

Septiembre 2022



Berkeley SafeTREC
SAFE TRANSPORTATION RESEARCH AND EDUCATION CENTER



Comunidades Activas y Seguras (Safe and Active Communities) Informe del Resumen Ejecutivo y Recomendaciones de Oxnard



Comunidades Activas y Seguras
Creando caminos de la vía fácil de transitar

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



Oxnard, CA

Agradecimientos

Gracias al Comité de Planificación por invitarnos a su comunidad y colaborar con nosotros para hacer de Oxnard un lugar más seguro para caminar y andar en bicicleta. En particular, sus contribuciones impulsaron discusiones significativamente informadas y fortalecieron los resultados del taller. Así mismo, queremos reconocer a las comunidades de Chumash y Micqanaqa'n como los encargados del cuidado de las tierras en Oxnard.

Comité de Planificación

Moises Aguilera	Residente comunitario
Pastor Alan Arevalo	Residente comunitario
Armando Marinero	Residente comunitario
Elisa Marinero	Residente comunitario
Ricardo Vazquez	Departamento de policía de Oxnard

Este informe fue preparado por:

California Walks

Alma Leyva Orozco

Martha Sicaños

<https://calwalks.org>

Centro de Investigación y Educación sobre Transporte Seguro de UC Berkeley (UC Berkeley Safe Transportation Research and Education Center (SafeTREC) en inglés)

Ana Lopez

<https://safetrec.berkeley.edu>

Traducido por Mónica Curiel.

Este informe fue preparado en cooperación con la Oficina de Seguridad de Tráfico de California (OTS). Las opiniones, hallazgos y conclusiones expresadas en esta publicación son de (les) autor(es) y no necesariamente de OTS.

Contenido

<u>Agradecimientos</u>	3
Comité de Planificación	3
<u>Introducción</u>	5
<u>Contexto y Datos</u>	6
<u>Evaluaciones de la Seguridad Peatonal y Ciclista</u>	9
Bienes en Camino Ventura Sur	9
Preocupaciones en Camino Ventura Sur	10
Calle Hemlock Oeste	13
Bienes en Calle Hemlock Oeste	13
Preocupaciones en la Calle Hemlock Oeste	14
<u>Recomendaciones del Equipo de Proyecto</u>	16
Conteos de Caminar	16
La Reconfiguración de la calle en el Camino Ventura Sur	16
Campaña de Mensajes de Seguridad y Eventos de Activación	17
Desarrollar un Comité de Asesoramiento Peatonal y Ciclista	17
<u>Los Caminos de la Vía: Radionovela</u>	18
<u>Apéndice</u>	19
Transcripción de la Radionovela	20
Repaso de los datos de choques en Oxnard, CA	23

Introducción

Comunidades Activas y Seguras (Active and Safe Communities) es un programa a nivel estatal de California Walks (Cal Walks) y el Centro de Investigación y Educación sobre Transporte Seguro de la Universidad de California en (SafeTREC, por sus siglas en inglés). Este programa atiende las necesidades de los hispanohablantes monolingües al proporcionar un plan de estudios culturalmente sensible y relevante que tiene como objetivo mejorar la seguridad para caminar y andar en bicicleta en las comunidades de California.

La capacitación para Oxnard fue planificada y facilitada en colaboración por los residentes de la comunidad, el Comité de Planificación, Cal Walks y SafeTREC para:

1. Mejorar la seguridad peatonal y ciclista a lo largo de la Calle Hemlock Oeste, donde tuvo lugar un choque con resultado de muerte;
2. Aumentar la implicación de la comunidad alrededor de la seguridad de los peatones y ciclistas a través de la narración; y
3. Humanizar las estadísticas de choques para concientizar sobre las preocupaciones de la comunidad sobre la seguridad de peatones y ciclistas.

La capacitación virtual se llevó a cabo el 16 de agosto de 2022 y consistió en:

- Actividad de visualización en la que los participantes imaginan una calle ideal en su comunidad dibujándola o construyéndola con pequeños artículos domésticos;
- Evaluación virtual de la seguridad peatonal y ciclista de la comunidad para identificar problemas de seguridad y patrones de comportamiento de los usuarios de la vía pública; y
- Actividad de radionovela en la que los participantes utilizan el poder de la narración de historias para crear un mini episodio de podcast que se puede utilizar para la promoción continua de la seguridad peatonal y ciclista.



Contexto y Datos

El Ranking de Choques de La Oficina de Seguridad de Tráfico de California, muestra que, en 2019, la Ciudad de Oxnard, se encontraba en el 4º puesto de 59 ciudades con un tamaño de población similar de personas que habían fallecido o habían resultado heridas en un choque de tráfico (siendo “1” el peor). Se situaba en el puesto 19º tanto para choques con peatones como con ciclistas. Además Oxnard se situaba en el 1er puesto de 59 para los choques relacionados con tasas de alcoholemia elevadas y 2do de 59, respecto a los choques relacionados con rebasar los límites de velocidad, ilustrando las oportunidades de involucrar a los miembros de la comunidad en la conducción segura y la seguridad para peatones y ciclistas.

Desde [Esri Community Analyst](#), en 2021, en la ciudad de Oxnard, el 28 por ciento de los hogares incluía al menos uno o más residentes con algún tipo de discapacidad y el 8 por ciento de los hogares no disponía de vehículo. La mayoría de la comunidad, el 62 por ciento, se encontraba en edades comprendidas entre los 18 y los 65 años, y el 11 por ciento de la comunidad vivía bajo el umbral de la pobreza. Muy pocos residentes de la comunidad caminaron o tomaron el transporte público al trabajo (2.3 por ciento).

Los siguientes datos se basan en choques de tráfico informados por la policía que resultaron en lesiones a peatones y ciclistas en la Ciudad de Oxnard. Los datos informados en esta sección provienen del Registro Integrado Estatal del Tráfico (Statewide Integrated Traffic Records Systems, o SWITRS, en inglés), a los cuales se han accedido a través del Sistema de cartografía para las lesiones del transporte (TIMS, por sus siglas en inglés) en mayo de 2022. Los datos para 2020 y los de mayo de 2022, se consideran provisionales.

Entre los años 2016 y 2020, hubieron 430 choques con peatones, resultando en 455 peatones lesionados, incluyendo 59 fallecidos o con lesiones graves. Las cifras de choques con peatones se mantuvieron elevadas entre los años 2016 y 2019, disminuyendo en 2020. Los choques con peatones se concentraron en el Camino Saviers (36) y el Bulevar Oxnard (37). Las infracciones más comunes en estos choques con peatones, fueron cuando los conductores no cedieron el paso a peatones en un cruce de peatones señalizado o no, comprendiendo el 35 por ciento y el 23 por ciento de las infracciones que terminaron en choques con peatones, respectivamente.

Entre los años 2016 y 2020, ocurrieron 325 choques con ciclistas, resultando en 327 ciclistas heridos, incluyendo 3 muertes y 17 heridos graves. En 2017, el número de choques con ciclistas llegó a las cifras más altas, justo antes de comenzar a descender hasta 2020. Al igual que en el caso de los choques con peatones, los choques con ciclistas se concentraron en el Camino Saviers (31). También se concentraron en la Avenida Rose (27).

Figura 1: Peatones lesionados en choques (2016-2022)

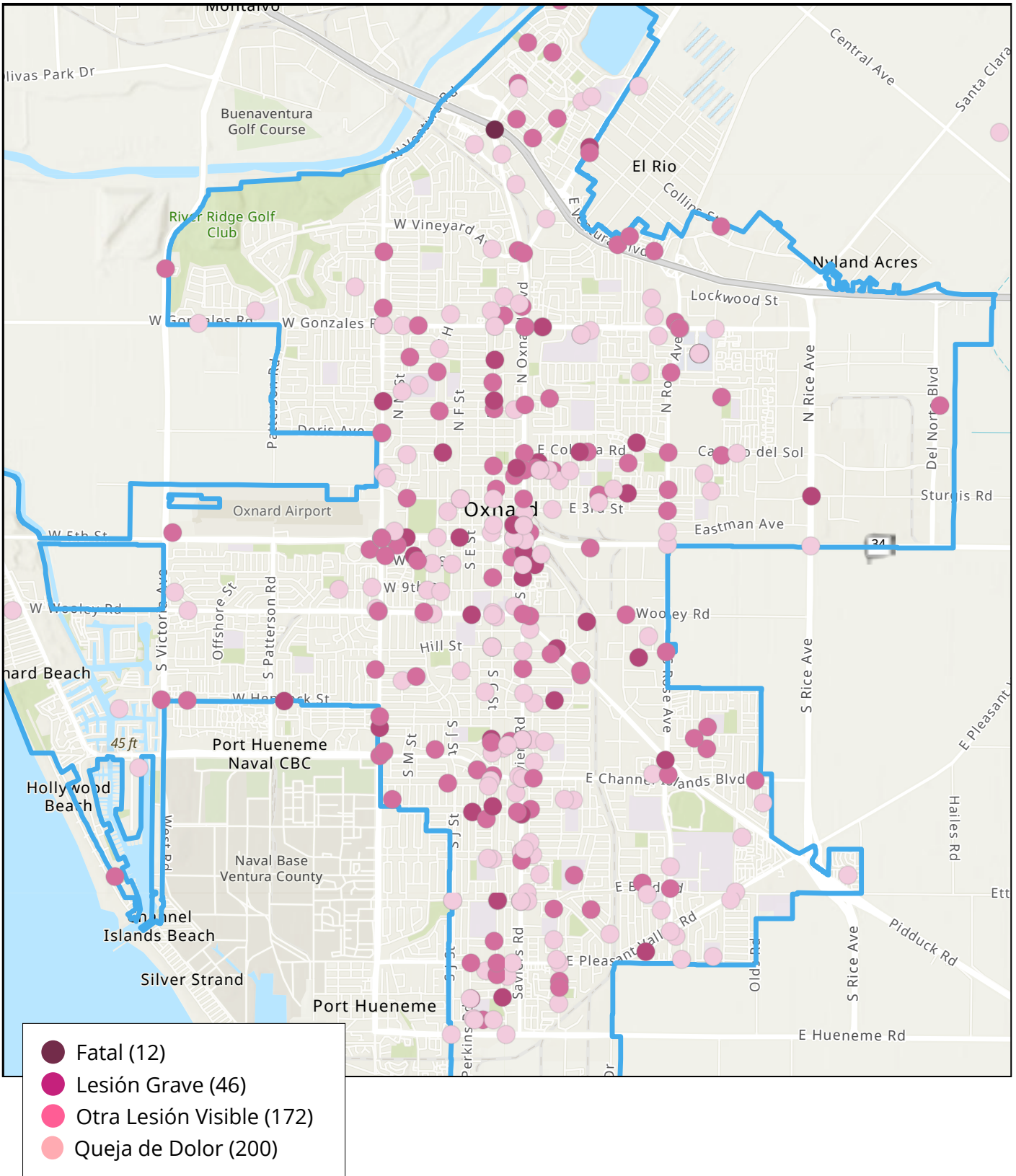
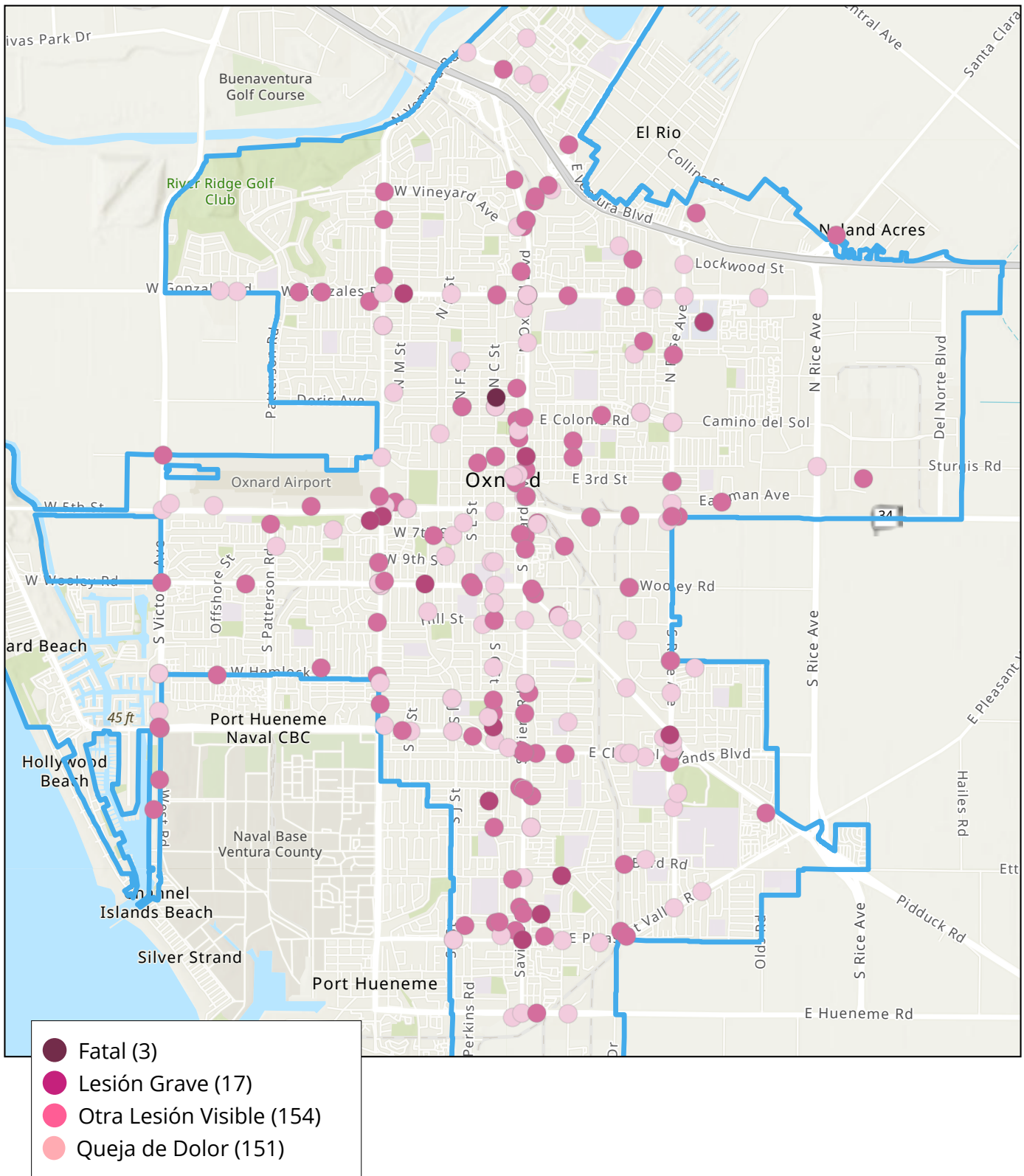


Figura 2: Ciclistas lesionados en choques (2016-2020)

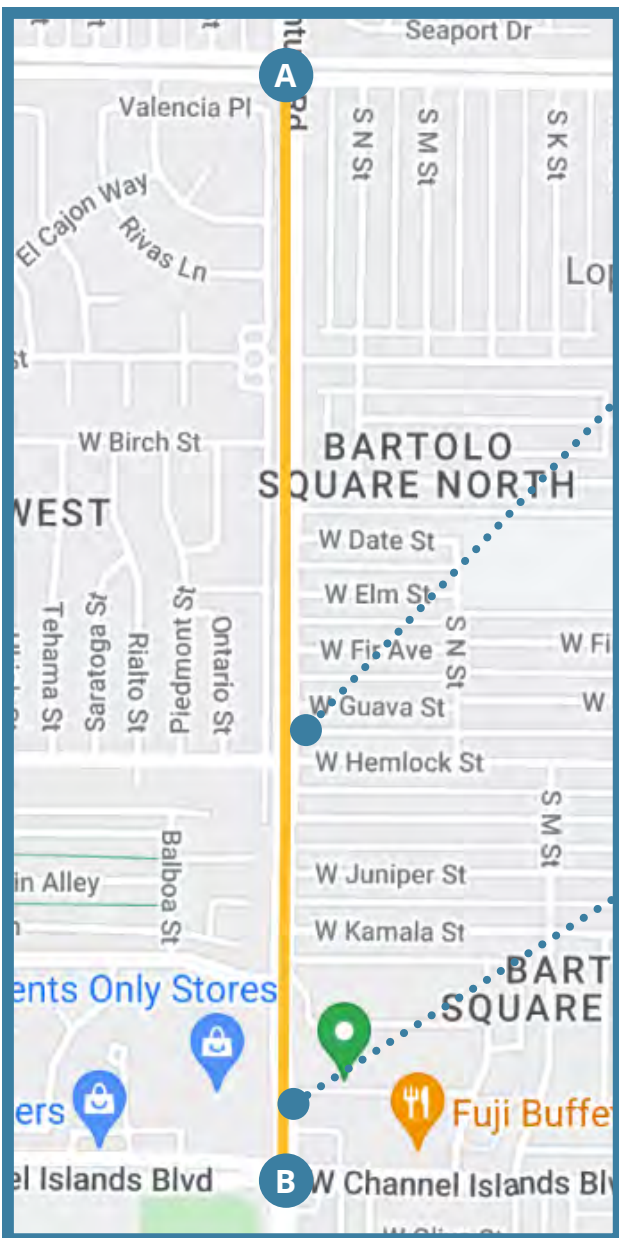




Evaluaciones de la Seguridad Peatonal y Ciclista

Durante el taller, los participantes realizaron una evaluación de seguridad peatonal y ciclista de un recorrido virtual a lo largo de dos corredores principales frecuentados por peatones. Se pidió a los participantes que identificaran los bienes de la comunidad, evaluaran las condiciones de la infraestructura y compartieran cómo los usuarios de las carreteras se relacionan con el entorno construido. El siguiente es un resumen de la evaluación peatonal y ciclista enfocada en el Camino Ventura Sur entre el Camino Wooley Oeste y la Calle Hemlock Oeste y la Calle Hemlock Oeste entre el Camino Ventura Sur y la Calle J Sur.

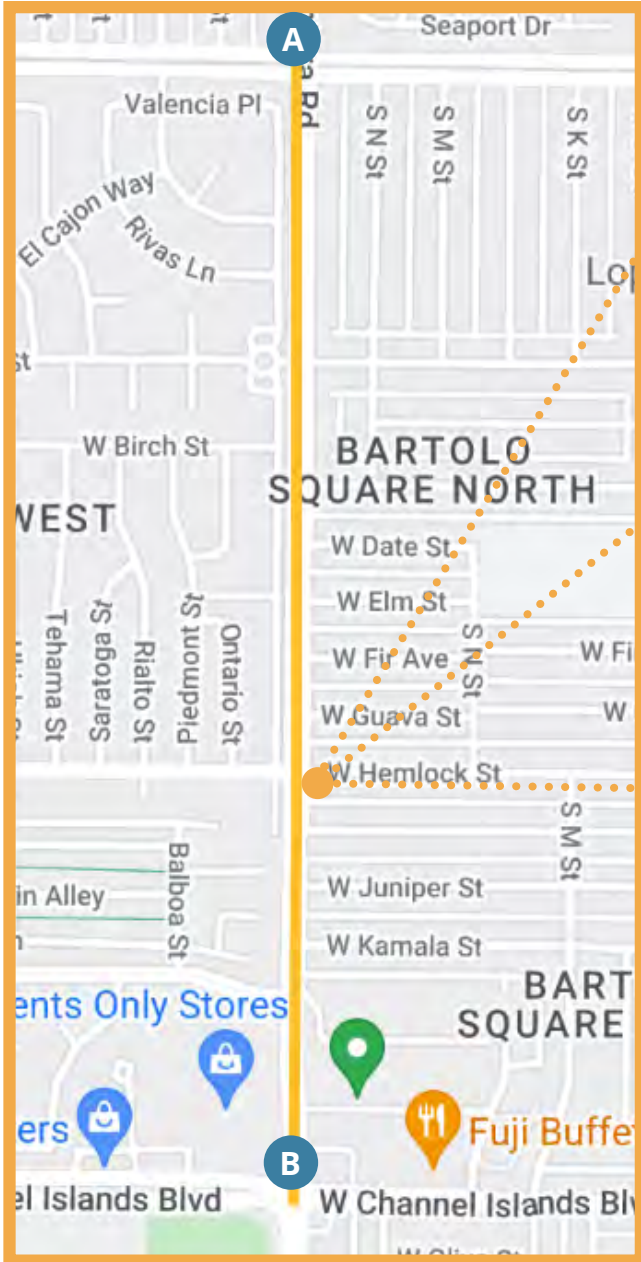
Bienes en Camino Ventura Sur



1. Camino Ventura Sur es una arteria principal que conecta el norte y sur de Oxnard, y tiene varios puntos de interés incluyendo centros comerciales, museos y comercios de restauración. Esta carretera es una conexión entre las áreas residenciales y la de recursos.

2. Camino de servicio Ventura Sur, es paralela a el Camino Ventura Sur. Está flanqueada en su mayoría por árboles y regula el tráfico de vehículos a alta velocidad del Camino Ventura. La vía de servicio parece continuación entre Camino Wooley Oeste y Calle Hemlock Oeste. Las vías como estas permiten a los peatones y ciclistas utilizar rutas alternativas para viajar por la comunidad.

Preocupaciones en Camino Ventura Sur



1. Los cruces de peatones a lo largo del Camino Ventura Sur entre el Camino Wooley Oeste y la Calle Hemlock Oeste están muy separados unos de otros, lo que obliga a los peatones a realizar cruces a mitad de cuadra atravesando una carretera de 6 carriles. El comportamiento de los conductores, como acelerar, hace peligroso cruzar por cualquier sitio que no sea un cruce de peatones debidamente señalizado.

2. Los conductores aceleran a lo largo del Bulevar Ventura Sur, que es una calle muy larga, recta y ancha con escasas infraestructuras que calmen el tráfico. La velocidad de los conductores pone a los ciclistas en un mayor riesgo frente a choques, haciendo que compartir la vía entre ciclistas y conductores resulte peligroso para los ciclistas.

3. Los participantes comentaron que los conductores no ceden el paso en los semáforos en verde para peatones, o que se saltan la luz roja en la intersección entre el Camino Ventura Sur y el Camino Wooley Oeste. Esto reduce el tiempo disponible para cruzar de los peatones donde ambas vías tienen 6 carriles cada una. Ha habido numerosos casi-choques, además de 5 choques con ciclistas y 2 con peatones en esta intersección.

4. Aunque la intersección está señalizada, las marcas del paso de peatones descoloridas en la intersección entre el Camino Ventura Sur y el Camino Wooley Oeste son menos visibles para los conductores, lo que aumenta la posibilidad de que no se detengan por los peatones. La señalización está descolorida o ausente en algunas zonas, lo que provoca problemas de visibilidad.

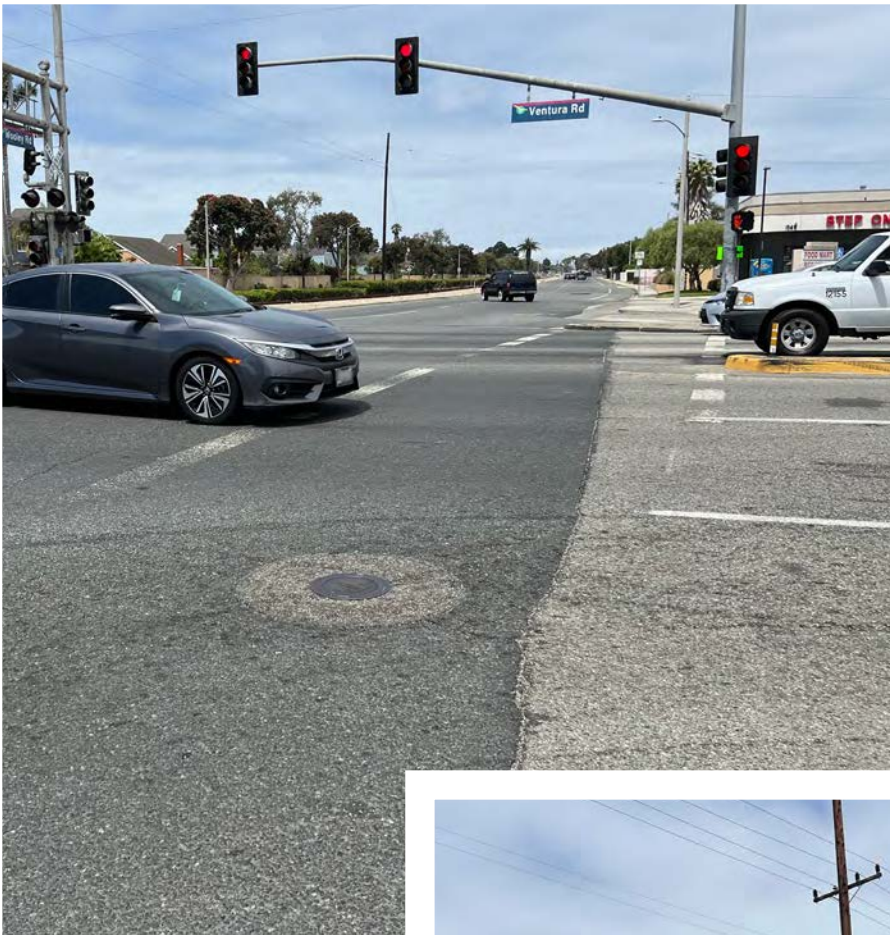
5. A pesar de que el Camino Ventura Sur es una vía de 6 carriles, no existe infraestructura para ciclistas, ni señales para compartir la vía. Aunque existen 3 carriles en cada sentido, los conductores con frecuencia fuerzan a los ciclistas a salir del tráfico hacia la cuneta. Los participantes comentaron que algunos ciclistas se sentían tan inseguros con la falta de protección que preferían evitar usar el Camino Ventura Sur.



Esta imagen muestra una distancia muy larga antes del siguiente cruce de peatones a lo largo del Camino Ventura Sur y una vía de seis carriles.



La isla para peatones en la intersección entre el Camino Ventura Sur y el Camino Wooley Oeste proporciona escasa protección dada su estrechez.



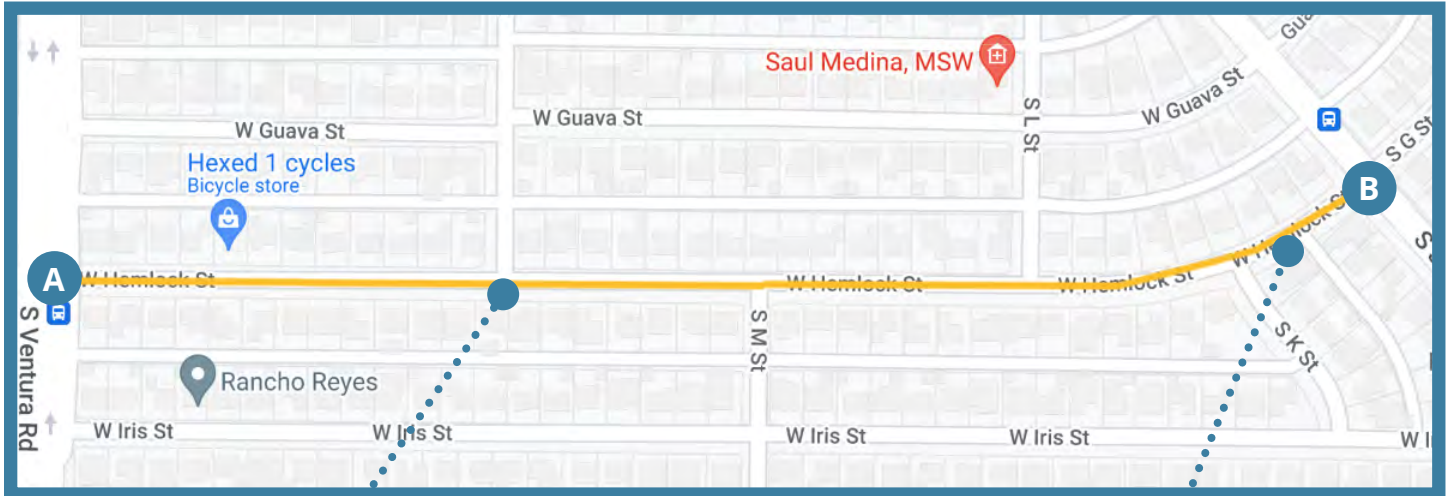
Marcas descoloridas del cruce de peatones en la intersección entre el Camino Ventura Sur y el Camino Wooley Oeste. Camino Ventura Sur no tiene infraestructura que proporcione seguridad para que los ciclistas circulen.

Camino Ventura Sur no tiene infraestructura que proporcione seguridad para que los ciclistas circulen.



Calle Hemlock Oeste

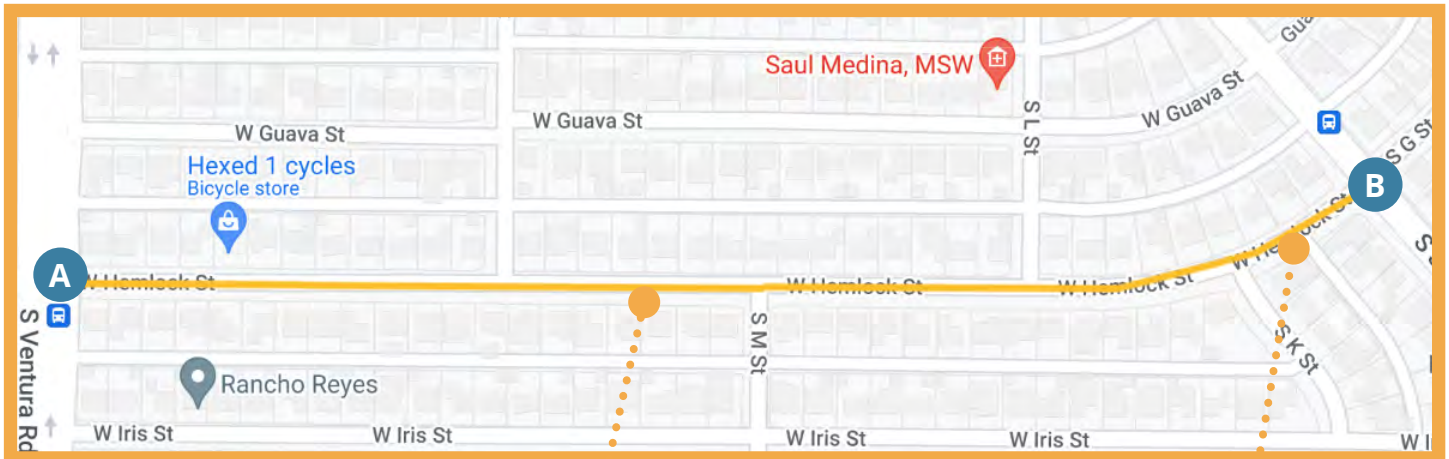
Bienes en Calle Hemlock Oeste



1. La ciudad de Oxnard instaló señales con radares disuasorios de velocidad en el lado sur de la Calle Hemlock Oeste justo antes de la Calle J, que alerta a los conductores de su velocidad, alentándoles a que disminuyan la velocidad.

2. Calle Hemlock Oeste es una calle residencial que es una ruta ciclista oficial que conecta con la zona centro. La calle tiene una señal de ciclovía y de vía compartida que prioriza a los ciclistas en la calle. Esta calle permite a los ciclistas evitar las calles más concurridas donde los conductores aceleran, tales como el Camino Wooley Oeste y el Camino Ventura Sur.

Preocupaciones en la Calle Hemlock Oeste



1. Las banquetas a lo largo de la Calle Hemlock Oeste son estrechas. Las señales y las bocas de incendio estrechan aún más las banquetas, dificultando el paso de los peatones que deben invadir la calzada o la parcela de algún vecino.
2. Los conductores aceleran en la Calle Hemlock Oeste, volviéndola peligrosa para peatones y ciclistas que comparten la vía. Las familias que viven a lo largo de la Calle Hemlock Oeste, expresan que se sienten inseguros dejando a sus hijos jugar en el jardín delante de sus casas, dada la elevada velocidad a la que circulan los conductores. Los participantes, compartieron que ha habido varias veces en la que los conductores que conducían rápido han invadido la banqueta.
3. No existen cruces de peatones en la Calle Hemlock Oeste entre el Camino Ventura Sur y la Calle J. A pesar de la presencia de la Escuela Primaria McKinna en la Calle N Sur, la ciudad de Oxnard les ha dicho a los residentes de la comunidad que no hay suficiente tráfico peatonal para garantizar la señalización de un cruce de peatones en la intersección de la Calle Hemlock Oeste y Calle N Sur, donde muchos estudiantes cruzan un cruce de peatones no señalizado para ir y venir de la escuela. Sin un cruce de peatones señalizado, los conductores con frecuencia no se paran para los peatones, lo que obliga a los peatones a correr para poder cruzar, incrementando las posibilidades de casi-choques y choques.
4. Calle Hemlock Oeste es una calle de dos carriles con estacionamiento en los lados norte y sur. Los carriles de circulación son bastante estrechos, lo que pone a los ciclistas en la zona de apertura de puertas de los carros estacionados. En los días de recogida de basura, los contenedores de basura de los vecinos se colocan sobre la calle, estrechando aún más el carril para la circulación de ciclistas. Estas obstrucciones obligan a los ciclistas a circular por la banqueta, limitando el espacio para peatones.
5. Calle Hemlock Oeste está designada como una ruta ciclista y tiene un carril de uso compartido señalizado para alertar a los conductores que los ciclistas pueden tomar ese carril. Sin embargo, los conductores, con frecuencia aceleran y circulan demasiado cerca de los ciclistas. Los ciclistas, terminan circulando por las banquetas, dejando un espacio muy reducido a los peatones.



Banquetas estrechas con señales de tráfico en la Calle Hemlock Oeste evita que los peatones puedan caminar cómodos codo con codo.



Calle Hemlock Oeste tiene señales de carril compartido para bicicletas, para mostrar que es una ruta designada para ciclistas.



El cruce de peatones sin señalizar en la intersección de la Calle Hemlock Oeste y la Calle N Sur.



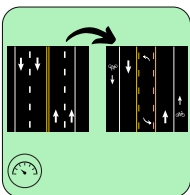
Recomendaciones del Equipo de Proyecto

El Equipo del Proyecto ofrece a la comunidad las siguientes recomendaciones basadas en las preocupaciones de seguridad para caminar y andar en bicicleta de la comunidad y las prioridades de la estrategia del Sistema Seguro.



Conteos de Caminar

El Equipo de Proyecto recomienda que el Comité de Planificación colabore en conjunto con la Ciudad de Oxnard y con grupos de peatones locales y de seguridad ciclista para llevar a cabo un [conteo de peatones y ciclistas](#) a lo largo de la Calle Hemlock Oeste para recoger datos que promuevan la mejora de las infraestructuras. El uso de medidas de conteo de peatones y ciclistas en una determinada calle, puede involucrar a más residentes para que se animen a participar en una conversación sobre los problemas de seguridad peatonal y ciclista. Los recursos como el [Proyecto de Documentación Nacional de peatones y Ciclistas](#), puede ayudar a proporcionar más modelos de colección de datos durante el conteo de peatones y ciclistas.



La Reconfiguración de la calle en el Camino Ventura Sur

El Equipo de Proyecto recomienda al Comité de Planificación que colabore junto con la Ciudad de Oxnard para evaluar si el Camino Ventura Sur puede ser seleccionado para un proyecto de reconfiguración viaria. Si lo fuera, el Comité de Planificación, puede ayudar a recopilar las preocupaciones de la comunidad a lo largo del corredor y las soluciones propuestas sobre posibles infraestructuras para mejorar la seguridad peatonal y ciclista. La Ciudad y el Comité de Planificación pueden tomar como referencia el [enfoque del compromiso comunitario con dignidad](#) de Visión Cero de Los Ángeles. Este enfoque expansivo del compromiso comunitario, aborda la dificultad del sector público para asegurar la sensación que tienen de apoyo las comunidades y les residentes del centro de comunidades a lo largo del proceso y que el proyecto refleja las necesidades reales de la comunidad. Les residentes pueden utilizar la [Caja de Herramientas](#), como un punto de partida para entender los diferentes tratamientos de las infraestructuras, sus objetivos, y sus usos en la creación de calles más seguras.



Campaña de Mensajes de Seguridad y Eventos de Activación

El Equipo de Proyecto recomienda que el Comité de Planificación trabaje con los residentes para desarrollar una campaña de mensajes de seguridad liderada por la comunidad, que se centre en el comportamiento de los conductores en las zonas residenciales y cercanas a las escuelas. Los conductores de este área circulan con frecuencia por encima de los límites de velocidad señalizados, lo que vuelve peligroso el poder compartir estas calles con peatones y ciclistas. Una campaña de seguridad puede dar varios resultados a la comunidad, incluyendo un cambio de comportamiento y crear concientización frente al comportamiento peligroso de los conductores.

- La [Campaña GoHuman](#) de la Asociación de Gobiernos del Sur de California (SCAG por sus siglas en inglés) se centra en reducir la velocidad de los conductores a través de una serie de letreros en el pasto, banners y pósters. Los residentes de la comunidad, pueden solicitar materiales utilizando este [formulario](#). Esta opción de bajo coste es una buena manera de comenzar una campaña de mensajes de seguridad en la comunidad. El Comité de Planificación puede aprovechar eventos comunitarios como un primer paso para involucrar a la comunidad en los esfuerzos para mejorar la seguridad peatonal y ciclista. La guía de actividades de [Los Servicios Comunitarios y Recreativos de Oxnard](#) hace un listado de múltiples actividades que tienen lugar en la ciudad, muchos de los cuales son gratuitos y en espacios públicos como parques.
- [La Caja de Herramientas del Programa Embajador](#) incluye una sección que destaca activaciones lideradas por la comunidad, que pueden servir como ejemplo de actividades enfocadas en la seguridad peatonal y ciclista. El Comité de Planificación puede utilizar esto para guiar su compromiso en la comunidad.



Desarrollar un Comité de Asesoramiento Peatonal y Ciclista

El Equipo de Proyecto recomienda que el Comité de Planificación colabore con grupos locales como [Bike Ventura](#) para pedir que la Ciudad de Oxnard establezca un Comité de Asesoramiento Peatonal y Ciclista, tal y como se recomienda en el [Plan Maestro de Bicicletas y Peatones de la Ciudad de Oxnard de 2011](#). Este [Comité de Asesoramiento Ciclista y Peatonal](#) es un grupo de residentes voluntarios, actores clave de la comunidad, y sujetos expertos que darían consejo y recomendaciones a aquellos que toman las decisiones en materia de políticas y programas de peatonalización y ciclismo. Este comité proporciona una oportunidad a los residentes, actores clave de la comunidad y sujetos expertos en la materia para dar una respuesta directa, ayudando a moldear los programas, proyectos y políticas en torno a la peatonalización y el ciclismo. Guías como la [Guía de Consejos para Caminar de Forma Segura por las Calles de Los Ángeles](#), pueden facilitar una orientación sobre cómo enfocar varios proyectos de recomendaciones e incrementar la participación comunitaria. Los eventos de activación como los enumerados en los [Servicios Recreativos y Comunitarios de Oxnard](#) pueden ser un punto de partida para involucrar a los residentes comunitarios. El Comité de Planificación, puede además asociarse con un grupo con objetivo similar formado por los Aliados de Sanidad SELA y la Unión de Padres para la Justicia en la Educación, para conseguir orientación a la hora de involucrar a los residentes comunitarios en estos grupos de abogacía.

Los Caminos de la Vía: Radionovela

Durante la capacitación, los participantes crearon una Radionovela, un podcast que destaca las preocupaciones de la comunidad y propone soluciones sobre la seguridad para peatones y ciclistas, a través del poder de la narración. Este proyecto de audio está previsto que sea utilizado como una herramienta para promover la creación de visiones de la comunidad local sobre una comunidad saludable y cómoda para caminar y andar en bicicleta. Este episodio y los anteriores del podcast Caminos de la Vía, se pueden encontrar en la nube [Soundcloud](#) usando el link <https://bit.ly/los-caminos-de-la-via>. Podrá encontrar una transcripción de la Radionovela en el apéndice del presente informe.

Este episodio destaca la necesidad de que la comunidad de Oxnard se involucre en el trabajo de la seguridad peatonal y ciclista. Los participantes compartieron el peligro de circular con bicicleta por el Camino Ventura Sur y la Calle Hemlock Oeste, dada la falta de infraestructura dedicada a los ciclistas, como carriles de bicicleta, y comportamientos de los conductores, como acelerar por encima de los límites de velocidad. Los residentes urgen a la comunidad de Oxnard a que se involucren en los esfuerzos de abogacía. Para leer la transcripción del audio, vea el Apéndice.

Visita

<https://bit.ly/los-caminos-de-la-via>

o escanea el código QR para escuchar la Radionovela Comunitaria de Oxnard.



Apéndice

- [Transcripción de la RadioNovela](#)
- [Revisión de los datos de choques de ciclistas y peatones](#)

Transcripción de la Radionovela

Los residentes de la comunidad de la Ciudad de Oxnard pensaron en las siguientes preguntas mientras desarrollaban la historia de su comunidad.

¿Qué haría que su comunidad se sintiera más segura para caminar o andar en bicicleta?
¿Qué cambios desea ver en su comunidad?

¿Tiene una historia o experiencia que muestre por qué estos cambios son necesarios?

¿Quién debería estar apoyando y escuchando estas experiencias?

¿Qué se necesitaría para que otros en su comunidad apoyaran este trabajo?



Narrador: Hola a todos, todas y todes bienvenidos a nuestro nuevo episodio de los caminos de la vía. Los Caminos de la Vida es un proyecto que salió del taller Comunidades Activas y Seguras de California Walks y UC Berkeley SafeTREC . Este programa se enfoca en ayudar a las comunidades hispanohablantes en California a mejorar la seguridad peatonal y ciclista en sus ciudades a través de la creación de contenido de audio que se puede usar como una herramienta para la abogacía y educación. Este mini parque 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 Oxnard sobre las preocupaciones que tienen al usar las calles South Ventura Road y West Hemlock Street. Los participantes comparten una historia muy personal que destaca la necesidad de ver cambios para la seguridad de los peatones y ciclistas de Oxnard y piden que las demás comunidad se unan a abogar por cambios que puedan salvar vidas.

Comunidad: Es cierto que se ocupan rutas más seguras en las calles de Oxnard, así como también en realidad hacen falta muchos señalamientos y quizá topes en algunas de las calles, especialmente en las de baja velocidad, donde tal vez no hay señalamientos.

Comunidad: Es una calle, pues como lo vieron muy reducida, pues en sí no hay, no hay espacio para las bicicletas sin carro. Llega a abrir su puerta o cualquier cosa. No hay espacio.

Comunidad: Pues yo diría lo mismo. Está demasiado estrecha la calle para compartirla con todos. Es muy grande el riesgo. ¿que si yo

me sentiría seguro de pasar esa intersección en bicicleta o pensando caminar o ir con mis hijos por ahí? simplemente no, evitaría esa intersección.

Narrador: La ciudad tiene una gran población de latinos. 8% de los hogares no poseen un carro. Muy pocos residentes de la comunidad, solo 2.3% caminaron, pedalearon o llevaron el transporte público al trabajo. El nivel relativamente bajo de transporte activo sugiere que los destinos de trabajo, escuela y compras de Oxnard son menos accesibles para aquellos que sí dependen de caminar y andar en bicicleta. Hay preocupaciones importantes como el comportamiento del conductor y la falta de infraestructura que hace que sea peligroso moverse de maneras más activas. La comunidad pide cambios que puedan mejorar estas condiciones.

Comunidad: Yo pienso que la ciudad tiene que poner más topes en calles donde no dan señales para las bicicletas, que los carros cuando estén pasando personas que se queden en su lugar. Cuando van personas y las personas también tienen que mirar.

Narrador: Entre los años 2016 al 2020 hubo 430 choques peatonales y 325 choques de bicicleta en la ciudad de Oxnard. Oxnard ocupó el puesto cuatro de 59 ciudades de similar tamaño de población para las personas muertas o heridas en un choque de tráfico. Oxnard también ocupó el puesto número uno de 59 para los choques relacionados con el alcohol y 2 de 59 para los choques relacionados con la velocidad, lo que ilustra la necesidad de involucrar a los miembros de la comunidad en aprender la

importancia de conducir de una manera segura y la necesidad de tener en cuenta a la seguridad de los peatones y los ciclistas.

Comunidad: Yo le digo a la comunidad que esto es más acerca de la seguridad. También tenemos todos que tener conciencia de lo que estamos haciendo al manejar un carro. Claro que tengo una historia que demuestra por que estos cambios son sumamente necesarios. Hace un año, el 29 de septiembre, mi hijo Andrés fue atropellado por un hombre que iba bajo la influencia del alcohol o tal vez de las drogas. Y realmente se necesita hacer algo. Yo me dirijo a la ciudad de Oxnard, a la policía, para que tengan más precaución con estas personas que manejan matando quizá una, dos, tres o no sé cuántas personas por negligencia, por irresponsabilidad. Se necesita un cambio en nuestra ciudad.

Narrador: Historias personales como ésta y la data de choques destaca la necesidad para cambios inmediatos en la ciudad de Oxnard. La comunidad alrededor de Oxnard está lista para continuar abogando por rutas más seguras y piden el apoyo del resto de la comunidad para hacer esto posible.

“Es importante manejar y andar en la calle como ciclista o como peatón, pues siempre pensando en la seguridad de otros, no solo la de uno mismo, si no pensando cuando uno va de conductor. ¿Qué tal si fuera mi hijo en esa bicicleta? ¿O si fuera mi hijo o mi mamá cruzando esa calle con el mandado?”

Comunidad: Es lamentable escuchar cuando fallece alguien y este y más por un accidente [choque] por calles este mal diseñadas o porque un anuncio no servía o porque no había líneas pintadas. Pues que es importante manejar y andar en la calle como ciclista o como peatón, pues siempre pensando en la seguridad de otros, no solo la de uno mismo, sino pensando cuando uno va de conductor. ¿Este pues qué tal si fuera mi hijo en esa bicicleta? ¿O si fuera mi hijo o mi mamá cruzando esa calle con el mandado? La unión hace la fuerza. Unidos podemos hacer más cosas. Si una persona está pidiendo algo, puede que es casi imposible de que le vayan a hacer caso, pero entre más gente se una y más gente pida esos cambios, es más probable de que se hagan para la.

Comunidad: Para la gente que le gustaría más información o involucrarse en la. Que estamos haciendo para hacer nuestras calles más seguras. Este es nuestro punto de reunión. Es la Iglesia Cristiana, el Nazareno en el 1630 Saviers Road en Oxnard, California. Los servicios son los domingos a las 12:30. Y ahí, esto es nuestro punto de reunión principal.

Narrador: Le damos las gracias a la familia de Andrés por compartir una historia tan personal y honraremos su memoria trabajando por mejorar la seguridad peatonal y ciclista para que esta historia no se repita. Gracias por acompañarnos y asegúrense de escuchar el resto de los episodios de los caminos de la vida. Les invitamos a leer el Resumen Ejecutivo de Oxnard en el enlace que está en la descripción para obtener más información sobre comunidades activas y seguras, visite el sitio de web de California Walks y UC Berkeley SafeTREC . Hasta luego.

Visita

<https://bit.ly/los-caminos-de-la-via>
o escanea el código QR para escuchar la Radionovela Comunitaria de Oxnard.



Repaso de los datos de choques en Oxnard, CA

Repaso de Datos de Choques en Oxnard, CA

Comunidades Activas y Seguras



¿Qué es un choque de peatones?



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



¿Que es un choque de ciclistas?

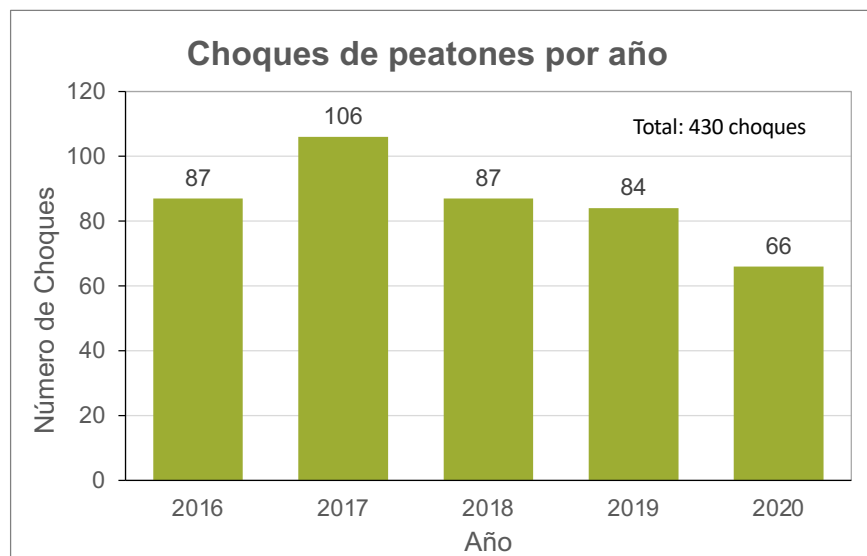


- Choque entre una bicicleta y un vehículo de motor
- Las bicicletas se consideran vehículos y, por lo tanto, las infracciones cometidas por un "conductor" podrían haber sido cometidas por un conductor de vehículo de motor o por un ciclista.



Choques de Peatones (2016-2020)

por año



Choques de Peatones 2016-2020

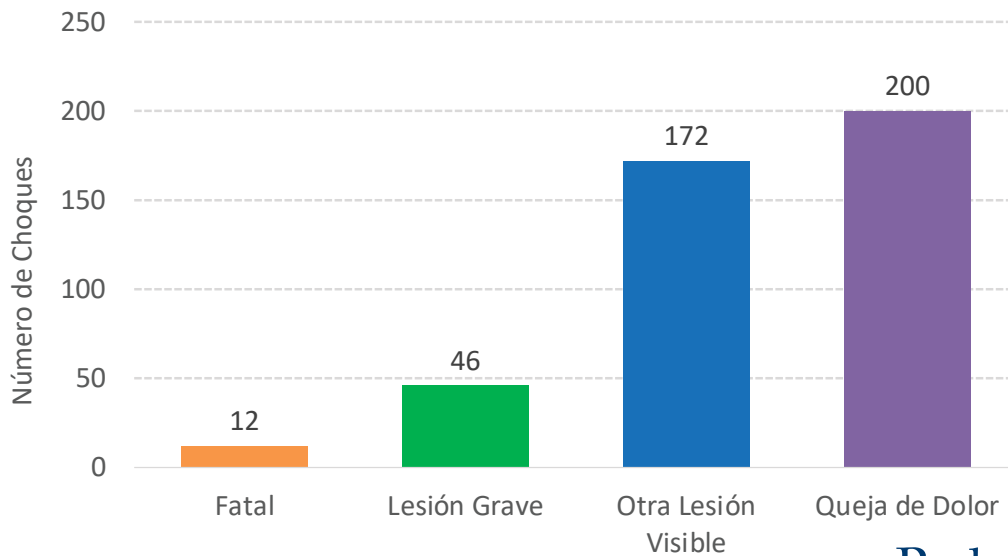
Los choques se concentraron a lo largo de:

- Saviers Road (36 Choques)
- Oxnard Boulevard (37 Choques)

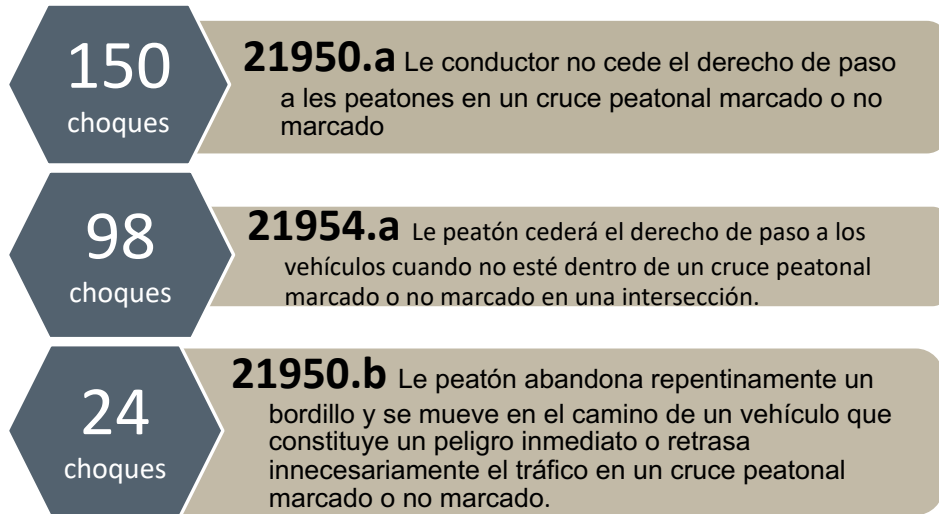
Hubieron 12 choques que resultaron en lesiones fatales.



Choques de Peatones (2016-2020) por gravedad de lesión



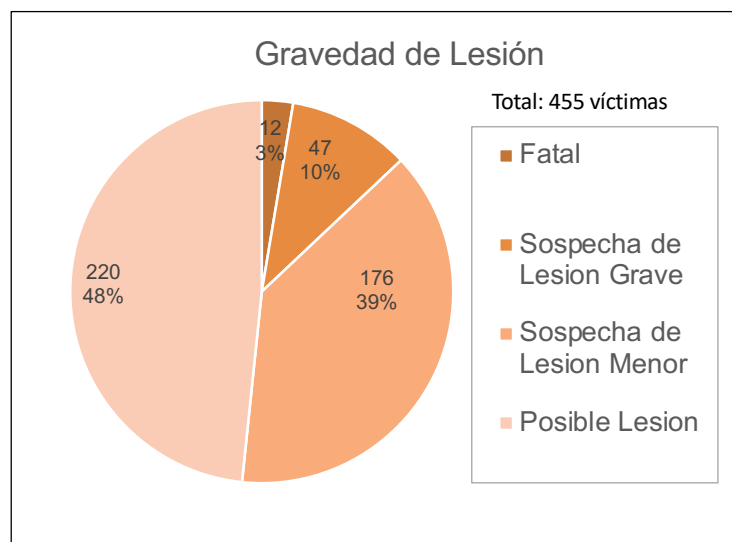
Choques de peatones (2016-2020) infracciones citadas con mayor frecuencia



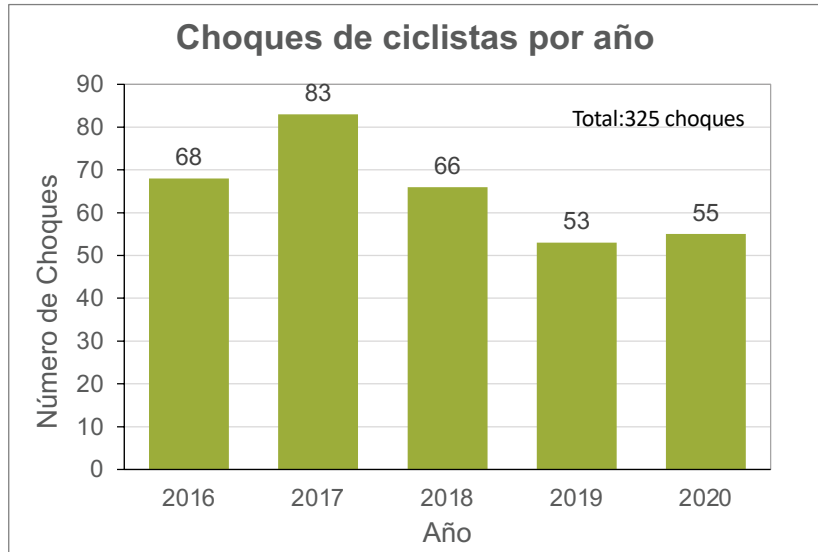
Victimas de choques peatonales por gravedad de lesión

455 víctimas resultaron heridas en 430 choques de peatones

- Hubo 59 víctimas con lesiones fatales o graves.



Choques de Ciclistas (2016-2020) por año

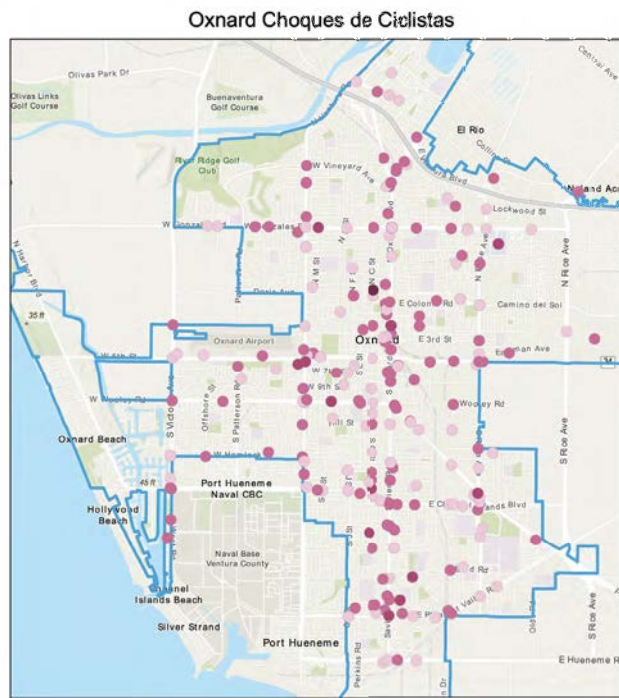


Choques de Ciclistas 2016-2020

Los choques se concentraron a lo largo de:

- Gage Avenue (5 Choques)
- Florence Avenue (11 choques) Incluyendo un choque en entrada del 710-N

Uno de los tres choques de ciclista que resultaron en lesiones graves ocurrió en Florence Avenue.



9/23/2022

Oxnard Choques de Ciclistas

- Fatal (3)
- Lesión Grave (17)
- Otra Lesión Visible (154)

● Queja de Dolor (151)

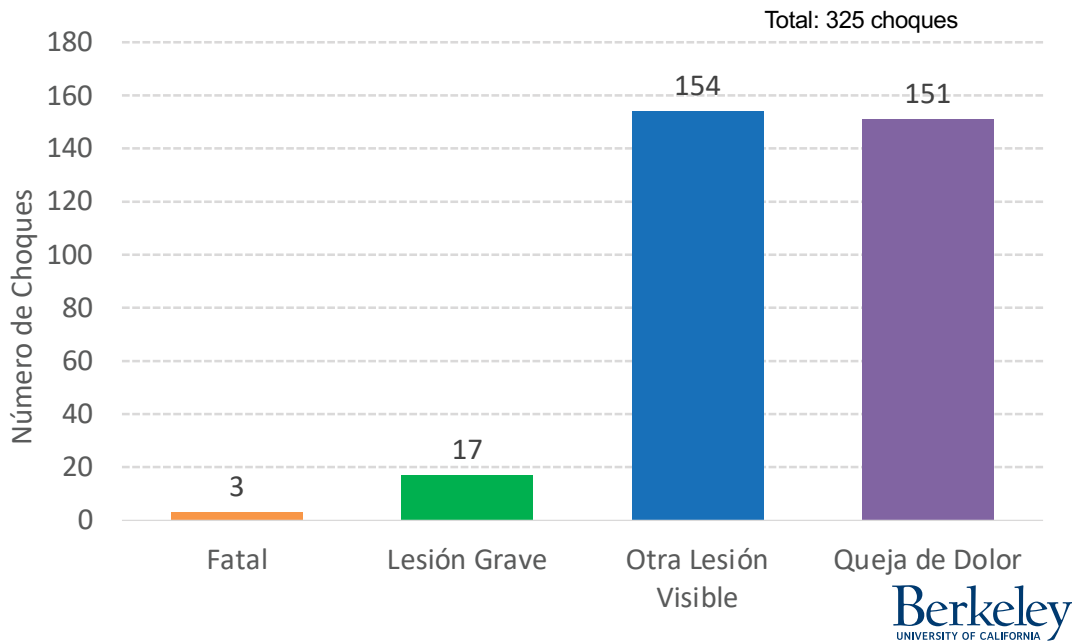
▭ Límite de la Ciudad

World Hillshade

Scale: 1:72,224
0 0.5 1 2 mi
0 0.75 1.5 3 km

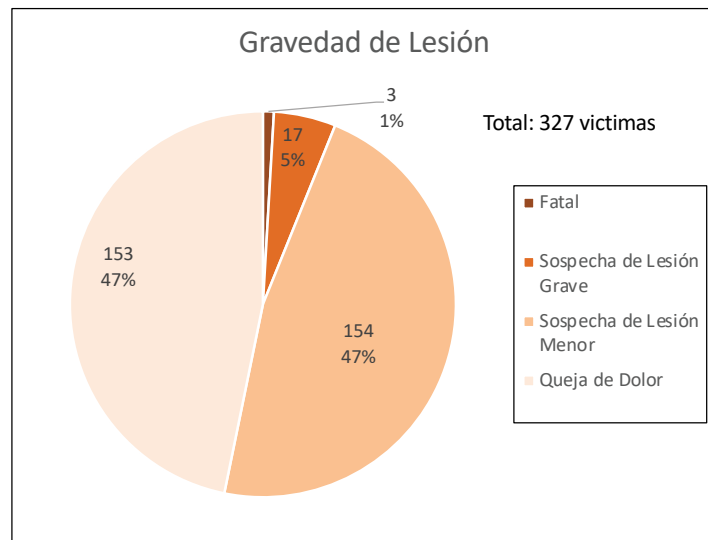
Esri, NOAA, NOAA, USGS, FEMA, City of Oxnard, California State Parks, Esri, HERE, Garmin, GeoGraph, GeoTechnologies, Inc., METI/USA, USGS, Bureau of Land Management, EPA, NPS, USGS

Choques de Ciclistas (2016-2020) por gravedad de lesión



Victimas de choques ciclistas (2016-2020) por gravedad de lesión

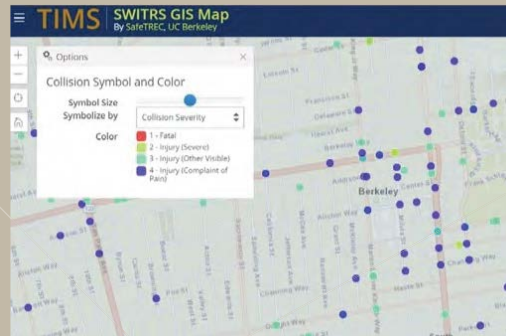
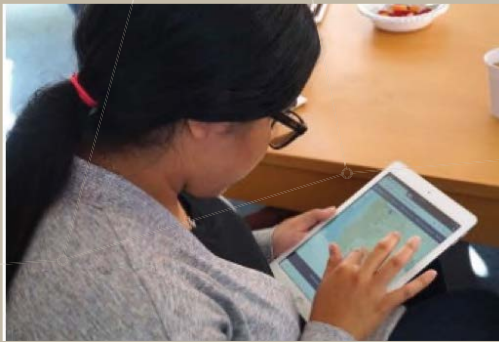
- 327 víctimas ciclistas resultaron lesionados en 325 choques de ciclistas
- Hubo 3 víctimas que murieron y 17 resultaron gravemente heridas.
 - El 21% de las víctimas, o poco más de 1/5, tenían 19 años o menos.



Street Story

Street Story es una herramienta para recopilar comentarios de la comunidad sobre temas de seguridad en el transporte. Comparta historias en Street Story de dónde ha estado en un choque o casi choque, o dónde se siente seguro o inseguro viajando.

<https://streetstory.berkeley.edu>



Transportation Injury Mapping System (TIMS) - *Sistema de Mapeo de Lesiones en el Transporte (TIMS)*

TIMS es una herramienta basada en la web que permite a los usuarios analizar y mapear datos del Sistema Integrado de Registros de Tráfico Estatal de California (SWITRS). Para explorar más a fondo los datos de colisiones, regístrese para obtener una cuenta gratuita para acceder a las herramientas y recursos de TIMS.

<https://tims.berkeley.edu>

Berkeley
UNIVERSITY OF CALIFORNIA



*Para obtener más información sobre el Programa
comunitario de seguridad para peatones y ciclistas, visite el
sitio de UC Berkeley SafeTREC
<https://safetrec.berkeley.edu> o el sitio de California Walks
<https://www.calwalks.org/comunidades-activas-y-seguras>.*