



Resumen y Recomendaciones del Taller de Muscoy de Seguridad Peatonal y Ciclista

Entrenamiento Comunitario sobre Seguridad Peatonal y Ciclista y Planificación de Acción
Creando Calles Seguras para Peatones y Ciclistas



Agosto 2019



Muscoy, California

Reconocimientos

Agradecemos al Comité de Planificación por invitarnos a su comunidad y por recibir el Entrenamiento Comunitario de Seguridad Peatonal y Ciclista (CPBST, por sus siglas en inglés) en Muscoy.

Comité de Planificación

| | |
|-----------------|---|
| Chris Alonso | Residente |
| Demi Espinoza | Asociación de Rutas Seguras |
| Mark Friis | Departamento de Salud Pública del Condado de San Bernardino |
| Maral Hernandez | Oficina Administrativa del Condado de San Bernardino |
| Rosa Loera | Escuela Primaria Vermont |
| Mirza Martinez | Sistemas de Salud Mental |
| Marven Norman | Alianza de Bicicletas de Inland Empire |
| Maha Rizvi | Oficina de Asambleísta Eloise Gómez Reyes |

Gracias a la Asociación Americana de Automóviles del Sur de California por patrocinar los refrigerios, a Rosa Loera por el amuerzo, y KTI Translations International por proporcionar interpretación simultánea del español al inglés en apoyo a este entrenamiento. Gracias a la Escuela Primaria Vermont por proveer el espacio para el entrenamiento. Gracias a Kris Fortin de Calles Activas de Santa Ana (SAAS, por sus siglas en inglés) por facilitar el entrenamiento en español-inglés.

Este reporte fue preparado por:

California Walks

Mihaela Tomuta

Caro Jauregui

Daniel Gonzalez

<https://calwalks.org>

Centro de Investigación y Educación de Transporte Seguro de la Universidad de California, Berkeley

Ana Lopez

Katherine Chen

Jill Cooper

<https://safetrec.berkeley.edu>

Traducido por: Libérate

Este reporte resume los procedimientos del taller, así como las recomendaciones de programas, pólizas e infraestructura para mejorar la seguridad peatonal y ciclista en las escuelas de Muscoy y en toda la comunidad.



Tabla de contenidos

- 3 Reconocimientos**
 - 3 Comité de Planificación
- 5 Introducción**
 - 6 Proceso de Planificación CPBST
- 7 Historial de Choques de Peatones y Ciclistas**
 - 7 Choques Peatonales
 - 7 Choques Ciclistas
 - 8 Preocupaciones de Equidad
- 8 Evaluación Peatonal y Ciclista**
 - 8 Rutas
 - 10 Actividad de Clase: Cuentos de la Calle
 - 11 Reflexiones
 - 11 Banquetas
 - 12 Bancas y Techo en Paradas de Autobús
 - 12 Falta de Marcas y Señales en la Calle
 - 14 Comportamiento de Motoristas
 - 15 Iluminación
 - 15 Mal Sistema de Drenaje
 - 16 Basura y Escombros
 - 16 Falta de Ejecución
- 16 Recomendaciones para Mejorar la Seguridad Peatonal y Ciclista**
 - 16 Recomendaciones de la Comunidad
 - 23 Recomendaciones de Cal Walks & SafeTREC
- 24 Apéndice A: Revisión de Planes y Pólizas Comunitarias**
- 25 Apéndice B: Recursos**
- 26 Apéndice C: Análisis de los datos**



Participantes en el taller CPBST en Muscoy escuchando la presentacion educacional. Credito de foto: Cal Walks

Introducción

La Oficina de Asambleísta Eloise Gómez Reyes, California Walks (Cal Walks), Centro de Investigación y Educación de Transporte Seguro de la Universidad de California, Berkeley (SafeTREC, por sus siglas en inglés), y el Comité de Planificación adaptó y facilitó un Entrenamiento Comunitario sobre Seguridad Peatonal y Ciclista (CPBST, por sus siglas en inglés) en la comunidad no incorporada de Muscoy en el condado de San Bernardino. La Oficina de Asambleísta Reyes solicitó el taller para tratar las preocupaciones de la comunidad referente a la seguridad peatonal y ciclista – especialmente la falta de infraestructura peatonal y ciclista.

El taller continuó el impulso de los esfuerzos de colaboración, que comenzaron en 2018, entre la Oficina de Asambleísta Reyes, el Condado de San Bernardino, la Asociación de Rutas Seguras y otros socios de la comunidad. Estos esfuerzos incluyeron: asegurar e implementar una subvención GoHuman de la Asociación de Gobiernos del Sur de California (SCAG, por sus siglas en inglés) y presentar una solicitud de subvención del Ciclo 4 del Programa de Transporte Activo (ATP, por sus siglas en inglés) para mejoras de seguridad peatonales y ciclistas. Debido a que la solicitud de subvención ATP no fue seleccionada para financiamiento, el Comité de Planificación identificó el proceso CPBST como un foro para involucrar a la comunidad, especialmente a las familias de habla hispana, para reunir preocupaciones de seguridad específicas de la escuela y desarrollar recomendaciones para ser utilizadas en apoyo de una futura subvención del ATP.

El taller se realizó el 22 de mayo de 2019 de 9:00 de la mañana a las 12:30 del medio día. En la Escuela Primaria Vermont. El CPBST es un proyecto en conjunto de California Walks y SafeTREC (Equipo del Proyecto) que trabaja con residentes locales y defensores de la seguridad para desarrollar un plan de acción impulsado por la comunidad para mejorar la seguridad peatonal y ciclista en sus comunidades y fortalecer la colaboración con personas funcionarias locales y personal de las agencias involucradas.

El Comité de Planificación identificó el vecindario que rodea a la Escuela Primaria Vermont y la Escuela Primaria Muscoy como el foco geográfico del CPBST.

El entrenamiento consistió de:

1. Evaluación peatonal y ciclista a lo largo de tres rutas;
2. Un repaso de estrategias para mejorar la seguridad peatonal y ciclista usando el marco interseccional de las 6 E's (en inglés) incluyendo: Equidad y Empoderamiento, Evaluación, Ingeniería, Educación, Ánimo, y Aplicación; y
3. Conversaciones en grupos pequeños de planificación de acciones para priorizar y planificar proyectos necesarios de programas, pólizas, e infraestructura.

Nos gustaría agradecer a las 39 entidades participantes que asistieron al taller, incluyendo representantes de la Oficina de Asambleísta Eloise Gómez Reyes, la Oficina del Senado representante Connie Leyva, la Oficina del Supervisor Josie Gonzalez, Sistemas de Salud Mental (MHS, en inglés), Departamento de Salud Pública del Condado de San Bernardino, la Oficina de Josie González, el Distrito Escolar Unificado de la Ciudad de

San Bernardino, la Asociación de Rutas Seguras, la Alianza de Bicicletas Inland Empire y el personal de la Escuela Primaria Vermont, membresía representante de PTO y familias del Centro de Padres. Su participación colectiva informó y fortaleció significativamente los resultados del taller.

Proceso de Planificación CPBST

Como parte del proceso de planificación del taller, el Comité de Planificación trabajó para garantizar que el alcance y la entrega del taller fueran inclusivos y cubrieran las necesidades lingüísticas de la comunidad. Aunque el proceso de planificación se realizó en inglés, el Comité determinó que debido a la alta población monolingüe de habla hispana y bilingüe español e inglés, sería mejor realizar actividades de divulgación en español e inglés, facilitar el taller en español y proporcionar interpretación simultánea de español al inglés, y simultáneamente proyectar las presentaciones en español e inglés.



Paso 1: Convocar un Comité de Planificación- Febrero 2019

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



Paso 2: Repasar el plan y analizar los datos - Marzo 2019

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



Paso 3: Realizar la visita al sitio del taller CPBST- Marzo 28 2019

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



Paso 4: Realizar el taller CPBST- Mayo 2, 2019

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



Paso 5: Implementar las acciones del CPBST proceso continuo

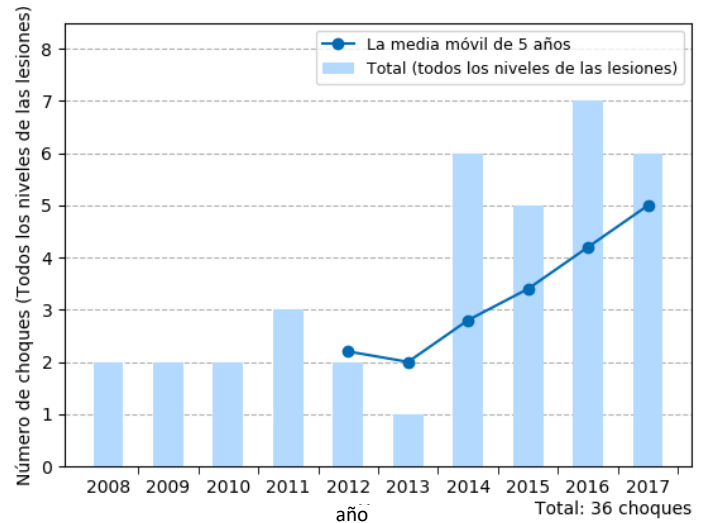
- Repasar el informe del taller CPBST, que resume los acontecimientos y recomendaciones del taller
- Trabajar con socios para asegurar los recursos necesarios para los programas y proyectos identificados durante el taller CPBST
- Mantener a California Walks y SafeTREC al día acerca de los cambios que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

Historial de Choques de Peatones y Ciclistas

Los siguientes datos se basan en choques impactando a peatones y ciclistas informadas por la policía que resultan en lesiones a peatones¹ y ciclistas en Muscoy. Los datos reportados en esta sección vienen del Sistema Integrado de Registros de Tráfico Estatales (SWITRS, por sus siglas en inglés) para los años 2008 a 2017. Los datos de choques del 2016 y 2017 son provisionales a diciembre del 2018. Se puede encontrar una discusión completa de los datos de choques de peatones y ciclistas en el Apéndice C.

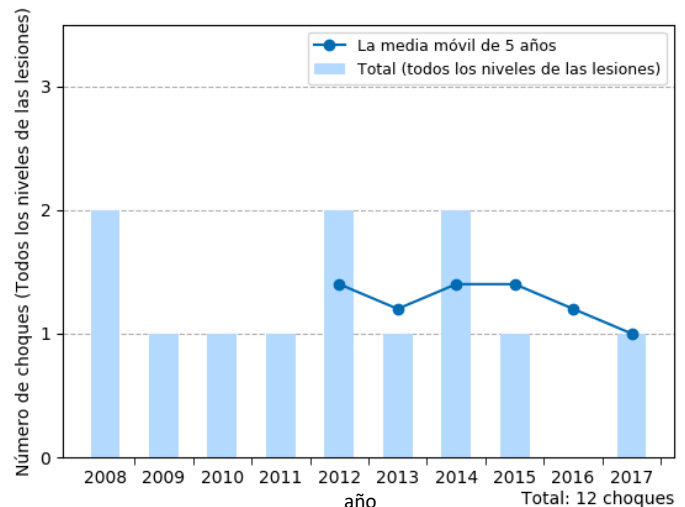
Choques Peatonales

Durante el período de 10 años (2008-2017), los choques de peatones aumentaron abruptamente en 2014 y se han mantenido en el nivel más alto. En los últimos cinco años de datos disponibles (2013-2017), ocurrieron choques de peatones en toda la comunidad, con un grupo notable en la región sureste. Seis (6) choques de peatones ocurrieron en la calle Macy, en o alrededor de la calle Mesa, y calle Porter. Los choques de peatones ocurrieron principalmente de lunes a viernes, especialmente entre las 3:00 y 6:00 de la tarde, seguido por 12 del medio día y 3:00 de la tarde los miércoles y viernes. Los dos factores de choques principales para choques que involucraron a peatones fueron la falla por parte de peatones de ceder el paso a los motoristas al cruzar fuera de un cruce peatonal marcado o no marcado (36.0%)² y vueltas o cambios de carril inseguros por parte del motorista (20.0%). Hubo 25 choques, que resultaron en 29 víctimas peatonales heridas, incluyendo dos (2) muertes y cinco (5) lesiones graves en Muscoy. Las víctimas peatonales abarcaron todos los grupos de edad con la mayor concentración en el grupo de 15 a 24 años (37.9%), seguidas por el grupo de 45 a 54 años (20.7%).



Choques Ciclistas

Durante el periodo de 10 años, de 2008 a 2017, los choques impactando a ciclistas, relativamente estuvieron estables, entre cero y dos. Dado el numero pequeño de choques impactando a ciclistas y reportados a la policía en Muscoy, los datos de SWITRS no revelaron ningún patrón en particular de los choques que involucraron a ciclistas. En los últimos 5 años de datos, 2013 a 2017, los factores principales de choques que impactan a ciclistas son de estar manejando en velocidades inseguras durante condiciones peligrosas, como el clima, visibilidad, trafico (40%), y dando vueltas inseguras o cambiando



1 Una persona peatón se define como cualquier persona que está a pie o usando un medio de transporte personal no motorizado que no sea una bicicleta. Esto incluye patinetas, carreolas, sillas de ruedas y cualquier dispositivo eléctrico de movilidad asistida.
 2 Peatones tienen el derecho de paso en los cruces marcados y no marcados, y motoristas están legalmente obligadas a ceder a peatones. Cuando peatones cruzan fuera de los cruces marcados o no marcados, peatones deben ceder el paso a motoristas. Peatones pueden legalmente cruzar fuera de un cruce marcado o no marcado entre dos intersecciones donde una o ninguna de las intersecciones está señalizada, pero solo si la persona caminando cede el derecho de paso a motoristas. Esta acción no es igual a "jaywalking", que se refiere a cruzar fuera de un cruce marcado o no marcado entre dos intersecciones señalizadas.

de carril.³ Hubo cinco (5) ciclistas que se lesionaron en cinco (5) choques impactando a ciclistas en Muscoy. Referente a ciclistas, una de las víctimas tenía la edad dentro de cinco a ocho, y dos de las víctimas eran entre las edades de 17 a 20. Todos los choques impactando a ciclistas resultaron en lesiones leves.

Preocupaciones de Equidad

Equidad en este proyecto significa que todas las personas, sin importar edad, raza, género, habilidad o ingreso, son consideradas en los procesos de planificación y toma de decisiones. Para transportación, nuestra meta principal es de tratar las iniquidades en comunidades vulnerables, que tiene desproporcionadamente altos niveles de lesiones. Mejorar la seguridad, requiere enfrentando el complicado entre juego de iniquidades, el ambiente para caminar y andar en bicicleta, y comportamientos de personas que manejan, andan en bicicleta y peatones.

Comunidades no incorporadas enfrentan retos únicos de planificación e implementación de seguridad de transporte. A diferencia de ciudades, estas comunidades típicamente no tienen medidas de fondos para poner hacia proyectos de obras públicas locales. Por lo tanto, tienen que competir en contra de otras comunidades no incorporadas y prioridades del condado por fondos limitados del condado para actividades de transportación como mantenimiento de las calles, señalamiento de tráfico, y ejecución de la ley. Seguido, también tendrán que solicitar y aplicar por fondos en conjunto con el condado para fondos estatales y federales.

Evaluación Peatonal y Ciclista

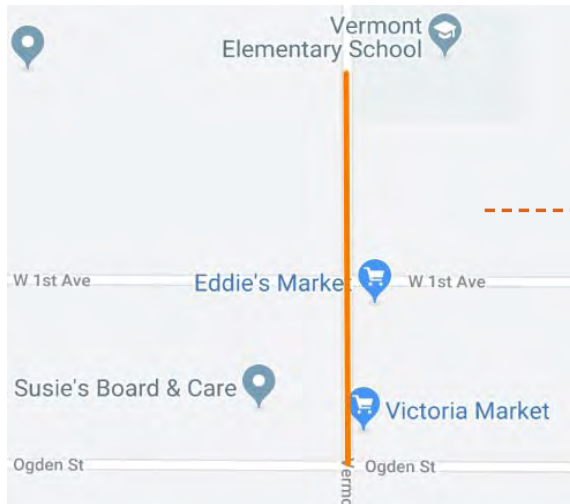
Rutas

El Equipo del Proyecto guio a participantes del taller en una evaluación de las condiciones para peatones y ciclistas a lo largo de tres rutas claves: Se les pidió a participantes que:

1. Observar las condiciones de infraestructura y comportamiento de todas las personas usando las calles;
2. Evaluar la experiencia cualitativa y emocional de caminar o andar en bicicleta a lo largo de la ruta; e
3. Identificar fortalezas positivas de la comunidad y estrategias con las cuales se puede seguir construyendo.

³ Estas infracciones pudieron haber sido cometidas por personas manejando un automóvil o ciclista, ya que bicicletas son consideradas vehículos y por lo tanto deben seguir todas las reglas de la calle como vehículos.

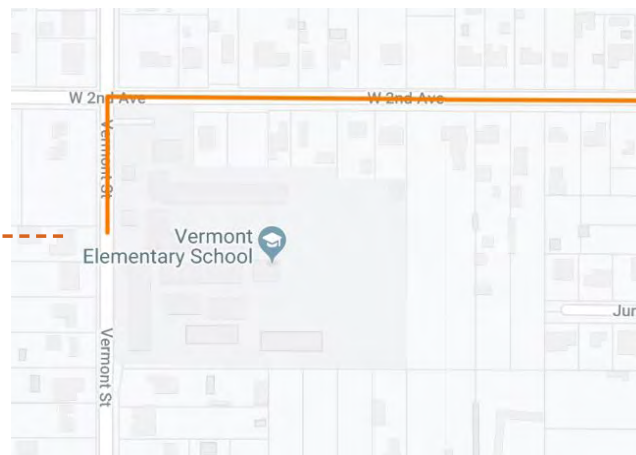
Ruta 1: Calle Vermont Street



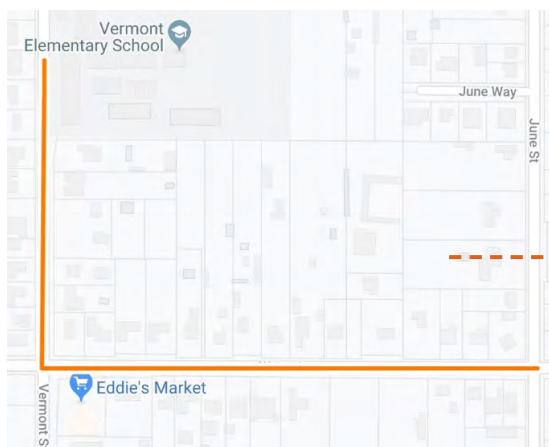
La primer ruta se enfocó en la calle Vermont por ser una ruta clave usada por estudiantes, familias, y la comunidad para ir a la escuela primaria Vermont y marquetas locales como Eddie's Market y Victoria Market, a pie o en bicicleta.

Ruta 2: 2nda Avenida

La segunda ruta se enfocó en West 2nd Avenue. Esta ruta es utilizado por estudiantes y padres caminar hacia y desde la escuela primaria Vermont.



Ruta 3: 1ra Avenida



La tercera ruta se centró en West 1st Avenue. Estudiantes y familias utilizan esta ruta para caminar hacia y desde la escuela; y la comunidad la utiliza para acceder los mercados locales a lo largo de la calle Vermont.

Actividad de Clase: Cuentos de la Calle

Participantes del taller tuvieron la opción de compartir sus experiencias de seguridad de transporte peatonal y ciclista en Muscoy como parte de la actividad de clase después de hacer la caminata de evaluación peatonal y ciclista. El Equipo del Proyecto guio a las personas que asistieron al taller por medio de una serie de encuestas y facilitaron conversaciones sobre las experiencias que han tenido con choques, llegues de casi accidentes, áreas seguras e inseguras por donde andar. Sus historias se integran dentro de la sección de evaluación de las condiciones peatonales y ciclistas de este reporte. Adicionalmente, todas las historias coleccionadas se incluyeron después del taller en la plataforma de sitio en línea de internet que se llama Cuento de la Calle. Para ver los datos coleccionados en Cuento de Calle en la comunidad de Muscoy, por favor visitar el sitio [Street Story, San Bernardino County site](https://streetstory.berkeley.edu).⁴ Una visualización interactiva mas detallada de los datos del taller también fue desarrollada y esta disponible en línea en ArcGIS.⁵

Street Story es una herramienta de participación comunitaria que permite a los residentes y las organizaciones comunitarias recopilar información que es importante para la seguridad del transporte. Street Story es una plataforma en línea desarrollada por UC Berkeley SafeTREC para recopilar historias sobre choques de transporte, ocasiones que casi resultaron en choques, peligros y lugares seguros para viajar. También hay una versión en papel de Street Story.

La plataforma y la información recopilada son de uso gratuito y están disponibles de manera pública. Street Story está disponible en: <https://streetstory.berkeley.edu>



“ El pedazo de banqueta cerca de la escuela sirve para caminar seguro. Me gustaria que estuviera en todos lugares.”

- Participante de Street Story

Captura de pantalla de los datos coleccionados con la plataforma Street Story durante el taller CPBST en Muscoy, visualizado usando ArcGIS en línea.

⁴ Para ver los datos coleccionados en Cuento de la Calle en Condado de San Bernardino, incluyendo Muscoy, por favor visite: <https://streetstory.berkeley.edu/county/san%20bernardino>

⁵ Para ver los datos coleccionados durante la actividad de Cuento de la Calle en el taller CPBST en Muscoy, por favor visitar: <http://cal.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=199e26bc097b405c8f90b1b1dd9a015a>

Reflexiones

Después de las evaluaciones de las condiciones peatonales y ciclistas y la actividad Cuenta de la Calle, participantes compartieron las siguientes reflexiones:

Banquetas

- Participantes notaron la falta de banquetas a lo largo de las calles que conducen a la Escuela Primaria Vermont, Escuela Primaria Muscoy y en toda la comunidad. En particular, calle 1ra Avenida, calle 2nda Avenida, calle Macy Street y calle Blake Street carecen de banquetas y son utilizadas por estudiantes y familias para viajar hacia y desde la escuela todos los días.
- Participantes compartieron que se sienten con seguridad caminando en la banqueta cerca de la escuela en la calle Vermont. Sin embargo, se sienten vulnerables caminando por el arcén de la calle junto al tráfico de vehículos donde termina la banqueta en la calle Vermont.
- Participantes compartieron que sus principales prioridades de seguridad para la comunidad son la instalación de banquetas, especialmente a lo largo de rutas comunes a las escuelas, y medidas para calmar el tráfico en las intersecciones de la calle Vermont Street / calle 1ra Avenida y calle Vermont Street / calle 3ra Avenida.



Arriba a la izquierda: Avenida 1st, hacia la calle Vermont es una ruta común de las familias para acceder la escuela primaria Vermont. *Arriba Derecha:* Participantes del taller en la intersección; Vermont Street/2nd Avenue where the Muscoy Elementary sidewalk segment ends. *Credito de foto:* Cal Walks. *Abajo:* Esta imagen de la Avenida 2nd en dirección a la calle Vermont muestra como los carros estacionados y la falta de banquetas podría forzar a peatones a la carretera. *Credito de foto:* UC Berkeley SafeTREC.

Bancas y Techo en Paradas de Autobús

- Las paradas de autobús en la intersección de calle Vermont Street / calle Ogden Street carecen de bancas y techo, lo que participantes notaron que era típico de todas las paradas de autobús en la comunidad. Participantes reconocieron que, si bien el sistema de tránsito de autobuses es eficiente y útil, la falta de bancas y techo hace que el uso del tránsito sea desafiante e incómodo, especialmente durante las temporadas cálidas y lluviosas.



Banca en la parada de tránsito, hecha por la comunidad ofrece un espacio para sentarse mientras esperan el autobús. Crédito de foto: Cal Walks

Falta de Marcas y Señales en la Calle

- Participantes señalaron que hay una falta de señalización que indique el límite de velocidad en la comunidad, sienten que residentes y visitantes conducen a velocidades altas por falta de límite de velocidad clara.
- Los cruces peatonales en las intersecciones más cercanas a la Escuela Primaria Vermont (calle Vermont Street / calle 1ra Avenida) y Escuela Primaria Muscoy (calle Macy Street / calle Blake Street) carecen de marcas de alta visibilidad y no tienen señalización suficiente en la zona escolar para alertar a motoristas que reduzcan la velocidad y esperen ver a estudiantes caminando.
- Las áreas designadas del autobús escolar para dejar y recoger carecen de señalización de advertencia para alertar a motoristas sobre la zona del autobús, lo cual preocupa especialmente a familias porque observaron a motoristas conduciendo a toda velocidad por la ruta del autobús escolar en la calle Vermont.
- La falta de alumbrado público en la comunidad agrava los conflictos entre jinetes y peatones y ciclistas por la noche. Participantes también expresaron preocupación y desilusión por el hecho de que algunas personas montan sus caballos bajo la influencia, lo que pone en riesgo su seguridad y la de más personas usando la calle.⁶ También hay una falta de señalización de advertencia ecuestre / caballo dada la gran cantidad de residentes que montan a caballo en la comunidad. Participantes compartieron que ha habido una serie de llegues de casi accidentes y choques entre jinetes y otras personas usando la carretera.

⁶ El Código de Vehículos de California 21050 establece que cada persona que monta o conduce un animal en una carretera tiene todos los derechos y está sujeta a todas las obligaciones aplicables a una persona conduciendo un vehículo por esta división y la División 10. Fuente: <https://leginfo.legislature.ca.gov>



Arriba: Falta de cruces de alta visibilidad en la calle June y Segunda. *Credito de foto:* UC Berkeley SafeTREC. *En medio:* Una madre preocupada apuntado hacia el sitio de dejar y recoger a estudiantes sobre la calle June; señalización de precaución de caballos puede alertar a otros usuarios de la presencia de caballos. *Abajo:* La esquina de la calle Vermont y segunda, que dirige a la escuela primaria Vermont, carece de cruces de alta visibilidad. *Credito de foto:* Cal Walks

Comportamiento de Motoristas

- Participantes notaron que familias conduciendo no respetan el letrero de “No estacionar” frente a la escuela y se estacionan en la zona de carga del autobús durante los horarios de llegada y salida.
- Familias observaron a personas conduciendo a altas velocidades por calle 1ra Avenida y calle 2da Avenida en ambas direcciones.
- Familias y el personal de la escuela expresaron preocupación y frustración ante los automovilistas que dejan y recogen a estudiantes en el medio de la calle frente a la Escuela Primaria Vermont. Como resultado, estudiantes deben cruzar a mitad de cuadra y entre vehículos en movimiento.
- Durante la actividad de Cuento de la Calle, participantes compartieron que creen que los llegues de casi accidentes y accidentes se debieron principalmente a que personas conduciendo aceleraron y no cedieron a otras personas usando la carretera. Hubo varios grupos de llegues de casi accidentes y accidentes reportados durante Cuento de la Calle que fueron consistentes con los datos de SWITRS informados por la policía a lo largo de:
 - calle Vermont Street entre calle Ogden Street y calle Portola Street;
 - calle Duffy Street; y
 - calle 3ra Avenida
- Dos participantes describieron sus experiencias al presenciar choques que involucraron vehículos que se movían en alta velocidad y chocaron contra la propiedad, incluyendo sus casas.



A la Izquierda: Motoristas estacionados en la zona roja en frente de la escuela primaria Vermont en la calle Vermont. A la Derecha: Familias y estudiantes cruzando entre carros en la calle Vermont. Credito de foto: Cal Walks

Iluminación

- Hay falta de alumbrado en la comunidad, con segmentos de calles enteros sin alumbrado público e iluminación a escala peatonal. Participantes compartieron que gran parte del alumbrado público existente no funciona correctamente, lo que dificulta viajar por la comunidad por la noche. Como resultado, participantes no salen de su propiedad para caminar o andar en bicicleta una vez que oscurezca porque sienten que no serán visibles para las personas conduciendo y jinetes.
- Familias compartieron que la Escuela Primaria Vermont tiene un Programa Sunrise para apoyar a estudiantes que caminan a la escuela cuando está oscuro en las horas de la mañana. Estudiantes y familias se acompañan caminando a la escuela en la oscuridad.

Mal Sistema de Drenaje

- Una variedad de escombros vegetativos, que incluyen hojas, pasto y ramas de árboles, obstruyen regularmente los desagües de las calles de la comunidad, lo que puede causar o empeorar las inundaciones. Participantes compartieron que el agua se acumula a lo largo del arcén después de los días lluviosos, lo cual es un problema porque residentes generalmente caminan y andan en bicicleta en el arcén. Cuando se inundan la zonas a lado de la calle, las personas se ven obligadas a caminar en los carriles de circulación de vehículos.



Falta de luz en la calle y en escala al peaton en las calles de Muscoy, en la interseccion cerca de la escuela primaria Mucoy. Credito de foto: Cal Walks

Basura y Escombros

- Participantes tomaron nota de la basura y los escombros de plantas que rodean y llevan por el camino a Eddie's Market y Victoria Market a lo largo de la calle Vermont Street.
- Adicionalmente, participantes notaron numerosos artículos grandes de basura arrojados ilegalmente a lo largo de muchas alcantarillas y bordes en la comunidad.
- Participantes expresan preocupación por la cantidad de colillas de cigarrillos, parafernalia de marihuana, envases vacíos de alcohol y un animal muerto en la comunidad, especialmente a lo largo de la calle Vermont, cerca de la escuela.



Basura grande y estorbosa en la Avenida 2nd entre las calles Vermont y June. Credito de foto: Cal Walks

Falta de Ejecución

- Participantes expresaron su preocupación por la falta de ejecución de la ley en la comunidad, especialmente con la aplicación de los límites de velocidad. Participantes sintieron que personas conduciendo aceleran y estacionan donde no es permitido porque existe la percepción de que no habrá ninguna repercusión.

Recomendaciones para Mejorar la Seguridad Peatonal y Ciclista

Participantes participaron en discusiones de planificación de acciones en grupos pequeños para priorizar y delinear planes preliminares para programas comunitarios y proyectos de infraestructura destinados a reducir la cantidad de lesiones y muertes, así como para aumentar la cantidad de personas y la frecuencia de caminar y andar en bicicleta en la comunidad de Muscoy.

Recomendaciones de la Comunidad

Las siguientes tablas resumen las recomendaciones desarrolladas por la comunidad durante el taller.

Nombre del Proyecto Educativo: Rodeo Ciclista de Muscoy

Descripción del Proyecto: Evento de rodeo ciclista centrado en la escuela para proporcionar capacitación en habilidades en bicicleta a estudiantes y educación sobre seguridad en bicicleta para estudiantes, familias y la comunidad.

Metas del Proyecto:

- 1) Educar a jóvenes de Muscoy sobre habilidades seguras para andar en bicicleta, habilidades de mantenimiento de bicicletas y las reglas de la calle;
- 2) Motivar a jóvenes de Muscoy a usar el ciclismo como medio de transporte; e
- 3) Identificar a familias como campeones locales para los esfuerzos de transporte activo.

| Pasos de Acción | Línea de Tiempo | Quien es Responsable | Recursos |
|---|---|--|--|
| <p>Establecer Equipo de Planificación:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Reclutar a familias y al personal de la Escuela Primaria Vermont y Escuela Primaria Muscoy, y representantes del personal del Distrito Escolar Unificado de la Ciudad de San Bernardino, la Patrulla de Carreteras de California, el Departamento de Policía Local y el Departamento de Bomberos, y la oficina de asambleísta Eloise Gomez Reyes como posible equipo de planificación. | Verano-Otoño 2019 | Participantes de Taller | <p>Información de contacto para personas del personal</p> <p>Fechas de eventos locales para contactar a las familias</p> |
| <p>Logística:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Identificar fecha ideal, horario, y lugar para hacer el Rodeo Ciclista de Muscoy ● Determinar materiales que pueden ser necesitados por las personas facilitando el Rodeo Ciclista de Muscoy ● Buscar donaciones si Rodeo Ciclista no se puede implementar pro bono. ● Obtener los permisos adecuados para el sitio donde se hará el Rodeo Ciclista | Verano-Otoño 2019 | Equipo de Planificación | <p>Espacio de Reunirse</p> <p>Carta de Donaciones</p> <p>Información de Permisos</p> |
| <p>Coordinar Facilitadores:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Identificar y contactar a posibles facilitadores. ● Una vez se identifiquen, el equipo de planificación hablara sobre el día de los eventos con quien facilitara. | Verano-Otoño 2019 | Equipo de Planificación | Organización/Agencia de Contactos para facilitadores del Rodeo Ciclista |
| <p>Reclutamiento y Alcance</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Informar a familias en ambas escuelas primarias de Muscoy sobre el próximo Rodeo Ciclista ● Enviar volantes con estudiantes ● Poner volantes en mercados/tiendas locales ● Mandar mensaje automatizado ● De boca a boca | Noche de Regreso a la Escuela, Otoño 2019 | Equipo de Planificación Escuela Primaria Muscoy Escuela Primaria Vermont | <p>Papel para imprimir</p> <p>Pancartas/mantas</p> <p>Mensaje automatizado</p> |

Nombre del Proyecto Educativo: Rodeo Ciclista de Muscoy (continuación)

| Pasos de Acción | Línea de Tiempo | Quien es Responsable | Recursos |
|---|-----------------|---|---------------------------|
| Anfitriones del Rodeo Ciclista <ul style="list-style-type: none"> Facilitadores coordinan el Rodeo | Otoño 2019 | Equipo de Planificación Facilitadores del Rodeo Ciclista | Conos Tiza/gis Agua |

Nombre del Proyecto Educativo: Autobús Caminante y Tren en Bicis, Coordinadas con Demostración Temporal de Cruce

Descripción del Proyecto: Evento de educación y motivación con demostración temporal de cruce peatonal combinada con autobuses escolares a pie/caminantes y trenes en bicicleta para enseñar a estudiantes cómo caminar y andar en bicicleta a la escuela de manera segura y proporcionar una visión de las posibles mejoras en el cruce.

Metas del Proyecto:

- 1) Fortalecer rutas seguras a los programas escolares para estudiantes;
- 2) Recopilar datos durante la demostración temporal del cruce peatonal para documentar todos los comportamientos de personas usando la calle y realizar conteo de peatones y ciclistas; y
- 3) Mantener el impulso creado con entidades socias como el condado, asambleísta y representantes de la junta escolar local

| Pasos de Acción | Línea de Tiempo | Quien es Responsable | Recursos |
|--|-----------------------------|---|---|
| Establecer Comité de Planificación | Verano 2019 | Participantes de Taller Comité de Planificación del Taller | Representante del condado de San Bernardino, personal de asambleísta Reyes y personas funcionarias electas locales pueden comprometerse a asistir a las reuniones y compartir los contactos adicionales necesarios. |
| Coordinar Logísticas: Comité de Planificación finalizará todos los detalles. <ul style="list-style-type: none"> ● Demostración temporal de cruce peatonal, incluye: <ul style="list-style-type: none"> ○ Fecha: priorizado para el comienzo del año escolar 2019-2020 ○ Lugar Exacto: calle Vermont Street/1ra Avenida y calle Vermont Street/2da Avenida ● Autobús Escolar Caminante y Tren en Bicicletas, incluye: <ul style="list-style-type: none"> ○ Rutas de mapa ○ Paradas Seleccionadas ○ Horarios de recogida y dejar ○ Plan de alcance y reclutamiento | Verano 2019 | Comité de Planificación Persona Directora de la Escuela Primaria Vermont | Las Obras Públicas del Condado de San Bernardino pueden apoyar con la coordinación de permisos. La Asociación Nacional de Rutas Seguras puede compartir las mejores prácticas con respecto al autobús escolar a pie y tren en bicicleta. |
| Organizar una Demostración Temporal de Cruce Pateonal con un Autobús Escolar a Pie/Caminante y Tren en Bicicleta <ul style="list-style-type: none"> ● Tomar fotos de personas usando la calle durante evento para documentar las necesidades ● Realizar conteo de peatones y ciclistas para medir el aumento de caminar y andar en bicicleta hacia / desde la escuela | Principios de Otoño de 2019 | Comité de Planificación Personas Voluntarias Escolares Personal del condado de San Bernardino | La Asociación de Rutas Seguras y California Walks pueden proporcionar herramientas y consejos para la recopilación de datos. |

Proyecto de Ejecución: Programa de Guardia de Cruce Peatonal

Descripción del Proyecto: Tener una persona guardia de cruce peatonal en la calle Vermont Street & 1ra Avenida.

Meta del Proyecto: Incrementar la seguridad para estudiantes y familias que usan el cruce de calle Vermont y 1ra Avenida.

| Pasos de Acción | Línea de Tiempo | Quien es Responsable | Recursos |
|--|---------------------------|---|---|
| Solicitar una persona guardia de cruce comunicándose con la Oficina de Seguridad y Manejo de Emergencias del Distrito Escolar Unificado de la Ciudad de San Bernardino (SBCUSD, por sus siglas en inglés). SBCUSD luego evaluará. | Otño- Invierno 2019 | Personal de la Escuela Primaria Vermont Centro de Padres/Familias de la Escuela Primaria Vermont Apoyado por California Walks | Solicitar una persona guardia de cruce comunicándose con la Oficina de Seguridad y Manejo de Emergencias del Distrito Escolar Unificado de la Ciudad de San Bernardino (SBCUSD, por sus siglas en inglés). SBCUSD luego evaluará. |
| Si se determina que esta intersección no es elegible para una persona guardia de cruce, identificar si personas de la comunidad están disponibles para servir como guardias de cruce y explorar otras oportunidades para una persona guardia de cruce. | Invierno 2019 | | California School Crossing Guard Training Guideline , Capítulo 2 Identificación de Dónde se Necesitan Guardias de Cruce CA MUTCD, Chapter 7D Supervision de Cruce |

Nombre de Proyecto de Evaluación: Proyecto VideoVoz

Descripción del Proyecto: Recopilar testimonio de VideoVoz para abogar por una parada de 4 vías en la intersección de calle Vermont Street y 1ra Avenida.

Metas del Proyecto:

- 1) Incrementar la seguridad para estudiantes y familias que usan el cruce de calle Vermont y 1ra Avenida;
- 2) Reducir el conflicto de peatones y vehículos en esta intersección; y
- 3) Promover rutas seguras a la escuela.

| Pasos de Acción | Línea de Tiempo | Quien es Responsable | Recursos |
|--|-------------------------|---|---|
| Asistir al Taller de Lanzamiento de Rutas Seguras a la Escuela en la Escuela Secundaria King Middle School en el Condado de San Bernardino el 14 de junio de 2019 de 9:00 de la mañana a 1:00 de la tarde y obtener información para trabajar con personas funcionarias electas y personal de la ciudad. | 14 de junio, 2019 | Comunidad Asociación de Rutas Seguras | Taller de lanzamiento de rutas seguras a la escuela |
| Trabajar con California Walks y el centro para padres y familias en la Escuela Primaria Vermont para organizar un grupo de personas que serán responsables de reunir el testimonio de VideoVoz. Recopilar testimonio de VideoVoz de las condiciones y comportamientos inseguros percibidos en la intersección de calle Vermont Street y 1ra Avenida, preferiblemente durante las horas de dejar y recoger a la escuela. | Julio a Septiembre 2019 | California Walks Comunidad de Escuela Primaria Vermont Centro de padres y familias Oficina de Asambleísta Eloise Gómez Reyes | |
| Determinar el grupo de personas que serán responsables de presentar el testimonio de VideoVoz. Presentar el testimonio de VideoVoz al Departamento de Obras Públicas del Condado de San Bernardino para demostrar la necesidad de un estudio o evaluación de factibilidad en esta intersección. | Septiembre 2019 | Comunidad apoyada por el equipo de California Walks | Departamento de Obras Públicas del Condado de San Bernardino. |

Nombre del Proyecto de Ingeniería: Zona de Seguridad Escolar y Priorización de Señalización

Descripción del Proyecto: Identificar el área (s) alrededor de la Escuela Primaria Vermont elegible y en necesidad de señalización y marcas de la zona escolar.

Metas del Proyecto:

- 1) Motoristas conduciendo reducen la velocidad al ver alertas sobre la presencia de estudiantes; y
- 2) Mejorar la seguridad para caminar y andar en bicicleta alrededor de la Escuela Primaria Vermont.

| Pasos de Acción | Línea de Tiempo | Quien es Responsable | Recursos |
|---|--|--|---|
| <p>Desarrollar asociaciones locales.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Reunirse con el grupo de padres y familias y el PTO(siglas en inglés) para definir las metas del proyecto y generar apoyo para el proyecto. ● Hacer un inventario de señalización alrededor de la escuela. ● Hablar de los reglamentos y recursos de la zona escolar en el Condado de San Bernardino con el Comité de Planificación y el Equipo de Planificación. | Julio-Agosto 2019 | <p>Personas Voluntarias Escolares</p> <p>Comité de Planificación</p> <p>Equipo del proyecto</p> | <p>Formulario de inventario de señalización, bolígrafos/plumas, portapapeles, cámara, papel</p> |
| <p>Involucrarse con el Condado y con quien toman decisiones:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Reunirse con las Obras Públicas del Condado de San Bernardino sobre el proyecto y las recomendaciones. ● Reunirse con la persona Supervisora de San Bernardino, Josie González, y la Junta de Supervisores para obtener apoyo para el proyecto. | Principios de Otoño 2019 | <p>Personas Voluntarias Escolares</p> <p>Persona Directora de Escuela</p> <p>PTO (en inglés)</p> <p>Comité de Planificación</p> | <p>Puntos de discusión para las reuniones, incluida una copia del Reporte de Recomendaciones de CPBST</p> <p>Calendario de la Junta de Supervisores</p> |
| <p>Desarrollar una campaña de conciencia</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Organizar una reunión de la comunidad escolar para decidir qué señalización debe instalarse y dónde. ● Con la coordinación de las familias, crear una campaña educativa sobre el exceso de velocidad y la actividad peatonal. ● Instalar señalización de la campaña en lugares donde las familias, estudiantes y personas de la comunidad los verán para crear conciencia sobre el proyecto y las preocupaciones de seguridad. | <p>Finales del Otoño 2019</p> <p>-Inicio de la Primavera</p> | <p>Personas Voluntarias Escolares</p> <p>Personal de la Escuela Primaria Vermont</p> <p>PTO (en inglés)</p> <p>Comité de Planificación</p> | <p>Señalización, marcadores, información de seguridad y datos.</p> |

Recomendaciones de Cal Walks & SafeTREC⁷

Solicitar fondos de infraestructura para la Escuela Primaria Vermont

Se necesitan banquetas a lo largo de la calle 1ra Avenida, 2da Avenida y el lado oeste de calle Vermont entre calle 2da y calle Ogden. Se necesitan cruces peatonales de alta visibilidad, extensiones del bordillo y las rampas de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA, por sus siglas en inglés) en gran parte de la comunidad de Muscoy, especialmente en las intersecciones alrededor de las escuelas primarias Vermont y Muscoy. Aunque el Condado no recibió fondos para infraestructura a través de la Convocatoria de Proyectos del Ciclo 4 del Programa de Transporte Activo de Caltrans (ATP, por sus siglas en inglés), la comunidad está comprometida a fortalecer la solicitud de subvención y volver a solicitarla. El Equipo del Proyecto recomienda la colaboración continua entre el Distrito Escolar, el Condado de San Bernardino, la oficina de asambleísta Eloise Gómez Reyes y la Escuela Primaria Vermont para solicitar fondos de infraestructura para mejoras de seguridad para peatones a través del ATP Ciclo 5. Mejoras de infraestructura para peatones, como banquetas y sistemas de drenaje, mejorarán la seguridad y abordarán los problemas de inundación a lo largo de estas calles.

Evaluación de Iluminación en Toda la Comunidad

El Equipo del Proyecto recomienda que participantes del taller colaboren con el Departamento de Distritos Especiales del Condado de San Bernardino para realizar una evaluación de alumbrado público en toda la comunidad. Esta evaluación se enfocaría en las necesidades de iluminación a escala peatonal, especialmente alrededor de la Escuela Primaria Vermont, la Escuela Primaria Muscoy, el Centro de Aprendizaje Familiar Baker y negocios locales. Se puede utilizar una evaluación de iluminación para identificar las necesidades de iluminación a escala de peatones e identificar las luces que necesitan reparación o reemplazo. Una vez desarrollado, el inventario se puede utilizar para desarrollar un plan equitativo para el mantenimiento de las luces y postes que puede proporcionar una sensación de seguridad y mejorar el bienestar general de las personas usando la calle.

Desarrollar el Programa de Llegada y Salida de Estudiantes

El Equipo del Proyecto recomienda que la Escuela Primaria Vermont y las familias mejoren las condiciones de tráfico y seguridad durante los horarios de dejar y recoger a sus estudiantes desarrollando un Programa de Llegada y Salida de Estudiantes. Muchas familias dejan y recogen a sus estudiantes a lo largo y en el medio de la calle Vermont frente a la Escuela Primaria Vermont en lugar del estacionamiento designado detrás de la escuela. Sin embargo, cuando las familias hacen esto, estudiantes deben competir con vehículos, autobuses escolares y más peatones para cruzar la calle. El Equipo del Proyecto alienta a la escuela a desarrollar un programa educativo y de incentivos para persuadir a las familias de que dejen y recojan a sus estudiantes en el estacionamiento designado. En este estacionamiento, la persona directora de la escuela saluda a las familias y supervisa una coordinación más segura de las actividades de llegada y salida.

Instalación de PARE/ALTO en Intersección de Cuatro Calles

El Equipo del Proyecto recomienda que el Departamento de Planificación del Condado de San Bernardino explore oportunidades para convertir las actuales intersecciones de dos calles en intersecciones de cuatro calles en calle Vermont Street / 3ra Avenida y calle Vermont Street / 1ra Avenida. Los datos cualitativos recopilados a través de la actividad Cuento de la Calle descubrieron que participantes perciben estas intersecciones como inseguras porque han visto o han estado involucradas en llegues de casi accidentes o accidentes. Convertir esta intersección de cuatro calles con instalación de ALTO en cada una de las cuatro calles mejoraría la seguridad y la seguridad percibida para la comunidad.

⁷ Para una lista de recursos, vea Apéndice B

Apéndice A: Revisión de Planes y Pólizas Comunitarias

Revisión de Planes y Pólizas Comunitarias:

Cal Walks realizó una revisión de los documentos actuales de planificación comunitaria para informar la capacitación y prepararse para construir y planear desde los esfuerzos existentes. Se revisaron los siguientes documentos:

- [Guía de Acción Comunitaria de Muscoy, 2019](#)
- [Plan Comunitario de Muscoy, Abril 2007](#)
- [Plan de Transporte Activo del Condado de San Bernardino - Plan Regional de Rutas Seguras a la Escuela Fase II](#)
- [Guía del Programa de Rutas Seguras a la Escuela del Condado de San Bernardino](#)
- [Condado de San Bernardino, Plan de Alcance Comunitario de Muscoy](#)

Apéndice B: Recursos

- [Safe Routes to School Student Drop-off and Pick-up Guide](#) (guía de rutas seguras a la escuela en el tema de dejar a/recojer a estudiantes de la escuela)
- [An Organizer's Guide to Bicycle Rodeos](#) (un guía para organizadores de rodeos de bicicleta)
- [Safe Kids Bike Rodeo Stations Guide](#) (un guía de rodeos de estaciones para andar en bicicleta de forma segura)
- [California School Crossing Guard Training Guidelines](#) (reglas generales para el entrenamiento de guías de cruce)
- [California MUTCD 2014 Chapter 7D – Crossing Supervision](#) (manual para aparatos uniforme en el control del tráfico de California, Capítulo 7D, en el tema de Supervision de Cruce)
- [San Bernardino County Active Transportation Plan – Regional Safe Routes to School Plan Phase II, 5.1 Engineering Recommendation “Tool Box” 5.1.1 Pedestrian Facilities](#) (el plan de transporte activo del condado de San Bernardino, Fase dos del plan para ruta seguras a la escuela, capítulo 5.1 recomendaciones para ingenieros en la infraestructura de peatones)
- [Small Town and Rural Design Guide: Facilities for Walking and Biking](#) (un guía en diseño de ciudades pequeñas y rurales: infraestructura para caminar y andar en bicicleta)

Para obtener un resumen de los resultados de los talleres anteriores de CPBST, visite: www.californiawalks.org/projects/cpbst y <https://safetrec.berkeley.edu/programs/cpbst>

Apéndice C: Análisis de los datos

Análisis de los datos de choques que involucraron a peatones y ciclistas

- Ficha técnica de choques en Muscoy
- Presentacion de choques en Muscoy durante la visita al sitio

Análisis de los Choques que Involucraron a Peatones y Ciclistas en Muscoy, CA

Entrenamiento Comunitario sobre la Seguridad Peatonal y Ciclista

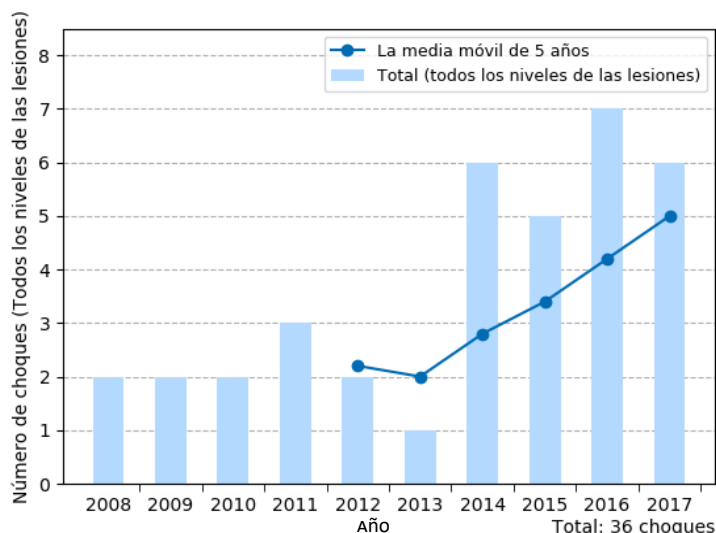
22 de Mayo del 2019

En California, más de una en cada cuatro personas que mueren en un choque es un peatón o ciclista. Hubo un aumento de 13.9 por ciento en las muertes peatones del 2015 al 2016 y un aumento de 14.0 en las muertes de ciclistas (FARS 2015 and 2016). En este taller, le proporcionamos datos locales de choques para que podamos identificar formas de hacer que caminar y andar en bicicleta sean más seguros en su comunidad.

Los datos locales que proporcionamos se basan en la comunidad de Muscoy, según definido por los miembros del comité de planificación del taller.

PEATONES

¿Cómo están cambiando los choques de peatones con el tiempo?
¿Qué pudo haber provocado un aumento o disminución de los choques?



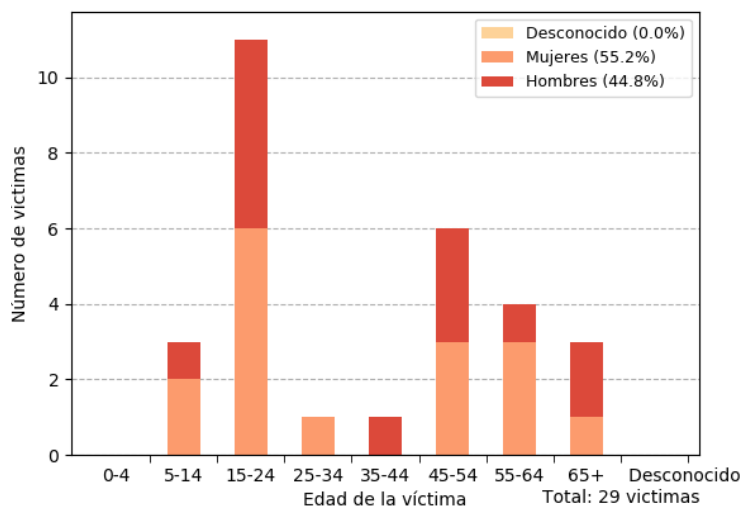
40 personas resultaron heridas o murieron en **36** choques de peatones en los últimos diez años (2008-2017).

El número de choques de peatones parece estar **augmentando**, según la media móvil de cinco años.*

* La media móvil de cinco años es el promedio de cinco años consecutivos de datos. Proporciona una tendencia general de choques a lo largo del tiempo que representa cambios importantes en la cantidad de choques por año.

Los siguientes se basan en los datos de choques de peatones para los años 2013-2017:

¿Quiénes fueron las víctimas en estos choques?

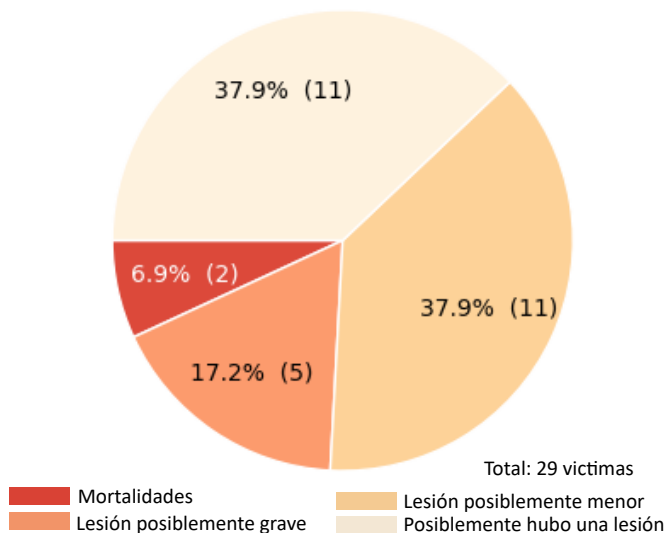


Más de 1/4 de las víctimas tenían 18 años o menos

Hubo más víctimas mujeres que hombres.

1 en cada 5 víctimas tenían 60 años o más

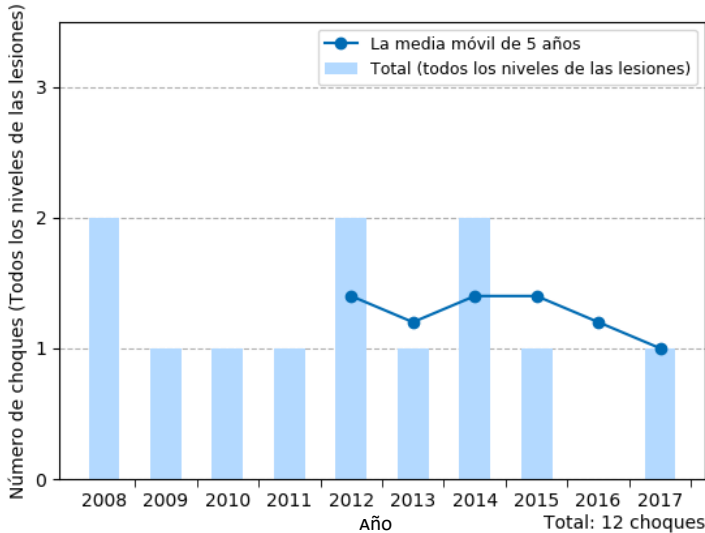
¿Qué tan grave fueron las lesiones de las víctimas?



Casi 1/4 mortalidades o lesiones posiblemente graves

CICLISTAS

¿Cómo están cambiando los choques de bicicleta con el tiempo?
 ¿Qué pudo haber provocado un aumento o disminución de los choques?



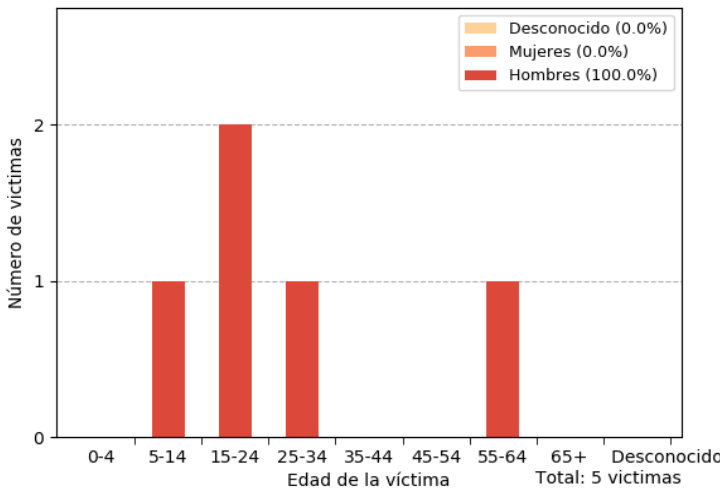
12 personas resultaron heridas o murieron en **12** choques de bicicletas en los últimos diez años (2008-2017).

El número de choques de bicicleta parece estar **disminuyendo**, según la media móvil de cinco años.*

* La media móvil de cinco años es el promedio de cinco años consecutivos de datos. Proporciona una tendencia general de colisión a lo largo del tiempo que representa cambios importantes en la cantidad de choques por año.

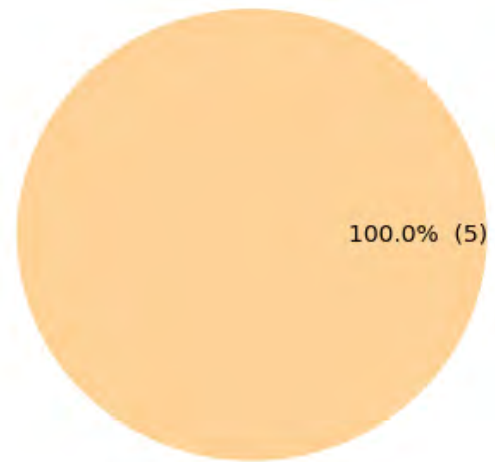
Los siguientes se basan en los datos de choques de bicicleta para los años 2013-2017:

¿Quiénes fueron las víctimas en estos choques?



3 de las 5 de las víctimas tenían 24 años o jmenos
 Todas las víctimas son hombres

¿Qué tan grave fueron las lesiones de las víctimas?

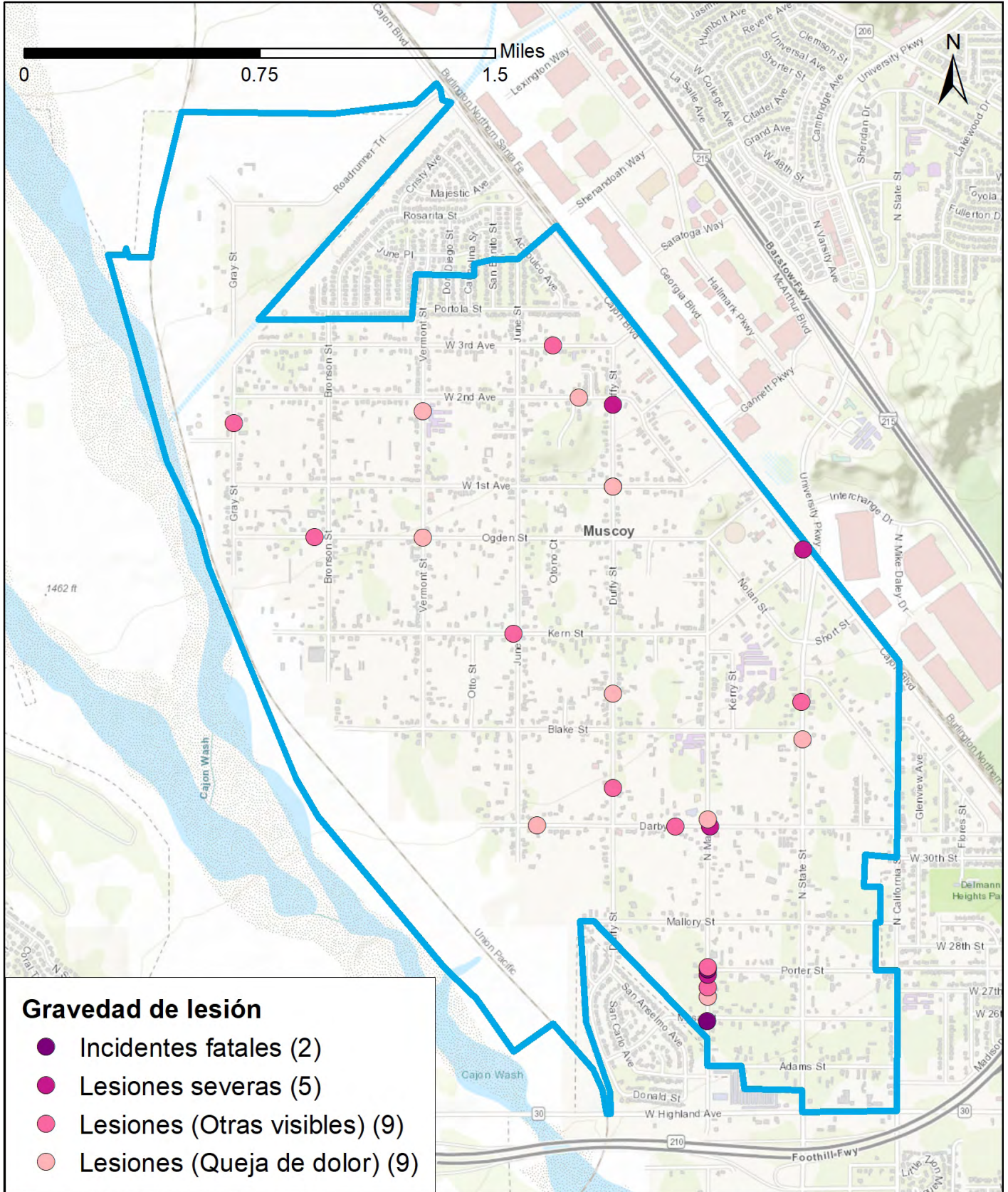


Todos los choques ciclistas resultaron en lesiones menores.

- Si bien estos números no cuentan toda la historia, ¿resuenan con su experiencia en su comunidad?
- ¿Qué tipo de mejora crees que podría ayudar a que caminar y andar en bicicleta sea más seguro en tu comunidad?
- ¿Qué otros datos podrían ayudar a informar la toma de decisiones?

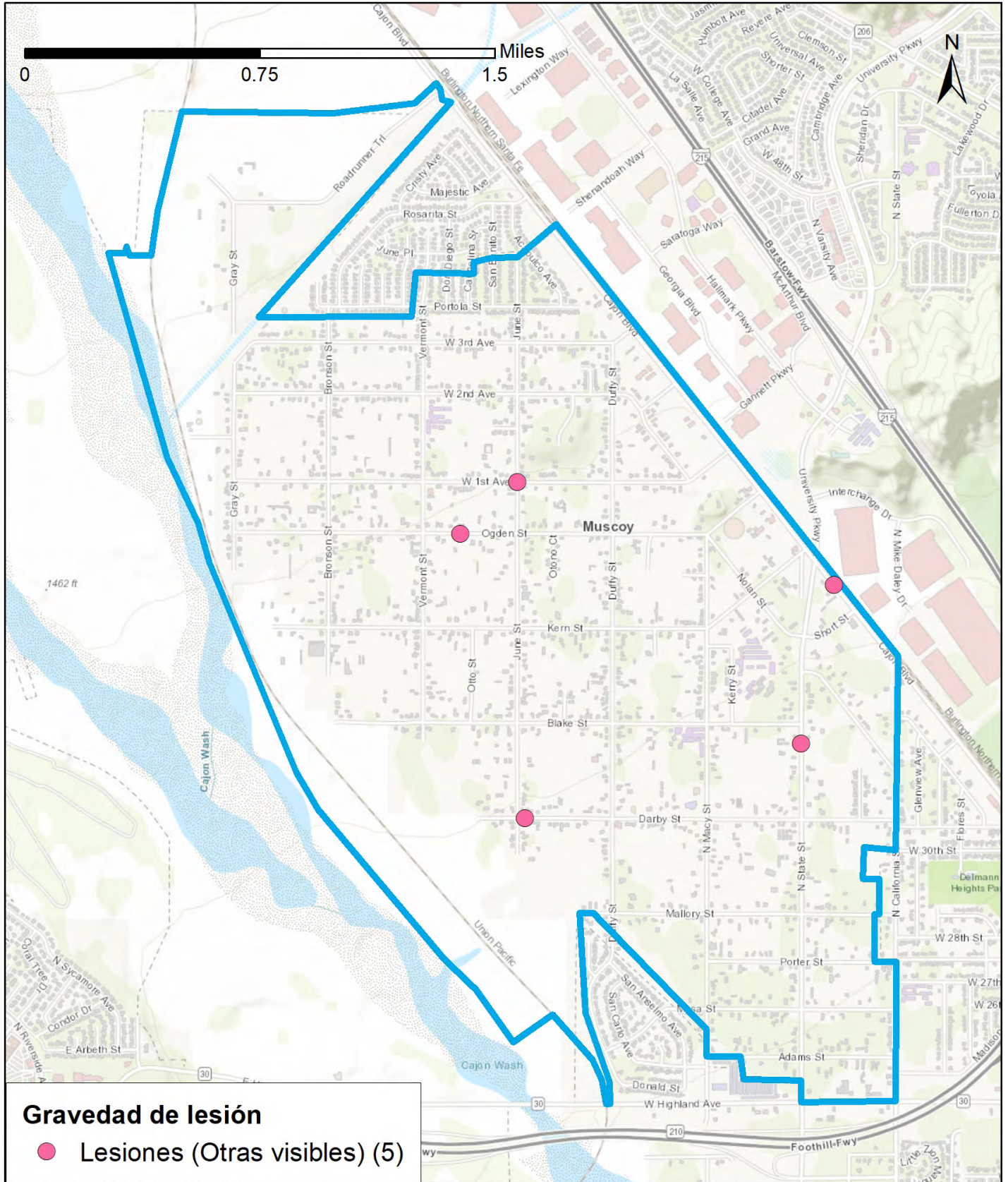
Para obtener más información sobre los datos de choques en su comunidad, visite las herramientas gratuitas disponibles a través del Sistema de Mapa de las lesiones de transporte (tims.berkeley.edu). Para obtener asistencia adicional, envíenos un correo electrónico a safetrec@berkeley.edu.

Mapa de choques peatonales en Muscoy (2013 - 2017)



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 y el 2017 son provisional a partir de diciembre del 2018. Fecha: 3/13/2019

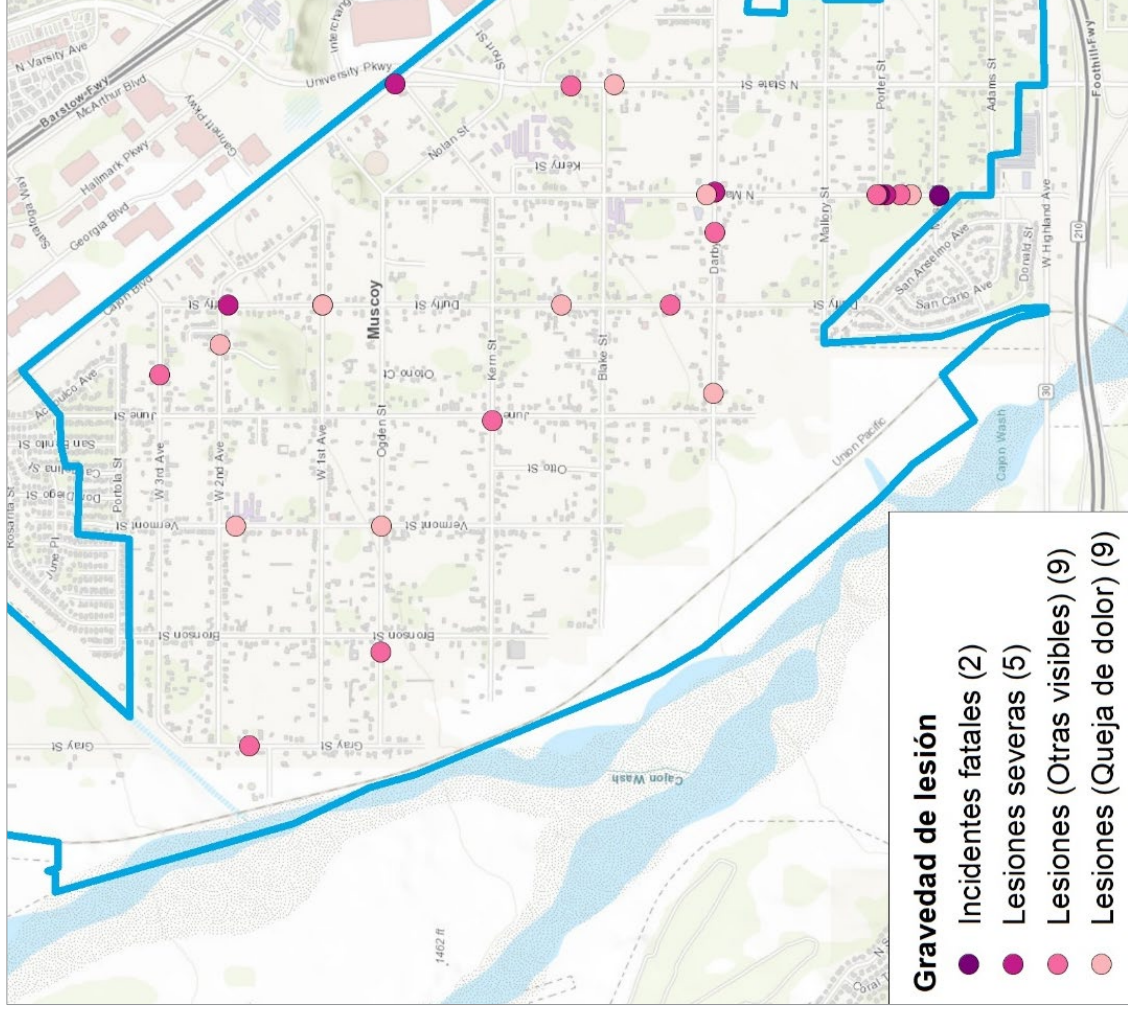
Mapa de choques ciclistas en Muscoy (2013 - 2017)



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 y el 2017 son provisional a partir de diciembre del 2018. Fecha: 3/13/2019

Choques que involucraron a peatones (2013-2017)

CPBST Visita al Sitio - en Muscoy, CA 4/10/19



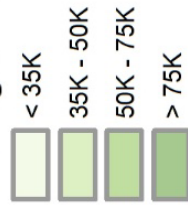
Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 y 2017 son provisional a partir de diciembre del 2018.

Choques que involucraron a peatones (2013-2017)

Gravedad de lesión (2013-2017)

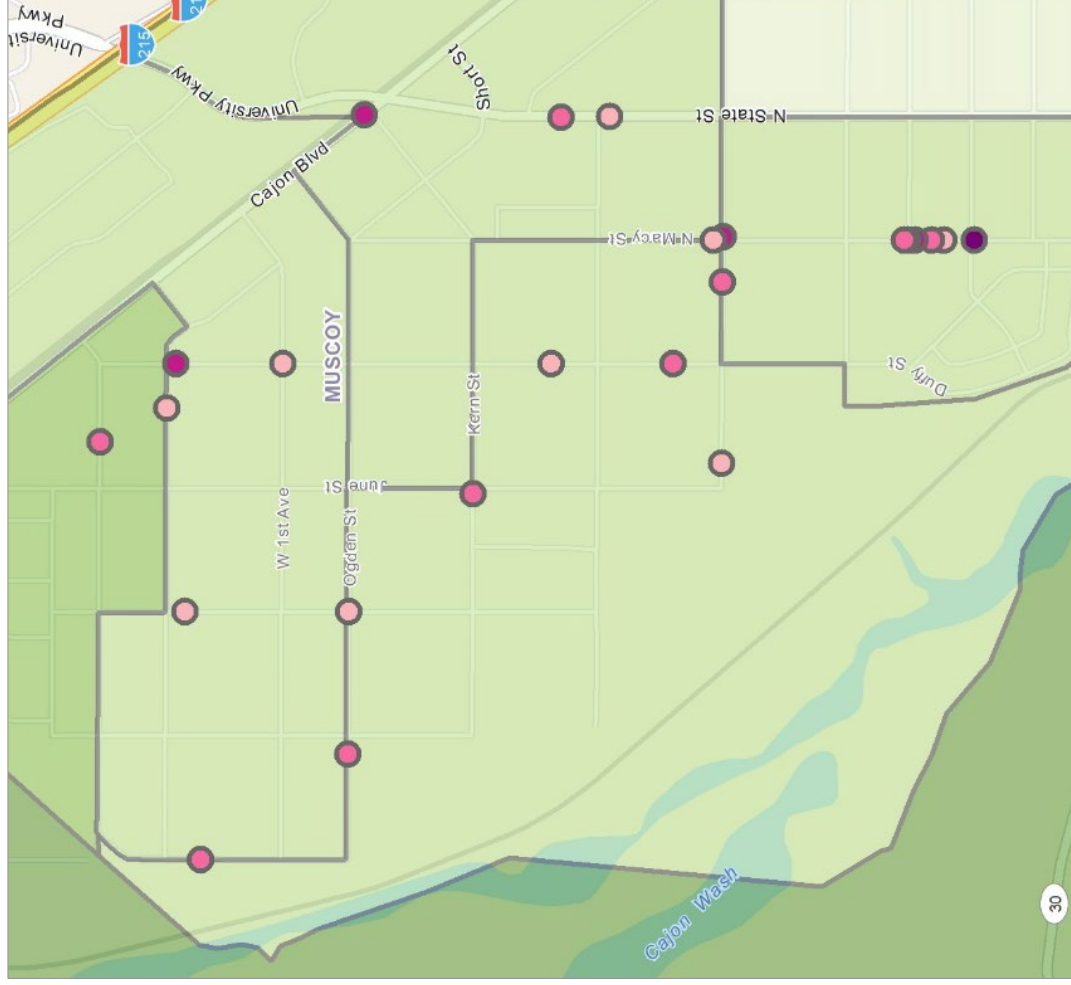
- Incidentes fatales (2)
- lesiones severas (5)
- lesiones (Otras visibles) (9)
- lesiones (Queja de dolor) (9)

2017 Ingreso Medio por hogar



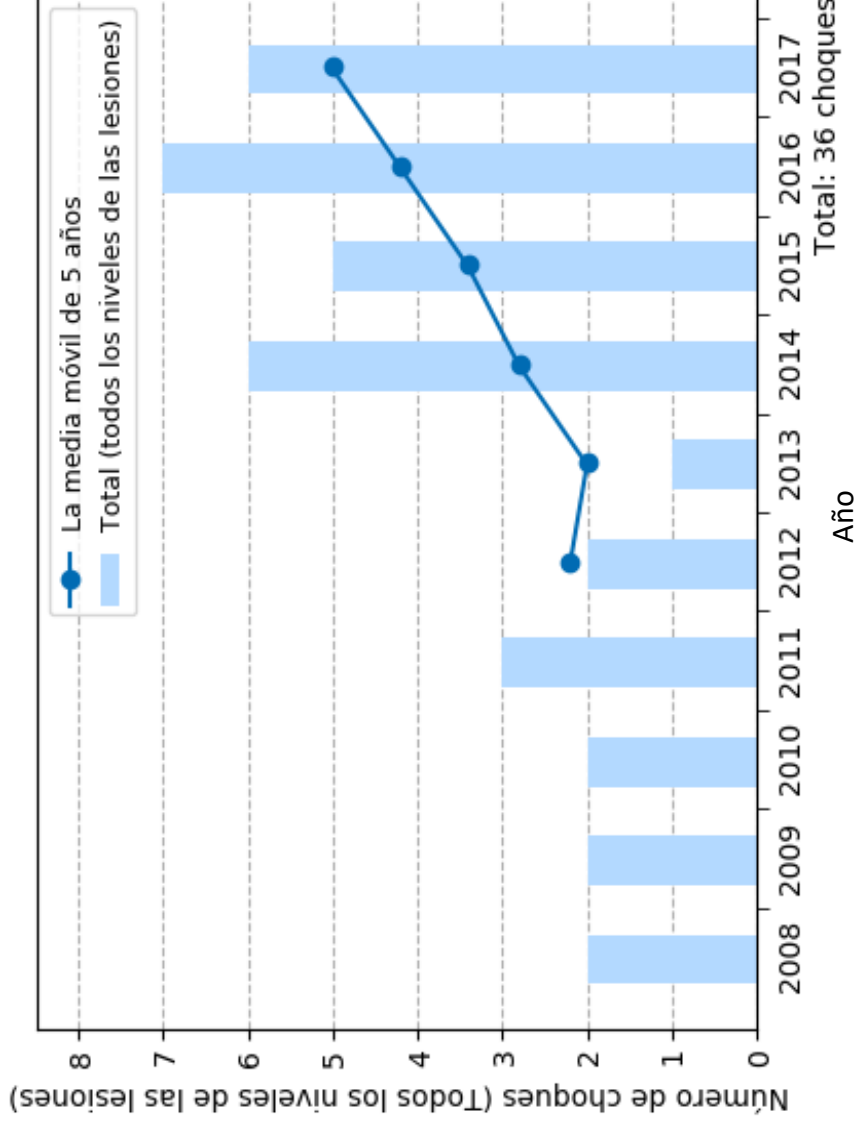
Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 y 2017 son provisional a partir de diciembre del 2018.

CPBST Visita al Sitio - en Muscoy, CA 4/10/19



Tendencias en los choques que involucraron a peatones

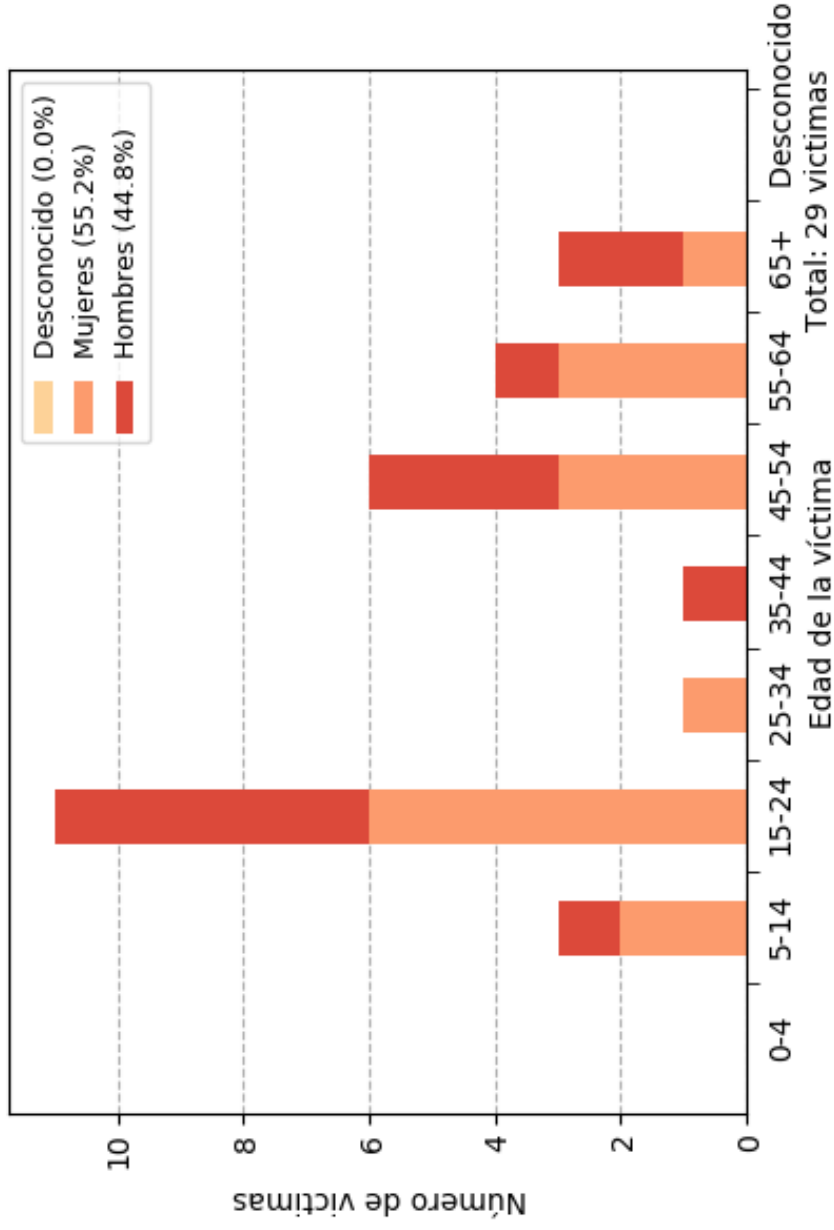
con la media móvil de 5 años



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 y 2017 son provisionales a partir de diciembre del 2018.

Victimas peatonales en los choques que involucraron a peatones (2013-2017)

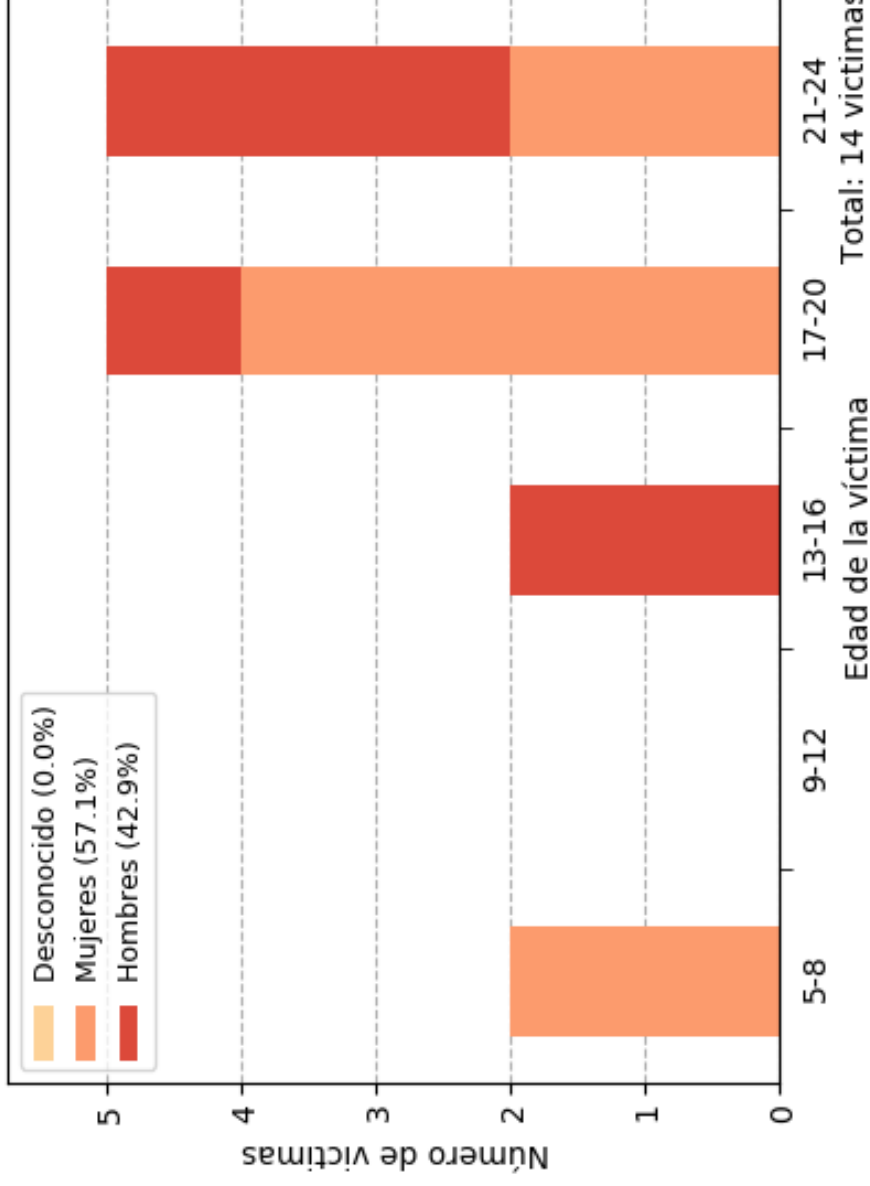
por edad y genero



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 y 2017 son provisionales a partir de diciembre del 2018.

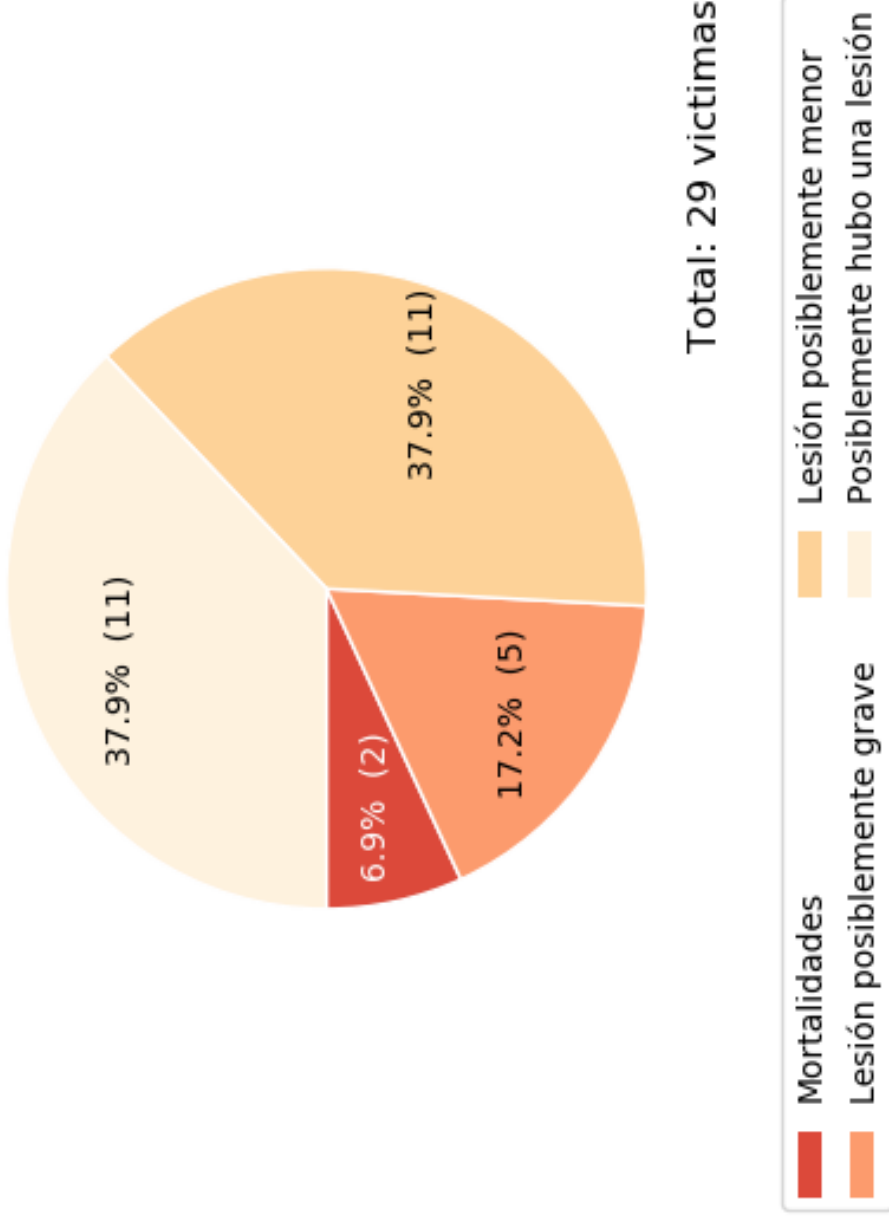
Victimas peatonales en los choques que involucraron a peatones (2013-2017)

por edad y genero entre los jóvenes



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 y 2017 son provisionales a partir de diciembre del 2018.

Gravedad de las víctimas peatones en choques que involucraron a peatones (2013-2017)



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 y 2017 son provisionales a partir de diciembre del 2018.

Choques que involucraron a peatones (2013-2017)

por hora del día y día de la semana

Choques peatonales por tiempo de día y día de semana en Muscoy

| | lunes | martes | miércoles | jueves | viernes | sábado | domingo | Total |
|----------------------|----------|----------|-----------|----------|----------|----------|----------|-----------|
| 09:00PM-11:59PM - | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| 06:00PM-08:59PM - | 3 | 1 | 3 | 1 | 0 | 0 | 1 | 9 |
| 03:00PM-05:59PM - | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | 0 | 1 | 4 |
| mediodía-02:59PM - | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 1 | 5 |
| 09:00AM-11:59AM - | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 |
| 06:00AM-08:59AM - | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 03:00AM-05:59AM - | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| medianoche-02:59AM - | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 2 |
| Total | 3 | 2 | 5 | 3 | 6 | 3 | 3 | 25 |

Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 y 2017 son provisional a partir de diciembre del 2018.

Choques que involucraron a peatones (2013-2017) por tipo de infracción

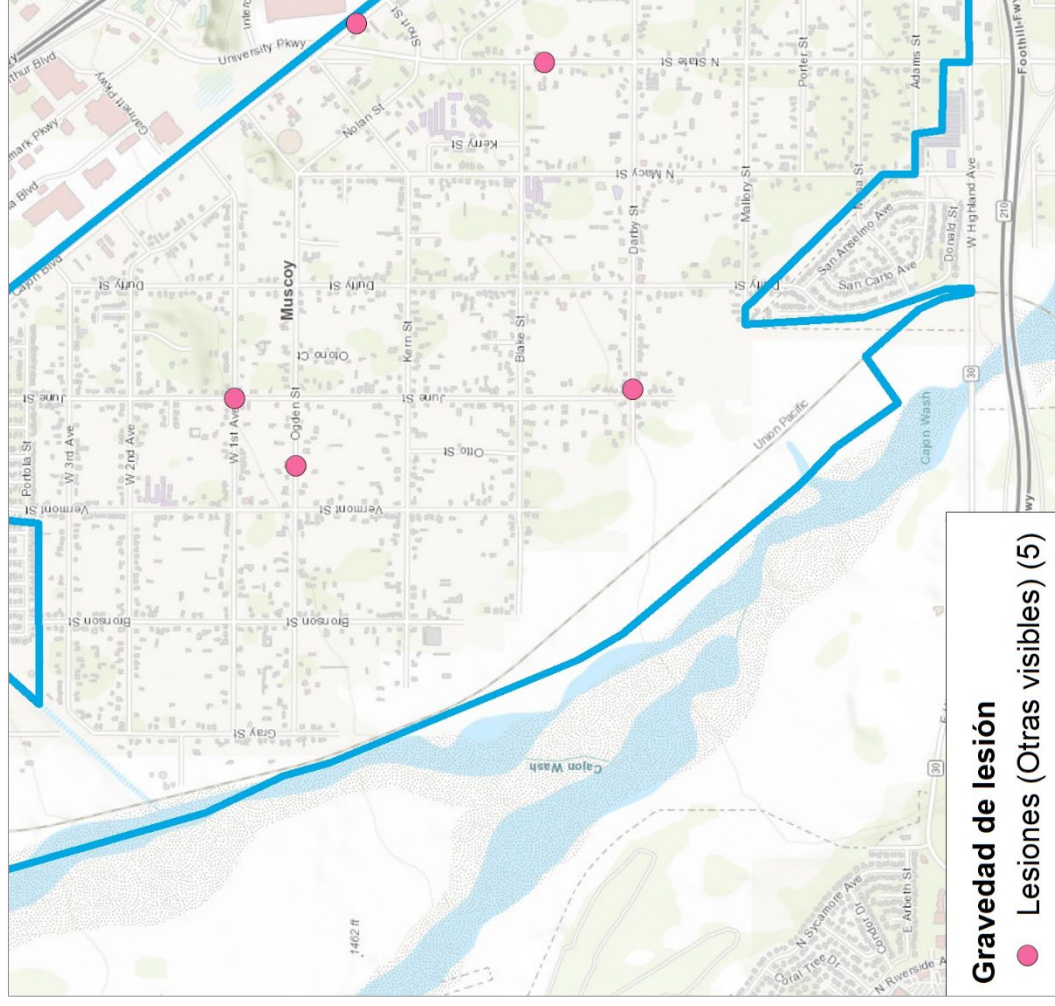
Total: 25 choques

| Codigo CVV | descripción | frecuencia/percentil |
|------------|--|----------------------|
| 21954 | Fracaso por parte del peatón de ceder el derecho de paso a los vehículos al cruzar fuera de un cruce marcado o no marcado | 9 (36.0%) |
| 22107 | Dar vuelta o moverse a la derecha o la izquierda peligrosamente en una carretera. Dar vuelta sin señal. | 5 (20.0%) |
| 22350 | Conducir a una velocidad peligrosa para las condiciones de la autopista, como el clima, la visibilidad, el tráfico, y/o las medidas de la autopista, o manejar a una velocidad que pone en riesgo a la gente o propiedad | 3 (12.0%) |
| 21950 | Fracaso por parte del motorista de ceder el paso a los peatones que están en un cruce marcado o no marcado | 2 (8.0%) |
| 21956 | Fracaso por parte del peatón de caminar a lo largo del borde de la izquierda de una carretera cuando camine fuera de un distrito residencial o de negocios, a menos que cruzar no sea posible | 2 (8.0%) |
| 22106 | Encender un vehículo o echarlo para atrás peligrosamente en una autopista | 2 (8.0%) |
| 21801 | Fracaso del motorista de ceder el derecho de paso cuando da una vuelta a la izquierda o una vuelta en U | 1 (4.0%) |
| 23152 | Manejar bajo los efectos del alcohol (BAC 0.08+) o drogas | 1 (4.0%) |

Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 y 2017 son provisional a partir de diciembre del 2018.

Choques que involucraron a ciclistas (2013-2017)

CPBST Visita al Sitio - en Muscoy, CA 4/10/19



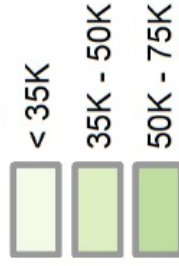
Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 y 2017 son provisional a partir de diciembre del 2018.

Choques que involucraron a ciclistas (2013-2017)

Gravedad de lesión (2013-2017)

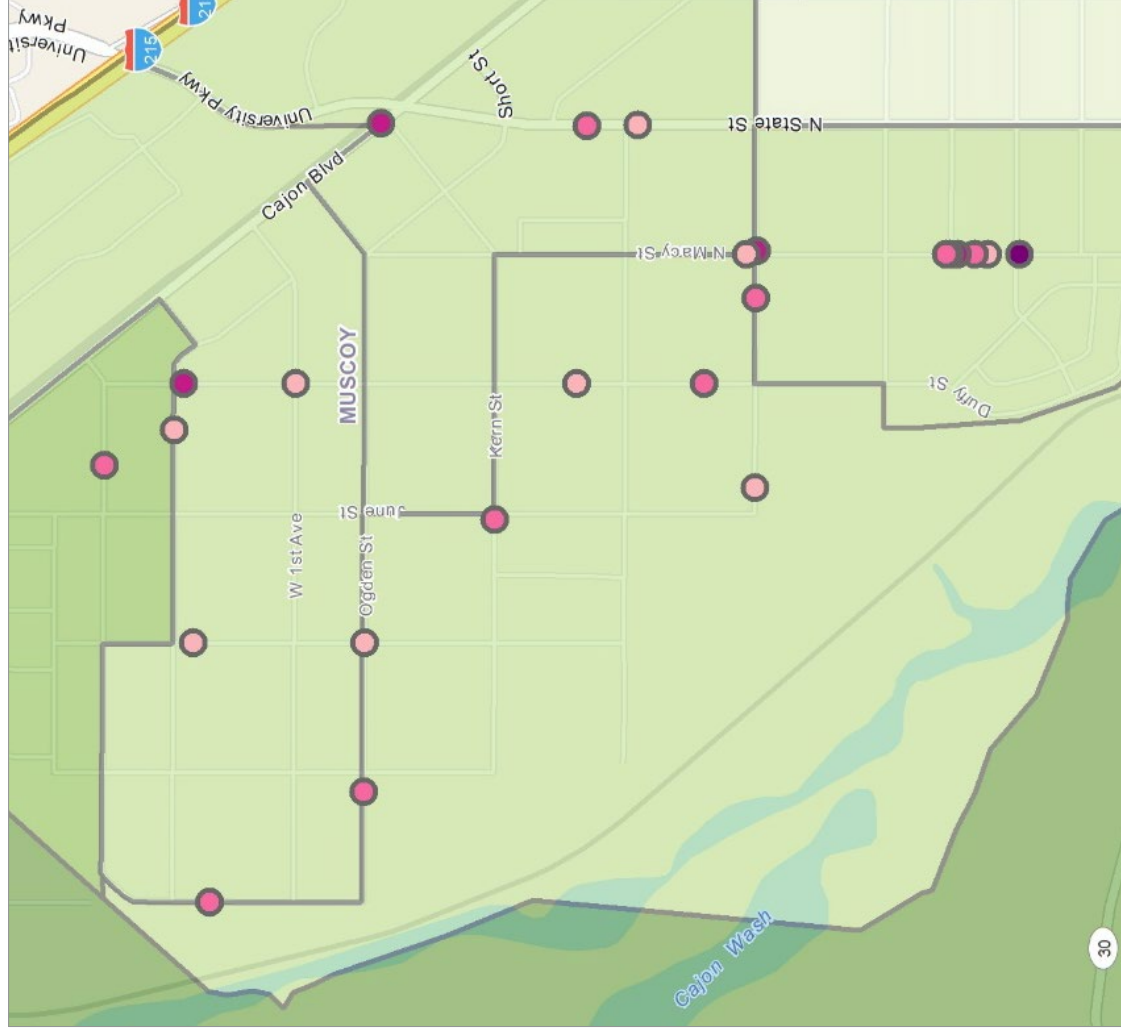
- lesiones (Otras visibles) (5)

2017 Ingreso Medio por hogar



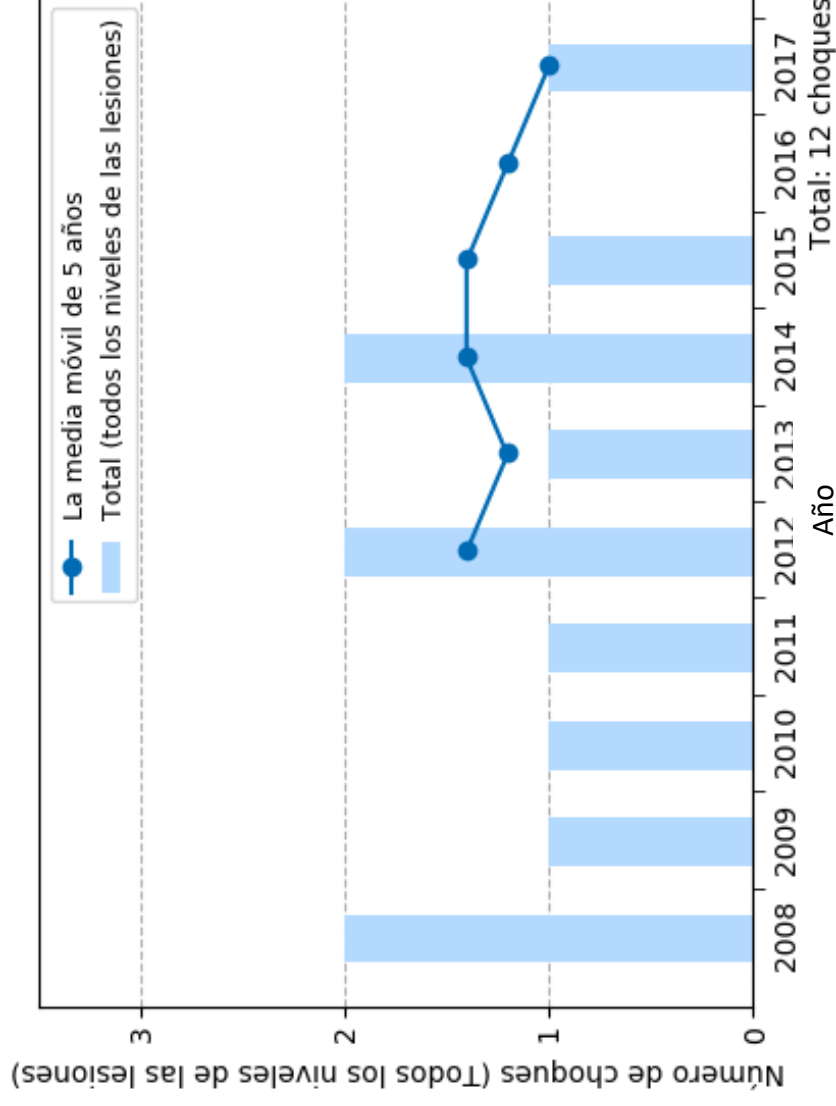
Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 y 2017 son provisionales a partir de diciembre del 2018.

CPBST Visita al Sitio - en Muscoy, CA 4/10/19



Tendencias en los choques que involucraron a ciclistas

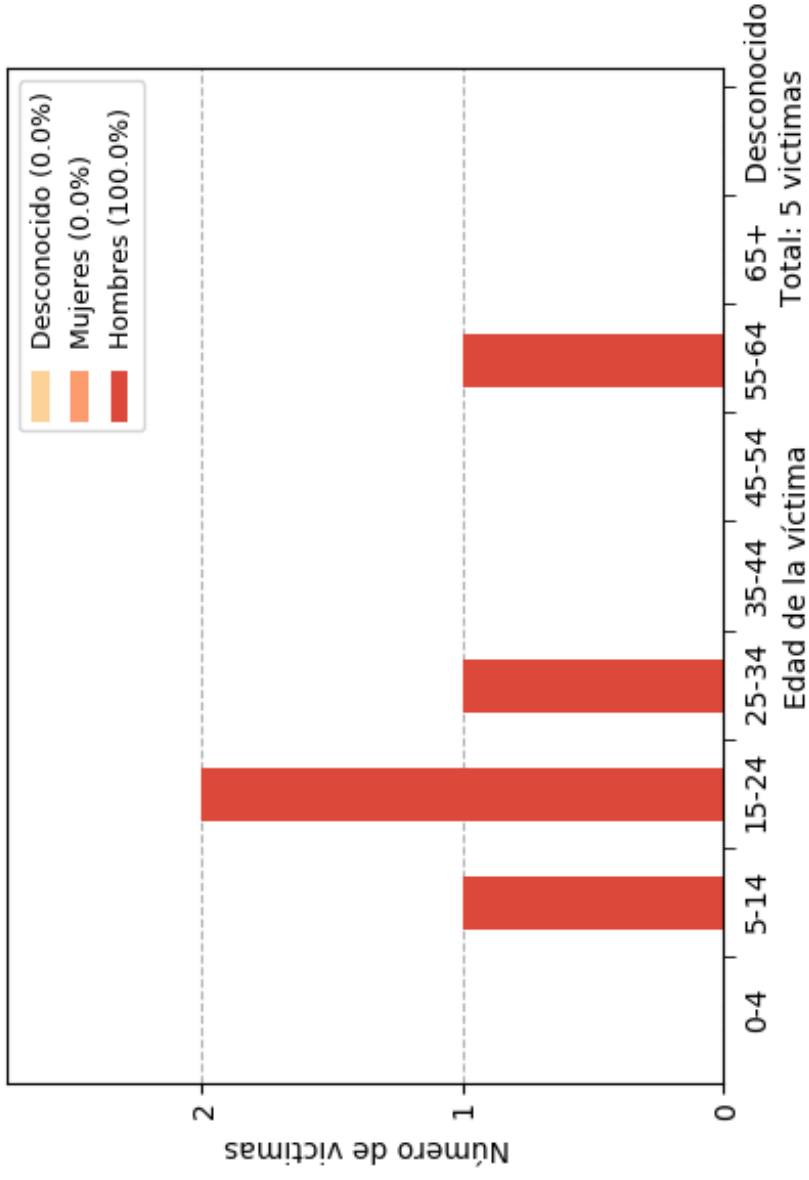
con la media móvil de 5 años



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 y 2017 son provisional a partir de diciembre del 2018.

Victimas ciclistas en los choques que involucraron a ciclistas (2013-2017)

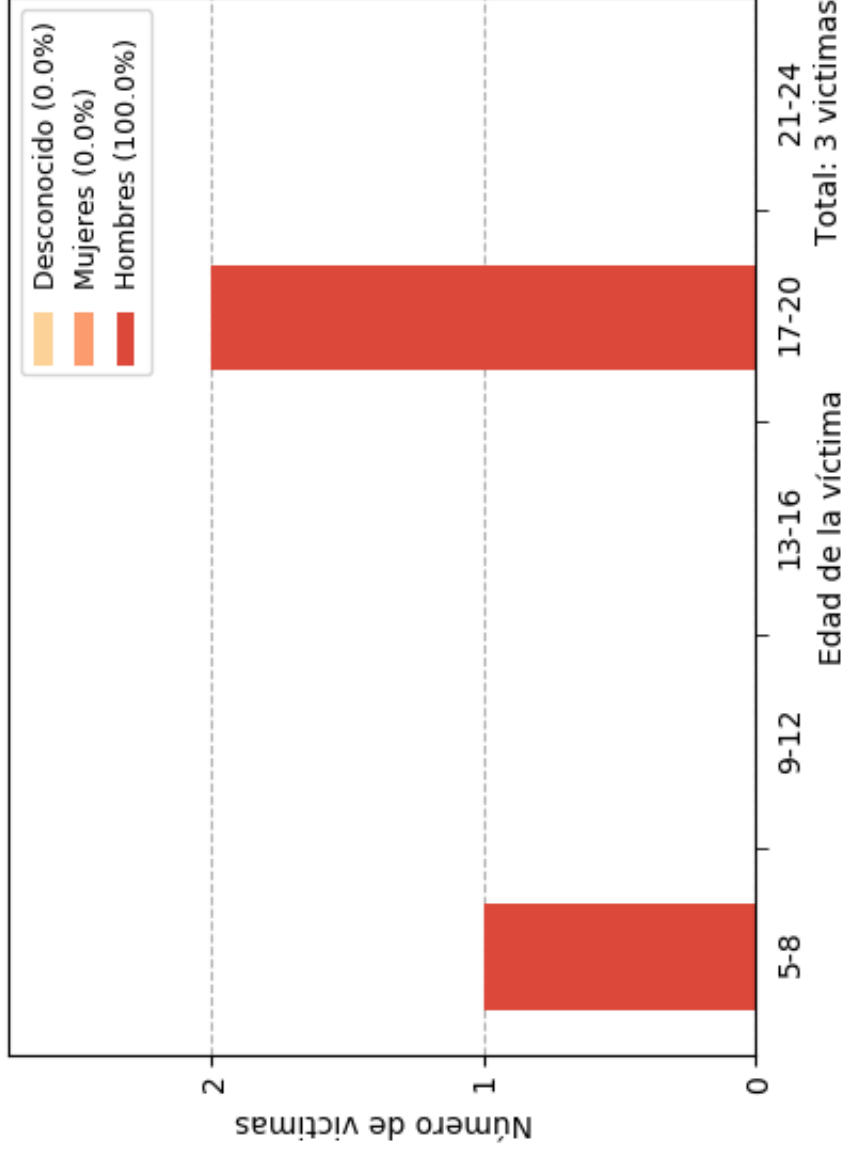
por edad y genero



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 y 2017 son provisionales a partir de diciembre del 2018.

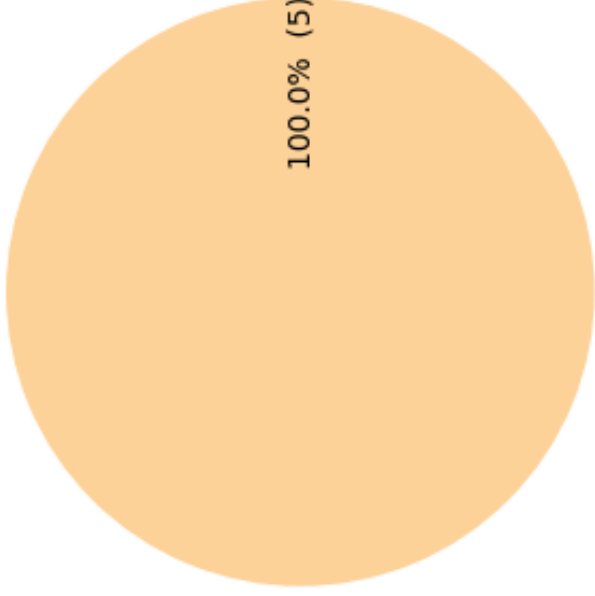
Victimas ciclistas en los choques que involucraron a ciclistas (2013-2017)

por edad y genero entre los jóvenes



Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 y 2017 son provisionales a partir de diciembre del 2018.

Gravedad de las víctimas ciclistas en choques que involucraron a ciclistas (2013-2017)



Total: 5 víctimas

Lesión posiblemente menor

Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 y 2017 son provisionales a partir de diciembre del 2018.

Choques que involucraron a ciclistas (2013-2017)

por hora del día y día de la semana

| | lunes | martes | miércoles | jueves | viernes | sábado | domingo | Total |
|----------------------|----------|----------|-----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| 09:00PM-11:59PM - | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| 06:00PM-08:59PM - | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 03:00PM-05:59PM - | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 |
| mediodía-02:59PM - | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 09:00AM-11:59AM - | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 06:00AM-08:59AM - | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 03:00AM-05:59AM - | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| medianoche-02:59AM - | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Total | 2 | 0 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 5 |

Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 y 2017 son provisional a partir de diciembre del 2018.

Choques que involucraron a ciclistas (2013-2017) por tipo de infracción

Total: 5 choques

| Codigo CVW | descripción | frecuencia/percentil |
|-------------------|---|-----------------------------|
| 22350 | Conducir a una velocidad peligrosa para las condiciones de la autopista, como el clima, la visibilidad, el tráfico, y/o las medidas de la autopista, o manejar a una velocidad que pone en riesgo a la gente o propiedad | 2 (40.0%) |
| 22107 | Dar vuelta o moverse a la derecha o la izquierda peligrosamente en una carretera. Dar vuelta sin señal. | 1 (20.0%) |
| 22450 | Fracaso por parte del motorista de parar en una señal de alto antes de la línea de límite; si no existe, parar en un cruce o en la entrada de la intersección. Fracaso por parte del motorista de parar en la línea de límite o antes de entrar en un | 1 (20.0%) |

Fuente de datos: Registro integrado del tráfico estatal (Statewide Integrated Traffic Records System, SWITRS) del 2013 al 2017; los datos del 2016 y 2017 son provisional a partir de diciembre del 2018.

Recursos adicionales

CPBST Visita al sitio –Muscoy, CA – 4/10/19

Street Story/



Diario de la calle

Street Story/Diario de la calle es una herramienta para recopilar comentario comunitario en asuntos del transporte seguro. Comparta sus historias de los lugares donde estuvo involucrado en un choque o casi estuvo en un choque, y de los lugares que se sienten seguros o peligrosos en el sitio web:

Transportation Injury Mapping System (TIMS)

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

<https://tims.berkeley.edu>

<https://streetstory.berkeley.edu>

