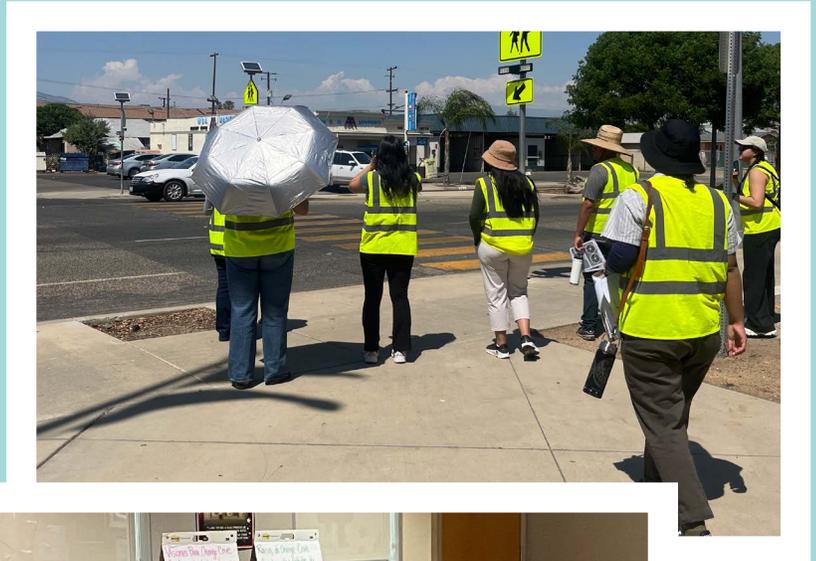


Informe de Resumen y Recomendaciones de Orange Cove Comunidades Activas y Seguras (Active and Safe Communities)



Verano 2024



Berkeley

Safe Transportation Research
and Education Center

Los fondos para este programa fueron proporcionados por una subvención de la Oficina de Seguridad de Tráfico de California a través de la Administración Nacional de Seguridad de Tráfico en las Carreteras.

Reconocimientos

Gracias al Comité de planificación por invitarnos a su comunidad y colaborar con nosotros para hacer de Orange Cove un lugar más seguro para caminar y andar en bicicleta. Sus contribuciones provocaron conversaciones significativamente informadas y fortalecieron los resultados del taller.

Nuestro trabajo se desarrolló en el territorio etnohistórico de los Yokuts. Reconocemos que cada miembro de la comunidad de Orange Cove se beneficia y continúa beneficiándose del uso y ocupación de la tierra los Yokuts.

Comité de planificación:

Andrea Islas	Cultiva la Salud
Carlos Cervantes	Cal Fresh Healthy Living (FDPH)
Claudia Angulo	Miembro de la comunidad
Claudia Sandoval	Cal Fresh Healthy Living (FDPH)
**Evelyn Morales	Cultiva La Salud
**Isaiah Lopez	Boys & Girls Club del Condado de Fresno, Unidad de Orange Cove
Lucia Pineda	Cultiva La Salud
Lupita Arcos	Cultiva La Salud
Rosemarie Amaral	Cal Fresh Healthy Living (FDPH)
Susie Rico-Vasquez	Cal Fresh Healthy Living (FDPH)
Victoria "Vicky" Gonzalez	Cultiva la Salud

***Líder del Comité de Planificación/Solicitante del Programa*

Este informe fue preparado por:

California Walks

Karen Rodriguez

<https://calwalks.org>

UC Berkeley Safe Transportation Research and Education Center (SafeTREC)

Lucia Ornelas

<https://safetrec.berkeley.edu>

Este informe fue traducido por Monica Curiel.

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

Contenido

Reconocimientos	2
Introducción	4
Enfoque de Sistema Seguro	6
Contexto y Datos	8
Datos de choques peatonales y ciclistas	8
Datos de choques de vehículos	10
Evaluación de caminar y andar en bicicleta	11
Ruta: Bulevar Park, Calle Jacobs Center Sur, Avenida South, y Calle 9th	11
Recomendaciones del Equipo del proyecto	23
Recursos	34
Apéndice	37

Introducción

Comunidades Activas y Seguras (Active and Safe Communities) es un programa estatal de California Walks (Cal Walks) y el Centro de investigación y educación en transporte seguro de la Universidad de California, Berkeley (SafeTREC por sus siglas en inglés). Se enmarca en el Programa Comunitario de Seguridad para Peatones y Bicicletas (CPBSP por sus siglas en inglés), que busca reducir las muertes y lesiones graves de peatones y ciclistas en California trabajando con las comunidades para integrar el Enfoque de Sistema Seguro en programas, políticas y decisiones de diseño relacionadas con el transporte activo. Este programa apoya las necesidades de los hispanohablantes monolingües al proporcionar un plan de estudios relevante y culturalmente sensible que tiene como objetivo mejorar la seguridad al caminar y andar en bicicleta en las comunidades de California.

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

1. Empoderar a los usuarios vulnerables de la vía (aquellos que caminan, andan en bicicleta, ruedan o usan un dispositivo de asistencia a la movilidad) en Orange Cove para identificar áreas de preocupación y mejora para la seguridad de peatones y ciclistas en el Bulevar Park, la Avenida South, Calle 9th, Calle Jacobs Center Sur, y áreas cercanas a las zonas de la Escuela Primaria Sheridan, la Escuela Secundaria Citrus y la Escuela Preparatoria Orange Cove;
2. Crear un espacio para intercambiar ideas con partes interesadas locales e identificar soluciones para mejorar la infraestructura de transporte activo que apoya la seguridad de peatones y ciclistas; y
3. Identificar prioridades multimodales para la comunidad y los próximos pasos para ampliar las opciones de transporte activo para los residentes.

El programa Comunidades Activas y Seguras (CAyS) utiliza el Enfoque de Sistema Seguro para involucrar a los residentes y defensores de la seguridad en el desarrollo de un plan de acción impulsado por la comunidad para mejorar la seguridad de caminar y andar en bicicleta en sus comunidades y fortalecer la colaboración con los funcionarios locales y el personal de las agencias. Cal Walks y SafeTREC (Equipo de proyecto) trabajaron con el Comité de planificación para desarrollar objetivos del taller y adaptar el plan de estudios para abordar las necesidades y prioridades de seguridad de la comunidad.

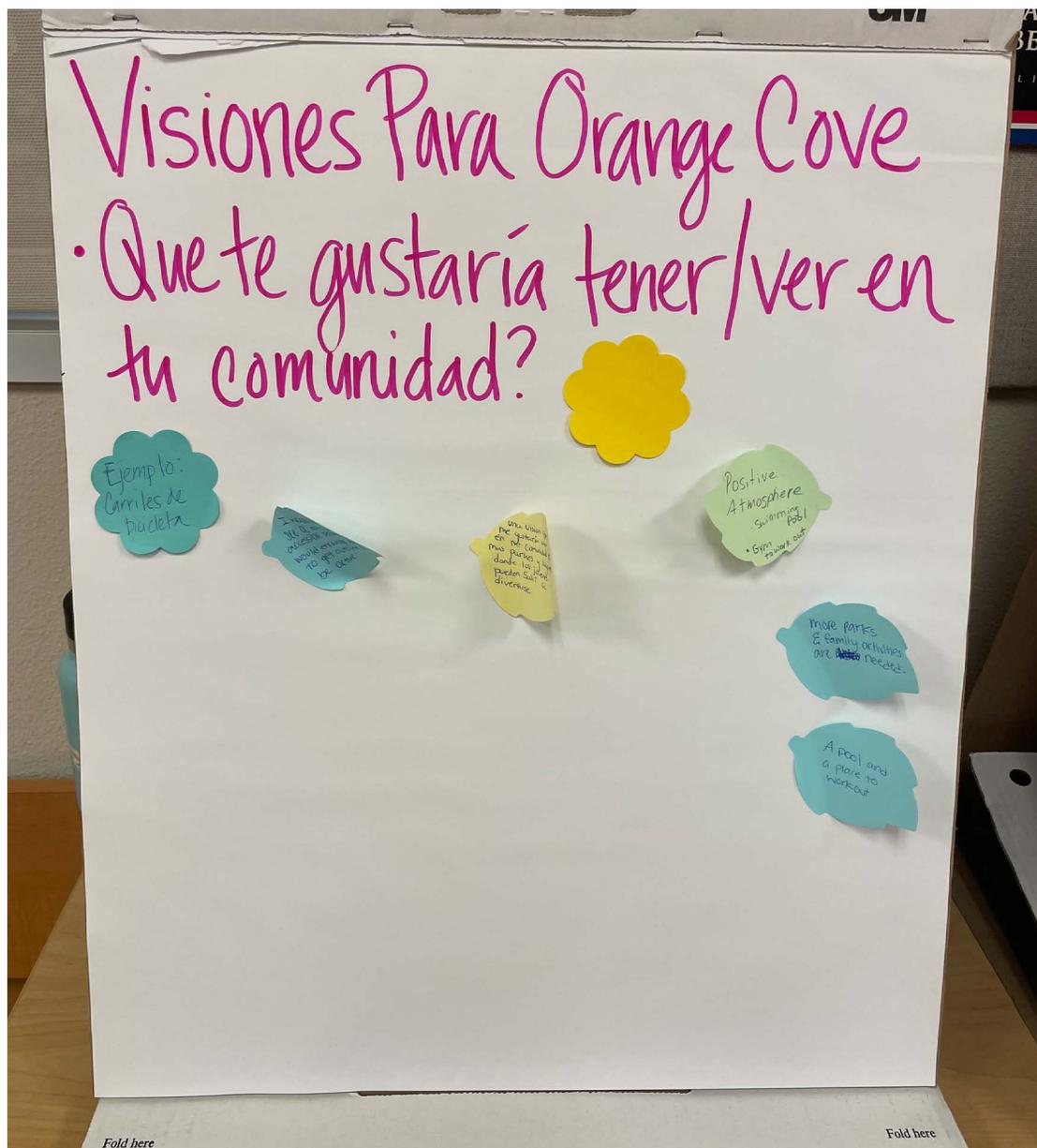
La capacitación en persona se llevó a cabo el 25 de julio de 2024 en la biblioteca sucursal de Orange Cove y convocó a 16 participantes, incluidos miembros de la comunidad y representantes de Cultiva La Salud, el Boys & Girls Club del condado de Fresno (Unidad de Orange Cove), CalFresh Programa Healthy Living dentro del Departamento de Salud Pública del Condado de Fresno, el Distrito 6 de Caltrans y la Ciudad de Orange Cove. Consistió en:

- Una actividad de imaginar en la que los participantes imaginaron su comunidad ideal e identificaron las prioridades de la comunidad;
- Una actividad que facilitó conexiones personales y culturales a los siete principios a nuestro Enfoque de Sistema Seguro adaptado;
- Una evaluación de caminar y andar en bicicleta virtual y un análisis de los datos de choques peatonales y ciclistas;
- Una actividad de RadioNovela personalizada para transmitir la historia de la comunidad y promover la conciencia sobre las condiciones de seguridad del tráfico en Orange Cove.

El área de enfoque de este taller fue la comunidad de Orange Cove dentro de los siguientes límites: el Bulevar Park al norte, la Avenida Monson al oeste, Camino Hill Valley al este y la Avenida Parlier al sur.

Esta área de enfoque incluyó carreteras de interés como el Bulevar Park, Avenida South, Calle 9th y Calle Jacobs Center Sur, todas las cuales fueron evaluadas durante la evaluación de caminar y andar en bicicleta. También incluyó la Biblioteca sucursal de Orange Cove, la Escuela Primaria Sheridan, la Escuela Secundaria Citrus, la Escuela Preparatoria Orange Cove, el Parque conmemorativo James O. Eaton y el Boys & Girls Club del condado de Fresno, unidad Orange Cove. El Comité de planificación seleccionó esta área porque deseaban identificar estrategias para calmar el tráfico y mejoras de infraestructura para fomentar el transporte activo y mejorar la seguridad de quienes caminan, andan en bicicleta y ruedan.

Este informe resume los resultados del taller y proporciona al Comité de planificación recomendaciones para implementar mejoras de seguridad informadas por los miembros de la comunidad de Orange Cove.



ARRIBA: Les participantes del taller contribuyeron a una actividad de imaginar, en la que brindaron ideas sobre lo que les gustaría ver en su comunidad, así como los recursos que disfrutaban actualmente en su comunidad. Les participantes agregaron notas adhesivas a las cartulinas para transmitir sus ideas. Consulte el Apéndice C para obtener comentarios transcritos de la actividad.

Enfoque de Sistema Seguro

Los impactos de los choques de tránsito se extienden más allá de las víctimas y sus seres queridos e incluyen impactos económicos y sociales sustanciales, incluidos los costos médicos, pérdida de productividad y calidad de vida. Los datos preliminares del Registro Integrado Estatal del Tráfico (SWITRS por sus siglas en inglés) para 2022 indican que los choques de tránsito causaron casi 4,500 muertes evitables y más de 200,000 lesiones en todo el estado. Las personas que caminan, rodean, andan en bicicleta y otros dispositivos rodantes son especialmente vulnerables a la muerte o a lesiones graves cuando ocurre un choque. El Programa Comunitario de Seguridad para Peatones y Bicicletas brinda la oportunidad de integrar el Enfoque de Sistema Seguro en programas, políticas y decisiones de diseño relacionadas con el transporte activo en comunidades de todo California. Nuestras estrategias se centran en mejoras de infraestructura, cambios de comportamiento y formación de defensores de la seguridad.

El Enfoque de Sistema Seguro para la seguridad vial se desarrolló en respuesta al objetivo de Visión Cero de cero muertes o lesiones graves en nuestras carreteras (Johansson, 2009). Se fundó sobre el principio de que las personas cometen errores y que el sistema vial debe adaptarse para anticipar y adaptarse a los errores humanos. Dentro de este marco, es cada vez más importante involucrar a todos los tomadores de decisiones, desde ingenieros de transporte y planificadores urbanos hasta fabricantes de vehículos, autoridades policiales y usuarios cotidianos, para diseñar y operar un sistema de transporte que minimice las consecuencias graves en caso de un choque. El Departamento de Transporte de EE. UU., la Oficina de Seguridad de Tráfico de California y Caltrans han adoptado un Enfoque de Sistema Seguro para la planificación de la seguridad vial.

El Equipo del proyecto de CAyS adaptó el Enfoque de sistema seguro de la Administración Federal de Carreteras (FHWA por sus siglas en inglés) para que el marco tenga más impacto para la participación comunitaria de base.

La FHWA identifica seis principios claves dentro de su marco; enfatizamos la necesidad de priorizar la equidad en todo el sistema para abordar las desinversiones históricas y los sesgos institucionales. Los siete principios de nuestro Enfoque de Sistema Seguro adaptado son:

1. La muerte o lesiones graves son inaceptables.
2. Los seres humanos cometen errores.
3. Múltiples protecciones son esenciales.
4. Todos los usuarios de la carretera toman responsabilidad.
5. Los seres humanos son vulnerables.
6. La seguridad es proactiva.
7. La equidad es una prioridad en todo el sistema.

Reemplazamos el elemento de vehículos seguros de la FHWA con dos elementos nuevos, fortalecimiento de capacidades y políticas, planificación y datos de seguridad, para reflejar la necesidad de involucrar a las comunidades históricamente marginadas e invertir en la seguridad activa del transporte. Los vehículos seguros asumen la rotación de vehículos domésticos por aquellos con nueva tecnología; posesión de vehículos en sí es relativamente baja en las comunidades donde trabaja el CAYs. En cambio, queremos brindarles a las comunidades datos sobre transporte activo y lenguaje para abogar por mejoras de seguridad que promuevan el transporte multimodal en sus comunidades. Los seis elementos de nuestro Enfoque de Sistema Seguro adaptado son:

1. Velocidades seguras: Reducir la velocidad del conductor para reducir la gravedad de las lesiones de todos los usuarios de la vía.
2. Diseño de calles seguras: Diseñar carreteras que se enfocan en personas y reducen el conflicto entre los usuarios.
3. Cómo las personas usan la carretera: Crear oportunidades y ampliar la conciencia sobre caminar, andar en bicicleta y rodar de manera segura.
4. Respuesta después de un choque: Proporcionar atención física y emocional a los supervivientes de un choque y a sus familias.
5. Fortalecimiento de capacidades: Empoderar a las comunidades para que se adueñan de calles y espacios públicos seguros.
6. Políticas, planificación y datos de seguridad: Crear cambios en los sistemas de políticas a nivel local y estatal.

Para más información sobre el Enfoque de Sistema Seguro, por favor revise nuestro [policy brief](#). Para aprender más sobre estrategias del Sistema Seguro, por favor revise nuestro [toolkit](#).



ARRIBA: Enfoque de Sistema Seguro.

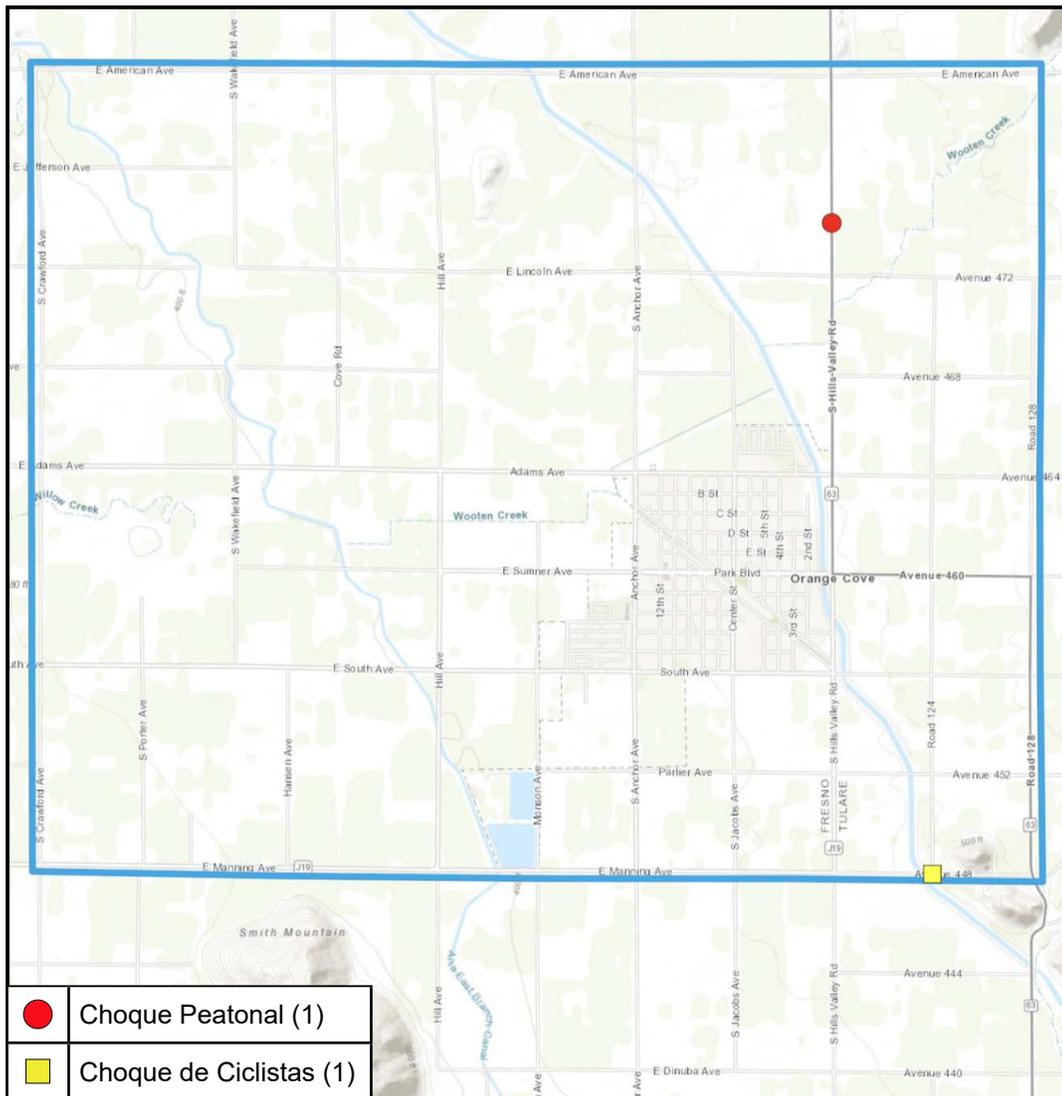
Contexto y Datos

El Equipo del proyecto recopiló y analizó datos en la ciudad de Orange Cove, ubicada en el condado de Fresno. Según [Data USA](#), la Ciudad tenía 9,635 residentes en 2022, siendo el 96% de la población hispana, el 37% menor de 18 años y el 56% entre 18 y 65 años. De todos los hogares en Orange Cove en 2022, el 46,5% vivía por debajo del umbral de pobreza y el ingreso familiar medio era de \$33,671 por año. En comparación, el porcentaje de hogares por debajo del umbral de pobreza en el condado de Fresno y el estado de California fue del 18,7% y el 12,2% en 2022, respectivamente, según el [United States Census Bureau](#) (Oficina del Censo). Según el [California Healthy Places Index \(HPI\)](#) (índice de Lugares Saludables de California) de California 2018-2022, Orange Cove se ubica en el percentil 1,6, lo que significa que es uno de los lugares menos saludables del estado. Orange Cove solo tiene condiciones comunitarias más saludables que el 1,6% de otras ciudades y pueblos de California. El condado de Fresno ocupa un lugar más alto en este índice con un 12,5%. Los factores que se consideran en las clasificaciones del índice de California incluyen la economía, la educación, los determinantes sociales, el transporte, la vivienda, el medio ambiente limpio, el acceso a la atención médica y otros.

Los siguientes datos se basan en choques de peatones y bicicletas reportadas por la policía que resultaron en lesiones a peatones y ciclistas en Orange Cove y áreas no incorporadas cercanas. Los datos reportados en esta sección provienen del Registro Integrado Estatal de Tráfico (SWITRS por sus siglas en inglés) para los años 2019 a 2023. Los datos de choques para 2022 y 2023 son provisionales a partir de abril de 2024. Puede encontrar una explicación completa de los datos de choques de peatones y bicicletas en Apéndice A.

Datos de choques peatonales y ciclistas

En los cinco años de datos más recientes, de 2019 a 2023, se reportó un choque de peatón y un choque de bicicleta en Orange Cove. Se reportó un choque de peatón aproximadamente a una milla al noreste de los límites de la ciudad, que fue un choque fatal que ocurrió en el Caminos South Hills Valley (Ruta Estatal 63) una tarde de abril de 2021, cuando una persona que conducía un camión atropelló a un peatón adulto de edad en los treinta. El principal factor de colisión (primary collision factor, PCF) en este choque de peatones fue una infracción de peatón. Aproximadamente una milla al sur de los límites de la ciudad se reportó un choque de bicicleta que involucró a un ciclista de edad en los treinta que sufrió una lesión menor. Este choque de bicicleta ocurrió en la intersección de la Avenida Manning Este/Camino 124 en una mañana de abril de 2019, y el PCF del choque fue otra conducción inapropiada por parte del ciclista. Según los comentarios del Comité de planificación, los casi choques son comunes y los choques de peatones y bicicletas ocurren con más frecuencia de lo que se reporta. Los participantes y miembros de la comunidad notaron que los informes de choque que involucran a peatones, ciclistas o vehículos pueden no presentarse debido a la vacilación o el miedo a interactuar con las autoridades, especialmente si un miembro de la comunidad se encuentra sin hogar o no tiene una licencia.



ARRIBA: Choques con lesiones de peatones y ciclistas (2019-2023). Fuente de datos: Registro Integrado Estatal de Tráfico (SWITRS) 2019-2023. Los datos de 2022 y 2023 son provisionales a partir de abril de 2024.



ARRIBA: Ubicación de un choque peatonal: Camino Hills Valley Sur (Ruta Estatal 63).

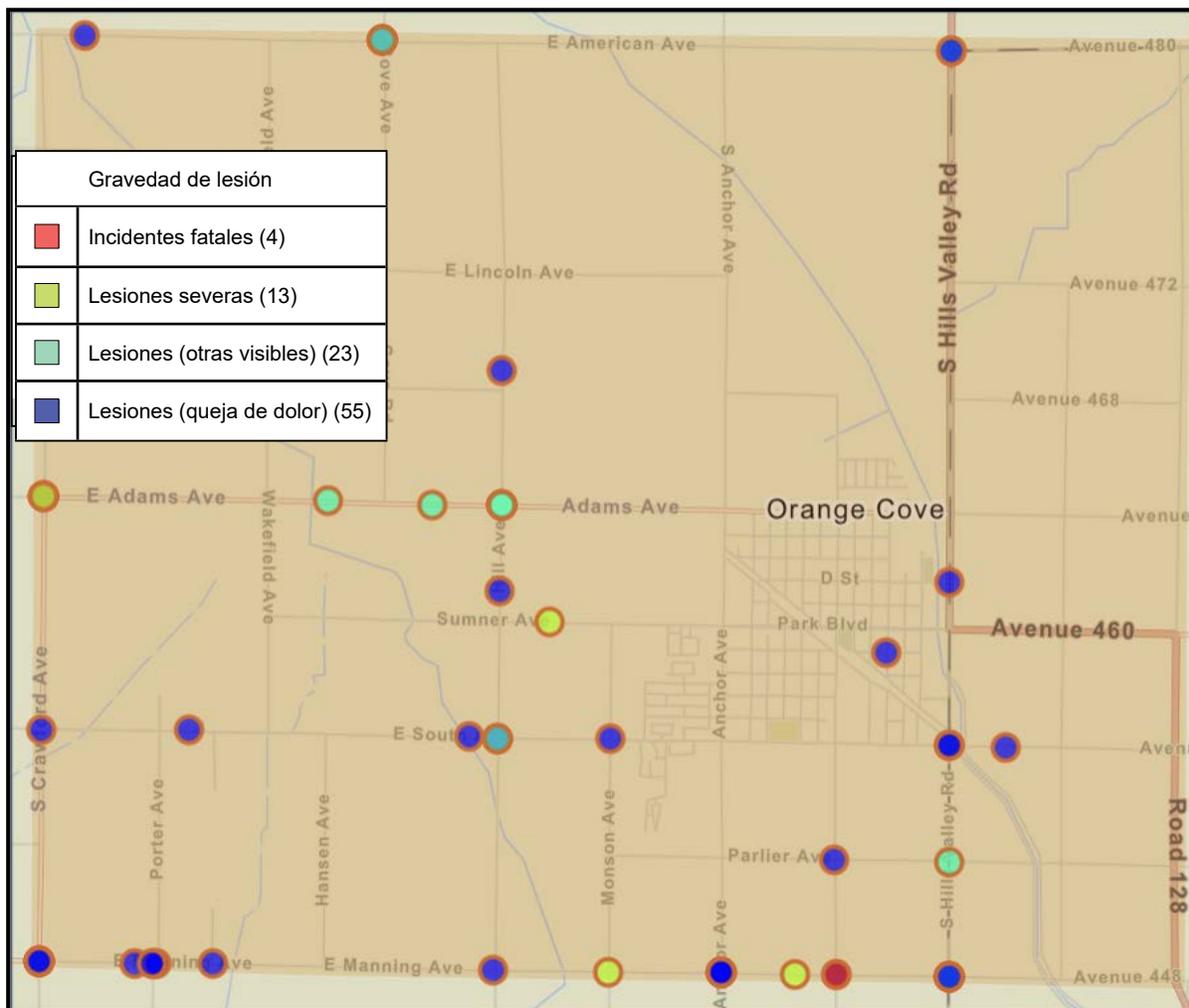


ARRIBA: Ubicación de un choque de bicicleta: La intersección de la Avenida Manning Este/Camino 124.

Datos de choques de vehículos

Debido al número bajo de choques de peatones y bicicletas, se analizaron datos de choques de vehículos para proporcionar información sobre el comportamiento de los conductores al que los peatones y ciclistas pueden estar expuestos en Orange Cove. De 2019 a 2023, se reportaron 95 choques que involucraron automóviles dentro de 20 millas cuadradas de Orange Cove, dentro de los límites de la Avenida American Este al norte, Camino 128 (SR-63) al este, Avenida Manning (Avenida 448) al sur y la Avenida Crawford al oeste. Trece de los 95 choques provocaron lesiones graves y cuatro provocaron muertes. Los PCF reportados con mayor frecuencia fueron quebranto del derecho de paso de los automóviles (en 57 choques), giros incorrectos (en 13 choques), quebranto de señales y señales de tránsito (en 9 choques), velocidades inseguras (en 9 choques) y conducir o andar en bicicleta bajo la influencia del alcohol o drogas (en 3 choques). Durante la visita al sitio también se observaron conductores que viajaban a velocidades superiores al límite de velocidad indicado, incluso en presencia de peatones y ciclistas. Los participantes del taller enfatizaron que muchos conductores no respetan las normas de circulación ni ceden el paso a los peatones.

De los 95 choques, ocho ocurrieron dentro de Orange Cove o a lo largo de los límites de la ciudad. Dos intersecciones dentro del área de enfoque del proyecto fueron el lugar de los choques: la intersección de Calle G/Calle 4th (la ubicación de un choque) y la intersección de la Avenida South/Camino South Hills Valley (la ubicación de tres choques). Un choque que involucró a un conductor de 18 años que sufrió heridas fatales y a otro conductor de edad en los treinta que sufrió heridas leves ocurrió aproximadamente 0.5 millas al sur del área de enfoque del proyecto en la intersección de la Avenida Manning/Calle Jacobs Center Sur en la noche en agosto de 2020. El conductor de 18 años viajaba en dirección sur por la Avenida Jacobs cuando faltó darle el derecho de paso al otro conductor en la señal de alto en la intersección.



ARRIBA: Choques con lesiones vehiculares (2019-2023). Fuente de datos: Registro Integrado Estatal de Tráfico (SWITRS) 2019-2023. Los datos de 2022 y 2023 son provisionales a partir de abril de 2024.

Evaluación de caminar y andar en bicicleta

Los participantes del taller realizaron una actividad de mapeo de mesa para evaluar y compartir sus experiencias al viajar a través de Orange Cove y dentro de una ruta clave de evaluación para caminar y andar en bicicleta: el Bulevar Park al norte, Calle Jacobs Center Sur al este, Avenida South al sur y Calle 9th al oeste. Esta actividad de mapeo también captó las preocupaciones de seguridad de los participantes dentro del área de enfoque del taller. Se le pidió a los participantes del taller que:

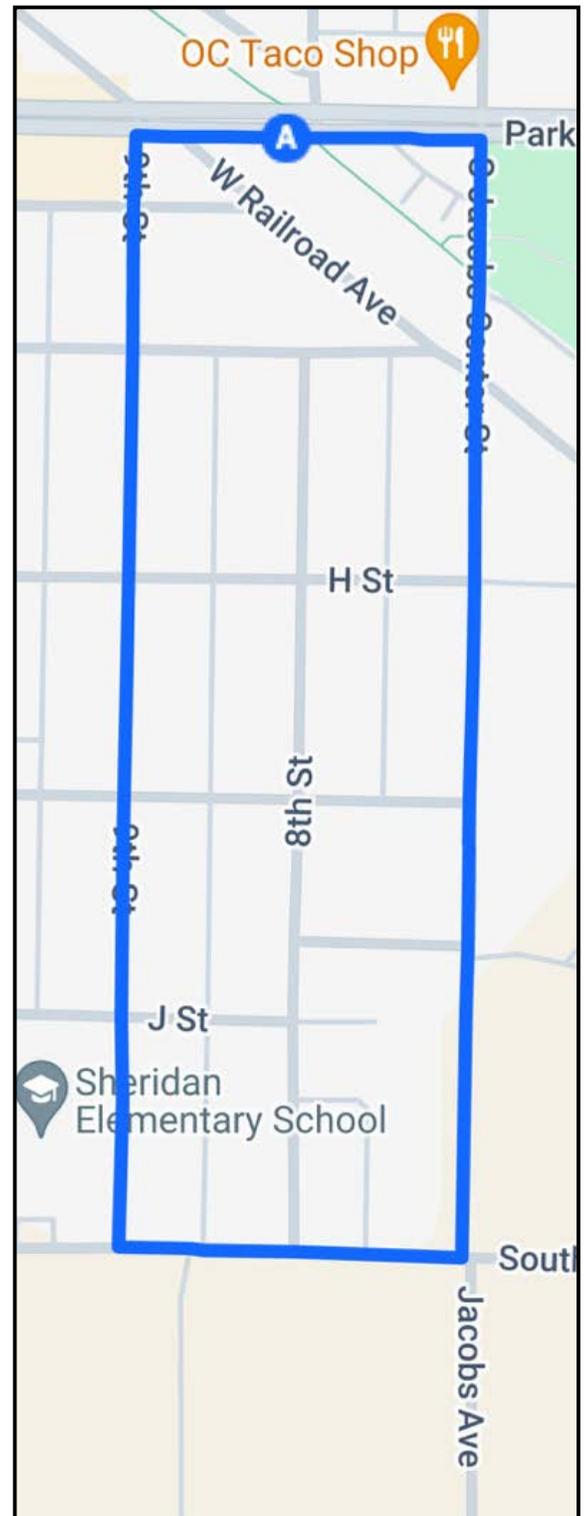
- Evaluaran las condiciones de la infraestructura;
- Identificaran amenidades locales; y
- Observaran cómo los usuarios de la carretera interactúan con el entorno construido.

Los participantes identificaron:

- Bienes comunitarios como espacios seguros para que jueguen niños y jóvenes, lugares donde los miembros de la comunidad se reúnan al aire libre y aspectos del medio ambiente como condiciones de infraestructura que respaldan la seguridad de las personas que caminan, andan en bicicleta y ruedan.
- Preocupaciones de la comunidad, como lugares o caminos que pueden ser inseguros o peligrosos para que las personas caminen, anden en bicicleta y rueden, así como preocupaciones para grupos vulnerables como adultos mayores, personas que utilizan un dispositivo de asistencia a la movilidad o familias con niños.

Esta actividad teórica complementó una evaluación inicial en persona de caminar y andar en bicicleta realizada con miembros del Comité de planificación que ocurrió durante la visita al sitio.

En 2017, la comunidad de Orange Cove también participó en un taller de Taller comunitario para la seguridad peatonal y ciclista (CPBST por sus siglas en inglés) centrado en el extremo norte de la ciudad e identificó preocupaciones y recomendaciones similares a las identificadas durante este taller CAyS realizado en 2024. El [Community Pedestrian and Bicycle Safety Training \(CPBST\), Orange Cove Summary and Recommendations Report](#) (Resumen e informe de recomendaciones del Taller comunitario para la seguridad peatonal y ciclista) de 2017 de Orange Cove brindan más detalles.



ARRIBA: Visita al sitio de Orange Cove
Ruta de evaluación de caminar y andar en bicicleta.

Bienes

1. Orange Cove se beneficia de un sendero de usos múltiples a lo largo de la Avenida Railroad que atraviesa diagonalmente la ciudad de Orange Cove en dirección noroeste a sureste, brindando un espacio para que los residentes caminen, anden en bicicleta y rueden. Partes del sendero brindan iluminación a escala peatonal, sombra de árboles y carriles de circulación separados para personas que caminan o andan en bicicleta y ruedan. Un paso de peatones continental blanco con focos a lo largo de la Calle Jacobs Center Sur brinda protección y visibilidad a peatones y ciclistas. Está ubicado en la parte del sendero que atraviesa el Parque conmemorativo James O. Eaton, cruza la calle y continúa hasta la Biblioteca sucursal de Orange Cove.
2. Los carriles para bicicletas de Clase II, o carriles para bicicletas estándar, en ambas direcciones en la Calle G brindan a los ciclistas un espacio designado en la carretera marcado con pintura. La Calle G atraviesa una zona principalmente residencial y se conecta con la Avenida Anchor al oeste y la Avenida Railroad Oeste y Calle Jacobs Center Sur al este, todas las cuales son vías principales en Orange Cove.
3. Los participantes señalaron que las paradas de autobús en el Bulevar Park son convenientes y accesibles al público. Hay una parada de autobús de [Fresno County Rural Transit Agency \(FCRTA\)](#) [Orange Cove Transit](#) (Agencia de Tránsito Rural del Condado de Fresno) ubicada cerca de la biblioteca adyacente al cruce peatonal continental blanco en la Calle Jacobs Center Sur.
4. En toda la comunidad, hay cruces peatonales de alta visibilidad que hacen que los estudiantes y las familias se sientan más seguros al caminar o andar en bicicleta, como el cruce peatonal continental amarillo en el Bulevar Park (directamente frente a la biblioteca de Orange Cove), la intersección de la Avenida South/Calle 11th y cerca de la entrada de la escuela preparatoria en la Avenida Anchor Sur. El cruce peatonal continental amarillo en la intersección del Bulevar Park/Calle 8th está acompañado de señales de cruce de peatones de alta visibilidad, que alertan a los conductores de peatones que cruzan la calle, y avisos rectangulares de luces rápidas destellantes (RRFB por sus siglas en inglés) activadas por peatones que pueden aumentar aún más la visibilidad de los peatones.
5. El Parque conmemorativo James O. Eaton está adyacente a la Biblioteca sucursal de Orange Cove y a lo largo del sendero de usos múltiples. Este parque público también se encuentra en el centro de Orange Cove y ofrece a los residentes espacios verdes al aire libre y actividades recreativas o pasivas. En el extremo sur de este parque se encuentran el [Orange Cove Senior Center](#) (Centro para personas mayores) de Orange Cove y la Guardería de Orange Cove. Estos centros comunitarios brindan a los residentes recursos críticos.
6. La [Orange Cove Branch Library](#) (Biblioteca sucursal de Orange Cove) ofrece espacios para reuniones, programas y servicios, clubes y actividades, eventos, ayuda con las tareas y otros recursos para los miembros de la comunidad. El [Boys & Girls Clubs of Fresno County, Orange Cove Unit](#) (Unidad Orange Cove de Boys & Girls Clubs del Condado de Fresno) promueve resultados positivos para los jóvenes a través de educación social y de seguridad y actividades prácticas interactivas de desarrollo de habilidades que desarrollan intencionalmente el pensamiento crítico. Las dos instalaciones están cerca una de la otra.

Bienes, continuado



ARRIBA: Un peatón camina con un niño en una carriola en dirección norte por el Bulevar Park a través de un cruce peatonal continental amarillo de alta visibilidad apoyado por RRFB.



ARRIBA: Los carriles designados para bicicletas, como los carriles para bicicletas de Clase II ubicados en la Calle G, permiten andar en bicicleta.



ARRIBA: El sendero de usos múltiples paralelo a la Avenida Railroad atraviesa la ciudad en diagonal en dirección noroeste a sureste, proporcionando un espacio al aire libre designado para caminar, correr, rodar o andar en bicicleta. El sendero proporciona iluminación a escala peatonal en algunas áreas.



ARRIBA: Hay una parada de autobús FCRTA Orange Cove Transit ubicada cerca de la Biblioteca sucursal de Orange Cove y del Parque conmemorativo James O. Eaton. Los participantes compartieron que las paradas de autobús son convenientes y fácil de acceder.

Bienes, continuado



ARRIBA: La Biblioteca sucursal de Orange Cove ofrece salas de reuniones y servicios para niños, jóvenes y familias en Orange Cove.



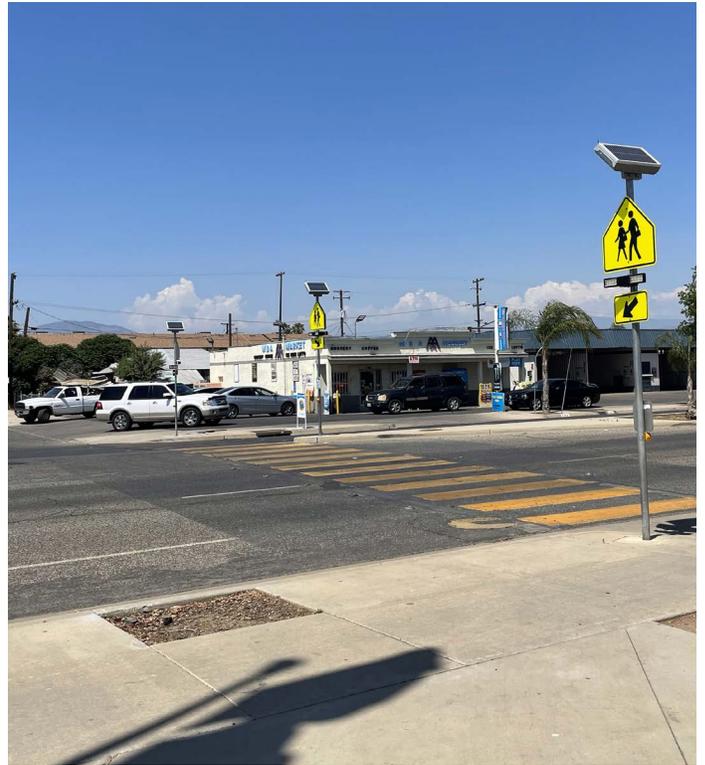
ARRIBA: El Boys & Girls Clubs del condado de Fresno apoyan el desarrollo y la educación de niños, jóvenes y familias en Orange Cove.



ARRIBA: Un letrero que indica el Parque conmemorativo James O. Eaton es visible desde la Calle Jacobs Center Sur. El parque ofrece espacios al aire libre y una estructura de juego para familias y jóvenes.

Bienes, continuado

El Equipo del proyecto observó diferentes tipos de cruces peatonales en Orange Cove, incluido un cruce peatonal continental amarillo de alta visibilidad protegido por RRFB (arriba), un cruce peatonal continental blanco (centro) y un cruce peatonal estándar amarillo (abajo).



Preocupaciones

1. Muchas carreteras en áreas residenciales y comerciales de Orange Cove carecen de banquetas o solo tienen banquetas en un lado de la carretera. En algunas áreas, las raíces elevadas de los árboles causan que las banquetas estén agrietadas y desiguales. Los participantes compartieron que existe una necesidad urgente de construcción de nuevas banquetas: 1) en zonas escolares y áreas residenciales cercanas para mejorar la seguridad de los estudiantes que caminan, andan en bicicleta y van en bicicleta a la escuela, y 2) en el centro comercial cerca de la intersección de Bulevar Park/ Avenida Anchor para mejorar la seguridad de las personas que utilizan dispositivos de asistencia a la movilidad (es decir, sillas eléctricas o scooters de movilidad) y las familias que viven en los complejos de apartamentos cercanos.
 - a. En la Avenida South, en dirección oeste hacia la Escuela Primaria Sheridan y la Escuela Secundaria Citrus, hay banquetas en un solo lado de la carretera en su tramo norte. No hay banquetas en su tramo sur desde la intersección de la Avenida South/Calle Jacobs Center Sur hasta la cerca del campo de béisbol de la Escuela Secundaria Citrus en la Avenida South.
 - b. En el Bulevar Park y la Avenida Sumner, no hay banquetas pavimentadas a ambos lados de la carretera desde la intersección del Bulevar Park/Avenida Anchor hasta el límite occidental de la ciudad que termina en la Avenida Sumner. Esta carretera tiene un alto tráfico de peatones de familias y niños que viven en los complejos de apartamentos cercanos y adultos mayores que utilizan sillas eléctricas.
2. Los participantes expresaron la necesidad de mejoras en la infraestructura para peatones y bicicletas que ayuden a los estudiantes, las familias y las personas que utilizan dispositivos de asistencia a la movilidad para viajar de forma segura en su comunidad. Específicamente, los participantes expresaron su preocupación con la intersección del Bulevar Park/Calle Jacobs Center Sur, la intersección de la Avenida South/Calle Jacobs Center Sur y la intersección de la Avenida South/Avenida Anchor debido a su falta de señalización en las cruces peatonales y cruces peatonales de alta visibilidad, y señaló que las intersecciones pueden beneficiarse de la instalación de faros híbridos de peatones (HAWK por sus siglas en inglés) para proteger a los peatones.
3. Es necesaria una infraestructura para calmar el tráfico para abordar el comportamiento de alto riesgo de los conductores. Los participantes notaron que incluso en las zonas escolares, los conductores parecen viajar a velocidades mucho más altas que el límite de velocidad indicado y no siempre respetan las reglas de tránsito. Esto coloca a los peatones en mayor riesgo, ya que se ha demostrado que un aumento de velocidad aumenta el riesgo de lesiones graves o muerte en un choque con un peatón. Los participantes subrayaron que las carreteras son inseguras debido al número limitado de medidas para calmar el tráfico, como túmulos de velocidad, extensiones de banquetas y semáforos que pueden reducir la velocidad de los conductores. Los participantes también identificaron la necesidad de señales de alto de cuatro direcciones en las intersecciones de la Calle 9th/Calle I, Calle 9th/Calle H, Calle 10th/Calle I y la Calle 10th/Calle H.
4. Es necesario mejorar la señalización para proteger a los estudiantes y las familias que caminan, andan en bicicleta y ruedan para ir y volver de la escuela. Por ejemplo, no hay señales de alta visibilidad para cruces de peatones, señales de zonas escolares ni cruces peatonales protegidos en los siguientes corredores cerca o adyacentes a las escuelas: la Avenida South, Calle Jacobs Center Sur, Calle 9th y la Calle 10th.
 - a. La pintura del cruce peatonal estándar amarillo en la intersección de la Avenida South/Calle 9th cerca de la Escuela Primaria Sheridan está dañada y descolorida, y no hay señalización de cruce de peatones en la intersección.

Preocupaciones, continuadas

- b. Muchos estudiantes en edad escolar cruzan la intersección de Calle Jacobs Center Sur/ Avenida South hacia y desde la escuela. No hay cruces peatonales ni protecciones, marcas o señales de cruce de peatones de alta visibilidad en esta intersección y las marcas de la señal de alto de cuatro direcciones están descoloridas. Este cruce está a unos 1,000 pies de distancia de la Escuela Primaria Sheridan, a media milla de la Escuela Secundaria Citrus y a una milla de la Escuela Preparatoria Orange Cove.
 - c. Les participantes subrayaron que la Calle Jacobs Center Sur y la Avenida South son las dos calles principales que les estudiantes usan para caminar o andar en bicicleta hacia y desde la escuela y que algunos estudiantes viajan largas distancias a través de la ciudad usando esas calles. Pueden surgir conflictos importantes para la seguridad de peatones y ciclistas porque estas carreteras también son rutas designadas para camiones con semirremolques de transporte de carga. Por ejemplo, los conductores de camiones grandes que hacen giros amplios, ocasionalmente se suben a las esquinas de las banquetas, necesitan más espacio para detenerse que los vehículos de pasajeros, generalmente tienen visibilidad limitada y no pueden ver directamente detrás de su camión cuando dan marcha atrás. Durante la visita al sitio se observaron muchos camiones grandes con semirremolques de transporte de carga en estas carreteras en presencia de peatones y ciclistas.
5. La presencia generalizada de baches y caminos dañados o agrietados en el área de enfoque del taller y en toda la ciudad constituye un peligro de tropiezo y hace que sea especialmente difícil para las personas que usan dispositivos de asistencia a la movilidad, empujan carriolas o andan en bicicleta navegar por los caminos de manera segura.
- a. Cerca de la intersección de la Calle 9th/Bulevar Park hay daños graves, incluidas grietas grandes y desiguales y grandes baches en la carretera.
 - b. La parte de la carretera en la Avenida Railroad Oeste cerca de la Biblioteca sucursal de Orange Cove, donde los estudiantes y las familias acceden a los recursos, está dañada con grietas grandes y desiguales. Los grandes camiones de carga estacionados en esta calle pueden afectar la visibilidad e impedir que las personas que caminan, andan en bicicleta o usan un dispositivo de asistencia a la movilidad viajen con seguridad. Esta parte de la carretera también carece de banquetas en su tramo sur.
6. Orange Cove carece de iluminación a escala peatonal. Los participantes indicaron que la instalación de iluminación a escala peatonal en el camino de usos múltiples y en todo Orange Cove mejoraría la visibilidad de y para las personas que caminan, andan en bicicleta o ruedan. Las carreteras mal iluminadas temprano en la mañana y en la noche, junto con marcas viales de alta visibilidad limitadas, dificultan que los peatones y ciclistas naveguen de manera segura por las calles, al mismo tiempo reducen la visibilidad para los conductores, incluidos aquellos que conducen grandes semirremolques, camiones de transporte de carga sobre camiones en rutas que recorren la Ciudad.

Preocupaciones, continuadas

7. El clima contribuye al riesgo aumentado de una lesión en un choque de tránsito.
 - a. Durante la temporada alta de lluvias (de enero a marzo en el condado de Fresno), las fuertes inundaciones en las partes dañadas de las carreteras (incluidos baches y grietas en el asfalto) ponen a todos los usuarios de la carretera en mayor riesgo de un choque, especialmente a los más vulnerables que caminan, andan en bicicleta, o utilizan un dispositivo de asistencia a la movilidad en áreas inundadas. Las inundaciones también reducen la visibilidad de los daños en la carretera que podrían provocar que las personas que caminan, andan en bicicleta o ruedan tropiecen o caigan. El canal ubicado directamente al sureste del estacionamiento de la Biblioteca sucursal de Orange Cove también se inunda y recibe un crecimiento excesivo de pasto alto durante la temporada alta de lluvias, creando condiciones inseguras para los jóvenes que se reúnen en el área.
 - b. La niebla reduce la visibilidad de la carretera, especialmente durante las temporadas de otoño e invierno, lo que aumenta el riesgo para todos los usuarios de la vía, especialmente los peatones y ciclistas.
 - c. Los participantes compartieron que las temperaturas abrasadoras durante los meses de verano, que alcanzan promedios altos de 93°, 99° y 98° en junio, julio y agosto, respectivamente, hacen que sea incómodo caminar, andar en bicicleta o rodar. La sombra de los árboles, que puede proporcionar un alivio del calor del verano, es limitada en toda la ciudad, con poca o ninguna sombra en las carreteras muy transitadas.
 - d. Los participantes también compartieron preocupaciones sobre el humo de los incendios forestales que impacta la calidad del aire y afecta la habilidad de caminar, andar en bicicleta y rodar al aire libre para todos los residentes.
8. Existe un gran interés entre los miembros de la comunidad por la implementación de programas que mejoren la seguridad de los estudiantes y las familias que caminan, andan en bicicleta y ruedan hacia y desde la escuela. Los programas Rutas Seguras a la Escuela (SRTS por sus siglas en inglés) fueron identificados como oportunidades para abordar las preocupaciones de seguridad del transporte activo para los estudiantes y las familias. Específicamente, los participantes expresaron la necesidad de un programa de Rutas Seguras Designadas, un programa de Autobús Escolar A Pie y una Campaña de Mensajes de Rutas Seguras para aumentar la concientización y el conocimiento sobre el uso seguro de las carreteras para la seguridad de los estudiantes y el comportamiento de conducción seguro.

Preocupaciones, continuadas



ARRIBA: No hay banquetas en el tramo sur de la Avenida South desde la intersección de la Avenida South/Calle Jacobs Center Sur hasta la cerca del campo de béisbol de la Escuela Secundaria Citrus en la Avenida South.

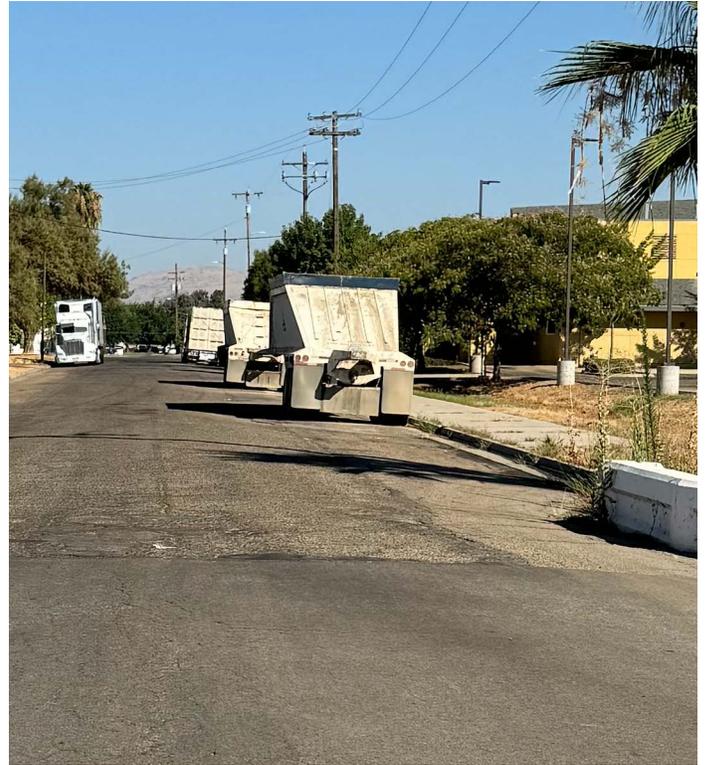


ARRIBA Y DERECHA: Muchos estudiantes en edad escolar cruzan la intersección de Calle Jacobs Center Sur/ Avenida South para ir y volver de la escuela. No hay cruces peatonales ni protecciones, marcas o señales de cruce de peatones de alta visibilidad en esta intersección.

Preocupaciones, continuadas



ARRIBA: Hay una falta de marcas viales de alta visibilidad y cruces peatonales en la intersección del Bulevar Park/Avenida Anchor.



ARRIBA: Una parte de la carretera en la Avenida Railroad Oeste cerca de la Biblioteca sucursal de Orange Cove está dañada con grietas. Los camiones de carga con semirremolques grandes estacionados en esta calle pueden afectar la visibilidad e impedir que les personas que caminan, andan en bicicleta o usan un dispositivo de asistencia a la movilidad viajen con seguridad.



ARRIBA: En el Bulevar Park y la Avenida Sumner, no hay banquetas pavimentadas en ningún lado de la carretera desde la intersección del Bulevar Park/Avenida Anchor hasta el límite occidental de la ciudad que termina en la Avenida Sumner.

Preocupaciones, continuadas



ARRIBA: La parada de cuatro direcciones adyacente a la Escuela Primaria Sheridan en la intersección de las calles 9th y J muestra marcas de cruce de peatones descoloridas, grietas severas y baches.

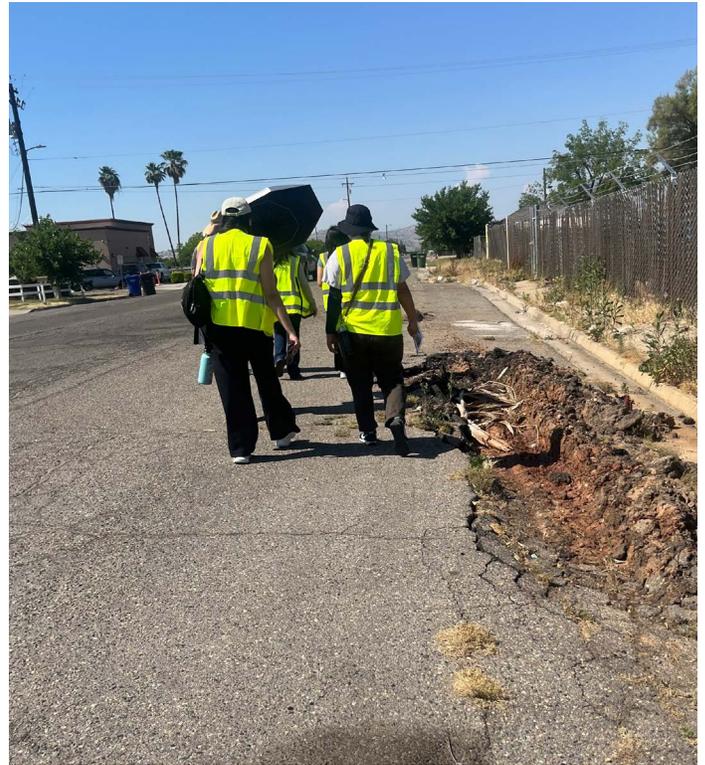


ARRIBA: La Calle Jacobs Center Sur y el Bulevar Park se cruzan en una parada de cuatro direcciones en el centro de Orange Cove. Esta intersección central carece de marcas viales visibles y cruces peatonales de alta visibilidad. La pintura amarilla estándar para marcar los cruces de peatones está descolorida contribuyendo a la baja visibilidad.

Preocupaciones, continuadas



ARRIBA: Las tres señales de alto muy cerca una de otra en la intersección de la Calle G/Avenida Railroad Oeste/Calle Jacobs Center Sur, cerca de la Biblioteca sucursal de Orange Cove, crean confusión.



ARRIBA: Hay daños que incluyen grietas grandes y desiguales y grandes baches en la carretera cerca de la intersección de la Calle 9th/ Bulevar Park.



ARRIBA: El cruce de peatones adyacente a la Escuela Primaria Sheridan en la intersección de la Avenida South/ Calle 9th está agrietado y no tiene ninguna señalización de cruce de peatones. La Avenida South, ubicada al fondo, tiene banquetas en un solo lado de la vía, en su tramo norte. Grandes camiones de carga semirremolque, como el que se ve en la foto, transitan por la Avenida South.

Recomendaciones del Equipo del Proyecto

Durante el proceso de planificación, el Equipo del proyecto habló con miembros de la comunidad, miembros del personal de Cultiva La Salud y Boys & Girls Club, CalFresh Healthy Living, el Distrito 6 de Caltrans y funcionarios de la ciudad de Orange Cove para identificar mejoras programáticas y de infraestructura dentro del área de enfoque. Los participantes del taller y los miembros del Comité de planificación compartieron preocupaciones sobre la falta de banquetas completas en toda la ciudad, preocupaciones de seguridad relacionadas con el clima, falta de iluminación a escala peatonal que aumenta las preocupaciones de seguridad para estudiantes y familias, y la necesidad de carriles para bicicletas a lo largo de las vías principales. Otras preocupaciones incluyen el exceso de velocidad de los conductores, carreteras anchas y falta de cumplimiento por parte de los conductores de las señales de alto, los cruces de peatones y las reglas de tránsito. También compartieron preocupaciones sobre la falta de marcas viales de alta visibilidad e infraestructura que permita a las personas caminar, andar en bicicleta y rodar. Durante el proceso de planificación del taller, el Equipo del proyecto observó un fuerte interés y un sentido de comunidad entre los residentes, miembros del personal y funcionarios de la ciudad, lo que a su vez hace que la implementación de las recomendaciones del Equipo del proyecto tenga más probabilidades de tener éxito. Tanto los participantes del taller como los miembros del Comité de planificación hablaron sobre el deseo por cambios en la infraestructura que promuevan la seguridad de peatones y ciclistas, como carriles para bicicletas y una mejor conectividad de las banquetas, iluminación generalizada a escala de peatones en toda la ciudad y a lo largo del sendero de usos múltiples, cruces peatonales marcados, más señales de alto, y balizas HAWK. Los participantes del taller también expresaron interés en la programación de Rutas Seguras a la Escuela, como un Programa de Autobús Escolar A Pie y Rutas Seguras Designadas.

Solicitar financiación de las subvenciones Calles y Carreteras Seguras para Todos

El Equipo del proyecto recomienda que la ciudad de Orange Cove solicite financiación a través de las subvenciones de Planificación y demostración de Calles y Carreteras Seguras para Todos (SS4A) para apoyar el desarrollo de un programa de Rutas Seguras a la Escuela. Los programas piloto para actividades conductuales u operativas que incluyen uno o más elementos del Enfoque de Sistema Seguro ([Safe System Approach](#)) son actividades de demostración elegibles (consulte [Planning and Demonstration Activities -SS4A](#) para obtener más información sobre las actividades elegibles). Colaboradores como Cultiva la Salud y Boys & Girls Clubs del condado de Fresno, junto con la ciudad de Orange Cove y el condado de Fresno, podrían colaborar con el Distrito Escolar Unificado de Kings Canyon para identificar y poner a prueba un programa de Rutas Seguras a la Escuela, que incluya un programa para caminar, incluyendo el programa de Programa de Autobús Escolar A Pie o Rodeos de bicicletas que promueven la educación sobre seguridad en bicicleta. El programa SS4A proporciona financiación anualmente y las solicitudes normalmente se aceptan a principios y mediados del verano.

Recursos

- La página [Safe Streets and Roads for All: Planning and Demonstration Activities](#) proporciona una descripción detallada de la subvención, las actividades elegibles para la subvención y los requisitos de las actividades. Si tiene alguna pregunta sobre la subvención Calles Seguras para Todos, comuníquese con SS4A@dot.gov.
- Safe Routes Partnership organizó un seminario web [Creative, Accessible Federal Funding to Advance Safe, Active Travel for Kids and Communities](#) que compartió formas creativas en que se pueden utilizar los fondos de la subvención SS4A para promover Rutas Seguras a la Escuela. La grabación del seminario web se puede ver [aquí](#) en inglés.

Implementar programación de Rutas Seguras a la Escuela

El Equipo del proyecto recomienda que el Comité de planificación trabaje con [Kings Canyon Unified School District](#) (el Distrito Escolar Unificado de Kings Canyon) y el Departamento de Salud Pública del Condado de Fresno y su Programa de CalFresh Healthy Living para implementar la programación de Rutas Seguras a la Escuela (SRTS por sus siglas en inglés) para la Escuela Primaria Sheridan, la Escuela Secundaria Citrus y Escuela Preparatoria Orange Cove. Durante el taller, los participantes relataron que, anecdóticamente, estaban al tanto de choques de peatones que involucraron a cuatro estudiantes cerca de la escuela solo en el último año escolar, incluido un choque que involucró a dos estudiantes que cruzaban cerca de su escuela dentro de un cruce de peatones estándar marcado en blanco con la señal para peatones encendida cuando un conductor les atropelló. La programación de Rutas Seguras a la Escuela ([Safe Routes to School](#)) consiste en programas educativos y animadoras que utilizan esfuerzos de colaboración entre estudiantes, padres y administración escolar para cultivar un ambiente más seguro para caminar, andar en bicicleta y rodar. Un programa SRTS que incluya todos o algunos de estos esfuerzos en función de las prioridades y la capacidad de cada escuela sería una oportunidad para comenzar a fomentar una cultura segura para caminar, andar en bicicleta y rodar entre la escuela y la comunidad de Orange Cove, y puede incluir un conjunto sólido de programas y eventos educativos e interesantes como:

- **Comité de transporte escolar de padres:** Los participantes compartieron que los padres ofrecen su propio tiempo, recursos y conocimientos para brindar apoyo en las tareas de guardia de cruce con poco o ningún material, recursos o capacitación para los padres voluntarios. Esta oportunidad permitirá un método organizado para proporcionar tareas de guardia de cruce de llegada y salida, así como la otra programación de SRTS mencionada anteriormente. Los participantes de la Escuela Primaria Sheridan, Escuela Secundaria Citrus, Escuela Preparatoria Orange Cove y el personal administrativo del distrito pueden coordinar y formar una coalición liderada por padres entre las tres escuelas para crear un Comité de Transporte que ayude a dirigir y organizar eventos y talleres de SRTS, formar relaciones con las autoridades locales y grupos comunitarios regionales y brindar capacitación y apoyo.

Recursos

- Consulte el [National Association for Pupil Transportation](#) para acceder a capacitación para certificación.
- La capacitación de [California School Crossing Guard Training](#) proporciona información sobre la capacitación y el desarrollo de capacidades para guardias de cruce novatos y experimentados, así como las mejores prácticas y técnicas adecuadas.
- **Rutas Seguras designadas:** Estas rutas suelen tener una mejor infraestructura para caminar y andar en bicicleta para ayudar a los estudiantes, las familias y las personas que caminan, ruedan y andan en bicicleta. Hay varias calles e intersecciones alrededor de ambas escuelas que no tienen iluminación a escala peatonal, banquetas incompletas y carecen de cruces peatonales marcados. Esta es una oportunidad para que el distrito escolar identifique las rutas que son relativamente más seguras y anime a los estudiantes y las familias a usarlas para reducir posibles conflictos entre todos los usuarios de la vía. También puede facilitar la identificación de los corredores para priorizar las mejoras de seguridad para ciclistas y peatones.

Recursos

- El documento [Safe Routes to School Basics: Resources for Planning, Creating and Sustaining a Safe Routes to School Program](#) puede guiar el desarrollo de un Plan de viaje a la escuela (página 6).
- El documento [New Jersey Safe Routes to School Travel Plan Guide](#) proporciona una reseña de los elementos de un plan de viaje a la escuela y provee ejemplos de contenido que las escuelas pueden incluir y adaptar para encajar con sus necesidades.

- **Programa de Autobús escolar a pie:** Los participantes relataron que hay muchos niños y jóvenes de edad escolar que caminan hacia y desde la escuela, así como conductores que no respetan el derecho de paso de los peatones y exhiben un comportamiento inseguro, como no obedecer las señales de alto y conducción a altas velocidades. Otros señalaron que los estudiantes de secundaria también pueden participar en comportamientos inseguros al caminar, como cruzar abruptamente sin mirar o caminar en la calle. Un programa de Autobús escolar a pie es un grupo de estudiantes que caminan juntos a la escuela, normalmente acompañados por uno o más adultos. La intención es crear visibilidad de la presencia en la zona escolar, practicar un comportamiento seguro para caminar y participar en actividades multimodales como caminar. Esta sería una oportunidad para que los estudiantes caminen con seguridad hacia y desde la escuela, y para que los padres supervisen el comportamiento seguro de peatones y conductores. El Equipo del proyecto recomienda que la Escuela Primaria Sheridan y la Escuela Secundaria Citrus se conecten dentro de su Organización de padres y maestros y capaciten a los padres o al personal escolar que están disponibles para guiar a los estudiantes que caminan hacia y desde la escuela.

Recursos

- Consulte los documentos [What is Walking School Bus](#) y [Walking School Bus Guide](#) para obtener más información sobre la programación del autobús escolar a pie.
- Revise el documento [Safe Routes to School Toolkit](#).
- **Rodeo de bicicletas:** Los participantes compartieron que muchos jóvenes de secundaria y preparatoria usan bicicletas para ir y volver de la escuela. Al igual que los estudiantes de primaria, los jóvenes mayores enfrentan un comportamiento de conducción impredecible y también pueden participar en comportamientos inseguros al andar en bicicleta, como andar en bicicleta en la banqueta y en la carretera y no seguir prácticas seguras para andar en bicicleta. Algunos participantes también notaron que los jóvenes en edad escolar que van en bicicleta a la escuela lo hacen sin el equipo de protección adecuado, como cascos y luces reflectantes, o con piezas de bicicleta rotas. Los rodeos de bicicleta generalmente incluyen un curso de bicicleta simulado para ayudar a los estudiantes a aprender sobre seguridad en bicicleta, una clínica de bicicletas con inspecciones y reparaciones de bicicletas, y distribución de equipo y materiales de seguridad para bicicletas. Esta es una oportunidad para que las escuelas incorporen prácticas de seguridad en bicicleta desde una edad temprana y las refuercen en los diferentes grupos de edad escolar. Las organizaciones regionales como CalFresh Healthy Living pueden ayudar a brindar apoyo educativo y de participación a grupos locales como Cultiva la Salud y Boys & Girls Club, junto con la administración escolar que lidera estos esfuerzos.

Recursos

- Consulte el documento [An Organizer's Guide to Bicycle Rodeos](#).
- Consulte los documentos [Bike Rodeo Checklist](#) y [Bike Rodeo Station Guide](#).
- Consulte el documento [Bicycle Rodeo Ideas](#).
- Conecte con [Fresno County Bicycle Coalition](#) que tienen instructores de ciclismo de la liga (LCI por sus siglas en inglés) que podrían apoyar los esfuerzos de educación sobre bicicletas.

- **Campaña de mensajes sobre rutas seguras:** Para apoyar aún más una experiencia segura de caminar y andar en bicicleta para estudiantes y familias que caminan hacia y desde la escuela, los participantes notaron que es necesario mejorar el comportamiento de los conductores. La intención es desarrollar una campaña de mensajes de seguridad para peatones y ciclistas dirigida por la comunidad para colocar mensajes de seguridad para que los usuarios de la carretera se mantengan alerta y compartan la carretera. Se pueden colocar mensajes de seguridad en las áreas alrededor de las escuelas, como paradas de autobús, cajas de servicios públicos y otras áreas de preocupación.

Recursos

- Consulte el documento [Safe Routes to School Messaging for Pros.](#)
- Consulte los documentos [Safe Routes to School: Key Messages for Children](#) y [All Drivers Near the School.](#)
- Referir a las subvenciones disponibles en el documento [Office of Traffic Safety Grants](#) para apoyar la seguridad de peatones y ciclistas.

Instalación de banquetas para completar la red

El Equipo del proyecto recomienda que el Comité de planificación, en colaboración con el Departamento de Obras Públicas de la Ciudad de Orange Cove, instale y complete redes de banquetas en las zonas escolares (esto incluye las calles a lo largo de la escuela y el área de una o dos cuadras a su alrededor) para la Escuela Primaria Sheridan y Escuela Secundaria Citrus, el radio de 0.5 millas alrededor de las escuelas para incluir la distancia que les estudiantes normalmente tienen que caminar o navegar en bicicleta para ir y venir de la escuela, áreas residenciales cercanas a las escuelas y a lo largo de vías principales como el Bulevar Park, Calle Jacobs Center Sur y Avenida South. La Escuela Primaria Sheridan y la Escuela Secundaria Citrus, ambas adyacentes a la Avenida South, atienden a estudiantes de entre cinco y catorce años de edad. Estos niños caminan, andan en bicicleta y ruedan a lo largo y cruzan la Avenida South, una carretera ancha de dos carriles a menudo transitada por grandes camiones de carga con semirremolques, y calles residenciales cercanas para llegar a la escuela. También es necesario mejorar la conectividad de las banquetas para los usuarios vulnerables de la vía, especialmente entre los adultos mayores. Los participantes notaron que muchos adultos mayores utilizan un dispositivo de asistencia a la movilidad, como una silla de ruedas o una silla eléctrica, para viajar por su comunidad. Dijeron que muchos de estos usuarios de la carretera viajan junto al lado de los carros debido a la falta de banquetas, particularmente cerca del centro comercial en el lado oeste de la ciudad en el Bulevar Park. Se pueden utilizar soluciones temporales de bajo costo, como franjas o bolardos, para designar espacios peatonales a lo largo del arcén hasta que haya fondos disponibles para la construcción.

- **Banquetas para estudiantes en zonas escolares y áreas residenciales cercanas:** La Avenida South, adyacente a la Escuela Primaria Sheridan y a la Escuela Secundaria Citrus y la ubicación de varias casas adosadas y complejos de apartamentos, tiene una gran cantidad de tráfico de peatones y bicicletas. Sin embargo, la carretera tiene banquetas solo en el lado oeste desde la intersección de la Avenida South/Calle Jacobs Center Sur hasta donde el campo de la Escuela Secundaria Citrus es visible en la Avenida South (vea esta preocupación representada en la foto de la página 16). Ubicadas en una zona residencial cerca de las dos escuelas, la Calle G y Calle J también carecen de banquetas en varios puntos, y los participantes indicaron que los estudiantes y peatones caminarán por la Calle J cuando viajan hacia y desde la escuela porque le falta una banqueta, particularmente en el lado oeste de la carretera. Las banquetas cerca de la zona de la Escuela Primaria Sheridan en la Avenida South y

Calle Jacobs Center Sur son estrechas y difíciles de transitar. El Equipo del proyecto también observó que los estudiantes eligieron caminar en la carretera entre los conductores, creando condiciones peligrosas donde los niños en edad escolar interactúan con los conductores y los grandes camiones de carga.

- **Banquetas para el centro comercial en la Avenida Sumner y el límite occidental de la ciudad:**
Les participantes notaron que hay una gran población de adultos mayores, muchos de los cuales usan una silla eléctrica o un dispositivo de asistencia a la movilidad para viajar en su comunidad. Estas personas utilizan sus dispositivos de asistencia a la movilidad para viajar por la ciudad hasta el centro comercial en la intersección de la Avenida Anchor/Bulevar Park en el lado oeste de la ciudad. También hay grandes complejos de apartamentos cerca de este centro comercial, lo que genera un intenso tráfico peatonal de familias y niños que viven allí. A pesar de que el centro comercial recibe un intenso tráfico de peatones y personas que utilizan dispositivos de asistencia a la movilidad, faltan banquetas a ambos lados de la vía en la zona. Como resultado, estos residentes caminan y usan sus dispositivos de asistencia a la movilidad en la carretera, lo que puede ser inseguro debido a la proximidad a automóviles y grandes camiones de carga. Específicamente, no hay banquetas a ambos lados de la carretera desde la intersección del Bulevar Park/Avenida Anchor hasta el límite occidental de la ciudad que termina en la Avenida Sumner.

Recursos

- La Comisión de Transporte de California y Caltrans han desarrollado una lista de programas adicionales que financian proyectos y elementos de transporte activo para servir como recurso para ciudades, condados y agencias que quieren financiar proyectos de transporte activo en sus comunidades (la lista existe en inglés [aquí](#)).
- Los proyectos de construcción rápida son una estrategia eficaz para construir una red peatonal y requieren menos recursos y menos tiempo que los proyectos tradicionales. Consulte el documento [Quick Build Guide](#) de California Bicycle Coalition (CalBike) y Alta Planning + Design para obtener más información sobre el diseño e implementación de proyectos de construcción rápida.

Embelllecimiento y enverdecimiento urbano

Las preocupaciones de seguridad relacionadas con el clima surgen de enero a marzo, cuando las fuertes lluvias provocan inundaciones en las carreteras y el canal que, junto con baches y grietas en el pavimento, crean condiciones peligrosas para las personas que caminan, andan en bicicleta y ruedan. El Equipo del proyecto recomienda que la ciudad de Orange Cove colabore con el Departamento de Obras Públicas para desarrollar un plan para áreas propensas a inundaciones para anticipar la necesidad de limpiar sedimentos y escombros y realizar las reparaciones necesarias en las carreteras. Esto puede incluir revisar los protocolos de mantenimiento, implementar sistemas de monitoreo de inundaciones, empoderar a los defensores a adoptar drenajes pluviales locales para limpiarlos, y más.

El Equipo del proyecto recomienda que la ciudad de Orange Cove explore la instalación de **árboles en las calles, o un dosel arbóreo que dé sombra**, en el Bulevar Park, Calle Jacobs Center Sur, la Avenida South y Avenida Anchor. Los participantes expresaron su preocupación por los incendios forestales que afectan la calidad del aire y las temperaturas abrasadoras durante los meses de verano, así como la incomodidad al caminar, andar en bicicleta y rodar al aire libre en el calor. La sombra de los árboles, que puede proporcionar un respiro del calor del verano, es limitada en toda la ciudad y hay poca o ninguna sombra en las carreteras muy transitadas. La sombra de los árboles proporciona un efecto refrescante natural que reduce la temperatura de la superficie y al mismo tiempo mejora la calidad del aire al absorber CO2 y filtrar los contaminantes del aire. Los estudios muestran que los árboles en las calles también pueden ser eficaces para calmar el tráfico al crear una separación visual entre los conductores y los peatones, así como la percepción de que la carretera sea más estrecha. Esta es una forma eficaz de apoyar y fomentar caminar y andar en bicicleta durante todo el año, permitiendo a los peatones, ciclistas y otros usuarios de la vía un respiro del calor durante las estaciones más calurosas. Los estudios también muestran que el calor extremo afecta de manera desproporcionada a las comunidades de bajos ingresos y a las personas de color.

El embellecimiento de la comunidad puede proporcionar una mitigación adicional del calor para las personas que caminan, andan en bicicleta o ruedan en sus comunidades, mientras que los centros al aire libre, como las calles verdes, mejoran el acceso y la seguridad de peatones y ciclistas. Los proyectos de embellecimiento, como la infraestructura mejorada, también mejoran la seguridad al transformar las carreteras divisorias en espacios que unifican a las comunidades, un [área de acción clave](#) del Distrito 6 de Clean California. El Equipo del proyecto recomienda que la ciudad de Orange Cove explore la instalación de parquecitos, áreas para sentarse, árboles, arte público y paisajismo cerca de la Biblioteca sucursal de Orange Cove para atraer a más personas afuera, aumentando la involucración de la comunidad y mejorar la seguridad de peatones y ciclistas. El Comité de Planificación identificó el gran lote vacío al lado del estacionamiento de la biblioteca como un lugar que podría mejorarse mediante esfuerzos de embellecimiento, especialmente dada su ubicación central y el tráfico peatonal cerca de sus alrededores. Los participantes expresaron la necesidad de colocar señalización en el parque existente, Parque conmemorativo James O. Eaton, para desalentar el consumo de alcohol y las actividades inseguras que realizan algunos adultos en el parque. Las familias y los niños se sienten inseguros en las áreas del parque donde estos adultos participan en tales actividades, lo que sugiere que ciertas áreas deberían designarse únicamente para niños.

Recursos

- La Comisión de Transporte de California (CTC por sus siglas en inglés) acepta solicitudes para programas de adaptación climática del transporte local durante el ciclo de la subvención. La CTC y Caltrans han desarrollado [una lista de programas adicionales](#) que financian proyectos y elementos de transporte activo para servir como recurso para ciudades, condados y agencias que quieren financiar proyectos de transporte activo en sus comunidades ([list of additional programs that fund active transportation projects and elements](#)).
- El Programa de Subvenciones Locales de Caltrans Clean California proporciona fondos a las comunidades locales para embellecer y mejorar las calles y carreteras locales, tierras tribales, parques, caminos y centros de tránsito. Para obtener más información, consulte la hoja informativa del programa de subvenciones locales [Clean California \(ver la hoja de PDF en inglés\)](#).
- Revise el documento [Traffic Calming Guide](#) de Caltrans para más información sobre cómo los árboles pueden calmar el tráfico y apoyar la seguridad vial.
 - Para obtener recursos adicionales sobre la implementación de árboles y silvicultura, revise el documento [Urban Forestry Toolkit](#). [Tree Fresno](#) apoya la implementación de programas y eventos que aumentan la cantidad de árboles, vías verdes y hermosos paisajes en el Valle de San Joaquín.

Infraestructura para mejorar la seguridad de peatones y ciclistas

El Equipo del proyecto recomienda que la ciudad de Orange Cove explore la instalación de carriles para bicicletas, identificados por los participantes como una necesidad para las personas, estudiantes y familias que usan una bicicleta, bicicleta eléctrica o scooter para ir y venir de la escuela. Los participantes subrayaron la necesidad de mejoras en la infraestructura de seguridad para peatones y ciclistas, tales como:

- **Carriles para bicicletas** designados para viajar más seguro en toda la ciudad, particularmente en lugares sin banquetas. Los participantes compartieron que la cantidad de estudiantes que usan bicicletas y scooters eléctricos (e-bikes/e-scooters) ha aumentado y que se beneficiarían de la seguridad aumentada que brindan los carriles para bicicletas. Los carriles para bicicletas marcados separarán visualmente a los usuarios de la vía para mejorar la seguridad de los ciclistas, aumentar el número de peatones y ciclistas, y ayudar a las jurisdicciones a gestionar mejor la capacidad de las vías. Los participantes expresaron la necesidad de carriles para bicicletas a lo largo de vías principales como:
 - El Bulevar Park desde los límites de la ciudad del oeste al este;
 - La Avenida Jacobs desde los límites de la ciudad del norte al sur; y
 - a lo largo de la Avenida South y Avenida Railroad.
- **Iluminación mejorada a escala peatonal**, identificada como una oportunidad para ayudar a aumentar la visibilidad y seguridad de las personas que caminan, andan en bicicleta y ruedan. Debido a las preocupaciones de seguridad que surgen de la falta de visibilidad de y para las personas que caminan, andan en bicicleta y ruedan, y los perros callejeros que circulan por el área, existe la necesidad de iluminación a escala peatonal en toda la ciudad, particularmente cerca de las zonas escolares de la Escuela Primaria Sheridan y la Escuela Secundaria Citrus, la Biblioteca sucursal de Orange Cove y a lo largo del sendero de usos múltiples para peatones y ciclistas. El Equipo del proyecto recomienda que la ciudad de Orange Cove realice una evaluación de iluminación para identificar áreas insuficientemente iluminadas para mejorar la seguridad. Se puede utilizar iluminación vial y a escala peatonal para mejorar la visibilidad de las personas que cruzan la calle y acceden a los parques y espacios recreativos de la comunidad.

Recursos

- El Programa de Transporte Activo (ATP por sus siglas en inglés) proporciona financiación para programas como el Programa de Transporte en Bicicleta (BTA por sus siglas en inglés), Rutas Seguras a la Escuela (SR2S) y los Programas de Alternativas de Transporte (TAP por sus siglas en inglés). Para obtener más información, consulte el documento [Active Transportation Program Guidelines](#).
- Con un aumento en el uso de bicicletas eléctricas y scooters eléctricos entre los estudiantes de Orange Cove, puede ser necesario un mayor conocimiento y educación sobre la seguridad de estos modos de transporte. La Patrulla de Carreteras de California (CHP) ofrece recursos como la [Capacitación en seguridad de bicicletas eléctricas](#) que incluye un curso de capacitación sobre temas relevantes.
- Consulte el documento [Pedestrian Lighting Primer](#) (FHWA) para conocer los próximos pasos sobre cómo mejorar la iluminación.

Plan de calles completas

El Equipo del proyecto recomienda que el Comité de planificación, en colaboración con la Ciudad de Orange Cove, desarrolle un Plan de Calles Completas para la Ciudad de Orange Cove. **Diseño de Calles Completas** es una forma de aumentar la seguridad y respaldar la movilidad de todo tipo de usuarios de la vía. Una calle completa prioriza la seguridad, la conectividad y la comodidad de los usuarios, incluidas personas de todas las edades y capacidades que caminan, andan en bicicleta y ruedan en su comunidad. Los elementos de un Diseño de calles completo varían según el contexto de la comunidad y el tipo de vía, pero pueden incluir marcas viales de alta visibilidad, señales para peatones, medidas para calmar el tráfico como mesas elevadas de velocidad y carriles de circulación de vehículos modificados (dietas viales), paisaje urbano e islas medianas. La implementación de un Plan de calles completas ayudará a abordar las preocupaciones de la comunidad relacionadas con las conductas de alto riesgo de los conductores, como la falta de cumplimiento de las reglas de tránsito y la conducción por encima del límite de velocidad indicado, que prevalecen en toda la ciudad.

- **Caminos prioritarios para un plan de calles completas:** El Equipo del proyecto recomienda que se prioricen los siguientes caminos para un Plan de calles completas para alinearse con los aportes de la comunidad recopilados en la visita al sitio y el taller. La Avenida Jacobs/Calle Jacobs Center Sur que conecta el norte y el centro de Orange Cove con el extremo sur de Orange Cove. Esta calle se cruza con la Avenida South y ambas son transitadas intensamente por estudiantes, padres y familias que entran y salen de las zonas escolares de la Escuela Primaria Sheridan y la Escuela Secundaria Citrus. Como tal, estas dos carreteras se beneficiarían significativamente de tratamientos de seguridad de diseño de calles completas.

El Equipo del proyecto recomienda que la ciudad de Orange Cove explore la instalación de **dispositivos de control de tráfico en las intersecciones prioritarias** identificadas por los miembros de la comunidad para ayudar a proteger a los usuarios de la vía, como estudiantes, familias y usuarios de dispositivos de asistencia a la movilidad. Esto incluye la instalación de dispositivos de control de tráfico que aborden mejor las necesidades de seguridad vial de la intersección, con prioridad para las personas que caminan y andan en bicicleta. Esto puede incluir señales de tráfico, los faros HAWK y otros dispositivos, según lo garantizado en el [Manual de California sobre dispositivos uniformes de control de tráfico \(MUTCD\)](#). Durante el taller, los participantes expresaron su preocupación por la intersección del Bulevar Park/Calle Jacobs Center Sur, la intersección de la Avenida South/Calle Jacobs Center Sur y la intersección de la Avenida South/Avenida Anchor debido a la falta de señalización de cruce de peatones y cruces peatonales de alta visibilidad. Como tal, estas tres intersecciones fueron identificadas como lugares que se beneficiarían enormemente de tratamientos de seguridad como faros HAWK para complementar la adición de señalización de cruce de peatones y cruces peatonales de alta visibilidad.

Recursos

- El Programa de Transporte Activo (ATP) proporciona financiación para programas como el Programa de Transporte en Bicicleta (BTA), Rutas Seguras a la Escuela (SR2S) y los Programas de Alternativas de Transporte (TAP). Para obtener más información, consulte el documento [Active Transportation Program Guidelines](#).
- La página [Safe Streets and Roads for All: Planning and Demonstration Activities](#) proporciona una descripción detallada de la subvención, las actividades elegibles para la subvención y los requisitos de las actividades. Si tiene alguna pregunta sobre la subvención Calles Seguras para Todos, comuníquese con SS4A@dot.gov.

Política

El Equipo del proyecto recomienda que las agencias de la ciudad de Orange Cove consideren la colaboración entre las partes interesadas de la comunidad para establecer una política dirigida por la comunidad para ayudar a informar y guiar las prioridades de transporte activo.

- **Plan de acción de seguridad para peatones y ciclistas:** El Equipo del proyecto recomienda que el Departamento de Obras Públicas de Orange Cove trabaje junto con organizaciones comunitarias como Cultiva La Salud para desarrollar un Plan de seguridad para peatones y ciclistas ([Pedestrian and Bicycle Safety Plan](#)). Un Plan de seguridad para peatones y ciclistas ayuda a identificar y evaluar la seguridad de peatones y ciclistas, ofrecer infraestructura y soluciones programáticas, y establecer una visión y objetivos a largo plazo para una comunidad en la que sea seguro caminar y andar en bicicleta. A medida que la comunidad de Orange Cove continúa desarrollándose y creciendo, un plan de seguridad para peatones y ciclistas puede ayudar a guiar el desarrollo para garantizar que se prioricen las comodidades y la seguridad de los peatones.

Recursos

- El documento [How to Develop a Pedestrian and Bicycle Safety Action Plan](#) de la Administración Federal de Carreteras del Departamento de Transporte de los EE.UU. ofrece una guía detallada sobre cómo desarrollar e implementar un plan de seguridad para peatones y ciclistas.
- Revisar el [Plan de seguridad peatonal de Walk San José](#) que proporciona más detalles sobre cómo puede ser un proceso con múltiples partes interesadas.
- **Comité de Transporte Activo:** El Equipo del proyecto recomienda que la Ciudad de Orange Cove desarrolle un Comité de Transporte Activo. Esta sería una oportunidad para involucrar y sostener la retroalimentación de la comunidad sobre el transporte activo y las prioridades multimodales. Los participantes compartieron que existe una desconexión entre la participación comunitaria y los foros comunitarios que pueden guiar los problemas y soluciones del transporte activo en Orange Cove. La implementación de un Comité de Transporte Activo puede ayudar a promover los objetivos de seguridad para peatones y ciclistas al garantizar un espacio para que un grupo diverso de miembros de la comunidad de Orange Cove puedan:
 - Asesorar al personal y al Ayuntamiento sobre la implementación, criterios y prioridad de políticas y proyectos relacionados con peatones y ciclistas;
 - Fomentar una participación e involucración pública más amplia en proyectos de caminar y andar en bicicleta y la implementación de programas y otros asuntos de transporte activo;
 - Revisar y hablar sobre problemas actuales para caminar y andar en bicicleta y asesorar al personal y al consejo sobre cómo solucionar los problemas; y
 - Proponer y desarrollar el Plan de acción de seguridad para peatones y ciclistas y eventos comunitarios dentro de la ciudad de Orange Cove.

Recursos

- Consulte el sitio web [City of Costa Mesa Active Transportation Committee](#) para obtener más orientación sobre la implementación de un Comité de Transporte Activo.
- Consulte el documento [Active Transportation Planning Toolkit for Small- and Mid-Sized Communities, 2022](#), para obtener una guía completa sobre cómo desarrollar un plan de transporte activo.
- **Acuerdo de beneficios comunitarios:** El Equipo del proyecto recomienda que los grupos comunitarios locales exploren el establecimiento de un Acuerdo de beneficios comunitarios con grupos de desarrolladores privados entrantes para futuros proyectos de desarrollo para garantizar que se expresan las prioridades de la comunidad, tales como: embellecimiento y paisajismo, banquetas anchas y comodidad, arte y actividades comunitarias, se incorporan en planes futuros. Un Acuerdo de beneficios comunitarios puede ayudar a establecer prioridades comunitarias y ofrecer representación comunitaria en futuros proyectos de desarrollo.

Recursos

- [What is a Community Benefits Agreement](#) por City Bureau.
- Consulte el sitio web [Examples of Community Benefit Agreements](#) en acción en otras comunidades.

Los Caminos de las Vías: 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, y transitable a pie y en bicicleta. Este episodio y todos los podcasts anteriores de Camino de las Vías se pueden encontrar en SoundCloud. Una transcripción de la RadioNovela se puede encontrar en el apéndice de este informe.

Este episodio destaca la experiencia de los miembros de la comunidad de Orange Cove y sus visiones de una comunidad más segura para caminar, andar en bicicleta, o rodar. Para la transcripción del audio, consulte el Apéndice E.

Recursos

En este informe se hizo referencia a los siguientes recursos. Los recursos se proporcionan en inglés, a menos que haya una traducción al español disponible.

- [Active Transportation Planning Toolkit for Small-and Mid-Sized Communities \(2022\)](#)
 - [City of Costa Mesa Active Transportation Committee](#)
- [Bicycle Lanes - FHWA](#)
 - [Bicycle Lanes - Safety Benefits \(PDF\)](#)
- [Boys & Girls Clubs of Fresno County](#)
- [CalFresh Healthy Living Program - FDPH](#)
- [California Healthy Places Index \(HPI\)](#)
- [California Manual on Uniform Traffic Control Devices \(MUTCD\) - Caltrans](#)
- [Caltrans District 6](#)
- [City of Orange Cove](#)
- [Complete Streets - FHWA](#)
- [Cultiva La Salud](#)
- [Electrical Bicycle Safety Training - CHP](#)
 - [Training course](#)
- [Fresno County Rural Transit Agency \(FCRTA\) Orange Cove Transit](#)
- [Finding Relief in the Shade - US Forest Service](#)
- [Green Streets and Community Open Space - US EPA](#)
- [How Street Trees Help Make Our Roads Safer](#)
- [How to Develop a Pedestrian and Bicycle Safety Action Plan](#)
 - [How to Develop a Pedestrian Safety Action Plan](#)
 - [Walk Safe San José Pedestrian Safety Plan](#)
- [Impact Speed and a Pedestrian's Risk of Severe Injury or Death](#)
- [Kings Canyon Unified School District](#)
- [Orange Cove - Data USA](#)
- [Orange Cove Branch Library](#)
- [Orange Cove, California - US Climate Data](#)
- [Orange Cove Police Department Animal Control - City of Orange Cove](#)
- [Parklets - NACTO](#)
- [Pedestrian Lighting Primer - FHWA](#)
- [Quick Build Guide - California Bicycle Coalition \(CalBike\) & Alta Planning + Design](#)
- [Recommendations to Improve Pedestrian & Bicycle Safety for the City of Orange Cove \(2017 CPBST\)](#)

- [Safety Tips for Pedestrians - FMCSA](#)
- [Senior Center Department - City of Orange Cove](#)
- [Speed Table - NACTO](#)
- [Traffic Calming Guide - Caltrans](#)
- [Traffic Calming to Slow Vehicle Speeds - US DOT](#)
- [Tree Fresno](#)
- [Trees for Traffic Calming](#)
- [United States Census Bureau](#)
- [Urban Forestry Toolkit](#)
- [Vision Zero - Implementing a Policy for Traffic Safety](#)
- [What is a Community Benefits Agreement?](#)
 - [Examples of Community Benefit Agreements](#)
- [What is a Safe System Approach? - US DOT](#)

Recursos sobre financiación

- [Active Transportation Program Guidelines \(2025\)](#)
- [Clean California Local Grant Program Fact Sheet \(PDF\)](#)
 - [District 6 Clean California - Caltrans](#)
- [Creative, Accessible Federal Funding to Advance Safe, Active Travel for Kids and Communities](#)
 - [Webinar](#)
- [Funding Programs that May Fund Active Transportation Elements - CTC](#)
- [Planning and Demonstration Activities - US DOT SS4A](#)
- [Office of Traffic Safety Pedestrian and Bicycle Safety Grants](#)

Recursos sobre Rutas seguras a la escuela (SRTS)

- [An Organizer's Guide to Bicycle Rodeos](#)
 - [Bike Rodeo Checklist](#)
 - [Bicycle Rodeo Ideas](#)
 - [Bike Rodeo Station Guide](#)
- [California School Crossing Guard Training](#)
- [Fresno County Bicycle Coalition](#)
- [National Association for Pupil Transportation](#)
- [New Jersey Safe Routes to School Travel Plan Guide](#)
- [Safe Routes to School - Safe Routes Partnership](#)
- [Safe Routes to School Basics: Resources for Planning, Creating and Sustaining a Safe Routes to School Program](#)
 - [Safe Routes to School Toolkit](#)
- [Safe Routes to School Messaging for Pros](#)
 - [Safe Routes to School: Key Messages for Children](#)
 - [SRTS Guide: All Drivers Near the School](#)
- [SRTS Guide: Around the School and Understanding the School Environment](#)
- [SRTS Guide: The Walking School Bus: Combining Safety, Fun and the Walk to School](#)
 - [Walking School Bus Guide](#)

Recursos de SafeTREC

- [California Safe Speeds Toolkit](#)
- [Conducting Community Engagement with a Safe System Lens](#)
- [Safe System Strategies for Bicyclists and Pedestrians Toolkit](#)

Apéndice

- Apéndice A: Presentación de los datos de choques
- Apéndice B: Los datos de CAyS Esri Community Analyst (Español)
- Apéndice C: Transcripción de la Actividad de imaginar
- Apéndice D: Transcripción de la Actividad de mapeo de bienes
- Apéndice E: Transcripción de la RadioNovela

Estrategias del Sistema Seguro y Historial de Choques Peatonales y Ciclistas

Safe System Strategies & Walking and Biking Crash Data

Taller
Orange Cove, CA

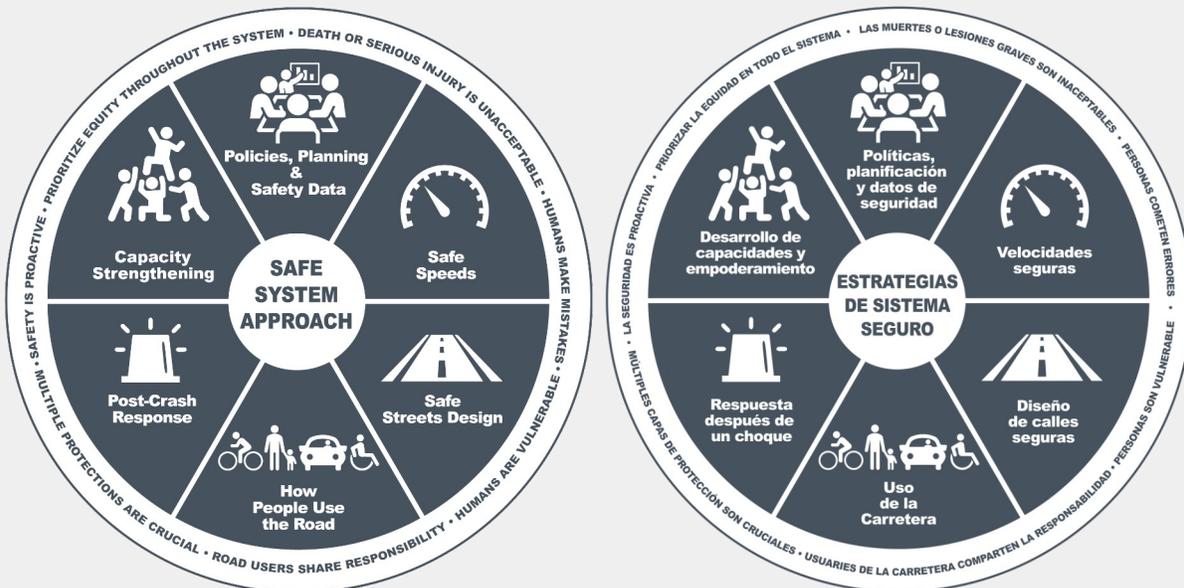
Berkeley SafeTREC
SAFE TRANSPORTATION RESEARCH AND EDUCATION CENTER

California Walks
Stepping Up for Health, Equity, & Sustainability



1

Estrategias del Sistema Seguro Safe System Strategies



2

Principios Principles

- | | |
|--|---|
| 1. Personas cometen errores | 1. Humans make mistakes |
| 2. Personas son vulnerables | 2. Humans are vulnerable |
| 3. Usuarios de la carretera comparten la responsabilidad | 3. Road users share responsibility |
| 4. Múltiples capas de protección son cruciales | 4. Multiple protections are crucial |
| 5. La seguridad es proactiva | 5. Safety is proactive |
| 6. Las muertes o lesiones graves son inaceptables | 6. Death or serious injury is unacceptable |
| 7. Priorizar la <i>equidad</i> en todo el sistema | 7. Prioritize <i>equity</i> throughout the system |

3

Campaña de mensajes de seguridad Safety Messaging Campaign



Ubicación / **Location:** Lancaster, CA
Foto / **Photo:** Ciudad de Lancaster

Mensajes para la seguridad de ciclistas:

- ¿Los niños usan casco cuando andan en bicicleta?
- Otros comportamientos

Bicycle safety messages:

- Do children wear helmets when they ride their bikes?
- Other behaviors

4

Programa Comunitario de Rutas Seguras a la Escuela Safe Routes to School (SRTS) Community Program



Fuentes / sources: [Walk Sacramento](#) and [Vision Zero for Youth](#)

- Autobús escolar a pie
- Tren de bicicletas
- Iniciativa Juvenil Vision Zero
- Walking School Bus
- Bike Train
- Vision Zero for Youth

5

Marcas de alta visibilidad y carriles para bicicletas High-visibility Crosswalks & Bike Lanes



Fuente / source: [California Walks](#)

- Señalización y marcas
- Carriles para bicicletas
- Cruces de peatones
- Señales de límite de velocidad
- Signage & Markings
- Bike lanes
- Crosswalks
- Speed limit signs

6

Embellecimiento Beautification



Lot near Orange Cove Branch Library
Orange Cove, CA

Fuente / source: [Clean California](#)



Downtown District - St. Louis, MI
Fuente / source: [Community Improvement District](#)

- Mediante la combinación de medidas de embellecimiento y arte en espacios públicos, este esfuerzo realza las comunidades y mejora los espacios para caminar y recrearse.
- By the combination of beautification measures and art in public spaces, this effort enhances communities and improves spaces for walking and recreation.

7

Semáforo Peatonal Hybrid Beacon (HAWK)

Cómo usar un semáforo peatonal HAWK
Cruce Peatonal Activado de Alta Intensidad (Por sus siglas en inglés - High Intensity Activated Crosswalk)

LOS PEATONES		LOS CONDUCTORES	
VEN ESTO	HACEN ESTO	VEN ESTO	HACEN ESTO
	PRESIONAN EL BOTÓN		CONDUCEN
	SE DETIENEN Y ESPERAN HASTA QUE SE ACTIVE LA SEÑAL PARA CAMINAR		REDUCEN LA VELOCIDAD UNA PERSONA HA ACTIVADO EL CRUCE PEATONAL
	COMIENZAN A CRUZAR SIEMPRE OBSERVANDO A LOS VEHÍCULOS		SE PREPARAN PARA DETENERSE
	TERMINAN DE CRUZAR		SE DETIENEN Y LE DAN PASO A LOS PEATONES COMO CON CUALQUIER SEMÁFORO, POR SU TIPO DE CRUCE
			SE DETIENEN PRIMERO Y PROCURAN CON PRECAUCIÓN SI NO HAY ALGUNA PERSONA

Fuente / source: [City of Phoenix](#)



Fuente / source: [Urban Bikeway Design Guide](#)

- Una señal de cruce marcada que es activada por personas que caminan
- A hybrid beacon is a marked crossing signal that is activated by people walking

8

Iluminación a escala peatonal Pedestrian-Scale Lighting



Fuente / source: [Federal Highway Administration](#)

- Los niños en edad escolar se benefician especialmente de una mejor iluminación
- One population that especially benefits from improved and pedestrian-scale lighting is school-age children

Historial de Choques Peatonales y Ciclistas Walking and Biking Crash Data

Cómo se recopilan los datos de choques

How Crash Data is Collected



Un peatón y/o ciclista está involucrado en choque.

A pedestrian and/or bicyclist is involved in a crash.



Las personas involucradas llaman a la policía. La policía llega a la escena y escribe un informe de choque.

Law enforcement arrives at the scene and writes a crash report.



Los informes de choque se envían a la policía (CHP) y se compilan en una base de datos estatal conocida como SWITRS.

Crash reports are sent to CHP and compiled into the statewide database, SWITRS.

Vistazo de datos de la ciudad de Orange Cove

City of Orange Cove Data Snapshot (2023)



Orange Cove City, CA

Programa Comunitario Sobre la Seguridad de Peatones y Ciclistas

Hogares por debajo del nivel de pobreza (2023):

- En el condado de Fresno: 18.6%
- En el estado de California: 12.2%
- En los estados unidos: 11.5%

Fuente | source: [U.S. Census](https://www.census.gov)

Key Facts



23%

Hogares con 1+ Personas con Discapacidad



8%

Población 65+



27%

Hogares sin Vehículo



45%

Hogares por Debajo del Nivel de Pobreza

Perfil de Viaje



0%

Tomó Transito Público



22%

Compartió Coche



2%

Caminó al Trabajo



0%

Viajó en Bici al Trabajo

2023 Race and ethnicity (Esri)

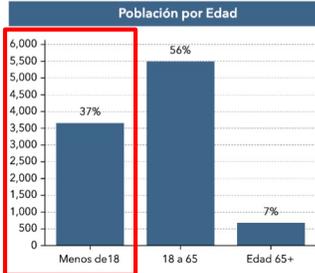
The largest group: Hispanic Origin (Any Race) (93.73)
The smallest group: Pacific Islander Alone (0.10)

Indicator	Value	Diff
White Alone	23.34	-12.37
Black Alone	0.50	-4.32
American Indian/Alaska Native Alone	1.54	-0.65
Asian Alone	0.85	-10.76
Pacific Islander Alone	0.10	-0.06
Other Race	54.27	+25.27
Two or More Races	19.40	+2.88
Hispanic Origin (Any Race)	93.73	+38.80

Bars show deviation from Fresno County

Ingreso del Hogar (2021)

Ingreso del Hogar Medio	Count	Percentage
Ingreso del Hogar Medio	\$29,645	
Ingreso del Hogar Medio < \$10,000	151	6%
Ingreso del Hogar Medio \$10,000 - \$14,999	287	12%
Ingreso del Hogar Medio \$15,000 - \$19,999	267	11%
Ingreso del Hogar Medio \$20,000 - \$24,999	220	9%
Ingreso del Hogar Medio \$25,000 - \$29,999	289	12%
Ingreso del Hogar Medio \$30,000 - \$34,999	212	9%
Ingreso del Hogar Medio \$35,000 - \$39,999	95	4%
Ingreso del Hogar Medio \$40,000 - \$44,999	81	3%
Ingreso del Hogar Medio \$45,000 - \$49,999	176	7%
Ingreso del Hogar Medio \$50,000 - \$59,999	142	6%
Ingreso del Hogar Medio \$60,000 - \$74,999	90	4%
Ingreso del Hogar Medio \$75,000 - \$99,999	163	7%
Ingreso del Hogar Medio \$100,000 - \$124,999	91	4%
Ingreso del Hogar Medio \$125,000 - \$149,999	70	3%
Ingreso del Hogar Medio \$150,000 - \$199,999	34	1%
Ingreso del Hogar Medio \$200,000+	26	1%



Inversiones para comunidades desfavorecidas Disadvantaged Community Grants

Programa de transporte activo:

Programas que incluyen el Programa de transporte en bicicleta, Rutas seguras a la escuela, y Programas de alternativas de transporte.

- [Consulte mas información aqui.](#)

Active Transportation

Program (ATP): Programs including the Bicycle Transportation Program (BTA), Safe Routes to School (SR2S), and Transportation Alternatives Programs (TAP).

- [You can find out more here.](#)

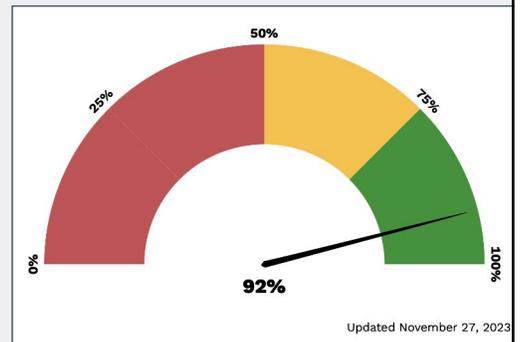


Fuente / source: [CTC](#)

13

Inversiones para comunidades desfavorecidas Disadvantaged Community Grants

- Las comunidades desfavorecidas de California son el objetivo específico.
- El 92% de los fondos totales del proyecto ATP (5.73 mil millones de dólares de 6.2 mil millones de dólares) benefician a comunidades desfavorecidas.
- Disadvantaged communities in California are specifically targeted.
- 92% of the total ATP project funds (\$5.73 billion out of \$6.2 billion) benefit disadvantaged communities.



Fuente / source: [Rebuilding California](#)

14

2018-2022 Índice de lugares saludables de California 2018-2022 California Healthy Places Index

La ciudad de Orange Cove tiene condiciones comunitarias más saludable que solo el 1.6% de otras ciudades de California.

- El condado de Fresno ocupa un lugar más alto con 12.5%.

Orange Cove has healthier community conditions than just 1.6% of other California cities.

- The County of Fresno ranks higher at 12.5%.

HPI Score (3.0): 1.6 percentile

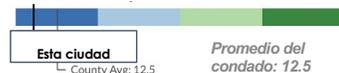
Less → More healthy conditions



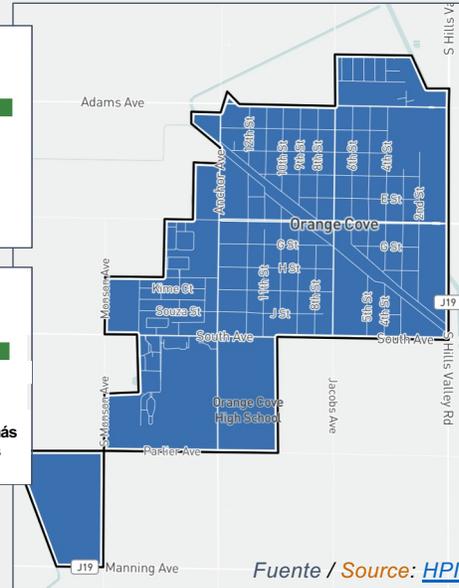
This City / Town has healthier community conditions than just 1.6% of other California Cities / Towns.

Puntaje de HPI (3.0): 1.6 percentil

Menos → Condiciones más saludables



Esta ciudad tiene condiciones comunitarias más saludables que solo el 1.6% de otras ciudades de California.



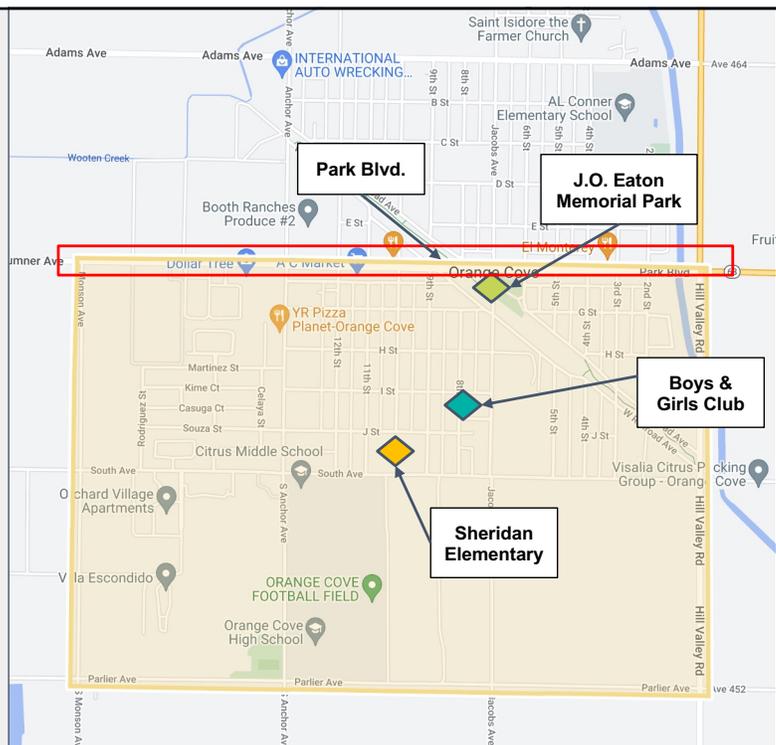
Fuente / Source: [HPI](#)

Fuente de datos: Índice de lugares saludables de California (HPI v3.0) del 2018 al 2022.

Área de enfoque Focus Area

El comité de planificación eligió un área de enfoque de la Escuela Primaria Sheridan, el Boys & Girls Club, Bulevar Park, Parque de J.O. Eaton, y las áreas de interés de la comunidad circundante.

The Planning Committee chose a focus area of Sheridan Elementary School, the Boys & Girls Club, Park Boulevard, J.O. Eaton Memorial Park, and surrounding community areas of interest.



Fuente / Source: [Google Maps](#)

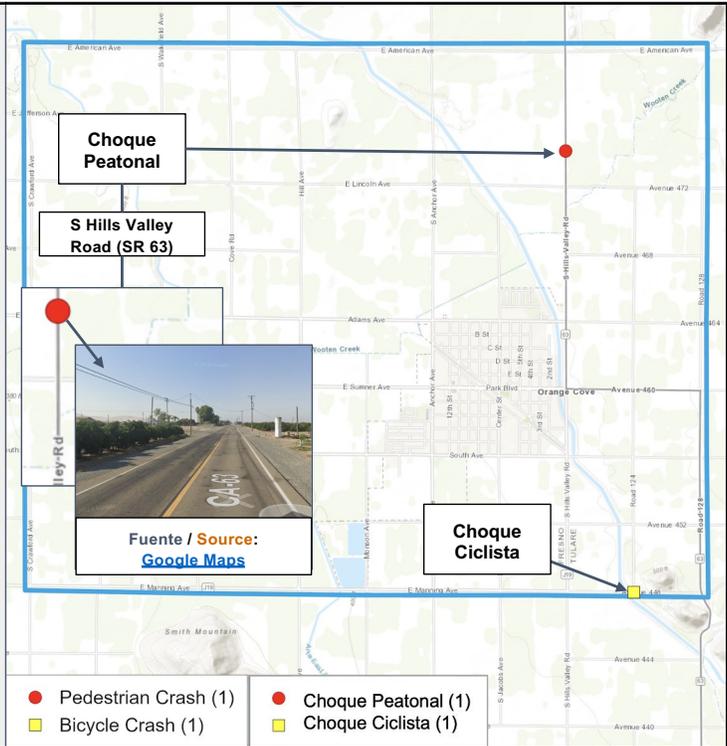
Resumen de choques ciclistas y peatonales Overview of Bicycle & Pedestrian Crashes 2019-2023

Hubo 1 choque peatonal (*reportado*) en el área de enfoque.

- **Ubicación:** Calle Hills Valley Sur (noreste de la ciudad, parte de ruta estatal 63)
- **Nivel de gravedad:** Choque fatal de peaton

There was 1 pedestrian crash (*reported*) in the focus area.

- **Location:** S Hills Valley Rd. (northeast of the city, part of State Route 63)
- **Severity Level:** Fatal pedestrian crash



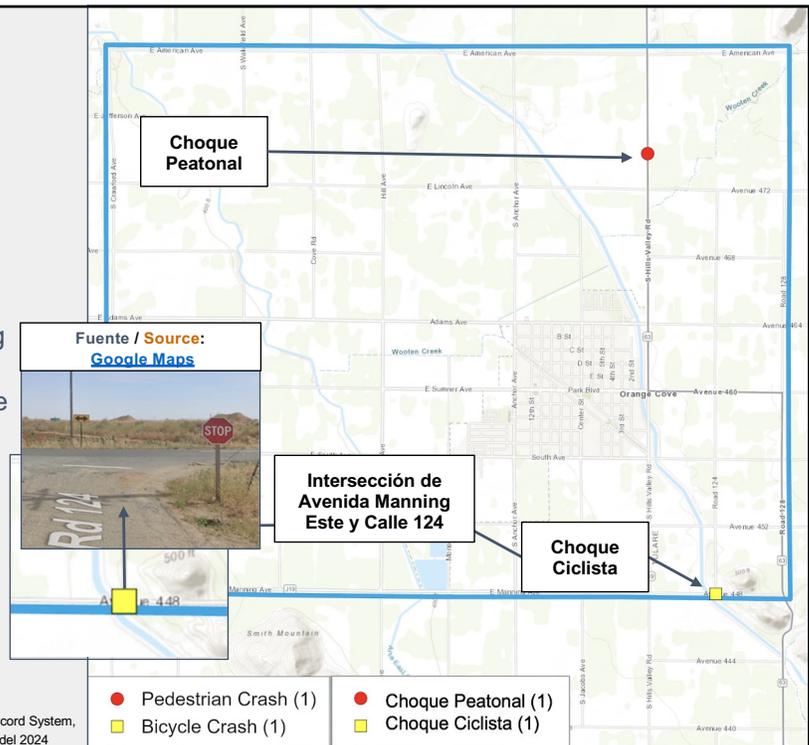
Resumen de choques ciclistas y peatonales Overview of Bicycle & Pedestrian Crashes 2019-2023

Hubo 1 choque ciclista (*reportado*) en el área de enfoque.

- **Ubicación:** Avenida Manning Este y Calle 124
- **Nivel de gravedad:** Queja de dolor (menos gravedad)

There was 1 bicyclist crash (*reported*) in the focus area.

- **Location:** E Manning Ave. and Road 124
- **Severity Level:** Complaint of pain (lower severity)



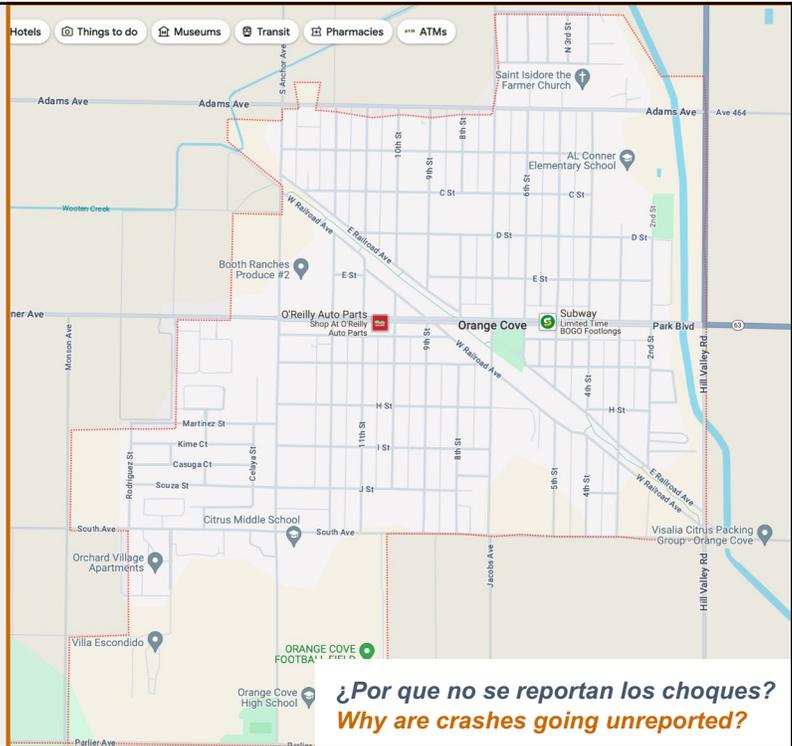
Resumen de choques ciclistas y peatonales Overview of Bicycle & Pedestrian Crashes

¿Que te parece?

- ¿Hay sitios o intersecciones dentro la ciudad o área de enfoque del taller donde ocurren choques de peatones y ciclistas, o sitios donde casi ocurrió un choque?

What do you think?

- Are there areas or intersections in the city or workshop focus area where pedestrian and bicyclist crashes occur, or areas where there are near-misses?



¿Por que no se reportan los choques?
Why are crashes going unreported?

Fuente / Source: [Google Maps](#)

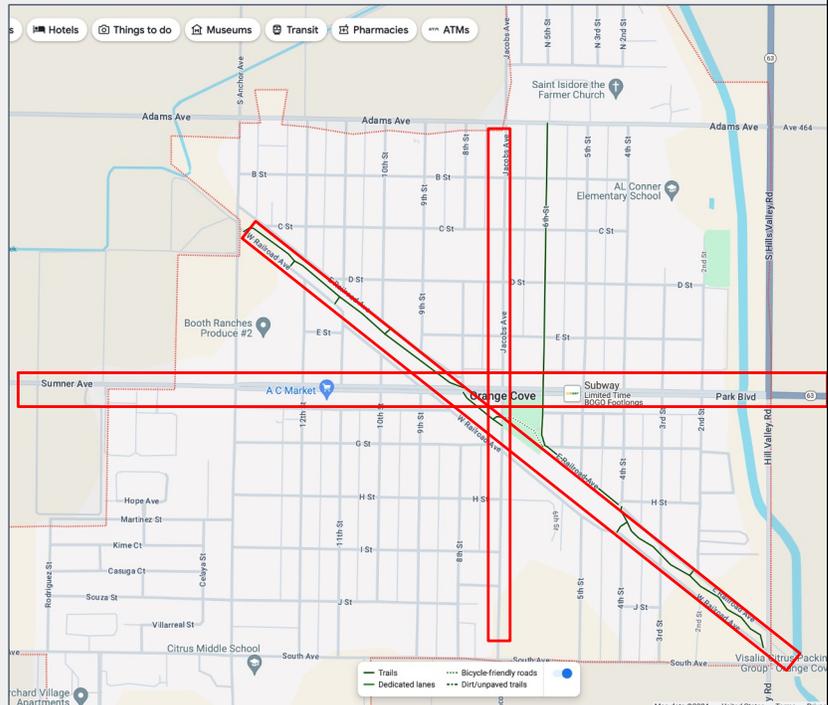
Carriles de bicicletas Bike Lanes

Estamos proponiendo carriles de bicicletas a lo largo de corredores principales (Bulevar Park y Avenida Jacobs) y a lo largo de Avenida Railroad Este que cruza el parque Eaton.

¿En qué otro lugares serían útiles los carriles de bicicletas para una mayor conectividad en la ciudad?

We are proposing bike lanes along the main corridors (Park Blvd. and Jacobs Ave.), and along E Railroad Ave. that crosses through Eaton Park which is part of the city pedestrian trail.

Where else would bike lanes be useful for connectivity?



Fuente / Source: [Google Maps](#)

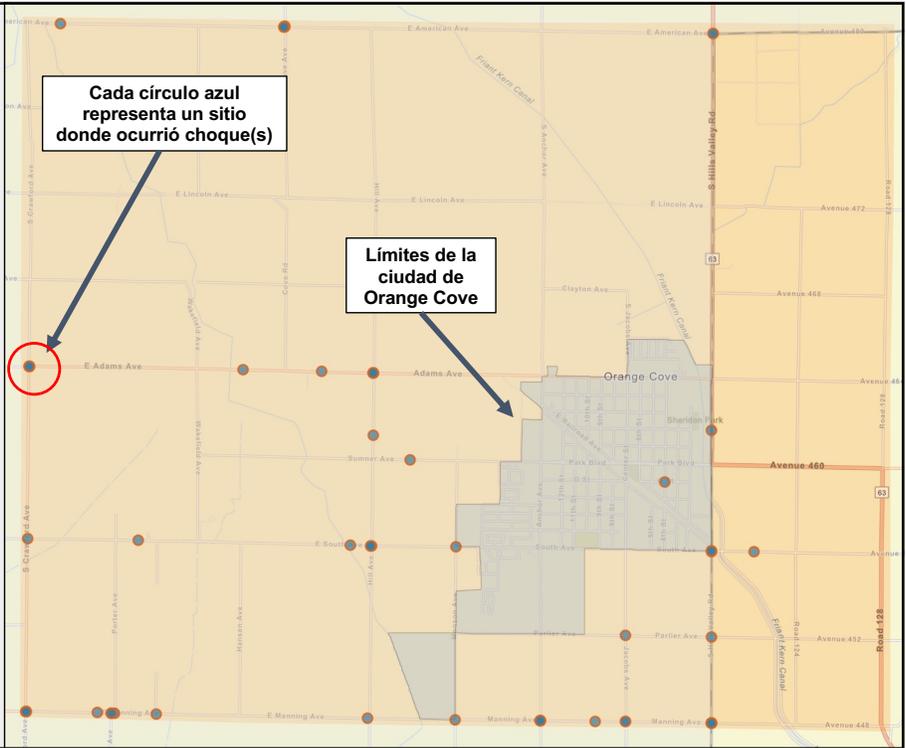
Datos de choques autom3viles

Vehicle Crash Data 2019-2023

El mapa aqu3 muestra las ubicaciones de 95 choques involucraron autom3viles que fueron reportados dentro y cerca de la ciudad.

This map shows the location of 95 crashes involving cars that were reported within and near the city.

Fuente de datos: Registro integrado nacional del tr3fico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2019 al 2023; los datos del 2022 v el 2023 son provisional a partir de abr. del 2024



Resumen de choques autom3viles

Overview of Vehicle Crashes 2019-2023

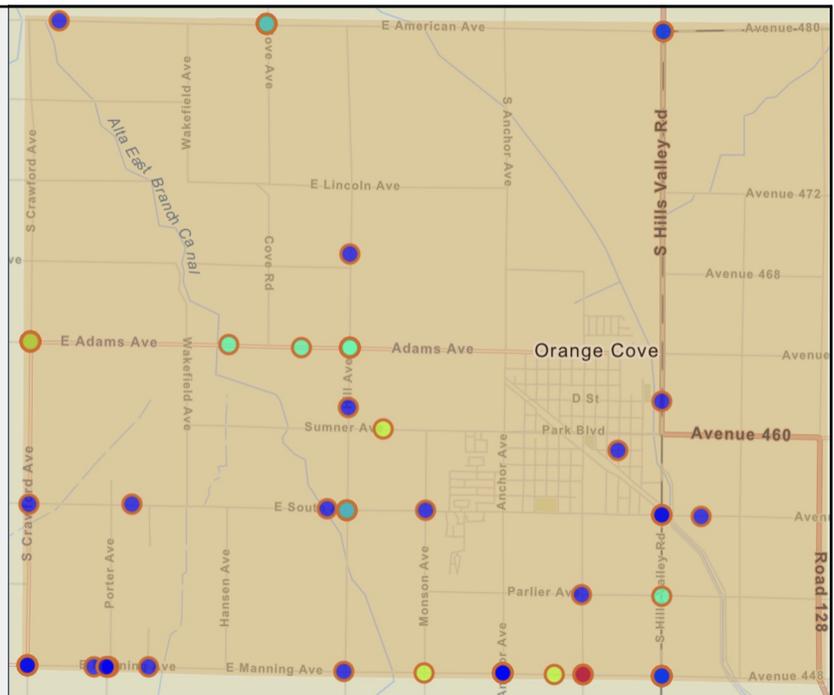
De 95 choques autom3viles:

- 4 choques resultaron fatales
- 13 choques resultaron con lesiones graves
- 23 choques resultaron con lesiones visibles
- 55 choques resultaron con quejas de dolores

Out of 95 vehicle crashes:

- 4 crashes were fatal
- 13 crashes resulted in serious injuries
- 23 crashes resulted in visible injuries
- 55 crashes resulted in complaints of pain

Crash Severity	Gravedad de lesi3n
1 - Fatal	1 - Incidentes fatales
2 - Injury (Severe)	2 - Lesiones severas
3 - Injury (Other Visible)	3 - Lesiones (Otras visibles)
4 - Injury (Complaint of Pain)	4 - Lesiones (Queja de dolor)



Fuente de datos: Registro integrado nacional del tr3fico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2019 al 2023; los datos del 2022 v el 2023 son provisional a partir de abr. del 2024

Resumen de choques autom3viles Overview of Vehicle Crashes 2019-2023

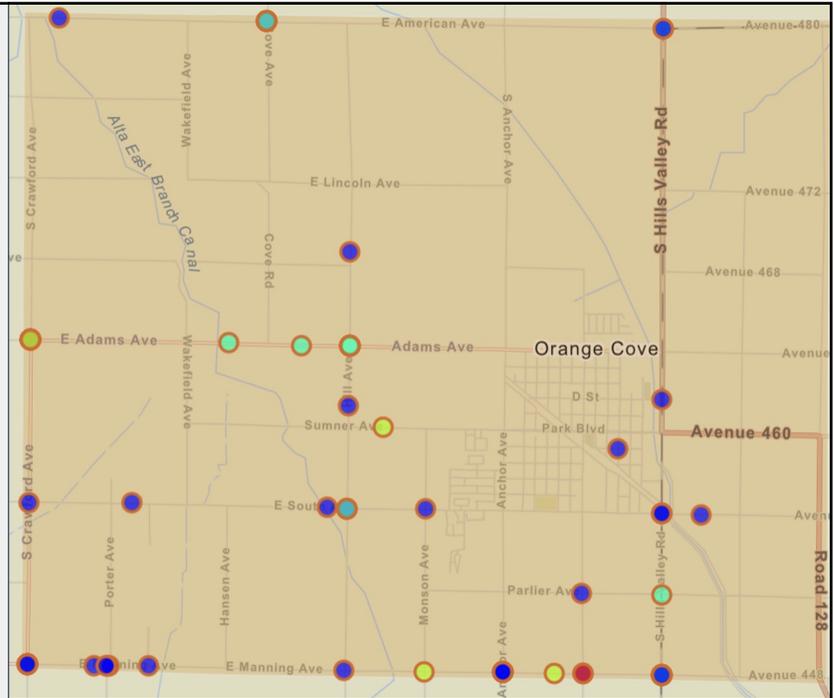
Los 95 choques resultaron en 178 v3ctimas.

- Trabajamos dentro de un sistema de seguro que se compromete a lograr cero muertes y lesiones graves en accidentes de transporte.

The 95 vehicle crashes resulted in a total of 178 victims.

- We work within a Safe System Framework that commits to zero traffic deaths and serious injuries.

Crash Severity	Gravedad de lesi3n
<ul style="list-style-type: none"> ● 1 - Fatal ● 2 - Injury (Severe) ● 3 - Injury (Other Visible) ● 4 - Injury (Complaint of Pain) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 1 - Incidentes fatales ● 2 - Lesiones severas ● 3 - Lesiones (Otras visibles) ● 4 - Lesiones (Queja de dolor)

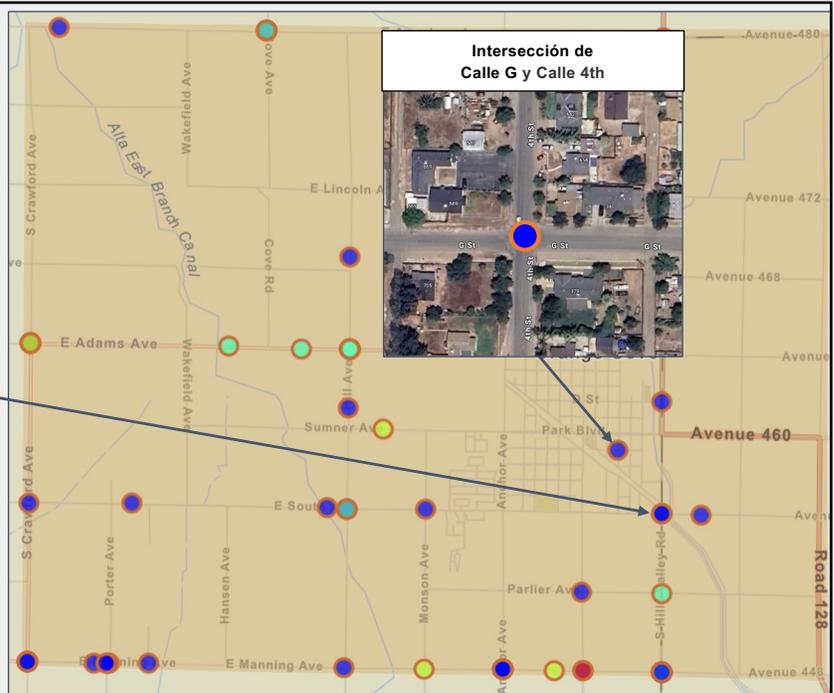


Fuente de datos: Registro integrado nacional del tr3fico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2019 al 2023; los datos del 2022 v el 2023 son provisional a partir de abr. del 2024

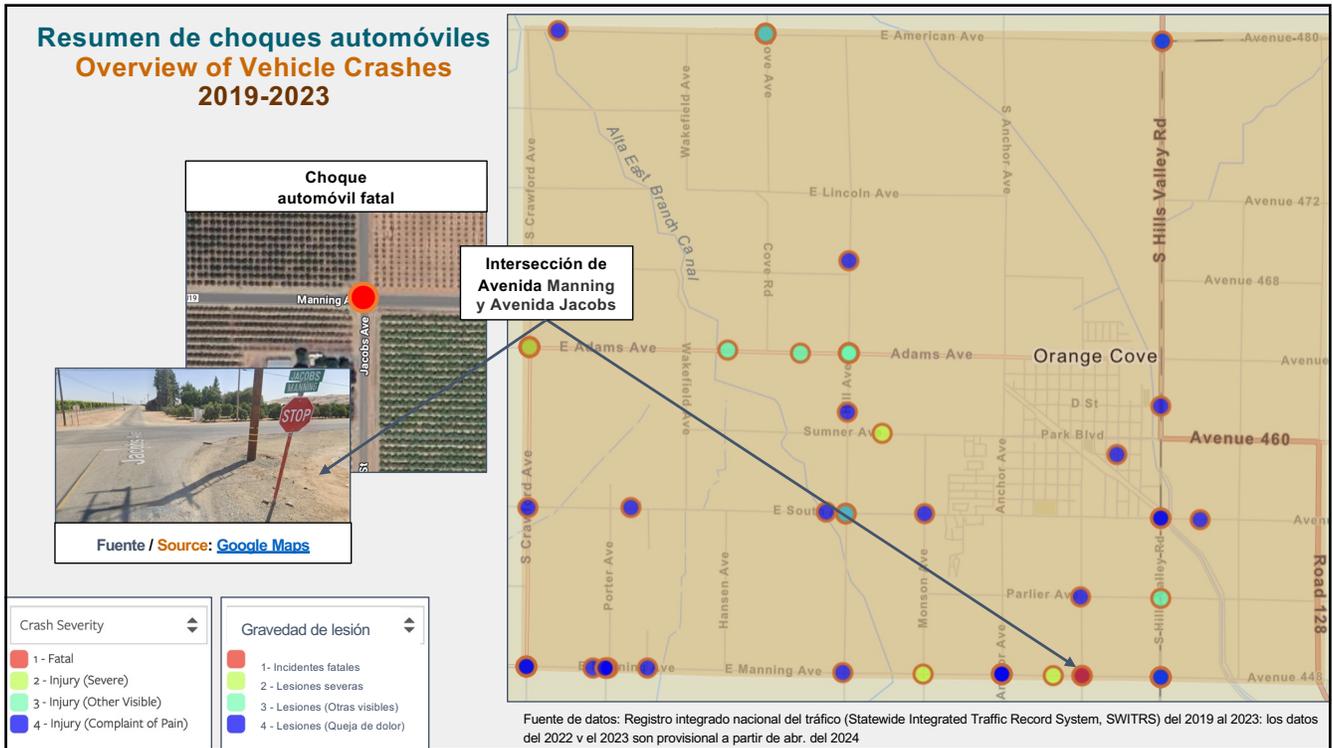
Resumen de choques autom3viles Overview of Vehicle Crashes 2019-2023



Crash Severity	Gravedad de lesi3n
<ul style="list-style-type: none"> ● 1 - Fatal ● 2 - Injury (Severe) ● 3 - Injury (Other Visible) ● 4 - Injury (Complaint of Pain) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 1 - Incidentes fatales ● 2 - Lesiones severas ● 3 - Lesiones (Otras visibles) ● 4 - Lesiones (Queja de dolor)



Fuente de datos: Registro integrado nacional del tr3fico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2019 al 2023; los datos del 2022 v el 2023 son provisional a partir de abr. del 2024



25

Resumen de choques autom3viles Overview of Vehicle Crashes 2019-2023

Infracci3n del PCF: El elemento o acci3n de manejar que mejor describe la causa primaria o principal del choque.

Principales 2 tipos de infracciones del PCF en Orange Cove (2019-2023):

- **Violar el derecho de paso de los autom3viles:** Realizar una acci3n sin respetar el derecho de paso de otro conductor.
- **Giro inadecuado:** Girar a una distancia lejos de una acera, girar sin utilizar las se1ales de giro o realizar un tipo giro prohibido por la se1alizaci3n.

PCF Violation: Element or driving action which, in the investigating officer's opinion, best describes the primary or main cause of the collision.

Top 2 PCF Violations in Orange Cove (2019-2023):

- **Violating automobile right-of-way:** Making a maneuver without respecting the right-of-way of another driver.
- **Improper turning:** Turning at a distance unnecessarily far from a curb, turning without using turn signals, or making a type of turn prohibited by signage.

Fuente de datos: Registro integrado nacional del tr3fico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2019 al 2023; los datos del 2022 v el 2023 son provisional a partir de abr. del 2024

Fuente / Source: [Glossary of Primary Collision Factor \(PCF\) Terms](#)

26

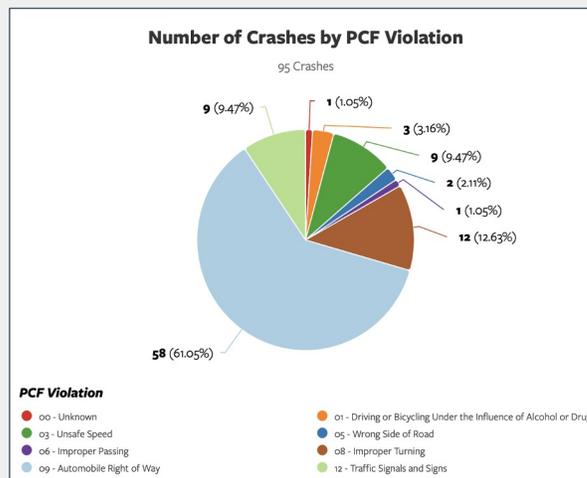
Resumen de choques autom3viles Overview of Vehicle Crashes 2019-2023

Principales tipos de infracciones (PCF):

- 58 choques ocurrieron por violar el derecho de paso de los autom3viles
- 12 choques ocurrieron por giro inadecuado
- 9 choques ocurrieron por violar las se1ales de tr1nsito
- 9 choques ocurrieron por velocidades inseguras

Top PCF Violation Types:

- 58 crashes were due to violating automobile right of way
- 12 crashes were due to improper turning
- 9 crashes were due to violating traffic signals and signs
- 9 crashes were due to unsafe speeds



Fuente de datos: Registro integrado nacional del tr1fico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2019 al 2023: los datos del 2022 v el 2023 son provisional a partir de abr. del 2024

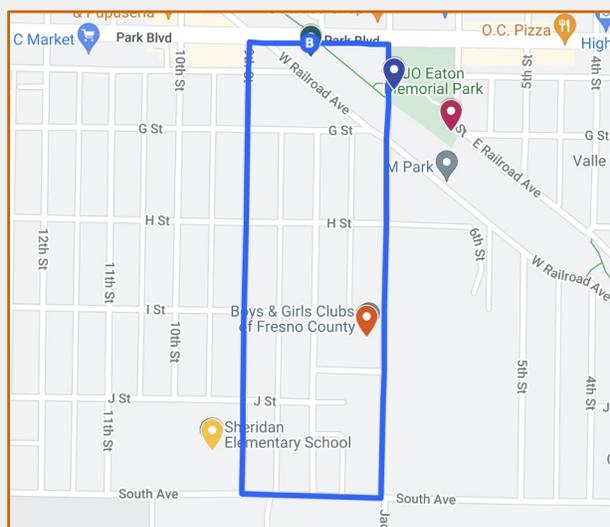
Caminata Virtual Virtual Walking Route

La biblioteca de Orange Cove al Boys & Girls Club y la Escuela Primaria Sheridan

- Caminata de 1.3 millas distancia

Orange Cove Branch Library to the Boys & Girls and Sheridan Elementary School

- 1.3 miles in distance



Fuente / Source: [Google Maps](https://www.google.com/maps)

Otros recursos

Historias de la Vía Pública

Historias de la Vía Pública es una herramienta para recopilar comentarios de la comunidad sobre cuestiones de seguridad en el transporte.

Comparta historias en la plataforma sobre dónde ha estado en un choque o casi ocurrió un choque o accidente, o donde se siente seguro o inseguro al viajar.

streetstory.berkeley.edu



Transportation Injury Mapping System (TIMS)

[TIMS](http://tims.berkeley.edu) es una herramienta basada en web donde los usuarios pueden analizar y mapear datos del Sistema Integrado de Registros de Tráfico del Estado de California (SWITRS).

Para explorar los datos de choques en más detalle, [regístrese](http://tims.berkeley.edu) para obtener una cuenta gratuita para acceder a las herramientas y recursos de TIMS.

tims.berkeley.edu

29

Additional Resources

Street Story

Street Story is a tool for collecting community feedback on transportation safety issues.

Share stories on Street Story of where you've been in a crash or near miss, or where you feel safe or unsafe traveling.

streetstory.berkeley.edu



Transportation Injury Mapping System (TIMS)

TIMS is a web-based tool that allows users to analyze and map data from California's Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS).

To further explore collision data, register for a free account to access the tools and resources on TIMS.

tims.berkeley.edu

30

Funding for this program was provided by a grant from the California Office of Traffic Safety, through the National Highway Traffic Safety Administration.

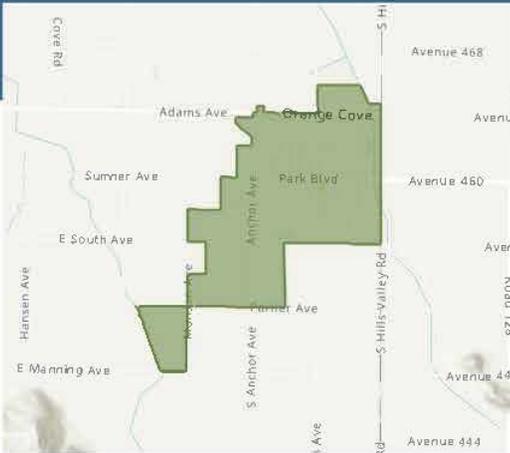
This presentation was prepared in cooperation with the California Office of Traffic Safety (OTS). The opinions, findings and conclusions expressed in this publication are those of the author(s) and not necessarily those of OTS.



¡Gracias!
Thank you!

Ciudad de Orange Cove, CA

Programa Comunitario Sobre la Seguridad de Peatones y Ciclistas



Datos claves



22%

Hogares con 1+ Personas Con Discapacidad

Población Vulnerable



10%

Población 65+



27%

Hogares sin Vehículo



46%

Hogares por Debajo del Nivel de Pobreza

Perfil de Viaje



0%

Tomó Transito Público



27%

Compartió Coche



2%

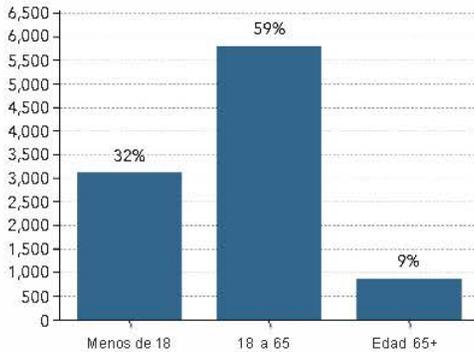
Caminó al Trabajo



0%

Viajó en Bici al Trabajo

Población por Edad



2024 Raza y Etnicidad (Esri)

El grupo más grande: Origen Hispano (Cualquier raza) (93.78)

El grupo más pequeño: Isleño del Pacífico (solo) (0.11)

Indicador	Valor	
Blanco (solo)	22.89	-12.37
Latinoamericano (solo)	0.50	-4.33
Indioamericano/Nativo de Alaska (solo)	1.58	-0.66
Asiático (solo)	0.88	-10.87
Isleño del Pacífico (solo)	0.11	-0.06
Otra Raza	54.58	+25.40
Dos o más razas	19.46	+2.83
Origen Hispano (Cualquier raza)	93.78	+38.68

Las barras del gráfico muestran la desviación del condado de Fresno

Ingreso del Hogar (2021)

Ingreso del Hogar Medio	Cantidad	Porcentaje
Ingreso del Hogar Medio	\$33,671	
Ingreso del Hogar Medio <\$10,000	176	7%
Ingreso del Hogar Medio \$10,000-\$14,999	265	11%
Ingreso del Hogar Medio \$15,000-\$19,999	217	9%
Ingreso del Hogar Medio \$20,000-\$24,999	210	9%
Ingreso del Hogar Medio \$25,000-\$29,999	265	11%
Ingreso del Hogar Medio \$30,000-\$34,999	190	8%
Ingreso del Hogar Medio \$35,000-\$39,999	152	6%
Ingreso del Hogar Medio \$40,000-\$44,999	13	1%
Ingreso del Hogar Medio \$45,000-\$49,999	178	7%
Ingreso del Hogar Medio \$50,000-\$59,999	236	10%
Ingreso del Hogar Medio \$60,000-\$74,999	175	7%
Ingreso del Hogar Medio \$75,000-\$99,999	82	3%
Ingreso del Hogar Medio \$100,000-\$124,999	169	7%
Ingreso del Hogar Medio \$125,000-\$149,999	62	3%
Ingreso del Hogar Medio \$150,000-\$199,999	58	2%
Ingreso del Hogar Medio \$200,000+	12	0%

Visioning Activity Transcription
CAyS Program - Orange Cove
Orange Cove, California
July 25, 2024

Participants submitted the following responses to the questions below as part of the Visioning Activity for the CAyS Program during the workshop held on July 25, 2024.

Visiones Para Orange Cove (Visions for Orange Cove)

Prompt: ¿Que te gustaría tener/ver en tu comunidad? (English: What would you like to have or see in your community?)

Ejemplo: Carriles de bicicleta (Example: Bike lanes)

- Positive Atmosphere
 - Swimming Pool
 - Gym to work out
- Una visión que me gustaría ver en mi comunidad es más parques y lugares donde los jóvenes pueden salir a divertirse (English: One vision that I would like to see in my community is more parks and places where youth can go outdoors to get out and have fun).
- More parks and family activities are needed.
- A pool and a place to work out.
- I would like to see Orange Cove with accessible parks because that would encourage people to get outside and be active.

Raices de Orange Cove (Roots of Orange Cove)

Prompt: ¿Que te gusta o disfrutas de tu comunidad? (English: What do you like or enjoy in your community?)

Ejemplo: La biblioteca (Example: The library)

- Boys & Girls Club
- The bike trail/path

Table-Top Map Activity Transcription
CAyS Program - Orange Cove
Orange Cove, California
July 25, 2024

Participants submitted the following input for the table-top map activity for the CAyS Program during the workshop held on July 25, 2024.

Orange Cove Evaluación Virtual (Orange Cove Virtual Assessment) Group 1 Map

- Jacobs & Adams lacks HAWK or stop sign
- Park Blvd:
 - Speed is 55mph
 - HAWK Beacon
 - Farmworkers transit
- Senior Center crosswalk (South Jacobs Center Street).
- Adams lacks pedestrian-scale lighting.
- Cars block right-of-way (Park Boulevard). People w/assisted mobility will have to go on the road.
- No line at stop for drivers. Lack of lighting (Park Boulevard).
- Multi-use trail lacks lighting.
- 4-lanes to transit thru (Park Boulevard). Cars park on the sidewalk, block right-of-way.
- Lack 4-way stops (on 11th Street and 10th Street).
- Community led effort for 4-way stop (at the South Jacobs Center Street/South Avenue intersection). HAWK.
- Drivers increase speeds (South Avenue).
- Sidewalks are narrow. Sidewalk missing on one side (South Avenue).
- Sidewalk ends @ school zone (South Avenue).
- School-aged ped crash (on J Street near Sheridan Elementary School).
- Ped lighting (needed for Sheridan Elementary School).
- Ped lighting (needed for South Jacobs Center Street).
- Need lighting next to school zone.
- Lacks sidewalks (Park Boulevard near Sumner Avenue)
- Lacks crosswalk - signalized HAWK or RRFB (Park Boulevard/Anchor Avenue intersection).

Group 2 Map

- Next to packing house, streets are damaged lots of potholes and cracks.
 - Can cause damage to cars it is expensive.
- Bike lanes/carriles de bicicletas (for South Jacobs Center Street).
- Flashing beacon (needed for South Avenue/South Jacobs Center Street intersection).
- Bike lanes/carriles de bicicletas (for South Avenue).
- Street lights on 4th need repairs. Cannot see peds/bikes.
- There are no stop signs (on 10th Street).
- Flashing beacon (needed for Park Boulevard/12th Street intersection).

Other notes taken during Group 2 table-top activity:

- Cracks/potholes on 4th Street.
- One street where the junior high is does not have arrows or directions.
- Debris in the streets, glass. No street cleaner recently, used to have more cleaning.
- A volunteer was asked to get rid of their pallets. One person had also requested it, but it is expensive to do so, and they are volunteering.
- Canal – mandatory flood insurance.
- Concerns about overgrowth and wildfires.
- The Daycare Center is on 555 G Street.
- Many people use power chairs, elderly and older adults use power chairs as their main transportation.
- PHD sent notice of West Nile Virus.
- No stops along 9th:
 - Incomplete sidewalks
 - 9th Street/J Street can cross
- Some kids walk across the whole city alone to get to school.
- There are sidewalks 10th Street, but they are not complete.
- There are concerns at the South Avenue/Anchor Avenue intersection.
- The park is not safe. The library is safe for students.
- The skate park is safe and youth like to gather there.
- Lots of vulnerable people like those who are unhoused are on Park Boulevard. Both elderly and teens use Park Boulevard.
- No stops along 9th Street.
- No stops along 10th Street.
- Intersections of concern:
 - South Avenue/South Jacobs Center Street
 - South Avenue/9th Street

- 9th Street/I Street
- 9th Street/J Street
- Lack of sidewalks on South Avenue and Park Boulevard/Sumner Avenue.
 - There is a Dollar Tree, apartments, Dollar General, Auto Zone, and Burger King here, all with no sidewalks.
- 4-way stops are challenging. Lights and crosswalks are needed.
- Lighting is urgently needed. It is not safe and there are not a lot of lights.
- HAWKs and beacons would increase visibility.
- Dangerous at the Sumner Avenue/Anchor Avenue intersection.
 - From the apartments to the stores here, there are no sidewalks.
- From Citrus Middle School to South Jacobs Center Street there are no sidewalks.
- No sidewalks where students walk. Need ped/bike signals.
- Many use a power chair or a wheelchair to get around.
 - It is necessary that everyone have a safe pedestrian crosswalk.
- There are obstructed sidewalks and cars park on top of them near the Park Boulevard/10th Street intersection.
- Drivers don't respect the road.

Transcripción de la Radionovela en Orange Cove CAyS

Participante 1: Yo quisiera ver que aquí en la comunidad de Orange Cove, estuviera bonito, si nuestros niños podrían usar sus bicicletas usarlas para ir a la escuela uno también como padre, tener una bicicleta e ir al mandado, agarrar su mandado, mandado y regresar a la casa y no tener que apurarse que hay muchos caros y no te van a respetar cuando usted camina a la tienda, al mercado o a la escuela y a regresar. Estuviera bonito si toda la comunidad podría pedir unas calles designadas para tener esta ruta de ir y venir a gusto y con calma.

Narrator: 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. Se enfoca en trabajar con comunidades de habla hispana para crear contenido de audio que se puede utilizar como una herramienta para la abogacía y educación para mejorar la seguridad de las personas que caminan o andan en bicicleta. 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 lideradas por la comunidad. El segmento de hoy presenta las historias de miembros de la comunidad de Orange Cove, California, una ciudad en el Condado de Fresno. Los participantes incluyen representantes de organizaciones locales como Cultiva La Salud, el Boys and Girls Club-Unidad Orange Cove, y Cal Fresh Healthy Living. Los miembros de la comunidad de Orange Cove expresaron sus deseos de contar con mejoras de infraestructura y programas para mejorar la experiencia de las personas que caminan y andan en bicicleta en Orange Cove.

Narrator: Según el Índice de Lugares Saludables de California (HPI) 2018-2022, Orange Cove ocupa el 1.6 percentil, lo que significa que es uno de los lugares menos saludables del estado. Los factores considerados en las clasificaciones del HPI de California incluyen educación, transporte, vivienda, medio ambiente limpio y otros. Los participantes expresan que llevar un estilo de vida activo es importante para ellos y su comunidad. Toman un momento para compartir las mejoras que les gustaría ver para promover estilos de vida más saludables y activos que incorporen caminar y andar en bicicleta.

Participante 2: Mi comunidad tiene un nuevo bonito track en la high school y también un gran estadio de cemento, pero me gustaría que estuviera abierto en las tardes para que pudieran venir los miembros de la comunidad.

Participante 3: A mi me gusta de como de mi comunidad, si tiene zonas marcadas y delineadas para los ciclistas, pero me gustaría, como en otras ciudades que no solo están marcadas con blanco, sino que tienen colores más visibles, como un verde muy llamativo para remarcar estas zonas para las personas que van incluso caminando peatones o que sacan a tus mascotas a pasear. Para que los choferes que van en sus vehículos puedan identificar

estas zonas y respetar esa área para los que van en bicicleta, digamos si ya está. Pero la gente, pues no, no la respeta al tanto. Si estuvieran más remarcadas, pienso que sería un beneficio.

Participante 4: Si hubiera más luces para las caminatas, sería muy esencial porque a veces en la noche, quieres salir a caminar a disfrutar la tarde, pero sin luces es difícil. Y quizás podemos poner como estaciones así de ejercicio porque pues así también puedes disfrutar más tu tiempo cuando estás caminando.

Narrator: Los miembros de la comunidad de Orange Cove comparten que su visión para una comunidad segura, transitable a pie y en bicicleta incluye mejoras en la infraestructura que consideren las necesidades de todos los usuarios de las vías y de personas con diversas capacidades, incluyendo a personas sin hogar, personas mayores, personas con discapacidades y aquellos que viven en áreas con alto tráfico.

Participante 2: Me gustaría ver más banquetas que sean de cemento y no tierra. Hay unas casas que están cerca de la iglesia que por ejemplo, Adams hay unas casas que solo son las banquetas de tierra y no tienen cemento. Y a veces se ve muchas personas que no tienen hogar ahorita o están buscando hogar con sus bicicletas en la calle en vez de la banqueta, porque es toda tierra y ahorita que está lloviendo se mantiene con mucho lodo.

Participante 1: Hay mucha gente que, de la tercer edad o una persona que tiene 'disability' y usa su powerchair y no se miran cuando están en la va banqueta que quiere cruzar la calle. Yo pienso que sería una buena idea si podría alguien dar una donación para que tengan un 'flag'. Que sube unos cinco pies en el aire con una bandera para que se note que ahí viene una persona en silla [de ruedas].

Participante 2: Me gustaría ver un semáforo ahí, por Park Blvd que se convierte en Sumner y la calle South porque ves. Ahí específicamente, hay muchos apartamentos y son nuevos también lo ahí están todas las tiendas del dólar. Ahí están todas las gasolineras. So, allí no hay una luz, verdad? Y es una una calle que es bien ocupada, con caros y con mucha gente caminando, yendo a Burger King, so teniendo unos uno allí, creo que ayudará mucho en en promover la caminata a las tiendas..

Narrator: Los participantes compartieron otros elementos que les gustaría ver implementados en Orange Cove para aumentar la visibilidad de todos los usuarios de las vías y, de este modo, fomentar que más personas caminen y usen bicicletas. También compartieron cómo el clima, la falta de iluminación y la ausencia de servicios para animales afectan la percepción de la seguridad al caminar o andar en bicicleta en Orange Cove.

Participante 5: Y ahorita como estamos entrando en una época que siempre el calor aquí en el valle central ha estado, pero está incrementando mucho más. Y yo creo que este año, todos estamos de acuerdo que tenemos un calor como ningún otro tiempo, verdad? Entonces es muy importante que tengamos más cubrimiento, más árboles más, carpetas, algo que también

ayude a las personas que anden caminando. Y incluido en eso es también acceso a agua, verdad? Porque uno puede salir con su botella de agua, pero se la va a acabar. Entonces, tener un lugar seguro donde pueden ir a agarrar más agua, agua fría o a que les ayude. Y al mismo tiempo también no hay, no hay que yo conozca baños públicos. So si uno quiere hacer ejercicio, quiere caminar unas cuantas más para rebajar peso para ser activo, eh no tener ese acceso a agua, no tener ese acceso a baños públicos también es problemático. Pero so esas son cosas que se pueden invertir, que va a motivar, verdad? Va, va a decir, ah, pues tengo en mi ciudad acceso a estas cosas que me apoyan ser más activo. Y eso también es algo. Yo pienso que muy importante para promover actividad de la ciudad.

Participante 3: Están renovando el parque que está por la calle dos. Pero igual, este no tiene tanto alumbrado. Entonces, si, yo los llevo, digamos en el tiempo de invierno ya oscura ese temprano. Pues tampoco no tienen como mucho tiempo los niños para estar ahí en la atardecer. sí sería comorenovar el alumbrado de ese parque o hacer un parque donde las personas puedan recrearse caminar ah, hacer ejercicio al aire libre. So sí, la verdad sí, nos hace falta un nuevo parque en Orange Cove.

Participante 2: En la ciudad de Orange Coveo hay un centro de animales so hay demasiados, peros que pasan por las calles que no tienen hogar. Y eso quizás preocupa o previene que miembros de la comunidad anden, caminan do o en bicicleta, especialmente en la noche. Ah, también hay una gran falta de luces en a cada calle de Orange Cove cuandose oscure, aunque sea más tarde más temprano, se parece muy oscura. La calle y la un, la única luz que se ve son de los carros.

Narrator: Los participantes comparten su visión de un Orange Cove seguro, transitable a pie y en bicicleta.

Participante 2: Mi mensaje principal para los miembros de la comunidad de Orange Cove es que los unimos para amplificar nuestras voces sobre nuestras preocupaciones de caminar y andar en bicicleta en Orange Cove.

Narrator: Los participantes quieren ver más colaboración entre las agencias públicas y la comunidad para que caminar y andar en bicicleta sea más seguro en Orange Cove. Los grupos comunitarios locales como Cultiva La Salud, Boys and Girls Club-Unidad Orange Cove y Cal Fresh Healthy Living se comprometen a seguir interactuando con la comunidad sobre proyectos futuros relacionados con la seguridad al caminar y andar en bicicleta y a brindar apoyo educativo y participativo donde sea necesario. Gracias por acompañarnos y asegúrese de escuchar el resto de los episodios de Caminos de la Vía. Lo invitamos a leer el resumen ejecutivo de Orange Cove en la descripción. Para obtener más información sobre Comunidades activasy seguras, visite los sitios 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:
[Comunidades Activas y Seguras](#)



Safe Transportation Research
and Education Center

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.