

Taller comunitario para la seguridad peatonal y ciclista de Fillmore Informe de resumen y recomendaciones

Creando Calles más Seguras para Peatones y Ciclistas



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.

Reconocimientos

Gracias al Comité de Planificación por invitarnos a su comunidad y colaborar con nosotros para hacer de Fillmore un lugar más seguro para caminar y andar en bicicleta. En particular, sus contribuciones impulsaron discusiones significativamente informadas y fortalecieron los resultados del taller. También queremos agradecer a Valerie Hernandez por brindar interpretación simultánea durante el taller.

También queremos reconocer al pueblo Chumash como los cuidadores tradicionales de la tierra del área del Valle de Santa Clarita.

Comité de planificación

Adam Vega

Christina Villasenor

Jaime Ambriz

Jennifer Hernandez

Joey Juhasz-Lukomski

Defensor Local

Concejal de la ciudad

SESPE Bicycle Collective of Fillmore/SESPE
Colectivo de bicicletas de Fillmore

SESPE Bicycle Collective of Fillmore/SESPE
Colectivo de bicicletas de Fillmore

SESPE Bicycle Collective of Fillmore/SESPE
Colectivo de bicicletas de Fillmore

Este informe fue preparado por:

California Walks

Jacqueline Garcia

Caro Jauregui

<https://calwalks.org>

**UC Berkeley Safe Transportation Research
e Education Center (SafeTREC por sus
siglas en inglés) /**

**Centro de investigación y educación en
transporte seguro de la Universidad de
California, Berkeley**

Katherine Chen

<http://safetrec.berkeley.edu>

Traducido por: Monica Curie

Este informe se preparó en cooperación con la Oficina de Seguridad de Tráfico de California (OTS por sus siglas en inglés). Las opiniones, hallazgos, y conclusiones expresadas en esta publicación son aquellas de los autores y no necesariamente las de OTS.

Índice

Reconocimientos	2
Introducción	4
Enfoque de Sistema Seguro	5
<u>Contexto</u>	6
Políticas y Planes Locales	7
Historial de Choques Peatonales y Ciclistas	8
<u>Evaluación de Caminar y Andar en Bicicleta</u>	11
Ruta 1: El Norte de SR-126 (Calle Ventura)	11
Ruta 2: Al Sur de SR-126 (Calle Ventura)	16
<u>Recomendaciones</u>	22
Recomendaciones de la Comunidad	24
Recomendaciones del Equipo del Proyecto	35
Apéndice	37

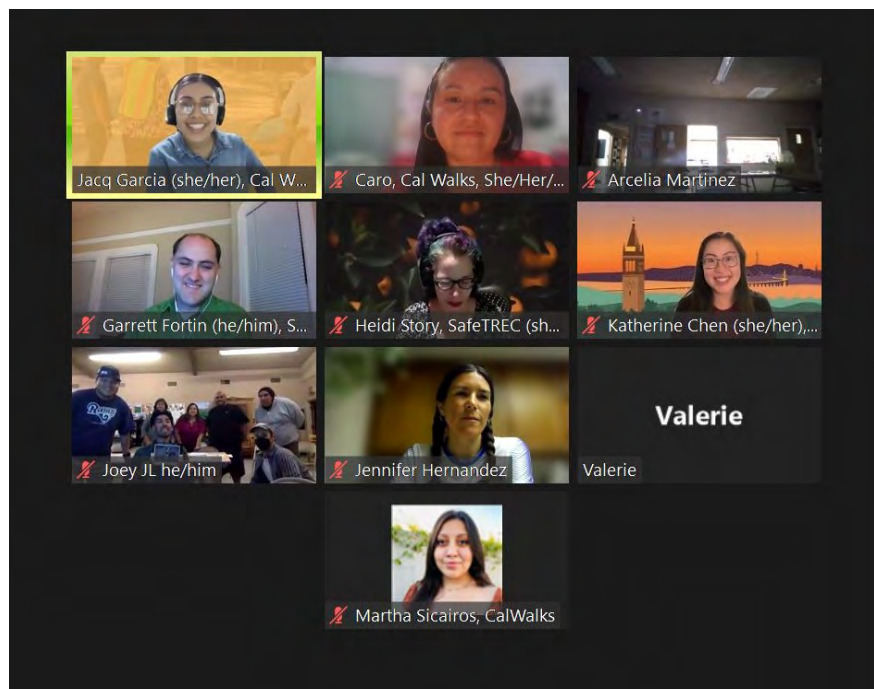
Introducción

El Programa Comunitario para la Seguridad Ciclista y Peatonal (CPBST por sus siglas en inglés) es un proyecto estatal del Centro de investigación y educación en transporte seguro de la Universidad de California, Berkeley y California Walks (Cal Walks). El programa utiliza el enfoque de Sistema Seguro para involucrar a los residentes y defensores de la seguridad en el desarrollo de un plan de acción impulsado por la comunidad para mejorar la seguridad de los peatones y ciclistas en sus comunidades y para fortalecer la colaboración con los funcionarios locales y el personal de la agencia. Cal Walks y SafeTREC (Equipo del Proyecto) trabajan con el Comité de Planificación Local, un grupo de partes interesadas de la comunidad, durante dos o tres meses para desarrollar los objetivos del taller y adaptar el plan de estudios para abordar las necesidades y prioridades de la comunidad. El taller virtual convoca a la comunidad local en general para realizar evaluaciones de caminar y andar en bicicleta en áreas clave de la comunidad, aprender sobre las estrategias del Sistema Seguro para abordar las preocupaciones de caminar y andar en bicicleta, y desarrollar planes de acción preliminares para infraestructura y programas comunitarios prioritarios.

El Taller CPBST de Fillmore se llevó a cabo virtualmente y convocó 20 participantes el 1 de septiembre de 2022, incluyendo residentes, y representantes de On the Step a la Vez, el Centro Shared-Use Mobility y la Ciudad de Fillmore. SESPE Colectivo de bicicletas de Fillmore solicitó un taller CPBST para:

1. Concientizar sobre los temas de seguridad para peatones y ciclistas en Fillmore;
2. Crear espacios seguros para hablar sobre estas preocupaciones y fomentar conexiones dentro de la comunidad;
3. Identificar acciones y recomendaciones de políticas para hacer la ciudad más segura para todo el mundo.

El siguiente informe resume los hallazgos del taller y provee recomendaciones de la comunidad y el Equipo del Proyecto para la guía continua en la implementación del proyecto y programa.



Enfoque de Sistema Seguro

El Equipo del Proyecto adaptó el Marco del Sistema Seguro de la Administración Federal de Carreteras para aumentar su impacto para la participación comunitaria. El Enfoque de Sistema Seguro tiene como objetivo eliminar todas las lesiones fatales y graves. Enfatizamos la equidad como un componente central y reconocemos la necesidad crítica de fortalecer la colaboración entre los profesionales del transporte y las comunidades a las que sirven para crear calles seguras para todos. Nuestro Enfoque de Sistema Seguro mejora la seguridad de todos los usuarios de la carretera a través de los principios y las múltiples capas de protección que se ven en el siguiente gráfico.

Para más información sobre el Enfoque de Sistema Seguro, por favor revise nuestro informe de política en: <https://bit.ly/SafeSystemApproach>.

Para aprender más sobre la estrategias del Sistema Seguro, por favor revise nuestras herramientas disponibles en: <https://bit.ly/CPBSTToolk>



Contexto

Fillmore es una ciudad ubicada en el condado de Ventura. Según las clasificaciones de choques de OTS, en 2019, Fillmore ocupó el puesto 13 entre 103 ciudades con un tamaño de población similar en cuanto a personas muertas o heridas en un choque de tráfico (con una clasificación de “1” que indica lo peor). Ocupó el puesto 27 en choques de peatones y el 36 en choques de bicicletas. Además, Fillmore ocupó el puesto 10 de 103 en choques relacionados con la velocidad, lo que refuerza las preocupaciones compartidas por los participantes durante el taller.

Dentro de la ciudad en 2021, según Esri Community Analyst (Analista Comunitaria), el 38 por ciento de los hogares incluía al menos un residente con una o más discapacidades y el 14 por ciento de los hogares no poseía un vehículo. La mayoría de la comunidad, el 59 por ciento, tenía entre 18 y 65 años, y el 8 por ciento de la comunidad vive por debajo del umbral de pobreza. Muchos residentes caminan, andan en bicicleta, toman transporte público o comparten el automóvil dentro de la ciudad, a pesar de que enfrentan problemas de seguridad, como el exceso de velocidad de los conductores y la falta de infraestructura para bicicletas.



El letrero indicando la Ciudad de Fillmore

Políticas y Planes Locales

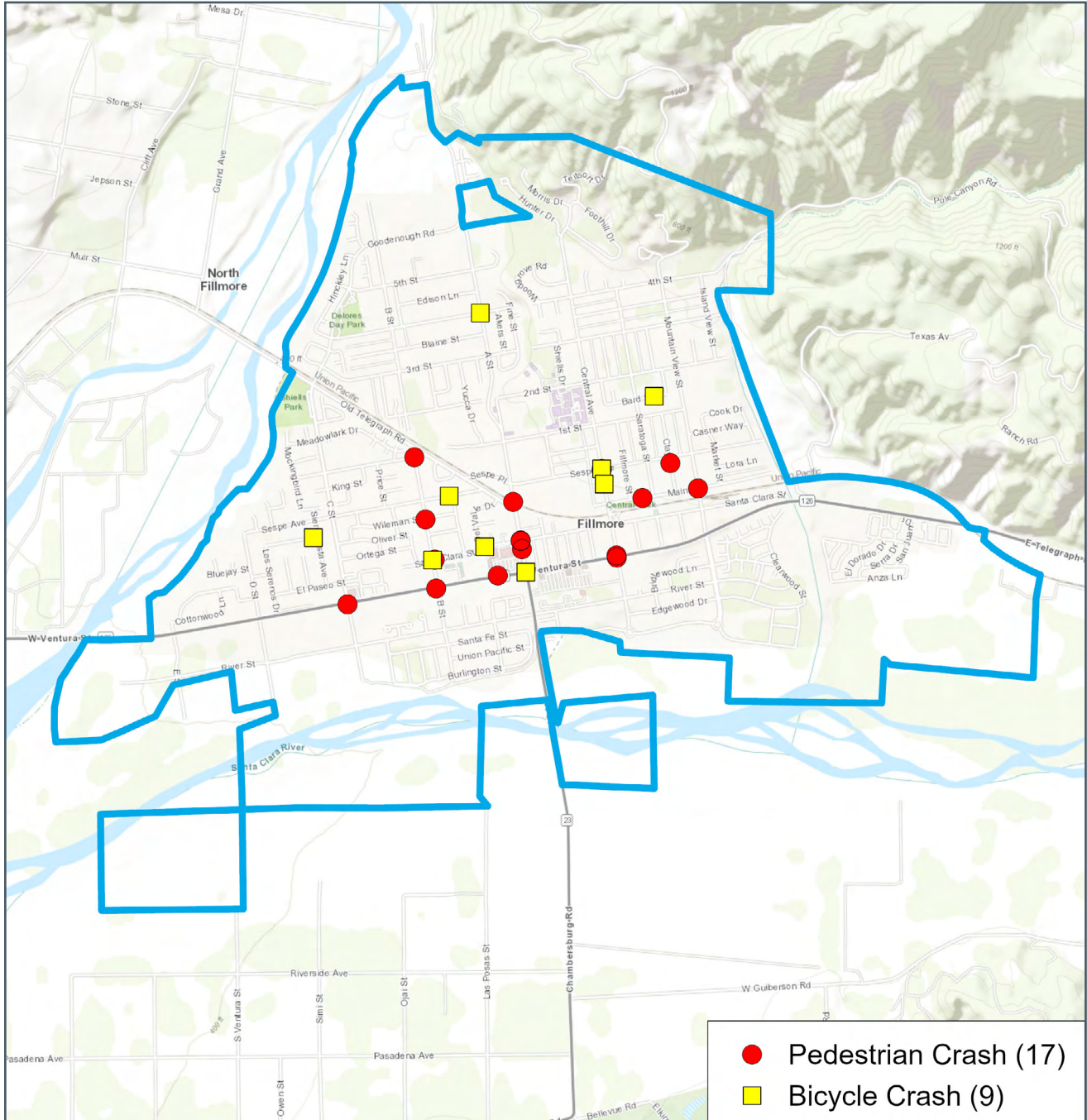
En el Estudio de Corredores de Carga del Condado de Ventura, la Calle Ventura, también conocida como Ruta Estatal 126 (SR-126), la única conexión este-oeste para Piru y Fillmore, se considera peligrosa para peatones y ciclistas. El plan propone un proyecto en la SR-126 (Calle Ventura) para mejorar la eficiencia de los viajes de carga al reducir la congestión de los conductores, mejorar la seguridad y limitar los impactos en la comunidad de Fillmore. Caltrans planea pintar un carril para bicicletas a lo largo de la SR-126 (Calle Ventura) para mejorar la seguridad de las bicicletas para los residentes que viajan entre Santa Paula y Fillmore.

Actualmente se está desarrollando una versión actualizada del Plan Integral de Transporte del Condado de Ventura y analizará caminar, andar en bicicleta, transporte, tren, carga, aeropuertos y más. El plan también identificará las prioridades de transporte basadas en la comunidad. El borrador del plan se publicará en otoño e invierno de 2022.



La cordillera de Santa Susana al sureste del camino para bicicletas de Fillmore.

Historial de Choques Peatonales y Ciclistas



Historial de Choques Peatonales y Ciclistas: 2016 - 2020.

Los siguientes datos se basan en choques de peatones y ciclistas informados por la policía que resultaron en lesiones a peatones¹ y ciclistas en Fillmore. Los datos informados en esta sección provienen del Registro Integrado Estatal del Tráfico (SWITRS por sus siglas en inglés) para los años 2012 a 2021. Los datos de choques para 2020 y 2021 son provisionales a partir de junio de 2022. Se puede encontrar una descripción completa de los datos de choques de peatones y bicicletas en el apéndice.

¹ Un peatón se define como cualquier persona que va a pie o utiliza un medio de transporte personal no motorizado que no sea una bicicleta. Esto incluye patinetas, carriolas, sillas de ruedas y cualquier dispositivo eléctrico de asistencia para la movilidad.

Fronteras para el Taller Comunitario de Fillmore

Dada su geografía relativamente pequeña, el Comité de Planificación optó por explorar los datos de choques de peatones y ciclistas en toda la ciudad y las mejoras de seguridad para todas las personas de la comunidad. El siguiente mapa muestra todos los choques dentro de Fillmore en los que una persona resultó herida y que involucraron a un peatón o ciclista entre 2017 y 2021. [Mapa de choques](#): Choques de peatones y ciclistas en Fillmore entre 2017 y 2021.

Choques Peatonales

Durante el período de 10 años entre 2012 y 2021, los choques de peatones parecen ser relativamente estables, entre 1 y 6 choques, con una disminución general desde 2018. En los últimos cinco años de datos disponibles, de 2017 a 2021, hubo 17 choques de peatones, incluyendo una muerte y tres con lesiones graves. Los choques se concentraron en SR-126 (Calle Ventura) con 5 choques y hubo 4 choques en Calle A, Calle B y Calle Central respectivamente. Los choques de peatones se concentraron durante las horas de viaje, de 6a.m. a 9a.m. y 3p.m. a las 6p.m. Los jueves vieron la mayoría de los choques. El principal factor de choque para más de la mitad de estos choques de peatones fue que un conductor no cedió el derecho de paso a un peatón en un cruce de peatones marcado o no marcado, que se asoció con 9 choques.

De los 18 peatones heridos en estos 17 choques, hubo 1 muerte y 3 con lesiones graves; el resto sufrió heridas leves. La mayoría de las víctimas (44,4 por ciento) eran adultos en edad laboral de entre 18 y 59 años. Los niños menores de 17 años componen casi una cuarta parte de las víctimas, mientras que las personas mayores de 60 años representaban el 33,3 por ciento. De las personas gravemente o fatalmente heridas, todos eran hombres de 60 años o más.

Entre las 10 víctimas de estos 10 choques de bicicletas, hubo 2 lesionados gravemente. La mayoría de las víctimas (70 por ciento) fueron hombres. La mitad de las víctimas tenían 13 años o menos, mientras 2 tenían 65 años o más.

Recursos de datos de SafeTREC gratuitos

El Sistema de cartografía para las lesiones del transporte (**TIMS** por sus siglas en inglés) es una herramienta digital que permite a los usuarios analizar y mapear los datos de choques de California del Registro Integrado Estatal del Tráfico (SWITRS). TIMS proporciona acceso rápido, fácil y gratuito a datos de choques geocodificados. Visite: <https://tims.berkeley.edu>

Historias de la Vía Pública (**Street Story**) es una herramienta de participación comunitaria digital que permite a los residentes y organizaciones comunitarias recopilar información que es importante para la seguridad del transporte, incluidos choques, casi choques, peligros generales y lugares seguros para viajar. Para promover el acceso a la herramienta, SafeTREC ofrece asistencia técnica a las comunidades y organizaciones interesadas en utilizar Historias de la Vía Pública. La plataforma y la información recopilada es de uso gratuito y está disponible públicamente en inglés y español. Visite: <https://streetstory.berkeley.edu/es/>

Choques de Ciclistas

Durante el período de 10 años entre 2012 y 2021, los choques de bicicleta parecieron ser relativamente estables, entre 1 y 4 choques, con un punto alto en 2018. En los últimos 5 años de datos disponibles, de 2017 a 2021, hubo 10 choques de bicicleta, incluidos 2 choques con lesiones graves². 3 choques ocurrieron en la Avenida Sespe, incluidos 2 en la intersección de la Avenida Sespe/Avenida Central. La mitad de los choques ocurrieron un miércoles. El 40 por ciento de los choques ocurrieron entre las 3p.m. y 6p.m. El factor de choque más común en estos choques de bicicletas fue que el conductor no cedió el derecho de paso al hacer un giro a la izquierda o en U (3 choques), y el conductor no cedió el derecho de paso al ingresar o cruzar una carretera (2 choques).

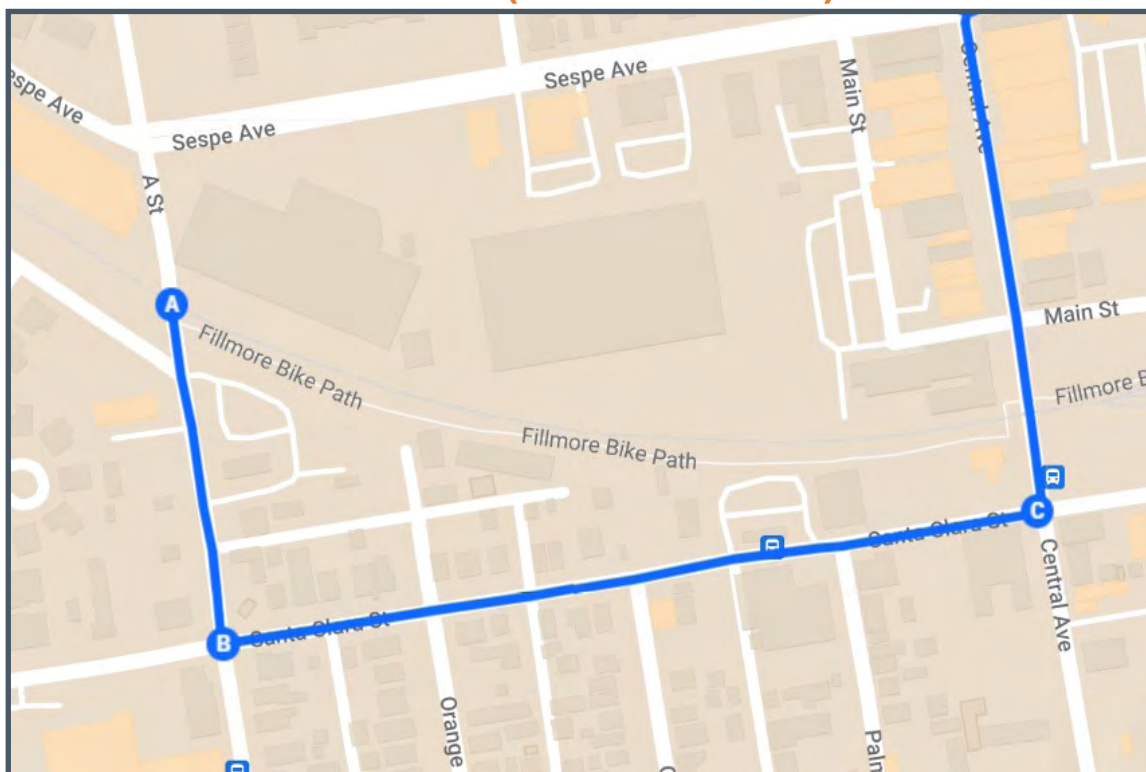
Entre las 10 víctimas de estos 10 choques de bicicletas, hubo 2 lesionados gravemente. La mayoría de las víctimas (70 por ciento) fueron hombres. La mitad de las víctimas tenían 13 años o menos, mientras 2 tenían 65 años o más.

² Un choque de bicicleta no aparece en el mapa. Según el informe de SWITRS este choque sucedió en la Calle Fourth y Avenida Blaine, que no interseccionan.

Evaluación de Caminar y Andar en Bicicleta

Durante el taller, el Equipo del Proyecto y los participantes realizaron una evaluación virtual de seguridad para caminar y andar en bicicleta a lo largo de dos rutas que los residentes de la comunidad recorren con frecuencia. 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 de caminar y andar en bicicleta.

Ruta 1: El Norte de SR-126 (Calle Ventura)



Enfoque

La SR-126 (Calle Ventura) es muy transitada por peatones, ciclistas y conductores debido a varios recursos comunitarios a lo largo del corredor, incluida la terminal de autobuses de Fillmore, el ayuntamiento, el centro de Fillmore, el camino para bicicletas de Fillmore, el Centro para la Comunidad y Adultos Activos de Fillmore y la Plaza Súper A. Tanto la Avenida Central como la Calle A conectan la comunidad con SR-126 (Calle Ventura), una importante ruta de viaje para la gente del condado. Mientras tanto, la Calle A atraviesa la SR-126 (Calle Ventura) y se une a la SR-23, que también es una ruta de camiones popular para el condado.

Fortalezas

1. La Avenida Central, cerca del ayuntamiento, tiene la iluminación más al nivel peatonal de la ciudad, lo que ayuda a mejorar la seguridad para caminar y andar en bicicleta, ya que conecta la Calle Main, el ayuntamiento y SR-126 (Calle Ventura).
2. La Avenida Central, entre Calle Santa Clara y Avenida Sespe, es un área placentera para caminar y andar en bicicleta debido al acceso al camino de bicicletas de Fillmore y al gran espacio verde en el ayuntamiento donde los niños pueden jugar, las personas mayores pueden caminar y la gente en general pueden hacer recreación.

Ruta 1: El Norte de SR-126 (Calle Ventura), continuado

3. Hay muchos adultos mayores que caminan cerca de la intersección de la Calle Santa Clara/ Avenida Central debido al Centro para la Comunidad y Adultos Activos de Fillmore adyacente a la terminal de autobuses de Fillmore en la Calle Santa Clara y los apartamentos para personas mayores de Parkview Court en la intersección de la Avenida Central/Calle Main.

Preocupaciones

1. La iluminación es una preocupación de seguridad importante para les residentes de Fillmore. Les participantes compartieron que las luces que existen no son lo suficientemente brillantes para crear una sensación de seguridad en la noche. Además, les participantes compartieron que las mujeres de la comunidad se sienten especialmente vulnerables cuando caminan o andan en bicicleta en las horas del día con poca luz. Las siguientes son las áreas específicas de preocupación mencionadas durante la capacitación:
 - a. A lo largo del camino de bicicletas de Fillmore
 - b. Calle A
 - c. Calle B
 - d. Calle C
 - e. Avenida Sespe/Calle Fillmore
 - f. Calle Santa Clara especialmente cerca de la terminal de autobús de Fillmore
2. Los baches en la calzada crean barreras físicas inseguras para les ciclistas en la Calle Santa Clara y Calle A. Esta preocupación es especialmente crítica ya que la Calle A y Calle Santa Clara son rutas populares para les ciclistas debido a las paradas de transporte ubicadas justo al sur de la intersección de Calle A/Calle Santa Clara y a lo largo de la Calle Santa Clara.
3. Los cruces de peatones en toda la ciudad plantean un grave problema de seguridad. Muchos están agrietados, descoloridos, compuestos de adoquines de ladrillo, que no son muy visibles o faltan por completo. Les participantes compartieron que no se sienten seguros al caminar dentro de los cruces peatonales legales incluso cuando hay algo de pintura porque les conductores no siempre ceden el paso a les peatones en los cruces peatonales. Les participantes expresaron esta preocupación por la totalidad de la Ruta 1 al norte de la SR-126 (Calle Ventura) y Fillmore en general.
4. La Calle A/Calle Santa Clara es una intersección grande de preocupación. En la esquina suroeste de la intersección hay un gran edificio de ladrillos con autobuses, los cuales afectan la línea de visión de les conductores. La visibilidad de peatones y ciclistas es extremadamente pobre cuando cruzan desde esta esquina de calle en cualquier dirección. Además de las preocupaciones de la línea de visión, la visibilidad de todos les usuarios de la carretera disminuye durante la niebla de la mañana. Otra preocupación es el alto nivel de tráfico de semirremolques en la Calle A que conducen hacia el sur hacia SR-126 (Calle Ventura) o se conectan a SR-23, al sur de SR-126 (Calle Ventura), ambas son rutas de camiones populares para el condado.
5. Muchos jóvenes involucrados con One Step a la Vez han compartido su incomodidad y preocupaciones de seguridad con las prácticas policiales en la comunidad. Los jóvenes se sienten inseguros cuando caminan a casa porque la policía los detiene rutinariamente.

Ruta 1: El Norte de SR-126 (Calle Ventura), continuado

6. La velocidad de los conductores es un problema de seguridad en toda la comunidad. En algunos casos, la falta de señalización de límites de velocidad en toda la comunidad exacerba los comportamientos de exceso de velocidad. Los participantes compartieron las siguientes preocupaciones específicas para varias intersecciones:
 - a. Los conductores suelen acelerar a través de la intersección de la Calle Santa Clara/ Avenida Central, ya que la Avenida Central canaliza a los viajeros desde SR-126 (Calle Ventura) hacia el norte de Fillmore.
 - b. El exceso de velocidad también es una preocupación en la intersección de la Avenida Sespe/Calle Fillmore. Esta intersección está a solo una cuadra al sur de la Escuela Preparatoria Fillmore y está adyacente al centro de la ciudad.
7. El camino para bicicletas de Fillmore termina en la esquina noreste de la intersección del Camino Old Telegraph/Calle C, lo que crea un conflicto entre los usuarios de la vía. Dado que ya no hay un espacio designado en la calzada para ciclistas al norte, oeste o sur de esta intersección, es especialmente difícil circular con seguridad mientras se anda en bicicleta.



IZQUIERDA: El ayuntamiento de Fillmore.



DERECHA: Rótulos de orientación cerca de la intersección de la Calle Santa Clara/Avenida Central para el Centro de personas mayores de Fillmore.



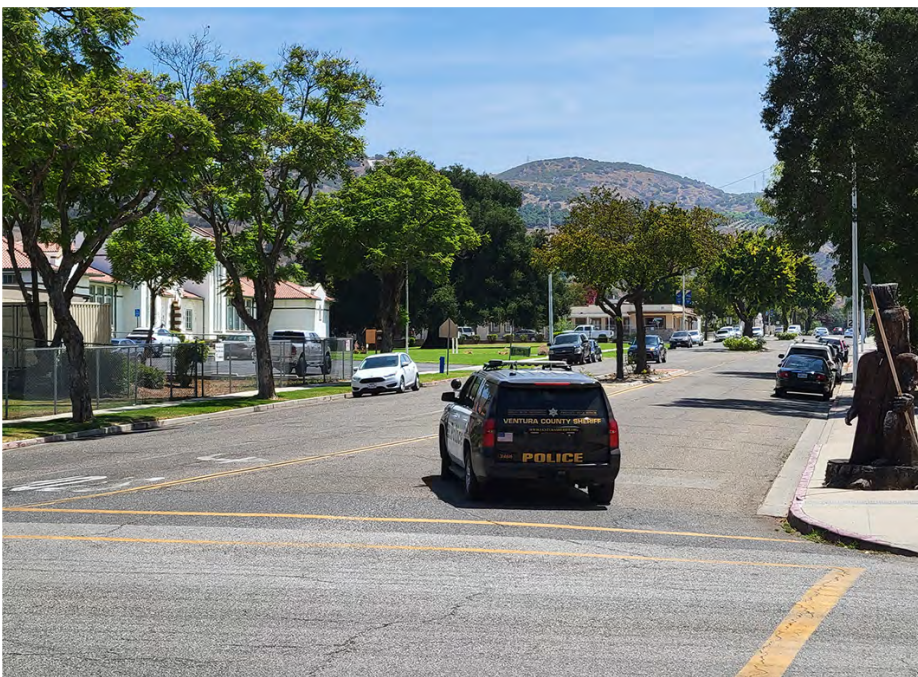
IZQUIERDA: La terminal de autobuses de Fillmore en la Calle Santa Clara, donde muchas personas notaron que no hay suficiente iluminación..



IZQUIERDA: Un peaton cruzando la Avenida Central donde la Calle First.

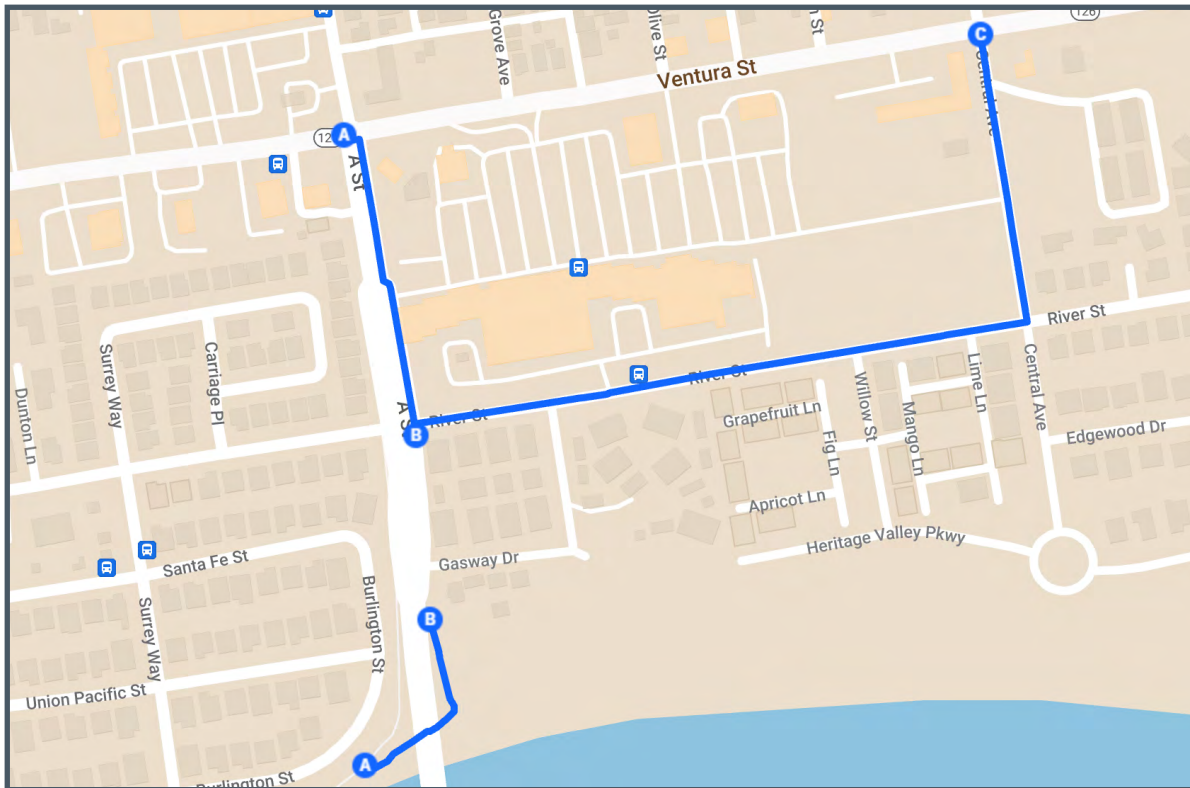


DERECHA: La intersección de Calle A y Calle Santa Clara.



IZQUIERDA: Un oficial de policía gira hacia el este en la Avenida Sespe desde Calle A.

Ruta 2: Al Sur de SR-126 (Calle Ventura)



Enfoque

SR-126 (Calle Ventura) es una ruta importante de pasajeros de este a oeste que conecta los condados de Ventura y Los Ángeles. Las personas caminan, andan en bicicleta, toman el transporte público y conducen por la SR-126 (Calle Ventura) para acceder a negocios locales, escuelas, supermercados, lavanderías y otros servicios claves. Los conductores utilizan la Calle River para evitar la congestión y el tráfico de camiones en SR-126 (Calle Ventura). El Comité de Planificación también solicitó evaluar el punto de acceso al paso subterráneo del camino para bicicletas cerca de la Calle A (SR-23).

Fortalezas

1. La Calle River, entre la Calle A y Avenida Central, tiene extensiones de la banqueta que reducen la distancia de cruce, franjas de plantas que brindan una protección contra el tráfico y marcas de cruce peatonal continentales que mejoran la visibilidad entre los conductores y peatones.
2. Los destinos claves están en SR-126 (Calle Ventura), incluida la Comisión de Transporte del Condado de Ventura (VCTC por sus siglas en inglés) y las líneas de transporte de Amtrak, tiendas, restaurantes, lavanderías y otros servicios esenciales a los que los residentes pueden acceder caminando o en bicicleta.

Ruta 2: Al Sur de SR-126 (Calle Ventura), continuado

3. Los participantes compartieron que la ciudad contrata a un guardia de cruce para ayudar a los estudiantes a cruzar la SR-126 (Calle Ventura) en la Avenida Central. Los padres compartieron que prefieren que sus hijos crucen aquí en lugar de en la intersección SR-126 (Calle Ventura)/Calle Mountain View, que perciben como más peligrosa. A medida que los conductores viajan hacia el oeste por la SR-126 (Calle Ventura), ingresan al corredor comercial principal en la intersección de la SR-126 (Calle Ventura)/Calle Mountain View, pero no necesariamente reducen la velocidad al límite de velocidad en esta zona de 35 m.p.h. Además, los participantes informaron que el pulsador para peatones en esta intersección no activa la señal para peatones. En la Calle Mountain View, los carriles de circulación se estrechan a medida que avanza hacia el norte. Los cruces peatonales en la intersección de SR-126 (Calle Ventura)/ Calle Mountain View son trapezoidales y más largos. También faltan banquetas en el lado norte de la intersección.

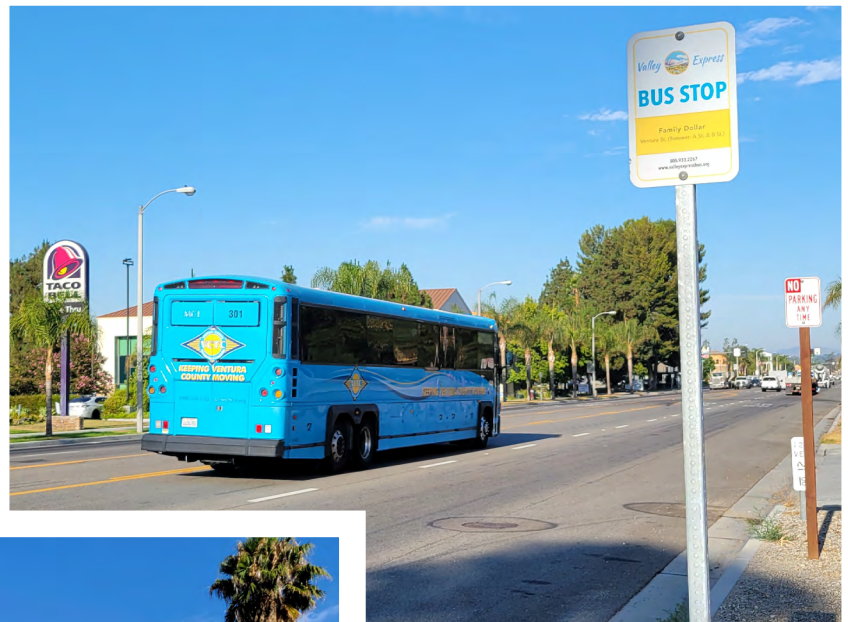
Ruta 2: Al Sur de SR-126 (Calle Ventura), continuado

Preocupaciones

1. Los peatones no se sienten seguros al cruzar en la intersección SR-126 (Calle Ventura)/Calle A, que es un corredor de cinco carriles, incluido un carril exclusivo para girar a la izquierda. El tiempo para cruzar caminando a través de la SR-126 (Calle Ventura) se siente demasiado corto y no hay un intervalo de preferencia para peatones. Los participantes compartieron que incluso cruzando como adultos sin discapacidad, el semáforo comienza a cambiar cuando solo han cruzado un tercio del trecho. Los participantes también compartieron que han experimentado varios casi choques en la intersección SR-126 (Calle Ventura)/Calle A y SR-126 (Calle Ventura)/Avenida Central debido a conductores que giran.
2. Muchos estudiantes de la Escuela Secundaria Fillmore y la Escuela Preparatoria Fillmore caminan por la Avenida Central y cruzan en la intersección SR-126 (Calle Ventura)/Avenida Central. A la hora de la salida, les estudiantes abruma las banquetas estrechas para acceder a los mercados en el lado sur de SR-126 (Calle Ventura). Los padres estaban especialmente preocupados por la velocidad de los conductores, el breve tiempo para cruzar en el cruce de peatones, los largos tiempos de espera entre semáforos y la falta de una fase de giro dedicada en esta intersección.
3. En la SR-126 (Calle Ventura), los conductores parecen estar conduciendo automóviles y semirremolques por encima del límite de velocidad indicado de 40 m.p.h. y no ceder el paso a los peatones. En caso de choque, los vehículos más grandes tienen más probabilidades de lesionar gravemente a los peatones. Los participantes compartieron que deben esperar mucho tiempo para cruzar e incluso entonces deben estar atentos a los conductores que giran y que pueden no cederles el paso.
4. Los conductores usan la Calle River como una ruta alternativa a la SR-126 (Calle Ventura) durante las horas pico de tráfico, lo que hace que las personas que caminan y andan en bicicleta se sientan inseguras al viajar por la carretera congestionada. Los autos estacionados a lo largo de la Calle River reducen la visibilidad entre conductores y peatones.
5. En la intersección de la Calle A/Calle River, hay dos paredes altas de barrera de sonido de carretera en las esquinas noroeste y sureste que amortiguan el ruido del tráfico para las comunidades residenciales. Estos muros obstruyen la visibilidad de los conductores en la Calle A, lo que pone a los peatones y ciclistas en la Calle River en mayor riesgo de choques. Además, las marcas de cruce de peatones estándar en tres tramos de esta intersección son difíciles de ver para los conductores desde la distancia.
6. Los participantes compartieron que es estresante andar en bicicleta en Fillmore porque no hay carriles para bicicletas, muchos baches e iluminación pública limitada en la comunidad. Los caminos para bicicletas actuales a lo largo del Río Santa Clara y Heritage Valley Parkway no están conectados, lo que obliga a los ciclistas a encontrar rutas alternativas. Los participantes compartieron preocupaciones sobre su seguridad personal al acceder al paso subterráneo de entrada al camino de bicicletas en la SR-23 debido a algunos campamentos en las cañas.
7. Hay pocos árboles de sombra y lugares de descanso limitados para que la gente se reúna en Fillmore, por lo que los participantes compartieron que las familias suelen esperar hasta la tarde para caminar o andar en bicicleta debido al calor.
8. Los participantes del taller expresaron que no se sentían cómodos reportando los choques a la policía debido al nivel de paradas dentro de la comunidad.



IZQUIERDA: Extensiones de la banqueta, zonas de plantas, y un cruce de peatones con marcas continentales en la Calle River.



DERECHA: Un autobús de VCTC en ruta hacia el oeste y una parada de autobús en la SR-126 (Calle Ventura) cerca de la Calle A.



IZQUIERDA: Un peatón caminando en SR-126 (Calle Ventura) cerca del mercado Super A.



IZQUIERDA: Paso de peatones ancho en cinco carriles de tráfico con marcas de cruce de peatones descoloridas en SR-126 (Calle Ventura).



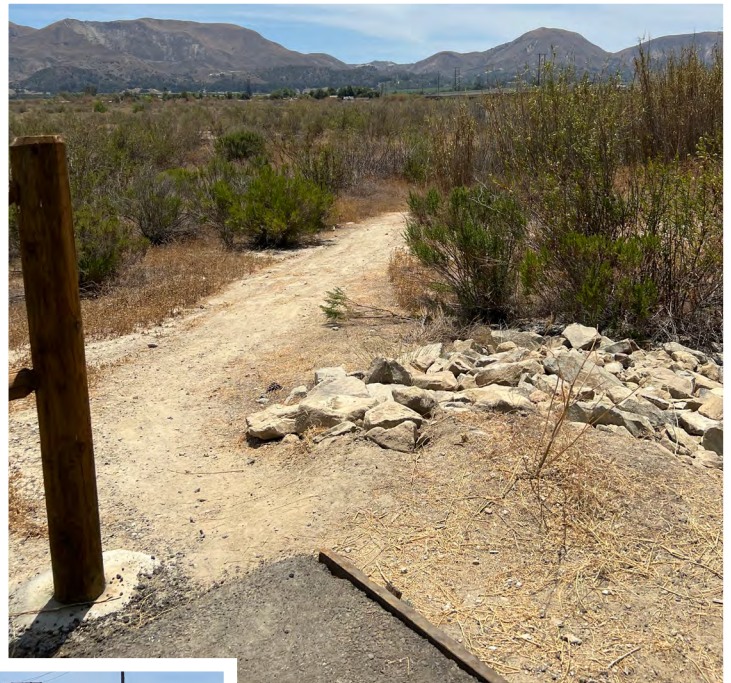
DERECHA: Un monumento para la muerte de un peatón en SR-126 (Calle Ventura) cerca de la Calle A.



IZAQUIERDA: Un semirremolque que viaja hacia el este por la SR-126 (Calle Ventura).



IZQUIERDA: Faltan marcas de cruce de peatones en el tramo sur de la intersección de la Calle A/Calle River.



DERECHA: El camino de bicicletas que está desconectado en el extremo oeste de Heritage Valley Parkway.



IZQUIERDA: El camino de bicicletas en SR-23 que termina repentinamente.

Recomendaciones

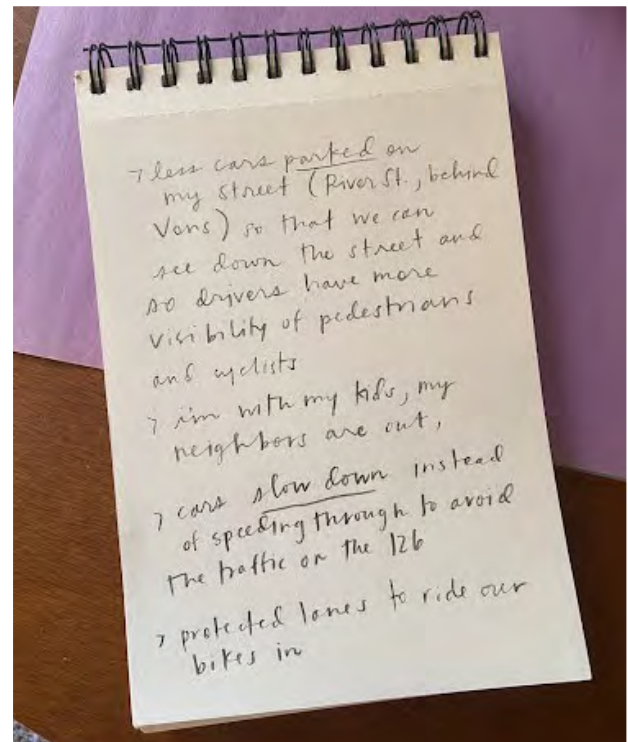
Las recomendaciones de este informe se basan en las preocupaciones observadas sobre la seguridad de los peatones y ciclistas, las estrategias del Sistema Seguro y las preferencias y prioridades de los participantes del taller. Los plazos sugeridos y los recursos necesarios para la implementación se estiman en base a las mejores prácticas generales de seguridad para peatones y ciclistas y es posible que la comunidad deba adaptarlos aún más.

Ejercicio de Imaginar

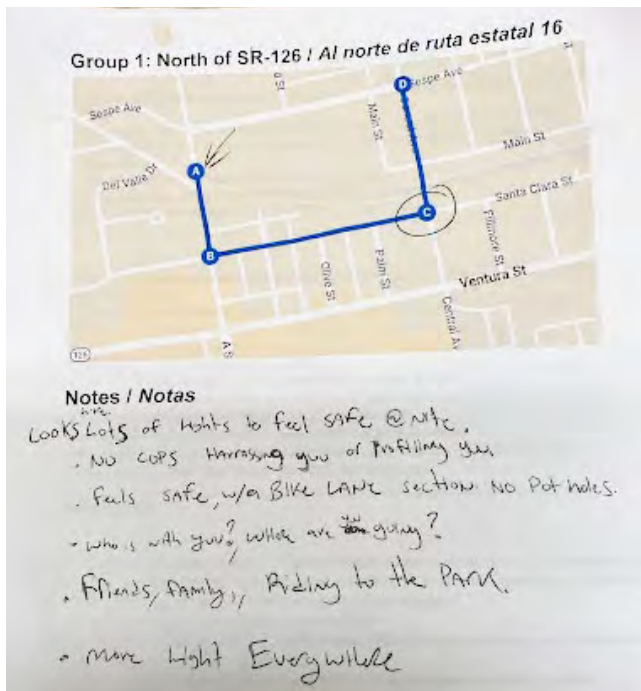
Se pidió a los participantes del taller que imaginaran cómo se ve, se siente y suena una comunidad saludable, segura y acogedora. Ellos generaron las siguientes visiones e ideas que se usaron para desarrollar las siguientes recomendaciones comunitarias.



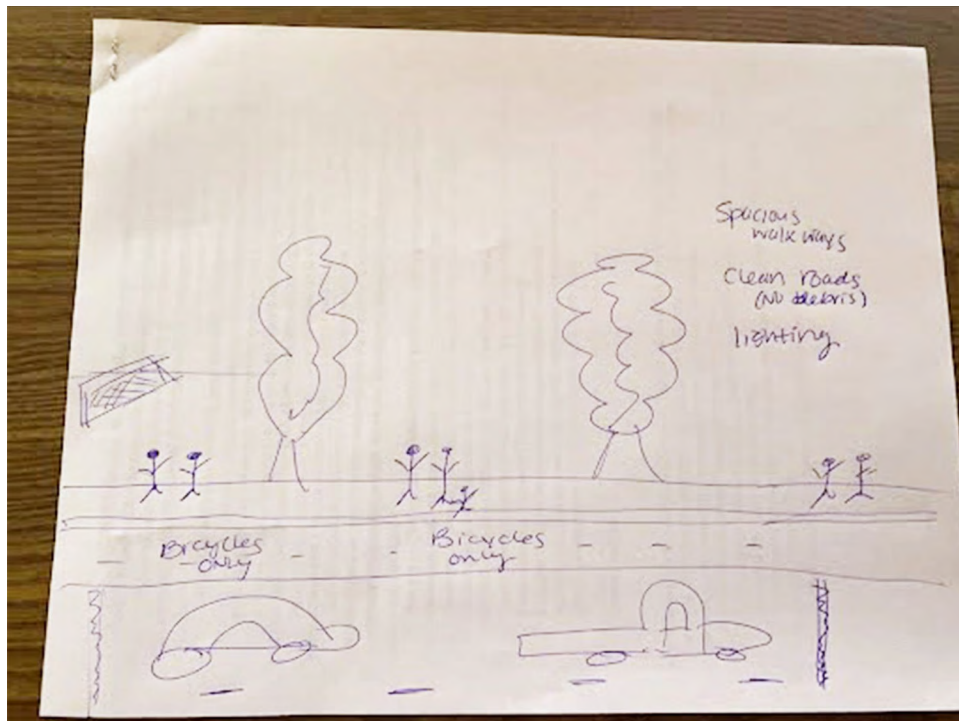
IZQUIERDA: Una imagen de la hija de un participante del taller y su perro caminando por la banqueta.



DERECHA: Una imagen de un cuadernito con comentarios escritos.



IZQUIERDA: Un mapa de la Ruta 1 con comentarios y preocupaciones escritos debajo.



Una imagen de una carretera con un carril para bicicletas separado y una banqueta adyacente.

“En una situación ideal, yo pediría señalización en la Avenida Central para que los conductores compartan el camino con todos. Como padre, es angustioso andar en bicicleta por el centro ya que no hay carril para bicicletas. Me encanta caminar en Fillmore con mi familia.”

“[Me gustaría ver] amplios espacios para caminar y caminos que estén limpios y sin basura u obstrucciones y topes de velocidad para los automóviles para que no puedan acelerar.”

“Muchas personas no se sienten seguras por la noche, peatones o ciclistas, por lo que necesitamos más iluminación para todos los que intentan mantenerse activos.”

Recomendaciones de la Comunidad

Les participantes del taller fueron asignados en dos grupos para identificar proyectos de infraestructura del Sistema Seguro y programas comunitarios para crear un entorno más seguro para caminar y andar en bicicleta. Les participantes ofrecieron las siguientes recomendaciones para su comunidad. Las siguientes tablas fueron desarrolladas por los participantes del taller e identificadas como de máxima prioridad.

- Desarrollar un programa, evento o relación comunitario ligado a Rutas Seguras a la Escuela con jóvenes en todos los grados para educarles sobre la seguridad para caminar y andar en bicicleta y obtener su opinión sobre lo que les gustaría ver en la comunidad;
- Realizar una demostración de cruce peatonal temporal para elevar la seguridad de los cruces como una preocupación prioritaria en la comunidad y generar apoyo comunitario para el proyecto;
- Llevar a cabo una demostración temporal de vías de bicicletas a lo largo de la Calle Santa Clara y en la Calle River desde Calle A hasta la Avenida Central para probar la mejora y obtener comentarios de la comunidad;
- Llevar a cabo un evento usando Historias de la Vía Pública como una herramienta para reportar;
- Organizar más talleres y eventos comunitarios y desarrollar una colaboración más fuerte entre Sespe Coalición de Bicicletas de Fillmore y One Step a La Vez para continuar trabajando en estos temas;
- Instalar islas de refugio peatonales a lo largo de SR-126 (Calle Ventura);
- Plantar más árboles de sombra y paisajismo en todo Fillmore para mejorar la comodidad de los peatones y reducir la velocidad de los conductores;
- Realizar una evaluación de las carreteras para identificar las calles que necesitan ser repavimentadas y los cruces peatonales que necesitan ser remarcados;
- Instalar topes o letreros de detector de velocidad de radar para reducir la velocidad de los conductores en la Calle River;
- Instale servicios como estaciones de hidratación y estaciones de reparación de bicicletas para animar a más personas a caminar y andar en bicicleta;
- Instalar una demostración temporal de una extensión de banqueta en la intersección de SR-23/Calle River;
- Aumentar la conciencia pública sobre la necesidad de mejoras en la seguridad de los peatones y ciclistas organizando ferias callejeras y/o eventos de Calle Abierta/ Ciclovías.

Mejoras en la iluminación a escala peatonal y la visibilidad de los peatones

Metas del proyecto:

1. Instalar mejoras de iluminación a la escala peatonal en Fillmore;
2. Mejorar la visibilidad entre todos los usuarios de la carretera mientras viajan por las carreteras, banquetas y zonas compartidas; y
3. Reducir puntos de conflicto entre todos los usuarios de la carretera.

Descripción del proyecto:

Este proyecto instalaría iluminación a escala peatonal, marcas viales de alta visibilidad y señalización fluorescente alrededor de la comunidad de Fillmore. Estas mejoras aumentarían la visibilidad de todos los usuarios de la vía para reducir los puntos de conflicto entre ellos. En particular, este proyecto se concentraría en la totalidad de la Ruta 1, al norte de la SR-126 (Calle Ventura). Algunas otras áreas de preocupación se encuentran a lo largo del camino de bicicleta de Fillmore, Calle B, Calle C y la intersección de la Avenida Sespe/Calle Fillmore.

Plan propuesto:

Activar tomadores de decisiones y la comunidad	<ol style="list-style-type: none">1. Colaborar con One Step a la Vez para fomentar el apoyo e interés de más gente en la comunidad.2. Crear una petición pidiendo que la ciudad realice una evaluación de la infraestructura de iluminación actual<ol style="list-style-type: none">a. Prácticas recomendadas para escribir cartas y peticiones3. Dar comentarios públicos durante las reuniones del Concejo Municipal en el Ayuntamiento. Los siguientes recursos pueden apoyar este esfuerzo:<ol style="list-style-type: none">a. Cómo escribir una carta o correo electrónico; y,b. Horario de juntas de ayuntamiento.
--	--

Continuado en la próxima página

Mejoras en la iluminación a escala peatonal y la visibilidad de los peatones, continuado

<p>Recomendaciones del Equipo del proyecto</p>	<ol style="list-style-type: none">1. El Comité de Planificación puede usar el Kit de Herramientas CPBST (disponible en español) para descubrir otros programas y eventos comunitarios que se pueden implementar para abordar las preocupaciones de iluminación de seguridad en la comunidad.2. El Condado de Ventura actualmente está desarrollando y actualizando el Plan de Transporte Activo del Condado de Ventura y el Plan Integral de Transporte del Condado de Ventura. Ambos planes requieren la inclusión de las partes interesadas de la comunidad a través de oportunidades de participación. El Comité de Planificación puede involucrarse en estas oportunidades como una forma de elevar la iluminación, las marcas viales de alta visibilidad y la señalización fluorescente como mejoras de infraestructura necesarias.3. Usar TIMS y los datos cualitativos recopilados a través de Historias de la Vía Pública para fortalecer la narrativa y argumentar la necesidad de mejoras de iluminación a escala peatonal en Fillmore.4. Involucrar a los funcionarios públicos en reuniones comunitarias, eventos y otras oportunidades de participación. Considere crear un Mapa de Poder para identificar a los funcionarios claves que podrían apoyar estos problemas. El siguiente es un recurso de mapeo de poder:<ol style="list-style-type: none">a. Mapeo de poder: una herramienta para la estrategia y la influencia.5. Realice una encuesta a la comunidad para obtener comentarios sobre la ubicación de la infraestructura de iluminación, preocupaciones y para despertar el interés en los problemas de seguridad en general.<ol style="list-style-type: none">a. Encuestas 101
--	--

Continuado en la próxima página

Mejoras en la iluminación a escala peatonal y la visibilidad de los peatones, continuado

	<p>6. Realizar conteos de bicicletas y peatones en el evento de demostración temporal para recopilar datos sobre patrones para caminar y andar en bicicleta en el área. Los siguientes son recursos para realizar estos conteos:</p> <ul style="list-style-type: none">a. Cómo realizar conteos de peatones y ciclistas;b. Proyecto Nacional de Documentación de Ciclistas y Peatones; yc. Programas de conteo de peatones y bicicletas: Resumen de prácticas y recursos claves.
--	--

Proyecto de Demostración de Carril Temporal para Bicicletas y Mejoramiento de la Facilidad de Andar en Bicicletas

Metas del proyecto:

1. Instalar una demostración de una vía de bicicletas protegida temporal a lo largo de la Calle Santa Clara desde la Calle A hasta la Avenida Central;
2. Mejorar la facilidad para andar en bicicleta alrededor de Fillmore obteniendo apoyo, educando y alentando a la comunidad a participar con el Comité de Planificación; y,
3. Animar a las personas a andar en bicicleta con más frecuencia en la comunidad.

Descripción del proyecto:

Este proyecto se enfocaría en mejorar las instalaciones para bicicletas en Fillmore y educar a la comunidad sobre temas de seguridad para andar en bicicleta. En primer lugar, la instalación de un carril para bicicletas protegido temporal apoyaría la educación sobre las instalaciones para bicicletas, aumentaría la necesidad y el deseo de contar con instalaciones para bicicletas y alentaría la participación de la comunidad en cuestiones de seguridad para bicicletas. Además, este proyecto incluiría actividades educativas en la demostración temporal, por ejemplo, cómo conducir de manera segura a lo largo de caminos estrechos, mantenimiento de bicicletas y cómo elevar sus preocupaciones de seguridad en la comunidad.

Activar tomadores de decisiones y la comunidad	<ol style="list-style-type: none">1. Llevar a cabo una demostración temporal de un carril para bicicletas protegido a lo largo de la Calle Santa Clara desde la Calle A hasta la Avenida Central.2. Invitar a los funcionarios electos a la manifestación para contarles más sobre la necesidad de más instalaciones para bicicletas en esta área y la comunidad de Fillmore en general.3. Recopilar los comentarios de los miembros de la comunidad durante el evento de demostración para escuchar lo que otras personas piensan sobre la seguridad de los peatones y ciclistas en Fillmore.<ol style="list-style-type: none">a. Ejemplo: Encuesta de evaluación
--	--

Continuado en la próxima página

Proyecto de Demostración de Carril Temporal para Bicicletas y Mejoramiento de la Facilidad de Andar en Bicicletas, continuado

Plan propuesto:

Recomendaciones del Equipo del proyecto	<ol style="list-style-type: none">1. Usar el Kit de Herramientas CPBST (disponible en español) para descubrir otros programas y eventos comunitarios que se pueden implementar para mejorar la facilidad de andar en bicicleta en la comunidad.2. Realizar conteos de bicicletas y peatones en el evento de demostración temporal para recopilar datos sobre patrones para caminar y andar en bicicleta en el área. Los siguientes son recursos para realizar estos conteos:<ol style="list-style-type: none">a. Cómo realizar conteos de peatones y ciclistas;b. Proyecto Nacional de Documentación de Ciclistas y Peatones; yc. Programas de conteo de peatones y bicicletas: Resumen de prácticas y recursos claves.3. Elevar Historias de la Vía Pública como herramienta comunitaria y dirigir les peatones y ciclistas a reportar sus experiencias y preocupaciones sobre la seguridad4. El Comité de Planificación debe considerar solicitar futuros ciclos de financiación del Kit de piezas Go Human de la Asociación de Gobiernos del Sur de California (SCAG por sus siglas en inglés) para realizar una demostración temporal de una vía de bicicletas separada.
---	---

Acuerdo de Beneficio Comunitario

Metas del proyecto:

1. Solicitar a la Ciudad que incorpore una cláusula de acuerdo de beneficios comunitarios para nuevos proyectos de desarrollo en la Ciudad de Fillmore.
2. Empoderar a los residentes para formar una coalición para abogar por mejoras en la seguridad de peatones y ciclistas.

Descripción del proyecto:

La Ciudad puede incorporar una cláusula de [Acuerdo de Beneficios Comunitarios](#) para nuevos proyectos de desarrollo donde los residentes de la comunidad pueden negociar directamente con los desarrolladores los beneficios más importantes para ellos, que incluyen viviendas asequibles, servicios para caminar y andar en bicicleta como iluminación para peatones e infraestructura para bicicletas, y otras medidas de seguridad vial. Como parte de este esfuerzo, desarrollar campañas educativas de divulgación para involucrar a los residentes para que se involucren más en la abogacía para la seguridad de los peatones y ciclistas.

Plan propuesto:

Activar tomadores de decisiones y la comunidad	<ol style="list-style-type: none">1. Revisar el Elemento de vivienda de la Ciudad de Fillmore para 2021-2029 para conocer las oportunidades de sinergias potenciales.2. Conectar con la Comisión de Planificación y los Concejos Municipales para identificar los próximos pasos para desarrollar un acuerdo de beneficios comunitarios.<ol style="list-style-type: none">a. Revisar el Manual básico sobre acuerdos de desarrollo de la FHWA (consulte el Capítulo 3) para familiarizarse más con los acuerdos de beneficios comunitarios.b. Revisar este Kit de herramientas de CBA, adaptado de PolicyLink.3. Desarrollar una campaña de alcance educativo y en las redes sociales para crear una coalición y proporcionar comentarios públicos para abogar por un acuerdo de beneficios para la comunidad.
--	---

Continuado en la próxima página

Acuerdo de Beneficio Comunitario, continuado

Recomendaciones del Equipo del proyecto	<ol style="list-style-type: none">1. Trabajar con la Ciudad para establecer un Comité Asesor de Ciclistas y Peatones (BPAC, por sus siglas en inglés) que pueda brindar información a los tomadores de decisiones sobre proyectos, programas y políticas para ciclistas y peatones. Un BPAC podría brindar orientación constructiva sobre problemas de bicicletas y peatones durante todos los proyectos futuros y servir como un puente de comunicación para garantizar que les residentes tengan la oportunidad de dar y recibir comentarios de la Ciudad. El BPAC también podría potencialmente servir como representante de la comunidad en una negociación de un acuerdo de beneficios comunitarios.<ol style="list-style-type: none">a. Consulte el Mapeo de poder: una herramienta para la estrategia y la influencia para generar una lista de grupos para reclutar para el comité asesor.2. Identifique otras comunidades que hayan implementado acuerdos de beneficios comunitarios y conéctese con ellos para aprender cómo se formaron y las lecciones aprendidas de la experiencia.<ol style="list-style-type: none">a. Algunos ejemplos de un CBA incluyen el Corredor Figueroa en Los Ángeles y este pacto comunitario en Silicon Valley.b. Un acuerdo similar en Santa Ana estableció un fideicomiso de tierras comunitarias, THRIVE Santa Ana.3. Identificar mejoras específicas de seguridad para peatones y ciclistas que les residentes deseen preparar para defender sus necesidades una vez que se implemente el acuerdo de beneficio comunitario.4. Historias de la Vía Pública es un recurso para recopilar experiencias de la comunidad caminando y andando en bicicleta en la comunidad, incluida información sobre choques de transporte, casi choques, peligros generales y rutas seguras para viajar. Si se forma un BPAC, podrían monitorear los aportes e informarlos a los planificadores y responsables de la toma de decisiones de la ciudad.
---	---

Programa de Rutas Seguras a la Escuela

Metas del proyecto:

1. Generar interés de la comunidad en un Programa de Rutas Seguras a la Escuela;
2. Mejorar la seguridad para caminar y andar en bicicleta para los niños y sus familias hacia y desde la escuela.

Descripción del proyecto:

Los programas _trabajan para hacer que caminar y andar en bicicleta a la escuela sea más accesible y seguro para los niños y sus familias. Los programas SRTS tienen el potencial de aumentar la actividad física, mejorar los resultados de salud, mejorar la asistencia y el rendimiento académico y reducir las lesiones de tráfico, la congestión y la contaminación del aire.

Plan propuesto:

Activar tomadores de decisiones y la comunidad	<ol style="list-style-type: none">1. Apelar a la Junta de Educación de Fillmore, al Distrito Escolar Unificado de Fillmore y a los administradores de las escuelas primarias Mountain Vista, Rio Vista, San Cayetano, Sespe, Escuela Secundaria Fillmore y Escuela Preparatoria Fillmore para programar Rutas Seguras a la Escuela como parte de sus políticas para bienestar.<ol style="list-style-type: none">a. El Plan General del Condado de Ventura apoya los programas de Rutas Seguras a la Escuela en todo el país.b. Los programas Rutas Seguras a la Escuela pueden ayudar a abordar las preocupaciones de financiación basadas en la asistencia. El transporte es una de las barreras clave para la asistencia y contribuye al ausentismo crónico y las tardanzas.2. Llevar a cabo una encuesta de viaje de llegada y salida de los estudiantes de SRTS en cada escuela para obtener cifras de referencia sobre cómo los estudiantes van y vienen de la escuela.
--	--

Continuado en la próxima página

Programa de Rutas Seguras a la Escuela, continuado

<p>Recomendaciones del Equipo del proyecto</p>	<ol style="list-style-type: none">1. Reclutar padres y/o campeones del personal, así como asociaciones de padres y maestros, en cada escuela para ayudar a guiar el proceso y generar entusiasmo en torno a SRTS.<ol style="list-style-type: none">a. Bloques de construcción: una guía para iniciar y hacer crecer un programa sólido de Rutas Seguras a la Escuela.2. Organizar un evento de lanzamiento de SRTS junto con el Día de Caminar y Rodar a la Escuela en octubre para que les estudiantes y sus familias se sientan más cómodos caminando y andando en bicicleta a la escuela. Los siguientes son recursos para el currículo de SRTS, mensajes y el Día de Caminar y Rodar a la Escuela:<ol style="list-style-type: none">a. Mensajería de rutas seguras a la escuela para profesionales;b. Guía Curricular de Ciclistas y Peatones; and,c. Kit de herramientas del Día de Caminar y Rodar a la Escuela 2022.3. Formar una coalición de padres, administradores escolares y otros defensores de la seguridad en el transporte para crear un programa de Rutas Seguras a la Escuela.<ol style="list-style-type: none">a. Reunámonos: una guía para involucrar a las comunidades y crear cambio;b. Rutas Seguras a la Escuela 101; y,c. Definición de roles y colaboraciones para Rutas Seguras a la Escuela.
--	---

Recomendaciones del Equipo del Proyecto

El Equipo del proyecto presenta las siguientes recomendaciones adicionales para su consideración. Es posible que las partes interesadas locales, como el personal de la ciudad y el Comité de planificación, necesiten revisar las recomendaciones para garantizar que sean apropiadas para el entorno actual para caminar y andar en bicicleta.

Demostración Temporal (Solicitud para un Kit de Piezas de Go Human de SCAG)

El Equipo del Proyecto recomienda que el Comité de Planificación, en colaboración con la Ciudad de Fillmore, solicite el Kit de Piezas de Go Human de la Asociación de Gobiernos del Sur de California (SCAG). El Kit de Piezas es una biblioteca de materiales que proporciona materiales para demostrar temporalmente tratamientos de diseños potenciales o planificados de calles e infraestructura de seguridad para crear espacios públicos más seguros y atractivos. Se pueden instalar varias demostraciones temporales simultáneamente con el equipo incluido en el Kit de piezas: parquecitos, extensiones de banqueta (bulb-out), islas de refugio peatonales, cruces peatonales artísticos y vías separadas para bicicletas. El condado de Ventura se encuentra en la región de SCAG y, como parte del condado de Ventura, Fillmore califica para solicitar esta oportunidad. Para obtener más información, incluido cómo y cuándo presentar la solicitud, visite este [sitio web](#).

Evento de Calles Abiertas/Ciclovía

El Equipo del Proyecto recomienda que el Comité de Planificación, en colaboración con One Step a la Vez y aquellos que puedan apoyar a nivel municipal, organicen un evento de Calles Abiertas en Fillmore. Un evento de Calles Abiertas cierra temporalmente una serie de calles al tráfico de vehículos y las abre a personas que caminan, andan en bicicleta, ruedan y realizan otras actividades sociales. Un evento como este podría impulsar la economía local de las pequeñas empresas, alentar a más gente a caminar y andar en bicicleta en Fillmore y brindar oportunidades para que las personas den su opinión sobre las mejoras para caminar y andar en bicicleta o compartir preocupaciones sobre seguridad. El Equipo del Proyecto recomienda el siguiente recurso para planificar un evento de este tipo: [Kit de herramientas para Calles Abiertas](#).

Evento para reportar en Historias de la Vía Pública

El Equipo del Proyecto recomienda que el Comité de Planificación colabore con [UC Berkeley SafeTREC](#) para usar [Historias de la Vía Pública](#) como una manera de recopilar datos sobre casi choques y otras preocupaciones de seguridad vial. Historias de la Vía Pública puede involucrar a los residentes, grupos comunitarios y agencias para recopilar información sobre choques de transporte, casi choques y peligros generales. Estas experiencias registradas se pueden usar como datos cualitativos para respaldar iniciativas de seguridad en el transporte, como mejoras en intersecciones peligrosas, instalaciones de iluminación e instalaciones para bicicletas. Historias de la Vía Pública puede proporcionar una manera para que el Comité de Planificación establezca conexiones directamente con las personas afectadas por la violencia del tráfico y puede reforzar los esfuerzos de alcance comunitario para los proyectos enumerados anteriormente y otros proyectos dirigidos por la Ciudad. SafeTREC trabaja directamente con organizaciones comunitarias en todo California para incorporar la herramienta Historias de la Vía Pública en sus proyectos y programas existentes. También brindan talleres, seminarios web y asistencia técnica personalizada *Continued on next page*

Recomendaciones del Equipo del Proyecto, continuado

Programa de Reconexión de Comunidades

El Equipo del Proyecto recomienda que el Comité de Planificación, en colaboración con la Ciudad, considere solicitar el [Programa de Reconexión de Comunidades de Caltrans](#). Esto funciona con comunidades de todo el estado que se ven afectadas y sobrecargadas por las carreteras que atraviesan sus ciudades y pueblos y para identificar las necesidades de conectividad de la comunidad. El programa se centra en la participación equitativa de la comunidad para ayudar a mediar los impactos de las carreteras. La convocatoria de nominaciones de proyectos de Caltrans ya está cerrada, pero el [Programa Piloto de Reconexión de Comunidades del Departamento de Transporte de EE. UU.](#) sigue aceptando propuestas hasta el 13 de octubre de 2022. Este primer programa federal está dedicado a reconectar comunidades que han quedado aisladas de oportunidades económicas por la infraestructura de transporte. Los fondos respaldan la planificación y las subvenciones para la construcción de capital y la asistencia técnica. El objetivo del programa es restaurar la conectividad de la comunidad a través de la eliminación, modernización, mitigación o reemplazo de las instalaciones de infraestructura de transporte elegibles.

Apéndice

- Presentación de los datos de la visita al sitio del CPBST

Fillmore Pedestrian and Bicycle Crash History

CPBST Site Visit – July 14, 2022
Katherine Chen, kchen@berkeley.edu

What is a pedestrian crash?

Pedestrian-motor vehicle crash

-Includes a person afoot, on a skateboard, stroller, wheelchair, electric assistive mobility device

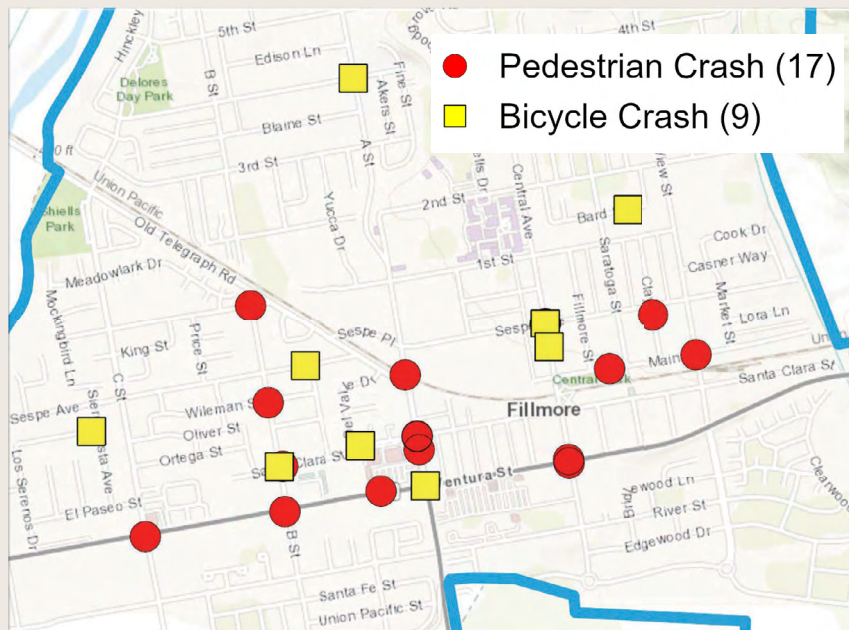
One crash may result in multiple pedestrian victims.

What is a bicycle crash?

Bicycle-motor vehicle crash

- Bicycles are considered vehicles and therefore violation committed by a “driver” could have been committed by a motor vehicle driver or bicyclist.

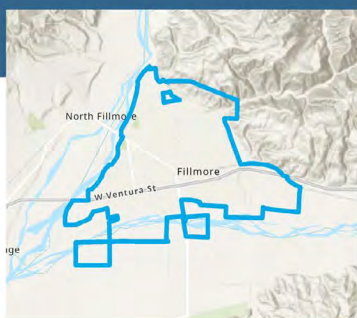
Overview of crashes in Fillmore 2017-2021



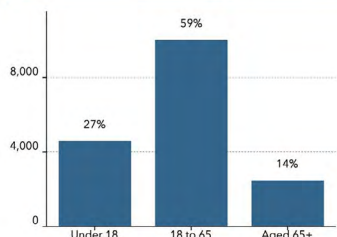
Data source: Statewide Integrated Traffic Record System (SWITRS) 2017-2021. 2020 and 2021 data are provisional as of June 2022.

FILLMORE

Community Pedestrian and Bicycle Safety Program



Population by Age



Key Facts



Vulnerable Population

Commute Profile

Race and Ethnicity

The largest group: Hispanic Origin (Any Race) (75.69)
The smallest group: Pacific Islander Alone (0.08)

Indicator ▲	Value	Diff
White Alone	33.37	-16.53
Black Alone	0.69	-1.12
American Indian/Alaska Native Alone	2.46	+0.69
Asian Alone	1.68	-6.26
Pacific Islander Alone	0.08	-0.12
Other Race	39.36	+18.63
Two or More Races	22.36	+4.72
Hispanic Origin (Any Race)	75.69	+32.18

Bars show deviation from Ventura County

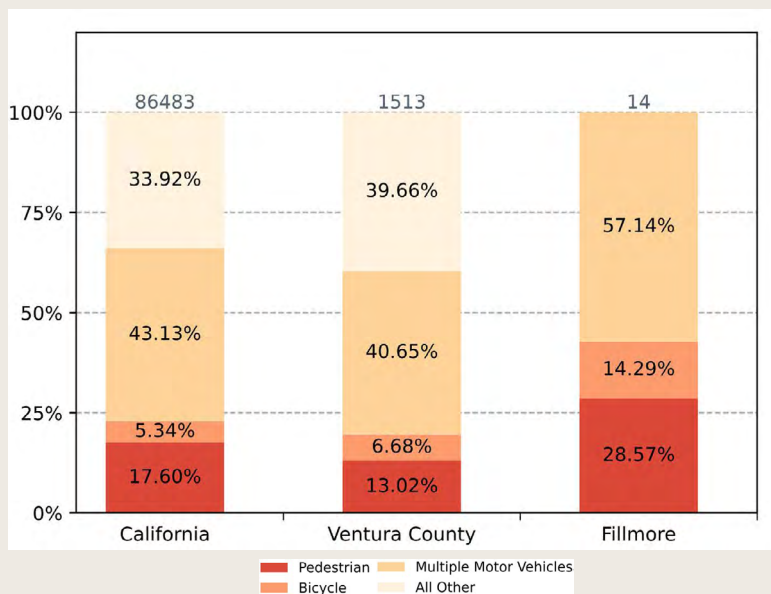
Household Income (2021)

Household Income	Count	Percentage
Median Household Income	\$82,994	
Household Income less than \$15,000	182	4%
Household Income \$15,000-\$24,999	376	8%
Household Income \$25,000-\$34,999	280	6%
Household Income \$35,000-\$49,999	579	12%
Household Income \$50,000-\$74,999	580	12%
Household Income \$75,000-\$99,999	977	20%
Household Income \$100,000-\$149,999	915	19%
Household Income \$150,000-\$199,999	559	12%
Household Income \$200,000 or greater	332	7%

Source: Esri, ArcGIS Online, Dec 2021; U.S. Census Bureau; 2015-2019 American Community Survey (ACS) Data.

How does Fillmore compare to other areas?

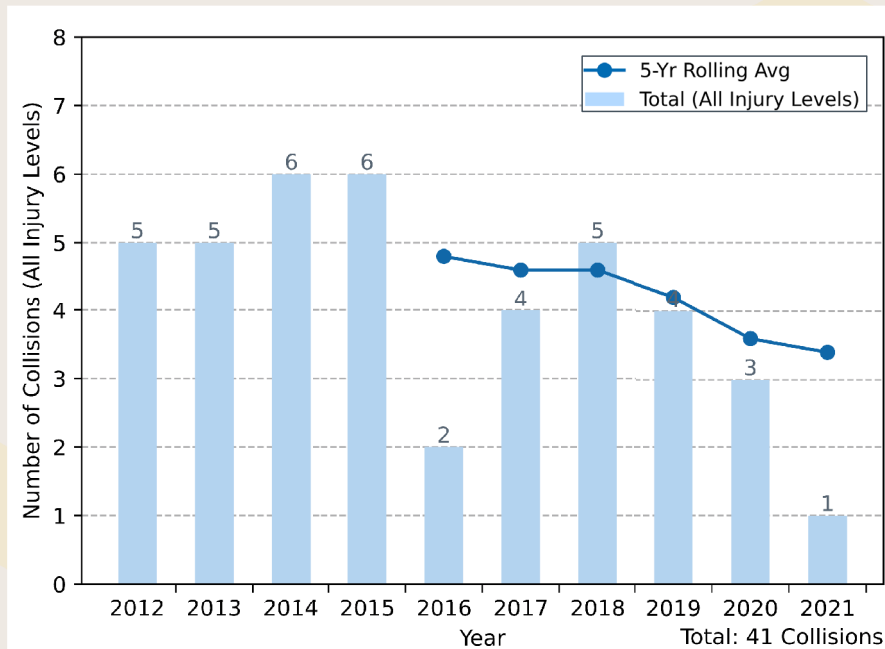
Fatal and Serious Injury Crashes by Involvement 2017-2021



- Over 40% of all fatal and serious injury crashes in Fillmore involved pedestrians or bicyclists.
- There is a very high proportion of pedestrian and bicycle crashes among fatal and serious injury crashes, relative to Ventura County and to the state.
 - Pedestrian and bike crash rates are more than 2x that of Ventura County
 - Bike crash rates are more than 2.5x that of CA while pedestrian crash rates are more than 1.5x
- The small proportion of “All Other” are mostly single vehicle crashes.

Data source: Statewide Integrated Traffic Record System (SWITRS) 2017-2021. 2020 and 2021 data are provisional as of June 2022.

Pedestrian Crashes 2012-2021



Data source: Statewide Integrated Traffic Record System (SWITRS) 2012-2021. 2020 and 2021 data are provisional as of June 2022.

Pedestrian Crashes 2017-2021

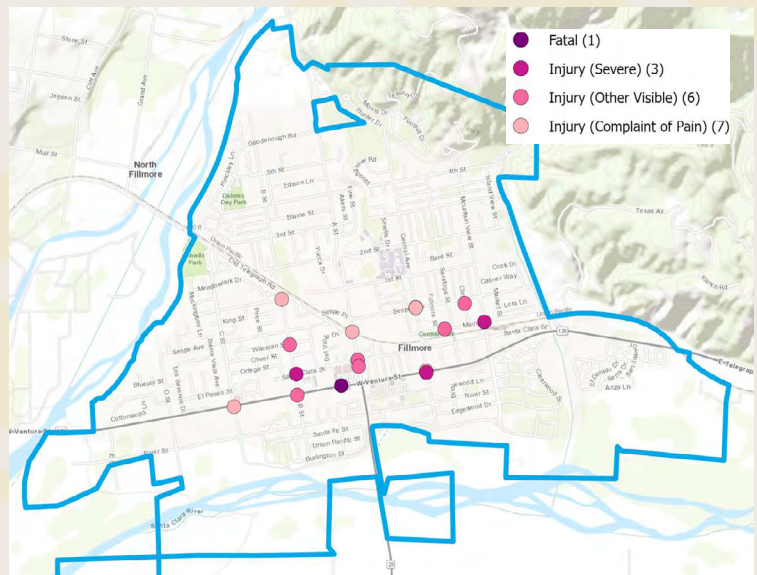
Four fatal or severe injury crashes:

- 2 crashes on Route 126

Crashes were concentrated on:
Route 126, A Street, B Street,
and Central Street

Three crashes each at: A Street/Santa
Clara Street and Central Avenue/Sespe
Avenue.

Crashes clustered in the downtown area



Data source: Statewide Integrated Traffic Record System (SWITRS) 2017-2021. 2020 and 2021 data are provisional as of June 2022.

Pedestrian Crashes 2017-2021

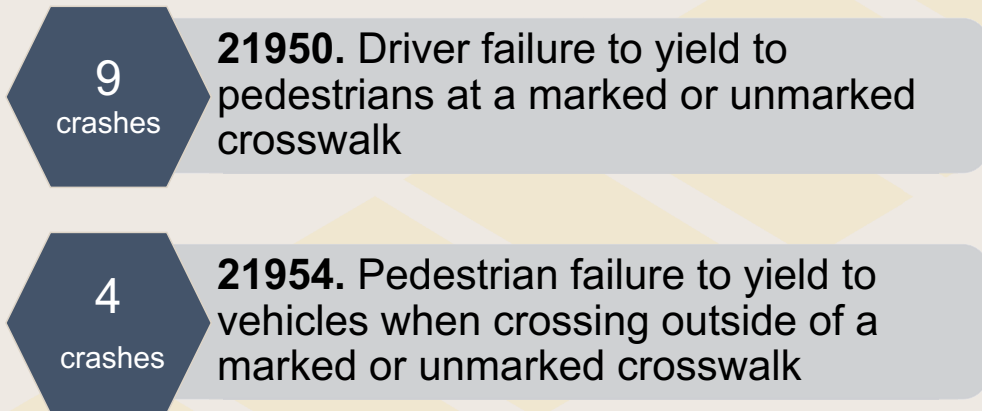
By time of day & week

	Monday	Tuesday	Wednesday	Thursday	Friday	Saturday	Sunday	Total
09:00PM-11:59PM	0	0	0	1	1	0	1	3
06:00PM-08:59PM	0	0	0	2	0	0	0	2
03:00PM-05:59PM	0	0	1	1	1	0	1	4
Noon-02:59PM	0	0	1	0	1	0	0	2
09:00AM-11:59AM	0	0	0	1	0	0	0	1
06:00AM-08:59AM	1	0	0	2	0	0	1	4
03:00AM-05:59AM	0	0	1	0	0	0	0	1
Midnight-02:59AM	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	1	0	3	7	3	0	3	17

Data source: Statewide Integrated Traffic Record System (SWITRS) 2017-2021. 2020 and 2021 data are provisional as of June 2022.

Pedestrian Crashes 2017-2021

Most frequently cited violations in injury crashes



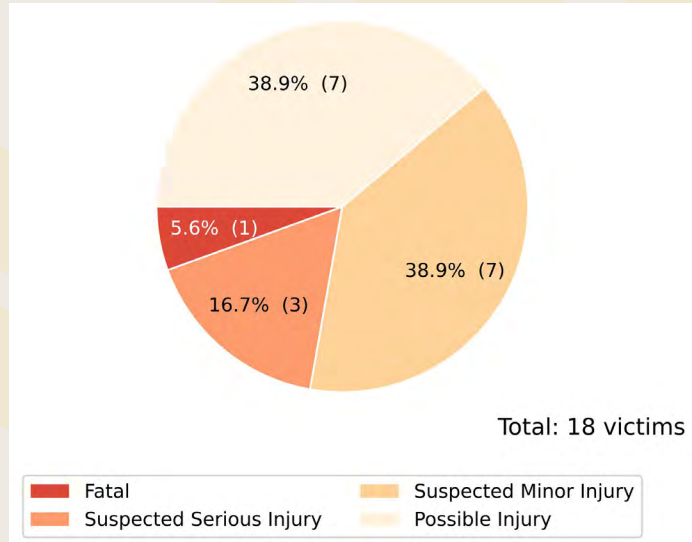
Data source: Statewide Integrated Traffic Record System (SWITRS) 2017-2021. 2020 and 2021 data are provisional as of June 2022.

Pedestrian Crashes 2017-2021

By injury severity

18 pedestrians were injured in 17 pedestrian crashes

4 victims suffered fatal or serious injuries



Data source: Statewide Integrated Traffic Record System (SWITRS) 2017-2021. 2020 and 2021 data are provisional as of June 2022.

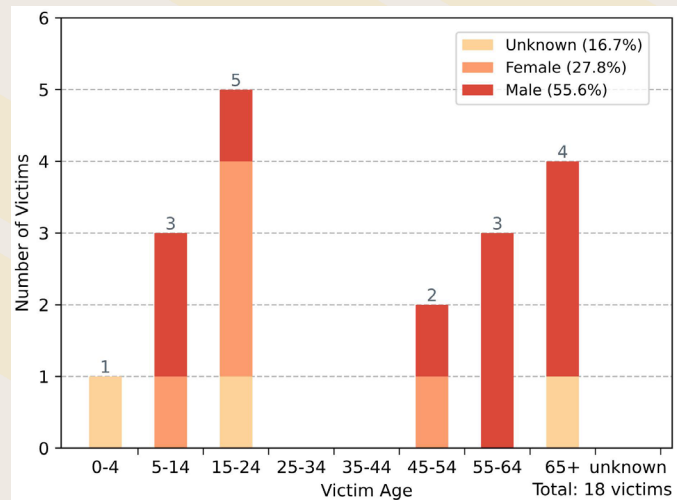
Pedestrian Crashes 2017-2021

By victim age & gender

4 victims were age 17 or younger

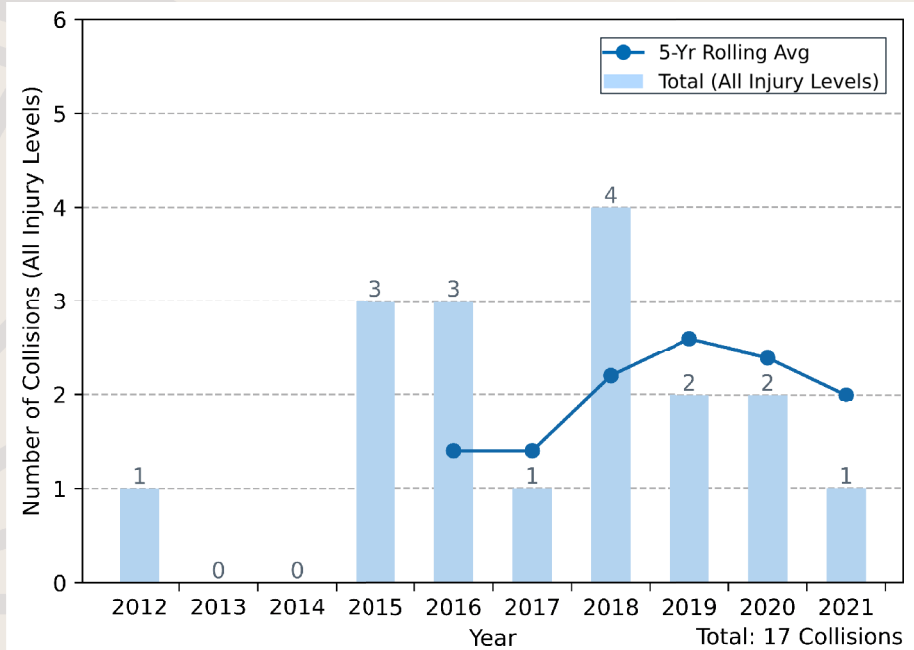
6 victims were age 60 or older

Fatal and serious injury victims were all males age 60 or older



Data source: Statewide Integrated Traffic Record System (SWITRS) 2017-2021. 2020 and 2021 data are provisional as of June 2022.

Bicycle Crashes 2012-2021



Data source: Statewide Integrated Traffic Record System (SWITRS) 2012-2021. 2020 and 2021 data are provisional as of June 2022.

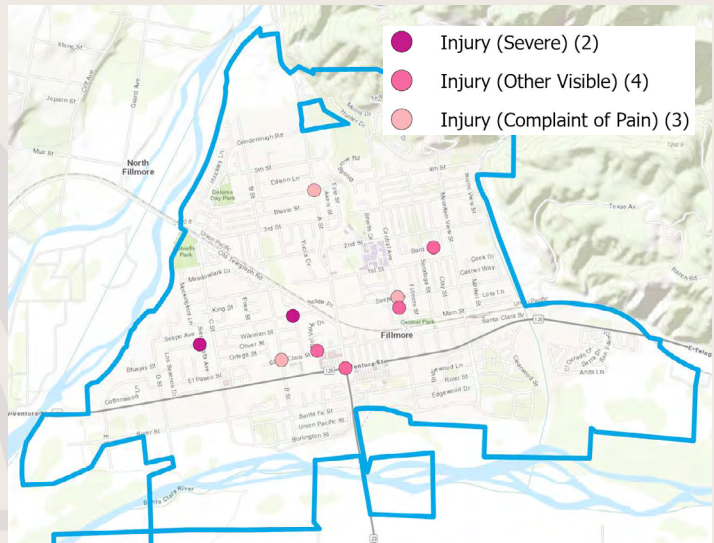
Bicycle Crashes 2017-2021

Two severe injury crashes

- Sespe Avenue/ McCampbell Street
- Los Serenos Drive/ Sierra Vista Avenue

Crashes concentrated on Sespe Avenue with two crashes at Central Avenue/Sespe Avenue

Unmapped crash was reported at 4th Street/ Blaine Ave, which are parallel streets



Data source: Statewide Integrated Traffic Record System (SWITRS) 2017-2021. 2020 and 2021 data are provisional as of June 2022.

Bicycle Crashes 2017-2021

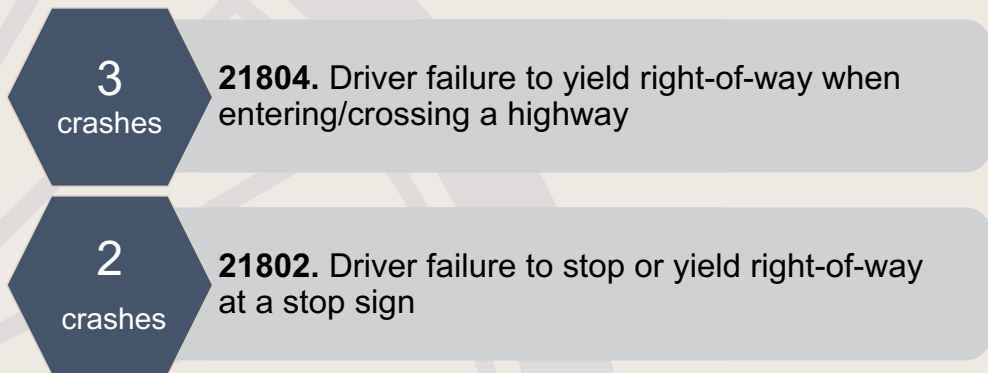
By time of day & week

	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	1	0	0	0	0	1
03:00PM-05:59PM	0	0	2	0	2	0	0	4
Noon-02:59PM	0	0	1	0	0	0	0	1
09:00AM-11:59AM	0	1	1	0	0	0	0	2
06:00AM-08:59AM	0	2	0	0	0	0	0	2
03:00AM-05:59AM	0	0	0	0	0	0	0	0
Midnight-02:59AM	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	0	3	5	0	2	0	0	10

Data source: Statewide Integrated Traffic Record System (SWITRS) 2017-2021. 2020 and 2021 data are provisional as of June 2022.

Bicycle Crashes 2017-2021

Most frequently cited violations in injury crashes



Data source: Statewide Integrated Traffic Record System (SWITRS) 2017-2021. 2020 and 2021 data are provisional as of June 2022.

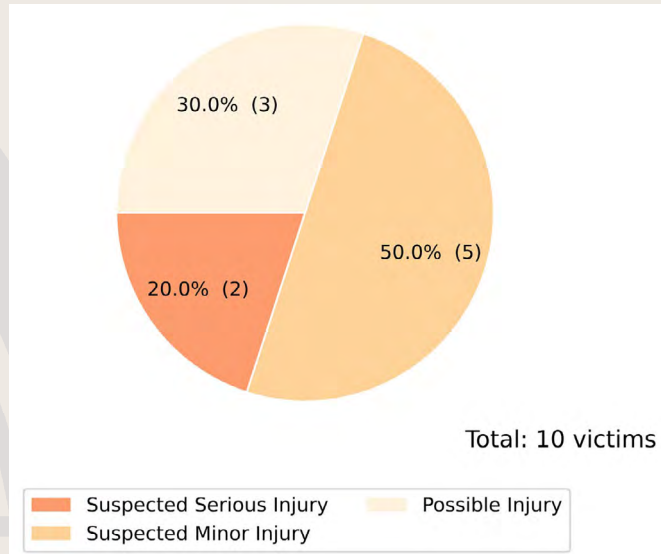
Bicycle Crashes 2017-2021

By injury severity

10 bicyclists were injured in 10 bicycle crashes

Relatively low injury severity rate

- 20% serious injuries
- 80% minor injuries



Data source: Statewide Integrated Traffic Record System (SWITRS) 2017-2021. 2020 and 2021 data are provisional as of June 2022.

Bicycle Crashes 2017-2021

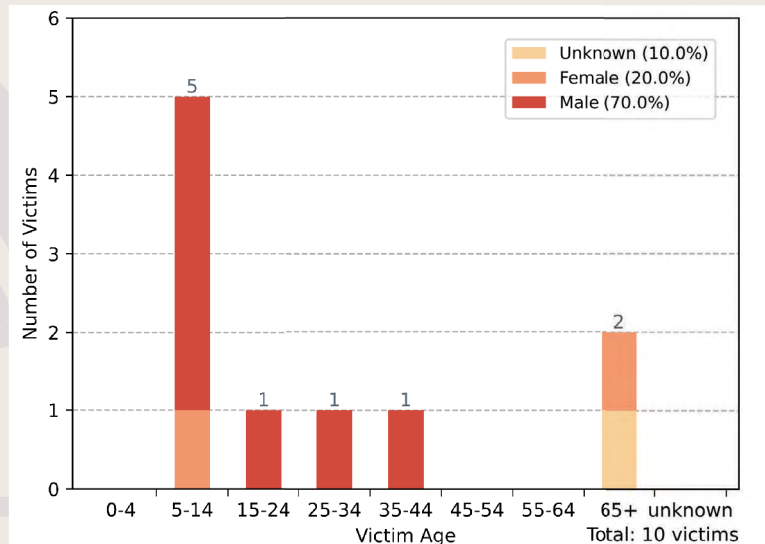
By victim age & gender

5 victims were 13 or younger

2 victims were 65 or older

Severe injury victims

- 12 year old female
- 40 year old male



Data source: Statewide Integrated Traffic Record System (SWITRS) 2017-2021. 2020 and 2021 data are provisional as of June 2022.

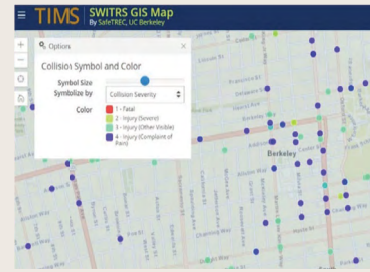
Additional Resources

Street Story

Street Story is a tool for collecting community feedback on transportation safety issues.

Share stories on Street Story of where you've been in a crash or near miss, or where you feel safe or unsafe traveling.

streetstory.berkeley.edu



Transportation Injury Mapping System (TIMS)

TIMS is a web-based tool that allows users to analyze and map data from California's Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS).

To further explore collision data, register for a free account to access the tools and resources on TIMS.

tims.berkeley.edu

Gracias por su interés en el Programa comunitario para la seguridad peatonal y ciclista.

Gracias por su interés en el Programa comunitario para la seguridad peatonal y ciclista. Para más información, por favor visite:

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