

Verano 2023

Resumen y Recomendaciones para Fresno

Comunidades Activas y Seguras



Berkeley SafeTREC

Los fondos para este programa fueron provistos por la Oficina de Seguridad de Tráfico de California, a través de la Administración Nacional para la Seguridad de las Carreteras.

Tabla de Contenidos

Agradecimientos	1
Introducción	2
Contexto y Datos	4
Datos de choques peatonales y ciclistas en la Escuela Secundaria Yosemite	4
Datos de choques peatonales y ciclistas en la Escuela Primaria Mayfair	7
Evaluaciones de caminar y andar en bicicleta	9
Ruta Una: Escuela Secundaria Yosemite	9
Ruta Dos: Escuela Primaria Mayfair	19
Recomendaciones del Equipo del proyecto	32
Los Caminos de la Vía: Radionovela	38
Apéndice	38



Agradecimientos

Gracias al Comité de Planificación por invitarnos a su comunidad y asociarse con nosotros para hacer de Fresno un lugar más seguro para caminar y andar en bicicleta. En particular, sus contribuciones contribuyeron a conversaciones informadas por miembros de la comunidad y fortalecieron los resultados del taller. También queremos reconocer a los pueblos Yokuts como los cuidadores tradicionales de la tierra de Fresno.

Comité de Planificación

Deiglis Delgado	Cultiva la Salud
Estela Ortega	Cultiva la Salud
Genoveva Islas	Cultiva la Salud
Leticia Gonzalez	Building Healthy Communities, Fresno
Marivel Sandoval	Cultiva la Salud
Mayra Campos	Representante de la comunidad
Mona Sandoval	Cultiva la Salud
Norma Orozco	Representante de la comunidad

También queremos agradecer a Belinda Guerrero por brindar interpretación simultánea del español al inglés durante el taller.

Este informe fue preparado por:

California Walks

Martha Sicairos

<https://calwalks.org>

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

Ana Lopez

<https://safetrec.berkeley.edu>

Este informe fue traducido por Mónica Curiel.

Este informe usa el pronombre “les” para referirse a sujetos que se refieren a personas. Usa este pronombre para evitar el uso de “los” y “las”, los cuales no son inclusivos de las personas que no se conforman a las normas del género.

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

Introducción

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

La capacitación de Fresno fue planificada y facilitada en colaboración por Cultiva la Salud, el Comité de planificación, Cal Walks y SafeTREC para:

1. Crear rutas seguras a las escuelas para los estudiantes que caminan hacia y desde la Escuela Secundaria Yosemite y la Escuela Primaria Mayfair;
2. Identificar estrategias para disminuir el tráfico para mejorar la seguridad de peatones y ciclistas a lo largo de la Avenida Cedar y la Avenida Floradora Este; y
3. Mejorar la seguridad peatonal y ciclista para los estudiantes viajando hacia y desde las dos escuelas.

El taller de Fresno se llevó a cabo el 23 de agosto de 2023 y convocó a 13 participantes, incluidos participantes de Cultiva la Salud, Building Healthy Communities Fresno, Safe 2 School, Incorporated y residentes de la comunidad. El taller consistió en:

- Una actividad de visión en la que los participantes imaginaron su comunidad ideal e identificaron las prioridades de la comunidad;
- Una evaluación de la comunidad para caminar y andar en bicicleta para identificar las preocupaciones de seguridad de peatones y ciclistas;
- Una introducción al enfoque y las estrategias de Sistemas Seguros para crear proyectos que aborden sus preocupaciones de seguridad; y
- Una actividad de radionovela en la que los participantes utilizaron el poder de la narración para grabar un episodio, o mini-podcast, que se puede utilizar para continuar con la abogacía de la seguridad al caminar y andar en bicicleta.

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.

Vision Para la Comunidad de Fresno

**¿Cuál es su visión para la comunidad?
Me gustaría ver...**

Sueños



**¿Qué te gusta o disfrutas de tu comunidad?
Lo que me gusta de mi comunidad...**

Raíces

Esta actividad fue adaptada para el programa Comunidades Activas y Seguras, una colaboración entre UC Berkeley SafeTREC y California Walks. La actividad original proviene de la organización Co-designing the Active City. <https://participatoryplanning.ca/tools/vision-exercise>

Figura 1: Resumen de la actividad de visualización realizada con los participantes durante el taller

Contexto y Datos

Fresno es una ciudad en el Valle de San Joaquín en el condado de Fresno, California. Según la [Clasificación de choques de la Oficina de Seguridad de Tráfico de California](#) (OTS por sus siglas en inglés), en 2020, la ciudad de Fresno ocupó el puesto 13 de 15 en cuanto a un total de choques mortales y con heridos, en comparación con ciudades con un tamaño de población similar (con una clasificación de “uno” que indica el peor tasa de choques). Los siguientes datos se basan en choques de peatones y bicicletas reportados por la policía que resultaron en lesiones a peatones y ciclistas dentro del radio de media milla de la Escuela Secundaria Yosemite y el radio de media milla de la Escuela Primaria Mayfair. Los datos relatados en esta sección provienen del Registro Integrado Estatal del Tráfico (SWITRS, por sus siglas en inglés) para los años 2012 a 2021. Los datos de choques para 2021 son provisionales a partir de mayo de 2023. Puede encontrar una explicación completa de los datos de choques de peatones y bicicletas en el Apéndice.

Datos de choques peatonales y ciclistas alrededor de la Escuela Secundaria Yosemite

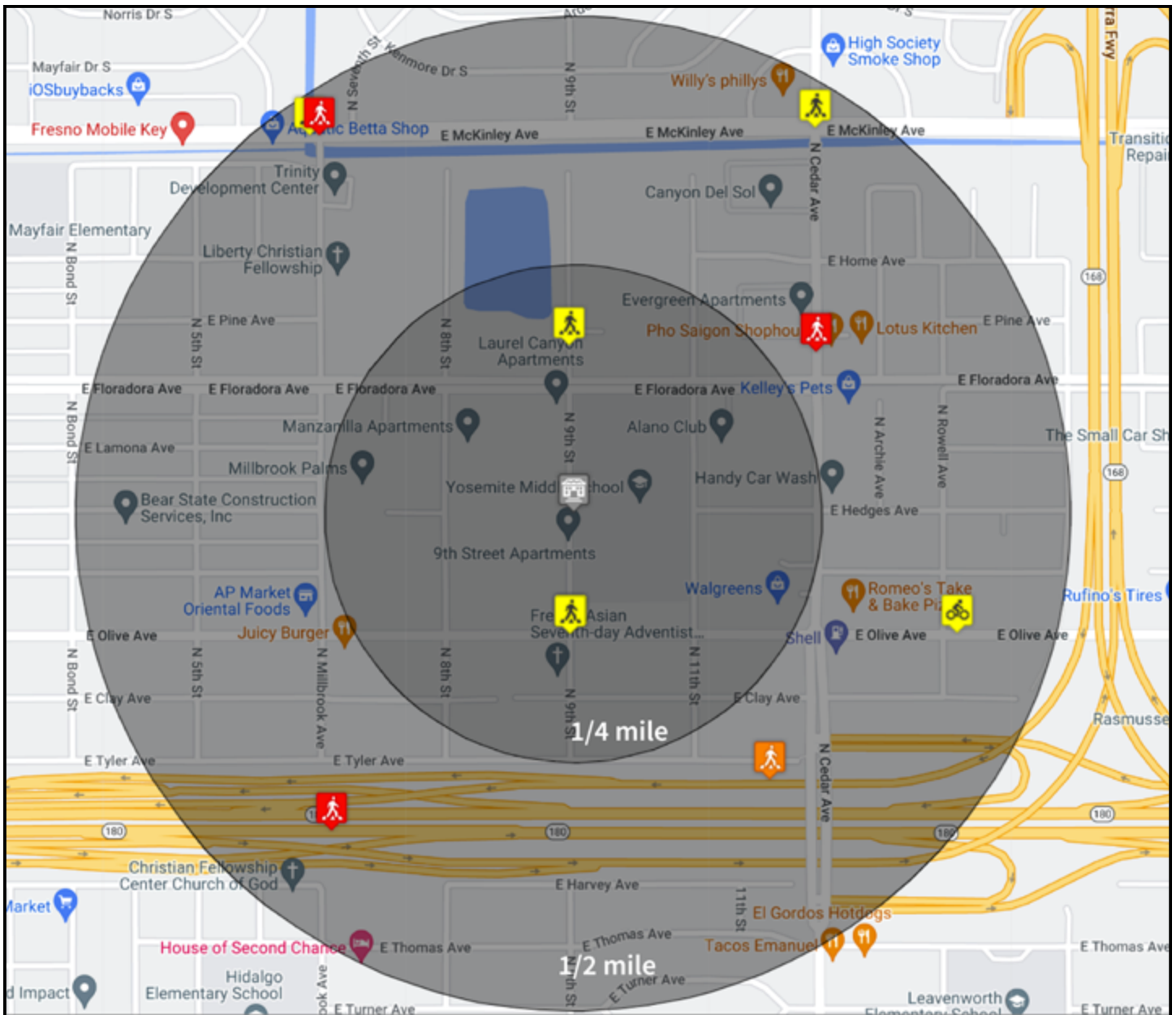
Durante el período de 10 años entre 2012 y 2021, se reportaron 18 choques de peatones y tres choques de bicicletas. Durante este período, los choques de peatones y bicicletas se mantuvieron bajos, entre uno y dos choques por año. Sin embargo, el año 2021 tuvo una cantidad significativamente mayor de choques que involucraron a peatones o ciclistas, con nueve choques de peatones y uno de bicicleta que ocurrieron dentro del radio de $\frac{1}{2}$ milla de la Escuela Secundaria Yosemite. Los datos de 2021 para esta área siguen las tendencias nacionales que observan aumentos a medida que las personas regresan a los patrones de viaje anteriores a la pandemia.

En los cinco años más recientes con datos disponibles, de 2017 a 2021, hubo diez choques de peatones, en los que tres personas murieron y ocho sufrieron lesiones menos graves. Hubo un choque de bicicleta que ocurrió dentro del radio de $\frac{1}{2}$ milla, en la intersección de la Avenida Olive/Avenida Rowell, como se muestra en la Figura 2. La infracción más comúnmente citada para choques con peatones fue que los peatones no cedieron el paso a los vehículos cuando cruzaban fuera de un cruce de peatones marcado o no marcado (cinco en total) y para choques de bicicletas fue conducir o andar en bicicleta por el lado equivocado de la carretera (uno en total).

Los choques involucrando peatones y bicicletas se concentraron en las intersecciones de la Calle 9 y la Avenida Olive Este y la Avenida McKinley Este y la Avenida Millbrook Norte. En la intersección de Calle 9 y la Avenida Olive Este, hubo tres choques de peatones que involucraron a estudiantes, de 12 a 15 años, y un conductor que giró a la izquierda que no cedió el paso a los peatones usando el cruce de peatones, durante las horas de viaje de la mañana (7:30 – 8:10 a.m.). Esto es consistente con lo que los guardianes expresaron, diciendo que los conductores regularmente giran rápidamente y los peatones sienten que tienen que cruzar la intersección corriendo dada la corta duración del ciclo en esta intersección. La intersección de la Avenida McKinley Este y la Avenida Millbrook Norte tuvo la segunda concentración más alta de choques, con dos choques que involucraron a peatones, incluida una muerte. Ambos choques de peatones involucraron a adultos mayores, de entre 60 y 76 años, y ocurrieron durante las últimas horas de la noche (de 8 a 10 p.m.).

Mapa de Choques de Peatones y Ciclistas (2017-2021)

Escuela Secundaria Yosemite



Gravedad de choque	
●	Fatal (3)
●	Lesión (Severa) (1)
●	Lesión (Otra Visible) (6)
○	Lesión (Queja de dolor) (1)

Figura 2: Choques peatonales y ciclistas alrededor de la Escuela Secundaria Yosemite (2017-2021). Fuente de datos: SWITRS 2017-2021. Los datos del 2021 son provisionales a partir de mayo del 2023.

Datos de choques peatonales y ciclistas alrededor de la Escuela Primaria Mayfair

Durante el período de 10 años entre 2012 y 2021, se reportaron 20 choques involucrando peatones y siete choques de bicicletas dentro del radio de ½ milla de la Escuela Primaria Mayfair. El número de choques de peatones y bicicletas reportados fluctuó, con un pico en 2014, seguido de una tendencia a disminuir. En los cinco años más recientes con datos disponibles, de 2017 a 2021, hubo siete choques de peatones, todos resultando en diferentes niveles de lesiones a las siete víctimas involucradas, incluidas dos muertes de peatones, que también se incluyeron en el análisis de choques de una media milla alrededor de la Escuela Secundaria Yosemite y una muerte adicional de peatones en la intersección de la Avenida Olive y la Calle Fisher. Las víctimas del sexo masculino fueron las más afectadas en estos choques, con edades comprendidas entre 25 y 74 años. La infracción más citada fue que los peatones no cedieron el paso a los vehículos cuando cruzaban fuera de un cruce de peatones marcado o no (tres choques). Sin embargo, otros factores, incluida la falta de cruces peatonales o la ubicación de los cruces peatonales y los patrones de viaje, podrían afectar la decisión de los peatones de cruzar en un cruce peatonal marcado o no marcado.

Mapa de Choques de Peatones y Ciclistas (2017-2021)

Escuela Primaria Mayfair



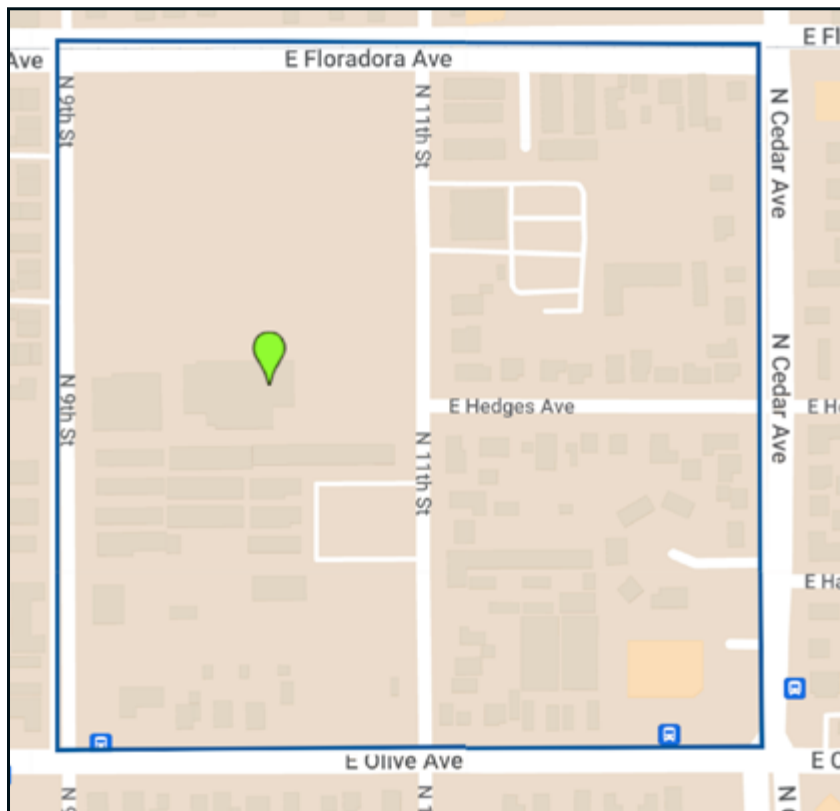
Gravedad de choques	
●	Fatal (3)
●	Lesión (Severa) (0)
●	Lesión (Otra Visible) (4)
○	Lesión (Queja de dolor) (0)

Figura 3: Choques peatonales y ciclistas alrededor de la Escuela Primaria Mayfair. Los datos del 2021 son provisionales a partir de mayo del 2023.

Evaluaciones de caminar y andar en bicicleta

Les participantes del taller realizaron evaluaciones de caminar y andar en bicicleta a lo largo de dos rutas claves que les estudiantes y las familias utilizan para acceder a sus respectivas escuelas. Les participantes identificaron bienes comunitarios, evaluaron las condiciones de la infraestructura y observaron cómo los usuarios de la carretera interactúan con el entorno construido. A continuación se resume la evaluación de caminar y andar en bicicleta enfocada en la Escuela Secundaria Yosemite, la Escuela Primaria Mayfair, la Avenida Cedar y la Avenida Floradora Este.

Ruta Una: Escuela Secundaria Yosemite



Evaluacion de caminar y andar en bicicleta, ruta una.

Calle 9 en la entrada de la Escuela Secundaria Yosemite

Bienes

- Un cruce de peatones continental amarillo en la Calle 9 conecta el estacionamiento de la escuela con la entrada principal de la Escuela Secundaria Yosemite y alerta a los conductores sobre estudiantes y otros peatones que cruzan la calle. El cruce de peatones está muy descolorido y podría beneficiarse de nueva pintura para que sea de alta visibilidad. Un letrero de cruce escolar acompaña el cruce de peatones, lo que brinda más visibilidad a quienes cruzan la calle.



ARRIBA: Un letrero de cruce escolar acompaña al cruce de peatones amarillo que se encuentra en la entrada de la Escuela Secundaria Yosemite.



ARRIBA: Un letrero de alta visibilidad en la Calle 9th alerta a los conductores para que reduzcan su velocidad a medida que se acercan a los tumbos de velocidad más adelante.

- Hay dos conjuntos de tumbos de velocidad ubicados a lo largo de la Calle 9; un conjunto está ubicado al comienzo del campus cerca de la intersección de la Calle 9 y Calle Olive Este, y el otro está ubicado al final del campus, cerca de la intersección de Calle 9 y la Avenida Floradora Este. Estos tumbos calman el tráfico y reducen la velocidad de los conductores en una calle que tiene un alto volumen de tráfico de peatones. La señalización de alta visibilidad acompaña a los tumbos, alertando a los conductores para que reduzcan su velocidad a 10 MPH a medida que se acercan a los tumbos de velocidad.



ARRIBA: Les estudiantes salen de la escuela al fin del día usando el cruce peatonal localizado en la entrada de la escuela.

- Hay árboles en la propiedad de la escuela que brindan sombra a las personas que caminan por la banqueta al lado de la escuela. La banqueta que rodea la Escuela Secundaria Yosemite está en buenas condiciones y es lo suficientemente ancha para las personas que necesiten usar una carriola o un dispositivo de movilidad asistida.



ARRIBA: Grandes árboles de sombra dentro del campus de la Escuela Secundaria Yosemite brindan sombra a los peatones que caminan por el área.

- Los asistentes del campus de la Escuela Secundaria Yosemite y un administrador ayudan a los estudiantes durante los horarios de llegada y salida para garantizar que puedan viajar de forma segura hacia y desde la escuela. Su presencia durante las horas de salida también anima a los estudiantes a abandonar el campus con más prisa para reducir el volumen de tráfico peatonal.

Preocupaciones

- Solo hay una entrada a la Escuela Secundaria Yosemite en Calle 9 durante los horarios de llegada y salida. Las entradas limitadas a las escuelas, la falta de un lugar designado para dejar y recoger a los estudiantes y los conductores estacionados en doble fila empeora la congestión del tráfico en la Calle 9, lo que afecta el flujo de tráfico en la Avenida Floradora Este y Calle Olive Este. Frecuentemente, los estudiantes se bajan y se suben a los vehículos en medio de la carretera, lo que bloquea la visibilidad y crea la posibilidad de choques entre todos los usuarios de la carretera. La congestión del tráfico que resulta de estos comportamientos y patrones en la Calle 9 genera tráfico atascado que bloquea el cruce de peatones en la Calle 9 y la intersección de la Avenida Floradora Este y Calle 9, lo que obliga a los peatones a caminar entre los automóviles, lo que crea la posibilidad de que casi ocurran choques para todos los usuarios de la carretera.

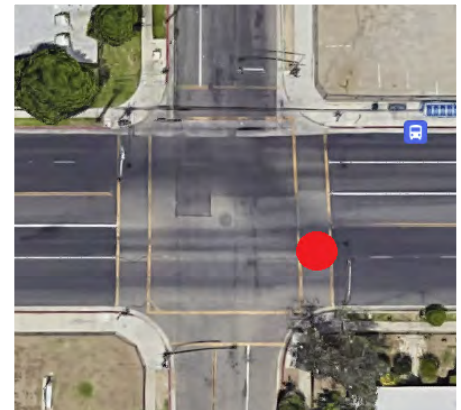


IZQUIERDA: Dos estudiantes cruzan la calle entre los carros durante la salida de la escuela



DERECHA: Un conductor bloquea un cruce peatonal marcado, reduciendo el espacio disponible para los estudiantes cruzando la calle.

- La intersección de la Calle 9 y la Calle Olive Este está muy transitada por estudiantes y familias que viajan hacia y desde la Escuela Secundaria Yosemite. Durante las horas de llegada y salida, esta intersección puede parecer insegura para los peatones que cruzan el área debido al comportamiento del conductor. Los participantes compartieron que los conductores que giran a la izquierda sin protección hacia la Calle Olive Este desde la Calle 9 a menudo tienen prisa y no buscan a los peatones que cruzan. Los participantes también reportaron que aunque esta es una intersección señalizada, no hay tiempo suficiente para que los peatones crucen la calle antes de que la señal se ponga roja. Los estudiantes se ven obligados a correr al cruzar la calle, lo que crea escenarios de casi choques. En esta intersección ocurrieron tres atropellos y fugas que involucraron a peatones jóvenes, lo que resalta aún más las condiciones inseguras para los peatones.
- La pintura de los túmulos de velocidad y el cruce de peatones ubicados en la Calle 9 están muy descoloridos, lo que crea problemas de visibilidad para conductores y peatones. Es posible que los conductores no puedan ver los túmulos con anticipación, por lo que pueden continuar viajando a velocidades más altas en lugar de reducir la velocidad. La pintura del cruce de peatones también está muy descolorida y tiene muy poca visibilidad, lo que puede crear la posibilidad de choques con los peatones que cruzan la calle.



ARRIBA IZQUIERDA: Los conductores esperan en fila en la Calle 9 en la hora de salida de la escuela. ARRIBA DERECHA: El cruce de peatones en la intersección de la Calle 9 y Calle Olive Este es un desafío para los estudiantes y otros peatones que cruzan porque no tienen suficiente tiempo para cruzar. El comportamiento de los conductores ha resultado en múltiples atropellos y fugas en este lugar. DERECHA: Vista aérea del lugar donde ocurrieron los atropellos y fugas reportados.

Avenida Cedar

Bienes

- La Avenida Cedar es una calle principal utilizada por estudiantes y familias que caminan y andan en bicicleta hacia y desde las escuelas cercanas, incluidas la Escuela Secundaria Yosemite y la Escuela Primaria Mayfair. Hay señales de cruce escolar de alta visibilidad colocadas de norte a sur en la Avenida Cedar, alertando a los conductores sobre niños y familias que cruzan más adelante. Las marcas en la carretera alertan a los conductores para que reduzcan la velocidad antes del cruce en la Avenida Hedges. Un cruce de peatones continental amarillo de alta visibilidad sigue la señalización en la intersección de la Avenida Cedar y la Avenida Hedges y es utilizado por estudiantes y familias que cruzan hacia y desde la Escuela Secundaria Yosemite. En la esquina de la intersección hay un letrero de cruce escolar de alta visibilidad que alerta a los conductores sobre los peatones que cruzan más adelante.



ARRIBA: El cruce peatonal amarillo que conecta la entrada de la Escuela Secundaria Yosemite con el estacionamiento está muy desgastada.



ARRIBA: Un letrero de cruce de peatones de alta visibilidad acompaña el cruce peatonal en la intersección de la Avenida Cedar y Avenida Hedges.

- Un carril de bicicleta rayado comienza en la intersección de la Avenida Cedar y la Avenida Hammond. Un letrero de carril para bicicletas acompaña al carril para bicicletas, que alerta a los conductores sobre personas que andan en bicicleta en la Avenida Cedar. El carril de bicicletas proporciona un espacio separado para las personas que van en bicicleta, lo que puede reducir los conflictos entre conductores y ciclistas.
- Una parada de autobús Fresno Area Express (FAX, por sus siglas en inglés) está ubicada en frente del Walgreens, cerca de la intersección de la Avenida Cedar y Calle Olive Este y frente a la iglesia One Body International Ministries, justo antes de la intersección de Calle Olive Este y la Calle 9. FAX está disponible para estudiantes y residentes que dependen del transporte público para llegar a la escuela y otros destinos. La línea de autobús viaja hacia el noroeste de Fresno, comenzando en la intersección de la Avenida Belmont Este y la Avenida Villa Norte hasta la intersección de la Avenida Brawley Oeste y Camino Fountain Oeste. Ambas paradas de autobús cuentan con zonas protegidas para sentarse y pararse, así como un banco adicional para que la gente se siente mientras espera el autobús. También hay un bote de basura y un estacionamiento para bicicletas cerca.



ARRIBA: Un carril de bicicletas rayado en la Avenida Cedar está acompañado por un letrero de carril de bicicletas, que alerta a los conductores sobre personas que andan en bicicleta en el área.



ARRIBA: Un ciclista espera el autobús en la parada de FAX en frente del Walgreens.

Preocupaciones

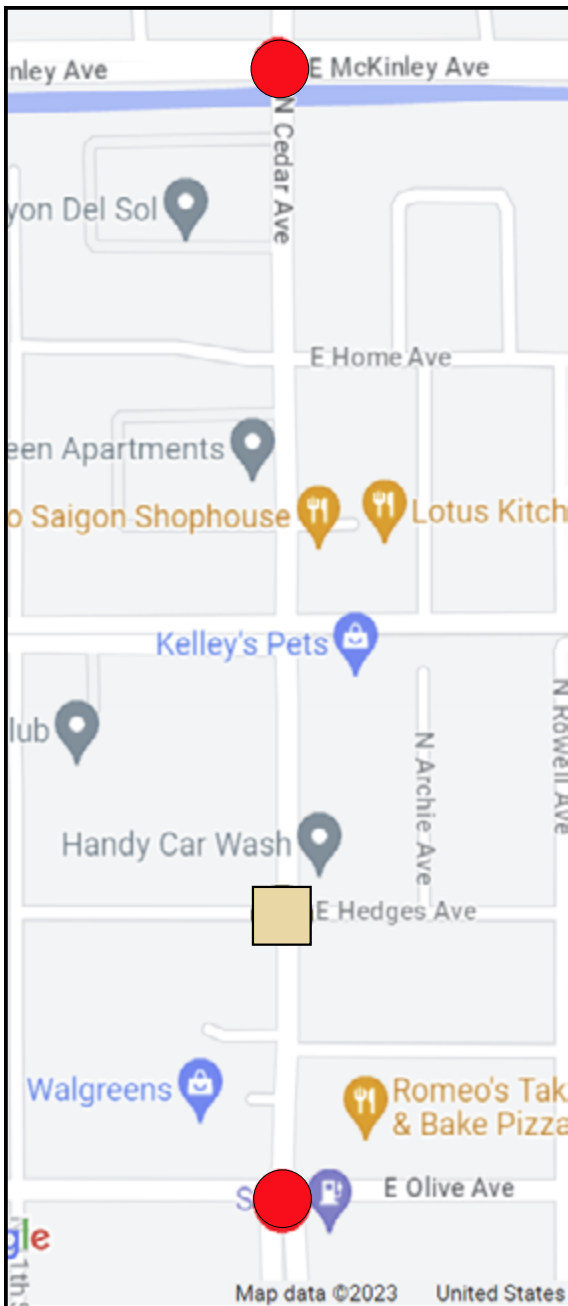
- La Avenida Cedar tiene muy pocos árboles en la banqueta, lo que hace que sea incómodo para las personas que caminan y andan en bicicleta durante el clima más cálido debido a la falta de sombra.
- Les conductores utilizan la Avenida Cedar como vía para acceder a la Ruta Estatal 180 (SR-180), una carretera estatal que atraviesa el condado de San Joaquín, y parecen viajar a velocidades superiores al límite de velocidad publicado de 40 MPH. Las altas velocidades de los vehículos hacen que las personas que caminan y andan en bicicleta se sientan inseguras, especialmente cuando tienen que cruzar la Avenida Cedar en uno de los muchos cruces peatonales marcados y no controlados.



IZQUIERDA: Muy pocos árboles en la banqueta a lo largo de la Avenida Cedar.



ARRIBA: El letrero de la SR-180 se puede ver cuando se viaja hacia el sur en la Avenida Cedar.



Intersecciones	
●	Señalizadas (2)
■	No controladas /Marcadas (1)

ARRIBA: Vista aérea de la distancia entre las intersecciones señalizadas en la Avenida Cedar. Los puntos rojos representan una intersección señalizada y el punto amarillo representa el cruce de peatones marcado no controlado.



ARRIBA: La intersección de la Avenida Cedar y la Calle Olive Este es una de las pocas intersecciones señalizadas disponibles donde los peatones cruzar la calle de forma segura..

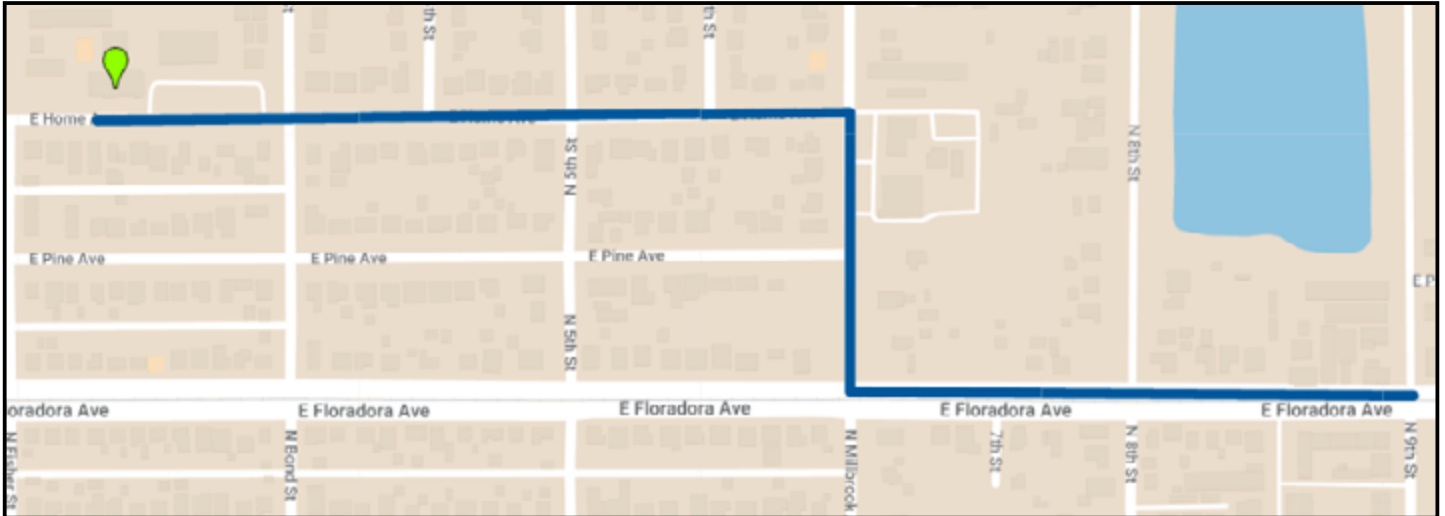
- Hay pocas intersecciones señalizadas donde los peatones puedan cruzar la calle de forma segura. La intersección señalizada más cercana al cruce peatonal incontrolado de la Avenida Cedar y Avenida Hedges que viaja en dirección sur está a 0.5 milla de distancia en la intersección de la Avenida Cedar y la Avenida McKinley. La intersección señalizada más cercana al cruce peatonal incontrolado de Avenida Cedar y Avenida Hedges que viaja en dirección norte está a 0.25 milla de distancia en la intersección de la Avenida Cedar y Calle Olive Este. El cruce peatonal marcado en Avenida Cedar y Avenida Hedges es un punto en medio de las intersecciones señalizadas y les da a los peatones la oportunidad de cruzar la calle, pero las altas velocidades de los vehículos y la falta de señales hacen que cruzar allí sea inseguro.



ARRIBA: El cruce peatonal continental de alta visibilidad en la intersección de la Avenida Cedar y la Avenida Hedges no está controlado, lo que lo hace sentir inseguro para los peatones que cruzan la calle.

- El cruce peatonal continental de alta visibilidad en la intersección de la Avenida Cedar y la Avenida Hedges no está controlado. Aunque este cruce de peatones es utilizado principalmente por estudiantes y familias que caminan hacia y desde la Escuela Secundaria Yosemite, no hay ningún guardia de cruce presente durante las horas de llegada o salida. Los estudiantes y las familias que cruzan en la intersección no controlada frecuentemente tienen que esperar períodos más largos antes de cruzar, ya que los conductores no reducen la velocidad ni ceden el paso a las personas que esperan para cruzar la calle.
- Los ciclistas no utilizan regularmente el carril de bicicletas rayado que comienza en la intersección de la Avenida Cedar y Avenida Hammond. Aunque el carril de bicicleta proporciona un espacio separado para las personas que andan en bicicleta, las personas no se sienten cómodas viajando por la carretera. Esto se debe a la falta de protección de los vehículos que parecen viajar a velocidades superiores al límite de velocidad indicado.

Ruta Dos: Escuela Primaria Mayfair



ARRIBA: Evaluación de caminar y andar en bicicleta, Ruta dos

Avenida Home

Bienes

- La entrada a la Escuela Primaria Mayfair se encuentra en la Avenida Home, una calle principalmente residencial. Un conjunto de túmulos de velocidad está ubicado en la Avenida Home cerca de la entrada de la escuela y calma el tráfico, lo que reduce la velocidad de los vehículos en la calle que tiene mucho tráfico de peatones. Acompañando a los túmulos hay letreros de alta visibilidad que alertan a los conductores para que reduzcan su velocidad a 10 MPH antes de los túmulos de velocidad.
- Hay letreros de alta visibilidad para la zona escolar en dirección oeste en la Avenida Home para alertar a los conductores sobre la zona escolar y la alta presencia de jóvenes caminando en el área. Esto fomenta un comportamiento más seguro del conductor, como viajar a velocidades más bajas y estar atento a los peatones que cruzan la calle.
- Un guardia de cruce voluntario está presente durante los horarios de llegada y salida en la intersección de la Avenida Home y Calle Bond. La presencia de guardias de cruce puede hacer que los estudiantes y las familias se sientan más seguros al cruzar la calle porque garantizan que todo el tráfico de vehículos se detenga cuando los niños y otros peatones cruzan.

DERECHA: Un letrero de cruce escolar de alta visibilidad en la Avenida Home alerta a los conductores sobre un cruce escolar más adelante.



ARRIBA: Un miembro de la comunidad se acerca a la intersección de la Avenida Home y Calle Bond, donde un guardia de cruce normalmente está presente durante las horas de llegada y salida de la escuela.



ARRIBA: Un letrero de alta visibilidad alerta a los conductores que reduzcan la velocidad antes de los túmulos de velocidad en la Avenida Home, frente a la Escuela Primaria Mayfair.

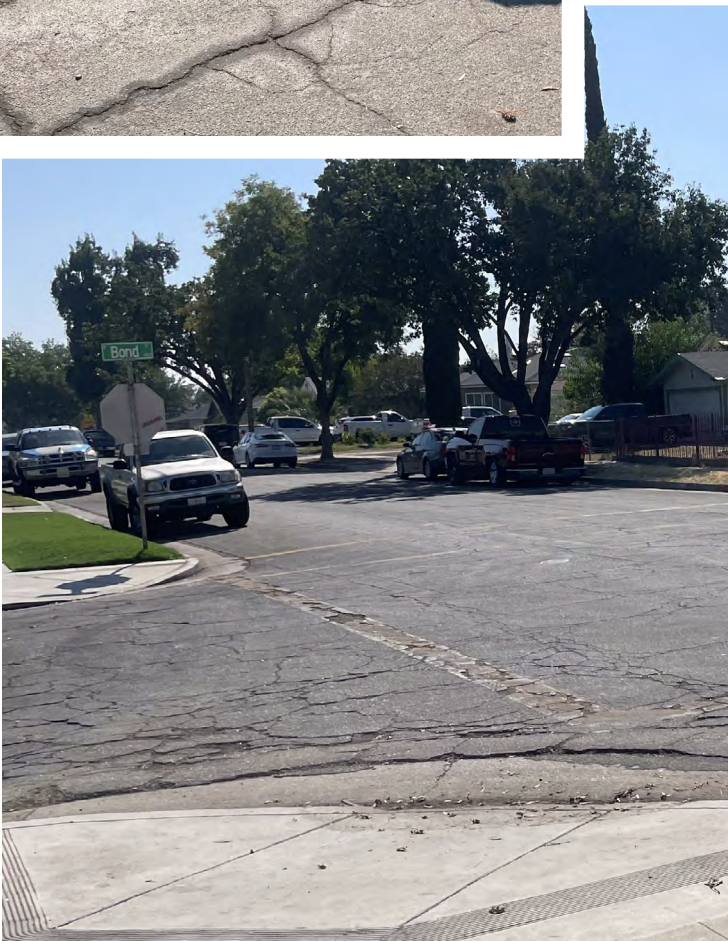
Preocupaciones

- Las carreteras a lo largo de la Avenida Home están agrietadas, irregulares y necesitan reparación. Las malas condiciones de las carreteras hacen que las calles sean inaccesibles para las personas mayores, las personas que utilizan dispositivos de movilidad limitada y las personas con carritos o carriolas. Los caminos irregulares también representan un peligro para las personas que andan en bicicleta en el área, quienes corren el riesgo de caerse y dañar las llantas debido a grietas, baches y otros problemas de pavimentación. Además, los cruces peatonales a lo largo de la Avenida Home tienen poca visibilidad y necesitan ser repintados. Las rampas que conectan el cruce de peatones con la banqueta carecen de características que cumplan con la ley de estadounidenses con discapacidades (ADA, por sus siglas en inglés) que las harían más accesibles para personas que usan silla de ruedas, por ejemplo. Aunque hay cruces peatonales amarillos en tres tramos de la intersección de la Avenida Home y la Calle Bond, todos son de baja visibilidad. Un representante de Safe 2 School compartió que se ha presentado una solicitud para volver a pintar este cruce, pero el proceso puede llevar desde una semana hasta varios meses.
- Varias intersecciones a lo largo de la Avenida Home no tienen cruces peatonales marcados, incluidas las intersecciones de la Avenida Home y la Calle 5th y la Avenida Home y Avenida Millbrook. Además, no hay señales para que los conductores se detengan o cedan el paso a los peatones que cruzan las intersecciones. La falta de cruces peatonales y letrero marcados puede crear problemas de visibilidad entre los usuarios de la vía y un riesgo potencial de choques y colisiones entre quienes caminan y conducen.

IZQUIERDA: *Les participantes cruzan la calle en la intersección de la Avenida Home y la Calle 5th, donde hay un cruce peatonal no marcado.*



ARRIBA: *La intersección de la Avenida Home y la Calle Bond tiene cruces peatonales descoloridos que tienen poca visibilidad. El camino también presenta grandes grietas y es muy irregular, lo que representa un peligro para las personas que caminan y andan en bicicleta en la zona.*



Avenida Floradora Este

Bienes

- El Mercado Floradora Food es una tienda de comestibles conveniente y accesible que brinda a los residentes acceso a diversos alimentos y productos.
- Hay letreros de alta visibilidad sobre la zona escolar en dirección este en la Avenida Floradora Este para alertar a los conductores sobre la próxima zona escolar y la alta presencia de jóvenes caminando en el área. Hay un letrero de límite de velocidad de 25 MPH publicado, que alerta a los conductores para que reduzcan la velocidad al ingresar a la zona escolar. En el cruce de peatones en la intersección de la Avenida Floradora Este y la Calle 9, el más cercano al campus de la Escuela Secundaria Yosemite, un letrero de cruce escolar de alta visibilidad alerta a los conductores sobre los estudiantes que cruzan en el área. Combinadas, la señalización fomenta velocidades más bajas de los vehículos y aumenta la visibilidad de los peatones que cruzan la calle.



ARRIBA: Un letrero anunciando el límite de velocidad de 25 millas por hora está publicado llegando a la zona escolar.



ARRIBA: El Mercado Floradora Food le brinda acceso a diversos alimentos y productos a los residentes.

Preocupaciones

- La Avenida Floradora Este, entre la Avenida Millbrook y Avenida Cedar, tiene pocos cruces peatonales marcados y los que sí, tienen pintura descolorida. La intersección de la Avenida Floradora Este y la Calle 9, que se encuentra al comienzo del campus de la Escuela Secundaria Yosemite, tiene cruces peatonales amarillos disponibles en tres tramos de la intersección, pero todos están muy descoloridos y son difíciles de ver. Los participantes compartieron que les gustaría ver los cruces peatonales existentes repintados e instalar otros nuevos en las intersecciones donde actualmente no hay cruces marcados. Además, las barreras de parada existentes para vehículos están descoloridas, son de baja visibilidad y, en ocasiones, se encuentran en el camino de los peatones, lo que puede crear conflictos entre los conductores y otros usuarios de la vía.
- La banqueta sin pavimentar que viaja hacia el oeste por la Avenida Floradora Este entre las Calles 7th y 8th no está pavimentada, es irregular y está llena de tierra, rocas y otros escombros. Los participantes compartieron que habían visto a personas obligadas a utilizar la carretera cuando viajaban en silla de ruedas o usando una carriola. La banqueta que viaja hacia el este en la Avenida Floradora Este se estrecha después de pasar la intersección de la Avenida Floradora Este y la Calle 11th, con solo un espacio estrecho disponible para los peatones que caminan. Los postes de luz, la basura voluminosa, los buzones de correo y la vegetación cubierta de maleza hacen que el área para los peatones sea aún más estrecha y, en ocasiones, inaccesible para las personas que pueden usar una carriola o un dispositivo de movilidad asistida, como una silla de ruedas. La banqueta pavimentada termina abruptamente antes de llegar a la Avenida Cedar, lo que obliga a los peatones a ingresar a la calle. Estas condiciones de las banquetas pueden crear problemas de visibilidad para los peatones, lo que puede provocar casi choques.
- A lo largo de las vías del tren hay carros abandonados, algunos de los cuales no se han movido desde hace meses, lo que puede suponer un peligro para los trenes que circulan por la zona. La basura voluminosa también se acumula a lo largo de las vías del tren, lo que puede hacer que el vecindario parezca descuidado y desagradable para las personas que viajan por la zona. Aunque hay días de recogida de basura, la gente suele utilizar esta zona para tirar objetos grandes. Los carros abandonados y los escombros voluminosos a lo largo de las vías del tren crean problemas de visibilidad para los operadores de trenes, lo que puede resultar en multas para las partes responsables.

DERECHA: La banqueta discontinuada en la Avenida Floradora Este se encuentra con la Avenida Cedar.



ARRIBA: La banqueta pavimentada se interrumpe en la Avenida Floradora Este y continua como camino de tierra irregular.



DERECHA: Les participantes caminan en la Avenida Floradora Este en un tramo de la banqueta donde los buzones disminuyen el área para les peatones.



IZQUIERDA: Un sofá se encuentra frente a un carro abandonado estacionado en la Avenida Floradora Este.



DERECHA: Los electrodomésticos grandes fueron abandonados en la banqueta en la Avenida Floradora Este.



IZQUIERDA: Carros abandonados estacionados a lo largo de las vías del tren en la Avenida Floradora Este.



IZQUIERDA: El límite de velocidad en la Avenida Floradora Este es de 25 millas por hora, pero parece que muchos de los conductores viajan a velocidades más altas.



ARRIBA: Les participantes en la intersección "T" de la Avenida Floradora Este y la Avenida Cedar.



IZQUIERDA: Un carro espera en el camino de los peatones antes de girar a la derecha en la Avenida Cedar.

DERECHA: Las vías del tren atraviesan la carretera y dividen la Avenida Floradora Este.



IZQUIERDA: Un letrero anunciando el cruce del tren está parcialmente obstruido por la señal de alto en la intersección de la Avenida Floradora Este y la Calle 8.

DERECHA: No hay barreras de cruce en las intersecciones de la Avenida Floradora Este. La barrera de cruce del tren más cercana con señales y luces que indican que se acerca un tren está en la Avenida Cedar. El siguiente cruce del tren señalizado está aproximadamente a una milla de distancia, en la intersección de la Avenida Floradora Este y Calle Primera.



- La Avenida Floradora Este está dividida por vías de tren que atraviesan el medio de la calle. Muchos estudiantes que viajan hacia y desde la Escuela Secundaria Yosemite y la Escuela Primaria Mayfair deben cruzar las vías del tren cuando viajan hacia y desde la escuela. La falta de señalización que alerte a los conductores sobre peatones y ciclistas que cruzan el área crea la posibilidad de choques. Aunque la gente suele caminar y andar en bicicleta por el corredor dividido por el tren, no existe infraestructura que apoye a peatones y ciclistas, lo que crea un entorno inseguro debido a problemas de visibilidad e inaccesibilidad. El pavimento por donde deben cruzar peatones y ciclistas está agrietado y es irregular, lo que representa un importante peligro de tropiezo. Los cruces tampoco son accesibles para personas que utilizan dispositivos de movilidad asistida, que pueden quedar atrapadas en las grietas del pavimento o en las propias vías del tren. Los participantes compartieron que el tren pasa con bastante frecuencia, hasta cuatro veces al día. Aunque hay letreros avisando el cruce del tren publicados, la señalización está colocada de manera inconsistente a lo largo de la Avenida Floradora Este y no hay barreras de cruce que se bajan cuando pasa el tren para brindar protección a quienes caminan y andan en bicicleta cerca de las vías.

Recomendaciones del Equipo del proyecto

El Equipo del proyecto recomienda lo siguiente para la consideración de los tomadores de decisiones locales.

Instalar un Faro Híbrido de Peatón (HAWK por sus siglas en inglés) en la intersección de la Avenida Cedar y Avenida Hedges

El Equipo del proyecto recomienda que el Comité de planificación colabore con Safe 2 School y el Departamento de Obras Públicas de Fresno para determinar si se puede instalar un faro HAWK en la intersección de la Avenida Cedar y Avenida Hedges, donde existe un cruce peatonal marcado. El Departamento de Obras Públicas tiene una lista de Proyectos de Mejoras Capitales que se están realizando alrededor de las escuelas y que mejorarán las rutas para los estudiantes y las familias que caminan hacia y desde la escuela. Los Proyectos de Mejoras Capitales pueden incluir nuevas banquetas y la adición de otras mejoras de seguridad, como señales de tránsito, HAWKS e iluminación pública. Si el faro HAWK no está justificado, el Comité de Planificación puede abogar por otros dispositivos de control, como una aviso rectangular de luces rápidas destellantes (RRFB, por sus siglas en inglés) activada por peatones. Alternativamente, el Comité de planificación puede solicitar guardias de cruce para apoyar a las personas que caminan y andan en bicicleta en esta intersección. Safe 2 School capacita a guardias de cruce peatonal voluntarios y cuenta con los recursos y materiales para preparar y apoyar a sus voluntarios.

- Consulte la lista de [Proyectos de Mejoras Capitales](#) de la Ciudad de Fresno alrededor de las escuelas.
- Para entrar en contacto con el Departamento de Obras Públicas de Fresno, utilice el formulario [aquí](#).
- Para más información sobre el programa de Guardias de Cruce Voluntarios, visite [Safe 2 School](#)
- Contacte Safe 2 School en: info@safe2schoolinc.org

Organice una capacitación comunitaria en persona de FresGo para solicitar servicios de limpieza de basura y reparación de carreteras

El Equipo del proyecto recomienda que el Comité de planificación y Cultiva la Salud planifiquen un taller en persona para enseñar a los miembros de la comunidad de Fresno cómo utilizar los servicios en línea de FresGo. Los residentes compartieron que grandes cantidades de basura a menudo bloquean las banquetas y las calles a lo largo de la Avenida Floradora Este y estas obstrucciones limitan el espacio disponible para los peatones en las banquetas, obligándolos a caminar por la calle. Los residentes también compartieron que varias carreteras y cruces peatonales necesitan reparación y repintado. FresGo es un servicio en línea que permite a los residentes solicitar varios servicios de la ciudad, incluidos servicios de limpieza de calles y basura, trazado de líneas viales y reparación de banquetas. Un representante de Safe 2 School alentó a los residentes a presentar sus solicitudes para volver a repintar los cruces peatonales, especialmente aquellos cerca de las zonas escolares, ya que trabajan en colaboración con el Departamento de Obras Públicas de Fresno para garantizar que se atiendan estas solicitudes. Organizar un taller en persona brindará un enfoque práctico sobre el uso de FresGo y aumentará la comodidad de los residentes al presentar sus solicitudes de banquetas más limpias y transitables.

- Acceda al formulario de FresGo Online: [FresGo](#)
- Para descargar la aplicación móvil FresGo: para [iPhone](#), y para [Android](#).

Unirse a las reuniones del Comité Asesor de Transporte Activo (ATAC por sus siglas en inglés)

Como primer paso en la colaboración con ATAC, el Equipo del proyecto recomienda que el Comité de planificación se una a las reuniones de ATAC, que se llevan a cabo el cuarto miércoles de cada mes, tanto en persona como virtualmente. El Comité de planificación puede brindar comentarios públicos y resaltar sus preocupaciones sobre las Rutas seguras a la escuela y las mejoras de infraestructura. Además, ATAC tiene un Plan de Trabajo para el año fiscal 2023-2024 que resume los proyectos programáticos y de infraestructura de transporte activo actuales y futuros en Fresno. El Comité de Planificación puede revisar el plan de trabajo para ver cómo se alinea con las necesidades de la comunidad. Uno de los proyectos enumerados son mejoras en las banquetas, mejoras en las rampas ADA y mejoras en la superficie de los

cruces peatonales alrededor de la Escuela Secundaria Yosemite, lo que mejoraría las condiciones para caminar y andar en bicicleta y la seguridad para los estudiantes que caminan hacia y desde la escuela.

- Para ver las fechas de las reuniones de ATAC: [Calendario](#).
- Los residentes pueden utilizar el [Formulario de solicitud de puntos de la agenda](#) para entregar puntos dos semanas antes de la próxima reunión programada.
- Para ver el plan de trabajo actual de ATAC: [Plan de trabajo de ATAC](#).
- Para obtener más información sobre el propósito de un Comité Asesor y de Ciclistas, consulte el [Informe](#) de Mejores Prácticas del Comité Asesor de Ciclistas y Peatones.

Desarrollar Rutas seguras a la escuela actualizadas y un Plan de acción visión cero

El Equipo del proyecto recomienda que el Comité de planificación colabore con Safe 2 School, Cultiva la Salud y ATAC para incluir elementos de Rutas Seguras a la Escuela (SRTS) en el Plan de Acción Visión Cero. La ciudad de Fresno recibió una subvención de Calles Seguras para Todos en el año 2022 para completar un Plan de Acción Visión Cero. El objetivo del Plan de Acción Visión Cero es crear estrategias viables y medibles, enfatizando soluciones de diseño y políticas para calles completas y mayor seguridad en toda la comunidad. Visión Cero es una estrategia para eliminar todas las muertes por choques de tránsito y lesiones graves en las calles de una ciudad, condado o estado. Esto se logra a la vez que se aumenta la movilidad segura, saludable y equitativa para todas las personas que utilizan la calle, pero especialmente para los usuarios vulnerables. El Plan de Acción SRTS de Fresno se desarrolló en 2018 y puede ser útil para identificar las prioridades de la comunidad para incluir en el Plan de Acción Visión Cero. La colaboración entre estas dos iniciativas puede beneficiarse de la participación de defensores en las comunidades escolares y de guardianes, el gobierno local y las organizaciones comunitarias para involucrar a los estudiantes y los guardianes y al mismo tiempo fomentar la movilidad segura dentro de las comunidades escolares y más allá. El Plan de Acción Visión Cero ha sido un tema de la agenda discutido durante reuniones anteriores de ATAC, que están abiertas al público y a comentarios públicos. El Comité de planificación puede utilizar el tiempo de comentarios públicos para compartir sus pensamientos y aportes sobre el Plan de Acción Visión Cero y resaltar los elementos SRTS que deben incluirse.

- Para aprender más sobre el vínculo entre las dos iniciativas, consulte la publicación [Visión Cero y Rutas Seguras a la Escuela: Socios en Seguridad](#).
- El [Plan de Acción de rutas seguras de Fresno](#) puede proporcionar conocimiento sobre los pasos concretos de la comunidad.
- Para aprender más sobre Visión Cero, visita [La red Visión Cero](#).
- Para una guía sobre la implementación de Visión Cero en su comunidad, consulte el [Kit de herramientas de Visión Cero](#).
- Para obtener orientación sobre cómo crear un grupo de trabajo SRTS, consulte [Definición de funciones y asociaciones para rutas seguras a la escuela](#).
- Para ver el calendario de las fechas de las reuniones de ATAC: [Calendario](#).
- Les residentes pueden utilizar el [Formulario de solicitud de puntos de la agenda](#) para enviar puntos de la agenda dos semanas antes de la próxima reunión programada.

Solicitar una fase protegida de giro a la izquierda en la intersección de Calle 9 y la Avenida Olive Este

El Equipo del proyecto recomienda que el Comité de planificación solicite al Departamento de Obras Públicas de la Ciudad de Fresno que considere agregar una fase protegida de giro a la izquierda para separar el tráfico de vehículos que gira a la izquierda y les peatones que viajan hacia el norte y el sur. Teniendo en cuenta que esto podría ser potencialmente una mejora de alto costo, dependiendo del equipo de señal que se necesita y los costos asociados, el Comité de planificación puede trabajar con Obras Públicas para determinar si una solución provisional es apropiada. Por ejemplo, Obras Públicas podría prohibir los giros a la izquierda durante las horas de viaje de la mañana hasta que estén disponibles los fondos para una mejora capital, como los semáforos. Actualmente, el departamento está trabajando en una serie de [Proyectos de Mejoras Capitales](#) (CIP, por sus siglas en inglés) alrededor de las escuelas de Fresno, incluido un proyecto completo de banquetas en la Avenida Floradora cerca de la Escuela Secundaria Yosemite. Dada la cantidad de estudiantes heridos en choques que involucran vehículos que giran a la izquierda en la intersección de la Calle 9 y la Avenida Olive Este, el Comité de Planificación podría abogar por agregar esta intersección a la lista de proyectos CIP prioritarios del Departamento de Obras Públicas.

El Comité de Planificación puede ponerse en contacto con el Director de Obras Públicas de Fresno, Scott Mozier, en scott.mozier@fresno.gov. La información de contacto adicional del departamento incluye su formulario de contacto en <https://www.fresno.gov/publicworks/#contact-us>. El Comité de Planificación también puede optar por enviar esta solicitud a través de la aplicación [FresGO](#) seleccionando Tráfico>Señal de tráfico>Nueva señal de tráfico y agregando información para respaldar su solicitud.

Determinar si se necesitan modificaciones en el tiempo de las señales o intervalos de peatones adelantados para mejorar la experiencia de cruce en la intersección Calle 9/Avenida East Olive

El Equipo del Proyecto recomienda que el Comité de Planificación trabaje con Obras Públicas de la Ciudad de Fresno para determinar si se necesitan modificaciones en el tiempo de las señales o intervalos de peatones adelantados (LPI, por sus siglas en inglés) para garantizar que los peatones que utilizan los cruces peatonales oeste y este tengan tiempo suficiente para cruzar la calle. Los participantes compartieron que a menudo tienen que correr cuando cruzan la intersección porque no tienen tiempo suficiente para cruzar de manera segura. Dado el alto volumen de peatones durante las horas de llegada y salida, el Comité de Planificación podría solicitar a Obras Públicas que ajuste la duración de los ciclos en las horas pico y fuera de las horas pico para tener en cuenta los volúmenes de peatones y vehículos.

- El Comité de Planificación puede ponerse en contacto con el Director de Obras Públicas de Fresno, Scott Mozier, en scott.mozier@fresno.gov. La información de contacto adicional del departamento incluye su formulario de contacto en <https://www.fresno.gov/publicworks/#contact-us>.

Instalar barreras de cruce de ferrocarril en Avenida Floradora Este

El Equipo del Proyecto recomienda que el Comité de Planificación se asocie con Safe 2 School para abogar por la instalación de barreras de cruce de ferrocarril a lo largo de Avenida Floradora Este. Aunque muchos estudiantes y familias cruzan regularmente las vías del tren para ir de un lado a otro de la calle, estos son cruces pasivos que no tienen luces automáticas ni barreras de cruce que alerten a los usuarios de la vía sobre el paso de los trenes. Los participantes compartieron que el tren pasa con regularidad y que es preocupante que no haya barreras de cruce de ferrocarril para alertar a los usuarios de la carretera sobre los trenes que se aproximan. Las barreras de cruce servirían como

una señal visual para que todos los usuarios de la vía sepan que se acerca un tren y así pueden reducir el conflicto entre el tren que pasa y todos los usuarios de la vía.

- Para comunicarse con San Joaquin Valley Railroad sobre seguridad y el Cumplimiento, envíe un correo electrónico a Jason Woods a jwoods@gwrr.com.
- Para obtener más información, visite el Departamento de Transporte de EE. UU.: de la Administración Federal de Carreteras [Recursos para peatones y conductores](#)
- [Operation Lifesaver, Inc.](#), líder en educación sobre seguridad ferroviaria, tiene múltiples recursos, incluida una [Guía de seguridad](#) para cruces de ferrocarril.

Solicite financiación para banquetas

El equipo del proyecto recomienda que el Comité de Planificación, con el apoyo de Safe 2 School, abogue por qué la ciudad de Fresno solicite la subvención del Programa de Transporte Activo (ATP, por sus siglas en inglés). La subvención ATP proporciona financiación para proyectos de bicicletas y peatones en todo el estado. Algunos objetivos de la ATP incluyen aumentar la proporción de viajes realizados a pie y en bicicleta y aumentar la seguridad y movilidad de los usuarios no motorizados. Mejorar las condiciones de las banquetas y aumentar la conectividad de las banquetas mejoraría las condiciones para caminar y beneficiaría la salud de la comunidad, ya que reduciría la cantidad de peatones que caminan por banquetas y senderos no aptos. ATP ha financiado muchos proyectos de Rutas Seguras a la Escuela para aumentar la seguridad y la salud de los estudiantes y las familias que caminan hacia y desde la escuela. Safe 2 School ha establecido relaciones con comunidades escolares en Fresno y podría potencialmente apoyar la identificación de áreas prioritarias donde se pueden realizar mejoras en las banquetas. El Ciclo 7 de la ATP comenzó este año con talleres informativos organizados en la región del sur de California y en la región del norte de California.

- El [Resumen del Proyecto del ciclo 6 del condado de Fresno](#) proporciona un resumen del proyecto propuesto que se centra en mejoras de las banquetas.
- Para ver la grabación del taller informativo realizado en la región del sur de California, visite el [Taller de inicio del Programa de Transporte Activo 2025](#).
- El Centro de Investigación de Transporte Activo (ATRC, por sus siglas en inglés) ofrece un [Programa de Asistencia Técnica para Comunidades Desfavorecidas](#) a posibles solicitantes. Para recursos adicionales, visite [Recursos ATRC](#).

- Para obtener oportunidades adicionales de financiación y programación, visite las [Páginas de información sobre seguridad del transporte activo de California](#) (CATSIP, por sus siglas en inglés).

Los Caminos de la Vía: Radionovela

Durante la capacitación, los participantes crearon una Radionovela, un podcast que destaca las preocupaciones de la comunidad y propone soluciones a través del poder de la narración. Este proyecto audiovisual está destinado a ser utilizado como una herramienta de promoción para crear sus visiones comunitarias locales para una comunidad saludable que pueda caminar y andar en bicicleta. Este episodio y todos los podcasts anteriores de Los Camino de la Vía se pueden encontrar en la plataforma Soundcloud usando el enlace bit.ly/los-caminos-de-la-via. Una transcripción de la radionovela se encuentra en el apéndice de este informe.

Este episodio destaca la experiencia de los miembros de la comunidad y los estudiantes que caminan y andan en bicicleta a la escuela en Fresno. Los participantes compartieron que necesitan una mejor infraestructura, como banquetas, cruces peatonales y carriles para bicicletas, para garantizar la seguridad de los estudiantes que caminan hacia y desde la Escuela Secundaria Yosemite y la Escuela Primaria Mayfair. Los participantes creen que estas rutas serían más seguras para los estudiantes y residentes con estas mejoras de infraestructura. Para leer una transcripción del audio, consulte el Apéndice.

Apéndice

- Datos de choques de peatones y ciclistas
- Transcripción de la radionovela

El Historial de Choques que Involucraron a Peatones y Ciclistas cerca de Escuela Primaria Mayfair y Secundaria Yosemite

Visita al sitio – 31 de mayo del 2023

Ana Lopez, ana.lopez@berkeley.edu

Berkeley SafeTREC

¿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?



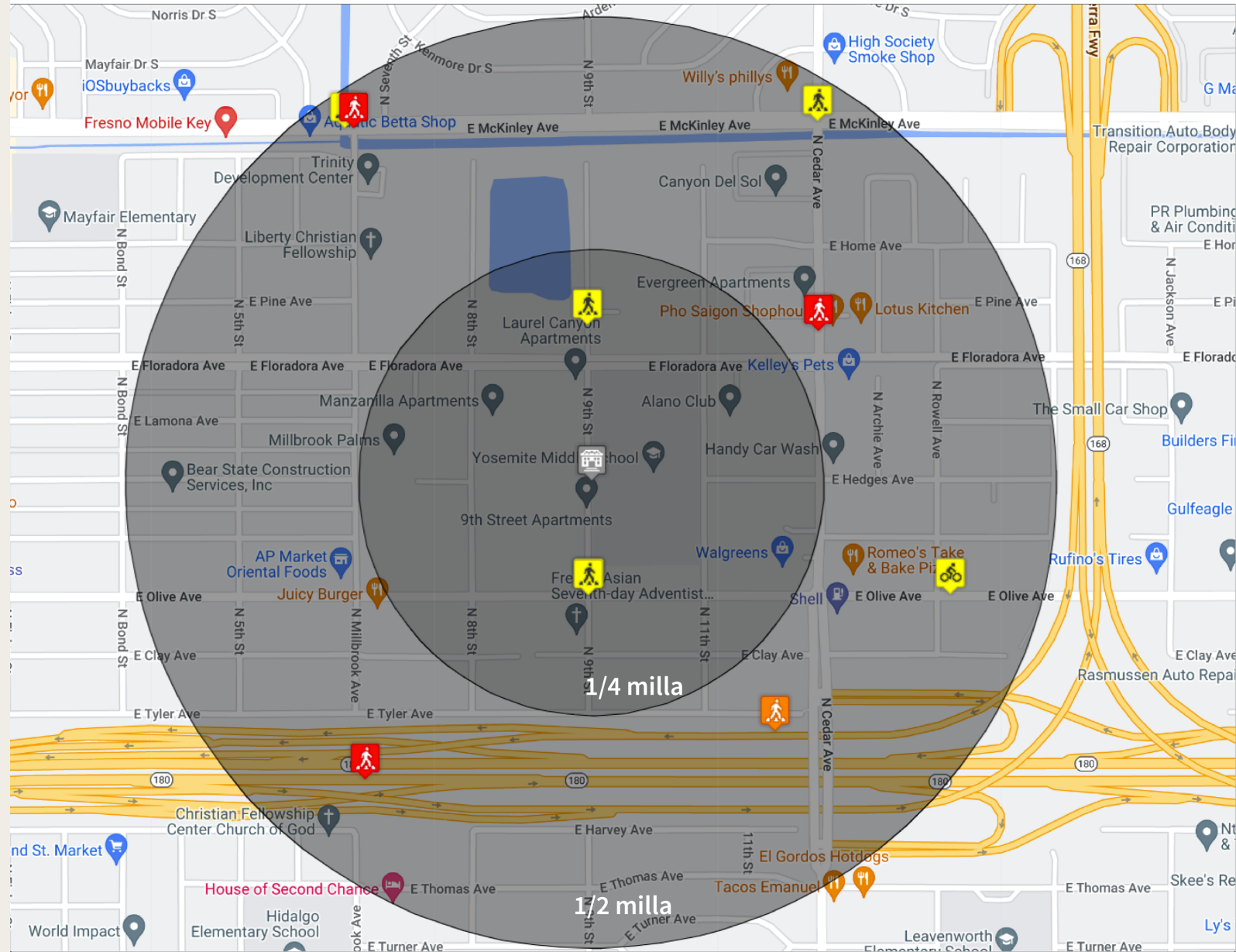
- Choque entre una bicicleta y un vehículo de motor
- Las bicicletas se consideran vehículos y, por lo tanto, las infracciones cometidas por un "conductor" podrían haber sido cometidas por un conductor de vehículo de motor o por un ciclista.

Choques de peatones y ciclistas, 2017-2021 en Escuela Secundaria Yosemite

- 10 choques de peatones y 1 choque de ciclista

Fuente de datos: Sistema Integrado de Registro de Tráfico Estatal (SWITRS) 2017-2021. Los datos de 2020 y 2021 son provisionales a marzo de 2023.

Escuela Secundaria Yosemite, Mapa de Choques de Peatones y Ciclistas (2017-2021)
1292 North Ninth Street | Fresno | Condado de Fresno | CDS: 10621666061204



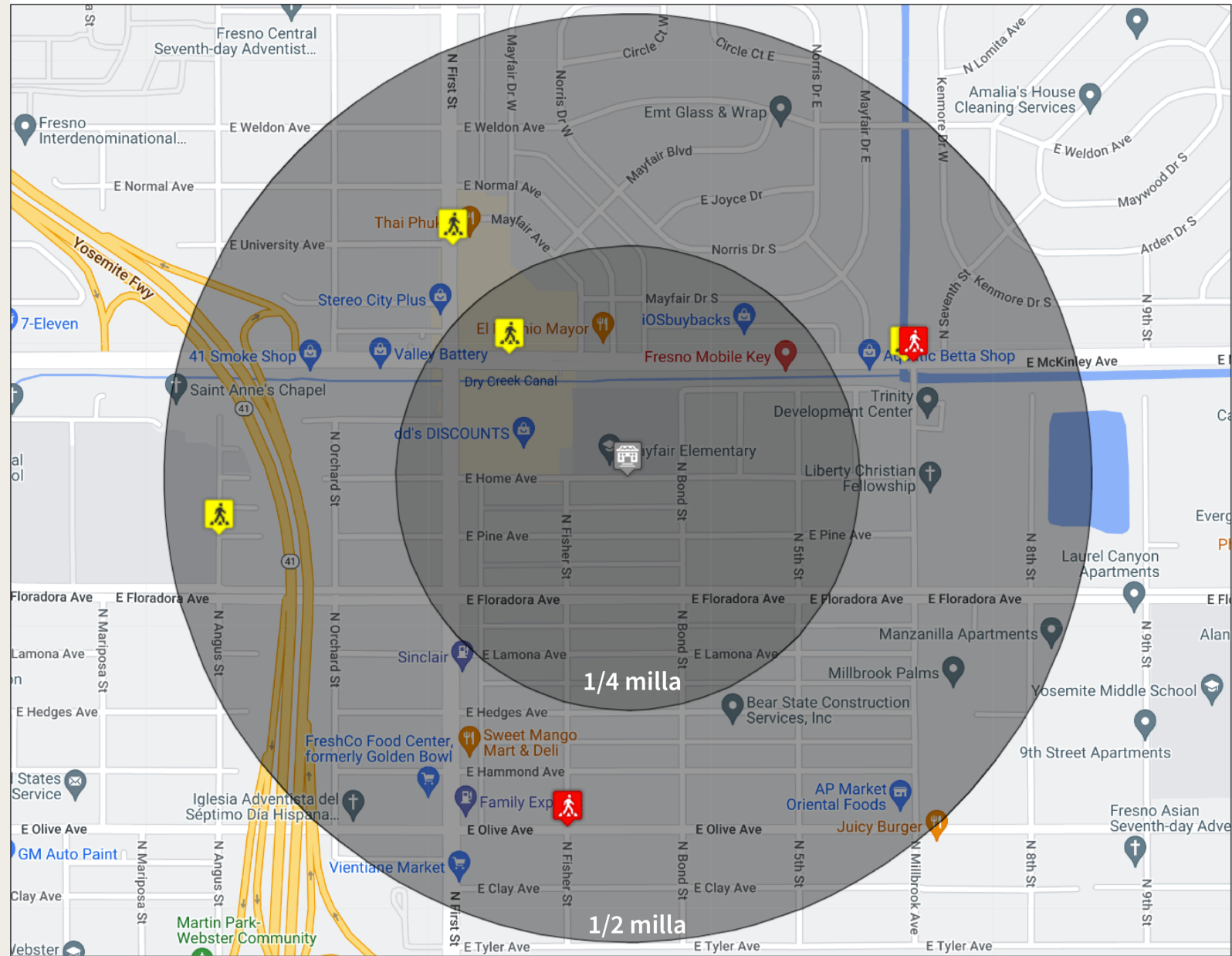
Fatal (3) Lesiones (Severa) (1) Lesiones (Otras Visibles) (6) Lesiones (Queja de dolor) (1)

Choques de peatones y ciclistas, 2017-2021 en Escuela Primaria Mayfair

- 7 choques que involucraron a un peaton o ciclista
- Hubo 3 muertes de peatones y 4 personas con lesiones visibles

Fuente de datos: Sistema Integrado de Registro de Tráfico Estatal (SWITRS) 2017-2021. Los datos de 2020 y 2021 son provisionales a marzo de 2023.

Escuela Primaria Mayfair, Mapa de Choques de Peatones y Ciclistas (2017-2021)
3305 East Home Avenue | Fresno | Condado de Fresno | CDS: 10621666006407



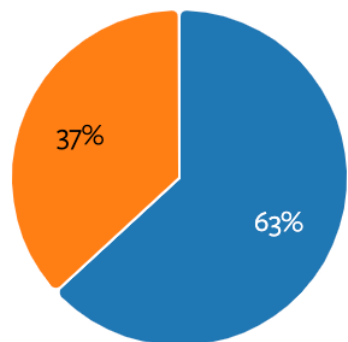
Fatal (3)



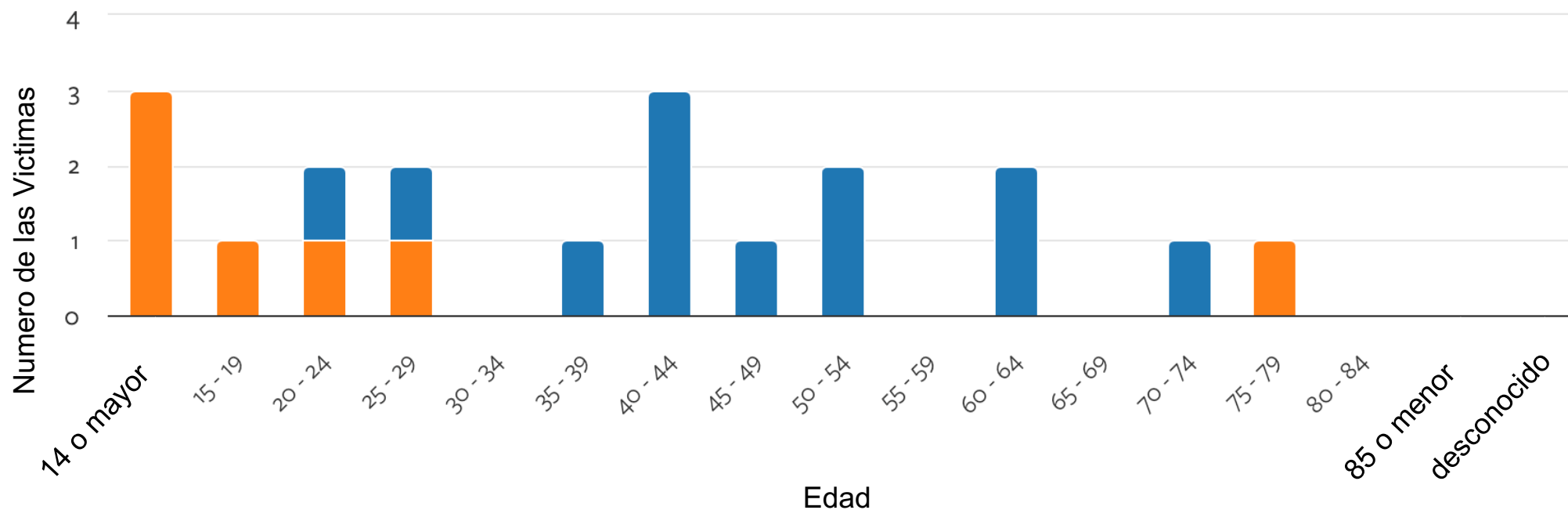
Lesiones (Otras visibles) (4)

Choques de Peatones y Ciclistas 2017-2021

Por edad y género de la víctima



● Hombre
● Mujer



Choques de Peatones y Ciclistas (2017-2021)

Infracciones más frecuentemente citadas en choques con lesiones

5
choques

21950.a El conductor no cede el paso a los peatones en un cruce peatonal marcado o no marcado

6
choques

21954.a Peatones deben ceder el paso a los vehículos al cruzar fuera de un cruce peatonal marcado o no marcado

Mapa de Calor de los Choques de Peatones y Ciclistas en la Primaria Mayfair y Secundaria Yosemite



E. Olive Ave y 9th Street



3/12/2020
7:36 a.m.



11/29/2021
8:10 a.m.



12/02/2021
7:48 a.m.

Victima:

14 años, niña

Lesión:

Queja de dolor

Infracción:

- Conductor no cedió el derecho de paso

Conductor iba dando
Vuelta a la izquierda

Victima:

15 años, niña

Lesión:

Sospecha de lesión

Infracción:

- Conductor no cedió el derecho de paso

Conductor iba dando
Vuelta a la izquierda

Victima:

12 años, niña

Lesión:

Lesión visible

Infracción:

- Conductor no cedió el derecho de paso

Conductor iba dando
Vuelta a la izquierda



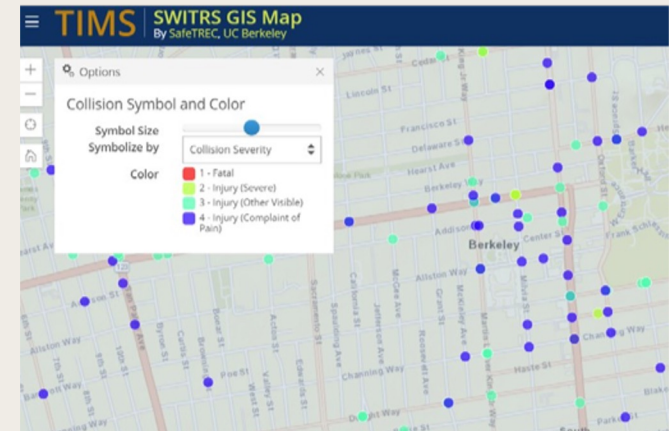
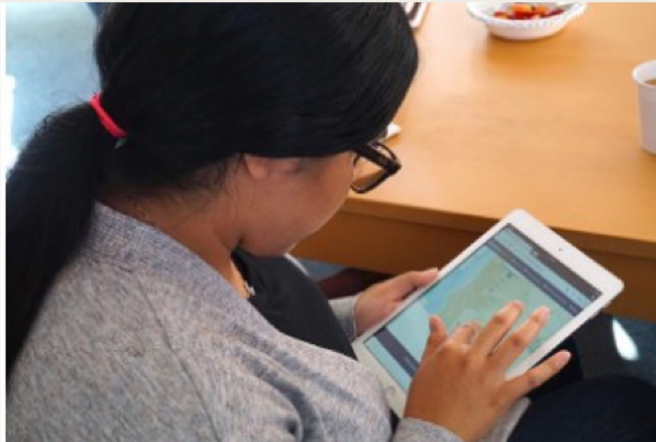
Recursos adicionales

Street Story

Street Story es una herramienta para juntar comentarios de la comunidad sobre temas de seguridad en el transporte.

Comparte historias en Street Story de dónde has estado en un choque o casi choque, o dónde te sientes seguro o inseguro viajando.

streetstory.berkeley.edu



Sistema de Lesiones de Transporte (TIMS)

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

Para explorar más a fondo los datos de choque, regístrese para obtener una cuenta gratuita para acceder a las herramientas y recursos en TIMS.

tims.berkeley.edu

Spanish Transcript

Participante: Lo que me gusta de Fresno es todas las organizaciones comunitarias que están aquí. Por ejemplo, tenemos socios de Fresno BHC (Building Healthy Communities) y Cultiva, Leadership Counsel. Si hay muchas personas que quieren tratar de hacer cambios .

Participante: En Fresno hay gran diversidad y eso hace que sea un lugar muy llamativo, diríamos verdad, porque tenemos la oportunidad de tener gente de diferentes culturas y diferentes representaciones. Entonces, eso es algo bonito de nuestra comunidad.

Participante: Lo que me gusta y disfruto de mi comunidad son mis vecinos. Prácticamente nos cubrimos, nos ayudamos entre todos. A veces me dicen 'hey Mari voy para México, échale un ojito a mi casa' y estamos como para ayudarnos entre todos en lo que es mi comunidad. Honestamente me encanta eso. Tengo una escuela cerca. Me encanta mi escuela. Me encantan los maestros. Me encanta la comunidad.

Narrador: Hola todos, todas y todes. Bienvenidos a nuestro nuevo episodio de los Caminos de la Vía. Los Caminos de la Vía es un proyecto de California Walks y UC Berkeley SafeTREC y se enfoca en ayudar a las comunidades hispanohablantes a crear contenido de audio que se puede utilizar como una herramienta para la abogacía y educación para mejorar la seguridad peatonal y ciclista. Este mini pódcast destaca las preocupaciones de la comunidad a través de la narración de historias, ayuda a crear concientización sobre la seguridad de peatones y ciclistas, y propone soluciones dirigidas por la comunidad. En nuestro segmento de hoy hablamos con la comunidad alrededor de la Escuela Secundaria Yosemite y la Escuela Primaria Mayfair en la ciudad de Fresno. Platicamos acerca de sus preocupaciones sobre la seguridad de los estudiantes que caminan hacia y desde la escuela. Las participantes son madres y guardias de cruces voluntarias en escuelas. Piden más apoyo para que las rutas hacia la escuela y las calles en sus vecindarios sean más seguras para todos. Participantes comparten sus prioridades para lograr un Fresno más seguro y saludable.

Participante: ...calles más seguras con más iluminación. Aceras bien cuidadas.

Participante: A mí me gustaría ver parques, parques seguros, donde todo el mundo pueda ir a cualquier hora y que no tenga ningún tipo de temor. Que ellos puedan disfrutar hablando no solamente de la infraestructura, que sean parques construidos fuera de freeways. Parques donde se pueda respirar aire, aire limpio. Eso me gustaría también.

Participante: Me gustaría ver un Fresno saludable. Que el aire esté saludable, que la carretera, los caminos hacia la escuela fueran también seguros.

Narrador: Fresno es una ciudad en el Valle de San Joaquín en el condado de Fresno. Entre los años 2012 y 2021, hubo 18 choques involucrando a peatones y 3 choques involucrando a personas en bicicleta dentro de media milla de la Escuela Secundaria Yosemite. Los choques de peatones y bicicletas se concentraron en dos intersecciones, incluyendo la intersección de la calle 9 y la avenida East Olive, la misma que fue resaltada como una de las preocupaciones en la comunidad. Una madre comparte la importancia de mejorar la señal de esta intersección para que otorgue más tiempo a los peatones que cruzan la calle.

Participante: Ahorita lo que para mí es más importante es la luz de Yosemite y las banquetas. Eso es para mí la prioridad, porque eso es lo que nos urge. No solamente es esta Mayfair, también pasan niños de la high school. También vienen de la Leavenworth y a veces caminan hasta ahí también para como para ir a sus casas.

Narrador: En la otra área de enfoque, dentro de media milla de la Escuela Primaria Mayfair se reportaron 20 choques de peatones y siete choques de bicicletas entre los años 2012 y 2021. Las participantes comparten sus experiencias caminando hacia las escuelas. Comentan acerca del estado del pavimento agrietado o desnivelado de las calles y las banquetas en camino a la escuela...

Participante: Cuando vamos caminando. El pavimento está súper malísimo, la mayoría nos dimos cuenta de eso. Prioridad para todos porque te puedes doblar un pie. ¿A dónde vamos a parar? Yo vengo doblándome el pie muchas veces y ya ha llegado un punto que ya no puedo ni caminar.

Participante: Y una de mis principales preocupaciones. Hay muchísimas cosas buenas, pero una de mis principales preocupaciones se encuentran en los rieles del tren. El tren, por lo que sabemos, pasa cuatro veces al día y no hay muchas señales. Y eso me preocupa a la hora de que estén caminando los niños.

Narrador: También comentan acerca de los perros sueltos como un problema de seguridad que previenen que peatones y ciclistas se sientan cómodos en la comunidad.

Participante: Primeramente, los perros que andan en la calle. Muchas veces han asustado a mis hijos cuando queremos andar en bici o caminar cuando queremos ser activos.

Participante: Pero no puedo caminar de mi casa hacia el bulevar porque hay muchos perritos. Nos corretean cuando vamos caminando y nos intentan morder. Y no es uno, son muchos perritos.

Narrador: Las participantes comparten sus observaciones acerca de los carriles de bicicleta y como pudieran aliviar las condiciones que enfrentan cuando quieren usar otros modos de transporte, como el autobús o bicicletas

Participante: Sobre las líneas de bicicleta que se están agregando en las calles. Para mí es algo que nos ayuda a estar más seguros, pero hay mucha gente quejándose que está provocando más tráfico. Que no es seguro porque corremos más peligro si nos gusta andar en bicicleta.

Participante: He notado, pero aquí como que el sistema de transporte no es tan bueno. Yo no miro, digamos, lugares donde las rutas no son, no son tan seguidas o no hay lugares donde vaya más, lugares donde alguien pueda agarrar un bus o utilizar ese medio de transporte en vez de carro. Aquí si no andas en carro no te podés movilizar.

Narrador: Las participantes identificaron grupos que han proporcionado recursos y apoyo y agencias y personal de los cuales pudieran recibir más apoyo para realizar la visión para un Fresno más seguro.

Participante: Las partes interesadas son las organizaciones sin fines de lucro, porque yo gracias a esas organizaciones como Cultiva, Metro Ministry, son los que aprendí a abogar por este cruce peatonal. Y ellos son una parte fundamental en la comunidad porque se

enfocan en diferentes áreas. Y esas organizaciones sin fines de lucro creo que debemos tomarlas tanto nosotros más en serio como ellos también a nosotros. Porque trabajando juntos podemos hacer grandes cambios.

Participante: Con la agencia del Distrito del Aire, porque ellos hablan con diferentes gobiernos y ellos están haciendo eso de arreglar las calles y todo eso para que caminen. También están haciendo eso de plantar árboles.

Participante: Los concejales del distrito a esta reunión. ¿Estuvimos en comunicaciones por un par de meses, y adivinen qué? Brillaron por su ausencia hoy. Y eso, eso me duele de verdad. Que nuestra gente ya deberíamos estar acostumbrados a eso. Pero no, el mensaje aquí es que no nos acostumbremos a eso, porque no está bien. No está bien. Ellos debieron haber estado aquí el día de hoy y no están.

Narrador: Las participantes quieren más apoyo de las partes interesadas y grupos comunitarios en Fresno para traer cambios a su comunidad. Los participantes tienen relaciones existentes con organizaciones como Cultiva la Salud y Safe 2 School. Su red de padres y voluntarios sólida que apoyan el programa de guardias de cruce escolar puede continuar apoyando los esfuerzos para crear rutas más seguras para estudiantes y residentes que caminan y andan en bicicleta. Gracias por acompañarnos y asegúrense de escuchar el resto de los episodios de los Caminos de la Vía. Les invitamos a leer el resumen ejecutivo de Fresno que está en la descripción. Para obtener más información sobre Comunidades Activas y Seguras visité el sitio web de California Walks y UC Berkeley SafeTREC. ¡Hasta luego!

Gracias por su interés en el programa Comunidades Activas y Seguras.

Para obtener más información sobre el Programa comunitario de seguridad para peatones y ciclistas, visite el sitio de UC Berkeley SafeTREC

<https://safetrec.berkeley.edu> o el sitio de California Walks

<https://www.calwalks.org/comunidades-activas-y-seguras>

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



Berkeley SafeTREC