

Verano 2023

Informe de resumen y recomendaciones para Lamont

Comunidades Activas y Seguras (Active & Safe Communities)



Berkeley SafeTREC

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

Tabla de Contenidos

Reconocimientos	1
Introducción	2
Contexto y datos	4
Datos de choques peatonales	5
Datos de choques de ciclistas	7
Evaluaciones de caminar y andar en bicicleta	8
Ruta Estatal 184 hasta la Escuela Secundaria Mountain View	8
Recomendaciones del Equipo del Proyecto	14
Los Caminos de las Vías: Radionovela	18
Apéndice	19



Reconocimientos

Gracias al Comité de planificación por invitarnos a su comunidad y por colaborar con nosotros para hacer de Lamont un lugar más seguro para caminar y andar en bicicleta. Nuestro trabajo se llevó a cabo en el territorio etnohistórico de los pueblos Chumash y Yokuts. Reconocemos que cada miembro de la comunidad de Lamont ha beneficiado y continúa beneficiándose del uso y ocupación de las tierras Chumash y Yokuts.

Comité de Planificación

Antonia Rodriguez	Representante Comunitario
Carmen Montoya	Representante Comunitario
Eduardo Palmerin	Representante Comunitario
Emilia Anaya	Representante Comunitario
Gladys Flores	Centro Unidad Popular Benito Juárez
Hector Hernandez	Centro Unidad Popular Benito Juárez
Hermelinda Moreno	Representante comunitario
Maria Espinoza	Representante comunitario
Miriam Ortiz	Lamont Weedpatch Family Resource Center (Centro de recursos familiares de Lamont Weedpatch)

Este informe fue preparado por:

California Walks

Jazmin Hernandez
<https://calwalks.org>

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

Ana Lopez

<https://safetrec.berkeley.edu>

Este informe fue traducido por: Monica Curiel

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

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

Introducción

Comunidades Activas y Seguras es un programa estatal de California Walks (Cal Walks) y el Centro de Investigación y Educación sobre Transporte Seguro de la Universidad de California Berkeley. Cal Walks y SafeTREC (el Equipo del proyecto) desarrollaron este programa para atender a las necesidades de los hablantes monolingües del español a través de un currículo culturalmente sensible y relevante que tiene el objetivo de mejorar la seguridad de caminar y andar en bicicleta en las comunidades de California.

La capacitación para el vecindario de Lamont en el condado de Kern fue planificada y facilitada colaborativamente por el Centro Popular Unidad Benito Juárez, el Centro de recursos familiares de Lamont Weedpatch, y el equipo del proyecto para:

1. Crear rutas seguras a la escuela para estudiantes caminando hacia y desde la Escuela Secundaria Mountain View;
2. Identificar estrategias para abogar por mejoras de infraestructura en la Ruta estatal 184 (SR-184); y
3. Mejorar la seguridad peatonal y ciclista a lo largo de la SR-184.

El taller de Lamont convocó a la comunidad local en general el 11 de agosto de 2023 en el Centro de recursos familiares de Lamont Weedpatch. Nueve miembros de la comunidad participaron en el taller, incluido el Centro de recursos familiares Lamont Weedpatch, el Centro Unidad Popular Benito Juárez, el Distrito 6 del Departamento de Transporte de California (Caltrans) y residentes de la comunidad.

El taller consistió en:

- Una actividad donde los participantes crearon su visión del futuro para su comunidad ideal e identificaron las prioridades de la comunidad;
- Una evaluación de caminar y andar en bicicletas de la comunidad para identificar preocupaciones de seguridad para peatones y ciclistas;
- Introducción a las Estrategias de sistema seguro para crear posibles proyectos que abordan las preocupaciones de seguridad de la comunidad; y
- Actividad de radionovela donde los participantes usan el poder de la narración para grabar un episodio de un mini-podcast que se puede usar para seguir abogando por la seguridad peatonal y ciclista.

El Comité de planificación eligió enfocar este taller en la SR-184 cerca de la Escuela Secundaria Mountain View.

Visión para la Comunidad de Lamont

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

Sueños



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

Raíces

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

Figura 1: Resumen de la actividad de imaginar realizada por los participantes durante el taller.

Contexto y datos

Lamont es un lugar designado por el censo en el condado de Kern, California. Según la [Clasificación de choque de la Oficina de Seguridad de Tráfico de California](#) (OTS por sus siglas en inglés), en 2020, el condado de Kern ocupó el puesto 16 de 58 condados del estado en cuanto a personas muertas o heridas en un choque de tránsito (con una clasificación en el que “1” que indica el peor). Ocupó el puesto 15 entre peatones y el 45 entre ciclistas muertos o heridos en un choque. En particular, el condado de Kern ocupó el séptimo lugar en cuanto a personas muertas o lesionadas en un choque relacionado con el alcohol, el tercero en número de choques mortales y con heridos por atropellos y fuga, y el décimo en choques nocturnos con muertos y heridos (de 9:00 p.m. a 2:59 a.m.).

Los siguientes datos se basan en choques de peatones y bicicletas reportados por la policía que resultaron en lesiones a peatones y ciclistas en Lamont. Los datos informados en esta sección provienen del Registro Integrado Estatal del Tráfico (SWITRS, por sus siglas en inglés) para los años 2012 a 2021. Los datos de choques para 2021 son provisionales a partir de junio de 2023. Se puede encontrar una explicación completa de los datos de choques de peatones y bicicletas en el Apéndice.

El veintitrés por ciento de todos los choques fatales y graves en California involucraron a peatones y ciclistas. En el condado de Kern, alrededor del 20% de todos los choques que resultaron en lesiones graves y fatales involucraron a peatones y ciclistas. En contraste, el área de enfoque tuvo una tasa más baja, con un 15% de los tipos de choques de peatones y ciclistas que resultaron en lesiones graves y fatales. Sin embargo, una tasa de choques más baja en el área de enfoque no siempre indica que al área sea mejor en comparación con las tasas de choques del condado o del estado. Variables como la falta de recursos podrían contribuir a que no se reporten datos en áreas no incorporadas. Esto fue consistente con lo que les miembros de la comunidad de Lamont expresaron durante el taller con respecto a los tiempos de respuesta de los agentes de policía y algunos participantes incluso notaron la gran distancia que se espera que cubra un solo oficial de policía.

Datos de choques peatonales

Durante el período de 10 años entre 2012 y 2021, se reportaron 20 choques de peatones; 2021 registró el mayor número de choques de peatones, con ocho choques de peatones, y 2019 registró el más bajo con un choque peatonal, seguido por 2020 con tres choques peatonales. Es importante tener en cuenta que hubo una disminución en los choques en todos los tipos de choques debido a las órdenes de refugio en el lugar de COVID-19. Los datos de 2021 de Lamont siguen las tendencias nacionales que observan aumentos a medida que las personas regresaron a los patrones de viaje anteriores a la pandemia.

En los cinco años más recientes con datos disponibles, de 2017 a 2021, hubo 20 choques involucrando peatones, todos resultando en diversos grados de lesiones para las 21 víctimas involucradas, como se muestra en la Figura 2. De esas 21 víctimas, no hubo muertes pero cuatro personas presentaron lesiones graves. Tres de los cuatro choques resultando en heridas graves ocurrieron a lo largo de la SR-184. La infracción más comúnmente citada en choques de peatones fue el hecho de que los peatones no cedieron el paso a los vehículos cuando cruzaban fuera de un cruce de peatones marcado o no marcado (14 en total).

Aproximadamente un tercio de las víctimas (7 del total de 21) involucradas en choques peatonales eran niños en edad escolar de entre 5 y 14 años. Esto se suma a una víctima de entre 0 y 4 años. Las personas del sexo masculino representaron el 57% (12 en total) de todas las víctimas. Esto es consistente con las tendencias a nivel nacional, donde los peatones del sexo masculino tienen significativamente más probabilidades de morir en un choque de tránsito que las personas de sexo femenino a través de todas las edades.

Datos de choques peatonales

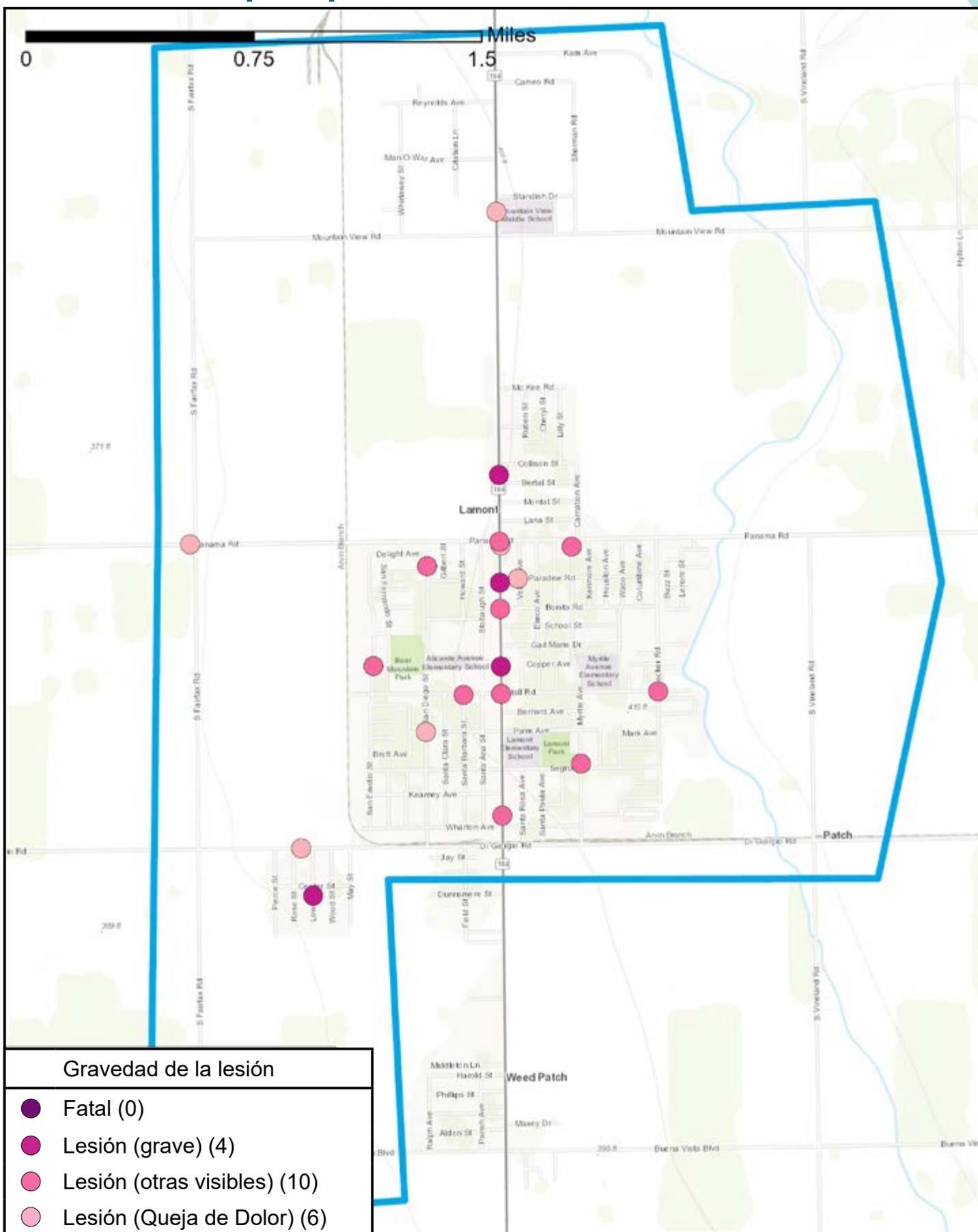


Figura 2: Choques peatonales con lesiones (2017-2021)

Fuente de datos SWITRS 2017-2021. Los datos de 2021 son provisionales a junio de 2023.

Datos de choques de ciclistas

Durante el período de 10 años entre 2012 y 2021, se reportaron 13 choques de bicicleta. El número de choques de bicicleta reportados fluctuó, con un máximo de cinco en 2015, seguido por una tendencia a disminuir. En los cinco años más recientes con datos disponibles, de 2017 a 2021, hubo cuatro choques de bicicleta que resultaron en diferentes niveles de lesiones para las cuatro víctimas involucradas, como se muestra en la Figura 3. En contraste con los choques de peatones, se informó una muerte en Camino Di Giorgio. Este choque ocurrió a medianoche y se trató de un atropello con fuga donde murió una persona de sexo masculino de 43 años. Los otros tres choques de bicicleta resultaron en lesiones leves, y al menos uno de ellos involucró a una persona de edad escolar de entre 5 y 14 años.

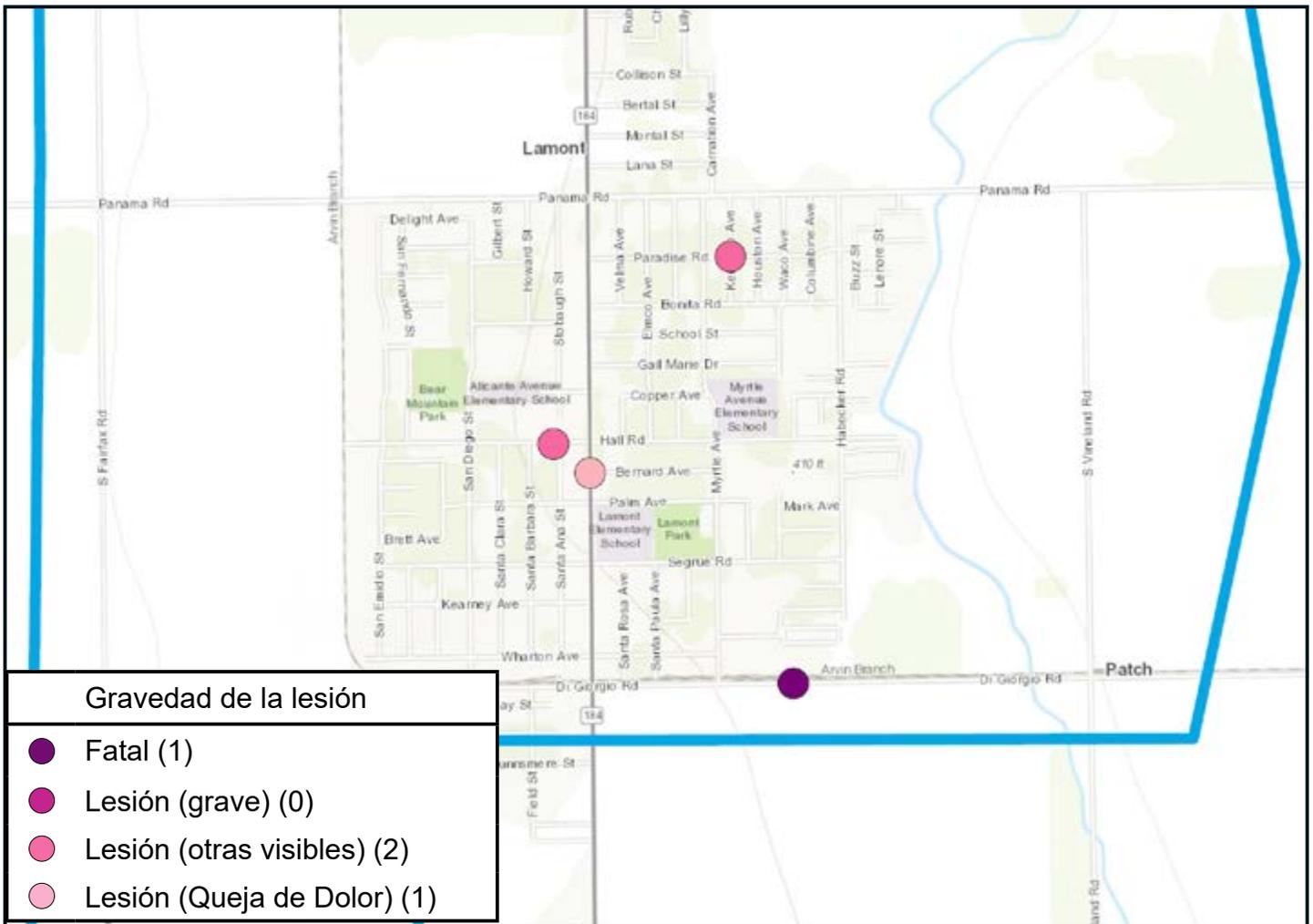


Figura 3: Choques de ciclistas con lesiones (2017-2021)

Fuente de datos SWITRS 2017-2021. Los datos de 2021 son provisionales a junio de 2023.

Evaluaciones de caminar y andar en bicicleta

Les participantes del taller realizaron una evaluación de caminar y andar en bicicleta a lo largo de una ruta clave que les miembros de la comunidad consideran insegura para las personas que caminan y andan en bicicleta en Lamont. Les participantes identificaron bienes comunitarios, evaluaron las condiciones de la infraestructura y observaron cómo los usuarios de la carretera interactúan con el entorno construido. A continuación se resume la evaluación de caminar y andar en bicicleta enfocada en la SR-184 y la Escuela Secundaria Mountain View.

Ruta Estatal 184 hasta la Escuela Secundaria Mountain View



Evaluación de caminata, Ruta Una.

Bienes

- El Centro Unidad Popular Benito Juárez (CUPBJ) es un recurso comunitario valioso. La organización comunitaria aboga por la salud, viviendas, y los derechos humanos básicos de los pueblos indígenas y brinda asistencia a familias de bajos ingresos, ambos grupos se ven desproporcionadamente afectados por la violencia del tránsito. Al personal de CUPBJ le apasiona mejorar la seguridad para caminar y andar en bicicleta en Lamont e invitó al Equipo del proyecto a su comunidad para llevar a cabo este taller.
- El Centro de recursos familiares de Lamont Weedpatch es otro gran recurso comunitario. Proporcionan programas y servicios para apoyar a los niños, las familias y la comunidad. El personal del Centro de recursos familiares de Lamont Weedpatch está interesado en calles más seguras para caminar y andar en bicicleta en Lamont. Organizaron el taller comunitario en su sede para poder involucrar a la comunidad.



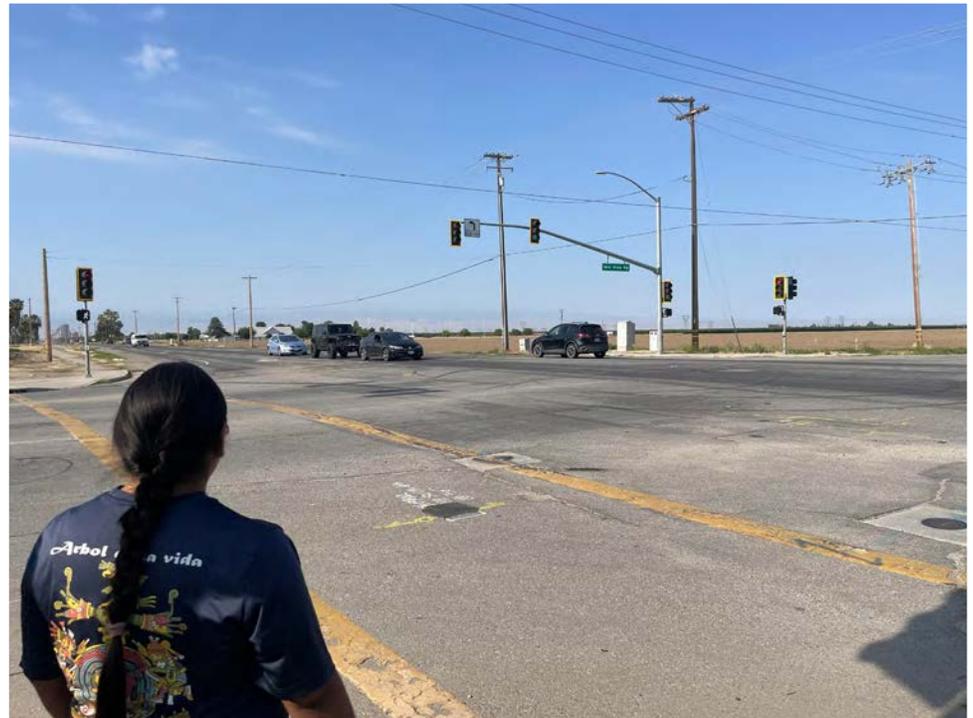
ARRIBA: CUPBJ preparando para realizar un evento comunitario en Lamont.



ARRIBA: Visita al sitio en el Centro de recursos familiares de Lamont Weedpatch.



IZQUIERDA: Representante del Distrito 6 de Caltrans hablando con miembros de la comunidad sobre el proyecto de rehabilitación actual de la autopista Weedpatch.



DERECHA: La intersección de la SR-184/Camino Mountain View donde un guardia de cruce está presente durante los horarios de llegada y salida.

- El [Proyecto de Rehabilitación de la Carretera Weedpatch](#), liderado por Caltrans, renovará la SR-184 entre la Calle Dunnsmere y el Camino Breckenridge, que incluye el tramo de la SR-184 que atraviesa Lamont. Este proyecto abordará algunas de las preocupaciones que les participantes compartieron durante el taller, como la necesidad de mejorar las banquetas, cuencas de drenaje para abordar las inundaciones, mejoras en los cruces y la necesidad de señales de tránsito y carriles para bicicletas.
- Hay un guardia de cruce durante los horarios de llegada y salida de la Escuela Secundaria Mountain View en la intersección SR-184/al Camino Mountain View, lo que ayuda a aliviar algunas de las preocupaciones sobre la seguridad de los estudiantes al cruzar en la Escuela Secundaria Mountain View.

Preocupaciones

- La congestión del tráfico a la hora de llegada y salida de la Escuela Secundaria Mountain View presenta riesgos para los estudiantes y otras personas que caminan, andan en bicicleta o conducen en el Camino Mountain View. El pequeño estacionamiento designado para dejar y recoger a los estudiantes no tiene capacidad para la cantidad de personas que dejan a los estudiantes, lo que a menudo genera una cola de carros esperando para entrar al estacionamiento. Los participantes del taller mencionaron que los guardianes a menudo se impacientan y dejan a los estudiantes fuera de esta área designada, lo que hace que los estudiantes crucen a mitad de cuadra en el Camino Mountain View, creando casi choques y aumentando el caos y la congestión durante las horas de llegada y salida.
- Los estudiantes que viajan hacia y desde la Escuela Secundaria Mountain View utilizan la SR-184, una carretera estatal importante con mucho tráfico de carros, autobuses y camiones pesados, que viajan a altas velocidades. A pesar de la señal de zona escolar existente en la SR-184, los participantes mencionaron que el exceso de velocidad es una preocupación importante cerca de la escuela.



ARRIBA: La entrada y el estacionamiento para la Escuela Secundaria Mountain View.



ARRIBA: Una señal de cruce escolar de alta visibilidad alerta a los conductores que se están acercando a una zona escolar donde los estudiantes y las familias pueden estar cruzando.

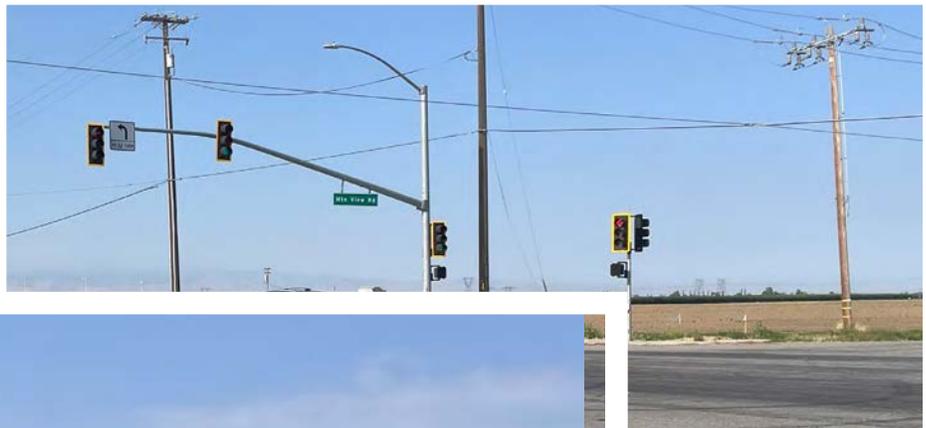
- Les participantes compartieron que no hay banquetas en la SR-184 desde la Calle Lana hasta el Camino Mountain View, por lo que las personas deben caminar por el camino de tierra o por el arcén, lo cual es difícil para quienes usan dispositivos de movilidad reducida o empujan carriolas. Desde el Camino McKee hasta el Camino Mountain View, ambos lados de la SR-184 son áreas de tierra sin pavimentar. En la temporada de lluvias, los arcenes se inundan, por lo que la gente debe caminar por la carretera junto a ciclistas y conductores que circulan a velocidades significativamente más altas. La falta de separación o de una barrera protectora entre los vehículos de motor y los peatones los hace sentir inseguros y los guardianes no permiten que los estudiantes vayan caminando a la escuela.
- El tramo de la Ruta estatal 184 que atraviesa Lamont, desde la Calle Dunnsmere hasta el Camino Cameo, no tiene carriles para bicicletas. Las personas que van en bicicleta se ven obligadas a hacerlo en la carretera con vehículos o en el arcén, lo que las deja vulnerables y con la carga de estar atentos al comportamiento imprudente de los conductores. Los participantes compartieron que pocas personas andan en bicicleta por la SR-184 y que la mayoría de los guardianes no permiten que sus estudiantes vayan en bicicleta a la escuela. Además, las pocas personas que andan en bicicleta por la SR-184 corren el riesgo de pinchar una llanta debido a los escombros en la carretera.



ARRIBA: Un camino de tierra en la SR-184 sin separación entre los peatones y los conductores.

- Les participantes compartieron que les estudiantes de la Escuela Secundaria Mountain View tienen pocas opciones de transporte dado que la infraestructura existente no es adecuada para caminar y andar en bicicleta, y también hay pocas paradas de autobús cerca de la escuela. La línea de autobús existente, Ruta 140 Lamont-Bakersfield North, no tiene una parada de autobús cerca de la intersección del Camino Mountain View/SR-184, lo que obliga a los estudiantes a caminar largas distancias desde la parada de autobús hasta la Escuela Secundaria Mountain View.
- Les participantes compartieron que los estudiantes de la Escuela Secundaria Mountain View tienen pocas opciones de transporte dado que la infraestructura existente no es adecuada para caminar y andar en bicicleta, y también hay pocas paradas de autobús cerca de la escuela. La línea de autobús existente, Ruta 140 Lamont-Bakersfield North, no tiene una parada de autobús cerca de la intersección del Camino Mountain View/SR-184, lo que obliga a los estudiantes a caminar largas distancias desde la parada de autobús hasta la Escuela Secundaria Mountain View.
- El cruce de peatones en la intersección SR-184/Camino Mountain View tiene pintura descolorida y, como resultado, el cruce de peatones es menos visible. Los participantes compartieron que debido a que la pintura está descolorida, es difícil ver los cruces peatonales. La visibilidad reducida puede provocar que los conductores no se detengan a la distancia adecuada de los peatones que cruzan la calle.

DERECHA: Los estudiantes que caminan y andan en bicicleta usan la intersección de SR-184/Camino Mountain View para cruzar la calle hacia la Escuela Secundaria Mountain View.



IZQUIERDA: La gasolinera Arco en la SR-184 entre el Camino McKee y la Avenida Lamont está en frente de un campo de árboles donde se encuentran campamentos.

Recomendaciones del Equipo del Proyecto

Señalización adicional de la zona escolar cerca de la Escuela Secundaria Mountain View

El Equipo del proyecto recomienda que el Comité de planificación solicite señalización adicional en la zona escolar cerca de la Escuela Secundaria Mountain View para ayudar a crear conciencia sobre la velocidad de los conductores a medida que se acercan a esta zona escolar. Actualmente, hay dos señales de zona escolar a aproximadamente una décima de milla de la Escuela Secundaria Mountain View para el tráfico en dirección hacia norte y dos señales de zona escolar a una distancia similar para el tráfico en dirección sur en la SR-184. Dadas las preocupaciones de la comunidad sobre el exceso de velocidad y la seguridad de los estudiantes, el Equipo del proyecto recomienda que el Distrito 6 de Caltrans considere agregar señalización adicional en las zonas escolares. Por ejemplo, Caltrans puede agregar una señal de límite de velocidad escolar más adelante, como se muestra en la Figura 4, para alertar a los conductores sobre la próxima zona escolar y una señal de “FIN DEL LÍMITE DE VELOCIDAD ESCOLAR”, como se muestra en la Figura 5, para ayudar a demarcar las zonas de velocidad escolares para los conductores.

Para obtener más información sobre las diferentes señales alrededor de las zonas escolares, el Comité de planificación puede consultar la Parte 7, Capítulo 7B del

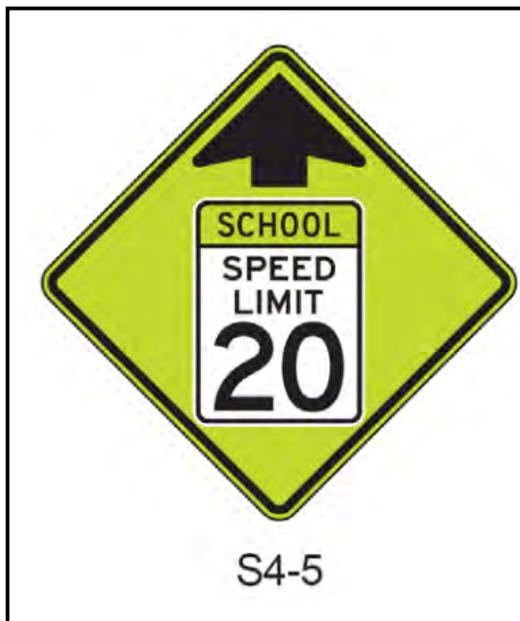


Figura 4: Señal de límite de velocidad escolar más adelante
Fuente: CA MUTCD 2014 Parte 7, Controles de tráfico para áreas escolares.

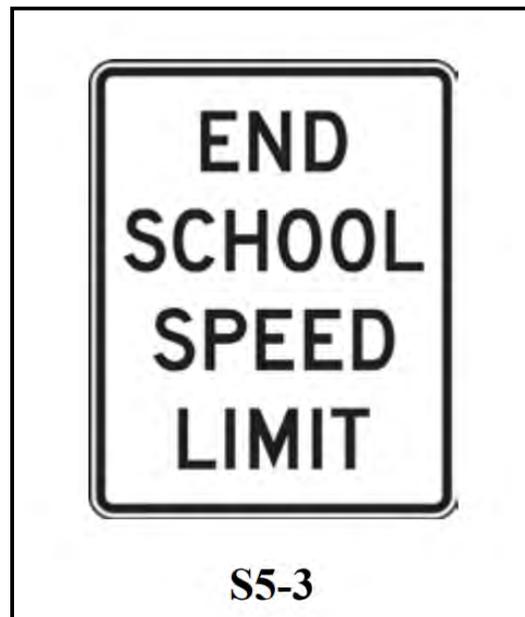


Figura 5: Señal de fin del límite de velocidad escolar
Fuente: CA MUTCD 2014 Parte 7, Controles de tráfico para áreas escolares

[Manual de California sobre dispositivos uniformes de control de tráfico](#) (MUTCD por sus siglas en inglés) y el [Capítulo 2 del Manual de California para establecer límites de velocidad](#).

Crear un Comité asesor para las mejoras continuas en la Ruta Estatal 184

El Equipo del proyecto recomienda que el Comité de planificación colabore con el Centro Unidad Popular en Benito Juárez (CUPBJ) para formar un Comité asesor, que incluya miembros del Comité de planificación, para aprovechar el impulso de este taller e informar a la comunidad de Lamont sobre el proyecto de Rehabilitación de la autopista Weedpatch y mantener comunicación continua con la División del Distrito 6 de Caltrans para mantenerse actualizado sobre el estado de los proyectos actuales y futuros. Durante el taller del 11 de agosto, un representante de Caltrans brindó detalles del proyecto y recibió comentarios de la comunidad sobre el diseño propuesto. Los participantes del taller expresaron interés en utilizar el próximo evento comunitario de la CUPBJ, Guelaguetza, el 1 de octubre de 2023, para realizar actividades de alcance sobre las mejoras utilizando volantes y otros materiales impresos. Durante el evento de octubre, el comité podría recopilar información de contacto de los residentes interesados en unirse al comité o aprender más sobre el proyecto. El comité podría trabajar con Caltrans para organizar una reunión e invitar a los residentes interesados para que puedan aprender más sobre las mejoras del proyecto y compartir sus preocupaciones con respecto a la SR-184.

El Comité asesor puede abogar por banquetas, una señal de radar de información de velocidad, carriles para bicicletas, paradas de autobús adicionales, así como mejoras en las paradas de autobús existentes a lo largo de la SR-184 para abordar las preocupaciones mencionadas durante la evaluación de caminar y andar en bicicletas. Se espera que la construcción de este proyecto comience en noviembre de 2023 y se espera que finalice en noviembre de 2025. Dado este cronograma, es posible que los miembros de la comunidad de Lamont solo tengan unos pocos meses para trabajar con Caltrans en posibles revisiones del plan de este proyecto.

El Comité asesor puede utilizar la siguiente información de contacto:

Para mandar un correo electrónico al Distrito 6 de Caltrans: d6.public.info@dot.ca.gov

Para ingresar pedidos por el internet: [Pedido de servicio al cliente](#)

Para detalles del proyecto actualizados, vea la [Descripción del proyecto](#)

Desarrollar un Programa de rutas seguras a la escuela

El Equipo del proyecto recomienda que el Comité de planificación colabore con la Escuela Secundaria Mountain View y el Distrito 6 de Caltrans para desarrollar un [Programa de rutas seguras a la escuela](#) (SRTS por sus siglas en inglés). El Comité de planificación y los administradores escolares pueden identificar soluciones para disminuir la congestión durante la hora de llegada y salida, determinar cuál es la mejor manera de involucrar a la comunidad e identificar las mejores rutas hacia y desde la escuela. Durante los talleres del 11 de agosto de 2023, Caltrans compartió que pueden trabajar con la Escuela Secundaria Mountain View para realizar un estudio de tráfico y apoyar la implementación de un programa SRTS. Esto puede comenzar con un evento de caminata a la escuela donde los estudiantes y los guardianes aprenden sobre el nuevo procedimiento para los horarios de llegada y salida, así como también dónde los estudiantes deben cruzar la calle de manera segura. Para obtener más información sobre cómo iniciar un programa SRTS, consulte: [Rutas seguras a la escuela](#)

El programa SRTS puede incluir un proceso de llegada y salida de estudiantes para mejorar los problemas de congestión del tráfico y mejorar la seguridad de los estudiantes que van hacia y desde la Escuela Secundaria Mountain View. Por ejemplo, las partes involucradas pueden decidir agregar un carril para dejar y recoger a los estudiantes en el estacionamiento y separar los vehículos motorizados de los peatones y ciclistas dedicando una entrada separada para estos estudiantes. El Comité de Planificación puede trabajar con el personal de la escuela para desarrollar un plan que se ajuste a las necesidades de los estudiantes, los guardianes y el personal. Para obtener más información sobre cómo mejorar la llegada y salida de los estudiantes, consulte [Herramientas para dejar y recoger a los estudiantes](#).

Solicitar una evaluación de iluminación en la Ruta estatal 184

El Equipo del proyecto recomienda que el Comité de planificación se comunique con la División del Distrito 6 de Caltrans para realizar una evaluación de iluminación a lo largo de la SR-184. Los participantes compartieron que quieren una mejor iluminación en la SR-184 para aumentar la visibilidad de los peatones. Mejor iluminación pública puede mejorar la visibilidad de los peatones y ciclistas que viajan por esta vía. El aumento de la iluminación pública también puede disuadir la delincuencia y mejorar la percepción de seguridad personal.

Para enviar un correo electrónico al Distrito 6 de Caltrans: d6.public.info@dot.ca.gov
Para enviar solicitudes por el internet: [Pedido de servicio al cliente](#)

Campaña de mensajes de seguridad

El Equipo del proyecto recomienda que el Comité de planificación colabore con la Escuela Secundaria Mountain View y la División del Distrito 6 de Caltrans para desarrollar una campaña de mensajes sobre caminar y andar en bicicleta dirigida por la comunidad para colocar mensajes de seguridad para que los usuarios de la vía se mantengan alerta y compartan la carretera. Los participantes compartieron que es importante que la comunidad participe y se mantengan informados, y esta campaña sería una oportunidad para que los miembros participen modelando cómo caminar y andar en bicicleta de forma segura. 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. La campaña se enfoca en la SR-184, dado que es donde se producen los comportamientos más inseguros. La campaña se puede desarrollar para abordar el exceso de velocidad e involucrar a la Subestación de la Oficina del Alguacil del condado de Kern en Lamont, ya que los participantes compartieron que la presencia del alguacil en la Escuela Secundaria Mountain View ayuda a aliviar la congestión y el exceso de velocidad.

Para enviar un correo electrónico al Distrito 6 de Caltrans: d6.public.info@dot.ca.gov

Para obtener orientación sobre cómo crear una estrategia de mensajería, consulte Mensajes sobre [rutas seguras a la escuela](#).

Para enviar un correo electrónico a la Subestación de la Oficina del Alguacil del condado de Kern en Lamont: sheriff@kernsheriff.org

Consulte la campaña de la Asociación de gobiernos del sur de California (SCAG por sus siglas en inglés) para ejemplos de publicidad: [Kit de medios de comunicación](#)

Mejoras para el cruce peatonal en la intersección del Camino Mountain View y la Ruta estatal 184

El Equipo del proyecto recomienda que el Comité de planificación colabore con la Escuela Secundaria Mountain View y el Departamento de Obras Públicas del Condado de Kern para incorporar mejoras en los cruces peatonales a través de [Walk Kern: un proyecto de obras públicas del condado de Kern](#) financiado bajo el Proyecto de Ley 617 de la Asamblea. Una de las áreas de enfoque para este proyecto incluye [mejoras al Camino Mountain View](#) cuyo objetivo es realizar mejoras para proteger a los peatones en caminos contiguos a escuelas, mercados, paradas de autobuses escolares/de tránsito y otros lugares comunitarios. Obras Públicas del Condado de Kern, por ejemplo, puede agregar un cruce de peatones elevado con marcas

continentales o de escalera para reemplazar los cruces de peatones descoloridos existentes en la intersección de Camino Mountain View y la SR-184. La adición de estas mejoras en esta intersección puede ayudar a aumentar la visibilidad de los estudiantes para mejorar la seguridad de los estudiantes y los guardianes.

El Comité de planificación y la Escuela Secundaria Mountain View pueden comenzar programando una reunión o llamada con Obras Públicas del Condado de Kern y pidiendo a los residentes que completen esta Encuesta comunitaria de Walk Kern para solicitar específicamente mejoras en este cruce de peatones.

Para más información sobre los proyectos anteriores de Walk Kern, consulte: [Proyecto de mejoras de visibilidad peatonal del Condado de Kern](#)

Para ponerse en contacto con Obras Públicas del Condado de Kern, llame (661) 862-5100.

Para ponerse en contacto con el gerente de Obras Públicas de Walk Kern: llame (661) 862-5295 o mande un correo electrónico a yolandar@kerncounty.com

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 de audio está destinado a ser utilizado como una herramienta de apoyo para crear sus visiones comunitarias locales para una comunidad transitable a pie y en bicicleta. Este episodio y todos los minipodcasts anteriores de Los Caminos de las Vías se pueden encontrar en Soundcloud en bit.ly/los-caminos-de-la-via. La transcripción de la Radionovela se puede encontrar en el Apéndice de este informe.

Este episodio destaca la experiencia de los miembros de la comunidad que caminan y andan en bicicleta en Lamont por la SR-184. Los participantes compartieron que necesitan una mejor infraestructura, como banquetas y cruces peatonales, para garantizar la seguridad de los estudiantes que caminan hacia y desde la Escuela Secundaria Mountain View. Los participantes creen que la SR-184 sería más segura para los estudiantes y residentes con estas mejoras de infraestructura. Para leer una transcripción del audio, consulte el Apéndice.

Apéndice

- Datos de choques
- Datos del ESRI Community Analyst
- Transcripción de la Radionovela

El Historial de Choques que Involucraron a Peatones y Ciclistas en Lamont

Visita al sitio – 13 de junio del 2023
Ana Lopez, ana.lopez@berkeley.edu

Berkeley SafeTREC

1

¿Qué es un choque de peatones?



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

¿Qué es un choque de bicicleta?

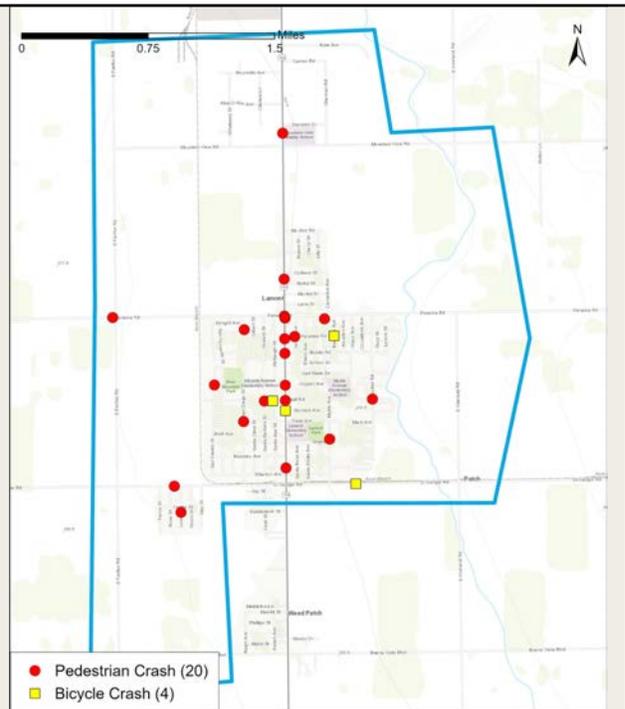


- Choque entre una bicicleta y un vehículo de motor
- Las bicicletas se consideran vehículos y, por lo tanto, las infracciones cometidas por un "conductor" podrían haber sido cometidas por un conductor de vehículo de motor o por un ciclista.

3

Descripción general de los choques en Lamont, 2017-2021

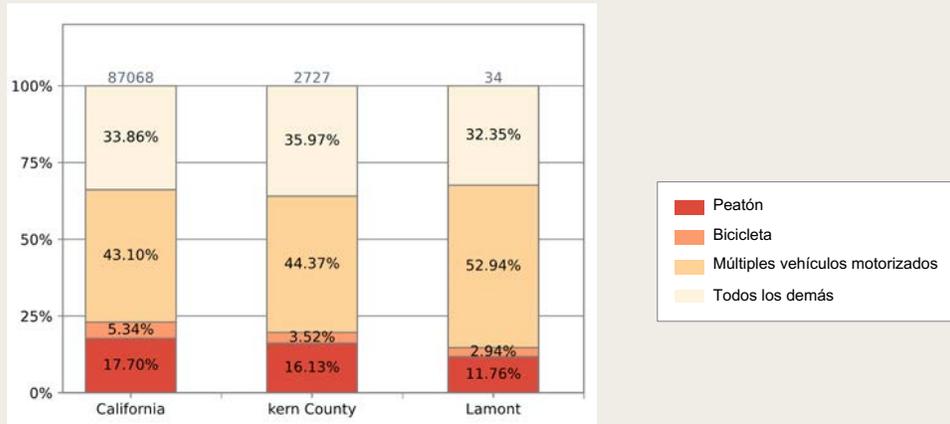
Fuente de datos: Sistema Integrado de Registro de Tráfico Estatal (SWITRS) 2017-2021. Los datos de 2020 y 2021 son provisionales a marzo de 2023.



4

¿Cómo se compara el área de Lamont con otras áreas?

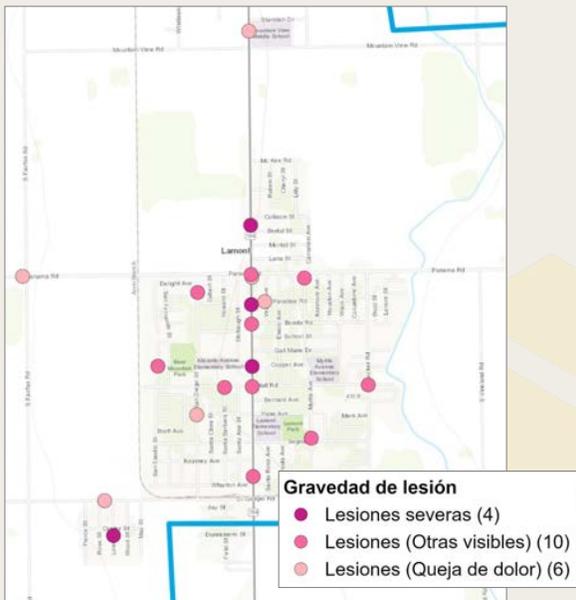
Choques con lesiones fatales y graves por modo de involucramiento 2017-2021



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

5

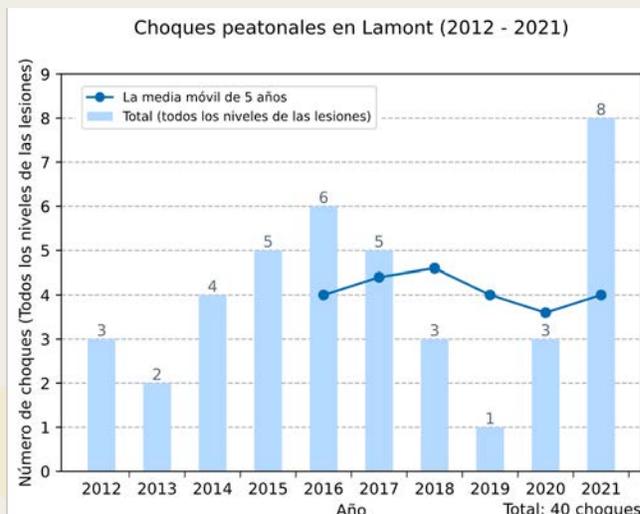
Choques peatonales 2017-2021



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

6

Choques peatonales 2012-2021



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

7

Choques peatonales 2017-2021

Por hora del día y semana

Choques peatonales por tiempo de día y día de semana en Lamont

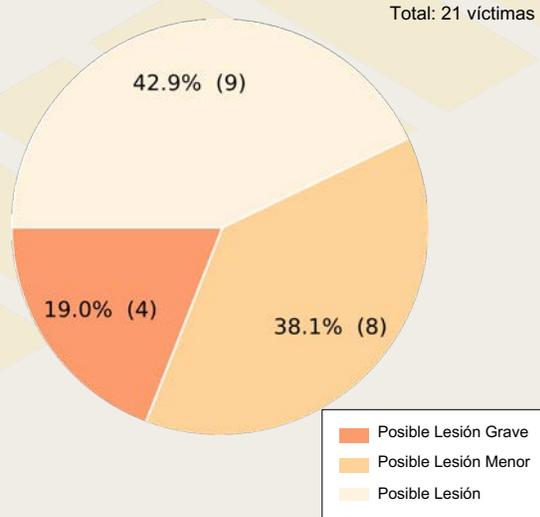
	lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	Total
09:00PM-11:59PM	0	0	0	0	0	1	0	1
06:00PM-08:59PM	1	0	1	0	2	2	0	6
03:00PM-05:59PM	1	3	0	0	2	0	0	6
Noon-02:59PM	0	0	0	0	0	1	2	3
09:00AM-11:59AM	0	0	0	0	0	0	1	1
06:00AM-08:59AM	0	1	0	1	0	0	0	2
03:00AM-05:59AM	0	0	0	0	0	0	0	0
Midnight-02:59AM	0	1	0	0	0	0	0	1
Total	2	5	1	1	4	4	3	20

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

Choques peatonales 2017-2021

Por gravedad de la lesión

21 víctimas resultaron heridas en 20 choques de peatones

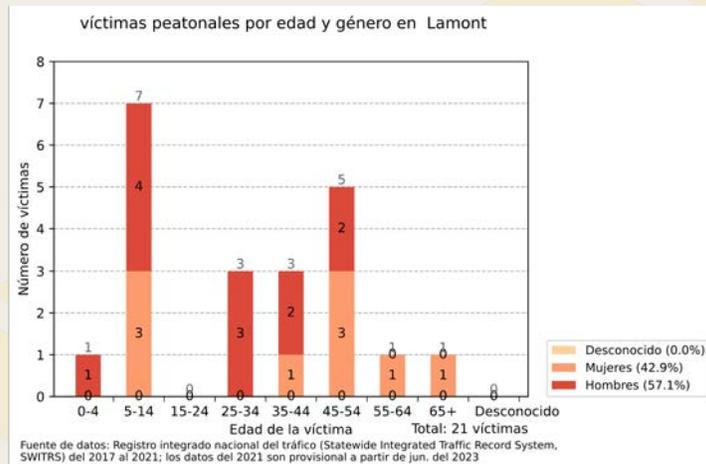


Fuente de datos: Sistema Integrado de Registro de Tráfico Estatal (SWITRS) 2017-2021. Los datos de 2020 y 2021 son provisionales a marzo de 2023.

9

Choques peatonales 2017-2021

Por edad y género de la víctima



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

10

Choques peatonales 2017-2021

Infracciones más frecuentemente citadas en choques con lesiones

3
choques

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

14
choques

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

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

11

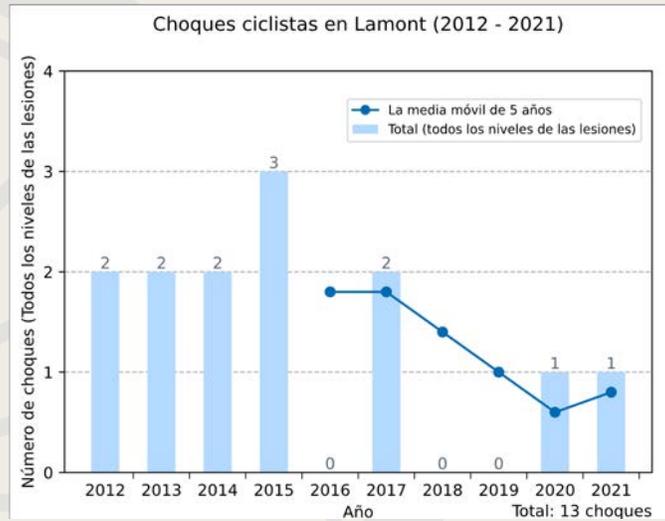
Choques de bicicleta 2017-2021



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

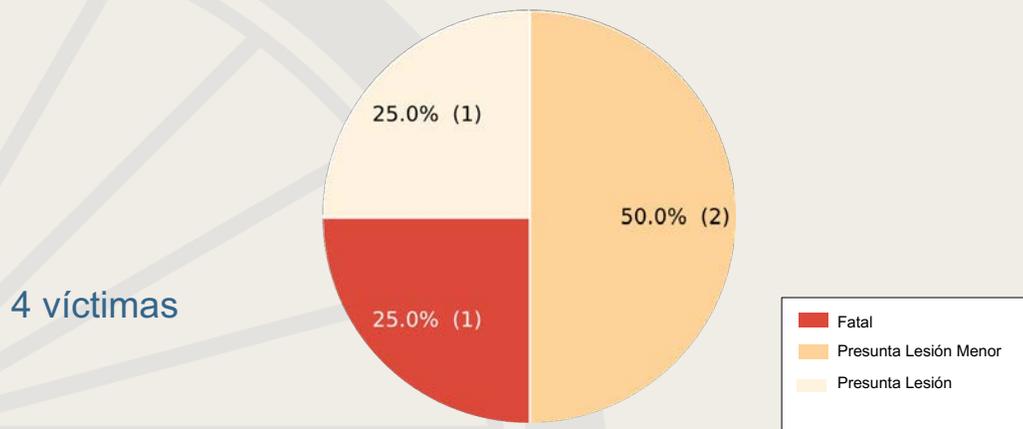
12

Choques de bicicleta 2012-2021



13

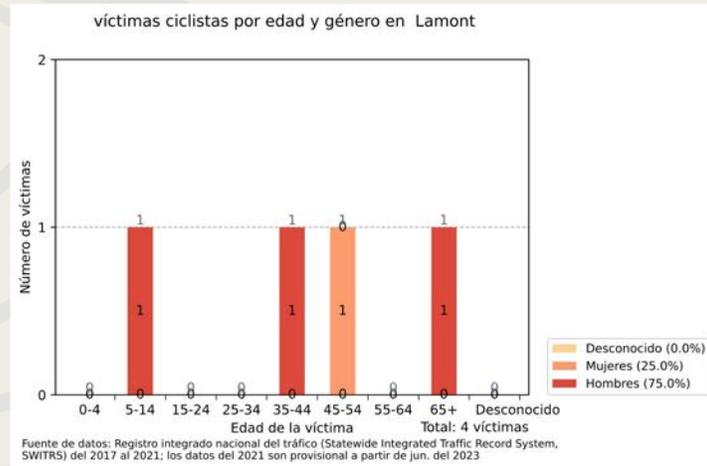
Choques de bicicleta 2017-2021 Por gravedad de la lesión



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

Choques de bicicleta 2017-2021

Por edad y género de la víctima



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

Recursos adicionales

Street Story

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

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

streetstory.berkeley.edu



Sistema de Lesiones de Transporte (TIMS)

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

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

tims.berkeley.edu



Key Facts



23%

Households with 1+ Persons with a Disability

Vulnerable Population



7%

Population 65+



6%

Households without a vehicle



29%

Households Below the Poverty Level

Commute Profile



1%

Took Public Transportation



14%

Carpooled



0%

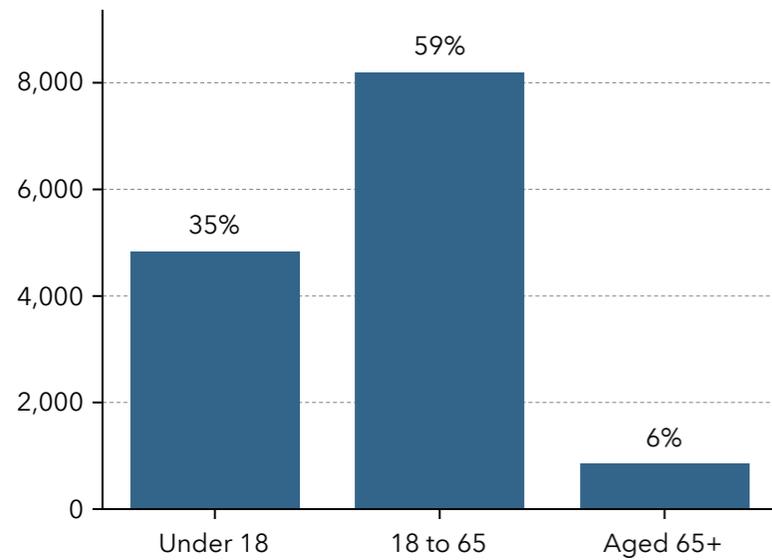
Walked to Work



0%

Bike to Work

Population by Age



Race and Ethnicity

The largest group: Hispanic Origin (Any Race) (95.72)

The smallest group: Pacific Islander Alone (0.04)

Indicator ▲	Value	Diff
White Alone	17.72	-22.34
Black Alone	0.22	-5.27
American Indian/Alaska Native Alone	2.89	+0.87
Asian Alone	0.61	-4.72
Pacific Islander Alone	0.04	-0.13
Other Race	52.72	+22.23
Two or More Races	25.80	+9.35
Hispanic Origin (Any Race)	95.72	+40.54

Bars show deviation from Kern County

Household Income (2021)

Median Household Income	\$40,341
Median Household Income < \$10,000	288 (8%)
Median Household Income \$10,000 - \$14,999	140 (4%)
Median Household Income \$15,000 - \$19,999	233 (7%)
Median Household Income \$20,000 - \$24,999	430 (12%)
Median Household Income \$25,000 - \$29,999	190 (5%)
Median Household Income \$30,000 - \$34,999	337 (9%)
Median Household Income \$35,000 - \$39,999	151 (4%)
Median Household Income \$40,000 - \$44,999	195 (5%)
Median Household Income \$45,000 - \$49,999	209 (6%)
Median Household Income \$50,000 - \$59,999	297 (8%)
Median Household Income \$60,000 - \$74,999	534 (15%)
Median Household Income \$75,000 - \$99,999	331 (9%)
Median Household Income \$100,000 - \$124,999	126 (4%)
Median Household Income \$125,000 - \$149,999	31 (1%)
Median Household Income \$150,000 - \$199,999	46 (1%)
Median Household Income \$200,000+	18 (1%)

Lamont Radionovela

Speaker 1: Es el parque de Lamont, tiene maquinitas para hacer ejercicio, tiene pistas para andar en bicicleta por dentro del parque y todo, la banqueta y todo está muy bonito. A mí me encanta ese parque, tiene máquinas también para hacer ejercicio. Yo y otras compañeras de la escuela hemos ido ahí a hacer ejercicio.

Speaker 2: A mí lo que me gusta de mi comunidad es la gente. Pienso que todo el mundo se lleva bien, se comunica uno al otro. Es lo que me gusta a mí de la comunidad.

Speaker 3: A mí lo que me gusta mucho es la forma como la comunidad es. tan solo el sistema educativo, miras que hay mucha interacción con los padres, aunque a veces los padres están también ocupados. Pero yo miro que hay mucha, mucha conexión entre los padres, los, la escuela o el sistema.

Narrator: Hola a todos, todas y todes. Bienvenidos a nuestro nuevo episodio de los Caminos de la Vía. Los Caminos de la Vía es un proyecto de California Walks y UC Berkeley SafeTREC y se enfoca en ayudar a las comunidades hispanohablantes a crear contenido de audio que se puede utilizar como una herramienta para la abogacía y educación para mejorar la seguridad peatonal y ciclista. Este mini podcast destaca las preocupaciones de la comunidad a través de la narración de historias, ayuda a crear concientización sobre la seguridad de peatones y ciclistas, y propone soluciones dirigidas por la comunidad. En nuestro segmento de hoy hablamos con la comunidad de Lamont sobre sus preocupaciones sobre la seguridad de los estudiantes que caminan a Mountain View Middle School usando la ruta estatal 184, también conocida como Main Street. Comparten su deseo de mejorar Main Street con banquetas. Los participantes quieren ver que su comunidad se una más para que todos estén informados de lo que está pasando en Lamont y trabajar juntos para traer cambios a su comunidad.

Narrator: Participantes compartieron lo que es más importante para ellos

Speaker 4: La prioridad para mí sería la seguridad de los niños en todos los aspectos, desde el tránsito, pavimento [carretera], sidewalks, las luces y todo lo que refiere a la seguridad que a los chicos que van caminando hacia las escuelas, incluso a los padres que dejan a sus hijos en escuela.

Speaker 5: Ah, yo pienso que para que la comunidad de nosotros sea más segura, ocupamos tener a los crosswalks, que los crosswalks se miren bien [pavimentados y claramente marcados]. Porque sí hay unos, pero nadamas, son como unas líneas y ya, ya está muy despintadas. Ocupamos los crosswalks [cruces peatonales] un poquito más pintados para que la gente sepa que son crosswalks. [Para la seguridad] también [de] los niños, no nadamas de los estudiantes, pero también para gente de la comunidad, cuando van caminando por la [Ruta Estatal] 184. Desde McKee hasta Mountain View, hay partes que cuando hay mucha neblina o está oscuro, no es muy visible y no hay luces, o eso [impactan] la seguridad de toda la comunidad.

Narrator: Lamont es una comunidad en el condado de Kern en California. Entre los años 2012 y 2021 hubo 20 choques de peatones y 13 choques de personas en bicicletas reportados. Casi todos los choques graves de peatones ocurrieron a lo largo de la ruta estatal 184.

Narrator: Los participantes compartieron los desafíos que enfrentan los estudiantes al caminar y andar en bicicleta en Main Street, también conocida como Ruta Estatal 184.

Speaker 6: Hay varias cosas que yo pensaría que pudiera estar un poquito mejor y es para la seguridad de todo el mundo. Así como hay muchos niños que caminan para las escuelas, a veces hay muchos niños que van a la escuela Mountain View que es la escuela junior high y caminan. Caminan por toda la Main Street, la calle principal de Lamont. Hicieron como un caminito de chapopote, pero no, yo pienso que no es suficiente para los niños, no. El camino no se me hace muy seguro para los niños y yo pienso que debería ser un poquito mejor. No hay árboles en ese camino, es pura tierra. Si bien ahorita está lleno de zacate seco, porque como llovió mucho hubo muchas yerbas ahí. La semana pasada creo que se incendió un pedacito de zacate ahí cerquita de la escuela. Yo pienso que esa es una parte que se ocupa, ocupamos de ponerle un poquito más de atención ahí.

Narrator: Los participantes discuten grupos potenciales en su comunidad que pueden colaborar con ellos para avanzar con sus esfuerzos.

Speaker 7: Dueños de negocios tanto como los diferentes grupos y clubs que hay dentro de la escuela, por ejemplo dice que está Bear Mountain Recreation Park, dentro de ellos tienen clubes de niños donde padres participan para las ligas de juego. Sabemos también que hay comités, como comités del progreso de Lamont. Y también por ejemplo los dueños de los negocios que están aquí alrededor, como Grimmway, you know, Kern Ridge, dos compañías grandes que están aquí que de hecho transitan todas las calles que estamos hablando como la [Ruta Estatal] 184. Y de ahí, pues, padres de familia que viven en esta área.

Speaker 8: Lo que necesitamos es el apoyo de las escuelas, Caltrans, [y] negocios

Speaker 9: Yo pienso también que podríamos incluir los jóvenes, agarrar el punto de vista de los niños que están viviendo eso. Ellos deberían de estar incluidos para que ellos se puedan expresar para qué porque ellos son los que en realidad están viviendo eso.

Narrator: Los participantes quieren ver que su comunidad esté informada de lo que está pasando en Lamont para traer cambios a su comunidad. Los Participantes trabajarán juntos para informar al resto de la comunidad de Lamont sobre proyectos y esfuerzos para mejorar y hacer la ruta estatal 184, conocida como Main Street, más segura para caminar y andar en bicicleta. Gracias por acompañarnos y asegúrense de escuchar el resto de los episodios de los Caminos de la Vía. Les invitamos a leer el resumen ejecutivo de Lamont que está en la descripción. Para obtener más información sobre Comunidades Activas y Seguras visité el sitio web de California Walks y UC Berkeley SafeTREC. ¡Hasta luego!

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

Para mas información por favor visite:

<https://safetrec.berkeley.edu/programs/cpbst> or
<https://www.calwalks.org/cpbst>

Si tiene preguntas, envíe un correo electrónico a:

safetrec@berkeley.edu o cpbst@calwalks.org

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



Berkeley SafeTREC