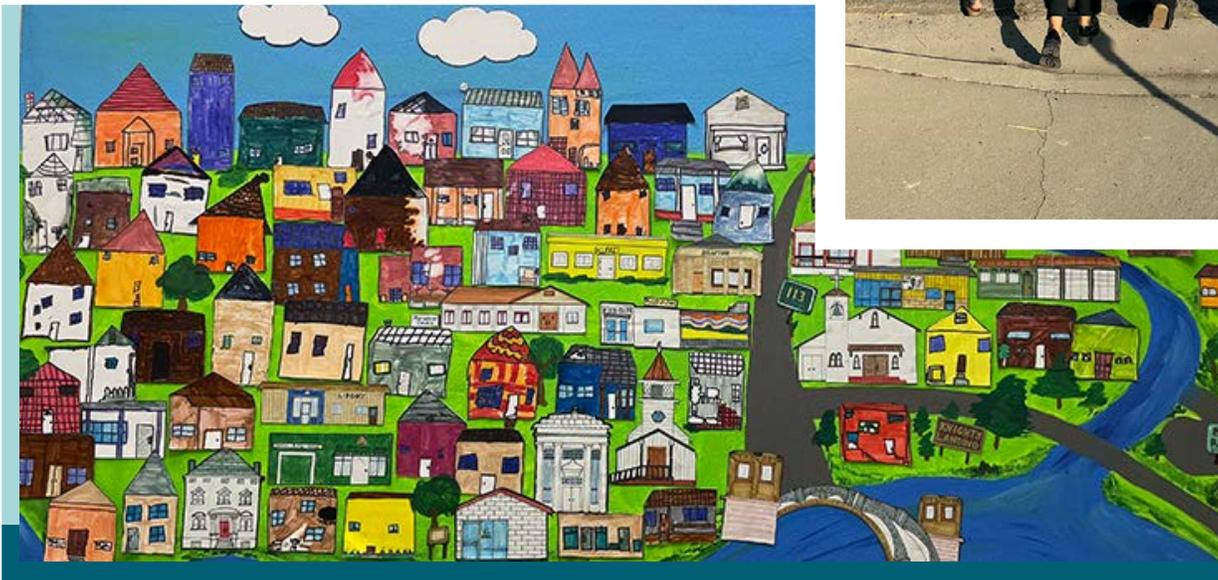
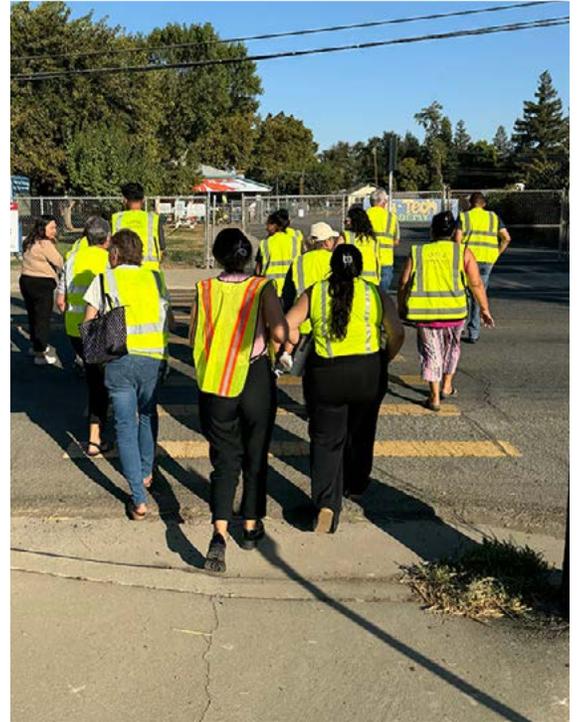


Informe de Resumen y Recomendaciones de Knights Landing

Comunidades Activas y Seguras (Active and Safe Communities)



Berkeley

Verano 2024
Safe Transportation Research
and Education Center

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

Reconocimiento

Gracias al Comité de planificación por invitarnos a su comunidad y colaborar con nosotros para hacer de Knights Landing un lugar más seguro para caminar y andar en bicicleta. Sus contribuciones provocaron conversaciones significativamente informadas y fortalecieron los resultados del taller.

Nuestro trabajo se desarrolló en el territorio etnohistórico de los Cayuse, Umatilla, Walla Walla y Patwin. Reconocemos que cada miembro de la comunidad de Knights Landing se beneficia y continúa beneficiándose del uso y ocupación de la tierra Cayuse, Umatilla, Walla Walla y Patwin.

Comité de planificación

Berenice Campos	Residente de Knights Landing
Cecilia Bravo-Salgado	Empower Yolo
Cecilia Ramirez	Residente de Knights Landing
**Gabriela Palomares	Yolo County Health and Human Services Agency (Servicios Humanos y de Salud del Condado de Yolo)
Jennifer Luevano	Yolo County Health and Human Services Agency (Servicios Humanos y de Salud del Condado de Yolo)
Johana Ayala	Yolo County Health and Human Services Agency (Servicios Humanos y de Salud del Condado de Yolo)
Josie Enriquez	Empower Yolo
Lina Hernandez	Empower Yolo
Lorena Gravi	Residente de Knights Landing
Maria Martinez	Science and Technology Academy (Sci-Tech Academy)
Wesley Yang	Yolo County Transportation District (Distrito de Transporte del Condado de Yolo)

**Líder del Comité de Planificación/Solicitante del Programa

También queremos agradecer a KT Translations por proporcionar interpretación simultánea del español al inglés durante el taller.

Este informe fue traducido por Mónica Curiel.

Este informe fue preparado por:

California Walks	UC Berkeley Safe Transportation Research and Education Center (SafeTREC, por sus siglas en inglés)
Karen A. Rodriguez https://calwalks.org	Areli Ariana Balderrama https://safetrec.berkeley.edu

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

Contenido

Reconocimiento	2
Introducción	4
Enfoque de Sistema Seguro	5
Contexto y datos	7
Datos de choques peatonales	8
Datos de choques ciclistas	9
Datos de choques motocicletas	9
Evaluaciones de caminar y andar en bicicleta	10
Recomendaciones de la comunidad	16
Recomendaciones del Equipo del proyecto	17
Los Caminos de las Vías: RadioNovela	27
Recursos	28
Apéndice	29

Introducción

Comunidades Activas y Seguras (Active and Safe Communities) es un programa estatal de California Walks (Cal Walks) y el Centro de investigación y educación en transporte seguro de la Universidad de California, Berkeley (SafeTREC por sus siglas en inglés). Se enmarca en el Programa Comunitario de Seguridad para Peatones y Bicicletas (CPBSP por sus siglas en inglés), que busca reducir las muertes y lesiones graves de peatones y ciclistas en California trabajando con las comunidades para integrar el Enfoque de Sistema Seguro en programas, políticas y decisiones de diseño relacionadas con el transporte activo. Este programa apoya las necesidades de los hispanohablantes monolingües al proporcionar un plan de estudios relevante y culturalmente sensible que tiene como objetivo mejorar la seguridad al caminar y andar en bicicleta en las comunidades de California.

La capacitación de Knights Landing se planeó y facilitó colaborativamente por el Comité de planificación, Cal Walks, y SafeTREC para:

1. Identificar estrategias para calmar el tráfico que reduzcan la velocidad de los conductores y reduzcan los conflictos entre todos los usuarios de la vía en el área alrededor de la Science and Technology Academy (Sci-Tech Academy);
2. Promover rutas seguras en los parques para las personas que caminan, andan en bicicletas y ruedan al Parque comunitario de Knights Landing; y
3. Abogar para mejoras de infraestructura a lo largo de la Calle Locust (Ruta Estatal 113, o SR-113) para reducir las velocidades de los conductores y aumentar la seguridad para todos los usuarios de la carretera.

El programa Comunidades Activas y Seguras (CAyS) 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 caminar y andar en bicicleta en sus comunidades y fortalecer la colaboración con los funcionarios locales y el personal de las agencias. Cal Walks y SafeTREC (Equipo de proyecto) trabajaron con el Comité de planificación para desarrollar objetivos del taller y adaptar el plan de estudios para abordar las necesidades y prioridades de seguridad de la comunidad.

La capacitación se realizó en persona y se llevó a cabo el 28 de agosto de 2024 en el Centro Comunitario de Knights Landing. Convocó a unos 27 participantes adultos y siete niños, incluidos miembros de la comunidad y representantes de la Sci-Tech Academy, el Distrito de Transporte de Yolo, el Departamento de Bomberos de Knights Landing, la Agencia de Servicios Humanos y de Salud del Condado de Yolo y Empower Yolo. Consistió de:

- Una actividad de imaginar en la que los participantes imaginaron su comunidad ideal e identificaron las prioridades de la comunidad;
- Una actividad que facilitó conexiones personales y culturales a los siete principios a nuestro Enfoque de Sistema Seguro adaptado;
- Una evaluación de caminar y andar en bicicleta virtual y un análisis de los datos de choques peatonales y ciclistas;
- Una actividad de RadioNovela personalizada para transmitir la historia de la comunidad y promover la conciencia sobre las condiciones de seguridad del tráfico en Knights Landing.

El área de enfoque de este taller incluyó tanto a Robbins como a Knights Landing. Para honrar los fuertes vínculos entre Knights Landing y Robbins, el Comité de planificación solicitó que revisáramos los datos de choques de peatones, bicicletas y motocicletas de ambas comunidades. Como el área usada para analizar los datos de choques, esta área de enfoque incluyó la Sci-Tech Academy, la Biblioteca Sucursal de Knights Landing y el Centro Comunitario de Knights Landing. El Comité de planificación seleccionó esta área para

promover cambios programáticos y de infraestructura para les residentes que caminan, andan en bicicleta y ruedan por la comunidad.

Este informe resume los resultados del taller y proporciona al Comité de planificación recomendaciones para implementar mejoras de seguridad informadas por los miembros de la comunidad de Knights Landing.

Enfoque de Sistema Seguro

Los impactos de los choques de tránsito se extienden más allá de las víctimas y sus seres queridos e incluyen impactos económicos y sociales sustanciales, incluidos los costos médicos, pérdida de productividad y calidad de vida. Los datos preliminares del Registro Integrado Estatal del Tráfico (SWITRS por sus siglas en inglés) para 2022 indican que los choques de tránsito causaron casi 4,500 muertes evitables y más de 200,000 lesiones en todo el estado. Las personas que caminan, rodean, andan en bicicleta y otros dispositivos rodantes son especialmente vulnerables a la muerte o a lesiones graves cuando ocurre un choque. El Programa Comunitario de Seguridad para Peatones y Bicicletas brinda la oportunidad de integrar el Enfoque de Sistema Seguro en programas, políticas y decisiones de diseño relacionadas con el transporte activo en comunidades de todo California. Nuestras estrategias se centran en mejoras de infraestructura, cambios de comportamiento y formación de defensores de la seguridad.

El Enfoque de Sistema Seguro para la seguridad vial se desarrolló en respuesta al objetivo de Visión Cero de cero muertes o lesiones graves en nuestras carreteras (Johansson, 2009). Se fundó sobre el principio de que las personas cometen errores y que el sistema vial debe adaptarse para anticipar y adaptarse a los errores humanos. Dentro de este marco, es cada vez más importante involucrar a todos los tomadores de decisiones, desde ingenieros de transporte y planificadores urbanos hasta fabricantes de vehículos, autoridades policiales y usuarios cotidianos, para diseñar y operar un sistema de transporte que minimice las consecuencias graves en caso de un choque. El Departamento de Transporte de EE. UU., la Oficina de Seguridad de Tráfico de California y Caltrans han adoptado un Enfoque de Sistema Seguro para la planificación de la seguridad vial.

El Equipo del proyecto de CAYs adaptó el Enfoque de sistema seguro de la Administración Federal de Carreteras (FHWA por sus siglas en inglés) para que el marco tenga más impacto para la participación comunitaria de base.

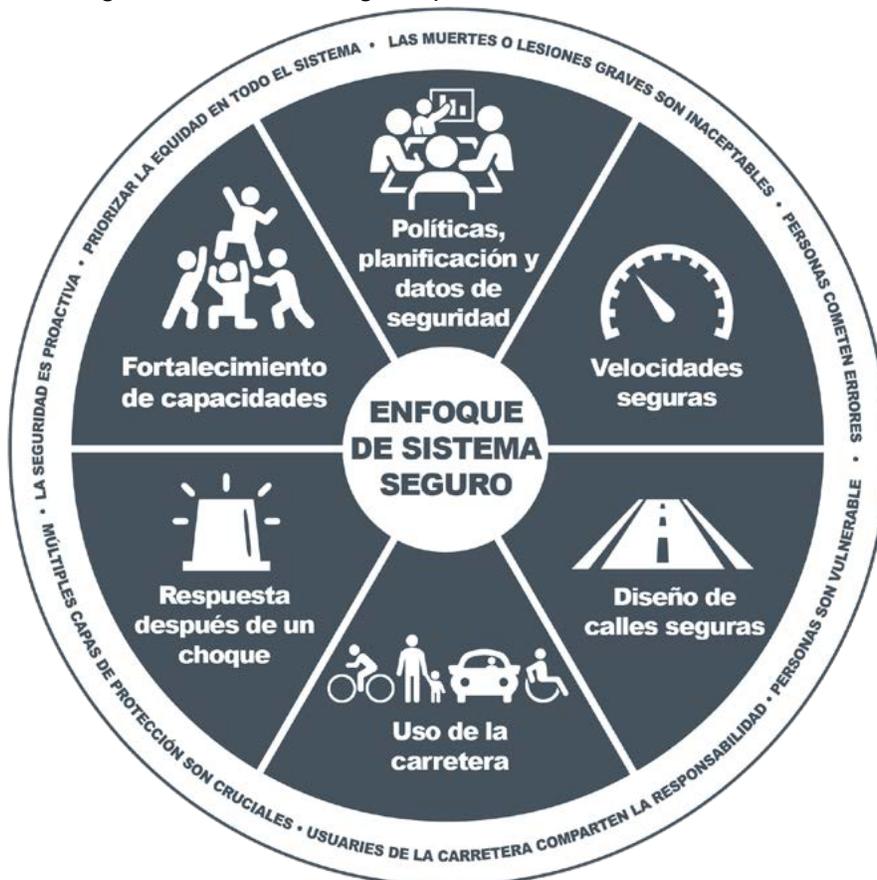
La FHWA identifica seis principios claves dentro de su marco; enfatizamos la necesidad de priorizar la equidad en todo el sistema para abordar las desinversiones históricas y los sesgos institucionales. Los siete principios de nuestro Enfoque de Sistema Seguro adaptado son:

1. La muerte o lesiones graves son inaceptables.
2. Los seres humanos cometen errores.
3. Múltiples protecciones son esenciales.
4. Todos los usuarios de la carretera toman responsabilidad.
5. Los seres humanos son vulnerables.
6. La seguridad es proactiva.
7. La equidad es una prioridad en todo el sistema.

Reemplazamos el elemento de vehículos seguros de la FHWA con dos elementos nuevos, fortalecimiento de capacidades y políticas, planificación y datos de seguridad, para reflejar la necesidad de involucrar a las comunidades históricamente marginadas e invertir en la seguridad activa del transporte. Los vehículos seguros asumen la rotación de vehículos domésticos por aquellos con nueva tecnología; posesión de vehículos en sí es relativamente baja en las comunidades donde trabaja el CAyS. En cambio, queremos brindarles a las comunidades datos sobre transporte activo y lenguaje para abogar por mejoras de seguridad que promuevan el transporte multimodal en sus comunidades. Los seis elementos de nuestro Enfoque de Sistema Seguro adaptado son:

1. Velocidades seguras: Reducir la velocidad del conductor para reducir la gravedad de las lesiones de todos los usuarios de la vía.
2. Diseño de calles seguras: Diseñar carreteras que se enfocan en personas y reducen el conflicto entre los usuarios.
3. Cómo las personas usan la carretera: Crear oportunidades y ampliar la conciencia sobre caminar, andar en bicicleta y rodar de manera segura.
4. Respuesta después de un choque: Proporcionar atención física y emocional a los supervivientes de un choque y a sus familias.
5. Fortalecimiento de capacidades: Empoderar a las comunidades para que se adueñan de calles y espacios públicos seguros.
6. Políticas, planificación y datos de seguridad: Crear cambios en los sistemas de políticas a nivel local y estatal.

Para más información sobre el Enfoque de Sistema Seguro, por favor revise nuestro [policy brief](#). Para aprender más sobre estrategias del Sistema Seguro, por favor revise nuestro [toolkit](#).



ARRIBA: Enfoque de Sistema Seguro

Contexto y datos

El Equipo del proyecto recopiló y analizó datos de las ciudades de Knights Landing y Robbins en el condado de Yolo. El Comité de planificación solicitó que el Equipo del proyecto incluyera a Robbins en el área de enfoque, reconociendo su comunidad unida y el cuidado entre los residentes. Según la clasificación [California Office of Traffic Safety \(OTS\) Crash Rankings](#) en 2021, el condado de Yolo ocupó el puesto 24 entre los 58 condados de California en cuanto a personas muertas o heridas en un choque de tránsito (con una clasificación de “1” que indica lo peor). Ocupó el puesto 43 en choques involucrando peatones y el 38 en choques con peatones que involucraron a niños menores de 15 años. El condado ocupó el puesto 16 en choques involucrando bicicletas y el 40 en choques con bicicletas que involucraron a niños menores de 15 años.

Según los datos de [2023 Esri Community Analyst](#),¹ Knights Landing y Robbins son predominantemente hispanos (60 por ciento), un 26 por ciento más que el condado de Yolo (34 por ciento). Knights Landing y Robbins tienen una proporción notable de hogares con una o más personas con discapacidad (39 por ciento). De la población empleada, el cinco por ciento de los hogares no tiene vehículo, el cuatro por ciento camina al trabajo y el ocho por ciento comparte el auto para ir al trabajo. En el condado de Yolo, sólo el dos por ciento de los residentes caminan al trabajo, una diferencia notable con el cuatro por ciento en Knights Landing y Robbins. El ingreso familiar medio de \$50,811 en Knights Landing y Robbins está por debajo del ingreso familiar medio a nivel estatal de \$91,551. Alrededor del 13 por ciento de los hogares en el área de enfoque viven por debajo del umbral de pobreza. La comunidad comprende el 44 por ciento, respectivamente, de personas menores de 18 años y mayores de 65 años, con cada una representando el 22 por ciento. El informe demográfico completo de los datos de Esri Community Analyst de 2023 se puede encontrar en el apéndice.

De manera similar a las clasificaciones de choques de OTS, los siguientes datos sobre choques de peatones, bicicletas y motocicletas se basan en choques reportados por la policía que resultaron en lesiones a peatones y motociclistas en el área de enfoque. Estos datos informados por la policía provienen del Registro Integrado Estatal de Tráfico (SWITRS por sus siglas en inglés) de 2014 a 2023. Los datos de choques para 2022 y 2023 son provisionales a partir de junio de 2024. Se puede encontrar una explicación completa de los datos de choques de peatones, bicicletas y motocicletas en el apéndice.



ARRIBA: El Centro comunitario de Knights Landing, que organizó la visita al sitio y el taller de CAYs.

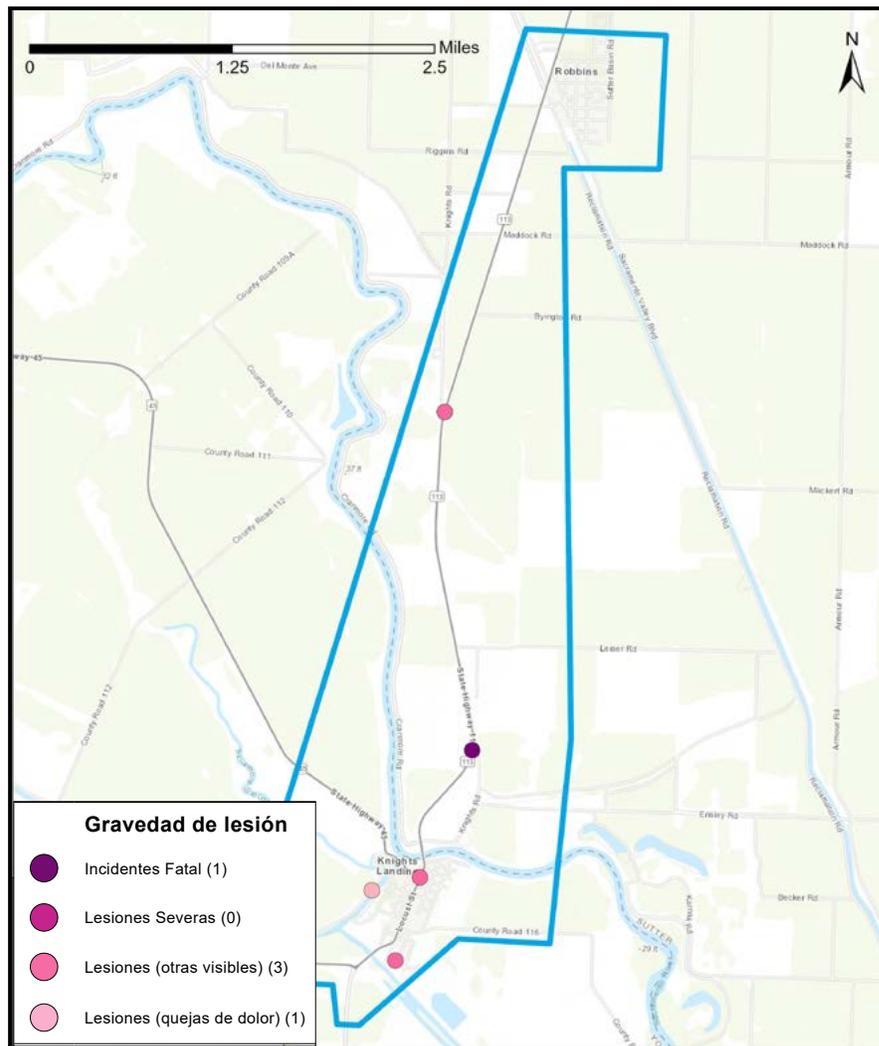
1 Estimaciones de 5 años de la Encuesta sobre la comunidad estadounidense (American Community Survey, ACS por sus siglas en inglés) de la Oficina del Censo de EE. UU. para 2017-2021, estimaciones de Esri para 2023.

Datos de choques peatonales

En los diez años transcurridos entre 2014 y 2023, hubo cinco choques peatonales, y todos provocaron distintos grados de lesiones para las ocho víctimas del choque. De las ocho víctimas, tres eran niños de entre cinco y catorce años. Dos de las ocho víctimas eran de sexo femenino, de entre 25 y 35 años. Cinco de las víctimas eran de sexo masculino, lo que se alinea con las tendencias nacionales de participación masculina en choques peatonales. El sábado 4 de mayo de 2019, un choque provocó la muerte de tres peatones en la Ruta estatal 113.

Tres de los cinco choques peatonales ocurrieron en la Calle Locust (SR-113) en tres intersecciones separadas: Calle Locust (SR-113)/Camino Knights, Calle Locust (SR-113)/Jennings Court y la Calle Locust (SR-113)/Calle Fourth. Todos los choques ocurrieron entre jueves y domingo.

El área de enfoque registra menos choques fatales o con lesiones graves tanto para peatones como para ciclistas que el estado de California y el condado de Yolo. Sin embargo, Knights Landing y Robbins tienen más choques que involucran múltiples vehículos motorizados, con un 68 por ciento, en comparación con el condado de Yolo y California, que representan el 40 y el 42 por ciento, respectivamente. Aunque Knights Landing y Robbins ven proporcionalmente menos choques de peatones y bicicletas, esto podría deberse al bajo número de miembros de la comunidad que caminan, andan en bicicleta o ruedan porque sienten que las condiciones actuales no son seguras.



ARRIBA: Choques con lesiones de peatones en Knights Landing y Robbins, 2014-2023. Fuente de datos: Sistema Estatal Integrado de Registro Integrado Estatal de Tráfico (SWITRS) 2014-2023. Los datos de 2022 y 2023 son provisionales a partir de junio de 2024.

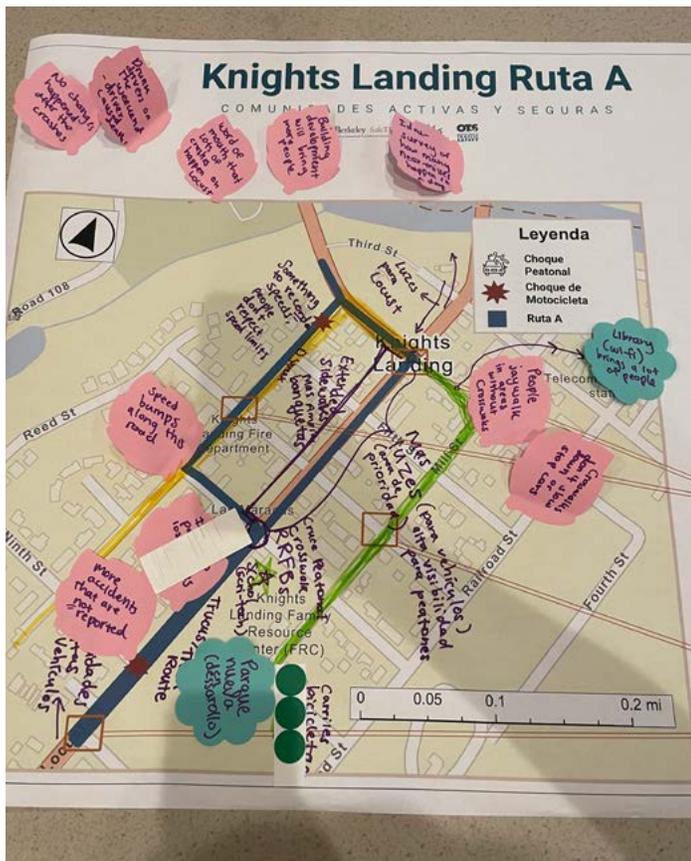
Datos de choques ciclistas

No se reportaron choques involucrando bicicletas entre 2014 y 2023. La falta de informes podría deberse a varios factores, incluidas que las personas interesadas en andar en bicicleta pero que dudan en hacerlo debido a preocupaciones sobre rutas inseguras para bicicletas o experiencias negativas. Abordar las preocupaciones de la comunidad es crucial para garantizar que mejore la seguridad de las bicicletas y que la falta de datos sobre choques con bicicletas no sea solo el resultado de incidentes no reportados o de la falta de actividad ciclista.

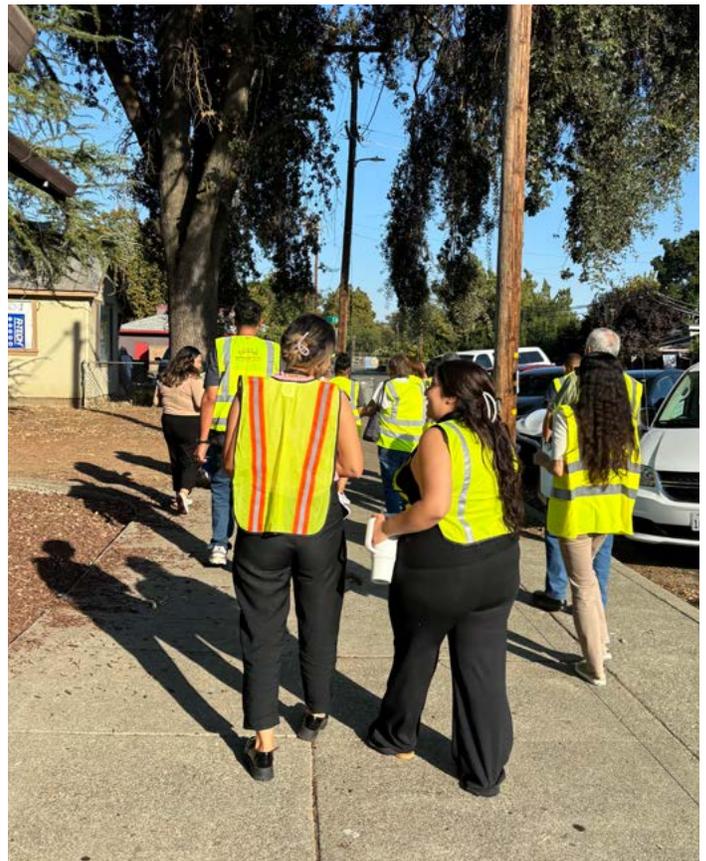
Datos de choques motocicletas

A solicitud del Comité de planificación, se analizaron datos sobre choques de motocicleta para complementar el bajo número de choques peatonales y la falta de choques de bicicletas reportados. Los datos adicionales se incluyeron para ayudar a la comunidad a comprender mejor las experiencias de peatones y ciclistas. En los diez años transcurridos entre 2014 y 2023, se reportaron cinco choques involucrando motocicletas en el área de interés. Cinco víctimas estuvieron involucradas en cinco choques de motocicleta, con distintos grados de lesiones, y tres de las cinco víctimas eran de sexo masculino.

Un choque de motociclista resulto en la muerte de un conductor, que ocurrió en la intersección en T de la Calle Locust (SR-113) y Carretera del condado 116. Dos choques de motocicleta reportados ocurrieron a lo largo de la carretera del condado 116 y ambos, incluido el mencionado anteriormente, tenían una categoría de infracción del Factor principal de choque (PCF por sus siglas en inglés) de Conducir o andar en bicicleta bajo la influencia del alcohol o las drogas. Esto puede representar un desafío adicional para los miembros de la comunidad que caminan o ruedan por la carretera del condado 116 para tomar aire fresco y hacer ejercicio.



ARRIBA: Mapa comentado de la evaluación virtual de caminar y andar en bicicleta del taller de Knights Landing. Consulte el Apéndice D (Appendix D) para ver los aportes transcritos de los miembros de la comunidad.



ARRIBA: Les participantes del taller realizando la evaluación de caminar y andar en bicicleta.

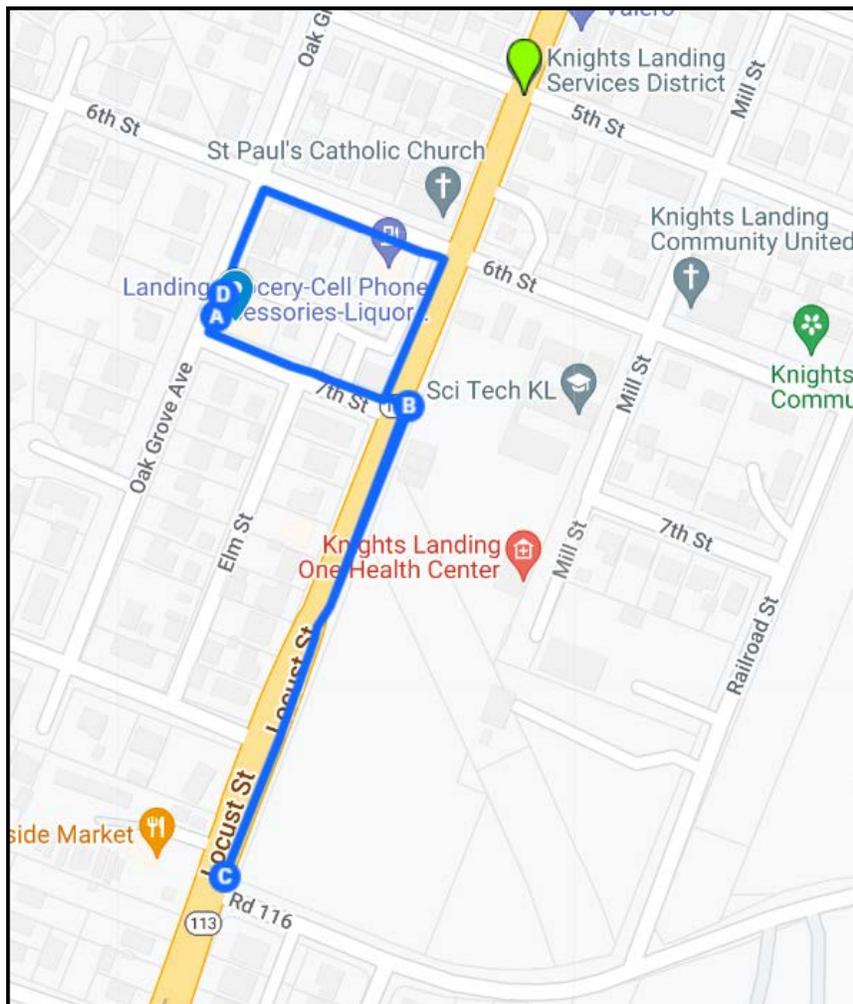
Evaluaciones de caminar y andar en bicicleta

Durante la visita al sitio y el taller, los miembros del Comité de planificación y los participantes del taller se unieron a una evaluación de caminar y andar en bicicleta para evaluar las rutas y compartir sus experiencias caminando, andando en bicicleta y rodando en Knights Landing. Para complementar la evaluación de caminar y andar en bicicleta y adaptarse al calor, el Equipo del proyecto llevó a cabo una actividad de mapeo de mesa, que incluyó la mayor parte de Knights Landing. Por el contrario, la evaluación de caminar y andar en bicicleta se realizó a lo largo de una ruta clave por la Calle Locust (Ruta Estatal 113) al oeste, la Calle Sixth al norte, Oak Grove al este y la Calle Seventh al sur. Ambas actividades capturaron las preocupaciones de los participantes sobre la seguridad vial y las mejoras de transporte que les gustaría ver en la comunidad. Se pidió a los participantes del taller que:

- Evaluaran las condiciones de la infraestructura;
- Identificaran bienes locales; y
- Observaran cómo los usuarios de la carretera interactúan con el entorno.

Los participantes identificaron:

- Bienes comunitarios como espacios seguros para que jueguen niños y jóvenes, lugares para que los miembros de la comunidad se reúnan al aire libre y aspectos del medio ambiente como condiciones de infraestructura que respaldan la seguridad de las personas que caminan, andan en bicicleta y ruedan.
- Preocupaciones de la comunidad, como lugares o caminos que pueden ser inseguros o peligrosos para que las personas caminen, anden en bicicleta, y rueden, así como preocupaciones sobre grupos vulnerables como adultos mayores, personas que utilizan



ARRIBA: Visita al sitio y la ruta de evaluación para caminar y andar en bicicleta del taller de Knights Landing.

Bienes

1. Dos cruces peatonales continentales amarillos en los lados norte y sur de la intersección en T de la Calle Locust (SR-113) y Calle Seventh pueden aumentar la visibilidad de los peatones y reducir los conflictos entre los usuarios de la vía. Un guardia de cruce está presente durante los horarios de llegada y salida de la escuela en esta intersección en T, lo que ayuda a aliviar algunas preocupaciones sobre la seguridad de los estudiantes al cruzar.
2. Las banquetas pavimentadas a lo largo de la Calle Locust (SR-113) entre la Carretera del condado 116 y la Calle Third brindan espacio para que las personas caminen, ruedan y usen carriolas o dispositivos de asistencia a la movilidad.
3. Los participantes del taller compartieron que aunque hay rutas y carriles para bicicletas limitados, la comunidad comparte un interés fuerte en andar en bicicleta.
4. Los cuidadores escoltan a sus estudiantes a la Sci-Tech Academy, lo que aumenta la seguridad de los estudiantes al cruzar.
5. El Mercado de agricultores móvil ofrece alimentos saludables a la comunidad y acepta beneficios de Cal-Fresh, que brindan asistencia nutricional a personas que cumplen con los criterios federales de elegibilidad de ingresos. El mercado móvil ofrece opciones de alimentos accesibles a personas con acceso limitado a, o sin, vehículos, promoviendo así la movilidad de los peatones.
6. Los miembros de la comunidad pueden acceder a BeeLine de YoloBus, que ofrece servicios de viajes compartidos a pedido a través de una aplicación móvil o un teléfono. El Equipo del proyecto notó múltiples carteles que promocionaban este servicio a lo largo de la ruta.
7. Knights Landing está construyendo actualmente su primer parque comunitario que albergará diversas instalaciones recreativas, incluido un nuevo campo de fútbol, un campo de ligas menores/sóftbol, una cancha de baloncesto, un área de juegos para niños, un sendero para caminar/correr y un área de picnic y barbacoa. Este parque estará convenientemente ubicado junto a la Sci-Tech Academy y en el corredor principal, la Calle Locust (SR-113).
8. La comunidad de Knights Landing tiene múltiples espacios comunitarios a poca distancia que brindan a la ciudad servicios esenciales.
 - La Biblioteca sucursal de Knights Landing brinda a la comunidad acceso a tecnología, como computadoras públicas y Wi-Fi, y eventos comunitarios, como Hora de Cuentos (cuentos bilingües).
 - El Centro de Recursos Familiares de Knights Landing, dirigido por Empower Yolo, brinda servicios directos críticos a los miembros de la comunidad, incluidos servicios sociales y de salud, programación extraescolar y desarrollo de liderazgo. Todos los martes está programado un programa de distribución de alimentos, donde los alimentos básicos y esenciales están disponibles para los residentes de Knights Landing sin costo alguno.
 - El Centro Comunitario de Knights Landing es un espacio comunitario que ofrece diversos servicios. Alberga reuniones del comité asesor local, ofrece servicios recreativos como clases de Zumba y organiza eventos para toda la comunidad.
9. Durante las visitas personales del Equipo del proyecto a Knights Landing, fue evidente que los residentes se enorgullecen de su comunidad. Durante las visitas, el Equipo del proyecto vio múltiples vallas decoradas, como los carteles de los Robots en la Sci-Tech Academy.

Bienes, continuado



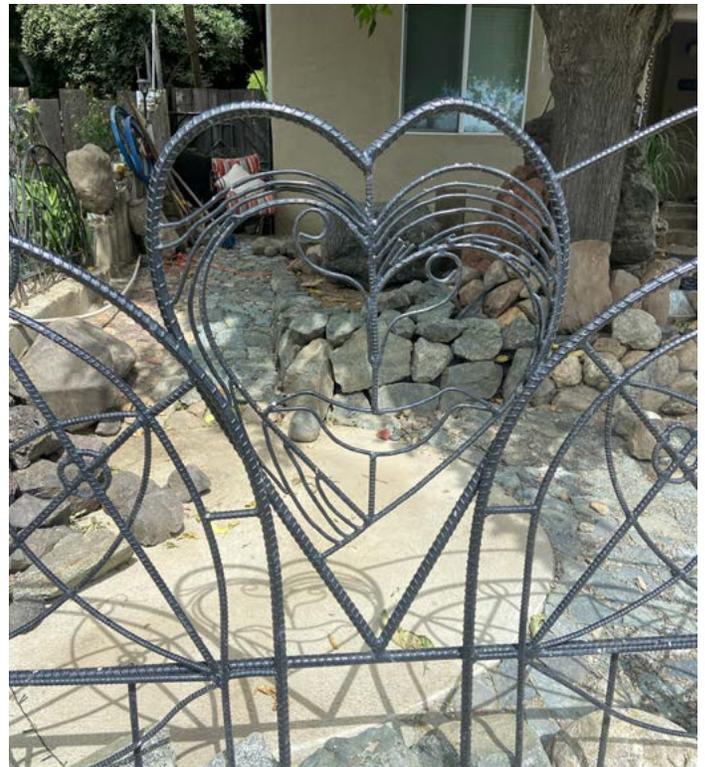
ARRIBA: Durante la evaluación de caminar y andar en bicicleta, los participantes notaron la amplia banqueta a lo largo de la Avenida Oak Grove entre la Calle Seventh y Calle Sixth.



ARRIBA: Los participantes del taller comparten sus experiencias mientras caminan por la Calle Locust (SR-113).



ARRIBA: El sitio del primer parque comunitario de Knights Landing, un parque de siete acres que incluirá diversas comodidades recreativas, que incluyen un campo de fútbol, una cancha de baloncesto, un área de juegos para niños y un sendero para caminar y correr.



ARRIBA: Los residentes muestran orgullo comunitario y creación de espacios comunitarios al decorar sus hogares.

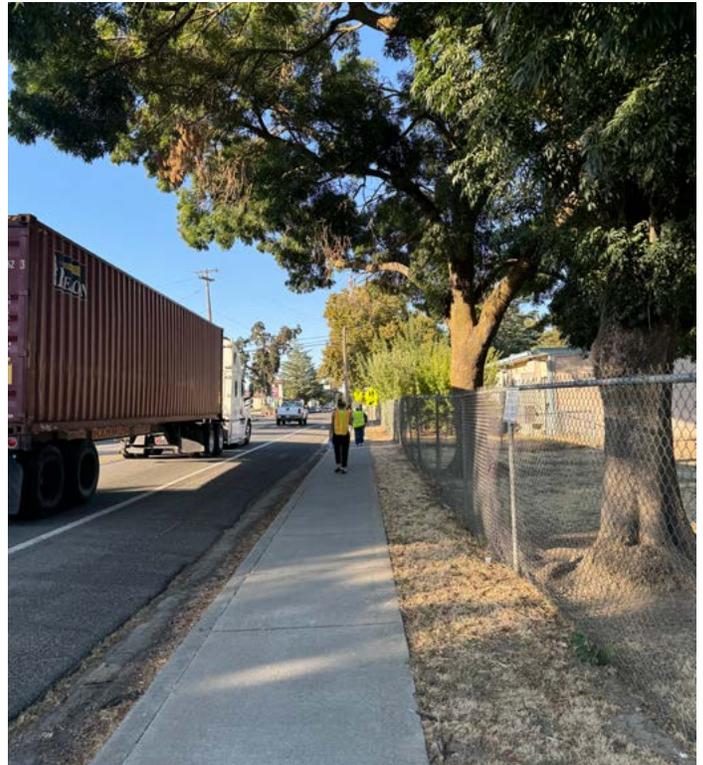
Preocupaciones

1. Es necesario tomar medidas para calmar el tráfico a lo largo de la Calle Locust (SR-113), que es la calle principal de Knights Landing. Los conductores que viajan por Knights Landing a lo largo de la Calle Locust (SR-113) parecen viajar a menudo a altas velocidades. Los participantes notaron que los conductores ingresan a Knights Landing a altas velocidades a lo largo de la Calle Locust (SR-113) debido a que la carretera es larga y sin obstáculos, y los conductores no ceden el paso a los peatones que cruzan en la intersección de la Calle Seventh/Calle Locust (SR-113). Esto crea la posibilidad de casi choques entre quienes caminan y quienes conducen.
2. Los participantes subrayaron que las carreteras son inseguras debido al número limitado de medidas para calmar el tráfico, como badenes, franjas sonoras, extensiones de banquetas y semáforos, que pueden reducir la velocidad de los conductores.
3. Los participantes también identificaron la necesidad de apoyo para cruzar la calle, informando a los conductores que los residentes locales caminan hacia y desde el parque. El Equipo del proyecto recomienda que los tomadores de decisiones en la comunidad y el transporte exploren medidas adicionales en las intersecciones de Calle Locust (SR-113)/Carretera del condado 116, Calle Locust (SR-113)/Calle Ninth, Calle Locust (SR-113)/Calle Seventh y Calle Locust (SR-113)/Calle Fourth para alertar a los conductores que se detengan por completo y mejorar la visibilidad de los peatones y ciclistas que cruzan. Los participantes notaron que se sienten inseguros al cruzar la calle debido a la falta de marcas de alta visibilidad, los conductores que viajan a altas velocidades, y los conductores que no ceden el paso a los peatones en los cruces peatonales.
4. Los participantes notaron la necesidad de señalización a lo largo de la Calle Locust (SR-113) para alertar a los conductores sobre personas que caminan, andan en bicicleta y ruedan.
 - Los participantes del taller compartieron que los conductores que viajan a través de Knights Landing no saben que están ingresando a una zona residencial y acercándose a una zona escolar, por lo que tienden a acelerar a través de la Calle Locust (SR-113).
 - Los miembros de la comunidad de Knights Landing expresaron preocupación cuando los conductores ingresan a Knights Landing desde el extremo oeste de la ciudad. Los conductores no encuentran una señal de límite de velocidad hasta la Calle Locust (SR-113)/Carretera del condado 116, justo antes de ingresar a la zona escolar. Es posible que los conductores viajen a más de 40 millas por hora debido a la falta de señalización.
 - A los participantes les gustaría aumentar la señalización a lo largo de la Calle Locust (SR-113) para proteger a los estudiantes y las familias que caminan, andan en bicicleta y ruedan hacia y desde la escuela o el futuro parque comunitario. Las sugerencias incluyeron letreros diciendo 'Reduzca la velocidad' para los extremos este y oeste de Knights Landing, letreros de cruce peatonal de alta visibilidad, letreros de zonas escolares o cruces peatonales protegidos en los siguientes corredores cerca o adyacentes a las escuelas: las intersecciones de la Calle Locust (SR -113)/Carretera del condado 116, Calle Locust (SR-113)/Calle Ninth y la Calle Locust (SR-113)/ Calle Seventh; y Locust (SR-113)/Calle Fourth.
5. Los semirremolques circulan regularmente por la Calle Locust (SR-113) y su frecuencia aumenta durante la temporada de cosecha. Durante los horarios de llegada y salida de la Sci-Tech Academy, los participantes expresaron casos de casi choques entre camiones y niños en edad escolar en el cruce de peatones de la Calle Locust (SR-113)/Calle Seventh debido a velocidades peligrosamente altas en una zona escolar y una falta de una señal de alto. Además, los vehículos grandes suponen un importante riesgo de visibilidad para los niños debido a la mayor masa y altura del vehículo.
6. Los participantes expresaron incomodidad al caminar, andar en bicicleta o rodaron debido al calor extremo en Knights Landing porque no hay suficientes árboles a lo largo de partes de la ruta para proteger a las personas que caminan, andan en bicicleta o rodan durante las horas pico.

Preocupaciones, continuadas



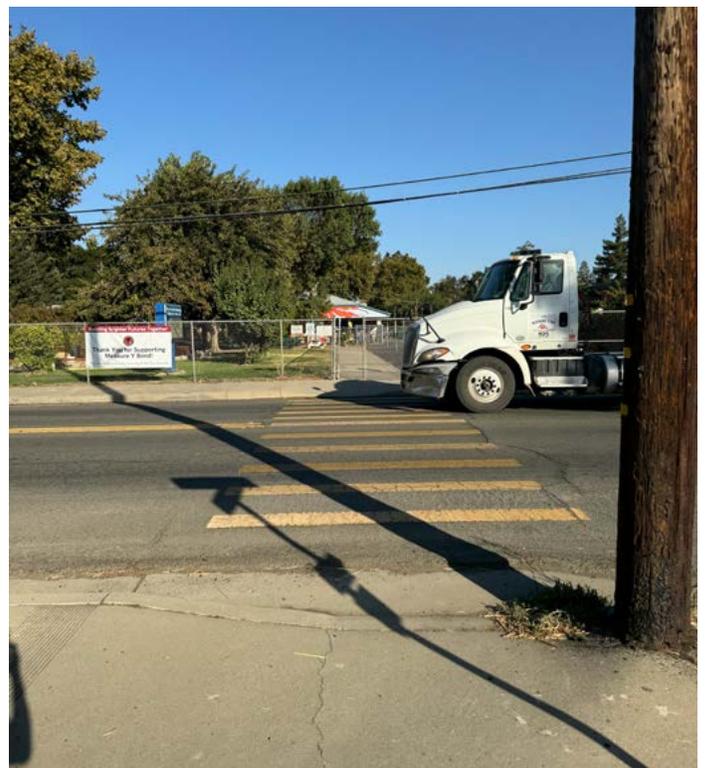
ARRIBA: La intersección de la Carretera del condado 116/Calle Locust (SR-113) fue identificada como un área clave de preocupación para las personas que caminan, andan en bicicleta o ruedan.



ARRIBA: Un camión circula por la Calle Locust (SR-113) mientras un participante del taller camina por una banqueta pavimentada.



ARRIBA: Aunque esta esquina está llena de exuberantes árboles y vegetación verde, está creciendo fuera de control y obstruye la banqueta, lo que puede obligar a los peatones a caminar por la calle.



ARRIBA: Los participantes compartieron que semirremolques, como el que se ve en la foto, viajan diariamente por la Calle Locust (SR-113) a velocidades superiores al límite de velocidad.

Preocupaciones, continuadas

7. La Calle Sixth, entre la Calle Mill y la Avenida Oak Grove, es un corredor principal para la gente que camina o se desplaza a la misa dominical en la Iglesia Católica de Saint Paul. Les participantes compartieron que la falta de una banqueta pavimentada puede obligar a los peatones a salir a la calle, especialmente aquellos que usan una carriola o un dispositivo de asistencia a la movilidad. Además, los automóviles estacionados en las vías de acceso bloquean la banqueta para las personas que caminan o ruedan, lo que obliga a las personas a sacar la vuelta y, en ocasiones, a salir a la carretera.
8. La banqueta a lo largo de toda la Avenida Oak Grove, aproximadamente media milla, está incompleta en varios puntos y hay segmentos con caminos solo de césped y/o tierra. Debido a la falta de banquetas completas, los participantes compartieron que muchos peatones caminan o ruedan en medio de la carretera. La falta de una banqueta pavimentada puede obligar a los peatones a salir a la calle, especialmente los que usan una carriola o un dispositivo de asistencia a la movilidad.
9. Los participantes del taller notaron que la anchura de la banqueta y la comodidad son una preocupación en todo Knights Landing. En concreto, a lo largo de la Calle Locust (SR-113), entre la Calle Seventh y Carretera del condado 116, la banqueta se hace más estrecha y aumenta la proximidad entre peatones y conductores. Durante las evaluaciones de caminar durante la visita al sitio y el taller, los participantes expresaron que se sentían inseguros e incómodos al caminar por la banqueta debido a que era muy angosto y a la falta de barrera física entre ellos y los conductores.
10. Aunque la Calle Locust (SR-113) es la calle principal de la comunidad donde se encuentran muchos puntos de interés, como la Sci-Tech Academy, la Iglesia Católica St. Paul, restaurantes, pequeñas empresas y el futuro Parque Comunitario de Knights Landing, los participantes indicaron que muchos no se sienten seguros caminando por la zona después del atardecer debido a la falta de iluminación a nivel peatonal. Los participantes expresaron su deseo de contar con más iluminación a nivel de los peatones para que sean más visibles para los conductores por la noche, aumentar la sensación de seguridad para quienes caminan, andan en bicicleta o ruedan, y ayudar a crear un lugar más atractivo para que las personas accedan a los negocios locales y a los espacios comunitarios.

Recomendaciones de la comunidad

- Implementar medidas para calmar el tráfico a lo largo de la Calle Locust (SR-113) que promuevan la seguridad de los peatones, tales como:
 - Iluminación a escala peatonal para mejorar la capacidad de los peatones de navegar por este corredor de forma segura.
 - Faros híbridos de peatones (HAWK por sus siglas en inglés) para promover la visibilidad de los peatones.
 - Avisos rectangulares de luces rápidas destellantes (RRFB por sus siglas en inglés) para avisar a los conductores de los peatones cruzando.
 - Infraestructura para bicicletas con alentar el ciclismo en la comunidad.
- Instalar proyectos de construcción rápida para mantener el impulso y fomentar proyectos liderados por la comunidad.
- Instalar túmulos de velocidad y señales de alto a lo largo de la Avenida Oak Grove para mejorar la seguridad de peatones y ciclistas.
- Ampliar la conectividad de las banquetas y mejorar el mantenimiento de las banquetas en todo Knights Landing.
- Instalar señalización de cruce de peatones en la carretera en la intersección de la Calle Mill/Calle Seventh.
- Mejorar el mantenimiento de las carreteras, como la reparación de baches, en todo Knights Landing.
- Implementar estrategias creativas, como el embellecimiento para promover comportamientos seguros para peatones, ciclistas y conductores.



ARRIBA: Las participantes del taller compartieron conclusiones importantes del ejercicio de mapeo de mesa.

Recomendaciones del Equipo del proyecto

Durante el proceso de planificación, el Equipo del proyecto habló con miembros de la comunidad, personal escolar y agencias locales para identificar mejoras programáticas y de infraestructura en el área de enfoque. Los participantes del taller y los miembros del Comité de planificación compartieron preocupaciones sobre el exceso de velocidad, la congestión del tráfico y la falta de cumplimiento por parte de los conductores de las señales de alto y los cruces peatonales. Además, los participantes expresaron preocupación por los niños y sus familias que caminan hacia y desde la escuela. A lo largo del proceso de planificación del taller, el Equipo del proyecto notó un fuerte sentido de comunidad entre los funcionarios escolares, las agencias locales y los cuidadores, lo que podría facilitar la implementación de las recomendaciones del Equipo del proyecto. Tanto los participantes del taller como los miembros del Comité de planificación hablaron sobre el deseo de realizar cambios en la infraestructura que promuevan la seguridad de peatones y ciclistas, como cruces peatonales más robustos, señales de alto adicionales y faros híbridos de peatones (HAWK). Los miembros de la comunidad expresaron interés en mejoras en el transporte que promuevan corredores y espacios seguros para las personas que andan en bicicleta y se desplazan por la comunidad.

Cambios sistémicos para calmar el tráfico a lo largo de la Calle Locust (SR-113)

Los miembros del Comité de planificación y los participantes del taller expresaron interés en mejoras de infraestructura para mejorar la seguridad y visibilidad de peatones y ciclistas a lo largo de la Calle Locust (SR-113). Entre estos cambios, es clave la iluminación a escala peatonal para mejorar la visibilidad de las personas que caminan, andan en bicicleta y ruedan, y la instalación de avisos rectangulares de luces rápidas destellantes (RRFB) y/o faros híbridos de peatones (HAWK) para facilitar un cruce más seguro. Además, los participantes pidieron señalización y marcas viales de alta visibilidad para alertar a los conductores sobre la presencia de peatones y ciclistas, incluidas señales de límite de velocidad, advertencias de zonas escolares y recordatorios para reducir la velocidad. El equipo del proyecto recomienda explorar la instalación de franjas sonoras. El Departamento de Obras Públicas del Condado de Yolo, en colaboración con los miembros del Comité de planificación y los miembros de la comunidad, debe identificar las ubicaciones apropiadas para las franjas sonoras. Los participantes del taller expresaron entusiasmo por las franjas sonoras, los RRFB y los HAWK tal como los han visto en los pueblos vecinos.

Recursos

- Para consultas generales, puede enviar un correo electrónico a la oficina del distrito de Caltrans a: district3@dot.ca.gov.
- Comunicado de prensa reciente [Yolo County's Annual Survey for Rural Community Investment Program](#). Para obtener información en español y acceder a la encuesta en español, visite www.YoloCounty.gov/RIIEncuesta.
- [Quick-Build Guide](#)
- Administración federal de carreteras: [Roadside Design Improvements at Curves](#)
- [State-of-the-Art Crosswalk Project](#)



ARRIBA: Ejemplo de una franja sonora de línea de borde. Fuente: Departamento de Transporte de Missouri.

Mejoras en la intersección de la Calle Locust (SR-113)/Calle Sixth

El Equipo del proyecto recomienda que el Comité de planificación colabore con el Distrito 3 de Caltrans para solicitar un aviso rectangular de luces rápidas destellantes (RRFB) en el lado norte de la intersección en T de la Calle Locust (SR-113)/Calle Sixth. Los participantes del taller expresaron múltiples preocupaciones sobre la seguridad de los peatones al cruzar en esta intersección. A pesar de dos señales de cruce de peatones en ambas direcciones, describieron largos tiempos de espera debido a que los conductores no cedieron el paso a los peatones y casi choques al cruzar la Calle Locust (SR-113) en esta intersección. Considerando la falta de cumplimiento por parte de los conductores de las señales de cruce de peatones, los participantes expresaron interés en estrategias más sólidas para aumentar la visibilidad de los peatones, como un RRFB. Antes de que las personas utilicen un cruce de peatones, pueden activar un RRFB, que emite luces intermitentes para indicar a los conductores que cedan el paso a los peatones. Los miembros del Comité de planificación, en coordinación con la División de Obras Públicas del Condado de Yolo, deben realizar un estudio de viabilidad para evaluar los beneficios de un RRFB en esta intersección. Esta colaboración es vital para garantizar que la instalación de RRFB mejore efectivamente la seguridad sin crear desafíos no deseados.

En conjunto con un RRFB, considere un cruce de peatones elevado, un tipo de mesa de velocidad, que mejoraría la visibilidad de los peatones. Un cruce de peatones elevado coloca la carrera al mismo nivel que la banqueta y hace que las personas que caminan en el cruce de peatones sean más visibles al mismo tiempo que ayuda a reducir la velocidad de los vehículos. Esta medida para calmar el tráfico reflejaría el deseo de la comunidad de cruzar la Calle Locust (SR-113) de manera segura.

Mientras tanto, el Equipo del proyecto recomienda explorar la instalación de un proyecto de construcción rápida para mantener el impulso de la seguridad del tráfico comunitario. Es vital involucrar a los miembros del Comité de planificación, miembros de la comunidad, empresas locales, el Distrito 3 de Caltrans y la División de Obras Públicas del Condado de Yolo. Su colaboración y aportes pueden garantizar que el proyecto satisfaga las necesidades locales y obtenga un amplio apoyo. Mantener a la comunidad informada sobre el cronograma, el alcance y las posibles interrupciones del proyecto a lo largo de tantas fases como sea posible puede ayudar a gestionar las expectativas y garantizar que los miembros de la comunidad sean centrales. Como parte de este proyecto de construcción rápida, el Equipo del proyecto recomienda explorar la instalación de medidas que reducen las distancias de cruce para quienes caminan o ruedan. Esto puede incluir la construcción de una cuña en las esquinas, incluidos postes blandos que puedan obligar a los conductores a reducir la velocidad. La instalación de medidas que reduzcan el tiempo de cruce, como extensiones de la banqueta, es más compleja porque puede implicar cambios físicos en la calzada y la banqueta, pero la pintura y los postes brindan una opción a corto plazo. El Equipo del proyecto recomienda considerar los túmulos de plástico, que no incluyen ningún trabajo permanente en las banquetas, para reducir aún más la velocidad de los conductores.



ARRIBA: Fuente: SFMTA Herramientas para mejoras para peatones: extensiones de banquetas.

El proyecto de construcción rápida puede servir como campo de pruebas para nueva infraestructura o elementos específicos del proyecto planificados para proyectos a largo plazo, y brindar la oportunidad de recopilar comentarios de los residentes. El Comité de planificación y el distrito de Transporte del Condado de Yolo pueden postularse al Caltrans' Active Transportation Program, PeopleForBikes Community Grant Program, y al AARP Community Challenge.

Recursos

- [Speed Table/Raised Crosswalks](#)
- Cruces peatonales de velocidad/elevados de Caltrans [Traffic Calming Guidance](#)
- Para consultas generales, puede enviar un correo electrónico a la oficina del distrito de Caltrans a: district3@dot.ca.gov
- [Caltrans' Active Transportation Program](#)
- [PeopleForBikes Community Grant Program](#)
- [AARP Community Challenge](#)

Mejoras en el cruce de peatones en la intersección en T de la Calle Locust (SR-113) y la Calle Seventh

El Equipo del proyecto recomienda que el Comité de planificación colabore con la División de Obras Públicas del Condado de Yolo y el Distrito 3 de CalTrans para abordar las preocupaciones de los cuidadores y el personal escolar con respecto a las altas velocidades y la falta de infraestructura adecuada que promueva la visibilidad de los peatones en la Calle Locust (SR-113). El Equipo del proyecto recomienda instalar medidas para calmar el tráfico, que pueden incluir un faro híbrido de peatones (HAWK) en el lado norte de la intersección en T de la Calle Locust (SR-113)/Calle Seventh para fomentar la visibilidad de los peatones u otras medidas que se consideren apropiadas y compartido con los miembros de la comunidad. La Calle Locust (SR-113) es un corredor utilizado por personas que caminan, ruedan y andan en bicicleta hacia varios destinos claves, incluida la Sci-Tech Academy, el Centro de Salud One de Knights Landing y el Parque Comunitario de Knights Landing, que próximamente se construirá, desde el lado oeste de Knights Landing.

La División de Obras Públicas del Condado de Yolo debería considerar pintar cruces peatonales continentales o de escalera en todos los corredores de intersección, para abordar las preocupaciones de la comunidad.



ARRIBA: Les estudiantes, padres y familias utilizan el cruce de peatones en la intersección de la Calle Seventh/Calle Locust (SR-113) para ir y venir de la escuela.

Principios de Calles completas como guía para mejoras en la Avenida Oak Grove entre la Calle Ninth y la Calle Fourth

Este proyecto tiene como objetivo mejorar la seguridad de los estudiantes de la Sci-Tech Academy y sus familias que caminan, andan en bicicleta, patineta o ruedan hacia y desde la escuela. La falta de infraestructura vial adecuada en Knights Landing plantea un riesgo para peatones y ciclistas. El Equipo del proyecto recomienda alinear las medidas con los principios de Calles completas para promover la movilidad segura para todos los usuarios.

Los principios de Calles completas garantizan que todas las carreteras estén diseñadas para brindar opciones de transporte seguras y accesibles para todos los usuarios de la vía. Este proyecto tiene como objetivo realizar mejoras incrementales para crear calles más seguras para todos mediante la colaboración con el Distrito de Transporte del Condado de Yolo y la División de Obras Públicas del Condado de Yolo para desarrollar un Programa de Calles completas en Knights Landing.

El Equipo del proyecto recomienda priorizar la Avenida Oak Grove porque los participantes del taller expresaron que muchos usuarios de la vía local viajan a lo largo de este corredor. También destacaron su interés por la bicicleta, pero explicaron que la falta de carriles de bicicleta los disuade. Como resultado, el Equipo del proyecto recomienda un carril para bicicletas Clase III (Sharrows). Los participantes expresaron interés en los carriles para bicicletas Clase III (Sharrows), que son marcas viales que se utilizan para indicar una vía compartida para vehículos y bicicletas y pueden designar rutas preferidas para bicicletas. Estos carriles para bicicletas permitirán a los ciclistas explorar y navegar hacia servicios como el Parque Comunitario de Knights Landing. Dadas las condiciones climáticas en Knights Landing, el Equipo del proyecto recomienda instalar banquetas usando pavimento fresco porque atrapa menos calor y reduce la temperatura de la superficie de la banqueta. Muchos cuidadores caminan a la escuela con paraguas para protegerse del calor, y las banquetas frescas complementan los deseos de los miembros de la comunidad. Para instalar banquetas de pavimento fresco a lo largo de este corredor, el Equipo del proyecto recomienda que el personal del condado solicite financiación, como el programa de subvenciones [Transformative Climate Communities Grant](#).

El Equipo del proyecto recomienda que el Comité de planificación, el Departamento de Bomberos de la Comunidad de Knights Landing y el Distrito de Transporte del Condado de Yolo colaboren para instalar medidas adicionales para calmar el tráfico a lo largo de la Avenida Oak Grove. El Departamento de Bomberos de Knights Landing, administrado por voluntarios, está ubicado en la esquina de la intersección de la avenida Oak Grove/Calle Sixth y debe ser consultado según corresponda. Estas medidas podrían incluir amortiguadores de velocidad para ayudar a reducir la velocidad a lo largo de este corredor. Se prefieren los amortiguadores de velocidad porque se adaptan a los vehículos de emergencia y les permiten pasar sin obstáculos mientras reducen la velocidad de la mayor parte del tráfico. Para que el tráfico a lo largo de esta ruta sea más eficiente, el Equipo del proyecto recomienda marcadores elevados en el pavimento para ayudar a delinear la dirección de los vehículos y reducir la probabilidad de que los vehículos conduzcan en medio de la carretera.

Recursos

- La Comisión de Transporte de California y Caltrans han desarrollado una lista (en inglés: <https://catc.ca.gov/-/media/ctc-media/documents/programs/atp/funding-programs-that-fund-active-transportation.pdf>) de programas adicionales que financian proyectos y elementos de transporte activo para servir como recurso para ciudades, condados y agencias que buscan financiar proyectos de transporte activo en sus comunidades.

Acceso mejorado al Parque comunitario de Knights Landing desde la intersección de la Calle Locust (SR-113)/Carretera del condado 116

El Equipo del proyecto recomienda que el Comité de planificación trabaje con funcionarios del condado, incluido el Distrito de Transporte del Condado de Yolo y el Distrito 3 de Caltrans para abordar diversas inquietudes sobre el diseño de carreteras en la intersección de la Calle Locust (SR-113)/Carretera del condado 116. Durante la visita al sitio y el taller de Knights Landing, los participantes enfatizaron que esta intersección se sentía peligrosa. Muchos expresaron preocupación por la seguridad de las familias que caminan, andan en bicicleta o ruedan hacia el futuro parque comunitario ubicado en esta intersección debido a la falta de cruces peatonales y señales de alto, banquetas estrechas y banquetas cortas. El Equipo del proyecto recomienda mejorar el diseño de la carretera en esta intersección para dar prioridad a las personas que caminan, andan en bicicleta y ruedan hacia los espacios comunitarios cercanos como la Sci-Tech Academy y el futuro Parque Comunitario de Knights Landing. Las recomendaciones de infraestructura incluyen:

- Abogar por la implementación de un semáforo HAWK en la intersección de la Calle Locust (SR-113)/Carretera del condado 116 para los conductores que viajan en dirección este por la Calle Locust (SR-113). Los participantes identificaron esta intersección como un punto de conflicto para los peatones debido a los conductores que circulan a altas velocidades. Expresaron su deseo de contar con una intersección señalizada para obligar a los conductores a ceder el paso a los peatones y hacer cumplir el límite de velocidad de 25 MPH. Para imponer el mismo comportamiento a los conductores que viajan en dirección oeste, el Equipo del proyecto recomienda una señal de ceda el paso designada y una línea delante de la señal HAWK en el lado noroeste de la intersección T.
- Priorizar la seguridad de los peatones mediante la instalación de cruces peatonales continentales de alta visibilidad en la intersección de la Carretera del condado 116/Calle Locust (SR-113) y la Calle Locust (SR-113) a lo largo de la ubicación propuesta para la señal HAWK. Los participantes expresaron temor de ser atropellados por conductores al cruzar esta intersección debido a la falta de cruces peatonales de alta visibilidad y a velocidades de conducción peligrosas. Aunque hay una señal de alto para los conductores que viajan en dirección norte por la Carretera del condado 116 hacia la Calle Locust (SR-113), no hay cruces peatonales marcados para que los peatones crucen con seguridad de un extremo de la Calle Locust (SR-113) al otro. Los peatones se ven obligados a transitar por la Calle Locust (SR-113) junto a los conductores sin la protección de un cruce de peatones marcado. Agregar dos cruces peatonales continentales en esta intersección respaldará la visibilidad y protección de los peatones.
- **Mejorar las comodidades en las banquetas para aumentar la seguridad de los peatones.** Las banquetas existentes en esta intersección son estrechas, confinadas y carecen de pavimento de advertencia detectable, como el pavimento táctil amarillo. Los participantes notaron que al cruzar esta intersección, a menudo tienen que cruzar o detenerse varias veces para estar atentos a los conductores porque no hay cruces peatonales marcados. Expresaron además que los conductores que viajan en dirección norte por la Carretera del condado 116 pasan por la señal de alto para girar a la derecha en la Calle Locust (SR-113). Los conductores que viajan en dirección este por Locust (SR-113) hacen una vuelta rápida y amplia a la derecha en la Carretera del condado 116, sin ceder el paso a los peatones porque no existe una señal de alto o ceda el paso para los conductores. El Equipo del proyecto recomienda implementar extensiones de banquetas para disminuir la distancia de cruce para las personas que usan el cruce de peatones. Esto puede aumentar la visibilidad de los peatones, estrechar el carril de circulación y exigir velocidades más lentas al girar a la derecha en la Carretera del condado 116 o la Calle Locust (SR-113). Las extensiones mejoran aún más la seguridad de todas las personas, incluidas aquellas con problemas de visión o que utilizan dispositivos de asistencia a la movilidad, al proporcionar un espacio que permite que varias personas esperen de forma segura antes de cruzar. Se necesitan otras mejoras, como pavimento táctil para alertar a las personas con problemas de visión de la presencia de un cruce de peatones.

Recursos

- Formulario de la División de Obras Públicas del Condado de Yolo [Road Maintenance Request Form](#)
- Consulte a [NACTO Urban Street Design Guide - Curb Extension](#)
- Consulte a [NACTO- Conventional Crosswalks](#).

Señalización adicional de zona escolar cerca de la Sci-Tech Academy

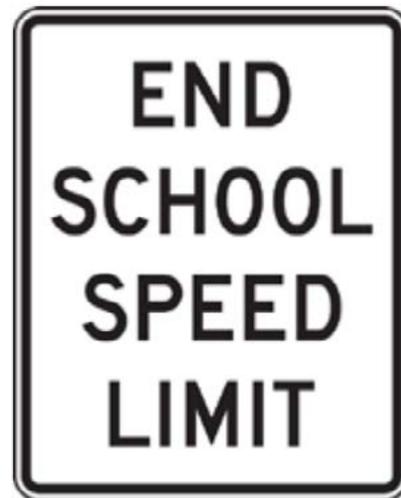
El Equipo del proyecto recomienda que el Comité de planificación solicite señalización adicional para la zona escolar cerca de la Sci-Tech Academy para mejorar la conciencia de los conductores sobre la velocidad a medida que se acercan a esta zona escolar. Existen múltiples zonas escolares y señales de cruce de peatones a lo largo de la Calle Locust (SR-113), pero no reducen la velocidad de los conductores. Dadas las preocupaciones de la comunidad sobre el exceso de velocidad y la seguridad de los niños, el Equipo del proyecto recomienda que el Distrito 3 de Caltrans considere agregar señalización adicional en la zona escolar o reemplazar las señales existentes para mejorar la conciencia de los niños que cruzan. Por ejemplo, Caltrans puede agregar una señal de límite de velocidad escolar más adelante, como se muestra en la Figura 4, para alertar a los conductores sobre la próxima zona escolar y una señal de "Fin del límite de velocidad escolar", como se muestra en la Figura 5, para ayudar a demarcar las zonas de velocidad escolares para conductores.

Recursos

- Para más información sobre las diversas señales para zonas escolares, el Comité de planificación puede referirse a la Figura 7B-5 (CA) de el manual [California Manual on Uniform Traffic Control Devices \(MUTCD\)](#) y el Capítulo 2 del manual [California Manual for Setting Speed Limits](#).



ARRIBA: Señal de límite de velocidad escolar hacia adelante
Fuente: CA MUTCD 2014 Parte 7, Controles de tráfico para áreas escolares



ARRIBA: Señal de fin del límite de velocidad escolar
Fuente: CA MUTCD 2014 Parte 7, Controles de tráfico para áreas escolares

Implementar programación de Rutas seguras a la escuela

El Equipo del proyecto recomienda que el Comité de planificación trabaje con la Sci-Tech Academy, el Distrito Escolar Unificado Colectivo Woodland, Empower Yolo y los Servicios Humanos y de Salud Pública del Condado de Yolo para implementar la programación de Rutas seguras a la escuela (SRTS por sus siglas en inglés) para la Sci-Tech Academy. Durante el taller, los participantes señalaron que, anecdóticamente, estaban al tanto de los casi choques diarios entre conductores y peatones y entre vehículos cerca de la entrada de la escuela a lo largo de la Calle Locust (SR-113) y Calle Seventh. [Rutas seguras a la escuela](#) consiste en programas educativos y de participación que utilizan esfuerzos de colaboración entre estudiantes, padres y administración escolar para cultivar un entorno más seguro para caminar, andar en bicicleta y rodar. Un programa SRTS puede fomentar una cultura segura para caminar, andar en bicicleta y rodar entre la escuela y la comunidad de Knights Landing y puede incluir un conjunto sólido de programas y eventos educativos y de participación tales como:

- **Programa de autobuses ambulantes:** Los participantes observaron que, aunque hay muchos niños y jóvenes en edad escolar que caminan hacia y desde la escuela, se encuentran con conductores que no respetan el derecho de paso de los peatones, no ceden el paso a los peatones que intentan cruzar la calle, y manejan a altas velocidades. Los padres no se sienten cómodos permitiendo que sus hijos viajen solos a la escuela a pesar de que su casa puede estar a una corta distancia a pie de la escuela debido a estos comportamientos de los conductores. Un autobús escolar ambulante es un grupo de estudiantes que caminan juntos a la escuela, normalmente acompañados por uno o más adultos. La intención es crear visibilidad de la presencia en la zona escolar, practicar un comportamiento seguro para caminar y participar en actividades multimodales como caminar. Esto permitiría a los estudiantes caminar de forma segura hacia y desde la escuela y los cuidadores podrían supervisar el comportamiento seguro de peatones y conductores. El evento de un solo día, [Ruby Bridges Walk to School Day](#), es una oportunidad para poner a prueba este programa entre estudiantes, padres y familias y evaluar el interés, el apoyo y los recursos necesarios. El Equipo del proyecto recomienda que la Sci-Tech Academy se conecte con su organización de padres y maestros y capacite a los padres o al personal escolar que están disponibles para guiar a los estudiantes caminando hacia y desde la escuela.

Recursos

- Consulte [The Walking School Bus](#) y [Walking School Bus Guide](#) para más información sobre la programación del autobús ambulante.
- Revisar el [Safe Routes to School Toolkit](#).
- Solicitar fondos a través del [Ruby Bridges Walk to School Day Mini-Grant](#).
- **Rodeo de bicicletas:** Los participantes compartieron que muchas familias y jóvenes de edad escolar disfrutaban de andar en bicicleta en Knights Landing, a pesar del miedo abrumador de interactuar con los conductores en la carretera. Otros señalaron que es una actividad que tienden a evitar por completo para evitar el riesgo de ser atropellados por conductores que conducen con conductas inseguras, como altas velocidades. Los participantes también subrayaron que la actividad ciclista podría aumentar una vez que se complete el nuevo parque comunitario a lo largo de la Calle Locust (SR-113) y expresaron preocupación por la falta de seguridad y educación en bicicleta entre los jóvenes. Los rodeos en bicicleta generalmente incluyen un curso de bicicleta simulado para ayudar a los estudiantes a aprender sobre seguridad en bicicleta, una clínica de bicicletas con inspecciones y reparaciones de bicicletas, y distribución de materiales y equipo de seguridad para bicicletas. Esta es una oportunidad para que las escuelas incorporen prácticas de seguridad en bicicleta desde el principio, las refuercen en los diferentes grupos de edad escolar y comiencen a cultivar una cultura de ciclismo seguro en Knights Landing. Las organizaciones regionales como Servicios Humanos y de Salud Pública del Condado de Yolo pueden ayudar a brindar apoyo educativo y de participación a grupos locales como Empower Yolo junto con la administración escolar que lidera estos esfuerzos.

Recursos

- Consulte a [An Organizer's Guide to Bicycle Rodeos](#).
 - Consulte a [Bike Rodeo Checklist](#) and [Bike Rodeo Station Guide](#).
 - Consulte a [Bicycle Rodeo Ideas](#).
 - [Sacramento Area Bicycle Advocates](#) puede proporcionar dirección.
- **Campaña de mensajes de rutas seguras:** Para apoyar aún más una experiencia segura de caminar y andar en bicicleta para estudiantes y familias que caminan hacia y desde la escuela, los participantes notaron que es necesario mejorar el comportamiento de los conductores. La intención es desarrollar una campaña de mensajes de seguridad para peatones y ciclistas dirigida por la comunidad que aliente a los usuarios de la vía a mantenerse alerta, ser conscientes de la presencia de familias y jóvenes y compartir la carretera. Se pueden colocar mensajes de seguridad en las entradas este y oeste de Knights Landing, a lo largo de la Calle Locust (SR-113) y en las áreas alrededor de las escuelas, como paradas de autobús, cajas de servicios públicos y otras áreas de preocupación.

Recursos

- Consulte a [Safe Routes to School Messaging for Pros](#).
- Consulte a [Safe Routes to School: Key Messages for Children](#) y [All Drivers Near the School](#).
- Consulte a [Subvenciones de la Oficina de seguridad de tráfico](#) para apoyar la seguridad de peatones y ciclistas.

Embelllecimiento y creación de espacios comunitarios

El Equipo del proyecto recomienda que el Comité de planificación trabaje junto con el Distrito de Transporte del Condado de Yolo y con el Comité Asesor de Knights Landing para explorar la instalación de diversos elementos de embellecimiento y creación de lugares comunitarios a lo largo de la Calle Locust (SR-113), la zona escolar y las entradas este y oeste de Knights Landing. Los participantes enfatizaron que muchos conductores, especialmente aquellos que usan la Calle Locust (SR-113) para viajar a través de la comunidad hacia otros destinos, pueden necesitar ser alertados de que la comunidad de Knights Landing camina, anda en bicicleta o rueda por la carretera estatal. El embellecimiento y la creación de lugares comunitarios tienen como objetivo enfatizar la presencia de una comunidad activa y comprometida a través del uso de su espacio público. Los beneficios de la creación de lugares comunitarios incluyen el cultivo de relaciones y colaboración entre comunidades, la expresión a través del arte y el diseño y el establecimiento de una identidad comunitaria. Esta es una oportunidad para realizar las características únicas de Knights Landing y enfatizar la presencia de personas que caminan, andan en bicicleta y participan activamente en su comunidad a lo largo de la Calle Locust (SR-113). El Equipo del proyecto recomienda que el Comité de planificación explore la transformación de espacios públicos existentes, como postes de servicios públicos, cajas de servicios públicos, puertas de escuelas, cruces de peatones y paredes públicas, en elementos de creación de lugares artísticos como postes de servicios públicos, cajas de servicios públicos y cruces de peatones. Los carteles, murales artísticos, esculturas, iluminación a escala peatonal y espacios verdes y abiertos de Knights Landing pueden involucrar a la comunidad en la creación de una atmósfera que se vea y se sienta agradable para que la comunidad camine, ande en bicicleta o ruede y se comunique con los conductores para que estén conscientes de las personas que utilizan la carretera. Las áreas recomendadas para considerar la instalación de elementos de embellecimiento y creación de espacios comunitarios incluyen:

- **Cruce de peatones artístico en Oak Grove:** Estos cruces de peatones ayudan a reducir los conflictos entre los usuarios de la vía al llamar la atención y ralentizar a los conductores. Tomando en cuenta los comentarios de los miembros de la comunidad, el Equipo del proyecto recomienda instalar el cruce peatonal artístico propuesto en la intersección de la Avenida Oak Grove y Calle Sixth. Facilitan un sentido de orgullo y propiedad entre los residentes, un aspecto destacado del tejido social de Knights Landing. El diseño del cruce peatonal debe involucrar a los residentes del vecindario para garantizar que refleje la cultura y la identidad local.
- **Postes de servicios públicos artísticos a lo largo de la Calle Locust (SR-113):** Los participantes señalaron que la Calle Locust (SR-113) es un área crucial de preocupación para los peatones debido a las altas velocidades, el volumen concentrado de vehículos y la falta de infraestructura para peatones y bicicletas. La transformación de los postes de servicios públicos a lo largo de las entradas oeste y este a lo largo de la Calle Locust (SR-113) puede ayudar a indicar a los conductores que están viajando desde una carretera estatal hacia una comunidad residencial.
- **Pancartas de Knights Landing cerca de la zona escolar:** Los participantes subrayaron la importancia de enfatizar la zona escolar y la presencia de niños a los conductores que transitan por la Calle Locust (SR-113). Actualmente, aproximadamente a 1000 pies de la Sci-Tech Academy, hay una señalización vial descolorida que dice “Espacio cruce escolar” y una señal de “Límite de velocidad 25” para alertar a los conductores de la presencia de escuelas en la intersección de la Carretera del condado 116 y Calle Locust (SR-113); sin embargo, los participantes expresaron que esto no es suficiente para alertar a los conductores que están ingresando a una zona escolar. Los carteles de Knights Landing pueden incluir mensajes de zona escolar, mensajes de seguridad o mensajes de la comunidad de Knights Landing para incluir la presencia de la comunidad.
- **Iluminación a escala peatonal a lo largo de la Calle Locust (SR-113):** La iluminación actual a lo largo de la Calle Locust (SR-113) es limitada y opaca. Una iluminación suficiente puede ayudar a fomentar una sensación de seguridad y una atmósfera acogedora para que las personas se reúnan y realicen actividades juntas. La iluminación a escala peatonal es particularmente crucial a lo largo de las intersecciones de la Carretera del condado 116/Calle Locust (SR-113), Ninth/Calle Locust (SR-113), Seventh/Calle Locust (SR-113) y Sixth/Calle Locust (SR-113). El Equipo del proyecto recomienda que los funcionarios del condado mejoren la iluminación de la escala peatonal a lo largo de estas intersecciones para apoyar una sensación de seguridad en la comunidad y crear espacios al caminar, andar en bicicleta o rodar. La incorporación de diseños artísticos en postes de luz para peatones es estéticamente agradable y un aspecto clave de la creación de espacios comunitarios.

Recursos

- Consulte a [Tactical Urbanism Guide](#).
- Consulte a [What is Placemaking](#).
- Consulte a [Estableciendo programas de embellecimiento de la vecindad](#).
- Consulte a [El Programa de creación de espacios liderados por la comunidad del Departamento de transporte de la Ciudad de Baltimore](#) para más ejemplos.

Mejorar la facilidad para peatones y ciclistas desde la Avenida Oak Grove hasta la Calle Locust (SR-113)

Para complementar los propuestos carriles para bicicletas de Clase III (Sharrows) recomendados a lo largo de la Avenida Oak Grove, el Equipo del proyecto recomienda conectividad para bicicletas y banquetas entre los corredores que conectan la Avenida Oak Grove y Calle Locust (SR-113). El Equipo del proyecto recomienda carriles para bicicletas Clase III (Sharrows) a lo largo de la Calle Ninth, Calle Seventh, Calle Sixth, Calle Fifth y Calle Fourth entre la Avenida Oak Grove y Calle Locust (SR-113). La presencia de carriles de bicicletas invita a la gente a considerar la bicicleta como un medio de transporte. Los carriles para bicicletas ayudarían a reducir el riesgo real y percibido de andar en bicicleta en Knights Landing mediante la instalación de carriles para bicicletas designados.

El Equipo del proyecto recomienda que la División de Obras Públicas del Condado de Yolo aborde cuestiones para mejorar la seguridad de peatones y ciclistas, como el mantenimiento regular de las banquetas, la vegetación excesiva y las banquetas incompletas. Las banquetas incompletas exponen a todos los usuarios de la vía a un mayor riesgo de sufrir un choque, especialmente a los vulnerables que caminan, andan en bicicleta o utilizan un dispositivo de asistencia a la movilidad y pueden verse obligados a caminar por la carretera. Dadas las condiciones climáticas extremas en Knights Landing, se recomienda tomar medidas adicionales para mitigar los efectos del calor extremo. Esto podría incluir plantar árboles de sombra, agregar vegetación y usar pavimentos frescos para las banquetas propuestas.

Recursos

- [Use of Federal Funds for Bicycle and Pedestrian Efforts](#)

Historias de la Vía Pública

Los miembros del Comité de planificación y los participantes del taller expresaron una brecha entre los datos de choques en el área de enfoque y los casi choques que presenciaron. El Equipo del proyecto recomienda utilizar Historias de la Vía Pública para documentar estos casos y desafíos. El Equipo del proyecto recomienda que los miembros del Comité de planificación de Servicios Humanos y de Salud del Condado de Yolo colaboren para determinar eventos comunitarios para promover la herramienta basada en la web. Las conversaciones con el personal de Salud y Servicios Humanos del Condado de Yolo hicieron evidente que realizan actividades de divulgación en eventos y lugares claves, como el Centro de Distribución de Alimentos del Condado de Yolo y la Sci-Tech Academy. Historias de la Vía Pública es una herramienta basada en la web creada por SafeTREC que permite a los residentes y organizaciones comunitarias recopilar información esencial sobre la seguridad del transporte, incluidos choques, casi choques, peligros y lugares de viaje seguros. SafeTREC brinda asistencia técnica a comunidades y organizaciones interesadas en utilizar Historias de la Vía Pública, garantizando la accesibilidad a la herramienta. La plataforma es gratuita y la información recopilada está disponible públicamente en inglés y español. Visite <https://streetstory.berkeley.edu>.

Recursos

- Visite <https://streetstory.berkeley.edu>.
- Abogacía para Historias de la Vía Pública liderado por [Coalition for Responsible Transportation Priorities](#).

Los Caminos de las Vías: RadioNovela

Durante la capacitación, los participantes crearon una Radionovela, un podcast que destaca las preocupaciones de la comunidad y propone soluciones a través del poder de la narración. Este proyecto audiovisual está destinado a ser utilizado como una herramienta de promoción para crear sus visiones comunitarias locales para una comunidad saludable, y transitable a pie y en bicicleta. Este episodio y todos los podcasts anteriores de Camino de las Vías se pueden encontrar en [SoundCloud](#). Una transcripción de la RadioNovela se puede encontrar en el apéndice de este informe.

Este episodio destaca la experiencia de los miembros de la comunidad que viajan por Calle Locust (SR-113) y su visión de mejoras de seguridad en intersecciones clave para que actividades como caminar y andar en bicicleta sean más seguras para los jóvenes, las familias y los adultos mayores. Para la transcripción del audio, consulte el Apéndice E (Appendix E).

Recursos

[Vision Zero for Youth](#)

[Ruby Bridges Walk to School Day](#)

[Walk Bike & Roll to School](#)

[Safe Routes to School Guide](#)

[Safe Routes to School](#)

[How to Create Pop-up Safe Routes to School Projects](#)

[School Streets Toolkit](#)

[Safe Routes to School Parent Survey](#)

[Walking School Bus](#)

[Tactical Urbanism Guide](#)

[What is Placemaking](#)

[Estableciendo programas de embellecimiento de la vecindad](#)

[El Programa de creación de espacios liderados por la comunidad del Departamento de transporte de la Ciudad de Baltimore](#)

[Safe Routes to School Messaging for Pros](#)

[Safe Routes to School: Key Messages for Children](#)

[All Drivers Near the School](#)

[Subvenciones de la Oficina de seguridad de tráfico](#)

[An Organizer's Guide to Bicycle Rodeos](#)

[Bike Rodeo Checklist](#)

[Bike Rodeo Station Guide](#)

[Bicycle Rodeo Ideas](#)

[What is Walking School Bus](#)

[Walking School Bus Guide](#)

[Safe Routes to School Toolkit](#)

[Ruby Bridges Walk to School Day Mini-Grant](#)

[NACTO Urban Street Design Guide - Curb Extension](#)

[NACTO- Conventional Crosswalks](#)

Apéndice

- **Apéndice A** - Crash Data Presentation (Presentación sobre los datos de choques)
- **Apéndice B** - Los datos de Esri Community Analyst para CAyS
- **Apéndice C** - Volante Historial de Choques Peatonales / Pedestrian Crash Data for Knights Landing and Robbins (2014-2023)
- **Apéndice D** - Transcripción de la RadioNovela
- **Apéndice E** - Transcript of Table Top Mapping Activity (Transcripción de la actividad de mapeo de mesa)

Historial de Choques Peatonales y Ciclistas

Walking and Biking Crash Data

Visita de Sitio
25 de Junio de 2024
Knights Landing, CA

Berkeley SafeTREC
SAFE TRANSPORTATION RESEARCH AND EDUCATION CENTER


California Walks
Stepping Up for Health, Equity, & Sustainability



Cómo se recopilan los datos de choques

How crash data is collected



A pedestrian and/or bicyclist is involved in a crash.

Un peatón y/o ciclista está involucrado en choque.



Law enforcement arrives at the scene and writes a crash report.

Las personas involucradas en el choque llaman a la policía. La policía llega a la escena y escribe un informe de choque.



Crash reports are sent to CHP and compiled into a statewide database known as SWITRS.

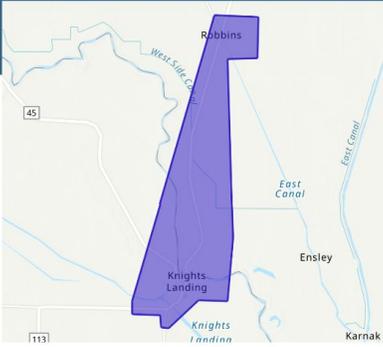
Los informes de choque se envían a la policía (CHP) y se compilan en una base de datos estatal conocida como SWITRS.

Vistazo de datos de la ciudad de Knights Landing

City of Knights Landing Data Snapshot

Knights Landing

Programa Comunitario Sobre la Seguridad de Peatones y Ciclistas



Key Facts



39%

Hogares con 1+ Personas con Discapacidad



23%

Población 65+



5%

Hogares sin Vehículo



13%

Hogares por Debajo del Nivel de Pobreza

Población Vulnerable

Perfil de Viaje



0%

Tomó Tránsito Público



8%

Compartió Coche



4%

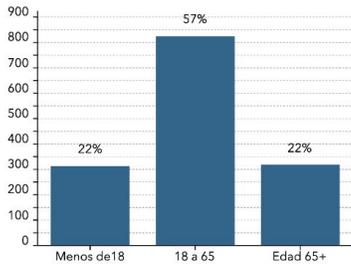
Caminó al Trabajo



0%

Viajó en Bici al Trabajo

Población por Edad



2023 Race and ethnicity (Esri)

The largest group: Hispanic Origin (Any Race) (60.33)

The smallest group: Pacific Islander Alone (0.27)

Indicator ▲	Value	Diff
White Alone	42.14	-2.93
Black Alone	1.44	-0.57
American Indian/Alaska Native Alone	2.26	+0.34
Asian Alone	1.30	-17.85
Pacific Islander Alone	0.27	-0.05
Other Race	35.07	+16.42
Two or More Races	17.50	+4.61
Hispanic Origin (Any Race)	60.33	+27.47

Bars show deviation from Sutter County

Ingreso del Hogar (2021)		
Ingreso del Hogar Medio	\$50,811	
Ingreso del Hogar Medio < \$10,000	40	8%
Ingreso del Hogar Medio \$10,000 - \$14,999	12	2%
Ingreso del Hogar Medio \$15,000 - \$19,999	25	5%
Ingreso del Hogar Medio \$20,000 - \$24,999	43	8%
Ingreso del Hogar Medio \$25,000 - \$29,999	52	10%
Ingreso del Hogar Medio \$30,000 - \$34,999	24	5%
Ingreso del Hogar Medio \$35,000 - \$39,999	4	1%
Ingreso del Hogar Medio \$40,000 - \$44,999	26	5%
Ingreso del Hogar Medio \$45,000 - \$49,999	22	4%
Ingreso del Hogar Medio \$50,000 - \$59,999	66	13%
Ingreso del Hogar Medio \$60,000 - \$74,999	48	9%
Ingreso del Hogar Medio \$75,000 - \$99,999	51	10%
Ingreso del Hogar Medio \$100,000 - \$124,999	67	13%
Ingreso del Hogar Medio \$125,000 - \$149,999	16	3%
Ingreso del Hogar Medio \$150,000 - \$199,999	9	2%
Ingreso del Hogar Medio \$200,000+	7	1%

Fuente de Datos: Oficina del Censo de E.E.U.U. 2017-2021 Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense (ACS) 5-años Estimados, 2023 Estimados de Esri

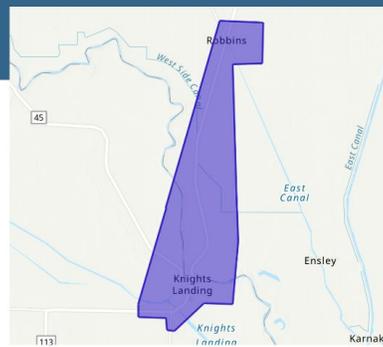
Version 1.8 © 2024 Esri

Vistazo de datos de la ciudad de Knights Landing

City of Knights Landing Data Snapshot

Knights Landing

Community Pedestrian and Bicycle Safety Program



Key Facts



39%

Households with 1+ Persons with a Disability



23%

Population 65+



5%

Households without a vehicle



13%

Households Below the Poverty Level

Vulnerable Population

Commute Profile



0%

Took Public Transportation



8%

Carpooled



4%

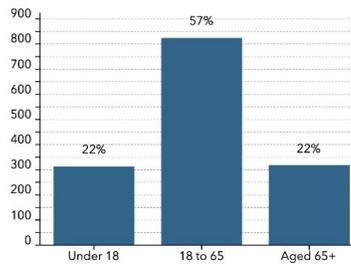
Walked to Work



0%

Bike to Work

Population by Age



2023 Race and ethnicity (Esri)

The largest group: Hispanic Origin (Any Race) (60.33)

The smallest group: Pacific Islander Alone (0.27)

Indicator ▲	Value	Diff
White Alone	42.14	-2.93
Black Alone	1.44	-0.57
American Indian/Alaska Native Alone	2.26	+0.34
Asian Alone	1.30	-17.85
Pacific Islander Alone	0.27	-0.05
Other Race	35.07	+16.42
Two or More Races	17.50	+4.61
Hispanic Origin (Any Race)	60.33	+27.47

Bars show deviation from Sutter County

Household Income (2021)		
Median Household Income	\$50,811	
Median Household Income < \$10,000	40	8%
Median Household Income \$10,000 - \$14,999	12	2%
Median Household Income \$15,000 - \$19,999	25	5%
Median Household Income \$20,000 - \$24,999	43	8%
Median Household Income \$25,000 - \$29,999	52	10%
Median Household Income \$30,000 - \$34,999	24	5%
Median Household Income \$35,000 - \$39,999	4	1%
Median Household Income \$40,000 - \$44,999	26	5%
Median Household Income \$45,000 - \$49,999	22	4%
Median Household Income \$50,000 - \$59,999	66	13%
Median Household Income \$60,000 - \$74,999	48	9%
Median Household Income \$75,000 - \$99,999	51	10%
Median Household Income \$100,000 - \$124,999	67	13%
Median Household Income \$125,000 - \$149,999	16	3%
Median Household Income \$150,000 - \$199,999	9	2%
Median Household Income \$200,000+	7	1%

Sources: U.S. Census Bureau 2017-2021 American Community Survey (ACS) 5-year Estimates, 2023 Esri Estimates

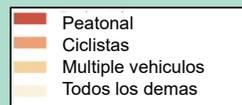
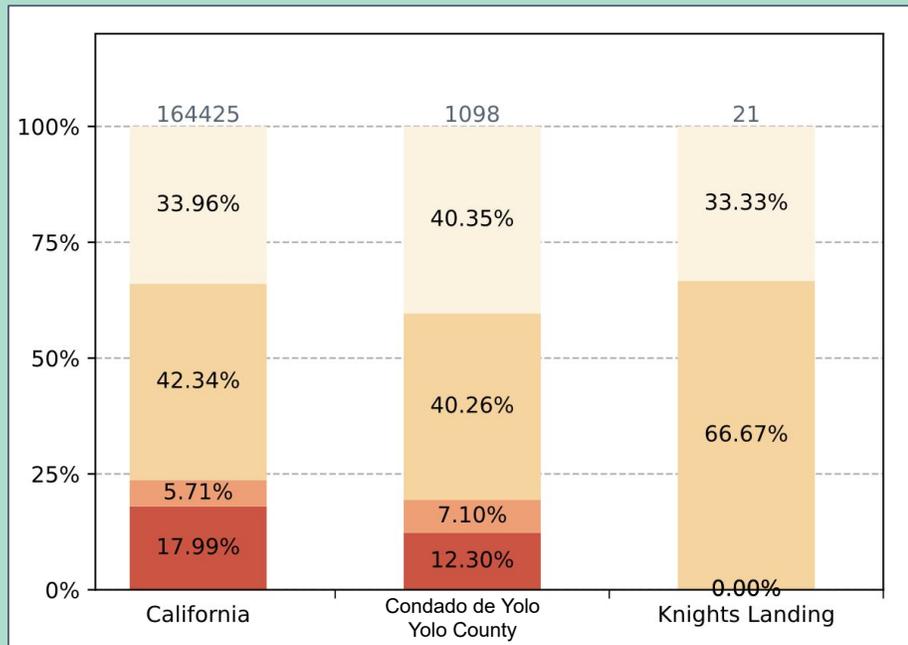
Version 1.8 © 2024 Esri

Cómo compara el área de enfoque? Cheques con lesiones mortales y graves por participación 2019-2023

How does our focus area compare? Fatal and Serious Injury Crashes by Involvement 2014-2023

Nuestra área de enfoque ve menos accidentes fatales o con lesiones graves para peatones y para ciclistas que el estado de California y el condado de Knights Landing. Tiene mas choques con múltiple vehículos comparado con CA y Yolo.

Our focus area sees less fatal or serious injury crashes for both pedestrians and bicyclists than both the state of California and Yolo County. Knights Landing has more crashes involving multiple motor vehicles.



Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2014 al 2023: los datos del 2022 v el 2023 son provisional a partir de jun. del 2024

Resumen de choques peatonales

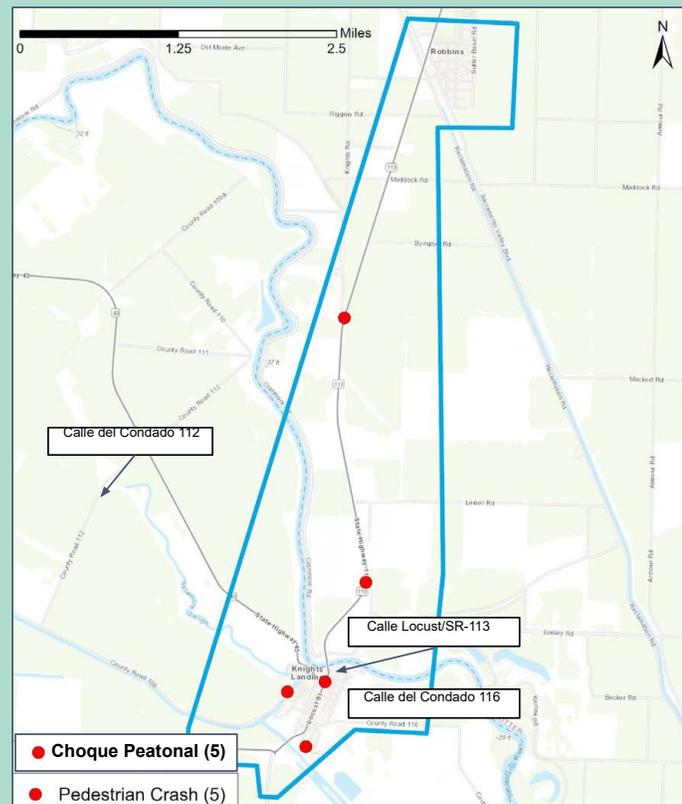
Overview of Pedestrian Crashes 2014-2023

De 5 choques peatonales:

- 3 choques peatonales ocurrieron en Ruta estatal 113
 - o (SR-113) y Calle Knights
 - o (SR-113) y Calle Corte
 - o (SR-113) y Calle Cuatro
- 1 choque ocurrió en Calle del condado 108 y Ruta estatal 45
- 1 choque ocurrió en de Calle Daniel y Calle Hershey

Of 5 pedestrian crashes:

- 3 pedestrian collisions occurred on State Route 113
 - (SR-113) and Knights Street
 - (SR-113) and Corte Street
 - (SR-113) and Fourth Street
- 1 crash occurred at County Road 108 and State Route 45
- 1 crash occurred at Daniel Street and Hershey Street



Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2014 al 2023: los datos del 2022 v el 2023 son provisional a partir de jun. del 2024

Resumen de choques peatonales por gravedad

Overview of Pedestrian Crashes by crash severity

2014-2023

1 choque con 3 incidentes fatales

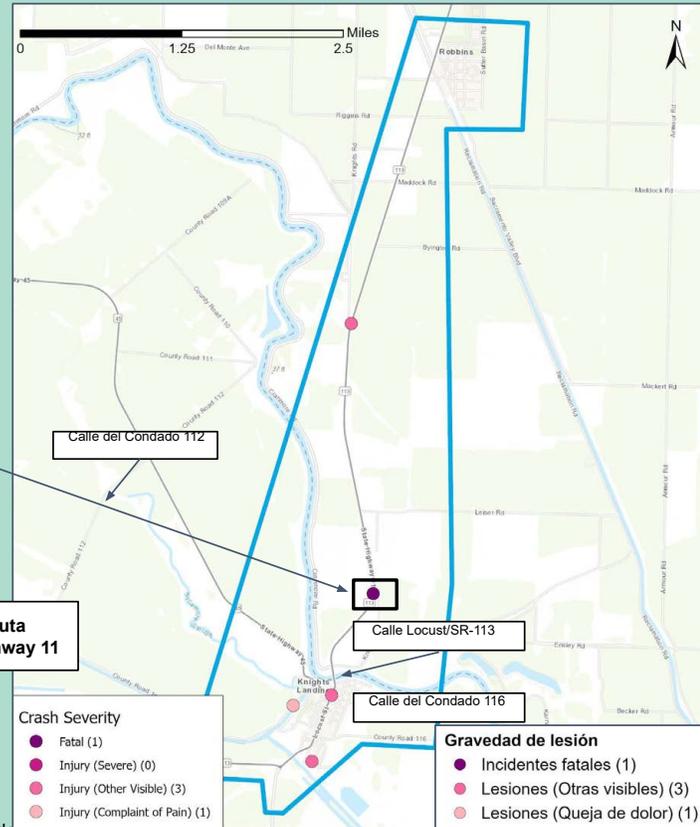
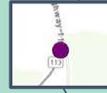
- Mayo 4, 2019 9:50 pm : Sabado
- Jennings Court y Calle Locust Ruta estatal 113

2 de 3 choques que resultaron en lesiones visibles ocurrieron SR-113

1 crash with 3 fatal incidents

- May 4, 2019 9:50 pm : Saturday
- Jennings Court and Locust Street State Route 113

2 of 3 crashes resulting in visible injuries occurred SR-113



Intersección de Ruta Estatal 113 y Highway 11

Crash Severity	
●	Fatal (1)
●	Injury (Severe) (0)
●	Injury (Other Visible) (3)
●	Injury (Complaint of Pain) (1)

Gravedad de lesión	
●	Incidentes fatales (1)
●	Lesiones (Otras visibles) (3)
●	Lesiones (Queja de dolor) (1)

Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2014 al 2023; los datos del 2022 v el 2023 son provisional a partir de jun. del 2024

Resumen de víctimas por edad y género

Overview of Pedestrian Crashes by age and gender

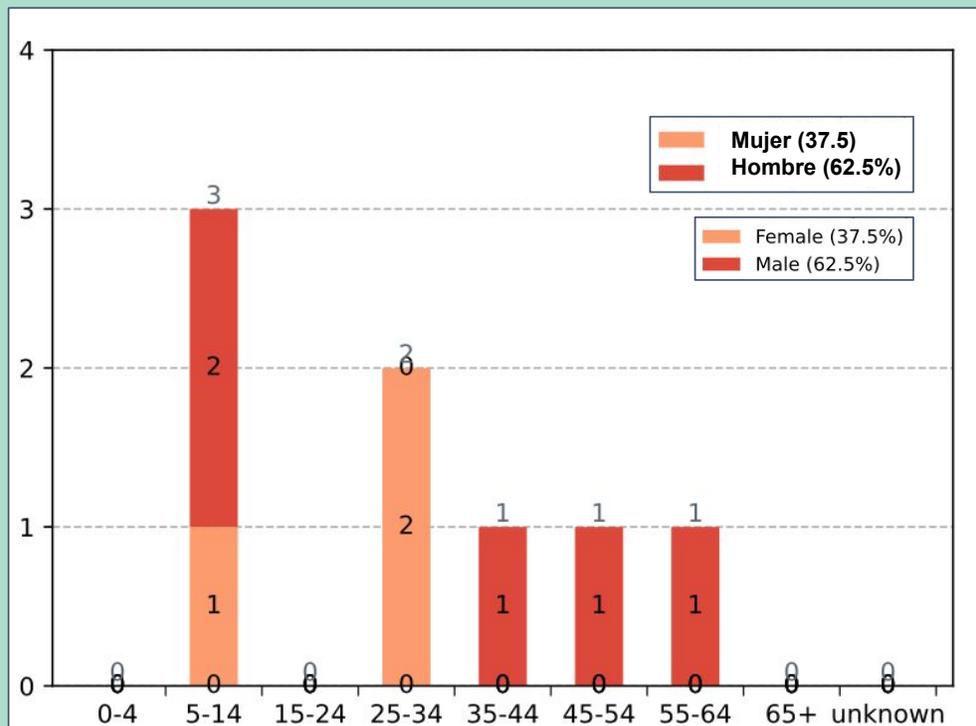
2014-2023

8 víctimas

- 3 menores de edad
- 2 mujeres entre 25 y 35 años
- 2 víctimas entre 25-34 años
- 3 víctimas 35 o mayor
- 2 víctimas entre 9 y 12 años
- 1 víctimas entre 13 y 16 años

8 victims

- 3 minors
- 2 women between 25 and 35 years old
- 2 victim between 25-34
- 3 victim 35 or older
- 2 victim between 9 and 12 years old
- 1 victim between 13 and 16 years old



Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2014 al 2023; los datos del 2022 v el 2023 son provisional a partir de jun. del 2024

Resumen de choques de motociclistas

Overview of Motorcycle Crashes

2014-2023

De 5 choques de Motociclistas:

- 1 incidente fatal
- 2 incidentes con lesiones fatales
- 2 motocicletas fueron volteadas
- 5 víctimas fueron personas manejando
- 2 ocurrieron en la Ruta Estatal 113

Of 5 motorcycle crashes:

- 1 fatal incident
- 2 incidents with fatal injuries
- 2 motorcycles were overturned
- 5 victims were people driving
- 2 occurred on State Route 113

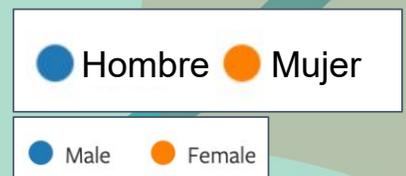
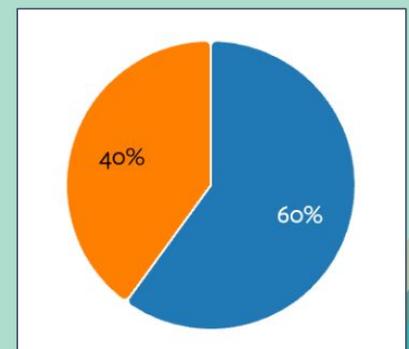
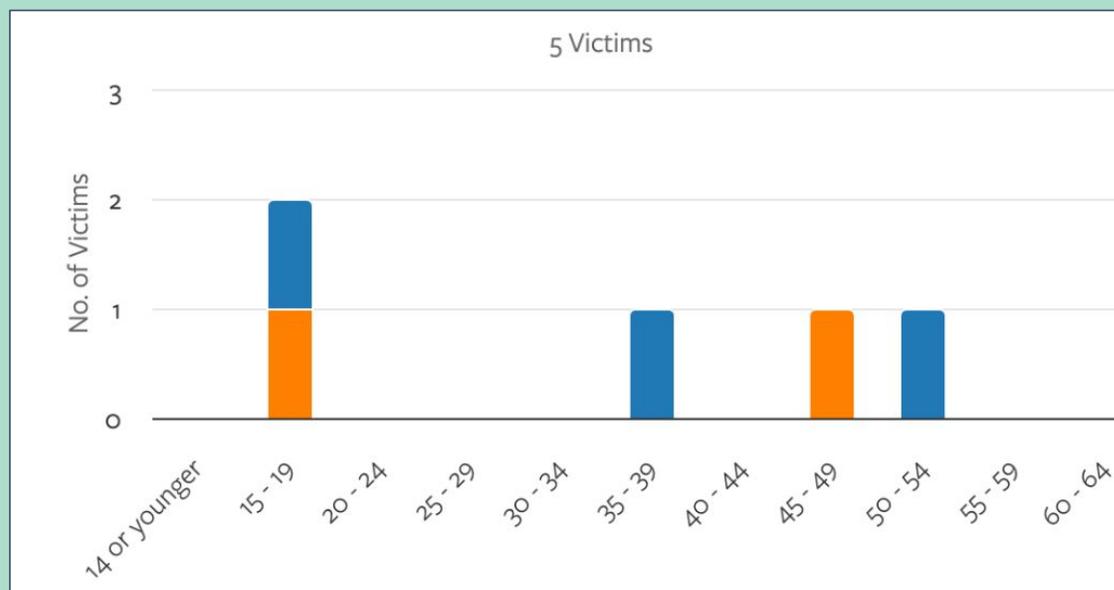


Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2014 al 2023: los datos del 2022 v el 2023 son provisional a partir de jun. del 2024

Resumen de víctimas de choques en Motocicletas por edad y género

Overview of Motorcycle Crash victims by age and gender

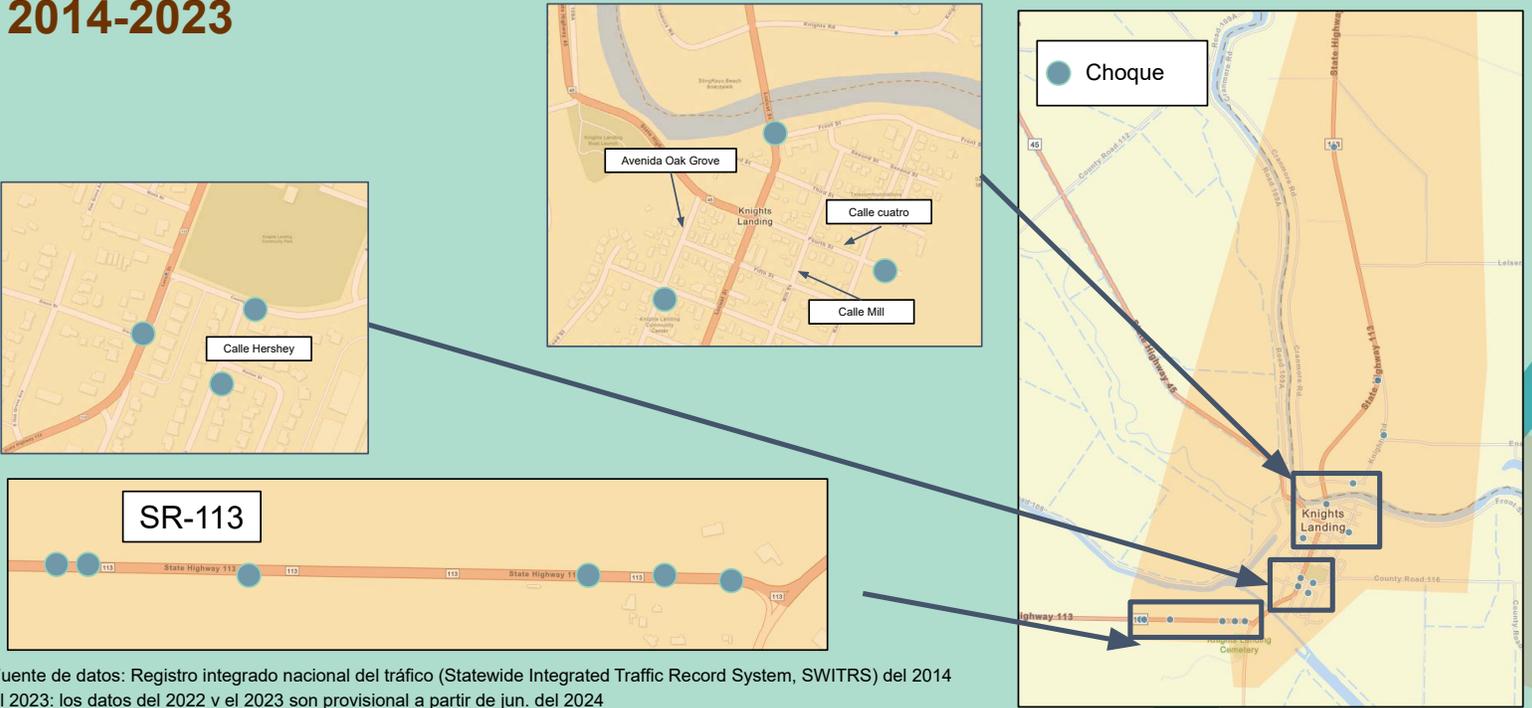
2014-2023



Resumen de choques de automóvil con Vehículo estacionado o Objeto fijo

Motor Vehicle Crashes with Parked Motor Vehicle or a Fixed Object

2014-2023

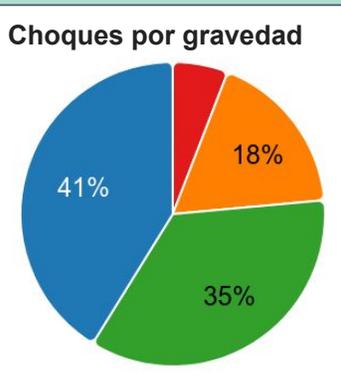


Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2014 al 2023; los datos del 2022 y el 2023 son provisional a partir de jun. del 2024

Resumen de choques de automóvil con Vehículo estacionado o Objeto fijo

Overview of Motor Vehicle Crashes with Parked Motor Vehicle or a Fixed Object

2014-2023



De 17 choques:

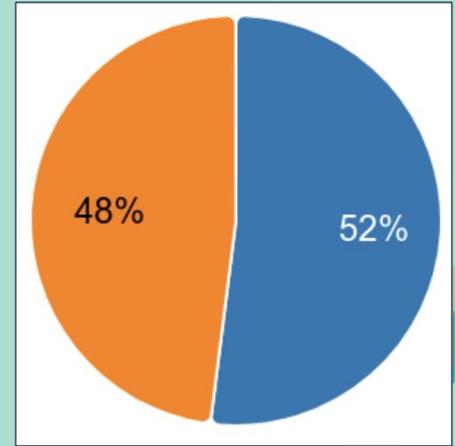
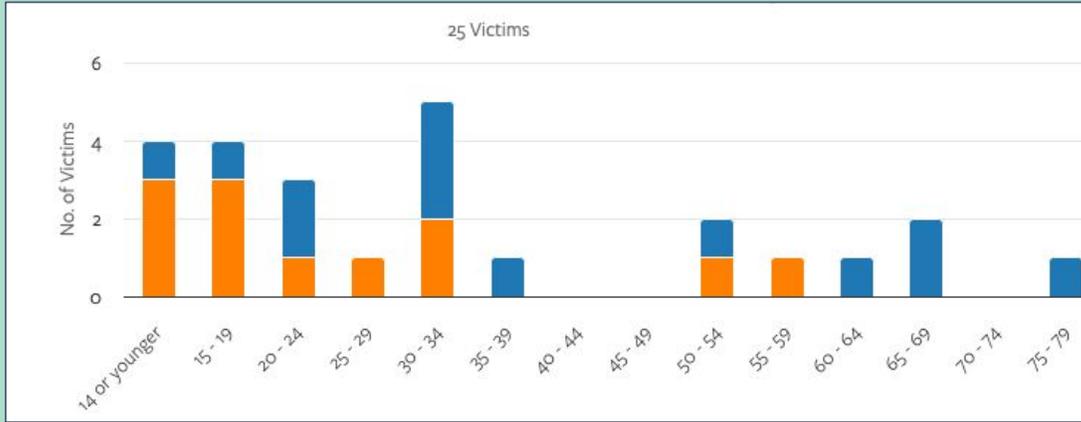
- 25 víctimas fueron involucrados
 - 3 fueron personas manejando
 - 2 pasajeros en el vehículo
- 3 incidentes fatales
- 4 víctimas con lesiones graves
- 6 ocurrieron entre las 6-9 pm
- 5 ocurrieron en miércoles y 4 el Sábado
- 9 factor primaria de violacion fue por hacer una vuelta no permitido

Of 17 crashes:

- 25 victims were involved
 - 3 were people driving
 - 2 passengers in the vehicle
- 3 fatal incidents
- 4 victims with serious injuries
- 6 occurred between 6-9 p.m.
- 5 occurred on Wednesday and 4 on Saturday
- 9 primary factor of violation was "Improper turning"

Resumen de víctimas involucrados en choques de automóvil con Vehículo estacionado o Objeto fijo

Overview of victims involved in Motor Vehicle Crashes with Parked Motor Vehicle or a Fixed Object

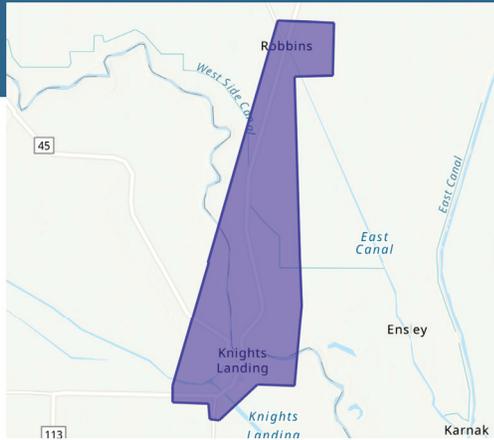


● Hombre ● Mujer

● Male ● Female

Knights Landing

Programa Comunitario Sobre la Seguridad de Peatones y Ciclistas



Key Facts



39%

Hogares con 1+ Personas con Discapacidad

Población Vulnerable



23%

Población 65+



5%

Hogares sin Vehículo



13%

Hogares por Debajo del Nivel de Pobreza

Perfil de Viaje



0%

Tomó Transito Público



8%

Compartió Coche



4%

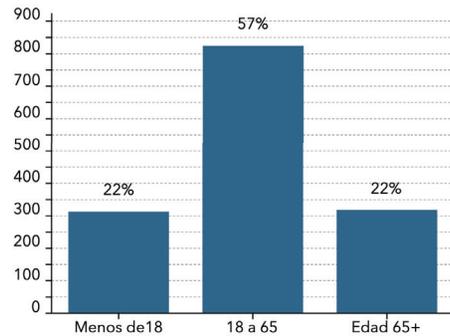
Caminó al Trabajo



0%

Viajó en Bici al Trabajo

Población por Edad



2023 Race and ethnicity (Esri)

The largest group: Hispanic Origin (Any Race) (60.33)

The smallest group: Pacific Islander Alone (0.27)

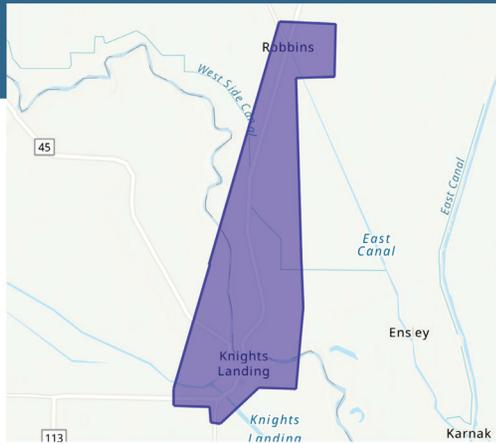
Indicator ▲	Value	Diff
White Alone	42.14	-2.93
Black Alone	1.44	-0.57
American Indian/Alaska Native Alone	2.26	+0.34
Asian Alone	1.30	-17.85
Pacific Islander Alone	0.27	-0.05
Other Race	35.07	+16.42
Two or More Races	17.50	+4.61
Hispanic Origin (Any Race)	60.33	+27.47

Bars show deviation from Sutter County

Ingreso del Hogar (2021)		
Ingreso del Hogar Medio	\$50,811	
Ingreso del Hogar Medio < \$10,000	40	8%
Ingreso del Hogar Medio \$10,000 - \$14,999	12	2%
Ingreso del Hogar Medio \$15,000 - \$19,999	25	5%
Ingreso del Hogar Medio \$20,000 - \$24,999	43	8%
Ingreso del Hogar Medio \$25,000 - \$29,999	52	10%
Ingreso del Hogar Medio \$30,000 - \$34,999	24	5%
Ingreso del Hogar Medio \$35,000 - \$39,999	4	1%
Ingreso del Hogar Medio \$40,000 - \$44,999	26	5%
Ingreso del Hogar Medio \$45,000 - \$49,999	22	4%
Ingreso del Hogar Medio \$50,000 - \$59,999	66	13%
Ingreso del Hogar Medio \$60,000 - \$74,999	48	9%
Ingreso del Hogar Medio \$75,000 - \$99,999	51	10%
Ingreso del Hogar Medio \$100,000 - \$124,999	67	13%
Ingreso del Hogar Medio \$125,000 - \$149,999	16	3%
Ingreso del Hogar Medio \$150,000 - \$199,999	9	2%
Ingreso del Hogar Medio \$200,000+	7	1%

Knights Landing

Community Pedestrian and Bicycle Safety Program



Key Facts



39%

Households with 1+ Persons with a Disability



23%

Population 65+



5%

Households without a vehicle



13%

Households Below the Poverty Level

Commute Profile



0%

Took Public Transportation



8%

Carpooled



4%

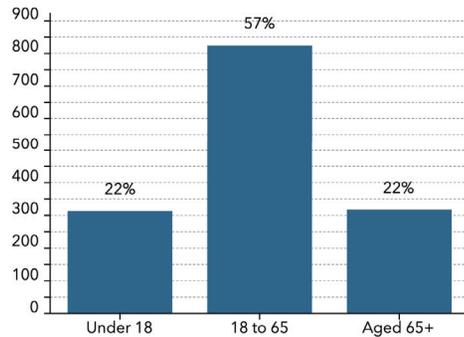
Walked to Work



0%

Bike to Work

Population by Age



2023 Race and ethnicity (Esri)

The largest group: Hispanic Origin (Any Race) (60.33)

The smallest group: Pacific Islander Alone (0.27)

Indicator ▲	Value	Diff
White Alone	42.14	-2.93
Black Alone	1.44	-0.57
American Indian/Alaska Native Alone	2.26	+0.34
Asian Alone	1.30	-17.85
Pacific Islander Alone	0.27	-0.05
Other Race	35.07	+16.42
Two or More Races	17.50	+4.61
Hispanic Origin (Any Race)	60.33	+27.47

Bars show deviation from Sutter County

Household Income (2021)		
Median Household Income	\$50,811	
Median Household Income < \$10,000	40	8%
Median Household Income \$10,000 - \$14,999	12	2%
Median Household Income \$15,000 - \$19,999	25	5%
Median Household Income \$20,000 - \$24,999	43	8%
Median Household Income \$25,000 - \$29,999	52	10%
Median Household Income \$30,000 - \$34,999	24	5%
Median Household Income \$35,000 - \$39,999	4	1%
Median Household Income \$40,000 - \$44,999	26	5%
Median Household Income \$45,000 - \$49,999	22	4%
Median Household Income \$50,000 - \$59,999	66	13%
Median Household Income \$60,000 - \$74,999	48	9%
Median Household Income \$75,000 - \$99,999	51	10%
Median Household Income \$100,000 - \$124,999	67	13%
Median Household Income \$125,000 - \$149,999	16	3%
Median Household Income \$150,000 - \$199,999	9	2%
Median Household Income \$200,000+	7	1%

Historial de Choques Peatonales

Pedestrian Crash Data

Knights Landing & Robbins (2014-2023)



De 5 choques peatonales:

- Resultaron en 8 víctimas
- 3 choques peatonales ocurrieron en SR-113
 - * SR-113 / Calle Knights
 - * Avenida Locust (SR-113) / Calle Cuatro
 - * SR-113 / Jennings Court
- 1 choque ocurrió en Calle del condado 108 / SR 45
- 1 choque ocurrió en la Calle Daniel / Calle Hershey

Of 5 pedestrian crashes:

- Resulted in 8 victims
- 3 pedestrian crashes occurred on SR-113
 - * SR-113 / Knights Street
 - * Locust Avenue (SR-113) / Fourth Street
 - * SR-113 / Jennings Court
- 1 crash occurred at County Road 108 and SR 45
- 1 crash occurred at Daniel Street and Hershey Street

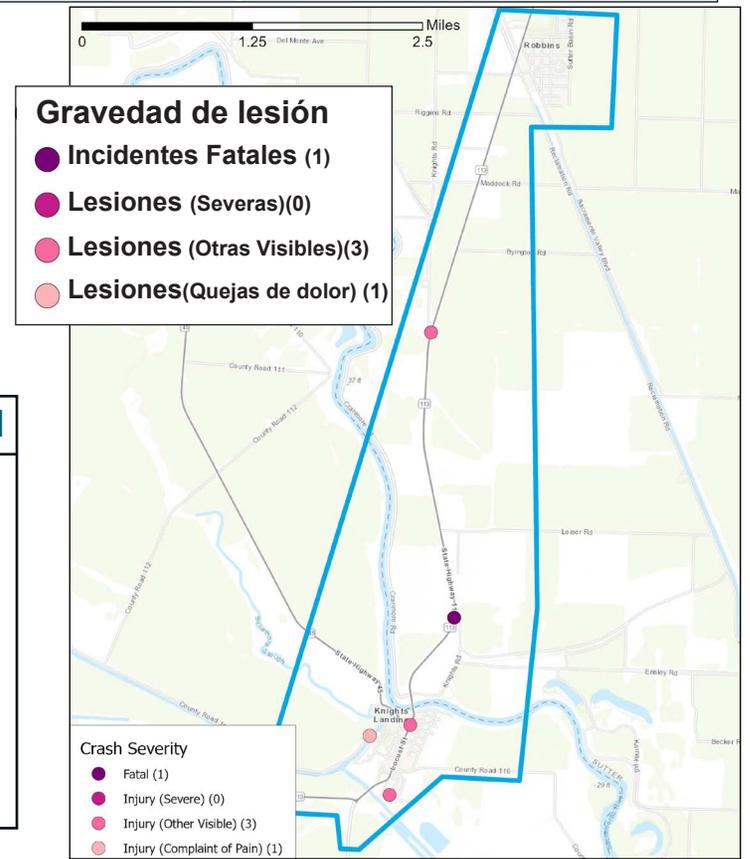
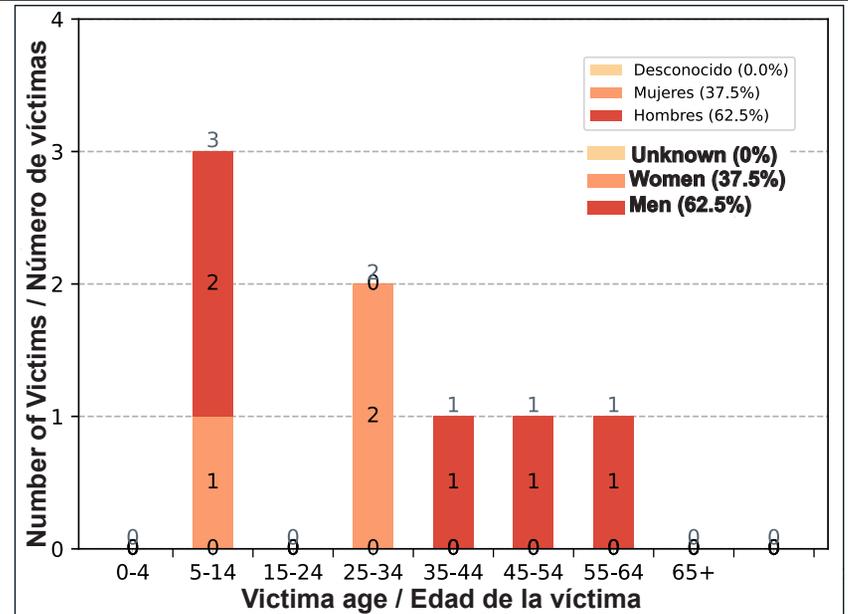
Como se recopilan los datos

1. Un peatón y/o ciclista está involucrado en choque.
2. Las personas involucradas en el choque llaman a la policía. La policía llega a la escena y escribe un informe de choque.
3. Los informes de choque se envían a la policía (CHP) y se compilan en una base de datos estatal conocida como SWITRS.

How crash data is collected

1. A pedestrian and/or bicyclist is involved in a crash.
2. Law enforcement arrives at the scene and writes a crash report.
3. Crash reports are sent to CHP and compiled into a statewide database known as SWITRS.

Fuente de datos: Registro integrado nacional del tráfico (Statewide Integrated Traffic Record System, SWITRS) del 2014 al 2023: los datos del 2022 y el 2023 son provisional a partir de jun. del 2024



Transcripción de la Radionovela en Knights Landing CAyS

Participant 1: A mí me gusta es que es una comunidad chiquita. Nos conocemos mucho a los que vivimos aquí. Siempre hemos trabajado para una cosa u otra, ahorita ya se va después de muchos años, se está realizando lo del parque. Yo sé que allí va a ver mucho lugar donde puedan caminar y sentirse seguros y llevar a sus niños que era nuestra prioridad que los niños tuvieran de la comunidad, algo donde jugar y estar seguros.

Narrator: Hola todos, todas y todes. Bienvenidos a nuestro nuevo episodio de los Caminos de la Vía. Los Caminos de la Vía es un proyecto de California Walks y UC Berkeley SafeTREC. Se enfoca en trabajar con comunidades de habla hispana para crear contenido de audio que se puede utilizar como una herramienta para la abogacía y educación para mejorar la seguridad de las personas que caminan o andan en bicicleta. Este mini pódcast destaca las preocupaciones de la comunidad a través de la narración de historias, ayuda a crear concientización sobre la seguridad de peatones y ciclistas, y propone soluciones lideradas por la comunidad. El segmento de hoy presenta las historias de miembros de la comunidad de Knights Landing, California, un pueblo en el condado de Yolo, a 26 millas al norte de Sacramento. Los participantes incluyen a representantes locales y regionales, como residentes de Knights Landing, representantes de la escuela primaria Science and Technology Academy, Empower Yolo, Servicios de Salud Pública del Condado de Yolo y el Distrito de Transporte del Condado de Yolo. Los miembros de la comunidad de Knights Landing expresaron su preocupación por la seguridad de peatones y ciclistas que viajan a lo largo de la calle Locust, también conocida como Ruta Estatal 113, particularmente la seguridad de los estudiantes y sus familias que caminan o rodean hacia y desde la escuela y aquellos que accederán el futuro parque comunitario. Los participantes piden una colaboración entre agencias del condado y estatales, escuelas y residentes para hacer que las rutas hacia las escuelas, parques y calles en sus vecindarios sean más seguras para todos.

Narrator: La calle Locust, o Ruta Estatal 113, es la carretera principal de Knights Landing, pero es propiedad y está operada por el Departamento de Transporte de California (Caltrans, por sus siglas en inglés), lo que requiere colaboración entre varias agencias para implementar mejoras de infraestructura. Durante la visita de sitio y taller, participantes explicaron como la falta de banquetas y carriles de bicicleta impactan la seguridad de las personas que viajan por la calle Locust.

Participant 2: CalTrans dijo que no pasaban muchos carros pero si pasan muchísimos carros, ah, con velocidad alta. A todas horas, incluso cuando nosotros cruzamos los niños después de escuela, se hace la cola de carrose extiende hastal el panteón que viene saliendo fuera de en Knights Landing. Me gustaría ver porque no hay muchas banquetas y las banquetas que tenemos dentro del pueblo no tienen acceso para personas en silla de rueda. O personasque tengan que tener lo que se llama ADA 'compliance'. So no tenemos eso aquí en el pueblo. No

todas las banquetas, incluso en las orillas del pueblo no tenemos banquetas que puedan tener acceso para los peatones. No tenemos líneas como para bicicletas, para nada. Constantemente tenemos ciclistas que pasan, pero realmente los que vienen de fuera están peligrando por el 102. Y si se vienen por la 113, entonces este pueblito tiene muchas carencias. Incluso no tuviéramos parques si no se estuviera construyendo uno. Entonces los niños no tienen mucho acceso a las cosas que otros niños tienen en otras ciudades.

Narrator: Los participantes expresaron su preocupación por la seguridad de los peatones en la intersección de las calles Siete y Locust, justo enfrente de la única escuela primaria de Knights Landing, Sci-Tech Academy. Miembros de la comunidad relataron los esfuerzos para mejorar la seguridad de los estudiantes en Sci-Tech Academy. Compartieron que varios factores como la falta de entrenamiento, luces de tráfico y conductores que manejan a alta velocidad, impactan la capacidad de la comunidad para viajar de manera segura a través de esta intersección.

Participant 3: En el pasado los 'crossing guards' no han tenido entrenamiento, so a veces no tienen el equipo adecuado para saber cómo cruzar a los niños o tener algo reflectivo puesto para que se puedan ver y es algo que nosotros observamos. Hacemos una observación en el principio del año y lo llevamos para la el distrito escolar y ahí nos dimos cuenta que llevaban años, creo que desde el 2011 sin un entrenamiento para la gente que ayuda a cruzar los niños.

Participant 4: De este lado viven niños que pasan a la escuela y no hay luces ahí. Entonces corren peligro cada que cruzan los niños porque los carros vienen muy recio. La maestra Amago tiene experiencias que le han pasado sobre eso. Eso sería, lo principal que pues ya hemos este abogado por una luz, pero hasta ahorita no nos han hecho caso.

Participant 5: Porque como van a más velocidad, queman el velocímetro. Y entonces uno que vive aquí ya sabe que vas entrando y tienes que bajarle a 25. Pero a veces viene empujándote el carro de atrás porque lleva prisa.

Participant 6 : Pues en las mañanas y en la tarde, porque yo he estado aquí con mi nieto esperando que me den el pase y duro hasta 10 minutos porque no se paran.

Participant 4: Si tuvieran que poner semáforos, si tuvieran que poner altos, topes, mínimo, bajar la velocidad por esta a 15, porque es una calle donde hay una escuela y he visto lugares que la velocidad es 15. Eso por lo menos para que traigan menos velocidad.

Narrator: Gracias a un esfuerzo liderado por la comunidad de Knights Landing y una asociación entre el Distrito Escolar Unificado de Woodland y del condado Yolo, Knights Landing pronto tendrá su primer parque comunitario sobre la calle 116. Los participantes expresaron la necesidad de mejoras en la infraestructura, como cruces peatonales de alta visibilidad, reducción de la velocidad de los vehículos, banquetas más anchas y bordillos accesibles para que los niños, jóvenes y familias puedan acceder al parque de manera segura.

Participant 5: Y ahora que esté el parque, pues va a ser también, más tráfico porque vamos a estar viniendo a traer a los niños o algo y si pusieran las luces en el suelo para nosotros sería mejor porque ya va a empezar a oscurecerse más pronto y así sentiríamos más seguridad nosotros.

Participant 1: Yo veo cuando yo voy a caminar por la calle 116 en la tarde, cuando es el tiempo de las cosechas del jitomate o de lo que haiga, por esa calle, vienen bien recio. Entonces, la gente que va caminando siempre se tiene que bajar de la carretera a la tierra y andando y te vas cuidando. Y me gustaría ponerles algo para que los camiones le den un poquito más de espacio y que no no más sea los peatones que no estamos cuidando de los troques, sino que los troques tuvieran más cuidado con nosotros.

Participant 7: Si está la banqueta, pero los carros vienen muy rápido y no sé qué ellos que van a hacer si vienen cansados o se pueden venir a la banqueta y nos pueden pegar. No sabemos cómo vengan y nos toque de malas y nos peguen.

Participant 5: Que nos tomen en cuenta en las banquetas que vayan a poner. O aquí en el parque, que hagan más rampas para no dar la vuelta hasta donde exista una cuando traemos carriolas o silla de ruedas.

Narrator: Aunque animan a los jóvenes a participar en actividades recreativas como caminar y andar en bicicleta, los miembros de la comunidad de Knights Landing comparten que los padres y la administración escolar sienten que no es seguro para los jóvenes en edad escolar. También señalan que el acceso limitado a equipo de ciclismo, la falta de iluminación y los conductores que viajan a altas velocidades a través de Knights Landing para llegar a otros destinos, son una preocupación.

Participant 4: Los niños que andan en bicicleta, yo los veo que no traen luces, no traen nada. Las calles están muy oscuras. Y cuando los vemos, decimos ay, estos niños están en peligro porque no traen luz. Y las calles están oscuro. Eso también lo he observado

Participant 2: Pero vamos a tener más tráfico de niños en bicicleta, caminando, familias, es lo que esperamos con el parque, pero el problema aquí, es que somos el acceso para diferentes comunidades. O sea los de City vienen hasta Woodland, pasan bien rápido. Hemos tenido ya varias veces, incluso a mí me ha pasado que casi me pega un carro por cruzar a los niños. Ese es un tema que necesitamos prevenir que alguien muera, prevenir que alguien le pegue. Así que tenemos que hacer algo.

Narrator: Los participantes desean ver una mejor colaboración entre las agencias públicas para hacer que caminar, andar en bicicleta y rodar sea más seguro en Knights Landing. Representantes de la Junta de Supervisores del Condado de Yolo, Servicios de Salud Pública del Condado de Yolo y Caltrans Distrito 3 expresaron su deseo de seguir involucrándose con la comunidad sobre proyectos futuros de seguridad para peatones y ciclistas. La Junta de Supervisores del Condado de Yolo respondió a las preocupaciones de los padres y miembros de la comunidad, comprometiéndose a organizar foros públicos y continuar las conversaciones

Table-Top Map Activity Transcription
CAyS Program - Knights Landing
Knights Landing, California
August 28, 2024

Participants submitted the following input for the table-top map activity for the CAyS Program during the August 28, 2024 workshop.

Knights Landing Evaluación Virtual Ruta A (Knights Landing Virtual Assessment Route A)

****Post- It Notes Text (Left to Right)***

- No changes happened after the crashes.
- Drunk drivers on the weekend, drivers caused deaths
- Word of mouth that lots of crashes happen on Locust
- Building development will bring more people
- Idea - survey of how many near-misses happen a day
- Speed bumps along this road (Oak Grove/ 7th Street)
- People jaywalk in areas without crosswalks
- Library (wifi) brings alot of people
- Crosswalks don't slow down or stop cars
- More accidents that not reported
- Parque nueva en desarrollo)

***Text on Map (Clockwise)**

- Mas Luzes (area de prioridad); (para vehiculos alta visibilidad para peatones)
- Cruce Peatonal crosswalk RRFB's
- School (Sci-Tech)
- Carriles bicicletas
- Truck route
- Extended sidewalks / Mas amplias banquetas
- Something to record: Speeds, people dont respect speed limits

Gracias por su interes en el programa Comunidades Activas y Seguras.

Para obtener más información sobre el Programa comunitario de seguridad para peatones y ciclistas, visite el sitio de UC Berkeley SafeTREC:
[Comunidades Activas y Seguras](#)



Berkeley

Safe Transportation Research
and Education Center

Este informe fue preparado en colaboración 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 las del autor(es) y no necesariamente las de la OTS..