



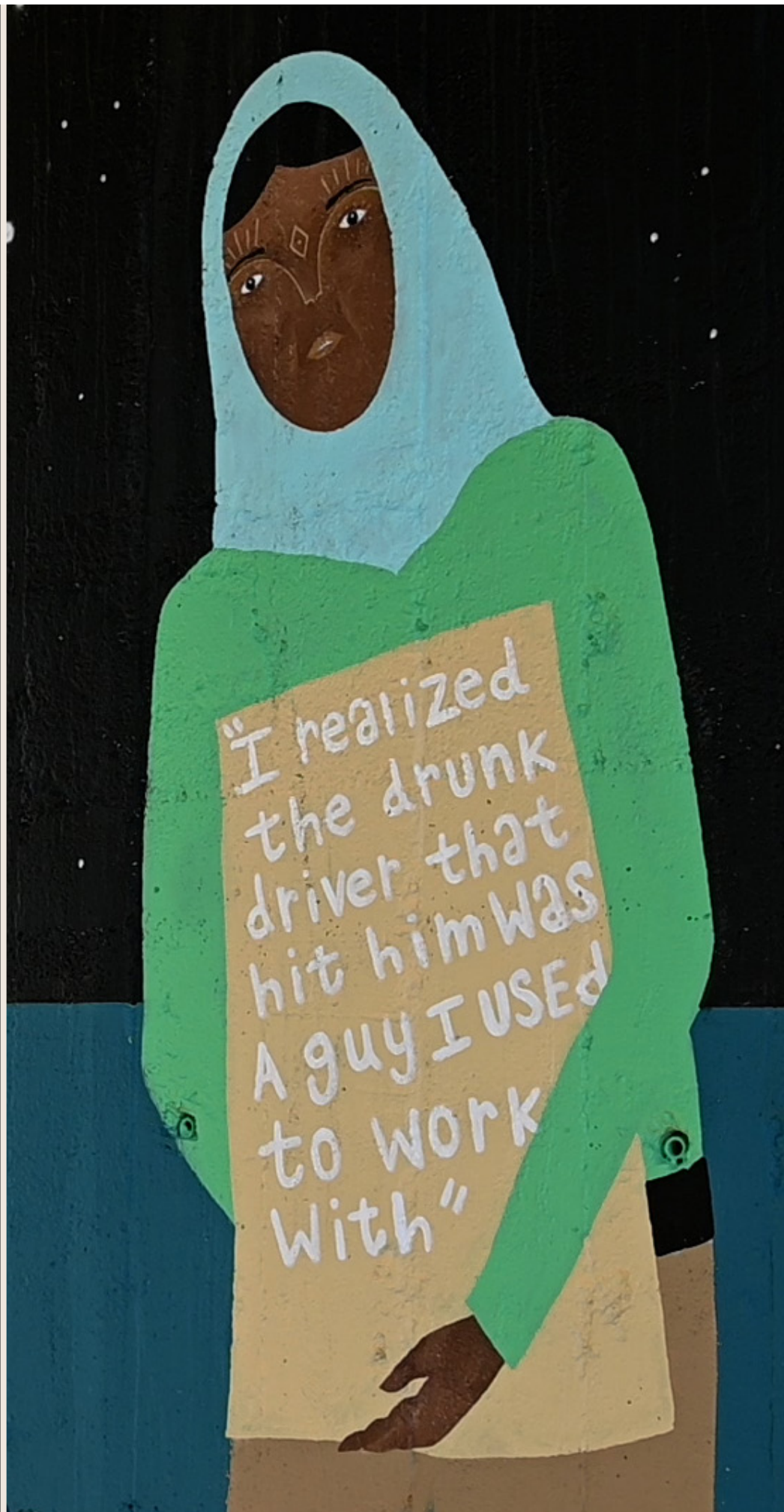
INFORME DE DOS AÑOS DE VISIÓN CERO

2021-2022



ÍNDICE

- 03 INTRODUCCIÓN
- 05 DATOS Y EVALUACIÓN
- 08 DISEÑOS SEGUROS
- 10 COMPORTAMIENTOS SEGUROS
- 12 CULTURA DE SEGURIDAD
- 14 NUESTROS PRÓXIMOS PASOS
- 15 PERSONAS QUE HEMOS PERDIDO



"I realized
the drunk
driver that
hit him WAS
A guy I USED
to work
with"

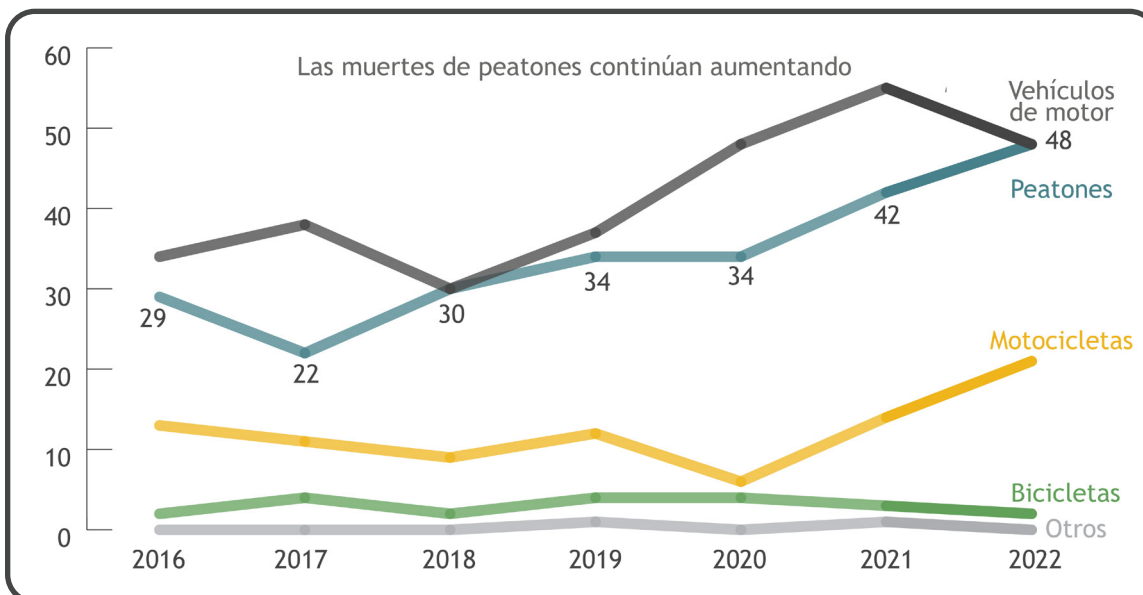
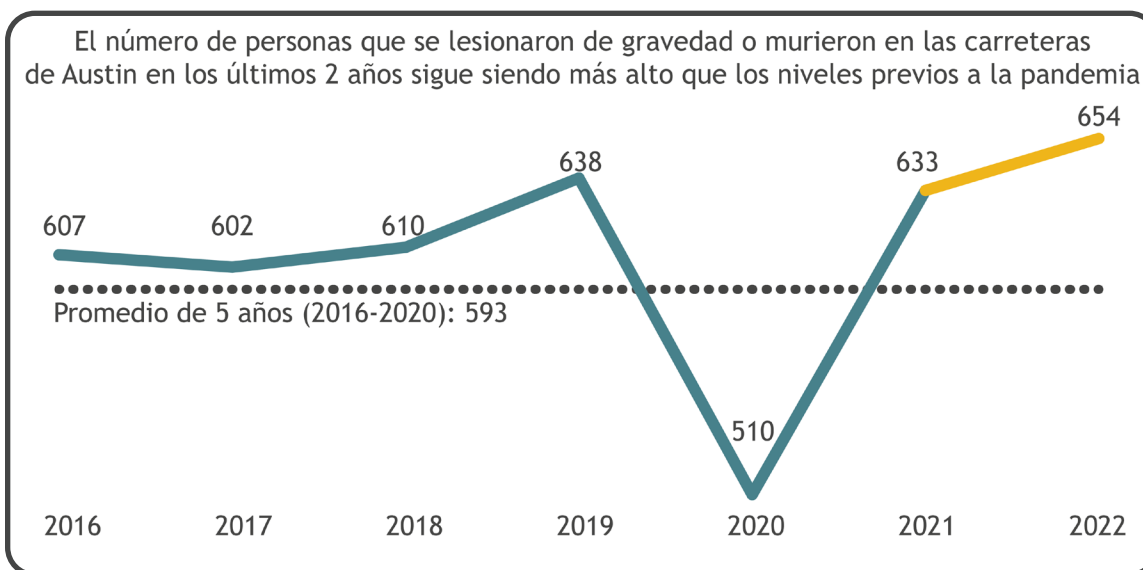
INTRODUCCIÓN

Este informe ofrece un resumen de las iniciativas de seguridad del programa Visión Cero del Departamento de Transporte y Obras Públicas de Austin (TPW, por sus siglas en inglés) realizadas durante los años 2021 y 2022. Todo el trabajo se realiza con el fin de alcanzar la meta de las políticas aprobadas por la Ciudad para eliminar las lesiones graves y muertes relacionadas con el tráfico. Este informe de dos años sirve como actualización del [último informe](#) que cubre las actividades del programa en 2019 y 2020.

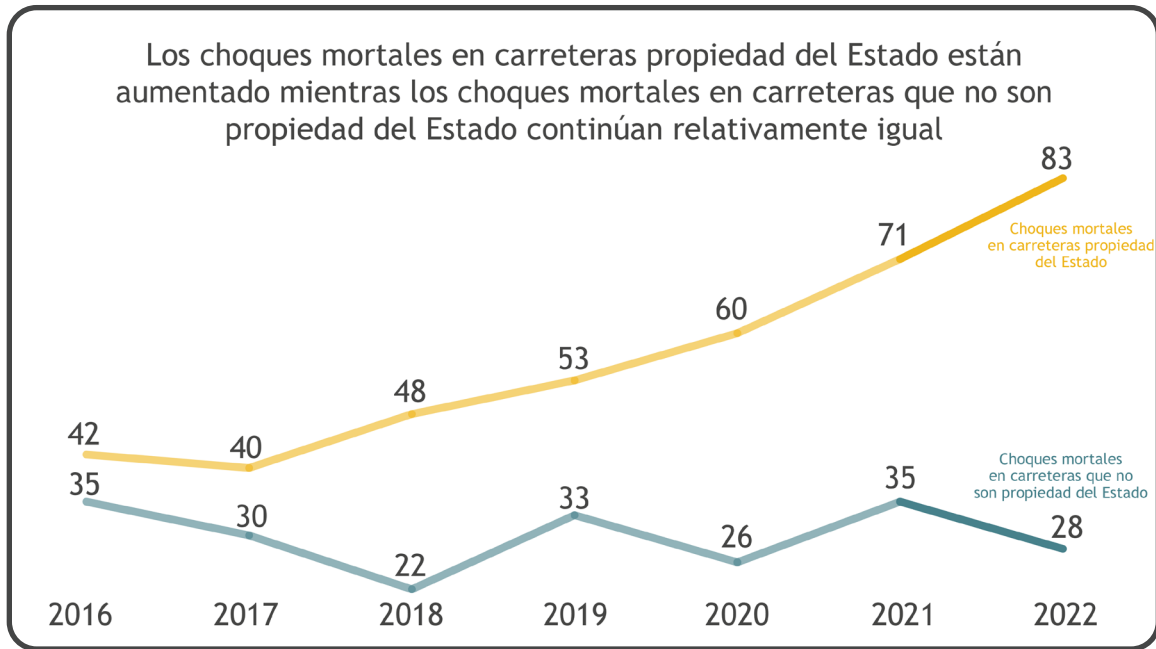
Siguiendo las tendencias nacionales, las lesiones y muertes sostenidas en choques en las calles de Austin durante los últimos dos años siguen siendo más altas que los niveles previos a la pandemia y continúan siendo una crisis de salud pública en nuestra comunidad.

Entre las tendencias clave durante los últimos dos años en Austin se encuentran:

- Las muertes relacionadas con choques de tránsito que dieron como resultado más de **8,000 años de vida perdidos**, una medida de salud pública que cuantifica los años adicionales que una persona hubiese vivido si no hubiese muerto prematuramente.
- **Las muertes de peatones que continuaron en aumento** a una tasa alarmante. En los años 2021 y 2022 murieron 42 y 48 peatones, respectivamente, en comparación con el promedio anterior de cinco años de 30 al año.
- **La población negra de Austin continuó significativamente sobrerrepresentada** entre las víctimas de choques graves. Aunque las personas negras componen menos del 7% de la población de Austin, estas representan 15% de las personas que resultaron gravemente lesionadas o murieron en choques durante los últimos dos años.
- **Los choques mortales que ocurrieron en las calles propiedad del estado aumentaron significativamente** mientras que aquellos que ocurrieron en las calles propiedad de la ciudad permanecieron relativamente iguales.
- Los choques fueron responsables de más de \$6.8 mil millones en pérdidas económicas relacionadas con gastos médicos y administrativos, daños a vehículos de motor, costos no asegurados para los empleadores, pérdidas de salario y productividad y pérdida de calidad de vida.



INTRODUCCIÓN



Varios factores contribuyen a estas tendencias, incluyendo un mayor tamaño de los vehículos de motor en nuestras calles, un repunte en los comportamientos de alto riesgo, por ejemplo exceso de velocidad y manejar bajo la influencia, y menos esfuerzos de cumplimiento por parte de las agencias policiales responsables de hacer que los conductores peligrosos cumplan las leyes de tránsito. **Sin embargo, el problema principal continúa siendo que tenemos un sistema de transporte que no fue diseñado para considerar los errores humanos y que no mitiga adecuadamente la gravedad potencial de los choques.** El trabajo de Visión Cero continúa enfocándose en rediseñar las calles para reducir los riesgos de seguridad en todas nuestras carreteras.

Los puntos clave de este trabajo en 2021 y 2022 incluyeron:

- Completar 7 proyectos de seguridad en intersecciones importantes e iniciar la construcción, diseño o estudio de otras 25 intersecciones.
- Instalar proyectos sistémicos de bajo costo y alto impacto en más de 40 lugares.
- Completar intervenciones de seguridad de respuesta rápida en 34 lugares con muertes recientes relacionadas con el tráfico.
- Reducir los límites de velocidad en casi 50 calles arteriales y cientos de calles residenciales.
- Aprovechar los fondos de bonos comunitarios locales para asegurar más de \$27 millones en fondos federales para aumentar rápidamente la escala y alcance de nuestro trabajo.

Estas inversiones ya han comenzado a mostrar resultados positivos para mejorar la seguridad, incluyendo una reducción del 31% en lesiones graves y choques mortales, en los lugares donde se realizaron proyectos de seguridad en intersecciones importantes. Sin embargo, con más de 280 millas cuadradas dentro de los límites de la ciudad y una población en rápido crecimiento, rediseñar sistemáticamente todo el sistema de transporte de Austin tomará tiempo. **Debemos redoblar nuestro compromiso para poner en práctica estrategias de seguridad audaces en colaboración con nuestra comunidad.**



DATOS Y EVALUACIÓN

Los datos y análisis sobre calidad sirven de base para todas las iniciativas de seguridad de Visión Cero. Continuamos mejorando nuestros datos existentes, invirtiendo en nuevas fuentes y herramientas de información y asociándonos con organizaciones externas en nuevas iniciativas y proyectos de investigación para garantizar que las estrategias mejoren proactivamente la seguridad de la manera más significativa.

"Realizar evaluaciones de rutina de todas las intervenciones de seguridad y compartir abiertamente esta información con el público y los encargados de tomar decisiones para basar en estas las prioridades estratégicas, presupuestos y actualizaciones al programa Visión Cero".

~ Plan Estratégico de Movilidad de Austin

En 2022, Visión Cero actualizó la [Red de Alta Incidencia de Lesiones](#) (HIN, por sus siglas en inglés) con los últimos cinco años de datos sobre choques. La HIN actualizada incluye ahora un poco más del 8% de la red de calles de la ciudad, pero contiene casi el 60% de todos los choques mortales o con lesiones graves para todos los modos de transporte. La Ciudad y varios socios externos utilizan la HIN como herramienta de planificación basada en información para identificar rápidamente las prioridades de alto nivel del programa. Por ejemplo, la HIN peatonal fue incorporada a un nuevo marco de trabajo de prioridad de cruces en toda la ciudad dentro del [Plan de Aceras, Calles Compartidas y Cruces Peatonales](#) para garantizar que las prioridades de seguridad de Visión Cero sirvan de base para la instalación de estos nuevos cruces.

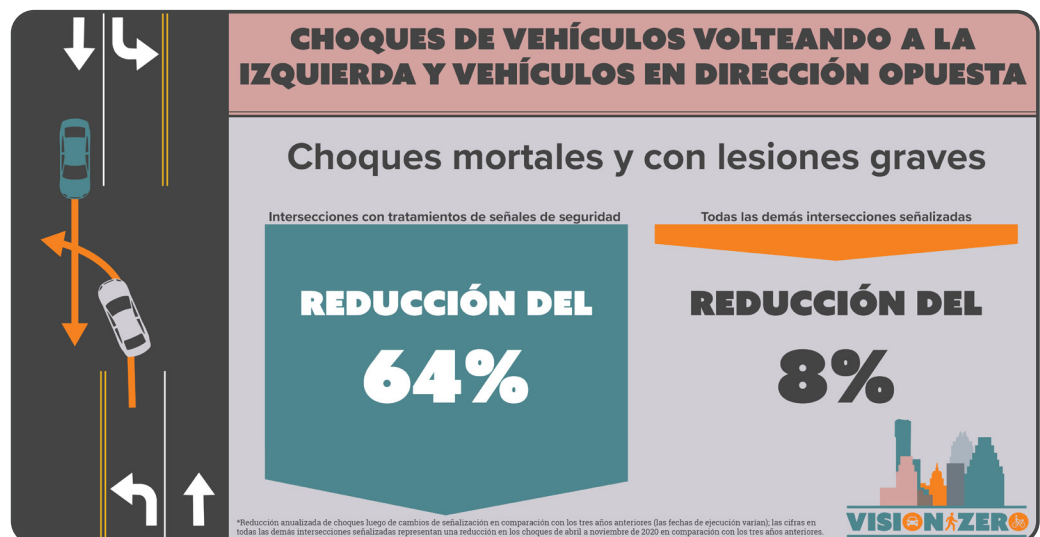
Continuamos **evaluando el impacto de las inversiones de seguridad** y compartiendo esos hallazgos a través de los informes de **Análisis de Visión Cero**. En 2021 y 2022, produjimos informes sobre el rendimiento de seguridad de las [carreteras con alta incidencia de lesiones](#), [intervalos de prioridad para peatones](#), intervenciones para abordar los [choques de un vehículo dando vuelta a la izquierda y otro en dirección contraria](#) y [proyectos de seguridad en intersecciones importantes](#). Los hallazgos de estos informes sirven de base para las iniciativas de seguridad en progreso y planeamos continuar produciendo estos informes trimestralmente.

Durante los últimos dos años, Visión Cero exploró **fuentes alternativas de datos** para complementar nuestro uso de datos sobre choques con el fin de obtener un panorama más completo sobre los incidentes de tránsito que están ocurriendo en las calles de Austin.

En 2021, trabajamos con el Servicio de Emergencias Médicas de Austin-Condado de Travis y con el Departamento de Bomberos de Austin para comprender sus sistemas de datos y cómo identificar las llamadas para servicios relacionados con choques de vehículos de motor. Continuamos creando herramientas para aprovechar mejor esta información e identificar rápidamente las tendencias de choques, así como la escala de los choques con usuarios vulnerables que no reciben informes de choques.

Colaboramos con la Oficina del Examinador Médico del Condado de Travis para complementar nuestros **datos relacionados con alcohol y drogas** en choques mortales de vehículos. Por una variedad de razones, los resultados de los informes de toxicología no siempre se reportan dentro de los informes de choques actualizados que se presentan con el estado. Con los datos del Examinador Médico, hemos encontrado que hay drogas y alcohol presentes en la mayoría de las víctimas de choques mortales, y que es muy probable que sea un factor contribuyente mucho mayor en los choques mortales de lo que previamente se sabía usando solamente los informes de choques. Con este hallazgo, hemos trabajado con la Unidad de Homicidios Vehiculares del Departamento de Policía de Austin para tratar y actualizar todos los informes de choques mortales de manera consistente para poder comprender mejor este asunto a partir de ahora.

Establecimos relaciones con Salud Pública de Austin y Dell Seton para **adquirir datos sobre lesiones con patinetas eléctricas**. Un [estudio](#) en Austin de Salud Pública de Austin y los Centros para el Control de Enfermedades indicó que solo el 16% de los incidentes con patinetas eléctricas está relacionado con interacciones con vehículos de motor. Por lo tanto, para comprender mejor la frecuencia y gravedad de los choques relacionados con patinetas eléctricas en Austin, no podíamos depender únicamente de los informes de choques de vehículos. Adquirir esta información es muy difícil debido a los estándares de manejo de datos y privacidad de las instalaciones médicas; sin embargo, nos ha brindado información valiosa que no teníamos en el pasado.

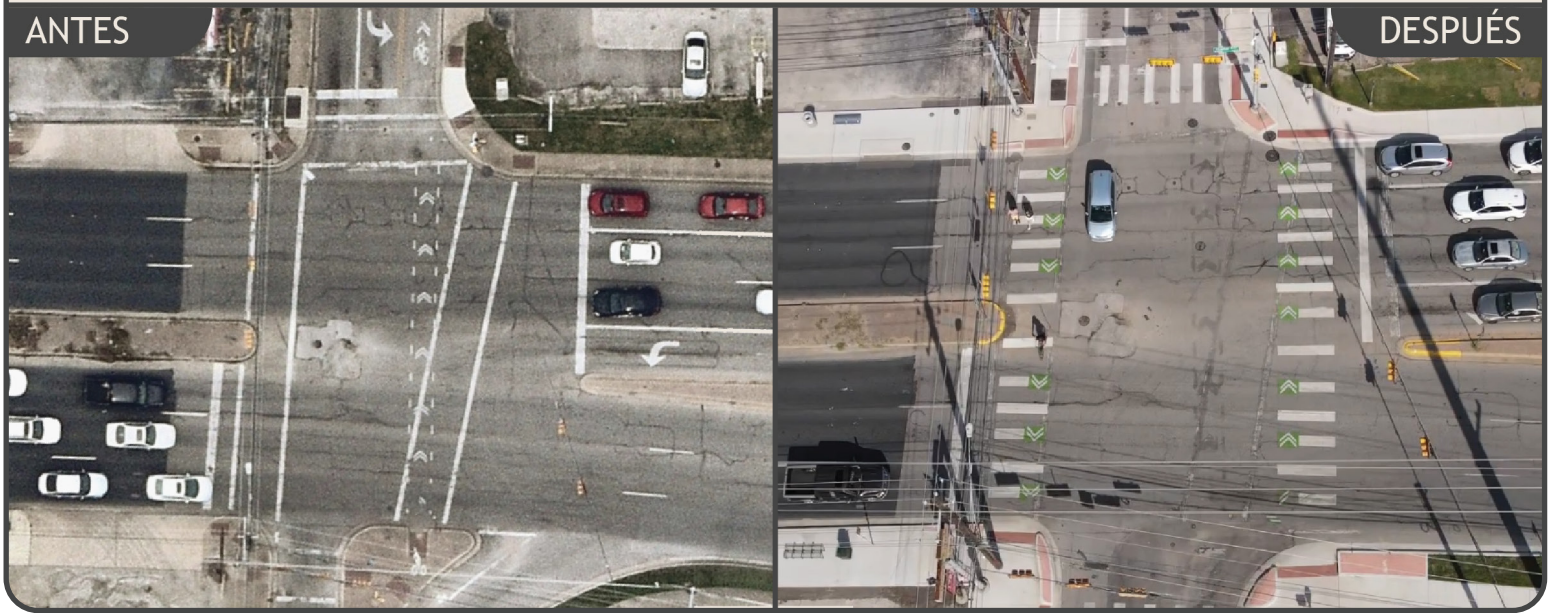


En 2021 y 2022, produjimos los informes de análisis de Visión Cero, incluyendo [uno sobre estrategias de señalización para reducir los choques al voltear a la izquierda](#).

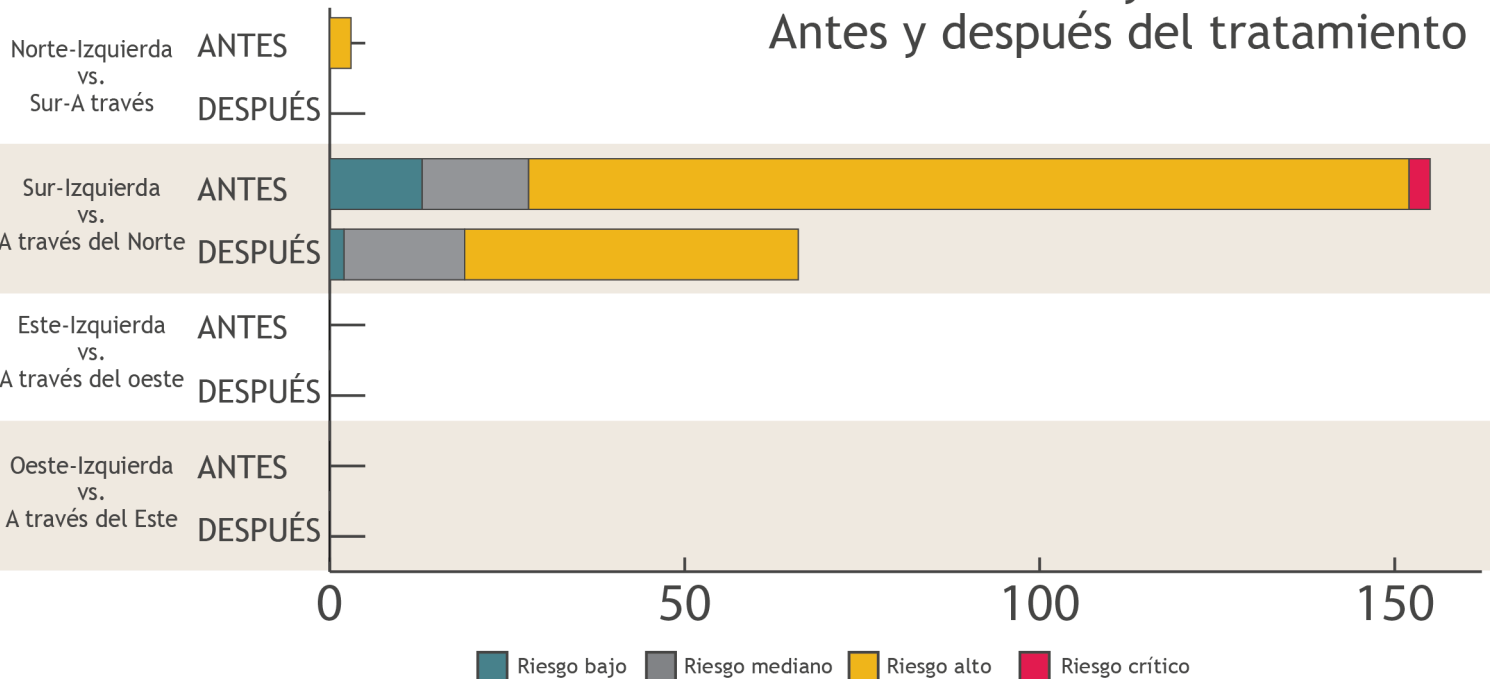
DATOS Y EVALUACIÓN

Utilizamos tecnologías emergentes para ganar mayor comprensión sobre los riesgos sistémicos y lograr un enfoque más proactivo para mejorar la seguridad vial. Un ejemplo es nuestro uso de análisis de videos. Durante los últimos dos años, Visión Cero se asoció con varias compañías que utilizan transmisión de videos de alta definición y algoritmos de aprendizaje automático para proveer información sobre incidentes que casi llegan a ser choques, eventos en los que no se detuvieron en la luz roja, exceso de velocidad y otros comportamientos que pueden ayudar a diagnosticar riesgos de seguridad vial en lugares particulares. Esta información complementa aquella que obtenemos de los datos de choques históricos y brinda a Visión Cero una perspectiva más detallada de los riesgos de seguridad. Nos hemos asociado con investigadores del Centro de Investigación de Transporte de UT en Austin para ayudarnos a evaluar estas tecnologías y hacer recomendaciones para futuras ejecuciones.

North Lamar Boulevard y Morrow Street



North Lamar Boulevard y Morrow Street Antes y después del tratamiento



Visión Cero utilizó análisis de videos para medir incidentes que casi llegan a ser choques antes y después de la instalación de los tratamientos de seguridad en North Lamar y Morrow. El análisis indicó una reducción significativa en los choques evitados para los movimientos a la izquierda con dirección sur en comparación con los movimientos para cruzar al norte.

DATOS Y EVALUACIÓN

Finalmente, continuamos aplicando una perspectiva de equidad en todo nuestro trabajo de seguridad de transporte para abordar las disparidades raciales que existen entre las víctimas de choques graves. A principios del año 2021, Visión Cero publicó el informe interactivo de equidad "[Safe for All](#)" ([Seguro para Todos](#)) para resaltar estas disparidades y discutir el papel del programa en la promoción de equidad racial en Austin. Crear este informe brindó al personal la oportunidad de reflexionar sobre el papel de la Ciudad en perpetuar las disparidades raciales continuas y, basados en este trabajo, hicimos cambios en la manera en que damos prioridad a los fondos de Visión Cero para incorporar más explícitamente factores de equidad.



Seguro para Todos: actualización de 2023

Papel de Visión Cero en la promoción de la equidad racial en Austin

Creado por Austin Vision Zero
February 16, 2023

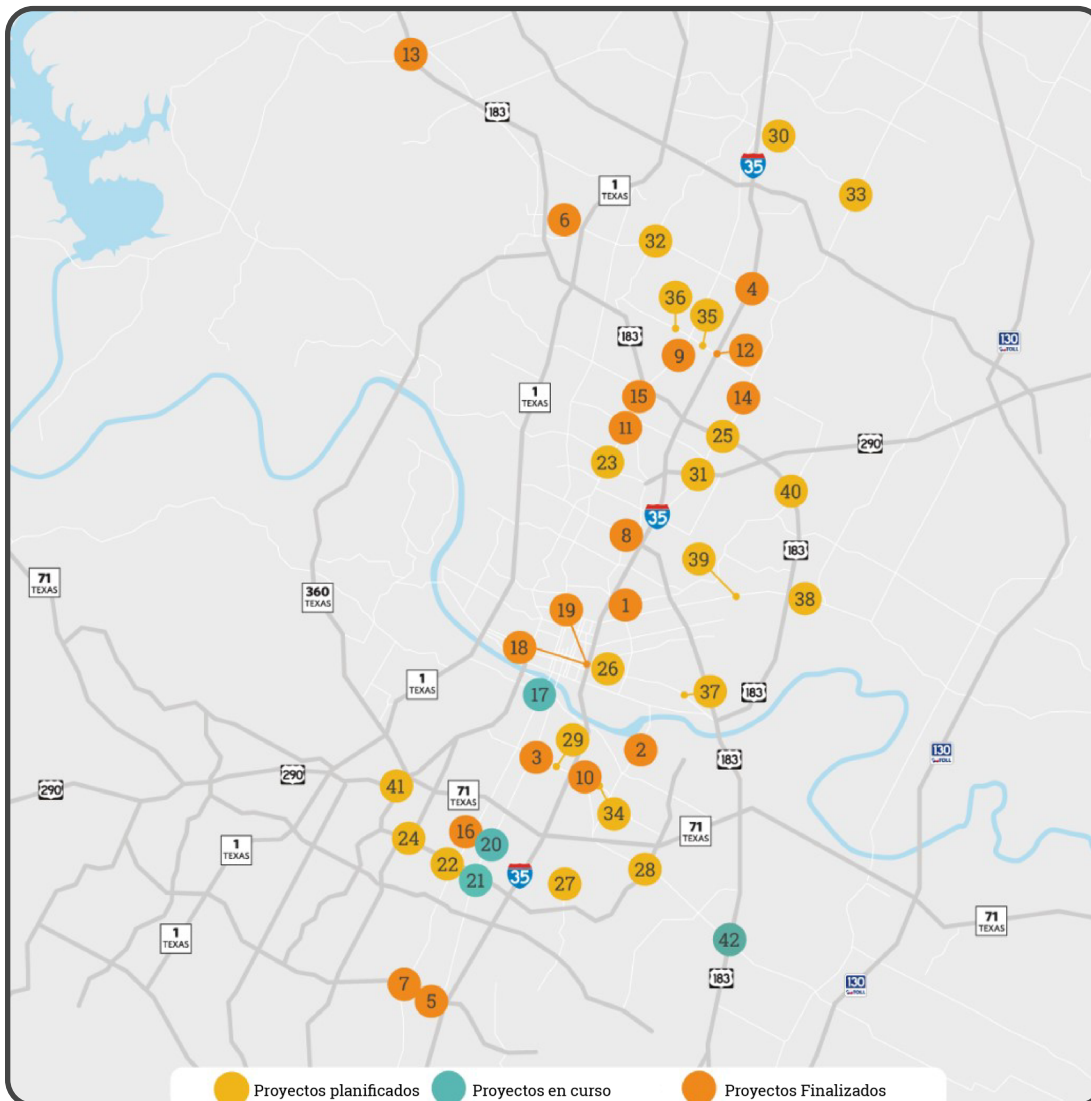
DISEÑOS SEGUROS

Renovar el sistema de transporte de Austin continuó siendo la estrategia central de Visión Cero para reducir las probabilidades y gravedad de los choques. Los proyectos de seguridad se basan en los choques históricos, riesgos sistémicos e información demográfica para ayudar a alinear las inversiones con nuestras metas de equidad.

El elemento más crítico de un enfoque de Sistemas Seguros es controlar velocidades seguras. Durante los últimos dos años, Visión Cero ha jugado un papel central en promover las estrategias de **control de velocidad** de la Ciudad. Luego de las [reducciones de límites de velocidad](#) para toda la ciudad en el 2020, Visión Cero suministró datos y análisis para continuar reduciendo los límites de velocidad en otros lugares de la ciudad. En junio de 2022, el Concejo Municipal de Austin [aprobó reducciones del límite de velocidad](#) en 50 calles arteriales fuera del casco urbano. Además, TPW completó ocho proyectos para aliviar el tráfico en 2021 y 2022 con el fin de abordar el exceso de velocidad de alto riesgo en las calles residenciales. Las calles se seleccionaron según la información en una metodología basada en datos creada por Visión Cero en el 2020 como parte de un [Programa de Control de Velocidad](#) holístico de reestructuración.

"Un enfoque de Sistemas Seguros para la seguridad vial busca identificar y tratar las condiciones presentes en nuestra red de transporte que elevan los riesgos de lesiones graves y choques mortales".
~ Plan Estratégico de Movilidad de Austin

Visión Cero continuó poniendo en práctica mejoras de seguridad en intersecciones importantes. Los votantes de Austin autorizaron más de \$60 millones en fondos para Visión Cero a través de la aprobación de los referendos de bonos de 2016, 2018 y 2020. Se anticipa que los fondos del Bono de Visión Cero de 2016 se agoten a finales de 2023. En 2021 y 2022, Visión Cero completó siete proyectos en intersecciones importantes. Para finales de 2022, se estaban construyendo tres intersecciones adicionales y otras 26 estaban en varias fases de estudio, diseño o permisos. Las intersecciones grandes que recibieron tratamientos de seguridad están viendo ahora casi 100 choques menos al año.



Intersecciones completadas en 2021 y 2022:

1. Manor Rd. y Cherrywood Rd.
2. Pleasant Valley Rd. y Elmton Dr.
3. Congress Ave. y Oltorf St.
4. Braker Lane y I-35
5. Slaughter Ln. y Cullen Ln.
6. Braker Ln. y Stonelake Blvd.
7. Slaughter Ln. y S. 1st St.
8. 45th St. y Red River St.
9. Lamar Blvd. y Payton Gin Rd.
10. Oltorf St. y Parker Ln.
11. Lamar Blvd. y St. Johns Ave.
12. Rundberg Ln. y I-35
13. Lakeline Blvd. y US 183
14. Cameron Rd. y Ferguson Ln.
15. Lamar Blvd. y Morrow St.
16. Congress Ave. y Sheraton Ave.
18. I-35 y 7th St.
19. I-35 y 8th St.

DISEÑOS SEGUROS

También se están aprovechando los fondos de los bonos como una correspondencia local de los fondos federales del **Programa de Mejoras de Seguridad en las Autopistas** (HSIP, por sus siglas en inglés). En 2021 y 2022, Visión Cero aseguró más de \$5 millones a través del HSIP para [proyectos de semáforos y alumbrado de las calles](#) en lugares con alto índice de choques. Los primeros dos proyectos de semáforos se completarán el verano de 2023 en los cruces de South Congress y Alpine y South Congress y Ramble Ln.

Durante los últimos dos años, TPW también ha continuado progresando en la instalación de tratamientos rápidos y de bajo costo en las [Carreteras con Alta Incidencia de Lesiones](#) (HIR). Los análisis recientes demuestran una reducción del 27% en choques mortales o con lesiones en las HIR, comparando el promedio de 2018-2019 con el promedio de 2021-2022. TPW planea continuar evaluando el rendimiento general de seguridad de las HIR en los próximos años y haciendo mejoras adicionales según surjan las oportunidades.

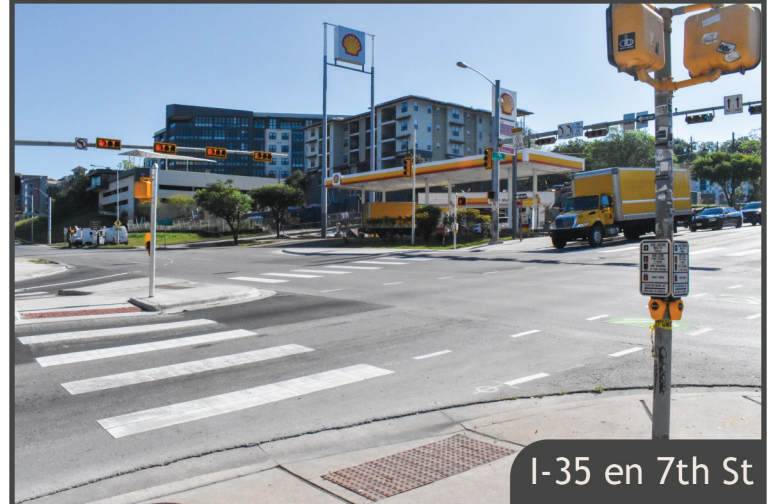
Visión Cero continuó poniendo en práctica **tratamientos rápidos de seguridad** en respuesta a las recomendaciones de la Junta de Evaluación de Muertes (Fatality Review Board o FRB, en inglés). La FRB es un grupo multidisciplinario de personal de la Ciudad y socios regionales de seguridad que se reúnen mensualmente para revisar todos los choques mortales dentro de los límites de la ciudad de Austin e identificar respuestas de ingeniería para mitigar choques futuros. En 2021 y 2022, Visión Cero completó intervenciones de seguridad de respuesta rápida en 34 lugares con muertes recientes relacionadas con el tráfico, incluyendo cambios en el tiempo de los semáforos, mejores letreros y pintura y baliza híbrida temporal para peatones.

Además de poner en práctica tratamientos de seguridad en lugares con índice alto de choques, durante los últimos dos años Visión Cero redobló su uso de **estrategias sistémicas de seguridad**, o respuestas de bajo costo dirigidas a mejorar la seguridad en los lugares con características de riesgos comunes, independientemente de la historia de choques para un lugar particular. En 2021, nos asociamos con una empresa nacional asesora de seguridad para identificar [los tipos y lugares principales de choques](#) donde estos tipos de tratamientos pudieran ejecutarse de manera más eficiente para reducir los riesgos de choques. Siguiendo estas recomendaciones de este análisis, en 2021 y 2022, Visión Cero trató más de 40 calles con curvas de alto riesgo o historia de choques de un vehículo de motor poniendo en práctica una variedad de mejoras en las curvas, como letreros de curvas, letreros de advertencia, balizas intermitentes, dispositivos LED, marcado elevado en el pavimento, rayado, tiras de ruido y velocidades recomendadas.

Durante los últimos dos años, también creamos **nuevos estándares de diseño y procedimientos internos** para activar un enfoque de Sistemas Seguros dentro del trabajo de la Ciudad. Esto incluye crear guías para estrategias de señalización vial para reducir los choques al voltear a la izquierda, nuevas guías para seleccionar tratamientos seguros de cruce peatonal según el contexto de la calle y Guías de Control de Acceso para apoyar los tratamientos adecuados para reducir los conflictos cerca de las entradas de acceso. Visión Cero también ofreció apoyo clave para crear nuevas guías de diseño en las actualizaciones de 2022 del Manual de Criterios de Transporte de la Ciudad (TCM, por sus siglas en inglés), que rige el diseño de las calles de Austin. Visión Cero contribuyó a la redacción de las disposiciones del nuevo TCM en relación con velocidades objetivo, estándares de control de acceso, espacio preferido para cruces peatonales y más.



Braker Ln en Stonelake Blvd



I-35 en 7th St



S. Congress en Sheraton



Manor Rd en Cherrywood Rd

COMPORTAMIENTOS SEGUROS

Si bien renovar el sistema de transporte y el ambiente construido continúa siendo la estrategia primaria de Visión Cero para avanzar hacia nuestra meta de cero muertes y lesiones graves, un enfoque de Sistemas Seguros también reconoce que los **comportamientos y decisiones de los usuarios individuales de las calles** juegan un papel en las tragedias en nuestras carreteras. Todas las estrategias de educación y cumplimiento de Visión Cero se basan en datos y aplican una perspectiva de equidad para enfocarse en reducir los comportamientos peligrosos de manejo mayormente asociados con choques graves, haciendo que los conductores asuman su responsabilidad y poniendo en práctica salvaguardas en contra del cumplimiento injusto de las leyes de tránsito.

A finales de 2022, Visión Cero realizó una serie de **grupos focales y entrevistas en la comunidad** para apoyar nuestra próxima campaña de promoción. Invitamos a los miembros de la comunidad de algunos de los códigos postales con mayor porcentaje de conductores involucrados en choques, así como representantes de varias asociaciones vecinales y organizaciones sin fines de lucro, para proveer comentarios y opiniones sobre los conceptos de los mensajes. Gracias a estas conversaciones, escuchamos que los mensajes provocativos sobre los efectos de los choques graves resonaban más con los participantes, y esos hallazgos ayudaron a dar forma a la **nueva campaña de vallas publicitarias** enfocadas en los posibles resultados del exceso de velocidad. Todos los materiales creativos nuevos se produjeron en inglés y en español.



En 2021 y 2022, Visión Cero comisionó obras de artistas locales para crear una **serie de murales** para ofrecer un recordatorio visual a la comunidad sobre los efectos de los choques de tránsito y nuestra responsabilidad compartida de asegurarnos de que nuestros vecinos, amigos y familiares lleguen seguros a sus casas. Los dos murales completados, que fueron inspirados por testimonios de sobrevivientes de choques y familiares de las víctimas, se pueden ver en el [Pabellón Odom](#) y [City Star Foods](#).



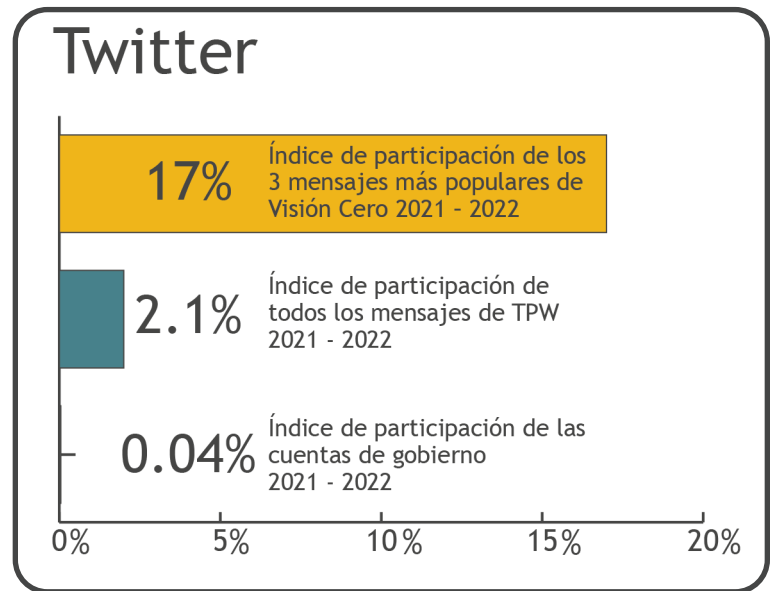
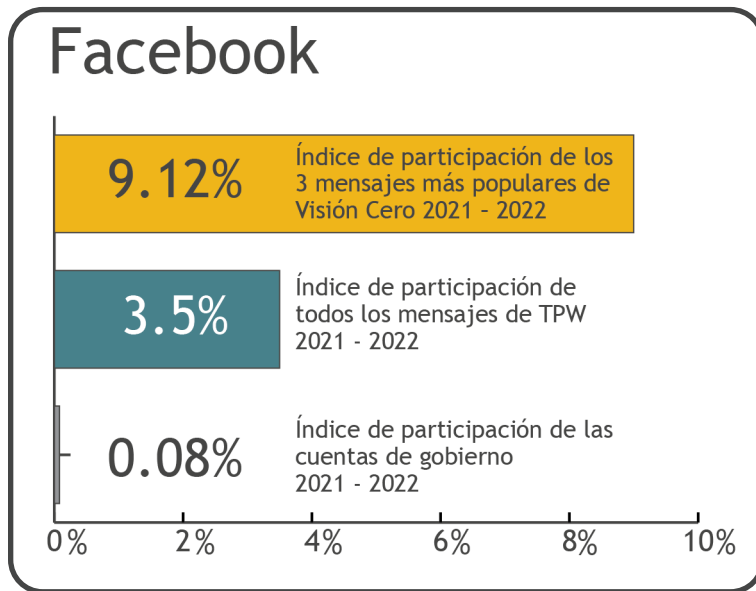
Visión Cero continúa acompañando las mejoras de ingeniería con **mensajes que refuerzan los comportamientos de manejo seguro**. Una manera de hacerlo es con Dispositivos de Velocidad Dinámica (DSDD, por sus siglas en inglés), letreros digitales que muestran a los conductores su velocidad cuando pasan por allí. En 2021 y 2022, Visión Cero utilizó DSDD en 30 lugares con problemas conocidos de exceso de velocidad o una historia de choques relacionados con el exceso de velocidad, incluyendo lugares con muertes de tráfico recientes. El análisis realizado por estudiantes de ingeniería civil a través de una sociedad con la Universidad de Texas en Austin mostró una reducción en el exceso de velocidad y los choques, especialmente los choques graves, en estos lugares. Sin embargo, este se basó en una muestra de tamaño limitado y no fue estadísticamente significativo. Visión Cero continuará explorando lugares en los que estos dispositivos tengan más probabilidades de tratar el exceso de velocidad como parte de nuestra estrategia más amplia para el manejo del exceso de velocidad.

Desde el punto de vista policial, Transporte y Obras Públicas continuó colaborando con el Departamento de Policía de Austin (APD) durante los últimos dos años para enfocarse en esfuerzos de cumplimiento en los comportamientos de los conductores que causan la mayoría de las lesiones graves y muertes en nuestras calles. Esto incluyó la continuación de la **Iniciativa de No Rechazo**, que busca reducir el manejo bajo los efectos del alcohol o las drogas en nuestras calles, y Visión Cero en acción, que se enfoca en el exceso de velocidad y el manejo distraído en nuestras [Carreteras con Alta Incidencia de Lesiones](#) y autopistas dentro de los límites de la ciudad.

Visión Cero continuó un papel central en **identificar alternativas a las acciones tradicionales de cumplimiento vial** para tratar la escasez crónica de personal dentro de APD y para reducir nuestra dependencia de estrategias de políticas para reforzar comportamientos seguros. En diciembre de 2022, TPW y APD publicaron un [memorando conjunto](#) en respuesta a una resolución del Concejo Municipal que exigía que las estrategias de cumplimiento de seguridad vial se enfocaran más en el exceso de velocidad, manejo bajo la influencia del alcohol y las drogas y otros comportamientos de los conductores que reducen directamente la seguridad para todos los usuarios en las carreteras. El memorando identificó oportunidades para aumentar la capacidad de cumplimiento de seguridad vial, así como alternativas a detenciones tradicionales de vehículos que se están usando en otras ciudades, estados y países.

COMPORTAMIENTOS SEGUROS

Visión Cero también tuvo una presencia activa en las redes sociales. Nuestras publicaciones que captaron más atención en Facebook y Twitter trataron los mensajes de seguridad de Visión Cero, como manejar bajo la influencia, el exceso de velocidad, los límites de velocidad, las mejoras de seguridad y más. Las publicaciones más populares de Visión Cero en las redes sociales, desde enero de 2021 a diciembre de 2022, tuvieron una participación muy por encima del promedio.



Los índices de participación se usan para medir el éxito en las redes sociales y proveen información sobre el nivel de interacción y participación de la audiencia, indicando la eficacia del contenido para capturar la atención y crear conexiones significativas. Al monitorear los índices de participación, podemos evaluar nuestras estrategias para las redes sociales, identificar contenido de mayor interacción y tomar decisiones basadas en la información para optimizar nuestra presencia en línea y producir mejores resultados. En promedio, las páginas de redes sociales del gobierno tienden a caer por debajo del promedio en los índices de participación, lo que refleja un nivel relativamente más bajo de interacción y participación de la audiencia en comparación con otros sectores.



Las iniciativas de redes sociales de Visión Cero de Austin tienen metas ambiciosas para el futuro:

- Apoyar la meta de Visión Cero de reducir significativamente el número de muertes y lesiones graves relacionadas con el tráfico divulgando información y promoviendo comportamientos seguros de manejo a través de campañas interactivas e impactantes en las redes sociales.
- Fomentar un sentido de participación de la comunidad alentando a los residentes de Austin a compartir activamente sus propias historias, consejos y preocupaciones sobre la seguridad en las carreteras.
- Crear una presencia sostenida e influyente en las redes sociales que no solo eduque e informe, sino que produzca cambios positivos en las actitudes y comportamientos relacionados con la seguridad en las carreteras en toda la Ciudad de Austin.

CULTURA DE SEGURIDAD

Durante los últimos dos años, Visión Cero continuó reuniendo grupos de colaboración y apoyando otros esfuerzos para compartir recursos para albergar una cultura en toda la comunidad que coloca la vida humana como una de nuestras principales prioridades colectivas. Estas sociedades son críticas para expandir la profundidad y amplitud de las iniciativas de seguridad de la Ciudad y escalar el número de tratamientos de seguridad que podemos poner en práctica por la ciudad.

Realizamos reuniones regulares del **Consejo de Liderazgo de Visión Cero** para guiar las prioridades e iniciativas del programa. El Consejo de Liderazgo es un grupo multidisciplinario de representantes de varios departamentos de la Ciudad (por ejemplo, Departamento de Bomberos de Austin, APD, Salud Pública de Austin, Juzgado Municipal de Austin, Obras Públicas, Vivienda y Planificación, Servicio de Emergencias Médicas de Austin-Condado de Travis), agencias de transporte (por ejemplo, FHWA, TxDOT, CapMetro) y otras partes interesadas (por ejemplo, AISD, Oficina del Procurador del Condado de Travis y Procurador de Distrito). El Consejo de Liderazgo se reunió un total de 16 veces en 2021 y 2022. Los representantes de este grupo formaron un Equipo de Acción contra el Manejo Distraído en octubre de 2022 para unir a más de 20 socios locales y regionales para poner en práctica estrategias basadas en evidencia, usando un marco de salud pública, para evitar el manejo bajo la influencia. Actualmente, el equipo de acción está trabajando en los objetivos identificados en cuatro áreas de enfoque y continúa reuniéndose regularmente para ponerse al día sobre el progreso e identificar los siguientes pasos.

Otro grupo de partes interesadas, la **Alianza Visión Cero**, incluye representantes de juntas y comisiones de la Ciudad, grupos sin fines de lucro como Mothers Against Drunk Driving (MADD) y Safe Streets Austin, socios institucionales como el Instituto de Transporte de Texas A&M y promotores individuales de seguridad vial. Este grupo se reunió cinco veces en los últimos dos años para proveer comentarios y opiniones sobre varias iniciativas del programa Visión Cero.

Durante los últimos dos años, Visión Cero contribuyó fondos para proyectos patrocinados por programas socios para **mejorar la seguridad como parte de proyectos planificados más grandes**, incluyendo el proyecto de seguridad multimodal de [East Yager Lane](#) y la reubicación de las paradas de autobús de Cameron Rd./St. Johns Ave en colaboración con CapMetro. Visión Cero también se asoció con otras divisiones de TPW para incorporar tratamientos de seguridad mejorados como parte de otros proyectos de movilidad que ocurren en toda la ciudad. La próxima página trata sobre uno de esos ejemplos en los que Visión Cero se asoció con la División de Transporte Activo y Diseño de Calles de TPW para fortalecer los elementos de seguridad en una sección de la calle con alta incidencia de lesiones en South Pleasant Valley Road.

"La Ciudad de Austin debe demostrar y fomentar una cultura en toda la comunidad que coloque la vida humana como una de nuestras principales prioridades colectivas".

~ Plan Estratégico de Movilidad de Austin

También continuamos **coordinando con nuestros socios en TxDOT** para encontrar maneras de mejorar la seguridad en las carreteras propiedad del estado, en donde la mayoría de las muertes de tránsito ocurren en Austin. Si bien la Ciudad y el Estado tienen políticas y guías de diseño distintas con respecto a la seguridad vial, Visión Cero fomenta activamente esta sociedad importante invitando a representantes de TxDOT a reuniones de la Junta de Evaluación de Muertes y participando en talleres de diseño relacionados con el esfuerzo actual de reconstrucción de la Interestatal 35. Visión Cero también continuó financiando mejoras de seguridad en intersecciones con índices altos de choques que son propiedad del estado, incluyendo E. 7th St. y la calle lateral de la I-35. En 2022, TxDOT [anunció planes](#) para expandir el uso de una barrera central para disuadir los cruces inseguros de peatones en la IH-35 como una intervención temporal de cara a la reconstrucción de la IH-35. Este concepto se recomendó originalmente como parte de la Auditoría de Seguridad de las Calles realizada por TPW y TxDOT en 2017. Se instaló un segmento inicial de la barrera en 2020 en el centro de Austin, y ha demostrado una reducción del 50% en el número anual de muertes de peatones.



El Consejo de Liderazgo de Visión Cero se reunió un total de 16 veces en 2021 y 2022.

CULTURA DE SEGURIDAD

Una acción destacada de la colaboración entre divisiones de Visión Cero en los últimos dos años es el proyecto de mejoras de seguridad multimodal en South Pleasant Valley Road. El proyecto, que fue patrocinado por la División de Transporte Activo y Diseño de Calles de TPW, requería originalmente nuevas vías de uso compartido y conexiones de aceras, aceras más anchas y pasamanos más altos en la Represa Longhorn, y dos balizas híbridas nuevas para peatones como mejoras temporales de cara a la construcción de un nuevo puente para bicicletas y peatones.

Visión Cero identificó esta sección de South Pleasant Valley Road como Carretera con Alta Incidencia de Lesiones, y un análisis de choques mostró que se registraron más de 160 choques entre Willow Street y Lakeshore Boulevard durante los cinco años anteriores. En promedio, ocurre un choque cada 11 días a lo largo de este tramo y el costo total de los choques durante este periodo de tiempo fue de \$46 millones.

El análisis de seguridad de Visión Cero alentó al personal de TPW a pensar en grande sobre cómo mejorar la seguridad con este proyecto, y el personal actualizó el alcance de las mejoras para incluir:

- Nuevos carriles dedicados para voltear a la izquierda para tratar un patrón de choques al voltear a la izquierda y choques por detrás
- Reducción en el número de carriles para ciertas secciones
- Separación física entre los carriles con dirección norte y sur para tratar los choques de frente
- Vías de uso compartido más anchas para satisfacer mejor la demanda de las personas que caminan, montan bicicleta y patinan en ambos lados del puente
- Tres islas de cruce peatonal nuevas y una baliza híbrida peatonal

El proyecto fue completado a finales de 2021, y un análisis inicial realizado por el personal de Visión Cero mostró una **reducción del 82% en los choques anualizados con lesiones/mortales de todos los modos de transporte** y una **reducción del 46% en los choques anualizados con peatones, bicicletas, patinetas después de completado el proyecto**. Visión Cero continuará apoyando a nuestros programas socios con análisis de seguridad y fondos a medida que buscamos mejores y mayores mejoras de seguridad en toda la ciudad.

82% DE REDUCCIÓN EN CHOQUES CON LESIONES GRAVES/MORTALES
8 personas menos murieron o resultaron lesionadas al año



Antes del
tratamiento



Después del
tratamiento



NUESTROS PRÓXIMOS PASOS

Revertir la tendencia del aumento en lesiones graves y muertes en las calles de Austin de los últimos años requerirá esfuerzo y compromiso sostenidos de la Ciudad, de nuestras agencias públicas socias y de nuestra comunidad para poner en práctica las estrategias incluidas en el ASMP relacionadas con diseños seguros, cultura de seguridad y comportamientos seguros. El programa Visión Cero continuará teniendo un papel fundamental en reunir a estos grupos e infundir una cultura de seguridad.

Nuestro enfoque continuará siendo expandir la escala de los proyectos de ingeniería de seguridad que ponemos en práctica para reducir el riesgo de choques graves en toda la ciudad. Ya a principios de 2023, existen 26 proyectos de seguridad en intersecciones importantes en varias etapas de estudio o diseño. Continuaremos aumentando el uso de respuestas sistémicas de bajo costo, como tratamiento para aliviar las vueltas a la izquierda, placas retroreflectantes y cambios en el tiempo de los semáforos en toda la ciudad. También esperamos comenzar la construcción de proyectos de alumbrado de las calles financiados a través del HSIP y de los bonos de movilidad en seis corredores y en una docena de intersecciones durante los próximos dos años.

Un punto central de Visión Cero en los próximos años será poner en práctica proyectos financiados por el programa federal de subvenciones [Calles y Carreteras Seguras para Todos](#) (SS4A, por sus siglas en inglés). En enero de 2023, el Departamento de Transporte de EE. UU. (USDOT, por sus siglas en inglés) [anunció](#) que Austin recibirá \$22.9 millones a través del SS4A para proyectos de seguridad en intersecciones importantes (incluyendo rotondas e intersecciones protegidas), una variedad de tratamientos sistémicos de bajo costo en más de 50 localidades, 10 balizas híbridas peatonales y un estudio de alumbrado de toda la ciudad. Cabe señalar que Austin asignará al menos 50% de estos fondos de subvenciones a las [comunidades desatendidas](#) definidas por el USDOT, que se alinean de cerca con el marco de trabajo de la Zona de Análisis de Equidad de TPW. Los próximos pasos inmediatos de Visión Cero incluyen firmar un acuerdo con USDOT/FHWA, seleccionar y refinar proyectos y conectar con las partes interesadas antes de comenzar a ejecutar los proyectos.

Continuaremos creando nuevos estándares a fin de activar un enfoque de Sistemas Seguros dentro del trabajo de la Ciudad. Por ejemplo, ya se están llevando

a cabo esfuerzos para crear guías y políticas específicas para Austin sobre el uso de rotondas, una respuesta que puede reducir los choques mortales y con lesiones graves en [hasta un 80%](#). Como parte de este trabajo, una empresa consultora especializada en diseño de rotondas también está creando diseños conceptuales para seis intersecciones.

La participación comunitaria y la equidad también continuarán siendo un punto central importante en los próximos años para Visión Cero. Tal y como se mencionó anteriormente, estaremos lanzando una nueva campaña sobre los peligros del exceso de velocidad y continuaremos enfocando los mensajes en los comportamientos de manejo más peligrosos en Austin.

Finalmente, tal y como se indicó en el informe interactivo [Safe for All \(Seguro para Todos\)](#), continuaremos:

- Realizando más análisis de equidad en lugares específicos en los que se están considerando inversiones e iniciativas de seguridad
- Refinando y poniendo en práctica cambios a las metodologías para la clasificación por prioridad
- Evaluando los efectos de nuestras inversiones en las comunidades de color
- Participando en conversaciones comunitarias sobre los cambios sistémicos necesarios para promover el cumplimiento equitativo de las leyes de tránsito
- Participando con TxDOT en las conversaciones continuas sobre el proyecto [I-35 Capital Express](#) y apoyando la iniciativa [Nuestra Futura 35](#) para garantizar que la reconstrucción de la I-35 tome en cuenta el impacto que esa autopista ha tenido en las comunidades de color y buscar abordar las preocupaciones de la comunidad sobre equidad, seguridad y movilidad



PERSONAS QUE HEMOS PERDIDO

Personas que murieron en choques en Austin durante los últimos dos años

2021

(en orden alfabético según el nombre)

Aaliyah Marie Martinez
Adrien Lorenzo Maxey-Salomone
Alejandro Cosio Resendez
Alexis Enrique Aguirre Torres
Alexis Perez
Andres Rivas Jr
Andrew Magliolo
Anthony Brown
Arlen Dirk Jameson
Armando Garcia-Sanchez
Audrey Petty
Benino Robledo
Boanerge “Bo” John Herrera
Bobby Jones
Brian Fuller
Brian J. Box
Caleb Hernandez
Calvin Ray Dukes
Camryn Adams
Charlie Jackson
Colton William Roberts
Connor Avery Hughes
Cynthia Marie Leonard
Damian Allen Michael Garza
Daniel Devo Peeples
Daniel Dicha
Darian Cyril Jobe
David Bearden
Deja Antoinette Hardeman
Dennis North
Denyse Jaimes-Olmos
Douglas Arthur Rosaschi
Drake Christopher Austin
Duston Theron Harrison
Edgar Frederico Gomez-Turrubiardez
Egypt Catai West
Elgin Earl Lahrman
Eric Anthony Torres
Fabian Xavier Mireles
Felipe Chavez-Salinas
Freddy Lopez-Arellano
Geoffrey Mackinnon
Haley Frances Womak
James Zachary Paxton
Jasmine Symon Campos
Jay Eliseo Ochoa
Jennifer MacClintock
Jennifer Rosas-Sanchez
Jenny Rosimar Gonzales-Zepeda

Jeremy Lane “Joe” Singleton
Joey Wayne Edwards
John Delgado
Jose Luis Hernandez
Jose Rufino Cortez De Paz
Joseph Cable Barnes
Joseph Christopher Martinez
Joseph Harrell Hayman III
Juan Anthony Sanchez
Juan Antonio Mireles Perez
Juan Mendoza-Isquem
Juana Almanza Garcia
Karen Everlena Barnes
Keegan Connell Mosley
Kevin Walter O’Neal
Khairullah Danish
Kimberly Allen
Kimberlye Almanza
Kirk Stephen Demartini
LaTeisha Demeika Washington
Lee Roy Pryor
Leslie Lee Doleshal, Jr.
Lewis Andrew Traylor
Marcus Lee Sierra
Margaret A. Brubeck
Mario Alberto Flores Arredondo
Mark Coley Davis
Mark Ricketts
Mary Arencibia
Mary Rebecca Grayson
Matthew Evan Crohn
Michael Deon Fields
Michael Edward Ivanowski Jr
Michael Elton Holt
Michael Jay Moore
Miguel Guerrero-Garcia
Mitchell Pitman
Nathan Tyler Jones
Nelson Ramon Zelaya-Trochez
Nicholas Tchirkow
Paulo Vaughn Mitchell
Raul Vargas Jr.
Rebecca Hammett
Richard Hunt Sloan
Richard May
Rickey Delton Gonzales
Robbie Hardin
Robert Jesse Brown
Russell Charles McKiernan
Samuel Stephens
Sean Adrian Henderson II
Stanley Frank Curran
Sterling Grace Turner-Williams
Steven James Ingram

Steven Michael Boylson
Terryn Dee Strahan
Timothy Christopher Eller
Tony Gabriel Ramos Ordonez
Travis Douglass
Uriel Abisai Veloz Castaneda
Valente Salas Salazar
Vicente Sanchez Garcia
Victoria J Thompson-Mohr
Victoria Nicole Rangel
Vivian Love Garcia
William Antonio Hernandez

2022

(en orden alfabético según el nombre)

Adam Curtis Gaconnet
Alberto Martinez
Amira Antonella Owens
Ariel Lopez-Pina
Armando Meece
Arnold Gerardo
Ashley Ann Ramirez
Ashley Vilchis
Bobby Owen
Brenda Carrington
Brett Michael Cardenas
Brett Michael Wickersham
Caitlyn Elizabeth Hennessy
Carl Anthony James II
Carlos Gonzales
Carlos Villela
Cassandra Coffey
Cesar Ramirez-Hernandez
Chase Nelson
Christian Joseph Boutros
Christian Stewart
Christopher Boone Herrick
Courtney Lopez
Danny Moreno Jr
Darlan Manrique Pena Rodriguez
Darren Gray Webb
Debra Jones
Devonere Rashaad Harris
Diego Ulysses Saldana-Jimenez
Doris Jeanne Pitsenberger
Edgar Suarez
Edward C Brown Sr
Eric John Sales
Erick Byron Hernandez
Erika Marie Martinez

CONTINUACIÓN DE PERSONAS QUE HEMOS PERDIDO

Personas que murieron en choques en Austin durante los últimos dos años

Ernest Costilla
Fabiola Cervantes
Frank Phillips
Gabriel Wade Morrow
Gerardo Isaac Garza-Castillo
Grayson Lenier Turner Jr
Gregory "Bubba" William Trippe
Hai Xuan Nguyen
Hector Rene Rodriguez
Ian Lee Lewis
Inocencio (Chencho) Fuentes Gomez
Jaccobb Charles Carter
Jackson David Coulter
Jacky Louis Gaschot
Jacob Michael Jones
Jacqueline Rodriguez
Jason Ross Godwin
Javier Eduardo Canchola
Javier Villasenor Reyes
Jedd Neil Bennett
Jeffrey Michael Richardson
Jesseca Antoinette Valdez
Jim Hung Chan
John Keith Norden
Johnny Materous Williams Jr
Jose Eduardo Ramirez
Joy Ann Holbrook
Julia Artemia Cardona

Justin Joseph
Kassie Leigh Wolin
Kathleen Howard
Katy Trejo
Keith Lynn Culver
Kenneth Terry
Kennon Green
Kevin Eduardo Vicente Sarat
Larry John Carter
Lisa Marie Williams-Rose
Lloyd "Paul" Alex Goodnoe
London Dior Polk
Maria Alberta Lopez Fajardo
Marisela Crayton
Mark Hector Narvaez
Martin Wayne Duboulet
Matthew John Whittle
Mauro Arturo Samago Simental
Melinda Gonzalez
Mercedes Kate Garcia
Michael Arellano
Michael Austin Newton
Michael Ryan Semple
Miguel Palacios
Nelson Anderson
Oscar Carreon Valdez
Oscar Perez Elias
Paige Shanee Smith

Paul Mullen
Pauline Rosella Juro
Priscilla Ann Juarez
Reynaldo Costilla
Ricardo Alvarado
Richard Matthew "KiKi" Barrera
Roberto Garcia Gomez
Rogelio Alonso Puente
Roman Ferretiz Cervantes
Roy Shawn Mullins
Ruth Elena Quintero-Wences
Ryan Lee Ford
Sandra K. Nielsen
Shala Dene Morgan
Simon Juan Velez
Stacey Cecile Gerstenlauer
Teresita "Teresa" Alejandra Gonzales
Terry Gonzales
Terry Ziegler Jr
Terrylee "Bud" Dawayne Oliver
Trenton Jenz Phippen
No identificado
No identificado
Warren Lloyd Green
Yolanda Yvette Shelby
Zelibanos Mekuria Sean

