

Taller Comunitario para la Seguridad Peatonal y Ciclista

Escuela Primaria Harvard, Hollywood

Creando Calles más Seguras para Peatones y Personas en Bicicletas



Este informe se preparó en cooperación 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 aquellas de los autores y no necesariamente las de OTS.

Reconocimientos

Gracias al Comité de Planificación por invitarnos a su comunidad y colaborar con nosotros para hacer de Hollywood un lugar más seguro para caminar y andar en bicicleta. En particular, sus contribuciones impulsaron discusiones significativamente informadas y fortalecieron los resultados del taller. También queremos agradecer a Valerie Hernandez por brindar interpretación simultánea durante el taller.

También queremos reconocer al pueblo Tongva como los cuidadores tradicionales de la tierra del área metropolitana de Los Ángeles.

Comité de Planificación

Alyssa Vargas

Ciudad de Los Ángeles

Jimmy Valenzuela

Ciudad de Los Ángeles

Luisa Bottari

Volunteers of America Family Source Center

Monica Mooring

Volunteers of America Family Source Center

Rande Smith

Ciudad de Los Ángeles

Este informe fue preparado por:

California Walks

Centro de investigación y educación en transporte seguro de la Universidad de California, Berkeley (SafeTREC por sus siglas en inglés)

Wendy Ortiz

Katherine Chen

Jacqueline Garcia

<https://calwalks.org>

<https://safetrec.berkeley.edu>

Traducido por: Monica Curiel

Este informe se preparó en cooperación 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 aquellas de los autores y no necesariamente las de OTS.

Índice

Reconocimientos	2
Introducción	4
Enfoque de Sistema Seguro	5
<u>Contexto</u>	6
Políticas y Planes Locales	7
Historial de Choques Peatonales y Ciclistas	8
<u>Evaluación de Caminar y Andar en Bicicleta</u>	10
Ruta 1: Bulevar Beverly	10
Ruta 2: Avenida Ardmore	14
<u>Recomendaciones</u>	18
Recomendaciones Comunitarias	18
Recomendaciones del Equipo del Proyecto	22
Apéndice	24

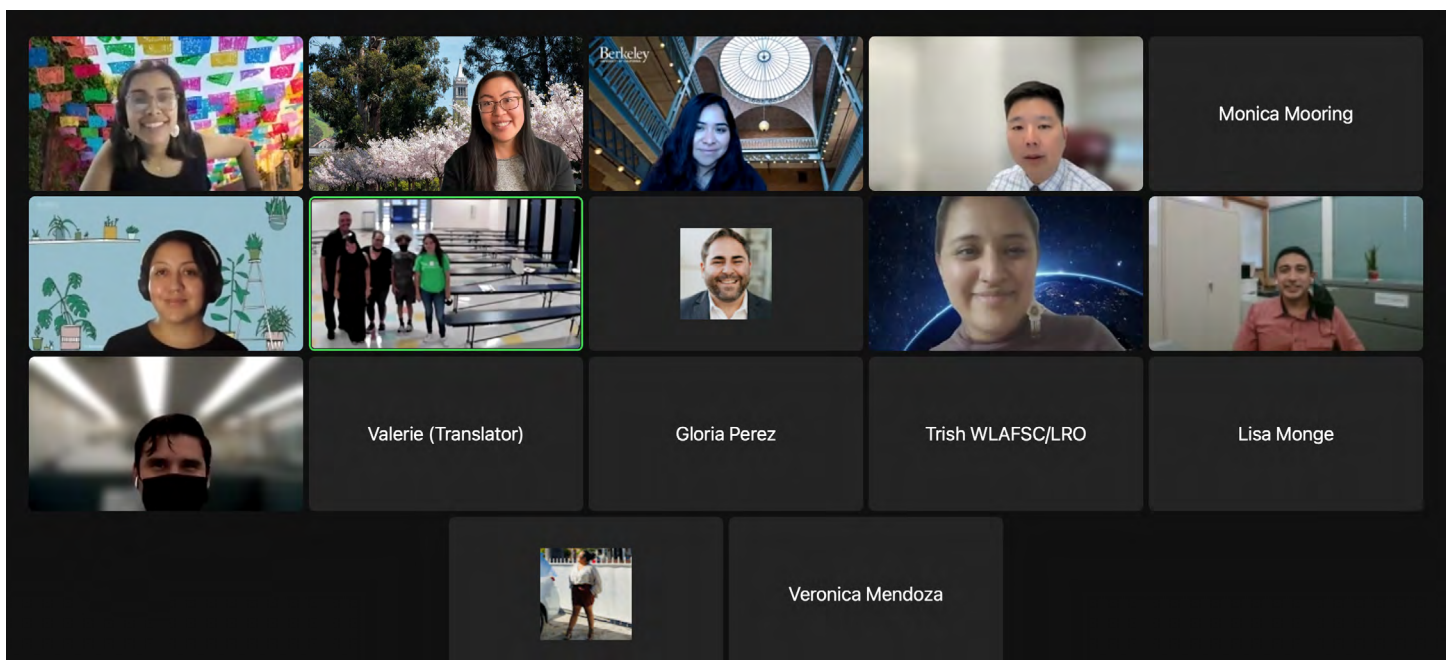
Introducción

El Programa Comunitario para la Seguridad Ciclista y Peatonal (CPBST por sus siglas en inglés) es un proyecto estatal del Centro de investigación y educación en transporte seguro de la Universidad de California, Berkeley y California Walks (Cal Walks). El programa utiliza el Enfoque de Sistema Seguro para involucrar a los residentes y defensores de la seguridad en el desarrollo de un plan de acción informado por la comunidad para mejorar la seguridad de los peatones y ciclistas en sus comunidades y para fortalecer la colaboración con los funcionarios locales y el personal de la agencia. Cal Walks y SafeTREC (Equipo del Proyecto) trabajan con el Comité de Planificación Local, un grupo de partes interesadas como miembros de la comunidad, funcionarios gubernamentales, durante dos o tres meses para desarrollar los objetivos del taller y adaptar el plan de estudios para abordar las necesidades y prioridades de la comunidad. El taller virtual convoca a la comunidad local en general para realizar evaluaciones de caminar y andar en bicicleta en áreas clave de la comunidad, aprender sobre las estrategias del Sistema Seguro para abordar las preocupaciones de caminar y andar en bicicleta, y desarrollar planes de acción preliminar para establecer prioridades de infraestructura y programas comunitarios.

El taller del CPBST de Hollywood se llevó a cabo virtualmente y convocó a 15 participantes el 18 de agosto de 2022, incluyendo residentes, administradores escolares, y representantes del Centro Familiar de Recursos y el Distrito 13 del alcadía municipal. La Oficina de seguridad de tráfico pidió un taller del CPBST para:

1. Desarrollar un movimiento y apoyo para el programa de Rutas seguras a la escuela para la Escuela Primaria Harvard y los alrededores; y
2. Mejorar la seguridad de caminar y andar en bicicleta para los estudiantes que van caminando y andando en bicicleta a la Escuela Primaria Harvard.

El siguiente informe resume los hallazgos del taller y provee recomendaciones de la comunidad y el Equipo del Proyecto para la orientación continua en la implementación del proyecto y programa.

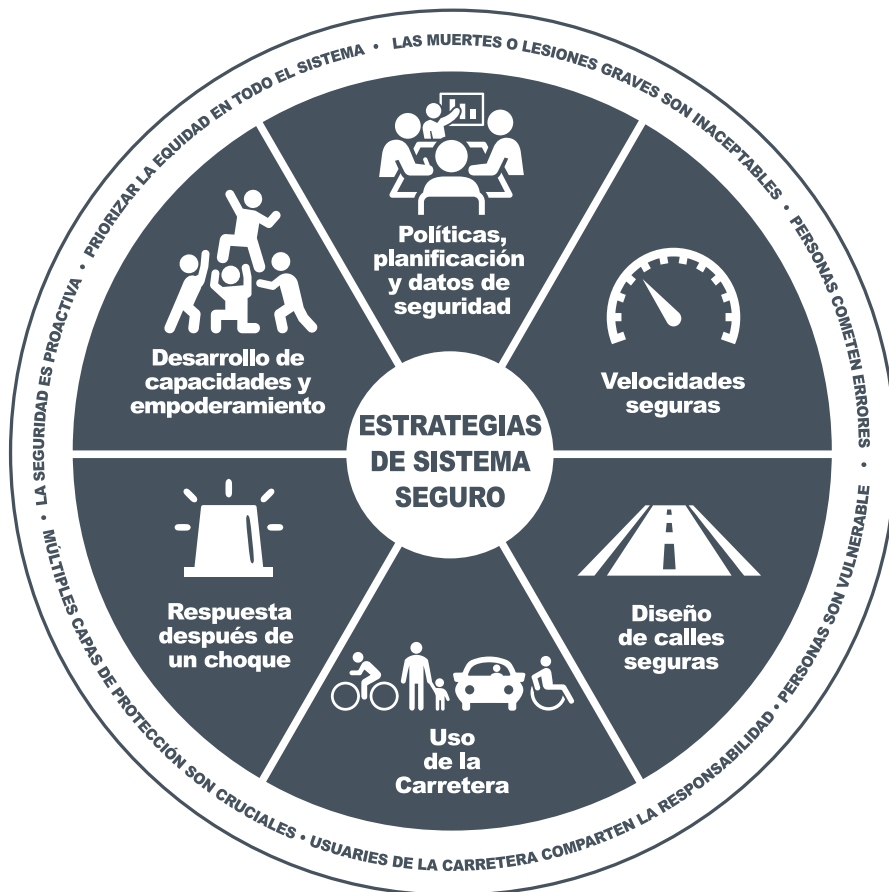


Enfoque de Sistema Seguro

El Equipo del Proyecto adaptó el Marco del Sistema Seguro de la Administración Federal de Carreteras para aumentar su impacto para la participación comunitaria. El Enfoque de 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 la colaboración entre los profesionales del transporte y las comunidades a las que sirven para crear calles seguras para todos. Nuestro Enfoque de Sistema Seguro mejora la seguridad de todos los usuarios de la carretera a través de los principios y las múltiples capas de protección que se ven en el siguiente gráfico.

Para más información sobre el Enfoque de Sistema Seguro, por favor revise nuestro informe de política en: <https://bit.ly/SafeSystemApproach>.

Para aprender más sobre la estrategias del Sistema Seguro, por favor revise nuestras herramientas disponibles en: <https://bit.ly/CPBSTToolkit>.



Contexto

El vecindario de Hollywood es una comunidad ubicada en la ciudad de Los Ángeles en el condado de Los Ángeles. Según las Clasificaciones de choques de OTS, en 2019, Los Ángeles ocupó el primer lugar entre 15 ciudades con un tamaño de población similar en cuanto a muertes o heridas en un choque (con una clasificación de “1” que indica lo peor). Ocupó el cuarto lugar en choques involucrando peatones y el sexto lugar en choques involucrando bicicletas, lo que demuestra una gran necesidad de mejorar la seguridad de peatones y ciclistas.

Dentro del área de enfoque del vecindario de Hollywood en Los Ángeles en 2021, según la herramienta [Esri Community Analyst](#), el 12 por ciento de los hogares incluye al menos un residente con una o más discapacidades y el 19 por ciento de los hogares no posee un vehículo. La mayoría de la comunidad, el 68 por ciento, tiene entre 18 y 65 años, y el 15 por ciento de la comunidad vive por debajo de la línea de pobreza. Muchos residentes dependen del transporte público, caminar, andar en bicicleta o compartir el automóvil para desplazarse por el vecindario y por toda la ciudad, aunque se sienten incómodos dadas las preocupaciones de seguridad, como el exceso de velocidad de los conductores, los cruces peatonales sin señalización y la falta de infraestructura para bicicletas.

Mientras que solo un pequeño porcentaje de la comunidad camina (2.0 por ciento) o anda en bicicleta (0.5 por ciento) al trabajo, casi una cuarta parte (22.1 por ciento) de la comunidad usa el transporte público. Otro 7.5 por ciento de la comunidad viajaba en automóvil compartido.



Una familia cruzando la calle en la Avenida .

Políticas y Planes Locales

En marzo de 2021, la ciudad de Los Ángeles recomendó la adopción del [Plan Comunitario de Hollywood](#) actualizado, que destaca proyectos de infraestructura de vivienda, zonificación, preservación histórica y transporte para combatir el cambio climático y mejorar la sostenibilidad de la ciudad. [Los aspectos climáticos y de sostenibilidad](#) del plan incluyen orientar trabajos y viviendas cerca del transporte público para reducir las millas recorridas por vehículos, así como incentivar áreas de uso mixto y mejorar la accesibilidad para peatones en áreas comerciales. La [Página de recursos del Plan comunitario de Hollywood](#) incluye documentos del plan y mapas de zonificación interactivos junto con seminarios web, hojas informativas y otros materiales de educación populares para brindar más información sobre las actualizaciones propuestas.

[El Plan Específico del Área del Vecindario de la Estación \(SNAP por sus siglas en inglés\) del Distrito Orientado al Transporte del Oeste \(TOD por sus siglas en inglés\) de Vermont](#) describe un área favorable al transporte al establecer reglas generales para el diseño orientado a los peatones. Algunas de estas reglas incluyen diseños que incluyen más sombra, mejor iluminación y más medidas de seguridad en los nuevos proyectos de desarrollo. Este plan también destaca un programa Parks First (Parques Primero) para proporcionar más espacios verdes abiertos al invertir en pequeños parques y jardines en todo el vecindario.

Recursos de datos de SafeTREC gratuitos

El Sistema de cartografía para las lesiones del transporte (**TIMS** por sus siglas en inglés) es una herramienta digital que permite a los usuarios analizar y mapear los datos de choques de California del Registro Integrado Estatal del Tráfico (SWITRS). TIMS proporciona acceso rápido, fácil y gratuito a datos de choques geocodificados. Visite: <https://tims.berkeley.edu>

Historias de la Vía Pública (**Street Story**) es una herramienta de participación comunitaria digital que permite a los residentes y organizaciones comunitarias recopilar información que es importante para la seguridad del transporte, incluidos choques, casi choques, 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 Historias de la Vía Pública. La plataforma y la información recopilada es de uso gratuito y está disponible públicamente en inglés y español. Visite: <https://streetstory.berkeley.edu/es/>

Choques Peatonales

Durante el período de 10 años entre 2012 y 2021, los choques de peatones parecen estar disminuyendo constantemente desde 2016, con una fuerte disminución en 2020 cuando vimos una caída significativa en todos los choques relacionados con las órdenes de cuarentena por COVID-19. En los últimos cinco años de datos disponibles, de 2017 a 2021, los choques de peatones, incluidos seis de siete choques con lesiones graves dentro de los límites del taller, se concentraron en la Avenida Western (14 choques), Avenida Oakwood (11 choques), Avenida Melrose (9 choques) y Avenida Vermont (8 choques). Los choques involucrando peatones se concentraron entre las 3 p.m. y 9 p.m. con la mayoría de los choques en miércoles y viernes. El principal factor de choque para casi la mitad de estos choques peatonales fue por conductores que no cedieron el paso a peatones en un cruce de peatones marcado o no marcado, que se asoció con 21 choques.

De los 47 peatones lesionados en estos 45 choques, hubo cero muertes y siete lesiones graves. El resto sufrió heridas leves. La mayoría de las víctimas (68,1 por ciento) eran adultos en edad laboral en el rango de edad de 18 a 59 años. Los niños de la edad escolar, entre las edades de 5 a 17 años, constituyeron el 12,8 por ciento de las víctimas, mientras que las personas mayores de 60 años constituyeron el 19,1 por ciento. De las personas gravemente heridas, tres eran personas mayores y tres eran adultos jóvenes de unos veinte años.

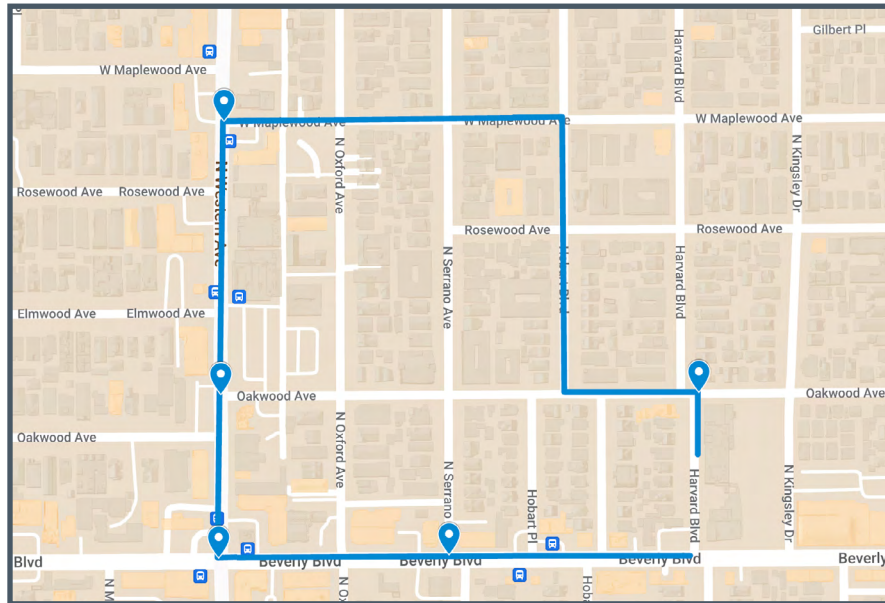
Choques de Ciclistas

Durante el período de 10 años entre 2012 y 2021, los choques involucrando a personas en bicicletas parecían disminuir hasta que los choques aumentaron en 2017 y 2019. En los últimos cinco años de datos disponibles, de 2017 a 2021, los choques de bicicletas se concentraron en la Avenida Melrose (siete choques) y en la Avenida Western, Avenida Clinton y Avenida Normandie con seis choques cada una. No hubo ningún choque de bicicleta fatal y uno con lesiones graves en la Avenida Vermont. De los 30 choques registrados, 9 ocurrieron en viernes y seis en lunes y jueves. Siete de los choques ocurrieron entre las 3 p.m. y 6 p.m. Los factores de choque primarios más comunes para estos choques de bicicletas ocurrieron debido a que los conductores no cedieron el paso al girar a la izquierda o en U (cinco choques); no detenerse en un semáforo en rojo (cuatro choques); y por no ceder el derecho de paso al entrar o cruzar una carretera (cuatro choques).

Entre las 30 víctimas de estos 30 choques de bicicletas, no hubo víctimas mortales, una herida grave y 29 heridas leves. La mayoría de las víctimas (83,3 por ciento) eran hombres. La mayoría de las víctimas (76,6 por ciento) eran adultos que trabajaban en el rango de edad de 18 a 59 años. Los niños en edad escolar constituían el 10 por ciento de las víctimas y las personas mayores de 60 años o más constituían el 13,3 por ciento.

Evaluación de Caminar y Andar en Bicicleta

Durante el taller, el Equipo del Proyecto y los participantes realizaron una evaluación virtual de seguridad para caminar y andar en bicicleta a lo largo de dos rutas que los residentes de la comunidad recorren con frecuencia. Se pidió a los participantes que identificaran los bienes de la comunidad, evaluaran las condiciones de la infraestructura y compartieran cómo los usuarios de las carreteras se relacionan con el entorno construido. El siguiente es un resumen de la evaluación de caminar y andar en bicicleta.



Ruta 1: Bulevar Beverly

El Bulevar Beverly es un corredor principal en Hollywood que observa altos niveles de estrés a causa del tráfico. Las familias viajan a lo largo del Bulevar Beverly en carro, a pie y en bicicleta para ir y venir de la Escuela Primaria Harvard.

Fortalezas

1. En la intersección del Bulevar Beverly/Avenida Serrano, se instalaron marcas de cruce peatonal continental hace algunos años. Los cruces peatonales ahora son más visibles y crean un ambiente más seguro para las personas que cruzan.
2. Hay tres marcas amarillas para cruces peatonales continentales en la intersección de la Avenida Oakwood/Bulevar Harvard para los estudiantes que caminan hacia y desde la Escuela Primaria Harvard. Estos crean una mayor visibilidad entre todos los usuarios de la carretera a medida que las familias viajan hacia y desde la escuela durante la hora de llegada y salida.
3. En el Bulevar Beverly, entre la Avenida Western y la Avenida Normandie, las intersecciones tienen extensiones de la banqueta pintadas para estrechar visualmente la carretera y reducir la velocidad de giro de los vehículos, así como restricciones de estacionamiento que disminuyen la cantidad de carros para mejorar visibilidad de la intersección y de los peatones. Independientemente, los participantes afirman que se necesita hacer más en esta intersección para reducir la velocidad de los conductores.
4. El Bulevar Beverly y la Avenida Western albergan muchas empresas locales y varias líneas de transporte público, incluidos LA Metro Bus y DASH.



IZQUIERDA: La intersección de la Avenida Oakwood/Bulevar Harvard tiene marcas de cruce peatonal amarillas..



DERECHA: Un ejemplo de las restricciones de estacionamiento en la Avenida Oakwood/Paseo Kingsley Norte.



IZQUIERDA: Dos peatones cruzando la Avenida Oakwood/ Avenida Western Norte donde hay muchas empresas locales.

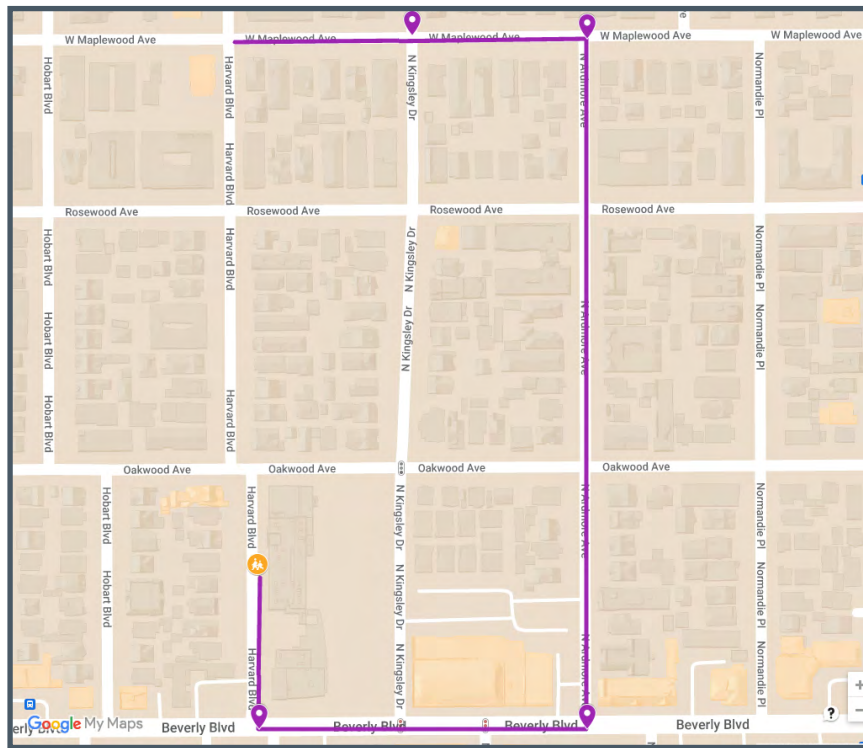
Ruta 1: Bulevar Beverly, continuado

Preocupaciones

1. El Bulevar Beverly es un corredor principal en Hollywood que ve altos niveles de estrés de tráfico. Los conductores a menudo se impacientan con el tráfico y manejan con exceso de velocidad a través del corredor o maniobran peligrosamente alrededor de peatones, ciclistas y otros conductores. Los participantes no se sienten seguros al caminar o andar en bicicleta en el Bulevar Beverly y solo lo hacen cuando frecuentan los negocios a lo largo del corredor.
2. Los tres cruces peatonales entre el Bulevar Beverly/Avenida Western y la intersección del Bulevar Beverly/Calle Wilton Norte no están marcados. Aunque estos tres cruces peatonales son cruces legales para los peatones, no se sienten seguros al cruzar aquí porque los conductores a menudo no ceden el paso a los peatones. Esto conduce a muchos casi choques entre conductores y peatones, especialmente aquellos que corren para tomar el autobús a ambos lados del Bulevar Beverly.
3. La intersección del Bulevar Beverly/Avenida Western Norte es una intersección muy concurrida, con conductores entrando y saliendo de la gasolinera Mobil en la esquina y peatones corriendo hacia y desde las paradas de autobús a ambos lados del Bulevar Beverly. Los giros a la izquierda están restringidos para los conductores en el Bulevar Beverly desde la Avenida Western Norte entre las 7 a. m. y las 7 p. m., excepto los sábados y domingos. Los participantes se sienten inseguros al cruzar en esta intersección porque, aunque los giros a la izquierda están restringidos, los conductores completan el giro a la izquierda mientras los peatones aún están en el cruce de peatones. Esto provoca muchos casi choques entre peatones y conductores que intentan girar rápidamente a la izquierda.



IZQUIERDA, ARRIBA: Un ciclista viaja hacia el norte en la Avenida Western Norte. DERECHA, ARRIBA: Un ejemplo del cruce legal sin marcas en el Bulevar Hobart/Avenida Oakwood. ABAJO: La intersección concurrida del Bulevar Beverly/Avenida Western Norte con cruces peatonales, transporte, y varios conductores.

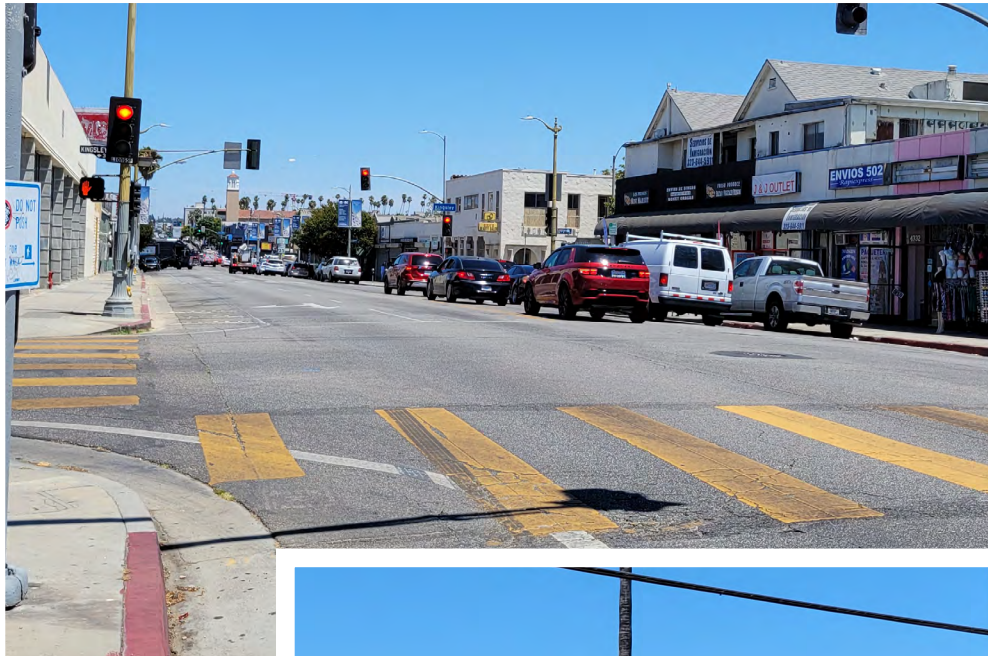


Ruta 2: Avenida Ardmore

La Avenida Ardmore está ubicada a dos cuadras al este de la Escuela Primaria Harvard. Sirve como un conector de norte a sur entre dos vías principales de este a oeste: el Bulevar Beverly y la Avenida Melrose.

Fortalezas

1. Full Service Coffee Company y Cactus Taqueria son negocios locales importantes que frecuentan la comunidad, los maestros y los estudiantes.
2. Los conductores tienden a respetar los límites de velocidad más bajos en la comunidad al norte del Bulevar Beverly porque las carreteras son más estrechas y es un área residencial. Los peatones y ciclistas, por lo tanto, tienden a sentirse más seguros caminando por el vecindario.
3. El cruce peatonal continental en la intersección del Bulevar Beverly/Avenida Ardmore mejora la visibilidad entre todos los usuarios de la vía y hace que los peatones se sientan más seguros al cruzar.
4. En la intersección de Avenida Maplewood Oeste/Paseo Kingsley Norte, se ha implementado pintura de restricción de estacionamiento para mejorar la seguridad de los peatones al mejorar la visibilidad de los usuarios de la vía.



ARRIBA: Un ejemplo del cruce continental en el Bulevar Beverly/Paseo Kinsley. EN MEDIO: Un ciclista circulando cerca del Bulevar Harvard/Avenida Oakwood ABAJO: Un ejemplo de las restricciones de estacionamiento en las áreas residenciales al norte de la Escuela Primaria Harvard en la Avenida Oakwood/ Avenida Oxford Norte.

Ruta 2: Avenida Ardmore, continuado

Preocupaciones

1. El Bulevar Beverly atraviesa Hollywood de este a oeste y tiene altos niveles de estrés de tráfico. Es una vía importante para la comunidad y los viajeros, pero los conductores tienden a acelerar e ignorar el límite de velocidad publicado de 35 mph. Cerca de la Escuela Primaria Harvard, el límite de velocidad es aún más bajo a 25 mph, pero no parece afectar el comportamiento del conductor. Además, también hay mucha conducción distraída (conductores en sus teléfonos), lo que aumenta la gravedad potencial de los posibles puntos de conflicto.
2. Mucha gente corre para cruzar el Bulevar Beverly en la intersección del Bulevar Harvard y Avenida Ardmore. Muy pocas personas se toman el tiempo de caminar hacia el este hasta la intersección señalizada en el Bulevar Beverly/Paseo Kingsley.
3. Los conductores no ceden el paso o se detienen muy rápido y abruptamente dentro de los cruces peatonales marcados y no marcados en la comunidad. Muchas veces, cuando los conductores se detienen dentro del cruce de peatones, invaden el derecho de paso de los peatones.
4. El área residencial al norte del Bulevar Beverly y la Escuela Primaria Harvard carece de rampas accesibles en las banquetas en múltiples intersecciones, incluidas las intersecciones de la Avenida Maplewood Oeste/Avenida Ardmore Norte y la Avenida Maplewood Oeste/Paseo Kingsley Norte.
5. No hay instalaciones para bicicletas en la comunidad y, por lo tanto, no se anda mucho en bicicleta ya que muchas personas no se sienten seguras andando en bicicleta. Aquellos que se ven en bicicleta en el área usan una combinación de banquetas y carreteras. Los participantes compartieron que ven más el uso de patinetas que el uso de bicicletas en el área. Al igual que con los ciclistas, muchas personas en patinetas también circulan por la banqueta.
6. No hay guardias de cruce cerca de la Escuela Primaria Harvard. La falta de este programa de seguridad aumenta las preocupaciones de los padres sobre la seguridad de sus estudiantes. Los padres no se sienten seguros al caminar por el área y les preocupa que la Escuela Primaria Harvard y la ciudad no estén haciendo lo suficiente para mejorar la seguridad de los estudiantes.



IZQUIERDA, ARRIBA: Una señal de límite de velocidad de 35 mph en las afueras de la zona de la Escuela Primaria Harvard. DERECHA, ARRIBA: El cruce de peatones sin marcar en la intersección del Bulevar Beverly/Bulevar Harvard donde cruzan muchos peatones. IZQUIERDA, ABAJO: Un conductor se detuvo en un cruce peatonal continental en la intersección de Paseo Kingsley/Avenida Oakwood. DERECHA, ABAJO: PERSONAS QUE MANEJAN UNA PATINETA ELÉCTRICA DE VIAJE COMPARTIDO EN LA BANQUETA CERCA DE CALLE NORMANDIE.

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 preferencias y 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 adaptarlos aún más.

Recomendaciones Comunitarias

Los participantes del taller fueron divididos en dos grupos para identificar proyectos de infraestructura de Sistema Seguro y programas comunitarios para crear un entorno más seguro para caminar y andar en bicicleta. Los participantes ofrecieron las siguientes recomendaciones para su comunidad. Las siguientes tablas fueron desarrolladas por los participantes del taller e identificadas como de la más alta prioridad.

- Instalar topes de velocidad y señalización de la zona escolar de alta visibilidad en el vecindario que rodea la Escuela Primaria Harvard para ayudar a reducir la velocidad de los conductores;
- Crear más espacios verdes para que los residentes puedan huir del ruido y del tráfico pesado, que pueden incluir áreas sombreadas y bancas para relajar;
- Instalar medidas para reducir las velocidades en la comunidad y desacelerar los conductores y asegurar que cedan el paso a los peatones y ciclistas;
- Desarrollar programas educativos para niños en bicicleta, incluido regalar cascos y educación sobre las normas de tráfico;
- Proporcionar bolsas para desechos gratuitas en la comunidad para que los residentes puedan limpiar los desechos de sus perros;
- Coordinar eventos de limpieza comunitaria para mantener limpia a la comunidad, particularmente alrededor de la Escuela Primaria Harvard;
- Desarrollar una campaña de mensajes de seguridad para la comunidad donde los residentes puedan tomar clases sobre comportamientos seguros para conducir, caminar y andar en bicicleta;
- Contratar a un guardia de cruce para ayudar a las familias a llegar y salir de la Escuela Primaria Harvard de manera segura;
- Formar una coalición de residentes, organizaciones sin ánimo de lucro y otras partes interesadas para evaluar dónde la comunidad podría beneficiarse de las marcas de restricción del estacionamiento en el borde de las intersecciones claves de la comunidad;
- Trabajar con las compañías de patinetas para asegurar que las patinetas no se dejen a mitad de las banquetas; y
- Trabajar con la Ciudad para abordar el problema del estacionamiento en la comunidad, y a la vez priorizar la seguridad de los peatones y ciclistas.

Alentar el Cumplimiento de la Velocidad de los Conductores

Metas del proyecto:

1. Animar el cumplimiento de los conductores con los límites de velocidad publicados a lo largo del Bulevar Beverly, especialmente cerca de la Escuela Primaria Harvard; y
2. Abogar por la instalación de infraestructura que disminuya la velocidad para aumentar la confianza y la sensación de seguridad de los peatones mientras caminan, andan en bicicleta y viajan hacia y desde la Escuela Primaria Harvard.

Descripción del proyecto:

Los conductores que van a exceso de velocidad son una preocupación de seguridad importante para la comunidad de la Escuela Primaria de Harvard y el vecindario en general. Este proyecto abogaría por mejorar el cumplimiento de los conductores de los límites de velocidad establecidos cerca de la Escuela Primaria Harvard. Dentro de la zona escolar, el límite de velocidad señalado es de 25 millas por hora sin embargo, el límite de velocidad aumenta a 35 millas por hora fuera de la zona escolar.

Plan propuesto:

Activar tomadores de decisiones y la comunidad	<ol style="list-style-type: none">1. Escriba a la oficina del representante del ayuntamiento para el Distrito 13 y especifique las intersecciones de preocupación y el deseo de mejoras para calmar la velocidad.2. El Departamento de Transporte de Los Ángeles puede realizar evaluaciones de velocidad en intersecciones claves e identificar posibles infraestructuras para reducir la velocidad, incluidos los cruces peatonales marcados de alta visibilidad.3. Los siguientes recursos son guías para escribir cartas y entregar preocupaciones sobre seguridad:<ol style="list-style-type: none">a. Tips for Writing to Your Elected Officials; (Consejos para escribir a tus oficiales electos)b. How to Write a Letter or Email; (cómo escribir una carta o un correo electrónico)c. Letter Writing Best Practices; (mejores prácticas para la escritura de cartas)d. Los Angeles Department of Transportation's Service Requests. Servicio de Solicitudes del Departamento de Transporte de Los Ángeles
--	---

Continuado en la próxima página

Alentar el Cumplimiento de la Velocidad de los Conductores, continuado

Recomendaciones del Equipo del proyecto	<ol style="list-style-type: none">1. Activar a los administradores, el personal, las familias y los estudiantes de la Escuela Primaria Harvard para crear conciencia sobre la necesidad de calles más seguras. Considerar usar el Día de Caminar a la Escuela, que se celebra anualmente el 12 de octubre para generar conciencia sobre las preocupaciones de seguridad para caminar y andar en bicicleta en la escuela.2. Los siguientes recursos proveen ejemplos de programas comunitarios que aumentan la concientización de seguridad para caminar y andar a escuela en la bicicleta:<ol style="list-style-type: none">a. Walk to School Day: Walk to School Day Planning Your Program in 4 Easy Steps!; Día de Ir Caminando a la escuela: planifica tu programa en 4 sencillos pasosb. A Walking School Bus Training Manual for Safe Routes to School Programs; Manual de formación sobre el autobús escolar andante para programas de rutas escolares segurasc. LADOT Walk to School Day Resources; Recursos de LADOT para el Día de Ir Caminando al Colegiod. Temple Street Slow Jams. Arte y Música en la Calle Temple3. Considerar incluir otros programas y medidas para calmar la velocidad en su carta. El kit de herramientas CPBST describe los programas comunitarios y las mejoras de infraestructura que se enfocan en la gestión de la velocidad.
---	---

Programa de Guardia de Cruce

Metas del proyecto:

1. Comprender el proceso, las barreras y las herramientas necesarias para implementar un programa de guardia de cruce; y,
2. Crear un ambiente más seguro para los estudiantes que caminan hacia y desde la Escuela Primaria Harvard.

Descripción del proyecto:

Este proyecto implementaría un Programa de Guardia de Cruce en la Escuela Primaria Harvard. Los guardias de cruce deben estar ubicados alrededor del perímetro de la escuela, especialmente cerca de las principales intersecciones de interés como el Bulevar Beverly/Bulevar Harvard y Bulevar Beverly/Avenida Ardmore durante las horas de llegada y salida.

Plan propuesto:

Activar tomadores de decisiones y la comunidad	<ol style="list-style-type: none">1. Plantear la necesidad de un programa de guardia de cruce a los administradores de la Escuela Primaria de Harvard para comprender mejor el proceso, las barreras y las herramientas necesarias para implementar el programa.2. Traer un guardia de cruce a la intersección de la Avenida Harvard/Bulevar Beverly donde los estudiantes y sus familias deben cruzar cuatro carriles de tráfico en un cruce de peatones no controlado.
Recomendaciones del Equipo del proyecto	<ol style="list-style-type: none">1. Entregar una Solicitud para Guardia de Cruce al representante de la Oficina de Seguridad y Salud Ambiental (OEHS por sus siglas en inglés) del Distrito Escolar de LA a través de la División de Ejecución y Control de Tráfico de LADOT.2. Usar datos de SWITRS y TIMS y datos cualitativos recopilados de Historias de la Vía Pública para fortalecer la narrativa y hacer el caso para la necesidad de un guardia de cruce cerca a la escuela.3. Lo siguiente son fuentes de financiación y guías de apoyo para un programa de guardia de cruce:<ol style="list-style-type: none">a. El California Active Transportation Resource Center ofrece recursos para guardia de cruce escolares y cursos virtuales de entrenar a los entrenadores gratis;b. El Centro de información para peatones y ciclistas ofrece Elements of an Adult School Crossing Guard Program para guiar el desarrollo de un programa;c. Identifying the Locations Where Adult School Crossing Guards are Needed; y,d. California School Crossing Guard Guidelines

Recomendaciones del Equipo del Proyecto

El Equipo del proyecto presenta las siguientes recomendaciones adicionales para su consideración. Es posible que las partes interesadas locales, como el personal de la ciudad y el Comité de planificación, necesiten revisar las recomendaciones para garantizar que sean apropiadas para el entorno actual para caminar y andar en bicicleta.

Análisis y mejoras de cruces peatonales

El Equipo del proyecto recomienda que la Ciudad de Los Ángeles colabore con el Comité de planificación para realizar una evaluación del estado actual de las marcas de los cruces peatonales en la comunidad de la Escuela Primaria Harvard, especialmente a lo largo de la Avenida Ardmore y Avenida Oakwood. Como compartieron los participantes, muchos de los cruces peatonales legales a lo largo de estas dos calles no están marcados. Aunque los cruces peatonales continentales no resuelven todos los problemas de seguridad en el área, pueden aumentar la conciencia de los conductores sobre los peatones y aliviar los puntos de conflicto entre todos los usuarios de la vía en el área. Las marcas mejoradas de cruces peatonales deben considerarse junto con otras medidas, como Avisos rectangulares de luces rápidas destellantes, guardias de cruce, extensiones de banquetas o señalización fluorescente. A continuación se presentan algunas oportunidades de financiación que podrían apoyar este proyecto:

- El [Programa de Transporte Activo de Caltrans](#) proporciona fondos a las comunidades de California para apoyar proyectos de infraestructura, proyectos que no son de infraestructura y planes para promover modos de transporte activos como caminar y andar en bicicleta.
- [La Oficina de Seguridad de Tráfico](#) proporciona subvenciones para educación y divulgación. Las entidades públicas pueden presentar solicitudes de financiación. Las organizaciones sin ánimo de lucro necesitan una entidad pública como anfitriona de la subvención.
- La [Medida M](#) es un aumento de impuestos permanente sobre las ventas para financiar la expansión del Condado de Los Ángeles. Los fondos se pueden aplicar al sistema de transporte público, incluidas nuevas líneas ferroviarias, mejores carreteras, mejoras a las banquetas, reparación de baches, infraestructura para bicicletas, expansión del sistema de bicicletas compartidas y una red de vías verdes. En Los Ángeles, la Medida M es una posible fuente de financiación para las Mejoras de infraestructura propuestas para Rutas seguras a la escuela para la Escuela Primaria Harvard.

Continuado en la próxima página

Recopilación de datos de Historias de la Vía Pública

El Equipo del proyecto recomienda que el Comité de planificación colabore con [UC Berkeley SafeTREC](#) para usar [Historias de la Vía Pública](#) para involucrar a los residentes, grupos comunitarios y agencias para recopilar información sobre choques de transporte, casi choques, peligros generales y rutas seguras para viajar a la Escuela Primaria Harvard. Muchos participantes del taller trabajaban en la comunidad pero no vivían en el vecindario, por lo que estaban menos familiarizados con la experiencia de caminar y andar en bicicleta en diferentes momentos del día y de la semana o con carriolas y dispositivos de asistencia para la movilidad. Historias de la Vía Pública podría capturar estas experiencias. Estas experiencias registradas se pueden usar como datos cualitativos para respaldar iniciativas de seguridad en el transporte, como mejoras en las intersecciones peligrosas. Historias de la Vía Pública puede proporcionar una manera para que el Comité de planificación establezca conexiones directamente con las personas afectadas por la violencia del tráfico y puede fortalecer los esfuerzos de alcance comunitario para los proyectos enumerados anteriormente y otros proyectos dirigidos por la Ciudad. SafeTREC trabaja directamente con organizaciones comunitarias en todo California para incorporar la herramienta Historias de la Vía Pública en sus proyectos y programas existentes. También brindan talleres, seminarios web y asistencia técnica personalizada..

Apéndice

- *Presentación de los datos de la visita al sitio del CPBST*

Hollywood Pedestrian and Bicycle Crash History

CPBST Site Visit – July 11, 2022
Katherine Chen, kchen@berkeley.edu

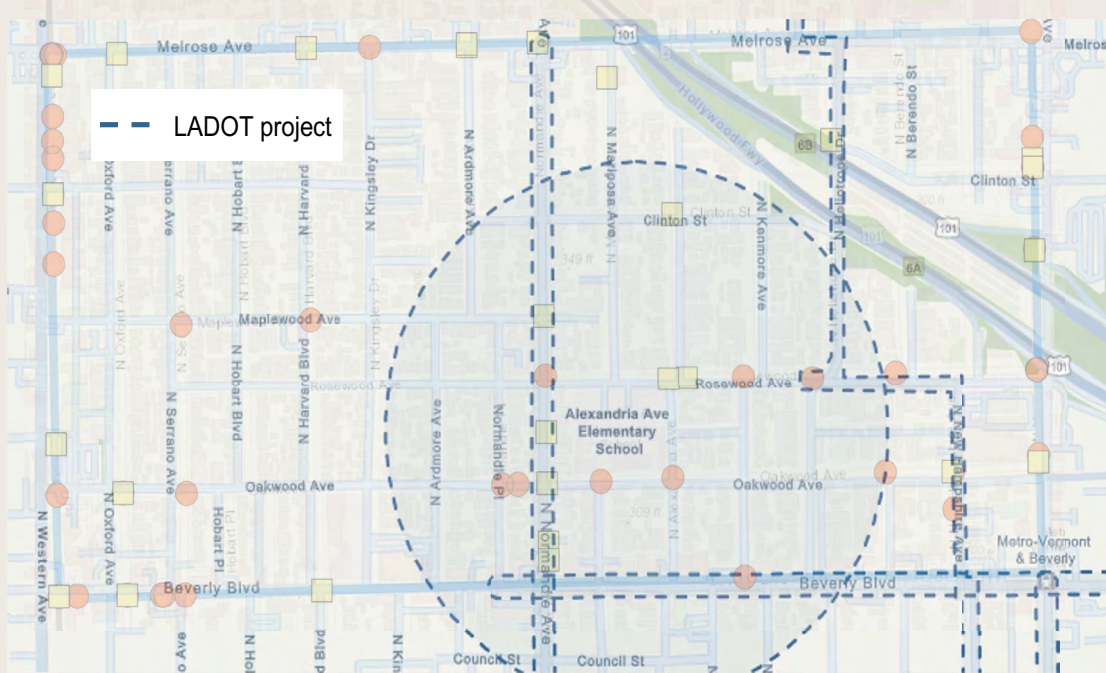
What is a pedestrian crash?

Pedestrian-motor vehicle crash

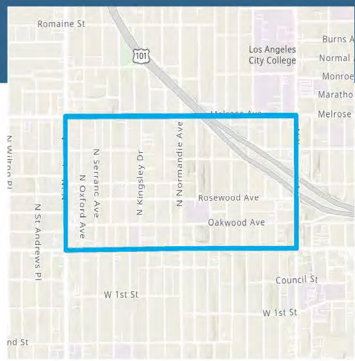
-Includes a person afoot, on a skateboard, stroller, wheelchair, electric assistive mobility device

One crash may result in multiple pedestrian victims

Overview of crashes in Hollywood 2017-2021




Data source: Statewide Integrated Traffic Record System (SWITRS) 2017-2021. 2020 and 2021 data are provisional as of June 2022. LADOT Liveable Streets, accessed July 6, 2022.





Hollywood


Community Pedestrian and Bicycle Safety Program





Key Facts



12%
 Households with 1+ Persons with a Disability



11%
 Population 65+



19%
 Households without a vehicle


15%
 Households Below the Poverty Level


22%
 Took Public Transportation


7%
 Carpooled


2%
 Walked to Work


1%
 Bike to Work

Race and Ethnicity

The largest group: Hispanic Origin (Any Race) (63.26)
 The smallest group: Pacific Islander Alone (0.08)

Indicator ▲	Value	Diff
White Alone	15.05	-16.73
Black Alone	3.08	-4.77
American Indian/Alaska Native Alone	3.04	+1.35
Asian Alone	22.66	+7.29
Pacific Islander Alone	0.08	-0.16
Other Race	44.01	+15.99
Two or More Races	12.09	-2.95
Hispanic Origin (Any Race)	63.26	+15.28

Bars show deviation from Los Angeles County

Household Income (2021)

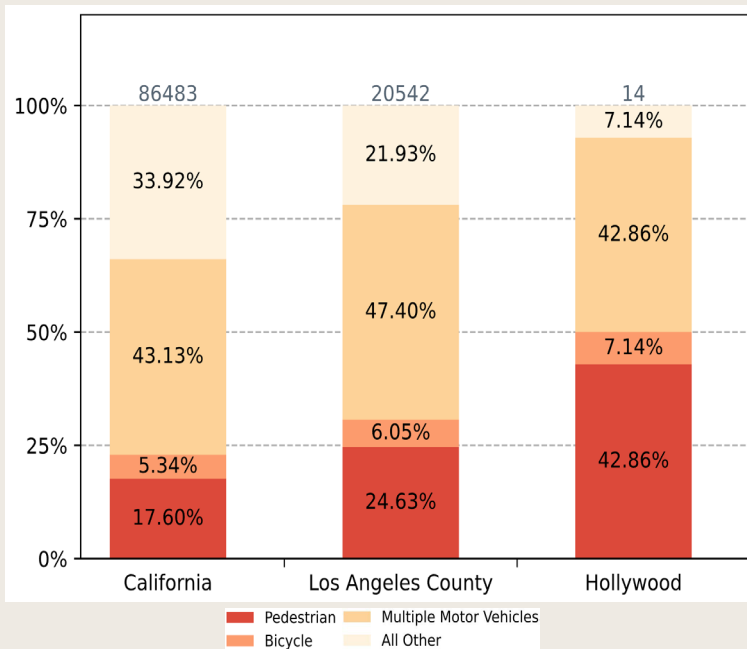
Household Income	Count	Percentage
Median Household Income	\$49,411	
Household Income less than \$15,000	465	9%
Household Income \$15,000-\$24,999	600	11%
Household Income \$25,000-\$34,999	644	12%
Household Income \$35,000-\$49,999	1,025	19%
Household Income \$50,000-\$74,999	1,045	19%
Household Income \$75,000-\$99,999	612	11%
Household Income \$100,000-\$149,999	645	12%
Household Income \$150,000-\$199,999	197	4%
Household Income \$200,000 or greater	177	3%

Population by Age

Source: Esri forecasts for 2021, U.S. Census Bureau, 2015-2019 American Community Survey (ACS) Data. Version 1.8 © 2022 Esri

How does Hollywood compare to other areas?

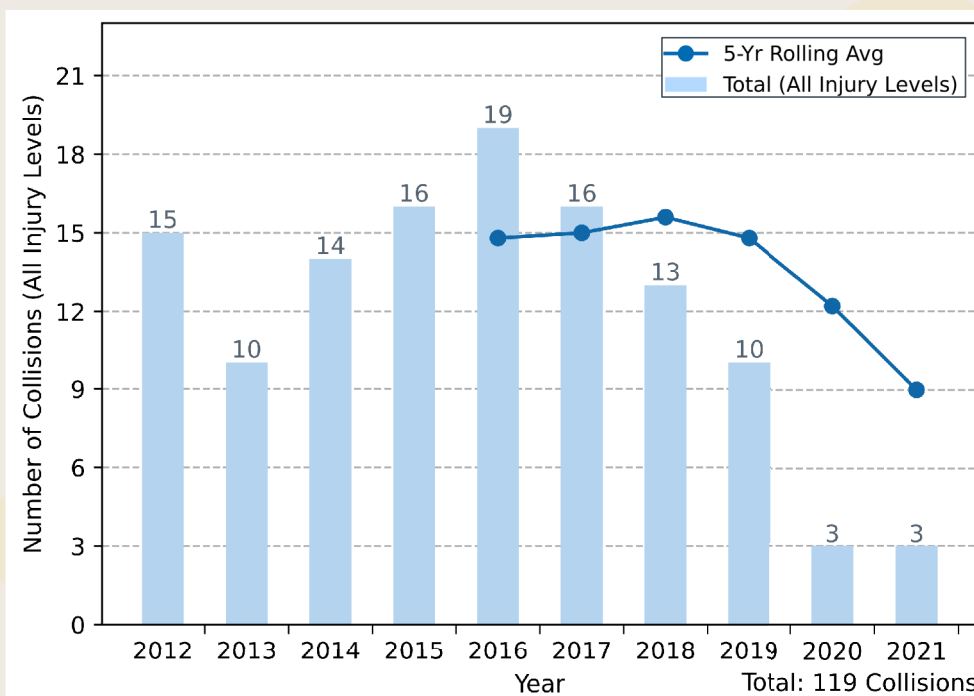
Fatal and Serious Injury Crashes by Involvement 2017-2021



- Half of all fatal and serious injury crashes in Hollywood involved pedestrians or bicyclists.
- There is a very high proportion of pedestrian and bicycle crashes among fatal and serious injury crashes, relative to Los Angeles County and to the state.
 - Pedestrian crash rates in Hollywood are nearly 2x that of LA County and 2.5x that of CA

Data source: Statewide Integrated Traffic Record System (SWITRS) 2017-2021. 2020 and 2021 data are provisional as of June 2022.

Pedestrian Crashes 2012-2021



Data source: Statewide Integrated Traffic Record System (SWITRS) 2012-2021. 2020 and 2021 data are provisional as of June 2022.

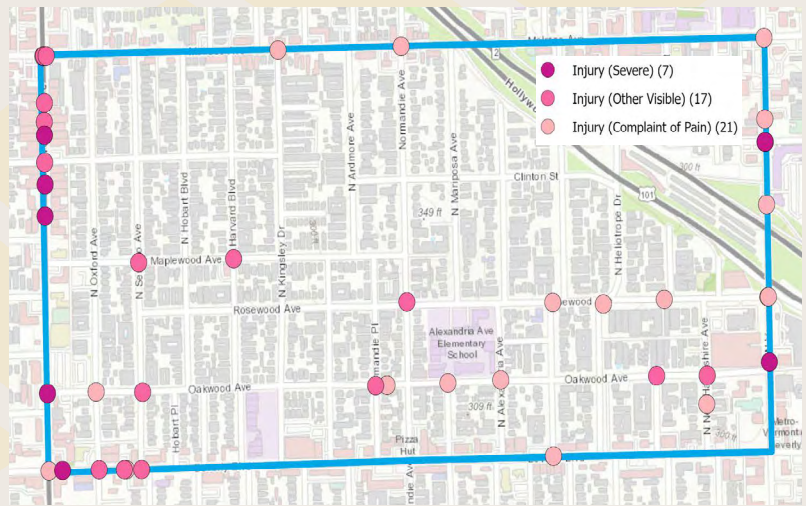
Pedestrian Crashes 2017-2021

There were 7 severe injury crashes:

- 5 crashes at/on Western Avenue
- 2 crashes on Vermont Avenue
- 2 at Oakwood Avenue

Crashes were concentrated on Western Avenue, Oakwood Avenue, and Vermont Avenue corridors

There was a cluster of crashes within 1/4 mile of Alexandria Avenue Elementary and Harvard Elementary



Pedestrian Crashes 2017-2021

By time of day & week

	Monday	Tuesday	Wednesday	Thursday	Friday	Saturday	Sunday	Total
09:00PM-11:59PM	0	3	0	2	1	0	0	6
06:00PM-08:59PM	4	0	4	0	3	0	1	12
03:00PM-05:59PM	1	1	1	2	3	2	2	12
Noon-02:59PM	0	0	1	0	0	0	0	1
09:00AM-11:59AM	0	0	2	0	1	2	1	6
06:00AM-08:59AM	2	1	1	1	2	0	0	7
03:00AM-05:59AM	0	0	0	0	0	0	0	0
Midnight-02:59AM	0	0	0	0	0	1	0	1
Total	7	5	9	5	10	5	4	45

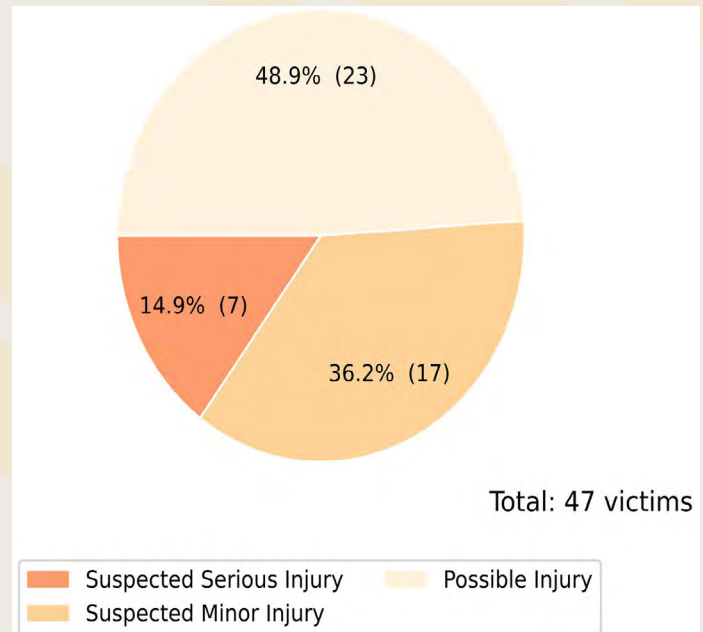
Pedestrian Crashes 2017-2021

By injury severity

47 pedestrians were injured in 45 pedestrian crashes

Relatively low injury severity rate

- 14.9% serious injuries
- 85.1% minor injuries



Pedestrian Crashes 2017-2021

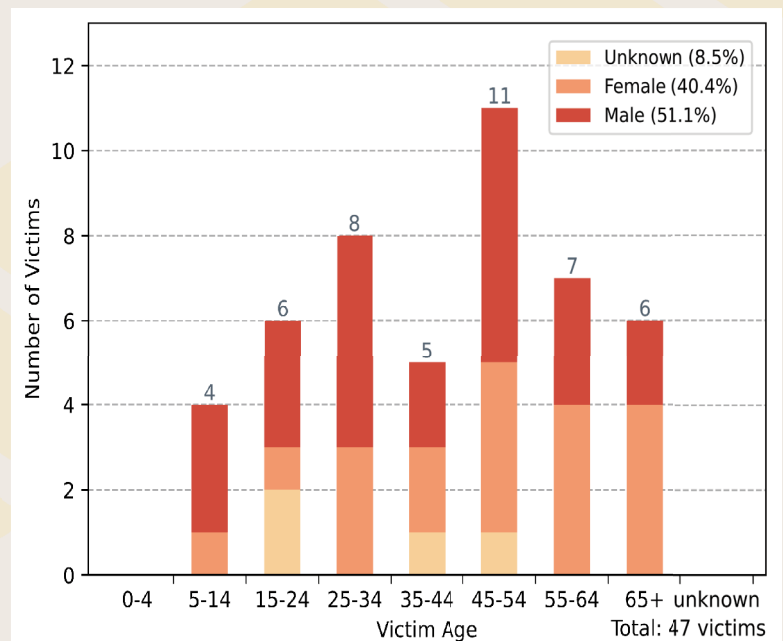
By victim age & gender

6 victims were age 17 or younger

9 victims were age 60 or older

Severe injury victim demographics

- 3 victims age 60 or older
- 3 victims age 20-30
- 4 males; 2 females



Pedestrian Crashes 2017-2021

Most frequently cited violations in injury crashes

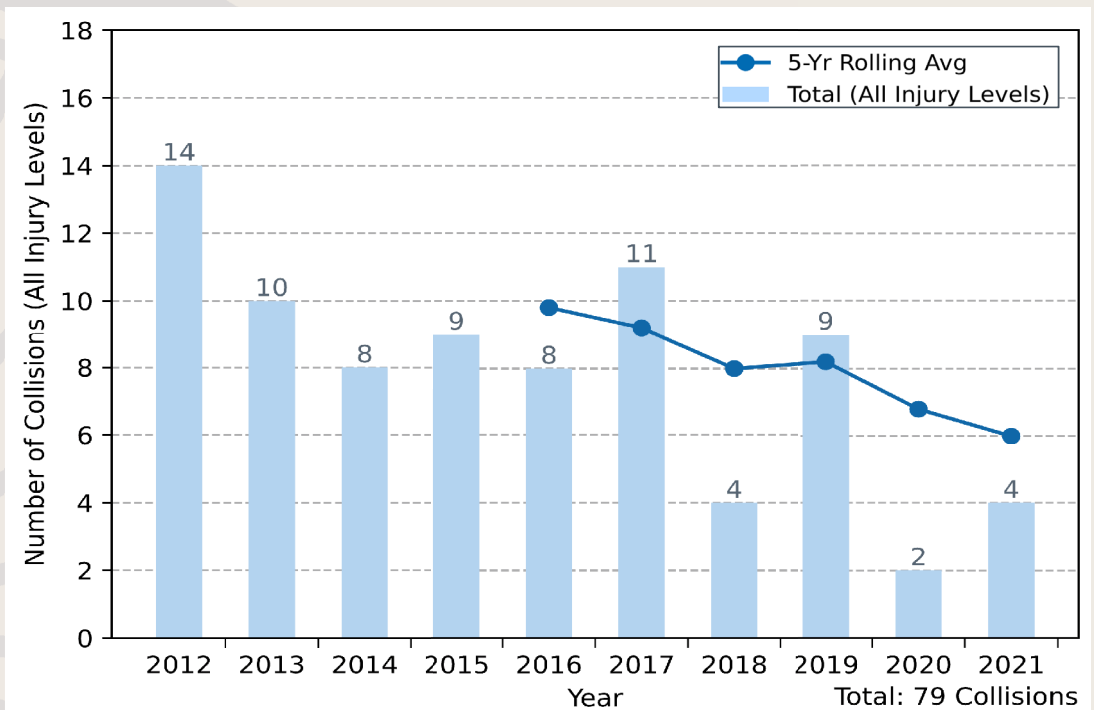
21
crashes

21950. Driver failure to yield to pedestrians at a marked or unmarked crosswalk

7
crashes

21954. Pedestrian failure to yield to vehicles when crossing outside of a marked or unmarked crosswalk

Bicycle Crashes 2012-2021

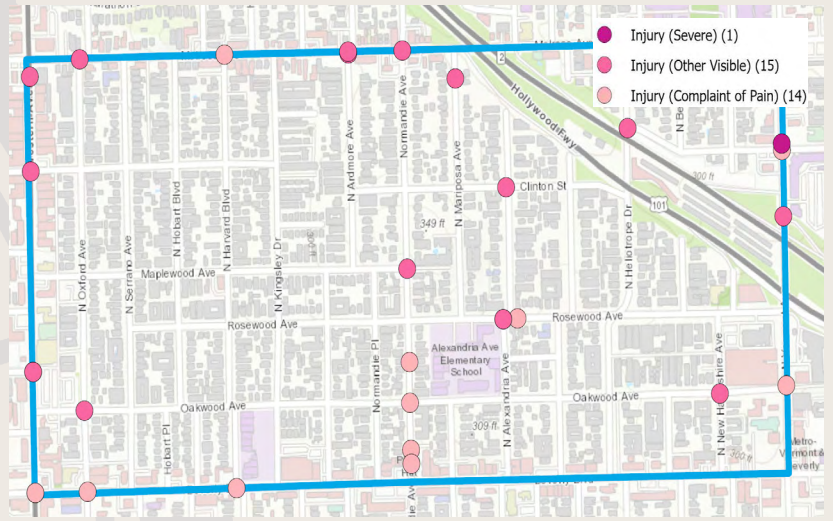


Bicycle Crashes 2017-2021

There was one severe injury crash at Vermont Avenue and Clinton Street

Crashes were concentrated on the North Normandie Avenue and Western Avenue corridors

There was a cluster of crashes within 1/4 mile of Alexandria Avenue Elementary and Harvard Elementary

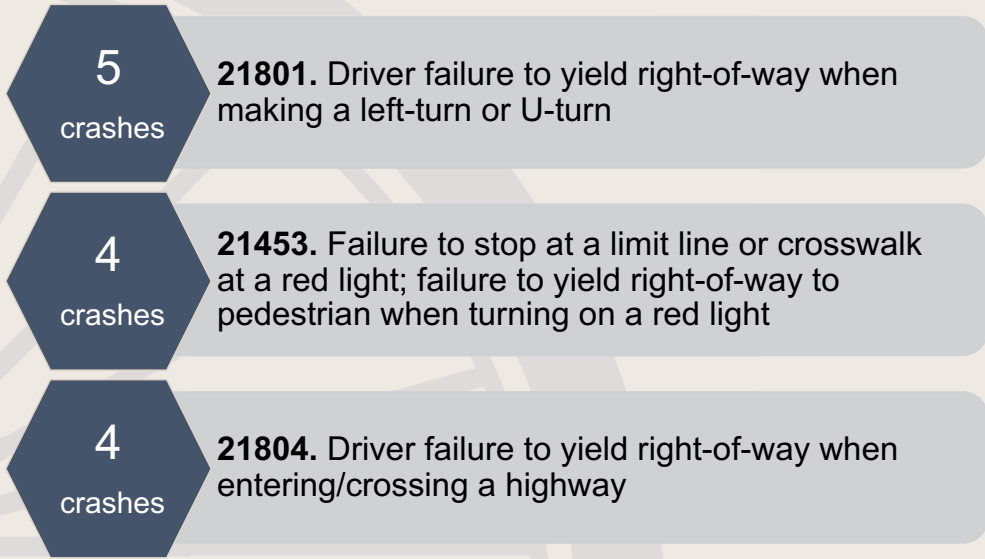


Bicycle Crashes 2017-2021 By time of day & week

	Monday	Tuesday	Wednesday	Thursday	Friday	Saturday	Sunday	Total
09:00PM-11:59PM	1	0	0	0	2	1	1	5
06:00PM-08:59PM	1	0	0	1	1	1	0	4
03:00PM-05:59PM	2	0	1	3	1	0	0	7
Noon-02:59PM	0	0	0	1	2	1	1	5
09:00AM-11:59AM	0	0	0	0	0	0	0	0
06:00AM-08:59AM	1	1	0	1	2	0	0	5
03:00AM-05:59AM	0	0	0	0	1	0	1	2
Midnight-02:59AM	1	0	0	0	0	0	1	2
Total	6	1	1	6	9	3	4	30

Bicycle Crashes 2017-2021

Most frequently cited violations in injury crashes



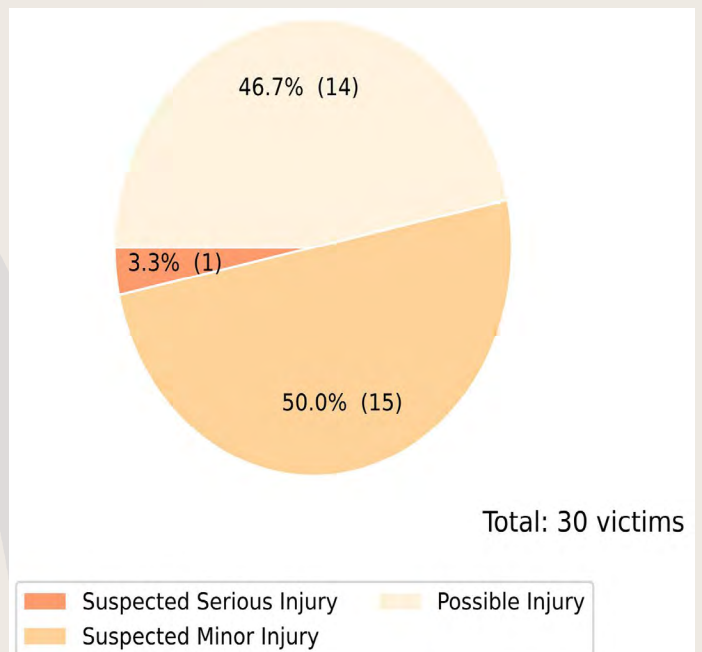
Bicycle Crashes 2017-2021

By injury severity

30 bicyclists were injured in 30 bicycle crashes

Relatively low injury severity rate

- 3.3% serious injuries
- 96.7% minor injuries



Bicycle Crashes 2017-2021

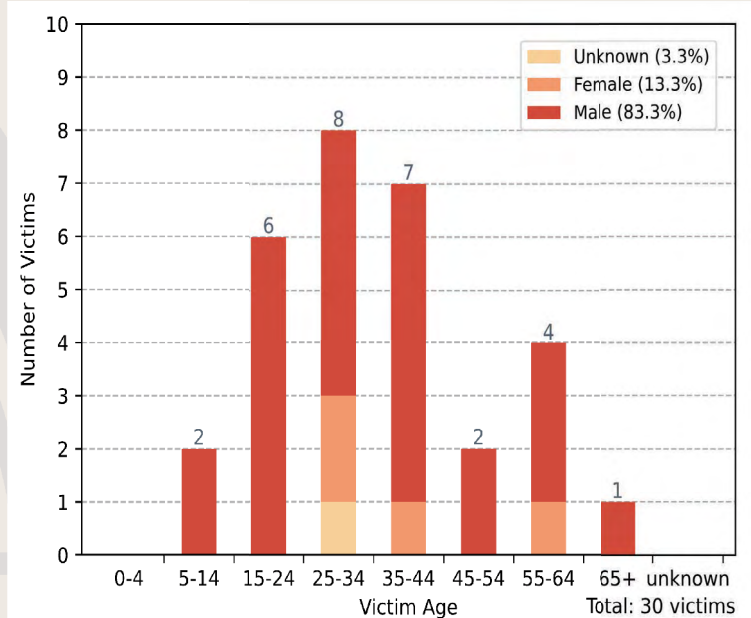
By victim age & gender

3 victims were age 17 or younger

1 victims were age 65 or older

56.7% of victims were males age 20-39

The severe injury victim was a 35 year old male



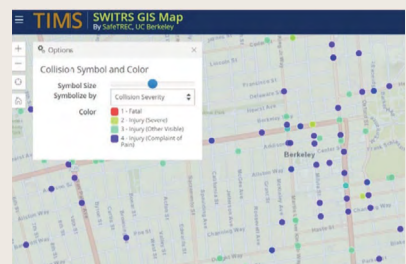
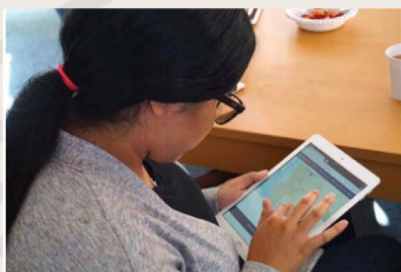
Additional Resources

Street Story

Street Story is a tool for collecting community feedback on transportation safety issues.

Share stories on Street Story of where you've been in a crash or near miss, or where you feel safe or unsafe traveling.

streetstory.berkeley.edu



Transportation Injury Mapping System (TIMS)

TIMS is a web-based tool that allows users to analyze and map data from California's Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS).

To further explore collision data, register for a free account to access the tools and resources on TIMS.

tims.berkeley.edu

***Gracias por su interés en el Programa
comunitario para la seguridad peatonal y
ciclista.***

Para más información, por favor visite:
<https://safetrec.berkeley.edu/programs/cpbst>
o <https://www.calwalks.org/cpbst>