

# COMUNIDADES ACTIVAS Y SEGURAS

*Comunidad de Greenfield en el condado de Kern*

## RESUMEN EJECUTIVO Y REPORTE DE RECOMENDACIONES



### *Creando Caminos de la Vía Fáciles de Transitar*

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







# Reconocimientos

Gracias al Comité de Planificación por su invitación a su comunidad y por trabajar en colaboración para hacer el área no incorporada de Greenfield en el Condado de Kern, un lugar más seguro para caminar y andar en bicicleta. Sus contribuciones fomentaron conversaciones informadas y fortalecieron los resultados del taller. También queremos reconocer al pueblo Yokuts como los guardianes tradicionales de Greenfield.

## **Comité de Planificación**

Jason Alvarez	Grupo de Caminar de Greenfield
Kimberly Colmenero	Grupo de Caminar de Greenfield
Jaime Flores	Grupo de Caminar de Greenfield
Jacelyn Gomez	Grupo de Caminar de Greenfield
Rosa Lopez	Grupo de Caminar de Greenfield
Barbara Perez	Grupo de Caminar de Greenfield
Gema Perez	Grupo de Caminar de Greenfield
Daisy Vega Sanchez	Grupo de Caminar de Greenfield

También queremos reconocer a Gloria Regier por proveer interpretación simultánea del español al inglés durante la capacitación.

Este informe fue preparado por:

## **California Walks**

Alma Leyva

Areli Morales

Wendy Ortiz

<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 se preparó en cooperación con la Oficina de Seguridad de Tráfico de California (OTS por sus siglas en inglés). Las opiniones, hallazgos y conclusiones expresados en esta publicación son los de los autor(es) y no necesariamente los de OTS.

# Tabla de Contenido

- Reconocimientos ..... 3
- Resumen Ejecutivo ..... 5
- Contexto y Datos.....6
- Evaluaciones de Caminar y Andar en Bicicleta .....7
  - Ruta 1: Parque Greenfield .....7
  - Ruta 2: Paseo Shannon: ..... 9
- Actividad de Educación e Compromiso: Radionovela ..... 10
- Conclusión ..... 10





*El Greenfield Walking Group tiene un jardín con un área de reunión a la sombra y una biblioteca comunitaria.*

## Resumen Ejecutivo

Comunidades Activas y Seguras (Active and Safe Communities) es un programa estatal de California Walks (Cal Walks) 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 piloto se enfoca en las necesidades de los hispanohablantes monolingües. Su plan de estudios culturalmente sensible y relevante tiene como objetivo mejorar la seguridad para caminar y andar en bicicleta en California.

La capacitación para Greenfield se planeó y facilitó en colaboración por el Grupo de Caminar de Greenfield, el Comité de Planificación, Cal Walks, y SafeTREC para:

1. Establecer prioridades comunitarias para el área alrededor del Parque Greenfield;
2. Compartir historias y experiencias comunitarias; y
3. Adquirir herramientas de abogacía para implementar cambios de infraestructura a nivel del condado.

La capacitación virtual se llevó a cabo el 20 de julio de 2021 y convocó 10 participantes incluyendo miembros del Grupo de Caminar de Greenfield y Obras Públicas del Condado de Kern. La capacitación consistió en: Una actividad de introducción que conectó memorias infantiles de los participantes de caminar y andar en bicicleta con experiencias actuales con la movilidad;

1. Evaluaciones de caminar y andar en bicicleta a lo largo de dos rutas claves;
2. Una reseña de datos de choques peatonales y ciclistas; y
3. Una actividad de radionovela.

## Contexto y Datos

Greenfield no incorporado es un vecindario predominantemente latine en el Condado de Kern. Está compuesto por un 71.1 por ciento de latines, seguidos por blancos en un 17.4 por ciento de la población<sup>1</sup>. Tiene un [Índice de Lugares Saludables](#) (HPI por sus siglas en inglés) de 15.6, lo que indica que tiene condiciones comunitarias más saludables que solo el 15,6 por ciento de otras secciones censales de California<sup>2</sup>. Con el 1,6 por ciento de los trabajadores (16 años o más) viajando en transporte público, caminando o en bicicleta, el desplazamiento activo en Greenfield es más alto que solo el 9,1 por ciento de otras secciones censales en California. El nivel relativamente bajo de transporte activo sugiere que Greenfield es menos accesible a los destinos donde los trabajos, las escuelas, los comestibles y otras necesidades son más accesibles.

Los siguientes datos se basan en informes policiales de choques de peatones y bicicletas que resultaron en lesiones a peatones y ciclistas en el vecindario de Greenfield. Los datos presentados en esta sección son del Sistema de Registros de Tráfico Integrados Estatales (SWITRS, por sus siglas en inglés) para los años 2015 a 2019. Los datos de choques para 2019 son provisionales desde diciembre de 2020. Se puede encontrar un resumen de alto nivel de los datos de choques de peatones y bicicletas en el apéndice.

### Choques Resultando en Lesiones Peatonales

En el período de cinco años, de 2015 a 2019, hubo 15 choques de peatones que resultaron en 15 víctimas heridas, incluyendo una muerte y 4 presuntas lesiones graves. La mayoría de las víctimas eran hombres (73.0 por ciento). Dos víctimas tenían 14 años o menos y dos tenían 65 años o más. Las infracciones citadas más frecuentemente fueron que los peatones no cedieron el paso a los vehículos cuando cruzaron fuera de un paso de peatones marcado o no marcado (46.7 por ciento), seguido por instancias donde el conductor no cedió el paso a los peatones en un paso de peatones marcado o no marcado y que el peatón no caminó cerca del borde de la carretera cuando no había una banqueta presente (13.3 por ciento). El siguiente mapa muestra dónde ocurrieron los choques de peatones.

### Choques Resultando en Lesiones de Ciclistas

En el mismo período, de 2015 a 2019, hubo 10 choques de bicicletas que resultaron en 10 víctimas heridas. Todos los choques de bicicletas resultaron en heridas leves. La mayoría de las víctimas eran hombres (80.0 por ciento); dos tenían 14 años o menos y uno tenía entre 70 y 74 años. Las infracciones más frecuentes en estos choques de bicicletas fueron no detenerse en una línea límite o cruce de peatones en un semáforo en rojo (30.0 por ciento) y no detenerse o ceder el paso en una señal de alto (20.0 por ciento). El siguiente mapa muestra dónde ocurrieron los choques de bicicletas.

Figura 1: Choques Resultando en Lesiones Peatonales (2015-2019)

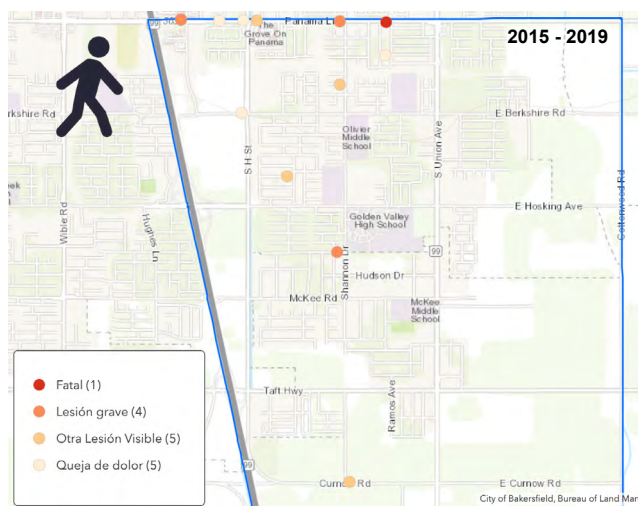
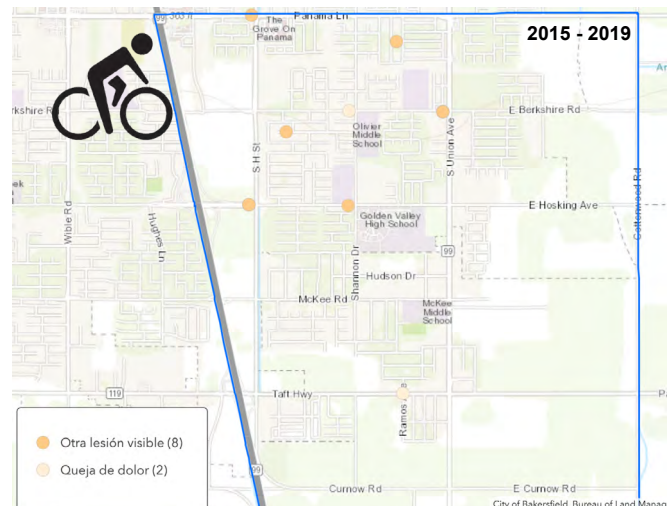


Figura 2: Choques Resultando en Lesiones de Ciclistas (2015-2019)



1 Fuente: Alianza de Salud Pública del Sur de California y Departamento de Salud Pública de California. 2018. El Índice de Lugares Saludables (HPI) de <https://map.healthylplacesindex.org/>.

2 El Índice de Lugares Saludables de California (HPI) es un puntaje calculado para cada tramo del censo en California combinando 25 características de la comunidad relacionadas con la economía, la educación, el transporte, lo social, el vecindario, el medio ambiente limpio, la vivienda y el acceso a la atención médica. Un puntaje de HPI es útil para comparar la salud y el bienestar general en los vecindarios de California.

## Evaluaciones de Caminar y Andar en Bicicleta

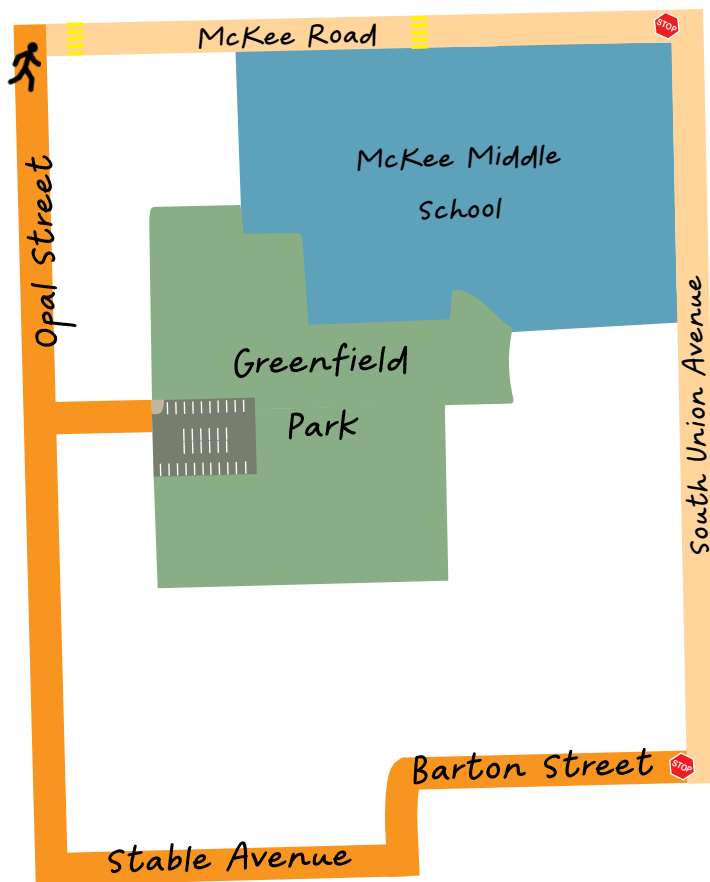
Los participantes del taller realizaron evaluaciones de caminar y andar en bicicleta a lo largo de dos (2) rutas claves. Se pidió a los participantes que:

1. Identificarán los recursos comunitarios;
2. Evaluarán condiciones de infraestructura; y
3. Observarán cómo los usuarios de la carretera interactúan con el ambiente construido.

### Ruta 1: Parque Greenfield

#### Enfoque:

El Parque Greenfield fue elegido como ruta porque el Comité de Planificación quería recopilar comentarios de los residentes de la comunidad sobre cómo hacer que el parque sea más seguro para el uso diario. Parque Greenfield es un parque que los residentes de la comunidad quieren usar, pero necesita muchas mejoras.



La ruta 1, sombreada en naranja oscuro, evaluó las condiciones para caminar y andar en bicicleta a lo largo de la calle Opal, avenida Aubrey, avenida Stable, y calle Barton.

#### Bienes

1. El Parque Greenfield es uno de los pocos espacios abiertos en la comunidad donde los residentes pueden caminar y ser activos, lo que ayuda a mejorar la salud.
2. El Grupo de Caminar de Greenfield ofrece actividades comunitarias como Zumba en el parque y participa en los esfuerzos de abogacía para los parques y calles seguras.
3. El Grupo de Caminar de Greenfield ha identificado al Parque Greenfield como un punto de enfoque para las mejoras y la participación de la comunidad.

#### Preocupaciones

1. El Parque Greenfield actualmente no está bien equipado. Los participantes compartieron que no hay suficiente iluminación o áreas adecuadas para sentarse, como bancos. El parque también carece de caminos peatonales para caminar, un área de juegos para niños mayores y baños públicos.
2. No hay rótulos de orientación para guiar a la gente al Parque Greenfield. El único letrero está en el Camino McKee, pero dirige a la gente a la Calle Viola, que es una calle antes del parque. Los participantes compartieron que esto causa que las personas caminen por el vecindario debido a indicaciones y letreros confusos.
3. Las banquetas son discontinuas en las calles alrededor del Parque Greenfield, incluidas la Calle Opal, Camino McKee, Paseo Shannon, Vía Helen y Calle Viola. Los participantes compartieron que aquellos que caminan hacia el Parque Greenfield o Escuela Secundaria McKee tienen que caminar por la carretera entre los automóviles, especialmente cuando llueve y los caminos de tierra se vuelven lodosos.
4. El Parque Greenfield frecuentemente está lleno de basura y parafernalia de drogas que hace que el parque se sienta poco atractivo e inseguro para los residentes, especialmente los niños, que intentan disfrutarlo.



### Recomendaciones de la Comunidad:

1. Instalar mejoras en el Parque Greenfield, incluyendo bancas, iluminación, caminos peatonales, áreas de juego apropiadas para diferentes edades y baños públicos.
2. Instalar la señalización adecuada a lo largo del Camino McKee y Calle Opal para orientar mejor a los residentes hacia el parque para que no se pierdan en el vecindario y para brindar un ambiente más acogedor.
3. Realizar clases de Zumba en el Parque Greenfield para animar más el uso del parque.
4. Desarrollar un programa de Rutas Seguras al Parque para la Escuela Secundaria McKee para fomentar el uso del parque.

### Recursos:

1. [Los Sistemas Completos de Parques](https://www.changelabsolutions.org/sites/default/files/Complete_Parks_Playbook-Selections-SPANISH_FINAL_201603-web.pdf): Esta herramienta se puede utilizar para evaluar las condiciones actuales del parque y demostrar la necesidad de mejoras en el parque.  
[https://www.changelabsolutions.org/sites/default/files/Complete\\_Parks\\_Playbook-Selections-SPANISH\\_FINAL\\_201603-web.pdf](https://www.changelabsolutions.org/sites/default/files/Complete_Parks_Playbook-Selections-SPANISH_FINAL_201603-web.pdf)



*Greenfield Park es bastante grande pero no está bien equipado para un uso cómodo. Necesita asientos adecuados, senderos para caminar y áreas de juego.*





## Ruta 2: Paseo Shannon:

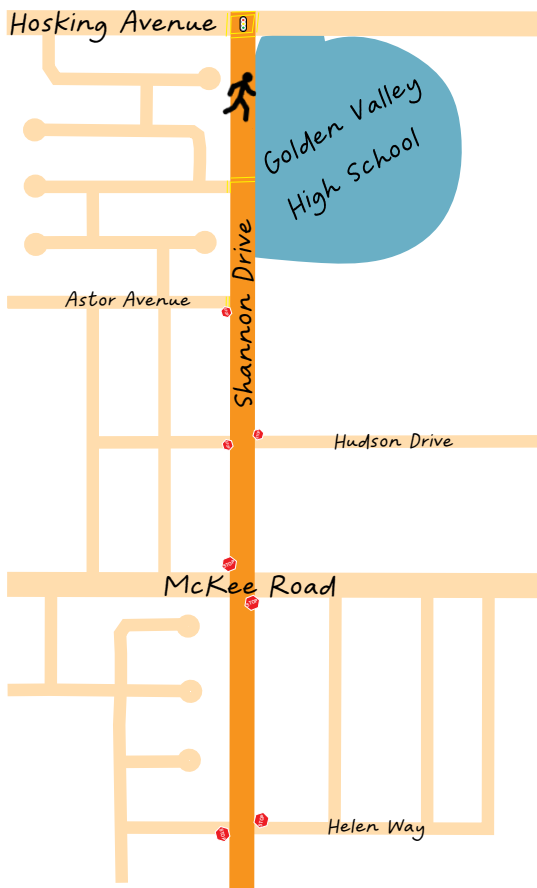
Enfoque: Se eligió Paseo Shannon como ruta porque era una de las carreteras principales que conducían a la comunidad de Greenfield desde Calle Panama. Bienes Enfoque: Se eligió Paseo Shannon como ruta porque era una de las carreteras principales que conducían a la comunidad de Greenfield desde Calle Panama.

### Bienes

1. Hay banquetas bien pavimentadas a ambos lados del Paseo Shannon, justo en frente de la Escuela Preparatoria Golden Valley. Esto les da a los estudiantes un espacio protegido y dedicado para caminar hacia y desde la escuela.

### Preocupaciones

1. La intersección de Vía Helen/ Paseo Shannon es una parada de dos vías. Solo los conductores que viajan de este a oeste a lo largo de Vía Helen deben detenerse, mientras que los conductores que viajan de norte a sur a lo largo del Paseo Shannon pueden atravesar la intersección sin detenerse. La falta de una intersección de cuatro vías obliga a los peatones a esperar largos períodos de tiempo para cruzar de este a oeste en esta intersección.



2. Los peatones deben caminar sobre el arcén de tierra a lo largo del Paseo Shannon, entre Vía Helen y Camino McKee. Los carros estacionados en el arcén empujan a los peatones hacia un Paseo Shannon muy estrecho, lo que les hace sentir inseguros. Cuando llueve, los arcenes se embarran y los estudiantes se ven obligados a caminar por la carretera y compartirla con los conductores.

3. Hay muchos perros sueltos y agresivos a lo largo del Paseo Shannon, lo que hace que los peatones y ciclistas se sientan inseguros. Los peatones temen por su seguridad personal cuando caminan de noche a lo largo del Paseo Shannon debido a la falta de iluminación a escala peatonal, lo que hace que esta carretera sea difícil de transitar. El pavimento agrietado a lo largo del Paseo Shannon presenta peligros de tropiezo para ciclistas y peatones. Los conductores parecen viajar por encima del límite de velocidad de 25 millas por hora publicado en el Paseo Shannon. Los participantes compartieron que les encantaría que sus hijos montaran en bicicleta en su comunidad, pero el exceso de velocidad de los conductores es un gran impedimento.

La ruta 2, sombreada en naranja oscuro, evaluó las condiciones para caminar y andar en bicicleta a lo largo de Shannon Drive.

### Recomendaciones de la Comunidad:

1. Convierta la intersección de Vía Helen / Paseo Shannon en una intersección de paradas de cuatro vías y destaque las marcas de cruce de peatones de alta visibilidad en los cuatro tramos de la intersección para una mayor visibilidad de los peatones.
2. Contratar a un guardia de cruce para ayudar a los estudiantes a cruzar y para ayudar a dirigir el tráfico en la intersección de Paseo Shannon / Avenida Hosking. Tanto Paseo Shannon como Avenida Hosking son calles anchas que los estudiantes deben cruzar para ir y venir de la escuela. Frecuentemente, varios grupos de estudiantes cruzan a la vez y algunos lo hacen a tiempo, mientras que otros se quedan atrapados en el medio de la intersección, sin una isla de refugio para peatones, cuando el semáforo se pone rojo.
3. Instalar carriles de bicicletas con amortiguadores que conduzcan hacia y a través de la intersección de Paseo Shannon / Avenida Hosking para animar a más estudiantes a ir y venir de la escuela en bicicleta.



*La falta de banquetas obliga a los peatones a caminar por el camino de tierra. Cuando llueve, el camino se vuelve lodo y los peatones tienen que caminar por el camino con el tráfico que se aproxima.*

4. Instalar islas de refugio para peatones en los cuatro tramos de la intersección de Paseo Shannon /Avenida Hosking. Esto les dará a los estudiantes un lugar para esperar si no pueden cruzar cualquier tramo de la intersección en el tiempo asignado.

### Recursos

1. [Rutas Seguras a la Escuela: Elementos de un Programa de un Guardia de Cruce](http://guide.saferoutesinfo.org/crossing_guard/elements_of_an_adult_school_crossing_guard_program.cfm): Esta página web tiene varios recursos para implementar un programa de guardia de cruce para adultos. Desde la identificación de lugares donde se necesitan cruces de seguridad hasta cómo obtener fondos para administrar el programa, estos recursos pueden ayudar a que este sea un proceso más fácil.  
[http://guide.saferoutesinfo.org/crossing\\_guard/elements\\_of\\_an\\_adult\\_school\\_crossing\\_guard\\_program.cfm](http://guide.saferoutesinfo.org/crossing_guard/elements_of_an_adult_school_crossing_guard_program.cfm)

## Actividad de Educación e Compromiso: Radionovela

Durante la capacitación, los participantes crearon un Radionovela, un podcast que destaca una preocupación de la comunidad y propone soluciones a través del poder de la narración. Radionovela es parte del proyecto Los Caminos de las Vías de Cal Walks y UC Berkeley SafeTREC. Este proyecto audiovisual comparte las historias de transporte de las comunidades hispanohablantes en California como una herramienta para la abogacía.

Este episodio destaca la experiencia de la comunidad alrededor del Parque Greenfield. ¡Aprenda sobre su visión para una ruta segura al Parque Greenfield! ¡Encuentre el podcast Radionovela de la comunidad de Greenfield aquí!

## Conclusión

El Grupo de Caminar de Greenfield tiene una larga historia de involucrar a los residentes hispanohablantes en mejorar las Rutas Seguras a los Parques y en la creación de calles agradables y saludables para los residentes en la parte no incorporada del Condado de Kern. Su trabajo de abogacía ha sido el impulso para la instalación de caminos peatonales, muebles de parque y cruces peatonales en el Parque Stiern y el Parque Rexland, y al desarrollo de un jardín comunitario y clases de Zumba para la comunidad. A medida que el trabajo del Grupo de Caminar de Greenfield continúa ganando impulso para llevar esas mismas mejoras al Parque Greenfield, el Equipo del Proyecto sigue comprometido a apoyar sus esfuerzos para co-crear calles y espacios públicos justos, seguros y equitativos para todos.



# Datos de choques en de peatones y ciclistas en Greenfield

Comunidades Activas y Seguras  
Comunidad de Greenfield en el Condado de Kern, CA | 12 de julio del 2021

## Estadísticas de California

**1** en **3** víctimas de choques son peatones o ciclistas

En California, casi una en cada tres personas que mueren en un choque es un peatón o ciclista. Hubo una disminución de 0.6 por ciento en las muertes de peatones del 2018 al 2019 y una disminución de 19.4 por ciento en las muertes de ciclistas (los datos provienen de FARS 2018 y 2019). En este taller, le proporcionamos datos locales de choques para que podamos identificar formas de hacer que caminar y andar en bicicleta sean más seguros en su comunidad.

**Los datos locales que proporcionamos a continuación reflejan datos de choques de los últimos 5 años (2015-2019) dentro de la comunidad de Greenfield en el condado de Kern.**

## Choques de peatones en Greenfield



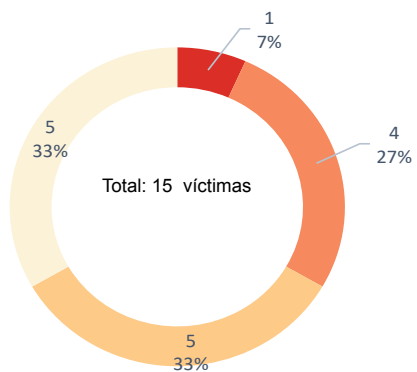
**15** peatones lesionados



**15** choques peatonales

## Gravedad de lesión

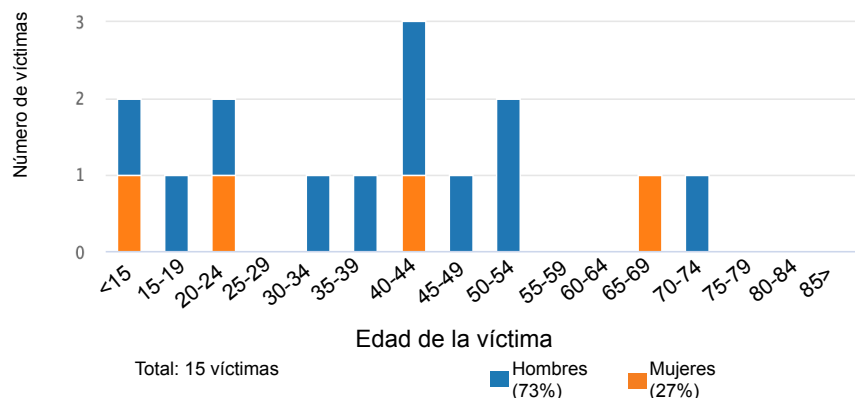
De 2015 a 2019, 1 peaton murió en 15 choques de peatones y 4 víctimas sufrieron lesiones graves.



■ Fatal  
■ Lesión posiblemente grave  
■ Posiblemente hubo una lesión  
■ Lesión posiblemente menor

## Demográficas de las víctimas

**2015 - 2019**



# Choques de ciclistas en Greenfield

De 2015 a 2019, no hubo lesiones de ciclistas severas o fatales.

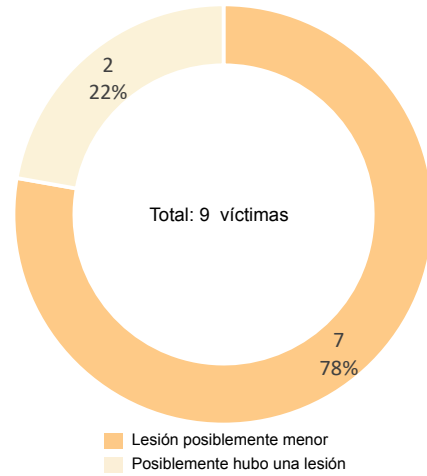
De 2015 a 2019, ha visto 9 ciclistas lesionados en 10 choques de ciclistas en la comunidad de Greenfield.



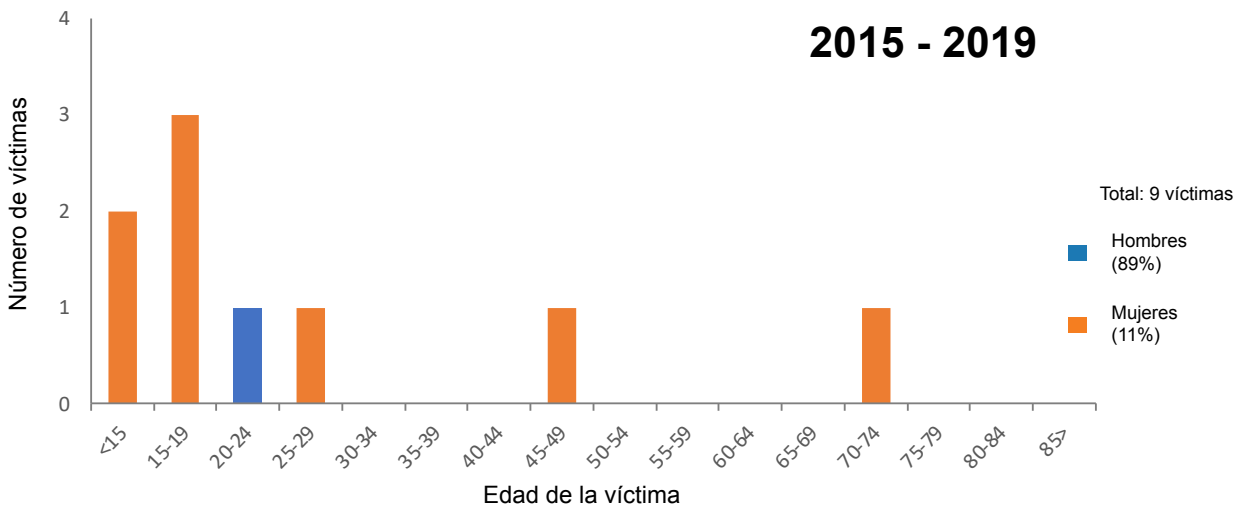
**9** ciclistas lesionados



**10** choques ciclistas



## Demográficas de las víctimas



¿Qué otros datos podrían ayudar a informar la toma de decisiones?

Si bien estos números no cuentan toda la historia, ¿resuenan con su experiencia en su comunidad?

¿Qué tipo de mejoras crees que podría ayudar a que caminar y andar en bicicleta sea más seguro en tu comunidad?

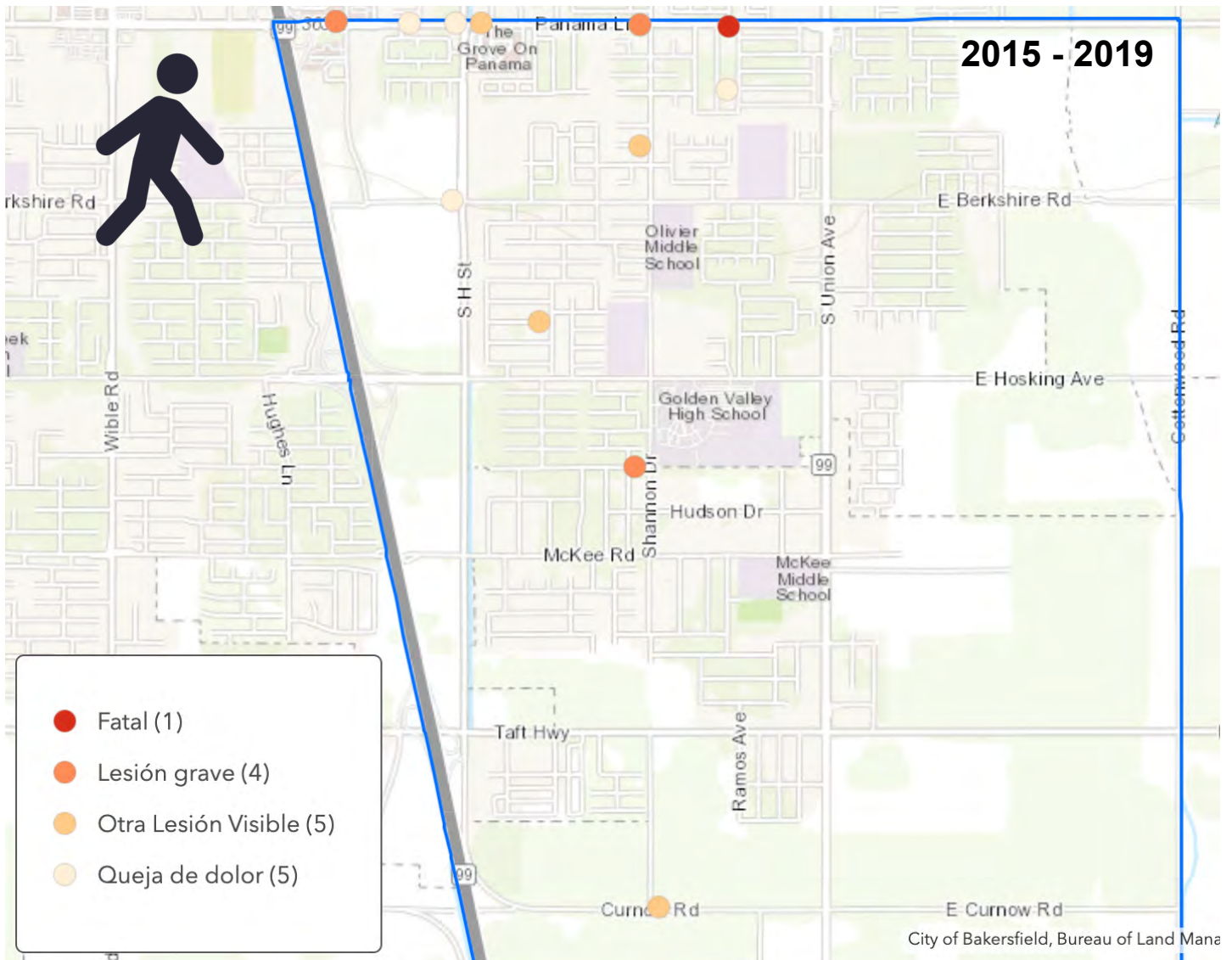
Para obtener más información sobre los datos de choque en su comunidad, visite las herramientas gratuitas disponibles a través del Sistema de cartografía para las lesiones del transporte ([tims.berkeley.edu](https://tims.berkeley.edu)).

Para obtener asistencia adicional, envíenos un correo electrónico a [safetrec@berkeley.edu](mailto:safetrec@berkeley.edu).

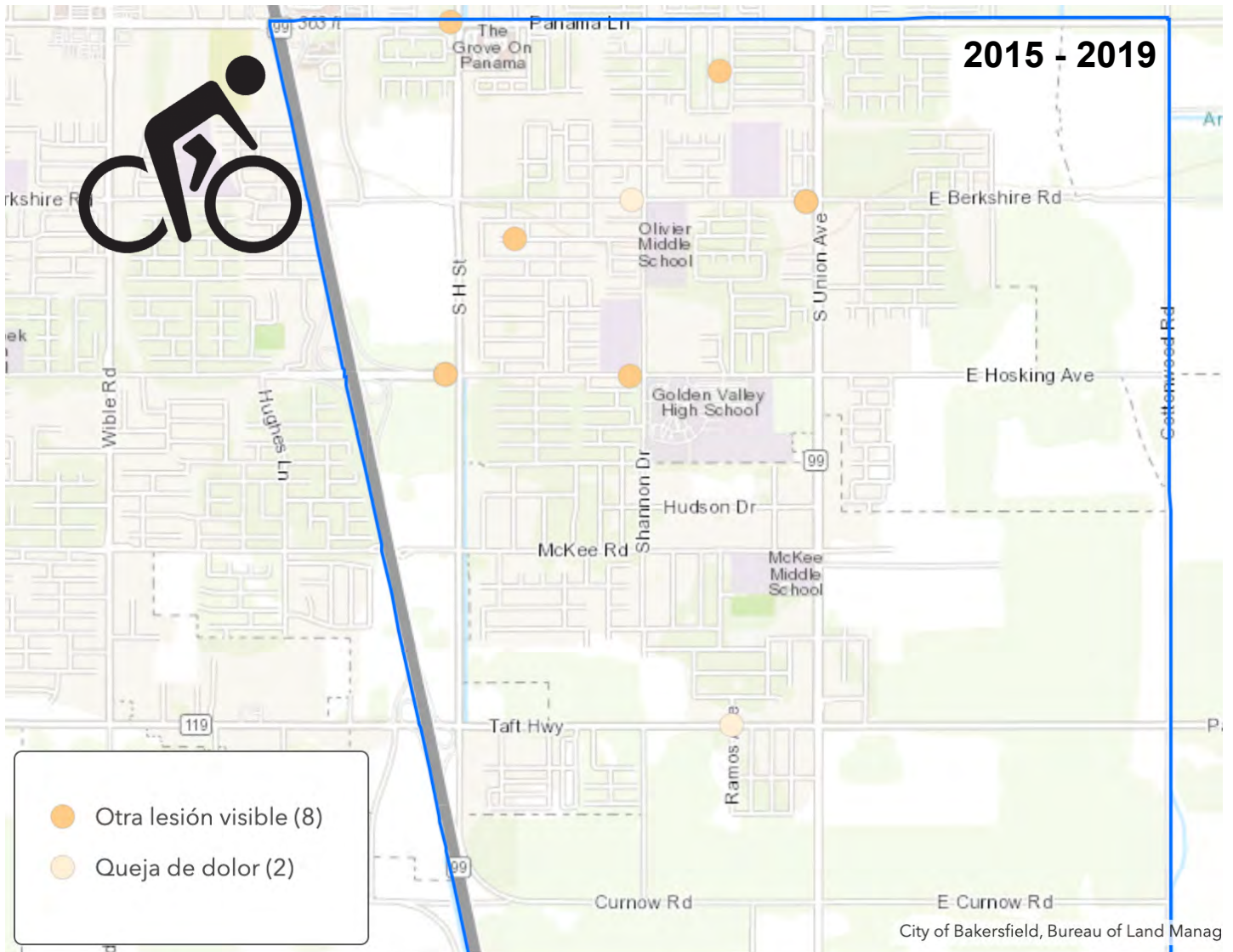




# Mapa de choques que involucraron en Greenfield



# Mapa de choques que involucraron a ciclistas en Greenfield





Gracias por su interes en el programa de Comunidades Activas y Seguras (Safe and Active Streets).

Para mas informacion, por favor visite:

<https://safetrec.berkeley.edu/programs/community-pedestrian-and-bicycle-safety-program-cpbsp/comunidades-activas-y-seguras-safe> or

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

[safetrec@berkeley.edu](mailto:safetrec@berkeley.edu) or [cpbst@calwalks.org](mailto:cpbst@calwalks.org).

