

# Informe de Resumen y Recomendaciones de Tulare

## Comunidades Activas y Seguras (Active and Safe Communities)



Berkeley

Verano 2024

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 Tulare un lugar más seguro para caminar y andar en bicicleta. Sus contribuciones impulsaron debates informados 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 Tulare se beneficia y continúa beneficiándose del uso y ocupación de la tierra Yokut.

## Comité de Planificación

Edgar Hernandez	Departamento de Transporte de California (California Department of Transportation)
Isabel Aceves Villalobos	Distrito Escolar de la Ciudad de Tulare (Tulare City School District)
Julian Reynaga	Ciudad de Tulare (City of Tulare)
Kinelle Rodriguez	Distrito Escolar de la Ciudad de Tulare (Tulare City School District)
Mario Anaya	Ciudad de Tulare (City of Tulare)
Melissa Garcia	Distrito Escolar de la Ciudad de Tulare (Tulare City School District)

También deseamos reconocer a Reyna Rodriguez por proveer interpretación simultánea del español al inglés durante el taller.

## Este informe fue preparado por:

### California Walks

Martha Sicairos  
<https://calwalks.org>

### UC Berkeley Safe Transportation Research and Education Center (SafeTREC)

Areli Ariana Balderrama  
<https://safetrec.berkeley.edu>

Este informe fue traducido por Mónica Curiel.

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

# **Contenido**

<b>Reconocimientos</b>	<b>2</b>
<b>Introducción</b>	<b>4</b>
<b>Contexto y datos</b>	<b>7</b>
<b>Datos de choques peatonales</b>	<b>9</b>
<b>Datos de choques ciclistas</b>	<b>10</b>
<b>Observaciones de llegada</b>	<b>11</b>
<b>Evaluaciones de caminar y andar en bicicleta</b>	<b>12</b>
<b>Ruta 1: El viaje de los estudiantes     por la Calle Howard Sur y Calle Pratt Sur</b>	<b>12</b>
<b>Ruta 2: El viaje de los estudiantes     por la Calle Santa Clara Sur y la Calle Sacramento Sur</b>	<b>17</b>
<b>Recomendaciones del Equipo del proyecto</b>	<b>23</b>
<b>Apéndice</b>	<b>29</b>

# Introducción

Comunidades Activas y Seguras es un programa estatal de California Walks (Cal Walks, por sus siglas en inglés) y el Centro de Investigación y Educación sobre Transporte Seguro de la Universidad de California en Berkeley (SafeTREC, por sus siglas en inglés). Este programa apoya 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, rodear y andar en bicicleta en las comunidades de California.

La capacitación para Tulare fue planificada y facilitada colaborativamente por el Comité de planificación, Cal Walks y SafeTREC para:

1. Crear rutas seguras a la escuela para les estudiantes caminando hacia y desde la Escuela Primaria Roosevelt y la Escuela Secundaria Alice Mulcahy;
2. Identificar estrategias para calmar el tráfico que reduzcan la velocidad de les conductores y reduzcan los conflictos entre todos los usuarios de la vía en el área que rodea la Escuela Primaria Roosevelt y la Escuela Secundaria Alice Mulcahy; y
3. Abogar por mejoras de infraestructura a lo largo de la Avenida Inyo Oeste (Ruta estatal 137 o SR-137) para reducir la velocidad de les conductores y aumentar la seguridad de todos los usuarios de la carretera.

El programa Comunidades Activas y Seguras (CAyS) utiliza el Enfoque de Sistema Seguro para involucrar a les 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 les funcionarios y personal de agencias locales. 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 se realizó en persona el 17 de mayo de 2024, en la Escuela Primaria Roosevelt y convocó a 12 participantes, incluyendo miembros de la comunidad y representantes de la Ciudad de Tulare, el Distrito 6 del Departamento de Transporte de California (Caltrans, por sus siglas en inglés), y el Distrito Escolar de Tulare. El taller consistió en:

- Una actividad que facilitó conexiones personales y culturales con los siete principios de nuestro Enfoque de Sistema Seguro;
- Una evaluación y caminar y andar en bicicleta y un análisis de datos sobre choques peatonales y ciclistas; y
- Una actividad de RadioNovela personalizada que capturó los esfuerzos de la comunidad para promover la conciencia sobre las condiciones de seguridad del tráfico.

El área de enfoque del taller fue: la Avenida Tulare Avenue hacia el norte, Calle West Sur al oeste, Calle K Sur al este y Avenida Bardsley Oeste al sur. El área de enfoque incluyó la Escuela Primaria Roosevelt, la Escuela Secundaria Alice Mulcahy, el Centro de desarrollo infantil Clinite y la Avenida Inyo Oeste (SR-137). El Comité de planificación seleccionó esta área porque quiere promover cambios programáticos y de infraestructura para les estudiantes y sus familias.

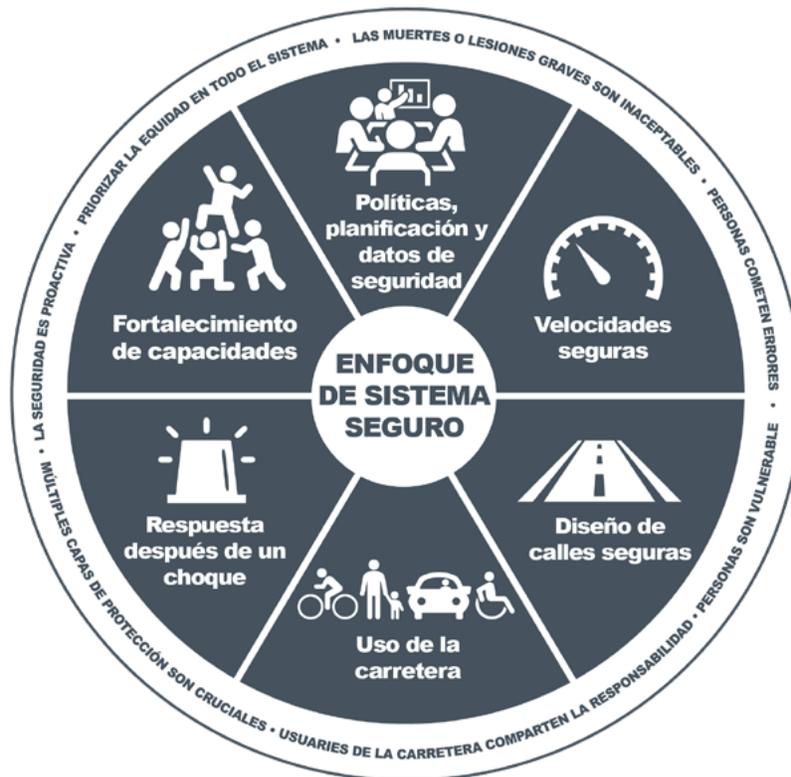
Este informe resume los resultados del taller y proporciona al Equipo del proyecto recomendaciones para implementar mejoras en la seguridad, informadas por miembros de la comunidad de Tulare.

## 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.



ARRIBA: Enfoque de Sistema Seguro.

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 diseño 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](#).

# Contexto y datos

El Equipo del proyecto recopiló y analizó datos para la Ciudad de Tulare, ubicada tanto en el condado de Tulare como en el Valle Central. Es predominantemente hispano y tiene cerca de 69.000 miembros de la comunidad según el censo de 2020<sup>1</sup>. Según [clasificación de choques de la Oficina de Seguridad de Tráfico de California](#), en 2021, Tulare ocupó el puesto 101 de 105 ciudades con un tamaño de población similar en cuanto a personas muertas o heridas en un choque de tránsito (con una clasificación de “1” que indica lo peor). Ocupó el puesto 77 en choques peatonales y el 63 en choques peatonales que involucraron a niños menores de 15 años. La ciudad ocupó el puesto 100 en choques de bicicletas y el 66 en choques de bicicletas que involucran a personas menores de 15 años. La discrepancia entre los choques peatonales y ciclistas para la población general y los niños menores de 15 años demuestra las preocupaciones de seguridad de los miembros del Comité de planificación.

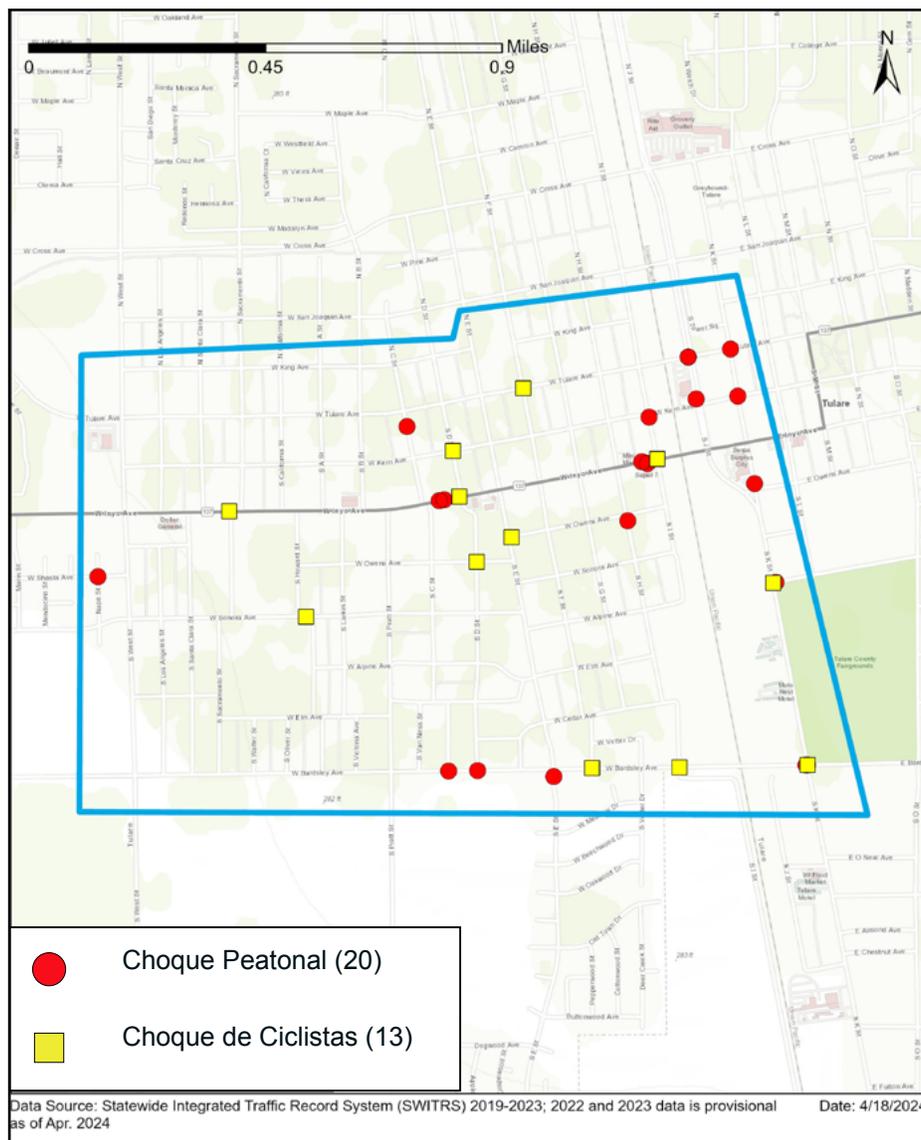


Figura 1: Mapa de choques de peatones y bicicletas en Tulare, 2019-2023

1 Oficina del Censo de EE. UU., Censo de población y vivienda de 2020, actualizado cada 10 años.

Según los datos de [2023 Esri Community Analyst data](#)<sup>2</sup>, la Ciudad de Tulare tiene una porción notable de hogares con una o más personas con una discapacidad (31 por ciento). También hay una proporción significativa de hogares sin vehículo o de hogares que comparten vehículo, con un 12 por ciento y un 10 por ciento, respectivamente. El ingreso familiar medio de \$61,122 está por debajo del ingreso familiar medio a nivel estatal de \$84,907. Alrededor del 16 por ciento de los hogares viven por debajo del umbral de pobreza. La comunidad tiene un número significativo de personas menores de 18 años, que representan el 30 por ciento de la población. El informe demográfico completo de los datos de ESRI Community Analyst de 2023 se puede encontrar en el apéndice.

De manera similar a las clasificaciones de choques de la OTS, los siguientes datos sobre Choques peatonales y ciclistas se basan en choques de peatones y bicicletas reportados por la policía que resultaron en lesiones a peatones y ciclistas en el área de enfoque. Estos datos informados por la policía provienen del Registro Integrado Estatal del Tráfico (SWITRS por sus siglas en inglés) de 2014 a 2023. Los datos de choques para 2022 y 2023 son provisionales a partir de abril de 2024. En el apéndice se puede encontrar una discusión completa de los datos de colisiones de peatones y bicicletas.

---

2      Estimaciones de 5 años de la Encuesta sobre la comunidad estadounidense (ACS) de la Oficina del Censo de EE. UU. 2017-2021, estimaciones de Esri para 2023.

## Datos de choques peatonales

En los diez años entre 2014 y 2023, se reportaron 39 choques peatonales. 2018, 2019 y 2023 reportaron las cifras más altas, con seis choques de peatones durante cada uno. En particular, en 2023 se produjo un salto significativo con respecto a los dos años anteriores, 2021 y 2022, en los que se registraron tres choques cada uno.

En los cinco años más recientes con datos disponibles, de 2019 a 2023, hubo 20 choques de peatones, todos resultando en diversos grados de lesiones para 20 víctimas de choques, como se muestra en la Figura 2. De estas víctimas de choques, cuatro resultaron en muertes y cuatro en lesiones graves. De las 20 víctimas, el 70 por ciento (14 víctimas) eran de sexo masculino, lo que se alinea con las tendencias nacionales de involucración masculina en choques de peatones. Es importante notar que una de las víctimas era un niño de entre cinco y ocho años, y dos eran jóvenes de entre 21 y 24 años.

Ocurrieron dos muertes de peatones en la Calle J Sur, y otras dos muertes de peatones y un ciclista ocurrieron en la intersección de la Calle I Sur y Avenida Inyo Oeste (SR-137), lo que refuerza las preocupaciones planteadas por el Comité de planificación con respecto a la falta de infraestructura callejera adecuada que promueva seguridad para personas que ruedan, caminan y andan en bicicleta. Otros corredores experimentaron una alta concentración de choques, con cinco choques en la Calle K Sur, cuatro choques a lo largo de Avenida Bardsley Oeste y cuatro choques en la Avenida Inyo Oeste (SR-137).

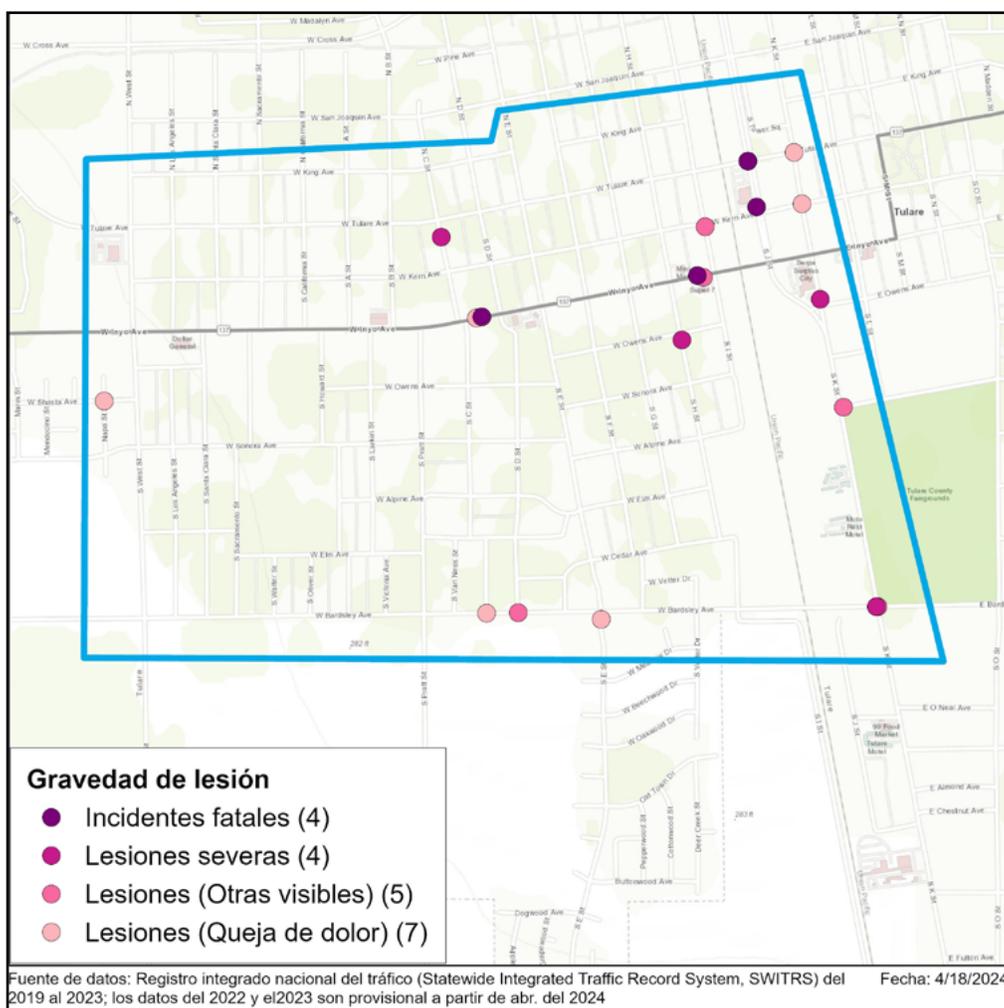


Figura 2: Choques Peatonal con gravedad de lesiones en Tulare, 2019 - 2023.

## Datos de choques ciclistas

En el período de diez años entre 2014 y 2023, se reportaron 20 choques de bicicletas. El número de choques reportados fluctuó año tras año, sin tendencia aparente. Los choques alcanzaron su punto máximo en 2019 con cuatro choques en total.

En los últimos cinco años de datos, de 2019 a 2023, hubo 13 choques de bicicleta que involucraron a 13 víctimas. De las trece víctimas, una resultó en una muerte y tres resultaron con heridas graves. Los corredores con más choques de bicicletas fueron la Avenida Inyo Oeste (SR-137), Calle D Sur y Avenida Bardsley Oeste, con tres choques cada uno. Es importante resaltar que existe una superposición entre uno de los tres choques de bicicletas mencionados anteriormente que ocurrió en la intersección de la Calle D Sur/Avenida Inyo Oeste (SR-137). El único choque subraya las preocupaciones de la comunidad a lo largo de los corredores de Calle D Sur y Avenida Inyo Oeste (SR-137). De los tres choques de bicicletas que ocurrieron a lo largo de Avenida Inyo Oeste (SR-137), uno resultó en una muerte. Los dos choques restantes que ocurrieron a lo largo de Avenida Inyo Oeste (SR-137) resultaron en dos lesiones graves, que representaron el 66 por ciento de todas las víctimas con lesiones graves.

Cuatro choques de bicicleta ocurrieron entre las 3 p.m. y las 6 p.m., y cinco choques ocurrieron entre las 6 p.m. y las 9 p.m., lo que indica un fuerte patrón de desplazamiento entre los choques de bicicletas, con el 77 por ciento ocurriendo en un día laborable. De las 13 víctimas, siete tenían entre 35 y 44 años. De manera similar a las tendencias a nivel nacional, la mayoría de las víctimas involucradas en choques de bicicleta fueron de sexo masculino, que representaron el 62 por ciento.

Una parte importante de los choques que resultaron en muertes o lesiones graves ocurrieron a lo largo de la Avenida Inyo Oeste (SR-137). Estos datos, junto con los comentarios de los participantes, demuestran un claro llamado a tomar medidas adicionales en Avenida Inyo Oeste (SR-137) que tienen como objetivo proteger a las personas que andan en bicicleta en esta carretera.

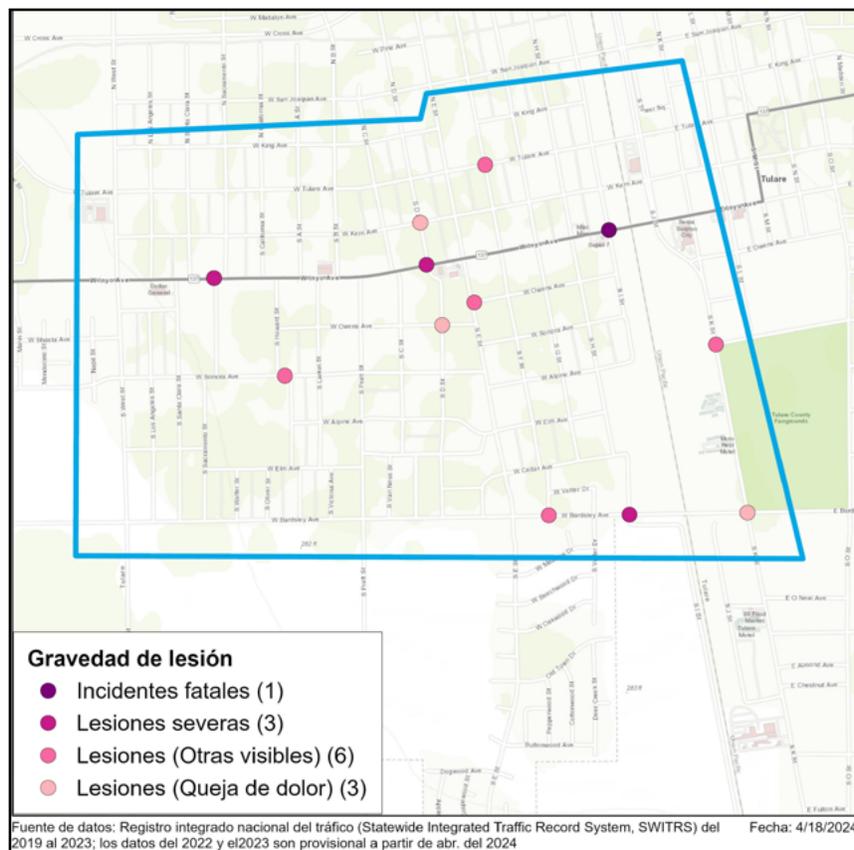
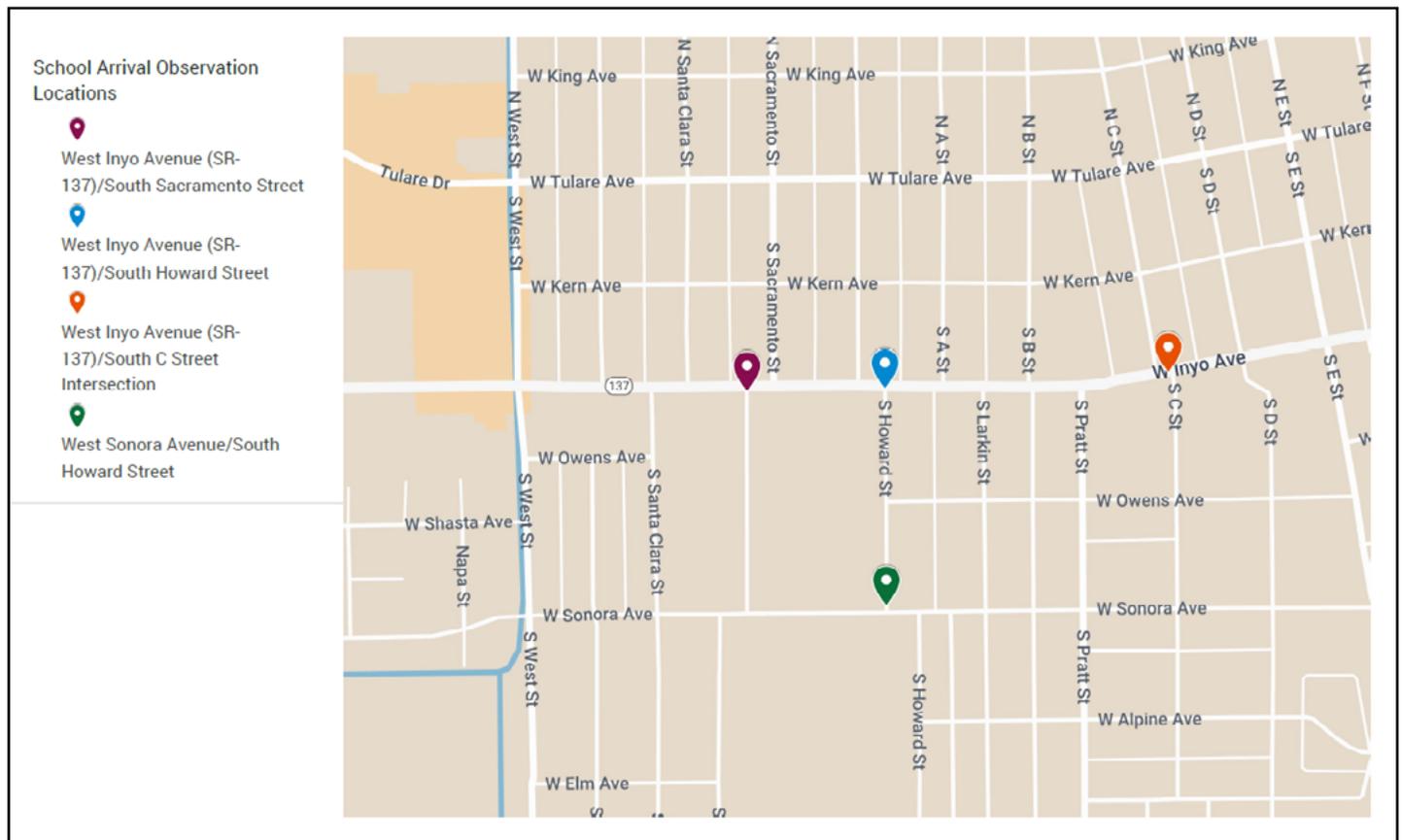


Figura 3: Choques de bicicleta con lesiones para Tulare, 2019-2023

# Observaciones de Llegada

El Equipo del proyecto observó la llegada de las escuelas en cuatro lugares el jueves 25 de abril de 2024, entre las 7:40 a.m. y las 8:20 a.m. para captar los horarios de llegada. Cada lugar fue seleccionado debido al flujo de tráfico esperado de peatones y vehículos hacia la Avenida Sonora Oeste. Los estudiantes de ambas escuelas van desde el kinder de transición hasta el octavo grado y llegan a la escuela caminando, rodando, en bicicleta o en un vehículo. Las clases comienzan a las 8:10 a.m. para todos los estudiantes de la Escuela Secundaria Alice Mulcahy y la Escuela Primaria Roosevelt. El Equipo del proyecto observó el pico de llegada de estudiantes en los diez minutos entre las 7:55 a.m. y las 8:05 a.m.

El Equipo del proyecto también catalogó los comportamientos de las personas al conducir y caminar en dos categorías: comportamientos deseados y comportamientos de riesgo. El Equipo del proyecto designó acciones o infraestructura que promueven la seguridad de los estudiantes como conductas deseadas y acciones o infraestructura peligrosas que pusieron en riesgo la seguridad de los estudiantes como conductas riesgosas. Para guiar estas observaciones se utilizó la herramienta de Observación de Llegadas y Salidas, que se encuentra en el apéndice. Las observaciones recopiladas durante el tiempo de llegada también informarán las recomendaciones del Equipo del proyecto que se analizan a continuación.



El Equipo del proyecto realizó observaciones de llegada a escuelas en cuatro ubicaciones claves, indicadas por cuatro marcas de ubicación de arriba a abajo: Ubicación 1 en violeta, Ubicación 2 en azul, Ubicación 3 en naranja y Ubicación 4 en verde.

Ubicación 1: Intersección de Avenida Inyo Oeste (SR-137)/Calle Sacramento Sur

Ubicación 2: Intersección de Avenida Inyo Oeste (SR-137)/Calle Howard Sur

Ubicación 3: Intersección de Avenida Inyo Oeste (SR-137)/Calle C Sur

Ubicación 4: Intersección de Avenida Sonora Oeste/Calle Howard Sur

# Evaluaciones de caminar y andar en bicicleta

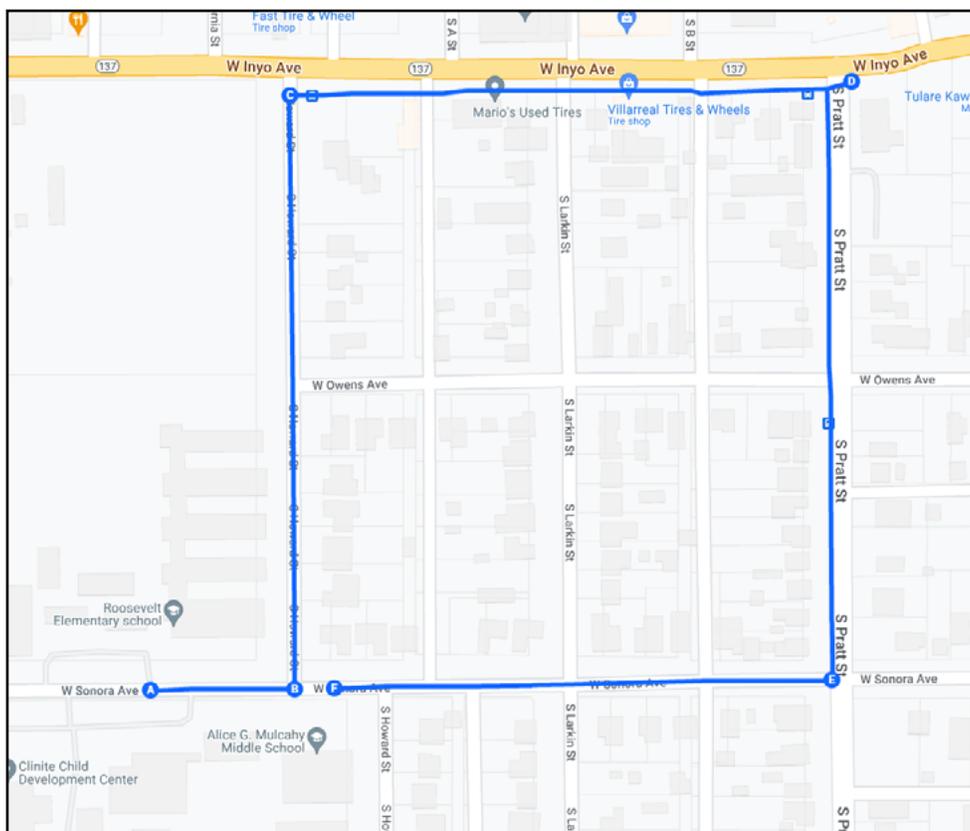
Los participantes del taller realizaron evaluaciones de caminar y andar en bicicleta a lo largo de dos rutas claves y se les pidió:

- Evaluar condiciones de infraestructura;
- Identificar bienes locales; y
- Observar cómo los usuarios de la carretera interactúan con el entorno construido.

## Ruta 1: El viaje de los estudiantes por la Calle Howard Sur y Calle Pratt Sur

### Bienes

- Hay cinco cruces de peatones de escaleras amarillas a lo largo de la Avenida Sonora Oeste, entre la Calle Sacramento Sur y la Calle Pratt Sur, que brindan varias oportunidades para que los estudiantes y las familias crucen. La Avenida Sonora Oeste sirve como entrada principal a la Escuela Secundaria Alice Mulcahy y la Escuela Primaria Roosevelt, que se encuentran frente a frente. Los cruces peatonales están acompañados de señales de cruce escolar de alta visibilidad, que alertan a los conductores para que esperen a que los estudiantes crucen la calle. La señalización también puede reducir la velocidad de los vehículos ya que se encuentran en una zona escolar designada. Además, hay un guardia de cruce presente en la Avenida Sonora Oeste entre Calle Sacramento Sur y Calle Howard Sur durante los horarios de llegada y salida de la escuela.



Ruta 1: La evaluación de caminata consistió en Sonora Avenida Oeste, Calle Sur Pratt, Avenida Inyo Oeste (SR-137) y Calle Howard Sur.

## Bienes, continuado

- Las banquetas a lo largo de la Avenida Sonora Oeste están pavimentados y proveen bastante espacio para las personas caminando, rodeando y aquellos que están usando carriolas o dispositivos de movilidad.
- La intersección de la Avenida Sonora Oeste/Calle Pratt Sur es una parada de cuatro direcciones, lo que obliga a los conductores a detenerse por completo y aumenta la visibilidad de los peatones que cruzan la calle. La intersección también tiene cruces peatonales amarillos de alta visibilidad en todos los tramos, lo que puede aumentar la visibilidad para las personas que cruzan la calle.
- La Calle Pratt Sur tiene un carril para bicicletas de Clase II en ambas direcciones, lo que brinda a las personas que andan en bicicleta un espacio separado del tráfico de vehículos. La Calle Pratt Sur es una carretera principal que atraviesa una zona principalmente residencial y se conecta con Avenida Inyo Oeste (SR-137) y Avenida Bardsley Oeste, las cuales son vías principales en Tulare. Hay una parada de autobús [Tulare Intermodal Express](#) (TIME por sus siglas en inglés) ubicada cerca de la intersección de la Calle Pratt Sur/Avenida Owens Oeste. La ruta fija de autobús atraviesa el suroeste de Tulare, lo que puede proporcionar a los miembros de la comunidad un medio de transporte alternativo en el área.
- Hay un cruce de peatones amarillo de alta visibilidad con una señal peatonal intermitente cerca de la intersección de la Avenida Inyo Oeste (SR-137)/Calle Howard Sur que alerta a los conductores que viajan por Avenida Inyo Oeste (SR-137) del cruce de peatones. La señal puede reducir la velocidad de los conductores y aumentar la visibilidad de los peatones. Además, hay un guardia de cruce presente en la intersección de la Avenida Inyo Oeste (SR-137) y Calle Howard Sur durante los horarios de llegada y salida de la escuela, quien se asegura de que los vehículos se detengan. El guardia de cruce saluda a los estudiantes y padres mientras caminan o conducen hacia la Calle Howard Sur.



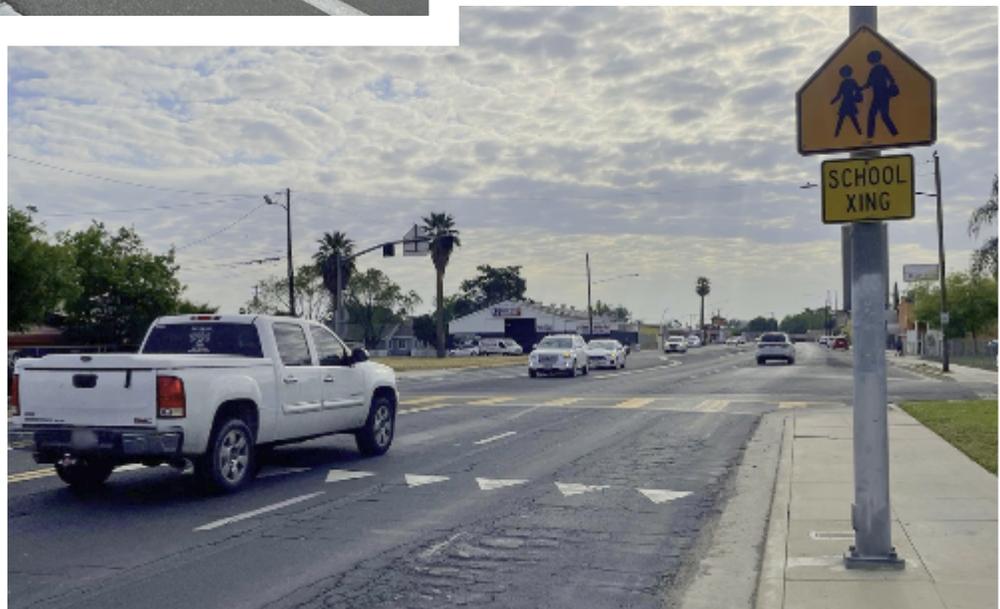
ARRIBA: Un guardia de cruce saluda a los cuidadores y a los niños que cruzan la calle.



*ARRIBA: Un autobús Tulare Intermodal Express (TIME) viaja por la Calle Pratt Sur desde la Avenida Inyo Oeste (SR-137).*



*ARRIBA: Les participantes cruzan la calle en la intersección de la Avenida Sonora Oeste/Calle Pratt Sur.*



*ARRIBA: Un cruce de peatones amarillo de alta visibilidad con una señal peatonal intermitente en la Avenida Inyo Oeste (SR-137) alerta a los conductores sobre estudiantes que cruzan en el área.*

## Preocupaciones

- Durante la ruta a pie, los participantes utilizaron sombrillas de protección solar para ayudar a aliviar las altas temperaturas. Sin embargo, a lo largo de la ruta, no había suficientes árboles para proteger a las personas que caminaban, andaban en bicicleta o rodaban durante las horas pico de las altas temperaturas experimentadas en la Ciudad de Tulare. Los participantes expresaron malestar por las altas temperaturas al caminar, andar en bicicleta o rodar.
- Aunque hay cruces peatonales de alta visibilidad y señales de cruce de peatones en la intersección de la Avenida Sonora Oeste/Calle Howard Sur, no hay ninguna señal de alto que alerte a los conductores para que se detengan mientras viajan por la Avenida Sonora Oeste. A pesar de que esta zona es una zona escolar, los conductores circulan a altas velocidades por la Avenida Sonora Oeste. Los participantes compartieron que un estudiante que iba en bicicleta fue atropellado en la intersección cuando un conductor intentó girar a la derecha en la Calle Howard Sur. La falta de señales de alto puede aumentar los casi-choques entre personas que caminan, ruedan o andan en bicicleta y personas que conducen un vehículo.
- La banqueta a lo largo de la Calle Pratt Sur entre la Avenida Inyo Oeste (SR-133) y Camino Segre está incompleta en varios puntos a ambos lados y reemplazada por caminos de pasto y tierra. Algunas partes de estos senderos tienen grandes agujeros, lo que puede representar un peligro de tropiezo para las personas que caminan, andan en bicicleta o ruedan. La falta de una banqueta pavimentada puede obligar a los peatones a bajar a la calle, especialmente a aquellos que utilizan una carriola o un dispositivo de movilidad. Además, los automóviles estacionados en las entradas vehiculares bloquean la banqueta para la gente que camina y obligan a la gente a dar la vuelta y, en ocasiones, a entrar en la carretera.
- La Avenida Inyo Oeste (SR-137) es una carretera estatal importante que utilizan los estudiantes y cuidadores que viajan hacia y desde la Escuela Secundaria Alice Mulcahy y la Escuela Primaria Roosevelt. Los conductores parecen viajar a velocidades por encima del límite de velocidad publicado de 35 millas por hora. Aunque hay una señal de cruce de peatones y cruce de peatones en la intersección de la Avenida Inyo Oeste (SR-137)/Calle Howard Sur, muchos conductores que viajan hacia el oeste para girar a la izquierda en la Calle Howard Sur no se detienen por completo y, en cambio, circulan lentamente por la intersección. Esto puede provocar casi-choques con vehículos, ciclistas o peatones que cruzan la intersección. Además, el guardia de cruce compartió que estuvo a punto de verse involucrado en un choque con un vehículo que se aproximaba cuando el conductor no pudo verlo debido a la mala visibilidad relacionada con la niebla.
- Los estudiantes y las familias viajan por la Avenida Owens Oeste para ir y venir de la Escuela Secundaria Alice Mulcahy y la Escuela Primaria Roosevelt. Hay múltiples puntos potenciales de conflicto en la Avenida Owens Oeste entre los usuarios de la carretera. Un padre identificó la intersección de la Avenida Owens Oeste y la Calle Pratt Sur como un lugar que podría beneficiarse de la instalación de una señal de alto. Actualmente, no hay señales de alto en ninguna dirección en esta intersección y esta intersección también carece de cruces peatonales marcados. La gente conduce a altas velocidades en ambas calles y no hay señales para calmar el tráfico ni infraestructura que anime a los conductores a reducir la velocidad. Estas condiciones crean la posibilidad de que casi se produzcan choques entre peatones, ciclistas y conductores.
- Aunque hay un paso de peatones amarillo de alta visibilidad disponible en la intersección de Calle Howard Sur/Avenida Owens Oeste, los participantes compartieron que las personas que conducen por la Avenida Owens Oeste a menudo viajan a altas velocidades y hacen paradas antes de girar hacia la Calle Howard Sur. Esto crea la posibilidad de que casi se produzcan choques entre peatones y personas que conducen. Los participantes compartieron que esta ubicación podría beneficiarse de señales de alto para alertar a los conductores para que se detengan por completo y mejorar la visibilidad de los peatones que cruzan.

## Preocupaciones, continuado



**ARRIBA:** Les participantes del taller caminan por la calle o por el camino de tierra debido a que las banquetas están incompletas a lo largo de la Calle Pratt Sur entre la Avenida Inyo Oeste (SR-137) y la Avenida Owens Oeste. Un bote de basura para el día de la basura obstruye aún más el camino.

**DERECHA:** La intersección de la Avenida Inyo Sur y Calle Howard Sur es utilizada por peatones, personas en bicicleta y conductores para acceder a la Escuela Secundaria Alice Mulcahy y la Escuela Primaria Roosevelt.

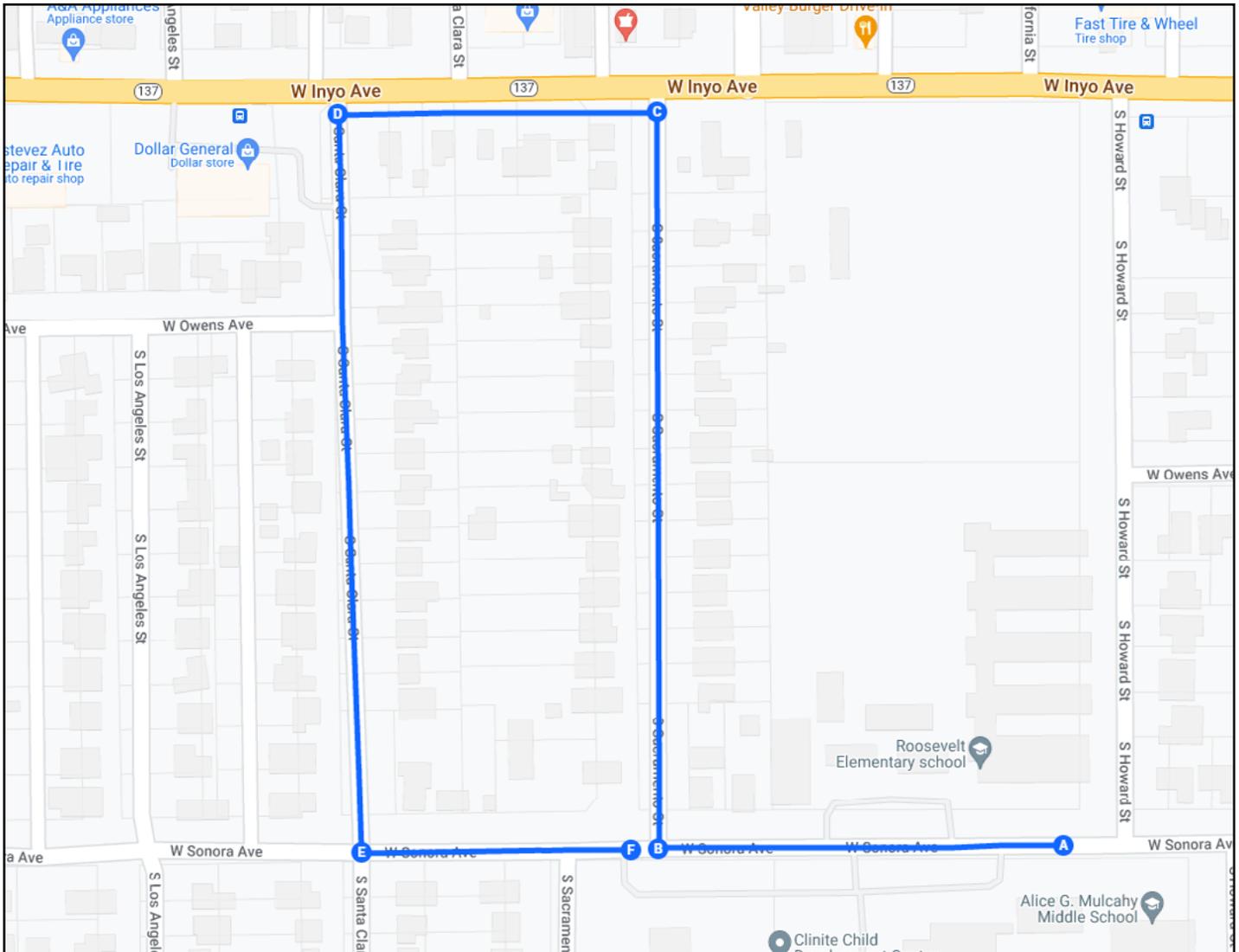


**ARRIBA:** Les participantes cruzan en la intersección de la Avenida Sonora Oeste y Calle Howard Sur, donde un estudiante que viajaba en bicicleta fue atropellado recientemente.



**ARRIBA:** Miembros de la comunidad cruzan en el lado oeste de la Avenida Owens Oeste y la Calle Pratt Sur.

## Ruta 2: El viaje de los estudiantes por la Calle Santa Clara Sur y la Calle Sacramento Sur



*RUTA 2: La evaluación de caminatas consistió en Sonora Avenida Oeste, Calle Sur de Santa Clara, Avenida Inyo Oeste (SR-137) y Calle Sacramento Sur.*

### Bienes

- Las entradas a la Escuela Primaria Roosevelt y a la Escuela Secundaria Alice Mulcahy están ubicadas en la Avenida Sonora Oeste. El Distrito Escolar de la Ciudad de Tulare puso a prueba un cierre de calles durante tres semanas que comenzó el 20 de mayo durante el horario escolar en la Avenida Sonora Oeste, entre la Calle Howard Sur y Calle Sacramento Sur. La calle prohibía el tráfico de vehículos para aliviar las preocupaciones que tenían los cuidadores sobre el comportamiento de los conductores y reducir la congestión de vehículos. En preparación para el cierre de la calle, el distrito organizó tres reuniones comunitarias para compartir información con los cuidadores y proporcionar rutas alternativas sugeridas para que los cuidadores dejen a los estudiantes en vehículos.
- Una tienda Dollar General está ubicada en la intersección de Calle Santa Clara Sur/Avenida Inyo Oeste (SR-137), cerca de ambos campus, donde los miembros de la comunidad pueden comprar alimentos y artículos para el hogar.

Bienes, continuado



*ARRIBA: Las barricadas en las calles de Avenida Sonora Oeste detienen el tráfico de vehículos y permiten a los estudiantes y familias cruzar la calle.*



*IZQUIERDA: Los participantes del taller caminan en la esquina de la Avenida Inyo Oeste (SR-137) y la Calle Santa Clara Sur, frente al Dollar General.*



*ARRIBA: Les participantes del taller están parados en la esquina de la Avenida Inyo Oeste (SR-137) y la Calle Santa Clara Sur.*



*ARRIBA: Les participantes del taller caminan por la banqueta y una señal de 25 millas por hora recuerda a los conductores que deben obedecer el límite de velocidad indicado.*



*ARRIBA: Tres de los cuatro cruces peatonales amarillos, una señal de alto y una señal de ceder el paso aumentan la visibilidad de los peatones en la intersección de la Calle Santa Clara Sur/Calle Sonora Oeste.*

## Bienes, continuado

- Hay una señal de alto para los vehículos que viajan hacia el norte por la Calle Santa Clara Sur y entran en la Avenida Inyo Oeste (SR-137). Esto anima a los conductores a reducir la velocidad y detenerse en la intersección, lo que a su vez aumenta la seguridad de quienes caminan, andan en bicicleta o ruedan.
- La intersección de la Calle Clara Sur/Avenida Sonora Oeste tiene cuatro cruces peatonales amarillos, lo que indica un camino despejado para que crucen los peatones. Cada cruce de peatones también empieza y termina con rampas en las banquetas con cúpulas truncadas de color amarillo.
- Hay una señal de límite de velocidad de 25 millas por hora a lo largo de la Calle Sacramento Sur. Señalizaciones como esta recuerdan a los conductores que deben reducir la velocidad y reducen el riesgo de un choque de peatón o bicicleta.



*ARRIBA: Les participantes del taller se paran en la intersección de la Avenida Sonora Oeste y la Calle Santa Clara Sur y comparten sus experiencias al caminar, rodar y conducir.*

## Preocupaciones, continuado

**DERECHA:** Les participantes caminan por una banqueta incompleta en la Calle Santa Clara Sur entre la Avenida Inyo Oeste (SR-137) y la Avenida Sonora Oeste.



**ARRIBA:** Durante la evaluación de la caminata, se ve a una persona que puede no ser visible para los conductores mientras cruza la Avenida Inyo Oeste (SR-137) a mitad de cuadra.

**IZQUIERDA:** Les participantes del taller cruzan la calle en la intersección de la Avenida Sonora Oeste/ Calle Sacramento Sur, donde actualmente no hay cruces peatonales marcados.

## Preocupaciones

- La intersección en T de la Avenida Sonora Oeste y la Calle Sacramento Sur es un punto de conflicto para los peatones que cruzan la calle. No hay señal de alto en la Avenida Sonora Oeste y las personas que intentan cruzar la calle deben tener cuidado con los conductores que giran hacia la Avenida Sacramento Sur. Los participantes comparten que tienen que competir por la atención del conductor, ya que muchos conductores tienen prisa a la hora de llegar.
- No hay un cruce de peatones marcado en la intersección en T de la Avenida Sacramento Sur/ Avenida Inyo Oeste (SR-137). Esto puede provocar problemas de visibilidad entre los peatones y los conductores. Además, la visibilidad de los peatones puede verse aún más bloqueada por los automóviles estacionados a lo largo de la Avenida Inyo Oeste (SR-137).
- La red de banquetas en Calle Santa Clara Sur está incompleta y termina en varios puntos debido a que las propiedades privadas se extienden hasta la orilla de la banqueta. Esto obliga a los peatones a entrar en la carretera, lo que puede crear problemas de visibilidad entre peatones y conductores y tiene el potencial de casi choques entre todos los usuarios de la vía. Los participantes compartieron que han visto a cuidadores con carriolas y vecinos usando dispositivos de movilidad que intentan evitar calles sin banquetas, ya que son una barrera para su capacidad de moverse por la comunidad.
- Aunque la intersección de la Calle Santa Clara Sur/Avenida Sonora Oeste tiene cruces peatonales amarillos de alta visibilidad acompañados de señales de cruce para peatones, no hay señales de alto para los conductores que viajan por la Avenida Sonora Oeste. La falta de señales de alto puede provocar casi choques entre peatones y conductores que viajan en el área, ya que es posible que los conductores no cedan el paso o no noten a las personas que caminan o esperan para cruzar la calle.
- Aunque hay tres cruces peatonales marcados dentro de un tramo de 0,75 millas a lo largo de la Avenida Inyo Oeste (SR-137), entre la Calle West Sur y Calle E Sur, uno de los cuales está acompañado por una señal peatonal intermitente en lo alto, los participantes compartieron que los estudiantes que necesitan cruzar la calle a menudo cruzan a mitad de cuadra porque el cruce peatonal marcado más cercano está en un lugar alejado de su ruta a la escuela. Esto crea la posibilidad de que se produzcan casi choques, lo que se ve exacerbado aún más por las altas velocidades a las que viajan los conductores a lo largo de este corredor. Los participantes compartieron que les gustaría ver cruces peatonales adicionales marcados dentro de un patrón de alta visibilidad.

# Recomendaciones del Equipo del proyecto

---

A lo largo del proceso de planificación, el Equipo del proyecto habló con miembros de la comunidad, personal escolar, Distrito 6 de Caltrans, y funcionarios de la ciudad para identificar mejoras programáticas y de infraestructura en el área de enfoque. Los participantes del taller y los miembros del Comité de planificación compartieron preocupaciones sobre el exceso de velocidad de los conductores, la congestión del tráfico y la falta de cumplimiento de las señales de alto y los cruces peatonales por parte de los conductores. Durante el proceso de planificación del taller, el Equipo del proyecto notó un fuerte sentido de comunidad entre los funcionarios escolares, los estudiantes y los cuidadores, lo que 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 de realizar cambios en la infraestructura que promuevan la seguridad de peatones y ciclistas, cruces de peatones, señales de alto adicionales y Faros Híbridos de Peatón (HAWK por sus siglas en inglés). Los participantes del taller también expresaron interés en la programación de Rutas Seguras a la Escuela, como Rutas Seguras Designadas y un Programa de Valet Escolar.

## Solicitar financiación de subvenciones para Calles y Carreteras Seguras para Todos

El Equipo del proyecto recomienda que la Ciudad de Tulare solicite financiación a través de las subvenciones de Planificación y Demostración de Calles y Caminos Seguros para Todos (SS4A por sus siglas en inglés). La Ciudad de Tulare podría postularse para realizar actividades de demostración para informar el desarrollo de un plan de acción de Ruta Segura a la Escuela. Además, existen varias actividades de demostración elegibles que pueden permitir programas de animación, participación y educación. Por ejemplo, la Ciudad de Tulare podría asociarse con el Distrito escolar de la ciudad de Tulare para identificar y poner a prueba un programa de Rutas Seguras a la Escuela que incentive a los cuidadores a liderar autobuses escolares a pie o trenes en bicicleta. El programa SS4A aceptará solicitudes hasta el 29 de agosto de 2024.

### Recursos

- La página [Safe Streets and Roads for All: Planning and Demonstration Activities](#) proporciona un resumen detallado de la subvención, actividades elegibles y requisitos de las actividades.
- Para preguntas sobre la subvención Calles seguras para todos, por favor contacte [SS4A@dot.gov](mailto:SS4A@dot.gov).
- La Colaboración para rutas seguras realizó un seminario virtual [Creative, Accessible Federal Funding to Advance Safe, Active Travel for Kids and Communities](#) que compartió estrategias creativas de utilizar los fondos de la subvención SS4A para avanzar Rutas seguras a la escuela. La grabación del seminario se puede ver [aquí](#).

## Rutas seguras designada a la escuela

El Equipo del proyecto recomienda que el Distrito escolar de la Ciudad de Tulare trabaje con el Comité de planificación para crear rutas seguras designadas hacia la Escuela Secundaria Alice Mulcahy y la Escuela Primaria Roosevelt. Las rutas seguras designadas dirigen a los estudiantes a caminar, rodar y andar en bicicleta a lo largo de una ruta identificada como la más segura hacia y desde la escuela. Estas rutas suelen tener una mejor infraestructura para caminar y andar en bicicleta para ayudar a los estudiantes y a las personas a caminar, rodar y andar en bicicleta. Hay varias calles en las cercanías de ambas escuelas que tienen banquetas incompletas y carecen de cruces peatonales marcados. El cierre de la Avenida Sonora Oeste llevó al personal de la escuela a identificar áreas para dejar y recoger, así como rutas sugeridas para los cuidadores que recogen a sus estudiantes en un vehículo y pueden brindar información para la planificación de rutas seguras en el futuro. Esta sería una oportunidad para que el distrito escolar identifique las rutas más seguras y anime a los estudiantes y las familias a usarlas para reducir posibles conflictos entre todos los usuarios de la vía.

### Recursos

- El programa [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 escolar (página 6).
- El guía [New Jersey Safe Routes to School Travel Plan Guide](#) proporciona un resumen detallado de los elementos de un plan de viaje escolar y provee ejemplos de contenido que se puede incluir y adaptar para cumplir con las necesidades de una escuela.

## Solicitar educación sobre seguridad para caminar y andar en bicicleta

El Equipo del proyecto recomienda que el Comité de planificación y el Distrito escolar de la Ciudad de Tulare trabajen con la Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare (TCAG por sus siglas en inglés) para solicitar educación sobre seguridad para caminar y andar en bicicleta para estudiantes y miembros de la comunidad en Tulare. TCAG organiza una serie de presentaciones, actividades y eventos educativos interactivos en asociación con distritos escolares locales, servicios de cuidado infantil y autoridades policiales. Algunos ejemplos de programación educativa anterior incluyen ajustes y distribuciones de cascos, y presentaciones sobre seguridad para ciclistas y peatones para niños. Los estudiantes y los niños pueden beneficiarse de estos eventos ya que alientan y educan sobre conductas seguras para caminar y andar en bicicleta.

### Recursos

- Para contactar a la Asociación de gobiernos del Condado de Tulare: [tcaginfo@tularecag.ca.gov](mailto:tcaginfo@tularecag.ca.gov).

## Valet de seguridad escolar en la Avenida Sonora Oeste/Calle Sacramento Sur

Durante el proceso de planificación y la implementación del taller CAyS, el Equipo del proyecto se enteró de un cierre total de una calle a lo largo de la Avenida Sonora Oeste entre la Calle Howard Sur y la Calle Sacramento Sur. Para ayudar a agilizar el proceso, el Equipo del proyecto recomienda un programa de valet de seguridad escolar. Un programa de valet de seguridad escolar puede ayudar a organizar el tráfico de vehículos cerca de la entrada de la escuela durante el horario de llegada de la escuela y cuenta con el apoyo de voluntarios, como cuidadores o personal de la escuela. La administración y los enlaces escolares de la Escuela Primaria Roosevelt y la Escuela Secundaria Alice Mulcahy trabajaron estrechamente para implementar el cierre de la calle e informar a los cuidadores sobre el cambio. Los enlaces escolares podrían trabajar con el grupo central de padres de cada escuela para crear y apoyar un programa de valet de seguridad escolar. Una posible implementación del programa podría ser alentar a los cuidadores a dejar a sus estudiantes en la esquina sureste de la intersección de la Avenida Sonora Oeste/Calle Sacramento Sur. Esto puede reducir la congestión del tráfico al brindar una alternativa para que los cuidadores estacionen y luego acompañen a sus niños dentro de sus respectivas aulas. Los cuidadores dejarían a sus niños pequeños con un valet voluntario de seguridad escolar, quien luego los acompañaría a su respectivo salón de clases. Esto garantizaría que los vehículos no estén inactivos ni estacionados y, en cambio, fomentaría un flujo de tráfico fluido en el área.

### Recursos

- [Los Angeles Department of Transportation School Valet Program](#)
- [AAA School Safety Patrol](#)
- [AAA School Safety Patrol Operations Manual](#)

## Proyecto de seguridad de la calle Sonora Oeste entre la calle Santa Clara Sur y la calle Pratt Sur

Este proyecto requiere la colaboración entre el Departamento de Obras Públicas de Tulare, el personal de la escuela y los cuidadores de los estudiantes de la Escuela Secundaria Alice Mulcahy y la Escuela Primaria Roosevelt. El proyecto de seguridad podría tener la meta de crear mejoras sistémicas a lo largo de la Avenida Sonora Oeste, entre la Calle Santa Clara Sur y la Calle Pratt Sur, con la idea de que se requieren múltiples capas de protección para eliminar las muertes y lesiones graves relacionadas con el tráfico. En lugar de priorizar únicamente puntos críticos o intersecciones específicas con un alto historial de choques, este enfoque se utiliza en paralelo y consideraría mejoras de seguridad a lo largo de todo el corredor, incluidos algunos lugares con menor concentración de choques y/o historiales de choques sub reportados o no reportados. Un enfoque sistémico consiste en apuntar a mejoras generales en sitios a lo largo de una red de carreteras en función de características específicas de la carretera asociadas con un tipo de choque en particular. Debido a las condiciones climáticas en Tulare, el Equipo del proyecto recomienda medidas adicionales que consideren el calor extremo, como árboles de sombra, vegetación y el uso de pavimentos frescos para las banquetas y cruces peatonales propuestos.

### Recursos

- [Proyecto de pavimento fresco](#) en Davis, CA
- [Submit Citizen Request](#) (Entregar un pedido) a la Ciudad de Tulare
- Aprenda más sobre cómo involucrarse con la Comisión de planeamiento en la [Ciudad de Tulare aquí](#).

## Banquetas completas y estrategias de mitigación del calor en la Calle Santa Clara Sur

El Equipo del proyecto recomienda que el Comité de planificación, en colaboración con el departamento de Obras Públicas de la ciudad de Tulare, instale banquetas en el lado este de la Calle Santa Clara Sur entre la Avenida Elm Oeste y la Avenida Inyo Oeste (SR-137). Muchos cuidadores caminan hacia el norte y el sur a lo largo de la Calle Santa Clara Sur al entrar a la intersección de la Calle Santa Clara Sur/Avenida Sonora Oeste. Los participantes expresaron interés en las banquetas para evitar caminar por la calle que les resulta incómoda y/o insegura. Dadas las condiciones climáticas en Tulare, el Equipo del proyecto recomienda el uso de pavimento fresco al instalar banquetas porque atrapan menos calor y reducen la temperatura de la superficie de la banqueta. Muchos cuidadores caminan a la escuela con sombrillas para protegerse del calor, y las banquetas frescas complementan los deseos de los miembros de la comunidad. Para instalar banquetas de pavimento fresco a lo largo de todo el corredor, el Equipo del proyecto recomienda que el personal de la ciudad solicite financiación, como el programa de Subvenciones para comunidades climáticas transformadoras.

### Recursos

- [Transformative Climate Communities](#)
- [Submit Citizen Request](#) (Entregar un pedido) a la Ciudad de Tulare

## Mejoras de infraestructura en la Calle Howard Sur entre la Avenida Sonora Oeste y la Avenida Inyo Oeste (SR-137)

El Equipo del proyecto recomienda que el Departamento de Obras Públicas de la Ciudad de Tulare instale mejoras en la infraestructura de seguridad vial en la Calle Howard Oeste que reduzcan los conflictos potenciales entre todos los usuarios de la vía y mejoren la seguridad de las personas que caminan, ruedan y andan en bicicleta. La Calle Howard Sur es un corredor principal utilizado por estudiantes y cuidadores que viajan hacia y desde la Escuela Primaria Roosevelt y la Escuela Secundaria Alice Mulcahy. En la intersección de La Calle Howard Sur/Calle Owens Oeste, actualmente no hay señales de alto para los vehículos que viajan en dirección oeste desde la Calle Owens Oeste. Los participantes compartieron que los conductores se detienen antes de girar hacia la calle, lo que puede provocar que casi choquen con la gente que camina. La instalación de una señal de alto en la Calle Owens Oeste alentaría a los conductores a detenerse por completo antes de girar hacia la Calle Howard Sur. Además, actualmente solo hay un cruce de peatones marcado en la Calle Howard Sur donde las personas pueden cruzar la calle. Dado que esta intersección experimenta mucho tráfico de peatones y vehículos, un cruce de peatones marcado adicional en el lado norte de la intersección podría aumentar la visibilidad de los peatones. Los participantes compartieron que los estudiantes andan en bicicleta por este corredor y no tienen letreros que indiquen dónde deben andar. Este corredor puede beneficiarse de señales de tráfico como flechas de compartir la carretera que recuerdan a los conductores que deben compartir la carretera con personas en bicicleta y guían a los ciclistas sobre dónde pueden viajar con seguridad.

## Medidas para calmar el tráfico y visibilidad mejorada de peatones a lo largo de la Calle Pratt Sur entre la Avenida Sonora Oeste y la Avenida Inyo Oeste (SR-137)

El Equipo del proyecto recomienda que el Comité de planificación colabore con funcionarios de la ciudad para abordar las preocupaciones planteadas por los cuidadores y el personal escolar con respecto a las altas velocidades y la falta de infraestructura de seguridad adecuada que promueva la visibilidad de los peatones en la Calle Pratt Sur. El Equipo del proyecto recomienda instalar importantes medidas para calmar el tráfico, que podrían incluir un cruce de peatones con Faros Híbridos de Peatón (HAWK por sus siglas en inglés) en el lado norte de la intersección de la Calle Pratt Sur/Avenida Owens Oeste para fomentar la visibilidad de los peatones u otras medidas que los miembros de la comunidad consideren apropiadas. La Calle Pratt Sur es un corredor utilizado por personas que caminan, ruedan y van en bicicleta a ambas escuelas. El Departamento de Obras Públicas de la Ciudad de Tulare debería considerar instalar cruces peatonales continentales o de escalera de color amarillo en todos los corredores de la intersección. Además, el Equipo del proyecto recomienda el uso de materiales que mitiguen las experiencias de calor extremo en la Ciudad de Tulare, como pavimento fresco.

El Comité de planificación puede usar la siguiente información de contacto:

- Para enviar un correo electrónico al Distrito 6 de Caltrans District 6: [d6.public.info@dot.ca.gov](mailto:d6.public.info@dot.ca.gov)
- Para ingresar pedidos en línea: [Customer Service Request](#)

## 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 y los estudiantes que caminan y van en bicicleta a la escuela en Tulare. Los participantes compartieron que necesitan infraestructura, como banquetas completas, cruces peatonales de alta visibilidad y medidas para calmar el tráfico, para garantizar la seguridad de los estudiantes que caminan y andan en bicicleta hacia y desde la Escuela Primaria Roosevelt y la Escuela Secundaria Alice Mulcahy.

# Apéndice

- Apéndice a - [Presentación de datos de Choques](#)
- Apéndice b - [CAyS Esri Community Analyst Data](#)
- Apéndice c - Transcripción de [RadioNovela](#)
- Apéndice d - [Observación de Llegada/Salida](#)

# Historial de Choques Peatonales y Ciclistas

## Walking and Biking Crash Data

Taller  
Tulare, CA

Berkeley SafeTREC  
SAFE TRANSPORTATION RESEARCH AND EDUCATION CENTER

  
California Walks  
Stepping Up for Health, Equity, & Sustainability



## Cómo se recopilan los datos de choques

### How crash data is collected



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

Un peatón y/o ciclista está involucrado en choque.



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

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



Crash reports are sent to CHP and compiled into a statewide database known as SWITRS.

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

# Vistazo de datos de la ciudad de Tulare

## City of Tulare Data Snapshot



### Tulare City, CA

Programa Comunitario Sobre la Seguridad de Peatones y Ciclistas



#### Key Facts



**31%**  
Hogares con 1+ Personas con Discapacidad

#### Población Vulnerable



**11%**  
Población 65+



**12%**  
Hogares sin Vehículo



**16%**  
Hogares por Debajo del Nivel de Pobreza

#### Perfil de Viaje



**1%**  
Tomó Transito Público



**10%**  
Compartió Coche

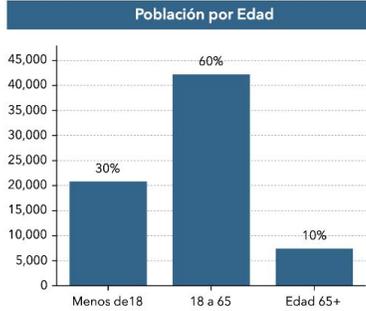


**1%**  
Caminó al Trabajo



**0%**  
Viajó en Bici al Trabajo

Ingreso del Hogar (2021)	
Ingreso del Hogar Medio	\$61,122
Ingreso del Hogar Medio < \$10,000	1,022 5%
Ingreso del Hogar Medio \$10,000 - \$14,999	802 4%
Ingreso del Hogar Medio \$15,000 - \$19,999	699 4%
Ingreso del Hogar Medio \$20,000 - \$24,999	651 3%
Ingreso del Hogar Medio \$25,000 - \$29,999	872 5%
Ingreso del Hogar Medio \$30,000 - \$34,999	889 5%
Ingreso del Hogar Medio \$35,000 - \$39,999	1,133 6%
Ingreso del Hogar Medio \$40,000 - \$44,999	800 4%
Ingreso del Hogar Medio \$45,000 - \$49,999	798 4%
Ingreso del Hogar Medio \$50,000 - \$59,999	1,675 9%
Ingreso del Hogar Medio \$60,000 - \$74,999	2,790 15%
Ingreso del Hogar Medio \$75,000 - \$99,999	2,199 11%
Ingreso del Hogar Medio \$100,000 - \$124,999	2,169 11%
Ingreso del Hogar Medio \$125,000 - \$149,999	967 5%
Ingreso del Hogar Medio \$150,000 - \$199,999	978 5%
Ingreso del Hogar Medio \$200,000+	775 4%



#### 2023 Race and ethnicity (Esri)

The largest group: Hispanic Origin (Any Race) (65.16)

The smallest group: Pacific Islander Alone (0.13)

Indicator ▲	Value	Diff
White Alone	39.49	+1.50
Black Alone	2.95	+1.54
American Indian/Alaska Native Alone	1.89	-0.36
Asian Alone	2.46	-1.29
Pacific Islander Alone	0.13	-0.02
Other Race	32.86	-2.98
Two or More Races	20.22	+1.60
Hispanic Origin (Any Race)	65.16	-1.91

Bars show deviation from Tulare County

Fuente de Datos: Oficina del Censo de E.E.U.U. 2017-2021 Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense (ACS) 5-años Estimados, 2023 Estimados de Esri

Version 1.8 © 2024 Esri

# Vistazo de datos de la ciudad de Tulare

## City of Tulare Data Snapshot



### Tulare City, CA

Community Pedestrian and Bicycle Safety Program



#### Key Facts



**31%**  
Households with 1+ Persons with a Disability

#### Vulnerable Population



**11%**  
Population 65+



**12%**  
Households without a vehicle



**16%**  
Households Below the Poverty Level

#### Commute Profile



**1%**  
Took Public Transportation



**10%**  
Carpooled

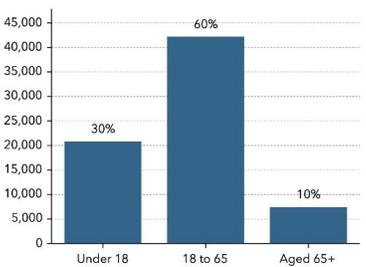


**1%**  
Walked to Work



**0%**  
Bike to Work

Household Income (2021)	
Median Household Income	\$61,122
Median Household Income < \$10,000	1,022 5%
Median Household Income \$10,000 - \$14,999	802 4%
Median Household Income \$15,000 - \$19,999	699 4%
Median Household Income \$20,000 - \$24,999	651 3%
Median Household Income \$25,000 - \$29,999	872 5%
Median Household Income \$30,000 - \$34,999	889 5%
Median Household Income \$35,000 - \$39,999	1,133 6%
Median Household Income \$40,000 - \$44,999	800 4%
Median Household Income \$45,000 - \$49,999	798 4%
Median Household Income \$50,000 - \$59,999	1,675 9%
Median Household Income \$60,000 - \$74,999	2,790 15%
Median Household Income \$75,000 - \$99,999	2,199 11%
Median Household Income \$100,000 - \$124,999	2,169 11%
Median Household Income \$125,000 - \$149,999	967 5%
Median Household Income \$150,000 - \$199,999	978 5%
Median Household Income \$200,000+	775 4%



#### 2023 Race and ethnicity (Esri)

The largest group: Hispanic Origin (Any Race) (65.16)

The smallest group: Pacific Islander Alone (0.13)

Indicator ▲	Value	Diff
White Alone	39.49	+1.50
Black Alone	2.95	+1.54
American Indian/Alaska Native Alone	1.89	-0.36
Asian Alone	2.46	-1.29
Pacific Islander Alone	0.13	-0.02
Other Race	32.86	-2.98
Two or More Races	20.22	+1.60
Hispanic Origin (Any Race)	65.16	-1.91

Bars show deviation from Tulare County

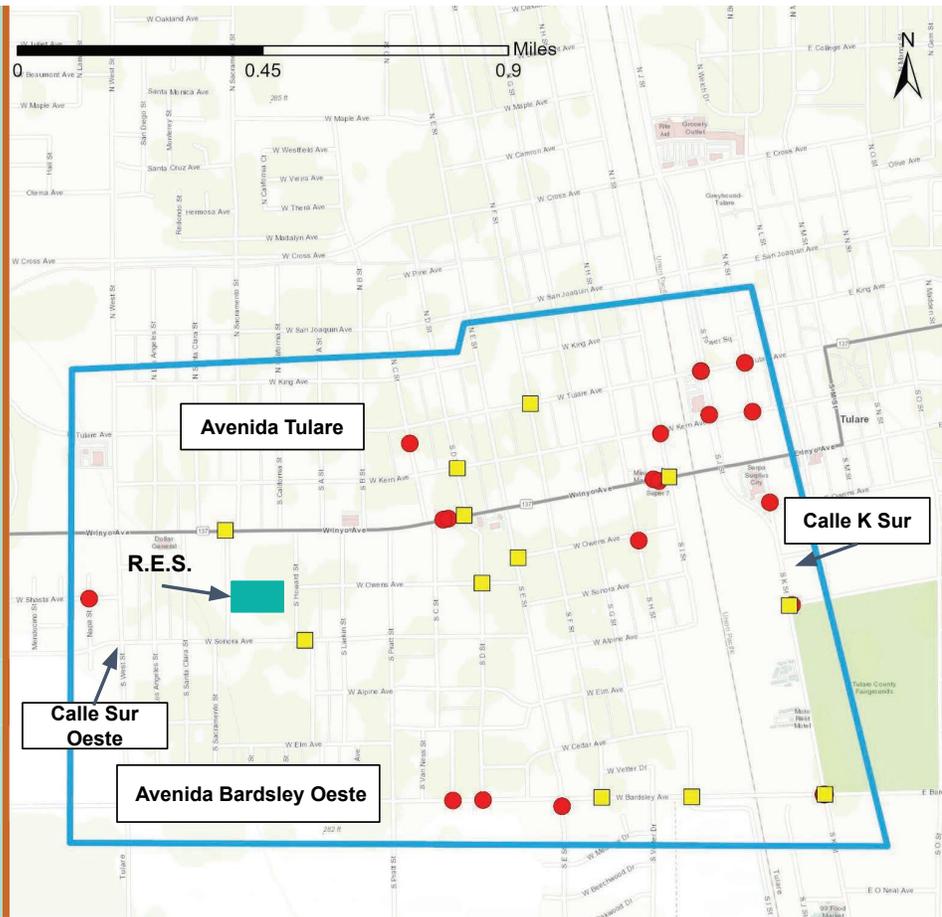
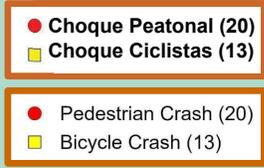
Sources: U.S. Census Bureau 2017-2021 American Community Survey (ACS) 5-year Estimates, 2023 Esri Estimates

Version 1.8 © 2024 Esri

# Área de enfoque

## Focus Area

- El comité de planificación eligió un área de enfoque de la Escuela Primaria Roosevelt y las áreas de interés de la comunidad circundante.
- The Planning Committee chose a focus area of Roosevelt Elementary School and surrounding community areas of interest.



Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (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

### Overview of Crashes

#### 2019-2023

De 33 choques de peatones o ciclistas, los principales corredores de choque fueron:

- Avenida Bardsley Oeste (8 choques)
- Avenida Inyo Oeste (7 choques)
- Calle K Sur (7 choques)

De 5 choques fatales de peatones o ciclistas, los principales corredores de choque fueron:

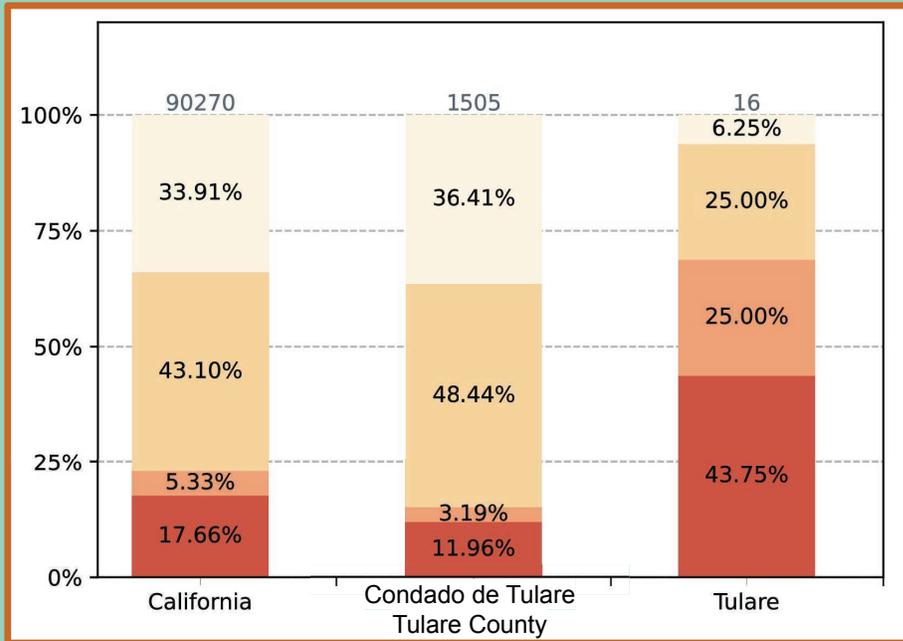
- Calle J Sur (2 choques peatonales fatales)
- Intersección de Calle I Sur y Avenida Inyo (2 choques peatonales fatales y 1 choque fatal de ciclista)

Out of 33 pedestrian or bicyclist crashes, the top crash corridors were:

- West Bardsley Avenue (8 crashes)
- West Inyo Avenue (7 crashes)
- South K Street (7 crashes)

Out of 5 fatal pedestrian or bicyclist crashes, the top crash corridors were:

- South J Street (2 fatal pedestrian crashes)
- Intersección at South I Street and Inyo Avenue (2 fatal pedestrian crashes & 1 fatal bicycle crash)



## Cómo compara el área de enfoque? Choques con lesiones mortales y graves por participación 2019-2023

### How does our focus area compare? Fatal and Serious Injury Crashes by Involvement 2019-2023

- Nuestra área de enfoque ve más accidentes fatales o con lesiones graves para peatones y para ciclistas que el estado de California y el condado de Tulare.
- Our focus area sees more fatal or serious injury crashes for both pedestrians and bicyclists than both the state of California and Tulare County.

Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (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 ciclistas

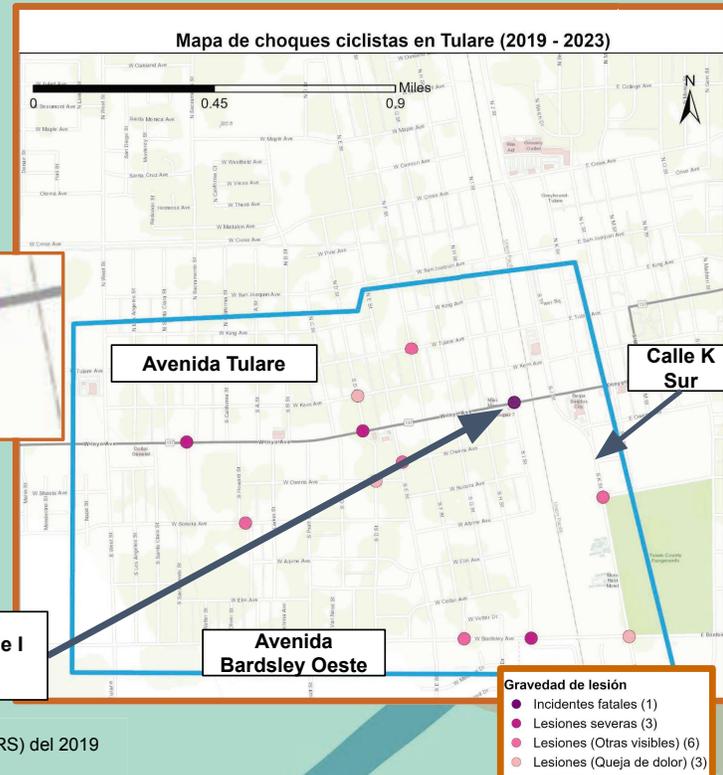
### Overview of Bicyclists Crashes 2019-2023

De 13 choques ciclistas:

- 7 ciclistas tenían entre 35 y 44 años
- 8 de genero masculino
- 1 choque resulto en incidente fatal
- 3 choques resultaron con personas con lesiones graves
- 5 ocurrieron entre 6 a 9 de la tarde y 4 ocurrieron entre 3 a 6 de la tarde

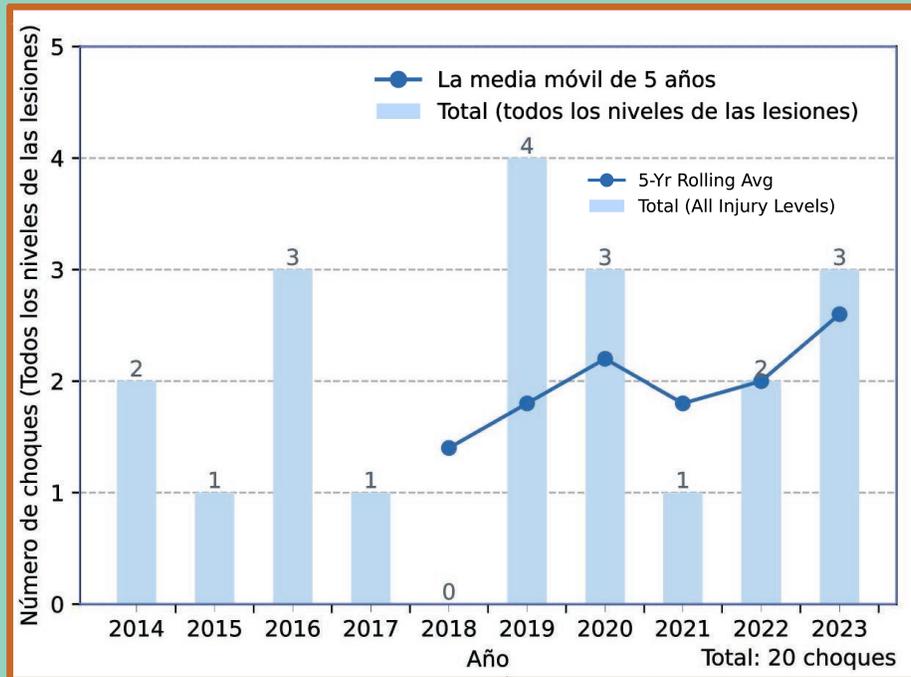
Out of 13 bicyclist crashes:

- 7 bicyclists were between 35 and 44 years old
- 8 were of male gender
- 1 crash resulted in a fatality
- 3 crashes resulted in victims with serious injuries
- 5 occurred between 6 and 9 p.m. and 4 occurred between 3 and 6 p.m.



Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (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 ciclistas Overview of Bicycle Crashes 2014-2023



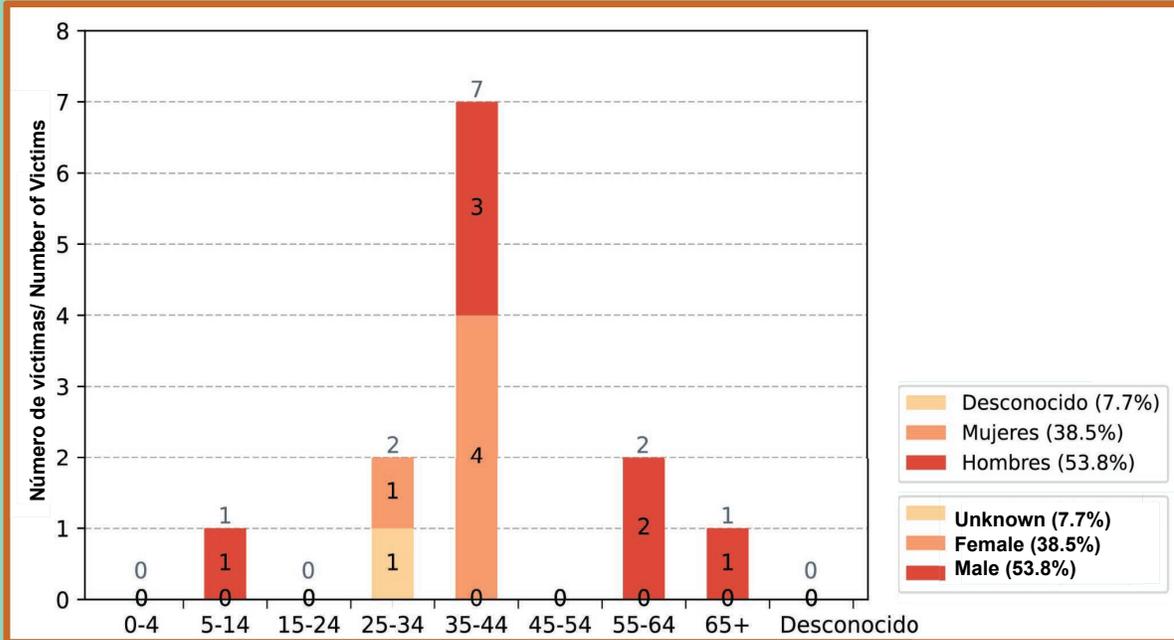
Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2014 al 2023: los datos del 2022 y el 2023 son provisional a partir de abr. del 2024

# Choques de ciclistas por hora del día y día de la semana Bicycle Crashes by Time of Day and Day of Week 2019-2023

	Lunes Monday	Martes Tuesday	Miercoles Wednesday	Jueves Thursday	Viernes Friday	Sabado Saturday	Domingo Sunday	Total
09:00PM-11:59PM	0	1	0	0	0	0	0	1
06:00PM-08:59PM	1	0	1	1	2	0	0	5
03:00PM-05:59PM	0	0	0	2	0	0	2	4
Noon-02:59PM	0	0	2	0	0	1	0	3
09:00AM-11:59AM	0	0	0	0	0	0	0	0
06:00AM-08:59AM	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00AM-05:59AM	0	0	0	0	0	0	0	0
Midnight-02:59AM	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	1	1	3	3	2	1	2	13

Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2014 al 2023: los datos del 2022 y el 2023 son provisional a partir de abr. del 2024

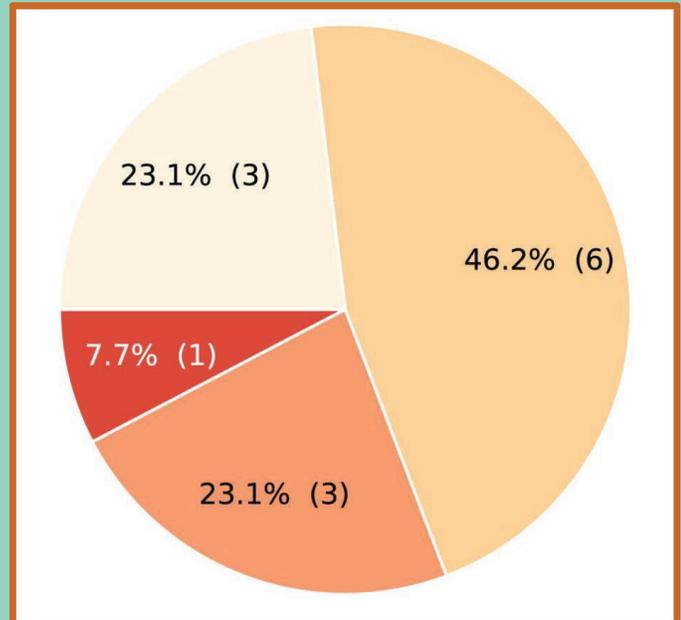
## Víctimas ciclistas por edad y género Bicycle crash victims by age and gender 2019-2023



Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2014 al 2023: los datos del 2022 y el 2023 son provisional a partir de abr. del 2024

## Víctimas de bicicletas por gravedad de las lesiones Bicycle Victims by Injury Severity 2019-2023

- Un víctima de 13 involucrados en choque de ciclistas fallecieron
- 9 víctimas de tuvieron lesiones visibles
- One out of the 13 victims involved in a bicycle crash resulted in a fatality
- 9 out of 13 victims had visible injuries



Incidentes fatales	Posible (Lesión menor)
Posible (Lesión grave)	Posible Lesión
Fatal	Suspected Minor Injury
Suspected Serious Injury	Possible Injury

Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2014 al 2023: los datos del 2022 y el 2023 son provisional a partir de abr. del 2024

# Resumen de choques peatonales

## Overview of Pedestrian Crashes

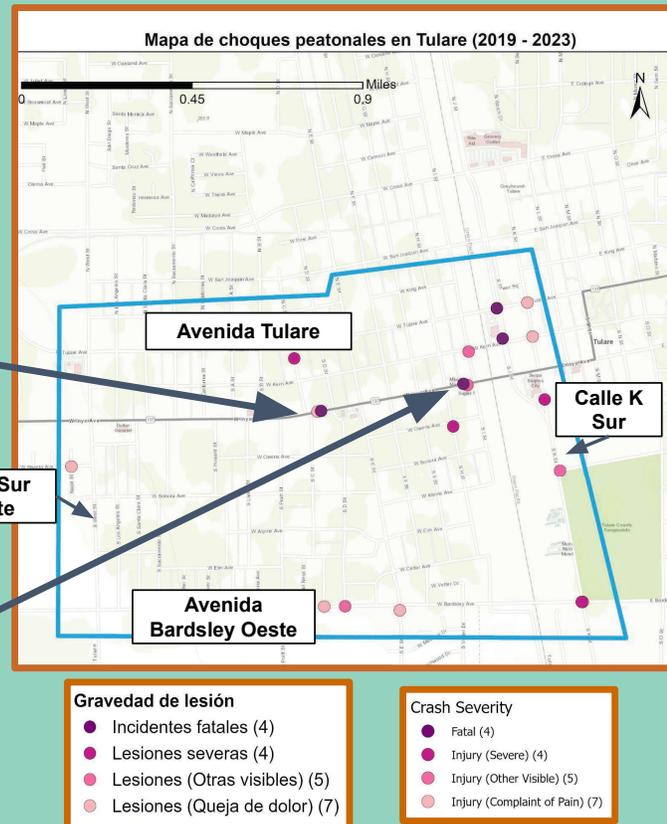
### 2019-2023

De 20 choques peatonales:

- 5 tenían entre 55 y 64 años
- 14 de genero masculino
- 4 choques resultaron en incidentes fatales
- 4 resultaron con personas con lesiones graves
- 8 ocurrieron entre 6 a 9 de la tarde

Out of 20 pedestrian crashes:

- 5 were between 55 and 64 years old
- 14 were of male gender
- 4 crashes resulted in fatalities
- 4 crashes resulted in victims with serious injuries
- 8 occurred between 6 and 9p.m.

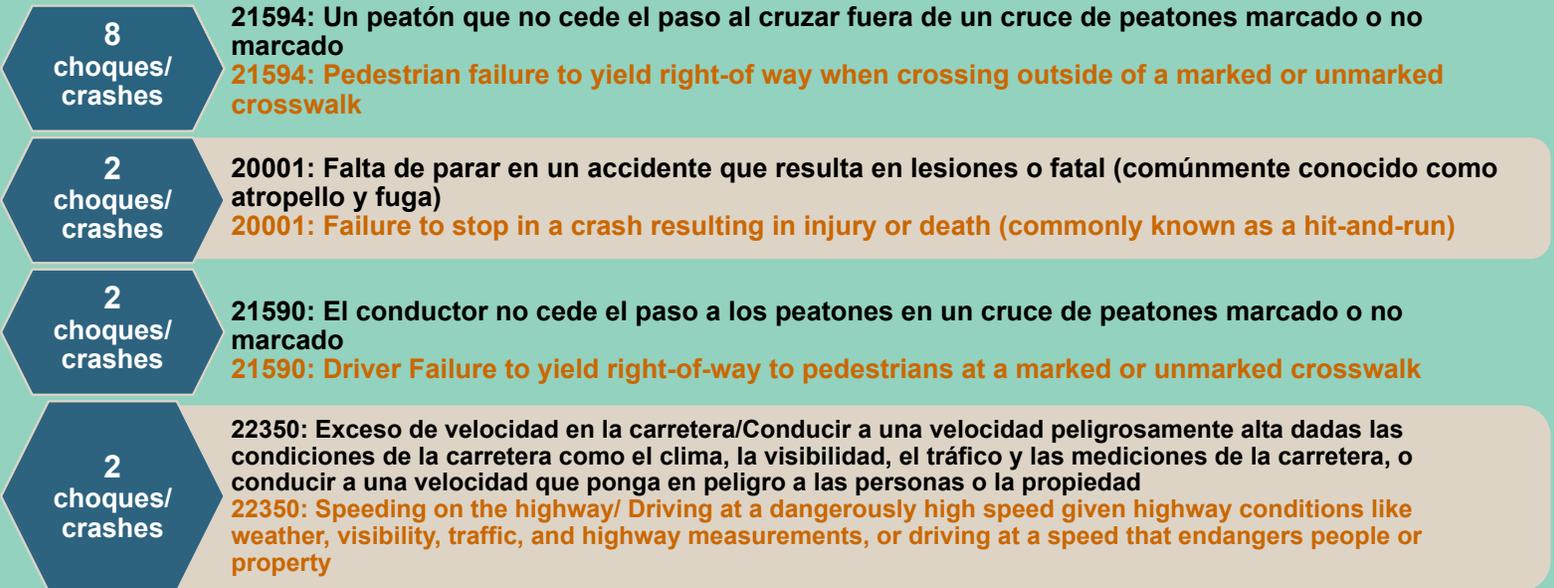


Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2014 al 2023: los datos del 2022 v el 2023 son provisional a partir de abr. del 2024

# Factor de accidente primario (PCF): Choques de peatones por tipo de infracción

## Primary Collision Factor (PCF): Pedestrian Crashes by type of violation

### 2019-2023

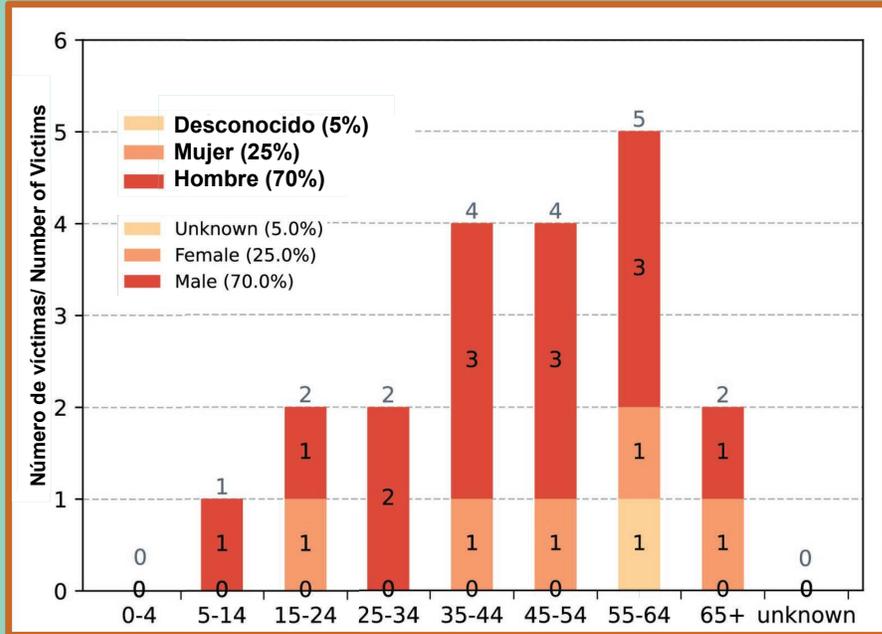


Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2014 al 2023: los datos del 2022 v el 2023 son provisional a partir de abr. del 2024

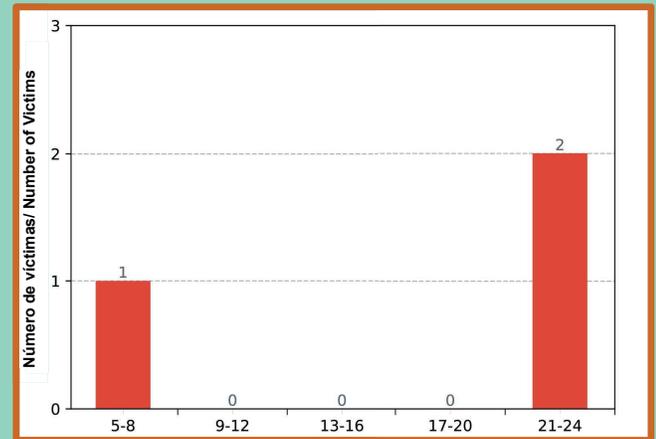
# Víctimas peatonales por edad y género

## Pedestrian victims by age and gender

### 2019-2023



- 14 víctimas de 20 son hombres
- 1 víctima tiene entre 5-8 años
- 14 victims out of 20 are men
- 1 victim is between 5-8 years olds



Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2014 al 2023: los datos del 2022 v el 2023 son provisional a partir de abr. del 2024

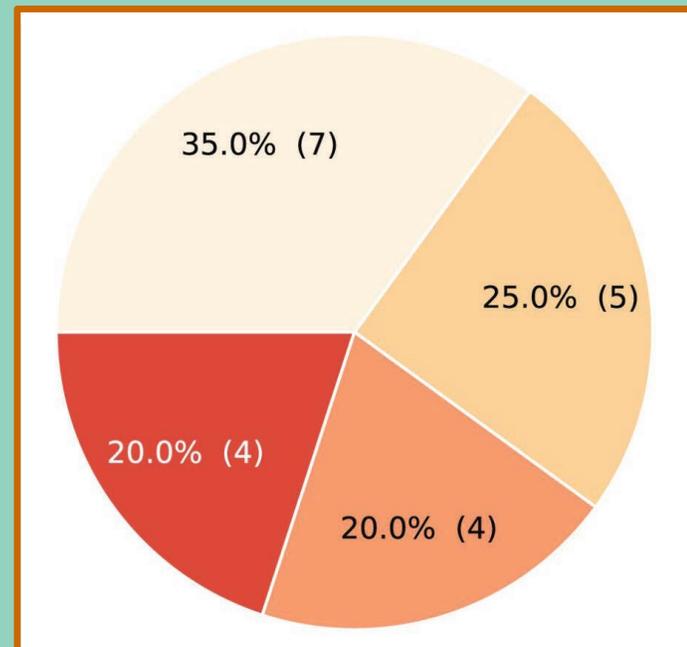
# Víctimas peatonales por gravedad de las lesiones

## Pedestrian Victims by Injury Severity

### 2019-2023

- 4 víctimas involucrados en choque peatonales fallecieron
- 8 víctimas involucrados en choques peatonales tuvieron lesiones visibles
- 4 victims involved in pedestrian crash resulted in fatalities
- 8 victims involved in pedestrian crashes had visible injuries

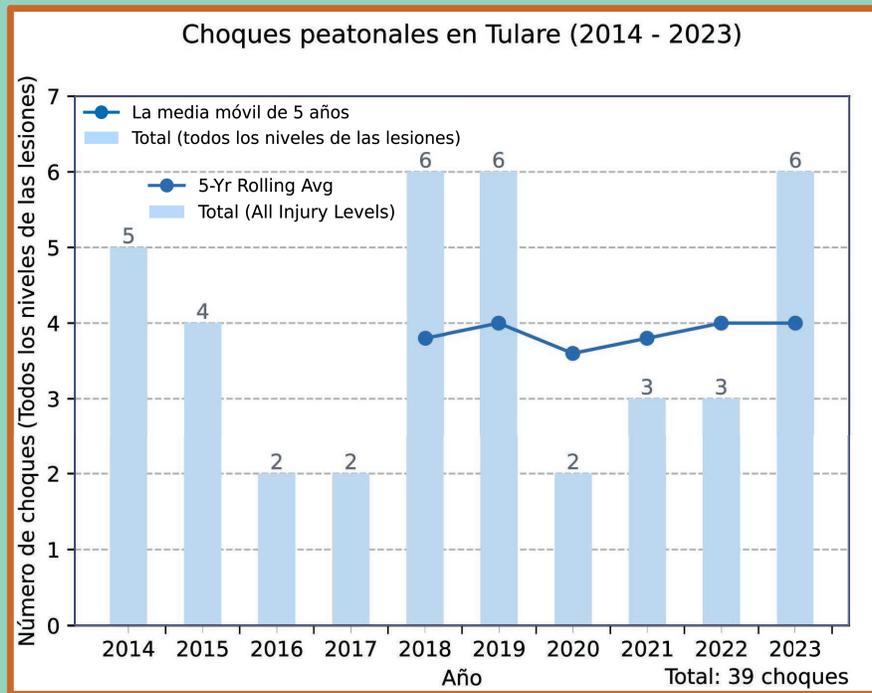
Incidentes fatales	Possible (Lesión menor)
Possible (Lesión grave)	Possible Lesión
Fatal	Suspected Minor Injury
Suspected Serious Injury	Possible Injury



Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2014 al 2023: los datos del 2022 v el 2023 son provisional a partir de abr. del 2024

# Resumen de choques peatonales

## Overview of Pedestrian Crashes



Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2014 al 2023: los datos del 2022 y el 2023 son provisional a partir de abr. del 2024

# Caminata

# Estrategias de Sistema seguro

## Principios Principles

1. Humans make mistakes
2. Humans are vulnerable
3. Road users share responsibility
4. Multiple protections are crucial
5. Safety is proactive
6. Death or serious injury is unacceptable
7. Prioritize equity throughout the system

1. Personas cometen errors
2. Personas son vulnerables
3. Usuarios de la carretera comparten la responsabilidad
4. Múltiples capas de protección son cruciales
5. La seguridad es proactiva
6. Las muertes o lesiones graves son inaceptables
7. Priorizar la equidad en todo el sistema

# Marcas de alta visibilidad y Carriles para bicicletas; High-visibility crosswalks & bike lanes



## Proyecto de demostración temporal Temporary Demonstration Projects



Crosswalk Location (before)



Crosswalk Location (after)

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



Photo: Walk Sacramento

## Faro híbrido Hybrid Beacon (HAWK)



**PEDESTRIAN HYBRID BEACON GUIDE**



FLASHING YELLOW	SOLID YELLOW	SOLID RED	FLASHING RED	DARK
				
<b>SLOW DOWN</b>	<b>PREPARE TO STOP</b>	<b>STOP</b>	<b>AFTER STOPPING</b>	<b>PROCEED WITH CAUTION</b>
PEDESTRIAN ACTIVATED BEACON WITH CROSSWALK PUSH BUTTON	PEDESTRIAN WAITING FOR WALK SIGNAL	PEDESTRIAN IS CROSSING	PROCEED WITH CAUTION ONLY IF THE CROSSWALK IS CLEAR	BEACON STAYS DARK UNTIL ACTIVATED BY ANOTHER PEDESTRIAN
				

Source: Massachusetts Department of Transportation

# Autobús Escolar Caminante Walking School Bus



Modesto, CA  
Photo: California Walks

# Aviso rectangular de luces rápidas destellantes Rectangular Rapid Flashing Beacon



Cudahy, CA  
Photo: California Walks

# Campaña de mensajes de seguridad

## Safety Messaging Campaign



Lancaster, CA

Photo: City of Lancaster

## Tránsito de luz natural

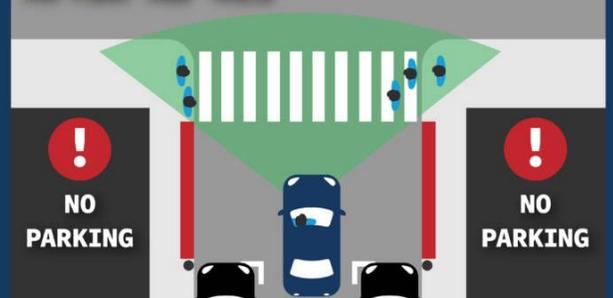
### Daylighting

### WHAT IS DAYLIGHTING?

BEFORE AB 413



AFTER AB 413



STREETS FOR ALL

# Arboles Shade Trees



Image source: Intersections South  
Los Angeles

¡Gracias!  
Thank you!

# Tulare City, CA

## Community Pedestrian and Bicycle Safety Program



### Key Facts



**31%**

Households with 1+ Persons with a Disability

### Vulnerable Population



**11%**

Population 65+



**12%**

Households without a vehicle



**16%**

Households Below the Poverty Level

### Commute Profile



**1%**

Took Public Transportation



**10%**

Carpooled



**1%**

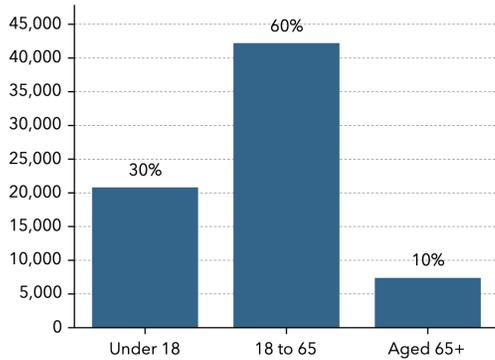
Walked to Work



**0%**

Bike to Work

### Population by Age



### 2023 Race and ethnicity (Esri)

The largest group: Hispanic Origin (Any Race) (65.16)

The smallest group: Pacific Islander Alone (0.13)

Indicator ▲	Value	Diff
White Alone	39.49	+1.50
Black Alone	2.95	+1.54
American Indian/Alaska Native Alone	1.89	-0.36
Asian Alone	2.46	-1.29
Pacific Islander Alone	0.13	-0.02
Other Race	32.86	-2.98
Two or More Races	20.22	+1.60
Hispanic Origin (Any Race)	65.16	-1.91

Bars show deviation from Tulare County

Household Income (2021)		
Median Household Income	\$61,122	
Median Household Income < \$10,000	1,022	5%
Median Household Income \$10,000 - \$14,999	802	4%
Median Household Income \$15,000 - \$19,999	699	4%
Median Household Income \$20,000 - \$24,999	651	3%
Median Household Income \$25,000 - \$29,999	872	5%
Median Household Income \$30,000 - \$34,999	889	5%
Median Household Income \$35,000 - \$39,999	1,133	6%
Median Household Income \$40,000 - \$44,999	800	4%
Median Household Income \$45,000 - \$49,999	798	4%
Median Household Income \$50,000 - \$59,999	1,675	9%
Median Household Income \$60,000 - \$74,999	2,790	15%
Median Household Income \$75,000 - \$99,999	2,199	11%
Median Household Income \$100,000 - \$124,999	2,169	11%
Median Household Income \$125,000 - \$149,999	967	5%
Median Household Income \$150,000 - \$199,999	978	5%
Median Household Income \$200,000+	775	4%

## English

**Participant:** There is a sense of community. Many people in Tulare, even though the city continues to grow, know each other. Although there are some students who walk to school, there are always, for example, neighbors who are watching. Although this child's mother is not there, the neighbor knows him, and she is making sure that all the children, walk safely on the street. If something happens, the neighbors communicate. It is a community where there is a lot of familiarity. And I think that helps. I look at it as a benefit.

**Participant:** The people who live here in the city want to see the city be positive and grow as it should grow. And they are very motivated to build on the city. They want to do things that are not just for themselves but for the benefit of the community.

**Narrator:** Hello everyone, everyone. Welcome to our new episode of Caminos de la Vía. Los Caminos de la Vía is a project of California Walks and UC Berkeley SafeTREC. It focuses on working with Spanish-speaking communities to create audio content that can be used for advocacy and education to improve pedestrian and bicycle safety. This mini-podcast highlights community concerns through storytelling, helps raise awareness about pedestrian and bicycle safety, and proposes community-led solutions. Today's segment features the stories of community members from Tulare, California, a city in the Central Valley. Participants include representatives of the City of Tulare, Caltrans District 6, Alice Mulcahy High School, and Roosevelt Elementary School. Tulare's community members expressed concerns about student safety while walking to school. Participants call for collaboration between agencies, schools, and residents to make routes to school and streets in their neighborhoods safer for everyone.

**Narrator:** Participants share ways the Tulare community could be safer for students and families who walk or bike to school.

**Participant:** We have a community here around Roosevelt School and Mulcahy, which now has many pedestrians and many on bicycles, students, and parents with the students. So the city also has to do its part with agencies like Caltrans to include infrastructure that supports that culture that already exists and that there is more safety for people who walk or bike.

**Participant:** What we have heard from the parents and the community is to improve the area and the state route to reduce the speed of vehicles. Considering that many of the parents have protection over their students, walking to school or perhaps other places, we have heard those comments, and hopefully, by working with the city, we can resolve it.

**Participant:** I think they would feel safer if there was more supervision and more adults on the main streets like Pratt and Howard. Because we only have the crosswalks here on Inyo but if we had more on the main streets, then maybe they would feel safe.

**Participant:** Trees for shade. In the communities here in our district, it is very hot. So, it is very common for communities to want more trees for shade so that they can also encourage more walking or cycling.

**Narrator:** Between the years 2014 and 2023, Tulare's focus area, which is Tulare Avenue to the North, South West Street to the West, South K Street to the East, and West Bardsley Avenue to the South, there were 39 crashes involving pedestrians and 20 crashes involving people on bicycles. Of the 59 crashes, seven occurred along West Inyo Avenue, of which three resulted in fatalities. This reinforces the community's concerns when traveling along this street.

**Narrator:** Participants share some concerns they have heard from parents, caregivers and residents when they drop off and pick up their students.

**Participant:** There is a lot of traffic. I come to work, and you look at the students walking. The vehicles drive very fast. So that is the big main concern.

**Participant:** On the streets, as we can see, the cars still drive too fast. And maybe they are distracted, they don't look at them. And I understand the problem that parents have with their children coming alone on a bicycle. Many of the parents who come to Roosevelt to bring their children walk. Sometimes moms say, I'm late because I prefer there not to be so much traffic. I wait until my children start late, instead of walking when there is a lot of traffic in the morning, than risk something happening to me and my child. And that's not good because we don't want students to be late to class because parents don't feel safe crossing the street.

**Narrator:** Participants highlight the infrastructure in place near other schools in Tulare, the impact this has on student safety and driver behavior, and the need for infrastructure to support students and families walking to Roosevelt Elementary School and Alice Mulcahy Middle School.

**Participant:** Some of the parents have commented that Roosevelt and Mulcahy school, since we are on this side on the 'west side' of the 'train tracks', think that they discriminate against us. Because the other schools, Live Oak, Alpine, Mission Valley, you see their 'crosswalks', and they are very different from ours. And the parents have said that it's because they say we are poorer. All schools should be the same, especially [when it comes to] safety. At Cypress School they have a crosswalk there by the park and a crosswalk by the school. If you press the button to cross, the light shines for both crosswalks. And the traffic stops on both sides. So that has helped that school a lot. Here, we have many crosswalks, but we don't have those lights, we don't have those signs, we don't have, there's nothing here. So no one respects the speed, no one respects that there are houses here, no one respects that there are schools, no one respects anything. So, if we had more of that, I think it would help a lot.

**Narrator:** Participants share their vision for collaboration to build on Tulare's existing walking and biking culture.

**Participant:** Let's also hope that it continues to develop that culture. It is a culture and pride that this is a community that proudly walks, uses bicycles to run errands, and takes students to school. And so that when the infrastructure is built, there will be a community that uses it. So there are infrastructure needs, but also there needs to be an effort by the city, the school district, to have a way for students to get to school and back home in a way that is easy, but safe and protected. It's something we want to exist in the long term. Hopefully, with the support of different agencies, we can have more safety for this community.

**Narrator:** Participants want to see more collaboration between public agencies to make walking and bicycling safer in Tulare. Representatives from the city of Tulare and Caltrans District 6 want to continue engaging with the community about future projects related to walking and biking safety. The Tulare City School District was responsive to parent and caregiver concerns by working with staff at Roosevelt Elementary School and Alice Mulcahy Middle School to create safer routes to school. Together, the City of Tulare and the Tulare City School District can work to include and build a network of parents and caregivers to support outreach and engagement efforts about future projects in the broader Tulare community. Thank you for joining us and be sure to listen to the rest of the Caminos de la Vía episodes. We invite you to read the Tulare executive summary in the description. To learn more about Safe and Active Communities, visit the California Walks and UC Berkeley SafeTREC websites. See you later!

## Spanish

**Participant:** Hay un sentido de comunidad. Muchas personas en Tulare aunque siga creciendo la ciudad, se conocen. Aunque sí hay algunos alumnos que caminen a la escuela, siempre hay, por ejemplo, vecinos que están vigilando. Aunque no este la mamá de este niño, la vecina lo conoce, y se está fijando que todos los niños, okay, vayan seguros por la calle. Si algo pasa, se comunican los vecinos. Es una comunidad que hay mucha familiaridad. Y eso creo que ayuda. Yo lo miro como un beneficio.

**Participant:** La gente que vive aquí en la ciudad, quieren ver que la ciudad sea positiva y que crece como debe crecer. Y están muy motivados para construir sobre la ciudad. Quieren hacer cosas que no son solamente para ellos sino para el beneficio de la comunidad.

**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 y se enfoca en ayudar a las comunidades hispanohablantes a crear contenido de audio que se puede utilizar como una herramienta para la abogacía y educación para mejorar la seguridad peatonal y ciclista. Este mini pódcast destaca las preocupaciones de la comunidad a través de la narración de historias, ayuda a crear

concientización sobre la seguridad de peatones y ciclistas, y propone soluciones dirigidas por la comunidad. En nuestro segmento de hoy hablamos con la comunidad de Tulare sobre sus preocupaciones de la seguridad de los estudiantes al caminar a la escuela. Los participantes son representantes con la ciudad de Tulare, distrito 6 de Caltrans y de la Escuela Secundaria Alice Mulcahy y Escuela Primaria Roosevelt. Los participantes piden colaboración entre agencias, las escuelas, y los residentes para que las rutas hacia la escuela y las calles en sus vecindarios sean más seguras para todos.

**Narrator:** Participantes comparten las maneras en que la comunidad de Tulare podría ser más segura para los estudiantes y familias que caminan o andan en bicicleta a la escuela.

**Participant:** Tenemos una comunidad aquí alrededor de Roosevelt, la escuela Roosevelt y Mulcahy, que ya ahorita hay muchos peatones y muchos en bicicleta, alumnos y los papas con los alumnos. Entonces la ciudad tiene que poner de su parte también con agencias como Caltrans para incluir infraestructura que apoye esa cultura que ya existe y que haya más seguridad para las personas que andan caminando o en bicicleta.

**Participant:** De lo que hemos oído de los Padres y de la comunidad es mejorar la área, la ruta estatal para reducir la velocidad de los vehículos. Tomando en cuenta que muchos de los padres tienen protección sobre sus estudiantes, caminando a la escuela o tal vez a otros lugares. Hemos oído esos comentarios y es algo que ojalá trabajando con la ciudad podamos resolver.

**Participant:** Pienso que se sintieran más seguro si hubiera más supervisión y más adultos en las calles principales como la Pratt y la Howard. Porque solamente tenemos los 'crosswalks' aquí por la Inyo pero si tuviéramos más en las calles principales, entonces tal vez se sentirían seguros.

**Participant:** Árboles para sombra. En las comunidades aquí en nuestro distrito hace mucha calor. Entonces, es muy común que las comunidades quieran más árboles para la sombra para que puedan animar también a caminar más o usar bicicleta.

**Narrator:** Tulare es una ciudad en el Valle Central en el condado de Tulare. Entre los años 2014 y 2023, hubo 39 choques involucrando a peatones y 20 choques involucrando a personas en bicicleta en el área de enfoque, lo que incluye la ruta estatal 137, también conocida como la Avenida Inyo Oeste. De los 59 choques, siete ocurrieron a lo largo de la Avenida Inyo Oeste, en las cuales 3 resultaron en fatalidades. Esto refuerza las preocupaciones que la comunidad tiene al transitar a lo largo de esta calle. Participantes comparten algunas de las preocupaciones que han escuchado de los padres y residentes en la comunidad.

**Participant:** Pasa mucho tráfico. Yo vengo para trabajar, y se miran los estudiantes caminando. Los vehículos manejan muy rápido. Entonces eso es la grande preocupación principal.

**Participant:** En las calles, todavía como podemos ver, los carros todavía manejan demasiado recio. Y tal vez van distraídos, no los miran. Y entiendo el problema que los padres tienen a que sus hijos vengán solos en bicicleta. Muchos de los padres que vienen a Roosevelt a traer a sus niños caminan. En veces las mamás, dicen, llego tarde porque prefiero que no haya tanto tráfico. Me espero a que mis niños lleguen tarde a que haya mucho tráfico en la mañana y me arriesgo a que me pase algo a mí y a mi niño. Y eso no está bien porque no queremos que los estudiantes estén llegando tarde a clase, culpa de que los papas no se sienten seguros al cruzar la calle.

**Narrator:** Los participantes destacan la infraestructura existente cerca de otras escuelas en Tulare y el impacto que esto tiene en la seguridad de los estudiantes y el comportamiento de los conductores, y la necesidad de esta infraestructura cerca de la Escuela Primaria Roosevelt y la Escuela Intermedia Alice Mulcahy.

**Participant:** Algunos de los padres han comentado que la escuela Roosevelt y Mulcahy como estamos de este lado del 'west side' de los 'train tracks' piensan que a nosotros nos discriminan porque las otras escuelas, Live Oak, Alpine, Mission Valley, sí ven sus 'crosswalks', son muy diferentes a los nuestros. Y los padres han dicho eso, que porque dicen que nosotros porque somos más pobres. Todas las escuelas deben ser las mismas, especialmente la seguridad. La Escuela Cypress ellos tienen un 'crosswalk' ahí por el parque y un 'crosswalk' por la escuela. Si presionen el botón para cruzar, alumbra la luz para los dos 'crosswalks'. Y ya el tráfico para de los dos lados. Entonces eso ha ayudado mucho a esa escuela. Aquí, tenemos muchos 'crosswalk' pero no tenemos esas luces, no tenemos esos 'signs', no tenemos, no hay nada aquí. Entonces nadie respeta la velocidad, nadie respeta que hay casas aquí, nadie respeta que hay escuelas, nadie respeta nada. Entonces, si tuviéramos más de eso, yo pienso que ayudaría mucho.

**Narrator:** Los participantes comparten su visión de colaboración para aprovechar la cultura de caminar y andar en bicicleta existente en Tulare.

**Participant:** También esperemos que siga desarrollando esa cultura, que sea una cultura y un orgullo de que esta es una comunidad que si con orgullo caminamos, usamos bicicleta para ir al mandado, y llevar los estudiantes a la escuela. Y que para que cuando se haga la infraestructura que haya una comunidad que la utilice. Entonces hay necesidades de infraestructura, pero también que haya un esfuerzo que la ciudad, el distrito escolar, para que haya una manera de que puedan los estudiantes llegar a la escuela y de regreso a sus casas de una manera que sea fácil, pero segura y protegida. Es algo que queremos que exista a largo plazo. Ojalá con el apoyo de diferentes agencias podamos tener más seguridad para esta comunidad.

**Narrator:** Los participantes quieren ver mas colaboración entre agencias públicas para hacer que caminar y andar en bicicleta sea más seguro en Tulare. Los representantes de la ciudad de Tulare y el Distrito 6 de Caltrans quieren seguir interactuando con la comunidad sobre proyectos futuros relacionados con la seguridad de caminar y andar en bicicleta. El Distrito Escolar de la Ciudad de Tulare fue receptivo a las preocupaciones de los padres y cuidadores al trabajar con el personal de la Escuela Primaria Roosevelt y la Escuela Intermedia Alice Mulcahy para crear rutas más seguras a la escuela. Juntos, la ciudad de Tulare y el distrito escolar de la ciudad de Tulare pueden trabajar para incluir y construir una red de padres y cuidadores para apoyar los esfuerzos de extensión y participación sobre proyectos futuros en la comunidad de Tulare en general. 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 Tulare 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!

# Observación de llegada y salida en zonas escolares

Nombre: \_\_\_\_\_

Sitio: \_\_\_\_\_

Intersección o calles principales de la observación:

\_\_\_\_\_

Día y fecha de la observación: \_\_\_\_\_

Hora de inicio de la observación: \_\_\_\_\_

Hora de finalización de la observación:

\_\_\_\_\_

Materiales

- Bolígrafo/Lápiz
- Portapapeles

## Instrucciones

1. Revisar comportamientos deseados y arriesgados para peatones y conductores en las zonas escolares.
2. Identificar corredores o intersecciones claves que planteen desafíos importantes para los miembros de la comunidad. Estos pueden determinarse a través de hablando con personas que caminan, andan en bicicleta, ruedan y conducen dentro del área de enfoque.
3. Hagan un mapa que incluya el área de observación. Luego, asigne personas para facilitar las observaciones de las intersecciones y corredores de preocupación.
4. Como mínimo, observe durante un período de llegada y/o de salida por 30 minutos. Para optimizar las observaciones, complete las observaciones durante un día escolar estándar. Si hay clima inclemento durante el mismo día de las observaciones, posponga cuando sea posible. Si es posible, complete observaciones adicionales en diferentes ocasiones del período escolar.
5. Desarrollé los cambios prioritarios para mejorar la seguridad de personas que caminan, ruedan, andan en bicicleta o conducen a la escuela según sus observaciones.
6. Para completar la sección de informe, revise las [Herramientas de Estrategias de Sistema Seguro para Ciclistas y Peatones](#) para identificar estrategias apropiadas para el sitio.

<b>Comportamientos de peatones en las zonas escolares</b>
<b>Comportamiento deseado</b>
<input type="checkbox"/> Estudiante(s) y/o su cuidador cruzan en un cruce de peatones y/o en una esquina. <input type="checkbox"/> Estudiante(s) y/o su cuidador salen y entran a un vehículo desde la acera hacia la acera. <input type="checkbox"/> Personal de la escuela, cuidadores y estudiantes se saludan.
<b>Comportamiento arriesgado</b>
<input type="checkbox"/> Estudiante(s) y/o su cuidador sale y entra a un vehículo al lado de la carretera. Salir de un vehículo por el lado de la calle pone a los niños en el camino del tráfico vial. <input type="checkbox"/> Estudiante(s) observado(s) cruzando la calle distraídos, como usando su celular o caminando con audífonos. <input type="checkbox"/> Estudiante(s) observado caminando a través del tráfico vial. <input type="checkbox"/> Estudiante(s) observado(s) cruzando a bloque medio solo(s) o sin adulto. <input type="checkbox"/> Estudiante(s) observado(s) cruzando en contra de una señal como una señal de “NO CAMINAR”.

<b>Comportamiento de Peatón</b>	
<b>Peatón</b>	<b>Notas</b>
<b>Adulto</b>	
<b>Estudiante</b>	

Observación de llegada y salida en zonas escolares.



## Informe de análisis de las observaciones de Llegada/Salida

**¿Qué facilita una experiencia de Llegada/Salida positiva y segura para los estudiantes y sus cuidadores?**

**Preocupaciones claves de seguridad observadas:**

**Estrategias de sistema seguro propuestas:**

The Comunidades Activas y Seguras team adapted this checklist from information gathered from [Safe Routes to Schools](#).

Observación de llegada y salida en zonas escolares.

**Gracias por su interes 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](#)



**Berkeley**

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.