



Resumen y Recomendaciones del Taller de Seguridad Peatonal y Ciclista del Sur Los Ángeles

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



Agosto 2019



Sur Los Angeles, California

Reconocimientos

Agradecemos al Comité de Planificación, un equipo multidisciplinario local encargado de planificar el entrenamiento, por organizar el Entrenamiento Comunitario sobre Seguridad Peatonal y Ciclista en la Escuela Primaria Twentieth Street en Sur Los Ángeles

Comité de Planificación

Genevieve Arce	Concejal de la Ciudad de Los Ángeles, Curren Price
Hannah Caruso	Partnership for Los Angeles Schools
Vicky Frias	Escuela Primaria Twentieth Street
Mario Garcielita	Escuela Primaria Twentieth Street
Carmina Gomez	Los Angeles Walks
Leticia Gonzalez	Escuela Primaria Twentieth Street
Stephanie Hernandez	Partnership for Los Angeles Schools
Maria Carmen Lopez	Escuela Primaria Twentieth Street
Olivia Mitchell	Los Angeles Housing + Community Investment Department
Anabella Sales	Escuela Primaria Twentieth Street
Jennifer Santos	All People's Community Center
Jimmy Valenzuela	Los Angeles Housing + Community Investment Department
Karla Vilchis	Escuela Primaria Twentieth Street

Gracias al Club de Automóviles del Sur de California, Partnership for Los Angeles Schools, y Los Angeles Walks por proporcionar alimentos y refrigerios, y cuidado para la niñez en apoyo de este entrenamiento. Además, un cordial agradecimiento a Valerie Hernández de KTI Translations por proporcionar interpretación simultánea, y a Partnership for Los Angeles Schools por patrocinar la interpretación. Gracias al director Mario Garcielita de la Escuela Primaria Twentieth Street por organizar el entrenamiento en el auditorio de la escuela. Finalmente, gracias a Río Ojas y Yasser Martinez, League Cycling Instructors, por facilitar la evaluación en bicicleta durante el entrenamiento.

Este reporte fue preparado por:

California Walks

Wendy Ortiz

Daniel Gonzalez

Caro Jauregui

<https://calwalks.org/>

UC Berkeley SafeTREC

Ana Lopez

Katherine Chen

Jill Cooper

<https://safetrec.berkeley.edu/>

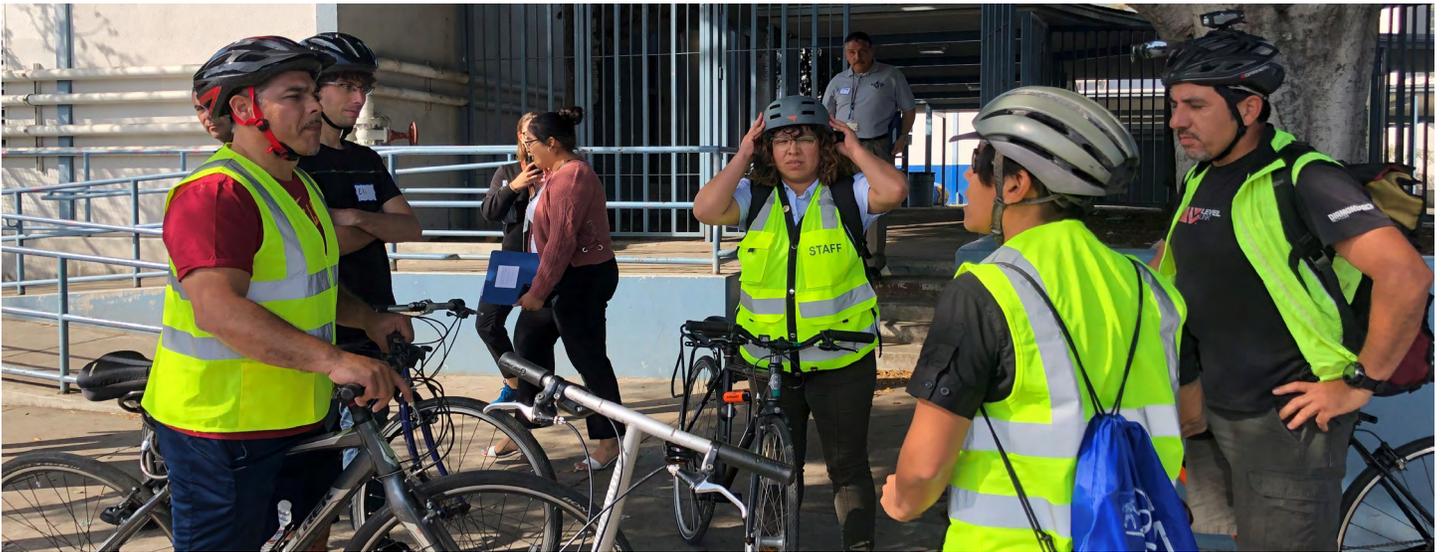
Traducido por:

Libérate



Table of Contents

3	Reconocimientos
3	Comité de Planificación
5	Introducción
6	Proceso de Planificación de CPBST
7	Historial de Choques de Peatones y Ciclistas
7	Choques Peatonales
7	Choques Ciclistas
8	Preocupaciones de Equidad
9	Evaluación Peatonal y Ciclista
9	Rutas
11	Reflexiones
11	Fortalezas de la Comunidad
12	Obstrucciones en la Banqueta
13	Comportamiento de Personas Usando la Calle
14	Falta de Cruces Peatonales de Alta Visibilidad
15	Falta de Alumbrado en Escala Peatonal
15	Accesibilidad por la Ley de Personas con Discapacidades
16	Falta de Infraestructura para Bicicletas
16	Recomendaciones para Mejorar la Seguridad Peatonal y Ciclista
16	Recomendaciones de la Comunidad
21	Recomendaciones de Cal Walks & SafeTREC
24	Apéndice A: Revisión de Planes y Políticas Comunitarias
25	Apéndice B: Recursos
26	Apéndice C: Análisis de Datos



Participantes del taller, junto con el director Mario Garcielita, se preparan para realizar una evaluación en bicicleta

Introducción

Partnership for Los Angeles Schools (Partnership LA), el Comité de Planificación, California Walks (Cal Walks) y el Centro de Investigación y Educación de Transporte Seguro de la Universidad de California en Berkeley (SafeTREC, por sus siglas en inglés) planearon y facilitaron en colaboración un Entrenamiento Comunitario sobre Seguridad Peatonal y Ciclista (CPBST, por sus siglas en inglés) en la Escuela Primaria Twentieth Street en Sur Los Ángeles. El taller se realizó el 2 de mayo de 2019 a partir de las 4:00 a las 7:30 de la tarde y en español para priorizar la participación de la comunidad y las familias. La interpretación del español al inglés estaba disponible para satisfacer las necesidades lingüísticas de la comunidad extendida.

El CPBST es un proyecto conjunto de California Walks y SafeTREC (Equipo del proyecto) que trabaja con las personas residentes locales y defensores de la seguridad para desarrollar un plan de acción impulsado por la comunidad para mejorar la seguridad peatonal y ciclista en sus comunidades mediante la colaboración con personas funcionarias locales y el personal de las agencias involucradas.

El Comité de Planificación identificó un enfoque de Rutas Seguras a la Escuela para la comunidad de la Escuela Primaria Twentieth Street para:

1. Motivar más estudiantes a caminar y andar en bicicleta hacia y desde la escuela;
2. Identificar áreas de preocupación y desarrollar estrategias y prioridades para mejorar la seguridad peatonal y ciclista alrededor de la escuela; y
3. Colaborar con las familias, el personal de la escuela, las organizaciones locales sin fines de lucro y el personal de la agencia involucrada para abogar por la implementación de mejoras de seguridad identificadas durante el CPBST.

El entrenamiento consistió de:

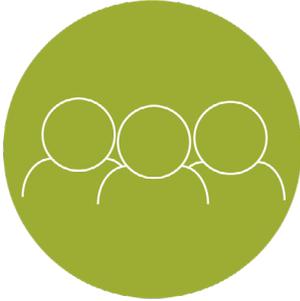
1. Dos evaluaciones peatonales y una en bicicleta a lo largo de tres rutas claves;
1. Un repaso de estrategias para mejorar la seguridad peatonal y ciclista usando el marco interseccional de las 6 E's (en inglés) incluyendo: Equidad y Empoderamiento, Evaluación, Ingeniería, Educación, Ánimo, y Aplicación; y
2. Conversaciones en grupos pequeños de planificación de acciones para priorizar y planificar proyectos necesarios de programas, pólizas, e infraestructura.

Agradecemos a las 35 personas participantes que contribuyeron de manera significativa al taller, incluida Partnership LA, Los Angeles Walks, el personal de la Escuela Primaria Twentieth Street, United Parents for Educational Justice (UPEJ, por sus siglas en inglés), All People's Community Center, Los Angeles Housing + Community Investment Department, Unidad de Asistencia a Víctimas de la Oficina del Abogado de la Ciudad de Los Ángeles, Oficina del Concejal Curren Price y Departamento de Policía de Los Ángeles.

Este reporte resume los procedimientos del taller, así como las recomendaciones de programas, políticas e infraestructura para mejorar la seguridad peatonal y ciclista para la comunidad de la Escuela Primaria Twentieth Street.

Proceso de Planificación de CPBST

El proceso de planificación de CPBST del Sur Los Ángeles comenzó en febrero de 2019 y consistió en:



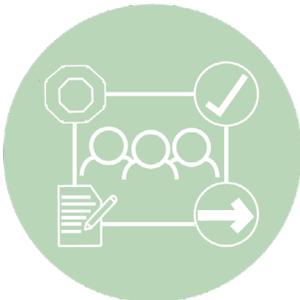
Step 1: Assemble a Planning Committee - Febrero 2019

- Enlist key stakeholders to serve as the Planning Committee to define the CPBST workshop goals and refine curriculum to meet the community's needs



Step 2: Review and Analyze Existing Plans and Data - Marzo 2019

- Review existing community documents (policies and plans)
- Analyze injury collision data and identify trends



Step 3: Conduct CPBST Site Visit - 28 de marzo 2019

- Review current pedestrian and bicycle safety data and conditions
- Discuss workshop logistics
- Conduct preliminary walk assessments
- Identify instructional activities and goals for the workshop
- Develop outreach and recruitment plan for the workshop



Step 4: Conduct CPBST Workshop - 2 de mayo, 2019

- Conduct a walking and/or biking assessment
- Participate in workshop instructional activities
- Develop an action plan, including identifying actionable next steps for advancing workshop goals



Step 5: Implement CPBST Actions - Continuo

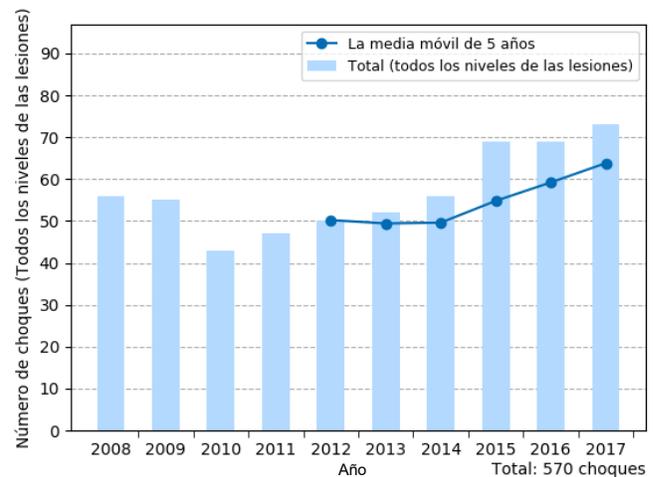
- Review CPBST report summarizing workshop proceedings and recommendations
- Work with partners to secure resources for programs/projects identified during the CPBST
- Update California Walks and SafeTREC about changes as a result of the CPBST workshop

Historial de Choques de Peatones y Ciclistas

Los siguientes datos se basan en choques impactando a peatones y ciclistas informados por la policía que causaron lesiones a peatones¹ y ciclistas en un radio de una milla de la Escuela Primaria Twentieth School en Sur Los Ángeles. Los datos reportados en esta sección son de los Sistemas Integrados de Registros de Tráfico Estatales (SWITRS, por sus siglas en inglés) para los años 2008 a 2017. Los datos de choques para 2016 y 2017 son provisionales a diciembre de 2018. Puede encontrar una discusión completa de los datos de choques de peatones y ciclistas en Apéndice C.

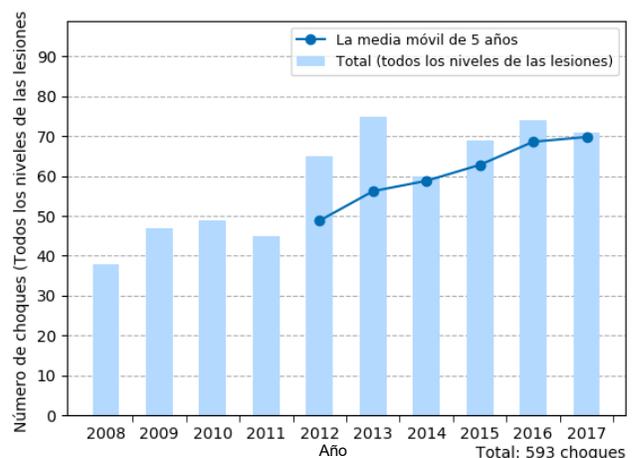
Choques Peatonales

Durante el período de 10 años de 2008 a 2017, los choques impactando a peatones están aumentando. En los últimos cinco años de datos disponibles, 2013 a 2017, los choques impactando a peatones se concentraron en la calle South Central Avenida seguido de la calle San Pedro Street. A lo largo de la calle South Central Avenida, hubo grupos de choques en las siguientes intersecciones: calle East Olympic Boulevard, calle East 22nd Street, calle East 11th Street y calle East 12th Street. A lo largo de la calle San Pedro, había grupos en las siguientes intersecciones: calle East Washington Boulevard, calle East Adams Boulevard y calle East 22nd Street. Los choques impactando a peatones ocurrieron principalmente entre semana, especialmente entre las 3 y 6 de la tarde, seguido entre el mediodía y las 3 de la tarde. Los principales factores de choques impactando a peatones fueron la falla del conductor en ceder el paso a peatones en un cruce peatonal marcado o sin marcar (37.3%) y la falla de peatones en ceder el derecho de paso a los vehículos cuando cruzan fuera de cruce de peatones sin marcar (16.9%).² Hubo 341 víctimas peatonales heridas, incluidas cinco (5) muertes y 32 lesiones graves. Las víctimas peatonales abarcaron todos los grupos de edad con la mayor concentración en el grupo de 15 a 24 años con un 19.9%, seguido por el grupo de 45 a 54 años con el 17.9%



Choques Ciclistas

Durante el período de 10 años, de 2008 a 2017, los choques impactando a ciclistas están aumentando. En los últimos cinco años de datos disponibles, 2013 a 2017, los choques impactando a ciclistas se concentraron en la calle South Central Avenida y calle San Pedro Street. A lo largo de la calle South Central Avenida, hubo un grupo de choques impactando a ciclistas en las siguientes intersecciones: calle East 41st Street, calle East 8th Street y calle East Washington Boulevard. A lo largo de la calle San Pedro, hubo un grupo de choques impactando a ciclistas en las siguientes intersecciones: calle East 10th Street,



1 Peatones son cualquier persona a pie o usando un tipo de movilidad asistada que no sea una bicicleta o scooter, incluye carreolas o patines.

2 Peatones tienen el derecho de paso en los cruces marcados y no marcados, motoristas son obligadas a ceder a peatones en estos casos. Sin embargo, cuando peatones cruzan fuera de los cruces marcados o no marcados, peatones deben ceder el paso a motoristas. Peatones pueden legalmente cruzar fuera de un cruce marcado o no marcado entre dos intersecciones donde una o ninguna de las intersecciones está señalizada, pero solo si la persona caminando cede el derecho de paso a quienes se conducen. Este no es el mismo que el término "jaywalking", que se refiere a cruzar fuera de un cruce marcado o sin marcar entre dos intersecciones señalizadas.

calle East 12th Street, calle East 21st Street, calle East 33rd Street y calle East Washington Boulevard. También hubo un número relativamente alto de choques impactando a ciclistas en la calle East Adams Boulevard, calle Maple Avenida y calle East Washington Boulevard. Los choques impactando a ciclistas fueron más altas entre semana a las 3 y a las 6 de la tarde, posiblemente relacionado con los viajes al salir de la escuela y por las tardes. Los dos principales factores de choques impactando a ciclistas fueron la falla de personas conduciendo y la falla de ciclistas andar en el lado derecho de la calle (18.6%) y la falla de personas conduciendo en ceder el paso al ingresar / cruzar una autopista (11.7%). Hubo 349 víctimas de ciclistas lesionadas, incluidas cinco (5) muertes y 13 lesiones graves. Las víctimas de ciclistas eran en su mayoría adultos más jóvenes, con el grupo de edad de 15 a 24 años que representa el 29.2% y el grupo de edad de 25 a 34 que representa el 21.2%.

Preocupaciones de Equidad

Equidad en este proyecto significa que todas las personas, sin importar edad, raza, género, habilidad o ingreso, son consideradas en los procesos de planificación y toma de decisiones. Para transportación, nuestra meta principal es de tratar las iniquidades en comunidades vulnerables, que tiene desproporcionadamente altos niveles de lesiones. Mejorar la seguridad, requiere enfrentando el complicado entre juego de iniquidades, el ambiente para caminar y andar en bicicleta, y comportamientos de personas que manejan, andan en bicicleta y peatones.

A nivel nacional, las tasas de mortalidad de peatones en las comunidades de bajos ingresos son más del doble que las de las comunidades de mayores ingresos.³ Utilizamos los datos de SWITRS, la Oficina del Censo de EE. UU. y la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense (ACS, por sus siglas en inglés) para superponer choques impactando a peatones con datos de ingresos para comprender cómo se distribuyen los choques en esta área en función del nivel de ingresos. Este análisis reveló que ocurrió un número desproporcionadamente alto de choques en las áreas de bajos ingresos dentro del radio de una milla de la Escuela Primaria de Twentieth Street.



Gravedad de lesión (2013-2017)

- Incidentes fatales (5)
- lesiones severas (31)
- lesiones (Otras visibles) (110)
- lesiones (Queja de dolor) (173)

2017 Ingreso Medio por hogar

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

Gravedad de lesión (2013-2017)

- Incidentes fatales (5)
- lesiones severas (13)
- lesiones (Otras visibles) (174)
- lesiones (Queja de dolor) (158)

2017 Ingreso Medio por hogar

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

izquierda: Mapa de choques que involucraron a peatones según el ingreso anual. *Derecha:* Mapa de choques que involucraron a ciclistas según el ingreso anual. Fuente de datos: SWITRS 2013-2017. ESRI, Censo, y ACS.

3 Reporte de muertes de peatones en barrios pobres, "Gobernando," agosto de 2014. Disponible en <http://www.governing.com/gov-data/pedestrian-deaths-poor-neighborhoods-report.html>

Preocupaciones de Equidad (continuación)

Los datos que se muestran en la página anterior son consistentes con el análisis de la Red de Cifras Altas de Lesiones (HIN, por sus siglas en inglés) del Departamento de Transporte de Los Ángeles (LA DOT, por sus siglas en inglés),⁴ que informa que “casi la mitad de las calles de la Red de Cifras Altas de Lesiones”, calles donde ocurren la mayoría de las muertes y lesiones graves, se encuentran dentro de vecindarios en su mayoría compuestos por personas marginalizadas y hogares de bajos ingresos, y “un porcentaje desproporcionado de choques graves y fatales suceden en el Centro y Sur de Los Ángeles”.⁵ A una milla de la Escuela Primaria Twentieth Street, el segmento de los corredores de la calle Central Avenida, calle East Washington Boulevard, calle San Pedro Street, calle South Main Street, calle Jefferson Boulevard y calle East Adams Boulevard son parte del HIN. A pesar de la cantidad de corredores HIN, solo se ha instalado una mejora de seguridad en esta área, en la intersección de la calle Central Avenida y 14th Place, bajo el Programa Vision Cero.



Los participantes posan para una foto mientras caminan de regreso al auditorio después de la evaluación de caminar.

Evaluación Peatonal y Ciclista

Rutas

Participantes del taller caminaron y realizaron evaluaciones a lo largo de tres rutas clave y se les pidió que:

- Observen las condiciones de infraestructura y comportamiento de todas las personas usando las calles;
- Evaluar la experiencia cualitativa y emocional de caminar o andar en bicicleta a lo largo de la ruta; e
- Identificar fortalezas positivas de la comunidad y estrategias con las cuales se puede seguir

4 Mapa de la Red de Cifras Altas de Lesiones. Vision Cero, Ciudad de Los Ángeles. Disponible en <https://ladot.maps.arcgis.com/apps/MapJournal/index.html?appid=488062f00db44ef0a29bf481aa337cb3&webmap=6ad51e9cf42c4ef09817e4b3b4d2eeb0>. Accedido en julio de 2019.

5 Plan de Acción de Vision Cero de Los Angeles 2017. Vision Cero, Ciudad de Los Ángeles. Disponible en <http://visionzero.lacity.org/wp-content/uploads/2017/04/VisionZeroActionPlan-2017.pdf>. Accedido en julio de 2019.

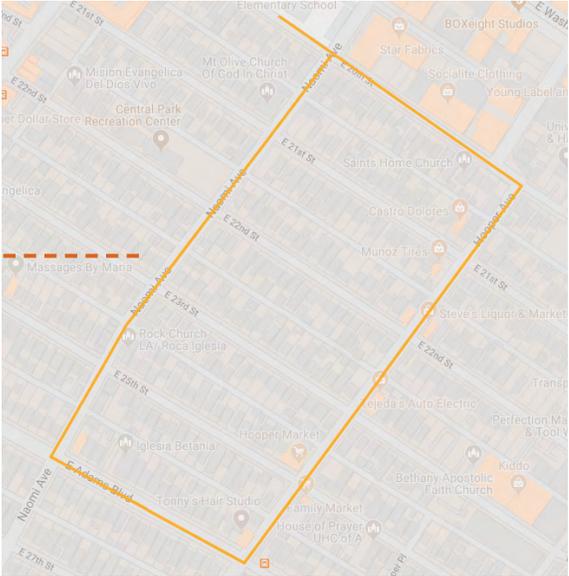
Ruta 1: Avenida Naomi



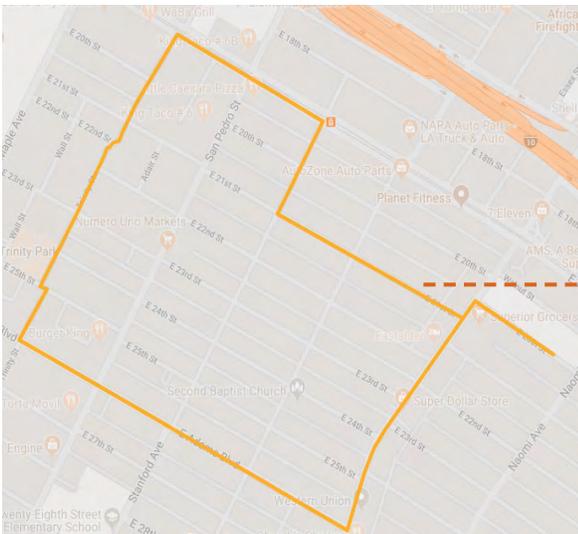
La primera ruta se centró en la avenida Naomi, una calle clave que los estudiantes y las familias caminan y en bicicleta para llegar a y desde la escuela primaria 20th Street.

Ruta 2: Avenida Hooper

La segunda ruta se centró en la Avenida Hooper, una ruta clave utilizada por estudiantes, padres y miembros de la comunidad para caminar y andar en bicicleta hasta la Escuela Primaria Twentieth Street, los mercados locales y el trabajo. Además, el Comité de Planificación está preocupado por el impacto de la congestión automovilística



Ruta 3: Instalaciones Para Bicicletas cerca de la Escuela Primaria Twentieth Street



La tercera ruta se centró en evaluar la experiencia del ciclista en la Avenida Central, una ruta clave utilizada por los ciclistas para viajar entre comunidades vecinas, carriles bici East Adams Boulevard existentes, posibles rutas seguras a Trinity Park, y acceso a la parada de la Línea Azul en East Washington Boulevard.

Reflexiones

Después de las evaluaciones de las condiciones peatonales y ciclistas, participantes compartieron las siguientes reflexiones:

Fortalezas de la Comunidad

Participantes vieron la infraestructura y la comunidad robusta y existente para caminar y andar en bicicleta cerca de la Escuela Primaria Twentieth Street como una fortaleza comunitaria. Por ejemplo, los carriles para bicicletas en la calle East Adams Boulevard son ideales para ciclistas que viajan entre comunidades vecinas por trabajo, escuela y placer. Los murales a lo largo de la calle Avenida Hooper disuaden a que se haga graffiti e incorporan arte cultural a la comunidad. Los árboles, especialmente a lo largo de la calle East 20th Street, proporcionan sombra y lugares para descansar durante los calurosos meses de verano. Los reductores de velocidad/bordos a lo largo de la calle East 21st Street, desde la calle Avenida Stanford hasta la calle Avenida South Central, ayudan a reducir la velocidad de personas manejando a medida que se acercan a la intersección de la calle Avenida South Central / East 21st Street. Otros factores, como



Arriba a la izquierda: Frutero cerca de la Escuela Primaria Twentieth Street vende refrigerios saludables a familias y estudiantes en su camino hacia y desde la escuela. Arriba a la derecha: Joven skateboarder en los carriles bici East Adams Boulevard. Abajo a la izquierda: Mural en El Torito Meat Market en Avenida South Central. Abajo a la derecha: Jorobas rápidas en East 21st Street reducen la velocidad del motorista a 15 mph.

las familias que buscan a más estudiantes que caminan solas, estudiantes que caminan en grupos pequeños hacia y desde la escuela y el alto volumen de las personas que caminan y andan en bicicleta en su comunidad los hace sentir más seguros y crea un sentido de comunidad.

Obstrucciones en la Banqueta

Numerosas cajas subterráneas de servicios públicos en el medio de la banqueta se rompieron y crearon grandes grietas y agujeros en la banqueta a lo largo de la calle Avenida Central, Walnut Street y Adams Boulevard. Participantes compartieron que personas de la comunidad se han tropezado y han resultado con heridas en los últimos años debido a la falta de mantenimiento en estas cajas de servicios públicos. A lo largo de la calle East Adams Boulevard, entre la calle Avenida Central y Avenida Naomi Av, experimentamos banquetas estrechas, agrietadas y desiguales. Esto creó riesgos de tropiezos que, según participantes,



Arriba a la izquierda: Caja subterránea con gran agujero a lo largo de la calle Avenida Central. Arriba a la derecha: Las banquetas estrechas de East Adams Boulevard no proporcionan espacio suficiente para un peatón que utiliza un dispositivo de movilidad asistida y a menudo obligan a los peatones a entrar en el amortiguador de la acera y la calle. Abajo: Banqueta estrecha desnivelada y elevada a lo largo de East Adams Boulevard crear un riesgo de tropiezo.

hicieron que caminar fuera inseguro. Participantes reportaron basura y escombros a lo largo de la calle Avenida Naomi y Avenida Hooper, incluidos grandes muebles y desechos de animales. La basura y los escombros dificultan que familias con carriolas y las personas que usan dispositivos de movilidad asistida naveguen por la acera de manera segura.

Comportamiento de Personas Usando la Calle

Participantes comentaron que personas manejando parecían conducir por encima del límite de velocidad publicado de 25 a 35 mph a lo largo de la calle Avenida Central, un corredor principal donde la comunidad camina hacia y desde las escuelas, centros comerciales y parques cercanos. También compartieron casi presenciar o estar involucrados en choques debido a las altas velocidades de las personas conduciendo, especialmente a lo largo de la calle Avenida Central en la calle East Washington Boulevard, East 21st Street y East Adams Boulevard. Durante la evaluación peatonal, participantes observaron a varias personas conduciendo que se detenían en medio del cruce peatonal de alta visibilidad en la intersección de la calle Avenida Central / Calle 21, que obligó a peatones a salir a la calle fuera del cruce. Participantes también observaron a varias personas manejando que no hacían paradas completas en la parada de 4 vías en la intersección de Avenida Naomi/Calle 23rd Street. Participantes observaron a ciclistas que circulaban por la banqueta y / o en la dirección equivocada contra el flujo de tráfico a lo largo de la calle Avenida South Central y East Adams Boulevard, que tiene carriles para bicicletas. Con respecto a los comportamientos inseguros y los aspectos de la comunidad que crean entornos inseguros, un negocio justo al sureste de la escuela programa regularmente entregas y recogidas a través de camiones semirremolques durante los horarios de llegada y salida de la escuela. Esto hace que el área sea difícil de navegar para todas las personas usando la calle.



Arriba: El automovilista se detuvo en medio del cruce peatonal y forzó al peatón con un carrito de comida a caminar fuera del cruce peatonal. Abajo: Un ciclista maniobraba alrededor de peatones en las aceras de la avenida South Central.

Insuficiente Señalización en Zona Escolar

La única señalización de la zona escolar para la Escuela Primaria Twentieth Street está a lo largo de la calle Avenida Naomi, justo al sur de la calle East 20th Street. No es muy visible durante el día y carece de reflectividad y fluorescencia para ser visible por la noche. Además, la escuela Head Start de la Fundación Mexico-Americana de Oportunidades en la intersección de la calle Avenida Naomi/ East 21st Street no tiene ninguna señalización escolar, lo cual es una preocupación para las familias y estudiantes.



Izquierda y derecha: marcas de cruce de peatones agrietadas y descoloridas a lo largo de la calle Avenida Hooper

Falta de Cruces Peatonales de Alta Visibilidad

No hay cruces peatonales de alta visibilidad inmediatamente alrededor de la zona escolar en las intersecciones de las calles Avenida South Central/Walnut Street, Walnut Street/Avenida Naomi, calles Avenida South Central/East 20th Street, y Avenida Naomi/East 20th Street. El único cruce peatonal de alta visibilidad cerca de la zona escolar está en la intersección de las calles Avenida Naomi/East 20th Street, cual tiene un cruce de alta visibilidad en la intersección de 4 calles. El cruce peatonal de alta visibilidad en la intersección de las calles Avenida Hooper/East 23rd Street y Avenida Hooper/25th Street, están descoloridas, con lo que participantes compartieron que no sienten con seguridad al cruzar.

Falta de Alumbrado en Escala Peatonal

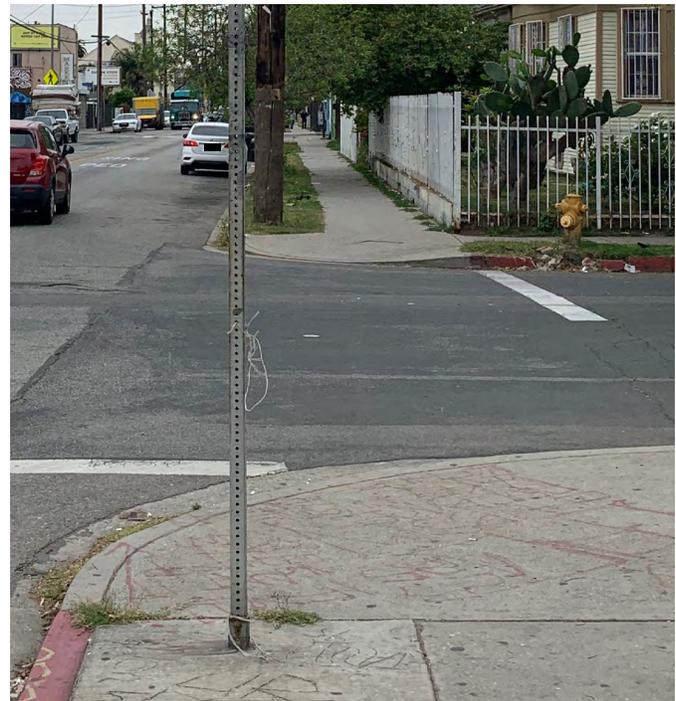


Participantes notaron la falta del alumbrado a escala peatonal a lo largo de las calles Avenida Naomi y Avenida Hooper. Compartieron que estos caminos se ponen muy oscuros al atardecer y no se sienten con seguridad para pasar por la noche.

El personal de California Walks utiliza un teléfono celular para la iluminación durante las horas del atardecer.

Accesibilidad por la Ley de Personas con Discapacidades (ADA, por sus siglas en inglés)

Varios callejones a lo largo de la calle Avenida Naomi les hace falta rampas en el borde de la banqueta. Participantes identificaron estas condiciones como un reto de accesibilidad para las personas de la comunidad que usan carriolas, carritos de tienda, y dispositivos de movilidad asistida (e.g., silla de ruedas o andaderas). Otra observación fue la distribución inconsistente de rampas en el borde de las banquetas en los alrededores de la comunidad de la Escuela Primaria Twentieth Street. Algunas intersecciones, no tienen rampas en ninguna de sus calles, mientras que otras tienen rampas estilo viejo que les hace falta condiciones más actualizadas de accesibilidad, como huellas truncadas para peatones con discapacidad visual. Específicamente, la comunidad identificó a una familia ciega que deja y recoge a su cría diariamente en la Escuela Primaria Twentieth Street. Esta familia ha tenido un número de experiencias de llegues de casi accidentes mientras caminan a lo largo de la calle Avenida Naomi.



Izquierda: Falta de rampa en el borde de la banqueta en un callejon. *Derecha:* Falta de huellas truncadas y características de accesibilidad para peatones con discapacidad visual en East 25th Street y Hooper Avenida.

Falta de Infraestructura para Bicicletas

En la línea de bicicletas en la calle East Adams Boulevard las marcas de las líneas son interrumpidas en cada entrada y salida de autos en zona residencial y comercial. Participantes expresaron sentirse con inseguridad porque automovilistas saliendo pueda que no sepan que están manejando por zona de líneas marcadas de bicicleta



Carriles marcados para bicicletas en East Adams Boulevard desaparecen en cada entrada.

Recomendaciones para Mejorar la Seguridad Peatonal y Ciclista

Participantes se involucraron en conversaciones de grupos pequeños de planificación de acciones para priorizar y listar los planes preliminares para programas comunitarios y proyectos de infraestructura dirigidos a incrementar la salud y seguridad de la comunidad de la Escuela Primaria Twentieth Street.

Recomendaciones de la Comunidad

Participantes conversaron y planificaron demostraciones de un cruce peatonal temporal de alta visibilidad con guardias de cruce, el programa de Earn-a-Bike (Gana-una-Bici), marcas de seguridad de alta visibilidad para peatones y ciclistas, y un Programa de Valet de Seguridad Estudiantil. Las siguientes tablas resumen las recomendaciones desarrolladas por la comunidad durante el taller..

Proyecto de Motivación: Demostración de Cruce Peatonal Temporal de Alta Visibilidad con Guardia de Cruce

Descripción del Proyecto: Instalar marcas de un cruce peatonal continental temporal de alta visibilidad y poner guardias de cruce en dos intersecciones para motivar comportamiento de cruce peatonal más seguro para peatones, ciclistas, y motoristas.

Metas del Proyecto:

- 1) Instalar cruces peatonales con guardia de cruce en la intersección de las calles Naomi Avenue/East 20th Street y South Central Avenue/East 20th para lanzar la campaña y juntar apoyo para su instalación permanente.
- 2) Observar comportamientos peatonales y ciclistas y realizar conteo de peatones y ciclistas antes y después de las instalaciones temporeras

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Quien es Responsable	Recursos
<p>Organizar una coalición de familias voluntarias para planificar demostración temporaria:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Usar la lista de membresía de Familias Unidas por Justicia Educativa (UPEJ, por sus siglas en inglés) para reclutar personas con membresía que asistieron el CPBST • Crear una lista de agencias, negocios, y grupos que necesitan y deberían de estar involucrándose 	05/2019 - 06/2019	<p>Familias de UPEJ (por sus siglas en inglés) Partnership LA Escuela Primaria Twentieth Street</p>	<p>Lista de participantes en asistencia en el CPBST</p> <p>Lista de membresía de UPEJ Conteo y análisis de datos</p>
<p>Colaborar con el Departamento de Transporte de Los Ángeles (LADOT, por sus siglas en inglés) y la Ciudad de Los Ángeles para planificar la demostración temporal:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ponerse en contacto con LADOT para preguntar si los permisos son necesarios. Asegurar permisos si son necesarios • Asegurar fondos para la demostración temporal • Entrenar a guardia de cruce 	Otoño 2019	<p>Coalición de Familias Voluntarias LADOT Ciudad de Los Ángeles</p>	<p>Pop Up de Demostración del Kit de Herramientas de AARP</p> <p>Guías de Entrenamiento de Guardias de Cruce Escolar para Escuelas de California</p>
<p>Organizar demostración temporal:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Instalar cruce peatonal y poner a guardia de cruce en la intersección • Observar y recopilar datos en todos los comportamientos de personas usando la calle. • Hacer conteo de peatones y ciclistas antes de la instalación temporal • Realizar conteo de peatones y ciclistas durante la demostración para medir el aumento de caminar y andar en bicicleta hacia / desde la escuela 	Invierno 2019 -Primavera 2020	<p>Coalición de Familias Voluntarias Partnership LA Escuela Primaria Twentieth Street</p>	<p>Centro de información Peatonal y Ciclista: Conteo y análisis de datos</p>

Proyecto Educativo: Programa Earn-a-Bike (Gana-una-Bici)

Descripción del proyecto: Educar a estudiantes en edad escolar en el área de Sur Los Ángeles de la Escuela Primaria Twentieth Street y las comunidades vecinas sobre la seguridad peatonal y ciclista, al mismo tiempo que fomenta un cambio en el modo de transporte a través de la exposición para crear una comunidad saludable y sostenible.

Metas del Proyecto:

- 1) Educar a estudiantes en edad escolar en el área de Sur Los Ángeles, cerca de la Escuela Primaria Twentieth Street, sobre la seguridad de peatones y ciclistas, incluido cómo conducir de manera segura y el mantenimiento de las bicicletas.
- 2) Animar a más estudiantes a andar en bicicleta, incluyendo ir y venir de la escuela en bici.
- 3) Reducir los problemas de salud, el smog y los choques impactando a peatones y ciclistas a través de la educación y el aumento de la actividad física.

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Quien es Responsable	Recursos
<p>Convocar a una coalición para planificar y ejecutar el programa</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Crear una lista de grupos comunitarios, agencias y negocios que puedan proporcionar recursos, incluidas bicicletas, cascos, educación de como andar en bicicleta y el mantenimiento recomendable para el programa. ● Comunicarse con el Departamento de Policía de la Ciudad de Los Ángeles (LAPD) para solicitar información sobre cómo donar bicicletas al programa. ● Preguntar si el programa de bicicletas se podría establecer en la Escuela Primaria Twentieth Street o en una organización comunitaria cercana ● Colabora con un taller de bicicletas existente en el sur de Los Ángeles 	<p>Junio 2019- Octubre 2019</p>	<p>Partnership LA Escuela Primaria Twentieth Street Centro de Recursos de Toda la Familia</p>	<p>Programas locales de Gana-una- Bici/ Organizaciones de Seguridad Ciclista: Departamento de Transportación de UCLA Cocina para Bicicletas (BiciCocina) Coalición de Ciclistas de Los Angeles</p>
<p>Establecer pautas del programa y métricas de evaluación</p> <ul style="list-style-type: none"> ● La coalición desarrollará pautas para la participación de estudiantes. ● Las métricas de evaluación incluirán realizar conteo de bicicletas antes y después de la implementación del programa 	<p>Otoño 2019</p>	<p>Coalición</p>	<p>Centro de Información Peatonal y Ciclista: Conteo y análisis de datos</p>

Proyecto de Ingeniería: Cruce peatonal de alta visibilidad y marcas de zonas de conflicto

Descripción del proyecto: Instalar cruce peatonal con marcas de alta visibilidad y marcas de zonas de conflicto cerca de la Escuela Primaria Twentieth Street.

Metas del Proyecto:

- 1) Implementar cruce peatonal con marcas de alta visibilidad y marcas de zona de conflicto cerca de la Escuela Primaria Twentieth Street, y eventualmente en los alrededores de todas las escuelas de Sur Los Ángeles para incrementar visibilidad entre peatones, ciclistas, y personas conduciendo vehículos de motor
- 2) Alertar a todas las personas que usan la calle a posible zonas de conflicto entre peatones, ciclistas, y personas conduciendo vehículos de moto

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Quien es Responsable	Recursos
<p>Identificar cruces peatonales y las zonas de conflicto que necesitan volver a pintar o implementar marcas de alta visibilidad.</p> <p>Lista preliminar de cruce peatonal:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Todo cruce peatonal cerca de la Escuela Primaria Twentieth Street • Intersección de calles Hooper Avenida/23rd Street • Intersección de calles Naomi Avenida/East Adams Boulevard <p>Lista preliminar de Marcas de Zona de Conflicto:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Líneas de bicicletas interrumpidas en las entradas y salidas de autos en la calle East Adams Boulevard • Líneas de bicicletas cerca de todas las intersecciones en la calle East Adams Boulevard 	Otoño 2019	<p>Familias de UPEJ</p> <p>Partnership LA</p> <p>Escuela Primaria Twentieth Street</p>	<p>LADOT</p> <p>Departamento de Obras Publicas de la Ciudad de Los Angeles</p> <p>Concejal Curren Price</p>
<p>Establecer una campaña para la implementación de marcas de alta visibilidad</p> <ul style="list-style-type: none"> • Solicitar por escrito a LADOT y a la Ciudad de Los Ángeles para que se hagan marcas de alta visibilidad • Producir fotos y videos para demostrar la necesidad de marcas de alta visibilidad • Organizar campaña de hacer llamadas telefónicas 		<p>Familias de UPEJ</p> <p>Partnership LA</p> <p>Escuela Primaria Twentieth Street</p>	<p>FotoVoz</p>

Proyecto Educativo: Programa de Valet de Seguridad Estudiantil

Descripción del proyecto: Mejorar la seguridad de estudiantes durante los horarios de llegada y salida con un lugar previamente designado para dejarles donde automovilistas ya no necesitarán salir del vehículo o maniobrar alrededor de vehículos inactivos.

Metas del Proyecto:

- 1) Motivar comportamientos seguros de familiares manejando e aumentar la seguridad estudiantil durante los horarios de llegada y salida de la escuela.
- 2) Mejorar el flujo de tráfico para todas las personas que usan la calle durante los horarios de llegada y salida de la escuela.

Action Steps	Timeline	Responsible Party	Resources
<p>Obtener aprobación y desarrollar logística para el Programa de Valet de Seguridad Estudiantil</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Colaborar con la Oficina de Salud y Seguridad Ambiental del Distrito Escolar Unificado de Los Angeles (LAUSD-OEHS, por sus siglas en inglés) y el Departamento de Policía Escolar de Los Angeles (LASPD, por sus siglas en inglés) para obtener la aprobación y desarrollar la logística del programa. ● Solicitar señalización de tráfico adecuada 	Verano/ Otoño 2019	Familias de UPEJ Partnership LA Escuela Primaria Twentieth Street	LADOT LASUD-OEHS LASPD Programa de Tráfico de Escuela Segura de LAUSD
<p>Reunir el equipo principal de adultos y estudiantes</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Organizar una reunión entre familias de la escuela, estudiantes, personal, LADOT, LAUSD-OEHS y LASPD para discutir el programa ● Identificar posibles familias, personas maestras o voluntarias para ejecutar el programa. ● Identificar 5-10 estudiantes como posible personas voluntarias ● Recibir entrenamiento de valet de seguridad de la Unidad de Motores LASPD 	Otoño 2019	Familias de UPEJ Partnership LA Escuela Primaria Twentieth Street LAUSD-OEHS	Programa de Tráfico de Escuela Segura de LAUSD

Recomendaciones de Cal Walks & SafeTREC⁶

Hacer Conteo de Bicicletas

- El Equipo del Proyecto recomienda Partnership LA, UPEJ y la Escuela Primaria Twentieth Street colaborar con Los Angeles Walks y Cal Walks para enseñar a familias y personas voluntarias y estudiantes a realizar conteos de bicicletas a lo largo de la calle South Central Avenida, East Adams Boulevard, Calle San Pedro, East Washington Boulevard, y Avenida Hooper. Los conteos de bicicletas recopilan datos sobre la cantidad de ciclistas que viajan en estos corredores, así como su comportamiento. Estos datos podrían usarse para identificar las rutas que se recorren con mayor frecuencia para abogar por la mejora de la infraestructura de bicicletas a lo largo de esas rutas.

Crear Plan de [Calles Seguras en Escuelas de la Comunidad](#) con LADOT

Mejoras de Seguridad para Peatones en la calle South Central Avenida / East 22nd Street

- El Equipo del Proyecto recomienda que el Departamento de Transporte de Los Ángeles evalúe y ajuste, si es necesario, el cronometraje de la señal peatonal existente en las intersecciones principales cerca de la escuela, especialmente la intersección de la calle Avenida South Central/ Calle East 22nd para darles a las familias y estudiantes más tiempo para cruzar la calle Avenida South Central.
- El Equipo del Proyecto recomienda que el Departamento de Transporte de Los Ángeles explore la restricción del acceso de vehículos motorizados al callejón desde la calle Avenida South Central. Actualmente, automovilistas pueden dar vuelta hacia el oeste desde la calle Avenida South Central en un pequeño callejón entre la calle East 22nd Street y East 23rd Street. La área está rodeada de pequeños negocios y edificios residenciales. La conversión del callejón en un camino de un sentido hacia el este restringiría el acceso de vehículos motorizados desde la calle South Central Avenue y podría mejorar la previsibilidad del movimiento de vehículos motorizados para peatones que usan este cruce.

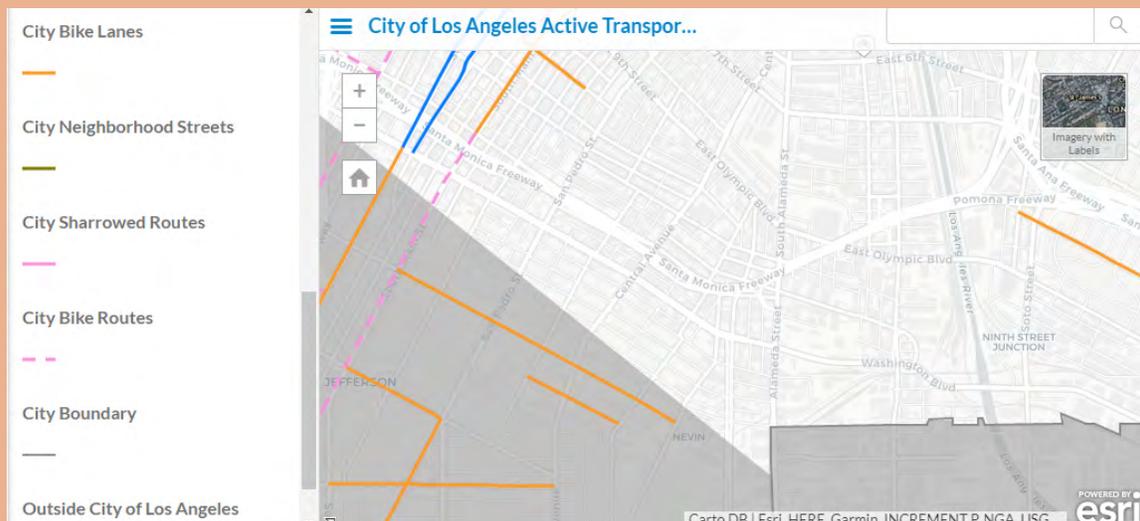
Mantenimiento de Cruces Peatonales

- El Equipo del Proyecto recomienda que el Comité de Planificación colabore con el Departamento de Transporte de Los Ángeles para obtener información sobre el proceso procesal para presentar un informe sobre las líneas descoloridas/desvanecida/desaparecidas de cruces peatonales. Simultáneamente, el Equipo del Proyecto recomienda que el Comité de Planificación realice una evaluación de las marcas y las franjas de cruces peatonales a lo largo de la calle Avenida South Central, Avenida Naomi y Avenida Hooper. Luego de la evaluación, según sea necesario, el Comité de Planificación y personas de la comunidad tendrían las herramientas y los criterios para identificar e informar el trazado de caminos descoloridos/desvanecidos/desaparecidos en su comunidad

⁶ Para una lista de recursos vea Apéndice B.

Conectividad de Red de Bicis

- Dentro de 1.5 millas de la Escuela Primaria Twentieth Street hay una ruta en bicicleta en calle South Main Street, desde calle East 16th Street hasta West Jefferson Boulevard, y carriles para bicicletas en calle East Adams Boulevard, desde calle South Main Street hasta calle Avenida Compton. Además, hay segmentos cortos de carriles para bicicletas en calle East 28th Street desde calle Avenida Griffith hasta calle Avenida Hooper. El Equipo del Proyecto recomienda que la Ciudad de Los Ángeles evalúe las calles Avenida South Central, Washington Boulevard, Calle San Pedro y Avenida Hooper para la implementación de infraestructura para bicicletas y conectividad a las rutas y carriles para bicicletas existentes cerca de la Escuela Primaria Twentieth Street. Expandir y conectar la red de bicicletas permitirá a ciclistas moverse por toda la ciudad de manera más segura y cómoda.



Mapa de rutas en bicicleta del Departamento de Transporte de Los Ángeles que destaca las rutas y carriles para bicicletas cerca de la Escuela Primaria Twentieth Street.

Instalar Cruces Peatonales de Alta Visibilidad a lo largo de la calle Central Avenida

- El Equipo del Proyecto recomienda que el Departamento de Transporte de Los Ángeles y la Ciudad de Los Ángeles instalen marcas de cruces peatonales de alta visibilidad a lo largo de la calle Avenida South Central en East 25th Street, East 23rd Street, East 21st Street y a mitad de la cuadra en East 20th Street. Muchos participantes compartieron que se sienten con mucha inseguridad en cruces no marcados a lo largo de la calle South Central Avenida debido a las altas velocidades de los automovilistas. Además, el Equipo del Proyecto recomienda que el Departamento de Transporte de Los Ángeles y la Ciudad de Los Ángeles evalúen estos cruces a mitad de la cuadra para la posible implementación de Aviso Rectangular de Luces Rápidas Destellantes para mejorar la seguridad de peatones.

Las siguientes recomendaciones se refieren a la Prevención del Delito mediante el Diseño Ambiental, que promueve la seguridad de los peatones y las bicicletas mediante la mejora de los entornos.

Construir un parque en el terreno baldío en calle Avenida Central

- El Equipo del Proyecto recomienda a UPEJ y Partnership LA trabajar con la Oficina del Consejero Curren Price y el Departamento de Recreación y Parques de la Ciudad para explorar la construcción de un parque en un terreno vacante en la Avenida Centro Sur, entre la calle 21 y la 22. Los parques promueven ambientes más seguros para caminar y andar en bicicleta. El [Plan Estratégico del Departamento de Recreación y Parques de la Ciudad de Los Ángeles](#) da prioridad a la provisión de parques seguros y accesibles, así como a la participación activa de las comunidades, por lo que es importante considerar parques en esta parte del sur de Los Ángeles. Hay un número de organizaciones que se centran en mejorar los lotes vacantes, incluyendo, [From Lot to Spot](#) y [KABOOM!](#). Adicionalmente, el Equipo del Proyecto recomienda trabajar con el Departamento de Recreación y Parques de la Ciudad y la Oficina del Concejal Curren Price para extender las horas en el Centro de Recreación del Parque Central. Los participantes mencionaron que el Centro de Recreación no siempre está abierto durante las horas de apertura establecidas.

Eliminación de Basura y Desechos

- El Equipo del Proyecto recomienda que el Comité de Planificación trabaje con el Departamento de Saneamiento de Los Ángeles para aumentar el número de botes de basura en la comunidad, particularmente a lo largo de Hooper Avenue y East Adams Boulevard. El Comité de Planificación puede iniciar conversaciones a través [La Iniciativa Calles Limpias de Los Ángeles](#), que actualmente está en proceso de añadir 5,000 botes de basura en toda la ciudad para 2020. Las banquetas más limpias promueven rutas más seguras para los peatones, ya que hay menos peligros que impiden usar las rutas.
- El Equipo del Proyecto recomienda que el Comité de Planificación colabore y se asocie con la Oficina de Embellecimiento Comunitario de la Ciudad de Los Ángeles para realizar limpiezas de calles a lo largo de Naomi Avenue, East Adams Boulevard y Hooper Avenue. A través de esta colaboración, la comunidad puede reforzar sus esfuerzos para mantener la basura y los escombros fuera de las calles, y mantener las rutas despejadas para peatones y ciclistas. Al mismo tiempo, la limpieza de las calles fomenta la administración y sirve de instrumento educativo para mantener limpia a la comunidad.

Apéndice A: Revisión de Planes y Políticas Comunitarias

1. [Los Ángeles Visión Cero](#)
2. [Red de Alta Lesión](#)
3. [Medida M Metro](#)
 - a. [El sitio corresponde a la asignación de la subregión de el Centro de Los Ángeles](#)
 - b. Actualmente no hay planes para cambiar o mejorar la estación de la Línea Azul según [la lista de proyectos de la subregión.](#)
 - c. Conector regional propuesto para la Línea Azul a tiempo para [Juegos Olímpicos 2028](#)
4. [Plan de Transporte de Largo Alcance](#) - Varios proyectos de conexión regional unirán las líneas de tránsito existentes con otras nuevas y propuestas, uniendo a 35 ciudades de la región
5. [Plan de Movilidad 2035](#)
6. [LADOT Calles Grandes para Los Ángeles](#)
 - a. Se prestará atención especial a las rutas seguras hacia la escuela (SRTS por sus siglas en inglés), cuyo objetivo será producir mapas de SRTS para cada escuela primaria en el LAUSD, y una iniciativa de rutas seguras hacia las escuelas, que dará prioridad a 50 escuelas para proporcionar mejoramientos a la seguridad de las escuelas con altos casos de choques.

Apéndice B: Recursos

1. Rutas Peatonales para Escuelas del LAUSD por LADOT:
<https://achieve.lausd.net/site/handlers/filedownload.ashx?moduleinstanceid=26242&dataid=29708&FileName=20thStreetES.pdf>
2. Para obtener un resumen de los resultados de los talleres anteriores de CPBST, visite:
www.californiawalks.org/projects/cpbst y <https://safetrec.berkeley.edu/programs/cpbst>

Apéndice C: Análisis de Datos

Análisis de Datos de Choques Impactando a Peatones y Ciclistas

- Hoja de Datos del Taller de Sur Los Ángeles de CPBST
- Presentación de Datos de Visita de Sitio de Sur Los Ángeles de CPBST

Análisis de los Choques que Involucraron a Peatones y Ciclistas en la escuela primaria 20th Street

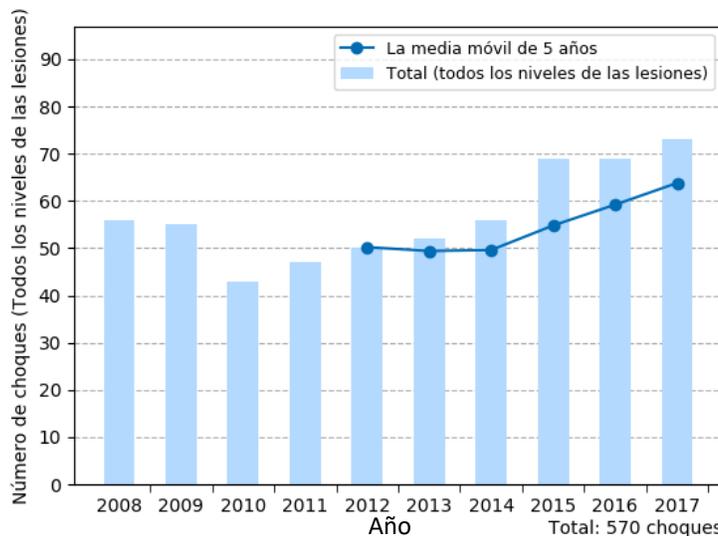
Entrenamiento Comunitario sobre la Seguridad Peatonal y Ciclista | 2 de mayo del 2019

En California, más de una en cada cuatro personas que mueren en un choque es un peatón o ciclista. Hubo un aumento de 13.9 por ciento en las muertes peatones del 2015 al 2016 y un aumento de 14.0 en las muertes de ciclistas (FARS 2015 and 2016). En este taller, le proporcionamos datos locales de choques para que podamos identificar formas de hacer que caminar y andar en bicicleta sean más seguros en su comunidad.

Los datos locales que proporcionamos se basan en la comunidad dentro del radio de una milla de la escuela primaria 20th street, según definido por los miembros del comité de planificación del taller.

PEATONES

¿Cómo están cambiando los choques de peatones con el tiempo?
¿Qué pudo haber provocado un aumento o disminución de los choques?



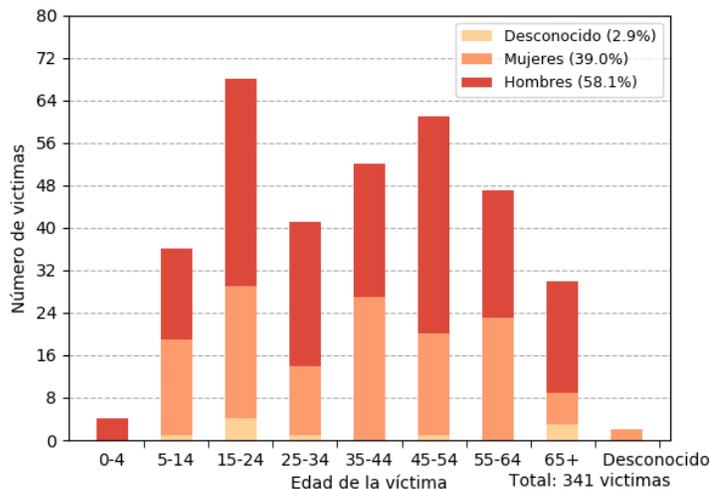
603 murieron o fueron lesionados en **570** choques de peatones en los últimos diez años. (2008-2017).

El número de choques de peatones parece estar **aumentando** según la media móvil de cinco años.*

* La media móvil de cinco años es el promedio de cinco años consecutivos de datos. Proporciona una tendencia general de choques a lo largo del tiempo que representa cambios importantes en la cantidad de choques por año.

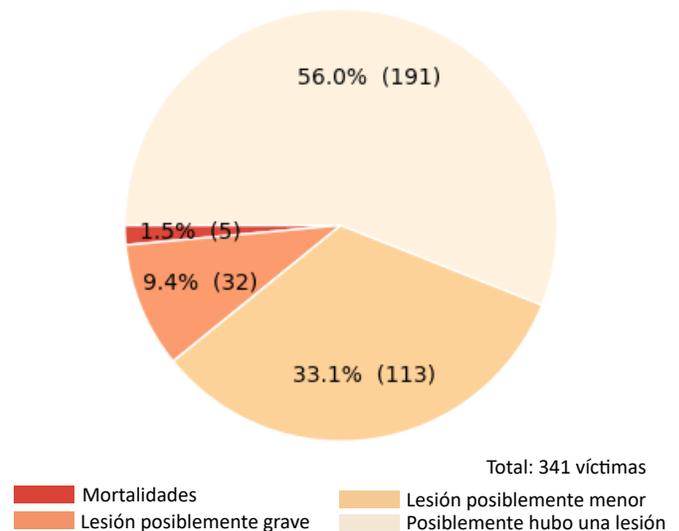
Los siguientes se basan en los datos de choques de peatones para los años 2013-2017:

¿Quiénes fueron las víctimas en estos choques?



19.6% de las víctimas tenían 18 años o jóvenes
58.1% de las víctimas son hombres

¿Qué tan grave fueron las lesiones de las víctimas?

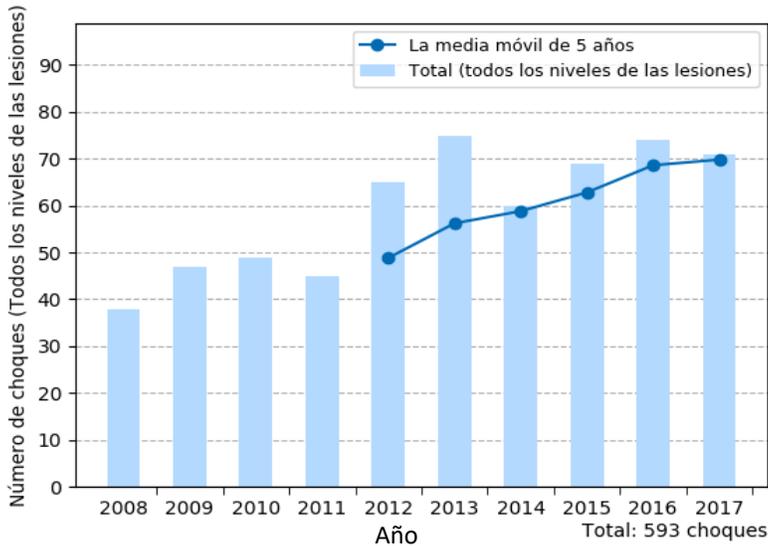


La mayoría de los choques peatonales resultaron en lesiones menores.

Fuente de datos: Registro integrado del tráfico nacional (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS). Los datos del 2016 y el 2017 son provisional en este momento. Fondos para este programa fueron proporcionados por una beca de la Oficina de Seguridad de Tráfico de California (California Office of Traffic Safety, en inglés), por medio de la Administración Nacional para la Seguridad de las Carreteras (National Highway Traffic Safety Administration, en inglés).

CICLISTAS

¿Cómo están cambiando los choques de bicicleta con el tiempo?
 ¿Qué pudo haber provocado un aumento o disminución de los choques?



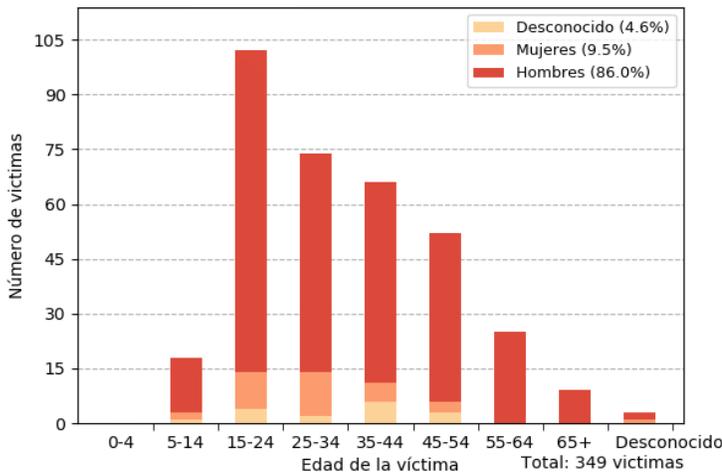
590 personas resultaron heridas en **593** choques de bicicletas en los últimos diez años. (2008-2017).

El número de choques de bicicleta parece estar **augmentando**, según la media móvil de cinco años.*

* La media móvil de cinco años es el promedio de cinco años consecutivos de datos. Proporciona una tendencia general de colisión a lo largo del tiempo que representa cambios importantes en la cantidad de choques por año.

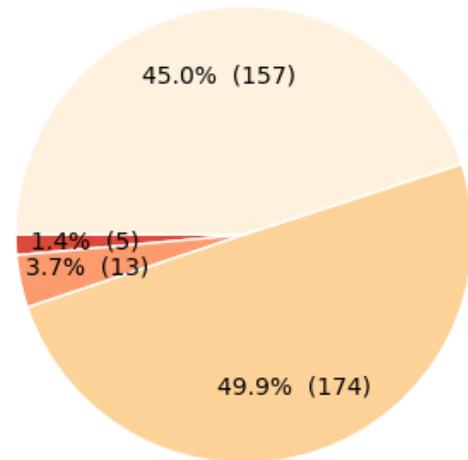
Los siguientes se basan en los datos de choques de bicicleta para los años 2013-2017:

¿Quiénes fueron las víctimas en estos choques?



16.3% de las víctimas tenían 18 años o menos
18.0% de las víctimas son de las edades 19 a 24
86.0% de las víctimas son hombres

¿Qué tan grave fueron las lesiones de las víctimas?

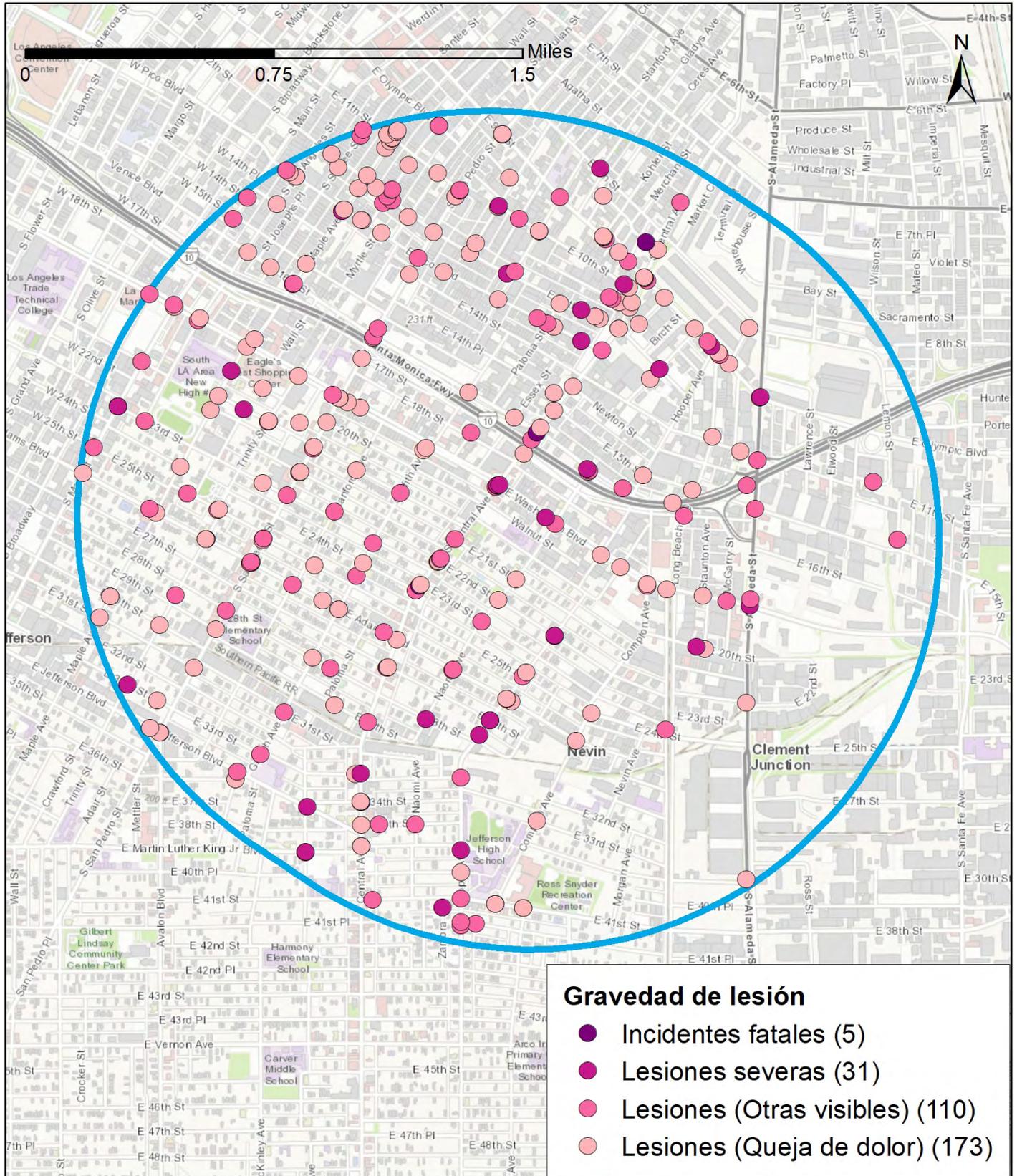


La mayoría de los choques ciclistas resultaron en lesiones menores.

- Si bien estos números no cuentan toda la historia, ¿resuenan con su experiencia en su comunidad?
- ¿Qué tipo de mejoras crees que podría ayudar a que caminar y andar en bicicleta sea más seguro en tu comunidad?
- ¿Qué otros datos podrían ayudar a informar la toma de decisiones?

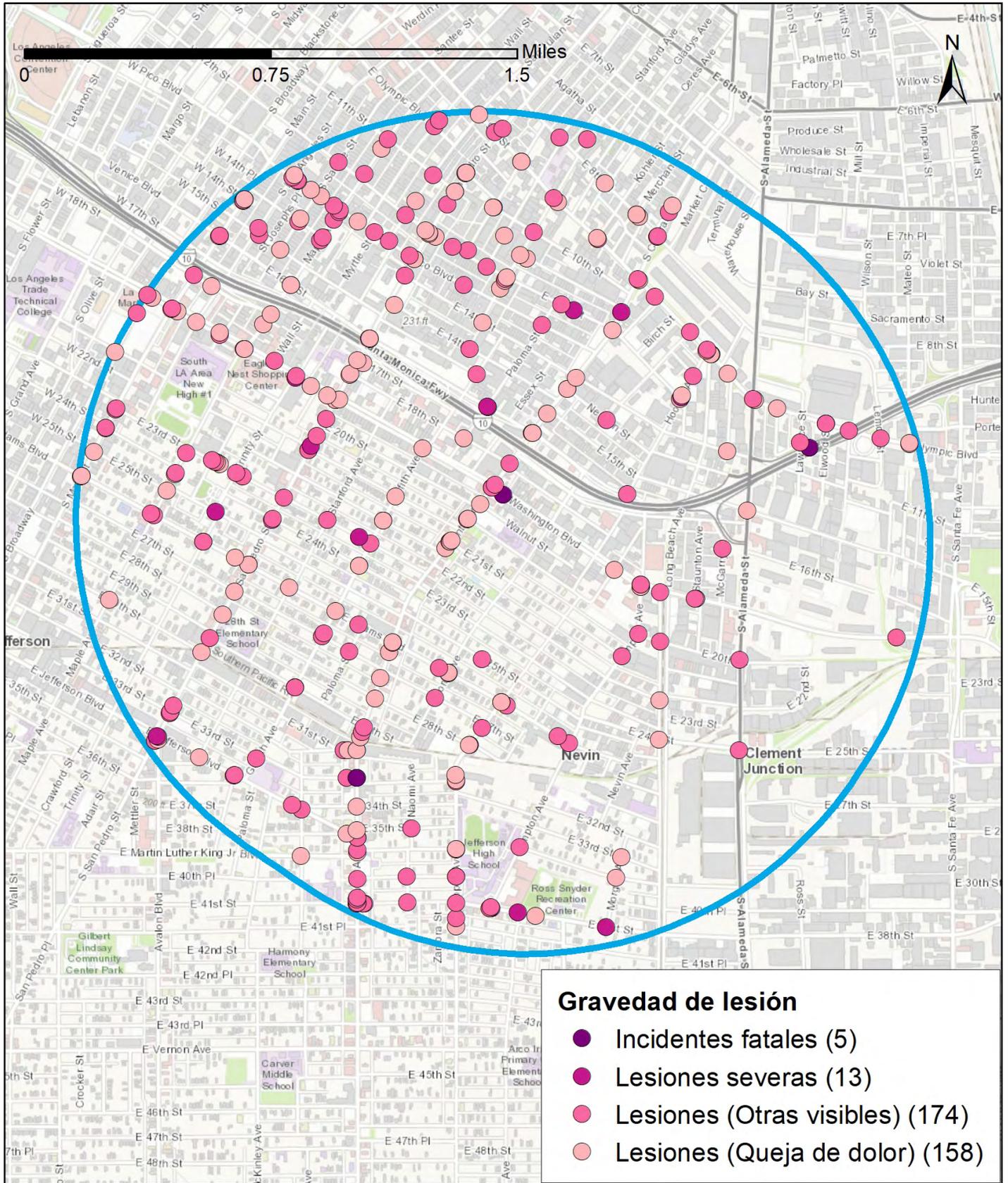
Para obtener más información sobre los datos de colisión en su comunidad, visite las herramientas gratuitas disponibles a través del Sistema de mapeo de lesiones de transporte (tims.berkeley.edu). Para obtener asistencia adicional, envíenos un correo electrónico a safetrec@berkeley.edu.

Mapa de choques peatonales en 20th Street Elementary (2013 - 2017)



Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 y el 2017 son provisional a partir de diciembre del 2018. Fecha: 3/13/2019

Mapa de choques ciclistas en 20th Street Elementary (2013 - 2017)



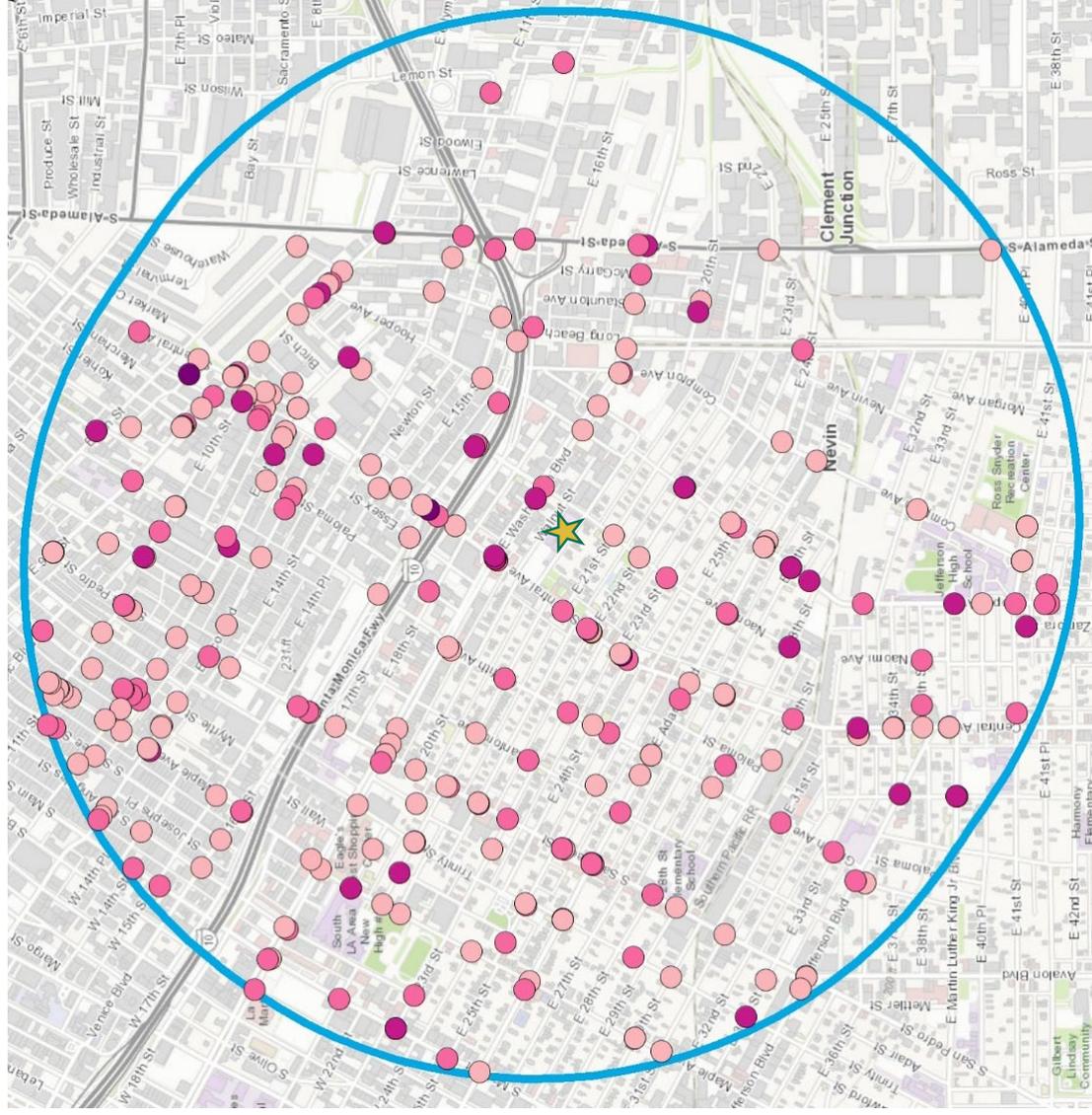
Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 y el 2017 son provisional a partir de diciembre del 2018. Fecha: 3/13/2019

Lesiones en los choques peatonales (2013-2017)

dentro del radio de 1 milla de la escuela 20th Street Elementary School

Gravedad de lesión

- Incidentes fatales (5)
- Lesiones severas (31)
- Lesiones (Otras visibles) (110)
- Lesiones (Queja de dolor) (173)



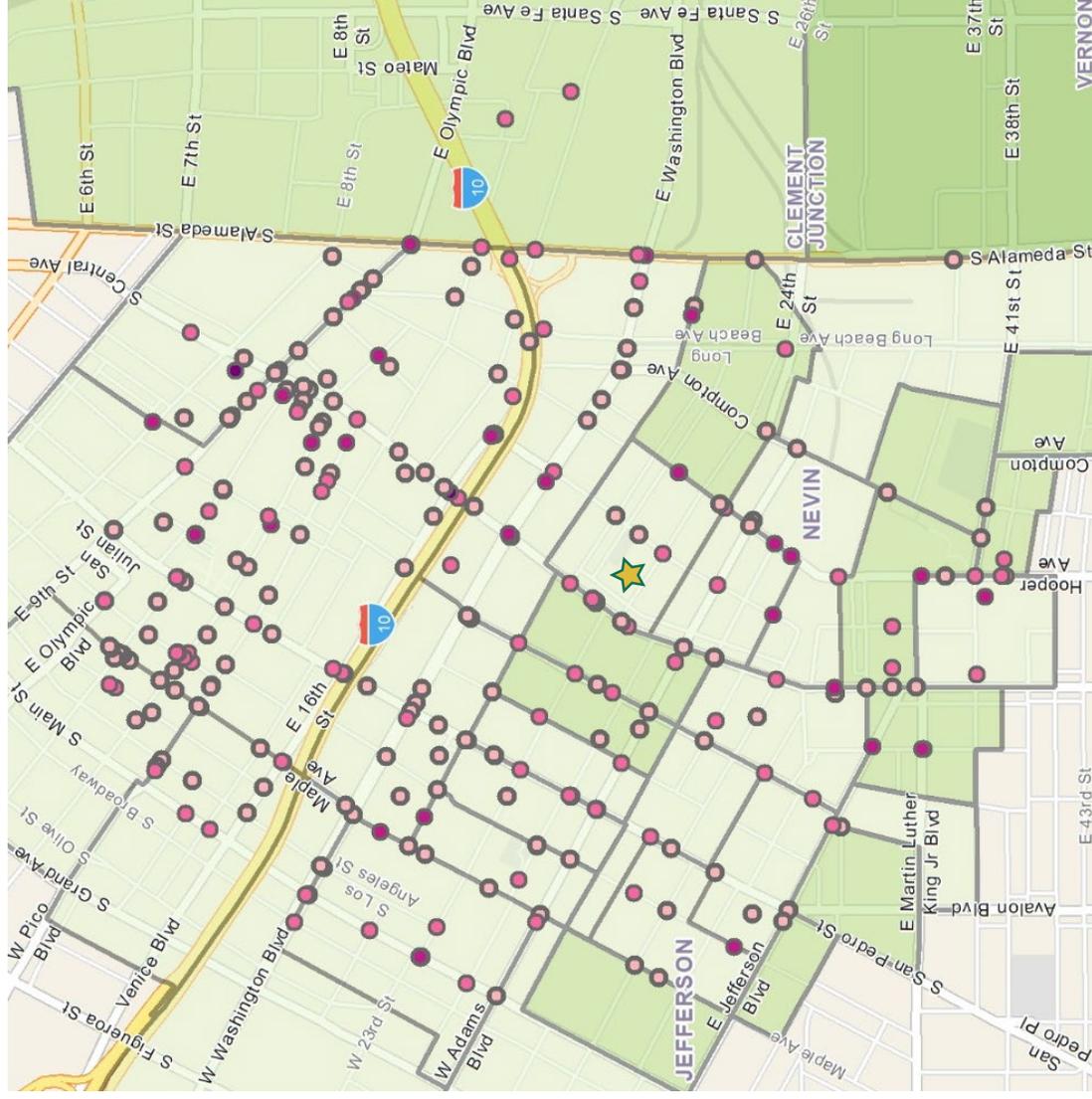
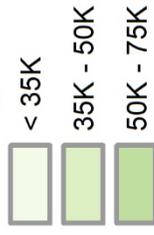
Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS), del 2008 al 2017; los datos del 2016 y el 2017 son provisionales a partir de diciembre del 2018.

Lesiones en los choques peatonales (2013-2017)

dentro del radio de 1 milla de la escuela 20th Street Elementary School

- Gravedad de lesión**
- Incidentes fatales (5)
 - Lesiones severas (31)
 - Lesiones (Otras visibles) (110)
 - Lesiones (Queja de dolor) (173)

2017 Ingreso Medio por hogar

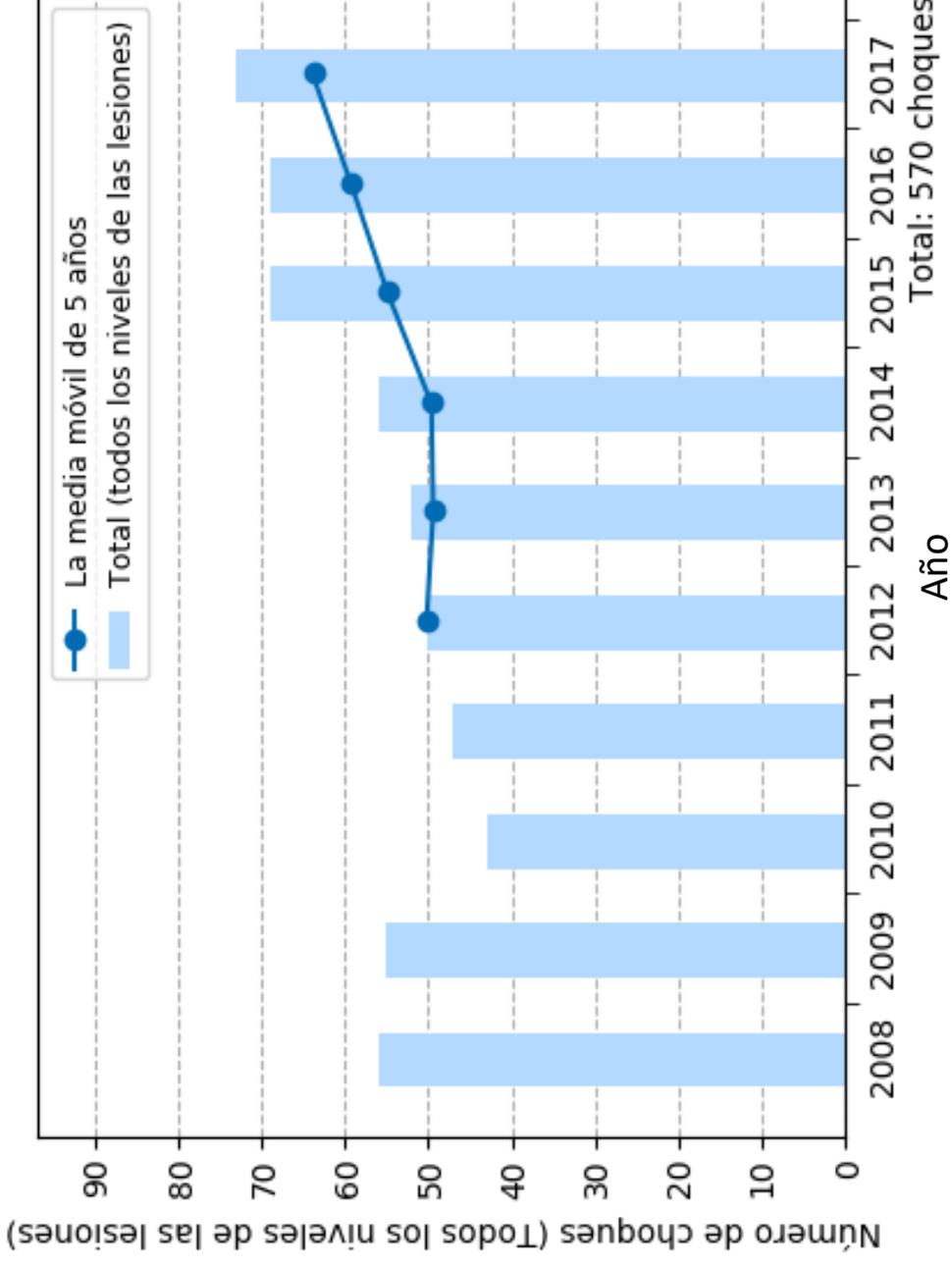


Fuente de datos:

1. Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS), del 2008 al 2017; los datos del 2016 y el 2017 son provisionales a partir de diciembre del 2018.
2. ESRI Business Analyst 2017.

Tendencias en los choques peatonales

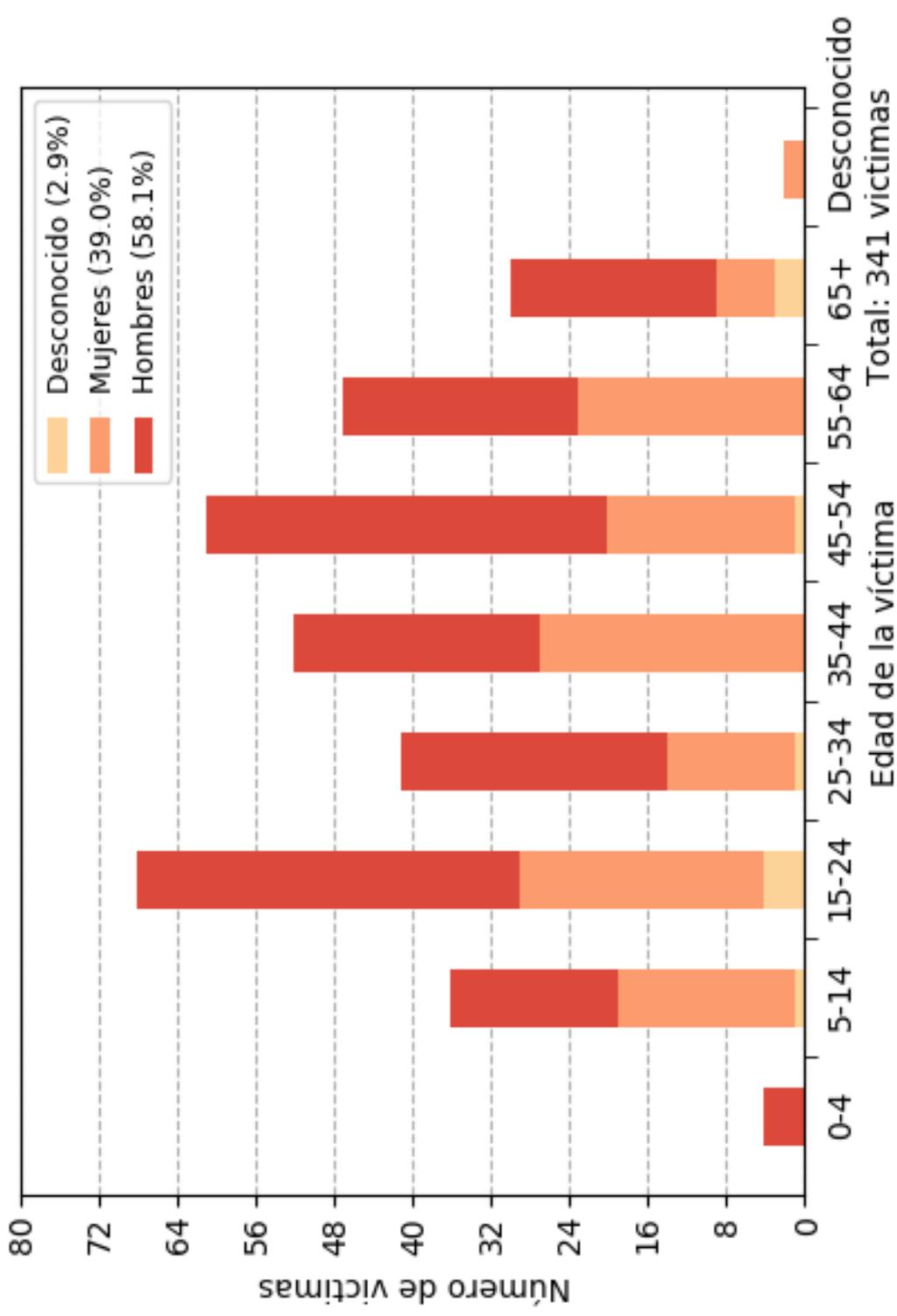
dentro del radio de 1 milla de la escuela 20th Street Elementary School



Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS), del 2008 al 2017; los datos del 2016 y el 2017 son provisionales a partir de diciembre del 2018.

Víctimas peatonales por edad y género

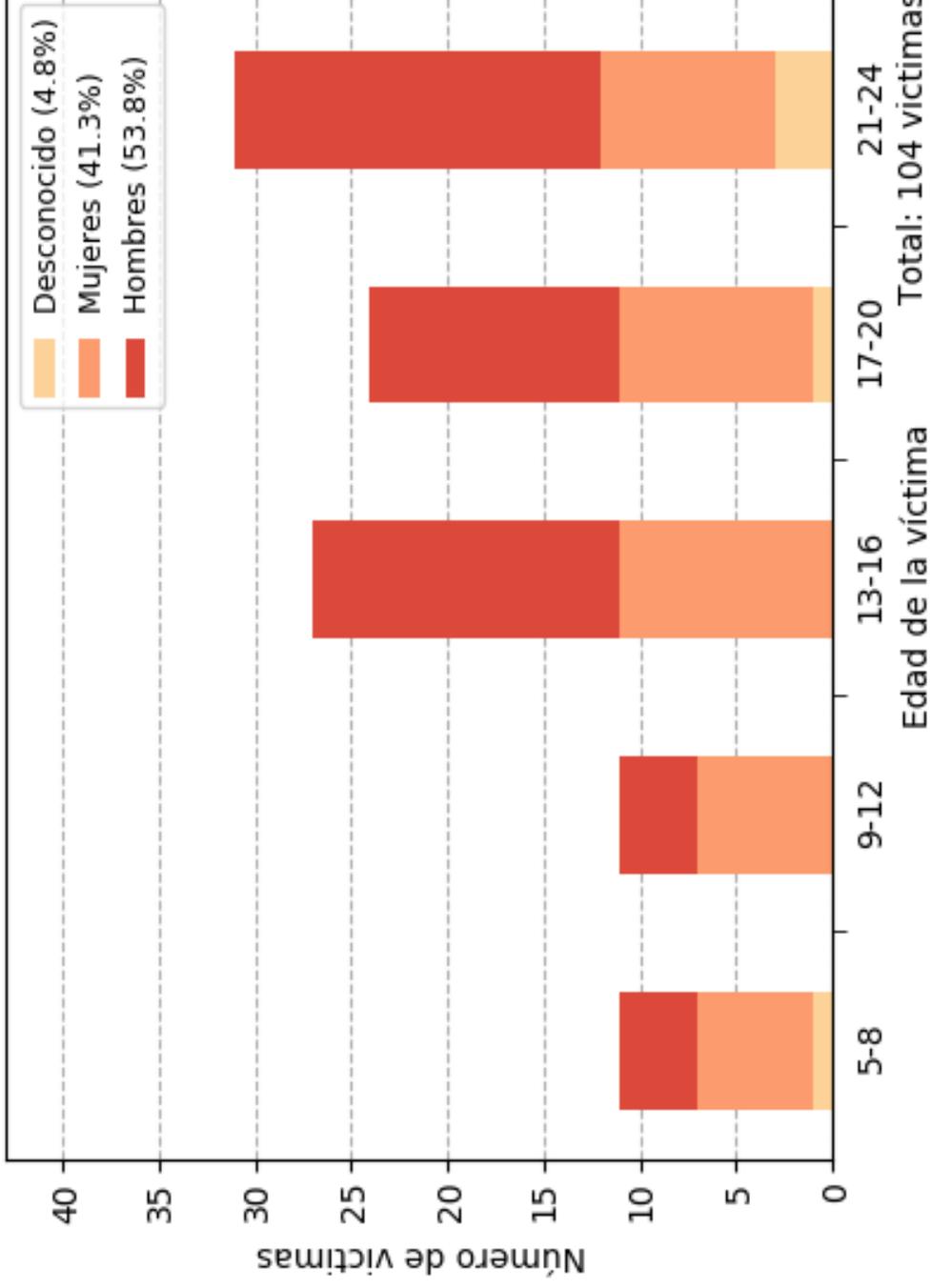
dentro del radio de 1 milla la escuela 20th Street Elementary School



Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS), del 2008 al 2017; los datos del 2016 y el 2017 son provisionales a partir de diciembre del 2018.

Víctimas peatonales por edad y género de la juventud (2013-2017)

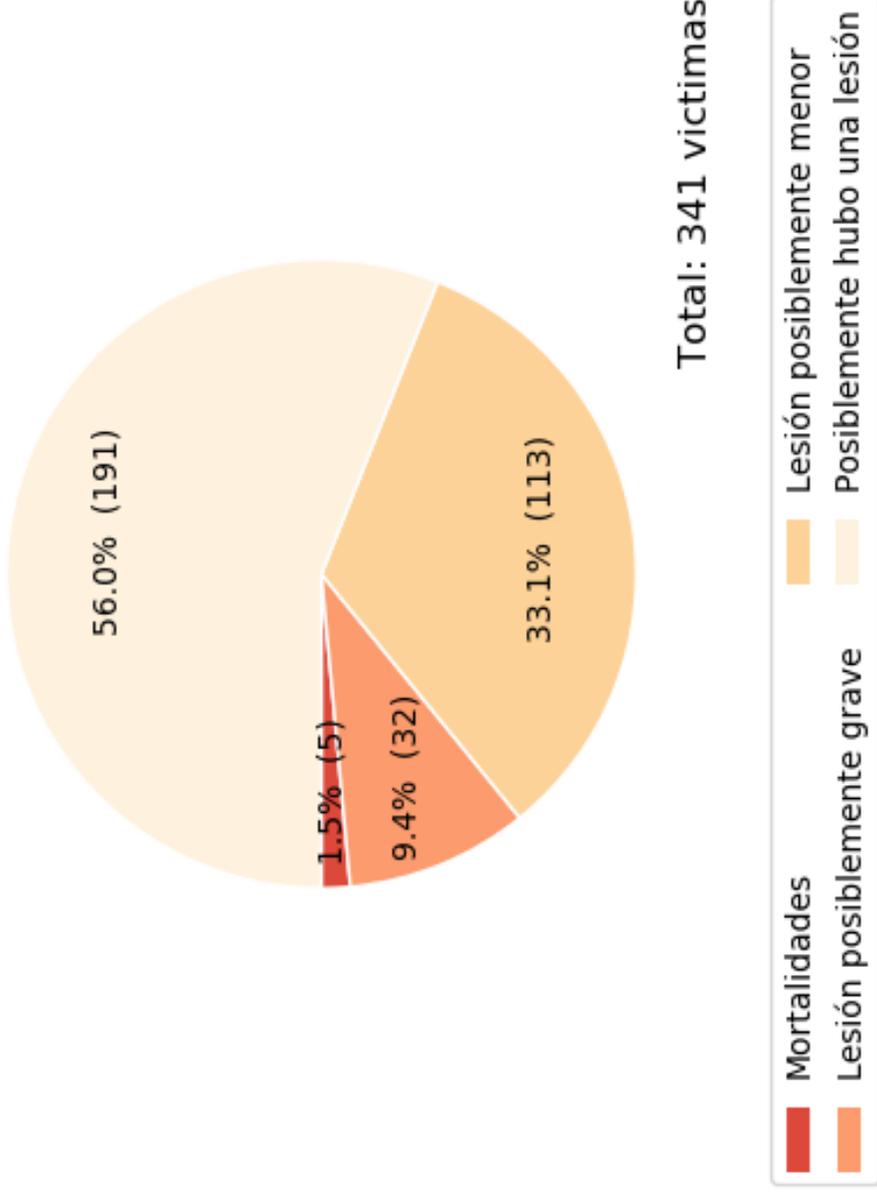
dentro del radio de 1 milla la escuela 20th Street Elementary School



Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS), del 2008 al 2017; los datos del 2016 y el 2017 son provisional a partir de diciembre del 2018.

Gravedad de las víctimas peatonales en los choques peatonales (2013-2017)

dentro del radio de 1 milla la escuela 20th Street Elementary School



Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS), del 2008 al 2017; los datos del 2016 y el 2017 son provisionales a partir de diciembre del 2018.

Choques peatonales por tiempo de día y día de semana (2013-2017)

dentro del radio de 1 milla la escuela 20th Street Elementary School

	lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	Total
09:00PM-11:59PM -	6	2	1	4	2	5	6	26
06:00PM-08:59PM -	10	7	11	7	6	3	3	47
03:00PM-05:59PM -	10	18	9	14	12	5	3	71
mediodía-02:59PM -	19	7	9	5	12	6	2	60
09:00AM-11:59AM -	2	8	7	6	5	5	5	38
06:00AM-08:59AM -	6	8	7	10	11	8	0	50
03:00AM-05:59AM -	1	3	4	1	2	3	3	17
medianoche-02:59AM -	1	2	0	0	0	3	3	9
Total	55	55	48	47	50	38	25	318

Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS), del 2008 al 2017; los datos del 2016 y el 2017 son provisional a partir de diciembre del 2018.

Choques peatonales por tipo de infracción (2013-2017)

dentro del radio de 1 milla la escuela 20th Street Elementary School

Total: 319 choques

Codigo CVV	descripción	frecuencia/percentil
21950	Fracaso por parte del motorista de ceder el paso a los peatones que están en un cruce marcado o no marcado	119 (37.3%)
21954	Fracaso por parte del peatón de ceder el derecho de paso a los vehículos al cruzar fuera de un cruce marcado o no marcado	54 (16.9%)
22350	Conducir a una velocidad peligrosa para las condiciones de la autopista, como el clima, la visibilidad, el tráfico, y/o las medidas de la autopista, o manejar a una velocidad que pone en riesgo a la gente o propiedad	22 (6.9%)
22106	Encender un vehículo o echarlo para atrás peligrosamente en una autopista	19 (6.0%)
21956	Fracaso por parte del peatón de caminar a lo largo del borde de la izquierda de una carretera cuando camine fuera de un distrito residencial o de negocios, a menos que cruzar no sea posible	14 (4.4%)
22107	Dar vuelta o moverse a la derecha o la izquierda peligrosamente en una carretera. Dar vuelta sin señal.	9 (2.8%)
21955	Fracaso por parte del peatón de cruzar en un cruce entre intersecciones adyacentes controladas por señales de tráfico	9 (2.8%)
21953	Fracaso por parte del peatón de ceder el derecho de paso a los vehículos cuando cruce una carretera sin usar un túnel peatonal o cruce peatonal levantado, cuando existe	8 (2.5%)
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.	7 (2.2%)
21952	Fracaso por parte del motorista de ceder el derecho de paso a los peatones en las banquetas	6 (1.9%)

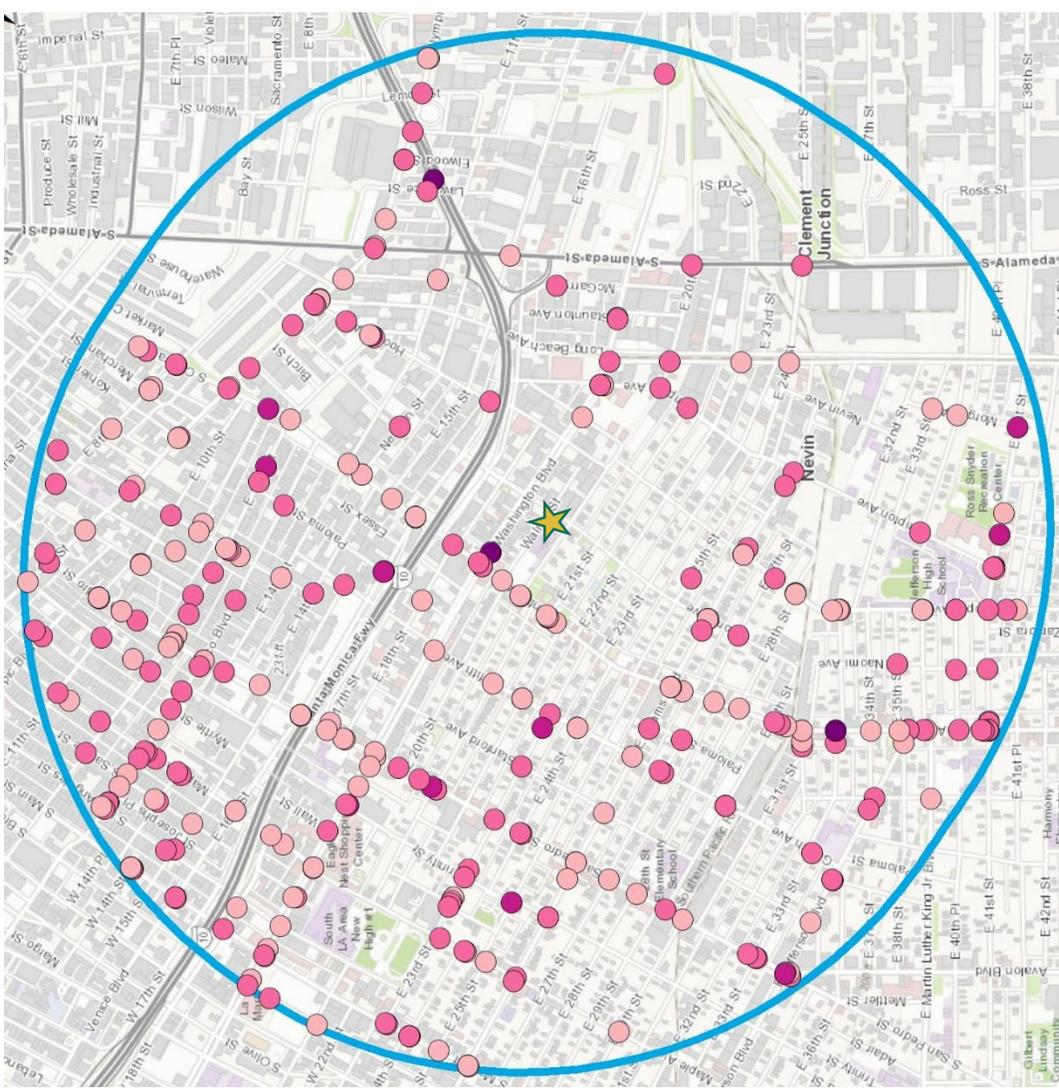
Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS), del 2008 al 2017; los datos del 2016 y el 2017 son provisional a partir de diciembre del 2018.

Lesiones en los choques ciclistas (2013-2017)

dentro del radio de 1 milla de la escuela 20th Street Elementary School

Gravedad de lesión

- Incidentes fatales (5)
- Lesiones severas (13)
- Lesiones (Otras visibles) (174)
- Lesiones (Queja de dolor) (158)



Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS), del 2008 al 2017; los datos del 2016 y el 2017 son provisionales a partir de diciembre del 2018.

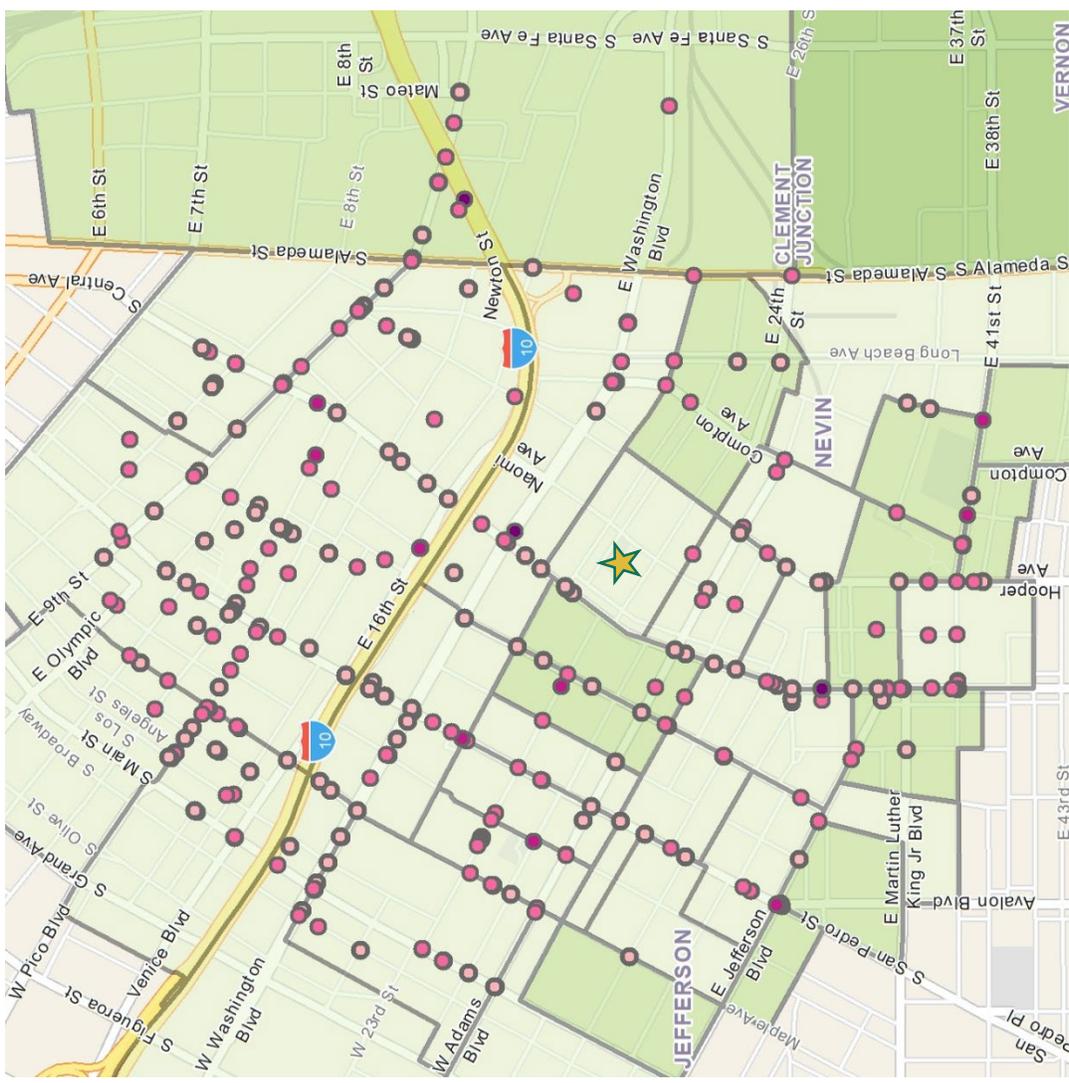
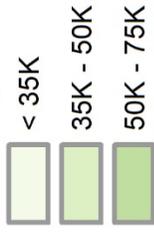
Lesiones en los choques ciclistas (2013-2017)

dentro del radio de 1 milla la escuela la escuela 20th Street Elementary School

Gravedad de lesión

- Incidentes fatales (5)
- Lesiones severas (13)
- Lesiones (Otras visibles) (174)
- Lesiones (Queja de dolor) (158)

2017 Ingreso Medio por hogar

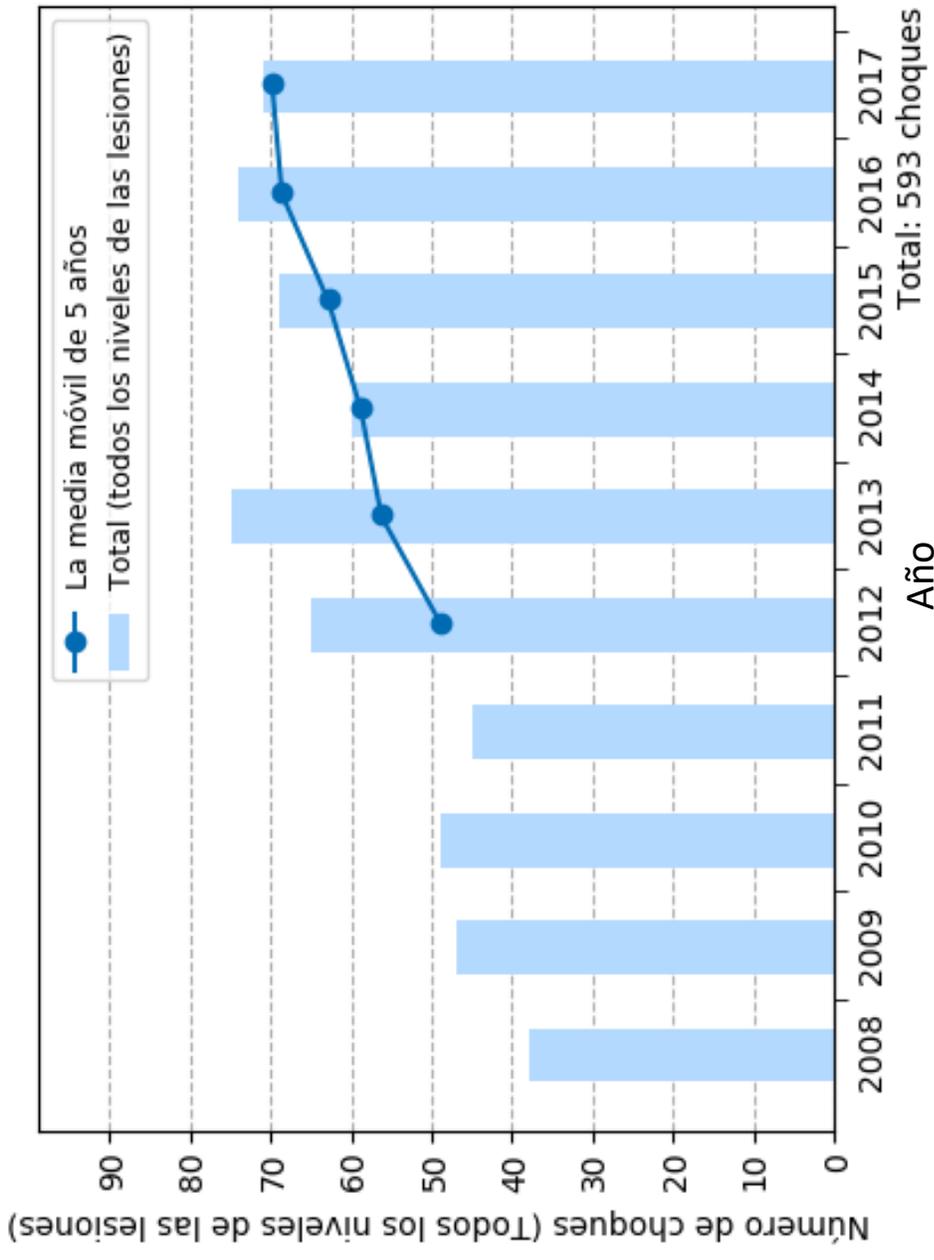


Fuente de datos:

1. Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS), del 2008 al 2017; los datos del 2016 y el 2017 son provisionales a partir de diciembre del 2018.
2. ESRI Business Analyst 2017.

Tendencias en los choques ciclistas

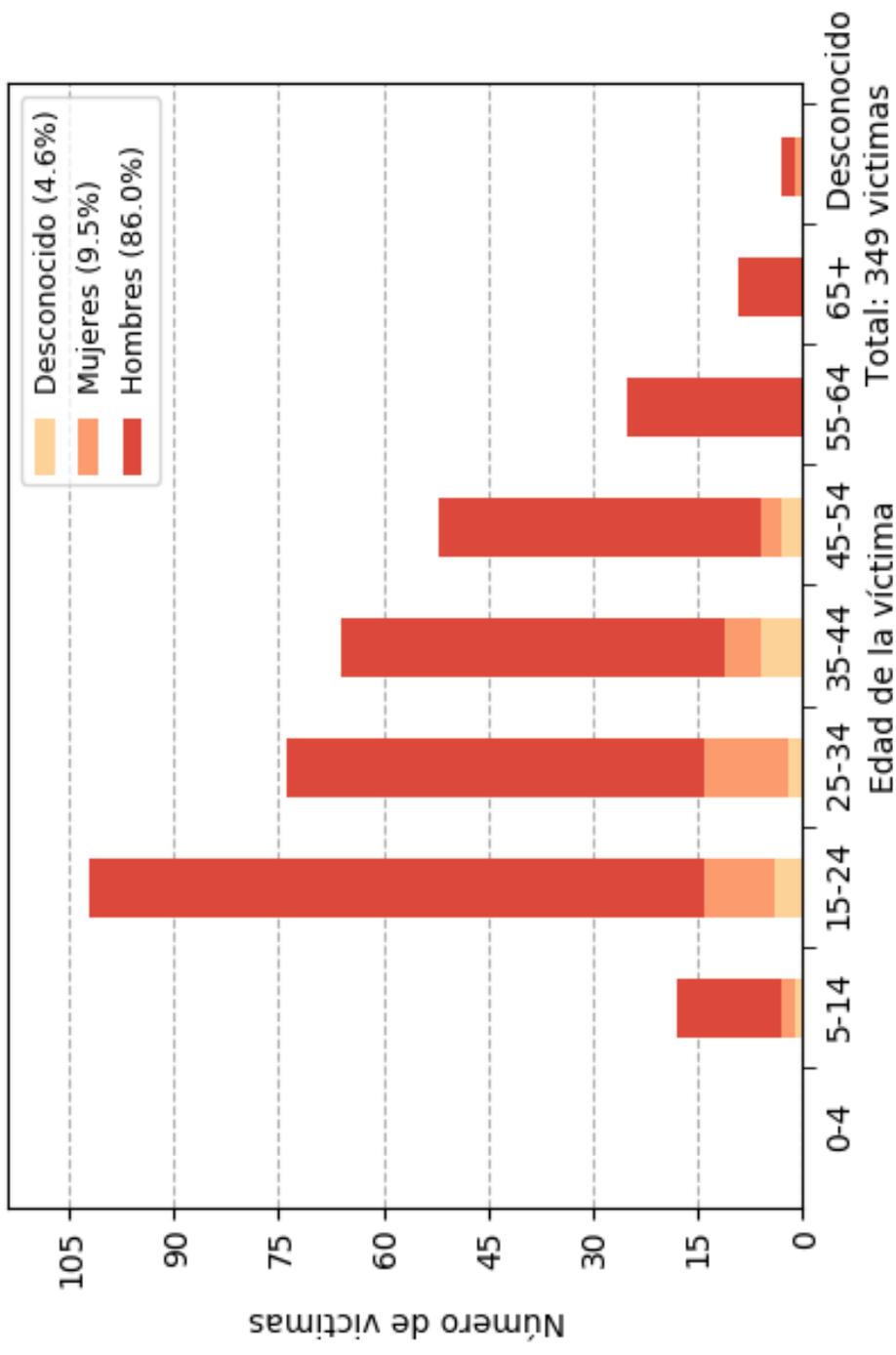
dentro del radio de 1 milla la escuela 20th Street Elementary School



Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS), del 2008 al 2017; los datos del 2016 y el 2017 son provisional a partir de diciembre del 2018.

Víctimas ciclistas por edad y género (2013-2017)

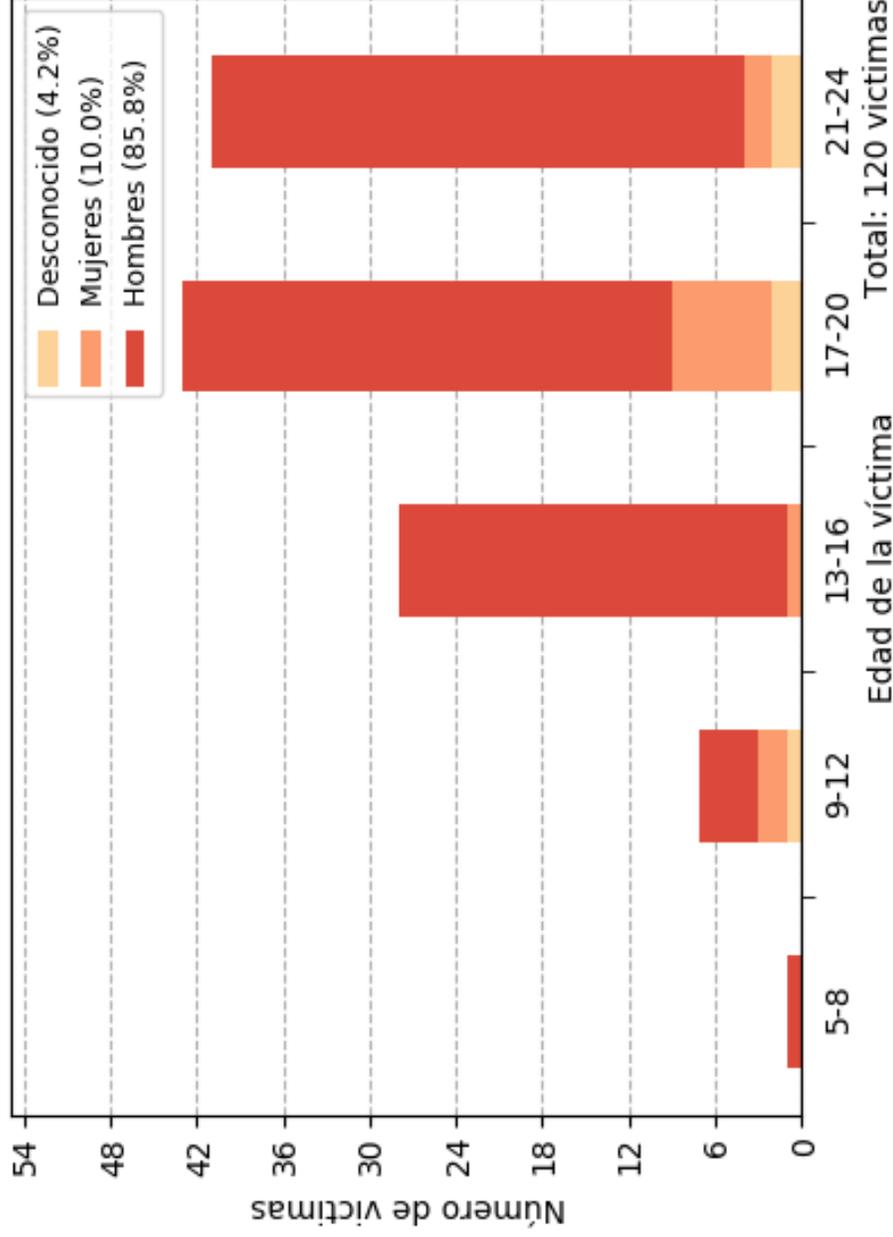
dentro del radio de 1 milla la escuela 20th Street Elementary School



Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS), del 2008 al 2017; los datos del 2016 y el 2017 son provisionales a partir de diciembre del 2018.

Víctimas ciclistas por edad y género de jóvenes (2013-2017)

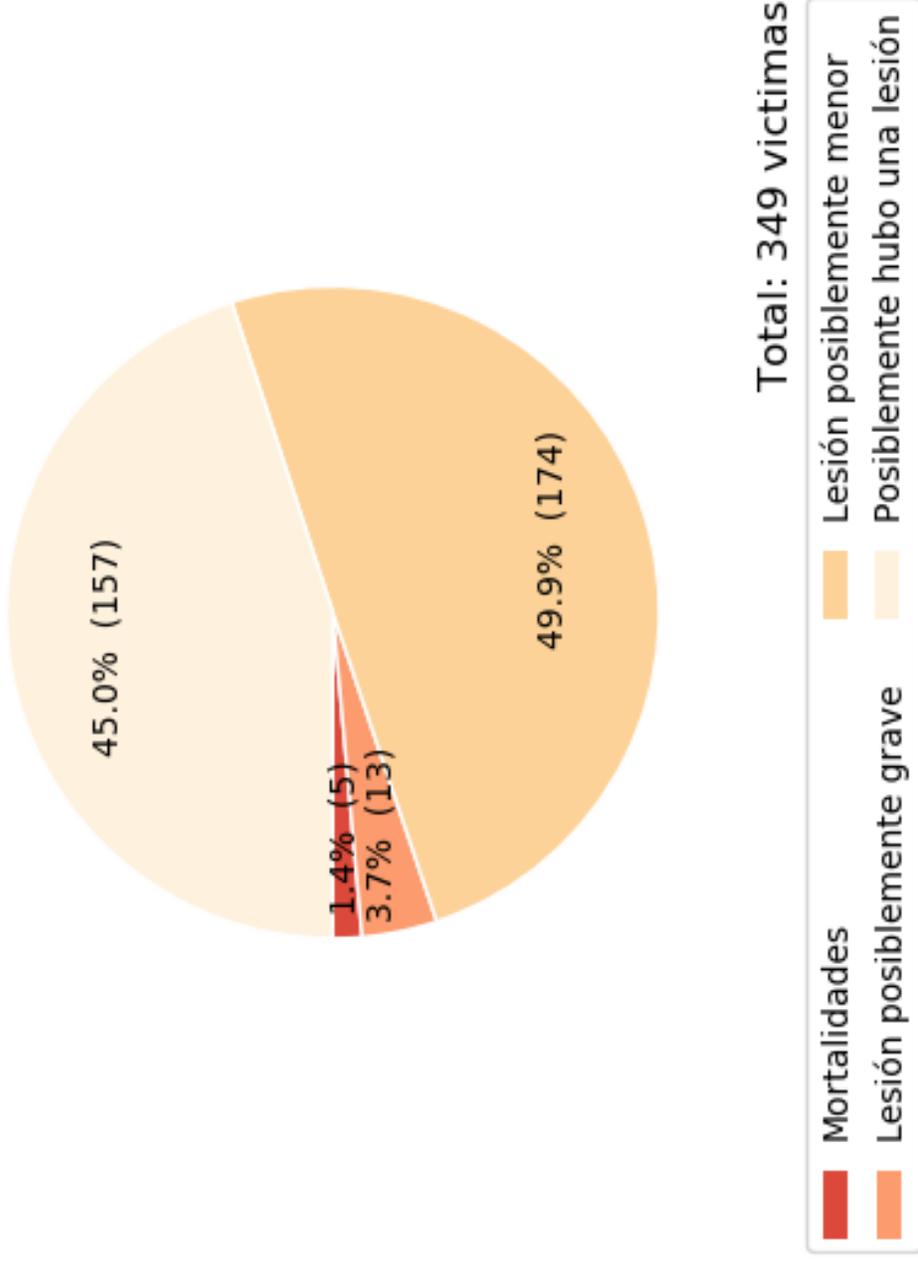
dentro del radio de 1 milla la escuela 20th Street Elementary School



Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS), del 2008 al 2017; los datos del 2016 y el 2017 son provisionales a partir de diciembre del 2018.

Gravedad de las lesiones de las víctimas ciclistas (2013-2017)

dentro del radio de 1 milla la escuela 20th Street Elementary School



Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS), del 2008 al 2017; los datos del 2016 y el 2017 son provisionales a partir de diciembre del 2018.

Choques ciclistas por tiempo del día y día de la semana(2013-2017)

dentro del radio de 1 milla la escuela 20th Street Elementary School

	lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	Total
09:00PM-11:59PM -	3	3	2	1	1	0	4	14
06:00PM-08:59PM -	11	5	7	7	14	6	2	52
03:00PM-05:59PM -	15	13	25	16	16	8	5	98
mediodía-02:59PM -	17	10	12	12	12	7	4	74
09:00AM-11:59AM -	7	6	11	9	9	6	4	52
06:00AM-08:59AM -	6	8	10	12	4	5	2	47
03:00AM-05:59AM -	0	0	2	0	2	0	0	4
medianoche-02:59AM -	1	1	0	0	0	2	4	8
Total	60	46	69	57	58	34	25	349

Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS), del 2008 al 2017; los datos del 2016 y el 2017 son provisional a partir de diciembre del 2018.

Choques ciclistas por tipo de infracción (2013-2017)

dentro del radio de 1 milla la escuela 20th Street Elementary School

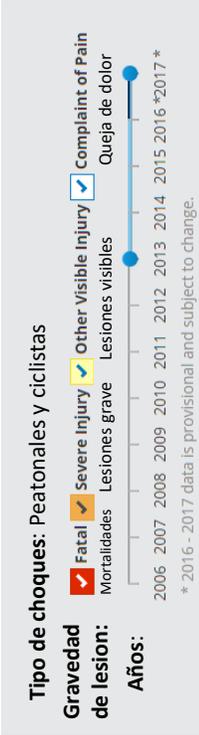
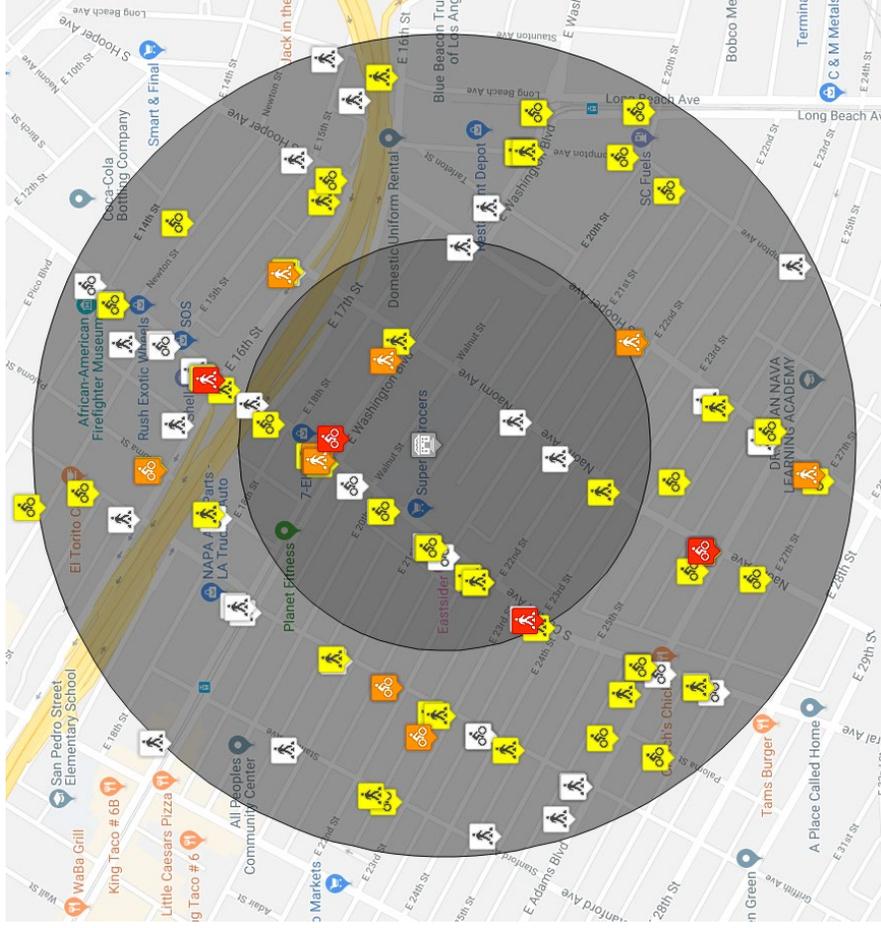
Total: 349 choques

Codigo CVV	descripción	frecuencia/percentil
21650	Fracaso de manejar o montar en bicicleta en la mitad derecha de la calle (existen algunas excepciones)	65 (18.6%)
21804	Fracaso de ceder el derecho de paso por parte del conductor cuando entre o cruce una autopista	41 (11.7%)
22107	Dar vuelta o moverse a la derecha o la izquierda peligrosamente en una carretera. Dar vuelta sin señal.	27 (7.7%)
21801	Fracaso del motorista de ceder el derecho de paso cuando da una vuelta a la izquierda o una vuelta en U	25 (7.2%)
22517	Abrir la puerta de un vehículo al lado del tráfico peligrosamente e interferir con el tráfico o dejar la puerta abierta por un periodo de tiempo más largo de lo que es necesario	22 (6.3%)
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.	19 (5.4%)
22350	Conducir a una velocidad peligrosa para las condiciones de la autopista, como el clima, la visibilidad, el tráfico, y/o las medidas de la autopista, o manejar a una velocidad que pone en riesgo a la gente o propiedad	19 (5.4%)
21802	Fracaso de parar o ceder el derecho de paso en una señal de alto	18 (5.2%)
22450	Fracaso por parte del motorista de parar en una señal de alto antes de la línea de límite; si no existe, parar en un cruce o en la entrada de la intersección. Fracaso por parte del motorista de parar en la línea de límite o antes de entrar en un	17 (4.9%)
21703	Seguir a otro vehículo motorizado demasiado cerca	7 (2.0%)

Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS), del 2008 al 2017; los datos del 2016 y el 2017 son provisional a partir de diciembre del 2018.

Choques de peatones y ciclistas (2013-2017)

Twentieth Street Elementary
 1353 East 20th Street Los Angeles, CA
 Los Angeles County
 CDS: 19647336019582



Radio	Mortalidades	Lesiones grave	Lesiones visibles	Queja de dolor	Peatón	Ciclista	Total
<1/4 mi.	2	4	12	18	22	14	36
1/4 - 1/2 mi.	2	6	43	57	53	55	108
Total	4	10	55	75	75	69	144

Recursos adicionales

Street Story/



Diario de la calle

Street Story/Diario de la calle es una herramienta para recopilar comentario comunitario en asuntos del transporte seguro. Comparta sus historias de los lugares donde estuvo involucrado en un choque o casi estuvo en un choque, y de los lugares que se sienten seguros o peligrosos en el sitio web:

Transportation Injury Mapping System (TIMS)

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

<https://tims.berkeley.edu>



<https://streetstory.berkeley.edu>

