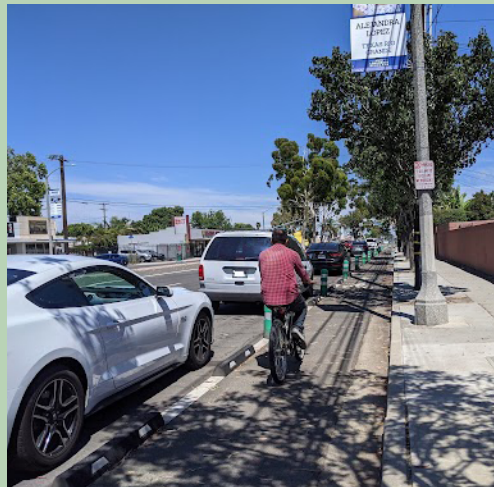


VERANO 2021
(traducido en otoño del 2021)

Taller Comunitario para la Seguridad Peatonal y Ciclista

RESUMEN Y RECOMENDACIONES PARA EL NORTE DE LONG BEACH

Creando Calles más Seguras para Peatones y Ciclistas



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

Reconocimientos

Gracias al Comité de Planificación por su invitación a su comunidad y por su trabajo en colaboración para hacer el Norte de Long Beach un lugar más seguro para caminar y andar en bicicleta. Queremos reconocer a Valerie Hernandez por su interpretación simultánea durante el taller y a Hilda Gaytan de la Asociación Puente Latino por su liderazgo, compromiso comunitario continuo y servicio para la comunidad hispanohablante de Long Beach, algunos quienes participaron en este evento virtual. Nos gustaría reconocer y agradecer a les participantes que son residentes que asistieron tomando en cuenta el valor que contribuye al taller, y su abogacía continua.

También queremos reconocer el Pueblo Tonva como les guardianes tradicionales del área de Long Beach y del Condado de Los Ángeles.

Comité de Planificación

Jaylin Bell	Long Beach Department of Health and Human Services (Departamento de Salud y Servicios Humanos de Long Beach), Walk and Roll Long Beach (Camina y Roda Long Beach)
Seth Contreras	Fehr & Peers
Kirk Davis	Puente Latino Association (Asociación Puente Latino)
Esmeralda Garcia	Long Beach Department of Health and Human Services (Departamento de Salud y Servicios Humanos de Long Beach), Walk and Roll Long Beach (Camina y Roda Long Beach)
Hilda Gaytan	Puente Latino Association (Asociación Puente Latino)
Steve Gerhardt	Walk Long Beach (Camina Long Beach)
Alex Jung	City Fabrick
Rachel Junken	Long Beach Department of Public Works (Departamento de Obras Públicas de Long Beach)
Ricardo Light	Long Beach Department of Public Works (Departamento de Obras Públicas de Long Beach)
Nick Russo	Pedal Movement

Este informe fue preparado por:

California Walks

Jacqueline Garcia

Areli Morales

Wendy Ortiz

<https://calwalks.org>

Centro de Investigación y Educación sobre Transporte Seguro de la Universidad de California en Berkeley (SafeTREC por sus siglas en inglés)

Kristen Leckie

<http://safetrec.berkeley.edu>

Traducido por:

Monica Curiel

mocuriel@gmail.com

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 expresados en esta publicación son los del autor(es) y no necesariamente los de OTS.

TABLA DEL CONTENIDO

2 Reconocimientos

4 Introducción

6 Contexto

8 Historial de Choques Peatonales y Ciclistas

9 Mapa de Recursos

10 Evaluación de Caminar y Andar en Bicicleta

10 Ruta 1: Avenida Atlantic - Escuela Preparatoria Jordan

13 Ruta 2: Avenida Orange

15 Ruta 3: Bulevar Artesia Este - Escuela Primaria Starr King

18 Recomendaciones

18 Recomendaciones Comunitarias

25 Recomendaciones del Equipo del Proyecto

27 Apendice

Introducción

El Taller Comunitario para la Seguridad Peatonal y Ciclista (CPBST, por sus siglas en inglés) es un proyecto estatal del Centro de Investigación y Educación sobre Transporte Seguro de la Universidad de California en Berkeley (SafeTREC por sus siglas en inglés) y California Walks (Cal Walks). El programa utiliza el Marco de Sistema Seguro para involucrar residentes y defensores de la seguridad para desarrollar un plan de acción impulsado por la comunidad para mejorar la seguridad peatonal y ciclista en su comunidad y fortalecer colaboración con oficiales locales y personal de agencias. Cal Walks y SafeTREC (El Equipo del Proyecto) trabajan con el Comité de Planificación, un grupo de partes interesadas, a través de 6-8 semanas para desarrollar metas para los talleres y ajustar el plan de estudios para abordar las necesidades y prioridades de la comunidad. El taller virtual convoca a la comunidad local entera para realizar evaluaciones de caminar y andar en bicicleta en áreas claves de la comunidad, aprender sobre estrategias de Sistema Seguro para aliviar preocupaciones sobre caminar y andar en bicicleta, y desarrollar planes de acción preliminares para infraestructura de prioridad y programas comunitarios.

La Asociación Puente Latino pidió que Cal Walks y Safe TREC realizará un Taller Comunitario para la Seguridad Peatonal y Ciclista (CPBST por sus siglas en inglés) en su comunidad. El Equipo del Proyecto trabajó con el Comité de Planificación local a través de 6-8 semanas para planear el CPBST, incluyendo desarrollar objetivos para el taller y modificando el plan de estudios para abordar las prioridades de las comunidades. Los objetivos del CPBST del Norte de Long Beach fueron:

1. Mejorar los cruces peatonales y callejones cerca de las escuelas locales para crear un acceso seguro a las escuelas;
2. Promover la educación sobre seguridad de tráfico para alentar el cumplimiento de la velocidad de los conductores en áreas residenciales, especialmente donde los estudiantes caminan hacia y desde la escuela; y
3. Mejorar e integrar los senderos para bicicletas del río con la comunidad en general.

El taller virtual convocó a aproximadamente 18 participantes el 18 de agosto de 2021, incluidos representantes de la Asociación Puente Latino, Walk Long Beach, Pedal Movement, Green Light Long Beach, Fehr and Peers, Departamento de Obras Públicas de Long Beach, padres de estudiantes de la Escuela Primaria Starr King, Escuela Secundaria Hamilton y Escuela Preparatoria Jordan y residentes locales. El taller consistió en una descripción general de las estrategias de seguridad para peatones y ciclistas utilizando un Marco de Sistema Seguro, una evaluación virtual para caminar y andar en bicicleta a lo largo de varias rutas claves y una sesión de planificación de acciones en grupos pequeños para priorizar y planificar proyectos de infraestructura, programas comunitarios y acciones prácticas para continuar.



Marco de Sistema Seguro

Tradicionalmente, se consideraba que el comportamiento humano era la variable principal asociada con lesiones causados por el tránsito. El enfoque del Sistema Seguro reorienta los esfuerzos para enfatizar el diseño y la operación del sistema de transporte. Prioriza la reducción de la gravedad de los choques para salvar vidas. Un Sistema Seguro también anticipa que las personas cometerán errores y reconoce que el cuerpo humano tiene una tolerancia limitada a las lesiones.

Un enfoque en un Sistema Seguro mejora la seguridad de todos los usuarios a través de varios niveles de protección que se ven en las secciones de la rueda:

- velocidades seguras;
- diseño de calles seguras;
- entendiendo cómo la gente usa la carretera;
- mejorar la respuesta después de un choque;
- desarrollo de capacidad y empoderamiento; y
- análisis completo de los datos de seguridad y el desarrollo de políticas y planes.

Se basa en varios principios, como se ve en la parte exterior de la rueda:

- la muerte o lesiones graves son inaceptables;
- los humanos cometen errores en un momento u otro;
- múltiples capas de protecciones son cruciales;
- todos los usuarios de la carretera comparten la responsabilidad;
- los humanos son vulnerables; la seguridad es proactiva; y
- la equidad es una prioridad en todo el sistema.



Contexto

Cuadro de Enfoque Políticas y Planes Locales

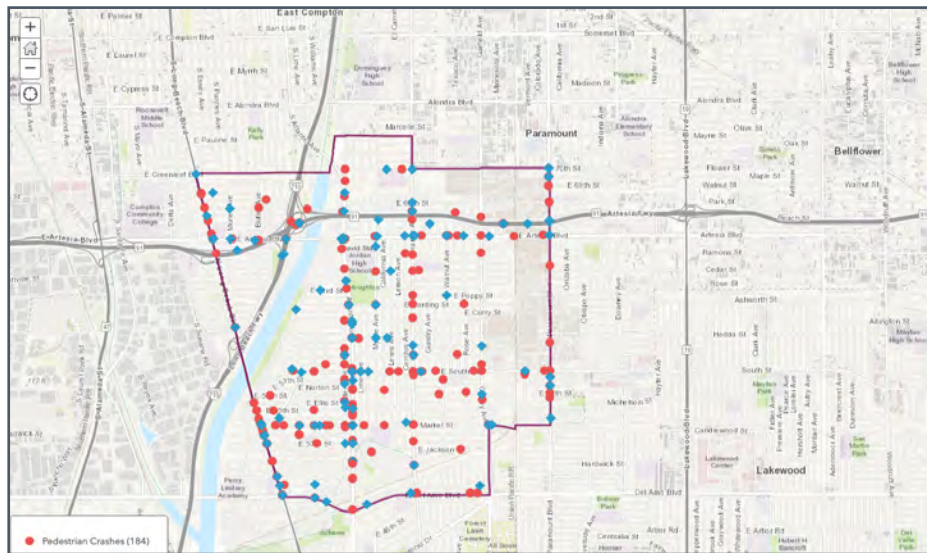
La Ciudad de Long Beach tiene tres planes que impactan directamente las mejoras para ciclistas y peatones dentro de la comunidad del Norte de Long Beach:

- El [Plan de Acción Calles Seguras de Long Beach](#)
- El Plan de Acción Calles Seguras de Long Beach tiene como objetivo eliminar todas las muertes y lesiones graves relacionadas con el tráfico para 2026, similar a los compromisos de Vision Zero que otras ciudades del estado de California han adoptado en los últimos diez años. Está previsto que la comunidad del Norte de Long Beach tenga más desarrollo en el futuro, lo que puede afectar a quienes caminan, andan en bicicleta o toman el transporte público.
- La [Estrategia de Urbanismo y Planificación del Uso de Terreno de Uptown \(UPLAN por sus siglas en inglés\)](#) aboga para que los residentes de la comunidad colaboren al lado de la Ciudad para crear leyes y políticas que guíen este futuro desarrollo de una manera que refleje la visión de aquellos viviendo en la comunidad.
- La [Estrategia de Mejoras Basadas en Lugar y Vecindario \(PBNIS por sus siglas en inglés\)](#) provee a los residentes comunitarios alrededor de Starr King y College Square una oportunidad para planificar mejoras de seguridad para sus vecindarios a lado de la Ciudad.

Juntos, estos planes brindan oportunidades directas para que la comunidad defienda y co Cree mejoras de seguridad en sus vecindarios. Estos proporcionan una base sólida para cualquier posible proyecto futuro de seguridad para ciclistas y peatones, así como también brindan a los residentes de la comunidad una comprensión de los procesos implementados para llevar mejoras de seguridad a sus vecindarios.

En el 2018, [La Evaluación de la Escuela Preparatoria Jordan de Long Beach UPLAN](#) reunió a 31 participantes para una evaluación ambulante en persona a lo largo de la Avenida Atlantic desde Villa Park hasta Bulevar Artesia. Los participantes expresaron su deseo de banquetas más anchas, carriles para bicicletas más seguros y varias instalaciones en las calles y banquetas. Los observadores también señalaron la necesidad de volver a pintar el cruce de peatones y ajustar la sincronización de la señal. La serie de seis evaluaciones ambulantes también tiene un componente virtual aún abierto para recibir comentarios de la comunidad: [UPLAN Recorridos Ambulantes Virtuales](#).

El Norte de Long Beach es una comunidad ubicada en la ciudad de Long Beach dentro del condado de Los Ángeles. Según las Clasificaciones de OTS, en 2018, Long Beach ocupó el tercer lugar entre 15 para personas muertas o heridas en un choque de tráfico (con una clasificación de "1" que indica la peor) entre las ciudades de tamaño de población similar. Ocupó el segundo lugar en choques de peatones y el segundo en choques de bicicletas.



El siguiente mapa muestra todos los choques en los que les persona resultó lesionada y que involucraron a un peatón o ciclista entre 2015 y 2019.

Historial de Choques Peatonales y Ciclistas

Los siguientes datos se basan en choques de peatones y bicicletas reportados por la policía que resultaron en lesiones a peatones y ciclistas en el Norte de Long Beach. Los datos provistos en esta sección son del Registro Integrado Estatal del Tráfico (SWITRS por sus siglas en inglés) para los años 2010 a 2019. Los datos de choques de 2019 son provisionales en diciembre de 2020. Se puede encontrar una discusión completa de los datos de choques peatonales y ciclistas en el Apéndice.

Fronteras Comunitarias del Norte de Long Beach

Los límites del área de este taller fueron: Calle 72 en el norte, Bulevar Del Amo en el sur, Bulevar Paramount en el este y Bulevar Long Beach en el oeste. El Comité de Planificación eligió estos límites para capturar los carriles para bicicletas protegidos recientemente instalados a lo largo de la Avenida Orange.

Cuadro de Enfoque Recursos de Datos Gratis de SafeTREC

El Sistema de Cartografía para las Lesiones del Transporte (TIMS por sus siglas en inglés) es una herramienta disponible en el internet que permite a usuarios a analizar y mapear datos de choques en California del Registro Integrado Estatal del Tráfico (SWITRS por sus siglas en inglés). TIMS proporciona datos de choques rápido, fáciles y geocodificados. TIMS está disponible en: <https://tims.berkeley.edu>.

Historias de la Vía Pública es una herramienta de participación comunitaria disponible en el internet que permite a residentes y organizaciones comunitarias recolectar información que es importante para la seguridad del transporte, incluyeno choques, casi-choques, peligros en general 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 coleccionada es gratis y disponible al público. Historias de la Vía Pública está disponible en: <https://streetstory.berkeley.edu>.

Choques Peatonales

Durante el período de 10 años entre 2010 y 2019, los choques de peatones parecen estar aumentando ligeramente. En los últimos cinco años de datos disponibles, 2015 a 2019, los choques peatonales más graves, incluidas ocho muertes, se concentraron en la Bulevar Artesia Este, Bulevar Paramount y Bulevar Long Beach Norte, con múltiples choques menos graves concentrados también en estas calles y Avenida Atlantic, Avenida Orange, Calle South Este, Calle Market, Bulevar Del Amo Este y Avenida Cherry. De los 184 choques de peatones, 99 (53,8%) ocurrieron entre las 3 p.m. y las 9 p.m. con 34 de los choques ocurriendo un lunes. El factor de choque principal para la mayoría de estos choques de peatones fue una infracción del derecho de paso por parte de un peatón en una intersección, que se asoció con 44¹ choques. El segundo factor de choque primario más común involucró a los conductores que no cedieron el paso a un peatón en un cruce de peatones marcado o no, que se asoció con 25 choques.

Entre les 189 víctimas de estos 184 choques de peatones, hubo 8 muertos y 37 con lesiones graves, que en conjunto comprenden 45 del total de víctimas heridas. La mayoría de les víctimas eran adultos en edad laboral, con 111 (58,7%) en el rango de edad de 19 a 59 años. Les niños en edad escolar, víctimas en el rango de edad de 5 a 18 años, representaron el 45 (23,8%) de todos los choques. De les 189 víctimas heridas, 103 (54,5%) de les víctimas eran hombres.

Choques de Ciclistas

Durante el período de 10 años entre 2010 y 2019, los choques de bicicletas parecen haber disminuido ligeramente. En los últimos cinco años de datos disponibles, de 2015 a 2019, los choques de bicicletas más graves se concentraron en la Avenida Atlantic, Bulevar Artesia Este, Bulevar Long Beach Norte y Avenida Cerritos. El único choque de bicicleta fatal ocurrió en la Avenida Cerritos. De los 130 choques, 62 (47,7%) de los choques ocurrieron entre las 3 p.m. y las 9 p.m., con 27 de los choques ocurriendo un miércoles. El factor de choque principal más común para la mayoría de estos choques de bicicletas se debió a que un ciclista circulaba en la dirección opuesta en la carretera como vehículos, lo que se asoció con 14 choques.

Entre les 132 víctimas de estos 130 choques de ciclistas, hubo 1 fatalidad y 10 lesiones graves. La mayoría de les víctimas de choques de bicicleta sufrieron heridas leves, incluidas 119 de les 132 víctimas heridas. Les residentes de le comunidad informaron que muchos ciclistas en esta área son adultos que trabajan y los datos reflejan esto, ya que 88 víctimas (67%) tenían entre 19 y 59 años. Les niños en edad escolar, víctimas en el rango de edad de 5 a 18 años, representaron 29 (22%) de todos los choques. De les 132 víctimas lesionadas, 98 (74,2%) eran hombres.

¹ Les peatones tienen el derecho de paso en los cruces marcados y no marcados, y les conductores están obligados legalmente a ceder el paso a les peatones en estos casos. Sin embargo, cuando les peatones cruzan fuera de un cruce peatonal marcado o no marcado, les peatones deben ceder el paso a les conductores. Le peatón está legalmente autorizado a cruzar fuera de un cruce marcado o no marcado entre dos intersecciones donde una o ninguna de las intersecciones está señalizada, pero solo después de que le peatón ceda el paso a les conductores que vienen en sentido contrario. Esto no es lo mismo que un "cruce fuera de un cruce marcado o no marcado entre dos intersecciones señalizadas".

Mapa de Recursos

Durante la visita al sitio, el Comité de Planificación identificó fortalezas y recursos que podrían ayudar a la comunidad a lograr sus objetivos de seguridad para caminar y andar en bicicleta. Los recursos son una categoría amplia, que van desde el dinero y los recursos económicos hasta el conocimiento y las habilidades, los recursos físicos, las conexiones políticas y la legitimidad dentro de la comunidad. El taller de CPBST busca movilizar y empoderar a los miembros de la comunidad en el Norte de Long Beach para abogar por mejoras en la seguridad de peatones y ciclistas que fomenten un desarrollo saludable, equitativo y sostenible. El mapa de recursos a continuación es una ayuda visual para resaltar los recursos disponibles, las duplicaciones de servicios y las necesidades de la comunidad no satisfechas.



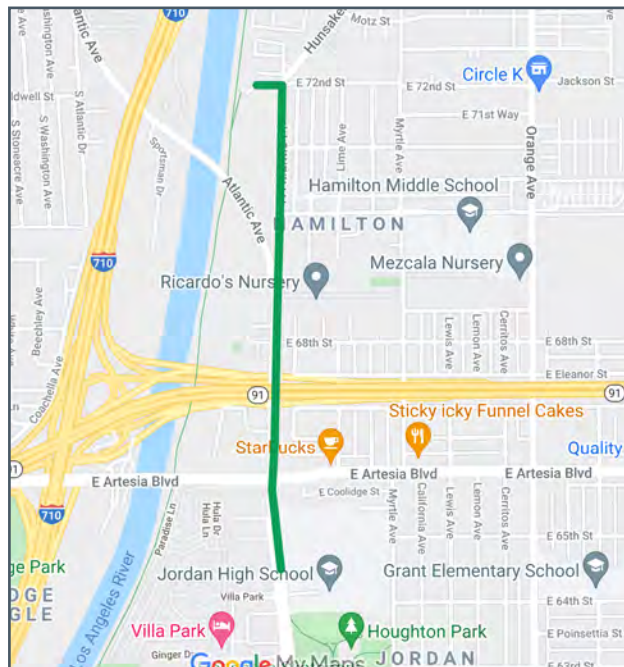
Evaluación de Caminar y Andar en Bicicleta

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 3 rutas que los residentes de la comunidad recorren con frecuencia. Se pidió a los participantes que identificaran los recursos de la comunidad, evaluaran las condiciones de la infraestructura y compartieran cómo los usuarios de las carreteras se relacionan con el entorno construido. Las siguientes páginas proporcionan un resumen de la evaluación de caminatas y bicicletas.

Ruta 1: Avenida Atlantic - Escuela Preparatoria Jordan

Enfoque

Atlantic Avenue es una arteria esencial de norte a sur, que conecta la comunidad del Norte de Long Beach con el resto de Long Beach y con otras comunidades del condado de Los Ángeles. La ruta evaluó el acceso a la Escuela Preparatoria Jordan, el Parque Houghton, incluido el parque de patinaje, y el punto de acceso al sendero a lado del Río de Los Angeles (Río de LA) en la Calle 72. Estos son lugares críticos donde la comunidad se puede reunir, hacer recreación y completar compras.



Fortalezas

1. La Avenida Atlantic tiene muchos restaurantes, tiendas y clínicas de salud que sirven a los residentes y estudiantes locales, incluidos los residentes de las comunidades de casas móviles cercanos. Muchos residentes, incluidos los estudiantes de la Escuela Preparatoria Jordan, tienen acceso limitado a un vehículo privado y dependen del transporte público y no motorizado para acceder a sus necesidades básicas. Este corredor ofrece opciones transitables para satisfacer esas necesidades.
2. El sendero al lado del Río de LA conecta Long Beach con el resto del condado de Los Ángeles, a través de una red de caminos recreativos a lo largo de ríos y otros sistemas fluviales, creando una carretera no motorizada para personas en bicicleta y otras formas de viaje no motorizadas.

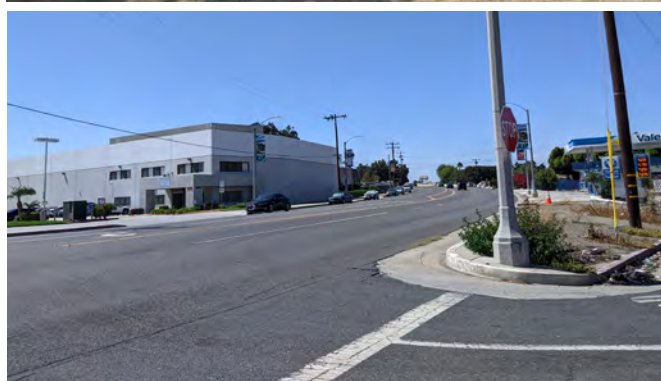
Preocupaciones

1. La sección sin pavimentar de acceso de Calle 72 Este al sendero del Río de LA es difícil de transitar, especialmente para personas de tercera edad, ciclistas, personas que usan dispositivos de movilidad asistida o carritos y personas con movilidad limitada. Esta sección sin pavimentar también está plagada de tribulus terrestris, una maleza arbustiva comúnmente conocida como "cabezas de cabra", que puede pinchar las llantas de las bicicletas. Estas condiciones crean barreras de acceso para los residentes locales, limitando el acceso de las comunidades a espacios verdes y abiertos y oportunidades para viajes no motorizados.

Ruta 1: Avenida Atlantic - Escuela Preparatoria Jordan (continuación)

Preocupaciones (continuación)

2. Calle Atlantic Norte es una calle ancha que carece de árboles de sombra y vegetación, lo que hace que la calle parezca más ancha de lo que es. Sin árboles de sombra, los peatones están sujetos a temperaturas a veces altas, creando un ambiente menos acogedor y menos transitable.
3. Se sabe que los conductores hacen “dominaciones” de donas en la intersección de Calle Atlantic Norte / Calle 72 Este. Los caminos anchos, el alto tráfico de conductores, la falta de sombra de los árboles y los cruces peatonales sin marcar hacen que caminar por el vecindario y acceder al sendero del Río de LA sea incómodo e inaccesible para algunos miembros de la comunidad. También hay un alto tráfico de conductores desde Home Depot que llega hasta la Calle Atlantic Norte.
4. Los conductores viajan a alta velocidad a lo largo de Avenida Atlantic para acceder a la rampa de acceso a la autopista SR-91 y al puente del Bulevar Artesia Este sobre el Río de Los Ángeles que conecta con la ciudad vecina de Compton.
5. Los carriles para bicicletas en Calle Atlantic Norte terminan en la intersección de Avenida Atlantic / Calle Atlantic Norte. Esta intersección incontrolada no tiene cruces peatonales marcados, lo que dificulta el cruce de los peatones, especialmente durante la noche debido a la falta de iluminación a escala peatonal.



ARRIBA A LA IZQUIERDA: La entrada arenosa del punto de acceso en la Calle 72 Este al sendero a lado del Río de LA. INFERIOR IZQUIERDA: Una vista de la intersección de Calle Atlantic Norte / Avenida Atlantic hacia el puente de Avenida Atlantic sobre el Río de Los Ángeles. PARTE SUPERIOR DERECHA: Marcas de “dominaciones de donas” en la intersección de Calle Atlantic Norte/Calle 72 Este. ABAJO A LA DERECHA: Una vista noreste del carril para bicicletas Calle Atlantic Norte cerca de la intersección de Calle 72 Este.

Ruta 1: Avenida Atlantic - Escuela Preparatoria Jordan (continuación)**Preocupaciones (continuación)**

6. Les participantes informan que los estudiantes de Escuela Preparatoria Jordan cruzan contra el semáforo en rojo o en la mitad de la cuadra en la intersección de Avenida Atlantic / Bulevar Artesia para acceder a establecimientos de comida y tiendas en el área debido a la distancia a la intersección señalizada. Este comportamiento causa casi-choques.
7. Los padres dejan y recogen a los estudiantes de la Preparatoria Jordan a lo largo de Avenida Atlantic, directamente frente a la entrada principal. Los padres a menudo bloquean el cruce de peatones en la mitad de la cuadra de la entrada principal de la Escuela Preparatoria Jordan, lo que crea problemas de congestión y visibilidad entre todos los usuarios de la carretera.

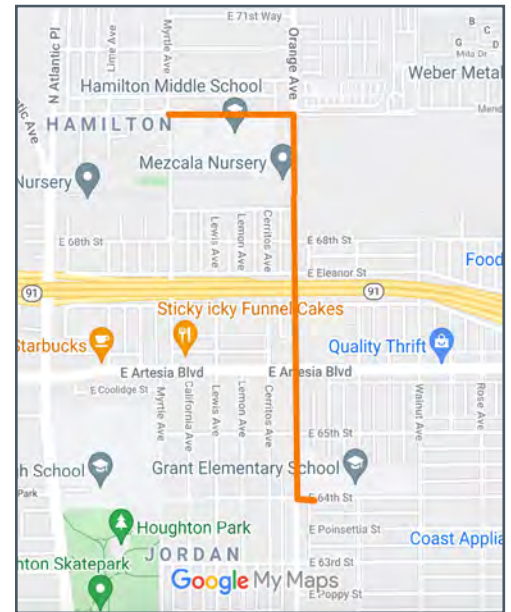
Ruta 2: Avenida Orange

Enfoque

Calle 70 y Avenida Orange son rutas claves para los estudiantes que caminan, andan en bicicleta y viajan a la Escuela Secundaria Hamilton. Recientemente se instalaron carriles para bicicletas protegidos a lo largo de la Avenida Orange, por lo que el Comité de Planificación quería evaluar si los residentes usan los carriles para bicicletas y cómo están afectando los viajes de los estudiantes.

Fortalezas

1. Hay nuevos carriles para bicicletas protegidos con marcas viales verdes de alta visibilidad en las zonas de conflicto a lo largo de Avenida Orange. Estos carriles para bicicletas protegidos brindan una mayor protección contra los conductores que viajan en exceso de velocidad que intentan llegar a la SR-91 y la I-710 desde Bulevar Artesia Este.
2. Hay árboles de sombra a lo largo de la Calle 70 y la Avenida Orange que brindan sombra a los estudiantes que caminan o andan en bicicleta hacia y desde la escuela.
3. Hay varios grupos de liderazgo sólidos en el Norte de Long Beach que tienen una visión compartida para el transporte multimodal y que se preocupan profundamente por crear entornos seguros para que los estudiantes caminen y vayan en bicicleta a la escuela de manera segura. Estos campeones locales ya están trabajando en distintas jurisdicciones con distritos escolares fuera del Norte de Long Beach a los que asisten algunos estudiantes. Estos estudiantes serán fundamentales para mantener el impulso de los planes propuestos descritos en este informe.



Los carriles para bicicletas protegidos frente a una parada de autobús protegida al sur de la intersección de la Calle 70 /Avenida Orange.

Ruta 2: Avenida Orange (continuación)

Preocupaciones

1. Calle 70, justo enfrente de la Escuela Secundaria Hamilton, es una calle ancha con solo un carril de circulación en cada dirección, carriles para bicicletas y estacionamiento en ambas direcciones. Sin embargo, los conductores a menudo usan el estacionamiento y el carril para bicicletas como un segundo carril de circulación, especialmente durante las horas de llegada y salida. Esto provoca casi-choques entre todos los usuarios de la carretera, ya que el propósito de cada espacio de carretera designado es confuso.
2. Solo hay un cruce de peatones de alta visibilidad en el tramo occidental de la intersección de la Calle 70 y la Avenida Orange. Los estudiantes cruzan en todos los tramos de esta intersección y, a menudo, tienen que esperar largos períodos de tiempo para cruzar los tramos norte y sur de la intersección debido a que los conductores viajan hacia la Ruta Estatal-91 y la Autopista-710 a lo largo de Avenida Orange a exceso de velocidad.
3. Aunque los residentes aprecian los carriles de bicicletas protegidos recientemente instalados a lo largo de Avenida Orange y les gustaría que estos carriles para bicicletas se conecten a la red de bicicletas más grande de Long Beach, sienten que las actitudes hacia los ciclistas en la comunidad siguen siendo hostiles. Compartieron que la prominente cultura ciclista del centro de Long Beach aún no encajan con los nuevos carriles para bicicletas protegidos en el Norte de Long Beach. Un empleado de la ciudad mencionó que la fuerte cultura del automóvil de Long Beach a menudo retrasa los posibles proyectos de transporte activo porque los residentes se rehúsan a ceder el espacio del automóvil para los modos de transporte activo.

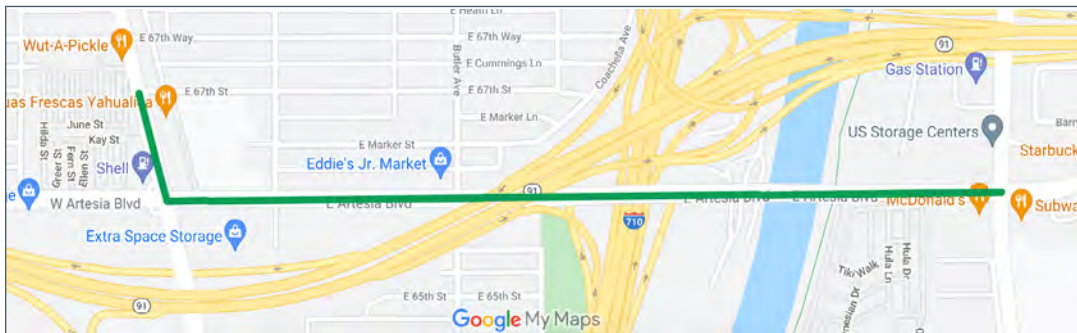


El cruce de peatones de la zona escolar de alta visibilidad en el tramo occidental de la intersección de la Calle 70 y la Avenida Orange.

Ruta 3: Bulevar Artesia Este - Escuela Primaria Starr King

Enfoque

El Bulevar Artesia Este es un corredor importante para los miembros de la comunidad que viajan a negocios locales, la Escuela Primaria Starr King y sus residencias. Dada su proximidad a la Ruta Estatal-91 y la Autopista-710, Bulevar Artesia Este presenta serios riesgos para los peatones y ciclistas que viajan a lo largo de este corredor porque los conductores aceleran por encima del límite de velocidad de 35 millas por hora, especialmente cerca de las rampas de entrada y salida de ambas autopistas. El lado occidental de Bulevar Artesia Este es principalmente residencial, por lo tanto cualquier cambio en la infraestructura para peatones o bicicletas tendrá un impacto en una gran cantidad de personas en el área.



Fortalezas

1. Bulevar Artesia Este cuenta con el servicio de Long Beach Transit, que ofrece una alternativa para ir y venir del vecindario del Norte de Long Beach. Los residentes compartieron que la parada de autobús en Bulevar Artesia Este / Bulevar Long Beach Norte tiene una banca, una estructura de sombra y un bote de basura. Les gustaría ver estos servicios en más paradas de autobús en todo el vecindario.
2. La Ciudad de Long Beach instaló un carril de bicicletas protegido en el lado este de Bulevar Artesia Este, desde Avenida Orange hasta Avenida Butler. Este carril para bicicletas protegido es especialmente necesario en este corredor porque esta sección tiene múltiples autopistas e intersecciones grandes que son difíciles de transitar. El carril para bicicletas protegido también se conecta con el sendero del Río de Los Ángeles, un camino popular y una conexión sin automóviles para quienes caminan y andan en bicicleta dentro de Long Beach y otras partes del condado de Los Ángeles.



IZQUIERDA: con una banca, una estructura de sombra, y un bote de basura que a los residentes les gustaría ver en todo Long Beach. DERECHA: Love Laundry cerca a la intersección de Bulevar Artesia Este/Bulevar Long Beach Norte, uno de los destinos populares para la comunidad.

Ruta 3: Bulevar Artesia Este - Escuela Primaria Starr King (continuación)

Fortalezas (continuación)

3. Los pequeños negocios, especialmente en la parte occidental de Bulevar Artesia Este, son destinos populares para la comunidad donde se conectan entre sí. Un residente de la comunidad comentó que las lavanderías, en particular, son un destino popular para los residentes del corredor.

Preocupaciones

1. La entrada principal a la Escuela Primaria Starr King está en Bulevar Artesia Este, donde los conductores parecen viajar por encima del límite de velocidad de la zona escolar de 25 millas por hora. La zona para recoger y dejar estudiantes, un carril de bicicletas estándar y un carril para dar vuelta a la derecha están todos directamente en frente de la escuela en Bulevar Artesia Este, donde muchos usuarios diversos de la carretera deben competir por el espacio en la calle. Esto hace que caminar y andar en bicicleta a la escuela se sienta demasiado inseguro para los niños pequeños.
2. Calle 67th Este está congestionada durante la llegada y la salida de la escuela porque es la zona no oficial para dejar estudiantes para los padres que quieren evitar Bulevar Artesia Este. Sin embargo, los padres dejan a sus hijos en el extremo norte de la calle y los estudiantes tienen que cruzar la calle para llegar a la escuela. Esto causa posibles conflictos entre conductores y peatones.

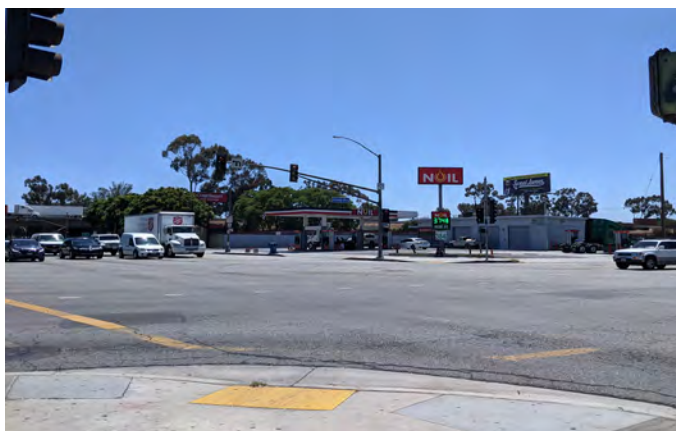


ARRIBA Y CENTRO: La entrada a la Escuela Primaria donde ciclistas batallan con los conductores en exceso de velocidad y padres durante la entrada y salida de los estudiantes. BAJO: La intersección de Bulevar Artesia Este/ Avenida Butler donde el carril de bicicletas protegido comienza en dirección este.

Ruta 3: Bulevar Artesia Este - Escuela Primaria Starr King (continuación)

Preocupaciones (continuación)

3. Los conductores parecen viajar por encima del límite de velocidad de 35 millas por hora publicado en Bulevar Artesia Este, especialmente cerca de las rampas de entrada y salida de las autopistas SR-91 e I-710. Los conductores se acercan a la entrada de la I-710 Sur en la intersección Bulevar Artesia Este / I-710 Sur a altas velocidades, lo que lleva a casi-choques con peatones y ciclistas. Además, el carril de bicicletas protegido a lo largo de Bulevar Artesia Este termina justo al oeste de esta intersección, dejando a los ciclistas desprotegidos.
4. La Escuela Primaria Starr King es atendida por un solo guardia de cruce en la intersección de más de 65 pies de ancho de Bulevar Long Beach Norte / Bulevar Artesia Este. Los peatones deben cruzar hasta siete carriles de circulación en un ciclo de luz. Los participantes compartieron que algunos residentes no pueden recorrer toda la calle dentro de un ciclo de luz, dejándolos atrapados en el medio del cruce de peatones porque no hay islas de refugio para peatones que sirvan como un lugar seguro para esperar entre ciclos de luz.
5. El carril para bicicletas protegido a lo largo de Bulevar Artesia Este termina en el lado este de la Avenida Butler, lo que obliga a los ciclistas en dirección oeste a compartir el carril con los conductores que aceleran y a circular en la zona de la puerta de los vehículos estacionados. Estas condiciones para andar en bicicleta a muchas veces desaniman a los residentes de la comunidad más vulnerables de elegir andar en bicicleta, especialmente las familias y los estudiantes que viajan a la Escuela Primaria Starr King.



CIMA: La intersección de Bulevar Long Beach Norte / Bulevar Artesia Este tiene solo un guardia de cruce durante las horas escolares. FONDO: La intersección de Avenida Muriel/ Bulevar Artesia Este, justo al este de la Escuela Primaria Starr King, es difícil de cruzar debido a los cruces peatonales sin marcar que cruzan Bulevar Artesia Este.

Recomendaciones

Las recomendaciones de este informe se basan en 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 cronogramas sugeridos y los recursos necesarios para la implementación se estiman en función de las mejores prácticas generales de seguridad para peatones y ciclistas y es posible que la comunidad deba modificarlos aún más.

Recomendaciones Comunitarias

Los participantes del taller fueron asignados a grupos para compartir sus ideas para crear un entorno más seguro para caminar y andar en bicicleta. Luego, los participantes clasificaron estas ideas y describieron los planes preliminares para implementar el proyecto de mayor prioridad. Los participantes consideraron los siguientes programas comunitarios y proyectos de infraestructura:

- Instalar marcas de cruce de peatones de alta visibilidad en el tramo norte y sur de la intersección de Avenida Muriel / Bulevar Artesia Este y en los cuatro tramos de la intersección de Avenida Butler / Bulevar Artesia Este;
- Rediseñar la intersección de Bulevar Long Beach Norte / Bulevar Artesia Este, incluida un cruce peatonal diagonal, marcas viales de alta visibilidad, isla de refugio para peatones e iluminación a escala peatonal;
- Instalar islas de refugio para peatones en otras áreas del Norte de Long Beach y en toda la ciudad;
- Rediseñar el punto de acceso de la Calle 72 Este al sendero del Río de LA mediante la designación de una entrada pavimentada para peatones y ciclistas y una parte sin pavimentar para acceso ecuestre;
- Agregar letreros reflectantes de carril de bicicletas a la entrada del punto de acceso de Calle 72 Este/ Calle Atlantic al sendero del Río de LA.
- Agregar rótulos de orientación que dirijan a las personas a la Escuela Preparatoria Jordan, Escuela Secundaria Hamilton, Parque Houghton y el acceso al sendero del Río Los Ángeles en las intersecciones de la Avenida Atlantic / Bulevar Artesia y Calle 72 / Avenida Atlantic Norte;
- Instalar marcas de zonas de conflicto de alta visibilidad a lo largo del carril de bicicletas de Calle Atlantic Norte para aumentar la visibilidad y la accesibilidad;
- Instalar carriles de bicicletas a lo largo de Avenida Atlantic que se conectan con los carriles de bicicletas protegidos de Bulevar Artesia Este y al sendero del Río de Los Ángeles en la Calle 72;
- Plantar árboles de sombra a lo largo de Avenida Atlantic y Calle Atlantic Norte;
- Realizar un estudio de viabilidad para una glorieta en la intersección de Avenida Atlantic / Calle Atlantic Norte;
- Instalar iluminación y arte abajo de la rampa de entrada la Ruta Estatal-91 a lo largo de Avenida Atlantic;
- Instalar iluminación a escala peatonal a lo largo de Avenida Atlantic en la comunidad del Norte de Long Beach;
- Designar una zona para dejar y recoger a los alumnos frente a la Escuela Preparatoria Jordan, incluido el desarrollo de un programa de monitoreo de estudiantes;
- Instalar medidas para calmar el tráfico en el Norte de Long Beach, particularmente cerca de las escuelas, incluidas glorietas, parquitos en negocios claves y zonas escolares con límites de velocidad reducidos;

Recomendaciones Comunitarias (continuación)

- Desarrollar un Plan de rutas seguras a la escuela para todas las escuelas K-12 del Norte de Long Beach. Para las escuelas que aún no tienen un plan, organizar a los padres y la administración de la escuela para buscar apoyo y financiamiento del Departamento de Salud y Servicios Humanos de la Ciudad de Long Beach;
- Instalar cruces peatonales de alta visibilidad en los cuatro tramos de la intersección de la Calle 70 y la Avenida Orange.

Los participantes del taller desarrollaron planes de acción preliminares para los programas comunitarios y proyectos de infraestructura que identificaron como de más alta prioridad. Las siguientes tablas son un resumen de sus esfuerzos.

Nombre del Proyecto: Mejoras en la seguridad del cruce de peatones a lo largo de Avenida Atlantic

Descripción: Instalar cruces peatonales creativos y de alta visibilidad en las intersecciones de Avenida Atlantic / Bulevar Artesia Este y Avenida Atlantic / Calle Atlantic Norte. Involucrar y educar a los residentes en el proceso de diseño y fomentar la participación de la comunidad a través de Historias de la Vía Pública y un proceso de diseño colaborativo.

Metas del Proyecto:

1. Incrementar la visibilidad para estudiantes y residentes cruzando la calle; y
2. Lograr la involucración de la comunidad en el diseño creativo de los cruces peatonales.

Pasos de acción	Cronología	Parte encargado	Recursos
<p>Convocar un grupo de abogacía comunitario</p> <ul style="list-style-type: none"> • Convocar al Comité de Planificación de CPBST y colaborar con la Oficina de Planificación de Servicios de Desarrollo de la Ciudad de Long Beach y otras agencias de la ciudad en el desarrollo de proyectos. • Conectar con artistas locales para que ayuden a desarrollar un guía o plantillas para el diseño 	<p>Otoño 2021</p>	<p>Walk Long Beach (Camina Long Beach)</p> <p>Comité de Planificación</p>	<p>Caltrans programa arte de transporte</p>
<p>Conectarse con las escuelas locales para crear concursos de diseño del cruce de peatones para los estudiantes. Colaborar con proyectos establecidos como UPLAN para ayudar a crear y financiar el proceso de diseño colaborativo.</p>	<p>Primavera 2022</p>	<p>Walk Long Beach (Camina Long Beach)</p> <p>Comité de Planificación</p>	<p>Plan de Uptown del Norte de Long Beach</p> <p>Smart Growth America: Trayendo arte y cultura a la calle</p> <p>Concurso de Diseño de Cruces Peatonales Vibrantes de Pasadena (Formulario de Solicitud)</p>

Nombre del Proyecto: Mejoras en la seguridad del cruce de peatones a lo largo de Avenida Atlantic
(continuación)

Pasos de acción	Cronología	Parte encargado	Recursos
Investigar oportunidades de financiamiento y colaborar con organizaciones y agencias comunitarias locales para fortalecer las solicitudes de subvenciones.	Primavera 2022	Walk Long Beach (Camina Long Beach) Comité de Planificación	Caltrans Active Transportation Program (ATP) Clean Mobility Options
Juntar y comunicar datos cualitativos y cuantitativos a través de medios de prensa locales. <ul style="list-style-type: none"> ● Conectarse con Long Beach Post para obtener cobertura sobre la mejora de la infraestructura propuesta y los datos de choques como respaldo. ● Animar a la involucración comunitaria usando Historias de la Vía Pública para identificar choques no informados a la policía en la intersección identificada. 	Verano/Otoño 2022	Comité de Planificación Long Beach Post (Periódico)- Brian Addison	Long Beach Post Historias de la Vía Pública

Nombre del Proyecto: Proyectos de mejoras del cruce peatonal en las intersecciones de Avenida Muriel, Avenida Butler y Bulevar Long Beach Norte.

Descripción del Proyecto: Los grupos de padres de Escuela Primaria Starr King, Asociaciones de Vecinos College Square y Starr King, y Walk and Roll Long Beach (Camina y Roda Long Beach) se conectarán con la Ciudad de Long Beach para abogar por mejoras significativas en los cruces de peatones en las intersecciones de la Avenida Muriel/Bulevar Artesia Este y Avenida Butler/Bulevar Artesia Este.

Los residentes de la comunidad están interesados en reinventar la intersección de Bulevar Long Beach Norte/Bulevar Artesia Este para brindar un mejor servicio a las personas que caminan, andan en bicicleta o toman el transporte público para llegar a comercios locales, escuelas o sus hogares.

Metas del Proyecto:

1. Aumentar la visibilidad, la confianza y la seguridad de los peatones;
2. Animar a los jóvenes, ancianos y residentes con discapacidades del Norte de Long Beach a caminar más;
3. Mejorar la seguridad de quienes toman el tránsito mejorando su experiencia; y
4. Crear oportunidades para que los residentes locales trabajen junto con los miembros de su ayuntamiento para fomentar el orgullo de su comunidad.

Pasos de acción	Cronología	Parte encargado	Recursos
Identificar el Equipo de Planificación del Proyecto para abogar ante la Ciudad de Long Beach, los miembros del ayuntamiento y los departamentos de la ciudad para identificar oportunidades de financiamiento para estas mejoras en las intersecciones.	Otoño 2021	Miembros de Comité de Planificación del CPBST	Asociaciones de Vecinos se College Square y Starr King Grupos de padres en la Escuela Primaria Starr King Pedal Movement Asociación Puente Latino Walk and Roll Long Beach (Camina y Roda Long Beach) Coalición de Bicicletas de Condado de Los Angeles

Nombre del Proyecto: Proyectos de mejoras del cruce peatonal en las intersecciones de Avenida Muriel, Avenida Butler y Bulevar Long Beach Norte. (continuación)

Pasos de acción	Cronología	Parte encargado	Recursos
<p>Reunirse con miembros de agencias locales y los miembros del ayuntamiento para mejorar la comprensión sobre el proceso de instalación de mejoras en las intersecciones.</p> <ul style="list-style-type: none"> Trabajar junto con la Ciudad de Long Beach para determinar oportunidades de financiamiento para mejoras a corto y largo plazo. 	<p>Invierno 2021</p>	<p>Equipo de Planificación del Proyecto</p>	<p>Rex Richardson, Vice Alcalde de Long Beach/ Miembro del Ayuntamiento, Distrito 9</p> <p>Margaret Madden or Alejandro Sánchez-López, Servicios de Desarrollo de Long Beach</p>
<p>Desarrollar e implementar una campaña para crear más conciencia en los conductores sobre los peatones y ciclistas en la comunidad mientras se trabaja para mejorar las intersecciones. Esto puede incluir señalización informal a lo largo de Bulevar Artesia Este y trabajar junto con los defensores de Rutas Seguras a las Escuelas.</p>	<p>Otoño 2021 - Primavera 2022</p>	<p>Equipo de Planificación del Proyecto</p>	<p>Iniciativa Tome el camino amistoso de Santa Mónica</p> <p>Campana de seguridad Los Angeles Temple Street Slow Jams</p>

Nombre del Proyecto: Proyectos de mejoras del cruce peatonal en las intersecciones de Avenida Muriel, Avenida Butler y Bulevar Long Beach Norte. (continuación)

Pasos de acción	Cronología	Parte encargado	Recursos
<p>Desarrollar un mensaje fuerte y consistente para abogar por cruces peatonales marcados y mejoras de intersecciones.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Recopilar y entender el historial y las tendencias de los choques. ● Pedir a los residentes, empresas y otras partes interesadas de la comunidad que escriban cartas de apoyo, incluso destacando experiencias personales. ● Participar activamente en reuniones de la Ciudad. ● Usar mensajes consistentes. 	<p>Primavera 2022 hacia el futuro</p>	<p>Equipo de Planificación del Proyecto</p> <p>Residentes Comunitarios</p>	<p>Sistema de cartografía para las lesiones del transporte (TIMS)</p> <p>Historias de la Vía Pública de SafeTREC</p> <p>Campana de Seguridad “¡Precaución! Tu familia también usa la bicicleta”</p> <p>Campana de seguridad Los Angeles Temple Street Slow Jams</p> <p>Ciudad de Eureka - Campaña de seguridad peatonal Heads Up</p>

Recomendaciones del Equipo del Proyecto

El Equipo del Proyecto presenta las siguientes recomendaciones para su consideración en base a nuestras observaciones. Los cronogramas sugeridos se incluyen como referencia, pero la implementación puede llevar más o menos tiempo dependiendo de factores comunitarios específicos. Al final, las partes interesadas locales, como personal de la ciudad y el Comité de Planificación, pueden necesitar refinar las recomendaciones para garantizar que sean apropiadas para el entorno actual para caminar y andar en bicicleta.

Recomendaciones de corto plazo

Historias de la Vía Pública

El Equipo del Proyecto recomienda que los miembros del Comité de Planificación se asocien con UC Berkeley SafeTREC para usar Historias de la Vía Pública para involucrar a los residentes, grupos comunitarios y agencias a fin de recopilar información sobre choques de transporte, casi-choques, peligros generales y lugares seguros para viajar. Estas experiencias registradas se pueden usar como datos cualitativos para respaldar iniciativas de seguridad en el transporte, como mejoras en las intersecciones de la Avenida Muriel/Bulevar Artesia, Avenida Butler/Bulevar Artesia Este y Bulevar Long Beach Norte/Bulevar Artesia Este. Historias de la Vía Pública puede proporcionar una manera para que el Comité de Planificación establezca conexiones directamente con los afectados por la violencia del tráfico, lo que puede reforzar los esfuerzos de alcance comunitario para los proyectos enumerados anteriormente y otros proyectos dirigidos por la ciudad. Los participantes del taller compartieron que es necesario contar con más voces de la comunidad en el proceso de planificación. Historias de la Vía Pública podría ser un recurso para que el Comité de Planificación lo lleve a las agencias de la Ciudad cuando se inicie cualquier proceso de planificación en Long Beach. 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 ofrecen talleres, seminarios web y asistencia personalizada.

Programa de Guardia de Cruces Peatonales Escolares

El Equipo del Proyecto recomienda que la Ciudad de Long Beach solicite fondos para un [programa de guardias de cruce escolar](#) que pueda servir a las intersecciones claves cerca de las escuelas K-12 del Norte de Long Beach. Muchas familias no se sienten seguras al permitir que sus estudiantes caminen y vayan en bicicleta a la escuela solos debido a la falta de cruces seguros en su camino a la escuela. Un programa de guardia de cruce podría aumentar significativamente la visibilidad, la confianza y la seguridad de los peatones y alentar a los jóvenes, ancianos y residentes con discapacidades del Norte de Long Beach a caminar más. El Comité de Planificación podría ayudar a [identificar los lugares donde se necesitan guardias adultos de cruce de escuelas](#), especialmente a lo largo de Bulevar Artesia Este, Bulevar Atlantic y Avenida Orange.

Recomendaciones de largo plazo

Campaña de sensibilización de seguridad y reducción de velocidades

El Equipo del Proyecto recomienda que la ciudad de Long Beach solicite fondos para diseñar e implementar una campaña de seguridad de tráfico que proporcione mensajes de seguridad para reducir las velocidades inseguras de los conductores, con énfasis en los conductores que se acercan desde las rampas de salida de la Autopista-710 Sur y la Ruta Estatal-91. Los mensajes de seguridad pueden incluir mensajes sobre los principales factores de choques: los conductores que no ceden el paso a los peatones en los cruces peatonales marcados o no marcados, los conductores que giran o se mueven de manera insegura en las carreteras o giran sin señalización, y aceleran o conducen a velocidades peligrosamente altas. Se deben desarrollar mensajes de seguridad con la comunidad para reflejar la cultura y las necesidades lingüísticas de la comunidad. Una vez que se desarrollan los mensajes de seguridad, se pueden colocar letreros en las luces de las calles de la comunidad y en

otros lugares destacados para que los conductores y otros usuarios de la carretera los vean. La Ciudad puede explorar las siguientes oportunidades de financiamiento para implementar una campaña de sensibilización de seguridad:

- El [Programa de transporte activo](#) (ATP por sus siglas en inglés) de Caltrans proporciona fondos 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 de California](#) proporciona subvenciones para educación y alcance. Las entidades públicas son elegibles para presentar solicitudes de financiamiento. Las organizaciones sin fines de lucro necesitan una entidad pública como anfitriona de la subvención.

Proyecto de Enverdecer el Norte de Long Beach

El Equipo del Proyecto recomienda que la comunidad del Norte de Long Beach se asocie con el Departamento de Obras Públicas de la Ciudad de Long Beach para solicitar las subvenciones [Tierras Naturales, Playas Locales, Conservación y Protección del Agua y Ecologización Urbana](#) para instalar mejoras ecológicas en las calles, incluida la plantación de árboles y [zanjas verdes para la colección de agua](#) a lado de las banquetas y futuros carriles de bicicletas protegidos en el Norte de Long Beach. La plantación de árboles de sombra aumenta la movilidad al proporcionar sombra y embellecimiento, así como una capa adicional de protección para los peatones del tráfico de alta velocidad. La zanja verde separaría físicamente los carriles de bicicletas del tráfico y crearía un sistema de recuperación de agua que potencialmente podría alimentar a las vías fluviales adyacentes del Río de Los Ángeles. La Ciudad de Long Beach también podría trabajar con los viveros locales para crear oportunidades para que los residentes locales aprendan sobre la retención de agua, las zanjas y los beneficios de los árboles de la calle.

Conexiones de la Vía de Bicicletas de Río Los Ángeles

El Equipo del Proyecto recomienda que el Comité de Planificación convoque a un grupo comunitario para hablar sobre cuáles mejoras de accesibilidad se necesitan en la entrada de la Calle 72 al sendero del Río de Los Ángeles para facilitar una conectividad más segura. El Comité de Planificación puede trabajar con la Ciudad para conectar la red de bicicletas existente a la entrada de la Calle 72nd al sendero al Río de Los Ángeles a través de la instalación de carriles de bicicletas protegidos a lo largo de Avenida Atlantic hasta Calle Atlantic Norte. El Comité de Planificación también podría trabajar con artistas locales para crear murales e instalaciones de arte para guiar y dar la bienvenida a la comunidad a utilizar el sendero del Río de Los Ángeles a través del punto de acceso de la Calle 72. Estas mejoras están en línea con el [Plan Maestro de Revitalización del Río Los Ángeles 2007](#).

Club de bicicletas de la Escuela Preparatoria Jordan

El Equipo del Proyecto recomienda que el Comité de Planificación trabaje con la administración de la Escuela Preparatoria Jordan y los estudiantes para reiniciar un club de bicicletas para estudiantes, si las restricciones de COVID-19 lo permiten. Antes de la pandemia de COVID-19, una organización comunitaria local, Healthy Active Streets (Calles Saludables y Activas), dirigió el club de bicicletas de la escuela, que incluía mecánica de bicicletas y proyectos de arte de piezas de bicicleta recicladas. El Comité de Planificación y los estudiantes pueden trabajar con mecánicos de bicicletas y grupos de abogacía locales para restablecer un club de bicicletas en la Escuela Preparatoria Jordan que integre un programa para ganar una bicicleta, con educación y abogacía para ciclistas y peatones. Este club puede ayudar a los estudiantes a desarrollar habilidades de liderazgo y crear oportunidades para el desarrollo de la fuerza laboral. Debido a los desarrollos en curso en las pautas y restricciones de COVID-19, el Equipo del Proyecto recomienda que la escuela determine las restricciones del club sobre la participación y el desarrollo.

Apendice

- CPBST Página de datos del Taller
- CPBST Presentación de datos de la visita al sitio

Análisis de datos de peatones y ciclistas en el Norte de Long Beach

Entrenamiento Comunitario sobre la Seguridad Peatonal y Ciclista
El Norte de Long Beach, CA | 18 de Agosto, 2021

En California, casi una en cada tres personas que mueren en un choque es un peatón o ciclista. Hubo una disminución de 0.6 por ciento en las muertes de peatones del 2018 al 2019 y una disminución de 19.4 por ciento en las muertes de ciclistas (los datos provienen de FARS 2018 y 2019). En este taller, le proporcionamos datos locales de choques para que podamos identificar formas de hacer que caminar y andar en bicicleta sean más seguros en su comunidad.

Los datos locales que proporcionamos a continuación reflejan datos de choques de los últimos 5 años (2015-2019) dentro de el Norte de Long Beach.

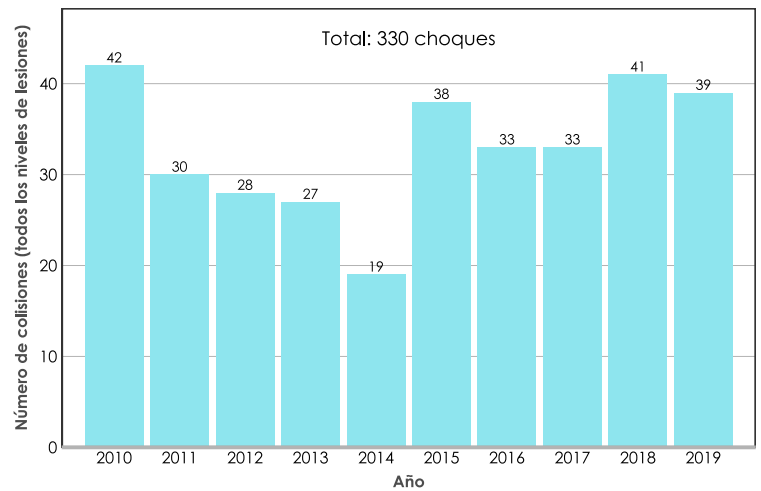
Choques de peatones a través del tiempo

El número de choques parece *tener una tendencia hacia arriba*.



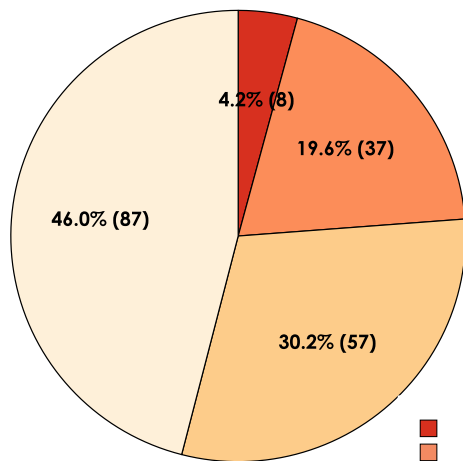
330 choques peatonales

2010 - 2019



Gravedad de lesión

2015 - 2019



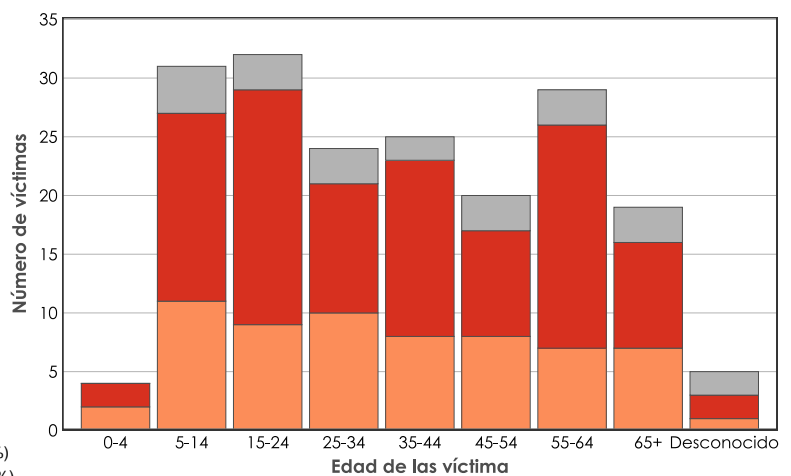
Total: 189 Víctimas

- Fatal (4.2%)
- Lesión posiblemente grave (19.6%)
- Lesión posiblemente menor (30.2%)
- Posiblemente hubo una lesión (46%)

23.8% de las víctimas sufrieron lesiones fatales o lesiones graves

Demográficas de las víctimas

2015 - 2019



Total: 189 víctimas

- Desconocido (12.2%)
- Hombres (54.5%)
- Mujeres (33.3%)


58.7% de las víctimas eran adultos (edades 19-59)
23.8% de las víctimas eran de edad escolar (edades 5-18 años)

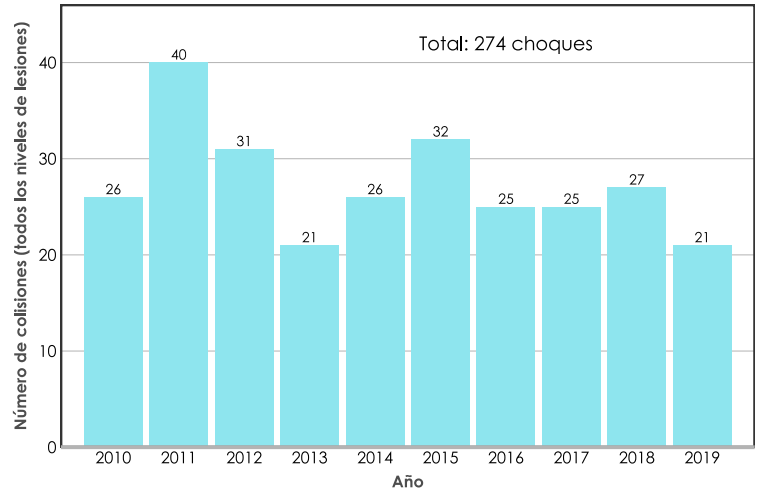
Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) del 2015 al 2019. Los datos de 2019 son provisionales a partir de Marzo 2021. Fondos para este programa fueron proporcionados por una beca de la Oficina de Seguridad de Tráfico de California (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).

Choques de ciclistas a través del tiempo

2010 - 2019

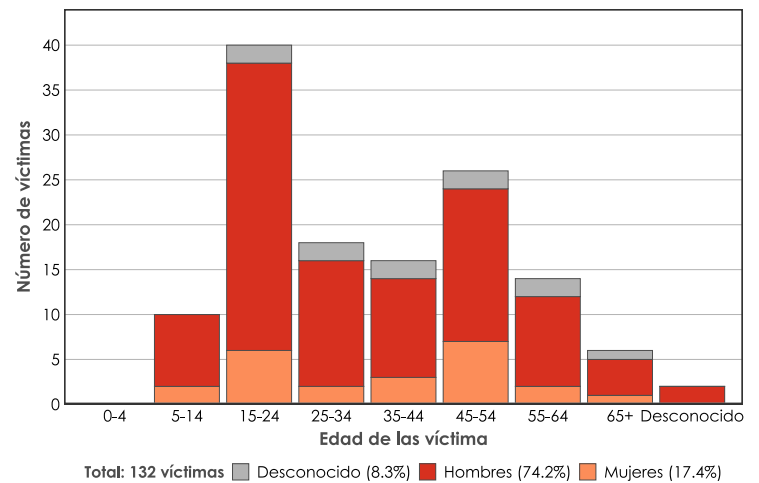
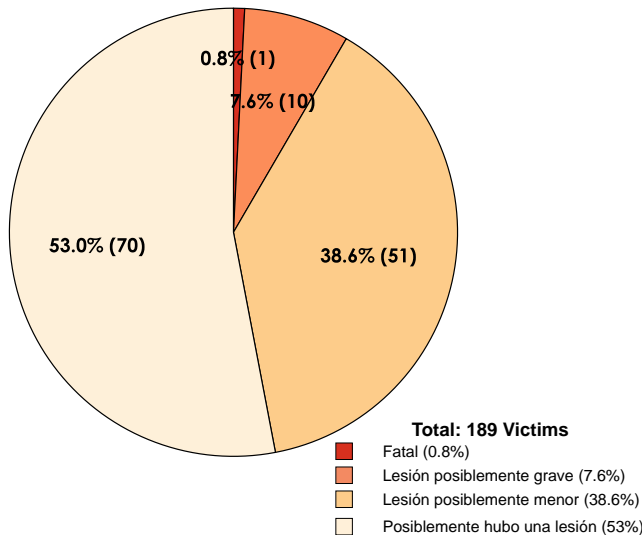
El número de choques parece **tener una tendencia hacia abajo.**

 **274** choques ciclistas



Gravedad de lesión 2015 - 2019

Demográficas de las víctimas 2015 - 2019



8.4% de las víctimas sufrieron lesiones fatales o lesiones graves

67% de las víctimas eran adultos (edades 19-59 años)
22% de las víctimas eran de edad escolar (edades 5-18 años)

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

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

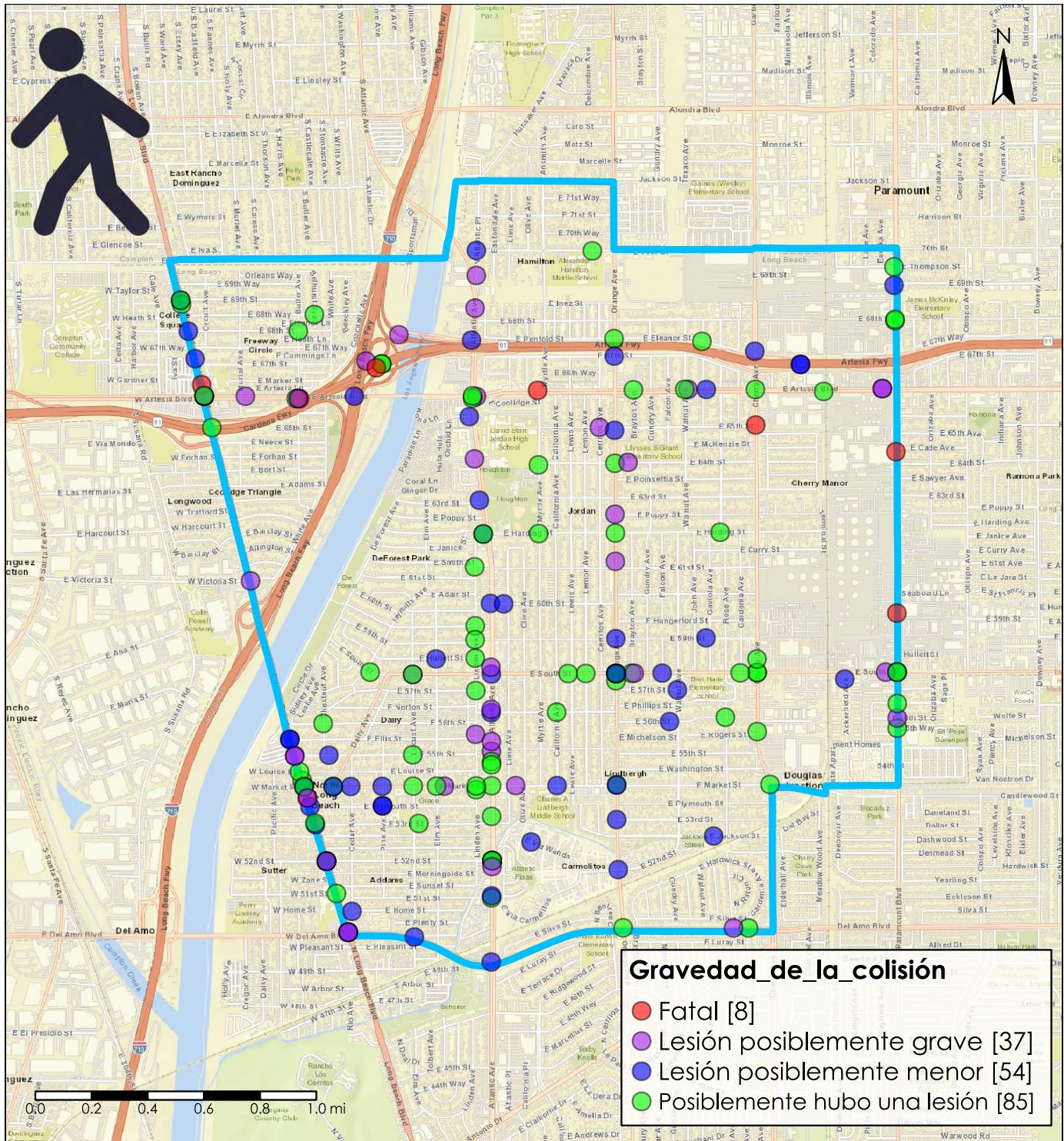
¿Qué tipo de mejoras crees que podría ayudar a que caminar y andar en bicicleta sea más seguro en tu comunidad?

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

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

Mapa de choques que involucraron a peatones en el Norte de Long Beach

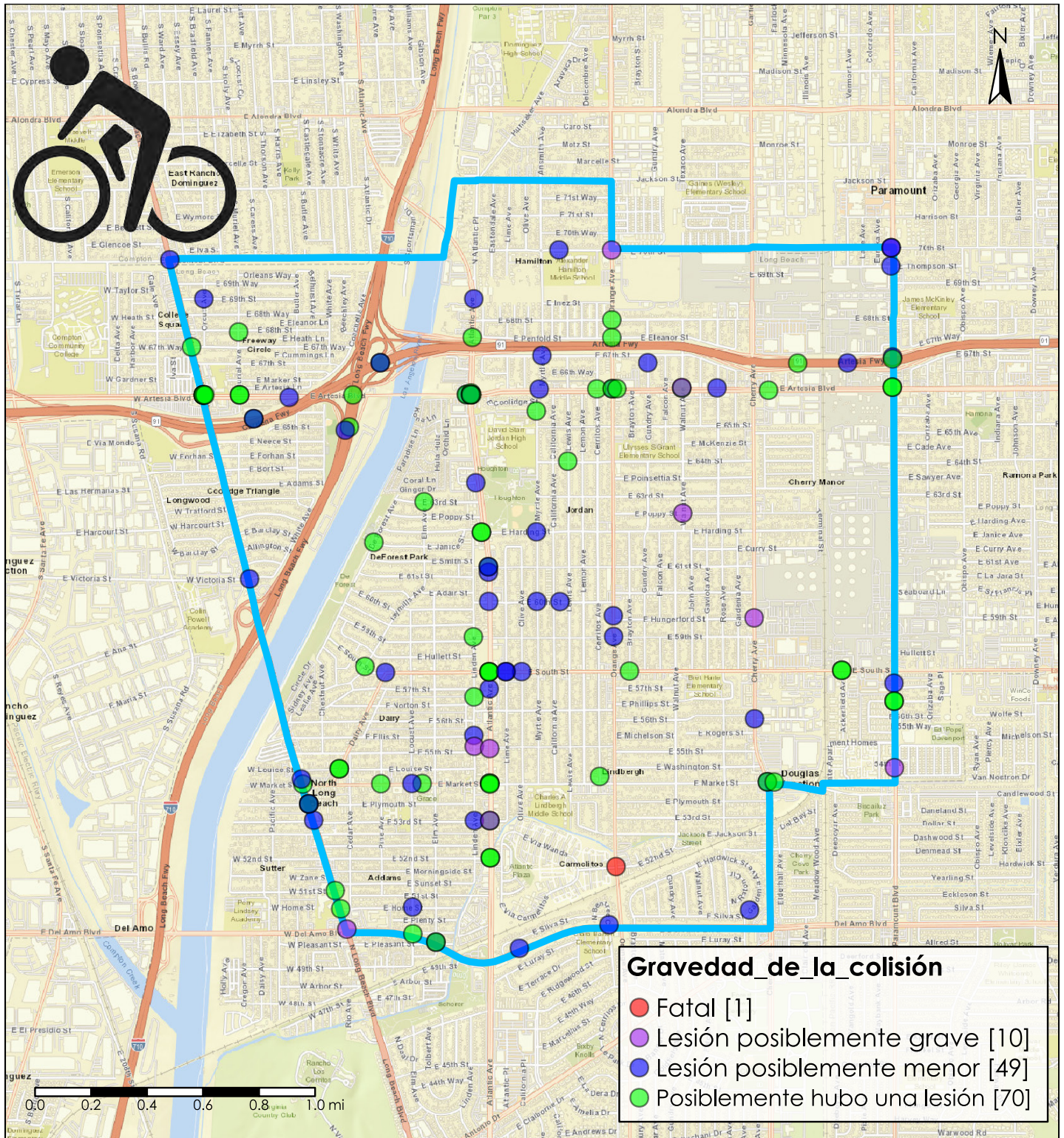
Choques peatonales: En el Norte de Long Beach [2015-2019]



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) del 2015 al 2019. Los datos de 2019 son provisional a partir de Marzo 2021. Fondos para este programa fueron proporcionados por una beca de la Oficina de Seguridad de Tráfico de California (California Office of Traffic Safety, en inglés), por medio de la Administración Nacional para la Seguridad de las Carreteras (National Highway Traffic Safety Administration, en inglés).

Mapa de choques que involucraron a ciclistas en el Norte de Long Beach

Choques de bicicletas: En el Norte de Long Beach [2015-2019]



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) del 2015 al 2019. Los datos de 2019 son provisional a partir de Marzo 2021. Fondos para este programa fueron proporcionados por una beca de la Oficina de Seguridad de Tráfico de California (California Office of Traffic Safety, en inglés), por medio de la Administración Nacional para la Seguridad de las Carreteras (National Highway Traffic Safety Administration, en inglés).

El Historial de Choques que Involucraron a Peatones y Ciclistas en el Norte de Long Beach

Visita al sitio del programa CPBST| 13 de julio, 2021
Kristen Leckie, kristenmleckie@berkeley.edu

Berkeley SafeTREC
SAFE TRANSPORTATION RESEARCH AND EDUCATION CENTER

¿Qué es un choque de peatones?



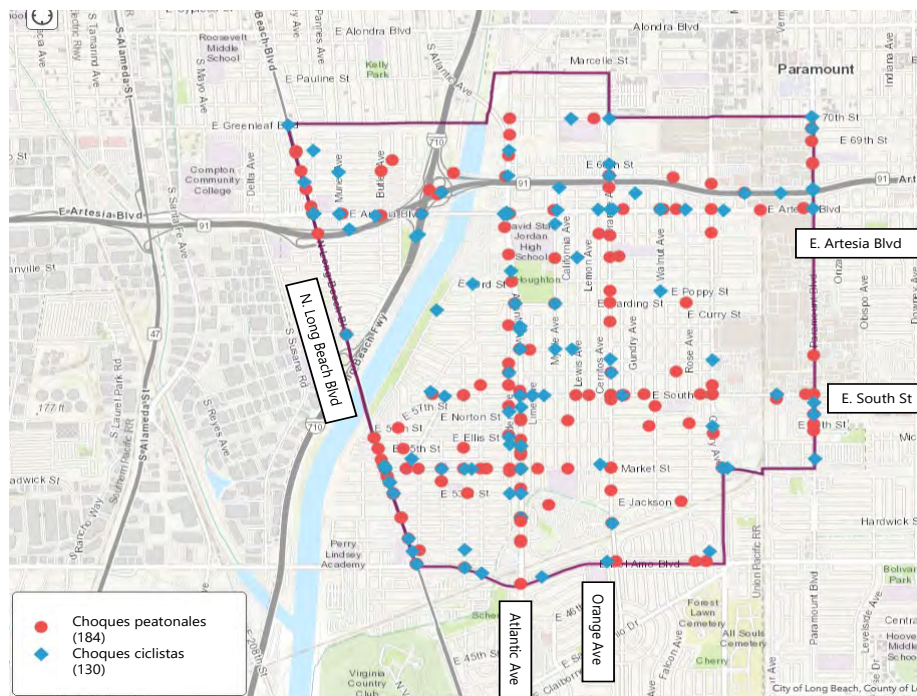
- Choque entre un peatón y un vehículo motorizado
 - Incluye a una persona a pie, en monopatín, cochecito, silla de ruedas, dispositivo eléctrico de movilidad asistida
- Un choque puede provocar múltiples víctimas entre los peatones

¿Qué es un choque de bicicleta?



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

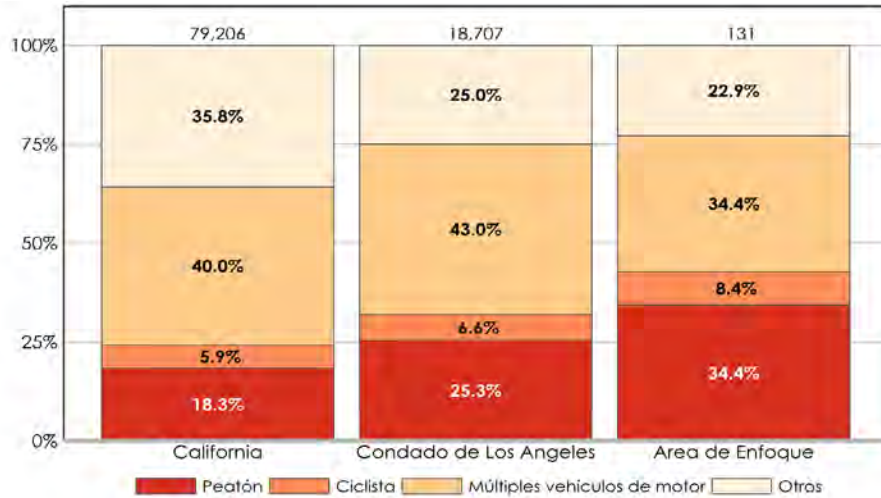
Resumen de choques (2015-2019) en el Norte de Long Beach



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2015 al 2019;

¿Cómo se compara el Norte de Long Beach con otras áreas?

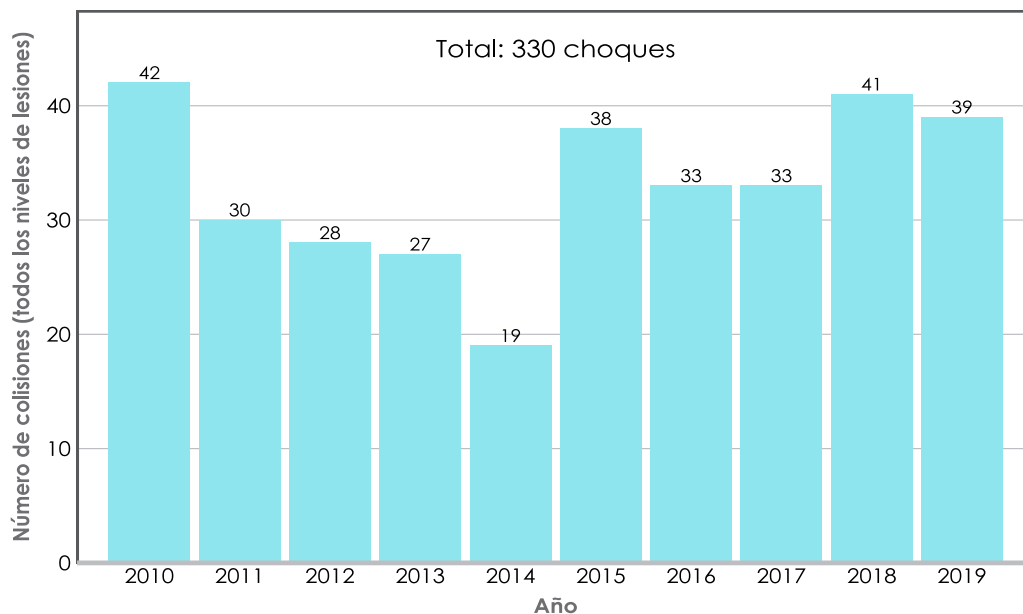
Choques mortales y lesiones graves por implicación (2015-2019).



- North Long Beach tiene casi el **doblo de choques fatales y graves de peatones** que el estado.
- North Long Beach tiene **relativamente más choques** fatales y graves de peatones y bicicletas que el condado de Los Angeles.
- North Long Beach tiene **relativamente menos** choques de múltiples vehículos con lesiones graves y fatales que el estado.

Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2015 al 2019;

Choques peatonales (2010-2019)



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2010 al 2019;

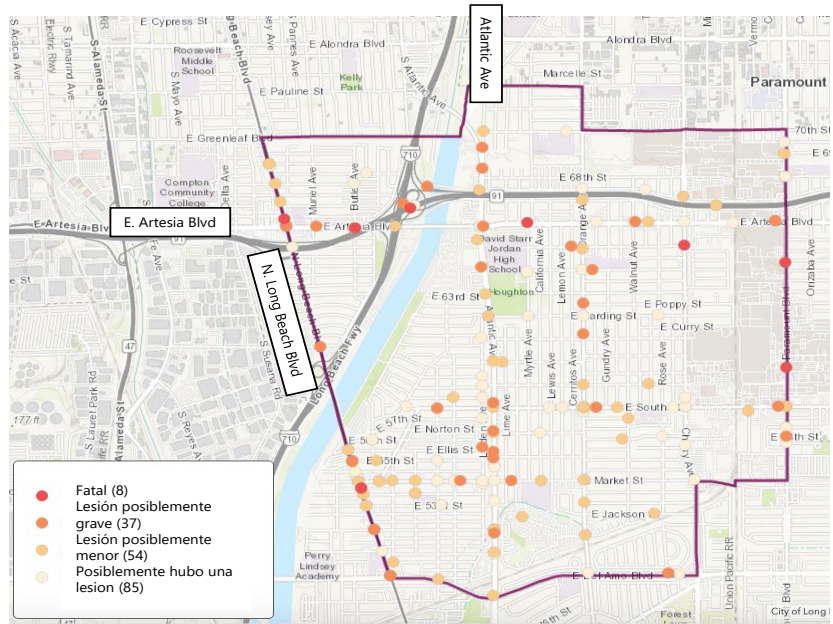
Mapa de choques peatonales (2015-2019)

Los choques se concentraron a lo largo de:

- Atlantic Avenue (30 choques)
- N. Long Beach Blvd (22 choques)

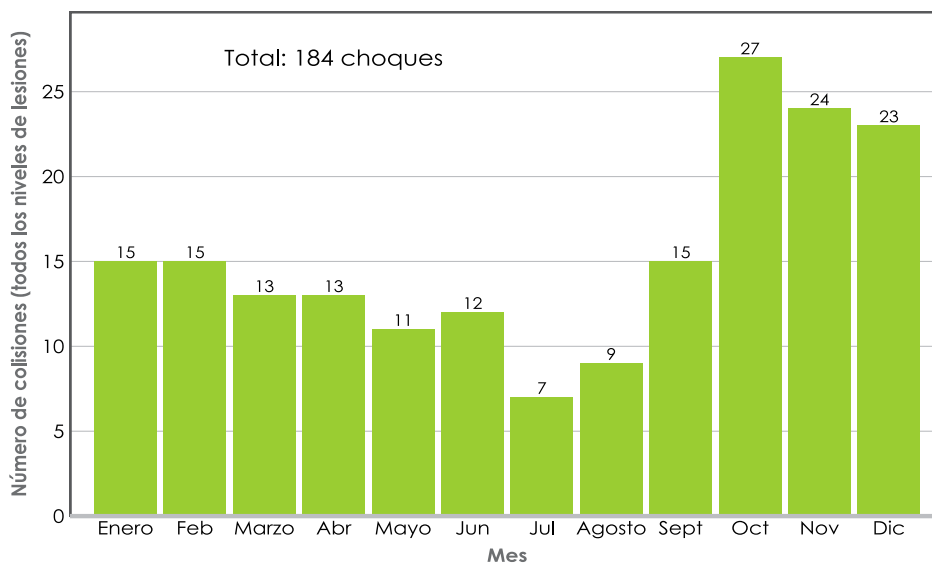
Las intersecciones con más choques fueron:

- E. Artesia Blvd and Atlantic Ave (10 choques)
- E. Artesia Blvd and N. Long Beach Blvd (5 choques)



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2015 al 2019;

Choques peatonales 2015-2019 por mes



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2015 al 2019;

Choques peatonales 2015-2019

por tiempo de día y día de la semana

	Lun.	Mar.	Miér.	Juev.	Vier.	Sáb.	Dom.	TOTAL
Medianoche-3AM	1	1	1	1	1	0	0	5
3-6AM	0	0	1	0	3	1	0	5
6-9AM	5	6	3	4	1	2	0	21
9AM-Mediodía	5	4	4	5	0	2	4	24
Mediodía-3PM	3	2	1	2	1	3	2	14
3-6PM	5	4	12	5	8	5	9	48
6-9PM	13	5	4	7	10	6	6	51
9PM-Medianoche	2	2	3	3	0	3	3	16
Desconocido	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	34	24	29	27	24	22	24	184

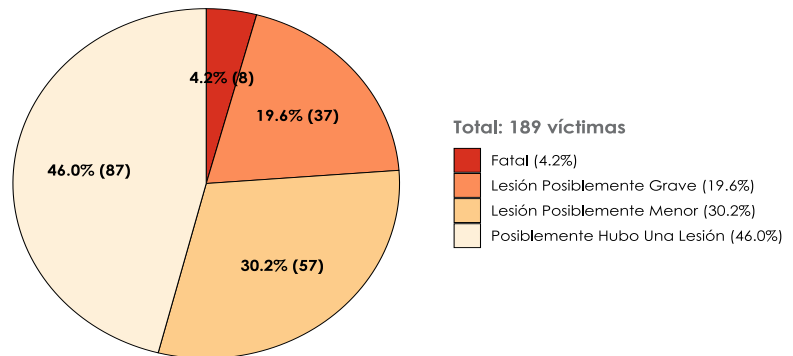
Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2015 al 2019;

Choques peatonales 2015-2019

por la gravedad de las lesiones de las víctimas

Hubo 184 choques que involucraron a peatones y resultaron en **189 lesiones al peatón.**

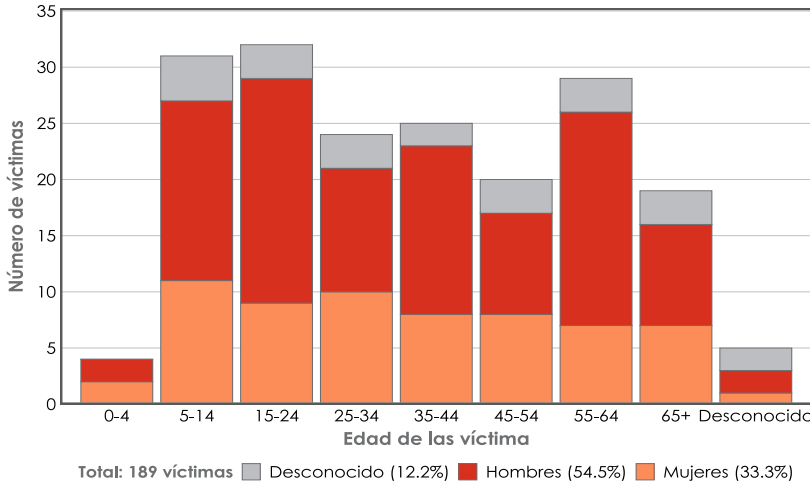
- Todas las víctimas eran peatones



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2015 al 2019;

Choques peatonales 2015-2019

por edad y género de las víctimas



58.7% de las víctimas eran adultos entre las edades de 19-59

- La mayoría sufrió lesiones menores. 22 víctimas sufrieron lesiones graves.
- 5 de las víctimas murieron
- 55% eran hombres.

23.8% de las víctimas eran de edad escolar (entre las edades de 5-18).

- La mayoría sufrió lesiones menores. 3 víctimas sufrieron lesiones graves.
- 1 de las víctimas murió
- 48.9% eran hombres.

Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2015 al 2019;

Choques peatonales 2015-2019

por las infracciones más citadas en choques que resultaron en lesiones

44
crashes

21954a. Fracaso por parte del peatón de ceder el derecho de paso a los vehículos al cruzar fuera de un cruce marcado o no marcado.

25
crashes

21950a. Fracaso por parte del motorista de ceder el paso a los peatones que están en un cruce marcado o no marcado.

10
crashes

22107. Dar vuelta o moverse a la derecha o la izquierda peligrosamente en una carretera o sin señal.

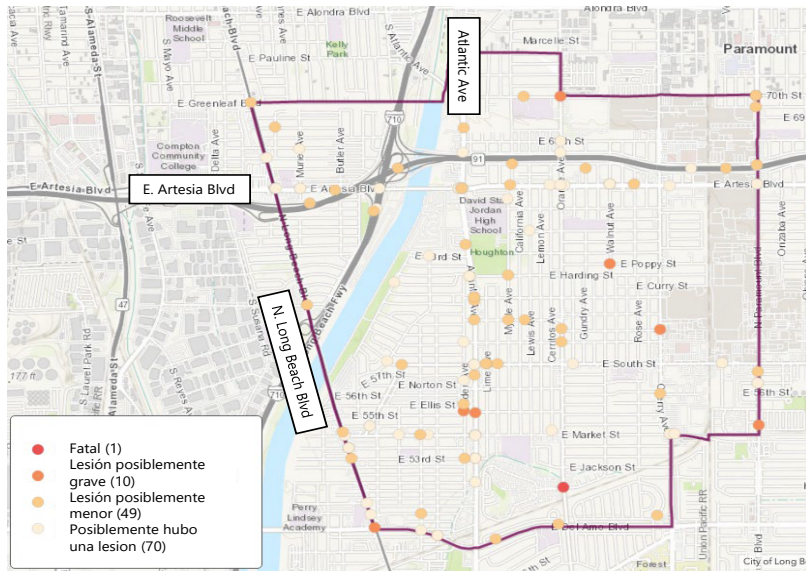
9
crashes

22350. Conducir a una velocidad peligrosa para las condiciones.

29 choques no tuvieron una infracción citada en el informe.

Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2015 al 2019;

Mapa de choques ciclistas (2015-2019)



Los choques se concentraron a lo largo de:

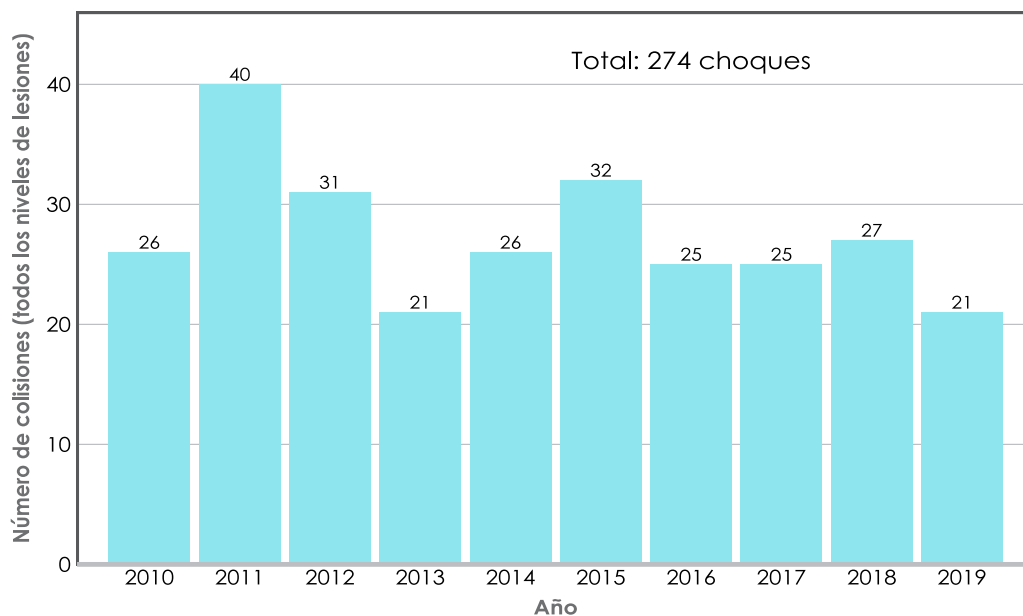
- Atlantic Avenue (35 choques)
- E. Artesia Blvd (32 choques)
- N. Long Beach Blvd (19 choques)

Las intersecciones con más choques fueron:

- E. Artesia Blvd and Atlantic Ave (10 choques)
- Artesia Blvd and N. Long Beach Blvd (5 choques)

Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2015 al 2019;

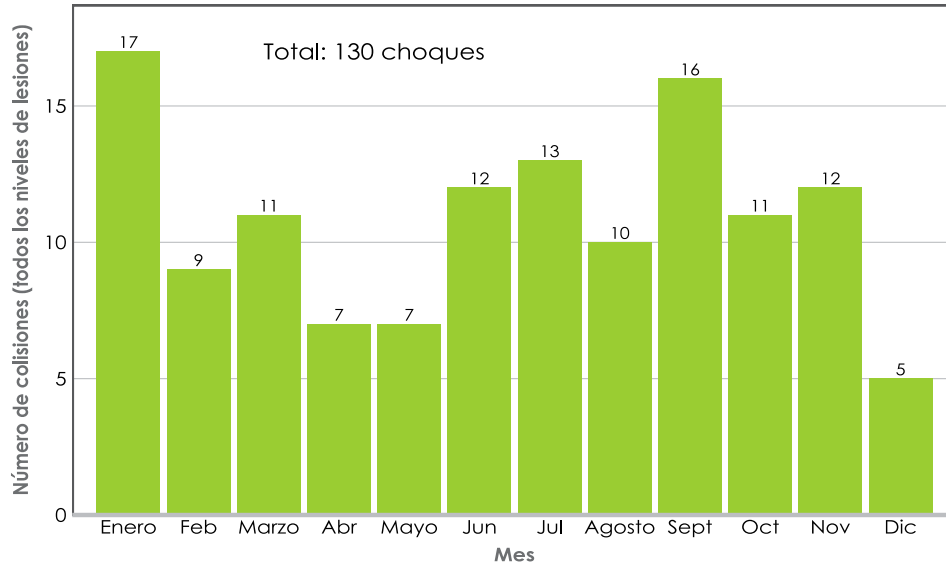
Choques ciclistas (2010-2019)



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2010 al 2019;

Choques ciclistas 2015-2019

Por mes



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2015 al 2019;

Choques ciclistas 2015-2019

por tiempo de día y día de la semana

	Lun.	Mar.	Miér.	Juev.	Vier.	Sáb.	Dom.	TOTAL
Medianoche-3AM	0	0	1	0	0	1	1	3
3-6AM	0	1	1	0	2	1	0	5
6-9AM	2	3	6	3	2	0	1	17
9AM-Mediodía	3	3	2	0	2	4	2	16
Mediodía-3PM	4	5	4	1	1	1	6	22
3-6PM	6	5	8	6	6	2	2	35
6-9PM	4	3	4	5	5	3	3	27
9PM-Medianoche	1	1	1	1	1	0	0	5
Desconocido	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	20	21	27	16	19	12	15	130

Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2015 al 2019;

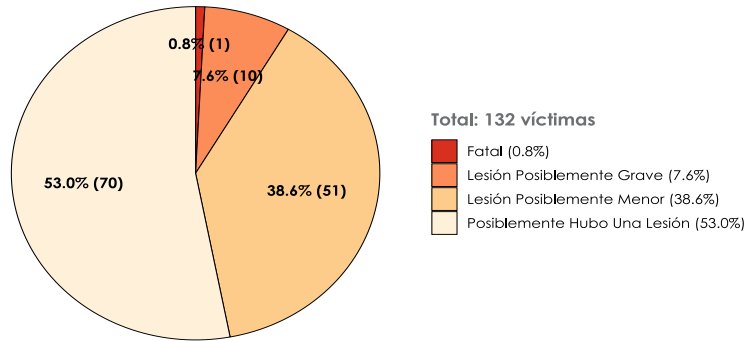
Choques ciclistas 2015-2019

Por la gravedad de las lesiones de las víctimas

130 choques que involucraron a ciclistas y resultaron en **132 lesiones al ciclista**.

- 127 víctimas eran ciclistas.

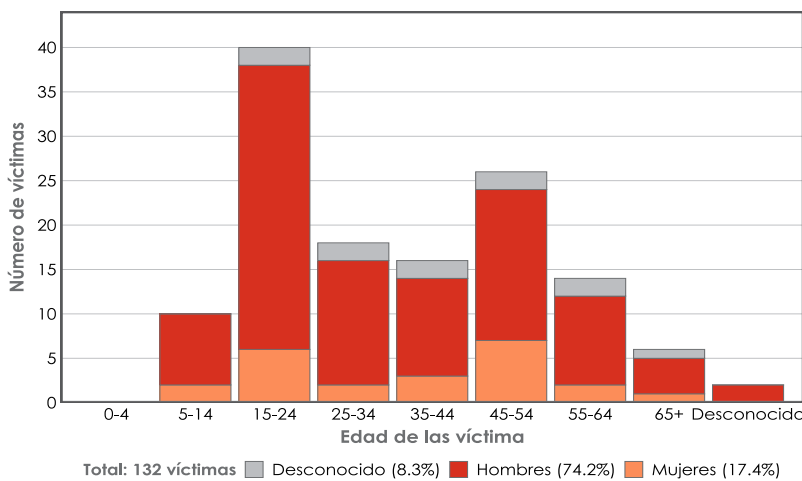
Las 11 víctimas de lesiones fatales y graves eran ciclistas.



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2015 al 2019;

Choques ciclistas 2015-2019

Por edad y género de las víctimas



22% de las víctimas eran de edad escolar (entre las edades de 5-18).

- La mayoría sufrieron lesiones menores.
- 5 de las víctimas sufrieron lesiones graves.
- 76% eran hombres.

67% de las víctimas eran adultos (entre las edades de 19-59).

- La mayoría sufrieron lesiones menores.
- 4 de las víctimas sufrieron lesiones graves.
- 74% eran hombres.

Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2015 al 2019;

Choques ciclistas 2015-2019

por las infracciones más citadas en choques con lesiones

14

crashes

21650. Fracaso de montar la bicicleta sobre la mitad derecha de la calle (existen algunas excepciones).

11

crashes

21202a. Falta por parte del ciclista de montar en el borde derecho de la calle si viaja a una velocidad por debajo del tráfico normal.

10

crashes

22107. Dar vuelta o moverse a la derecha o la izquierda peligrosamente en una carretera o sin señal.

7

crashes

21802a. Fracaso de parar o ceder el derecho de paso en una señal de alto.

7

crashes

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

31 choques no tuvieron una infracción específica citada en el informe.

Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2015 al 2019;

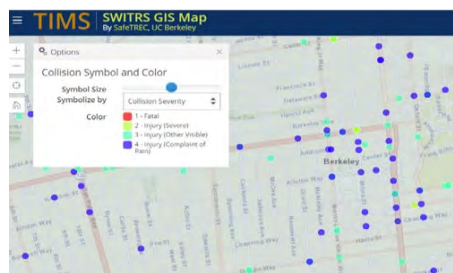
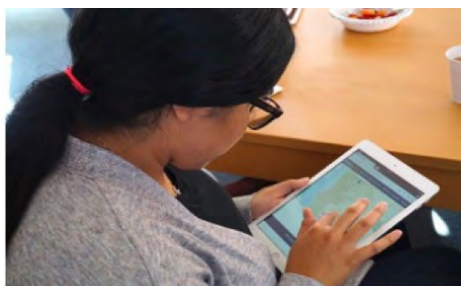
Recursos

Street Story / Diario de la calle

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

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

<https://streetstory.berkeley.edu>



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>

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

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

safetrec@berkeley.edu or cpbst@calwalks.org

