

Verano 2023

Informe de Resumen y Recomendaciones para Bell Gardens

Programa de Capacitación Comunitaria para la seguridad peatonal y ciclista



Berkeley SafeTREC

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

Contenido

Reconocimientos	1
Introducción	2
Contexto	3
Enfoque de sistema seguro	4
Políticas y planes locales	5
Historial de choques peatonales y ciclistas	7
Choques peatonales	9
Choques de ciclistas	10
Evaluaciones de caminar y andar en bicicleta	11
Ruta 1: Al norte del Parque Veterans: la Calle Loveland, Calle Suva, el Bulevar Foster Bridge, y la Avenida Garfield	11
Ruta 2: Al suroeste del Parque Veterans: la Avenida Florence, Calle Florence y Camino Perry	16
Recomendaciones	20
Recomendaciones de la comunidad	20
Recomendaciones del Equipo del proyecto	30
Apéndice	32

Reconocimientos

Agradecemos al Comité de planificación por su invitación a su comunidad y colaborar con nosotros para hacer de Bell Garden un lugar más seguro para caminar y andar en bicicleta.

Nuestro trabajo se desarrolló en el territorio etnohistórico de los pueblos Chumash y Tongva (Gabrieleno). Reconocemos que cada miembro de la comunidad de Bell Gardens ha beneficiado y continúa beneficiándose del uso y ocupación de las tierras Chumash y Tongva (Gabrieleno).

Comité de planificación

El Comité de Planificación desempeña un papel clave en el proceso de planificación de CPBST al asesorar al Equipo de proyecto de CPBST sobre cómo adaptar el currículo del taller para encajar con las preocupaciones de seguridad de toda la comunidad. El Comité de planificación también planificó, asistió e invitó a su comunidad local al taller CPBST de Bell Gardens.

Adrian Flores	Ciudad de Bell Gardens
Bernardo Iniguez	Ciudad de Bell Gardens
David Heredia	Comisión de tráfico y seguridad de la Ciudad de Bell Gardens
Hugo Alvarado	Comisión de tráfico y seguridad de la Ciudad de Bell Gardens
Jocelyn Del Real	East Yard Communities for Environmental Justice (EYCEJ por sus siglas en inglés)
Lilly Garcia	Tree People
Mona Mossayeb	Ciudad de Bell Gardens
Raul Velasco	Comisión de tráfico y seguridad de la Ciudad de Bell Gardens
Steven Jones	Ciudad de Bell Gardens
Veronica Sanchez	Ciudad de Bell Gardens

Este informe fue preparado por:

California Walks

Adriana Valencia Wences

Emilio Hernandez

<https://calwalks.org>

UC Berkeley Safe Transportation

Research and Education Center

Garrett Fortin

<https://safetrec.berkeley.edu>

Este informe fue traducido por: Monica Curiel

Este informe fue preparado en colaboración con la Oficina de Seguridad de Tráfico de California (OTS, por sus siglas en inglés). Las opiniones, hallazgos y conclusiones expresadas en esta publicación son las del autor(es) y no necesariamente las de la OTS.

Introducción

El Taller Comunitario para la Seguridad Peatonal y Ciclista (CPBST, por sus siglas en inglés) es un proyecto estatal del Centro de Investigación y Educación sobre Transporte Seguro de la Universidad de California en Berkeley (SafeTREC, por sus siglas en inglés) y California Walks (Cal Walks). El programa utiliza el Método de Sistema Seguro para involucrar a residentes y defensores de la seguridad con la meta de desarrollar un plan de acción que mejore la seguridad peatonal y ciclista en sus comunidades y fortalecer la colaboración con oficiales locales y personal de agencias. Cal Walks y SafeTREC (el Equipo del proyecto) trabajaron con el Comité de planificación con el fin de desarrollar metas para el taller y enfocar el currículo en las necesidades y prioridades de seguridad de la comunidad.

La Ciudad de Bell Gardens solicitó un CPBST para:

1. Involucrar a les¹ residentes de la comunidad de maneras significativas para aumentar la equidad, la sinceridad y la transparencia en la participación pública.
2. Aumentar la inversión comunitaria y el uso de instalaciones de transporte activo y el espacio público.
3. Mejorar el acceso para ciclistas y peatones que conectará aún más a les residentes con el resto de la región de Los Ángeles a través de conexiones interurbanas, como acceso a trenes y caminos ampliados.

El taller CPBST de Bell Gardens convocó a la comunidad local el 11 de julio de 2023 en el Auditorio Ross en el Parque Veterans en Bell Gardens. El vecindario inmediato que rodea el parque, o el área de enfoque del taller, consta de usos residenciales, comerciales e industria ligero. Once personas participaron en el taller, incluidos residentes de Bell Gardens, representantes del Departamento de Obras Públicas de Bell Gardens, East Yard Communities for Environmental Justice (EYCEJ), Unión de Vecinos, Active SELA y la Comisión de Seguridad y Tráfico de Bell Gardens.

El siguiente informe resume los resultados del taller y proporciona recomendaciones a la comunidad y al Equipo del proyecto para una orientación continua en la implementación de proyectos y programas.

¹ Este reporte usa el pronombre “les” para referirse a sujetos que se refieren a personas. Usa este pronombre para evitar el uso de “los” y “las”, los cuales no son inclusivos de las personas que no se conforman a las normas del género.

Contexto

La ciudad de Bell Gardens está ubicada en el condado de Los Ángeles. Según la [clasificación de choques de la Oficina de Seguridad de Tráfico de California](#) (OTS, por sus siglas en inglés) en 2020, Bell Gardens ocupó el puesto 17 entre 91 ciudades con un tamaño de población similar en cuanto a personas muertas o heridas en un choque de tráfico (con una clasificación de “uno” que indica la peor tasa de choques). En particular, Bell Gardens ocupó el puesto 11 entre 91 ciudades en cuanto a personas mayores muertas y heridos y el 13 entre 91 en cuanto a víctimas muertas o heridas en choques relacionados con el alcohol.

Los límites de este taller fueron los límites de la ciudad de Bell Gardens, con una extensión hacia el oeste a través del río Los Ángeles para incluir choques en los puentes de la Avenida Gage, Avenida Florence y la Calle Clara sobre el río Los Ángeles.

Según los datos de Esri Community Analyst de 2022 para el área de enfoque del taller², se estima que el 24,6 % de los hogares están por debajo del umbral de pobreza y el 22,5 % de los hogares tienen una o más personas con una discapacidad. Más del diez por ciento (12,0%) de todos los hogares de la zona no poseen un vehículo personal, mientras que aproximadamente el 7,6% de la población tiene 65 años o más.

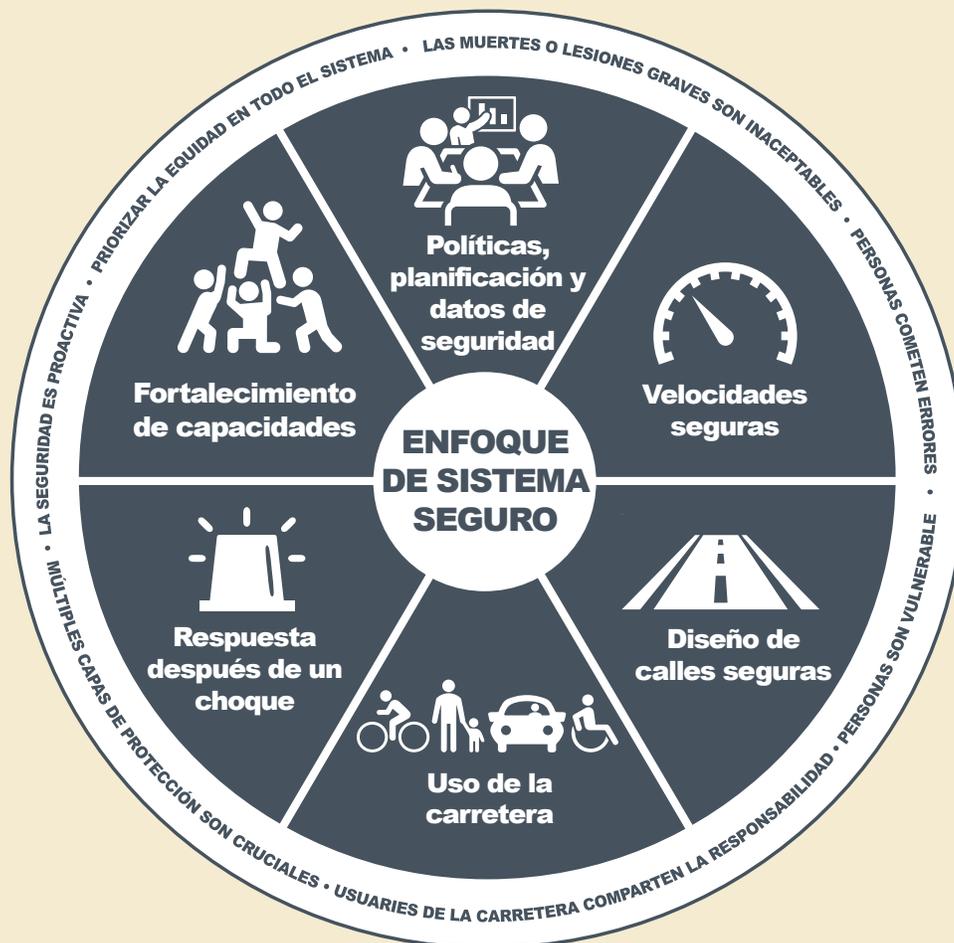
En el área de enfoque del taller, el patrón de viajes al trabajo más común, fuera de viajes solitarios, era de compartir carros con una tasa de aproximadamente 11,8%. Aproximadamente 3,6% viajaron en transporte público, mientras más o menos 2,5% camina al trabajo y se estima que 0,8% usan una bicicleta para llegar al trabajo. El informe demográfico completo de los datos de Esri Community Analyst de 2023 se puede encontrar en el apéndice.

2 Estimaciones de 5 años de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense (ACS, por sus siglas en inglés) de la Oficina del Censo de E.E.U.U. 2017-2021, estimaciones de ESRI para 2022.

Enfoque de sistema seguro

El Equipo del Proyecto adaptó el marco del Sistema Seguro de la Administración Federal de Carreteras para hacerlos más impactantes para la participación de la comunidad de base. El enfoque del Sistema Seguro tiene como objetivo eliminar todas las lesiones fatales y graves. Enfatizamos la equidad como un componente central y reconocemos la necesidad crítica de fortalecer las asociaciones entre los profesionales del transporte y las comunidades a las que sirven para crear calles seguras para todos.

Para obtener más información sobre el enfoque de sistema seguro, consulte nuestro [resumen de políticas](#). Para obtener más información sobre las estrategias de Safe System, consulte nuestro [conjunto de herramientas](#).



Políticas y planes locales

El [Elemento de Circulación del Plan General de Bell Gardens](#), que fue actualizado y adoptado en 2022, pretende reducir el riesgo de choques tanto para peatones como para ciclistas, aumentar la accesibilidad para personas con diversas necesidades de movilidad y mejorar la seguridad a través de proyectos de mejoramientos capitales. Como objetivo a largo plazo, la ciudad de Bell Gardens identifica la necesidad de condiciones seguras para los puentes/caminos peatonales existentes sobre la autopista Interestatal 710 (I-710) y el río Los Ángeles, en la Calle Clara, Avenida Florence y la Avenida Gage.

El [Plan de Calles Completas de Bell Gardens de 2020](#) evalúa las condiciones actuales en términos de instalaciones de tránsito, bicicletas y peatones de la ciudad. El Plan de Calles Completas proporciona una descripción general de los puntos críticos de choques de bicicletas y peatones en toda la ciudad y resume las prioridades de la comunidad identificadas a través de una encuesta pública.

El proyecto del [Corredor de Transporte al Oeste de Santa Ana \(WSAB por sus siglas en inglés\)](#), que se completará en 2035, establece una nueva opción de transporte de tren ligero que conecta las comunidades del sureste de Los Ángeles con el centro de Los Ángeles. Aunque la línea de transporte no cruzará la ciudad de Bell Gardens, el proyecto ofrece alternativas de transporte para los residentes de Bell Gardens e implementa proyectos de mejoras capitales que brindan una mejor conectividad hacia las ciudades alrededor desde Bell Gardens.

[El Plan Estratégico de Transporte \(STP por sus siglas en inglés\)](#) del Consejo de Gobiernos de las Ciudades Gateway (GCCOG por sus siglas en inglés) proporciona un análisis completo de toda la red de autopistas de las Ciudades Gateway, incluidas la I-710 y la Interestatal 5 (I-5), que son importantes arterias de transporte que cruzan el ciudad de Bell Gardens. El análisis incluye las tendencias actuales en la región: movimiento de mercancías, tecnología, tránsito, transporte activo y financiamiento.

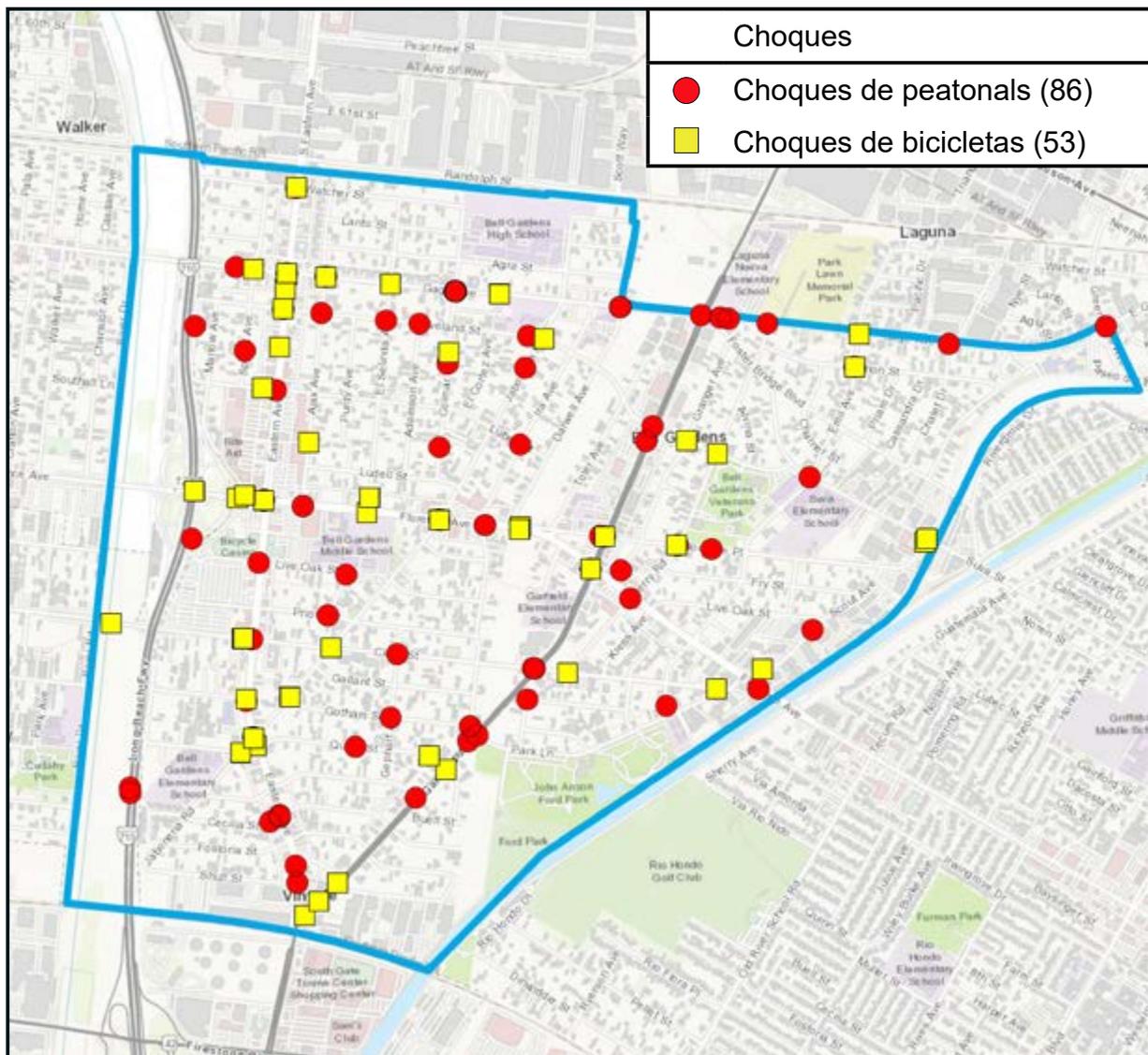
El Plan de Transporte Regional/Estrategia de Comunidades Sostenibles 2016-2040 de la Asociación de Gobiernos del Sur de California (SCAG por sus siglas en inglés) establece un plan de transporte unificado para las ciudades dentro de los condados de Imperial, Los Ángeles, Orange, Riverside, San Bernardino y Ventura, proporcionando orientación de programación e implementación para seis comisiones de transporte con sede en el condado. La ciudad de Bell Gardens es nombrada como una comunidad fuertemente afectada por el tráfico de camiones pesados.

El Plan de Inversión en Movilidad del Corredor Long Beach-Este de Los Ángeles (Plan del Corredor LB-ELA), aprobado en el otoño de 2021, se puso en marcha en respuesta a las partes interesadas de la comunidad que expresaron una visión de movilidad que promueve la equidad y la sostenibilidad y explora las oportunidades actuales para examinar opciones multimodales para el transporte de personas y mercancías que fomenten el aire limpio (cero emisiones), comunidades saludables y sostenibles y el empoderamiento económico de todos los residentes, comunidades y usuarios en el corredor I-710. A nivel regional, el Plan del Corredor LB-ELA exige mejoras para peatones, ciclistas y mejoras diseñadas para calmar el tráfico en toda la ciudad para crear un entorno de calles completas mediante la construcción de cruces peatonales, glorietas, faros híbridos para peatones (también conocidos como HAWK), extensiones de banquetas, rutas para bicicletas de Clase III, rampas que cumplen con la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA por sus siglas en inglés) y mejoras de señalización en varias intersecciones claves dentro de la ciudad de Bell Gardens. El Plan del Corredor LB-ELA también recomienda reconfigurar el intercambio de la I-710 y Florence para mejorar la seguridad de las operaciones y la distancia de visión para el tráfico que entra y sale de la autopista. Finalmente, el Plan del Corredor LB-ELA mejorará los controles de tráfico para abordar las preocupaciones de seguridad de los ciclistas y peatones en las terminales de las rampas y proporcionará mejoras a las estructuras de los puentes existentes para permitir espacio para conexiones de bicicletas y peatones a través de la I-710 y el Canal del Río Los Ángeles.

Historial de choques peatonales y ciclistas

Los siguientes datos se basan en choques involucrando peatones y bicicletas reportados por la policía que resultaron en lesiones a peatones y ciclistas en Bell Gardens. Los datos reportados en esta sección provienen del Registro Integrado Estatal del Tráfico (SWITRS, por sus siglas en inglés) para los años 2012 a 2021. Los datos de choques para 2021 son provisionales a partir de mayo de 2023. Se puede encontrar una discusión completa de los datos de choques de peatones y bicicletas en el apéndice.

El mapa muestra todos los choques dentro de los límites del taller en los que una persona resultó herida y que involucraron a un peatón o ciclista de 2017 a 2021.



Choques de peatones y bicicletas Bell Gardens
Los datos de 2021 son provisionales a partir de mayo de 2023.

Choques peatonales

Durante el período de 10 años entre 2012 y 2021, los choques involucrando peatones fluctuaron alrededor de un promedio de aproximadamente 17 por año. El año con más choques, 2019, tuvo 24 choques de peatones, mientras que el año más bajo, 2020, tuvo 11 choques de peatones. En los cinco años más recientes con datos disponibles, de 2017 a 2021, hubo 96 choques peatonales, incluidos cinco choques de peatones con muertes y 10 choques con lesiones graves. Los corredores con más choques peatonales fueron la Avenida Gage (17 choques), Avenida Florence (14 choques) y Avenida Eastern (13 choques). La Avenida Gage, Camino Jaboneria y Avenida Garfield se destacaron por sus concentraciones de choques fatales o con lesiones graves. La hora punta de choques de peatones fue entre las 6 p.m. y las 9 p.m., con 22 choques. Casi tres cuartos (74,4 por ciento) de los choques peatonales ocurrieron en un día entre semana, en particular los lunes. El principal factor de choque para la mayoría de estos choques de peatones fue que un conductor no cediera el paso a un peatón en un cruce de peatones marcado o no marcado, lo que se asoció con 34 choques, o el 39,5 por ciento del total.

Entre las 90 víctimas de estos 86 choques de peatones, hubo cinco muertos y 10 heridos graves. La edad más común de las víctimas estuvo en el rango de 15 a 24 años, con 23 víctimas. De las 23 víctimas, el 70 por ciento (16 víctimas) eran del sexo masculino. Los niños de 16 años o menos y los adultos mayores de 65 años o más constituyeron un gran número de víctimas en choques de peatones, con 19 víctimas y 12 víctimas, respectivamente. Una ligera mayoría, el 51,1%, de las víctimas eran del sexo masculino.

Recursos gratuitos de datos SafeTREC

Recursos gratuitos de datos SafeTREC El Sistema de Cartografía de Lesiones en el Transporte (TIMS) es una herramienta web que permite a los usuarios analizar y cartografiar los datos de colisiones de California procedentes del Sistema Integrado de Registros de Tráfico de todo el Estado (SWITRS). TIMS proporciona un acceso rápido, fácil y gratuito a los datos de accidentes geocodificados. Visite: <https://tims.berkeley.edu>

Street Story es una herramienta web de participación comunitaria que permite a los residentes y a las organizaciones comunitarias recopilar información importante para la seguridad del transporte, incluidos accidentes, cuasi accidentes, peligros generales y lugares seguros para viajar. Para promover el acceso a la herramienta, SafeTREC ofrece asistencia técnica a las comunidades y organizaciones interesadas en utilizar Street Story. La plataforma y la información recopilada son de uso gratuito y están a disposición del público en inglés y español. Visite: <https://streetstory.berkeley.edu>

Choques de ciclistas

Durante el período de 10 años entre 2012 y 2021, los choques involucrando bicicletas parecieron aumentar hasta un máximo de 25 en 2016, luego disminuyeron a seis en 2021. En los cinco años más recientes de datos disponibles, de 2017 a 2021, hubo 54 choques de bicicleta en el área de enfoque, incluyendo un choque de bicicleta involucrando una muerte y cuatro con lesiones graves. Las carreteras con más choques de bicicletas fueron la Avenida Eastern (11 choques) y la Avenida Florence (ocho choques), mientras que tanto la Avenida Garfield como la Calle Clara tuvieron seis choques. La hora punta de choques de bicicletas fue entre las 3 p.m. y las 6 p.m., con 13 choques. Hubo un fuerte patrón de viaje entre los choques de bicicletas con más del 85 por ciento ocurriendo en un día laborable. El factor principal de choque más común para la mayoría de estos choques de bicicletas fue no conducir o circular por el lado derecho de la carretera, lo que se asoció con 10 choques.

Entre los 53 víctimas de estos choques, hubo una muerte y tres heridas graves. En un choque de bicicleta en particular, un peatón resultó herido y el ciclista no. El grupo de edad con más víctimas ciclistas fue el de 15 a 24 años, con 15 víctimas, incluidos cinco niños de 15 o 16 años. Otros tres ciclistas heridos tenían 65 años o más. Un poco menos de las tres cuartas partes (71,7 por ciento) de las víctimas eran personas del sexo masculino.

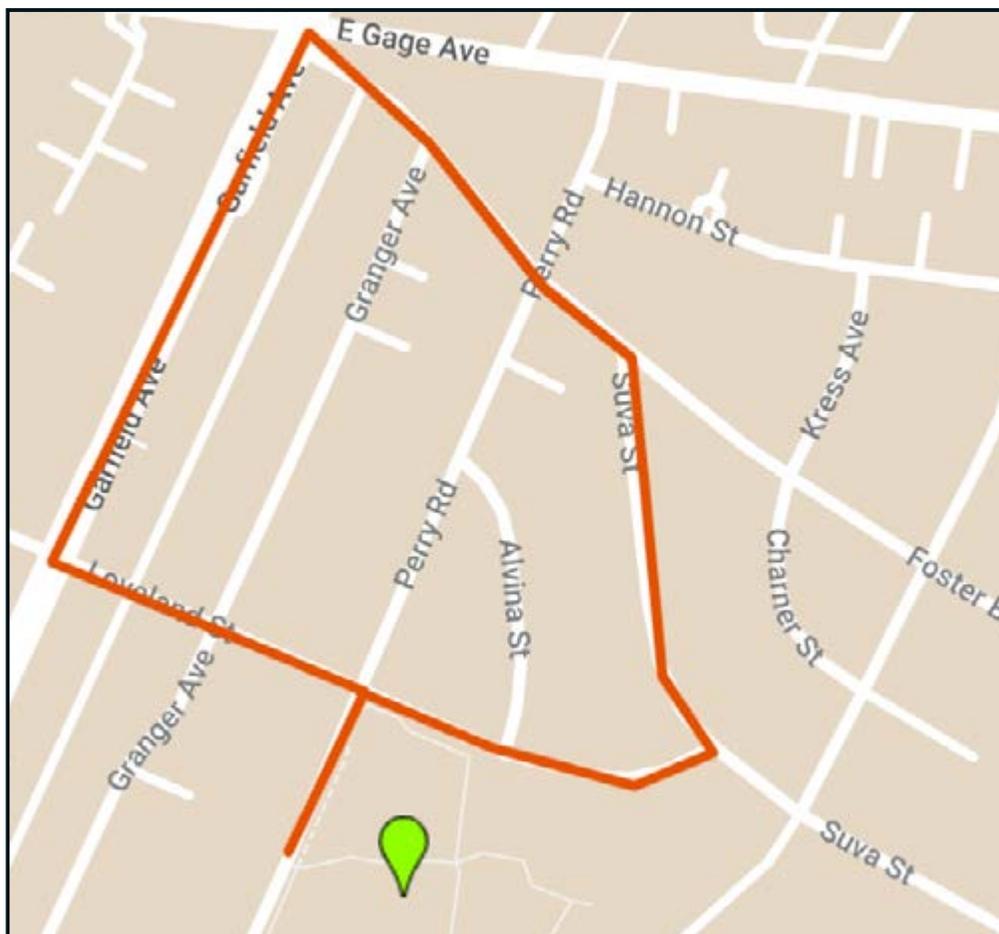
Evaluaciones de caminar y andar en bicicleta

Durante el taller, el Equipo del proyecto y los participantes realizaron evaluaciones de seguridad para caminar y andar en bicicleta a lo largo de dos rutas frecuentemente transitadas por los residentes de la comunidad. Se pidió a los participantes que identificaran los bienes de la comunidad, evaluaran las condiciones de la infraestructura y compartieran cómo los usuarios de la carretera interactúan con el entorno construido. Lo siguiente es un resumen de la evaluación de caminar y andar en bicicleta.

Ruta 1: Al norte del Parque Veterans: la Calle Loveland, Calle Suva, el Bulevar Foster Bridge, y la Avenida Garfield

Enfoque:

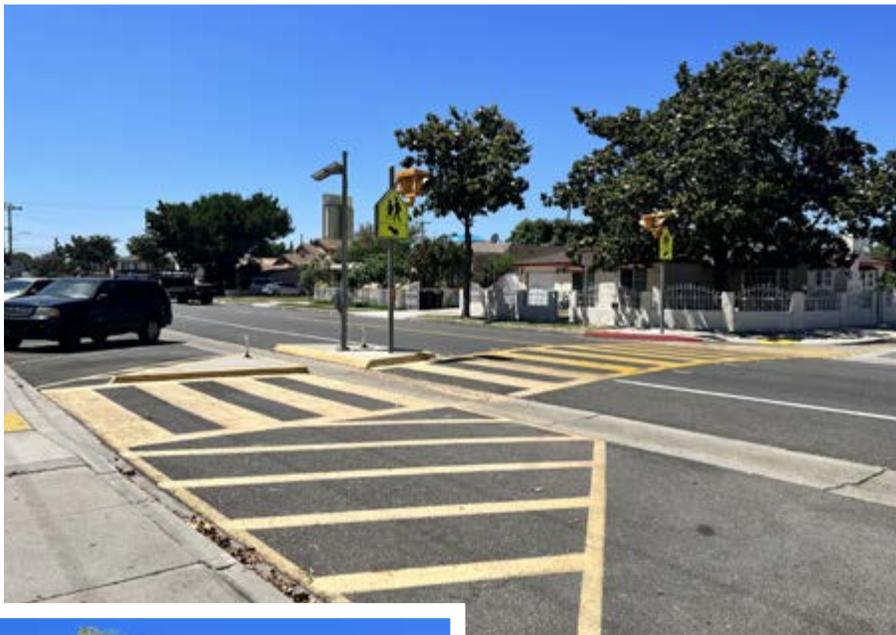
Esta ruta evaluó las áreas residenciales al norte del Parque Veterans, así como el corredor comercial de la Avenida Garfield. La ruta incluía la Calle Loveland, la Calle Suva, el Bulevar Foster Bridge y la Avenida Garfield.



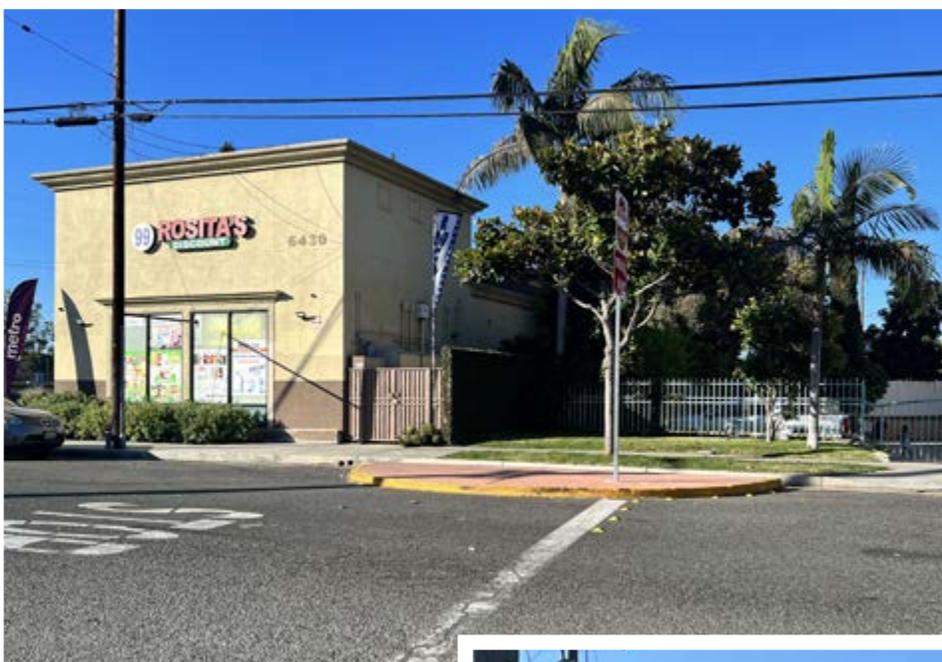
Evaluación de Caminata, Ruta Uno

Fortalezas:

1. La primera parte de esta ruta (a lo largo de la Avenida Loveland, la Calle Suva y Camino Foster Bridge) consiste en una zona residencial de alta densidad muy cerca de escuelas, mercados, servicios sociales y parques. Con mejoras adicionales que garanticen la seguridad de caminar y andar en bicicleta para personas con diversos niveles de movilidad, este vecindario podría beneficiarse de una reducción en el uso de automóviles para las actividades cotidianas. La Calle Loveland en el Park Veterans tiene un aviso rectangular de luces rápidas destellantes (RRFB por sus siglas en inglés) que proporciona una opción de cruce visible y segura entre el parque y la zona residencial local.
2. La Avenida Loveland en el Parque Veterans tiene una señal peatonal HAWK que proporciona una opción visible y segura para cruzar entre el parque y la zona residencial local.
3. Varias intersecciones en Bell Gardens que se identifican como puntos claves de choques recibieron mejoras recientemente a través del [Programa de mejoramientos de seguridad para carreteras locales de Caltrans](#) (HSIP por sus siglas en inglés), incluyendo señales de vuelta izquierda protegidas en la intersección de la Avenida Loveland y Avenida Garfield, dentro del área de enfoque.
4. Recientemente se administraron mejoras viales a lo largo del Bulevar Foster Bridge en la intersección de la Avenida Granger y la intersección de la Calle Suva en 2021. Los tratamientos a lo largo del Bulevar Foster Bridge (entre la Avenida Garfield y Avenida Granger) consisten en una reconfiguración del camino desde una carretera de dos carriles hasta una de un solo carril de dirección hacia el este y una extensión de banqueta. La intersección del Bulevar Foster Bridge y la Calle Suva recibió una mediana de concreto, una señal de alto adicional, marcas mejoradas para el cruce de peatones y una señal de doble flecha para indicar el “fin de calle”. Una reconfiguración del camino es una reconfiguración de la vía en la que se reducen los carriles para calmar el tráfico.



DERECHA: Aviso rectangular de luces rápidas destellantes (RRFB) en la Calle Loveland, enfrente del Parque Veterans.



IZQUIERDA: Extensión de banqueta en la intersección del Bulevar Foster Bridge y la Avenida Granger.



DERECHA: El carril de una dirección hacia el este y el letrero de "No Entrar" en la intersección del Bulevar Foster Bridge y la Avenida Granger.

Preocupaciones:

1. Los comportamientos inseguros de los conductores, como las altas velocidades, la falta de detenerse a falta por completo en las señales de alto y los espectáculos³, son temas importantes que se hablaron entre los participantes del taller a lo largo de esta ruta. Por ejemplo, el límite de velocidad publicado a lo largo de la Avenida Garfield, una vía importante de Bell Gardens, es de 35 mph, pero muchos vehículos, incluidos semirremolques, parecían viajar a velocidades por encima de 50 mph durante la evaluación de caminar y andar en bicicleta. Al caminar por la parte residencial de la ruta, particularmente a lo largo de la Avenida Suva, los participantes tomaron nota de la cantidad de automóviles que no se detuvieron en intersecciones de cuatro paradas no señalizadas. Por último, se podían ver marcas circulares de llantas en la intersección de la Calle Suva y la Avenida Loveland, lo que indica patrones de manejo imprudentes alrededor de la Escuela Secundaria Suva, la Escuela Primaria Suva y el vecindario.
2. Faltan líneas claras y altamente visibles para ciclistas y cruces de peatones dentro del área residencial de esta ruta a lo largo del Camino Foster Bridge. La carretera se estrecha significativamente y se espera que los ciclistas se unan y compartan la carretera con los conductores, como lo indican los carteles de “Carril para bicicletas” a lo largo de las banquetas de la carretera. Sin embargo, no hay marcas claras en la carretera que garanticen la separación entre los dos tipos de usuarios de la vía. Además, las marcas de los cruces a lo largo de la mayor parte de la ruta estaban descoloridas, incluida la intersección principal de la Avenida Garfield, Avenida Gage y el Bulevar Foster Bridge.
3. La intersección del Bulevar Foster Bridge y Camino Perry está configurada en diagonal, o desalineada, lo que limita la visibilidad para los conductores y crea cruces más largos para los peatones.
4. La ruta tenía sombra limitada de los árboles, lo que creaba condiciones potencialmente extremas debido al calor para las poblaciones más vulnerables de la comunidad.

³ Según la Legislatura de California, los espectáculos se definen como cualquier competencia de velocidad de vehículos motorizados en una carretera, conducción imprudente en una carretera, conducción imprudente en un estacionamiento fuera de la vía pública o una exhibición de velocidad en una carretera.



ARRIBA: El Bulevar Foster Bridge (hacia el oeste), una ruta de compartir con bicicletas.



ARRIBA: Les participantes del taller evaluando la configuración y ancho de la intersección del Bulevar Foster Bridge y Camino Perry.

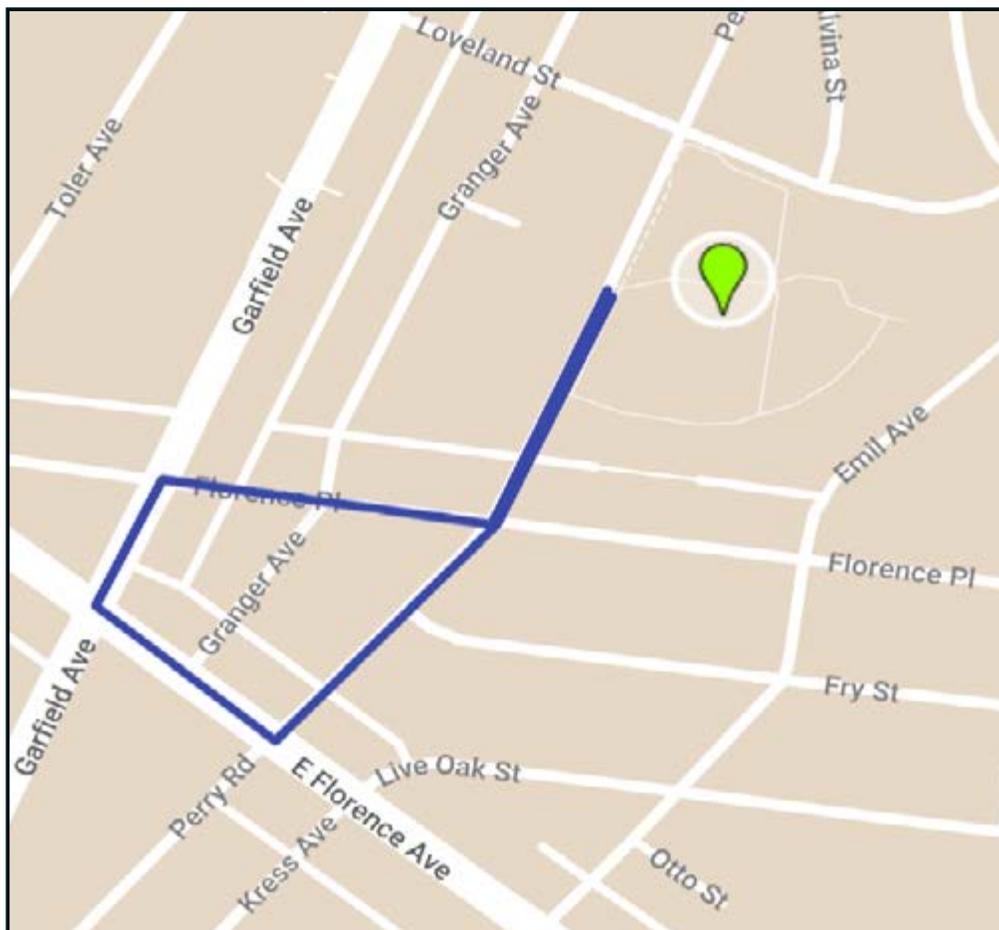
Ruta 2: Al suroeste del Parque Veterans: la Avenida Florence, Calle Florence y Camino Perry

Enfoque:

Esta ruta examinó la concurrida zona cívica y comercial al suroeste del Parque Veterans, en una plaza irregular formada por la Calle Florence, Avenida Garfield, Avenida Florence y Camino Perry.

Fortalezas:

1. Esta área tiene muchos destinos comunitarios que incluyen una biblioteca, el ayuntamiento, el Parque Veterans y un parque de patinetas. El área también incluye los departamentos de policía y bomberos un poco al norte de la Avenida Garfield. Hay muchos destinos comerciales en la Avenida Florence, incluida la Escuela Primaria Garfield en la Avenida Garfield al sur de la Avenida Florence. Esto da lugar a una mezcla de muchos usuarios de la carretera diferentes en toda esta zona.



Evaluación de Caminata, Ruta Duo



ARRIBA: La biblioteca de Bell Gardens.



ARRIBA: Rótulos de orientación dentro de esta ruta de evaluación de caminar y andar en bicicleta..



ARRIBA: El cruce en la intersección de la Avenida Florence y la Avenida Garfield.

2. El área tiene algunas mejoras para los peatones, incluidas banquetas en buen estado en la mayor parte de esta área y rampas en las banquetas con paneles de advertencia táctiles en muchas intersecciones. Los participantes compartieron que la iluminación de la calle no era un problema en la mayor parte de esta área.
3. Hay cruces peatonales mejorados a lo largo de la Avenida Florence, incluido un cruce peatonal decorativo en la intersección de la Avenida Garfield y cruces peatonales de alta visibilidad en las intersecciones de la Avenida Granger y Camino Perry.

Preocupaciones

1. En la Avenida Perry, cerca del Parque Veterans, los participantes estaban preocupados por el exceso de velocidad y los conductores estacionados en doble fila, lo que aumentaba el riesgo de lesiones para las personas que acceden al parque. La calle necesita señalización escolar y las marcas de la carretera están descoloridas. El parque en sí tiene suficiente iluminación, pero falta iluminación a escala peatonal en las calles cercanas.
2. La intersección de Calle Florence y Camino Perry son más difíciles de cruzar que otras intersecciones residenciales porque tiene distancias de cruce más largas, en parte debido al ángulo en el que se cruzan las calles. Se necesitan cruces peatonales de alta visibilidad en esta intersección para garantizar que los peatones puedan navegar con seguridad por este cruce peatonal en ángulo. La intersección es lo suficientemente grande como para que los autos hagan "donas" en el centro, como los participantes notaron viendo las marcas en la carretera.
3. La velocidad de los conductores es un problema en la Calle Florence, puede que sea porque sirve como un atajo entre la I-710 y Downey/I-5. Algunos conductores no ceden el paso al girar, como lo vieron de primera mano los participantes del taller al intentar cruzar la Avenida Granger. Las líneas de visión bloqueadas entre conductores y peatones debido a los carros estacionados y la ausencia de cruces peatonales marcados en la Calle Florence y Avenida Granger también contribuyen a esta falta de ceder el paso.
4. La intersección de la Calle Florence y la Avenida Garfield está muy transitada, con muchos camioneros girando a la izquierda y un gran volumen de tráfico. Los participantes compartieron que aquí la velocidad y los cambios de sentido son problemas. Los cruces de peatones no son de alta visibilidad.

5. En la intersección de la Avenida Florence y la Avenida Garfield, el tráfico de vehículos muy denso, incluidos camiones, hacía casi imposible mantener una conversación debido al ruido. Los participantes reportaron que la carretera es más fácil de utilizar más tarde por la noche, cuando el volumen de tráfico es menor. Sin embargo, durante el año escolar, el tráfico durante las horas de llegada y salida de la Escuela Primaria Garfield hace que esta intersección sea aún más agitada. Los adultos mayores cruzan esta intersección para acceder a la parada de autobús pero el semáforo para peatones, a diferencia de otros cruces, no emite un sonido audible. Las marcas de la carretera están descoloridas y, aunque está marcada como una ruta para bicicletas, los participantes dijeron que el tráfico pesado hace que andar en bicicleta aquí sea inseguro.
6. La intersección de la Avenida Florence y Avenida Granger tiene un cruce de peatones de alta visibilidad en la Avenida Granger, pero los participantes todavía estaban preocupados por los conductores que no cedían el paso al girar desde la Avenida Florence. El pavimento de la Avenida Florence, inmediatamente frente a la Avenida Granger, está deteriorado debido al intenso tráfico de camiones y tiene muchos baches que son peligrosos para los ciclistas.
7. Hay un conjunto completo de cruces peatonales de alta visibilidad en la intersección de la Avenida Florence y Camino Perry. Durante el taller, los participantes vieron a un ciclista en su viaje durante el atardecer hacia el este por la Avenida Florence y comentaron sobre su valentía. En esta área, y en toda la Avenida Florence, los carros pueden estacionarse durante dos horas seguidas en el carril más a la derecha (generalmente el tercer carril) en algunos segmentos, lo que hace que el tráfico esquive a los automóviles estacionados. Como se supone que este carril es compartido con ciclistas, esta práctica presenta riesgos para conductores y ciclistas.



ARRIBA: Tráfico en la intersección de la Avenida Florence y Avenida Garfield.

Recomendaciones

Las recomendaciones de este informe se basan en las preocupaciones observadas sobre la seguridad de los peatones y ciclistas, las estrategias del Sistema Seguro y las prioridades de los participantes del taller. Los plazos sugeridos y los recursos necesarios para la implementación se estiman en base a las mejores prácticas generales de seguridad para peatones y ciclistas y es posible que la comunidad deba personalizarlos aún más.

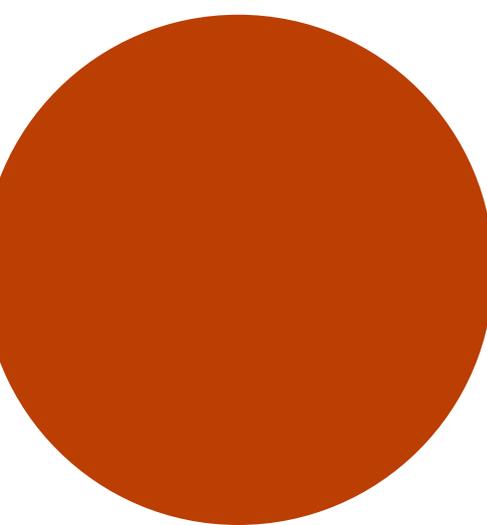
Recomendaciones de la comunidad

Participants offered the following programmatic and infrastructure recommendations to create a safer environment for walking and biking. General priorities included:

- Mejorar la seguridad de los peatones que cruzan prohibiendo girar a la derecha en rojo en las intersecciones principales y cambiando la sincronización de las señales para agregar un periodo de avanzamiento para peatones. Los participantes indicaron la intersección de la Avenida Florence y la Avenida Garfield como una que necesita estas mejoras. También considere agregar fases dedicadas para el giro a la izquierda en las intersecciones sin ellas donde los giros a la izquierda son comunes. No todas las intersecciones grandes los tienen, lo que obliga a algunos conductores a tomar giros rápidos y riesgosos a la izquierda, concentrándose en el tráfico que viene en sentido contrario en lugar de en los posibles peatones que cruzan en el cruce peatonal más alejado. La ciudad también debería considerar agregar avisos rectangulares de luces rápidas destellantes (RRFB por sus siglas en inglés) para alertar a los conductores para que estén atentos y cedan el paso a los peatones.
- Instalar un aviso rectangular de luces rápidas destellantes en la intersección de la Calle Florence y el Camino Perry, en el cruce de peatones este que cruza Calle Florence, para ayudar a los peatones a acceder al Parque Veterans. Esta área también se beneficiaría de un guardia de cruce peatonal durante las horas en que los estudiantes caminan hacia y desde la escuela.
- Considerar mejoras de visibilidad, la eliminación de barreras visuales en la calle para que todos en la calle sean más fáciles de ver en las intersecciones, en la intersección de Calle Florence y la Avenida Granger, especialmente en el lado norte.

- Agregar señales que digan que “las bicicletas pueden usar el carril completo” en las rutas para bicicletas y volver a pintar flechas de compartir el carril, como la Avenida Florence. Se necesita una infraestructura para bicicletas más significativa, como carriles para bicicletas marcados y cajas para bicicletas, a lo largo de este corredor si se pretende que sea una ruta para bicicletas. La ciudad también debe coordinar mejoras en la infraestructura para bicicletas y rutas para bicicletas con las ciudades vecinas y Metro para garantizar que los ciclistas estén mejor conectados con negocios, servicios y otras actividades en toda la región del sureste de Los Ángeles, incluido Bell Gardens.
- Los participantes reconocieron que los altos volúmenes de tráfico, como en la Avenida Garfield y la Avenida Florence por ejemplo, dificultan la eliminación de carriles, por lo que es necesario utilizar otras medidas para calmar el tráfico. Las extensiones de las banquetas podrían respaldar esta necesidad al hacer que los conductores giren más lentamente.
- Identificar formas de dirigir el tráfico hacia las carreteras principales y lejos de las zonas residenciales. Los participantes expresaron que las calles residenciales frecuentemente son utilizadas como atajos por los conductores que exceden la velocidad. Se podrán considerar glorietas para este tipo de calles.
- Los participantes sugirieron que la Calle Florence, cerca del Parque Veterans, sería un buen lugar para realizar eventos de Calles Abiertas, incluido un paseo comunitario en bicicleta.
- La comunidad debería recopilar más datos sobre los volúmenes y rutas de peatones y ciclistas en la ciudad. Tanto el personal de la ciudad como los grupos comunitarios pueden realizar este tipo de recuentos y observaciones. Una vez recopilados, la comunidad debe compartir estos datos con el personal de la ciudad, las escuelas y las comisiones de la ciudad, incluidas las comisiones de [Educación](#) y de [Tráfico y Seguridad](#).
- Los participantes enfatizaron la necesidad de que los funcionarios locales investiguen cómo los \$750 millones de fondos reasignados del [proyecto de expansión de la I-710 recientemente abandonado](#) pueden utilizarse para mejoras capitales dentro de la ciudad. Los fondos fueron declarados para las comunidades del sureste de Los Ángeles a lo largo de la autopista, sin embargo, no está claro cuáles proyectos tendrán prioridad.

- Les participantes recomendaron que los letreros críticos como el letrero de “No ingresar” ([Manual de California sobre dispositivos de control de tráfico](#), letreros R5-1 o R5-1a) que se encuentra en la intersección de Camino Foster Bridge y la Avenida Granger se traduzcan al español, para garantizar que todos en la comunidad entienda lo que significa.
- Les participantes vieron el valor de letreros reflectantes, especialmente las señales de alto, con paneles solares y estuvieron de acuerdo que se necesitan más especialmente dentro de las áreas residenciales.



Coalición para el transporte activo de Bell Gardens

Metas del proyecto:

1. Establecer una coalición activa enfocada en el transporte activo en Bell Gardens convocando regularmente a defensores de la comunidad, residentes, investigadores y funcionarios locales para mejorar la seguridad del transporte activo a través de la exploración de proyectos de transporte, oportunidades para defensa y ordenanzas.
2. Unir las importantes cuestiones del transporte activo, la justicia ambiental y viviendas a través de mensajes, proyectos y políticas unificadas junto con estrategias de transporte activo de Sistemas Seguros .
3. Proporcionarles oportunidades educativas a la comunidad sobre transporte activo para incrementar la participación comunitaria y capacidad de liderazgo en Bell Gardens.

Descripción del proyecto: Les participantes del taller estuvieron de acuerdo en que existe un gran impulso para la justicia ambiental, la contaminación y los proyectos que potencialmente podrían desplazar a las comunidades en las ciudades a lo largo de la autopista I-710. Grupos comunitarios locales como [East Yard Communities for Environmental Justice](#) y [la Coalition for Environmental Health and Justice \(CEHAJ por sus siglas en inglés\)](#) han involucrado a los residentes aumentando el conocimiento sobre los procesos de toma de decisiones que impactan directamente su salud y calidad de vida. Este movimiento de base puede ampliarse aún más centrándose en el transporte activo, ya que formas alternativas de transporte más allá del carro pueden abordar algunas de las cuestiones que se cruzan con la justicia ambiental. Además, con la decisión de Caltrans y el Metro de Los Ángeles en 2022 de abandonar la expansión de la I-710 y los nuevos planes para reasignar \$750 millones en fondos destinados a proyectos de “mejoras de la calidad de vida” en toda la región del sureste de Los Ángeles, los participantes del CPBST expresaron un interés en explorar cómo estos fondos se pueden utilizar para mejorar la seguridad en las carreteras de peatones y ciclistas en Bell Gardens.

Continúa en la siguiente página

Coalición para el transporte activo de Bell Gardens, continuado

Los participantes del taller estuvieron de acuerdo en que la centralización de los proyectos comunitarios en la ciudad de Bell Gardens sería ideal, ya que muchos grupos comunitarios se centran en la región más amplia del sureste de Los Ángeles. Los participantes identificaron organizaciones que sirven como expertos en la comunidad y que les gustaría que se unieran y formaran una coalición comunitaria centrada en la seguridad del transporte activo. Una coalición comunitaria está formada por defensores de la comunidad, residentes, investigadores y funcionarios locales que trabajan juntos para mejorar las condiciones de un problema específico en la ciudad. El trabajo de coalición puede incluir campañas sobre temas de vivienda asequible y transporte activo, soluciones de uso de tierras e inversiones en transporte público.

Posible estrategias de Sistema seguro para usar:

Participación/asociaciones comunitarias, datos, estímulo y educación, infraestructura, rutas seguras a la escuela (SRTS), gestión de la velocidad, poblaciones vulnerables

Pasos de acción:

- 1) Identificar a las partes interesadas claves para convocar a la coalición, incluidos representantes de diferentes experiencias, conocimientos y habilidades, como investigadores, formuladores de políticas, organizadores, estrategias de redes sociales y otros de las redes comunitarias existentes.
- 2) Desarrollar una visión colectiva, metas, e identidad para la coalición convocando un grupo central de tomadores de decisiones.

Continúa en la siguiente pagina

Coalición para el transporte activo de Bell Gardens, continuado

- 3) Identificar esfuerzos de defensa exitosos anteriores en torno a políticas y proyectos locales que hayan sido aprobados dentro de la ciudad para su consideración y evaluación por parte de los miembros de la coalición.
 - a) Como comunidad afectada por los principales corredores de carga y otros sistemas que crean condiciones de vida peligrosas, ya existen redes que abogan por el cambio, como la Coalición para la Salud y la Justicia Ambiental (CEHAJ por sus siglas en inglés). ¿Qué se puede aprender de esta coalición en términos de oportunidades, desafíos y logros?
- 4) Conceptualizar proyectos, campañas y políticas claves que podrían beneficiar a la ciudad en términos de seguridad para caminar y andar en bicicleta.
- 5) Orientar a los miembros de la coalición sobre los siguientes temas que son claves para el tema de transporte activo: el papel del servicio público, quién toma decisiones y políticas relevantes, y proporcionar un contexto comunitario sobre temas de transporte activo.
 - a) Estas conversaciones pueden adaptarse para convertirse en talleres formalizados para la comunidad en general una vez que la coalición tenga la capacidad para hacerlo.
- 6) Desarrollar un plan de participación con mensajes sobre temas claves que serán abordados por la coalición.
 - a) Según los objetivos y la visión identificados por la coalición, ¿con quién debería colaborar la coalición? ¿Cuáles son las necesidades (lenguaje, apropiadas para la edad) para transmitir el mensaje? ¿Qué canales de comunicación se deben utilizar?

Campaña de participación comunitaria para la seguridad de peatones y ciclistas

Metas del proyecto:

1. Incrementar el número de personas que usan transporte activo en Bell Gardens;
2. Mejorar la seguridad a través de la concientización de todos los usuarios de la carretera sobre les personas caminando y andando en bicicleta; y
3. Identificar y trabajar con la ciudad para mejorar las rutas seguras a las escuelas y parque.

Descripción del proyecto: Hay muchas personas que caminan, andan en bicicleta o usan otros modos de transporte activo en Bell Gardens, pero hay relativamente pocos grupos o actividades específicas de Bell Gardens que reúnan a estas personas. Este proyecto pretende cambiar eso al involucrar a la comunidad de varias maneras diferentes para crear una cultura más fuerte de caminar y andar en bicicleta de forma segura.

El Comité de planificación del taller habló sobre tomar la iniciativa en muchas de las ideas para la participación comunitaria a continuación, con el apoyo del departamento de Planificación y Obras Públicas de la ciudad de Bell Gardens en la planificación de demostraciones temporales y mejoras permanentes de infraestructura. Para el trabajo de Rutas Seguras a las Escuelas (SRTS), el Comité de planificación querrá encontrar aliados entre les estudiantes, guardianes, personal escolar y personal del distrito escolar. Es probable que el distrito escolar tenga información sobre los programas de guardias de cruce y qué papel podrían tener les guardias de cruce en una campaña de Rutas Seguras a la Escuela (SRTS).

Posible estrategias de Sistema seguro para usar:

Rodeo de bicicletas, tren de bicicletas, caminata comunitaria o paseo en bicicleta, ruta segura designada, programa Gana una bicicleta, distribución de cascos/luces, calles abiertas, campaña participativa, programa de pasajes seguros, campaña de mensajes de seguridad, programa comunitario SRTS, cruce escolar o comunitario Programa de guardia, Historia callejera, Proyecto de demostración temporal, Autobús escolar ambulante

Continúa en la siguiente página

Campaña de participación comunitaria para la seguridad de peatones y ciclistas, continuado

Los miembros de la comunidad expresaron entusiasmo por planificar la participación comunitaria de inmediato. La mayoría de estas ideas pueden iniciarse en el corto plazo, con el inicio del año escolar académico en el Distrito Escolar de Montebello, y continuar indefinidamente. Lo ideal sería desarrollar una campaña SRTS en las escuelas primarias y secundarias de Suva que sea paralela a actividades en toda la comunidad para obtener participación de guardianes, estudiantes y profesores relacionados con la seguridad de ciclistas y peatones y aprovechar los eventos escolares para compartir los mensajes de la campaña.

Pasos de acción :

- 1) El Comité de planificación puede comenzar diseñando la campaña de participación. Muchas ideas surgieron durante la conversación en el taller, incluyendo:
 - a) Una campaña SRTS puede involucrar a estudiantes y guardianes a través de un autobús escolar ambulante o paseos en bicicleta en grupo. Los participantes del taller sugirieron que [Cudahy proporcione un ejemplo de una comunidad similar que tiene SRTS](#).
 - b) Los eventos del estilo de Calles abiertas o los rodeos en bicicleta pueden ser formas divertidas de involucrar a una amplia variedad de miembros de la comunidad. Los participantes del taller citaron a [CicLAvia](#) como ejemplo. Un evento de este tipo en Bell Gardens podría utilizar una ruta de parque a parque. Para involucrar a la comunidad, se debe incorporar arte público y música y los organizadores deben comunicarse con tiendas de bicicletas, vendedores ambulantes y otras empresas locales para obtener apoyo. Para apoyar el elemento de seguridad del evento y ampliar la participación de la comunidad, se podría incluir capacitación en preparación para emergencias, como la capacitación del CERT. Los elementos específicos para bicicletas podrían incluir un valet para bicicletas y la participación de Instructores certificados por la liga (LCI por sus siglas en inglés) para liderar eventos de seguridad para bicicletas.

Continúa en la siguiente pagina

Campaña de participación comunitaria para la seguridad de peatones y ciclistas, continuado

- c) Las manifestaciones temporales pueden demostrar ideas para hacer que las carreteras sean más seguras al mismo tiempo que involucran a la comunidad y crean conciencia. El Comité de planificación debe trabajar con el personal de la ciudad para identificar ideas y lugares viables para demostraciones temporales. El programa Go Human de SCAG ofrece el [Kit de Piezas](#) con materiales para demostraciones temporales.
- 2) Realizar actividades de alcance. Los participantes notaron la importancia de las redes sociales para la divulgación, citando Instagram como un lugar común para compartir información sobre eventos comunitarios y el ciclismo en el área. El Comité de planificación también debería usar los grupos comunitarios de Bell Gardens que ya existen en línea. Un ejemplo del uso de las redes sociales para la participación comunitaria es el [Mapa Comunitario del SELA](#), que publica información de servicios públicos, como reuniones del consejo municipal.
- 3) Construir grupos comunitarios centrados en la seguridad de los peatones y ciclistas a partir de las personas que han estado involucradas y comprometidas en estas campañas. Estos grupos comunitarios podrían adoptar diferentes formas, mencionando como posibilidades las cooperativas de bicicletas o los grupos de ciclistas. En lo que respecta a la promoción, se mencionó a [La Gente por la Justicia de Movilidad](#) como una organización modelo.
- 4) Involucrar a la ciudad para construir mejoras basadas en estas campañas.
 - a) Esta participación puede ocurrir en muchos entornos, incluyendo eventos similares al taller. Los miembros de la comunidad pueden involucrar a los funcionarios electos haciendo comentarios públicos en las reuniones del consejo. Las comisiones municipales, como las de Educación y de Tráfico y Seguridad, pueden proporcionar otro lugar para involucrar a la ciudad en cuestiones de seguridad para peatones y ciclistas.

Campaña de participación comunitaria para la seguridad de peatones y ciclistas, continuado

- b) Los participantes del taller expresaron su deseo de comprender mejor las prácticas y procedimientos de la ciudad para que puedan identificar barreras procesales para realizar mejoras en la seguridad. El personal de la ciudad debe trabajar con los miembros del Comité de planificación para comunicar cuáles son los mejores métodos para navegar estas barreras.
- c) Los grupos comunitarios desempeñarán un papel esencial en el apoyo a las solicitudes de subvenciones de la ciudad brindando aportes de la comunidad. La ciudad debe involucrar a los miembros de la comunidad en cada paso del proceso de identificación, diseño y planificación de mejoras en la seguridad de peatones y ciclistas.

Recomendaciones del Equipo del proyecto

El Equipo del proyecto recomienda lo siguiente para consideración de las partes interesadas locales.

Integrar informes sobre seguridad a través de Historias de la Vía Pública en los eventos de participación comunitarias

El Equipo del proyecto recomienda que el Comité de planificación colabore con [UC Berkeley SafeTREC](#) para utilizar [Historias de la Vía Pública](#) como una forma de recopilar datos sobre casi choques y otros problemas de seguridad de la carretera. Los grupos comunitarios pueden utilizar la herramienta Historias de la Vía Pública, disponible en inglés y [español](#), para involucrar a los residentes, grupos comunitarios y agencias en la recopilación de información sobre choques de transporte, casi choques y peligros en general. Estas experiencias registradas pueden luego usarse como datos cualitativos para respaldar iniciativas de seguridad en el transporte, como mejoras en intersecciones peligrosas, medidas para calmar el tráfico e instalaciones para bicicletas. Historias de la Vía Pública puede proporcionar una manera para que el Comité de planificación establezca conexiones directamente con aquellos afectados por la violencia de tráfico y puede respaldar los esfuerzos de alcance comunitaria para los proyectos enumerados anteriormente y otros proyectos liderados por la Ciudad. [Bell Gardens ya tiene una gran cantidad de datos de Historias de la Vía Pública](#), pero en su mayoría son de 2018, por lo que las experiencias más nuevas respaldarán con mayor fuerza los esfuerzos del Comité de Planificación. SafeTREC trabaja directamente con organizaciones comunitarias de California para incorporar la herramienta Historias de la Vía Pública en sus proyectos y programas existentes. También ofrecen talleres, seminarios web y asistencia técnica personalizada.

Realizar una recopilación de datos dirigida por la comunidad sobre las tendencias de los ciclistas y peatones

La comunidad debería recopilar más datos sobre los volúmenes y rutas de peatones y ciclistas en la ciudad. Tanto el personal de la ciudad como los grupos comunitarios pueden realizar este tipo de recuentos y observaciones, y brindar capacitación a los miembros de la comunidad sobre cómo realizar este trabajo de campo, como evaluaciones de caminar, toma de notas y seguridad. Una vez recopilados, la comunidad debe compartir estos datos con el personal de la ciudad, las escuelas y las comisiones de la ciudad, incluidas las Comisiones de Educación y de Tráfico y Seguridad.

Apoyar el papel de seguridad en transporte activo de la Comisión de Tráfico y Seguridad

El Equipo del proyecto recomienda que la Comisión de Tráfico y Seguridad de Bell Gardens existente fortalezca su trabajo para abordar las preocupaciones de seguridad de peatones y ciclistas. La seguridad de los peatones y ciclistas debe agregarse explícitamente como un enfoque para la Comisión y el Concejo Municipal debe nombrar miembros adicionales para representar a los peatones, ciclistas y otras comunidades que puedan experimentar una vulnerabilidad desproporcionada al usar la carretera. El Equipo del proyecto recomienda además que las reuniones, deliberaciones y actas de la Comisión estén accesibles en español. La Comisión debería considerar si la creación de un Comité Asesor ad hoc para peatones y ciclistas ayudaría a respaldar el trabajo de la Comisión en estas cuestiones de seguridad. Finalmente, la Comisión debería buscar oportunidades para colaborar con otras Comisiones interesadas, incluidas Planificación y Educación, en temas de seguridad que tengan en común, como los programas SRTS.

Apéndice

- CPBST Presentación de los datos de la visita al sitio
- Presentación de Historias de la Vía Pública
- Datos de Esri
- Para obtener más información sobre las coaliciones enfocadas en el transporte activo, consulte la [Coalición de Calles Activas de Santa Ana](#) (SAAS por sus siglas en inglés). Con sede en Santa Ana, California, SAAS desarrolla liderazgo comunitario organizando eventos comunitarios, colaborando con organizaciones locales y trabajando directamente con funcionarios de la ciudad.

El Historial de Choques que Involucraron a Peatones y Ciclistas en la vecindad de **Bell Gardens**

Visita al sitio del programa CPBST – 1 de junio, 2023

Garrett Fortin, fortinga@berkeley.edu

¿Qué es un choque de peatones?

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

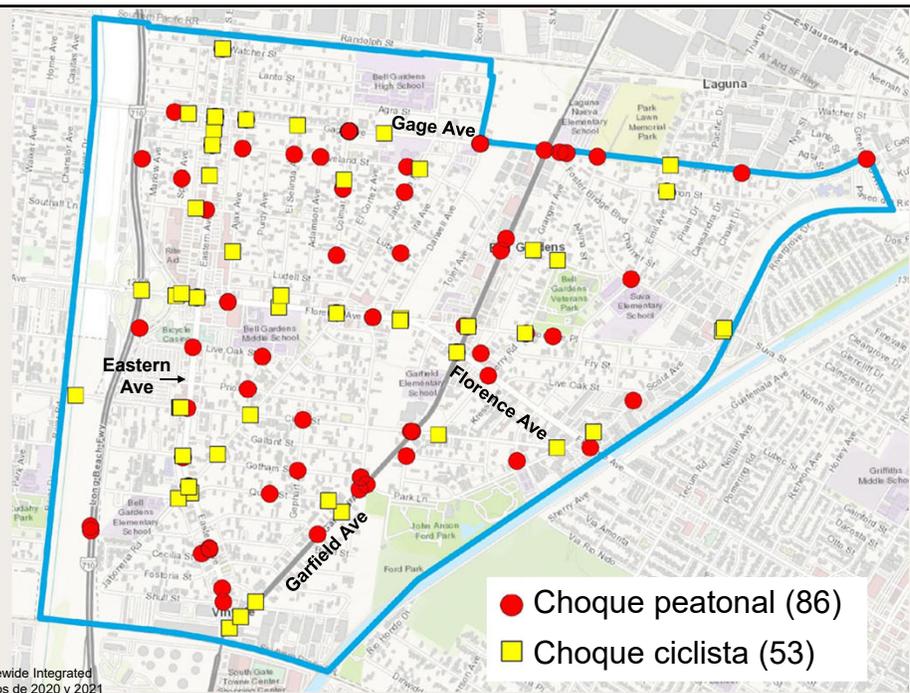


¿Qué es un choque de bicicleta?



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

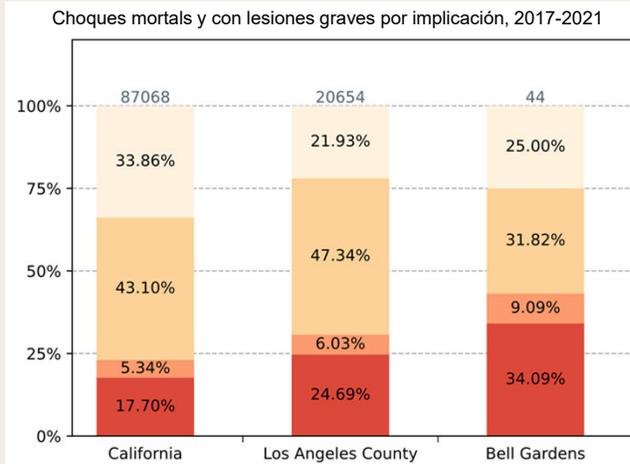
Choques revision en Bell Gardens, 2017-2021



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2017 al 2021. Los datos de 2020 y 2021 son provisionales a mayo de 2023.

¿Cómo se compara Bell Gardens con otras áreas?

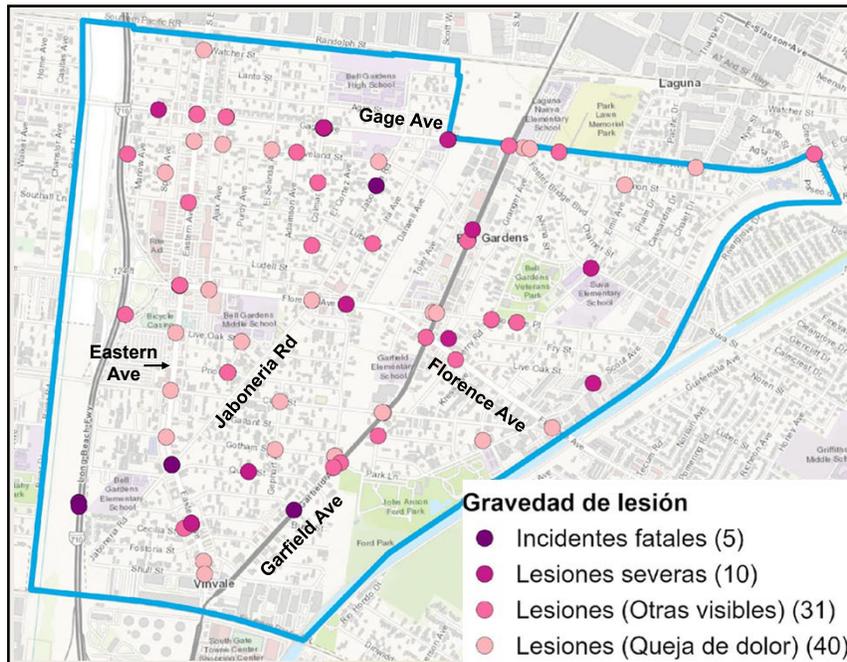
Choques mortales y con lesiones graves por implicación 2017-2021



- Más de 1 de cada 3 choques fatales o graves involucraron a un peatón. Casi el 10% involucró a un ciclista.
- Esta es una proporción muy alta de choques de peatones y bicicletas entre los choques fatales y con lesiones graves, en relación con el condado de Los Ángeles y las cifras generales del estado.



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2017 al 2021. Los datos de 2020 y 2021 son provisionales a mayo de 2023.



Choques de peatones 2017-2021

De los 13 choques fatales o severos fuera de la carretera:

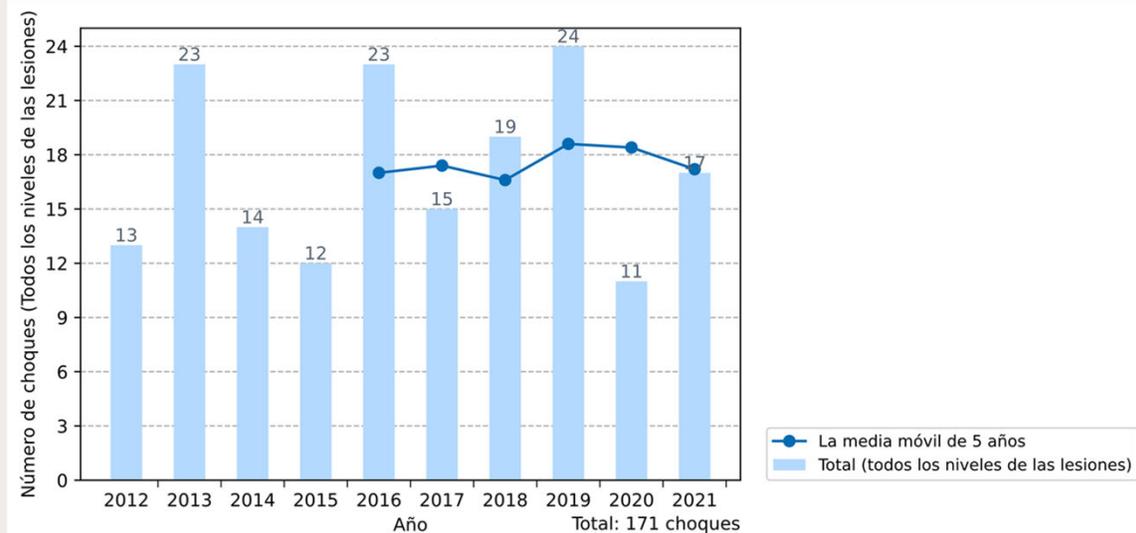
- 3 ocurrieron en Gage Ave
- 2 ocurrieron en Jaboneria Rd (both fatal)
- 2 ocurrieron en Garfield Ave (one fatal)

De los 86 choques de peatones:

- Gage Ave tenía 17
- Florence Ave tenía 14
- Eastern Ave tenía 13

Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2017 al 2021. Los datos de 2020 y 2021 son provisionales a mayo de 2023.

Choques de peatones 2012-2021



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2017 al 2021. Los datos de 2020 y 2021 son provisionales a mayo de 2023.

Choques de peatones 2017-2021 por tiempo de día y día de semana

	lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	Total
09:00PM-11:59PM	2	1	0	0	0	1	1	5
06:00PM-08:59PM	7	2	2	2	1	4	4	22
03:00PM-05:59PM	3	1	4	1	3	4	1	17
Noon-02:59PM	3	4	3	0	4	2	0	16
09:00AM-11:59AM	1	2	3	0	0	1	2	9
06:00AM-08:59AM	2	2	5	2	1	0	0	12
03:00AM-05:59AM	0	0	0	0	0	1	0	1
Midnight-02:59AM	0	1	0	0	2	1	0	4
Total	18	13	17	5	11	14	8	86

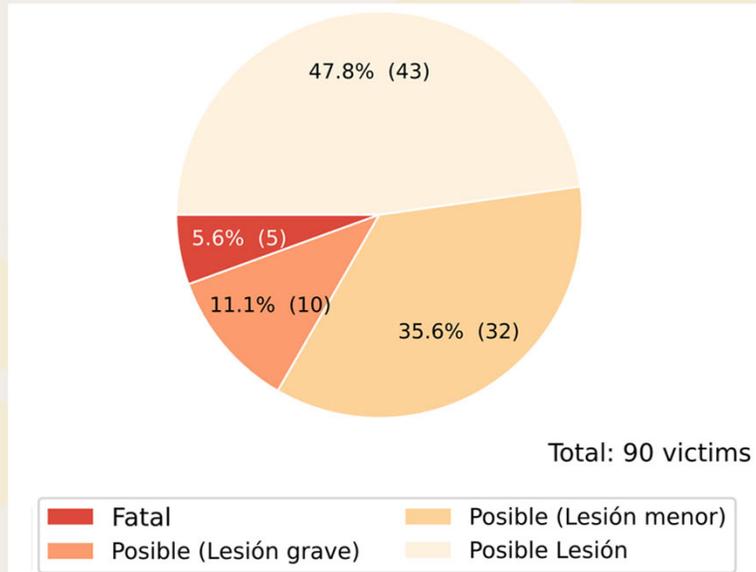
Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2017 al 2021. Los datos de 2020 y 2021 son provisionales a mayo de 2023.

Choques de peatones 2017-2021 por gravedad de las lesiones a las víctimas

90 víctimas resultaron heridas en 86 choques de peatones.

Cinco víctimas sufrieron heridas fatales y 10 sufrieron heridas graves.

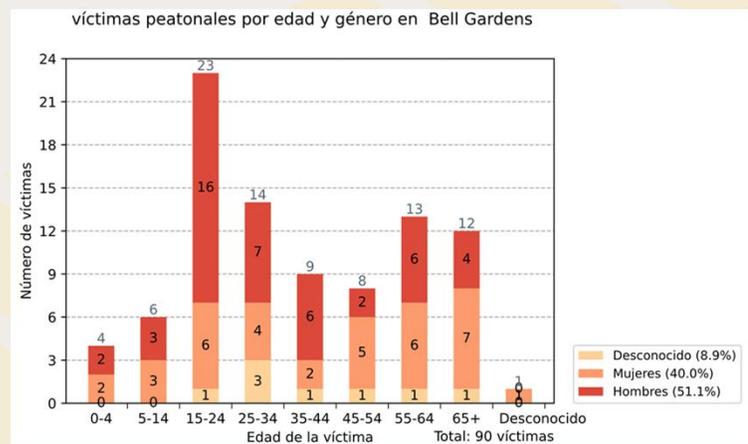
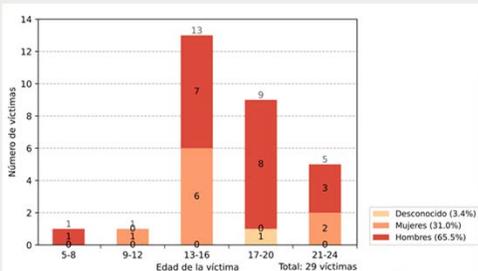
Hubo un número relativamente grande de lesiones peatonales menos graves.



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2017 al 2021. Los datos de 2020 y 2021 son provisionales a mayo de 2023.

Choques de peatones 2017-2021 Por edad y sexo de la víctima

28 víctimas eran menores de 21 años y 12 víctimas tenían 65 años o más.



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2017 al 2021. Los datos de 2020 y 2021 son provisionales a mayo de 2023.

Choques de peatones 2017-2021

Las infracciones más citadas en los choques con heridos

- 34 choques** **21950.** Fracaso por parte del motorista de ceder el paso a los peatones que están en un cruce marcado o no marcado
- 11 choques** **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
- 8 choques** **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.
- 6 choques** **22107.** Dar vuelta o moverse a la derecha o la izquierda peligrosamente en una carretera o sin señal.

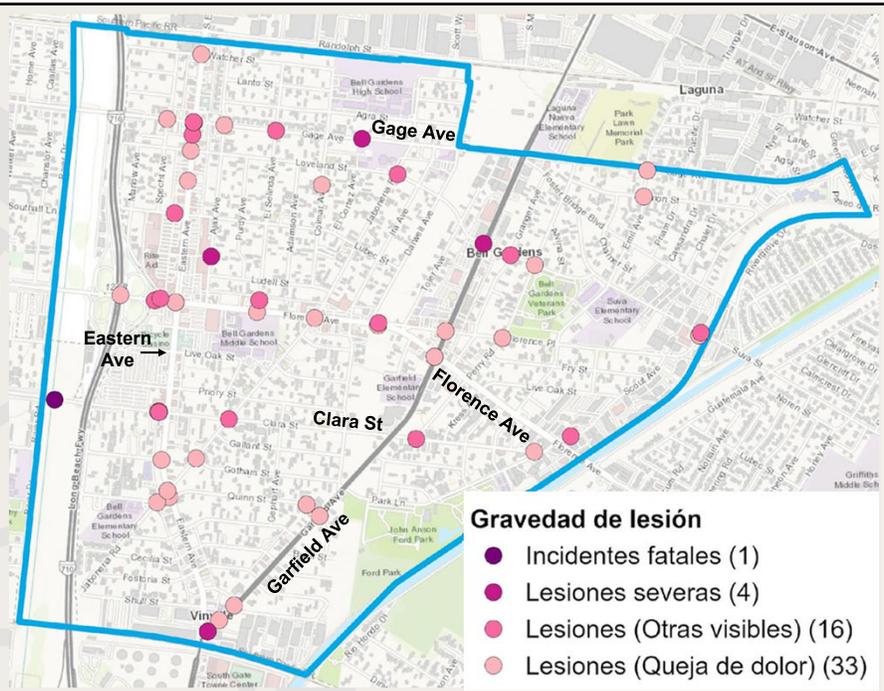
Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2017 al 2021. Los datos de 2020 y 2021 son provisionales a mayo de 2023.

Choques de ciclistas 2017-2021

Hubo un choque fatal, en el puente Clara St sobre el río LA.

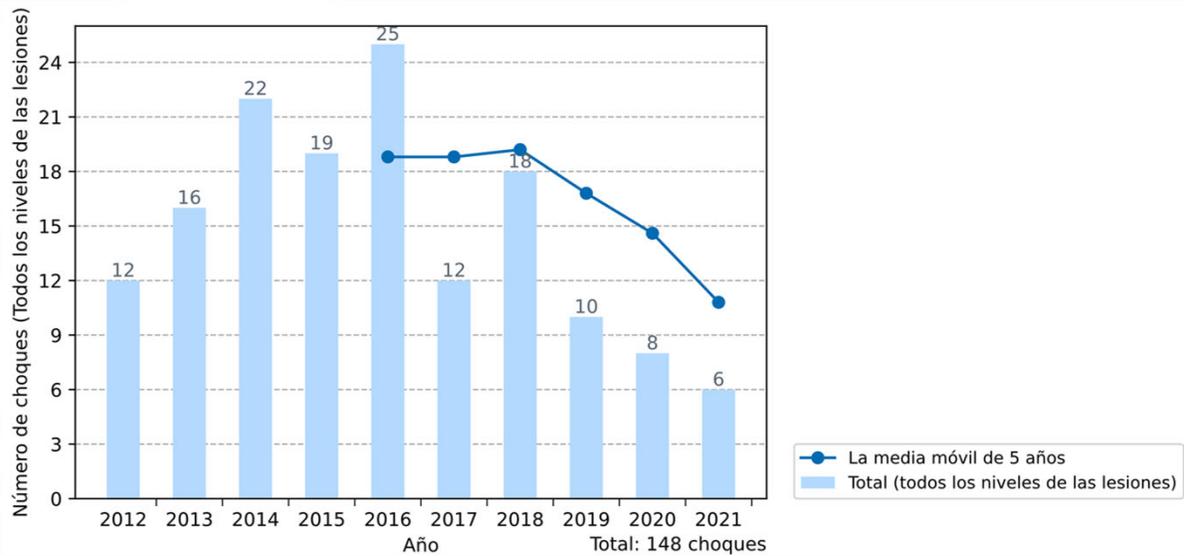
De los 54 choques de ciclistas:

- Eastern Ave tenía 11
- Florence Ave tenía 8
- Garfield Ave y Clara St tenían 6



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2017 al 2021. Los datos de 2020 y 2021 son provisionales a mayo de 2023.

Choques de ciclistas 2012-2021



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2017 al 2021. Los datos de 2020 y 2021 son provisionales a mayo de 2023.

Choques de ciclistas 2017-2021 por tiempo de día y día de semana

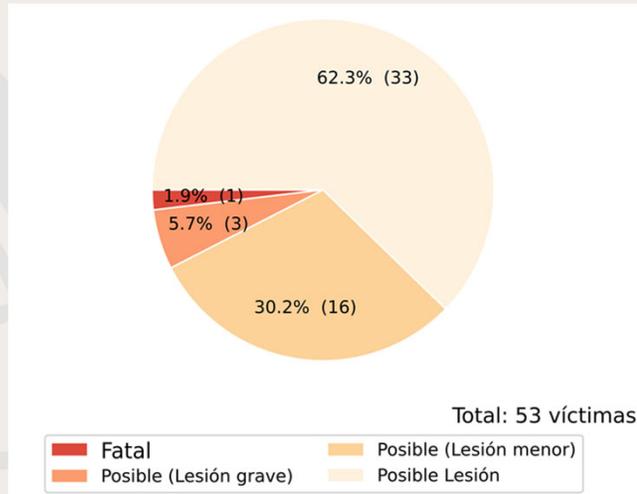
	lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	Total
09:00PM-11:59PM	1	0	2	2	2	0	1	8
06:00PM-08:59PM	2	0	3	1	3	0	2	11
03:00PM-05:59PM	2	3	2	3	0	2	1	13
Noon-02:59PM	1	2	0	1	0	0	0	4
09:00AM-11:59AM	2	2	1	0	2	0	0	7
06:00AM-08:59AM	0	2	2	3	0	1	0	8
03:00AM-05:59AM	1	0	0	0	1	0	0	2
Midnight-02:59AM	0	0	0	0	0	0	1	1
Total	9	9	10	10	8	3	5	54

Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2017 al 2021. Los datos de 2020 y 2021 son provisionales a mayo de 2023.

Choques de ciclistas 2017-2021 por gravedad de las lesiones a las víctimas

Hubo 53 ciclistas lesionados víctimas de estos 54 choques. (Un choque de ciclista hirió a un peatón).

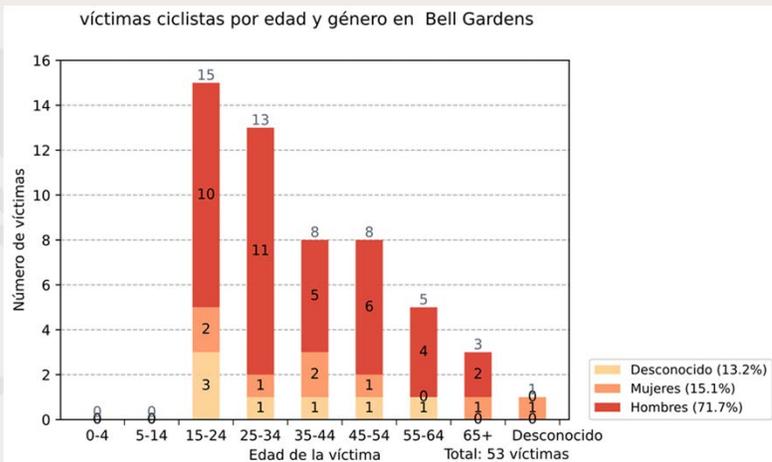
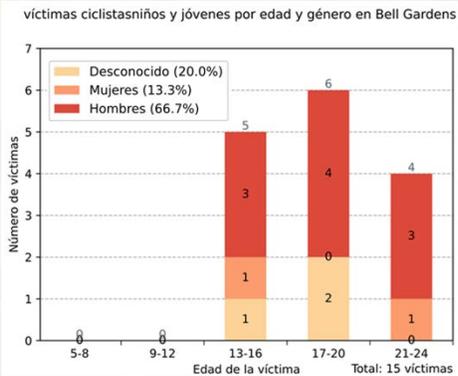
Un ciclista sufrió heridas mortales y otros tres sufrieron heridas graves.



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2017 al 2021. Los datos de 2020 y 2021 son provisionales a mayo de 2023.

Choques de ciclistas 2017-2021 Por edad y sexo de la víctima

11 víctimas eran menores de 21 años. Tres víctimas tenían 65 años o más.



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2017 al 2021. Los datos de 2020 y 2021 son provisionales a mayo de 2023.

Choques de ciclistas 2017-2021

Las infracciones más citadas en los choques con heridos

10
choques

21650. Fracaso de manejar o montar en bicicleta en la mitad derecha de la calle.

7
choques

21804. Fracaso de ceder el derecho de paso por parte del conductor cuando entre o cruce una autopista.

6
choques

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 cuando gira una luz roja.

Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2017 al 2021. Los datos de 2020 y 2021 son provisionales a mayo de 2023.

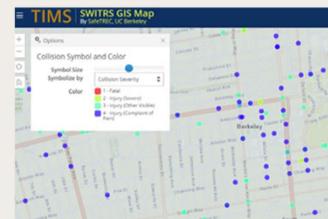
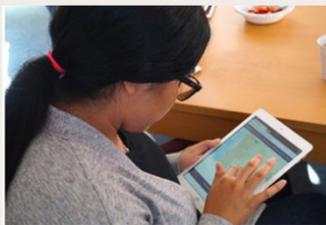
Recursos Adicionales

Historias de la Vía Pública

Street Story es una herramienta para recoger las opiniones de la comunidad sobre cuestiones de seguridad en el transporte.

Comparta en Street Story las historias de los lugares en los que ha sufrido un choque o ha estado a punto de sufrirlo, o los lugares en los que se siente seguro o inseguro al viajar.

streetstory.berkeley.edu



Transportation Injury Mapping System (TIMS)

TIMS es una herramienta basada en la web que permite a los usuarios analizar y mapear los datos del Sistema Integrado de Registros de Tráfico del Estado de California (SWITRS).

Para seguir explorando los datos de colisiones, regístrese para obtener una cuenta gratuita y acceder a las herramientas y recursos de TIMS.

tims.berkeley.edu

Datos de Historias de la Vía Pública: Choques y Casi choques

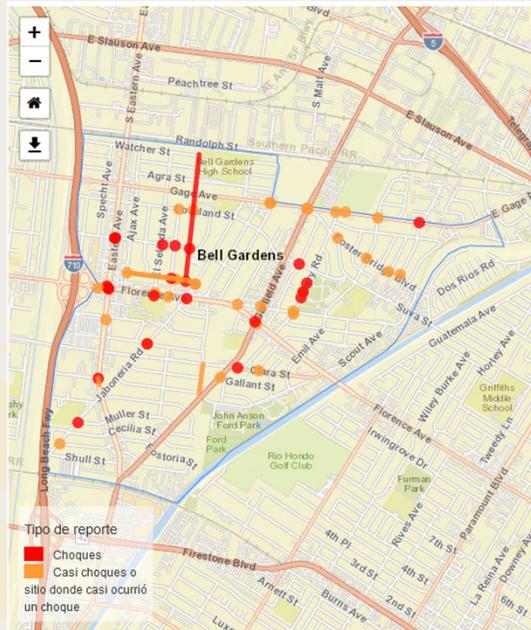
Hay 58 informes de choques o casi choques, incluidos cinco choques peatonales y 13 casi choques de peatones.

Una velocidad insegura es la causa más mencionada de choques y casi choques.

Se informaron muchos choques en las calles laterales, incluidas Lubec St y Perry Rd.

Todas las entradas son de 2018.

Las narraciones están disponibles en streetstory.berkeley.edu



Causa del choque/ o casi choque	Cuentas	Por ciento
alguien viajó a una velocidad insegura	20	24 %
la falta de ceder el derecho de paso	15	18 %
otro	15	18 %
la(s) señalización, señales o marcas no funcionaban o faltaban	12	14 %
la falta de iluminación	8	10 %
falta de carriles/o senderos para bicicletas/ o en condición de deterioro	3	4 %
la carretera estaba curvando, y no pude ver lo que venía	3	4 %
falta de banqueta/ o en condición de deterioro	2	2 %
calle agrietada/ o desnivelada	2	2 %
hubo un obstáculo en el camino de alguien	2	2 %
había grava suelta, hielo o agua en la carretera/o banqueta	1	1 %
Total	83	

Datos de Historias de la Vía Pública: Lugares peligrosos o seguros

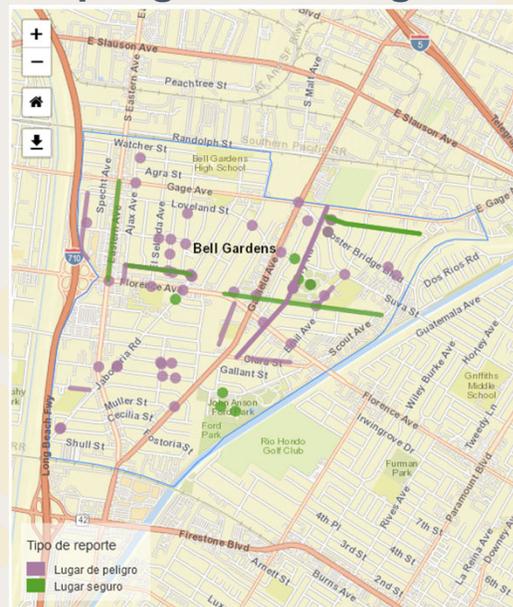
Hay 58 informes de peligros, de los cuales 20 mencionaron caminar y 22 mencionaron modos múltiples.

Unas velocidades inseguras fue el peligro más mencionado, seguido de la falta de iluminación y la falta de ceder el derecho de paso.

Las banquetas seguras fueron el atributo más mencionado de los lugares seguros.

Todas las entradas son de 2018.

Las narraciones están disponibles en streetstory.berkeley.edu

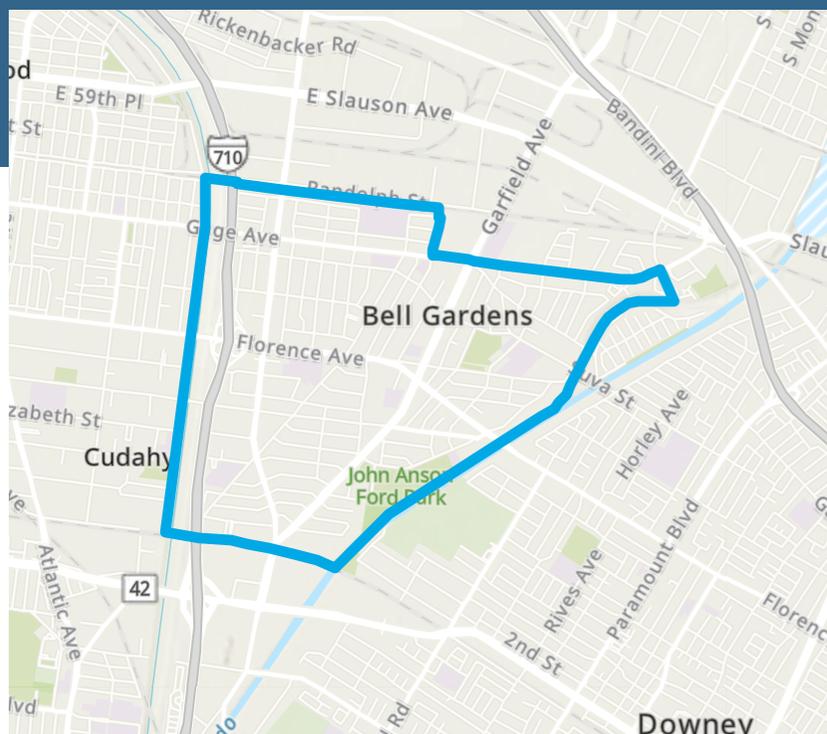


Causa del peligro	Cuentas	Por ciento
velocidades inseguras	36	32 %
la falta de iluminación	18	16 %
la falta de ceder el derecho de paso	18	16 %
otro	12	11 %
la(s) señalización, señales o marcas no funcionaban o faltaban	9	8 %
hubo un obstáculo en el camino de alguien	8	7 %
calle agrietada/ o desnivelada	6	5 %
falta de banqueta/ o en condición de deterioro	4	4 %
Total	111	

Causa del sitio seguro	Cuentas	Por ciento
hay banquetas seguras	8	38 %
buena iluminación	5	24 %
velocidades de vehículo bajas	3	14 %
velocidades seguras	2	10 %
la(s) señalización, señales o marcas viales funcionan bien	2	10 %
carriles y senderos para bicicletas seguros	1	5 %
Total	21	

Bell Gardens

Community Pedestrian and Bicycle Safety Program



Key Facts



22%

Households with 1+ Persons with a Disability

Vulnerable Population



8%

Population 65+



12%

Households without a vehicle



25%

Households Below the Poverty Level

Commute Profile



4%

Took Public Transportation



12%

Carpooled



2%

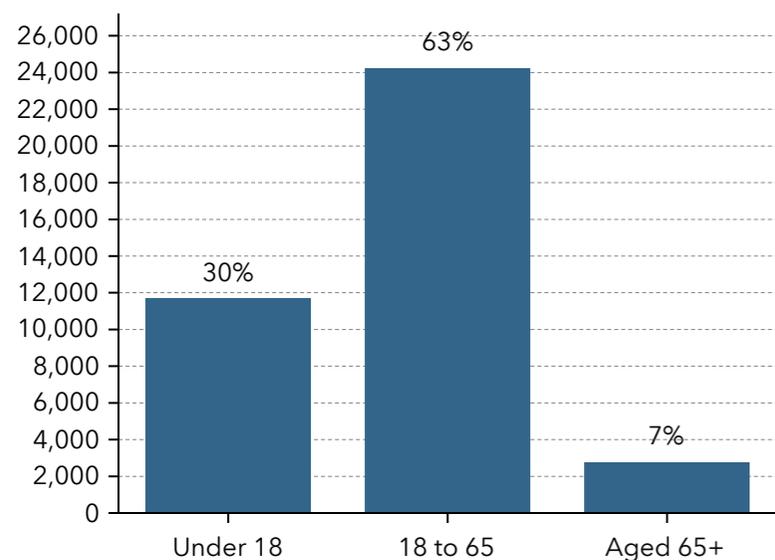
Walked to Work



1%

Bike to Work

Population by Age



2023 Race and Ethnicity (Esri)

The largest group: Hispanic Origin (Any Race) (96.49)

The smallest group: Pacific Islander Alone (0.06)

Indicator ▲	Value	Diff
White Alone	13.66	-17.44
Black Alone	0.69	-7.21
American Indian/Alaska Native Alone	3.22	+1.58
Asian Alone	0.68	-14.79
Pacific Islander Alone	0.06	-0.18
Other Race	62.42	+33.91
Two or More Races	19.28	+4.15
Hispanic Origin (Any Race)	96.49	+47.36

Bars show deviation from 06037 (Los Angeles County)

Household Income (2021)

Median Household Income	\$50,879
Household Income less than \$15,000	1,028 (10%)
Household Income \$15,000-\$24,999	1,034 (11%)
Household Income \$25,000-\$34,999	1,134 (12%)
Household Income \$35,000-\$49,999	1,606 (16%)
Household Income \$50,000-\$74,999	2,184 (22%)
Household Income \$75,000-\$99,999	1,354 (14%)
Household Income \$100,000-\$149,999	929 (9%)
Household Income \$150,000-\$199,999	419 (4%)
Household Income \$200,000 or greater	159 (2%)

Gracias por su interés en el Programa comunitario de capacitación en seguridad para peatones y ciclistas.

Para mas información por favor visite:
<https://safetrec.berkeley.edu/programs/cpbst> or
<https://www.calwalks.org/cpbst>

Si tiene preguntas, envíe un correo electrónico:
safetrec@berkeley.edu or cpbst@calwalks.org

Este informe fue preparado en colaboración con la Oficina de Seguridad de Tráfico de California (OTS, por sus siglas en inglés). Las opiniones, hallazgos y conclusiones expresadas en esta publicación son las del autor(es) y no necesariamente las de la OTS.



Berkeley **SafeTREC**