



Resumen y Recomendaciones del Taller Comunitario para la Seguridad Peatonal y Ciclista de la Comunidad no Incorporada del Condado de Kern

Taller Comunitario Para la Seguridad Peatonal y Ciclista y Planificación de Acción
Creando calles más seguras para caminar y andar en bicicleta



October 2019



**Escuela Primaria Mt. Vernon,
la Comunidad no Incorporada del Condado de Kern, California**

Agradecimientos

Agradecemos al Comité de Planificación, un equipo multidisciplinario local encargado de planificar la capacitación, por organizar el Taller Comunitario para la Seguridad Peatonal y Ciclista en la Escuela Primaria Mt. Vernon en la Comunidad no Incorporada del Condado de Kern.

Comité de Planificación

Asha Chandy	Bike Bakersfield
Roque Nino	Departamento de Planificación y Recursos Naturales del Condado de Kern
Alexa Kolosky	Departamento de Obras Públicas del Condado de Kern
Michael Dillenbeck	Departamento de Obras Públicas del Condado de Kern
Patrick Waite	Departamento de Obras Públicas del Condado de Kern
Yolanda Alcantar	Departamento de Obras Públicas del Condado de Kern
Jasmene Del Aguila	Consejo de Liderazgo para Justicia y Responsabilidad
Cecilia Trujillo	Escuela Primaria Mt. Vernon
Xochitl Prieto	Escuela Primaria Mt. Vernon

Un agradecimiento especial al personal de la Escuela Primaria Mt. Vernon por proporcionar el Centro de Recursos para Padres como el lugar para el taller. Gracias a Bike Bakersfield y al Departamento de Obras Públicas del Condado de Kern por proporcionar alimentos y refrigerios en apoyo del taller. Gracias al Departamento de Obras Públicas del Condado de Kern por apoyar a participantes con actividades para estudiantes. Finalmente, apreciamos a Jason Alvarez Colmenero por proporcionar interpretación del inglés al español.

Este reporte fue preparado por:

California Walks	UC Berkeley Safe Transportation
Wendy Ortiz	Research & Education Center
Mihaela Tomuta	Katherine L. Chen
Tony Dang	Alexandra Von Klan
Alma Leyva Orozco	https://safetrec.berkeley.edu
https://calwalks.org	

Table of Contents

- 3 Agradecimientos**
 - 3 Comité de Planificación
- 5 Introducción**
- 6 The CPBST Planning Process**
- 7 Historial de Choques de Peatones y Ciclistas**
 - 7 Choques Peatonales
 - 8 Choques de Ciclistas
 - 8 Preocupaciones de Equidad
- 10 Evaluaciones de la Seguridad Peatonal y Ciclista**
 - 10 Rutas
 - 11 Actividad Alternativa: Street Story
 - 11 Reflexiones
 - 11 Condiciones de las Banquetas y Conectividad
 - 13 Alta Velocidad del Conductor
 - 13 Falta de Árboles de Sombra
 - 14 Parque Comunitario Subutilizado
 - 14 Falta de Rampas
 - 14 Infraestructura de Ciclistas Inadecuada
 - 16 Perros Suelos y Agresivos
 - 16 Paradas de Tránsito
- 17 Recomendaciones para Mejorar la Seguridad Peatonal y Ciclista**
 - 17 Recomendaciones de la Comunidad
 - 26 Recomendaciones de Cal Walks y SafeTREC
- 28 Apéndice A: Revisión de políticas y planes comunitarios**
- 29 Apéndice B: Recursos**
- 30 Apéndice C: Análisis de datos**



Workshop participants share results of Action Planning Activity.

Introducción

El Departamento de Obras Públicas del Condado de Kern, Comité de Planificación, California Walks (Cal Walks) y el Centro de Investigación y Educación de Transporte Seguro de la Universidad de California en Berkeley (SafeTREC, por sus siglas en inglés) planearon y facilitaron en colaboración un Taller Comunitario Para la Seguridad Peatonal y Ciclista (CPBST, por sus siglas en inglés) en la Escuela Primaria Mt. Vernon en la Comunidad no Incorporada del Condado de Kern. El taller se llevó a cabo el 6 de septiembre de 2019 a partir de las 8:30 a las 11:30 de la mañana. El CPBST es un proyecto conjunto de California Walks y SafeTREC (Equipo del Proyecto) que trabaja con residentes locales y defensores de la seguridad para desarrollar un plan de acción impulsado por la comunidad para mejorar la seguridad peatonal y ciclista en sus comunidades mediante la colaboración con los funcionarios locales y el personal de las agencias.

El Comité de Planificación identificó un enfoque de Rutas Seguras a la Escuela para la comunidad de la Escuela Primaria Mt. Vernon para:

1. Mejorar las condiciones para caminar y andar en bicicleta para estudiantes en la Escuela Primaria Mt. Vernon; y
2. Motivar más estudiantes a caminar y andar en bicicleta hacia y desde la escuela.

El entrenamiento consistió en:

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

Nos gustaría agradecer a 25 participantes que asistieron al taller, incluidos padres y abuelos de la Escuela Primaria Mt. Vernon, residentes del Condado de Kern, Departamento de Obras Públicas del Condado de Kern, Consejo de Liderazgo para Justicia y Responsabilidad, y Bike Bakersfield. Su participación colectiva informó y fortaleció significativamente los resultados del taller.

Este reporte resume los procedimientos del taller, así como las recomendaciones de programas, políticas e infraestructura para mejorar la seguridad peatonal y ciclista para la comunidad de la Escuela Primaria Mt. Vernon en la Comunidad no Incorporada del Condado de Kern.

The CPBST Planning Process



Paso 1: Convocar un Comité de Planificación- Abril 2019

- Inscribir a partidos claves a servir como parte del comité de planificación para definir los objetivos del taller CPBST y refinar el currículo para satisfacer las necesidades de la comunidad



Paso 2: Repasar el plan y analizar los datos- Abril 2019

- Repasar documentos acerca de la comunidad actuales (pólizas y planes)
- Analizar los datos de las lesiones debido a choques e identificar las tendencias de los datos



Paso 3: Realizar la visita al sitio del taller CPBST - 6 de Mayo del 2019

- Repasar los datos y condiciones actuales acerca de la seguridad peatonal y ciclista
- Platicar acerca de la logística del taller
- Llevar a cabo una evaluación peatonal preliminar
- Identificar las actividades instruccionales y metas del taller
- Desarrollar un plan de alcance y reclutamiento para el taller



Paso 4: Realizar el taller CPBST- 6 de septiembre del 2019

- Llevar a cabo una evaluación peatonal y/o ciclista
- Participar en actividades instruccionales del taller
- Desarrollar un plan de acción, incluyendo la identificación de próximos pasos para avanzar las metas del taller



Paso 5: Implementar las acciones del CPBST- continuo

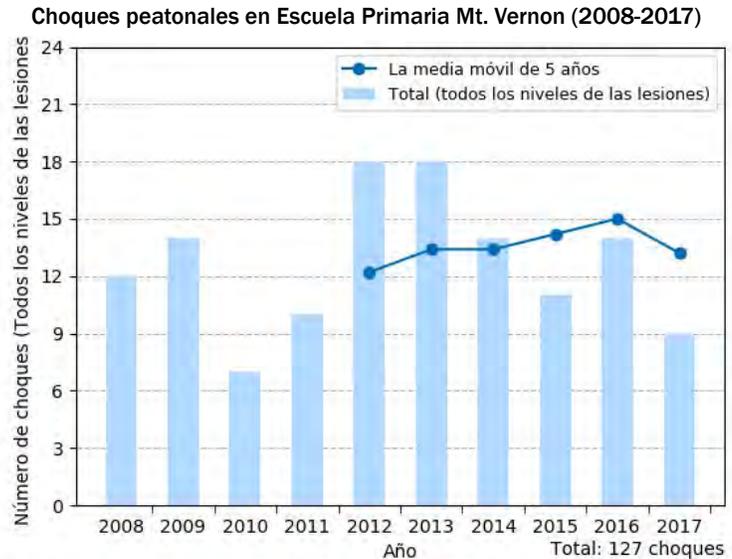
- Repasar el informe del taller CPBST, que resume los acontecimientos y recomendaciones del taller
- Trabajar con socios para asegurar los recursos necesarios para los programas y proyectos identificados durante el taller CPBST
- Mantener a California Walks y SafeTREC al día acerca de los cambios que resultaron del taller CPBST

Historial de Choques de Peatones y Ciclistas

Los siguientes datos son informes por la policía, que se basan en choques con impacto peatonal y ciclista y que causaron lesiones a personas y ciclistas en un radio de una milla de la Escuela Primaria Mt. Vernon en la Comunidad no Incorporada del Condado de Kern. Los datos reportados en esta sección son de los Sistemas Integrados de Registros de Tráfico Estatales (SWITRS, por sus siglas en inglés) para los años 2008 a 2017. Los datos de choques para 2016 y 2017 son provisionales a marzo de 2019. Puede encontrar una discusión completa de los datos de choques de peatones y ciclistas en Apéndice C.

Choques Peatonales

Durante el período de 10 años de 2008 a 2017, de impacto o con impacto peatonal parecen permanecer relativamente estable, con excepción a un alza en 2012 y 2013. En los últimos cinco años de datos disponibles, 2013 a 2017, los choques impactando a peatones se concentraron en vías principales: Avenida Mt. Vernon, Calle Niles, y Avenida Virginia, entre Avenida Quantico y Calle Oswell. También hubo grupos de choques donde la Avenida Mt. Vernon interseca la Calle Niles y Avenida Truxtun Este. Los choques de impacto a peatones ocurrieron los viernes por la noche y alcanzaron su punto máximo entre 6 y 9 de la noche, así como los martes a partir de las 3 a las 6 de la tarde. Los factores principales de choques de impacto a peatones fueron: la falla de peatones en ceder el paso a los vehículos al cruzar fuera de un cruce peatonal marcado o sin marcar (51.5%) y la falla del conductor en ceder el derecho de paso a peatones en un cruce peatonal marcado o sin marcar (30.3%).¹ Hubo sesenta y ocho (68) víctimas peatonales heridas, incluyendo cinco (5) muertes y ocho (8) lesiones graves. La mitad (50%) de víctimas peatonales fueron niños y jóvenes entre 0 y 24 años.



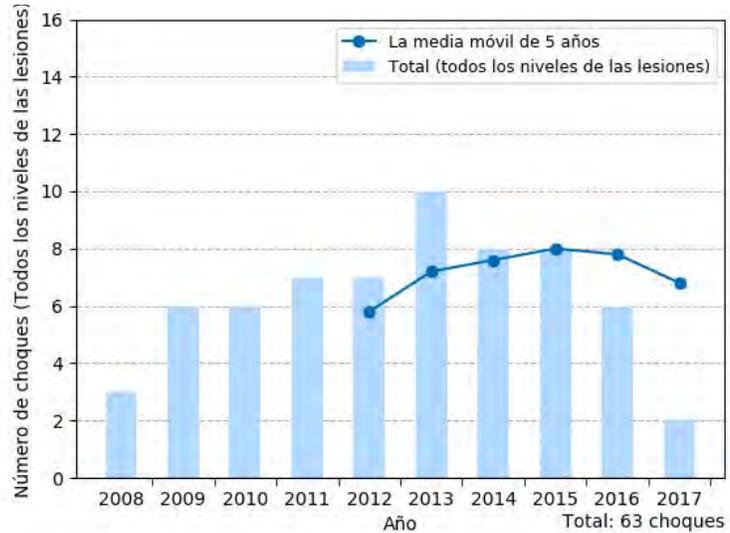
¹ Peatones tienen el derecho de paso en los cruces marcados y no marcados, motoristas son obligados a ceder a peatones en estos casos. Sin embargo, cuando peatones cruzan fuera de los cruces marcados o no marcados, peatones deben ceder el paso a motoristas. Peatones pueden legalmente cruzar fuera de un cruce marcado o no marcado entre dos intersecciones donde una o ninguna de las intersecciones está señalizada, pero solo si la persona caminando cede el derecho de paso a quienes conducen. Esto no es lo mismo que el término "jaywalking", que se refiere a cruzar fuera de un cruce marcado o sin marcar entre dos intersecciones señalizadas.

Choques de Ciclistas

Durante el período de 10 años de 2008 a 2017, los choques de impacto a ciclistas alcanzó su punto máximo en 2013 a 2015, pero parece estar disminuyendo basado en datos actualmente disponibles de SWITRS 2016 y 2017. En los últimos cinco años de datos disponibles, 2013 a 2017, los choques de ciclistas se concentraron en las vías principales: Avenida Mt. Vernon, Calle Niles, y Avenida California Este. También hubo grupos de choques de ciclistas en la Avenida Mt. Vernon Avenue entre Calle Niles y Calle Center.

Los choques de ciclistas ocurrieron principalmente durante las horas de viaje por la noche entre las 6 y las 9 de la noche, la mayoría de los días de la semana. Los principales factores de choques impactando a ciclistas se debieron a giros o movimientos no seguros hacia la derecha o hacia la izquierda en una carretera (20,6%) y conducir en el lado equivocado de la carretera (17,6%).² Hubo treinta y cinco (35) víctimas ciclistas heridos en treinta y cuatro (34) choques de ciclistas, incluyendo tres (3) lesiones graves. Cerca de la mitad (45,7%) de las víctimas ciclistas eran niños y jóvenes entre 5 y 24 años.

Choques de ciclistas en Escuela Primaria Mt. Vernon (2008-2017)



Preocupaciones de Equidad

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

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

² De acuerdo con el Código de Vehículos de California 21200, las bicicletas se consideran vehículos, por lo tanto, ciclistas en las calles públicas tienen los mismos derechos y responsabilidades que conductores de vehículos. Esto hace que sea difícil discernir si un ciclista o conductor tiene la culpa.

³ Pedestrian Deaths in Poorer Neighborhoods Report, "Governing, August 2014. Available at <http://www.governing.com/gov-data/pedestrian-deaths-poor-neighborhoods-report.html>



- | Gravedad de lesión (2013-2017) | 2017 Ingreso Medio por hogar |
|----------------------------------|------------------------------|
| ● Incidentes fatales (5) | □ < 35K |
| ● lesiones severas (8) | □ 35K - 50K |
| ● lesiones (Otras visibles) (26) | □ 50K - 75K |
| ● lesiones (Queja de dolor) (27) | |



- | Gravedad de lesión (2013-2017) | 2017 Ingreso Medio por hogar |
|----------------------------------|------------------------------|
| ● lesiones severas (3) | □ < 35K |
| ● lesiones (Otras visibles) (24) | □ 35K - 50K |
| ● lesiones (Queja de dolor) (7) | □ 50K - 75K |

Izquierda: Mapa de choques de peatones con ingresos(2013-2017).

Derecha: Mapa de choques de ciclistas con ingresos (2013-2017).

Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 y el 2017 son provional a partir de marzo del 2019; Demográficas – ESRI, Instituto Nacional de Estadística de EE UU y al ACS

La comunidad alrededor de la Escuela Primaria Mt. Vernon enfrenta desafíos jurisdiccionales únicos para mejoras en la seguridad de peatones y ciclistas. Específicamente, la escuela está a unas pocas cuadras de los límites de la ciudad de Bakersfield en la Comunidad no Incorporada del Condado de Kern. Los vecindarios inmediatamente al oeste y al sur de la escuela están en la Ciudad de Bakersfield, mientras que los vecindarios inmediatamente al norte y al este de la escuela están en la comunidad no incorporada del Condado de Kern. Dada esta clara diferencia, los procesos para asegurar fondos para realizar mejoras también serían claramente diferentes. Las áreas no incorporadas generalmente deben competir contra otras comunidades no incorporadas y las prioridades generales del Condado por fondos limitados de transporte que son para actividades tales como mantenimiento de calles, señales de tránsito y aplicación de la ley. A menudo, también deberán solicitar conjuntamente con el Condado fondos estatales y federales. Las ciudades, por otro lado, pueden tener su propio flujo de ingresos para mejoras de transporte y también pueden solicitar fondos estatales y federales sin la participación del condado.

Evaluaciones de la Seguridad Peatonal y Ciclista

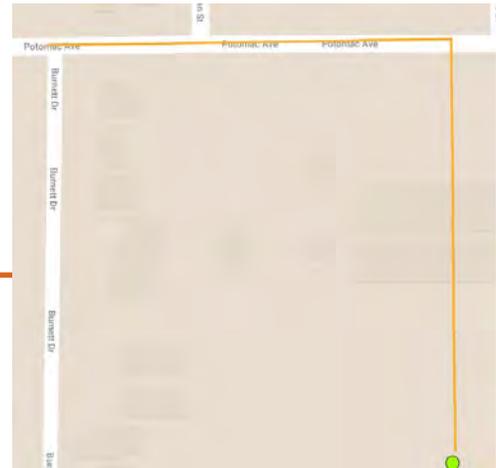
Rutas

Participantes del taller condujeron evaluaciones de la seguridad peatonal y ciclista a lo largo de tres rutas clave y se les pidió:

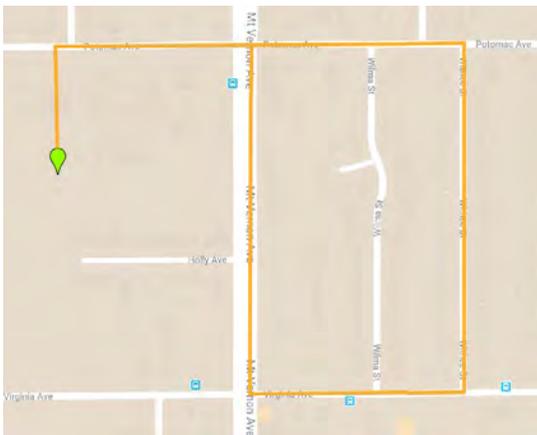
1. Observar las condiciones de infraestructura y comportamiento de todas las personas usando las calles;
2. Evaluar la experiencia cualitativa y emocional de caminar o andar en bicicleta a lo largo de la ruta;
3. Identificar fortalezas positivas de la comunidad y estrategias con las cuales se puede seguir construyendo; y
4. Considerar cómo la experiencia de caminar y andar en bicicleta podría ser diferente para otras comunidades vulnerables.

Ruta 1 Avenidas Larcus

La ruta 1 se enfocó en la Avenida Potomac para examinar las calles residenciales que los estudiantes toman para caminar hacia y desde la escuela. El grupo centró sus observaciones en el cruce peatonal principal utilizado para acceder a la escuela y las oportunidades para mejorar la Avenida Potomac y el cruce peatonal.



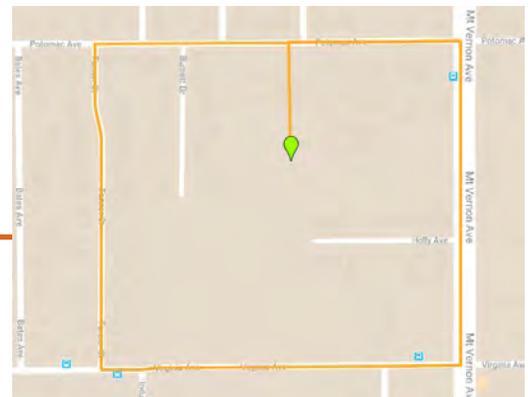
Ruta 2 Calle Withee



La ruta 2 se enfocó en la Avenida Potomac y Avenida Mt. Vernon, que son arterias más grandes con tráfico pesado de vehículos, especialmente durante los horarios de llegada y salida de la escuela.

Ruta 3 Parque del Condado Avenida Virginia

La ruta 3 se enfocó en Avenida Virginia y Calle Tanner, que son rutas residenciales usadas por familias que acceden al Parque del Condado de Avenida Virginia.



Actividad Alternativa: Street Story

Participantes del taller que no participaron en las evaluaciones de la seguridad peatonal y ciclista compartieron sus experiencias caminando y andando en bicicleta en su Comunidad no Incorporada del Condado de Kern como parte de una actividad en clase. El Equipo del Proyecto guió a dos participantes a través de una serie de encuestas en papel y facilitó pláticas sobre las experiencias de participantes con choques, áreas no seguras y seguras para caminar y andar en bicicleta. Sus historias están integradas en la sección de reflexiones de las evaluaciones. Además, todas las historias recopiladas se ingresaron en la plataforma Street Story en línea después del taller. Para ver los datos recopilados como parte de este taller, visite: <https://streetstory.berkeley.edu/county/kern>

Street Story es una herramienta de participación comunitaria que permite a los residentes y las organizaciones comunitarias recopilar información que es importante para la seguridad del transporte. Street Story es una plataforma en línea desarrollada por SafeTREC para recopilar historias sobre choques de transporte, choques, y áreas peligrosas y lugares seguros para viajar. Street Story también está disponible en versión impresa.

La plataforma y la información recopilada son de uso gratuito y están disponibles públicamente. Street Story está disponible en:

<https://streetstory.berkeley.edu>

Reflexiones

Después de las evaluaciones de la seguridad peatonal y ciclista y la actividad de Street Story, participantes compartieron las siguientes reflexiones:

Condiciones de las Banquetas y Conectividad

- Faltan banquetas en varios lugares de todo el vecindario, incluyendo: el lado oeste de la Avenida Mt. Vernon, entre Avenida Virginia y Calle Holly; ambos lados de la Calle Holly desde Avenida Mt. Vernon hasta el Parque del Condado Avenida Virginia; el lado sur de la Avenida Virginia desde la Avenida Mt. Vernon hasta Calle Tanner; y a ambos lados de la Calle Tanner.
- Las banquetas a lo largo del lado oeste de la Avenida Mt. Vernon, entre Avenida Potomac y Avenida Virginia son estrechas y difíciles de navegar para los padres con carriolas, dos adultos caminando de hombro a hombro o alguien que usa un dispositivo de movilidad asistida para viajar. La banqueta se estrecha aún más por la tierra que se desborda del estacionamiento y campo deportivo de la Escuela Primaria Mt. Vernon.
- Postes de utilidades, los desechos vegetales y la basura obstruyendo la banqueta en varios lugares a lo largo de Avenida Mt. Vernon, entre Avenida Potomac y Avenida Virginia, y a lo largo de Avenida Virginia desde la Avenida Mt. Vernon hasta Calle Tanner. Estas obstrucciones en las banquetas restringen el acceso de los peatones y crean una experiencia incómoda al caminar.
- La banqueta a lo largo de la Calle Withee, entre Avenida Potomac y Avenida Virginia, es discontinua. Algunas propiedades privadas tienen una banqueta en frente de su casa, mientras otras casas solo tienen tierra o pasto. En algunas áreas de la Calle Withee, botes de basura y canchas de baloncesto bloquearon la banqueta y forzaron a los participantes a salir a caminar a la calle. Participantes también tuvieron que navegar alrededor de una obstrucción colocada por un residente que vivía en la Calle Withee que ató una cuerda translúcida de su buzón en el borde de la banqueta a su cerca. Por último, algunos residentes estacionaron sus vehículos en la banqueta, lo que evitó que personas que caminaban usaran la banqueta.

Condiciones de las Banquetas y Conectividad (continuado)



Fila superior: Faltan segmentos de banqueta a lo largo de la Avenida Mt. Vernon entre Calle Holly y Avenida Virginia, que incluye un segmento hacia una parada de autobús.

Fila del medio: Banquetas a lo largo de la Avenida Mt. Vernon están estrechadas por tierra y escombros.

Fila inferior: Red de banquetas incompletas en Calle Withee (izquierda). Una cancha de baloncesto que obstruye el camino para peatones (derecha).

Alta Velocidad del Conductor

- Participantes compartieron que sentían que conductores viajaban a una velocidad más alta del límite en toda la comunidad. Padres de familias estaban especialmente preocupados con el tráfico de camiones pesados a lo largo de la Avenida Mt. Vernon y Avenida Virginia y sobre otros padres que manejan rápido alrededor de la escuela.
- Algunos participantes del taller utilizaron el equipo de radar de velocidad para capturar las velocidades de conductores a lo largo de la Avenida Mt. Vernon, justo al sur de Avenida Potomac. De las 26 medidas de velocidad, el 15% de los conductores conducían a una velocidad más alta del límite de 45 millas por hora. Participantes sienten que el límite de velocidad es demasiado alto, especialmente porque muchos estudiantes usan la Avenida Mt. Vernon para caminar y andar en bicicleta desde la escuela todos los días. Además, la señalización de límite de velocidad escolar que existe en la Avenida Mt. Vernon está parcialmente obstruida por un árbol descuidado.



Izquierda: Mike Dillenbeck del Departamento de Obras Publicas del Condado de Kern captura mediciones de velocidad a lo largo de la Avenida Mt. Vernon.

Derecha: Señalización de límite de velocidad escolar en la Avenida Mt. Vernon es difícil de ver para los conductores debido a un árbol descuidado

Falta de Árboles de Sombra

- Faltan árboles de sombra a lo largo de Avenida Potomac, Avenida Mt. Vernon, Avenida Virginia y Calle Tanner. A lo largo de la Avenida Mt. Vernon, entre Avenida Potomac y Avenida Virginia, solo los árboles en los patios residenciales proporcionan sombra.



Hay oportunidades para plantar árboles a lo largo del lado oeste de la Avenida Mt. Vernon.

Parque Comunitario Subutilizado

- El Parque del Condado de Avenida Virginia está actualmente subutilizado, según los participantes, debido a la suciedad y al miedo a la delincuencia. El lote adyacente que servía como un campo de béisbol comunitario ahora está lleno de las posesiones de personas que experimentan la falta de vivienda, la basura y la vegetación y actualmente está sirviendo a la comunidad sin hogar.



Izquierda: Un campo de béisbol adyacente al parque está cercado con vegetación.

Derecha: El letrero de la entrada al parque está descolorido y marcado con graffiti, lo que dificulta la lectura del horario de funcionamiento del parque.

Falta de Rampas

- En toda el área de evaluación en el vecindario faltan rampas, incluyendo: a lo largo de Avenida Potomac, Avenida Mt. Vernon, Avenida Virginia y Calle Tanner. Donde hay rampas, eran rampas antiguas de estilo de vértice y algunas carecían de características modernas de accesibilidad, como tiras de advertencia detectables para personas con discapacidad visual. Además, algunas rampas existen de forma aislada y no están conectadas a ninguna banqueta. Esto hace que las personas que usan dispositivos de movilidad asistida tengan que viajar a la calle y usar rampas de entradas de coches para acceder a las banquetas.

Infraestructura de Ciclistas Inadecuada

- Las marcas de carriles de bicicletas convencionales a lo largo de la Avenida Mt. Vernon están descoloridas. Participantes observaron a cuatro ciclistas viajando en la Avenida Mt. Vernon durante la evaluación: dos ciclistas viajaban en el carril de bicicletas, uno viajaba por la banqueta y el otro viajaba contra el tráfico de vehículos.
- Señalización de ruta de bicicleta a lo largo de Avenida Potomac y Avenida Mt. Vernon es pequeña y difícil de ver tanto para ciclistas como para conductores. Las marcas del camino de la ruta de bicicleta también están descoloridas.
- Porciones de Avenida Potomac, especialmente al oeste de la Avenida Mt. Vernon, están agrietadas, desniveladas y mal mantenidas, lo que obliga a los ciclistas y niños en scooters a conducir en la alcantarilla o en medio de la calle.
- En Ruta 3 participantes observaron dos ciclistas usando sus bicicletas en la banqueta mientras otro usó su bicicleta en la zona de estacionamiento entre el carril de bicicletas y el bordillo.
- Escombros de vegetación, asfalto roto, y basura sobre la Avenida Mt. Vernon y Avenida Virginia hacen que sea difícil andar en bicicletas por las calles del vecindario.

Infraestructura de Ciclistas Inadecuada (*continuado*)



Parte superior izquierda: Las marcas de carriles para bicicletas convencionales descoloridas en la Avenida Mt. Vernon son difíciles de ver para los conductores, especialmente en la sombra.

Parte superior derecha: Señalización de la ruta de bicicleta y marcas en el camino de la ruta en bicicleta en Avenida Potomac, frente a la Escuela Primaria Mt. Vernon.

Abajo a la izquierda: Estudiantes pequeños montando su scooter en la alcantarilla para evitar grietas profundas en el camino.

Abajo a la derecha: Un ciclista anda afuera de el carril de bicicletas sobre Avenida Mt. Vernon.

Perros Sueltos y Agresivos

- Perros agresivos en patios delanteros y perros sueltos en la calle intimidan a personas caminando en el vecindario incluso sobre la Calle Withee y en el Parque del Condado de Avenida Virginia. En la Calle Withee participantes de la evaluación peatonal observaron numerosos perros ladrando del otro lado de las cercas en los patios delanteros. Algunos participantes caminaron en la calzada para prevenir ser sorprendidos por los perros del otro lado de las cercas.



Un perro callejero amigable siguió a participantes del taller durante toda la evaluación.

Paradas de Tránsito

- Participantes observaron pasajeros del autobús en la intersección de Avenida Mt. Vernon y Avenida Virginia cruzando diagonalmente a través de la intersección fuera del cruce marcado existente y sin esperar para que la señal de tráfico le de la señal de cruzar.
- Participantes también notaron que un pasajero del autobús usando un aparato de movilidad asistida motorizado cruzó fuera del cruce marcado debido a la antigua rampa estilo apex en Avenida Mt. Vernon/Avenida Virginia que dirige a peatones a la calle en lugar de los cruces peatonales.
- La parada de autobús en Avenida Mt. Vernon y Avenida Virginia no tiene refugio, iluminación, bote de basura, o asientos que hagan la experiencia de andar en autobús más cómoda y segura.



Parada de autobús sobre Avenida Mt. Vernon cerca de la intersección de Avenida Virginia.

Recomendaciones para Mejorar la Seguridad Peatonal y Ciclista

Los participantes participaron en grupos pequeños de acción para identificar programas comunitarios y proyectos de infraestructura para aumentar la salud y la seguridad de la comunidad. Los grupos pequeños se dividieron por cuatro temas: ánimo, educación, aplicación, e ingeniería, para generar una lista de programas y proyectos. Luego, cada grupo pequeño eligió una recomendación para priorizar y ampliar a través de un proceso de planificación preliminar. Los otros programas y proyectos identificados durante esta sesión de reflexión sobre ideas se enumeran por tema a continuación.

Ánimo

- Establecer un tren de bicicletas y programa de rodeo de bicicletas para crear la confianza
- Organizar un evento de Calles Abiertas durante la noche de regreso a clases o durante el Mes de la Seguridad de los Peatones en septiembre o el Día Nacional de Caminar a la Escuela en octubre

Ingeniería

- Mejoras para cruzar en Calle Chapman/Avenida Larcus y Calle Raymond/Avenida Larcus incluyendo mejoras de drenaje y cruces elevados, marcas de cruces, barras de parada, aviso rectangular de luces rápidas destellantes (RRFB), rampas que siguen las guías de Derechos en Razón a Discapacidad (ADA), y extensiones de banquetas.
- Letreros de zona escolar alrededor de la Escuela Primaria Mount Vernon.
- Instalación de árboles de sombra en toda la comunidad.

Recomendaciones de la Comunidad

Las siguientes tablas resumen las recomendaciones desarrolladas por la comunidad durante el taller.

Nombre de Proyecto Educativo: Campaña de Educación Familiar

Descripción del Proyecto: La Campaña de Educación Familiar va iniciar con una serie de lecciones apropiadas de edad sobre seguridad peatonal y ciclista para estudiantes durante su periodo de Educación Física. Como culminación de sus estudios, los estudiantes crearán mensajes educativos de seguridad peatonal y ciclista para poner alrededor de la escuela y para compartir con sus familiares.

Objetivos del Proyecto:

1. Educar a estudiantes y sus familias sobre comportamientos responsables y seguros en la carretera;
2. Integrar educación sobre seguridad peatonal y ciclista en el día de escuela regular; y
3. Colaborar con compañeros de seguridad peatonal y ciclista en Bakersfield.

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Parte Responsable	Recursos
<p>Grupo de Liderazgo del Centro de Recursos de Padres obtienen aprobación para clases de seguridad peatonal y ciclista durante Educación Física</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Grupo de Liderazgo de Padres obtiene aprobación de la Directora para el programa ● Directora notificará a maestros de Educación Física sobre el programa ● Grupo de Liderazgo de Padres le pedirá a Bike Bakersfield facilitar cursos de seguridad de edad apropiada. 	Otoño 2019	<p>Grupo de Liderazgo de Padres</p> <p>Directora y personal de la Escuela Primaria Mt. Vernon</p>	
<p>Planificación de Programa</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Colaborar con la directora de la escuela y Bike Bakersfield para crear un calendario de curso para cada grado. ● Bike Bakersfield aprobará un plan de estudio de seguridad peatonal y ciclista con la directora. 	Otoño 2019	<p>Grupo de Liderazgo de Padres</p> <p>Directora y personal de la Escuela Primaria Mt. Vernon</p> <p>Bike Bakersfield</p>	<p>Guía Curricular Peatonal y Ciclista de la Asociación Nacional de Rutas Seguras a la Escuela : Argumentos para Educación Juvenil de Bicicletas y Peatones. (En inglés)</p>

Nombre de Proyecto Educativo: Campaña de Educación Familiar (continuado)

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Parte Responsable	Recursos
<p>Program Implementation</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bike Bakersfield facilitates walking and biking safety course during physical education • Student create safety messages to post around the school and to share with their families. 	Otoño 2019	<p>Parent Leadership Group</p> <p>Mt. Vernon Elementary School Principal and Staff</p> <p>Bike Bakersfield</p>	

Nombre de Proyecto de Ánimo: Programa de Autobús Escolar Caminante

Descripción del Proyecto: El Programa de Autobús Escolar Caminante será una iniciativa liderada por padres con el fin de crear una estructura inicial para un programa semanal donde padres se turnan para caminar un grupo de estudiantes a la escuela. El programa animará a estudiantes de Escuela Primaria Mt. Vernon a practicar seguridad en transporte activo, aumentará la confianza para caminar y rodar a la escuela, y reducirá la congestión de tráfico alrededor de la escuela.

Objetivos del Proyecto:

1. Crear un comité de planificación para el Programa de Autobús Escolar Caminante
2. Invitar a familias de la Escuela Primaria Mt. Vernon a unirse al programa de autobús escolar caminante;
3. Lanzar el programa semanal de Autobús Escolar Caminante, enfocado en los viernes; y
4. Aumentar el número de estudiantes que caminan a la Escuela Primaria Mt. Vernon

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Parte Responsable	Recursos
Bike Bakersfield, Consejo de Liderazgo para la Justicia y la Responsabilidad, y familiares campeones de la Escuela Primaria Mt Vernon van a reclutar a miembros que se unan al comité de planificación para ayudar a guiar el programa de Autobús Caminante. El Comité de Planificación para el Autobús Escolar Caminante designará coordinador para facilitar la implementación del programa.	Mediados de Octubre 2019	Bike Bakersfield Padres Campeones Escuela Primaria Mt. Vernon Leadership Counsel for Justice and Accountability Walk Kern	Centro Nacional de Rutas Seguras a la Escuela Empezando un Autobús Escolar Caminante: Lo Básico (En Inglés) Centro de Recursos de Transporte Activo Guías y Manual de Autobús Escolar Caminante y Rodeo de Bicicletas de Rutas Seguras a la Escuela (En Inglés)
El Comité de Planificación para el Autobús Escolar Caminante despertará interés en el programa hablando con padres durante la hora de entrada y salida y con folletos en los salones de clase.	Finales de Octubre 2019	Comité de Planificación de Proyecto	

Nombre de Proyecto de Ánimo: Programa de Autobús Escolar Caminante (continuado)

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Parte Responsable	Recursos
<p>El Comité de Planificación para el Autobús Escolar Caminante organizara su primera reunión para:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Identificar rutas y paradas del Autobús Escolar Caminante • Desarrollar un plan para registrar a estudiantes al programa • Hacer lista de los recursos para el programa y las necesidades presupuestarias que se ocupan para sostener el programa incluyendo la capacitación de voluntarios en seguridad vial, chalecos de seguridad, mapas de rutas en papel y agua embotellada. 	Noviembre 2019	Comité de Planificación de Proyecto	
<p>El Comité de Planificación para el Autobús Escolar Caminante tendrá una capacitación de voluntarios para educar líderes de ruta voluntarios sobre las mejores prácticas de seguridad peatonal.</p> <p>El Comité de Planificación para el Autobús Escolar Caminante registrará a estudiantes al programa de Autobús Escolar Caminante.</p> <p>El Comité de Planificación para el Autobús Escolar Caminante programará su primer ruta de práctica.</p>	Enero 2020	Comité de Planificación de Proyecto	
<p>Un programa piloto de Autobús Escolar Caminante se iniciará semanalmente empezando los viernes.</p> <p>El programa piloto de Autobús Escolar Caminante se someterá a evaluación</p>	Febrero/Marzo 2020	Comité de Planificación de Proyecto	
	Mayo 2020	Comité de Planificación de Proyecto	

Nombre de Proyecto de Ingeniería: Mejoras para Cruzar

Descripción del Proyecto:

Cultivar apoyo de padres y partes interesadas de la escuela para la aplicación para la comunidad del Programa Transporte Activo (ATP) de Obras Públicas del Condado. El proyecto preliminar siendo propuesto se centrará en mejoras de cruce incluyendo barras de parada, líneas donde ceder el paso, aviso rectangular de luces rápidas destellantes (RRFB), cruce peatonal marcado de alta visibilidad, rampas paralelas ADA aprobadas, e islas de seguridad para peatones en lugares clave de toda la comunidad.

Objetivos del Proyecto:

1. Educar y cultivar apoyo comunitario para la aplicación del proyecto ATP entre padres, escuela, y otros grupos interesados.
2. Mejorar la visibilidad entre conductores y peatones en un cruce peatonal;
3. Disminuir choques entre conductores y peatones en cruces peatonales marcados y no marcados; y
4. Mejorar la seguridad de los peatones más vulnerables, incluyendo las niñas/os, los adultos mayores y los que utilizan dispositivos de movilidad asistida.

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Parte Responsable	Recursos
<p>Obras Públicas del Condado de Kern hará una evaluación interna de mejoras potenciales para cruzar a corto plazo cerca de la Escuela Primaria Mt. Vernon:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Señalización vial, barras de parada, cruce peatonal de alta visibilidad • Potencialmente aviso rectangular de luces rápidas destellantes (RRFB) y letreros de zona escolar 	Otoño- Invierno 2019	Obras Públicas del Condado de Kern	

Nombre de Proyecto de Ingeniería: Mejoras para Cruzar (continuado)

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Parte Responsable	Recursos
<p>Planificación de mejoras para cruzar de largo plazo:</p> <ul style="list-style-type: none"> Obras Públicas del Condado de Kern tiene planes de aplicar al siguiente ciclo del Programa de Transporte Activo con un proyecto enfocado en mejorar los cruces en la comunidad. El grupo señaló las siguientes áreas específicas de preocupación que justificaban mejoras en el cruce. <ul style="list-style-type: none"> Calle Chapman/ Avenida Larcus Calle Richmond/ Avenida Larcus Avenida Potomac/ Calle Moore cruce hacia la escuela Obras Públicas del Condado de Kern establecerá información específica al proyecto para la comunidad en la página de web de Walk Kern. Obras Públicas del Condado de Kern desarrollará una propuesta de proyecto basado en recomendaciones y conclusiones de taller. Los socios comunitarios aprovecharán los esfuerzos existentes para involucrar a la comunidad y recopilar datos sobre áreas de preocupación y comentarios sobre la propuesta de proyecto inicial del condado El Condado revisará si algunas ideas de mejoras de infraestructura generadas por el grupo se pueden integrar en la aplicación ATP, incluyendo <ul style="list-style-type: none"> Interrupciones en la red de banquetas Iluminación a escala peatonal Árboles Rampas de acceso y otras mejoras de accesibilidad Mejoras de Drenaje en Calle Chapman en especial donde termina al norte de Avenida Larcus 	<p>Otoño 2019 - Primavera 2020</p>	<p>Obras Públicas del Condado de Kern</p> <p>Leadership Counsel for Justice and Accountability</p> <p>Grupo de Liderazgo de Centro de Recursos para Padres</p> <p>Comite de Planificación</p>	<p>Guía de Aplicación para la beca de del Programa de Transportación Activa y Aplicación para la beca</p> <p>Reporte de Recomendaciones CPBST</p>

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Parte Responsable	Recursos
<p>Estrategias para participación de padres: Grupo de Liderazgo del Centro de Recursos para Padres, Obras Públicas del Condado, Comité de Planificación, y socios comunitarios planificarán uno o más evento(s) de participación comunitaria para informarle a la comunidad escolar sobre los próximos proyectos de mejoras y recopilar información sobre preocupaciones de seguridad y prioridades de un segmento más amplio de padres. El grupo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aprovechará las reuniones mensuales de participación de padres ya existentes: Café de Padres, Universidad de Padres, Comité Asesor de Estudiantes Aprendiendo Inglés (ELAC) • Identificará fecha, hora, y lugar para una junta de planificación y desarrollará una agenda. • Organizará una junta preliminar e identificará fechas, horarios, y lugares potenciales para un evento. El grupo habló sobre las dificultades actuales que tienen en poder tener acceso al Centro de Recursos para Padres como espacio para juntas debido a cambios de personal con el puesto de Enlace para Padres y identificaron que involucrar al nuevo Enlace para Padres es crucial para su éxito de aquí en adelante • Finalizará la logística del evento y desarrollará un volante en Inglés y Español para compartir con los padres. Se prefiere la difusión de volantes sobre formatos electrónicos. Las tardes y los fines de semana son tiempos preferidos para el evento. • Desarrollarán estrategias de participación de padres para que superen la apatía; rifas, comida gratis y cuidado de niños, involucramiento de estudiantes atrae a los padres. <p>El grupo también habló de poder aprovechar el Festival de Otoño de la escuela como una oportunidad inicial de enlazar y el Departamento de Obras Públicas del Condado de Kern acordó en tener los materiales de la propuesta inicial listos a tiempo para el Festival.</p>	<p>Otoño/ Invierno 2019</p>	<p>Grupo de Liderazgo del Centro de Recursos para Padres Comité de Planificación Leadership Counsel for Justice and Accountability Enlace de Padres de Escuela Voluntarios de Universidad de Padres</p>	

Nombre de Proyecto de Ingeniería:: Mejoras para Cruzar (continuado)

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Parte Responsable	Recursos
<p>Tener Evento:</p> <ul style="list-style-type: none"> Anunciar el evento a la comunidad <ul style="list-style-type: none"> Volantes Redes Sociales Página de web del Condado y la Escuela Señalización física en la escuela Finalizar detalles del evento con socios y tener el evento. Usar la data recopilada para informar y apoyar la aplicación para la beca de ATP. 	Primavera 2020	<p>Comité de Planificación</p> <p>Obras Públicas del Condado de Kern</p> <p>Leadership Counsel for Justice and Accountability</p> <p>Enlace de Padres de Escuela</p> <p>Voluntarios de Universidad de Padres</p> <p>Equipo de Proyecto</p>	<p>Volantes</p> <p>Premios y juegos para el evento</p> <p>Comida</p> <p>Mapas de evaluación, plumones, y post-its</p>

Recomendaciones de Cal Walks y SafeTREC

Programa de Promotores

El Equipo del Proyecto recomienda que el Centro de Recursos para Familias de la Escuela Primaria Mt. Vernon trabaje con grupos de padres ya activados para empezar un Programa de Promotores para educar a todas las familias de la escuela sobre la seguridad peatonal y ciclista. El grupo de familias involucrados con el Centro de Recursos para Familias estaban muy preocupados con los comportamientos inseguros de conductores. Establecer un Programa de Promotores equipará a familias con los conocimientos y herramientas necesarios para amplificar el mensaje de seguridad de la comunidad. Este programa les permitirá hacer conexiones personales con otras familias y fomentar comportamientos de conductor más seguros para todos los estudiantes.

Mejorar la Zona Escolar

Avenida Potomac es transitada frecuentemente para viajes este-oeste entre Calle Washington y Avenida Mt. Vernon. Conductores pueden subir la velocidad en este tramo de media milla por que no hay señales de tráfico o señales de alto. Conductores viajando hacia el este en Avenida Potomac no son alertados del sitio de la escuela y la presencia de estudiantes hasta que llegan a la Calle Chapman, como a una cuadra del perímetro de la escuela. El Equipo de Proyecto recomienda mejorar la visibilidad de la zona escolar para ayudar a reducir las velocidades a lo largo de Avenida Potomac con señales de advertencia adicionales y/o topes de velocidad. No hay cruces peatonales marcados en las calles norte-sur donde cruzan con Avenida Potomac y hay pocos cruces peatonales marcados en Avenida Potomac al oeste de Calle Chapman. Marcar estos cruces peatonales, preferiblemente con cruces peatonales de alta visibilidad, ayudará a reducir choques peatonales-vehiculares y pueda ayudar a conductores reducir su velocidad.

Medidas para Mitigar el Tráfico a lo largo de Avenida Potomac

El Equipo del Proyecto recomienda medidas para mitigar el tráfico y reducir la velocidad a lo largo de Avenida Potomac. Participantes sintieron firmemente que el señalamiento del límite de velocidad no ha sido eficaz en reducir la velocidad de conductores, que sienten que conducen más del límite de 25 millas por hora, incluso enfrente de la escuela. El Equipo de Proyecto le recomienda al Condado que considere medidas para mitigar el tráfico adicional cerca de la escuela incluyendo la instalación de cruces peatonales de alta visibilidad, extensiones de banquetas, y rampas de acceso paralelas en Avenida Mt. Vernon/Avenida Potomac, también señal de retroalimentación de velocidad, extensiones de banqueta, y rampas de acceso paralelos, y un cruce elevado en Avenida Potomac/Calle Moore donde muchos estudiantes y padres cruzan para llegar a la escuela. La adición de restricciones de estacionamiento en las esquinas y en cruces peatonal existentes mejoraría la seguridad para niños tratando de cruzar Avenida Potomac en su camino a la escuela. Letreros de zona escolar fluorescente adicionales señalará a los conductores que van entrando a una zona escolar, especialmente en Avenida Mt. Vernon donde el límite de velocidad es 45 millas por hora.

Evaluación de la Iluminación a Nivel Comunitario

El Equipo del Proyecto recomienda que el Comité de Planificación, Condado de Kern, y participantes del taller hagan una evaluación de iluminación a nivel comunitario. Esta evaluación se enfocará en necesidades de iluminación a nivel peatonal, en especial alrededor de la Escuela Primaria Mt. Vernon, paradas de autobús, áreas comerciales, y parques. Una evaluación de iluminación puede ser usada para identificar necesidades para iluminación al nivel peatonal e identificar accesorios que ocupen ser reparados o reemplazados. Las tarifas de luz y mantenimiento actualmente se pagan a través del Área de Servicio Comunitario 18, que actualmente paga 350 postes de luz. Las ubicaciones y tarifas adicionales requieren aprobación del 51% del Área de Servicio Comunitario Existente. Ya que el inventario sea desarrollado, el Equipo de Proyecto recomienda que los participantes del taller lo compartan con Area de Servicio Comunitario 18, para desarrollar un plan equitativo para el mantenimiento de iluminación pública que puede dar un sentido de seguridad y mejorará el bienestar general de usuarios de la carretera.

Evento de Limpieza de Parque de Condado Avenida Virginia y Alcance para Activación del Parque

El Equipo del Proyecto recomienda que el Condado realice una evaluación de actividades organizadas e informales en el parque para entender de qué maneras se está usando el parque, incluyendo el número y edad de los usuarios, y la hora y tipo de actividades. Esta información puede ser usada para hacer alcance a la comunidad y desarrollar e implementar actividades apoyadas por la comunidad que pueden activar el parque (incluyendo caminar y andar en bicicleta hacia/desde el parque) y atraer a más y variados usuarios. Padres y miembros de la comunidad en Ruta 3 compartieron que sienten que el parque era peligroso, descuidado, y que no dejan que sus hijos jueguen en el parque debido al miedo al crimen. Un acuerdo de uso compartido entre escuela y parque puede ayudar a activar el parque durante el día escolar y horarios de fin de semana, atrayendo a más usuarios y usuarios variados que pueden aumentar el sentido de seguridad para todos los visitantes.

Activación de Lotes Baldíos

El Equipo del Proyecto recomienda que el Comité de Planificación, Condado de Kern, y Distrito Escolar Ciudad de Bakersfield exploren la activación de lotes baldíos en la área de enfoque del taller. Hay varios lotes vacíos grandes y medianos sobre Avenida Mt. Vernon y Avenida Virginia que pueden ser rediseñados a un bajo costo como espacios de reunión comunitarias y ser utilizados para promover entornos más seguros para caminar y andar en bicicleta. Hay varias organizaciones que se enfocan en mejorar lotes baldíos incluyendo From Lot to Spot y KABOOM!, quienes ofrecen subvenciones anuales.

Apéndice A: Revisión de políticas y planes comunitarios

Revisión de políticas y planes comunitarios: Cal Walks realizó una revisión de los documentos actuales de planificación comunitaria para informar la capacitación y prepararse para construir sobre los esfuerzos existentes. Los siguientes documentos fueron revisados antes de la visita al sitio:

- [City of Bakersfield Bike Plan, 2013](#)
- [Kern County Bicycle Plan, 2012](#)
- [City of Bakersfield Pedestrian and Bicycle Safety Report, 2017](#)
- Articles
 - [City Going Forward with Plan Addressing Pedestrian, Bicyclist Safety](#), October 23, 2017
 - [Bike Bakersfield Looks to Expand its Efforts in Bakersfield and Kern County](#), September 25, 2015_
- [School events calendar](#), 2019
- [Bakersfield City School District Boundary Maps](#), 2019
- [Bakersfield City School District Family and Community Engagement](#), 2019_
- [Mt. Vernon Elementary School Report Card](#), 2018

Apéndice B: Recursos

Lista / Enlaces de recursos

- [Funding Navigation for California Communities](#)
- [Integrating the Promotores Model to Strengthen Community Partnerships](#)
- [Promotor\(a\) Program Manual](#)
- [Community Park Audit Tool](#)
- [Complete Park Indicators](#)
- [Build a Playground Toolkit](#)
- [Paso a Paso: Cómo Empezar Un Autobús Caminante en su Escuela](#)
- [Un Manual Sobre Las Rutas Seguras a la Escuela](#)

Para obtener un resumen de los resultados de los talleres anteriores de CPBST, visite:
www.californiawalks.org/projects/cpbst y <https://safetrec.berkeley.edu/programs/cpbst>

Apéndice C: Análisis de datos

Análisis de datos de choques de peatones y bicicletas

- Hoja de Datos del Taller de Seguridad Peatonal y Ciclista de la Escuela Primaria Mt. Vernon, en la comunidad no incorporado en el Condado de Kern
- Presentación de datos de visita al sitio de Seguridad Peatonal y Ciclista de la Escuela Primaria Mt. Vernon, en la comunidad no incorporado en el Condado de Kern
- Seguimiento de datos de visita al sitio de Seguridad Peatonal y Ciclista de la Escuela Primaria Mt. Vernon, en la comunidad no incorporado en el Condado de Kern

Análisis de los Choques que Involucraron a Peatones y Ciclistas de la Escuela Primaria Mt. Vernon

Taller Comunitario Para la Seguridad Peatonal y Ciclista

Bakersfield, CA | 6 de septiembre del 2019

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

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

PEATONES

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



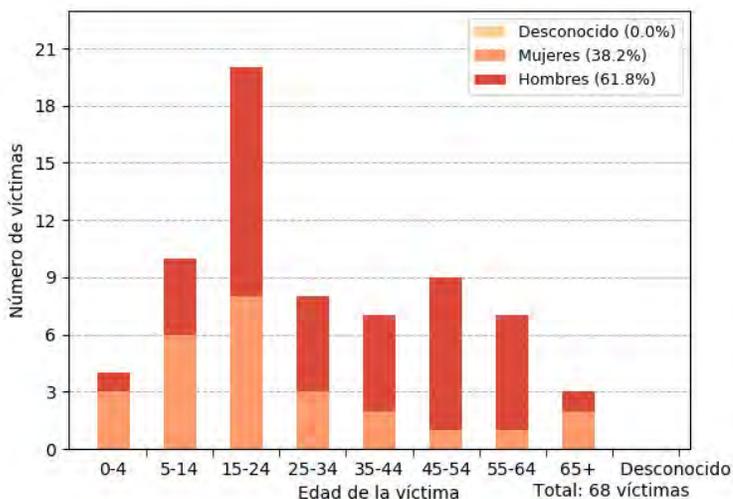
138 personas murieron o fueron lesionadas en **127** choques de peatones en los últimos diez años (2008-2017)

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

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

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

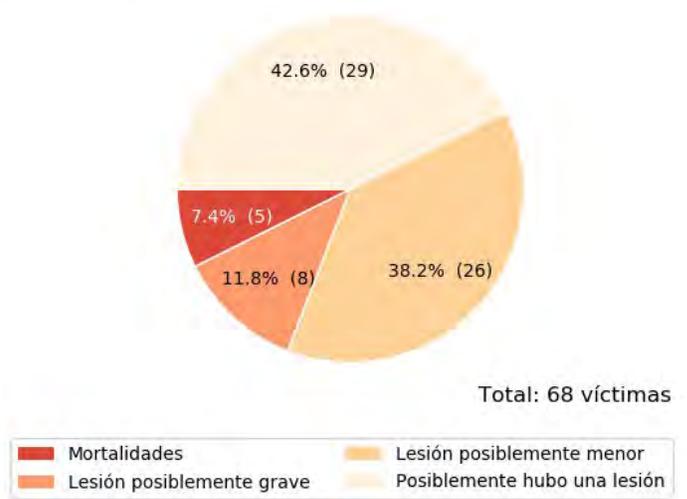
¿Quiénes fueron las víctimas en estos choques?



35.3% de las víctimas tenían 18 años o menos

73.5% de las víctimas tenían 25 años o más eran hombre

¿Qué tan grave fueron las lesiones de las víctimas?



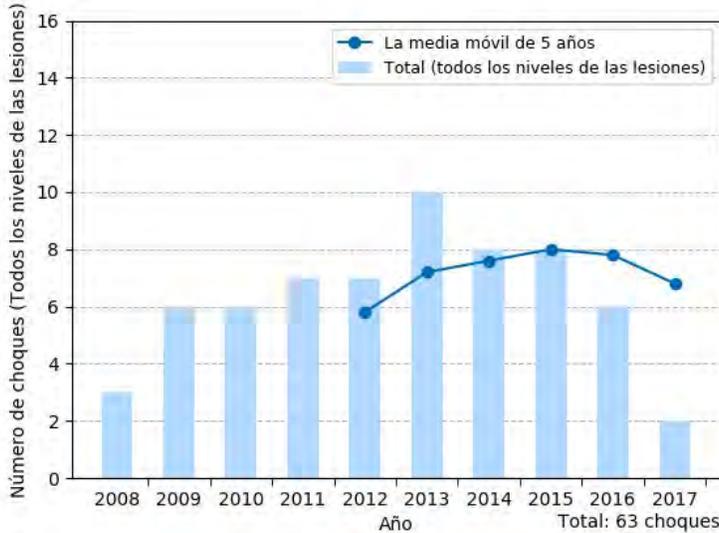
19.2% mortalidades o lesiones

Fuente de datos: Registro integrado del tráfico nacional (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS). Los datos del 2016 y el 2017 son provisional a partir de marzo de 2019.

Fondos para este programa fueron proporcionados por una beca de la Oficina de Seguridad de Tráfico de California (California Office of Traffic Safety,

CICLISTAS

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



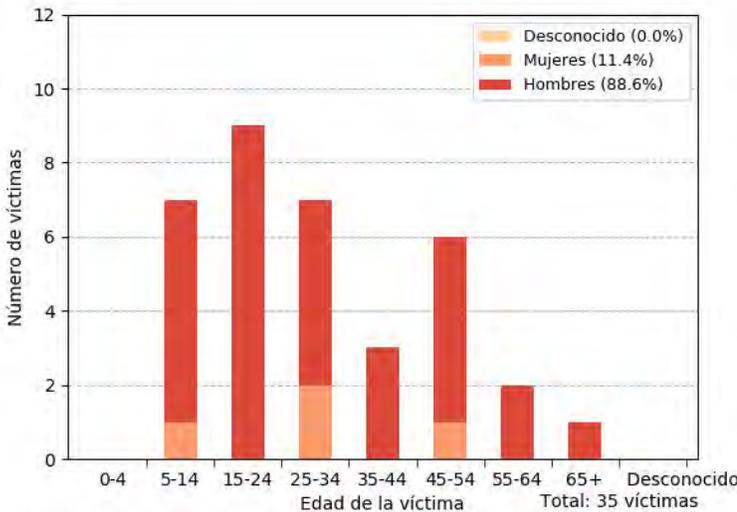
65 personas murieron o fueron lesionadas en **63** choques de bicicletas en los últimos diez años (2008-2017)

El número de choques de bicicleta parece estar **disminuyendo ligeramente** según la media móvil de cinco años.*

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

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

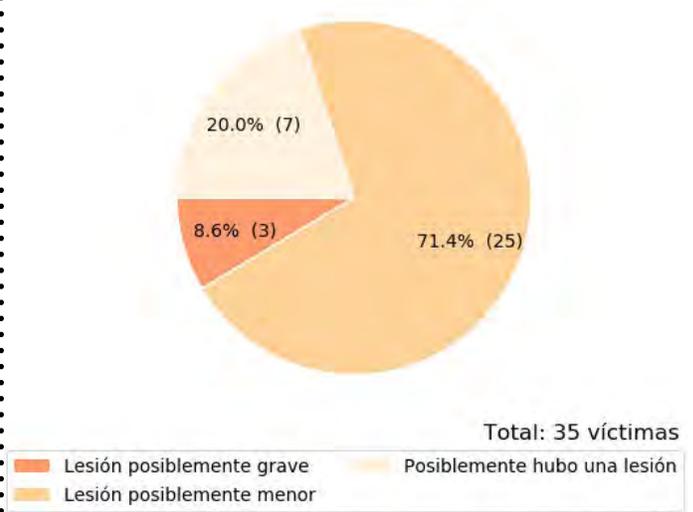
¿Quiénes fueron las víctimas en estos choques?



37.1% de las víctimas tenían 18 años o menos

45.7% de las víctimas tenían de 25 a 54 años

¿Qué tan grave fueron las lesiones de las víctimas?

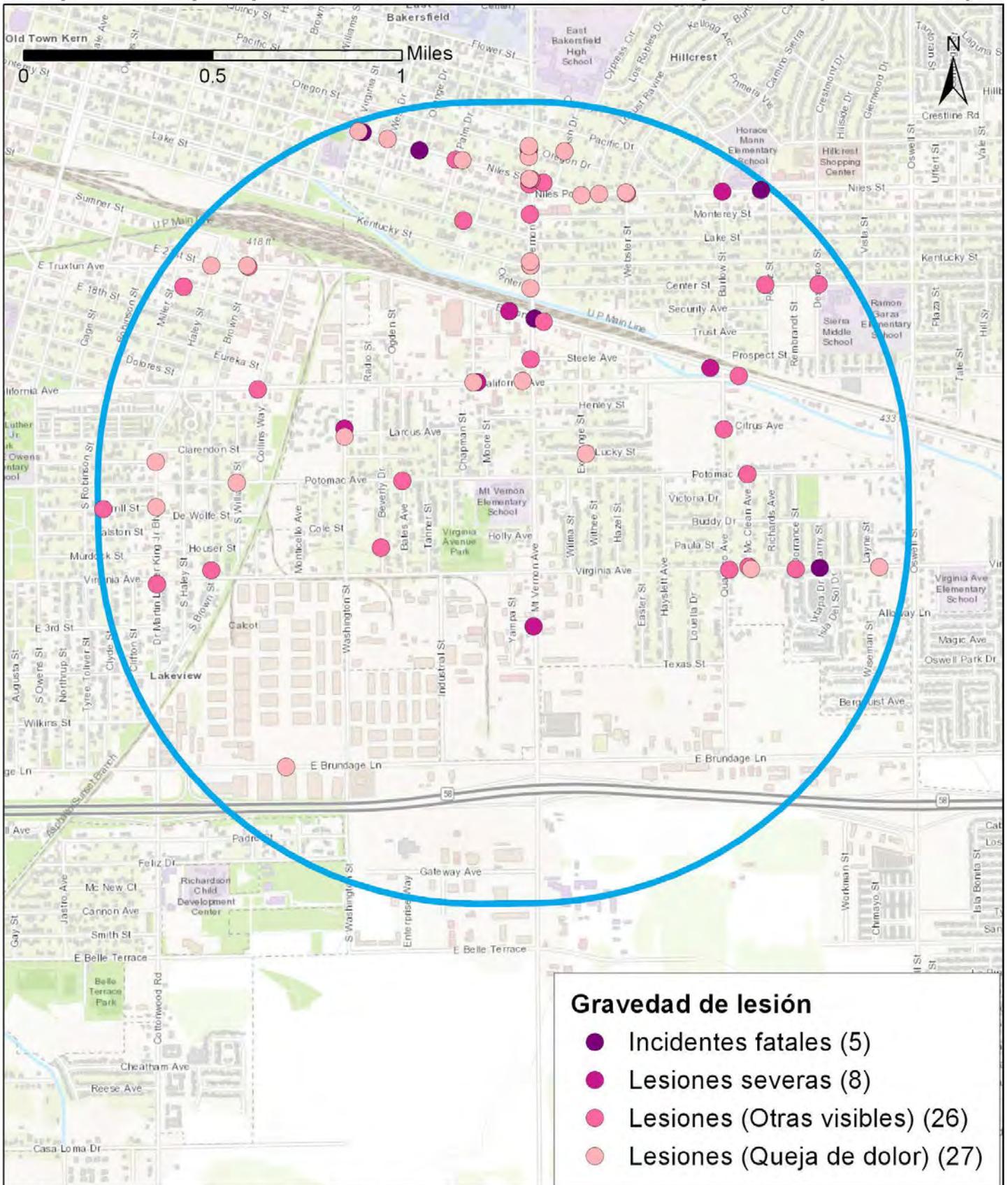


8.6% lesiones graves

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

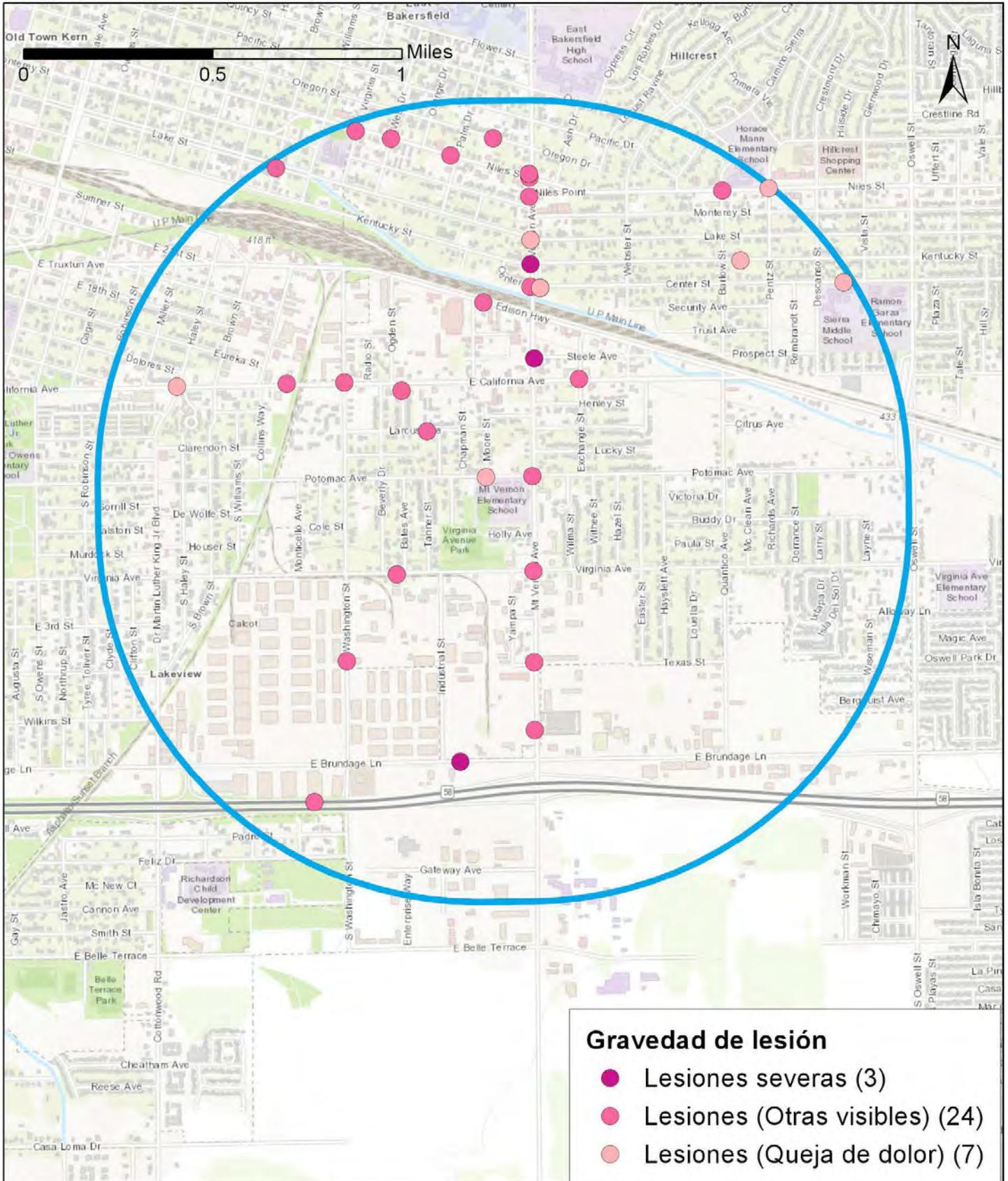
Para obtener más información sobre los datos de choques en su comunidad, visite las herramientas gratuitas disponibles a través del Sistema de Mapa de las lesiones de transporte (tims.berkeley.edu). Para obtener asistencia adicional, envíenos un correo electrónico a safetrec@berkeley.edu.

Mapa de choques peatonales en Mt. Vernon Elementary School (2013 - 2017)



Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 y el 2017 son provisional a partir de marzo del 2019. Fecha: 6/4/2019

Mapa de choques ciclistas en Mt. Vernon Elementary School (2013 - 2017)



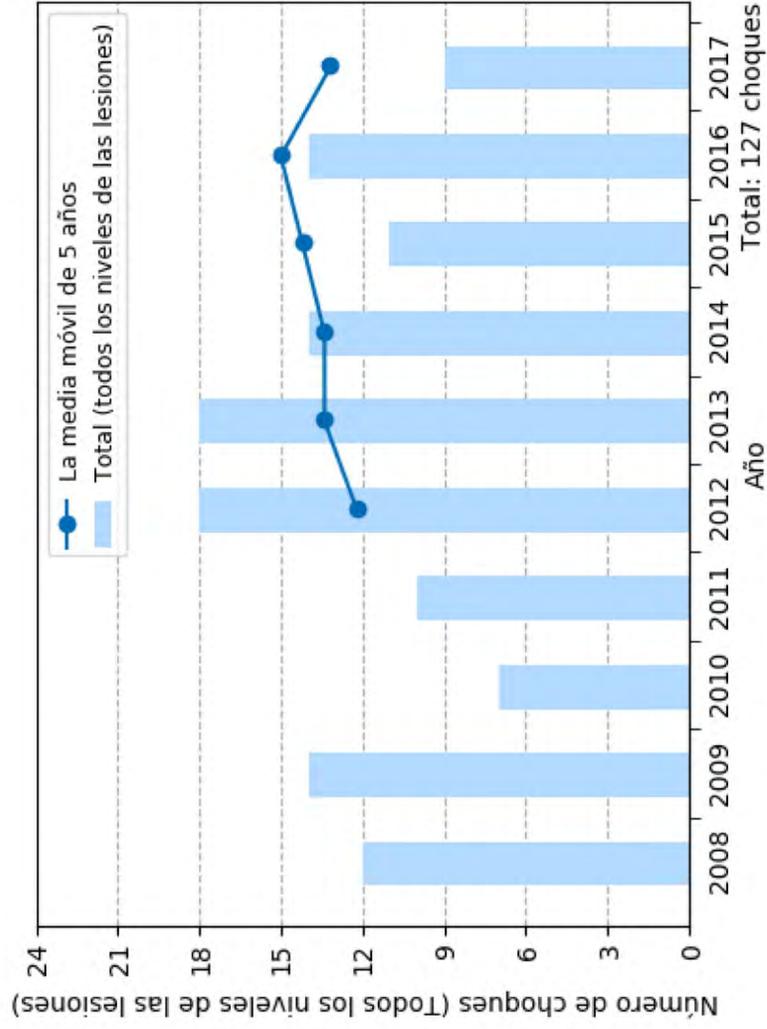
Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 y el 2017 son provisional a partir de marzo del 2019. Fecha: 6/4/2019

Presentación de datos de visita al sitio

de Seguridad Peatonal y Ciclista de la Escuela Primaria Mt. Vernon,
en la comunidad no incorporado en el Condado de Kern

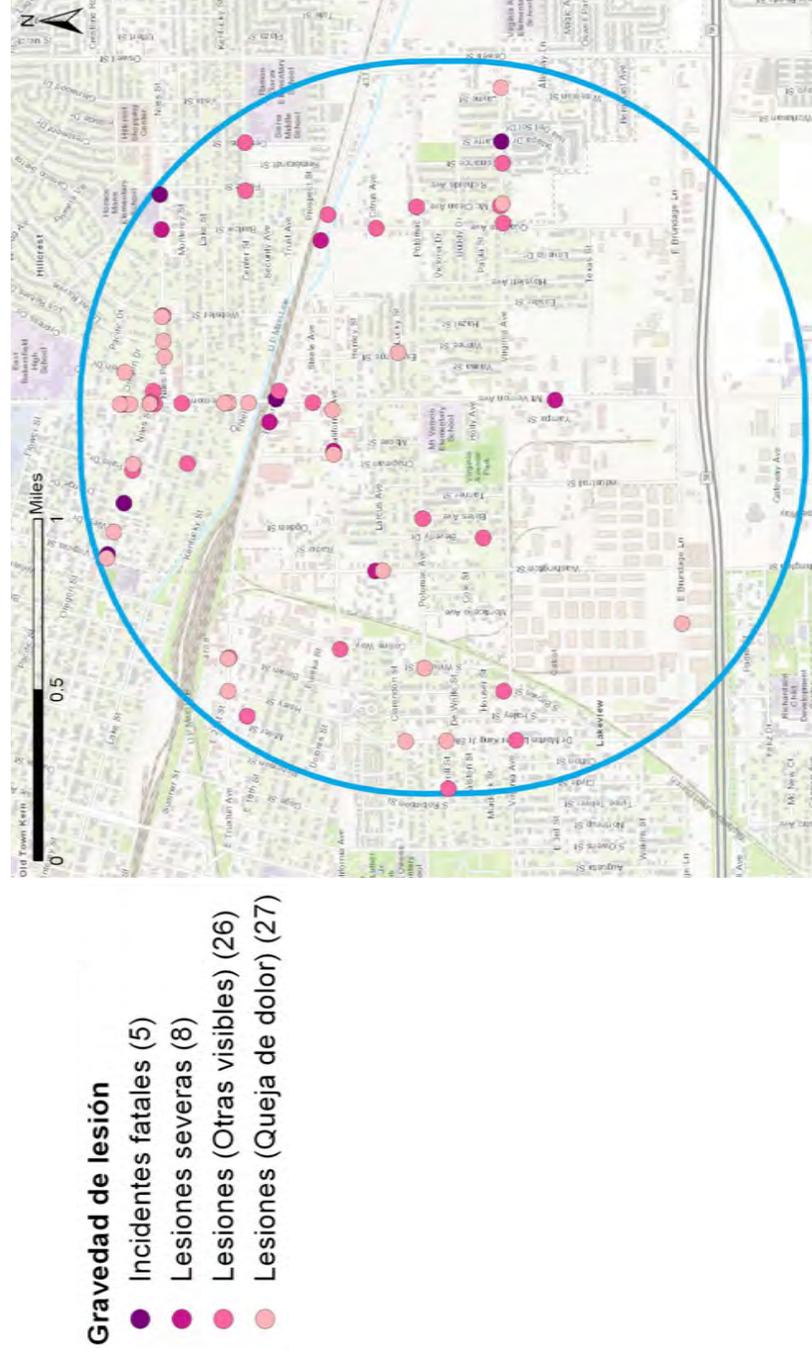
20 de junio de 2019

Tendencias en los choques de peatones (2008-2017)



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 and 2017 son provisional a partir de marzo del 2019

Mapa de choques de peatones (2013-2017)



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 and 2017 son provisional a partir de marzo del 2019

Mapa de choques de peatones con ingresos (2013-2017)



Gravedad de lesión (2013-2017)

- Incidentes fatales (5)
- lesiones severas (8)
- lesiones (Otras visibles) (26)
- lesiones (Queja de dolor) (27)

2017 Ingreso Medio por hogar

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

Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 y el 2017 son provisional a partir de marzo del 2019; Demográficas – ESRI, Instituto Nacional de Estadística de EE UU y al ACS

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

	lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	Total
09:00PM-11:59PM -	2	1	2	1	4	2	0	12
06:00PM-08:59PM -	1	2	2	2	7	2	1	17
03:00PM-05:59PM -	1	6	2	1	4	1	3	18
mediodía-02:59PM -	3	1	0	0	2	3	0	9
09:00AM-11:59AM -	0	0	1	0	0	0	0	1
06:00AM-08:59AM -	0	1	0	2	1	0	1	5
03:00AM-05:59AM -	2	0	0	0	1	0	0	3
medianoche-02:59AM -	0	0	0	0	0	0	1	1
Total	9	11	7	6	19	8	6	66

Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 and 2017 son provisional a partir de marzo del 2019

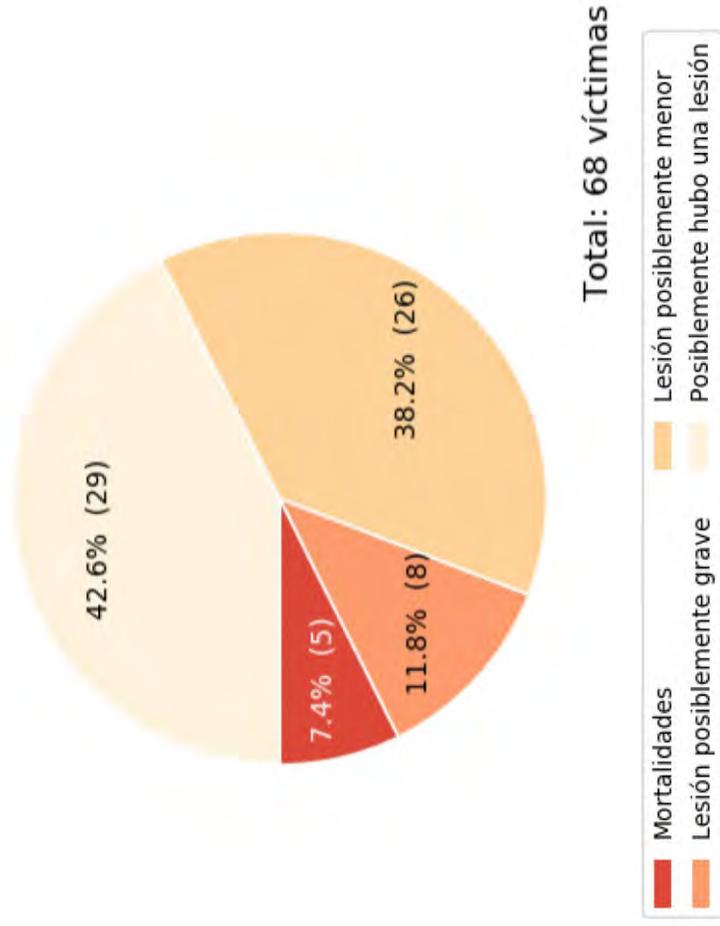
Choques peatonales (2013- 2017) por tipo de infracción (infracciones más comun)

Total: 66 choques

Codigo CVV	descripción	frecuencia/percentil
21954	Fracaso por parte del peatón de ceder el derecho de paso a los vehículos al cruzar fuera de un cruce marcado o no marcado	34 (51.5%)
21950	Fracaso por parte del motorista de ceder el paso a los peatones que están en un cruce marcado o no marcado	20 (30.3%)
22107	Dar vuelta o moverse a la derecha o la izquierda peligrosamente en una carretera. Dar vuelta sin señal.	4 (6.1%)

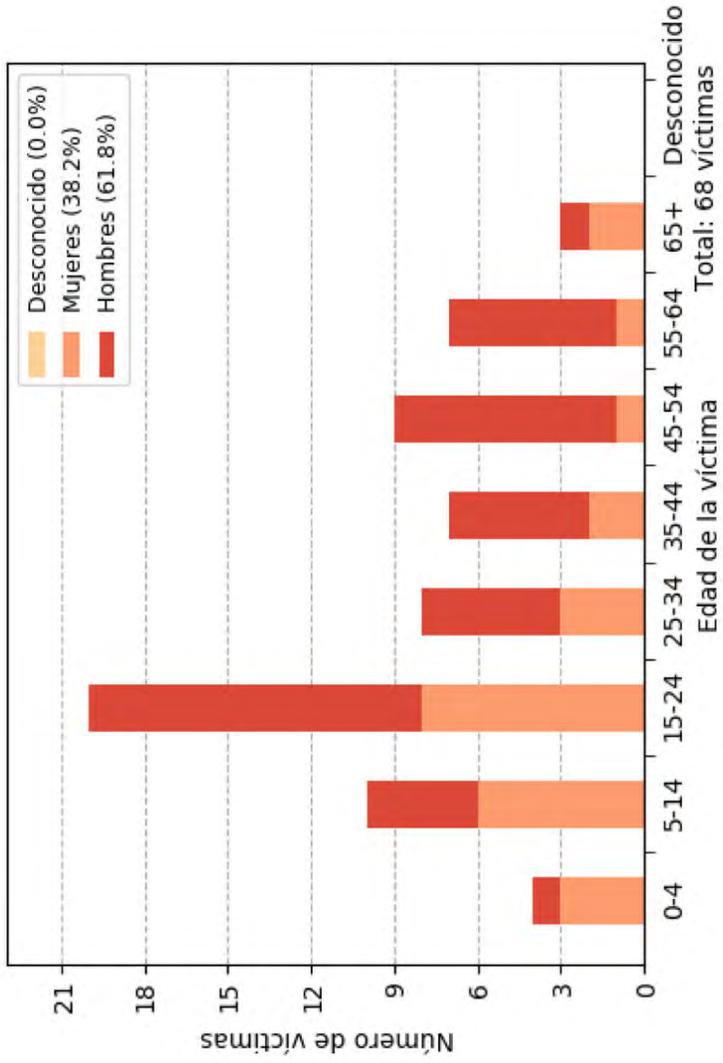
Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 and 2017 son provisional a partir de marzo del 2019

Gravedad de lesión de las víctimas peatonales (2013-2017)



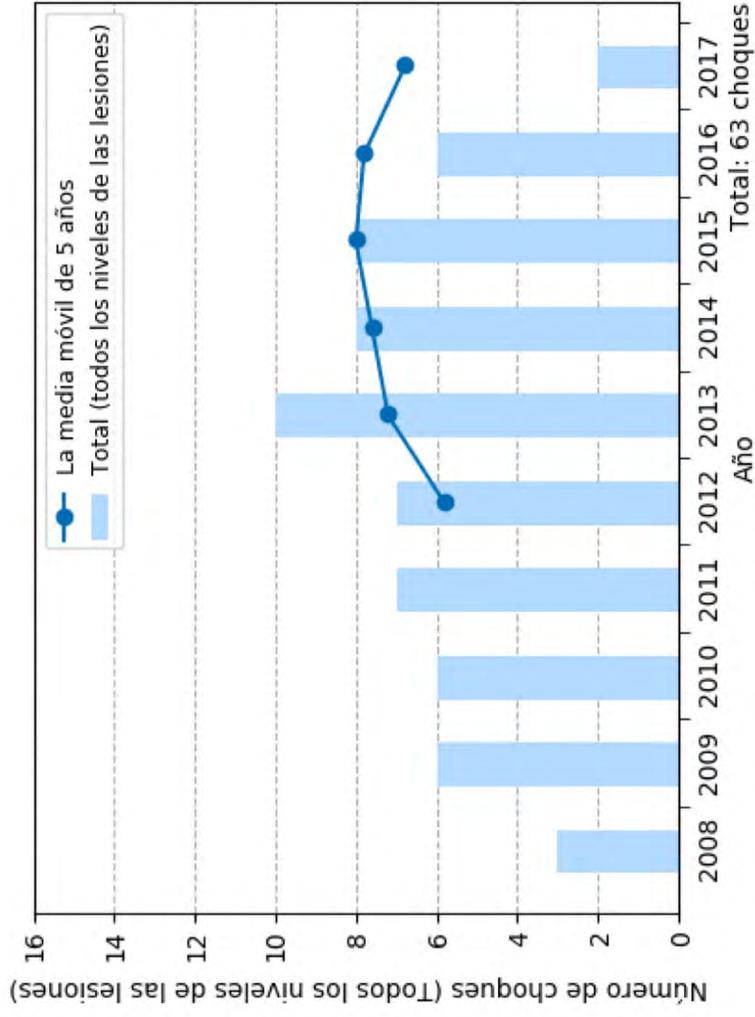
Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 and 2017 son provisional a partir de marzo del 2019

Víctimas peatonales (2013- 2017) por edad y género



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 and 2017 son provisional a partir de marzo del 2019

Tendencias en los choques de ciclistas (2008-2017)

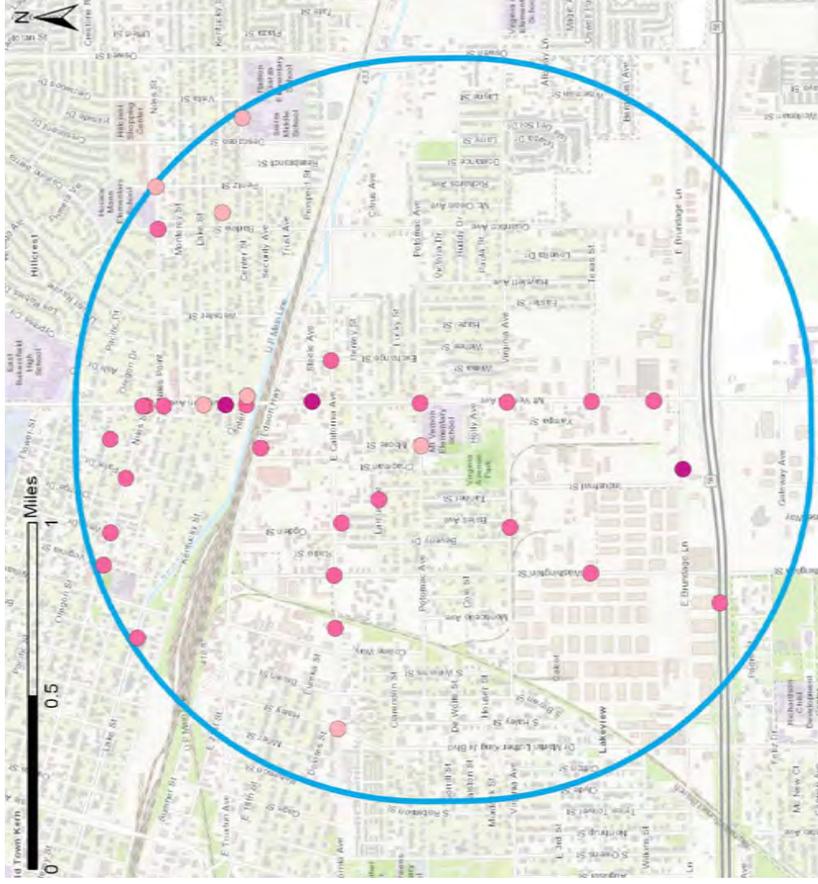


Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 and 2017 son provisional a partir de marzo del 2019

Mapa de choques de ciclistas (2013-2017)

Gravedad de lesión

- Lesiones severas (3)
- Lesiones (Otras visibles) (24)
- Lesiones (Queja de dolor) (7)



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 and 2017 son provisional a partir de marzo del 2019

Mapa de choques de ciclistas con ingresos (2013-2017)

Gravedad de lesión (2013-2017)

- lesiones severas (3)
- lesiones (Otras visibles) (24)
- lesiones (Queja de dolor) (7)

2017 Ingreso Medio por hogar

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



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 y el 2017 son provisionales a partir de marzo del 2019; Demográficas – ESRI, Instituto Nacional de Estadística de EE UU y al ACS

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

	lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	Total
09:00PM-11:59PM -	0	0	0	1	0	0	1	2
06:00PM-08:59PM -	0	4	1	3	1	2	0	11
03:00PM-05:59PM -	2	1	0	1	2	0	0	6
mediodía-02:59PM -	0	1	2	1	1	0	0	5
09:00AM-11:59AM -	0	2	0	0	0	0	0	2
06:00AM-08:59AM -	1	0	3	0	1	0	0	5
03:00AM-05:59AM -	0	0	0	0	0	0	0	0
medianoche-02:59AM -	0	0	0	0	0	0	3	3
Total	3	8	6	6	5	2	4	34

Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 and 2017 son provisionales a partir de marzo del 2019

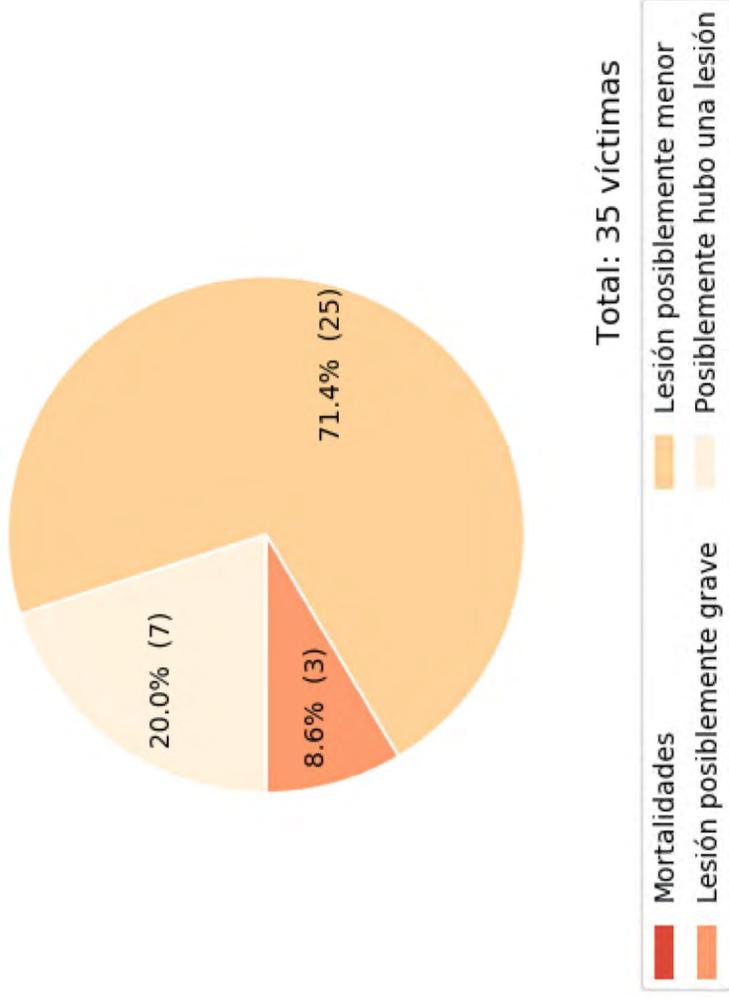
Choques ciclistas (2013- 2017) por tipo de infracción (infracciones más comun)

Total: 34 choques

Codigo CVV	descripción	frecuencia/percentil
22107	Dar vuelta o moverse a la derecha o la izquierda peligrosamente en una carretera. Dar vuelta sin señal.	7 (20.6%)
21650	Fracaso de manejar o montar en bicicleta en la mitad derecha de la calle (existen algunas excepciones)	6 (17.6%)
21453	Fracaso por parte del motorista de no parar en una línea de límite o en un cruce, o no ceder el derecho de paso al peatón al dar la vuelta en una luz roja.	4 (11.8%)
21804	Fracaso de ceder el derecho de paso por parte del conductor cuando entre o cruce una autopista	4 (11.8%)
22350	Conducir a una velocidad peligrosa para las condiciones de la autopista, como el clima, la visibilidad, el tráfico, y/o las medidas de la autopista, o manejar a una velocidad que pone en riesgo a la gente o propiedad	3 (8.8%)
21451	Fracaso por parte del motorista o peatón de ceder el derecho de paso en una intersección o una cruce adyacente	2 (5.9%)
22450	Fracaso por parte del motorista de parar en una señal de alto antes de la línea de límite; si no existe, parar en un cruce o en la entrada de la intersección. Fracaso por parte del motorista de parar en la línea de límite o antes de entrar en un	2 (5.9%)

Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 and 2017 son provisional a partir de marzo del 2019

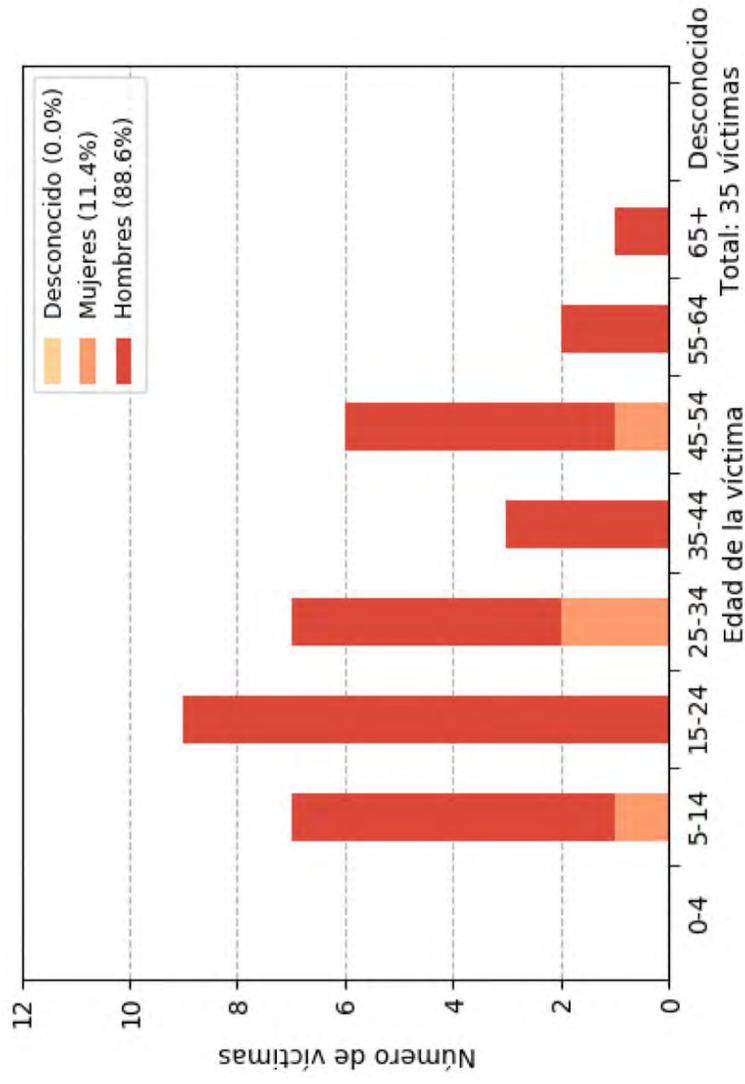
Gravedad de lesión de las víctimas ciclistas (2013-2017)



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 and 2017 son provisionales a partir de marzo del 2019

Víctimas ciclistas (2013- 2017)

por edad y género



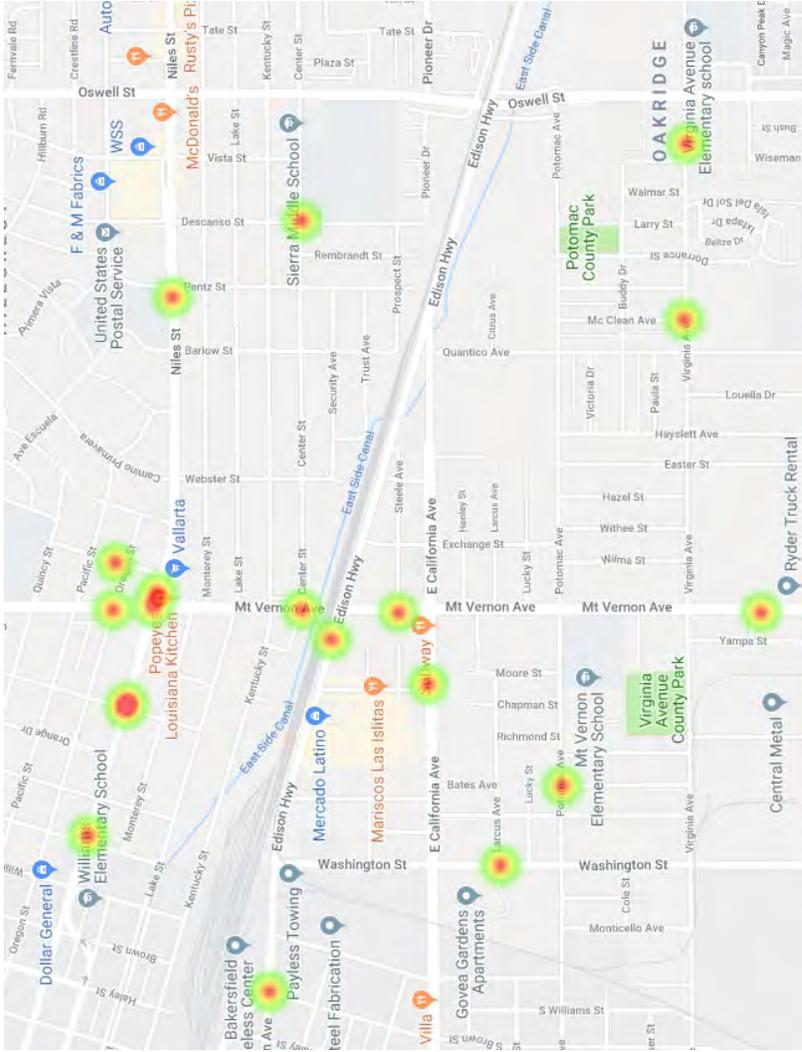
Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 and 2017 son provisional a partir de marzo del 2019

Seguimiento de datos de visita al sitio

20 de junio de 2019

Durante la visita al sitio, el Comité de Planificación solicitó un desglose más detallado del pico de choques de peatones del viernes y del pico de choques de bicicletas del martes para ver si había tendencias adicionales en los datos.

Viernes Colisiones de peatones - Mapa de calor



Calles con las mayoría de las choques

- Mount Vernon Ave – 7 choques
- Niles St – 5 choques

Con respecto a las choques de peatones :

Choques cerca de Escuela Primaria Mt. Vernon

- Potomac Ave y Bates Ave
- 2013
- Lesión posiblemente menor
- Edad 15; mujer

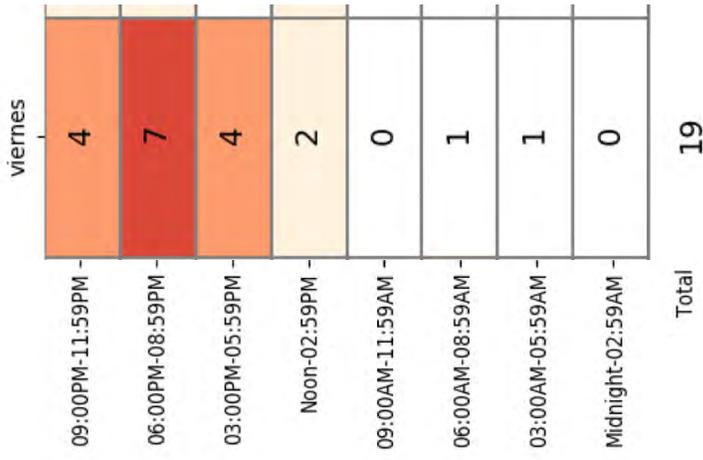
Choques cerca de Escuela Primaria Williams

- Niles St y Virginia St
- 2017
- Mortalidades
- Edad 60; hombre

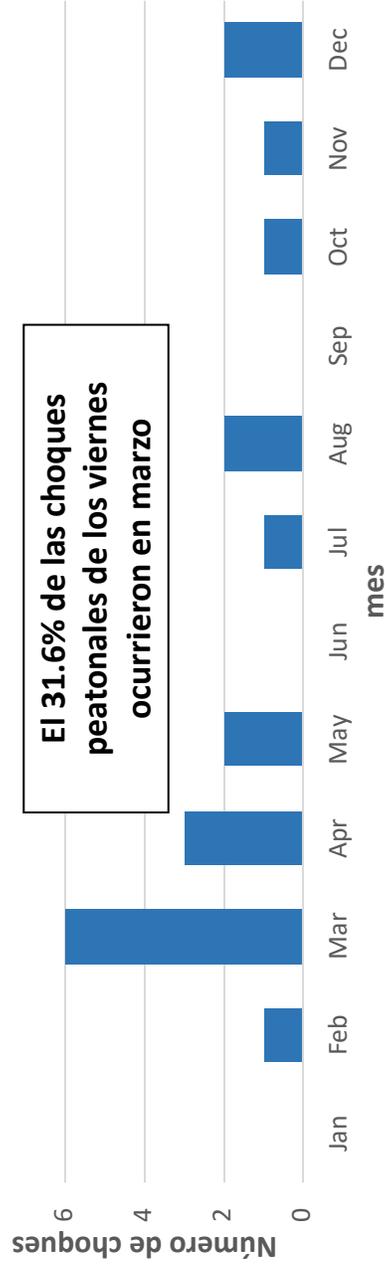
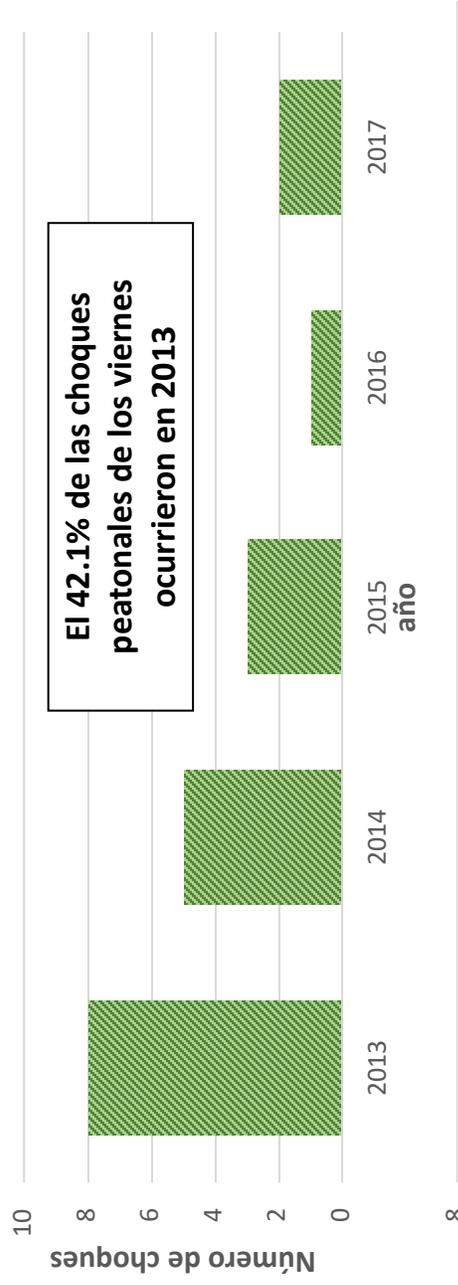
Choques cerca de Escuela Secundaria Sierra

- Center St y Descanso St
- 2015
- Lesión posiblemente menor
- Edad 43; hombre

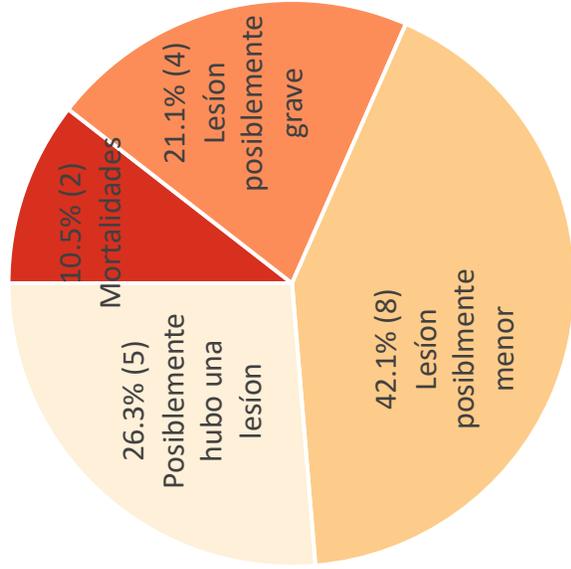
Choques de peatones del viernes – choque detalles



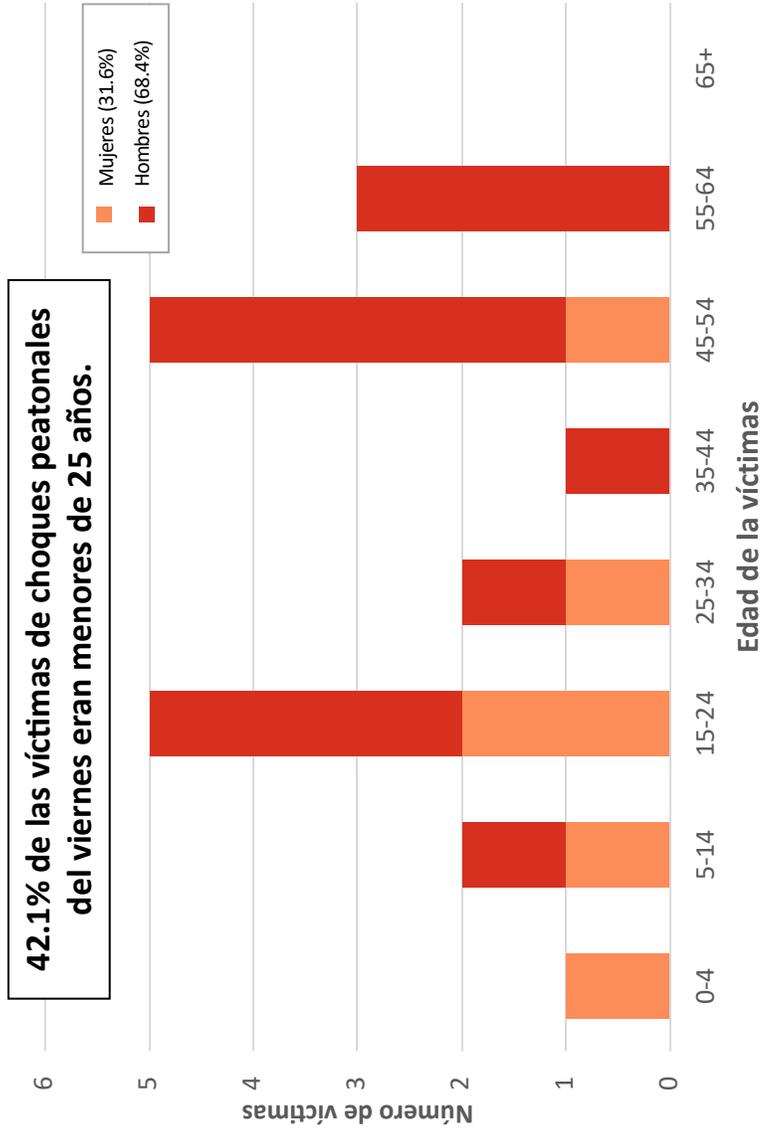
28.8% de todas las colisiones peatonales ocurrieron el viernes



Choques de peatones del viernes – víctima detalles



31.6% de los choques de peatones el viernes resultaron en una peatón fatal o gravemente herido



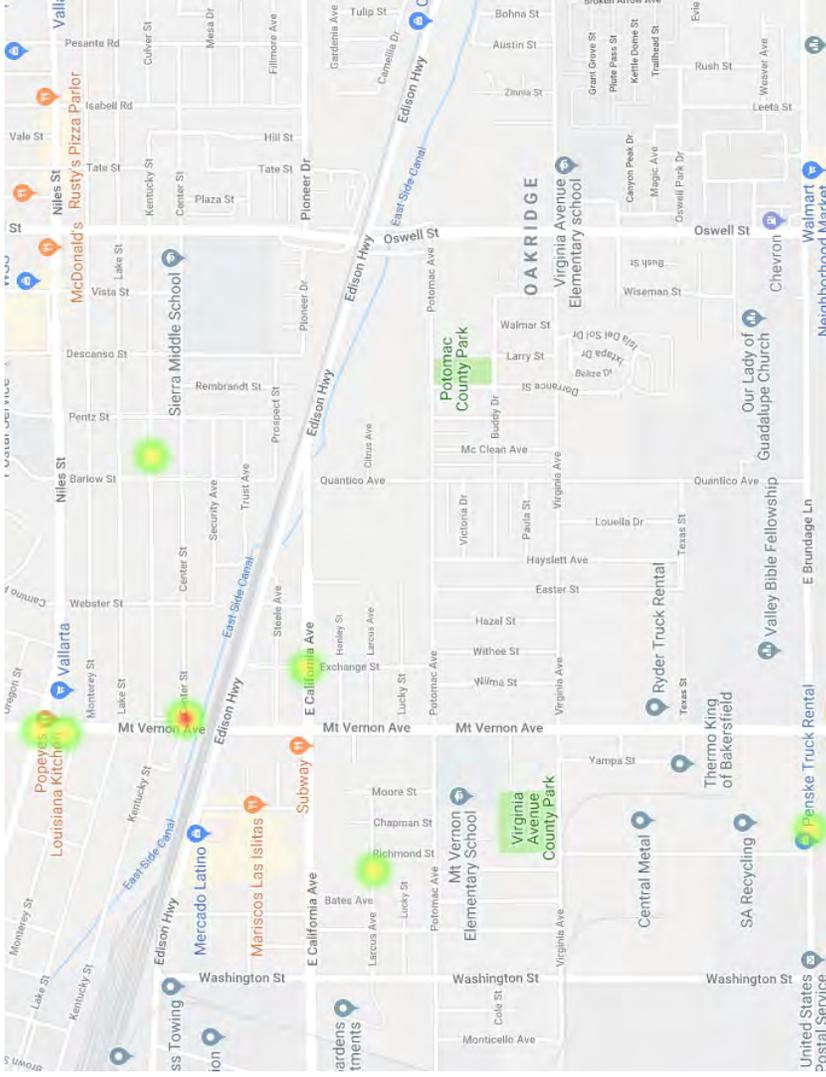
TOTAL: 19 víctimas

Martes choques de bicicletas – mapa de calor

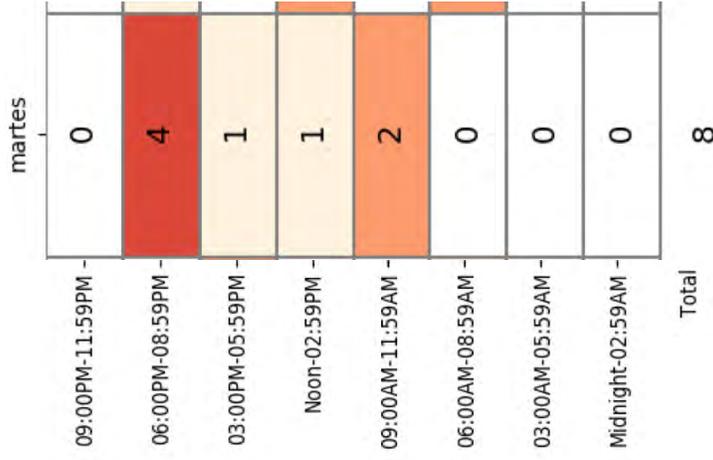
DOS choques en la intersección de Center St y Tauchen St

DOS choques en Mount Vernon Ave

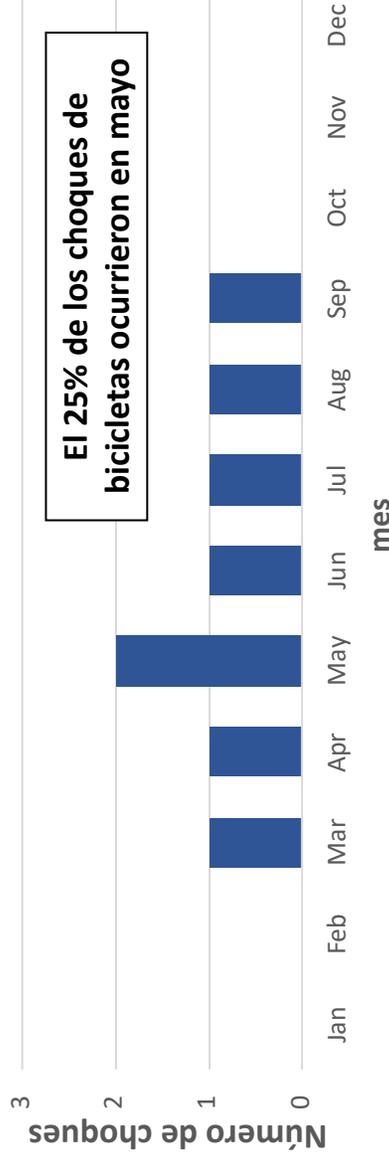
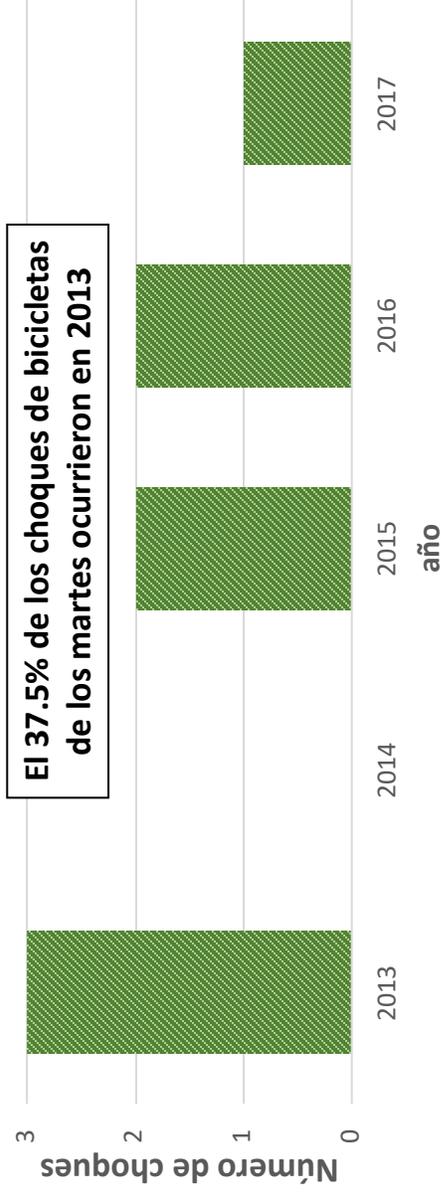
Los martes no hubo choques de bicicletas cerca de las escuelas.



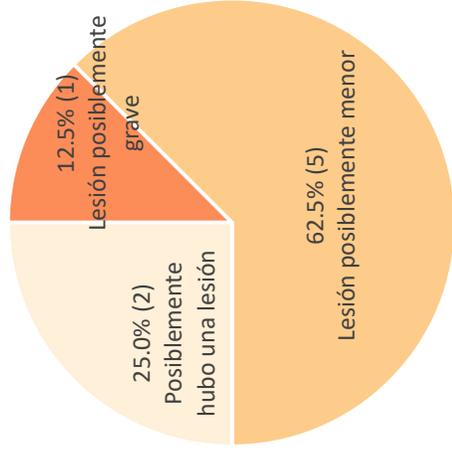
Martes choques de bicicletas – choque detalles



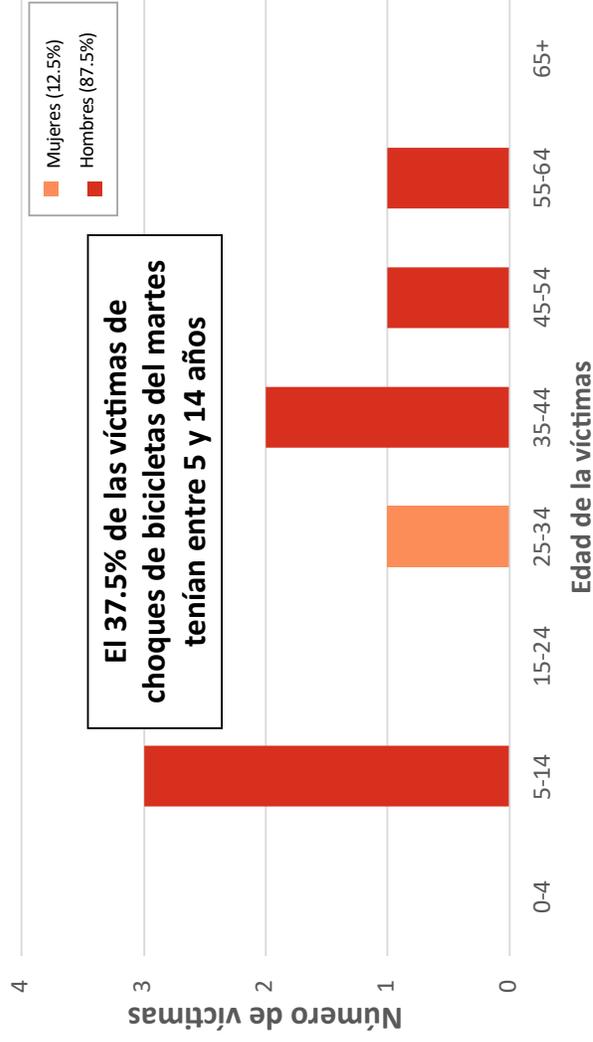
El 23.5% de los choques de bicicletas ocurrieron el martes



Martes choques de bicicletas de víctima detalles



El 87.5% de los choques de bicicletas el martes resultaron en una lesión menor de ciclista



El 37.5% de las víctimas de choques de bicicletas el martes tenían entre 5 y 14 años

TOTAL: 8 víctimas