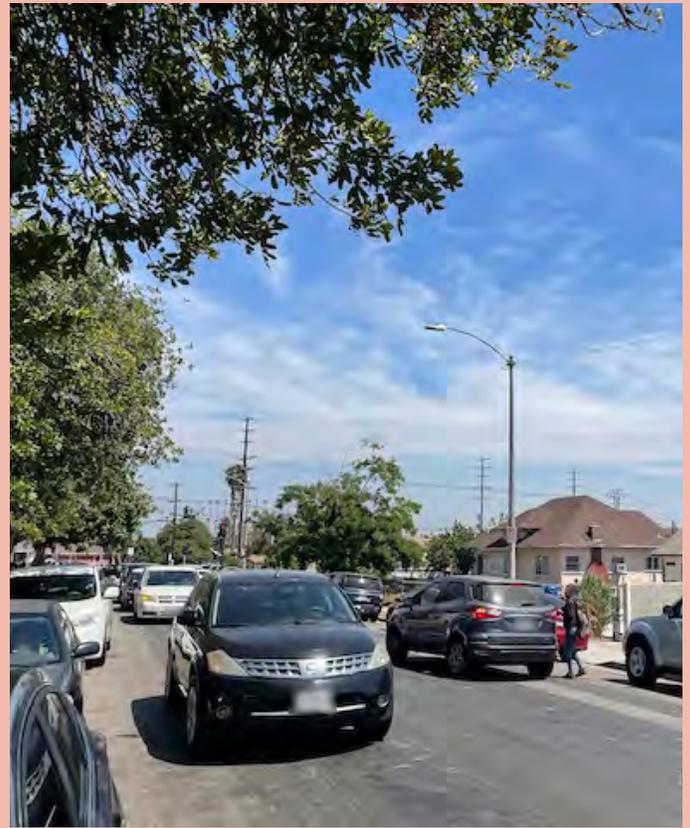


Comunidades Activas y Seguras (Active and Safe Communities) Resumen Ejecutivo y Recomendaciones para la Escuela Secundaria Stevenson, Boyle Heights



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



Escuela Secundaria Stevenson en Los Angeles, CA

Agradecimientos

Gracias al Comité de Planificación por invitarnos a su comunidad y colaborar con nosotros para hacer de la comunidad de la Escuela Secundaria Stevenson un lugar más seguro para caminar y andar en bicicleta. En particular, sus contribuciones impulsaron discusiones significativamente informadas y fortalecieron los resultados del taller. Agradecemos a Valerie Hernández por brindar interpretación simultánea del español al inglés durante el taller. También queremos reconocer a los pueblos Tongva, Kizh y Chumash como cuidadores tradicionales de la tierra de Boyle Heights en el este de Los Ángeles.

Comité de Planificación

Ana Paredes	Representante Comunitaria
Fabiola Jimenez	Partnership for Los Angeles Schools (Colaboración para las Escuelas de Los Ángeles)
Jacquelyn Valladares	Urban Peace Institute (Instituto Urbano para la Paz)
Karen Martell	Partnership for Los Angeles Schools
Laura Hernandez	Partnership for Los Angeles Schools
Liliana Flores-Alba	Partnership for Los Angeles Schools
Stephanie Hernandez	Partnership for Los Angeles Schools
Yolanda Garcia	Partnership for Los Angeles Schools
Yolanda Rodriguez	Representante Comunitaria

Este informe fue preparado por:

California Walks

Martha Sicairos

Alma Leyva Orozco

<https://calwalks.org>

Centro de Investigación y Educación sobre Transporte Seguro de UC Berkeley (UC Berkeley Safe Transportation Research and Education Center (SafeTREC) en inglés)

Ana Lopez

<https://safetrec.berkeley.edu>

Traducido por Mónica Curiel.

Este informe fue preparado en cooperación con la Oficina de Seguridad de Tráfico de California (California Office of Traffic Safety, OTS, en inglés). Las opiniones, hallazgos y conclusiones expresados en esta publicación son de los autores y necesariamente los del OTS.

Contenidos

Agradecimientos	3
Comité de Planificación	3
Introducción	5
Contexto y Datos de Choques con Peatones y Ciclistas	6
Choques Peatonales	6
Choques de Ciclistas	6
Evaluaciones de la Seguridad Peatonal y Ciclista	9
Bienes a lo largo de la Calle Indiana Sur	9
Desafíos a lo largo de la Calle Indiana Sur	12
Recomendaciones del Equipo del Proyecto	16
Los Caminos de la Vía: Radionovela	20
Apéndice A	21
Transcripción de la Radionovela	22
Repaso de los datos de choques en la Escuela Secundaria Stevenson	25



Un ciclista circula por la acera cerca del cruce de South Indiana Street/Whittier Boulevard.

Introducción

Comunidades Activas y Seguras es un programa estatal de California Walks (Cal Walks) y el Centro de Investigación y Educación sobre Transporte Seguro de la Universidad de California en Berkeley (UC Berkeley SafeTREC). Este programa atiende a las necesidades de los hispanohablantes monolingües al proporcionar un plan de estudios culturalmente sensible y relevante que tiene como objetivo mejorar la seguridad para caminar y andar en bicicleta en las comunidades de California.

La capacitación para la comunidad de la Escuela Secundaria Stevenson en Boyle Heights fue planificada y facilitada por Partnership for Los Angeles Schools, el Comité de Planificación, Cal Walks y SafeTREC para:

1. Crear rutas seguras para que los estudiantes caminen y anden en bicicleta hacia y desde la Escuela Secundaria Stevenson;
2. Identificar estrategias para calmar el tráfico que reduzcan la velocidad de los conductores y reduzcan los conflictos entre todos los usuarios de las carreteras en el área que rodea a la Escuela Secundaria Stevenson; y
3. Abogar por mejoras de infraestructura para aumentar la seguridad al cruzar en las áreas alrededor de la Escuela Secundaria Stevenson.

La capacitación virtual se llevó a cabo el 12 de julio de 2022 y convocó a 25 participantes, incluido el Colectivo Promesa Boyle Heights dirigido por Proyecto Pastoral, los administradores de la Escuela Secundaria Stevenson y los residentes. La capacitación consistió en:

- Actividad de visualización en la que los participantes imaginan una calle ideal en su comunidad dibujándola o construyéndola con pequeños artículos domésticos;
- Evaluación virtual de la seguridad peatonal y ciclista de la comunidad para identificar problemas de seguridad y patrones de comportamiento de los usuarios de la vía pública; y
- Actividad de radionovela en la que los participantes utilizan el poder de la narración de historias para crear un mini episodio de podcast que se puede utilizar para la promoción continua de la seguridad peatonal y ciclista.



Contexto y Datos de Choques con Peatones y Ciclistas

Las clasificaciones de choques de la Oficina de Seguridad de Tráfico muestran que, en 2019, Los Ángeles ocupó el 4º puesto de 15 ciudades con un tamaño de población similar en cuanto a personas fallecidas o heridas en un choque (con una clasificación de “1” que indica la peor). Calificó como “4º” para choques con peatones y “6º” para choques de bicicletas.

Dentro del área de enfoque de la comunidad de la Escuela Secundaria Stevenson en el Este de Los Ángeles, el 30 por ciento de los hogares incluye al menos un residente con una o más discapacidades y el 29 por ciento de los hogares no posee un vehículo. La mayoría de la comunidad, el 62 por ciento, tiene entre 18 y 65 años, y el 29 por ciento de la comunidad vive por debajo del umbral de la pobreza. Muchos residentes dependen del transporte público, caminar o compartir el automóvil para moverse por el vecindario. Casi una quinta parte de la comunidad (el 19,1%), camina o usa el transporte público para ir al trabajo. A pesar del gran porcentaje de miembros de la comunidad que caminan, se sienten inseguros debido al exceso de velocidad de los conductores, las banquetas angostas y la proximidad a las autopistas.

Los siguientes datos se basan en choques de tráfico informados por la policía que resultaron en lesiones a peatones y ciclistas en el vecindario de la Escuela Secundaria Stevenson. Los datos informados en esta sección provienen del Registro Integrado Estatal del Tráfico (Statewide Integrated Traffic Records Systems, o SWITRS, en inglés) para el periodo entre 2010 y 2019. Los datos de choques para 2019 son provisionales en diciembre de 2020.

Choques Peatonales

Entre los años 2016 a 2020, hubo 25 choques con peatones que resultaron en lesiones a 27 peatones. Los choques peatonales alcanzaron su punto máximo en 2019 y luego se redujeron significativamente en 2020 durante la pandemia de COVID-19. Casi la mitad de las víctimas, el 48,1 por ciento, eran adultos de 60 años o más o niños y adultos jóvenes de 19 años o menos. Los choques peatonales se concentraron en Calle Lorena Sur, cerca de la ruta estatal 60 y en Bulevar Whittier.

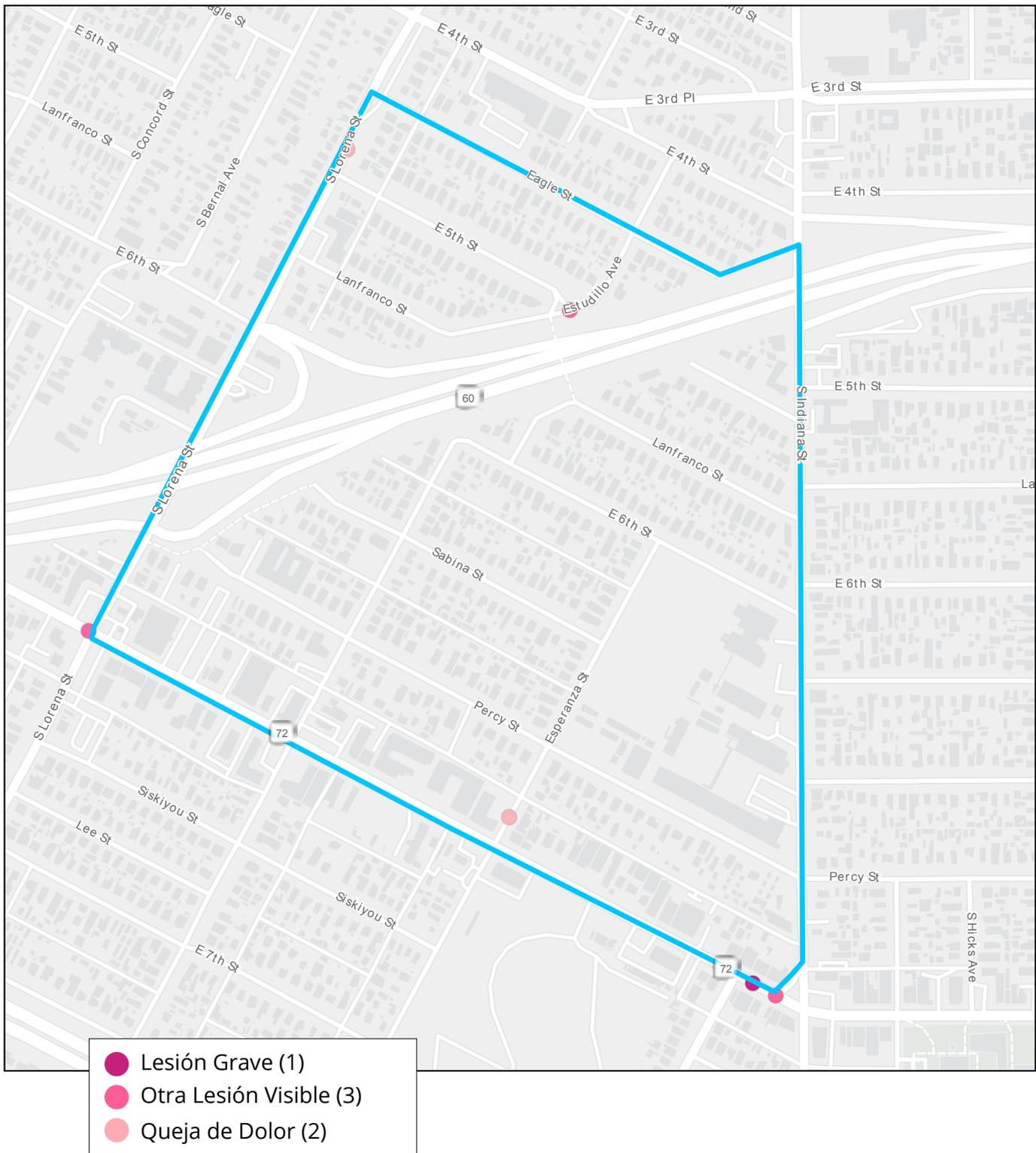
Choques de Ciclistas

De modo similar, de 2016 a 2020, hubo seis choques de bicicleta que resultaron en lesiones a seis ciclistas masculinos. Aunque ninguno de estos choques resultó en muerte, cinco víctimas sufrieron lesiones graves u otras lesiones visibles. Ocurrieron al menos dos choques de bicicletas en la intersección de Calle Indiana Sur/Bulevar Whittier, que era el mismo lugar que algunos choques peatonales.

Figura 1: Choques con lesiones peatonales (2016-2020)



Figura 2: Choques con lesiones de ciclistas (2016-2020)

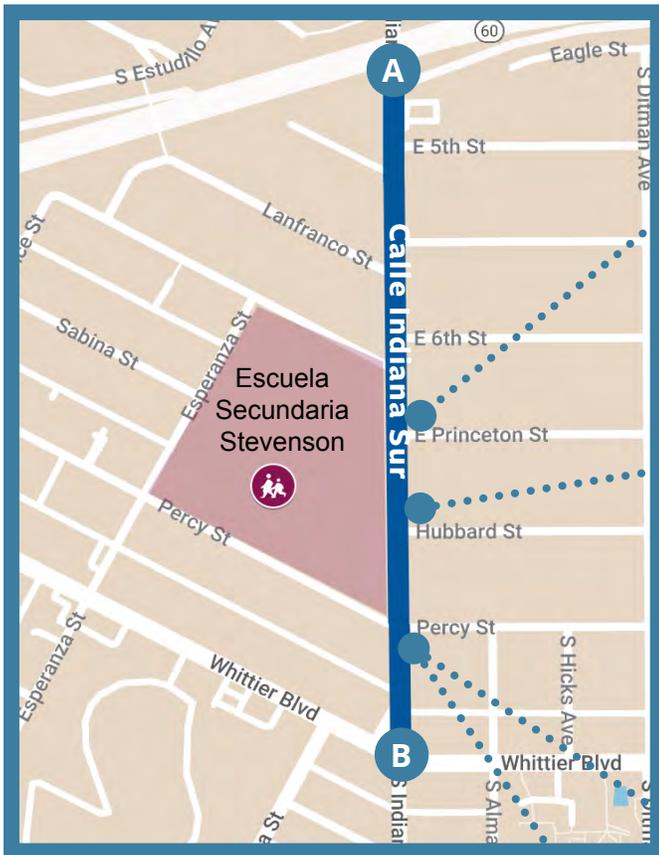




Evaluaciones de la Seguridad Peatonal y Ciclista

Durante el taller, los participantes realizaron una evaluación virtual de seguridad peatonal y ciclista a lo largo de un corredor principal frecuentado por estudiantes y otros residentes de la comunidad. Se pidió a los participantes que identificaran los bienes de la comunidad, evaluaran las condiciones de la infraestructura y compartieran cómo los usuarios de las carreteras se relacionan con el entorno construido. Lo siguiente es un resumen de la evaluación peatonal y ciclista enfocada en la Calle Indiana Sur entre la ruta estatal 60 y Bulevar Whittier.

Bienes a lo largo de la Calle Indiana Sur



El Centro de Servicios Comunitarios Plaza en la intersección de Calle Indiana Sur/Calle Princeton brinda a las familias y miembros de la comunidad acceso a servicios de cuidado infantil a bajo costo. El acceso a servicios de cuidado infantil asequibles puede aliviar las dificultades financieras de los residentes del área que pueden caer por debajo del umbral de la pobreza.

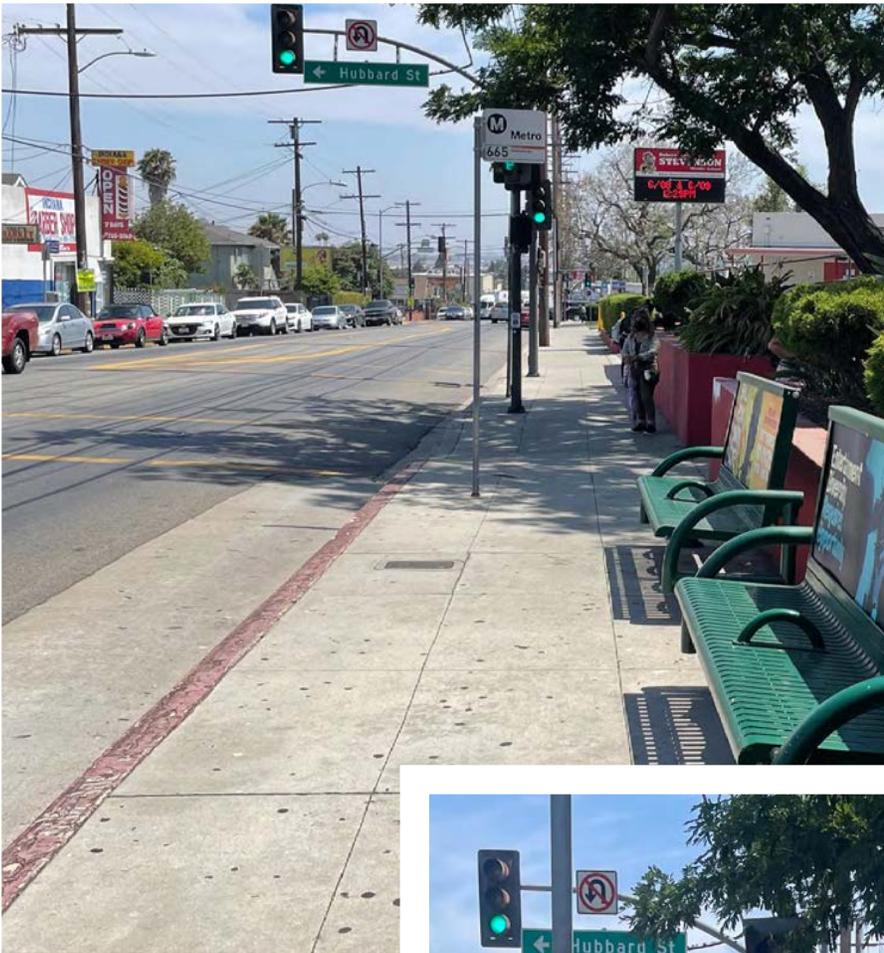
La línea de autobús 665 de Metro está disponible para los estudiantes que dependen del transporte público para viajar hacia y desde la escuela en la intersección de Calle Indiana Sur/Calle Hubbard. La línea de autobús realiza el trayecto desde Calle Indiana Sur/Bulevar Olympic Este hasta el centro de tránsito de California State University, Los Ángeles.

Los cruces peatonales de alta visibilidad en la intersección señalizada de la Calle Indiana Sur/Calle Percy han mejorado la visibilidad de los peatones frente a la escuela. Esta mejora del cruce se logró a través de tres años de campaña de promoción por parte de los padres de la Escuela Secundaria Stevenson, quienes obtuvieron el apoyo de Obras Públicas del Condado de Los Ángeles y el Departamento de Transporte de Los Ángeles.

La tienda de conveniencia Indiana Dairy Market en la intersección de la Calle Indiana Sur/Calle Percy brinda a los estudiantes acceso a alimentos y refrigerios saludables.

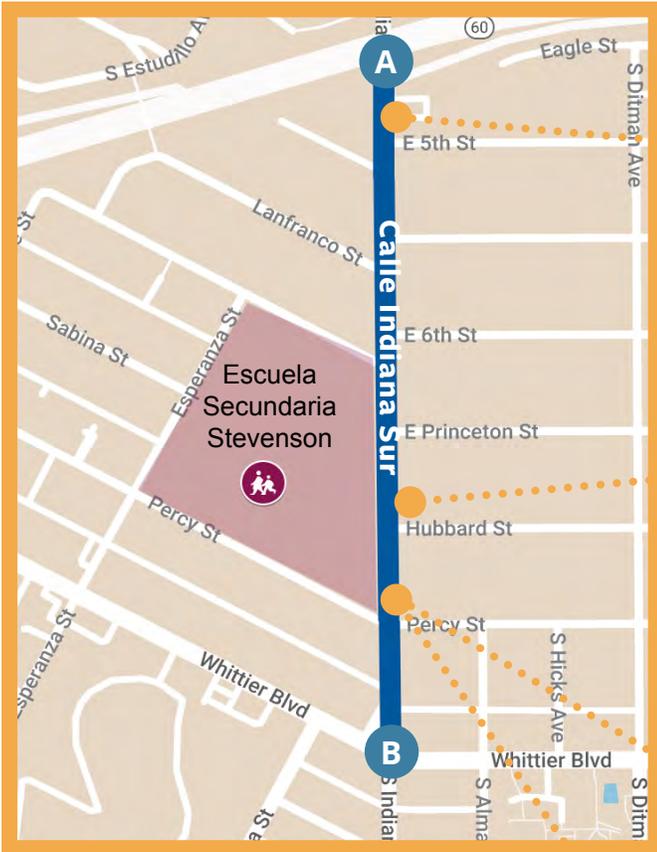


Arriba: Estudiantes cruzando la Calle Indiana Sur durante la salida de la escuela. *Abajo:* Indiana Dairy Market se encuentra en la esquina suroeste de la intersección de Calle Indiana Sur/Calle Percy, directamente frente de la Escuela Secundaria Stevenson.



Arriba y abajo: La ruta de autobús cerca de la intersección de Calle Indiana Sur/ Calle Hubbard es utilizada por miembros de la comunidad y estudiantes que dependen del transporte público para viajar en sus comunidades.

Desafíos a lo largo de la Calle Indiana Sur



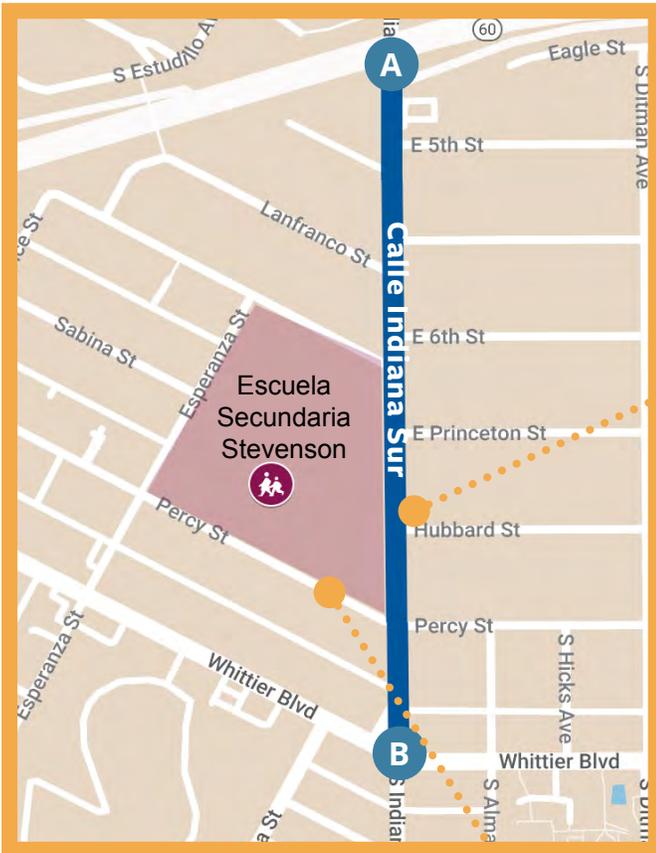
Los camiones semirremolque usan la Calle Indiana Sur para acceder a la ruta estatal 60. Los padres y miembros de la comunidad compartieron que los conductores entran y salen de la autopista a velocidades superiores al límite de velocidad permitido, lo que hace que las personas que cruzan las calles se sientan inseguras.

Las banquetas en la Calle Indiana Sur son demasiado angostas para que las personas que usan carriolas y dispositivos de asistencia para la movilidad viajen de manera segura. Los postes de servicios públicos y las cajas eléctricas reducen aún más el espacio disponible para los peatones.

Calle Indiana Sur no tiene carriles designados para bicicletas. Los ciclistas que comparten la carretera con los conductores a lo largo de la Calle Indiana Sur a menudo tienen que estar atentos a los comportamientos inseguros de los conductores, como el exceso de velocidad. Los ciclistas corren el riesgo de lesionarse si las personas abren las puertas de los automóviles (“puertazos”) cuando están estacionados a ambos lados de la carretera.

No hay señalización escolar en el camino hacia el sur en la Calle Indiana Sur. Los conductores que circulan en esta dirección no reciben alertas sobre la zona escolar y los jóvenes que viajan en el área. Esto puede exacerbar el comportamiento inseguro de los conductores, como el exceso de velocidad, lo que aumenta el riesgo de tráfico para los peatones y ciclistas, haciéndoles sentir inseguros.

Desafíos a lo largo de la Calle Indiana Sur



Experiencias de Casi-choques en la Calle Hubbard

Les conductores que giran a la izquierda en la Calle Indiana Sur desde la Calle Hubbard invaden el cruce de peatones mientras aceleran para pasar el semáforo. Los estudiantes que cruzan la calle a menudo se apresuran a cruzar la calle o se ven obligados a caminar entre los autos que bloquean el paso de peatones, lo que crea casi choques para los peatones.

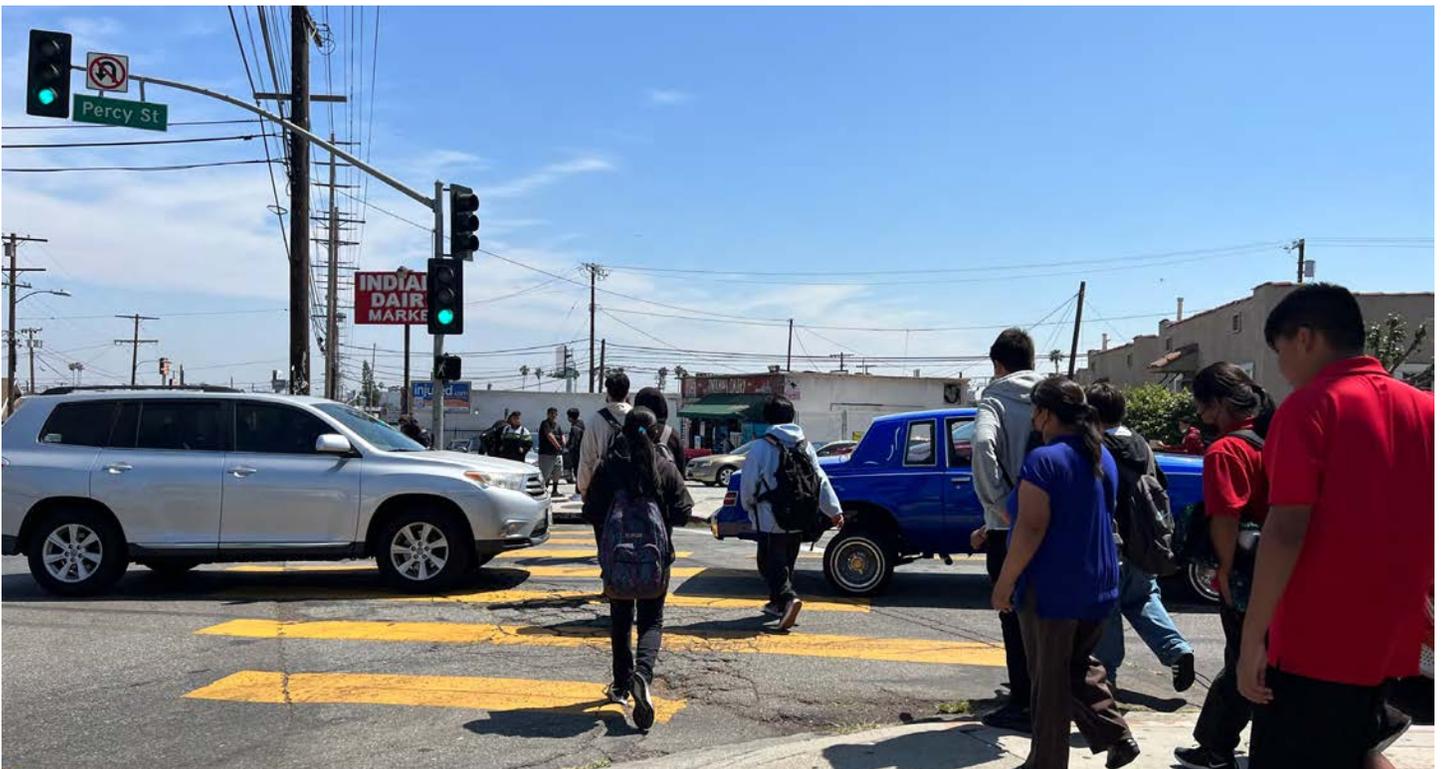
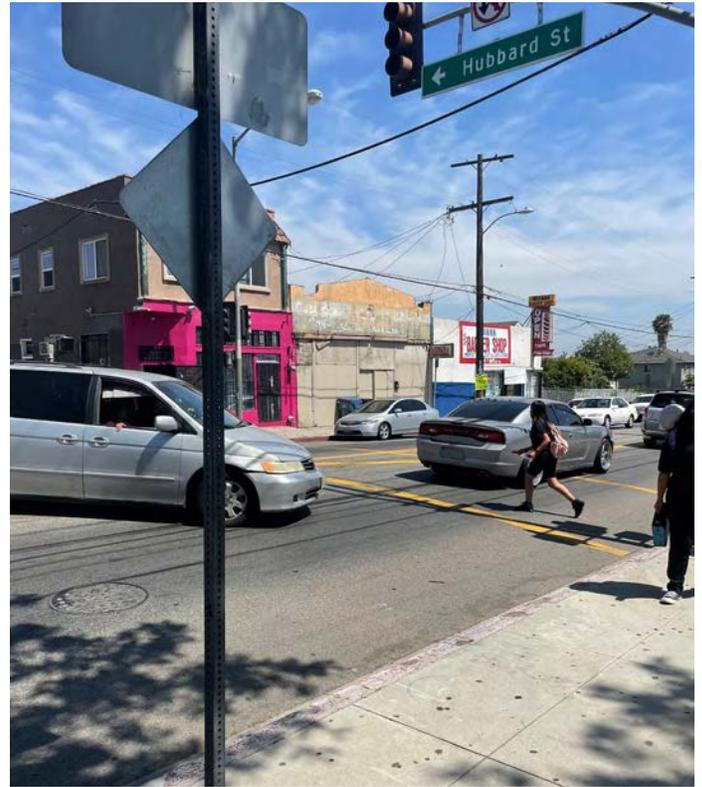
Los estudiantes cruzan a mitad de cuadra en la intersección de Calle Indiana Sur/Calle Princeton para acceder a la entrada de la escuela cerca del centro de padres durante el horario de llegada. Es posible que los conductores no esperen ver peatones en ese punto, lo que crea riesgo de lesiones y la posibilidad de casi-choques entre los usuarios de la vía. La única entrada designada está en la Calle Percy, que está más lejos para los estudiantes que viven al norte de la escuela. Las entradas escolares limitadas designadas significan que los estudiantes cruzan en esta intersección para evitar llegar tarde. Los conductores se estacionan en doble fila a lo largo de la Calle Princeton para esperar a los estudiantes durante la salida, lo que restringe el flujo de vehículos en los carriles de circulación y aumenta la congestión del tráfico.

Limitaciones Relacionadas con la Entrada a la Escuela en la Calle Percy

Solo hay una entrada a la Escuela Secundaria Stevenson a lo largo de la Calle Percy durante las horas de llegada y salida. Los estudiantes que llegan en automóvil usan la Calle Percy para acceder a la única entrada disponible de la escuela. Esta circunstancia, junto con los vehículos estacionados en doble fila, empeora la congestión vehicular e impide el flujo vehicular norte-sur en la Calle Indiana Sur. Además de que esta es la única entrada a lo largo de la Calle Percy, la falta de un área designada para dejar y recoger a los estudiantes en la Calle Percy permite que los conductores dejen y recojan a los estudiantes en lugares inseguros, como a mitad de cuadra, en un carril de la carretera. El comportamiento del conductor junto con las limitaciones de la Calle Percy crea la posibilidad de casi-choques entre todos los usuarios de la carretera. Los problemas de congestión del tráfico en la Calle Percy hacen que los conductores a menudo bloqueen los cruces peatonales en la intersección de Calle Indiana Sur/Calle Percy, lo que obliga a los peatones a caminar entre los carros, lo que crea problemas de visibilidad y casi-choques en la intersección también.



Arriba: Los camiones de remolque a menudo aceleran al salir de la ruta estatal 60, ubicada en dirección norte en la Calle Indiana Sur. Los conductores que aceleran hacen que el área se sienta insegura para las personas que caminan y andan en bicicleta. *Derecha:* El único letrero de zona escolar en la Calle Indiana Sur en dirección norte se encuentra descolorido. Señales como esta deben ser de alta visibilidad y fáciles de ver para los conductores.



Arriba: Les conductores hacen fila en la Calle Percy tan pronto como treinta minutos antes de la hora de salida de la escuela. Esto con frecuencia impulsa a los conductores a estacionar en doble o triple fila cuando llega la hora de salida de la escuela. *Debajo:* Les conductores bloquean el cruce peatonal en la intersección de Calle Indiana Sur/ Calle Percy obligando a los estudiantes a cruzar la calle entre los carros.



Recomendaciones del Equipo del Proyecto

El Equipo del Proyecto ofrece a la comunidad las siguientes recomendaciones basadas en las preocupaciones de seguridad para caminar y andar en bicicleta de la comunidad y las prioridades de la estrategia del Sistema Seguro.



Desarrollar un Programa de Rutas Seguras a la Escuela

El Equipo del Proyecto recomienda que el Comité de Planificación colabore con la Escuela Secundaria Stevenson y Partnership Los Ángeles para desarrollar un programa de Rutas Seguras a la Escuela (SRTS por sus siglas en inglés) para identificar las mejores rutas hacia y desde la Escuela Secundaria Stevenson y para involucrar a los estudiantes y los padres mientras promueve la movilidad segura dentro de las comunidades de escuelas. El programa

SRTS puede comenzar con un evento para el Día de Caminar a la Escuela en octubre, que puede ser respaldado por los recursos proporcionados por el programa Rutas Seguras a la Escuela del Departamento de Transporte de Los Ángeles. Por lo general, los eventos del Día de Caminar a la Escuela presentan un Autobús Escolar Caminante organizado y planificado con el apoyo de administradores escolares, padres, estudiantes y voluntarios. La Guía del Autobús Escolar Caminante proporciona información detallada para que los organizadores planifiquen una ruta del Día de Caminar a la Escuela en su comunidad.



Lanzar un Programa de Acompañante de Seguridad Escolar

El Equipo del Proyecto recomienda que el Comité de Planificación colabore con la Escuela Secundaria Stevenson y Partnership Los Ángeles para lanzar un programa de acompañante de seguridad escolar para mejorar la seguridad de los estudiantes que viajan a la escuela. Un programa de acompañante de seguridad escolar crea una zona para dejar y/o recoger a los estudiantes que viajan en carro y puede ayudar a abordar los desafíos de seguridad en la Calle Percy y Calle Indiana, por ejemplo, congestión de tráfico, cruce de estudiantes a mitad de cuadra y vehículos estacionados en doble fila. La Oficina de Salud y Seguridad Ambiental (OEHS, por sus siglas en inglés) podría apoyar el lanzamiento de un Programa de Acompañante de Seguridad Escolar en una escuela del Distrito Escolar Unificado de Los Ángeles. La oficina de OEHS revisa el proceso de implementación y coordina una visita al sitio para confirmar los lugares de entrega del acompañante en preparación para un programa de acompañante de seguridad exitoso.

Los siguientes son recursos adicionales que pueden facilitar la implementación de un programa de acompañante de seguridad.

- La Información General de Acompañante de Seguridad brinda más información sobre el programa de acompañante de seguridad.
- El Kit del Programa de Acompañante de Seguridad Escolar proporciona una lista detallada de los materiales necesarios para la implementación y la información de contacto de la OEHS.



Campaña de Mensajes de Seguridad

El Equipo del Proyecto recomienda que el Comité de Planificación trabaje con la Escuela Secundaria Stevenson para desarrollar una campaña de mensajes de seguridad para caminar y andar en bicicleta dirigida por la comunidad donde se puedan colocar mensajes de seguridad para todos los usuarios de la vía en las áreas circundantes de la escuela, incluidas cajas de servicios públicos, refugios en las paradas de autobuses e intersecciones claves de conflicto. La campaña de mensajes se enfocaría en áreas claves donde el comportamiento inseguro de los conductores tiende a ocurrir, especialmente alrededor de la hora de llegada y salida de la escuela. Los residentes han identificado a la Calle Indiana Sur como el área a la que deben dirigirse los mensajes de seguridad debido a la cantidad de tráfico peatonal de los estudiantes y el comportamiento inseguro de los conductores. Los residentes de la comunidad y los estudiantes pueden participar en la campaña modelando caminar y andar en bicicleta de manera segura para fomentar modos de transporte activos. La campaña puede incluir mensajes para que los conductores estén atentos a otros usuarios de la carretera. La Campaña de Seguridad Go Human de la Asociación de Gobiernos del Sur de California puede servir como modelo y fuente de financiación para esta campaña.



Pedir un refugio de parada en las paradas de autobús de la Calle Indiana Sur/Calle Hubbard

El Equipo del Proyecto recomienda que el Comité de Planificación se vuelva a reunir con el personal de la división de ingeniería de Obras Públicas del Condado de Los Ángeles (LACPW por sus siglas en inglés) para continuar las conversaciones sobre las mejoras de infraestructura, como la instalación de un refugio de autobús en las paradas de autobús a ambos lados de la intersección de Calle Indiana Sur/Calle Hubbard. LACPW lidera Proyectos de Capital de Tránsito que incluyen mejoras de paradas de autobús y proyectos de servicios.



Programa de Guardia de Cruce

El Equipo del Proyecto recomienda que el Comité de Planificación trabaje con la Escuela Secundaria Stevenson y el LAUSD para comenzar un programa de guardias de cruce para la intersección de Calle Indiana Sur/Calle Percy para proporcionar un área de cruce segura para los estudiantes durante las horas de llegada y salida. El Comité de Planificación puede usar Elementos de un Programa de Guardia de Cruce Escolar para Adultos para guiar el desarrollo de un programa y usar Guardia de Cruce de LADOT para solicitar que LADOT financie guardias de cruce.



Mejoras a los cruces peatonales en las intersecciones de Calle Indiana Sur/Bulevar Whittier y Calle Indiana Sur/Calle Princeton

El Equipo del Proyecto recomienda que el Comité de Planificación colabore con Partnership Los Ángeles para buscar fondos para instalar cruces peatonales decorativos en dos intersecciones claves: la intersección de Calle Indiana Sur/Calle Princeton y la intersección de Calle Indiana Sur/Bulevar Whittier. Ambas intersecciones son las principales prioridades de la comunidad porque son utilizadas por estudiantes, padres y otros miembros de la comunidad. La intersección de la Calle Indiana Sur/Bulevar Whittier sigue siendo una prioridad principal debido a los dos choques de peatones y uno de bicicletas que ocurrieron en los últimos cinco años, de 2017 a 2021. El Kit de Piezas de Go Human podría brindarle a la comunidad una demostración temporal de un cruce de peatones artístico para ayudar a aumentar la visibilidad en la intersección de la Calle Indiana Sur/Calle Princeton. Esta demostración temporal es una oportunidad para que la comunidad experimente la nueva infraestructura potencial. El Kit incluye una encuesta que se puede adaptar y utilizar para recopilar comentarios de la comunidad sobre esta mejora propuesta.

- El Kit de Piezas es parte de GoHuman: Resilient Streets Toolkit, que promueve un enfoque impulsado por la comunidad para identificar e implementar estrategias que promuevan la seguridad de los peatones y ciclistas.
- El Kit de Piezas Hoja Informativa da un resumen de los diferentes tratamientos disponibles.
- El Kit de Piezas Encuesta de Evaluación está disponible en inglés y español y sirve como modelo para evaluar la instalación de tratamientos temporales.

Después de la demostración de cruces de peatones decorativos, la Asociación de Gobiernos del Sur de California (SCAG, por sus siglas en inglés), tiene numerosas oportunidades para las organizaciones de comunidades para que puedan recibir fondos que apoyen soluciones temporales como estos cruces de peatones decorativos. Aunque esta es una solución de construcción rápida o a corto plazo, el Equipo del Proyecto también recomienda que el Comité de Planificación trabaje con el Departamento de Transporte de Los Ángeles (LADOT por sus siglas en inglés) para encontrar una solución a largo plazo para realizar mejoras en la seguridad de los cruces peatonales en estas intersecciones.



Señal de Retroalimentación de Velocidad en la Calle Indiana Sur

El Equipo del Proyecto recomienda que Partnership Los Ángeles y el Comité de Planificación realicen un pedido de un señal de retroalimentación de velocidad en la Calle Indiana Sur al Servicio de Obras Públicas del Distrito de Los Ángeles (LACPW, por sus siglas en inglés). El LACPW, podrá realizar un estudio del tráfico si lo piden los residentes, grupos de la comunidad, y organizaciones escolares, y preparar un informe con recomendaciones. El LACPW, conecta al demandante con un Investigador de Tráfico, con quien podrán exponer sus preocupaciones y comunicará sus resultados después de haber completado un estudio.

- [Servicio de Obras Públicas del Distrito de Los Angeles, Demanda de Estudio de Tráfico](#)
- [Formulario de Demanda: Límite de Velocidad](#)
- Las [Oficinas de Ingeniería](#) del Departamento de Transporte de Los Ángeles también pueden servir como un punto de contacto para preguntas del público sobre preocupaciones sobre la seguridad de tráfico

Los Caminos de la Vía: Radionovela

En el transcurso de los talleres, los participantes crearon una Radionovela, un podcast que destaca las preocupaciones de la comunidad y propone soluciones, a través del poder de la narración. Este proyecto de audio está previsto que pueda ser utilizado como una herramienta para la promoción de la creación de visiones de comunidad local para una comunidad más segura para transitar caminando y en bicicleta. Este episodio y todos los episodios anteriores de Caminos de la Vía se encuentran en Soundcloud. Una transcripción de la Radionovela se puede encontrar en el Apéndice de este informe.

Este episodio destaca la experiencia de los miembros de la comunidad y estudiantes que caminan hacia y desde la Escuela Secundaria Stevenson, los desafíos con la jurisdicción local, y la necesidad de una colaboración que permita implementar las soluciones propuestas. Los participantes comparten la necesidad de las mejoras en infraestructuras, incluyendo la instalación de cruces de peatones de alta visibilidad que aumenten la visibilidad de los peatones, medidas que calmen el tráfico enfocado en conductores que aceleran más de lo debido, y sensibilización general en seguridad que implique a los residentes, la comunidad escolar y las agencias de la ciudad para que implementen estos planes de seguridad. Para leer la transcripción de los audios, ver Apéndice A.

Visite

<https://bit.ly/los-caminos-de-la-via> o escanea el código QR para escuchar la Radionovela de la Escuela Secundaria Stevenson.



Apéndice A

- [Transcripción de la RadioNovela](#)
- [Repaso de los datos de choques en Stevenson, CA](#)

Transcripción de la Radionovela

Los miembros de la comunidad de la Escuela Secundaria Stevenson respondieron las siguientes preguntas para construir su radionovela:

¿Qué haría que su comunidad se sintiera más segura para caminar o andar en bicicleta? ¿Qué cambios desea ver en su comunidad?

¿Tiene una historia o experiencia que muestre por qué estos cambios son necesarios?

¿Quién debería estar apoyando y escuchando estas experiencias?

¿Qué se necesitaría para que otros en su comunidad apoyaran este trabajo?



Visite

<https://bit.ly/los-caminos-de-la-via> o escanea el código QR para escuchar la Radionovela de la Escuela Secundaria Stevenson.



Entrevista:

Que hubiera cosas alrededor de la escuela, cosas que necesitan nuestros hijos. Como una biblioteca, un parque, un lugar donde puedan jugar seguros. Más árboles, flores, como dijo la señora, más o menos mi interpretación de un lugar seguro para que estuviera alrededor de las escuelas de nuestros hijos.

Introducción:

Hola todos, todas y todes. Bienvenidos a nuestro nuevo episodio de los Caminos de la Vía. Los Caminos de la Vía es un proyecto de California Walks y UC Berkeley SafeTREC y se enfoca en ayudar a las comunidades hispanohablantes a crear contenido de audio que se puede utilizar como una herramienta para la abogacía y educación para mejorar la seguridad peatonal y ciclista. Este mini pódcast destaca las preocupaciones de la comunidad a través de la narración de historias, ayuda a crear concientización sobre la seguridad de peatones y ciclistas, y propone soluciones dirigidas por la comunidad. En nuestro segmento de hoy hablamos con la comunidad alrededor de la Escuela Secundaria Stevenson.

Entrevista:

La escuela está en una calle que tiene mucho tráfico. Han habido muchas veces en donde los estudiantes han estado cerca de que los golpee un carro o que, esté, algo peligroso pase.

Datos y antecedentes:

La comunidad de la Escuela Stevenson está localizada en el vecindario de Boyle Heights en el este de Los Ángeles. Muchos residentes dependen en el transporte público, caminan, o comparten vehículos para viajar por el vecindario, ya que el 29% de las viviendas no poseen un vehículo.

Entrevista:

Hay muchos peatones, muchas personas mayores, niños, madres que cruzan ahí, y que es necesario que tenga ese semáforo para el bien de los peatones y también para que el tráfico fluya de la manera que debe fluir.

Datos y antecedentes:

Las preocupaciones de la seguridad como el exceso de velocidad de los conductores, las banquetas angostas y la proximidad a las autopistas impide que los padres y residentes se sientan seguros al caminar en el área.

Entrevista:

Fíjense que no respetan tampoco. Casi nos pegan así. Apenas pasamos los peatones y los carros a tras nuestra espalda. De verdad no tienen respeto. Aunque este el paso peatonal, nomas no respetan. Imagínese, a veces hay muchachas que van con la carriola y dos, tres chiquitos ahí caminando tras ellas. Y el carro, así pegaditos ansiosos porque ya les anda por cruzar, no hay respeto. La Percy/Indiana también. Esa es una vuelta bien peligrosa, porque tampoco las líneas, si las ves, están ya desgastadas o muy cortas, que no tiene la visibilidad, verdad, para que el peatón pueda

pasar. Y eso necesita, pues, las líneas. Para que indique de que uno tiene que bajar la velocidad y a la vez también dar acceso verdad a los peatones que pasen.

Datos y antecedentes:

Del 2016 al 2020, hubo 25 choques involucrando a peatones y 6 choques en bicicleta. La falta de mejoras en la infraestructura y el comportamiento de los conductores hace que el área alrededor de la escuela Stevenson se sienta peligroso, en especial para los estudiantes y las familias que viajan hacia y desde la escuela.

Entrevista:

Para nosotros si es algo muy importante porque hemos visto muchos accidentes. Que aunque luego cuando nosotros hablamos de eso dijeron que no era verdad que no estaban reportados. Pero tengamos en cuenta

esto, la Indiana es división de la ciudad y del condado. A veces los accidentes no los reportan en un lado o en el otro. Y se hacen bolas ahí y en realidad no tienen ni idea de cuántos accidentes están pasando en esa calle.

Comentario:

Los padres y residentes alrededor de la Escuela Stevenson buscan volver a reunirse con tomadores de decisiones.

Entrevista:

Y algo muy importante que tenemos que volver a retomar es hacer un mapa político. Quienes son los que toman decisiones para que las cosas puedan pasar. ¿Con quien contamos? ¿Quienes

son los que nos apoyan? Que en este caso son los padres, número uno verdad, y a lo que se ve en la escuela el director apoya bastante. De ahí avanzar para que podamos hacer las mejoras que se necesitan. Y también priorizar cuáles son las cosas que nos vamos a enfocar para poder trabajar y empezar ese trabajo. O continuar algo que se quedó pendiente. Nuestros concejales, nuestros gobiernos locales, el distrito escolar, todas esas entidades que tienen la responsabilidad y obligación de mantenernos seguros. Y nosotros de responder como ciudadanos, de apoyar en lo que podamos. Que vean que nuestras historias son reales. Que no nada más estamos peleando por una causa hueca.

Salida:

La comunidad alrededor de la escuela Stevenson está llena de residentes y padres que están listos para continuar abogando por rutas más seguras a la escuela. El grupo de padres y Partnership for LA Schools continuarán trabajando juntos para crear conciencia sobre calles más seguras e involucrar a más padres y residentes para apoyar sus esfuerzos. Gracias por acompañarnos y asegúrense de escuchar el resto de los episodios de los Caminos de la Vía. Les invitamos a leer el resumen ejecutivo de Stevenson en el enlace que está en la descripción. Para obtener más información sobre Comunidades Activas y Seguras visita el sitio web de California Walks y UC Berkeley SafeTREC. ¡Hasta luego!

Repaso de los datos de choques en la Escuela Secundaria Stevenson

Repaso de Datos de Choques en la Comunidad de Stevenson Middle School, CA

Comunidades Activas y Seguras



¿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



¿Que es un choque de ciclistas?



- 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.



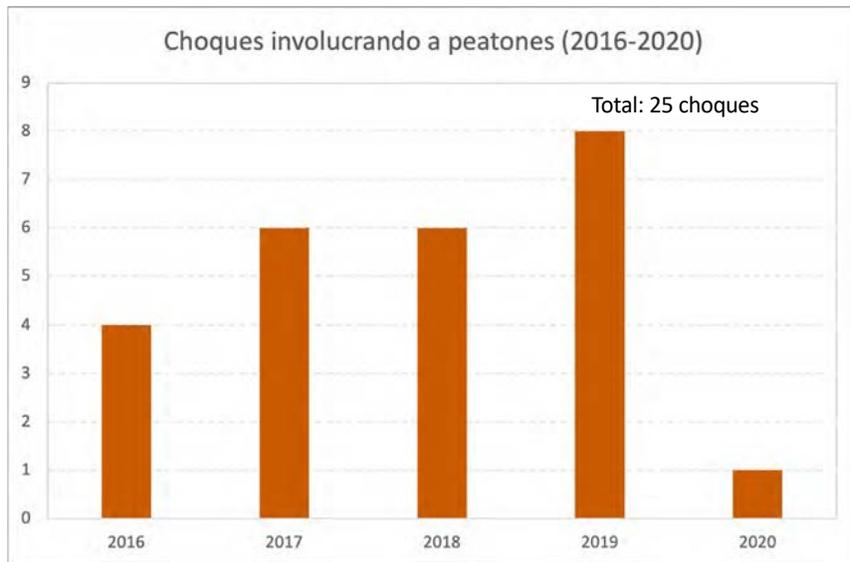
Escuela Secundaria Stevenson

Choques de peatones y bicicletas de radio de 1/4 de milla y 1/2 milla

- 22 choques peatonales y 5 choques de bicicleta ocurrieron en un radio de <math><1/4</math> milla
- Un total de 57 choques peatonales y 17 choques de bicicleta ocurrieron dentro de un radio de 1/2 milla de Stevenson Middle School



Choques de Peatones (2016-2020) por año



Choques de Peatones 2016-2020

Los choques se concentraron a lo largo de:

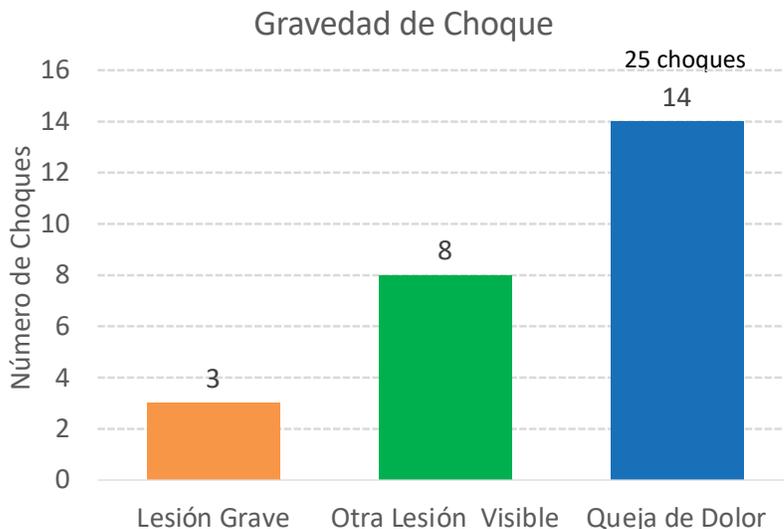
- Bulevar Whittier (7 Choques)
- Calle Sur Lorena (6 Choques)

Los choques de peatones que resultaron en lesiones severas ocurrieron en las calles:

- Calle Sur Lorena (1 choque)
- Bulevar Whittier (2 choques)

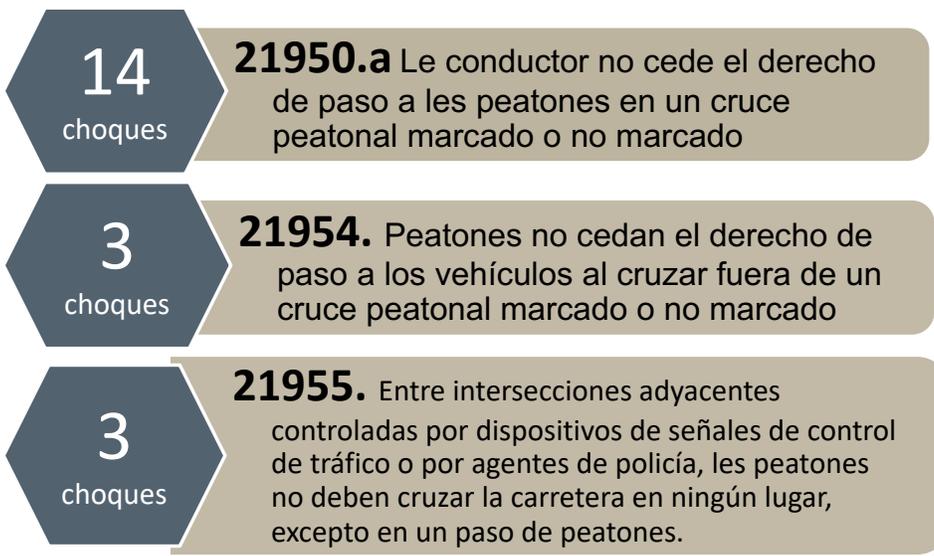


Choques de Peatones (2016-2020) por gravedad de lesión



Berkeley
UNIVERSITY OF CALIFORNIA

Choques de peatones (2016-2020) infracciones citadas con mayor frecuencia

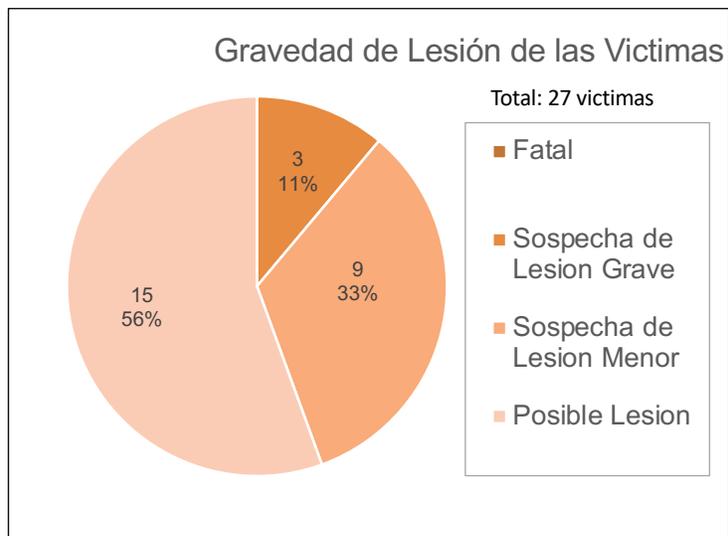


Berkeley
UNIVERSITY OF CALIFORNIA

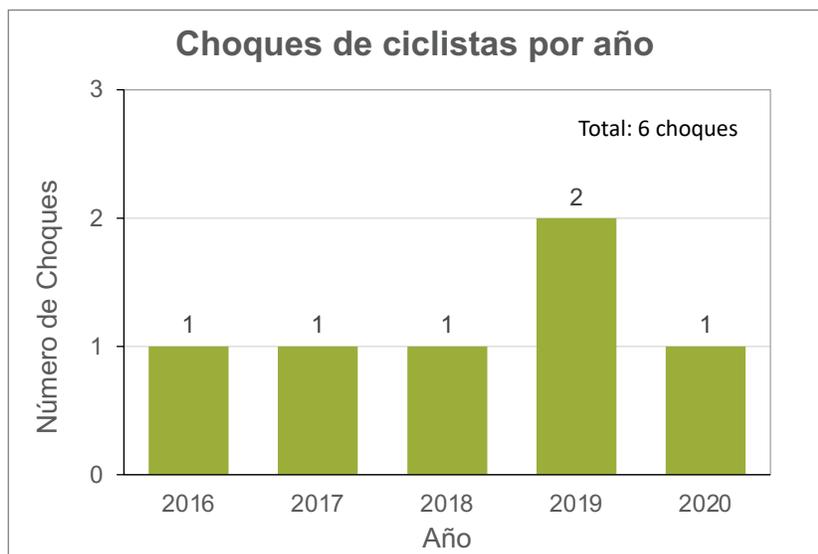
Victimas de choques peatonales por gravedad de lesión

27 víctimas resultaron heridas en 25 choques de peatones

- Hubo 3 víctimas con lesiones graves.
- 59% de las víctimas son hombres
- 37% de las víctimas tenían entre 60-84 años



Choques de Ciclistas (2016-2020) por año



Choques de Ciclistas 2016-2020

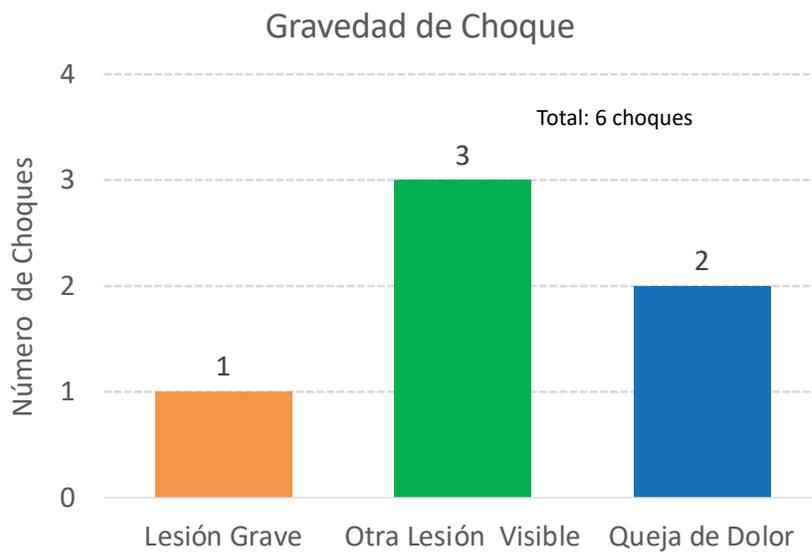
Los choques se concentraron a lo largo de:

- Calle Sur Lorena (2 choques)
- Bulevar Whittier (3 choques)

El choque de ciclista que resulto en lesión grave ocurrió en la intersección Calle Sur Indiana/ Bulevar Whittier.



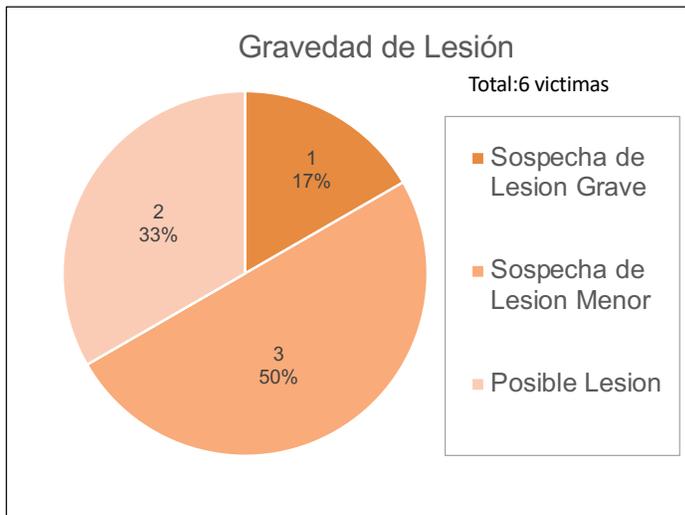
Choques de Ciclistas (2016-2020) por gravedad de lesión



Victimas de choques ciclistas (2016-2020) por gravedad de lesión

6 víctimas resultaron heridas en 6 choques de ciclistas

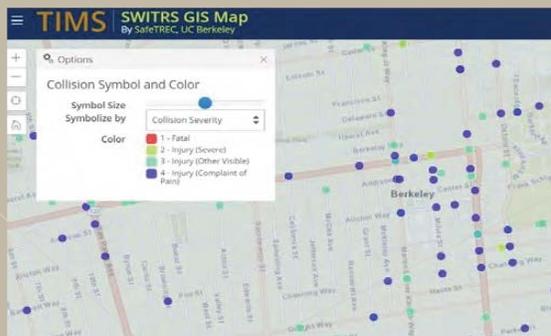
- Hubo 1 víctimas con sospecha de lesiones graves.
- Todas las víctimas eran hombres



Street Story

Street Story es una herramienta para recopilar comentarios de la comunidad sobre temas de seguridad en el transporte. Comparta historias en Street Story de dónde ha estado en un choque o casi choque, o dónde se siente seguro o inseguro viajando.

<https://streetstory.berkeley.edu>



Transportation Injury Mapping System (TIMS) - Sistema de Mapeo de Lesiones en el Transporte (TIMS)

TIMS es una herramienta basada en la web que permite a los usuarios analizar y mapear datos del Sistema Integrado de Registros de Tráfico Estatal de California (SWITRS). Para explorar más a fondo los datos de colisiones, regístrese para obtener una cuenta gratuita para acceder a las herramientas y recursos de TIMS.

<https://tims.berkeley.edu>





Berkeley SafeTREC
SAFE TRANSPORTATION RESEARCH AND EDUCATION CENTER



Para obtener más información sobre el Programa comunitario de seguridad para peatones y ciclistas, visite el sitio de UC Berkeley SafeTREC <https://safetrec.berkeley.edu> o el sitio de California Walks <https://www.calwalks.org/comunidades-activas-y-seguras>.