

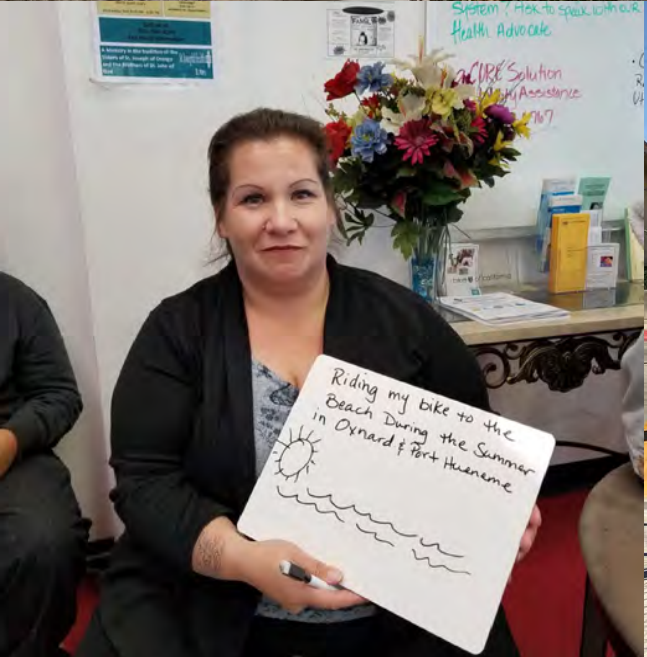
Resumen y Recomendaciones del Taller Comunitario para la Seguridad Peatonal y Ciclista en el Vecindario de Old Town Victorville

Creando Calles más Seguras para Peatones y Ciclistas



AGOSTO 2020

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



Vecindario Old Town Victorville, CA

Agradecimientos

Un agradecimiento especial al Comité de Planificación por invitarnos a su comunidad y asociarse con nosotros para hacer de Old Town Victorville un lugar más seguro para caminar y andar en bicicleta.

Comité de Planificación

Brian Gengler	City of Victorville
Anwar Wagdy	City of Victorville
Stephan Longoria	City of Victorville
Michael Szarzynski	City of Victorville
Janie Lynch	City of Victorville
Jennifer L. Neri	Revive Our Old Town Victorville (ROOT, por sus siglas en inglés)
Kevin Mahany	St. Joseph Health-St Mary Medical Center
Vilma Lopez	El Sol Neighborhood Educational Center

Gracias al Centro de Asistencia Familiar por proporcionar el lugar para este taller. Nos gustaría agradecer a la Ciudad de Victorville por proporcionar alimentos y bebidas. Agradecemos a Stephanie Pazarin por brindar interpretación del inglés al español en apoyo de este taller. También nos gustaría agradecer a residentes de la comunidad y jóvenes que participaron en el taller.

Este informe fue preparado por:

California Walks

Wendy Ortiz
Caro Jauregui
Alma Leyva
<https://calwalks.org>

Centro de Investigación y Educación en Transporte Seguro de UC Berkeley

Katherine Chen
<https://safetrec.berkeley.edu>

Traducido por:

Libérate! en colaboración con Monica Torres Mora y Gabriela Solórzano
Instagram: [Liberate.language.cooperative](https://www.instagram.com/Liberate.language.cooperative)

TABLA DEL CONTENIDO

AGRADECIMIENTOS	3
RESUMEN EJECUTIVO	5
INTRODUCCIÓN.....	7
EL PROCESO DE PLANIFICACIÓN.....	8
HISTORIAL DE CHOQUES PEATONALES Y CICLISTAS.....	9
MAPA DE RECURSOS	12
NUBE DE PALABRAS DE VALORES COMUNITARIOS.....	13
RECOMENDACIONES PARA MEJORAR LA SEGURIDAD	
PEATONAL Y CICLISTA.....	20
REFLEXIONES	14
RECOMENDACIONES DEL EQUIPO DEL PROYECTO.....	28
APÉNDICE A: ANÁLISIS DE DATOS	30

Resumen Ejecutivo

El Taller Comunitario para la Seguridad Peatonal y Ciclista (CPBST, por sus siglas en inglés) es un proyecto 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). El CPBST involucra a residentes y defensores de la seguridad para desarrollar un plan de acción impulsado por la comunidad para mejorar la seguridad peatonal y ciclista en sus comunidades.

El CPBST de Old Town Victorville fue planeado y facilitado en colaboración por la Ciudad de Victorville, el Comité de Planificación, Cal Walks y SafeTREC (Equipo de Proyecto) para:

1. Mejorar las condiciones para caminar y andar en bicicleta para la comunidad que vive y viaja por Old Town Victorville;
2. Recopilar comentarios de la comunidad sobre proyectos claves de infraestructura descritos en el Plan Específico de Old Town 2018 de la Ciudad; y
3. Ampliar los esfuerzos de la Ciudad para revitalizar Old Town Victorville de acuerdo con el Plan Específico de Old Town 2018 de la Ciudad.

El taller del 7 de marzo del 2020 consistió en:

- Actividad de introducción;
- Evaluaciones de condiciones para caminar y andar en bicicleta a lo largo de tres (3) rutas clave;
- Un resumen de las estrategias del enfoque multidisciplinario (6 E's) para mejorar la seguridad peatonal y ciclista que incluye: Evaluación, Equidad, Ingeniería, Educación, Animo y Aplicación; y
- Sesiones de planificación de acciones para priorizar y planificar programas comunitarios y proyectos de infraestructura.

Datos

El Equipo del Proyecto y el Comité de Planificación revisaron los datos que demostraron un problema de seguridad en el área. Durante el período de 10 años, de 2009 a 2018, las lesiones de peatones y ciclistas parecieron ser en su mayoría estables. Del 2014 a 2018, hubo 11 víctimas de peatones y cinco víctimas ciclistas en Old Town Victorville. Se puede encontrar una discusión completa sobre los choques de peatones y ciclistas en la página # de este informe.

Figura 1: Choques con Lesiones de Peatones (2014-2018)



Figura 2: Choques con Lesiones de Ciclistas (2014-2018)



COMITÉ DE PLANIFICACIÓN
El Comité de Planificación fue compuesto por representantes de la Ciudad de Victorville, Revive Our Old Town Victorville (ROOT), St. Joseph Health-St Mary Medical Center y El Sol Neighborhood Educational Center.

PARTICIPANTES DEL TALLER
Participantes del taller fueron residentes de la comunidad y personas sin hogar del vecindario Old Town Victorville, junto con representantes de la Ciudad de Victorville y el Comité de Planificación para el taller.

Para una discusión más detallada del taller, descargue el informe completo en los sitios web de SafeTREC o Cal Walks.

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

Evaluación Peatonal y Ciclista

Participantes del taller realizaron evaluaciones para caminar y andar en bicicleta a lo largo de tres (3) rutas claves que incluyen la Calle C, la Calle 6ta y la Calle 7 hasta el Parque Eva Dell. Se pidió a participantes:

- Identificar los bienes de la comunidad;
- Identificar problemas relacionados con las condiciones de la infraestructura; y
- Observar cómo usuarios de la carretera están interactuando con el entorno construido.

Participantes expresaron preocupaciones sobre:

- Conductores que viajen por encima del límite de velocidad designado en la Calle 7, la Calle D y la Calle 6ta;
- Falta de instalaciones para bicicletas en Old Town Victorville;
- Los cruces de peatones en la calle 6ta / la Calle B, la Calle 6ta / la Calle C y la Calle 6ta / D no están marcadas y, por lo tanto, no hay un espacio de cruce visible para peatones;
- Banquetas agrietadas y elevadas a lo largo de la Calle 7, entre las Calles C y A;
- Falta de fuentes de agua, árboles de sombra, bancos y otras áreas para descansar a lo largo de la Calle 6ta, la Calle 7 y la Calle D; y
- Los negocios vacíos a lo largo de la Calle 7, desde la Calle D hasta la Calle A, a menudo se utilizan como refugio para personas sin hogar. Estos edificios no están equipados para viviendas y residentes a menudo se preocupan por la seguridad de personas que los utilizan como refugios.

Recomendaciones de la Comunidad

Durante las sesiones de planificación de acciones, participantes priorizaron y delinearon los planes preliminares para los siguientes programas comunitarios y proyectos de infraestructura destinados a aumentar la salud y la seguridad de la comunidad:

- ROOT y el Centro de Asistencia Familiar desarrollarán una campaña educativa de seguridad para alentar a conductores a reducir sus velocidades en Old Town Victorville, particularmente a lo largo de la Calle 7, en la Calle A, la Calle C y la Calle Center.
- Residentes de la comunidad comenzarán un grupo de caminatas en Old Town Victorville para reunirse, promover la salud y conocer el área de Old Town Victorville. El grupo de caminata comenzará junto con Noche de Película en el Parque (Movie Nights at the Park).
- La Ciudad de Victorville construyó aproximadamente dos millas de carriles para bicicletas Clase II en la Calle 7, desde la Calle D hasta el Bulevar Green Tree. Sin embargo, ciclistas informan que conductores se desvían hacia los carriles para bicicletas. Se recomienda probar la introducción de una barrera física, como bolardos, en los carriles para bicicletas de la Calle 7.
- Participantes del taller trabajarán con la Ciudad de Victorville para evaluar la viabilidad de instalar un letrero de radar de velocidad con mensajes de seguridad frente al mercado de carne de Guadalajara en la Calle 7 y tiempos de cruce de peatones más largos en la intersección de la calle B y la Calle 7. Participantes del taller trabajarán con el Distrito 8 de Caltrans para evaluar los tiempos de cruce de peatones y restringir los giros a la derecha del conductor en rojo en la intersección de la Calle D y la Calle 7.

Recomendaciones de Cal Walks & SafeTREC

Las siguientes son recomendaciones para mejoras en la seguridad de peatones y ciclistas:

- Aprovechar las fuentes de financiación estatales para mejoras de infraestructura;
- Desarrollar un Fideicomiso Comunitario de Tierras;
- Formar un distrito de mejoramiento empresarial en Old Town Victorville; y
- Aumentar la colaboración en proyectos de infraestructura con la Ciudad de Victorville y Caltrans.



Mural de la Evadell Park.

Introducción

El Taller Comunitario para la Seguridad Peatonal y Ciclista (CPBST, por sus siglas en inglés) es un proyecto estatal de California Walks (Cal Walks) y el Centro de Investigación y Educación sobre Transporte Seguro de la Universidad de California en Berkeley (SafeTREC). El CPBST involucra a residentes y promotores de la seguridad para desarrollar un plan de acción impulsado por la comunidad para mejorar la seguridad peatonal y ciclista en sus comunidades.

El CPBST de Old Town Victorville fue planeado en colaboración y facilitado por el Comité de Planificación, Cal Walks y SafeTREC (Equipo de Proyecto) para:

1. Mejorar las condiciones para caminar y andar en bicicleta para la comunidad que vive y viaja por Old Town Victorville;
2. Recopilar comentarios de la comunidad sobre proyectos claves de infraestructura descritos en el Plan Específico de Old Town 2018 de la Ciudad; y
3. Ampliar los esfuerzos de la Ciudad para revitalizar Old Town Victorville de acuerdo con el Plan Específico de Old Town 2018 de la Ciudad.

El taller se llevó a cabo el 7 de marzo del 2020 en el Centro de Asistencia Familiar y convocó a 32 participantes, incluidos residentes, personas sin hogar y miembros de Revive our Old Town Victorville, El Sol Neighborhood Educational Center y la ciudad de Victorville.

El taller consistió en:

- Actividad introductoria;
- Evaluaciones para caminar y andar en bicicleta a lo largo de tres (3) rutas clave;
- Una descripción general de las estrategias del enfoque multidisciplinario para mejorar la seguridad al caminar y andar en bicicleta: evaluación, equidad, ingeniería, educación, estímulo y ejecución; y
- Sesiones de planificación de acciones para priorizar y planificar programas comunitarios y proyectos de infraestructura.

Este informe resume los procedimientos del taller, incluyendo las recomendaciones de la comunidad y del Equipo del Proyecto para programas comunitarios y proyectos de infraestructura diseñados para mejorar la seguridad para caminar y andar en bicicleta en Old Town Victorville.

El proceso de Planificación



Paso 1: Convocar un Comité de Planificación - febrero 2020

- Inscribir a partidos claves a servir como parte del comité de planificación para definir los objetivos del taller CPBST y refinar el currículo para satisfacer las necesidades de la comunidad



Paso 2: Repasar el plan y analizar los datos - febrero 2020

- Repasar documentos acerca de la comunidad actuales (pólizas y planes)
- Analizar los datos de las lesiones debido a choques e identificar las tendencias de los datos



Paso 3: Realizar la visita al sitio del taller CPBST - 12 de febrero 2020

- Repasar los datos y condiciones actuales acerca de la seguridad peatonal y ciclista
- Platicar acerca de la logística del taller
- Llevar a cabo una evaluación peatonal preliminar
- Identificar las actividades instruccionales y metas del taller
- Desarrollar un plan de alcance y reclutamiento para el taller



Paso 4: Realizar el taller CPBST - 7 de marzo 2020

- Llevar a cabo una evaluación peatonal y/o ciclista
- Participar en actividades instruccionales del taller
- Desarrollar un plan de acción, incluyendo la identificación de próximos pasos para avanzar las metas del taller



Paso 5: Implementar las acciones del CPBST - En marcha

- Repasar el informe del taller CPBST, que resume los acontecimientos y recomendaciones del taller
- Trabajar con socios para asegurar los recursos necesarios para los programas y proyectos identificados durante el taller CPBST
- Mantener a California Walks y SafeTREC al día acerca de los cambios que resultaron del taller CPBST

Historial de Choques Peatonales y Ciclistas

Los siguientes datos se basan en choques de peatones y ciclistas informadas por la policía que resultaron en lesiones a peatones y ciclistas en Old Town Victorville. Los límites de este proyecto eran aproximadamente la Interestatal 15 al norte, la Calle E al este, el Camino Hesperia al sur y el Camino Mojave / el Camino Verde al oeste. Los datos informados en esta sección son del Registro Integrado Estatal del Tráfico (SWITRS, por sus siglas en inglés) para los años 2009 a 2018. Los datos de colisiones para 2018 son provisionales a diciembre de 2019. Se puede encontrar una discusión completa de los datos de colisiones de peatones y ciclistas en el Apéndice A.

Choques Peatonales

Durante el período de 10 años entre 2009 y 2018, los choques de peatones¹ en Old Town Victorville parecieron ser en su mayoría estables, con pequeñas fluctuaciones de 1 a 2 choques por año; sin embargo, en toda la Ciudad de Victorville, los choques de peatones aumentaron un 51,7 por ciento de 29 en 2014 a 44 en 2018.

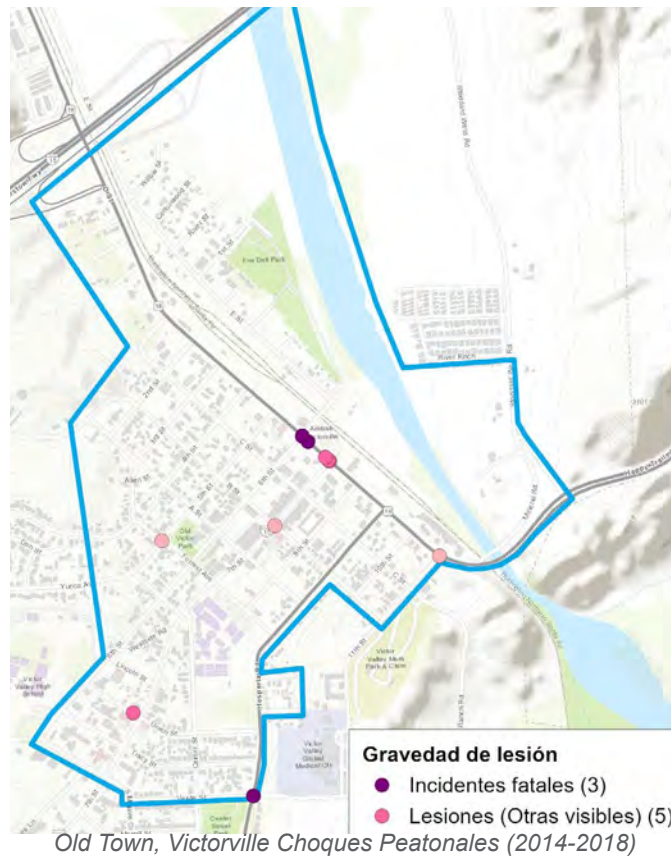
En los últimos cinco años de datos disponibles, de 2014 a 2018, choques de peatones en Old Town Victorville se concentraron a lo largo de la Calle D (SR-18), que es propiedad de Caltrans, y la Calle Sexta. Hubo 11 choques de peatones, incluido tres choques mortales y ocho choques con lesiones menores. El Comité de Planificación sugirió que estos números no reflejan la situación completa. Por ejemplo, mencionaron que ocurrieron varios choques de peatones en la Calle 7 (I-15) en 2019 que eran demasiado recientes para ser incluidas en la base de datos en el momento de este informe. Más de la mitad de choques de peatones en Old Town Victorville ocurrieron entre las 3:00 p.m. y 9 p.m.; también hubo una concentración ligeramente mayor de choques los miércoles. De manera similar a las estadísticas de toda la Ciudad, la principal infracción reportada por las fuerzas del orden público en colisiones de peatones fue CVC 21954 (a), que el peatón no cede el paso a los vehículos al cruzar fuera de un paso de peatones marcado o no marcado, con un 63,6 por ciento.²

¹ Un peatón se define como cualquier persona que está a pie o utilizando un transporte personal no motorizado que no sea una bicicleta. Esto incluye patinetas, carriolas, sillas de ruedas y cualquier dispositivo de movilidad de asistencia eléctrica.

² Peatones tienen el derecho de paso en cruces marcados y no marcados; los conductores están legalmente obligados a ceder el paso a los peatones en estos casos. Sin embargo, cuando los peatones cruzan fuera de un cruce marcado y no marcado, los peatones deben ceder el derecho de paso a los conductores. Un peatón está legalmente autorizado a cruzar fuera de un cruce marcado o no marcado entre dos intersecciones donde esté señalizada una o ninguna de las intersecciones, pero sólo si el peatón cede el derecho de paso a los conductores que se aproximan. Esto no se debe confundir con "jaywalking", que se refiere a cruzar fuera de un cruce marcado o no marcado entre dos intersecciones señalizadas

<i>Ubicación</i>	<i>Año</i>	<i>Día</i>	<i>Mes</i>	<i>Tiempo</i>	<i>PCF</i>	<i>Demografía de la víctima</i>
<i>Calle D & Calle 6ta</i>	<i>2016</i>	<i>viernes</i>	<i>mayo</i>	<i>0101</i>	<i>21954(a)</i>	<i>Hembra; 50 años</i>
<i>Camino Hesperia & la Calle Verde</i>	<i>2018</i>	<i>jueves</i>	<i>mayo</i>	<i>0852</i>	<i>22450(a)</i>	<i>Masculino; 21 años</i>
<i>Calle D & la Calle 6th</i>	<i>2018</i>	<i>miércoles</i>	<i>agosto</i>	<i>0119</i>	<i>21954(a)</i>	<i>Hembra; 57 años</i>

Entre 2014 y 2018 en Old Town Victorville, hubo 11 peatones víctimas en choques de tráfico. De ellos, el 72,7 por ciento de las víctimas sufrieron una lesión relativamente menor, el 27,3 por ciento de las víctimas eran adultos de 35 a 64 años y el 54,5 por ciento eran mujeres. Hubo tres muertes por accidentes de tránsito de peatones en Old Town Victorville. Las dos muertes en la Calle D y la Calle 6ta compartieron múltiples puntos en común; ambas víctimas eran mujeres de cincuenta y tantos años que, según se informó, no habían cedido el paso a los vehículos en las primeras horas de la mañana. Se informó que la tercera muerte, un varón adulto joven, fue el resultado de que un conductor no se detuvo en una señal de alto en el Camino Hesperia y la Calle Verde durante el día

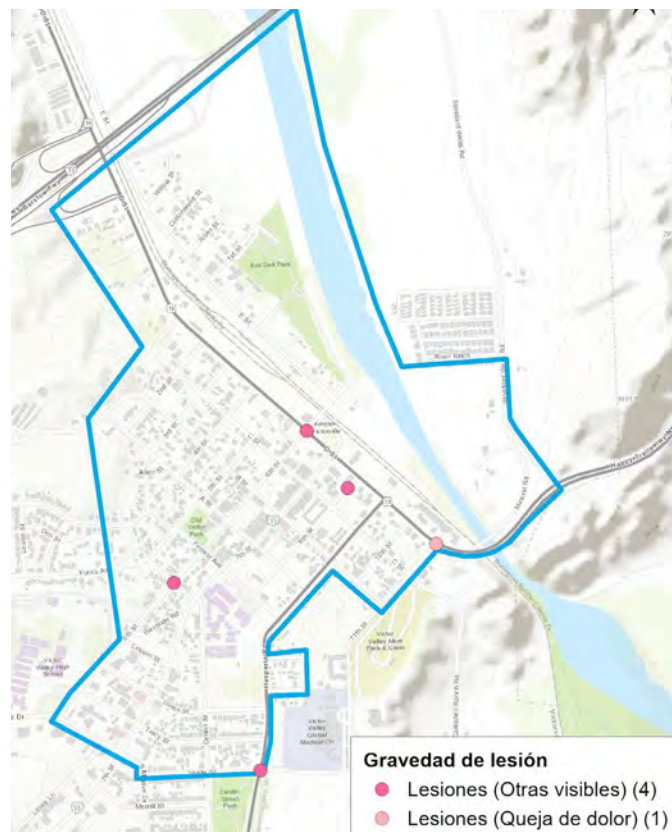


Choques de Ciclistas

Durante el período de 10 años entre 2008 y 2019, los choques de ciclistas parecieron ser en su mayoría estables, con pequeñas fluctuaciones de 1 a 2 choques por año. En Victorville, los choques de bicicletas en toda la Ciudad fluctuaron entre 2014 y 2018, desde un mínimo de cinco choques hasta un máximo de 15 choques de ciclistas.

En 2014-2018, los cinco años más recientes de datos disponibles, choques de ciclistas en Old Town Victorville se concentraron a lo largo de la Calle D (SR-18), que es propiedad de Caltrans. Hubo cinco choques de ciclistas, todas las cuales resultaron en una lesión menor. Tres de los choques (60,0 por ciento) ocurrieron durante el día, mientras que las otras dos ocurrieron al amanecer o al atardecer. Los cinco choques ocurrieron en un día laborable. Dentro de Old Town Victorville, los cinco choques informaron una infracción diferente, que representa tanto las infracciones de ciclistas como de conductores.³

Entre 2014 y 2018 en Old Town Victorville, hubo cinco ciclistas víctimas. De ellos, todos sufrieron una lesión menor, todos eran hombres y el 80,0 por ciento eran adultos entre las edades de 25 a 54.



Old Town, Victorville Choques de Ciclistas (2014-2018)

³ Estas infracciones podrían haber sido cometidas por un conductor de vehículo de motor o ciclista, ya que las bicicletas se consideran vehículos y, por lo tanto, deben seguir todas las mismas reglas de la carretera que los vehículos.

Mapa de recursos

Durante la visita al sitio, el Equipo del Proyecto dirigió al Comité de Planificación a través de un ejercicio de Mapa de Bienes para identificar recursos y activos en el vecindario de Old Town Victorville que podrían ayudarlos a lograr sus objetivos de seguridad para caminar y andar en bicicleta. En conjunto, identificaron los siguientes recursos y bienes en la comunidad de Old Town Victorville:

People/Personas

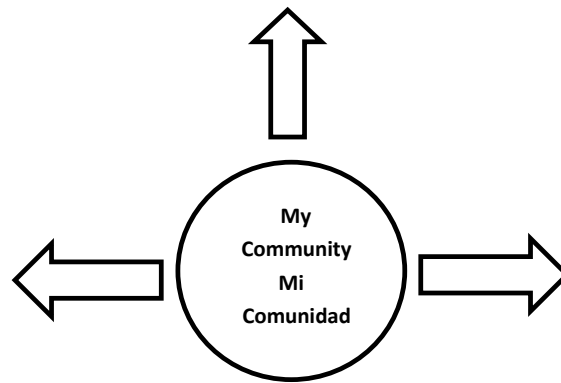
- Victorville Homeless Solutions Coordinator : Cassandra Searcy
- Millionaire Mind Kids: Delores Williams & Students
- Victor Valley Transit Authority: Ashley Palmer
- ROOT: Jennifer Neri
- Former Youth Advocate: Jose Chavez
- Code Enforcement: Jorge Duran
- Community Health Action Network: CJ Page
- Family Assistance Community Center Volunteers
- Santa Fe Trading Company: Steve Blach
- Barbara Powers
- Global Institute for Public Strategies: Stephanie Pazarin

Organizations/ Organizaciones

- ROOT
- Safe Routes to School Task Force
- Family Assistance Community Center
- STEM After School Program
- Millionaire Mind Kids
- The Warming Shelter
- Rescue Mission
- Lord’s Table
- Fam Spot
- Community Health Action Network
- Queen Motel
- Burning Bush Church
- St John of God
- Victor Valley Bike Tour

Institutions/ Instituciones

- Victor Valley Hospital
- St. Joan of Arc—Catholic Church
- Victor Valley Global Medical Center
- Catholic Charities
- Route 66 Museum
- Miracle Minds
- El Sol Neighborhood Educational Center
- American Medical Response
- Victorville Police Department
- Victorville Fire Department
- City of Victorville
- City of Victorville Parks & Recreation Dept
- Options for Youth
- Victor Valley High School
- 6th Street Prep Elementary School
- Victor Valley Union High School District
- Victorville Libraries
- Victor Valley Transit Authority



Old Town, Victorville CPBST

In collaboration with:

California Walks | UC Berkeley SafeTREC
 California Office of Traffic Safety | City of Victorville
 Victor Valley Transit Authority | Victor Elementary School
 R.O.O.T | St. Joseph Health-St Mary Medical Center

Nube de Palabras de Valores Comunitarios

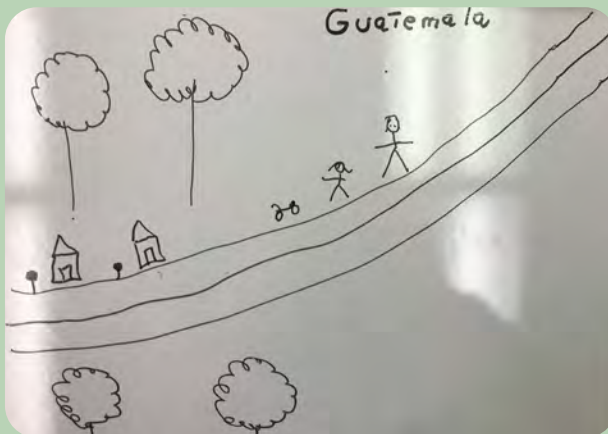
Al comienzo del taller, se pidió a participantes que dibujaran cuando se sintieran más seguros al caminar, andar en bicicleta o rodar por la calle. Sus respuestas incluyeron recuerdos de caminar en familia, andar en bicicleta en su vecindario, conocer a sus vecinos tocando puertas y caminar con su grupo de jóvenes local. Además, se pidió a participantes que capturan la esencia de su dibujo con una palabra o frase. La siguiente es una nube de palabras de sus respuestas.



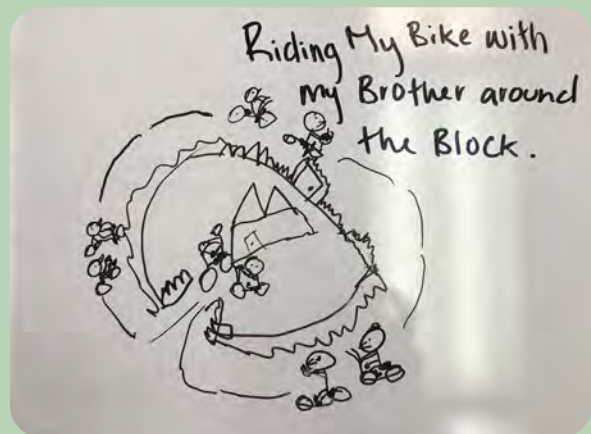
Actividad de dibujo

Se pidió a los participantes que capturaran mediante un dibujo o frase cuándo se sentían más seguros en la calle

¿Cuándo te sientes más seguro en la calle?



Izquierda: Un participante recuerda cómo caminaba hacia y desde la escuela en una zona rural de Guatemala.



Derecha: Un joven se dibuja a sí mismo y a su hermano en bicicleta en su vecindario.

Reflexiones

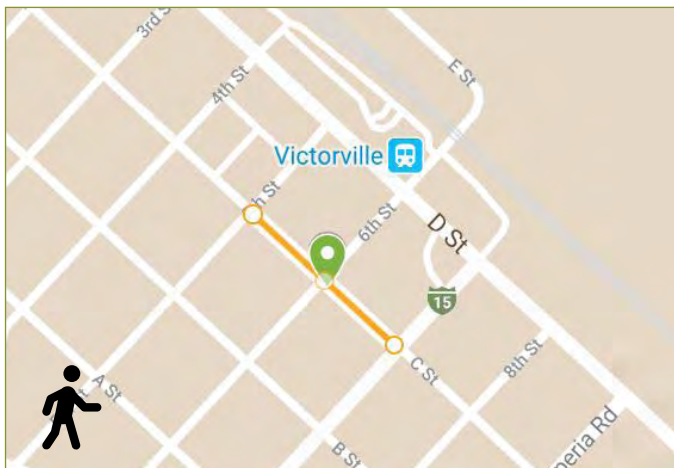
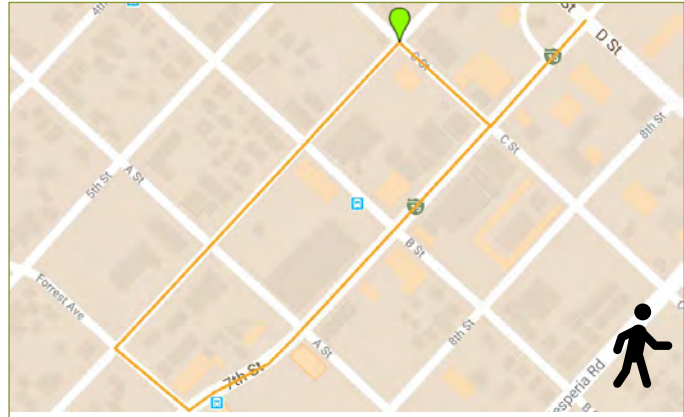
Rutas

A lo largo de las 3 rutas de evaluación para caminar y andar en bicicleta, a participantes se les pidió:

1. Identificar bienes comunitarios;
2. Evaluar las condiciones de la infraestructura; y
3. Observar cómo los usuarios de la carretera se involucran con el entorno construido.

La ruta 1: Calles 6ta y 7ma

La ruta 1 se centró en las Calles 6ta y 7ma porque son calles paralelas importantes que residentes usan para caminar, andar en bicicleta, rodar y conducir hasta los centros comerciales de la Ciudad.

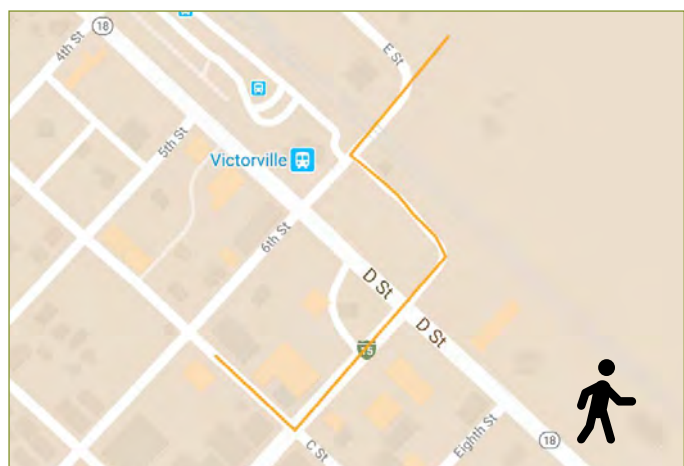


La ruta 2: Calle C

La ruta 2 se centró en la Calle C, que es una calle muy transitada para personas que caminan y andan en bicicleta hasta el Centro de Asistencia Familiar.

La ruta 3: Calle 7 y la Calle D

La ruta 3 se centró en la ruta desde Old Town Victorville hasta el Parque Eva Dell, particularmente la Calle 7 y la Calle D.



Actividad en clase: Diario de la Calle

Diario de la Calle es una herramienta de participación comunitaria que permite a residentes y organizaciones de la comunidad compartir choques, caasi accidentes, áreas inseguras y seguras para viajar en su comunidad. Diario de la Calle es una plataforma en línea desarrollada por SafeTREC para recopilar historias sobre colisiones de transporte, casi accidentes, peligros y lugares seguros para viajar. Diario de la Calle también está disponible en versión impresa.

Participantes del taller tuvieron la opción de participar en Street Story como una actividad alternativa durante las evaluaciones de la seguridad peatonal y ciclistas. Todas las historias recopiladas se ingresaron en la plataforma en línea Diario de la Calle después del taller y los problemas se incluyen en este informe. Para ver los datos de Victorville en Diario de la Calle, visite: https://streetstory.berkeley.edu/reports.php?juris_type=city&juris_name=VICTORVILLE.

La plataforma es gratuita y está disponible públicamente en: <https://streetstory.berkeley.edu>

Evaluación de Condiciones para Caminar y Andar en Bicicleta

Tras las evaluaciones de la seguridad peatonal y ciclistas y la actividad Diario de la Calle, participantes compartieron las siguientes reflexiones:

Bienes de la Comunidad

- Residentes aprovechan al máximo las instalaciones para caminar, andar en bicicleta y jugar en el Parque Eva Dell y en el sendero Mojave River. Jóvenes, familias, equipos de fútbol y personas sin hogar usan el parque para jugar y divertirse durante todo el año.
- Carriles para bicicletas separados en la Calle 6ta, justo al noreste de la Calle D, conducen a ciclistas directamente al sendero de Mojave River. Se observó a numerosos ciclistas que usaban este carril para bicicletas para entrar y salir del sendero de Mojave River y dirigirse al Old Town Victorville.



Izquierda: Carriles para bicicletas separados en la Calle 6ta que conducen a la entrada del sendero del Mojave River.

Derecha: La entrada del del sendero del Mojave River.



Izquierda: Mural de la comunidad de Old Town de ROOT pintado por residentes locales. *Medio:* ROOT trabajó con la Ciudad para asegurarse de que los lotes baldíos se mantuvieran limpios y seguros. *Derecha:* ROOT fue uno de los socios locales para plantar árboles frutales accesibles para la comunidad en el Parque Eva Dell.

- El Centro de Asistencia Familiar es un centro importante de recursos y programación para familias y personas sin hogar dentro de la Ciudad. No solo brinda un espacio seguro para que las personas accedan a los servicios de necesidades básicas, sino que también sirven como un espacio constante para reuniones comunitarias. Organizar el CPBST en este lugar ayudó a la comunidad local a sentirse cómoda al contribuir a las discusiones en un espacio familiar.
- Se observó que los conductores se detenían por completo en los cruces de peatones y obedecían el límite de velocidad de 25 mph en la Calle 6ta, cerca de la Escuela Sixth Street Prep STREAM, y esto ayudó a familias a sentirse seguros mientras caminaban o andaban en bicicleta a la escuela.
- Revive Our Old Town (ROOT) es una coalición muy activa en Old Town Victorville que coordina diversas actividades que incluyen limpiezas comunitarias, recolección y distribución de alimentos y suministros, oportunidades de colaboración con la Ciudad, además de servir como fuente de información clave para residentes.
- Un mural pintado por la comunidad en la Calle A, en la Calle 7, destaca familias, negocios y lugares de interés locales de Victorville.
- El patio de recreo detrás del Centro de Asistencia Familiar fue construido por residentes de la comunidad a través de KABOOM! Esta es una de las pocas áreas de juego para jóvenes en esta área.
- Durante años, ROOT ha sido un grupo comunitario muy activo en Old Town Victorville. En toda el área de Old Town, puede ver su trabajo a través de murales comunitarios, limpiezas comunitarias y colaboraciones con la Ciudad. Su grupo principal de residentes está trabajando con la Ciudad para revitalizar Old Town en un área vibrante que destaca los negocios locales.
- Se han plantado árboles frutales en la entrada del sendero del Mojave River y en el Parque Eva Dell. Una vez que los árboles comiencen a producir fruta, la fruta será accesible para todos en la comunidad.



Participantes regresan caminando al Centro de Asistencia Familiar después de la evaluación de la seguridad peatonal y ciclista.

Comportamientos de los Usuarios de la Carretera

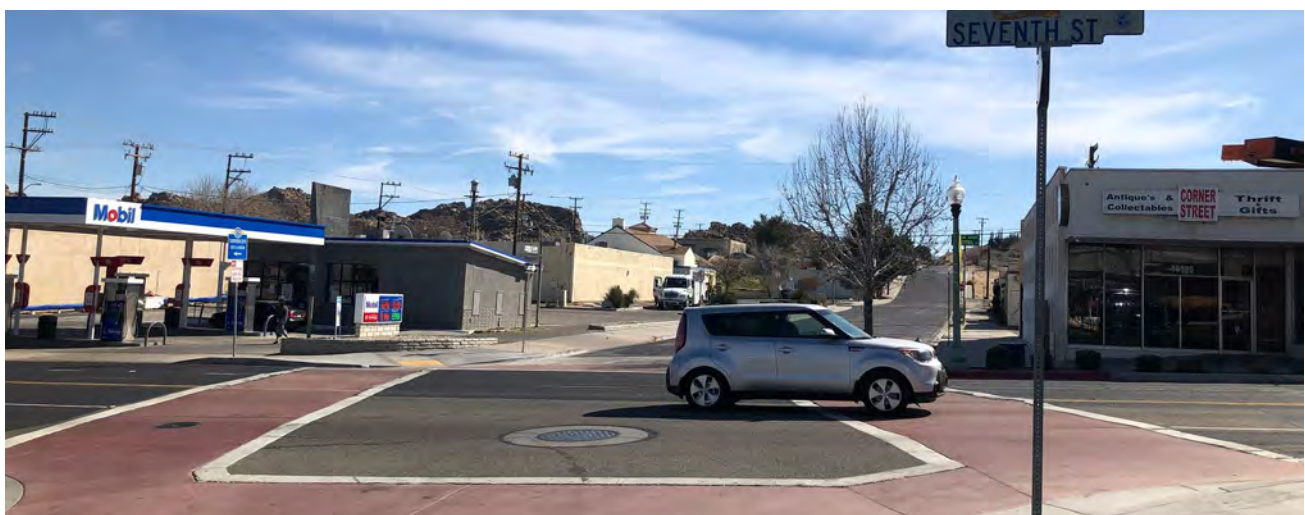
- Conductores parecían conducir por encima del límite de velocidad de 35 mph en la Calle 7, el límite de velocidad de 40 mph en la Calle D y el límite de velocidad de 25 mph en la Calle 6ta. En la Calle 7 y la Calle D son las principales arterias que utilizan los conductores para ir y venir del trabajo y los centros comerciales en Apple Valley. Conductores a exceso de velocidad que se dirigen hacia el noreste y cuesta abajo en la Calle 6ta crean un entorno inseguro para caminar y andar en bicicleta para ciclistas que viajan a su lado en la carretera y para los peatones que intentan cruzar en la Calle Yucca, Avenida Forrest, la Calle A, la Calle B, la Calle C y la Calle D.

Instalaciones Para Bicicletas

- El carril para bicicletas convencional en la Calle 7 comienza al suroeste de la Avenida Forrest, a pesar de que docenas de personas andan en bicicleta por el noroeste en la Calle 7. La velocidad de conductores y la congestión del tráfico en la Calle 7 hacen que ciclistas se sientan inseguros y muchos viajan en la banqueta, lo que provoca casi accidentes con peatones.

Desafíos del Paso de Peatones

- Los cruces peatonales no marcados en la Calle 6ta / la Calle B, la Calle 6ta / la Calle C y la Calle 6ta / la Calle D provocan largos tiempos de espera para que peatones crucen la Calle 6ta, ya que conductores no ceden el paso. Existen numerosos 'casi accidentes' entre peatones y conductores en estos cruces peatonales sin marcar porque conductores no están obligados a detenerse en estas intersecciones y no ceden el paso a peatones.
- Hay señales de alto para conductores que viajan del noreste al suroeste por las Calles B y C, pero conductores que viajan del noroeste al sureste por la Calle 6ta no tienen señales de alto. Peatones que cruzan en el paso de peatones sin marcar a lo largo de la Calle C, en la Calle 6ta, a menudo tienen que esperar largos períodos de tiempo para que conductores que viajan en dirección noreste-suroeste por la Calle Sexta se detengan.
- La Calle 7 es una calle muy transitada para conductores, con cruces claves para peatones en la Calle C y la Calle A. Hay cruces peatonales marcados en todos los tramos de la Calle 7 en las intersecciones de las Calles C y A; sin embargo, conductores no ceden el paso uniformemente a peatones. Además, dado que los peatones necesitan cruzar dos carriles en cada dirección cuando un peatón intenta cruzar, existe una situación de "amenaza múltiple" en la que un conductor en un carril se detiene por un peatón, pero un conductor en el carril siguiente no ve al peatón y no se detiene.



La intersección de las Calles 7 y la Calle C es difícil de cruzar debido a la velocidad del conductor y a que conductores no ceden el paso a peatones.

- Peatones no pueden cruzar en la intersección de la Calle D y la Calle 6ta; sin embargo, se observó que numerosas personas cruzaban esta intersección para llegar a la entrada del sendero de Mojave River, el Parque Eva Dell y la estación de tren.
- Personas a menudo cruzan la mitad de la cuadra en la Calle 6ta entre las Calles A y B para acceder a los servicios en la Iglesia Católica Saint Joan of Arc y otros centros de servicios en el lado oeste de la Calle 6ta.

Condiciones de las Banquetas

- Las banquetas agrietadas y elevadas a lo largo de la Calle 7, entre la Calle C y la Calle A, dificultan que peatones con carriolas, sillas de ruedas y aparatos de movilidad asistida usen las banquetas de manera cómoda y segura.
- La mayoría de las calles residenciales de Old Town Victorville carecen de banquetas. Entre lo más preocupante para participantes estaba la falta de banquetas a ambos lados de la Calle C, entre la Calle 5ta y la Calle 2, porque muchos conductores no reducen la velocidad al pasar a peatones en la carretera.

Instalaciones de la calle

- Participantes notaron la falta de fuentes de agua, árboles de sombra, bancos y otras áreas para descansar a lo largo de la Calle 6ta, las Calles 7 y D. Muchas personas se congregan a lo largo de estas calles y deben pararse en el sol.
- Hay bloques de amortiguadores de jardines vacíos en la Calle 7 que participantes sintieron que era una oportunidad perdida para agregar vegetación y árboles de sombra. Miembros de la comunidad sienten que agregar instalaciones a estas calles puede ayudar a construir un sentido de pertenencia y comunidad para residentes que pasan mucho tiempo en el área.
- No hay iluminación suficiente en la intersección de la Calle 6ta / la Calle A junto a la Iglesia Católica de Saint Joan of Arc. Las pocas luces de la calle en el área están ubicadas muy separadas, y los feligreses expresaron preocupación por su seguridad y se sienten incómodos caminando hacia y desde la iglesia por las noches.



Una zona de amortiguamiento vacío en la Calle 7, al suroeste de la Calle D.

Lotes Baldíos

- Los negocios vacíos a lo largo de la Calle 7, desde la Calle D hasta la Calle A, a menudo se utilizan como refugio para personas sin hogar. Estos edificios no están equipados para albergar personas y residentes a menudo se preocupan por personas que los usan como refugios.



Participantes caminan por negocios tapiados en la Calle 7.

Recomendaciones para Mejorar la Seguridad Peatonal y Ciclista

Recomendaciones de la Comunidad

Durante las sesiones de planificación de acciones, participantes y jóvenes priorizaron y delinearon los planes preliminares para los programas comunitarios y proyectos de infraestructura destinados a aumentar la salud y la seguridad de la comunidad. Participantes consideraron los siguientes programas / proyectos:

- Campaña de mensajes de seguridad para la velocidad del conductor, que incluye tocar puertas, foros y ferias callejeras;
- Eventos de Bike Rodeo para jóvenes en Old Town Victorville;
- Eventos de Calles Abiertas en Old Town Victorville para alentar a caminar y destacar los negocios locales;
- Eventos de autobuses escolares a pie para aumentar el número y la frecuencia de estudiantes que caminan hacia y desde la escuela;
- Banquetas elevadas alrededor de la escuela y en la Calle 7;
- Reconfiguración de la Calle 7, incluidos carriles de circulación reducida, extensiones de la banqueta y estacionamiento en la calle;
- Señal de radar de retroalimentación de velocidad en la Calle 7 para disuadir a conductores de exceso de velocidad;
- Límites de velocidad más bajos en la Calle 6ta y la Calle 7;
- Balizas rectangulares de destello rápido en intersecciones clave en la Calle 6ta y la Calle 7;
- Peatones comienzan en la intersección señalizada de la Calle D / la Calle 7; y
- No permitir que conductores giren a la derecha en rojo.

Además de las mejoras relacionadas con la seguridad del tráfico, residentes mencionaron las siguientes acciones para apoyar un entorno más seguro y saludable:

- Vivienda temporal y asequible y más refugios para personas sin hogar;
- Baños portátiles en todo el área de Old Town Victorville para personas sin hogar;
- Más estacionamiento, árboles, rosales, flores, bancos y césped en el Parque Eva Dell; y
- Más toboganes y columpios regulares y para bebés en el Parque Eva Dell.

Las siguientes tablas resumen las recomendaciones identificadas como de mayor prioridad por participantes del taller. Los plazos para estos programas y proyectos se desarrollaron antes de la pandemia de COVID-19 y las pautas de distanciamiento social que se promulgaron en todo el estado. Para algunos proyectos, los pasos de acción deberán modificarse a un entorno remoto o virtual o posponerse hasta que se levanten las órdenes de distanciamiento social.



Jóvenes en el taller crean modelos ambiciosos del vecindario Old Town Victorville que incluye servicios para personas sin hogar, áreas de juego en el Parque Eva Dell y señales de alto en cruces peatonales sin marcar para cruzar la calle de manera segura.

Nombre del proyecto educativo: Campaña Slow Your Roll

Descripción del proyecto: ROOT y el Centro de Asistencia Familiar desarrollarán una campaña educativa de seguridad para alentar a conductores a reducir sus velocidades en Old Town Victorville, particularmente a lo largo de la Calle 7, en la Calle A, en la Calle C y en la Calle Center.

Objetivos del proyecto:

1. Mejorar la seguridad de peatones y ciclistas mientras viajan por Old Town Victorville;
2. Animar a conductores a reducir la velocidad para la seguridad peatonal y ciclistas; y
3. Crear nuevas asociaciones en Old Town Victorville para fomentar un sentido más profundo de cohesión comunitaria.

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Parte Responsable	Recursos
<p>Desarrollar mensajes de seguridad</p> <ul style="list-style-type: none"> • Desarrollar logotipos, diseños y mensajes específicos para reducir la velocidad de conductores. 	04/2020 - 05/2020	ROOT Empleados y voluntarios del Centro de Asistencia Familiar	SCAG's Go Human Campaign Stop Speeding Before it Stops You
<p>Distribuir materiales educativos</p> <ul style="list-style-type: none"> • Compartir materiales educativos sobre la próxima campaña Slow Your Roll con miembros de la comunidad. 	04/2020	ROOT Empleados y voluntarios del Centro de Asistencia Familiar	SCAG's Go Human Campaign Stop Speeding Before it Stops You

Nombre del proyecto educativo: Campaña Slow Your Roll (continuado)

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Parte Responsable	Recursos
<p>Discutir las opciones creativas del paso de peatones</p> <ul style="list-style-type: none"> • Miembros de ROOT se reúnen con Caltrans y la Ciudad de Victorville para discutir la instalación de cruces peatonales creativos en las intersecciones de las Calles 7 / A, la Calle 7 / la Calle C y la Calle 7 / Calle Center. El objetivo de los cruces peatonales creativos es hacer que los cruces peatonales sean más visibles y mejorar la seguridad peatonal. 	04/2020 - 08/2020	ROOT Empleados y voluntarios del Centro de Asistencia Familiar	<p>Crosswalk Visibility Enhancements</p> <p>Creative Crosswalk Guidelines - Salinas, CA page 42</p> <p>Creative Crosswalks: Street Art Meets Safety Enhancement</p>
<p>Organizar el evento de campaña Slow Your Roll</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los voluntarios sostendrán carteles grandes con mensajes de seguridad en las intersecciones de las Calles 7 / la Calle A, la Calle 7 / la Calle C y Calle 7 / Calle Center durante las horas de mayor tránsito. 	08/2020	ROOT Empleados y voluntarios del Centro de Asistencia Familiar	<p>Slow Down Days - a Toolkit for Organizers</p>

Nombre del proyecto de estímulo: Proyecto conjunto de grupo de caminatas y Noche de Película en el Parque (Movie Nights at the Park) en Old Town Victorville

Descripción del proyecto: Residentes de la comunidad comenzarán un grupo de caminatas en Old Town Victorville para promover la salud, la seguridad y conocer el área de Old Town Victorville. El grupo de caminata comenzará junto con Noche de Película en el Parque (Movie Nights at the Park).

Objetivos del proyecto:

1. Crear un espacio donde residentes de Victorville puedan reunirse y caminar;
2. Enseñar y promover la historia de Old Town durante las caminatas para construir una comunidad; y
3. Compartir los bienes de Old Town con otros residentes de Victorville.

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Parte Responsable	Recursos
<p>Construir asociaciones</p> <ul style="list-style-type: none"> • Comuníquese con la Ciudad de Victorville para asociar las caminatas con la Noche de Película en el Parque. Esto puede basarse en el interés de la comunidad existente en las noches de cine y crear un horario integrado para las caminatas. • Desarrollar un calendario de la “Caminar a la Noche de Película en el Parque”), mercados abiertos y recorridos históricos. • Desarrolle mensajes y anuncie las caminatas durante los eventos nocturnos de cine. • Asíciense con empresas y organizaciones locales para obtener artículos de regalo para incentivar la participación en el grupo de caminata. • Escribir cartas de patrocinio y agradecimiento 	04/2020	<p>ROOT</p> <p>Sierra Club</p> <p>Centro de Asistencia Familiar</p>	<p>Mapa de bienes de Victorville CPBST</p> <p>Sponsorship Letter Templates</p>

Nombre del proyecto de estímulo: Proyecto conjunto de grupo de caminatas y Noche de Película en el Parque (Movie Nights at the Park) en Old Town Victorville (continuado)

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Parte Responsable	Recursos
<p>Alcance</p> <ul style="list-style-type: none"> Desarrollar folletos para promover “Caminar a la Noche de Película en el Parque”. Programar eventos de alcance puerta a puerta para invitar a residentes a participar tanto en el grupo de caminata como en la Noche de Película en el Parque. Conéctarse con organizaciones, escuelas y negocios locales para promover el evento con folletos que se colocarán en las ventanas y se enviarán a casa con los estudiantes. Preguntar a las escuelas locales si es posible promover este evento comunitario a través de un sistema de llamadas automáticas (Robo Call). 	05/2020	ROOT Centro de Asistencia Familiar	Mapa de bienes de Victorville CPBST
<p>Organizar el primer grupo de caminata</p> <ul style="list-style-type: none"> Configurar un área de bienvenida en el sendero del Mojave River cerca del Parque Eva Dell con artículos de regalo Encuestar a participantes al final de la caminata para evaluar la frecuencia con la que les gustaría caminar en grupo. 	06/2020	ROOT Ciudad de Victorville	AARP Walking Group Toolkit

Nombre del proyecto de ingeniería: Programa piloto de mejoras del carril para ciclistas

Descripción del proyecto: La Ciudad de Victorville construyó aproximadamente dos millas de carriles para ciclistas Clase II en la Calle 7, desde la Calle D hasta el Bulevar Green Tree. Sin embargo, ciclistas informan que conductores invaden los carriles para ciclistas. Este proyecto probaría la introducción de una barrera física, como bolardos, en carriles para ciclistas en la Calle 7.

Objetivos del proyecto:

- Crear una separación física entre conductores y ciclistas que circulan por el carril para ciclistas; y
- Aumenta la seguridad y el nivel de comodidad de ciclistas en la carretera.

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Parte Responsable	Recursos
<ul style="list-style-type: none"> • Identifique segmento(s) de los carriles para ciclistas de la Calle 7 para instalar y controlar una barrera física. Una sugerencia fue desde la Avenida Forrest hasta el Paseo Mojave 	Primavera 2020	Participantes del taller Ingeniero de Tráfico de la Ciudad	Victorville Old Town Specific Plan
<ul style="list-style-type: none"> • La Ciudad realizará un estudio de ingeniería y una evaluación de costos para evaluar la viabilidad de la instalación piloto de una barrera física 	abril - octubre 2020	Ingeniero de tráfico de la Ciudad	
<ul style="list-style-type: none"> • Identificar la financiación para implementar el proyecto piloto, incluida la realización de un estudio de ingeniería y una evaluación de costos. Esto puede incluir una enmienda presupuestaria a los dólares existentes de la Medida I que necesita la aprobación del Concejo Municipal o la solicitud de otras oportunidades de financiamiento 	octubre - diciembre de 2020 (si se usan fondos de la Medida I)	Ingeniero de Tráfico de la Ciudad	San Bernardino County Transportation Authority Measure I Funding Caltrans Active Transportation Program (ATP) Cycle 5

Nombre del proyecto de ingeniería: Programa piloto de mejoras del carril para ciclistas (continuado)

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Parte Responsable	Recursos
<ul style="list-style-type: none"> • Construir carriles para ciclistas mejorados. 	<p>enero - febrero 2021</p>	<p>Departamento de Obras Públicas de Victorville (si se utilizan los fondos de la Medida I)</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Evaluar el proyecto piloto, incluida la realización de observaciones y encuestas para evaluar el cambio de comportamiento de usuarios de la carretera. Recomiende expandir el piloto si los resultados son prometedores. <ul style="list-style-type: none"> • Desarrollar herramienta de medición • Realizar estudios previos y posteriores 	<p>mayo de 2020 y mayo de 2021 (durante el mes de Ir en bicicleta al trabajo)</p>	<p>ROOT Healthy Victorville Departamento de Servicios Comunitarios de Victorville</p>	<p>Creating Walkable + Bikeable Communities: A user guide to developing pedestrian and bicycle master plans</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Involucrar a miembros de la comunidad y empresas para que aboguen por la implementación de este proyecto piloto y las mejoras continuas en la infraestructura de ciclistas 	<p>En marcha</p>	<p>Organizaciones asociadas, e.g., ROOT, Healthy Empresas asociadas</p>	

Nombre del Proyecto de ejecución: Mejoras de la infraestructura para caminar y andar en bicicleta en las intersecciones de las Calle D / Calle 7 y Calle B / Calle 7.

Descripción del proyecto: Participantes del taller trabajarán con la Ciudad de Victorville para evaluar la viabilidad de instalar un letrero de radar de velocidad con mensajes de seguridad frente al Mercado de Carne de Guadalajara en la Calle 7 y tiempos de cruce de peatones más largos en la intersección de la Calle B y la Calle 7. Participantes del taller trabajarán con el Distrito 8 de Caltrans para evaluar los tiempos de cruce de peatones y restringir los giros a la derecha del conductor en rojo en la intersección de la Calle D y la Calle 7.

Objetivos del proyecto:

- Aumentar la seguridad para caminar y andar en bicicleta;
- Aumentar la conciencia de seguridad vial del conductor y el cumplimiento voluntario de los límites de velocidad residenciales; y
- Reducir la velocidad de conductores cerca del Mercado de Carne de Guadalajara y otros negocios cercanos para promover la seguridad para caminar y andar en bicicleta.

Pasos de Acción	Línea de Tiempo	Parte Responsable	Recursos
<ul style="list-style-type: none"> • Participantes del taller abogarán ante la Ciudad para que instale un letrero de retroalimentación de radar de velocidad con letreros de mensajes intercambiables en la intersección de Calle B / Calle 7 para informar a conductores de su velocidad y alentarlos a reducir la velocidad. 	Verano 2020	ROOT Participantes del taller	Care About Neighborhoods (CAN) Neighborhood Speed Watch Program
<ul style="list-style-type: none"> • Participantes del taller trabajarán con el Distrito 8 de Caltrans para evaluar si la intersección entre la Calle D y la Calle 7 es elegible para tiempos de cruce de peatones más largos. 	Verano 2020	ROOT Participantes del taller	Signal Cycle Lengths National Association of City Transportation Officials (NACTO)
<ul style="list-style-type: none"> • Participantes del taller trabajarán con Caltrans para evaluar si los giros a la derecha en rojo se pueden restringir en la intersección de las Calles B / la Calle 7 y la Calle D / la Calle 7 . 	Otoño 2020	ROOT Participantes del taller	

Recomendaciones del Equipo del Proyecto

El Equipo del Proyecto presenta las siguientes recomendaciones para su consideración basadas en proyecciones a corto y largo plazo. La implementación de las recomendaciones puede llevar más o menos tiempo dependiendo de los factores individuales de la comunidad.

Recomendaciones a Corto Plazo

Aprovechar las fuentes de financiamiento estatales para mejorar la infraestructura

El Equipo del Proyecto recomienda que la Ciudad de Victorville solicite y aproveche los fondos para implementar las recomendaciones de instalaciones para peatones y ciclistas hechas en [el Plan de Peatones de Puntos de Interés de la Autoridad de Transporte del Condado de San Bernardino](#) (San Bernardino County's Transportation Authority Points of Interest Pedestrian Plan) y el [Plan Específico de Old Town](#) (Old Town Specific Plan) en Old Town Victorville. Estas fuentes de financiación incluyen el Programa de Comunidades Climáticas Transformadoras, el Proyecto de Equidad en el Transporte Sostenible, el Programa de Protección y Operación de Carreteras Estatales y el Programa de Transporte Activo.

[El programa de Comunidades Climáticas Transformadoras \(The Transformative Climate Communities program\)](#) (TCC, por sus siglas en inglés) es administrado por el Consejo de Crecimiento Estratégico y el Departamento de Conservación y financia proyectos de instalaciones para ciclistas y peatones en las comunidades más desaventajadas de California.

[El Proyecto de Equidad de Transporte Sostenible \(The Sustainable Transportation Equity Project\)](#) (STEP, por sus siglas en inglés) es administrado por la Junta de Recursos del Aire y puede apoyar varios tipos de instalaciones para peatones y ciclistas. Los fondos están destinados a ayudar a las comunidades de bajos ingresos y en desventaja a identificar las necesidades de transporte de residentes.

[El Programa de Protección y Operaciones de Carreteras del Estado \(The State Highway Operations and Protection Program\)](#) (SHOPP, por sus siglas en inglés) es administrado por Caltrans y es responsable de planificar, desarrollar, administrar y reportar la cartera de proyectos SHOPP de cuatro años. El Programa es el programa "fix it first" del Sistema Estatal de Carreteras que financia reparaciones y preservación, reparaciones de emergencia, mejoras de seguridad y algunas mejoras operativas de carreteras en el Sistema Estatal de Carreteras. Los proyectos elegibles incluyen instalaciones para ciclistas y peatones.

Caltrans también gestiona [el Programa de Transporte Activo \(Active Transportation Program\)](#), que tiene como fecha límite el 15 de julio de 2020 para los programas de creación rápida y el 15 de septiembre de 2020 para todos los demás programas. El ATP, por sus siglas en inglés, proporciona fondos a comunidades en todo California para apoyar proyectos de infraestructura, proyectos que no son de infraestructura y planes para promover modos de transporte activos como caminar y andar en bicicleta.

Recomendaciones a largo plazo

Explorar el desarrollo de los fideicomisos comunitarios de tierras

El equipo del proyecto **recomienda que ROOT y otras organizaciones comunitarias exploren el desarrollo de un [Community Land Trust \(CLT\)](#), Fideicomiso Comunitario de Tierras (CTL, por sus siglas en inglés) para obtener la propiedad comunitaria sobre terrenos baldíos en Old Town Victorville y ayudar a priorizar la necesidad de la comunidad de que la infraestructura para caminar y andar en bicicleta se incluirá en los planes de desarrollo en el zona. Un CLT (Fideicomiso Comunitario de Tierras), puede ayudar a garantizar que los parques comunitarios, los espacios verdes, las viviendas asequibles, los jardines y los espacios comerciales reflejan la visión que residentes de Victorville tienen para el vecindario Old Town Victorville. Residentes estaban preocupados por la gentrificación del área y el impacto posterior en las pequeñas empresas. [Thrive Santa Ana Community Land Trust](#) (es un modelo de cómo puede verse un CLT en Victorville).**

Formar un distrito de mejora empresarial en Old Town Victorville

El Equipo del Proyecto **recomienda que la Ciudad de Victorville explore [placekeeping](#) (la ordenación del lugar en la planificación) que respalda el cuidado y el mantenimiento activo de un lugar y su tejido social por parte de personas que viven y trabajan allí, y puede proteger contra la gentrificación a medida que se revitaliza Old Town. Es posible que la Ciudad desee considerar la posibilidad de formar un [Business Improvement District \(BID\)](#) (Distrito de Mejoramiento Comercial (BID, por sus siglas en inglés) en Old Town Victorville para financiar proyectos dentro de los límites del distrito. Los proyectos financiados pueden incluir las recomendaciones del proyecto de infraestructura para caminar y andar en bicicleta esbozadas por participantes del taller.**

Mayor colaboración entre la Ciudad de Victorville y Caltrans: El Equipo del Proyecto **recomienda que la Ciudad de Victorville continúe colaborando con Caltrans para garantizar que las mejoras de infraestructura en la propiedad de la Ciudad se combinen con mejoras en las rutas estatales adyacentes, como la Calle D. Centrarse en mejoras completas de la infraestructura en todas las jurisdicciones garantizará que todas las instalaciones utilizadas por residentes sean seguras para usuarios de la carretera. Una mayor colaboración entre la Ciudad y Caltrans permite aplicaciones entre jurisdicciones para fondos estatales y federales. El Equipo del Proyecto recomienda que el Comité de Planificación y la Ciudad colabore con Caltrans para realizar una evaluación exhaustiva de la intersección de la Calle D y la Calle 7 para determinar qué mejoras en la infraestructura para caminar y andar en bicicleta sean factibles.**

Apéndice A: Análisis de datos

Análisis de datos de choques de peatones y bicicletas

- Victorville Hoja de datos del taller de CPBST
- Victorville Presentación de datos de visitas al sitio de CPBST

Análisis de datos de peatones y ciclistas en Old Town

Entrenamiento Comunitario sobre la Seguridad Peatonal y Ciclista
Victorville, CA | 7 de Marzo del 2020

En California, más de una en cada cuatro personas que mueren en un choque es un peatón o ciclista. Hubo un aumento de 0.8 por ciento en las muertes peatonales del 2016 al 2017 y una disminución de 6.5 por ciento en las muertes de ciclistas (FARS 2016 and 2017). 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 (2014-2018) dentro del límite de Old Town Specific Plan: I-15 en el oeste, Hesperia Road en el este, Mojave/Verde Road en el sur, y E Street en el norte.

Choques de peatones a través del tiempo

El número de choques parece estar ***casi estable***.



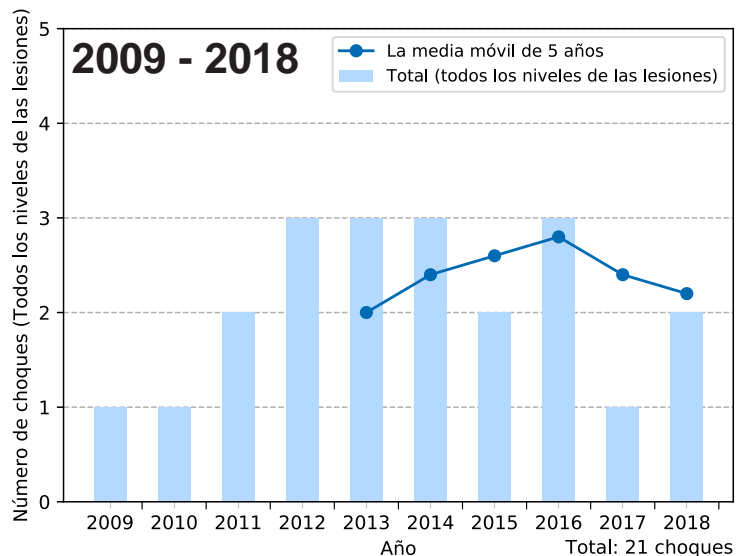
21

personas lesionadas



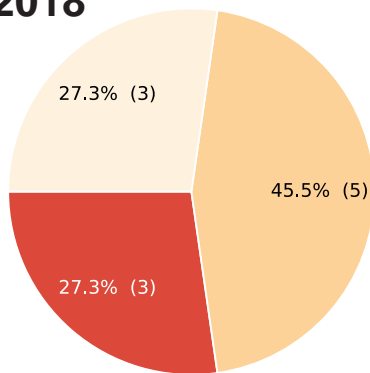
21

choques peatonales



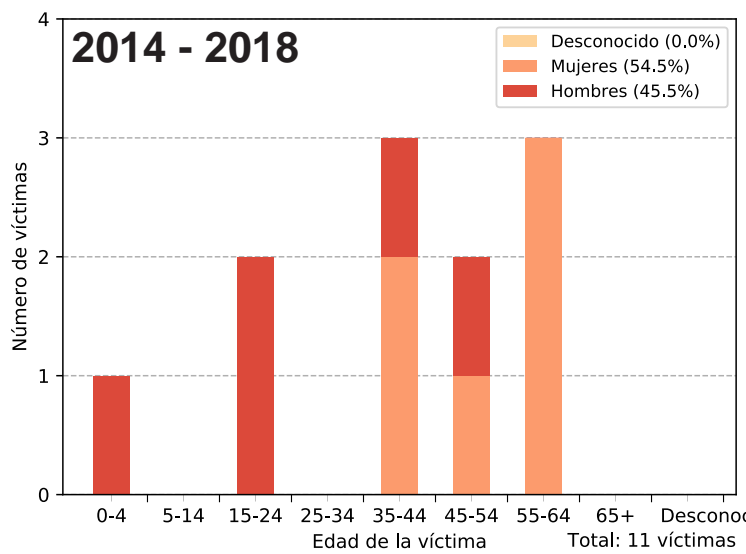
Gravedad de lesión Demográficas de las víctimas

2014 - 2018



■ Mortalidades
 ■ Lesión posiblemente menor
 ■ Posiblemente hubo una lesión

27.3% muertes



72.7% de las víctimas eran adultos entre 35 y 64 años

Choques de ciclistas a través del tiempo

El número de choques parece estar ***casi estable*** con un pico en el 2018.



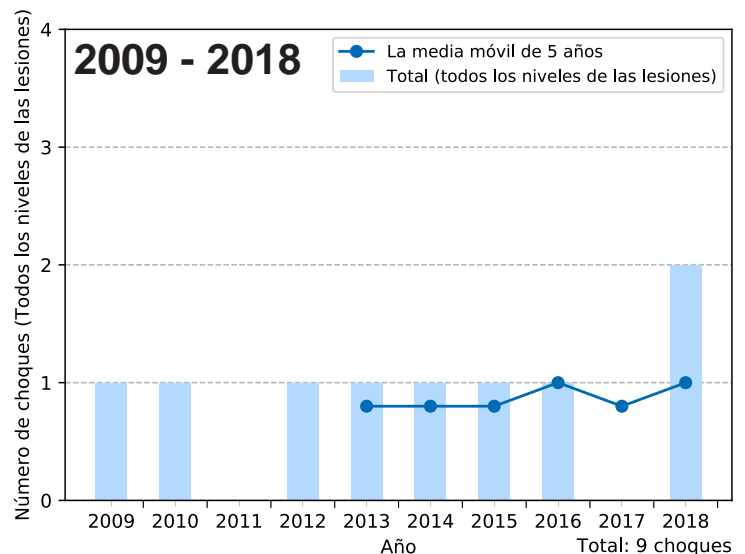
9

personas lesionadas



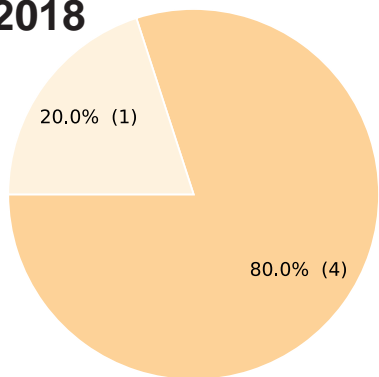
9

choques ciclistas



Gravedad de lesión — Demográficas de las víctimas

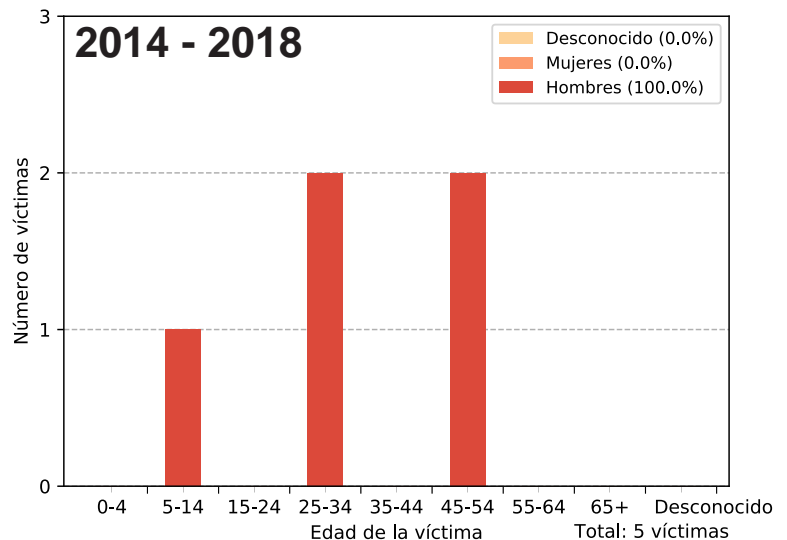
2014 - 2018



Total: 5 víctimas

Lesión posiblemente menor Posiblemente hubo una lesión

0% muertes o lesiones posiblemente graves



100% de las víctimas eran hombres

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

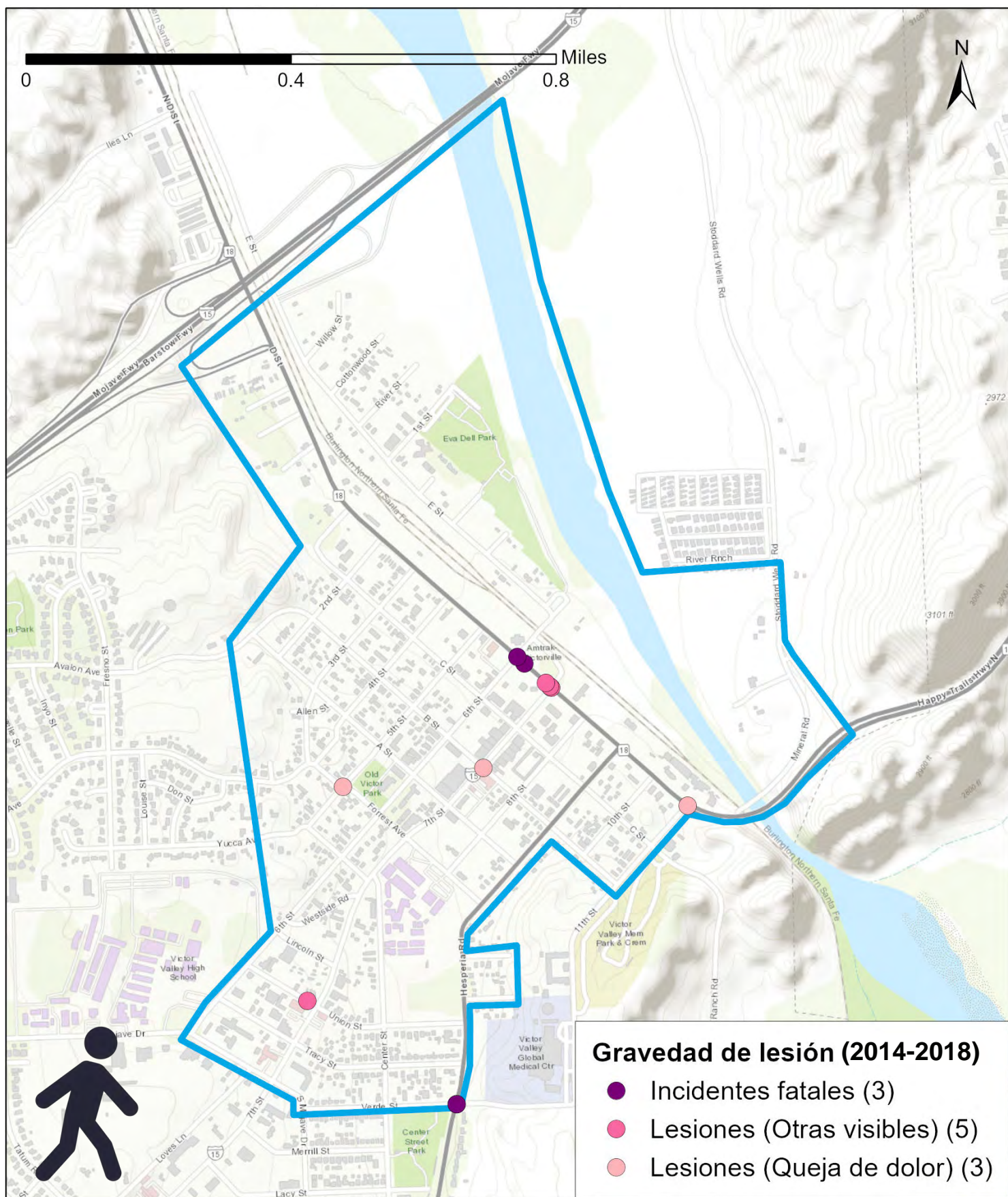
Si bien estos números no cuentan toda la historia, ¿resuenan con su experiencia en su comunidad?

¿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).

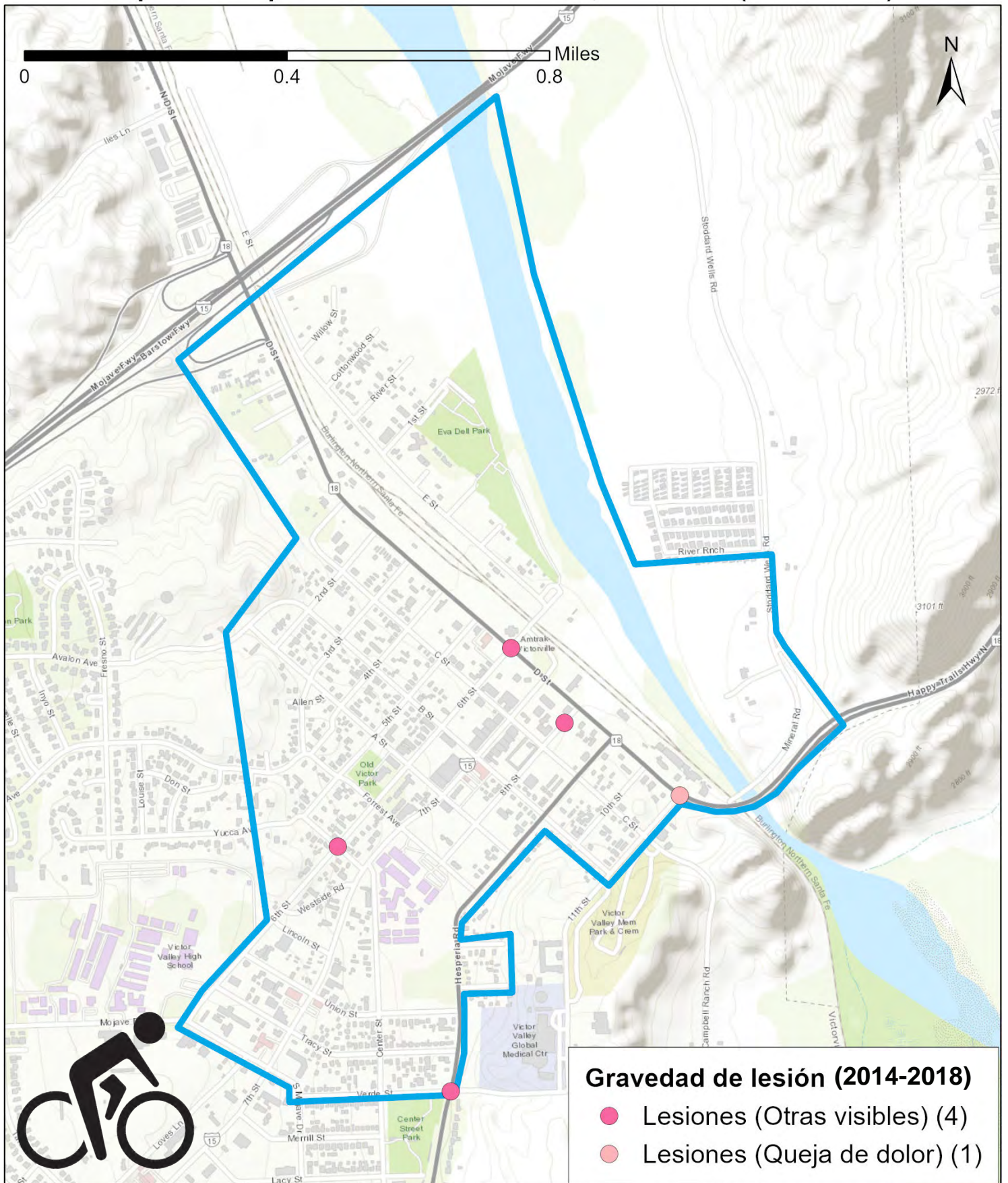
Para obtener asistencia adicional, envíenos un correo electrónico a safetrec@berkeley.edu.

Mapa de choques que involucraron a peatones en Old Town



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) del 2014 al 2018. Los datos de 2017 y 2018 son provisional a partir de Dic. 2019. Fondos para este programa fueron proporcionados por una beca de la Oficina de Seguridad de Tráfico de California (California Office of Traffic Safety, en inglés), por medio de la Administración Nacional para la Seguridad de las Carreteras (National Highway Traffic Safety Administration, en inglés).

Mapa de choques que involucraron a ciclistas en Old Town



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) del 2014 al 2018. Los datos de 2017 y 2018 son provisional a partir de Dic. 2019. Fondos para este programa fueron proporcionados por una beca de la Oficina de Seguridad de Tráfico de California (California Office of Traffic Safety, en inglés), por medio de la Administración Nacional para la Seguridad de las Carreteras (National Highway Traffic Safety Administration, en inglés).

El Historial de Choques que Involucraron a Peatones y Ciclistas

en el vecindario de Old Town Victorville, California

Visita al sitio del programa CPBST

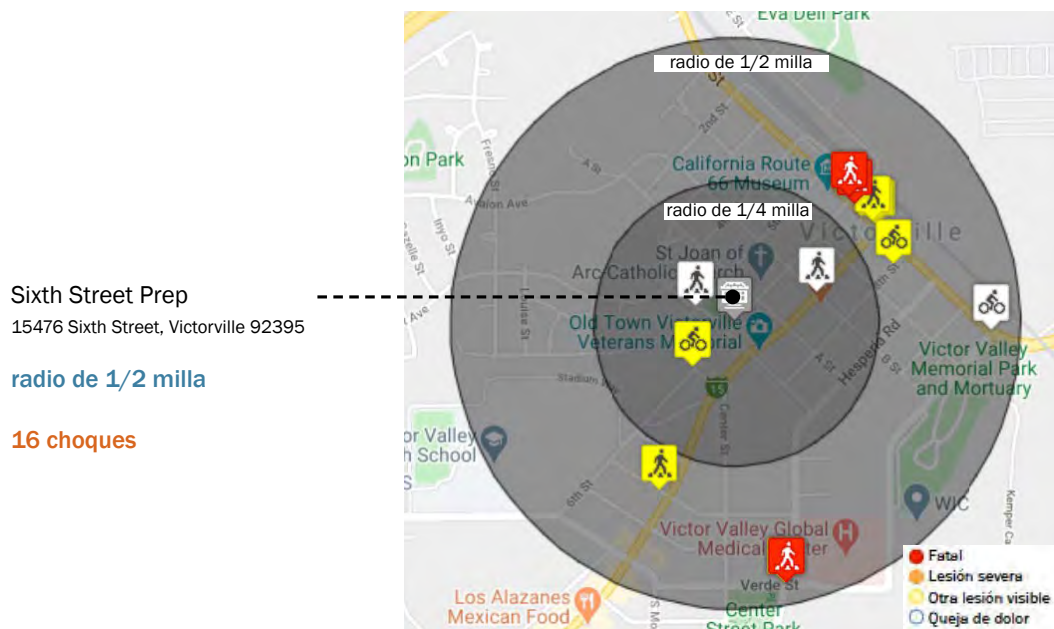
Wednesday, February 12, 2020

Katherine Chen

kchen@berkeley.edu

Berkeley SafeTREC
SAFE TRANSPORTATION RESEARCH AND EDUCATION CENTER

Choques de peatones y ciclistas (2014 - 2018)



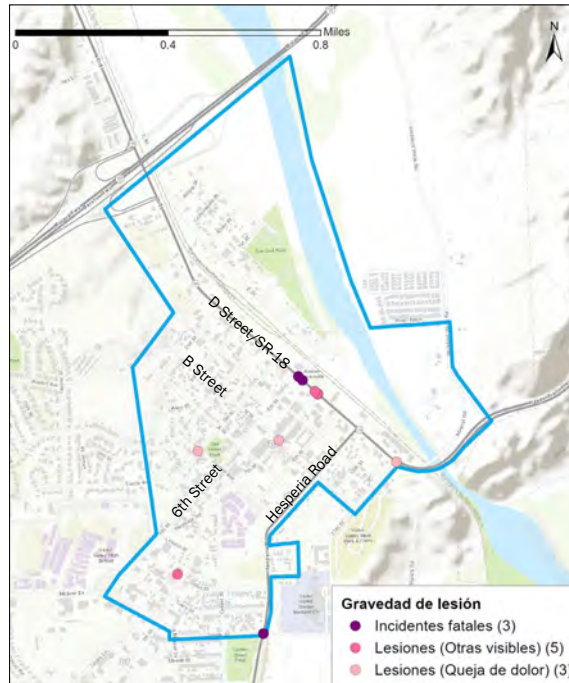
fuente de datos: Sistema de Cartografía de lesiones del transporte (Transportation Injury Mapping System, TIMS) Visor de rutas seguras a la escuela (SRTS Map Viewer). Los datos del 2017 y 2018 son provisionales a partir de dic. 2019

Mapa de choques de peatones (2014 - 2018)

Area de Enfoque

El plan específico para el vecindario de Old Town (aproximado)

11 choques que involucraron a peatones y resultaron en lesiones al peatón

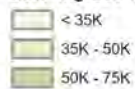


Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

Pedestrian Injury Collisions Map with Income (2014 - 2018)

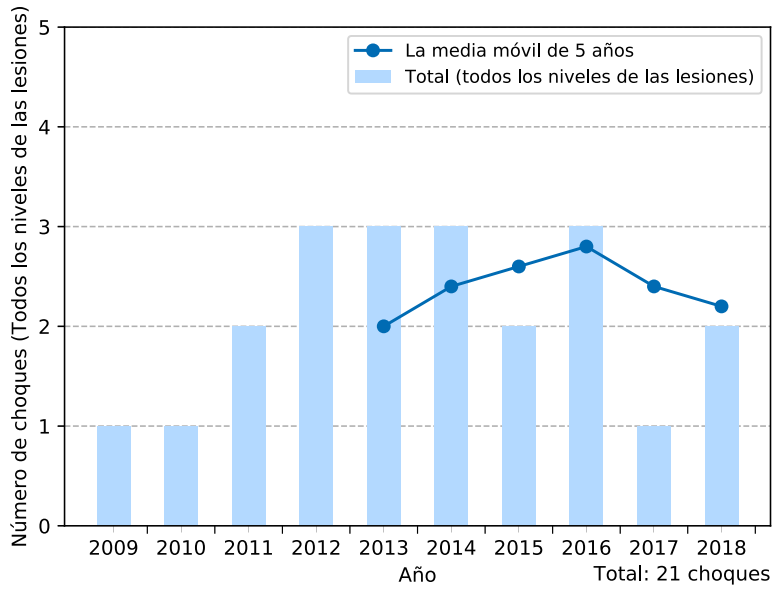


2017 Ingreso Medio por hogar



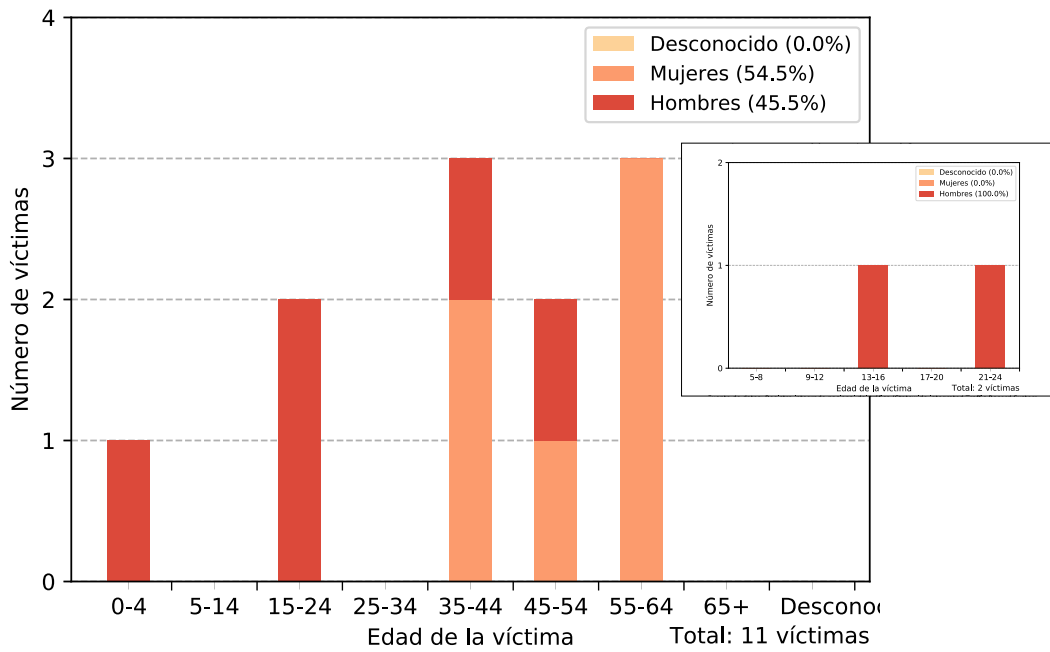
Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019. Demografía - ESRI, US Census Bureau and ACS

Tendencias en los choques de peatones (2009 - 2018)



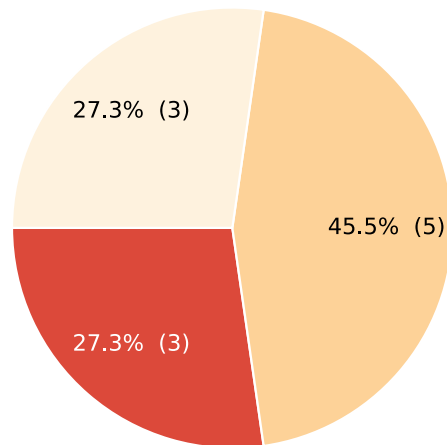
Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

Víctimas peatonales (2014 - 2018) por edad y género

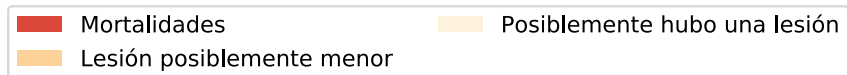


Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

Gravedad de lesión de las víctimas peatonales (2014 - 2018)



Total: 11 víctimas



Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

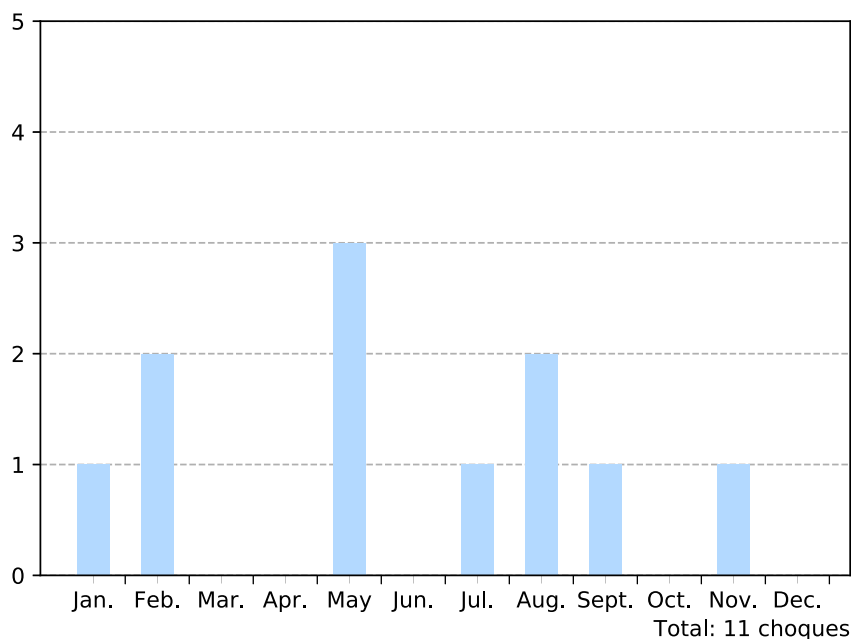
Choques peatonales (2014 - 2018) por tiempo del día y día de la semana

	lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	Total
09:00PM-11:59PM -	0	0	0	0	0	0	0	0
06:00PM-08:59PM -	1	0	0	1	0	1	1	4
03:00PM-05:59PM -	1	0	0	0	0	0	1	2
mediodía-02:59PM -	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00AM-11:59AM -	0	0	2	0	0	0	0	2
06:00AM-08:59AM -	0	0	0	1	0	0	0	1
03:00AM-05:59AM -	0	0	0	0	0	0	0	0
dianoche-02:59AM -	0	0	1	0	1	0	0	2
Total	2	0	3	2	1	1	2	11

Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

Choques peatonales (2014 - 2018)

por mes



Data Source: Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS) 2009-2018; 2017 and 2018 data are provisional as of Dec. 2019

Choques peatonales (2014 - 2018)

por tipo de infracción (infracciones más comun)

Total: 11 choques

codigo CVV	descripción	frecuencia/percentil
21954	Fracaso por parte del peatón de ceder el derecho de paso a los vehículos al cruzar fuera de un cruce marcado o no marcado	7 (63.6%)
21950	Fracaso por parte del motorista de ceder el paso a los peatones que están en un cruce marcado o no marcado	3 (27.3%)
22450	Fracaso por parte del motorista de parar en una señal de alto antes de la línea de límite; si no existe, parar en un cruce o en la entrada de la intersección, Fracaso por parte del motorista de parar en la línea de límite o antes de entrar en un	1 (9.1%)

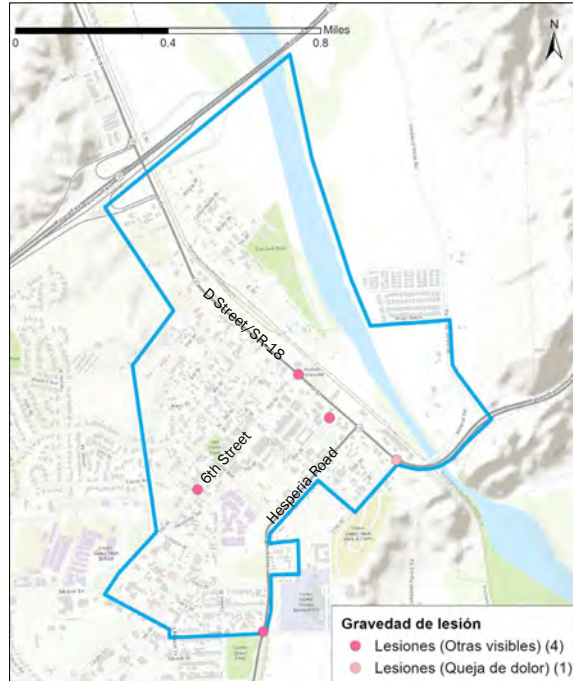
Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

Mapa de choques de ciclistas (2014 - 2018)

Area de Enfoque

El plan específico para el vecindario de Old Town (aproximado)

5 choques que involucraron a ciclistas y resultaron en lesiones al peatón



Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

Mapa de choques ciclistas con ingresos (2014 - 2018)

Gravedad de lesión (2014-2018)

- lesiones (Otras visibles) (4)
- lesiones (Queja de dolor) (1)

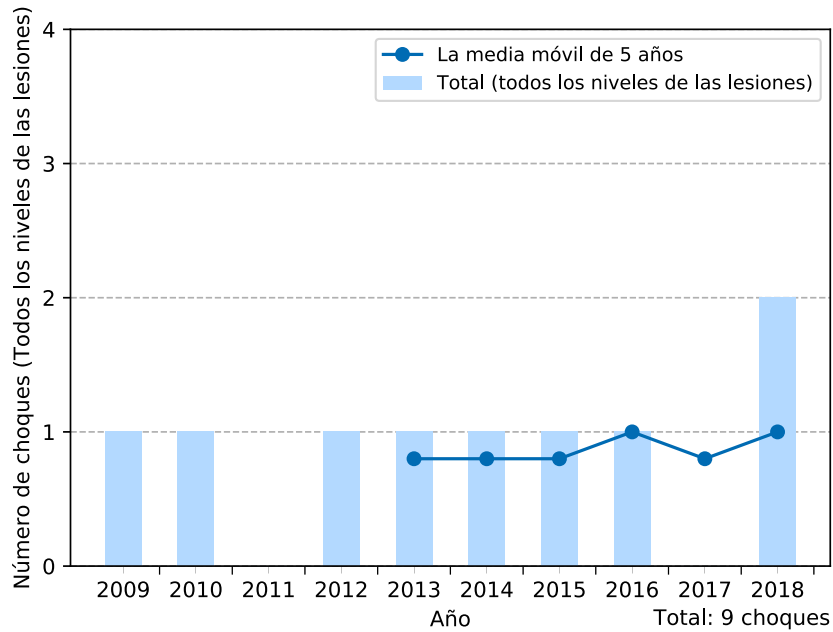
2017 Ingreso Medio por hogar

< 35K
35K - 50K
50K - 75K



Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019. Demografía - ESRI, US Census Bureau and ACS

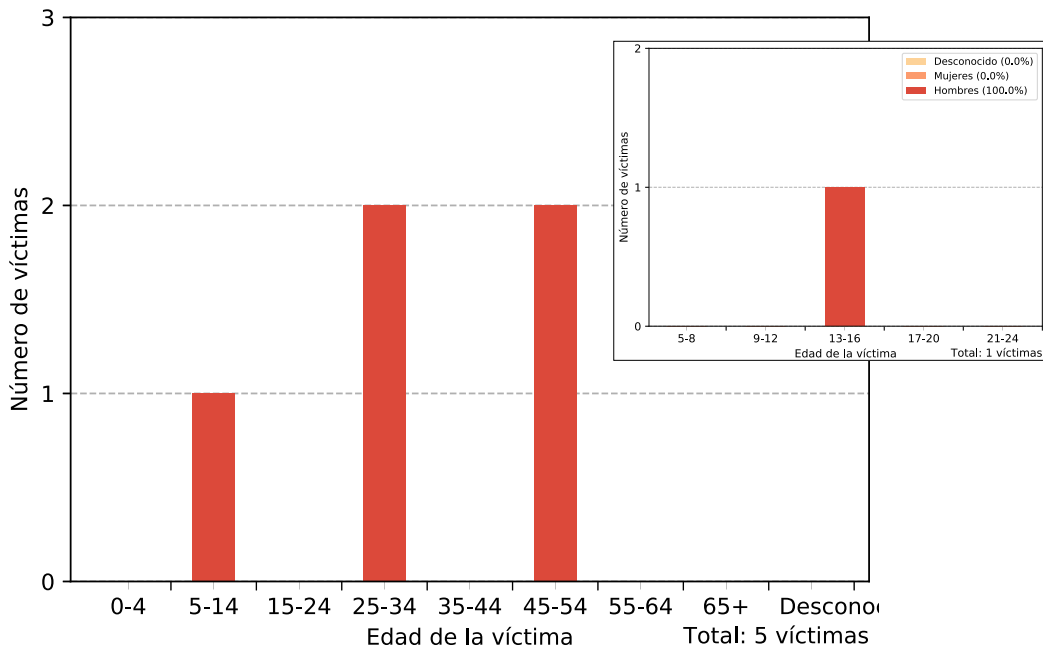
Tendencias en los choques de ciclistas (2009-2018)



Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

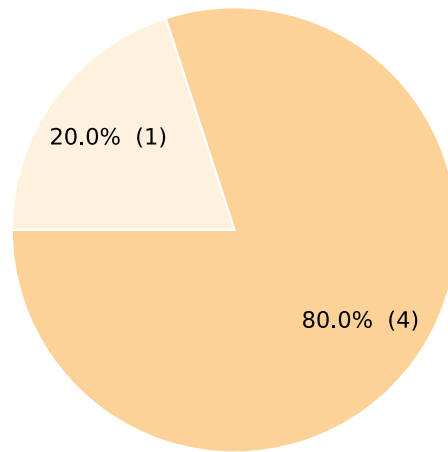
Víctimas ciclistas (2014 - 2018)

por edad y género



Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

Gravedad de lesión de las víctimas ciclistas (2014 - 2018)



Total: 5 víctimas



Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

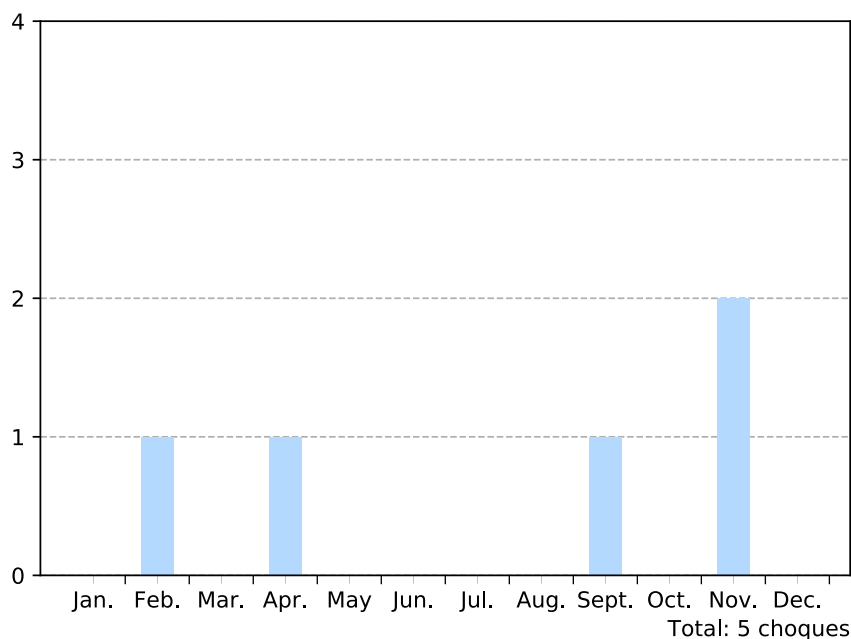
Choques ciclistas (2014 - 2018) por tiempo del día y día de la semana

	Monday	Tuesday	Wednesday	Thursday	Friday	Saturday	Sunday	Total
09:00PM-11:59PM -	0	0	0	0	0	0	0	0
06:00PM-08:59PM -	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00PM-05:59PM -	1	1	0	0	0	0	0	2
Noon-02:59PM -	0	1	0	0	0	0	0	1
09:00AM-11:59AM -	0	0	0	0	1	0	0	1
06:00AM-08:59AM -	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00AM-05:59AM -	1	0	0	0	0	0	0	1
Midnight-02:59AM -	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	2	2	0	0	1	0	0	5

Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

Choques ciclistas (2014 - 2018)

por mes



Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

Choques ciclistas (2014 - 2018)

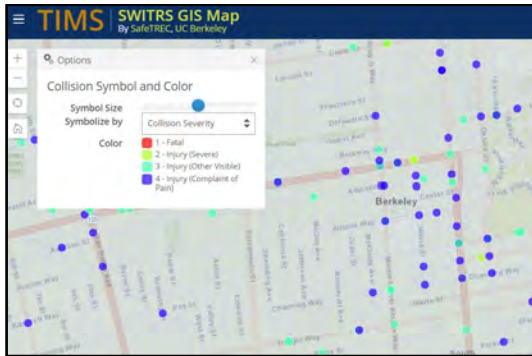
por tipo de infracción (infracciones más comun)

Total: 5 choques

odigo CVV	descripción	frecuencia/percentil
21453	Fracaso por parte del motorista de no parar en una línea de límite o en un cruce, o no ceder el derecho de paso al peatón al dar la vuelta en una luz roja.	1 (20,0%)
21650	Fracaso de manejar o montar en bicicleta en la mitad derecha de la calle (existen algunas excepciones)	1 (20,0%)
21804	Fracaso de ceder el derecho de paso por parte del conductor cuando entre o cruce una autopista	1 (20,0%)
22350	Conducir a una velocidad peligrosa para las condiciones de la autopista, como el clima, la visibilidad, el tráfico, y/o las medidas de la autopista, o manejar a una velocidad que pone en riesgo a la gente o propiedad	1 (20,0%)
22450	Fracaso por parte del motorista de parar en una señal de alto antes de la línea de límite; si no existe, parar en un cruce o en la entrada de la intersección. Fracaso por parte del motorista de parar en la línea de límite o antes de entrar en un	1 (20,0%)

Fuente de datos: Registro Integrado del Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) 2009-2018; Los datos del 2017 y 2018 son provisional a partir de dic. 2019

Recursos adicionales



Transportation Injury Mapping System (TIMS)

TIMS es un sistema en la red que permite a los usuarios analizar y mapear datos del Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) para explorar los datos de los choques.

Regístrate gratis para tener acceso a las herramientas y recursos que ofrece TIMS.

<https://tims.berkeley.edu>

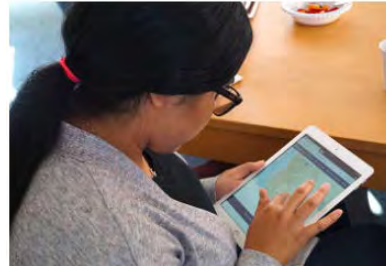


Street Story / Diario de la calle

Street Story/Diario de la calle es una herramienta para recopilar comentario comunitario en asuntos del transporte seguro.

Comparta sus historias de los lugares donde estuvo involucrado en un choque o casi estuvo en un choque, y de los lugares que se sienten seguros o peligrosos en el sitio web:

<https://streetstory.berkeley.edu>



Berkeley SafeTREC
SAFE TRANSPORTATION RESEARCH AND EDUCATION CENTER

Resumen
Preguntas?

Berkeley SafeTREC
SAFE TRANSPORTATION RESEARCH AND EDUCATION CENTER

Gracias por su interés en el programa Programa de Entrenamiento Comunitario Sobre Seguridad Peatonal y Ciclista. Para información, por favor visite:

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

safetrec@berkeley.edu o cpbst@calwalks.org

