parque de casas móviles Sierra Portal. Recorre hacia el este hasta la Calle Coffee. La frontera al sur es la Avenida Childs Este y la frontera al norte es la Autopista 140, o su calle de fachada, Paseo Baker. De nuevo, las banquetas en este área son discontinuas y limitadas al terreno de la ciudad, incluyendo solo el lado sur de Avenida Childs Este desde la escuela hasta pasado un poco a la Carretera Brimmer, y solo del lado este de la Calle Coffee de Avenida Childs Este hasta pasando un poco a Calle Bodie.



Un mapa de las jurisdicciones de la Ciudad y el Condado alrededor de la Escuela Preparatoria Golden Valley.



*Izquierda: Banqueta estrecha en la Avenida Childs Este se hace aún más estrecha por la construcción. Centro: El Comité de Planificación pasó por el camino pavimentado para cruzar el puente de la Autopista 99 durante la visita al sitio. Derecha: Estudiantes caminando hacia el oeste en el puente atravesando la Autopista 99, están obligados a caminar por un arcén de tierra para ir y volver de la escuela.*

### Condiciones de la Banqueta

- La banqueta en la Avenida Childs Este, entre la Avenida Parsons y la Avenida Carol, es muy estrecha. Grupos grandes de estudiantes caminando hacia y desde la escuela y al área de restaurantes durante el periodo abierto de almuerzo se ven obligados a caminar en la calle debido a la estrechez de las banquetas. Las banquetas estrechas dificultan el paso para aquellos con movilidad reducida que utilizan dispositivos de apoyo a su movilidad.
- Muchos estudiantes atraviesan el puente cruzando la Autopista 99 en la Avenida Childs Este para llegar a la escuela. Solo la mitad occidental del puente tiene una banqueta estrecha. Para acceder a las banquetas, estudiantes tienen que pasar por un camino adyacente pavimentado, detrás de una barrera física entre conductores. Aun con la barrera física, residentes de la comunidad no se sienten seguros por causa de las velocidades de los carros entrando y saliendo de la autopista 99.
- No existen banquetas al oeste del puente de la Autopista 99, a lo largo de la Avenida Childs Este, obligando a muchos estudiantes a caminar hacia y desde la escuela en un arcén de tierra. Muchas familias sienten que tienen que manejar y dejar sus estudiantes de la Escuela Preparatoria Golden Valley, de la Escuela Secundaria Weaver y de la Escuela Primaria Pioneer aun si viven dentro de un radio de una milla de sus respectivas escuelas por la falta de infraestructura peatonal llegando a la escuela. Las condiciones de inseguridad para caminar en este área empeoran aún más durante la temporada de otoño cuando el sol se pone más temprano y estudiantes regresan a casa tras las actividades después de la escuela.
- La banqueta en el lado sur de la Avenida Childs Este termina repentinamente en frente de Merced Inn & Suites y de nuevo al lado oeste de la gasolinera Chevron. La banqueta discontinua obliga a estudiantes y peatones a pasar por un camino de tierra llegando a la salida de la Autopista 99. La proximidad a la Autopista 99 crea una “mentalidad autopista” para conductores que aumentan su velocidad entrando o saliendo de la autopista, causando que el cruce de la Avenida Carol sea inseguro e impredecible.



*La banqueta a lo largo de la Avenida Childs Este termina repentinamente, obligando a peatones a pasar por un camino de tierra.*

## Desafíos para cruzar

- La intersección de la Avenida Childs Este y la Avenida Carol presenta un gran desafío para peatones caminando hacia el este en la Avenida Childs Este. Esta intersección también es la entrada y salida de la Autopista 99, una entrada a los restaurantes en el lado norte, y es la única ruta para peatones que viven en el lado este del puente de la Autopista 99. Conductores en esta intersección fluyen en seis direcciones diferentes, lo que hace que sea extremadamente difícil para peatones saber cuándo pueden cruzar de forma segura. No hay cruces peatonales en esta intersección, a pesar de que peatones necesitan cruzar este área. Se espera que los peatones crucen en el pase señalado en la intersección de la Avenida Carol y Paseo Motel, pero no existe cruce señalizado para peatones que requieran regresar a la Avenida Childs Este.
- Solo el lado sur de la Avenida Childs Este, al este de la Avenida Parsons, tiene banquetas que dirigen a la Escuela Preparatoria Golden Valley. Estudiantes que caminan por las banquetas del lado sur cruzan la Avenida Childs Este a la mitad de la cuadra, frente al estacionamiento de la escuela, para ingresar al campus de la escuela. La falta de cruces seguros crea conflictos y casi choques entre todos los usuarios de la carretera, incluidos estudiantes peatones, familiares que dejan a sus estudiantes en la escuela y conductores que se dirigen al oeste hacia la entrada de la Autopista 99.
- La intersección de la Avenida Childs Este y la Avenida Parsons tiene cuatro cruces peatonales tradicionales. Participantes sienten que no hay tiempo suficiente para cruzar la intersección de manera segura en cualquier dirección, esto presenta un desafío para los grupos de estudiantes que intentan cruzar al mismo tiempo y para personas de la tercera edad y personas que utilizan dispositivos de movilidad que caminan a un paso más lento.
- Conductores se detienen con frecuencia en el cruce de peatones señalizado en la intersección de la Avenida Childs Este y Avenida Parsons, limitando el derecho de paso de peatones.



*Más izquierda:* El paso de peatones señalizado en la intersección de la Avenida Carol y Paseo Motel. *Izquierda:* El paso de peatones sin marcar en Paseo Motel y la Avenida Carol donde peatones tienen que caminar para volver a la Avenida Childs Este. *Debajo a la izquierda:* El Comité de Planificación en el lado norte de la Avenida Childs Este, en frente del estacionamiento de la escuela, donde algunos estudiantes caminan por un camino de tierra dirigiendo a la escuela. *Debajo:* Las cuatro cruces peatonales en la Avenida Childs Este y Avenida Parsons cruzan cuatro carriles, dos carriles en cada dirección, dificultando atravesar dentro del límite de tiempo.



## Comportamientos inseguros de conductores

- Conductores parecen viajar por encima del límite de velocidad estipulado a 25 millas por hora en la Avenida Childs Este, cuando salen hacia al este de la Autopista 99, hacia la Escuela Preparatoria Golden Valley. Esto crea un ambiente inseguro para estudiantes que caminan para llegar a las áreas comerciales entre la Avenida Parsons y Autopista 99.
- Viajando hacia el este en la Avenida Childs Este, el tráfico de conductores se atasca en la entrada del estacionamiento de la escuela, esto aunque existe un carril dedicado a la vuelta a la izquierda hacia la zona de despedida. Participantes notaron que algunos familiares de estudiantes manejan agresivamente en este área en las horas de recogida y despedida.
- Conductores que viajan hacia el sur por la Avenida Parsons rara vez hacen una parada completa antes de girar a la derecha en la Avenida Childs Este. Muchos conductores que giran a la derecha no ceden el paso a peatones y estudiantes que cruzan la Avenida Childs Este para ir y volver de la escuela.
- La Avenida Childs Este entre la Avenida Parsons y Avenida Carol en un área con muchos peatones y, también, conductores por causa de la Autopista 99. Hay muchas entradas de coches a la gasolinera y los restaurantes en los lados de la Avenida Childs Este. Conductores muchas veces no ceden el paso a peatones cuando giran para entrar a estas zonas.



*Entradas de coches amplias en la Avenida Childs Este incita a conductores a completar giros amplios y descontrolados para entrar a los restaurantes y gasolineras.*

### Falta de árboles para sombra/ Mantenimiento de vegetación

- Hay una falta de árboles que den sombra a los alrededores de la Escuela Preparatoria Golden Valley, en particular en la intersección de la Avenida Childs Este y Avenida Parsons. Durante la estación lluviosa, al mediodía y la puesta del sol, la visibilidad es limitada en la intersección. El sol y la lluvia crea problemas de visibilidad entre peatones y conductores.
- La vegetación baja a lo largo del lado norte y sur de la Avenida Childs Este está frecuentemente descuidada alrededor de las aceras, limitando la visibilidad de conductores cuando entran y salen de los estacionamientos de los establecimientos comerciales como gasolineras, moteles y restaurantes. La vegetación baja además invade las banquetas estrechas en la Avenida Childs Este obligando a peatones a caminar por la calle.

### Infraestructura de la Carretera

- La esquina sur oeste de la Avenida Childs Este y Avenida Parsons se inunda durante la estación lluviosa y obliga a peatones a caminar afuera del pase de peatones para llegar a la Escuela Preparatoria Golden Valley.



*La esquina sur oeste de la Avenida Childs Este y Avenida Parsons.*

## Recomendaciones para Mejorar la Seguridad de Caminar y Andar en Bicicleta

### Recomendaciones Comunitarias

Durante las sesiones de planificación y acción, participantes priorizaron y delinearon planes preliminares para programas comunitarios y proyectos de infraestructura dirigidos a incrementar la salud y seguridad de la comunidad. Participantes consideraron los siguientes programas/proyectos:

- Reconfiguración de la carretera en la Avenida Childs Este entre la Avenida Parsons y Avenida Carol que incluye un carril de giro central, carril para ciclistas tradicional y la eliminación del carril de unión que se dirige al este de la Avenida Childs Este después de que se cruza con Parsons Avenue;
- Cerrar algunas de las entradas de carros dirigidas hacia los negocios a ambos lados de la Avenida Childs Este entre la Avenida Parsons y Avenida Carol para que los peatones no tengan que estar constantemente vigilando el tráfico cuando caminan por la Avenida Childs Este;
- Mejoras en los cruces en la intersección de la Avenida Childs Este y Avenida Carol que incluyen, entre otros, cruces peatonales señalizados de alta visibilidad;
- Instalar letreros adicionales de la Zona Escolar cerca de la Escuela Preparatoria Golden Valley;
- Completar la red de banquetas, particularmente en los segmentos de la Avenida Parsons y la Avenida Childs Este, y proporcionar un cruce marcado en la Avenida Childs Este en el lado oeste de la Autopista 99 para que estudiantes crucen hacia el lado norte de la Avenida Childs Este;
- Quitar la vegetación baja que bloquea la vista de la entrada/salida de los hoteles y gasolineras en la Avenida Childs Este, entre la Avenida Parsons y Autopista 99;
- Implementar instalaciones para bicicletas en la Avenida Childs Este;
- Instalar letreros educativos en la entrada al estacionamiento de la escuela para educar a estudiantes sobre prácticas seguras para caminar y andar en bicicleta; e
- Instalar iluminación a escala peatonal a lo largo de la Avenida Parsons y la Avenida Childs Este.

Las siguientes tablas resumen las recomendaciones identificadas como las de más alta prioridad por participantes del taller.

**Nombre del proyecto de educación:** Campaña educativa de carteles en los jardines

**Descripción del proyecto:** Crear una campaña educativa de letreros para colocar en los jardines de césped de las casas del vecindario, para reducir la velocidad de conductores cerca de la Escuela Preparatoria Golden Valley y educar a todo usuario de la carretera sobre sus roles y responsabilidades en la carretera. La planificación del programa, incluido el concurso de arte, se llevará a cabo virtualmente, mientras que los letreros de césped se colocarán físicamente en la comunidad escolar para el otoño de 2021.

**Metas del proyecto:**

1. Informar a todo usuario de la carretera sobre sus roles y responsabilidades en la vía, incluyendo enseñar a estudiantes cómo caminar hacia y desde la escuela de manera segura;
2. Desarrollar un concurso de arte para los letreros en los jardines a través del departamento de arte de Escuela Preparatoria Golden Valley para apoyar la participación de estudiantes; y
3. Educar a familias sobre las prácticas de seguridad para caminar y andar en bicicleta en la Escuela Preparatoria Golden Valley.

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Parte Responsable	Recursos
<p><b>Coordinar con el Departamento de arte de la Escuela Preparatoria Golden Valley</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maestro Gerald Fragasso comunicará con maestros del Departamento de arte para coordinar un concurso de arte</li> <li>• Estudiantes ayudarán al maestro a desarrollar las reglas del concurso</li> <li>• Lanzar el concurso de arte virtualmente</li> </ul>	Otoño 2020	<p>Gerald Fragasso, maestro en la Escuela Preparatoria Golden Valley</p> <p>Departamento de Arte de la Escuela Preparatoria Golden Valley</p>	
<p><b>Fondos para los letreros de jardín</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El Comité de planificación postulará para una subvención de Los Primeros 5 del Condado de Merced Patrocinios de eventos de participación comunitaria para obtener fondos para los letreros de jardín.</li> <li>• Buscar fondos de OTS (Aplicaciones generalmente se entregan el 30 de enero)</li> </ul>	Primavera 2021	<p>Comité de Planificación</p> <p>SafeTREC puede proveer asistencia técnica para la redacción de propuestas a OTS</p>	<p><a href="#">Los Primeros 5 del Condado de Merced Patrocinios de eventos de participación comunitaria</a></p> <p><a href="#">Subsidios OTS</a></p>

**Nombre del proyecto de educación:** Campaña educativa de carteles en los jardines (continuada)

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Parte Responsable	Recursos
<p><b>Lanzar el concurso de arte virtual</b>  Presentar la campaña del concurso de arte de la Escuela Preparatoria Golden Valley a familiares y estudiantes utilizando el sistema de mensajes de la Escuela Preparatoria Golden Valley</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Panel de estudiantes y personal de la escuela decidirá ganadores de la campaña</li> </ul>	Primavera 2021-Otoño 2021	Estudiantes de la Escuela Preparatoria Golden Valley  Departamento de Arte de la Escuela Preparatoria Golden Valley	

### **Nombre del proyecto de ingeniería: Mejora de la seguridad de peatones y ciclistas en la Avenida Childs Este**

**Descripción del proyecto:** Proyecto de exploración, planificación y recopilación de datos para identificar las prioridades de mejoras de la infraestructura para la Avenida Childs Este, cercano a la Escuela Preparatoria Golden Valley. Residentes comunitarios trabajarán con los Departamentos de Planificación y Obras Públicas del Condado de Merced, División de Planificación y Departamento de Obras Públicas de la Ciudad de Merced, y la Escuela Preparatoria Golden Valley para instalar mejoras de seguridad de peatones y ciclistas en el camino a la Escuela Preparatoria Golden Valley.

#### **Metas del proyecto:**

- Identificar asociados comunitarios a nivel del condado y la ciudad para evaluar la viabilidad de las mejoras de infraestructura propuestas que conducen a la Escuela Preparatoria Golden Valley;
- Reunir datos sobre las condiciones actuales incluyendo evaluaciones sobre caminar y andar en bicicleta, observaciones de la salida y entrada de estudiantes, encuestas a estudiantes y familias, y otros datos de Rutas Seguras a la escuela que promuevan posibles propuestas de subvenciones futuras; e
- Identificar y solicitar fondos de infraestructura para mejoras para peatones y ciclistas en la ciudad de Merced y el condado de Merced.

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Parte Responsable	Recursos
<p><b>Mejoras de infraestructura existentes o futuras para la Avenida Childs Este</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Programar un encuentro entre el Condado y la Ciudad para hablar sobre cualquier proyecto establecido o planeado para la Avenida Childs Este</li> <li>● Repasar los detalles del informe CPBST y las preocupaciones de la comunidad para evaluar la viabilidad de las recomendaciones de la comunidad y el Equipo del Proyecto</li> </ul>	septiembre 2020	California Walks  Comité de Planificación  Departamento de Planificación y Obras Públicas del Condado de Merced  División de Planificación y Departamento de Obras Públicas de la Ciudad de Merced	<a href="#">Plan General Merced Visión 2030</a>  <a href="#">Plan de Transporte Activo y Rutas Seguras a la Escuela de la Ciudad de Merced</a>  <a href="#">Plan de Transporte de Bicicletas de Merced para 2013</a>  <a href="#">2030 Plan General del Condado de Merced</a>  <a href="#">Asociación de Gobiernos del Condado de Merced Informe Anual de 2020 Sobre la Marcha (On the Move)</a>

**Nombre del proyecto de ingeniería:** Mejora de la seguridad de peatones y ciclistas en la Avenida Childs Este (continuada)

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Parte Responsable	Recursos
<p><b>Reunir los datos de llegada y salida de estudiantes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Reunir reflexiones, fotos y videos de estudiantes que cruzan el puente de la Autopista 99 para ir y volver de la escuela.</li> <li>● Documentar las experiencias de estudiantes, incluidos los casi accidentes y los choques con Diario de la Calle</li> </ul>	Otoño 2020	<p>California Walks Comité de Planificación SafeTREC Escuela Preparatoria Golden Valley</p>	<p><a href="#">TIMS</a> <a href="#">Formulario de Evaluación</a> <a href="#">Diario de Calle</a></p>
<p><b>Evaluar la recogida y despedida de estudiantes en el área de estacionamiento</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Realizar evaluaciones del estacionamiento de la escuela, incluidas las rutas de entrada y salida para automóviles, peatones y ciclistas para configurar mejor las áreas de recogida y despedida</li> <li>● Trabajar en conjunto con la escuela y el distrito escolar para delimitar, colocar conos y actualizar zonas de despedida</li> <li>● Realizar conteos de los viajes de estudiantes para mejor entender los patrones de viajes a la escuela, en particular por causa de COVID-19</li> <li>● Programar una reunión con la escuela, estudiantes, familias y las agencias para hablar sobre los hallazgos e identificar los próximos pasos a seguir para el financiamiento y la implementación del proyecto</li> </ul>	Otoño- Invierno 2020	<p>California Walks Comité de Planificación SafeTREC Escuela Preparatoria Golden Valley Distrito Escolar de Merced Union Departamento de Planificación y Obras Públicas del Condado de Merced División de Planificación y Departamento de Obras Públicas de la Ciudad de Merced</p>	<p><a href="#">Mejorar los Procedimientos de Llegada y Salida de la Escuela en Seattle</a></p>

**Nombre del proyecto de ingeniería:** Mejora de la seguridad de peatones y ciclistas en la Avenida Childs Este (continuada)

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Parte Responsable	Recursos
<ul style="list-style-type: none"> <li>Identificar oportunidades de subvenciones locales, regionales y estatales para financiar mejoras para peatones y ciclistas en las porciones de la ciudad y el condado de la Avenida Childs Este.</li> <li>La ciudad y el condado solicitarán fondos con el apoyo del Comité de Planificación y los hallazgos del proyecto.</li> </ul>	<p>Otoño 2020-Otoño 2021</p>	<p>Comité de Planificación California Walks Departamento de Planificación y Obras Públicas del Condado de Merced División de Planificación y Departamento de Obras Públicas de la Ciudad de Merced</p>	

**Nombre del proyecto de ingeniería:** Mejoras de infraestructura peatonal y ciclista en la intersección de la Avenida Childs Este y Avenida Carol

**Descripción del proyecto:** Participantes del taller, estudiantes y residentes locales promoverán ante la Ciudad de Merced mejoras de infraestructura peatonales y ciclistas en la intersección de la Avenida Child Este y la Avenida Carol. Participantes en el taller estaban interesados en la instalación de cruces peatonales de alta visibilidad, iluminación a la escala de peatones, más letreros, y otras mejoras peatonales y ciclistas.

**Metas del proyecto:**

- Entender cómo todos los usuarios de la carretera utilizan la intersección;
- Dar prioridad a la seguridad para caminar y andar en bicicleta para estudiantes y residentes que necesiten cruzar en esta intersección;
- Aumentar la visibilidad entre todo usuario de la carretera en esta intersección.

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Parte Responsable	Recursos
<p>Reunir un grupo local de abogacía</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Participantes del taller reclutarán a familias, negocios locales, estudiantes, y la comunidad de la escuela para promover ante la Ciudad de Merced mejoras de infraestructura en la intersección de la Avenida Childs Este y Avenida Carol</li> </ul>	Otoño 2020	Participantes del taller	
<p>Videos estudiantiles/ Proyectos Photovoice</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Estudiantes desarrollarán proyectos de video / foto y voz sobre su experiencia al caminar por la intersección, así como las rutas que conducen a la intersección y a la escuela.</li> <li>• Estudiantes compartirán sus proyectos de foto / video con la Ciudad en apoyo de su llamado para instalar mejoras en la infraestructura para caminar y andar en bicicleta en la intersección.</li> </ul>	Otoño 2020	Estudiantes y personal de la Escuela Preparatoria Golden Valley	<a href="#">Voz de la Foto</a>

**Nombre del proyecto de ingeniería:** Mejoras de infraestructura peatonal y ciclista en la intersección de la Avenida Childs Este y Avenida Carol (continuada)

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Parte Responsable	Recursos
<p>Conectar con el Departamento de Planificación y Obras Públicas de la Ciudad de Merced</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Grupo de Defensa presentará un informe de resumen y recomendaciones del Condado Sur de Merced a la Ciudad de Merced para compartir preocupación que se encuentran bajo la jurisdicción de la ciudad, en particular, la intersección de la Avenida Childs Este y Avenida Carol</li> </ul>	Primavera 2020		

## Recomendaciones del Equipo del Proyecto

El Equipo del Proyecto presenta las siguientes recomendaciones para su consideración en función de proyecciones a corto y largo plazo. Los plazos para la implementación de las recomendaciones dependen de los factores de la comunidad individual y las restricciones de COVID-19.

### Recomendaciones a corto plazo

El Equipo del Proyecto **recomienda que la Escuela Preparatoria Golden Valley se asocie con el Departamento de Salud Pública del Condado de Merced, Cultiva La Salud, Merced Walks, y la [Instructores Certificados por la Liga](#) (LCI's, por sus siglas en inglés) para desarrollar una asamblea anual para estudiantes del noveno grado sobre prácticas de caminar y andar en bicicletas seguras**. Al personal de la escuela le gustaría ver que estudiantes, familias y residentes locales continúen luchando por las mejoras de infraestructura para crear un ambiente más seguro para caminar y andar en bicicleta alrededor de la escuela, pero también enfatizan la importancia de educar a estudiantes de cómo caminar y andar en bicicleta de manera segura bajo las condiciones actuales. Los temas que serán tratados en la asamblea pueden incluir cómo generar rutas seguras designadas en mapas de la escuela, al mismo tiempo revisar los consejos para caminar de forma segura, seguridad en bicicleta y cómo andar en bicicleta. Después del primer año piloto, sería ideal involucrar estudiantes mayores como co-facilitadores para desarrollar sus habilidades de liderazgo. Este modelo depende de que los estudiantes estén físicamente presentes en la escuela.

El Equipo del Proyecto **recomienda a la Escuela Preparatoria Golden Valley asociarse con tiendas locales de bicicletas, patines y los LCI para desarrollar un club de ciclismo / patinaje en el campus**. El maestro Gerald Fragasso y estudiantes pueden ayudar a identificar al mentor del club de ciclismo / patinaje que pueda crear asociaciones con tiendas locales de bicicletas, patines y los LCI para enseñar a estudiantes consejos de seguridad en la carretera, mecánica básica de bicicletas y organizar paseos comunitarios manteniendo las distancias de seguridad social. El club de ciclismo/patinaje puede empezar en un espacio virtual usando recursos digitales como [Aprende a Andar en Bici a Cualquier Edad \(Learn to Bike at Any Age\)](#) y puede dar lugar a paseos comunitarios manteniendo la distancia de seguridad social una vez por semestre. Para obtener recursos adicionales sobre cómo planificar un paseo en bicicleta y programas comunitarios manteniendo la distancia de seguridad social, consulte [Bike Collectives Wiki](#), [Active SGV](#) and [Stoked](#) para programas de patinaje.

**Recomendaciones a corto plazo** (continuada)**Rutas seguras designadas a la escuela**

El Equipo del Proyecto **recomienda el desarrollo de mapas de rutas seguras designadas a la escuela para estudiantes de la Escuela Preparatoria Golden Valley, en particular los que cruzan la Autopista 99 para llegar a la escuela.** Los mapas de Rutas Seguras designadas a la escuela identificarán rutas más seguras a lo largo de arterias y calles residenciales que los estudiantes pueden usar para viajar hacia y desde la Escuela Preparatoria Golden Valley. El Equipo del Proyecto reconoce que aunque estas rutas no pueden asegurar la seguridad, las rutas seguras designadas pueden abordar temas de seguridad personal a lo largo de ciertas rutas en la comunidad y permitir que más estudiantes caminen en grupo, aumentando su visibilidad frente a conductores. Estudiantes de la Escuela Preparatoria Golden Valley pueden identificar las rutas, identificar áreas de riesgo y de seguridad, y compartir con estudiantes y familias a través de mapas en manuales de estudiantes, áreas visibles alrededor de la escuela, y redes sociales. El Equipo del Proyecto también **recomienda que la Escuela Preparatoria Golden Valley trabaje en conjunto con el Distrito de Escuelas Secundarias Merced Union para evaluar la viabilidad de una ruta adicional del autobús escolar que debe cruzar la Autopista 99 para llegar a la escuela.**

**Voces estudiantiles en el Comité consultivo sobre ciclistas de Merced**

El Equipo del Proyecto **recomienda que miembros claves del Comité de planificación y estudiantes postulen para servir en el Comité consultivo sobre Ciclistas (BAC por sus siglas en inglés)** proporcionando consejos y recomendaciones sobre los futuros proyectos de caminar y andar en bicicleta de la Ciudad. Empezando en agosto de 2020, parece haber tres vacantes en el BAC. Estudiantes en el undécimo, duodécimo grado o recientemente graduados pueden postular por un puesto en el BAC. El BAC también debería invitar a estudiantes y maestros preocupados de la Escuela Preparatoria Golden Valley a compartir sus experiencias, así como este informe de Resumen y recomendaciones en sus reuniones.

### **Recomendaciones a largo plazo**

#### **Fuentes de financiamiento a nivel estatal para proyectos de mejora de infraestructura y no relacionados con la infraestructura para peatones y ciclistas**

El Equipo del Proyecto **recomienda que la Ciudad de Merced y el Condado de Merced investiguen oportunidades de financiamiento para implementar instalaciones peatonales y ciclistas a lo largo de la Avenida Childs Este alrededor de la Escuela Preparatoria Golden Valley**. Posibles fuentes de financiamiento incluyen:

[El Proyecto de Equidad de Transporte Sostenible \(The Sustainable Transportation Equity Project\)](#) (STEP, por sus siglas en inglés) es administrado por la Junta de Recursos Aéreos y puede apoyar varios tipos de instalaciones peatonales y ciclistas. Financiamiento está destinado para ayudar comunidades de bajos recursos y desfavorecidas a identificar las necesidades de transporte de sus residentes.

[El Programa de Protección y Operaciones de Carreteras del Estado \(The State Highway Operations and Protection Program\)](#) (SHOPP, por sus siglas en inglés) administrado por el Caltrans y es responsable de la planificación, desarrollo, manejo y reportaje del portafolio de proyectos SHOPP durante 4 años. El Programa del sistema de autopistas estatales es un programa “reparaciones primero” que provee fondos para reparaciones y preservación, reparaciones de emergencia, y algunas mejoras de operación en autopistas en el sistema de autopistas estatales. Los proyectos que son elegibles incluyen instalaciones para caminar y andar en bicicleta.

Caltrans también maneja el [Programa de Transporte Activo \(Active Transportation Program\)](#). EL ATP proporciona fondos a comunidades en toda California para apoyar proyectos de infraestructura, no infraestructura y planes para apoyar medios de transporte como caminar y andar en bicicleta.

El [California Office of Traffic Safety](#) proporciona subvenciones a [Subsidios de Seguridad para Peatones y Ciclistas](#) que promueven comportamientos seguros mientras camina o anda en bicicleta. Los programas están diseñados para poblaciones de alto riesgo, incluyendo jóvenes y miembros de la comunidad de la tercera edad, todo con el esfuerzo de enseñar comportamientos más seguros mientras uno maneja, camina o anda en bicicleta.

## **Apéndice A: Análisis de datos**

### **Análisis de datos sobre choques de peatones y ciclistas**

- Sur de Merced CPBST Hoja de datos del taller
- Sur de Merced CPBST Presentación de datos de visita al sitio

# Análisis de datos de peatones y ciclistas en la área sur Merced

Entrenamiento Comunitario sobre la Seguridad Peatonal y Ciclista  
Merced, CA | 28 de Mayo 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 este y sur de Merced incluyendo las tierras cercanas del condado. Las límites aproximadamente son Martin Luther King Jr Way en el oeste, Coffee Street en el este, Mission Avenue en el sur, y Yosemite Avenue en el norte.

## Choques de peatones a través del tiempo

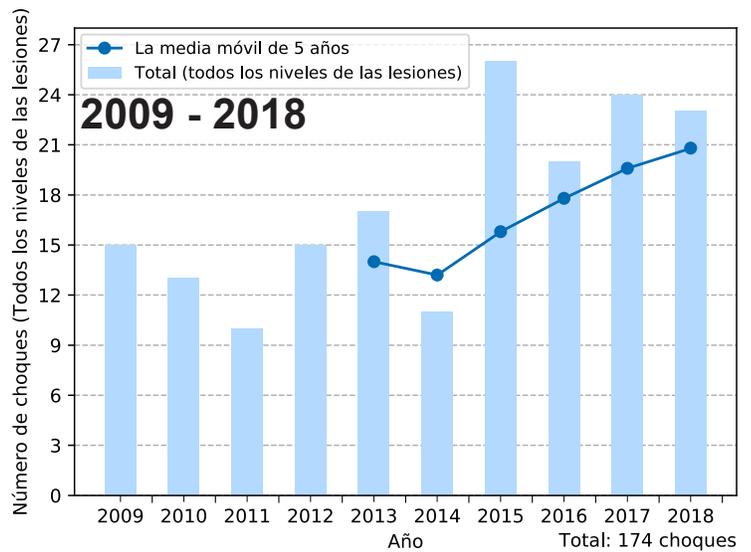
El número de choques parece estar *umentando*.



**186** personas lesionadas

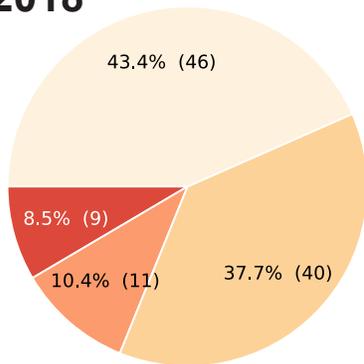


**174** choques peatonales



## Gravedad de lesión Demográficas de las víctimas

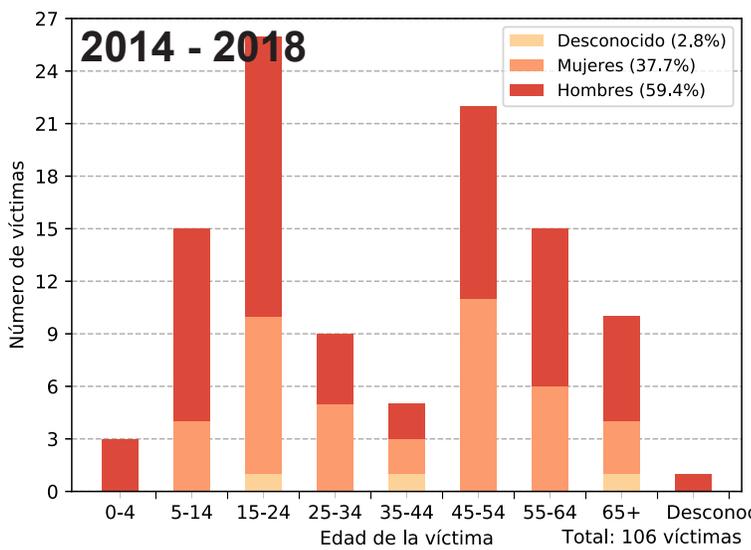
2014 - 2018



Total: 106 víctimas

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

**18.9%** esiones fatales o posiblemente graves



**24.5%** de las víctimas tenían entre 15 y 24 años

# Choques de ciclistas a través del tiempo

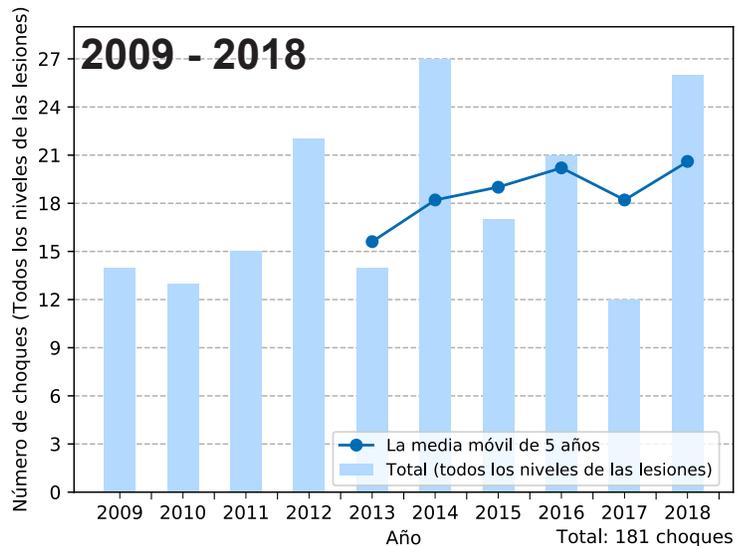
El número de choques parece estar ***umentando ligeramente***.



**186** personas lesionadas

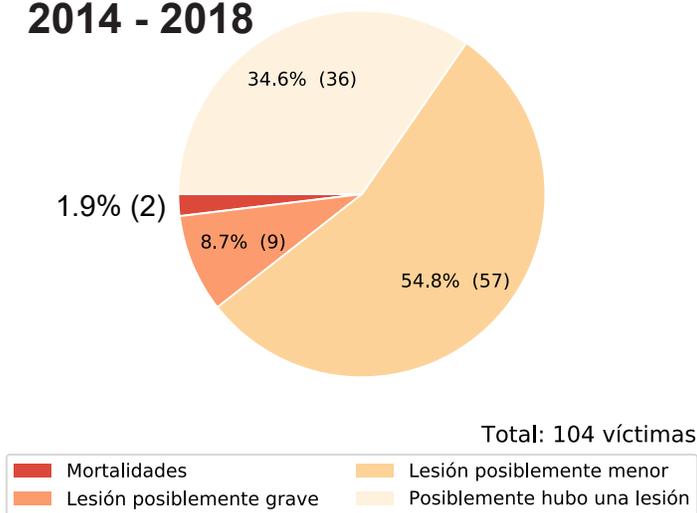


**181** choques ciclistas

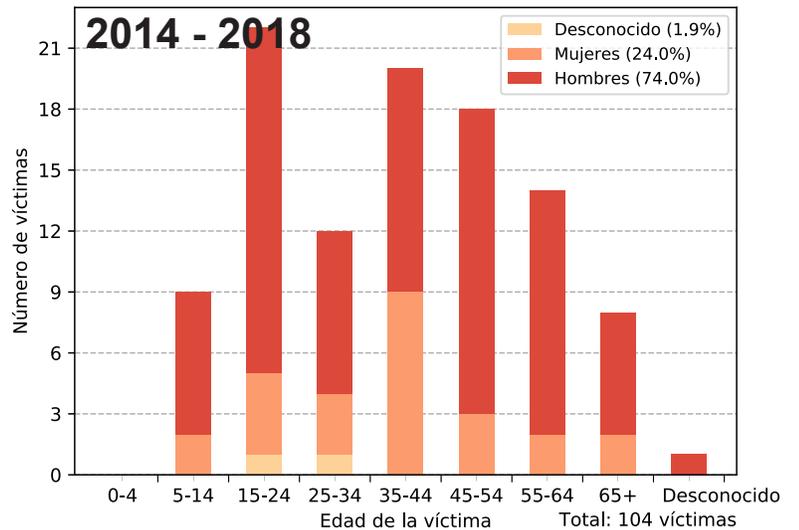


## Gravedad de lesión — Demográficas de las víctimas

2014 - 2018



**10.6%** lesiones fatales o posiblemente graves



**74%** de las víctimas eran hombres

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

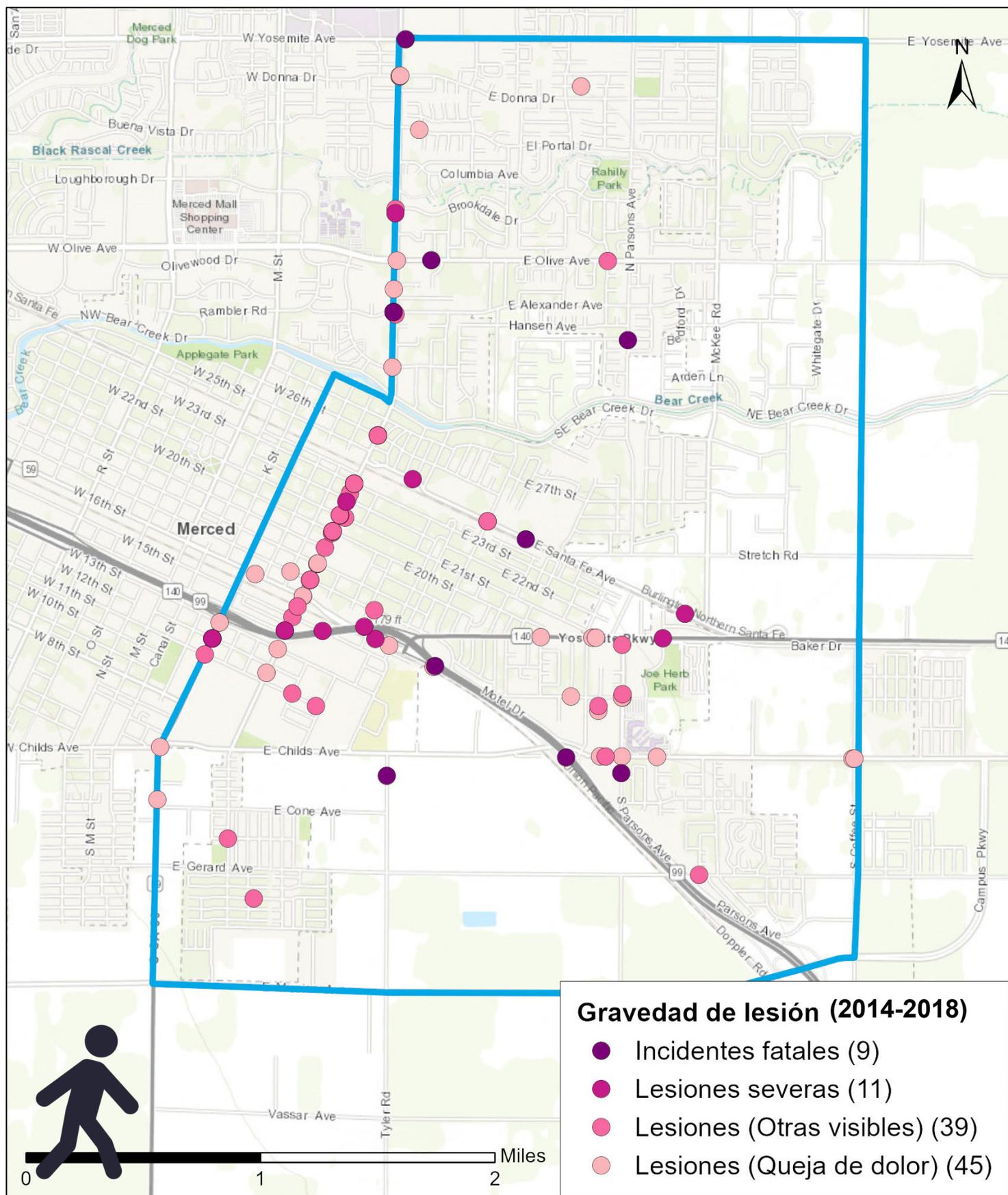
Si bien estos números no cuentan toda la historia, ¿resuenan con su experiencia en su comunidad?

¿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](https://tims.berkeley.edu)).

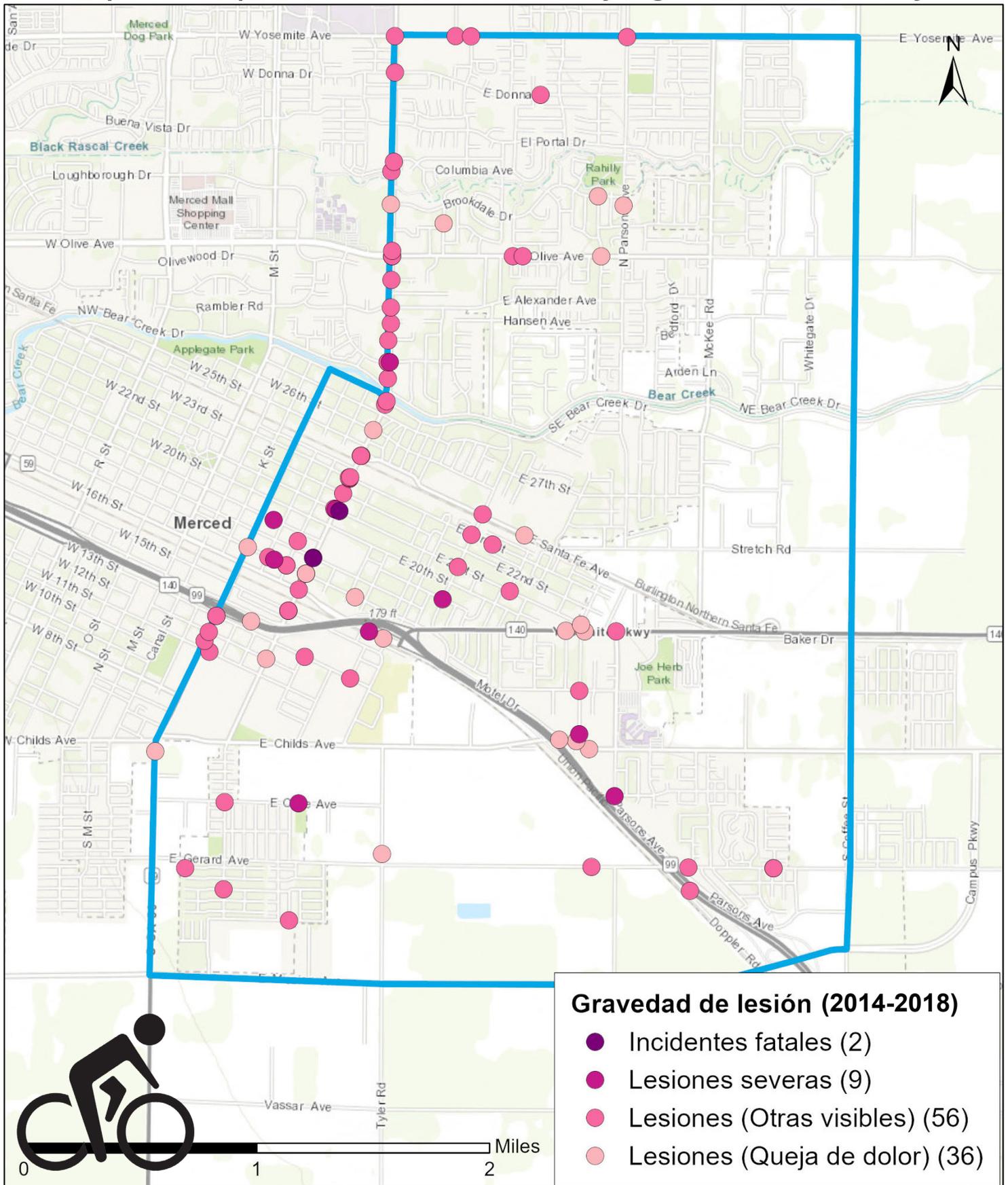
Para obtener asistencia adicional, envíenos un correo electrónico a [safetrec@berkeley.edu](mailto:safetrec@berkeley.edu).

# Mapa de choques que involucraron a peatones en Old Town



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 Old Town



# El Historial de Choques que Involucraron a Peatones y Ciclistas

en la comunidad de Golden Valley High en Merced, California

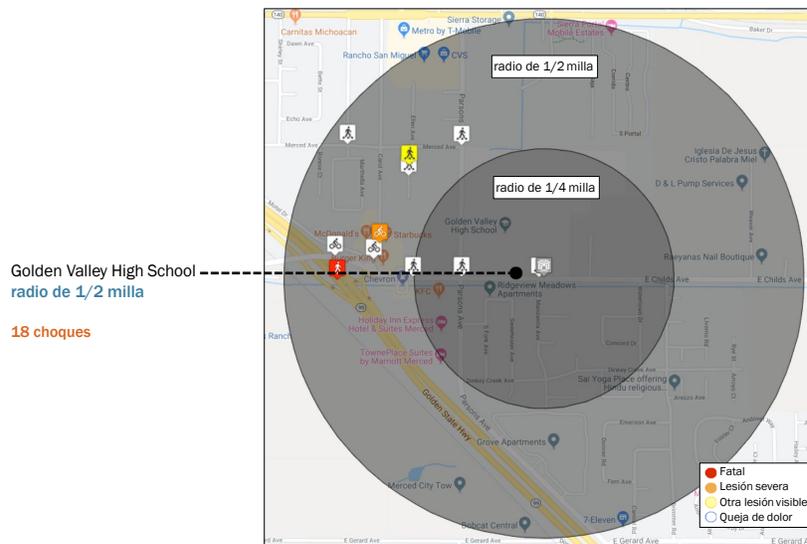
Visita al sitio del programa CPBST

viernes, 7 de febrero, 2020

Garrett Fortin, Analisto de programas y políticas  
fortinga@berkeley.edu

Berkeley SafeTREC  
SAFE TRANSPORTATION RESEARCH AND EDUCATION CENTER

## Choques de peatones y ciclistas (2014 - 2018)



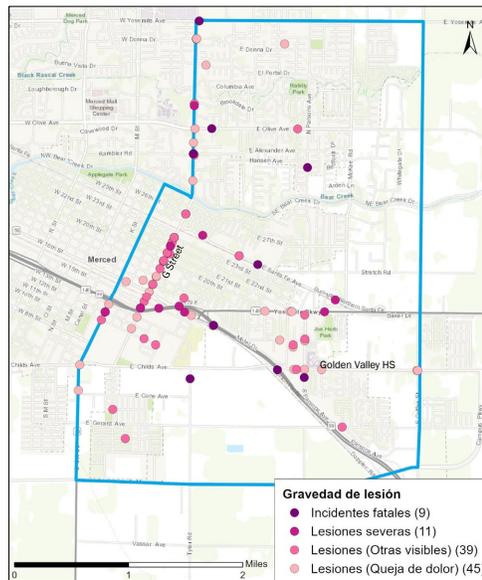
Fuente de datos: Sistema de Cartografía de lesiones del transporte (Transportation Injury Mapping System, TIMS) Visor de rutas seguras a la escuela (SRTS Map Viewer). Los datos del 2017 y 2018 son provisionales a partir de dic. 2019

## Mapa de choques de peatones (2014 - 2018)

### Area de Enfoque

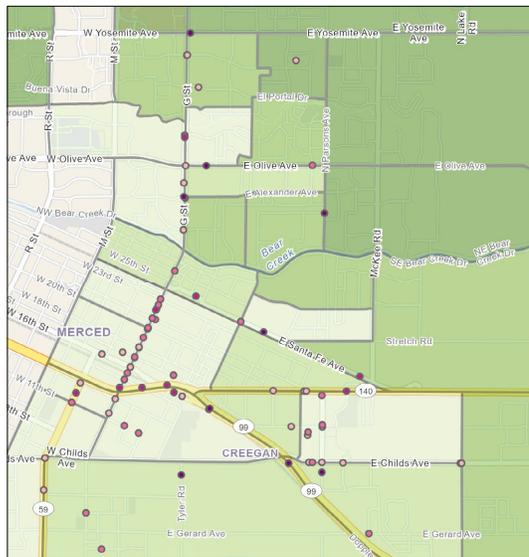
De norte a sur, calle Yosemite Ave a calle Mission Ave;  
De oeste al este, calle Martin Luther King Jr Way a calle Coffee Street

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



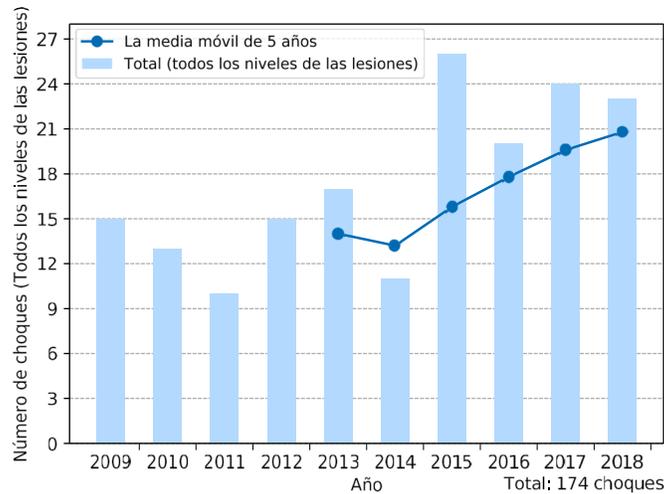
Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del

## Mapa de choques peatonales 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 provisional a partir de dic. 2019

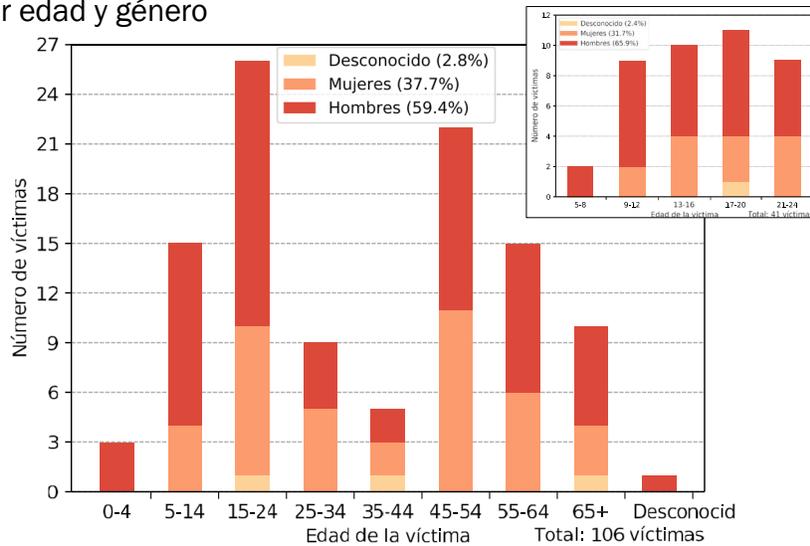
## Tendencias en los choques de peatones (2009 - 2018)



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

## Víctimas peatonales (2014 - 2018)

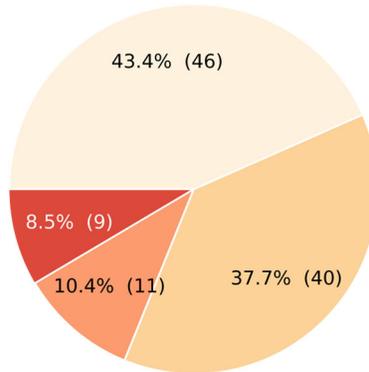
por edad y género



Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System SWITRS) del 2014 al 2018; los datos del 2017 y el 2018 son provisional a partir de diciembre del 20

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 peatonales (2014 - 2018)



Total: 106 víctimas



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

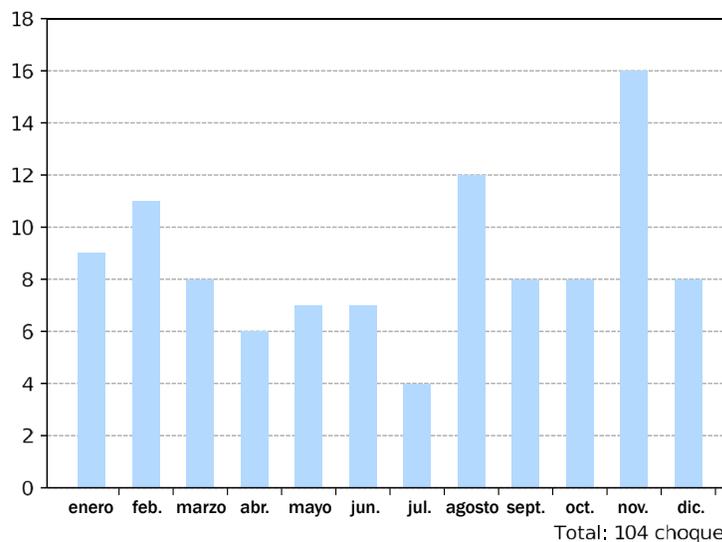
## Choques peatonales (2014 - 2018) por tiempo del día y día de la semana

	lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	Total
09:00PM-11:59PM	4	2	3	1	2	2	1	15
06:00PM-08:59PM	2	3	2	4	7	8	4	30
03:00PM-05:59PM	4	3	3	6	1	2	2	21
mediodía-02:59PM	2	2	1	1	1	1	2	10
09:00AM-11:59AM	0	0	2	1	1	0	1	5
06:00AM-08:59AM	2	3	1	5	3	0	0	14
03:00AM-05:59AM	1	0	1	1	0	0	2	5
medianoche-02:59AM	0	0	0	0	2	2	0	4
<b>Total</b>	<b>15</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>19</b>	<b>17</b>	<b>15</b>	<b>12</b>	<b>104</b>

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 mes



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: 104 choques

Codigo CVV	descripción	frecuencia/percentil
21950	Fracaso por parte de motorista de ceder el paso a los peatones que están en un cruce marcado o no marcado	44 (42.3%)
21954	Fracaso por parte de peatón de ceder el derecho de paso a los vehículos al cruzar fuera de un cruce marcado o no marcado	30 (28.8%)
21453	Fracaso por parte del motorista de no parar en una línea de limite o en un cruce, o no ceder el derecho de paso al peatón al dar a vuelta en una luz roja.	3 (2.9%)
21956	Fracaso por parte del peatón de caminar a lo largo del borde de la izquierda de una carretera cuando camine fuera de un distrito residencial o de negocios, a menos que cruzar no sea posible	3 (2.9%)
21654	Fracaso de permanecer en el carril derecho, o tan cerca como sea posible al lado derecho, cuando viaje debajo de la velocidad normal en una autopista	2 (1.9%)
21658	Fracaso de manejar un vehículo en uno solo carril	2 (1.9%)
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	2 (1.9%)

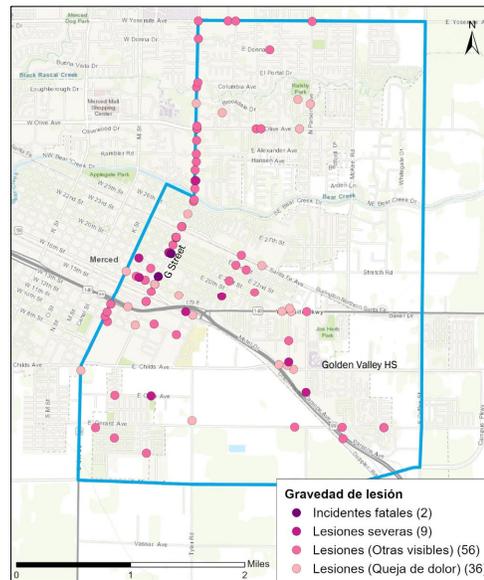
Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

## Mapa de choques de ciclistas (2014 - 2018)

### Area de Enfoque

De norte a sur, calle Yosemite Ave a calle Mission Ave;  
De oeste al este, calle Martin Luther King Jr Way a calle Coffee Street

107 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 provisional a partir de dic. 2019

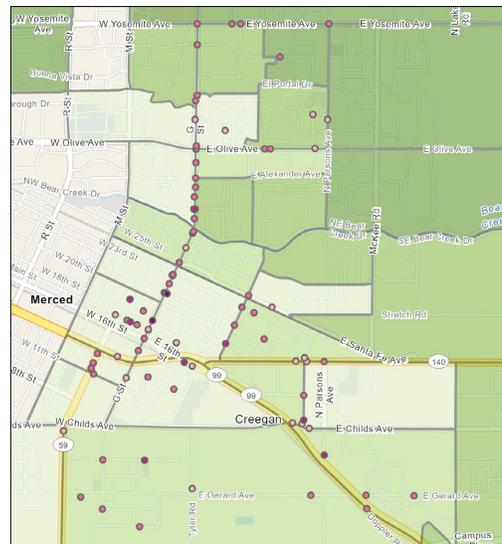
## Mapa de choques ciclistas con ingresos (2014 - 2018)

### Gravedad de lesión (2014-2018)

- Incidentes fatales (2)
- lesiones severas (9)
- lesiones (Otras visibles) (56)
- lesiones (Queja de dolor) (36)

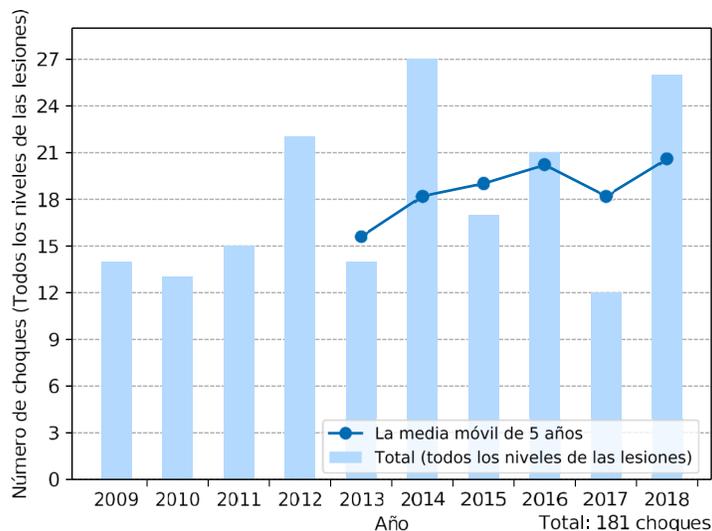
### 2017 Ingreso Medio por hogar

- < 35K
- 35K - 50K
- 50K - 75K
- > 75K



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

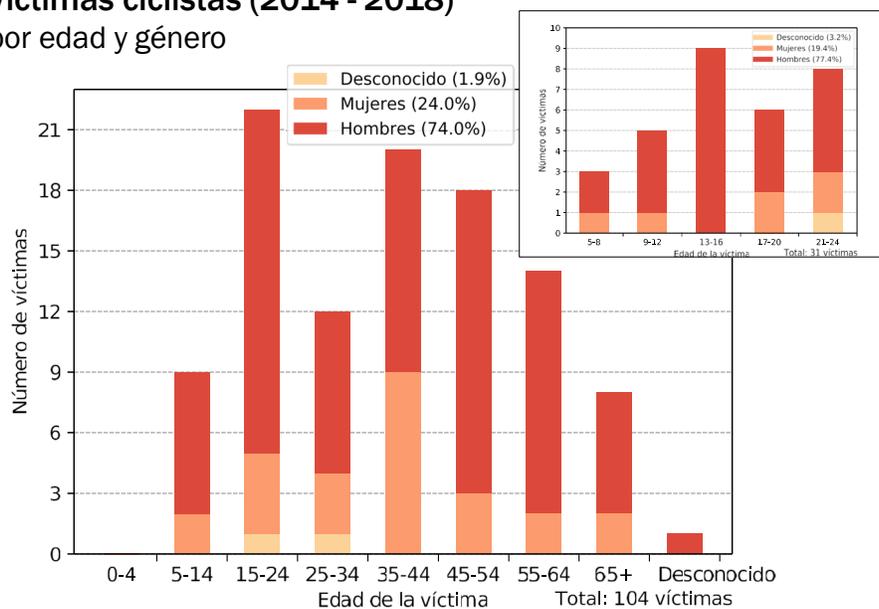
## Tendencias en los choques de ciclistas (2009 - 2018)



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

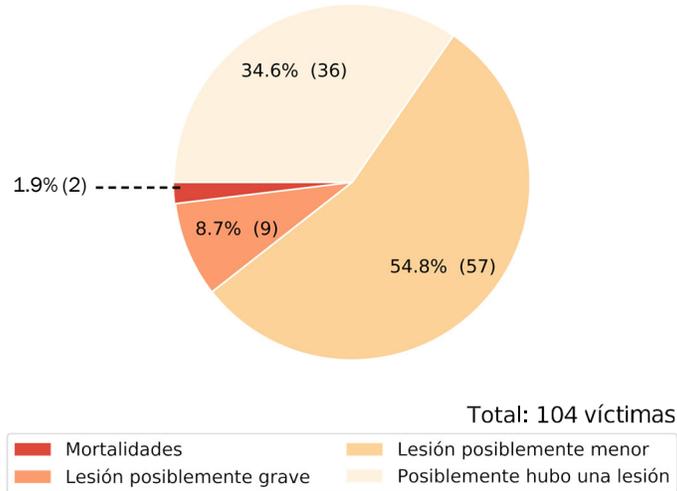
## Víctimas ciclistas (2014 - 2018)

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)



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

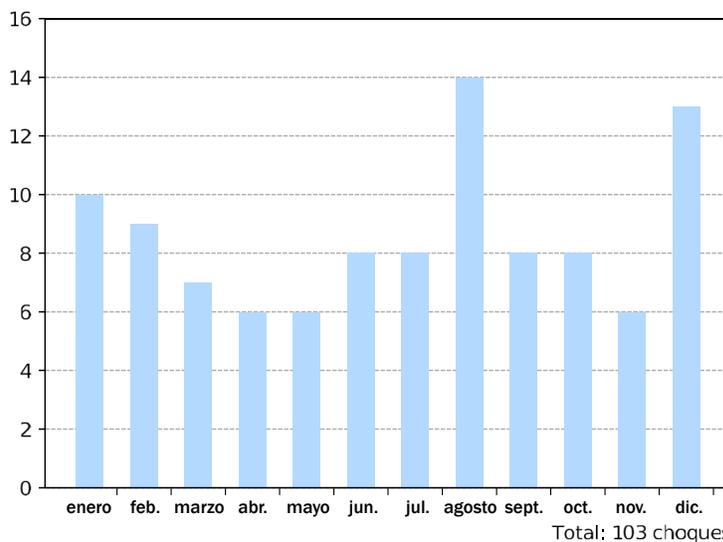
## Choques ciclistas (2014 - 2018) por tiempo del día y día de la semana

	lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	Total
09:00PM-11:59PM -	1	1	1	1	1	1	2	8
06:00PM-08:59PM -	3	1	3	3	2	5	1	18
03:00PM-05:59PM -	7	5	4	7	6	2	1	32
mediodía-02:59PM -	2	4	1	2	0	1	3	13
09:00AM-11:59AM -	1	1	2	3	1	1	0	9
06:00AM-08:59AM -	4	6	4	2	3	0	1	20
03:00AM-05:59AM -	0	0	2	0	0	0	0	2
medianoche-02:59AM -	0	0	0	0	0	1	0	1
<b>Total</b>	<b>18</b>	<b>18</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>13</b>	<b>11</b>	<b>8</b>	<b>103</b>

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 mes



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)

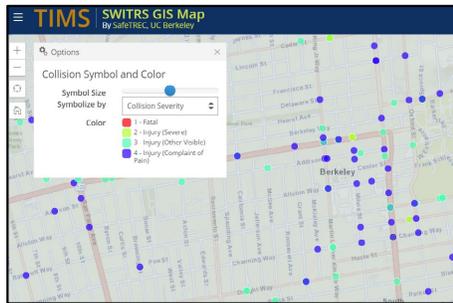
por tipo de infracción (infracciones más comun)

Total: 103 choques

Codigo CVV	descripción	frecuencia/percentil
21650	Fracaso de manejar o montar en bicicleta en la mitad derecha de la ca le (existen algunas excepciones)	27 (26.2%)
22107	Dar vuelta o moverse a la derecha o la izquierda peligrosamente en una carretera Dar vuelta sin señal	11 (10.7%)
21802	Fracaso de parar o ceder el derecho de paso en una señal de alto	9 (8.7%)
21804	Fracaso de ceder el derecho de paso por parte del conductor cuando entre o cruce una autopista	9 (8.7%)
21801	Fracaso del motorista de ceder el derecho de paso cuando da una vuelta a la izquierda o una vuelta en U	6 (5.8%)
21208	Falta por parte del ciclista de montar en un carri de bicicletas cuando viaja a una velocidad por debajo de la velocidad del tráfico en la carretera, con excepciones	4 (3.9%)
21451	Fracaso por parte del motorista o peaton de ceder el derecho de paso en una intersección o una cruce adyacente	4 (3.9%)
21453	Fracaso por parte del motorista de no parar en una línea de limite o en un cruce, o no ceder el derecho de paso al peatón al dar a vuelta en una luz roja.	4 (3.9%)
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	4 (3.9%)
21202	Falta por parte de ciclista de montar en el borde derecho de la calle si viaja a una velocidad por debajo del tráfico normal	4 (3.9%)

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

## Recursos adicionales



### Transportation Injury Mapping System (TIMS)

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

Regístrate gratis para tener acceso a las herramientas y recursos que ofrece TIMS.

<https://tims.berkeley.edu>

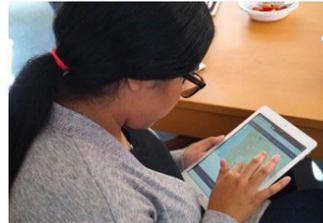


### Street Story / Diario de la calle

Street Story/Diario de la calle es una herramienta para recopilar comentario comunitario en asuntos del transporte seguro.

Comparta sus historias de los lugares donde estuvo involucrado en un choque o casi estuvo en un choque, y de los lugares que se sienten seguros o peligrosos en el sitio web:

<https://streetstory.berkeley.edu>



**Berkeley SafeTREC**  
SAFE TRANSPORTATION RESEARCH AND EDUCATION CENTER

# Análisis de datos de peatones y ciclistas en la área sur Merced

Entrenamiento Comunitario sobre la Seguridad Peatonal y Ciclista  
Merced, CA | 28 de Mayo 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 este y sur de Merced incluyendo las tierras cercanas del condado. Las límites aproximadamente son Martin Luther King Jr Way en el oeste, Coffee Street en el este, Mission Avenue en el sur, y Yosemite Avenue en el norte.

## Choques de peatones a través del tiempo

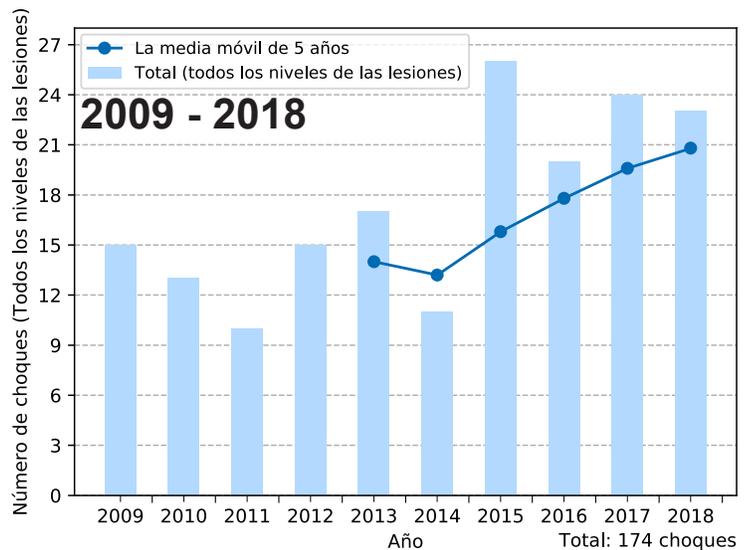
El número de choques parece estar *umentando*.



**186** personas lesionadas

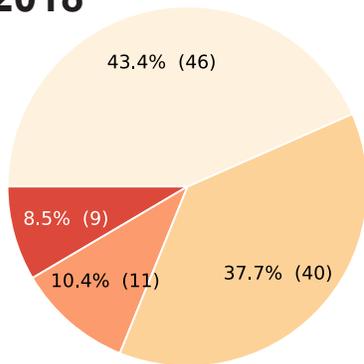


**174** choques peatonales



## Gravedad de lesión Demográficas de las víctimas

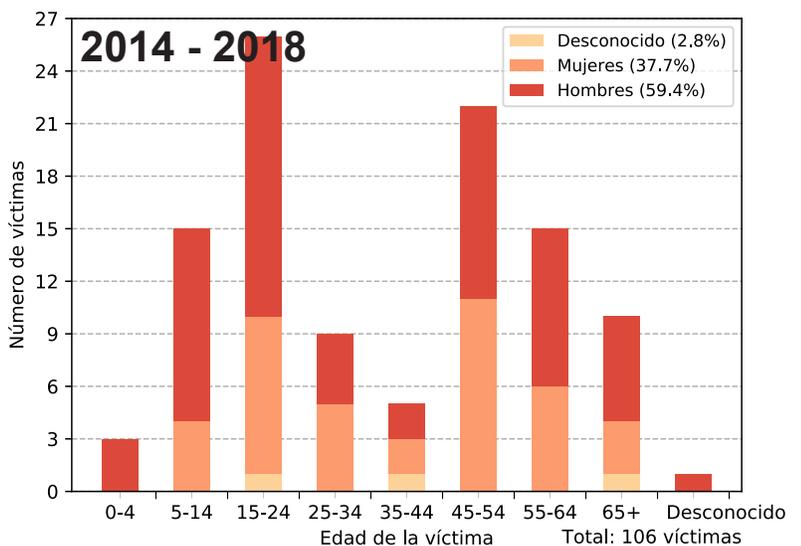
2014 - 2018



Total: 106 víctimas

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

**18.9%** esiones fatales o posiblemente graves



**24.5%** de las víctimas tenían entre 15 y 24 años

# Choques de ciclistas a través del tiempo

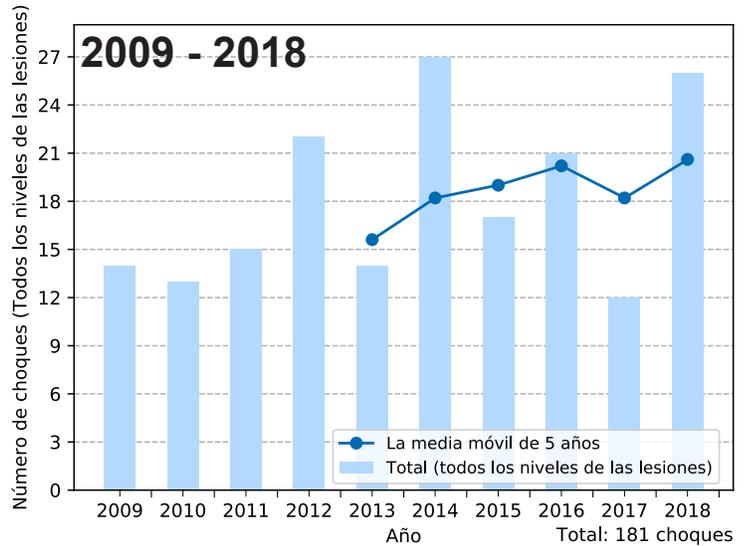
El número de choques parece estar ***umentando ligeramente***.



**186** personas lesionadas

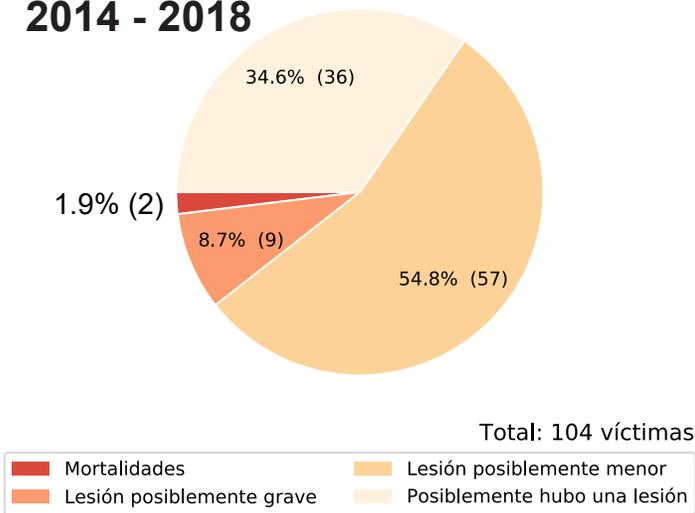


**181** choques ciclistas

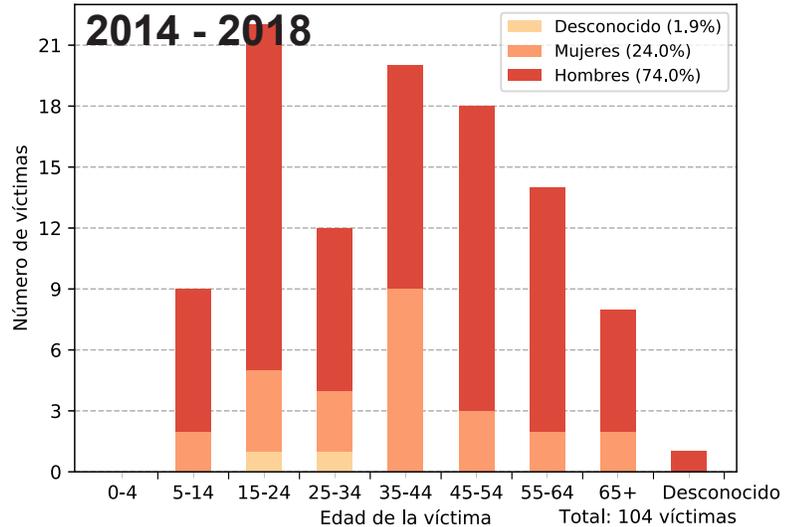


## Gravedad de lesión — Demográficas de las víctimas

**2014 - 2018**



**10.6%** lesiones fatales o posiblemente graves



**74%** de las víctimas eran hombres

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

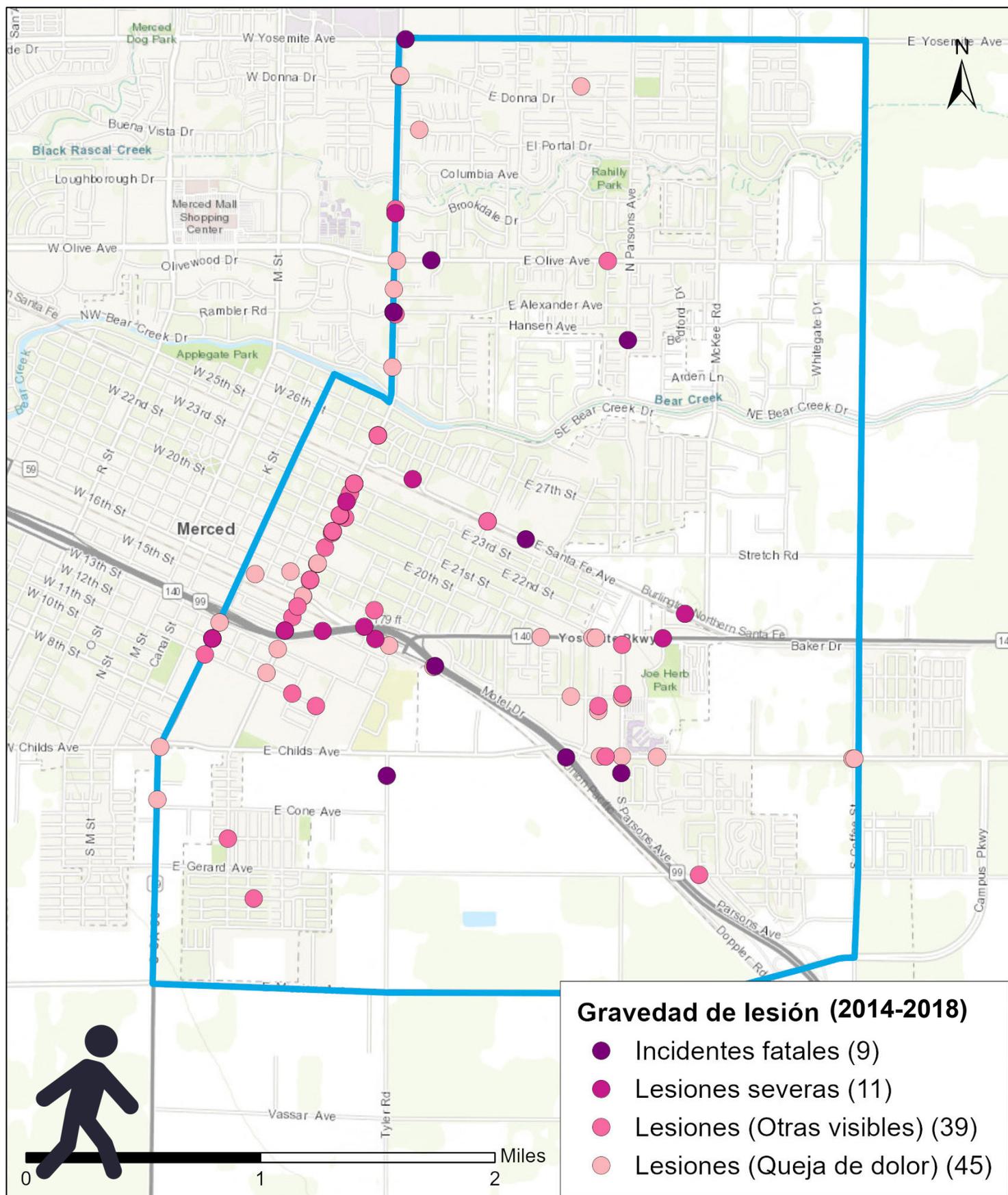
Si bien estos números no cuentan toda la historia, ¿resuenan con su experiencia en su comunidad?

¿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](https://tims.berkeley.edu)).

Para obtener asistencia adicional, envíenos un correo electrónico a [safetrec@berkeley.edu](mailto:safetrec@berkeley.edu).

# Mapa de choques que involucraron a peatones en Old Town



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).



# El Historial de Choques que Involucraron a Peatones y Ciclistas

en la comunidad de Golden Valley High en Merced, California

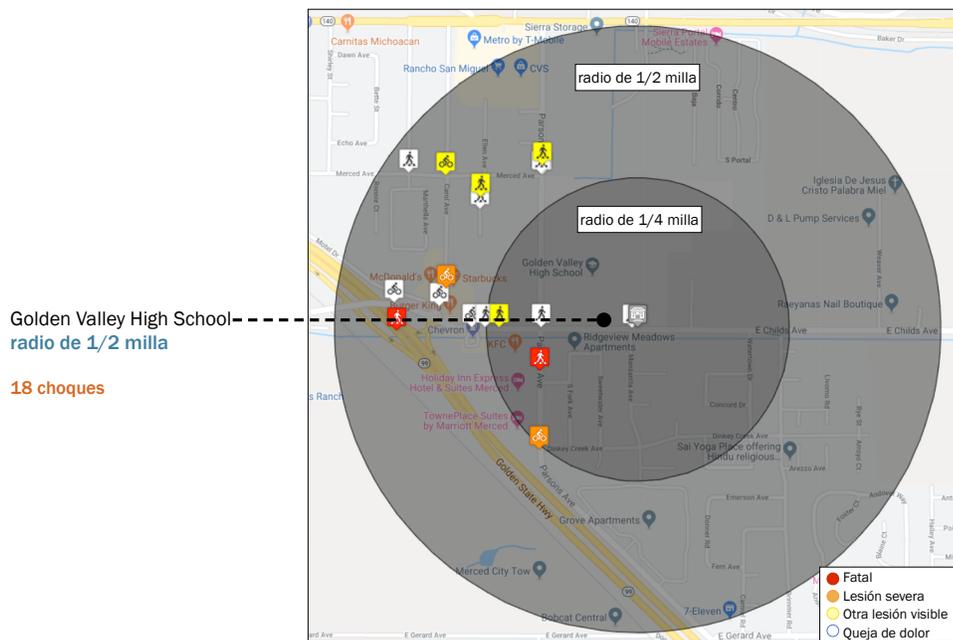
Visita al sitio del programa CPBST

viernes, 7 de febrero, 2020

Garrett Fortin, Analista de programas y politicas  
fortinga@berkeley.edu

Berkeley SafeTREC  
SAFE TRANSPORTATION RESEARCH AND EDUCATION CENTER

## 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

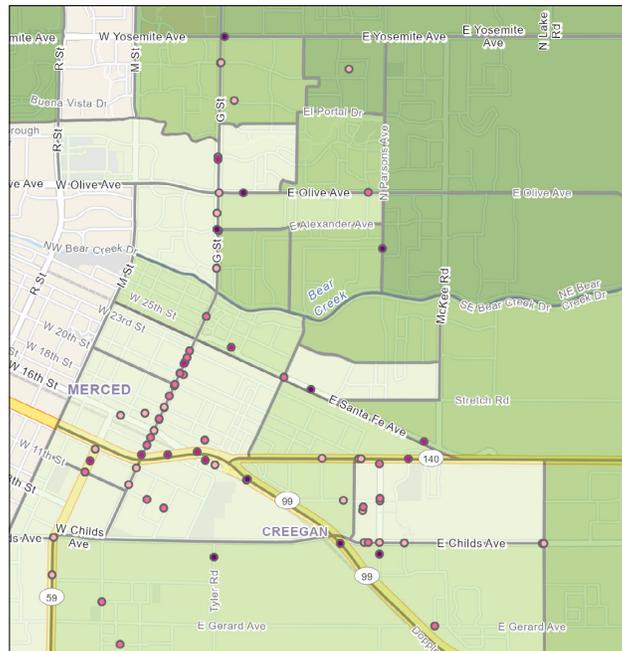
De norte a sur, calle Yosemite Ave a calle Mission Ave;  
De oeste al este, calle Martin Luther King Jr Way a calle Coffee Street

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



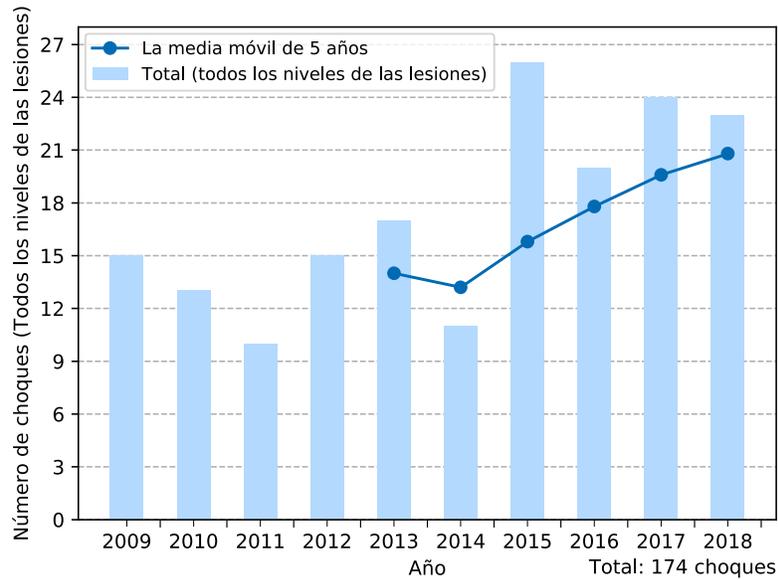
Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del

## Mapa de choques peatonales 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 provisional a partir de dic. 2019

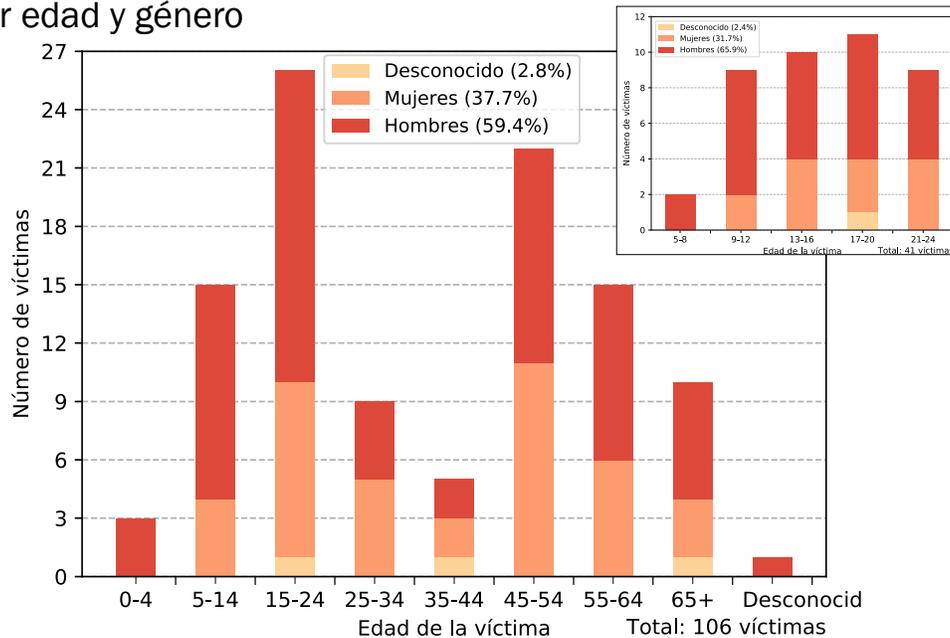
## Tendencias en los choques de peatones (2009 - 2018)



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

## Víctimas peatonales (2014 - 2018)

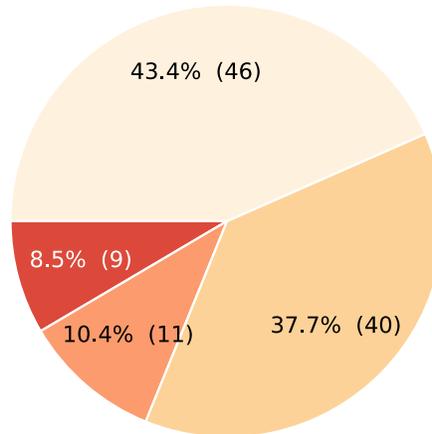
por edad y género



Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System SWITRS) del 2014 al 2018; los datos del 2017 y el 2018 son provisional a partir de diciembre del 20

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 peatonales (2014 - 2018)



Total: 106 víctimas



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

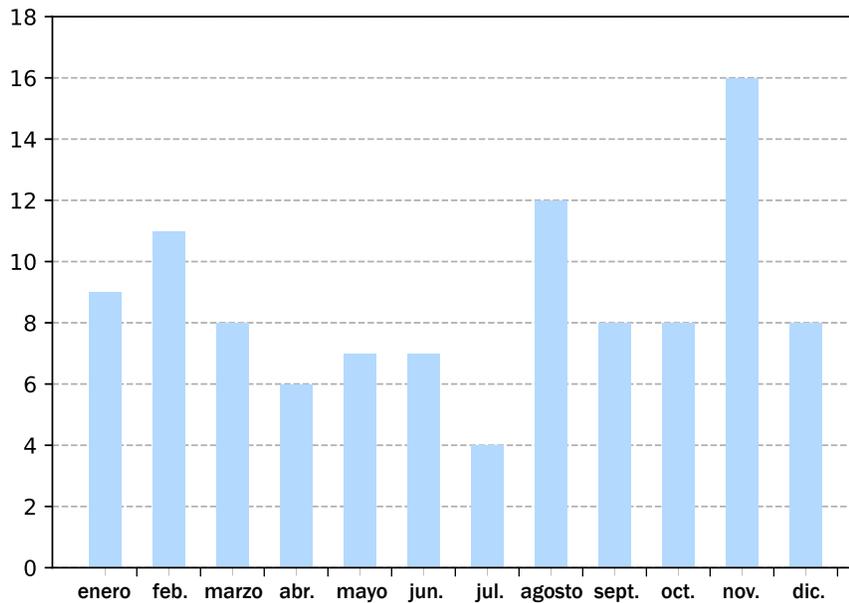
## Choques peatonales (2014 - 2018) por tiempo del día y día de la semana

	lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	Total
09:00PM-11:59PM	4	2	3	1	2	2	1	15
06:00PM-08:59PM	2	3	2	4	7	8	4	30
03:00PM-05:59PM	4	3	3	6	1	2	2	21
mediodía-02:59PM	2	2	1	1	1	1	2	10
09:00AM-11:59AM	0	0	2	1	1	0	1	5
06:00AM-08:59AM	2	3	1	5	3	0	0	14
03:00AM-05:59AM	1	0	1	1	0	0	2	5
medianoche-02:59AM	0	0	0	0	2	2	0	4
Total	15	13	13	19	17	15	12	104

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 mes



Total: 104 choques

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: 104 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	44 (42.3%)
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	30 (28.8%)
21453	Fracaso por parte del motorista de no parar en una línea de límite o en un cruce, o no ceder el derecho de paso al peatón al dar la vuelta en una luz roja.	3 (2.9%)
21956	Fracaso por parte del peatón de caminar a lo largo del borde de la izquierda de una carretera cuando camine fuera de un distrito residencial o de negocios, a menos que cruzar no sea posible	3 (2.9%)
21654	Fracaso de permanecer en el carril derecho, o tan cerca como sea posible al lado derecho, cuando viaje debajo de la velocidad normal en una autopista	2 (1.9%)
21658	Fracaso de manejar un vehículo en uno solo carril	2 (1.9%)
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	2 (1.9%)

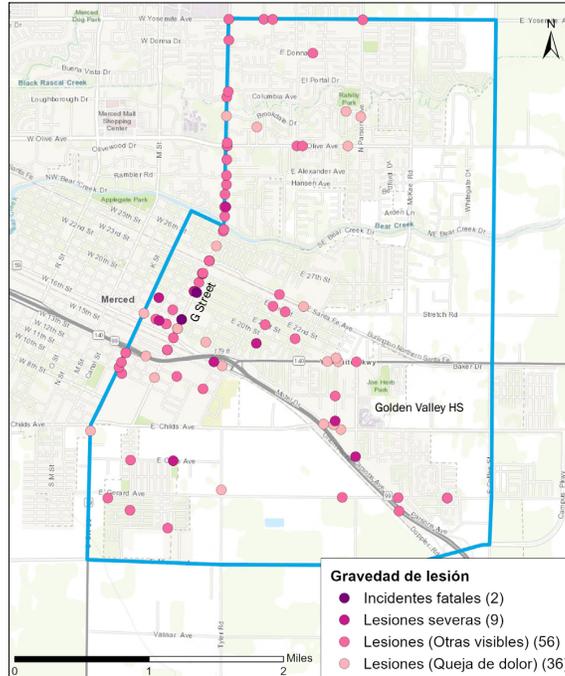
Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

## Mapa de choques de ciclistas (2014 - 2018)

### Área de Enfoque

De norte a sur, calle Yosemite Ave a calle Mission Ave;  
De oeste al este, calle Martin Luther King Jr Way a calle Coffee Street

107 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 provisional a partir de dic. 2019

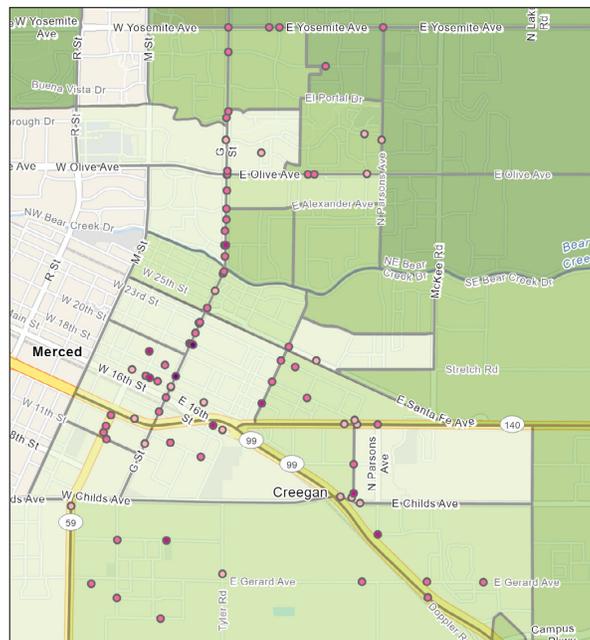
## Mapa de choques ciclistas con ingresos (2014 - 2018)

### Gravedad de lesión (2014-2018)

- Incidentes fatales (2)
- lesiones severas (9)
- lesiones (Otras visibles) (56)
- lesiones (Queja de dolor) (36)

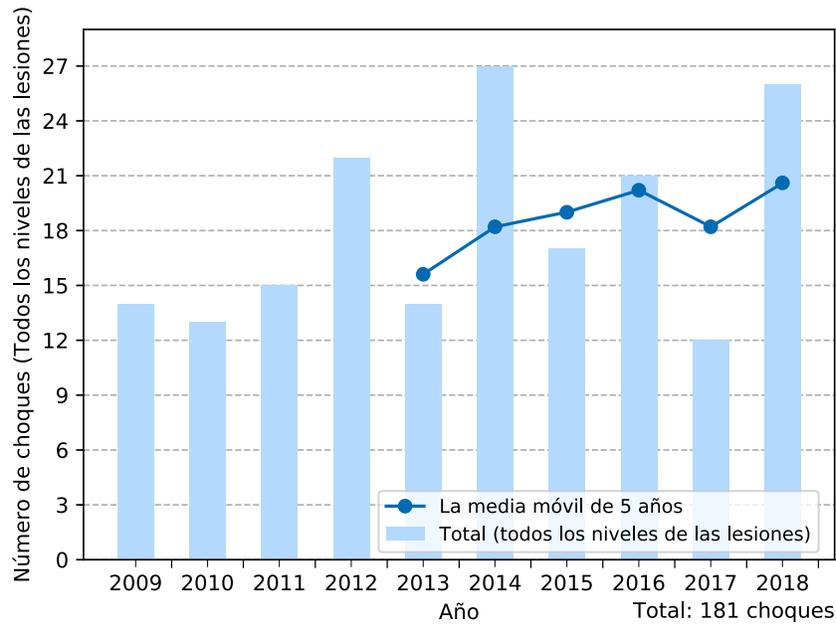
### 2017 Ingreso Medio por hogar

- < 35K
- 35K - 50K
- 50K - 75K
- > 75K



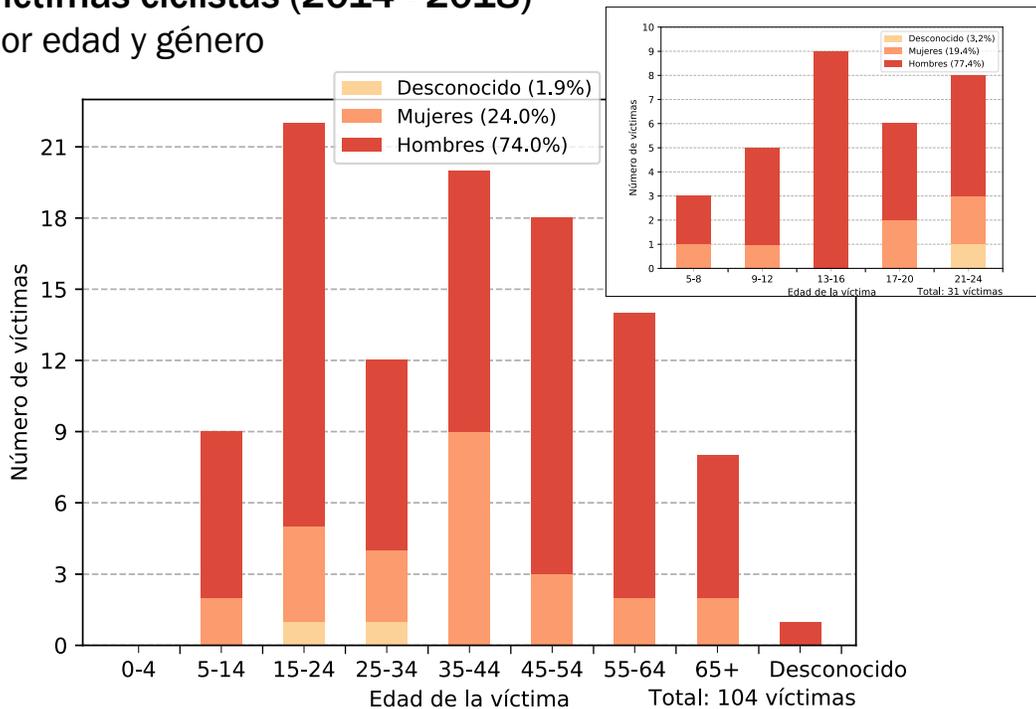
Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

## Tendencias en los choques de ciclistas (2009 - 2018)



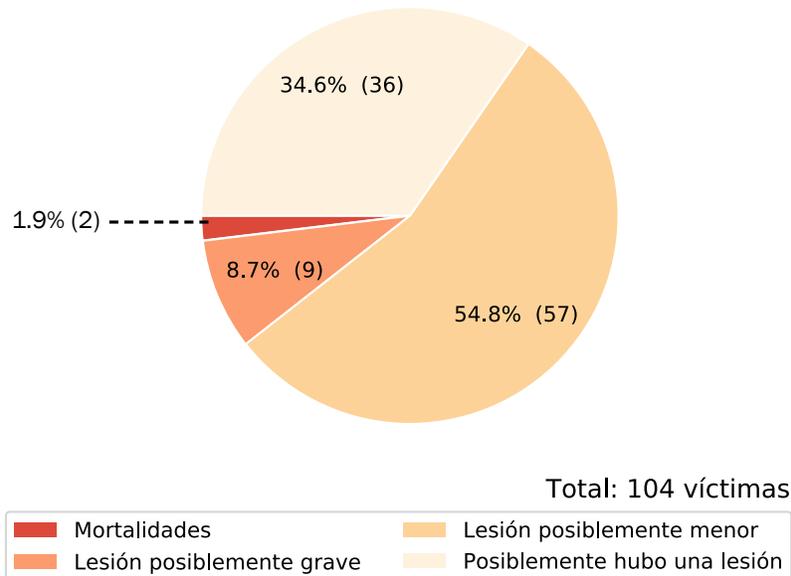
Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

## 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)



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

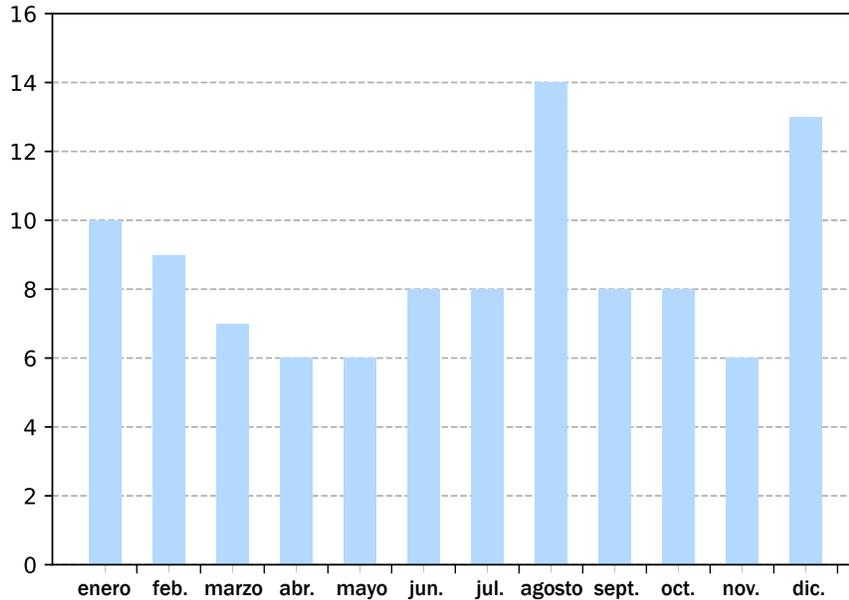
## Choques ciclistas (2014 - 2018) por tiempo del día y día de la semana

	lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	Total
09:00PM-11:59PM -	1	1	1	1	1	1	2	8
06:00PM-08:59PM -	3	1	3	3	2	5	1	18
03:00PM-05:59PM -	7	5	4	7	6	2	1	32
mediodía-02:59PM -	2	4	1	2	0	1	3	13
09:00AM-11:59AM -	1	1	2	3	1	1	0	9
06:00AM-08:59AM -	4	6	4	2	3	0	1	20
03:00AM-05:59AM -	0	0	2	0	0	0	0	2
medianoche-02:59AM -	0	0	0	0	0	1	0	1
<b>Total</b>	<b>18</b>	<b>18</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>13</b>	<b>11</b>	<b>8</b>	<b>103</b>

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 mes



Total: 103 choques

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)

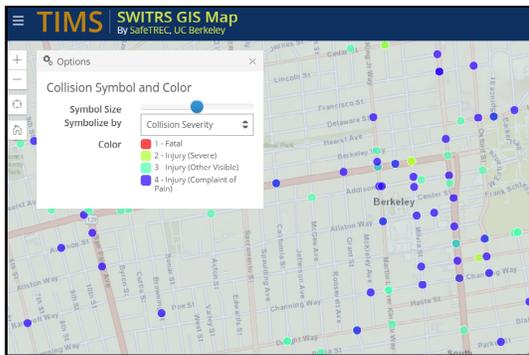
por tipo de infracción (infracciones más comun)

Total: 103 choques

Codigo CVV	descripción	frecuencia/percentil
21650	Fracaso de manejar o montar en bicicleta en la mitad derecha de la calle (existen algunas excepciones)	27 (26.2%)
22107	Dar vuelta o moverse a la derecha o la izquierda peligrosamente en una carretera. Dar vuelta sin señal.	11 (10.7%)
21802	Fracaso de parar o ceder el derecho de paso en una señal de alto	9 (8.7%)
21804	Fracaso de ceder el derecho de paso por parte del conductor cuando entre o cruce una autopista	9 (8.7%)
21801	Fracaso del motorista de ceder el derecho de paso cuando da una vuelta a la izquierda o una vuelta en U	6 (5.8%)
21208	Falta por parte del ciclista de montar en un carril de bicicletas cuando viaja a una velocidad por debajo de la velocidad del tráfico en la carretera, con excepciones	4 (3.9%)
21451	Fracaso por parte del motorista o peatón de ceder el derecho de paso en una intersección o una cruce adyacente	4 (3.9%)
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.	4 (3.9%)
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	4 (3.9%)
21202	Falta por parte del ciclista de montar en el borde derecho de la calle si viaja a una velocidad por debajo del tráfico normal	4 (3.9%)

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

## Recursos adicionales



### Transportation Injury Mapping System (TIMS)

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

Regístrate gratis para tener acceso a las herramientas y recursos que ofrece TIMS.

<https://tims.berkeley.edu>



### Street Story / Diario de la calle

Street Story/Diario de la calle es una herramienta para recopilar comentario comunitario en asuntos del transporte seguro.

Comparta sus historias de los lugares donde estuvo involucrado en un choque o casi estuvo en un choque, y de los lugares que se sienten seguros o peligrosos en el sitio web:

<https://streetstory.berkeley.edu>



**Berkeley SafeTREC**  
SAFE TRANSPORTATION RESEARCH AND EDUCATION CENTER

**Resumen**  
Preguntas?

**Berkeley SafeTREC**  
SAFE TRANSPORTATION RESEARCH AND EDUCATION CENTER

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

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

[safetrec@berkeley.edu](mailto:safetrec@berkeley.edu) o [cpbst@calwalks.org](mailto:cpbst@calwalks.org)

