

Verano 2023

Informe de Resumen y Recomendaciones para el Norte de Arvin:

Programa de Capacitación Comunitaria para la seguridad peatonal y ciclista



Berkeley SafeTREC

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.

Contenido

Reconocimientos	1
Introducción	2
Enfoque de sistema seguro	3
Contexto	4
Políticas y planes locales	5
Historial de choques peatonales y ciclistas	6
<i>Límites geográficos del taller comunitario para Arvin</i>	6
<i>Choques peatonales</i>	8
<i>Choques de bicicletas</i>	9
Evaluación de caminar y andar en bicicleta	10
Ruta 1: Calle Walnut Norte/Bulevar Bear Mountain/Paseo Alderete	10
Ruta 2: Paseo Campus/ Bulevar Bear Mountain/Calle Walnut Norte	17
Historias de la Vía Pública	22
Recomendaciones	25
Ejercicio de imaginar	25
Recomendaciones de la comunidad	26
Recomendaciones del Equipo del proyecto	35
Appendix	38

Reconocimientos

Gracias al Comité de planificación por invitarnos a su comunidad y su colaboración para hacer de Arvin un lugar más seguro para caminar y andar en bicicleta.

Nuestro trabajo se desarrolló en el territorio etnohistórico de los pueblos Chumash, Kitanemuk, y Yokut. Reconocemos que cada miembro de la comunidad de Arvin ha beneficiado y continúa beneficiándose del uso y ocupación de las tierras Chumash, Kitanemuk, y Yokut.

El Comité de planificación es:

Bonita Steele	Distrito del Colegio Universitario Comunitario de Kern (Kern Community College District)
Blanca Rodriguez	Academia GROW (GROW Academy)
Cecilia Delgado	Fundación Dolores Huerta (Dolores Huerta Foundation)
Christine Viterelli	Ciudad de Arvin
Elizabeth Martinez	Comunidades Aliadas Tomando Acción
Georgia Rhett	Distrito Escolar de Arvin
Paulina Diaz	Distrito Escolar de Arvin
Sarai Kress	Distrito Escolar de Arvin
Ted Moore	Arvin Walnut Properties

Este informe fue preparado por:

California Walks **UC Berkeley Safe Transportation
Research and Education Center**

Karen A. Rodriguez Garrett Fortin

<https://calwalks.org>

<https://safetrec.berkeley.edu>

Este informe fue traducido por:

Monica Curiel

Este informe fue preparado en colaboración con la Oficina de Seguridad de Tráfico de California (OTS, por sus siglas en inglés). Las opiniones, hallazgos y conclusiones expresadas en esta publicación son las del autor(es) y no necesariamente las de la OTS.

Introducción

El Taller Comunitario para la Seguridad Peatonal y Ciclista (CPBST, por sus siglas en inglés) es un proyecto estatal del Centro de Investigación y Educación sobre Transporte Seguro de la Universidad de California en Berkeley (SafeTREC, por sus siglas en inglés) y California Walks (Cal Walks). El programa utiliza el Método de Sistema Seguro para involucrar a residentes y defensores de la seguridad con la meta de desarrollar un plan de acción que mejore la seguridad peatonal y ciclista en sus comunidades y fortalecer la colaboración con oficiales locales y personal de agencias. Cal Walks y SafeTREC (el Equipo del proyecto) trabajaron con el Comité de planificación con el fin de desarrollar metas para el taller y enfocar el currículo en las necesidades y prioridades de seguridad de la comunidad.

La ciudad de Arvin solicitó un CPBST para: :

- Realizar una evaluación de caminar para los estudiantes cruzando la intersección del Bulevar Bear Mountain (Ruta Estatal 223) y Paseo Walnut.
- Realizar una evaluación de caminar en el Bulevar Bear Mountain para entender mejor las condiciones para todos los usuarios de la carretera e identificar áreas de preocupación.
- Evaluar las condiciones de la carretera para los estudiantes caminando hacia y desde la escuela e identificar áreas para mejorar para apoyar transporte de múltiples modalidades entre los estudiantes.
- Fortalecer la colaboración entre los residentes, los funcionarios de la ciudad y los funcionarios estatales para crear calles y caminos más seguros en la ciudad de Arvin.

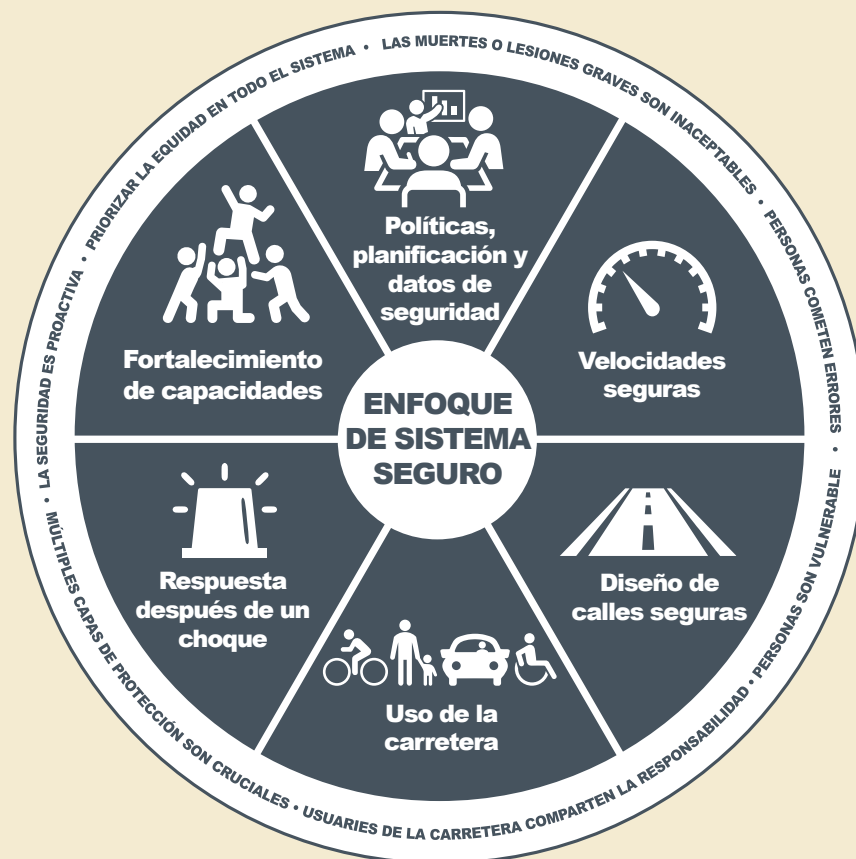
El taller de CPBST de Arvin convocó a la comunidad local el 13 de junio de 2023 en la Academia GROW en Arvin. Treinta miembros de la comunidad participaron en el taller, incluyendo la ciudad de Arvin, el Distrito Unificado de Escuelas Preparatorias de Arvin, la Academia GROW, la Fundación Dolores Huerta, Comunidades Aliadas Tomando Acción y representantes del Distrito 6 de Caltrans.

El siguiente informe resume los resultados del taller y proporciona recomendaciones a la comunidad y al Equipo del proyecto para una orientación continua en la implementación de proyectos y programas.

Enfoque de sistema seguro

El Equipo del Proyecto adaptó el marco del Sistema Seguro de la Administración Federal de Carreteras para hacerlos más impactantes para la participación de la comunidad de base. El enfoque del Sistema Seguro tiene como objetivo eliminar todas las lesiones fatales y graves. Enfatizamos la equidad como un componente central y reconocemos la necesidad crítica de fortalecer las asociaciones entre los profesionales del transporte y las comunidades a las que sirven para crear calles seguras para todos.

Para obtener más información sobre el enfoque de sistema seguro, consulte nuestro [resumen de políticas](#). Para obtener más información sobre las estrategias de Safe System, consulte nuestro [conjunto de herramientas](#).



Contexto

La ciudad de Arvin está ubicada en el condado de Kern, al sureste de Bakersfield. Según las [Clasificaciones de choques de la Oficina de Seguridad de Tráfico de California\(en Inglés\)](#), en 2020, Arvin ocupó el octavo lugar en cuanto a personas muertas o heridas en un choque entre 103 ciudades con un tamaño de población similar (con una clasificación de “uno” que indica la peor tasa de choques). En particular, Arvin ocupó el primer lugar entre 103 ciudades por la cantidad de víctimas muertas o heridas en choques y fuga y el noveno lugar entre las víctimas muertas o heridas de choques relacionados con la velocidad.

Según las estimaciones de Esri Community Analyst de 2022¹ del área del proyecto, que cubría Arvin a lo largo del Bulevar Bear Mountain y hacia el norte, aproximadamente una cuarta parte de los hogares (27 por ciento) estaban por debajo del umbral de pobreza, y el 20 por ciento de los hogares no tenía un vehículo personal. Una proporción similar de hogares, el 19 por ciento, tenía una o más personas con discapacidad. Aproximadamente el 30 por ciento de la población tenía menos de 18 años y aproximadamente el 10 por ciento tenía 65 años o más.

El patrón de viaje más grande, fuera de viajes a solas al trabajo, fue el uso compartido del automóvil, estimado en un 19 por ciento. Se estima que el uno por ciento de personas caminaba al trabajo y menos del uno por ciento tomaba el transporte público o iba en bicicleta al trabajo. El informe demográfico completo de los datos de Esri Community Analyst de 2022 se puede encontrar en el apéndice.

1 Estimaciones de 5 años de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense (ACS, por sus siglas en inglés) de la Oficina del Censo de E.E.U.U. 2018-2022, estimaciones de ESRI para 2022..

Políticas y planes locales

Proyecto de ley 617 (conocido como AB 617) estableció el [Programa de Reducción de Emisiones en la Comunidad \(CERP por sus siglas en inglés\)](#) para cuatro comunidades del Valle de San Joaquín, incluida la comunidad de Arvin/Lamont, para reducir la exposición a la contaminación del aire. Cada área de enfoque convoca un Comité Directivo Comunitario compuesto por residentes, organizaciones comunitarias y agencias locales para apoyar las actividades de AB 617. En 2023, el CERP designó \$12 millones de dólares para mejoras de carreteras, instalaciones de banquetas y carriles de bicicleta en las comunidades de Arvin/Lamont.

El [Plan de calles completas y rutas seguras a la escuela de Arvin](#), realizado en 2020, proporciona recomendaciones para el diseño y la seguridad de las carreteras. El Plan adopta un enfoque integrado al considerar diferentes modos de viaje, adaptándose a las diversas necesidades y habilidades de todos los usuarios de la carretera y promoviendo caminar y andar en bicicleta a la escuela. El Plan de calles completas y rutas seguras a la escuela de Arvin identifica al Bulevar Bear Mountain como un área de gran preocupación y sugiere varios mejoramientos de la carretera como una señal con cruces peatonales marcados en el Paseo Walnut, cruces peatonales de alta visibilidad a mitad de cuadra a lo largo del Bulevar Bear Mountain y aumentar iluminación al nivel peatonal.

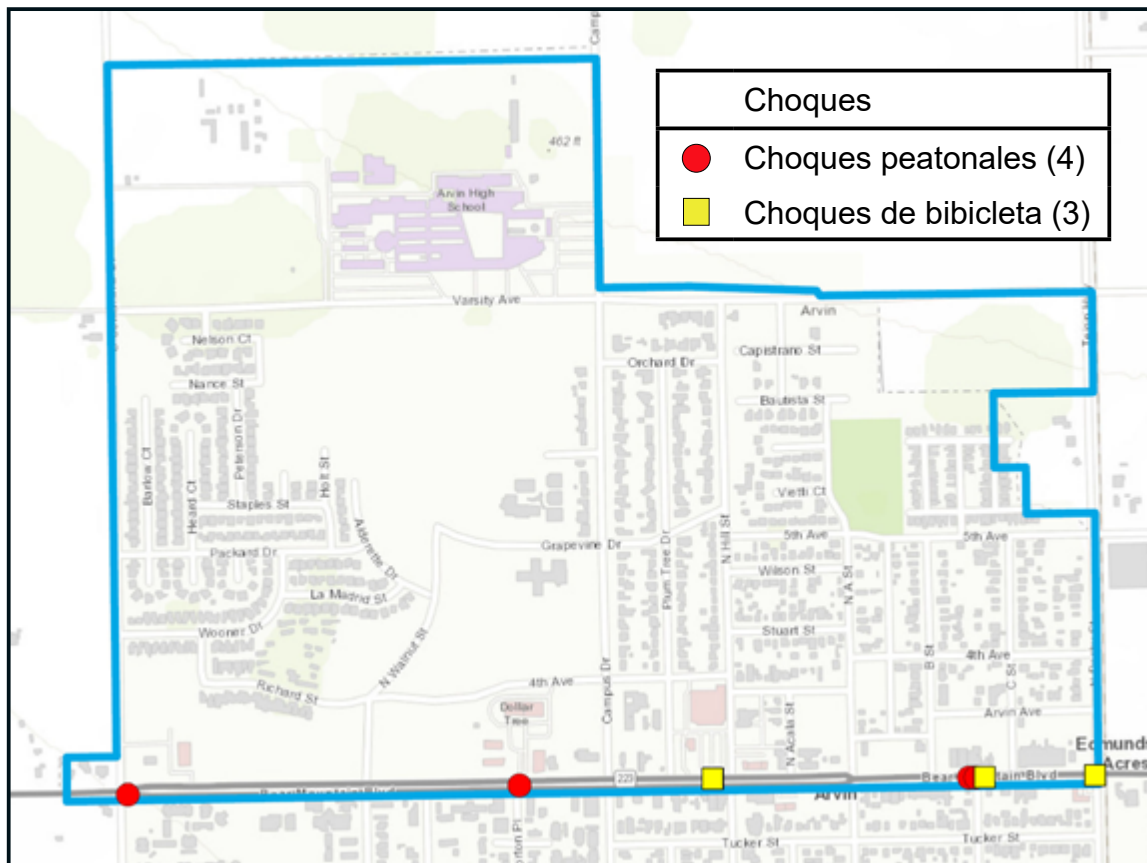
El [Plan General de la Ciudad de Arvin](#), adoptado en 2012, anima a caminar y andar en bicicleta a través de varios proyectos de infraestructura y medidas para calmar el tráfico, como islas de refugio para peatones, extensiones de banquetas y mini glorietas. El Plan General también promueve el “diseño orientado a los peatones” al planificar el desarrollo futuro, como un campus del Colegio Universitario Comunitario de Kern y unidades comerciales y de vivienda asequibles dentro del área actualmente construida de la ciudad para garantizar la accesibilidad para peatones y bicicletas.

Historial de choques peatonales y ciclistas

Los siguientes datos se basan en choques de peatones² y bicicletas los cuales son relatados por la policía y que han resultado en lesiones a peatones y ciclistas en el lado norte de Arvin. Los datos en esta sección provienen del Registro Integrado Estatal del Tráfico (SWITRS, por sus siglas en inglés) para los años 2017 a 2021. Los datos de choques para 2021 son provisionales a partir de marzo de 2023. En el apéndice se puede encontrar un relato completo de los datos de choques de peatones y bicicletas.

Límites geográficos del taller comunitario para Arvin

Los límites de este taller se extendían a lo largo del Bulevar Bear Mountain hacia el sur y los límites de la ciudad de Arvin hacia el oeste, norte y este. El Comité de planificación se enfocó en los estudiantes que cruzan Bulevar Bear Mountain hacia y desde las escuelas en el extremo norte de la ciudad.



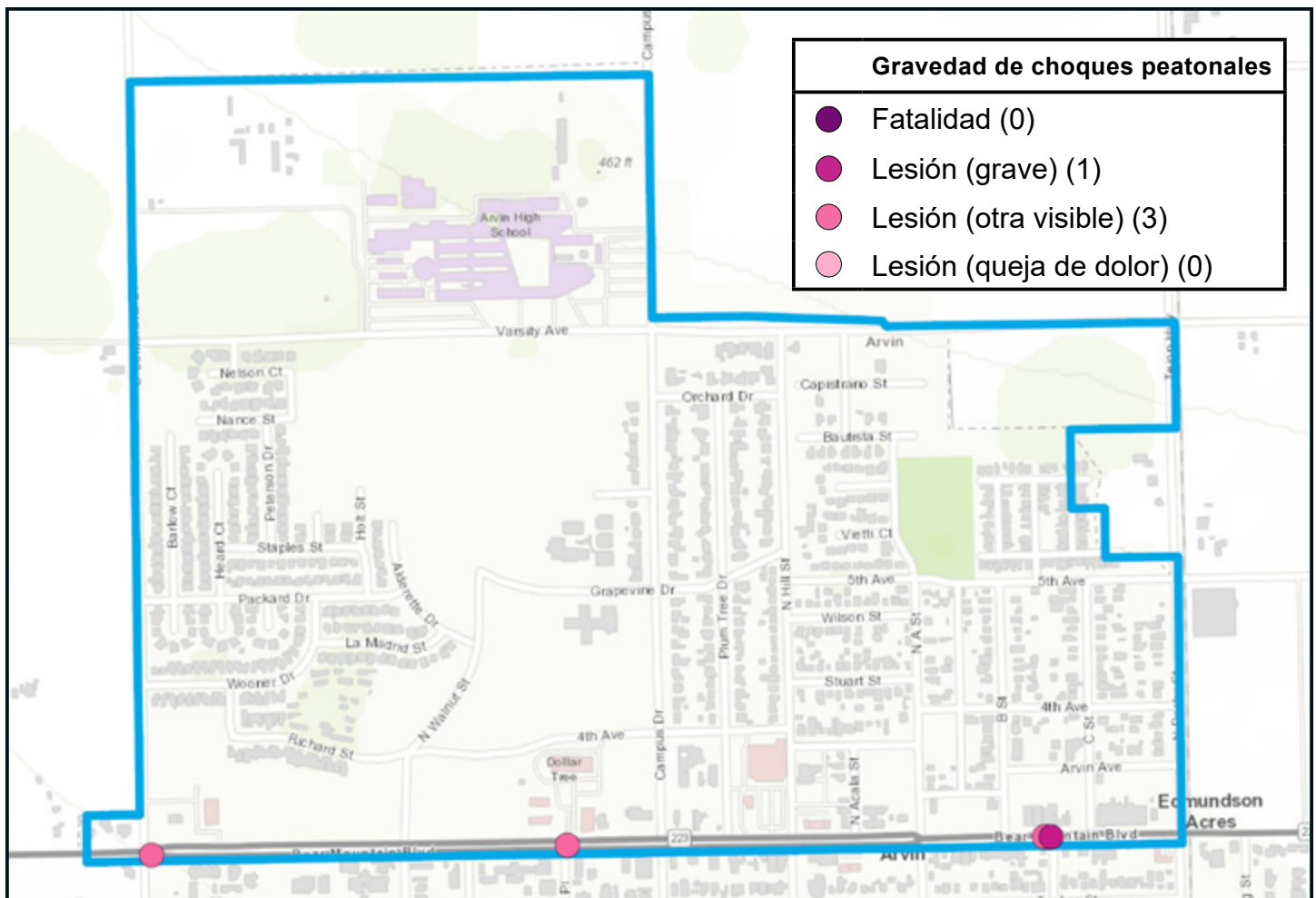
ARRIBA: El mapa muestra todos los choques dentro de los límites del taller en los que una persona resultó herida e involucró a una persona caminando o ciclista entre 2017 y 2021. Fuente de datos SWITRS 2017-2021. Los datos de 2021 son provisionales a marzo de 2023.

2 Un peatón se define como cualquier persona que viaja a pie o utiliza un medio de transporte personal no motorizado que no sea una bicicleta. Esto incluye patinetas, carriolas, sillas de ruedas y cualquier dispositivo eléctrico de asistencia para la movilidad..

Choques peatonales

Durante el período de 10 años entre 2012 y 2021, los choques involucrando peatones parecen haber disminuido después de 2016, con uno o cero choques de peatones en cada uno de los últimos cinco años. En los últimos cinco años de datos disponibles, de 2017 a 2021, hubo cuatro choques de peatones, incluido un choque con lesiones graves. Los cuatro choques de peatones ocurrieron en el Bulevar Bear Mountain, con un grupo de dos choques, incluido el choque con lesiones graves, en la intersección de la Avenida Stockton. Dos de los cuatro choques de peatones ocurrieron entre las 6pm y las 9pm, y los cuatro choques ocurrieron entre semana. El principal factor de choque para tres de estos cuatro choques de peatones fue un conductor que no cedió el derecho de paso a un peatón en un cruce de peatones marcado o no marcado.

Entre las cuatro víctimas de estos cuatro choques de peatones, no hubo muertes pero una lesión grave. La víctima más joven era una persona de sexo femenino de 17 a 20 años, y la víctima más mayor era una persona de sexo femenino de 65 años o más. Las otras dos víctimas eran persona de sexo masculino de 45 a 64 años.

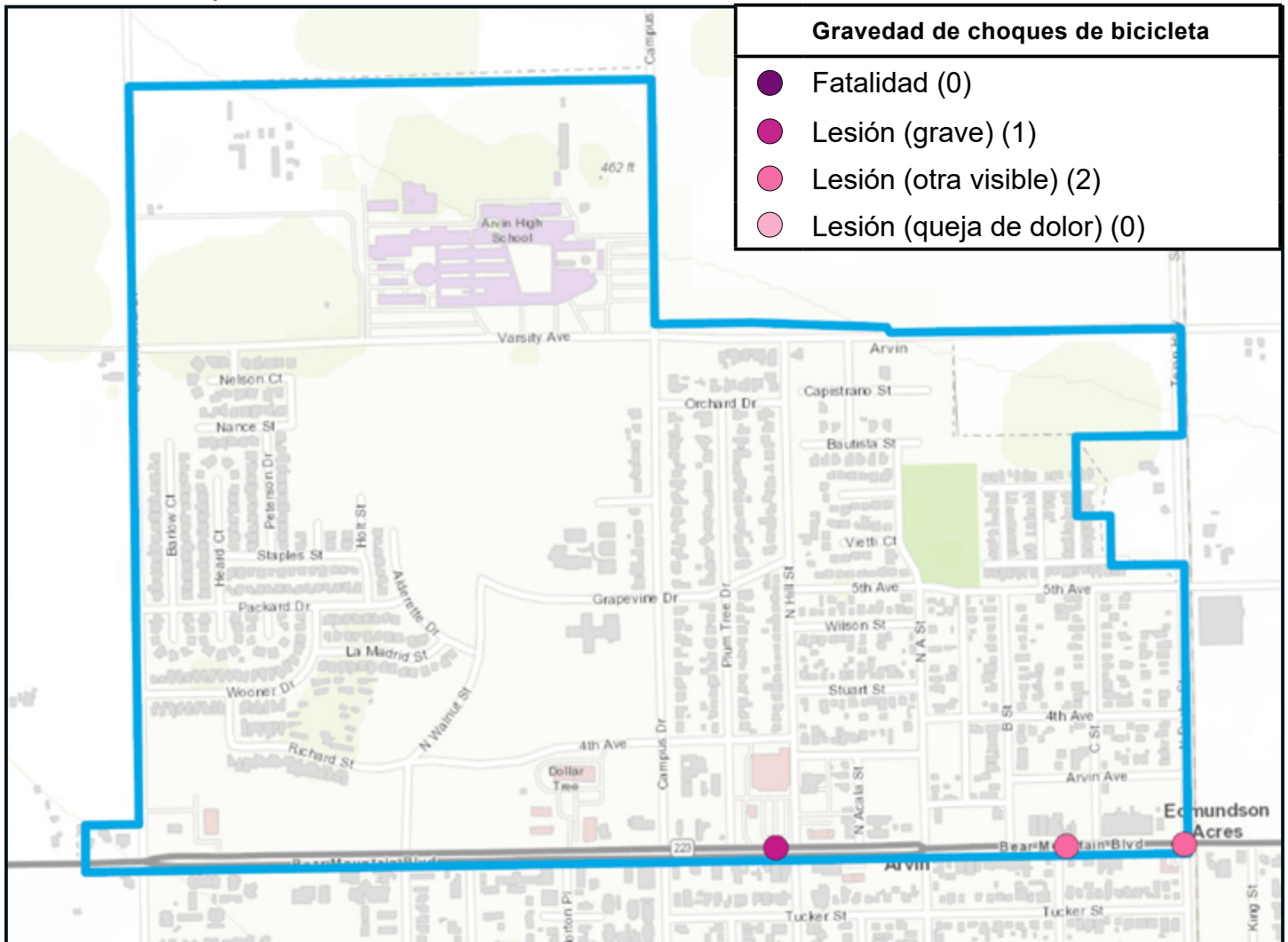


Gravedad de choques peatonales. Fuente de datos SWITRS 2017-2021. Los datos de 2021 son provisionales a marzo de 2023.

Choques de bicicletas

Durante el período de 10 años entre 2012 y 2021, los choques de bicicleta variaron entre cero y dos cada año sin una tendencia clara. En los últimos cinco años de datos disponibles, de 2017 a 2021, hubo tres choques de bicicleta en el área de enfoque. Los tres choques de bicicletas ocurrieron en el Bulevar Bear Mountain, incluyendo un choque con heridas graves justo al oeste de la intersección de la Calle Hill. Los tres choques ocurrieron durante el día, desde el mediodía hasta las 6pm, y entre semana. Hubo tres factores de choque principales diferentes para los tres choques, que incluyen no conducir en un solo carril, no detenerse en una señal de alto y abrir la puerta de un vehículo de manera que interfiere con el tráfico.

Entre las tres víctimas de estos tres choques de ciclistas, hubo una herida grave. Las otras dos víctimas sufrieron heridas leves. Había una víctima en edad escolar, entre 13 y 16 años, mientras que las otras dos víctimas tenían entre 35 y 44 años. Las tres víctimas eran personas de sexo masculino.



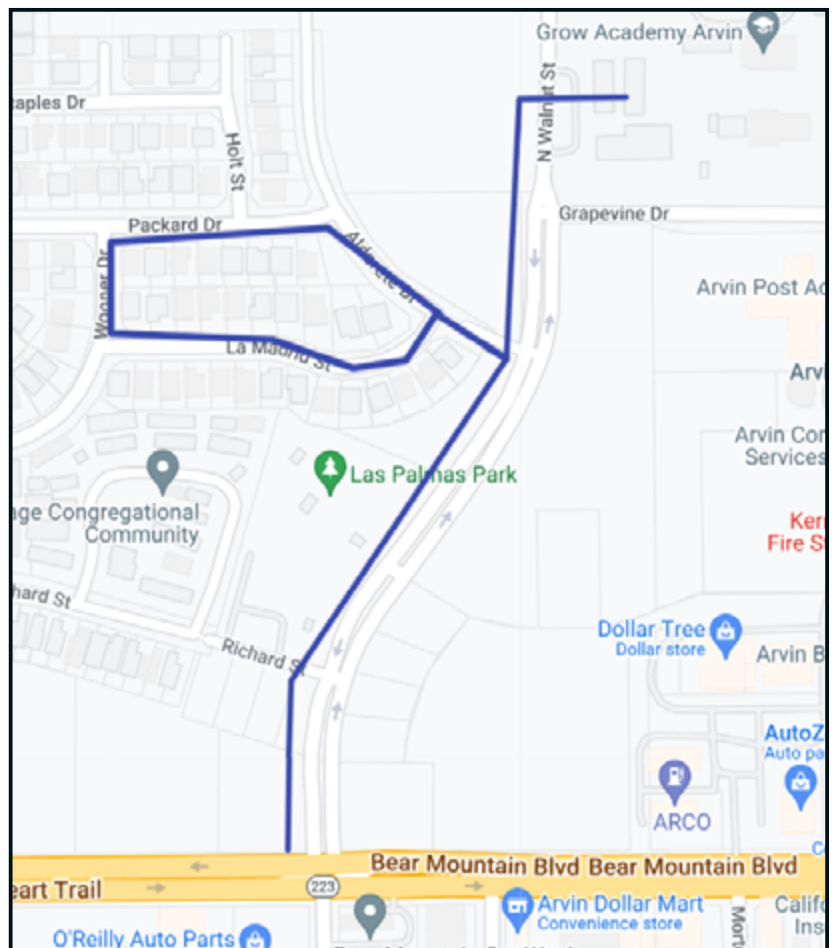
Gravedad de choques de bicicleta. Fuente de datos SWITRS 2017-2021. Los datos de 2021 son provisionales a marzo de 2023.

Evaluación de caminar y andar en bicicleta

Durante el taller, el Equipo del proyecto y los participantes realizaron evaluaciones de seguridad para caminar y andar en bicicleta a lo largo de dos rutas frecuentemente transitadas por los 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 de caminar y andar en bicicleta.

Ruta 1: Calle Walnut Norte/Bulevar Bear Mountain/Paseo Alderete

Esta ruta se enfocó en la Calle Walnut Norte, desde el Bulevar Bear Mountain hasta Paseo Alderete. Los estudiantes, guardianes y residentes caminan, andan en bicicleta, toman el transporte público y viajan a lo largo del Bulevar Bear Mountain para acceder a la Escuela Preparatoria Arvin y Academia GROW, que atiende a estudiantes de kínder de transición a octavo grado. Aunque sea una ruta popular, los residentes tienen importantes preocupaciones de seguridad para los estudiantes y miembros de la comunidad que cruzan el Bulevar Bear Mountain en la Calle Walnut. Esta ruta se priorizó para permitir a los miembros de la comunidad la oportunidad de identificar áreas para fortalecer la seguridad de los peatones y ciclistas para los estudiantes y evaluar las preocupaciones de seguridad para la comunidad de Arvin en general.



Evaluación de Caminata, Ruta Una

Fortalezas:

1. Calle Walnut Norte tiene carriles para bicicletas de Clase II (rayados o protegidos), cruces peatonales a mitad de cuadra, islas de refugio para peatones, rampas accesibles en las banquetas, iluminación a escala peatonal y árboles a lo largo de las banquetas. Al ingresar a la Calle Walnut Norte desde el Bulevar Bear Mountain, hay señalización de zona escolar y marcas que alertan a los conductores que están ingresando a una zona escolar donde hay peatones y ciclistas. Estos servicios de infraestructura para peatones y bicicletas hacen que la Calle Walnut Norte se sienta más segura para las personas caminando o andando en bicicleta.



ARRIBA: La Calle Walnut Norte tiene un carril de bicicletas con rayas y protegido y una isla de refugio peatonal.



ARRIBA: La Calle Walnut Norte tiene un carril de bicicletas con rayas y protegido y una isla de refugio peatonal.

2. La Calle Walnut Norte se encuentra actualmente en desarrollo y tiene la oportunidad de fortalecer aún más su infraestructura para peatones y bicicletas.
- a) La ciudad de Arvin ya ha identificado formas de mejorar la seguridad peatonal al extender la Calle 4 hacia el oeste hasta Calle Walnut Norte e instalar un camino de usos múltiples. Esto brindará una alternativa más segura para gente que camina o anda en bicicleta a la Escuela Preparatoria Arvin, la Academia GROW y la comunidad más grande de Arvin. La ciudad de Arvin también propone mejorar el paisajismo urbano local a lo largo de este proyecto agregando 200 árboles en el futuro.
 - b) La Escuela Preparatoria Arvin y la Academia GROW están ubicadas en el extremo norte de Arvin. Esto crea una oportunidad para expandir las redes para peatones y bicicletas en todo Arvin, ampliar su alcance en la zona escolar, y apoyar el desarrollo de relleno en zonas ya urbanizadas mediante la creación de los servicios necesarios para peatones y bicicletas cerca de la zona escolar.
 - c) El lote de Jewitt Square, ubicado a lo largo de la intersección de Calle Walnut Norte y Nectarine Court al sur de la Escuela Preparatoria Arvin, actualmente está designado como el sitio futuro de un campus de Kern Community College. La ciudad de Arvin ha identificado calles conectoras en expansión, como Paseo Alderete, con servicios para peatones y ciclistas, como banquetas más anchas, señales de alto, y carriles para bicicletas para adaptar al aumento en el volumen de peatones y ciclistas.



ARRIBA: Se planea un campus de Kern Community College para este lote directamente al otro lado de la calle de la Academia GROW y Escuela Preparatoria Arvin

Preocupaciones:

1. La intersección de Paseo Walnut y el Bulevar Bear Mountain no tiene un cruce de peatones señalizado o marcado, lo que obliga a los estudiantes, guardianes con niños, personas mayores y ciclistas a cruzar una carretera grande para acceder a la zona escolar. Esta carretera divide Paseo Walnut Norte y Calle Walnut Norte, y muchos estudiantes que asisten a la Escuela Preparatoria Arvin y Academia GROW deben cruzar esta carretera de varios carriles de alta velocidad todos los días. El Bulevar Bear Mountain también es transitado por camiones de carga y vehículos que viajan a través de Arvin diariamente. Esta intersección también carece de señalización de calles que identifique Calle Walnut Norte y señalización de zona escolar en el Bulevar Bear Mountain.
 - a) Los residentes sienten que no pueden ceder el paso a los estudiantes que cruzan aquí debido al riesgo de ser chocados por detrás por otros conductores.
 - b) Los participantes notaron que el carril de giro a la izquierda que va desde Bulevar Bear Mountain hacia el este hasta Calle Walnut Norte no está alineado con los carriles hacia el norte en la Calle Walnut Norte, lo que genera confusión para los conductores y crea un riesgo de tráfico en dirección contraria y choques frontales.
2. El tramo norte de la intersección de la Calle Walnut Norte y el Bulevar Bear Mountain tiene marcas estándar para cruces peatonales y rampas en las banquetas de estilo antiguo que dirigen a las personas hacia la intersección y no cumplen con las mejores prácticas actuales de accesibilidad. La intersección no tiene semáforos ni rótulos. Es posible que los conductores que viajan hacia el oeste por el Bulevar Bear Mountain a altas velocidades y giren hacia Calle Walnut Norte, no cedan el paso a los peatones que cruzan o se detengan sin invadir el cruce de peatones.
3. Aunque las palmeras ofrecen beneficios estéticos y de creación de espacios comunitarios, los árboles a lo largo de la Calle Walnut Norte también ocupan una gran parte de la banqueta. Por lo tanto, esto hace que las banquetas sean muy estrechas y puede limitar la comodidad de los grupos grandes que caminan por la banqueta y la capacidad de empujar carriolas o dispositivos de movilidad de manera segura.



ARRIBA: La intersección de Bulevar Bear Mountain y Calle Walnut Norte no está marcado y señalizado, lo que dificulta cruzar para miembros de la comunidad de Arvin.



ARRIBA: Aunque esta es una intersección muy frecuentada, este cruce peatonal carece de importantes características de infraestructura que mejore la visibilidad de peatones y ciclistas para los conductores.



ARRIBA: Las palmeras a lo largo de la Calle Walnut Norte y la construcción actual reducen significativamente la anchura de las banquetas, dificultan y obstruyen el caminar por las banquetas para los peatones y especialmente para las personas con movilidad limitada.

4. El cruce peatonal en dirección este en la intersección de la Calle Walnut Norte y Paseo Grapevine conecta a los estudiantes caminando o en bicicleta con la Academia GROW. Los guardias de cruce solo atienden esta intersección por las mañanas, por lo que los estudiantes están expuestos a un comportamiento de los conductores potencialmente peligroso durante el período de salida.
 - a) Los participantes notaron que la Calle Walnut Norte, al norte de Paseo Grapevine, actualmente es muy ancha, faltan marcas en los carriles y le faltan banquetas en el lado sur. Puede que la situación sea temporal debido a la construcción actual, sin embargo la falta de marcas puede contribuir aún más a la confusión durante la llegada y salida de la escuela.
5. Calle Walnut Norte está programado para recibir múltiples proyectos de desarrollo nuevos en los próximos años, y el primer desarrollo comenzará en junio de 2024. El lote grande al sur de la Academia GROW se desarrollará para incluir viviendas comerciales y asequibles. El lote vacante de Jewitt Square, al oeste de la Academia Grow, se convertirá en un campus de Kern Community College. Estos desarrollos pueden afectar y aumentar el tráfico de vehículos, peatones y bicicletas en la Calle Walnut Norte.



ARRIBA: Un cruce de peatones continental amarillo en el Paseo Grapevine usado con frecuencia por estudiantes de la Academia GROW y la Escuela Preparatoria Arvin.



ARRIBA: A Paseo Grapevine le faltan banquetas y marcas de carril.

6. El uso de la tierra de Arvin incluye la extracción de petróleo cerca de las escuelas. Hay pozos de petróleo privados ubicados junto a la intersección de Calle Walnut Norte y Nectarine Court directamente frente a la Academia GROW, la Escuela Preparatoria Arvin y el futuro campus de Kern Community College. Esto puede afectar negativamente la calidad del aire y del agua. En junio de 2023, California Geologic Energy Management (Manejo Geológico de Energía de California, [CALGEM](#) por sus siglas en inglés) descubrió que veintisiete sitios de perforación petrolera tenían fugas de metano descontroladas en las comunidades de Arvin y Lamont, incluidos tres pozos que están a solo 1,000 pies de distancia de la Escuela Preparatoria Arvin. El Parque La Palmas está ubicado a menos de 500 pies al sur de los pozos petroleros privados en la zona escolar. Los residentes y estudiantes que viven cerca y caminan, andan en bicicleta o se recrean en el parque también están expuestos al aire tóxico y peligroso, lo que hace que sus actividades de caminar o andar en bicicleta sean peligrosas para su salud en general.



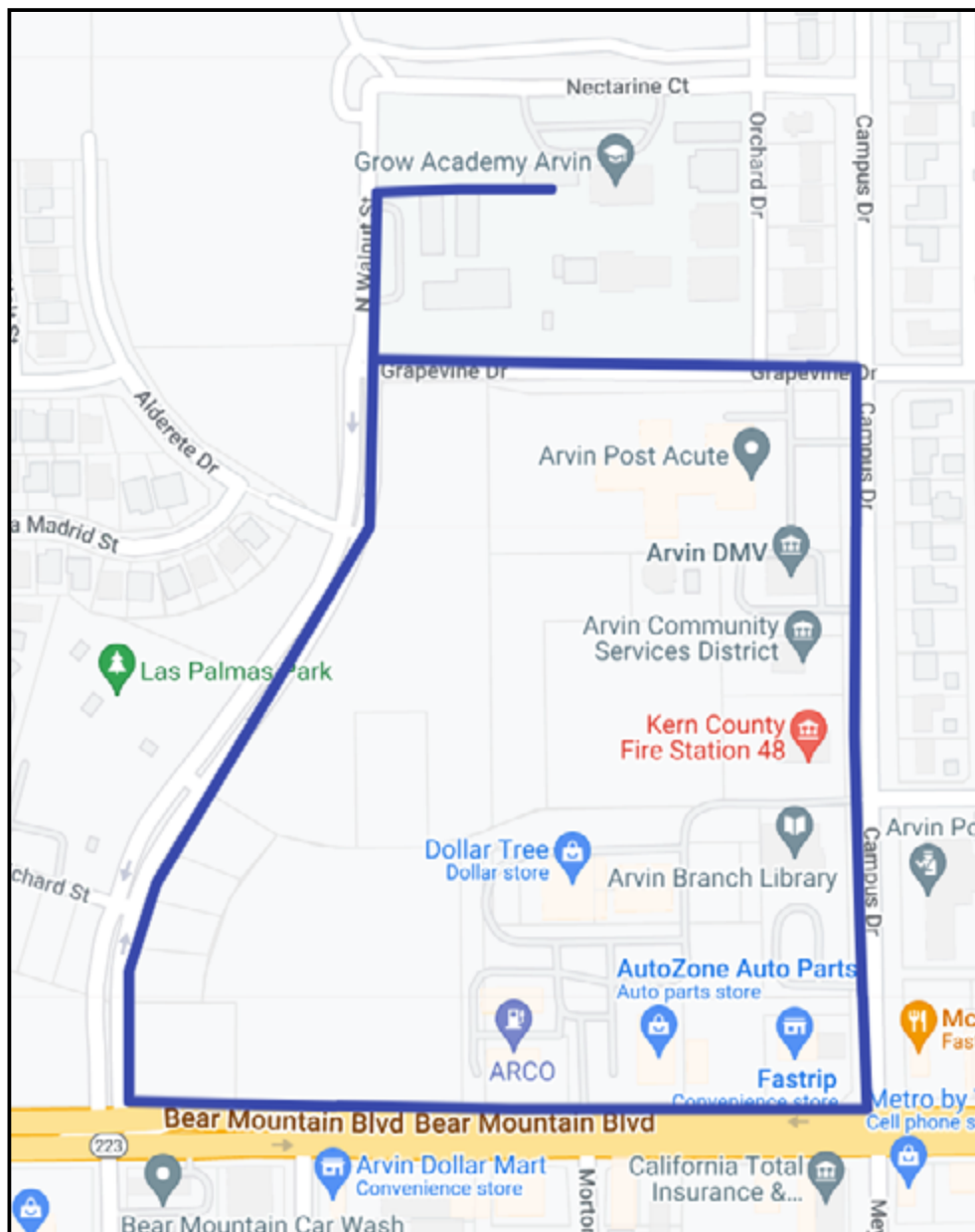
ARRIBA: Se propone desarrollar futuras unidades comerciales y viviendas asequibles en la intersección de Calle 4 y Paseo Walnut Norte.



ARRIBA: Pozo de petróleo privado cerca del futuro sitio del campus de Kern Community College.

Ruta 2: Paseo Campus/ Bulevar Bear Mountain/Calle Walnut Norte

Esta ruta se enfocó en el Paseo Campus y el Bulevar Bear Mountain. Paseo Campus es otra ruta para los estudiantes que caminan hacia y desde la Escuela Preparatoria Arvin y la Academia GROW. Paseo Campus tiene una gran cantidad de destinos, que incluyen un hogar de ancianos, una biblioteca y una estación de bomberos. La intersección de Paseo Campus y Bulevar Bear Mountain tiene una ubicación central, mientras que el corredor del Bulevar Bear Mountain en su conjunto sirve tanto al tráfico local como a viajes largos.



Evaluación de Caminata, Ruta Dos

Fortalezas:

1. Aunque el taller se centró en los estudiantes que caminan hacia la Academia GROW o la Escuela Preparatoria Arvin, también hay una biblioteca, varias oficinas gubernamentales y un hogar de ancianos al que acceden los miembros de la comunidad a lo largo de Paseo Campus. El Supermercado Vallarta, que los residentes describen como un destino muy popular para caminar, está a una cuadra al este
2. También hay muchos destinos para caminar en el Bulevar Bear Mountain, cerca de la intersección de Paseo Campus. Gran parte del Bulevar Bear Mountain tiene banquetas anchas y árboles que dan sombra. Con suerte, el trabajo en curso en las jardineras dará como resultado una experiencia de caminar aún más accesible y agradable.
3. Caminar es agradable en el Paseo Campus con banquetas bien mantenidas y abundantes árboles de sombra, especialmente cerca de la biblioteca.

Preocupaciones:

1. Los conductores se estacionan en el lado norte de Nectarine Court cerca de la Academia GROW, lo que bloquea la visibilidad de los estudiantes que cruzan la calle, especialmente durante los períodos de salida de la mañana. En la intersección de Nectarine Court y Paseo Campus, no hay cruces peatonales marcados, lo que puede impedir a los estudiantes de caminar a la escuela en esta área.
2. La velocidad es una preocupación a lo largo de Paseo Campus, lo que representa un peligro para los estudiantes que caminan hacia la Academia GROW o Escuela Preparatoria Arvin. Los residentes relataron que los conductores no ceden el paso a los estudiantes que cruzan Paseo Campus. Las marcas del cruce de peatones están descoloridas en la intersección de Paseo Grapevine y Paseo Campus, y hay banquetas discontinuas a lo largo de Paseo Grapevine. Hay un hogar de ancianos en esta intersección, por lo que los desafíos para caminar en esta área pueden afectar tanto a los adultos mayores como a los estudiantes.



IZQUIERDA El departamento de bomberos es una de varias oficinas de servicio público en el Paseo Campus.



ARRIBA Los árboles viejos son visibles en esta vista mirando hacia el oeste a lo largo del Bulevar Bear Mountain desde Paseo Campus.



ARRIBA: Vista de la biblioteca en Paseo Campus y algunos de sus árboles de sombra.

3. Más al sur en Paseo Campus, no hay cruces peatonales marcados en la intersección de Calle 4 y Paseo Campus. A esta intersección también le faltan rampas accesibles en las banquetas, que requieren advertencias detectables como cúpulas truncadas. Parece que falta una señal de alto en la Calle 4 en dirección este al oeste de Paseo Campus. Actualmente, el tráfico está descontrolado en tres direcciones, lo que aumenta el riesgo de choques.
4. La intersección de Bulevar Bear Mountain y Paseo Campus es peligrosa para los peatones, incluidos los estudiantes que cruzan hacia y desde la escuela. El personal del programa fue testigo de un choque de peatones que involucró a un estudiante durante la visita al sitio. Los volúmenes de tráfico son altos y existen numerosas entradas a los negocios, lo que genera muchos conflictos potenciales. Los residentes informaron que los conductores no ceden el paso a los peatones en los cruces peatonales de esta intersección. Solo hay tres cruces peatonales marcados, que los participantes creen que pueden deberse a un antiguo patrón de tráfico cuando se desarrolló la intersección por primera vez.
5. A lo largo del Bulevar Bear Mountain, la velocidad de los conductores es una preocupación. Los participantes creían que los conductores generalmente exceden los límites de velocidad de 45 MPH. El tráfico de camiones es significativo a lo largo del Bulevar Bear Mountain, y los residentes notan que el tráfico de camiones es aún mayor en ciertas épocas del año, según las temporadas de cultivo.
6. Las distancias entre los cruces peatonales son muy largas en esta sección del Bulevar Bear Mountain al oeste de Paseo Campus; es aproximadamente un media milla hasta la próxima cruce peatonal en el Paseo Comanche. Algunas de las banquetas a lo largo del Bulevar Bear Mountain necesitan reparación, y se espera que la sombra proporcionada por los árboles se restablezca una vez que se reemplacen los árboles a lo largo del Bulevar Bear Mountain.
7. Las distancias entre los cruces de peatones son muy largas en esta sección de Bulevar Bear Mountain al oeste de Paseo Campus; Hay aproximadamente media milla hasta el siguiente cruce peatonal marcado en Paseo Comanche. Algunas de las aceras a lo largo de Bulevar Bear Mountain necesitan reparación y se espera que la sombra proporcionada por los árboles se restablezca una vez que se reemplacen los árboles a lo largo de Bulevar Bear Mountain.



ARRIBA: Les estudiantes intentan cruzar Paseo Campus en la intersección con Nectarine Court, a pesar de la falta de cruces peatonales marcados.



ARRIBA: Los cruces peatonales de alta visibilidad en Paseo Grapevine y Paseo Campus están casi completamente descoloridos.



ARRIBA: El lado oeste de la intersección de Calle 4 y Paseo Campus carece de un cruce de peatones marcado, cúpulas truncadas en la rampa de la banqueta y una señal de alto. La acumulación de escombros en la rampa de la banqueta también podría convertirse en un problema de drenaje.



ARRIBA: El cruce de peatones que cruza el lado este de la intersección del Bulevar Bear Mountain y Paseo Campus, muy cerca de donde ocurrió el choque de peatones durante la visita al sitio.

Historias de la Vía Pública

Durante el taller, algunos participantes compartieron sus experiencias de seguridad de tráfico a través de la herramienta Historias de la Vía Pública. Sus experiencias, y las de otras personas que han usado la herramienta, están mapeadas y se [pueden ver en línea](#). Algunas de las experiencias que compartieron los participantes respaldan las observaciones y preocupaciones mencionadas en las rutas elegidas para las evaluaciones de caminar y andar en bicicleta durante el taller.

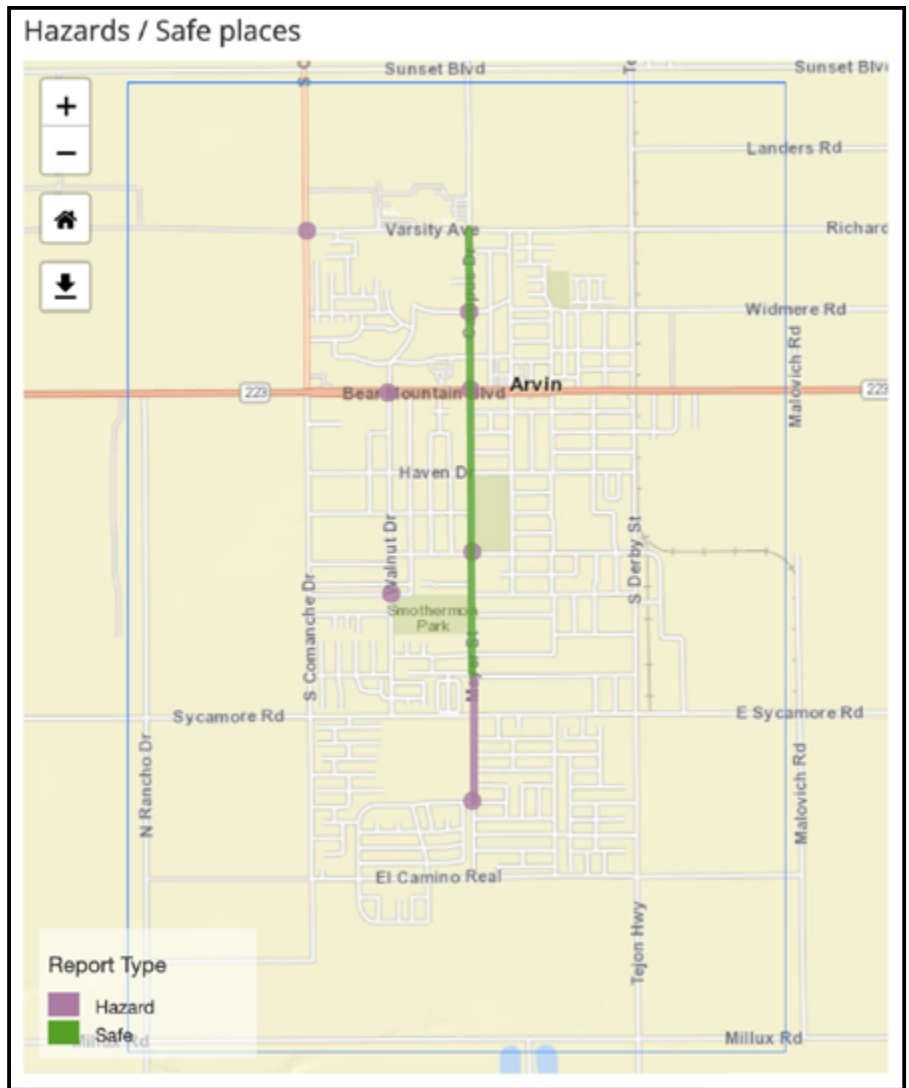
- Un participante compartió que la intersección del Bulevar Bear Mountain y Paseo Walnut se siente insegura debido a la mala iluminación y las velocidades peligrosas. Notaron que hay muchos estudiantes cruzando y ningún cruce de peatones [marcado].
- La intersección del Bulevar Bear Mountain y Paseo Campus también se indicó como insegura para peatones cruzando. Un participante compartió que debería haber un cruce de peatones atravesando el Bulevar Bear Mountain en el lado oeste de la intersección ya que muchos estudiantes intentan cruzar allí.
- Se observó que la intersección de Paseo Campus y Paseo Grapevine no



ARRIBA Un adulto mayor que usa un bastón cruza el Bulevar Bear Mountain en la Calle Walnut Norte.

es segura para los peatones debido a la mala iluminación, la calle ancha y los conductores que no ceden el paso a los peatones.

- El corredor de Paseo Campus y Calle Meyer al norte de la Avenida Schipper fue señalado como un lugar seguro para caminar y conducir por otro participante, quien señaló que las banquetas se sienten seguras porque hay suficiente espacio para caminar.
- Un participante compartió que la intersección de la Avenida Varsity y Paseo Comanche Norte se siente insegura debido a las velocidades peligrosas. Señalaron que el tráfico en el área se vuelve caótico, especialmente cuando llueve, y sugirieron un semáforo para mejorar la seguridad de los conductores y peatones.

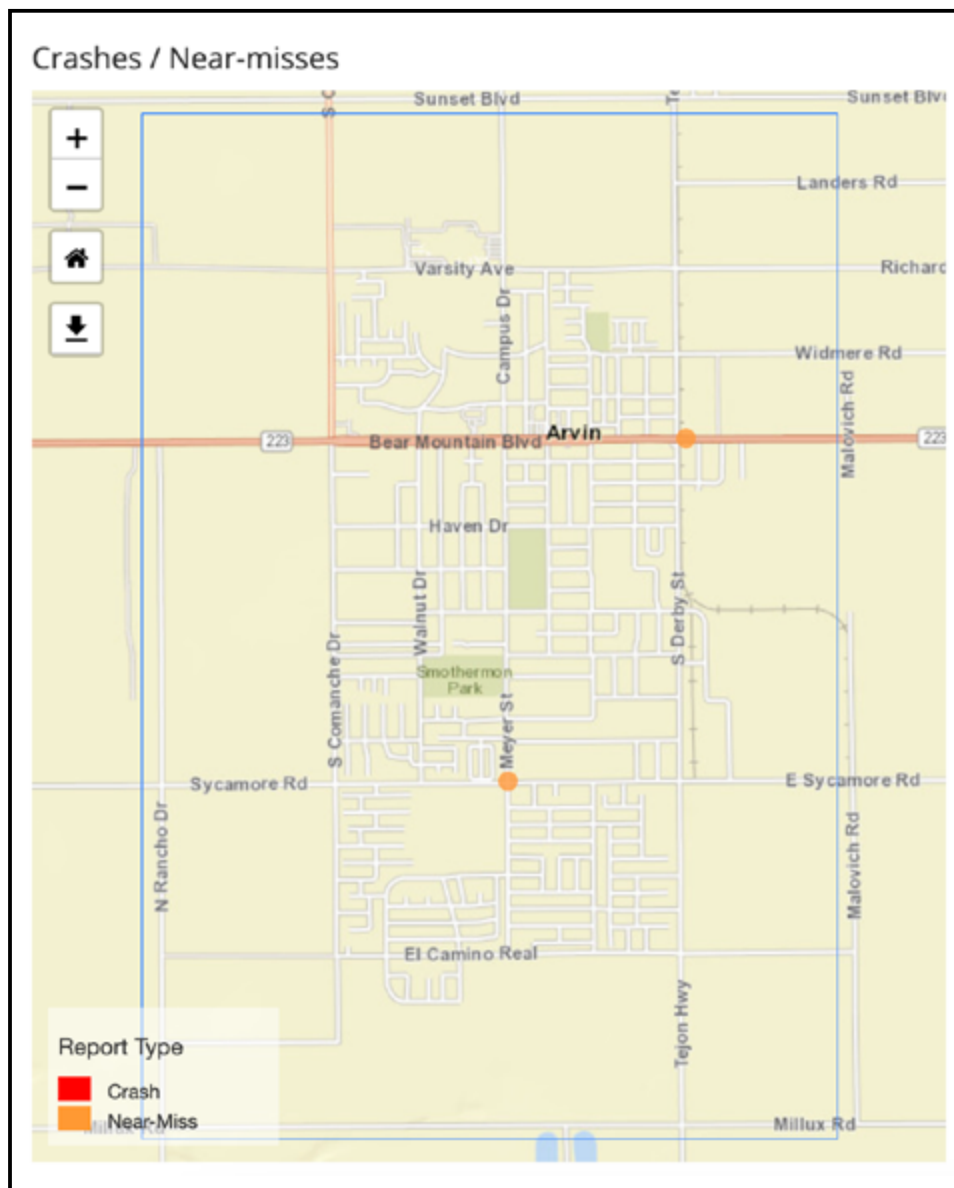


Street Story, Mapa Una

Otros participantes compartieron experiencias que ocurrieron en Arvin al sur del Bulevar Bear Mountain afuera del área de enfoque del taller.

- Un participante informó que casi fue atropellado mientras caminaba en la intersección de Camino Sycamore y la Calle Meyer. Compartieron que estaban cruzando alrededor de las 4 pm cuando tuvieron que correr para evitar que un conductor distraído los atropellara. Este participante sugirió que se necesita un semáforo activado por peatones, junto con luces y letreros que alerten a los conductores de que se están acercando a una señal de alto.
- Un participante informó que la intersección de Camino Felecita y Calle Meyer se siente insegura para los peatones debido a la falta de banquetas y la falta de cruces peatonales marcados.

- La Calle Meyer desde la Avenida Schipper hacia el sur hasta Camino Felecita fue reportada como insegura debido a banquetas angostas o faltantes. Este participante notó que los estudiantes caminan a la escuela en esta área ya que no hay un autobús escolar que puedan tomar. También señalaron que hay nuevas construcciones a lo largo de este corredor y, con suerte, habrá mejores banquetas en el futuro.
- Se observó que la intersección de la Calle Franklin y la Calle Meyer no era segura para los peatones debido al tamaño de las calles. El participante dijo que debe haber una señal de algún tipo para alertar a los conductores cuando una persona caminando está cruzando.
- En la intersección de la Calle Bush y Paseo Walnut, un participante sintió que el área no era segura para los conductores debido a la falta de señales o señales de alto.



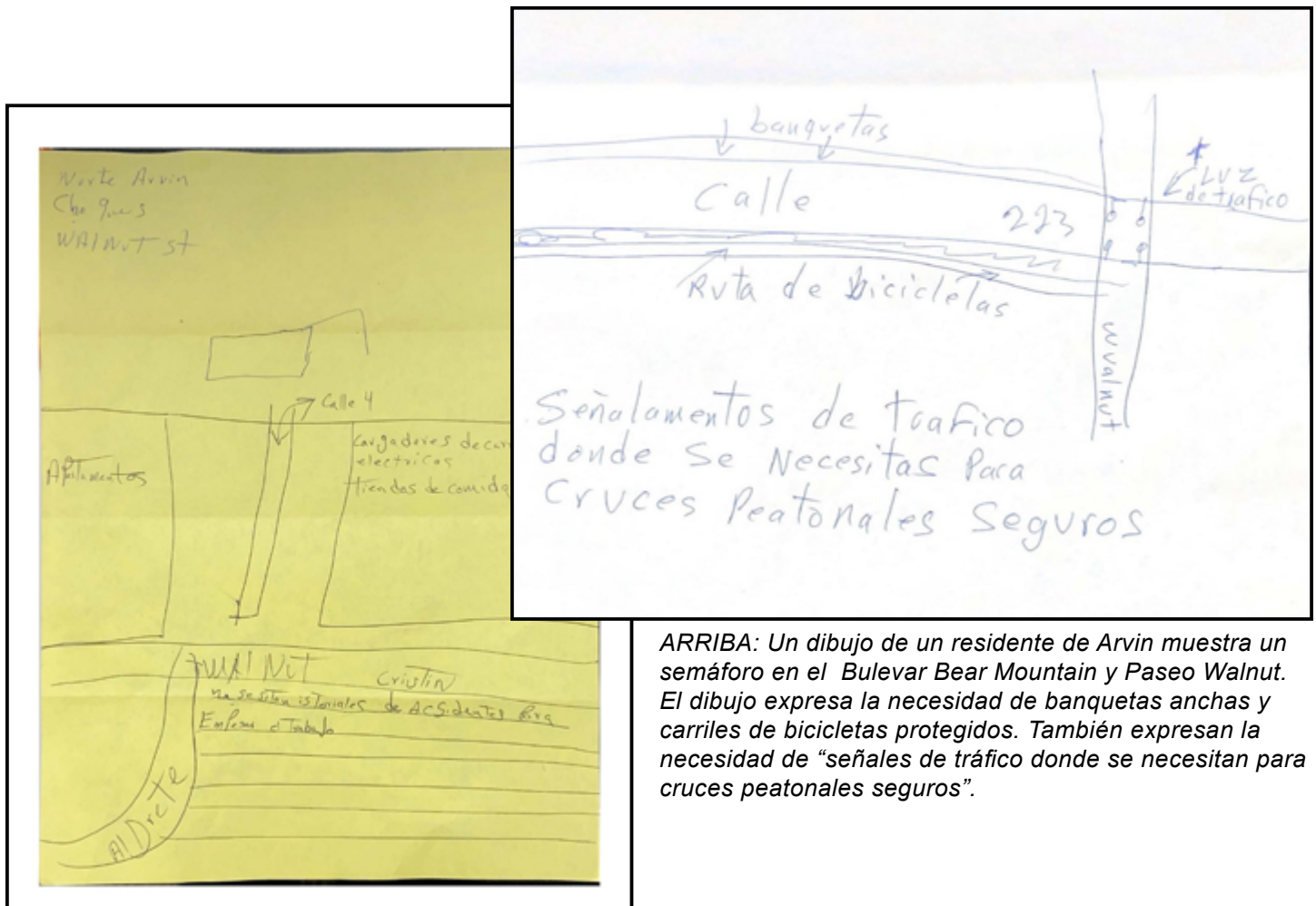
Historias de la Vía Pública, Mapa Dos

Recomendaciones

Las recomendaciones de este informe se basan en las preocupaciones observadas sobre la seguridad de los peatones y ciclistas, las estrategias del Sistema Seguro y las prioridades de los participantes del taller. Los plazos sugeridos y los recursos necesarios para la implementación se estiman en base a las mejores prácticas generales de seguridad para peatones y ciclistas y es posible que la comunidad deba personalizarlos aún más.

Ejercicio de imaginar

Se pidió a los participantes del taller que imaginaran cómo se ve, se siente y suena una comunidad de Arvin saludable, segura y acogedora. Los participantes generaron las siguientes visiones e ideas para desarrollar las siguientes recomendaciones comunitarias.



ARRIBA: Un dibujo de un residente de Arvin muestra un semáforo en el Bulevar Bear Mountain y Paseo Walnut. El dibujo expresa la necesidad de banquetas anchas y carriles de bicicletas protegidos. También expresan la necesidad de “señales de tráfico donde se necesitan para cruces peatonales seguros”.

ARRIBA: La imagen demuestra una representación visual de un participante y como entienden que la Calle Walnut Norte se mirara ya que las mejoras propuestas son implementadas.

Recomendaciones de la comunidad

Los participantes ofrecieron las siguientes recomendaciones programáticas y de infraestructura para crear un entorno más seguro para caminar y andar en bicicleta. Las prioridades generales incluían:

Abordar la seguridad de peatones y ciclistas:

- Muchas intersecciones a lo largo del Paseo Campus son cruces peatonales sin marcar o tienen marcas de cruce de peatones muy descoloridas. Los residentes sugirieron que los cruces peatonales de alta visibilidad se pinten o se pinten de nuevo en estas intersecciones.
- Los participantes pidieron que la ciudad instale letreros con los nombres de las calles donde faltan, incluyendo la intersección del Bulevar Bear Mountain y Calle Walnut Norte. La ciudad de Arvin también debe reemplazar la señal de alto que falta en la intersección de Calle 4 y Paseo Campus. Finalmente, la ciudad debe instalar letreros que anuncien a los conductores la proximidad de la escuela y los estudiantes que cruzan en Paseo Campus, al este de la Academia GROW y a lo largo del Bulevar Bear Mountain.
- En la intersección de Paseo Campus y Paseo Grapevine, los participantes sugirieron varias mejoras para los estudiantes y los adultos mayores, incluidas las extensiones de la banqueta, las islas de refugio para peatones y las medianas con árboles. Los participantes también sugirieron que se podría usar un aviso rectangular de luces rápidas destellantes (RRFB por sus siglas en inglés) para ayudar a aumentar la conciencia de los conductores sobre los peatones que cruzan Paseo Campus.
- En la intersección de Paseo Campus y el Bulevar Bear Mountain, los participantes sugirieron varias mejoras para aumentar la seguridad de los peatones que cruzan, incluida la prohibición de voltear a la derecha en rojo y ajustar el tiempo de los semáforos para incluir un [intervalo para adelantar peatones](#) (también llamado ventaja para peatones). Los participantes también sugirieron la instalación de mejoramientos como islas de refugio para peatones o un cruce de peatones mezclado (una fase del semáforo dedicada a los peatones donde todos los vehículos deben detenerse y los peatones pueden cruzar en cualquier dirección).
- Los participantes tuvieron muchas ideas para mejorar el cruce de peatones en la intersección del Bulevar Bear Mountain y Paseo Walnut. Entre las ideas que se hablaron en el taller estaba un puente peatonal o un túnel que cruza el Bulevar Bear Mountain. Otra idea mencionada fue instalar un cruce peatonal marcado con una baliza HAWK (también llamada Faro Híbrido de Peatón), que es una señal en un cruce peatonal marcado que detiene los vehículos cuando la activa

un peatón).

- Al corredor del Bulevar Bear Mountain le faltan elementos claves para que caminar y rodar se sienta más cómodo y seguro, como árboles que brindan la sombra adecuada y banquetas más anchas para acomodar suficiente espacio entre los vehículos en el Bulevar Bear Mountain y les peatones.
- Caltrans y la ciudad de Arvin deben trabajar juntos para instalar carriles para bicicletas protegidos a lo largo del Bulevar Bear Mountain y mejorar la conectividad para bicicletas a lo largo de este corredor.

Abordar la seguridad vehicular:

- Con nuevos desarrollos en el horizonte en el corredor de la Calle Walnut Norte, se espera un aumento en el tráfico de vehículos. Los participantes mencionaron el exceso de velocidad de los conductores en la Calle Walnut Norte y recomendaron instalar túmulos de velocidad para reducir el exceso de velocidad a lo largo del corredor.
- Junto con la pintura de alta visibilidad y los cruces peatonales, los participantes recomiendan instalar un aviso rectangular de luces rápidas destellantes donde los estudiantes cruzan en la Calle Walnut Norte y en el Bulevar Bear Mountain.
- Los participantes relataron una gran preocupación sobre los camiones de carga de alta velocidad que viajan en el Bulevar Bear Mountain como una ruta alternativa para camiones para reducir el tiempo de viaje. Algunos notaron que viajan a velocidades peligrosas, mientras que también contribuyen a las ya severas condiciones de contaminación del aire en Arvin. Los participantes recomendaron implementar una política que prohíba que los camiones de carga viajen por el Bulevar Bear Mountain.
- El Comité de planificación debe explorar cómo traer a Arvin el [programa educativo de manejo para adolescentes Start Smart de la Patrulla de Carreteras de California](#).
- La ciudad de Arvin debería trabajar con Caltrans para explorar oportunidades para reducir el límite de velocidad en el Bulevar Bear Mountain dentro de Arvin, considerando el historial de choques en este corredor y el tráfico peatonal local.

- Les residentes notaron que el Departamento de Policía de Arvin no tiene una unidad dedicada al tráfico. La Ciudad y el Departamento de Policía deberían explorar el establecimiento de una unidad de tráfico.
- Les participantes notaron que los guardias de cruce podrían ayudar a los estudiantes a cruzar el Bulevar Bear Mountain de manera más segura. La Escuela Preparatoria Arvin ya tiene un programa de guardias de cruce, y este programa se debería mantener. Además, el distrito escolar debe continuar evaluando por dónde cruzan los estudiantes y contratar más guardias o mover guardias según sea necesario, ya que sus rutas para caminar pueden cambiar a medida que continúa la construcción en el área.

Intersección señalizado en el Bulevar Bear Mountain y Paseo Walnut

Metas del proyecto:

1. Crear una intersección segura que proporciona acceso de Paseo Walnut a la Calle Walnut Norte.
2. Priorizar la seguridad de ciclistas y peatones con cruces peatonales marcados y señalizados.
3. Incrementar opciones para múltiples modalidades de transporte para los miembros de la comunidad de Arvin.

La comunidad de Arvin expresó la necesidad de un cruce de peatones señalizado en la intersección del Bulevar Bear Mountain y Paseo Walnut. Los estudiantes, guardianes y residentes de la comunidad de todas las edades y habilidades cruzan en esta intersección sin marcar para acceder al lado norte del Bulevar Bear Mountain e ingresar a la zona escolar. Durante años, la comunidad ha experimentado casi choques, conductores que viajan a altas velocidades muy por encima del límite de velocidad publicado de 30 MPH (hacia el este) y 45 MPH (hacia el oeste), y choques de peatones y bicicletas en esta intersección y a lo largo de todo el corredor de Bulevar Bear Mountain.

Posible estrategias de Sistema seguro para usar:

Lámpara de cruce peatonal híbrida (HAWK, por sus siglas en inglés), Marcas y letreros de carreteras de alta visibilidad, Programa de concientización de velocidades del vecindario, Zona de límite de velocidad reducida, Ajuste de dimensiones de la carretera, Tímulo de velocidad, Proyecto de demostración temporal, Semáforo

Debido a que el Bulevar Bear Mountain es operado y mantenido por el Departamento de Transporte de California (conocido como Caltrans), deben participar para implementar cualquier mejora de infraestructura en esta carretera. La ciudad de Arvin y los miembros de la comunidad también expresaron su deseo de trabajar junto con Caltrans para brindar un contexto y conocimientos comunitarios específicos para implementar mejoras de seguridad claves. Específicamente, los grupos comunitarios como el Comité Directivo AB 617, la Fundación Dolores Huerta, la Escuela Preparatoria Arvin y la Academia GROW deben participar para ayudar a brindar información a lo largo del proyecto.

Este proyecto requiere cambios en la infraestructura física, como ajustes a las dimensiones de las carreteras y la instalación de nuevos servicios. Sin embargo,

Continúa en la próxima página

Intersección señalizado en el Bulevar Bear Mountain y Paseo Walnut, continuado

los mejoramientos a la conectividad para bicicletas y la visibilidad de los cruces peatonales se pueden implementar tan simplemente como volver a pintar los cruces peatonales existentes. Algunas partes de este proyecto, como las mejoras de pintura, se pueden instalar en el plazo de un año. Los proyectos de infraestructura a más largo plazo pueden tardar más de dos años en completarse.

Pasos de acción:

- 1) Recopilación de datos:
 - a) Para adquirir fondos para mejoramientos de infraestructura, la intersección del Bulevar Bear Mountain y Paseo Walnut requiere una recopilación de datos exhaustivos que refleje las experiencias de viaje diarias de la comunidad de Arvin. Durante nuestro taller de CPBST, los participantes relataron la necesidad de capturar datos cualitativos de estudiantes, guardianes y miembros de la comunidad que viajan y cruzan el Bulevar Bear Mountain usando Historias de la Vía Pública para incluir datos de choques, casi choques o peligros que pueden faltar en los datos actuales. Los participantes también hablaron sobre la necesidad de un esfuerzo coordinado entre las escuelas locales, los guardianes y los estudiantes para garantizar una recopilación de datos completo.
- 2) [Conteo de peatones](#):
 - a) Durante la evaluación de caminar, los participantes observaron a muchos residentes de la comunidad cruzando el Bulevar Bear Mountain. Caltrans identificó la necesidad de un conteo de peatones para ayudar a respaldar la recopilación de datos y documentar aún más la actividad de peatones y ciclistas en esta intersección. El Equipo del proyecto también sugirió que se combinaran un esfuerzo de recopilación de datos y un conteo de peatones para maximizar la recopilación de datos y fortalecer aún más la colaboración entre los socios.

Intersección señalizado en el Bulevar Bear Mountain y Paseo Walnut, continuado

- 3) Adquisición de fondos:
 - a) Distrito 6 de Caltrans debería investigar y postular a fuentes de financiamiento estatales y federales para apoyar mejoramientos de infraestructura a la Ruta Estatal 223.
 - b) Las [Páginas de información sobre seguridad en el transporte activo de California](#) (CATSIP, por sus siglas en inglés) proporcionan una lista de posibles fuentes de financiamiento para varias agencias a nivel regional, estatal y federal. Las posibles fuentes de financiación incluyen
 - i. Programa de subvenciones [Acceso del vecindario y equidad](#) (NAE por sus siglas en inglés)
 - ii. Programa [Piloto Reconectando comunidades](#) (RCP por sus siglas en inglés)
- 4) [Demostración temporal](#):
 - a) En un estudio de tráfico anterior de esta intersección, Caltrans sugirió una glorieta para reducir la velocidad del tráfico y ceder el paso a peatones y ciclistas. Los participantes no estuvieron de acuerdo con esta sugerencia y expresaron su deseo de realizar una demostración temporal para evaluar la implementación de una parada señalizada en su lugar. Un proyecto de demostración temporal requeriría la colaboración entre la ciudad de Arvin, el Distrito 6 de Caltrans y los residentes de la comunidad. Este proyecto podría ayudar a profundizar la comprensión de cómo se usa la intersección, ampliar la participación de la comunidad y crear la oportunidad de recibir comentarios en tiempo real antes de comprometerse con un cambio permanente.

Diseño nuevo de la intersección “T” de Bulevar Bear Mountain y Calle Walnut Norte

Metas del proyecto:

1. Mejorar la seguridad de los peatones y ciclistas en la intersección del Bulevar Bear Mountain y la Calle Walnut Norte, enfatizando la seguridad de las personas que cruzan la carretera estatal.
2. Construir una intersección que se adapte mejor al aumento previsto en el tráfico de vehículos, peatones y bicicletas en la Calle Walnut Norte.

Para satisfacer el deseo de la comunidad de un cruce de peatones señalizado en la intersección del Bulevar Bear Mountain y Calle Walnut Norte, y a la vez pensar en el tráfico futuro que Calle Walnut Norte probablemente verá a medida que continúa el desarrollo y la construcción en el área, la ciudad de Arvin debería trabajar con Caltrans para evaluar la intersección y explorar convertirla en una intersección “T” con semáforos en tres direcciones y cerrar Paseo Walnut en el lado sur de la intersección

El Bulevar Bear Mountain es una carretera estatal y, como tal, Caltrans es la agencia responsable de la construcción y el mantenimiento. La ciudad de Arvin es responsable de las calles de la ciudad, incluidas Calle Walnut Norte y el Paseo Walnut, y también es la líder en la solicitud de subvenciones que financiarán el proyecto. Los residentes de Arvin tienen un papel importante al proporcionar información y expresar preferencias que informarán las solicitudes de planificación y subvención. El Comité de planificación puede apoyar este proyecto al continuar involucrando a los miembros de la comunidad y conectando con las partes interesadas de la agencia.

La participación de la comunidad ya está en progreso, incluso en el taller CPBST, y debe continuar de manera continua. El cronograma para los próximos pasos depende del mejoramiento una vez que esté determinado por la participación de la comunidad y de la disponibilidad de fondos de la subvención. Aun así, se necesitarán más de

Posible estrategias de Sistema seguro para usar:

Calles completas, Extensión de la banqueta, una Rampa de banqueta, Mejoras de visibilidad, Marcas y letreros de carreteras de alta visibilidad, Intervalo para adelantar peatones (Intervalo de ventaja para peatones), Isla de seguridad para peatones (Isla de refugio para peatones), Intersección protegida, Proyecto de construcción rápida, Ajustes de dimensiones de la carretera, Proyecto de demostración temporal, Visión Cero

Diseño nuevo de la intersección “T” de Bulevar Bear Mountain y Calle Walnut Norte, continuado

dos años para solicitar las subvenciones, recibir aprobación, recibir los fondos de la subvención y construir la intersección mejorada.

Pasos de acción:

- 1) Participación de la comunidad
 - a) Caltrans y la ciudad de Arvin hablarán con los residentes de Arvin sobre sus necesidades y preocupaciones con respecto a la intersección del Bulevar Bear Mountain y Calle Walnut Norte. Esto también le dará al personal de Caltrans la oportunidad de aprender sobre el área y el nuevo desarrollo que se está llevando a cabo.
- 2) Estudio de viabilidad
 - b) Este estudio analizará las diversas opciones para la intersección y determinará cuál es la preferida. El apoyo de la comunidad es un elemento importante de la viabilidad, y el estudio debe incluir reuniones con la comunidad para recopilar esta información. El concepto de intersección en T debe ser una de las ideas consideradas por este estudio.
 - c) Este paso requiere su propia financiación, y la Ciudad deberá utilizar subvenciones o identificar otra fuente de financiación para ello.
- 3) Identificar costo
 - a) Desarrollar un plan de diseño para la intersección a partir del estudio de viabilidad. Este plan requerirá uno o más proyectos con estimación de costos.
- 4) Obtener fondos
 - a) Con un extenso registro de aportes de la comunidad, un plan viable y un costo proyectado, la ciudad ahora podría solicitar subvenciones para financiar la construcción.

Diseño nuevo de la intersección “T” de Bulevar Bear Mountain y Calle Walnut Norte, continuado

- b) Los participantes del taller mencionaron un varias fuentes de financiamiento:
 - i. [Subvenciones de Active Transportation Program \(ATP por sus siglas en inglés\)](#)
 - ii. [Subvenciones de Clean California](#)
 - iii. [Programa de Operación y protección de carretera estatal \(SHOPP por sus siglas en inglés\)](#)
 - iv. [Subvenciones de Planificación de transporte sostenible](#)
 - c) La Mesa directiva del aire de California (CARB por sus siglas en inglés) está financiando mejoras en Arvin a través del Programa de Reducción de Emisiones en la Comunidad. La ciudad debe trabajar con CARB para determinar qué papel pueden desempeñar en este proyecto.
- 5) Caltrans implementa cambios de diseño
- a) Una vez que se obtenga el financiamiento de la subvención, la ciudad trabajará con Caltrans para programar el trabajo y asignar los fondos necesarios.

Recomendaciones del Equipo del proyecto

El Equipo del proyecto recomienda lo siguiente para consideración de las partes interesadas locales.

Mejoras para peatones a lo largo del Bulevar Bear Mountain

Aunque este taller se enfocó en el lado oeste del Bulevar Bear Mountain en Arvin, el Equipo del proyecto tuvo la oportunidad de caminar a lo largo del Bulevar Bear Mountain durante la visita al sitio. Al este de Calle A, hay un área del centro con tiendas que cuenta con algunas mejoras en la accesibilidad para peatones, que incluyen iluminación a escala peatonal, islas de refugio para peatones y cruces peatonales decorativos. Caltrans y la Ciudad deberían considerar extender estas mejoras hacia el oeste desde la intersección de la Calle A en los cruces del corredor del Bulevar Bear Mountain para extender el área del “centro”, idealmente hasta la Calle Walnut Norte o más allá, y mejorar la experiencia de los peatones que caminan por la calle o cruzan el Bulevar Bear Mountain. Cuando se combina con otros mejoramientos de seguridad en el Bulevar Bear Mountain, esto puede ayudar a mejorar la conciencia de los conductores sobre las personas caminando y alentarlos a reducir la velocidad.

Mejoras en cruces peatonales en intersecciones claves

Hay varios destinos a lo largo del Bulevar Bear Mountain a los que las personas conducen, caminan, andan en bicicleta o ruedan. Aún así, hay muchos cruces a mitad de cuadra e intersecciones que carecen de cruces peatonales marcados de alta visibilidad y otras señales que alertan a los conductores sobre la presencia de personas caminando, incluidas los Avisos rectangulares de luces rápidas destellantes o una Faro Híbrido de Peatón (HAWK). El Equipo del proyecto recomienda que el Comité de planificación trabaje con la ciudad de Arvin, los representantes del Distrito 6 de Caltrans y los residentes para identificar qué intersecciones claves son elegibles para marcas de cruce peatonal artísticas o de alta visibilidad. Los participantes del taller ya han identificado los siguientes cruces peatonales para mejorar: Bulevar Bear Mountain a lo largo de la Calle Stockton (que conduce directamente a la Escuela Secundaria Haven Drive) y la intersección de 4 vías en la Calle A Norte y el Bulevar Bear Mountain y Calle A Sur. Las dos intersecciones también se beneficiarían de extensiones de banquetas y rampas de banquetas bidireccionales y accesibles. Los participantes también estaban interesados en la instalación de Avisos rectangulares de luces rápidas destellantes en cruces peatonales claves sin semáforos para alertar a los conductores que los peatones están cruzando.

Ajustes de dimensiones de la carretera en el Paseo Campus

Al caminar por el Paseo Campus, los participantes del taller expresaron su sorpresa por lo ancho que era. Aunque se reconoce que hay usuarios de la carretera, como el Departamento de Bomberos, que requieren un cierto tamaño, el Equipo del proyecto recomienda que la Ciudad explore formas de reconfigurar el Paseo Campus (consulte [este ejemplo en la Guía de diseño de calles urbanas de NACTO](#)). En conjunto con la recomendación de la comunidad anterior que menciona las extensiones banquetas y las medianas con islas de refugio y árboles de seguridad para peatones, la Ciudad también debería considerar eliminar uno de los carriles de circulación en cualquier dirección y reemplazarlo con un carril central para voltear. Esta configuración mantendría el espacio abierto para que maniobren los camiones de bomberos y eliminaría algunos comportamientos de adelantamiento y exceso de velocidad causados por la presencia de un segundo carril de circulación. La ciudad también debería considerar cambiar los carriles para bicicletas actuales por carriles amortiguados o carriles para bicicletas protegidos porque los ciclistas actualmente se ven obligados a viajar en la zona de la puerta de los carros estacionados a lo largo de la calle.

Implementando una Comisión de Transporte Activo

El Equipo del proyecto recomienda que la ciudad de Arvin establezca una Comisión de Transporte Activo para invitar aún más los comentarios y la participación de la comunidad dentro de la misión más amplia de desarrollar un Plan de Transporte Activo de Arvin. Esta Comisión podría aprovechar el impulso generado por el taller CPBST y la participación comunitaria en el Comité Directivo AB 617. La implementación de un Plan y una Comisión de Transporte Activo puede respaldar el Plan de Calles Completas de la Ciudad de Arvin y sus objetivos al garantizar un espacio para un grupo diverso de miembros de la comunidad de Arvin para seguir:

1. Asesorando al personal y al Concejo Municipal sobre la implementación, los criterios y la prioridad de las políticas y proyectos relacionados con peatones y ciclistas;
2. Animando una participación e involucramiento público más amplio en proyectos para caminar y andar en bicicleta y en la implementación de programas y otros temas de transporte activo;
3. Revisando y hablando sobre los problemas actuales de caminar y andar en bicicleta y asesorar al personal y al consejo sobre cómo solucionar los problemas; y
4. Proponiendo y desarrollando el Plan de Transporte Activo y eventos comunitarios dentro de la ciudad de Arvin.

Recursos:

- Consulte el [Kit de herramientas de planificación de transporte activo](#) para comunidades pequeñas y medianas 2022 para obtener una guía completa sobre cómo desarrollar un plan de transporte activo
- La Ciudad de Arvin puede solicitar fondos para el [Programa de Transporte Activo \(ATP\) de Caltrans](#) o la [Subvención de Planificación de Transporte Sostenible](#) para crear el Plan.
- Consulte el [Comité de Transporte Activo de la Ciudad de Costa Mesa](#) para obtener más orientación sobre la implementación de un Comité de Transporte Activo.

Appendix

- Presentación de datos de visitas al sitio de CPBST
- Analista de la comunidad de Esri

El Historial de Choques que Involucraron a Peatones y Ciclistas en la vecindad de **North Arvin**

Visita al sitio del programa CPBST – March 31, 2023

Garrett Fortin, fortinga@berkeley.edu

1

¿Qué es un choque de peatones?



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

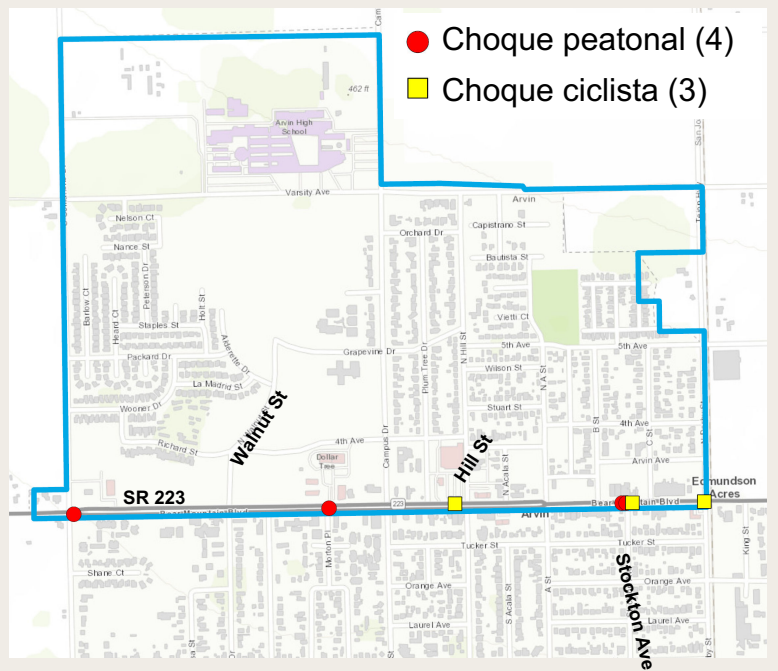
¿Qué es un choque de bicicleta?



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

3

Choques revision en North Arvin, 2017-2021

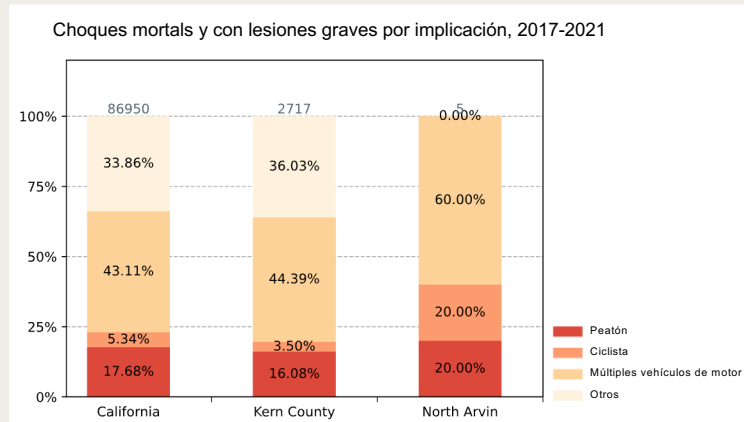


Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2017 al 2021. Los datos de 2020 y 2021 son provisionales a marzo de 2023.

4

¿Cómo se compara North Arvin con otras áreas?

Choques mortales y con lesiones graves por implicación 2017-2021



- Dos de los cinco choques mortales o con lesiones graves en North Arvin involucraron a peatones o ciclistas.
- Esta es una alta proporción de choques de peatones y bicicletas entre los choques mortales y con lesiones graves, en relación con el condado de Kern y el estado.

Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2017 al 2021. Los datos de 2020 y 2021 son provisionales a marzo de 2023.

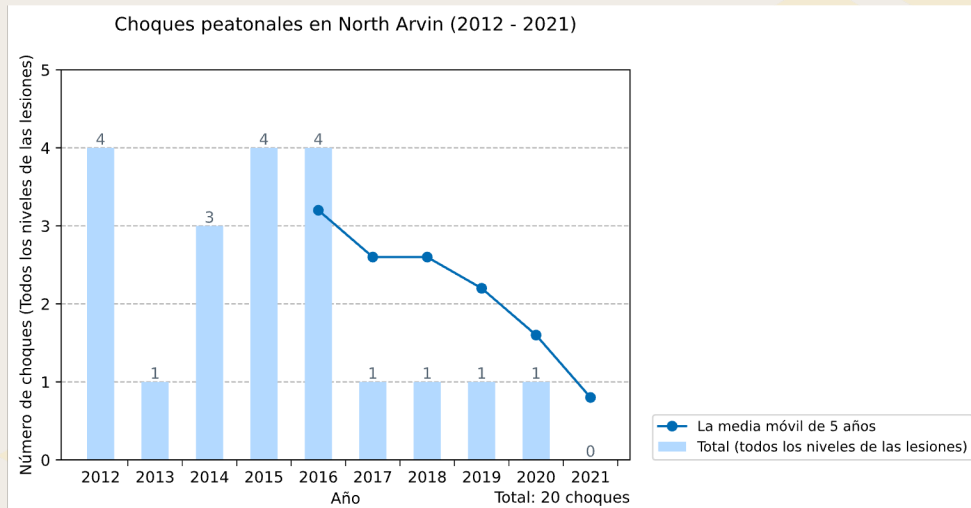
5



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2017 al 2021. Los datos de 2020 y 2021 son provisionales a marzo de 2023.

6

Choques de peatones 2012-2021



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2017 al 2021. Los datos de 2020 y 2021 son provisionales a marzo de 2023.

7

Choques de peatones 2017-2021 por tiempo de día y día de semana

Choques peatonales por tiempo de día y día de semana en North Arvin

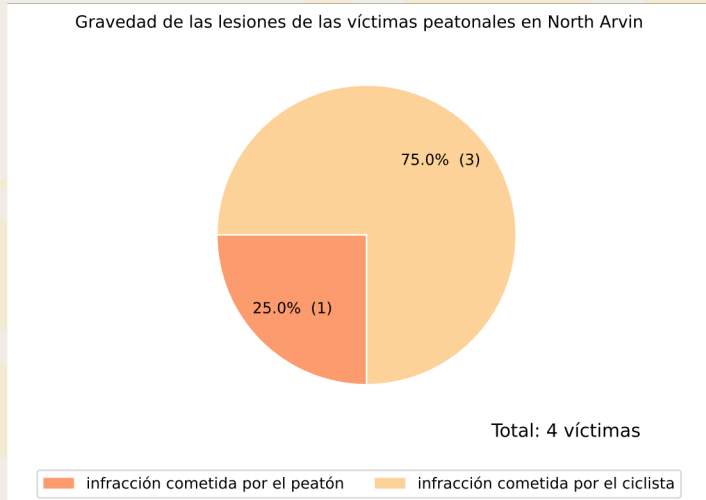
	lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	Total
09:00PM-11:59PM	0	0	0	0	0	0	0	0
06:00PM-08:59PM	1	1	0	0	0	0	0	2
03:00PM-05:59PM	0	1	0	0	0	0	0	1
Noon-02:59PM	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00AM-11:59AM	0	0	0	0	0	0	0	0
06:00AM-08:59AM	0	0	1	0	0	0	0	1
03:00AM-05:59AM	0	0	0	0	0	0	0	0
Midnight-02:59AM	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	1	2	1	0	0	0	0	4

Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2017 al 2021. Los datos de 2020 y 2021 son provisionales a marzo de 2023.

Choques de peatones 2017-2021 por gravedad de las lesiones a las víctimas

Cuatro víctimas resultaron heridas en cuatro choques de peatones.

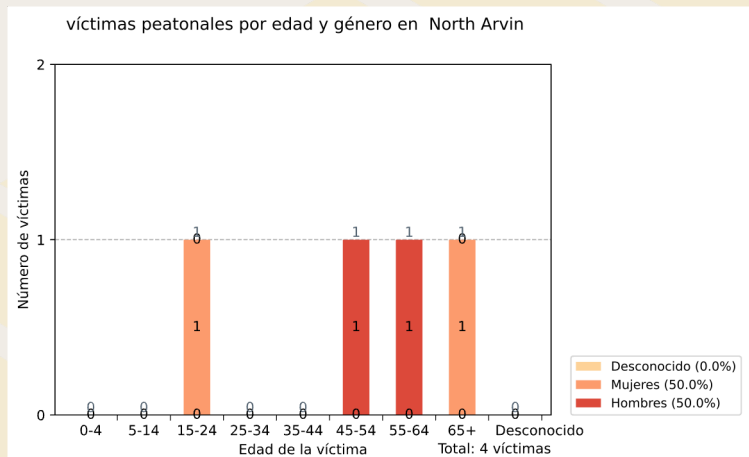
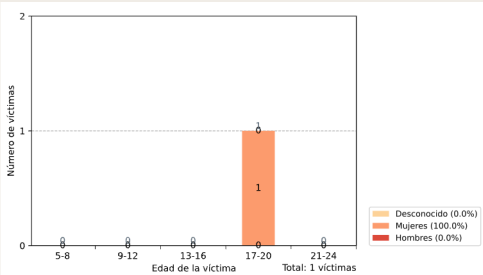
Una de esas víctimas sufrió una presunta lesión grave.



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2017 al 2021. Los datos de 2020 y 2021 son provisionales a marzo de 2023.

Choques de peatones 2017-2021 Por edad y sexo de la víctima

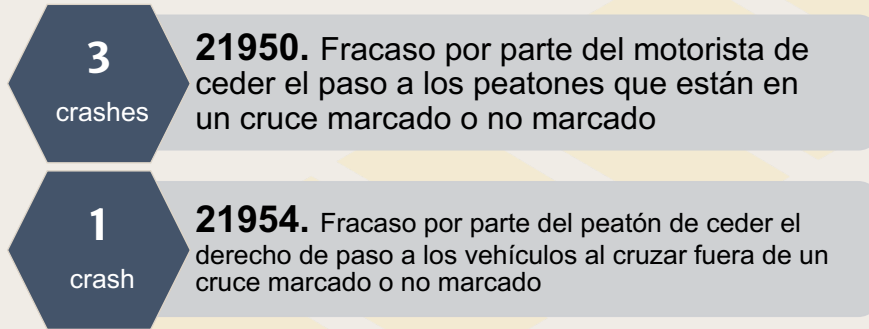
Una de las víctimas tenía 65 años o más.



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2017 al 2021. Los datos de 2020 y 2021 son provisionales a marzo de 2023.

Choques de peatones 2017-2021

Las infracciones más citadas en los choques con heridos



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2017 al 2021. Los datos de 2020 y 2021 son provisionales a marzo de 2023.

Choques de ciclistas 2017-2021

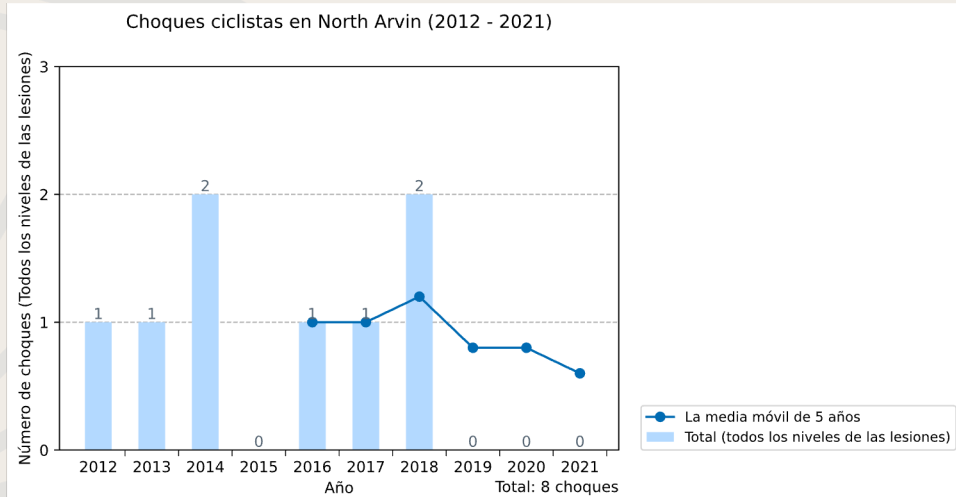
Todos los choques ocurrieron en la SR 223.

Hubo un choque con heridos graves, justo al oeste de la intersección de Hill St.



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2017 al 2021. Los datos de 2020 y 2021 son provisionales a marzo de 2023.

Choques de ciclistas 2012-2021



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2017 al 2021. Los datos de 2020 y 2021 son provisionales a marzo de 2023.

13

Choques de ciclistas 2017-2021 por tiempo de día y día de semana

Choques ciclistas por tiempo de día y día de semana en North Arvin

	lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	Total
09:00PM-11:59PM	0	0	0	0	0	0	0	0
06:00PM-08:59PM	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00PM-05:59PM	0	0	0	1	0	0	0	1
Noon-02:59PM	0	1	0	0	1	0	0	2
09:00AM-11:59AM	0	0	0	0	0	0	0	0
06:00AM-08:59AM	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00AM-05:59AM	0	0	0	0	0	0	0	0
Midnight-02:59AM	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	0	1	0	1	1	0	0	3

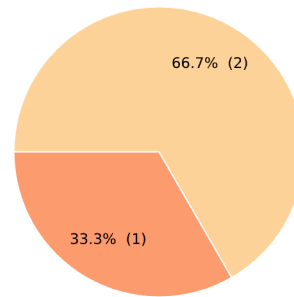
Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2017 al 2021. Los datos de 2020 y 2021 son provisionales a marzo de 2023.

Choques de ciclistas 2017-2021 por gravedad de las lesiones a las víctimas

Hubo tres víctimas heridas de estos tres choques.

Una de esas víctimas sufrió una presunta lesión grave.

Gravedad de las lesiones de las víctimas ciclistas en North Arvin



Total: 3 víctimas

infracción cometida por el peatón infracción cometida por el ciclista

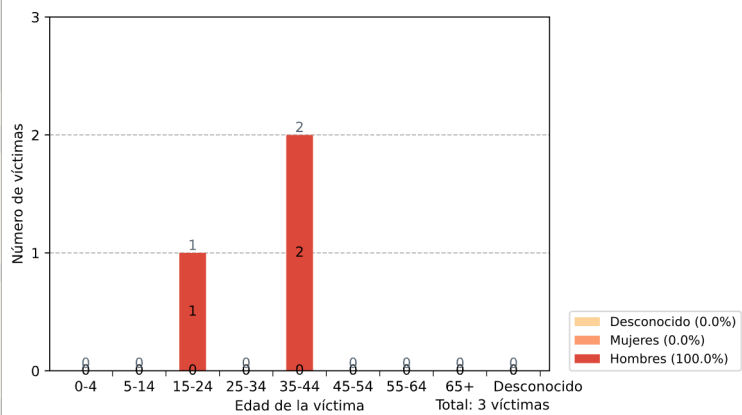
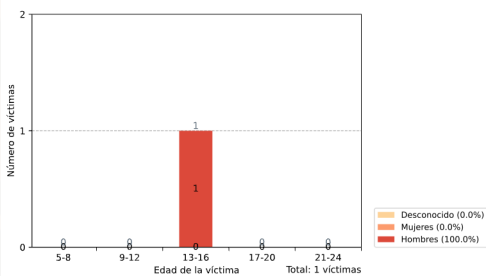
Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2017 al 2021. Los datos de 2020 y 2021 son provisionales a marzo de 2023.

Choques de ciclistas 2017-2021 Por edad y sexo de la víctima

Una víctima tenía 16 años o menos.

Todas las víctimas ciclistas eran hombres.

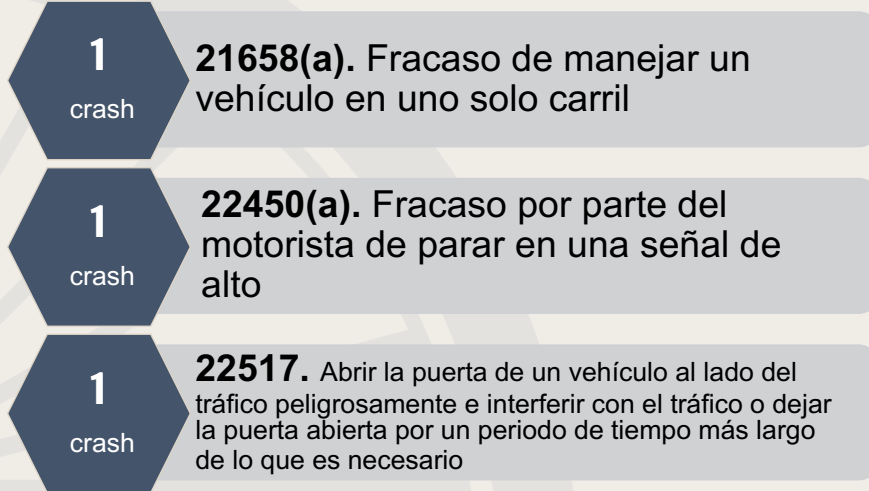
víctimas ciclistas por edad y género en North Arvin



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2017 al 2021. Los datos de 2020 y 2021 son provisionales a marzo de 2023.

Choques de ciclistas 2017-2021

Las infracciones más citadas en los choques con heridos



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2017 al 2021. Los datos de 2020 y 2021 son provisionales a marzo de 2023.

17

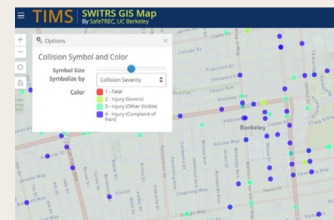
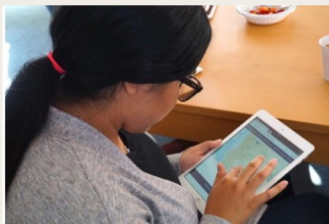
Recursos Adicionales

Historias de la Vía Pública

Street Story es una herramienta para recoger las opiniones de la comunidad sobre cuestiones de seguridad en el transporte.

Comparta en Street Story las historias de los lugares en los que ha sufrido un choque o ha estado a punto de sufrirlo, o los lugares en los que se siente seguro o inseguro al viajar.

streetstory.berkeley.edu



Transportation Injury Mapping System (TIMS)

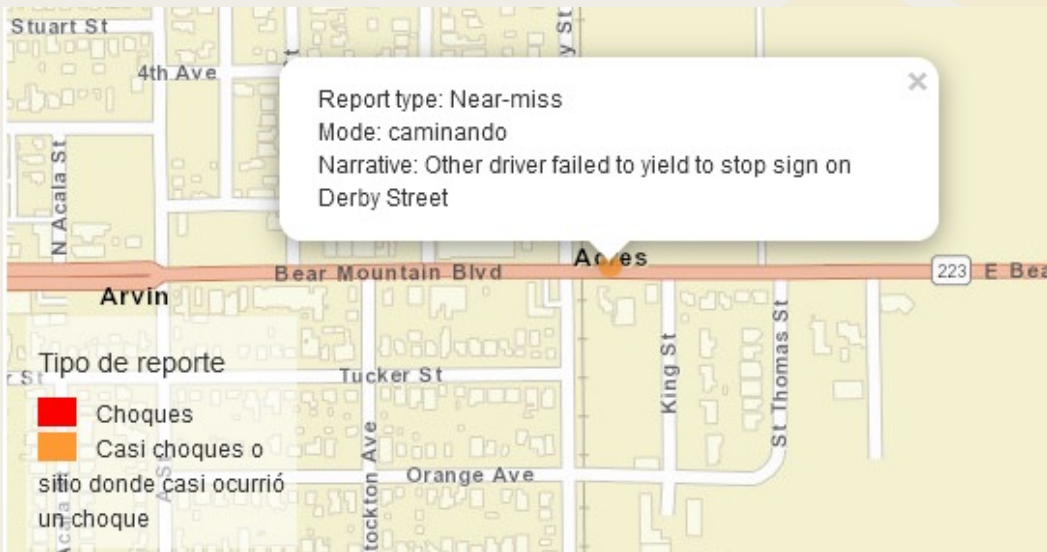
TIMS es una herramienta basada en la web que permite a los usuarios analizar y mapear los datos del Sistema Integrado de Registros de Tráfico del Estado de California (SWITRS).

Para seguir explorando los datos de colisiones, regístrese para obtener una cuenta gratuita y acceder a las herramientas y recursos de TIMS.

tims.berkeley.edu

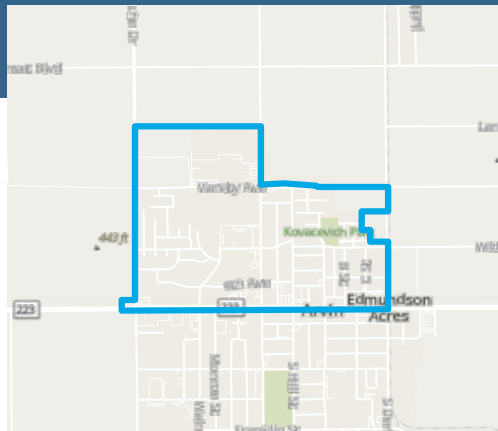
18

Datos de Historias de la Vía Pública



North Arvin

Community Pedestrian and Bicycle Safety Program



Key Facts



19%

Households with 1+ Persons with a Disability

Vulnerable Population



10%

Population 65+



20%

Households without a vehicle



27%

Households Below the Poverty Level

Commute Profile



0%

Took Public Transportation



19%

Carpooled



1%

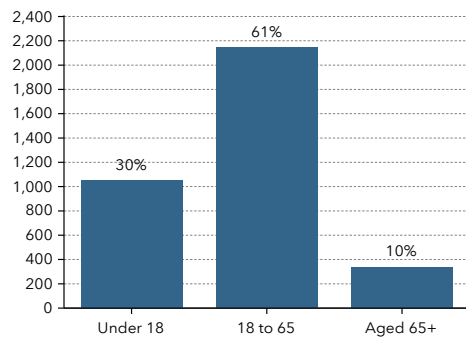
Walked to Work



0%

Bike to Work

Population by Age



2023 Race and ethnicity (Esri)

The largest group: Hispanic Origin (Any Race) (93.75)

The smallest group: Pacific Islander Alone (0.00)

Indicator ▲	Value	Diff
White Alone	27.08	-12.29
Black Alone	0.73	-4.79
American Indian/Alaska Native Alone	3.08	+1.07
Asian Alone	0.31	-5.02
Pacific Islander Alone	0.00	-0.16
Other Race	54.24	+23.16
Two or More Races	14.56	-1.96
Hispanic Origin (Any Race)	93.75	+37.27

Bars show deviation from 06029 (Kern County)

Household Income (2021)

Median Household Income	Count	Percentage
Median Household Income	\$41,899	
Median Household Income < \$10,000	61	8%
Median Household Income \$10,000 - \$14,999	57	7%
Median Household Income \$15,000 - \$19,999	55	7%
Median Household Income \$20,000 - \$24,999	17	2%
Median Household Income \$25,000 - \$29,999	79	10%
Median Household Income \$30,000 - \$34,999	75	9%
Median Household Income \$35,000 - \$39,999	38	5%
Median Household Income \$40,000 - \$44,999	32	4%
Median Household Income \$45,000 - \$49,999	91	11%
Median Household Income \$50,000 - \$59,999	22	3%
Median Household Income \$60,000 - \$74,999	84	11%
Median Household Income \$75,000 - \$99,999	76	10%
Median Household Income \$100,000 - \$124,999	34	4%
Median Household Income \$125,000 - \$149,999	24	3%
Median Household Income \$150,000 - \$199,999	40	5%
Median Household Income \$200,000+	7	1%

Gracias por su interés en el Programa comunitario de capacitación en seguridad para peatones y ciclistas.

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

Si tiene preguntas, envíe un correo electrónico:
safetrec@berkeley.edu or cpbst@calwalks.org

Este informe fue preparado en colaboración con la Oficina de Seguridad de Tráfico de California (OTS, por sus siglas en inglés). Las opiniones, hallazgos y conclusiones expresadas en esta publicación son las del autor(es) y no necesariamente las de la OTS.



Berkeley **SafeTREC**