

Plan de acción Vision Zero de Houston


NOVIEMBRE
DE 2020





Main Street, Downtown

HOUSTON



VISION ZERO

OUR STREETS • OUR LIVES • OUR COMMITMENT

- Carta del alcalde 01**
- En memoria: homenaje a las víctimas 02**
- Las calles de Houston son para vivirlas 09**
- Nuestra visión 17**
 - Objetivos
 - Principios
 - Enfoques
- Hacer realidad la visión: medidas 23**
 1. Comunicación
 2. Sistemas seguros
 3. Velocidades seguras
 4. Planificación
- Puntos de referencia 49**
- Participación de la comunidad 51**
- Socios de Vision Zero de Houston 57**



Centro de la ciudad, Houston



Carta del alcalde Turner

Quiero que se imaginen una ciudad donde nadie muere ni resulta gravemente herido en un accidente de tránsito evitable. Es difícil, ¿no? En Houston, sabemos que es posible. En Houston, podemos darle prioridad a la seguridad sobre la conveniencia.

Ninguna pérdida humana es aceptable, y podemos evitar que las personas mueran en nuestra vía pública. Todos merecen llegar su destino y volver a casa de manera segura. Todos merecen circular con dignidad, sin tener miedo a que los atropellen ni vergüenza por sentir que no hay lugar para ellos en nuestras calles. Mundialmente, las calles seguras se reconocen como un derecho humano.

En la página siguiente figuran los nombres de las 1,153 personas que murieron en accidentes de tránsito evitables en cinco años, de 2014 a 2018. Cada nombre es un motivo para poner fin a las muertes en accidentes de tránsito. No necesitan mis declaraciones ni mis

conferencias de prensa para que nos unamos y terminemos con la violencia que conllevan los accidentes de tránsito: solo necesitan ver estos nombres. Uno es más que suficiente.

Por ese motivo, estoy comprometido con Vision Zero. Les hemos preguntado a los habitantes de Houston: “¿Cuál es una cantidad aceptable de muertes en su familia por accidentes de tránsito?”. La respuesta siempre es cero. Cero muertes en accidentes de tránsito para cada familia, cero muertes en accidentes de tránsito para todos. Eso es Vision Zero. Y en Houston, estamos comprometidos con Vision Zero con el objetivo de poner fin a las muertes y lesiones graves en accidentes de tránsito para 2030.

Comprometerse con Vision Zero requiere más que palabras. Exige las medidas cuantificables y la implementación estratégica presentadas en este plan de acción Vision Zero.

Como su alcalde, estoy comprometido con este objetivo y prometo poner fin a las muertes y a las lesiones graves en accidentes de tránsito. Las agencias de nuestra ciudad y los socios en la región están comprometidos con este objetivo. Pero no podemos hacerlo sin ustedes. Necesitamos que todos contribuyan para evitar tragedias en nuestras calles, y le pido a cada uno de ustedes que me acompañen en este compromiso. Juntos, lograremos que las calles de Houston sean seguras para todos.

Alcalde Sylvester Turner

Jose E.	24	Juan C.	22	Kevin B.	26	Maurice S.	89	Mari Carmen M.	14	Linda M.	55	Moses M.	44	Paulo M.	48	Robert C.	31	Terry L.	67	Santos Z.	38	Walter Y.	22	
Jose G.	27	Juan F.	24	Kevin B.	19	Mauricio P.	20	Maria A.	65	Lindsey M.	25	Myron S.	48	Pedro P	27	Robert D.	59	Terry R.	52	Sara M.	37	Wayne S.	32	
Jose G.	20	Juan G.	29	Kevin M.	3	Mauro M.	74	Maria A.	28	Lionel L.	68	Myron S.	74	Pei W.	82	Robert F.	64	Than T.	66	Sarah R.	27	Wendy R.	29	
Jose J.	34	Juan G.	42	Kevin P.	40	Maximilliano X.	33	Maria D.	53	Lionell M.	34	Nabor R.	40	Percy A.	43	Robert F.	67	Thatiana R.	19	Sasha J.	29	Wenying L.	58	
Jose J.	50	Juan L.	23	Kevin R.	28	Melinda M.	40	Maria G.	41	Lisa M.	20	Nathan R.	4	Perla E.	27	Robert M.	31	Theddeus D.	56	Scecio T.	42	Wilfred S.	20	
Jose K.	22	Juan M.	24	Kevin Y.	37	Melissa P.	20	Maria G.	43	London C.	1	Nathan R.	34	Phi P.	61	Robert P.	49	Theodis W.	30	Scott R.	40	Wilfredo O.	44	
Jose L.	31	Juan M.	49	Khurram I.	47	Merlin Q.	29	Maria L.	32	Lonnie C.	54	Nathanael V.	2	Phong L.	36	Robert P.	22	Thomas H.	74	Sean O.	40	William B.	45	
Jose Luis G.	35	Juan M.	25	Kilmick W.	39	Michael A.	51	Maria M.	85	Lonnie Y.	52	Nathaniel G.	41	Polly K.	65	Robert R.	58	Thomas H.	36	Sebastian T.	2	William A.	51	
Jose M.	63	Juan O.	66	Kimberly B.	46	Michael A.	53	Maria P.	46	Lorenzo R.	17	Necmettin K.	27	Preston M.	84	Robert R.	19	Thomas W.	69	Sedney C.	31	William B.	25	
Jose M.	28	Juan O.	58	Kimberly G.	40	Michael B.	45	Maria R.	51	Lorieann M.	54	Neil S.	39	Quanisha C.	21	Roberto A.	26	Thomas S.	55	Sepehr P.	22	William B.	75	
Jose P.	23	Juan P.	24	Kimberly P.	21	Michael C.	53	Maria S.	28	Lowell C.	30	Nelson G.	31	Quentin W.	28	Roberto F.	45	Timmy M.	37	Sergio G.	45	William B.	72	
Jose Q.	22	Juan R.	37	Kimberly R.	26	Michael C.	30	Maria Z.	72	Luan L.	41	Nelson N.	29	Quinn C.	43	Roberto V.	22	Timothy G.	23	Sergio V.	26	William C.	28	
Jose R.	62	Juan R.	31	Kimberly S.	50	Michael D.	51	Mariano E.	53	Ludin G.	22	Neris R.	41	Rachel S.	32	Robin S.	47	Timothy R.	53	Sevijon F.	15	William C.	71	
Jose R.	52	Juan R.	15	Kimberly W.	29	Michael H.	44	Marie R.	97	Luis A.	33	Nestor D.	4	Radoslaw L.	37	Rodney F.	44	Tina A.	37	Shacory B.	18	William H.	41	
Jose R.	44	Juan S.	30	Kingsley A.	53	Michael H.	21	Mariela C.	39	Luis C.	20	Nhan P.	28	Rafael E.	52	Rodney H.	21	Tina O.	49	Shatarian H.	26	William H.	26	
Jose S.	20	Juan V.	51	Korey O.	30	Michael H.	46	Mariela G.	19	Luis D.	28	Nicholas G.	21	Rafael M.	34	Rodney K.	46	Tkeyah D.	23	Shawn A.	41	William L.	37	
Jose S.	64	Juan Z.	47	Krishna K.	62	Michael H.	29	Mario B.	65	Luis D.	6	Nicholas G.	29	Rafael P.	31	Rodrick S.	25	Todd A.	32	Shayla J.	36	William M.	66	
Jose V.	26	Judy V.	28	Kristie M.	36	Michael H.	25	Mario G.	45	Luis F.	55	Nicholas R.	34	Randelle H.	27	Rodrigo G.	22	Todd S.	35	Sheila L.	58	William Q.	65	
Jose V.	23	Julian G.	24	Kristopher C.	22	Michael J.	52	Mario G.	24	Luis G.	48	Nicole r.	23	Raquel M.	40	Rodrigo V.	88	Tomas D.	53	Shelby B.	19	William W.	62	
Jose V.	52	Julio A.	34	Kristy W.	46	Michael L.	51	Mario P.	25	Luis G.	46	Noe O.	22	Raul A.	19	Rommel E.	48	Tomasa M.	42	Shu L.	78	Willie A.	36	
Jose Y.	34	Julio C.	23	Kriztopher C.	8	Michael L.	61	Mariya J.	17	Luis G.	43	Norma V.	52	Raylard P.	54	Romualdo M.	37	Tommy G.	42	Silas S.	21	Willie C.	59	
Josef G.	30	Julio G.	31	Krystal M.	12	Michael P.	31	Mark G.	32	Luis G.	22	Nubia G.	4	Raymond A.	32	Ronald L.	54	Tommy J.	47	Simeon T.	17	Willie J.	61	
Joseph A.	65	Julio M.	43	Kyle S.	22	Michael P.	27	Mark H.	24	Luis J.	19	OC S.	69	Raymone W.	35	Roosevelt H.	27	Tommy M.	28	Simon P.	41	Willie J.	59	
Joseph B.	34	Julissa G.	20	Lai Ming H.	58	Michael Q.	46	Mark J.	54	Luis M.	20	Octavio V.	35	Raymundo A.	49	Rosa S.	45	Tonja B.	51	Sonny R.	30	Willie M.	33	
Joseph D.	52	Justin P.	30	Lakaisha F.	39	Michael R.	57	Mark R.	47	Luis M.	31	Ofelio T.	55	Raymundo V.	34	Rosaura M.	41	Tony C.	18	Sonya H.	49	Willie R.	79	
Joseph D.	54	Kaleb G.	29	Lakecia J.	19	Michael S.	30	Mark T.	20	Luis S.	17	Olga Y.	72	Rayvon F.	5	Rose A.	58	Tony M.	49	Stacy W.	47	Willis A.	39	
Joseph D.	55	Kari G.	51	Lakeitha L.	39	Michael U.	36	Mark V.	27	Luis V.	31	Omar R.	25	Rebecca G.	80	Rose S.	49	Trevor R.	43	Stanley R.	57	Wilma M.	67	
Joseph G.	55	Karla C.	9	Larisa H.	43	Michael V.	54	Markham A.	56	Luke J.	70	Omar R.	19	Regina P.	31	Rose T.	59	Tuyen T.	33	Stephanie A.	30	Wilmer R.	26	
Joseph H.	47	Kathleen A.	28	Larry W.	64	Michael W.	39	Marquita W.	31	Lura O.	83	Orlin A.	25	Reginald C.	61	Roy H.	57	Ty C.	21	Stephanie G.	19	Xavier W.	21	
Joseph P.	75	Kayla C.	11	Lasonja W.	36	Michael W.	54	Marta A.	68	Lynn J.	51	Oscar A.	21	Reginald L.	54	Ruben C.	69	Ty N.	84	Stephanie H.	23	Yeheyis G.	27	
Joseph R.	22	Kayla F.	24	Laura M.	29	Michelle C.	34	Marta R.	61	Lynne S.	50	Oscar C.	21	Renaud R.	31	Ruben G.	34	Tyrone S.	18	Stephanie W.	35	Yesli U.	23	
Joseph S.	38	Kayla T.	18	Lauren R.	19	Michelle V.	41	Martha R.	62	Ma X.	39	Oscar D.	60	Rhonda J.	68	Ruben G.	19	Urbay D.	31	Stephon C.	25	Yolanda M.	42	
Joseph S.	21	Keisha L.	27	Lauro S.	37	Miguel M.	35	Martin E.	28	Mahmood S.	26	Oscar R.	62	Ricardo D.	62	Ruben R.	33	Uzair C.	36	Steven A.	63	Yvette A.	45	
Joshua E.	28	Keith G.	47	Lavert B.	23	Miguel M.	62	Marvin B.	64	Manuel C.	58	Oscar V.	24	Ricardo G.	38	Ruby C.	17	Vanessa B.	42	Steven G.	24	Zachary D.	22	
Joshua E.	23	Keith H.	57	Leaceria S.	46	Miguel R.	77	Marvin D.	46	Manuel L.	50	Osvaldo G.	51	Ricardo G.	30	Rudolph P.	53	Venson B.	52	Steven H.	30	Zachary D.	28	
Joshua F.	28	Keith W.	29	Lee J.	22	Miguel T.	33	Marvin G.	30	Manuel Y.	26	Otis C.	57	Ricardo L.	33	Rudy R.	32	Verleon Z.	76	Steven J.	79	Zachary R.	38	
Joshua H.	22	Kelly C.	27	Leith A.	28	Miguel V.	27	Marvin J.	40	Marcelino S.	23	Otis V.	40	Richard A.	89	Russell A.	46	Vernell A.	43	Studipta R.	30	Zachery C.	15	
Joshua M.	6	Kelly H.	24	Leo B.	32	Miguel Z.	33	Marvin L.	22	Richard A.	51	Pablo F.	63	Richard A.	44	Russell R.	54	Vickie R.	59	Susan B.	34	Zaragoza L.	68	
Joshua S.	20	Kelvin W.	55	Leonard B.	61	Mike T.	55	Marvin R.	85	Marco G.	24	Pablo T.	33	Richard E.	31	Sally K.	62	Victor D.	41	Susan D.	52	Zinnia F.	1	
Josie R.	20	Kendrick G.	28	Leonard M.	56	Milbert E.	49	Marvin S.	78	Marco P.	61	Patrick A.	22	Richard G.	69	Salomon R.	67	Victor G.	18	Sydney K.	71	Desconocido*		
Joy B.	44	Kennel F.	34	Leonardo A.	26	Mindy F.	25	Mary G.	50	Marco R.	25	Patrick C.	34	Richard T.	83	Salondris C.	48	Victor I.	25	Syed H.	79	Desconocido*		
Joy R.	35	Kenneth B.	57	Leonardo H.	9	Minerva G.	60	Mary H.	86	Marco R.	31	Patrick L.	72	Richie R.	34	Salvador L.	20	Victor R.	28	Tai Anh P.	51	Desconocido*		
Juan A.	36	Kenneth D.	57	Leonardo M.	63	Mitchell V.	29	Mary J.	52	Marco Z.	52	Patsy B.	42	Ricky R.	49	Sam M.	47	Victor R.	77	Tameria W.	18	Desconocido*		
Juan A.	26	Kenneth L.	58	Leslie R.	37	Mohammed A.	4	Mary K.	40	Marco P.	43	Paul A.	53	Rigoberto S.	35	Samjuanita C.	53	Victor S.	33	Tania R.	11			
Juan A.	65	Kenneth L.	26	Leslie W.	20	Moises R.	25	Mary S.	51	Marcos R.	57	Paul C.	17	River R.	1	Samuel C.	69	Victoria A.	81	Tavian C.	29			
Juan A.	43	Kenneth O.	31	Lestel F.	64	Mollie W.	56	Mary V.	56	Marcus B.	24	Paul G.	25	Roaldo H.	50	Samuel J.	66	Victoria R.	22	Teddy D.	54			
Juan A.	9	Kenneth R.	52	Lester L.	35	Monica R.	25	Maryrose B.	61	Marcus D.	43	Paul L.	58	Robert A.	65	Samuel P.	52	Victorlyn M.	23	Teodoro B.	82			
Juan B.	39	Kent A.	53	Lester T.	60	Montzell D.	53	Mason J.	21	Marcus H.	32	Paul M.	40	Robert B.	56	Sandra M.	63	Virginia M.	56	Teresa T.	59	*Cuatro de las personas que murieron		
Juan B.	46	Kervin R.	47	Leticia A.	57	Mora A.	17	Matthew B.	86	Marcus L.	52	Paul S.	29	Robert B.	57	Sandra S.	58	Virginia P.	47	Terrell J.	29	en accidentes de tránsito no fueron		
Juan B.	64	Ketelyn W.	22	Levic C.	40	Moriah C.	20	Matthew L.	54	Marcus T.	35	Paulino V.	25	Robert B.	66	Santos L.	65	Walter G.	65	Terry C.	48	identificadas con nombre en el informe		
																							del accidente.	



Cómo interpretar este plan

El plan de acción **Vision Zero** es el primer paso para implementar el compromiso a largo plazo de la Ciudad de Houston de lograr calles más seguras para los usuarios de la vía pública más vulnerables. El plan de acción Vision Zero incluye aportes del Comité Ejecutivo, del Grupo de Trabajo y de los Subcomités de Datos y Comunicaciones de Vision Zero, y de los miembros de la comunidad. El plan de acción se apoya en planes existentes, concretamente, el Plan Houston, el plan Houston Resiliente y el Plan de Acción Climática, y en políticas como el Plan de Calles Completas y Transporte de Houston y las ordenanzas de Zonas Peatonales y Urbanización Orientada al Tránsito.

El éxito de este plan no depende de un único departamento de la Ciudad o agencia asociada. Es un plan colaborativo de múltiples agencias de toda la ciudad. La Ciudad dirigirá sus esfuerzos a las calles de su propiedad y trabajará en colaboración con el Condado de Harris y el Departamento de Transporte de Texas en las calles de su propiedad. El plan de acción Vision Zero presenta los lugares donde la Ciudad hará inversiones proactivas, priorizando velocidades y sistemas seguros en comunidades vulnerables que se ven desproporcionadamente afectadas por muertes y lesiones graves en accidentes de tránsito.

Completaremos el programa Vision Zero en múltiples pasos simultáneamente: implementación rápida y

programación a largo plazo a fin de producir el cambio de paradigma necesario para que las calles de Houston sean seguras y accesibles para personas de todas las edades y capacidades.

En este plan de acción se indican 50 medidas que la Ciudad tomará para reducir a cero las muertes y lesiones graves en accidentes de tránsito para 2030. Las 50 medidas son todas importantes y contribuyen a cambiar nuestro paradigma de circulación. El anuncio de este plan señala el primer día de su implementación.

Para dirigir los esfuerzos, la Ciudad, sus socios y la comunidad han determinado **13 medidas prioritarias** para su implementación. Estos son los cambios estructurales que tenemos que hacer para que el resto del plan tenga sentido. Aunque el objetivo es 2030, las medidas prioritarias serán el centro de atención de un período de tres años, de 2021 a 2023. La Ciudad actualizará el plan de acción Vision Zero en el futuro para orientar la iniciativa a medida que avanza.

Houston necesita su ayuda para implementar el Plan de Acción Vision Zero. Difunda que todos tienen derecho a calles seguras. Ponga de manifiesto los retos y los obstáculos para acceder a destinos clave, como escuelas, supermercados y parques. Infórmese de todas las medidas, los responsables y las métricas, y exíjanos que rindamos cuentas: no solo de las medidas, sino también de los cambios cuantificables que esperamos lograr.

TÉRMINOS IMPORTANTES

TODAS LAS EDADES Y CAPACIDADES

“Todas las edades y capacidades” significa que las calles, intersecciones y aceras están diseñadas para que sean seguras y cómodas para niños, adultos mayores, personas con discapacidades y otros usuarios vulnerables de la vía pública. En el diseño de las calles se debe dar prioridad a los niños, que son pequeños y menos visibles; a los adultos mayores, que pueden tener menor agudeza visual y caminar, ir en bicicleta o circular más despacio; y a las personas con discapacidades, que usen sillas de ruedas o que tengan pérdida de la vista o de la audición. Las calles que son seguras para las personas de todas las edades y capacidades son seguras para todos.

CALLES ACCESIBLES

“Calles accesibles” significa que las calles son accesibles para las personas con discapacidades. Las soluciones de diseño para que las calles sean accesibles deben dar espacio, tiempo y protección a las personas con discapacidades. “Accesible”, en este contexto, no significa abrir calles para los automóviles, hacer más entradas para vehículos y rampas, o ampliar las carreteras para aumentar la capacidad de vehículos.

EQUIDAD

La “equidad”, en el contexto de Vision Zero, incluye tratar las desigualdades sociales y espaciales en los sistemas de transporte. Los factores sociales, incluyendo la raza y los ingresos, y los componentes espaciales, como el uso de la tierra y la cantidad de espacio de las calles que destinamos a los usuarios vulnerables de la vía pública, son prioridades para garantizar enfoques y resultados equitativos en nuestras calles, aceras y ciclovías.

USUARIOS VULNERABLES DE LA VÍA PÚBLICA

Los “usuarios vulnerables de la vía pública” son aquellos que corren más riesgo en el tránsito, principalmente los que no están protegidos por una carrocería, y aquellos que son más susceptibles de sufrir heridas graves o morir en un accidente de tránsito evitable. Esto incluye a adultos mayores, niños, peatones, personas en sillas de ruedas y ciclistas.

ACCIDENTE DE TRÁNSITO EVITABLE (NO “ACCIDENTE”)

El término “accidente” supone que nada podría haberse hecho para evitar que el suceso ocurriera. Las muertes y lesiones graves en accidentes de tránsito son incidentes evitables para los que hay soluciones probadas; por lo tanto, son “accidentes evitables” y no solo accidentes.

COMUNIDADES VULNERABLES

La vulnerabilidad social se refiere a los posibles efectos negativos en las comunidades causados por factores de estrés externos. Los Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades (CDC) mantienen una base de datos del Índice de Vulnerabilidad Social (SVI) para ayudar a los representantes de los gobiernos locales y a los encargados de la planificación a determinar qué comunidades probablemente necesiten más apoyo antes, durante y después de una emergencia sanitaria, cartografiarlas y planificar en su beneficio. El SVI de los CDC usa los datos del censo de los EE. UU. para determinar la vulnerabilidad social de cada sección censal según 15 factores relacionados con el nivel socioeconómico, la composición del grupo familiar, la condición de minoría y el transporte. Este conjunto de datos se utilizó para determinar cuáles son las comunidades más vulnerables de Houston.

Los datos sobre los accidentes de tránsito evitables son de 2014 a 2018, a menos que se indique otra cosa.



Polk Street, Downtown



Taft y Westheimer, Montrose

Las calles de Houston son para vivirlas

En todo el mundo, todas las personas tienen derecho a calles y aceras seguras y accesibles. Cuando las calles y las aceras son seguras y accesibles, creamos oportunidades para que las personas de todas las edades y capacidades circulen, se reúnan, tomen distancia, se expresen, protesten, exploren, celebren y vivan.





El problema: las personas están muriendo

Los habitantes de Houston merecen circular en esta gran ciudad dignamente, sin miedo a que los atropellen cuando crucen la calle.

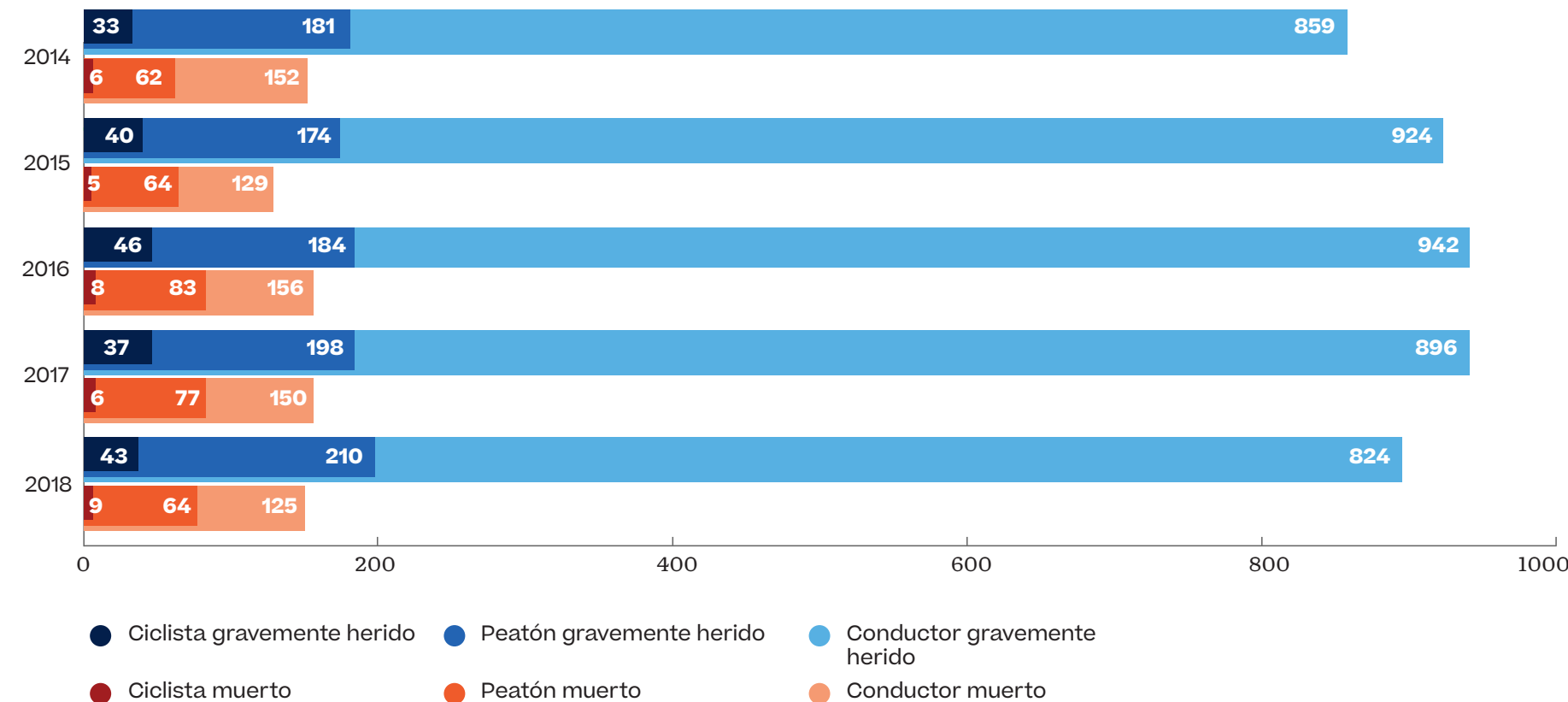
Día por medio una persona pierde la vida en un accidente de tránsito evitable en las calles de Houston. Todos los días, tres personas sufren lesiones graves que les cambian la vida. Las vidas perdidas y las lesiones graves son traumas innecesarios para los afectados y para sus familiares y amigos. Podemos evitar que las personas mueran y que sufran lesiones graves en nuestra vía pública.

Diversos factores contribuyen a las muertes y las lesiones graves en accidentes de tránsito que ocurren en comunidades de todo Houston. Factores como la velocidad de los autos y los comportamientos peligrosos al volante, como ignorar los semáforos, conducir distraído y conducir con las facultades disminuidas, tienen un papel importante en los accidentes mortales y las lesiones graves. Las comunidades socialmente vulnerables tienen una mayor cantidad de muertes y lesiones graves en accidentes de tránsito por habitante comparadas con las comunidades menos vulnerables. Algunas

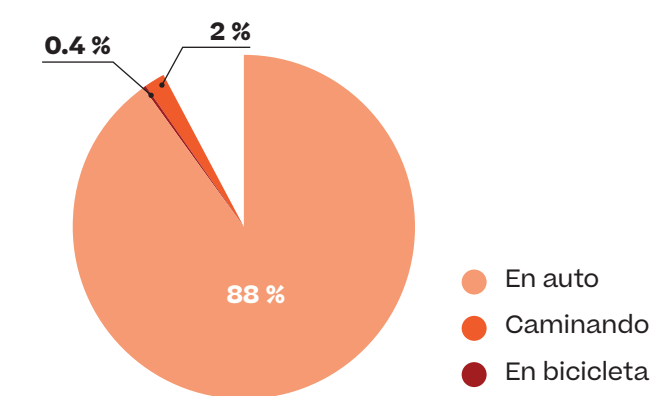
comunidades socialmente vulnerables se han identificado mediante el programa Comunidades Completas del alcalde Sylvester Turner, que busca dar servicios e instalaciones de calidad a los barrios de bajos recursos. Vision Zero de Houston dará prioridad a las inversiones equitativas en las comunidades desproporcionadamente afectadas por las muertes y las lesiones graves en accidentes de tránsito para garantizar calles e intersecciones más seguras y accesibles.

Mediante este compromiso con Vision Zero, Houston se suma a una red mundial de ciudades que hacen un compromiso a largo plazo para priorizar las calles seguras y adoptar políticas que den más valor a la vida humana que a la velocidad de los vehículos. Los habitantes de Houston merecen circular en esta gran ciudad dignamente, sin miedo a que los atropellen cuando crucen la calle. Poner fin a las muertes y a las lesiones graves en accidentes de tránsito se trata tanto de salvar vidas como de lograr calles seguras y accesibles en las que las personas sientan que tienen lugar.

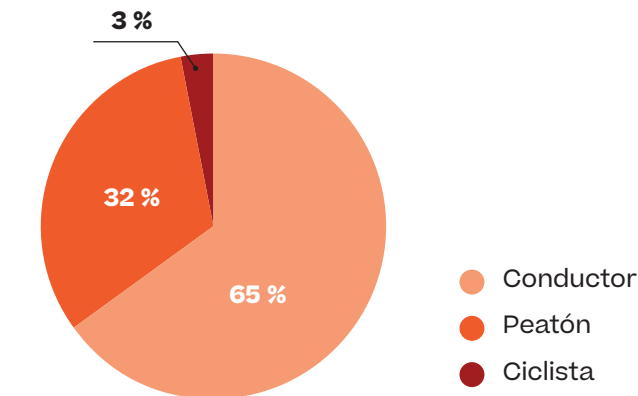
MUERTES Y LESIONES GRAVES EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN HOUSTON



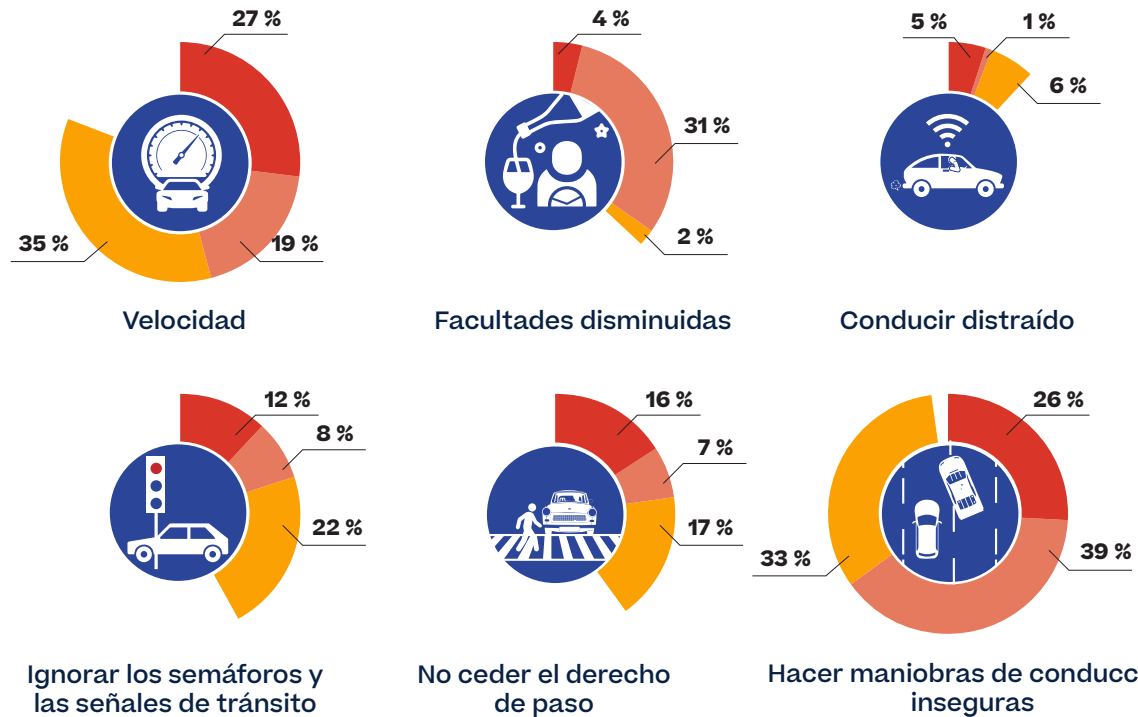
TRAYECTO AL TRABAJO



MUERTES EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO



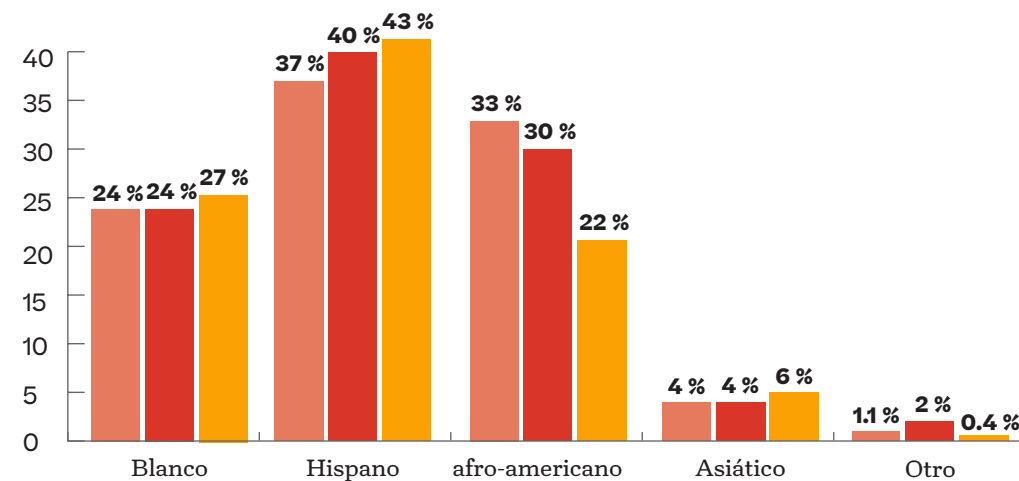
MUERTES Y LESIONES GRAVES EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO: FACTORES CONTRIBUYENTES



Los datos reflejan solamente los accidentes de tránsito evitables en los que se haya determinado al menos un factor contribuyente en el informe del accidente.

- % de personas gravemente heridas
- % de personas muertas
- % total de todos los accidentes de tránsito evitables

MUERTES Y LESIONES GRAVES EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO: TENDENCIAS DEMOGRÁFICAS



- % de personas gravemente heridas
- % de personas muertas
- % total de la población

RESUMEN DE LAS CARACTERÍSTICAS DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EVITABLES EN HOUSTON

21 %

DE LAS MUERTES DE PEATONES SON DE NIÑOS Y ADULTOS MAYORES

26 %

DE LAS MUERTES EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO OCURREN EN CALLES DE CUATRO CARRILES SIN DIVISIÓN

43 %

DE LAS MUERTES Y LAS LESIONES GRAVES EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO OCURREN EN INTERSECCIONES O ENTRADAS PARA VEHÍCULOS, O ESTÁN RELACIONADAS CON ELLAS

51 %

DE LAS MUERTES Y LESIONES GRAVES EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO OCURREN EN CALLES QUE SON PROPIEDAD DE LA CIUDAD

100 %

DE LAS MUERTES DE CICLISTAS TIENEN LUGAR EN CALLES SIN CICLOVÍAS



Cambiar el paradigma

Para que Houston sea un lugar saludable donde vivir, con acceso equitativo a todo lo que esta gran ciudad tiene para dar, debemos poner fin a las muertes y a las lesiones graves en accidentes de tránsito. Ya no aceptaremos ninguna pérdida de vida en un accidente de tránsito evitable. Cero. Podemos evitar que las personas mueran en nuestra vía pública. Para esto se requiere un cambio en la manera en que pensamos sobre nuestras calles.

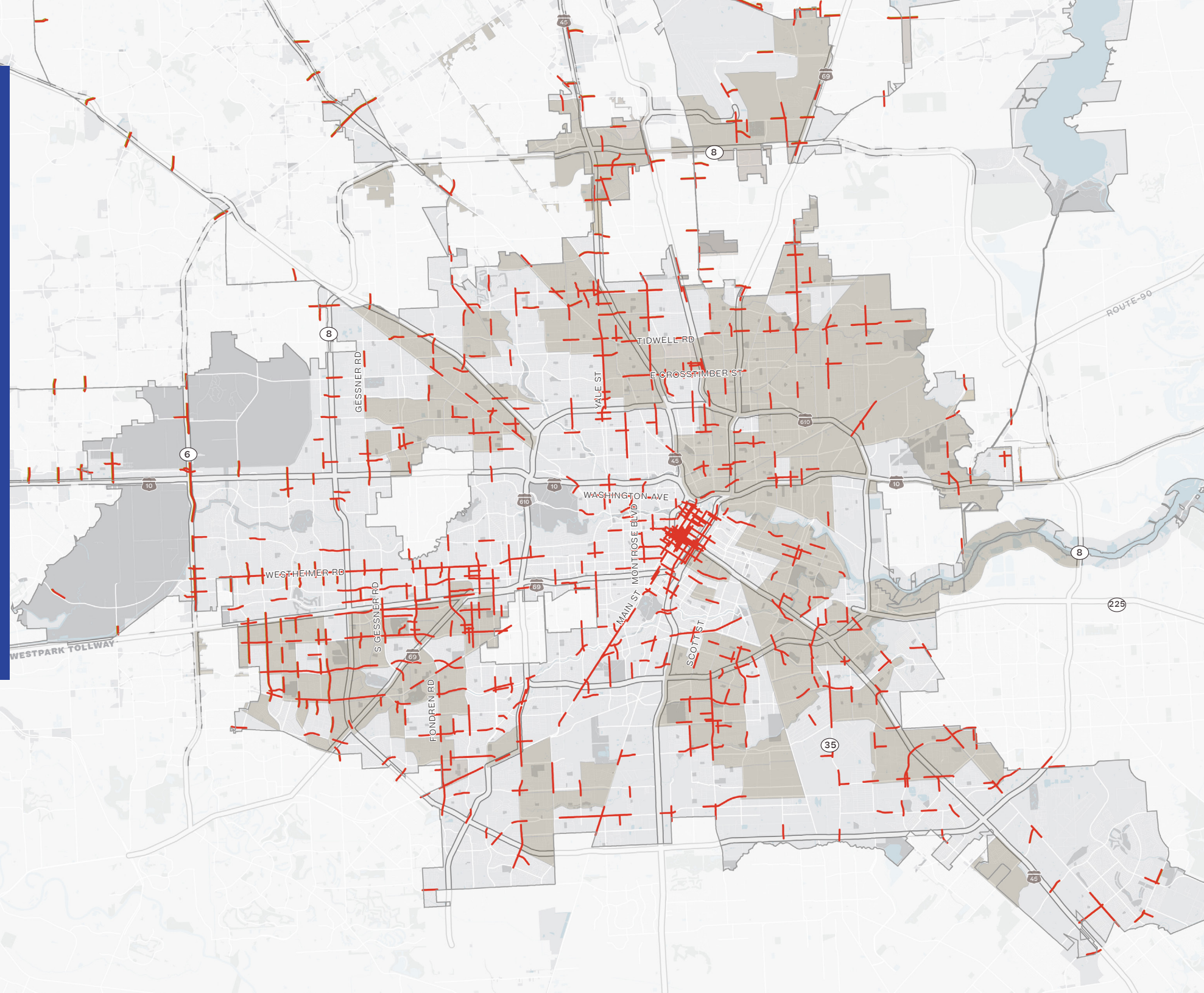
Las calles no son solo para los autos. Las calles son espacios públicos. Son espacios sociales compartidos. Son para las personas. Sí, las personas cometen errores. Y, en un sistema de transporte seguro que da prioridad a las personas y la vida humana, esos errores no tienen como resultado muertes ni lesiones graves. Ese es el paradigma de circulación que debemos crear.

Reconsideraremos el tráfico y la circulación en Houston para poner las vidas humanas en primer lugar, en especial, aumentando el valor de las vidas en las comunidades vulnerables que se han visto desproporcionadamente afectadas por las muertes y las lesiones graves en accidentes de tránsito. Daremos prioridad a la vida humana en nuestro sistema de transporte y ofreceremos un equilibrio entre las oportunidades para todos los modos de circulación: caminar, ir en bicicleta, usar sillas de ruedas, usar el transporte público y conducir. Nos centraremos en el diseño de las calles y los sistemas seguros, el control de la velocidad, la comunicación y el compromiso con nuestras comunidades, la evaluación y la planificación.

PLANO DE LAS ZONAS DE ALTO ÍNDICE DE LESIONES DE HOUSTON

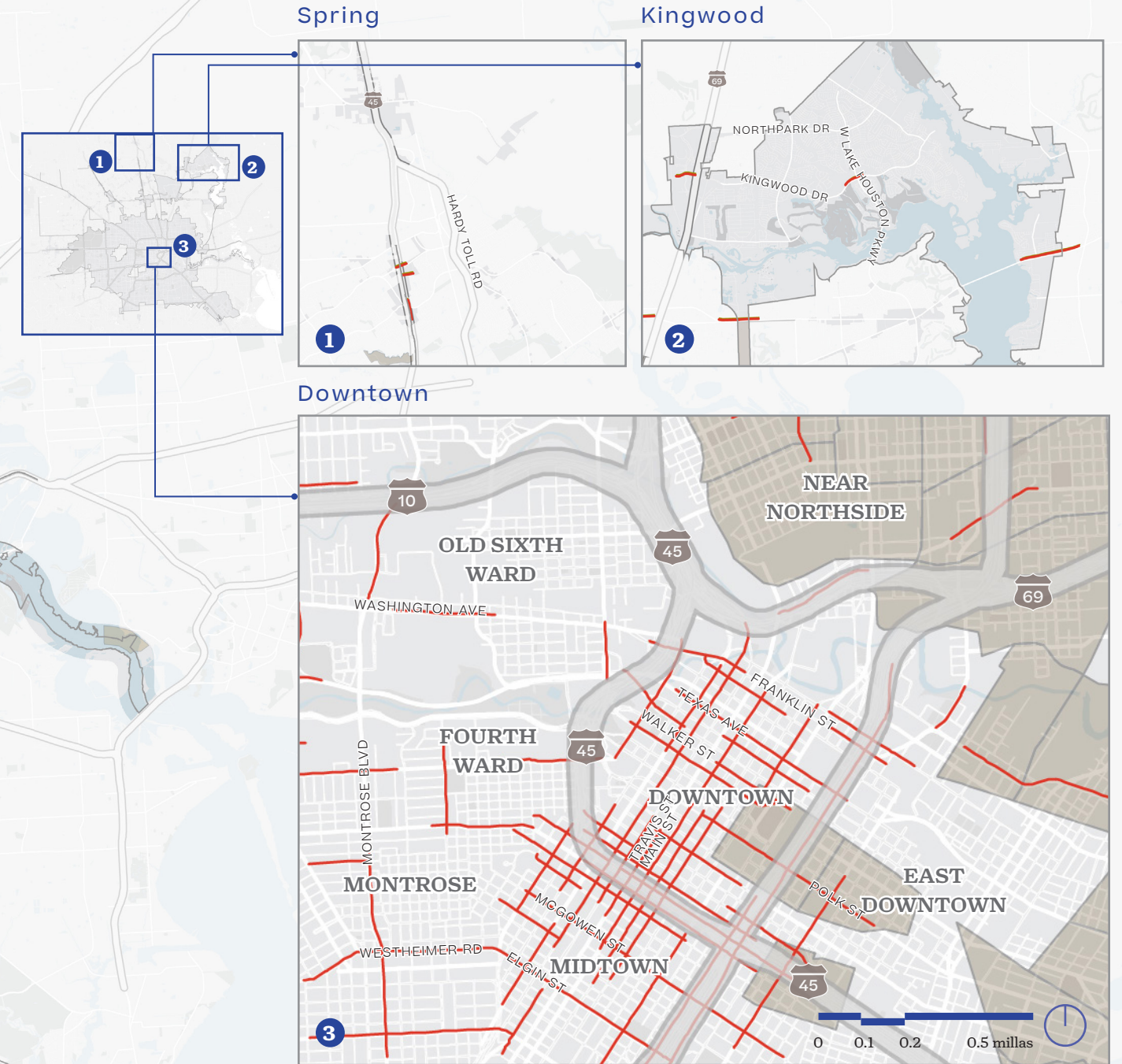
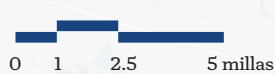
Alrededor del 60 % de las muertes y lesiones graves en accidentes de tránsito ocurren exclusivamente en el 6 % de las calles de Houston. Esto se identifica como la Red de alto índice de lesiones y sirve para que la Ciudad empiece a hacer mejoras de seguridad en los lugares donde suceden más accidentes de tránsito evitables graves. Las comunidades socialmente vulnerables abarcan el 33 % de las calles de Houston, pero el 52 % de las calles con alto índice de lesiones. Estos son los corredores que la Ciudad priorizará para hacer mejoras de seguridad.

Las comunidades socialmente vulnerables son las secciones censales por encima del percentil 75 en la clasificación general resumida de las secciones, lo que indica una mayor vulnerabilidad según variables socioeconómicas, de composición del grupo familiar, de la condición de minoría y de transporte. Consulte la definición de “comunidades vulnerables” en la página 7 para obtener más información.



- Límite de la ciudad
- Agua
- Parques
- Comunidades socialmente vulnerables
- Red de alto índice de lesiones

Escala 1: 250,000





Elgin Street, Midtown

Nuestra visión: cero muertes en nuestras calles

Las calles de Houston serán seguras para todos los peatones, ciclistas, usuarios de sillas de ruedas y conductores. Las calles y aceras de Houston serán atractivas y accesibles para personas con diferentes capacidades, niños y adultos mayores. Las calles de Houston apoyarán el valor de todas las comunidades, lo que derivará en una ciudad más equitativa. Cuando logremos esta visión, las calles de Houston servirán como catalizador para tener barrios saludables y resilientes.



Objetivos

Pondremos fin a las muertes y a las lesiones graves en accidentes de tránsito, y haremos que las calles sean seguras, equitativas y accesibles para los peatones, patinadores, ciclistas, conductores y personas que hagan conexiones con el transporte público.



Crear una red de calles seguras, accesibles y equitativas



Lograr que las hacer conexiones con el transporte público sean seguras



Lograr que caminar, patinar e ir en bicicleta sea seguro



Lograr que conducir sea seguro



Principios

Para crear una red de calles seguras, equitativas y accesibles, y lograr que caminar, ir en bicicleta, conducir y hacer conexiones con el transporte público sea seguro, las medidas se apoyarán en los principios clave esbozados en la orden ejecutiva del alcalde Turner de agosto de 2019. La estrategia de Vision Zero de Houston se basará en un **enfoque integral y estratégico, liderazgo y colaboración, equidad y resultados equitativos, datos y análisis integrales, y transparencia y responsabilidad.**

Poner fin a las muertes y lesiones graves en accidentes de tránsito requiere un **enfoque integral y estratégico** con objetivos cuantificables y un cronograma preciso para la implementación. El éxito de Vision Zero de Houston estará guiado por personas de diversos orígenes y líderes de la comunidad que aportarán sus ideas sobre las necesidades de su comunidad. Además de los informes de los accidentes evitables, la Ciudad y sus socios identificarán patrones en los datos del uso de las calles, incluirán el contexto de uso de la tierra local e incorporarán la equidad social y espacial como base de un enfoque estratégico.

Poner fin a las muertes y a las lesiones graves en accidentes de tránsito requiere **liderazgo y colaboración**. La Ciudad abogará por Vision Zero y asumirá la responsabilidad de comunicar este plan e implementarlo. La Ciudad mantendrá nuestro compromiso de priorizar la seguridad de las calles mediante un grupo de trabajo colaborativo. Cada departamento de la Ciudad, agencia asociada, miembro de la comunidad y usuario de nuestras calles se hará responsable del papel que desempeñe para la seguridad de las calles.

Poner fin a las muertes y a las lesiones graves en accidentes de tránsito en las 665 millas cuadradas de Houston requiere una estrategia centrada en **la equidad y los resultados equitativos**. La Ciudad reunirá a un grupo diverso de agencias y socios de la comunidad para producir resultados equitativos en materia de seguridad de las calles. Usaremos los datos para entender mejor cómo las condiciones actuales afectan a determinadas comunidades, incluyendo las repercusiones en términos económicos y de justicia racial, y los efectos en los usuarios vulnerables de la vía pública. Daremos prioridad a las mejoras para la seguridad de las calles en las comunidades vulnerables desproporcionadamente afectadas por las muertes y las lesiones graves en accidentes de tránsito.

Poner fin a las muertes y a las lesiones graves requiere decisiones basadas en **datos y análisis integrales**. La Ciudad y sus socios se reunirán, analizarán e intercambiarán datos cuantitativos sobre los accidentes de tránsito evitables y datos cualitativos de nuestras comunidades para entender las prioridades en seguridad vial. Evaluaremos las calles y las intersecciones con mayor densidad de muertes y de lesiones graves en accidentes de tránsito, conocidas como la Red de alto índice de lesiones, y usaremos enfoques equitativos para priorizar las mejoras de seguridad. Aplicaremos un enfoque proactivo basado en sistemas para identificar y tratar factores de riesgo de accidentes de tránsito graves evitables.

Poner fin a las muertes y a las lesiones graves en accidentes de tránsito requiere **transparencia y responsabilidad**. La Ciudad tendrá oportunidades periódicas para medir los avances y para compartir información y recursos con el público. Celebraremos los éxitos, identificaremos los retos, evitaremos las acciones perjudiciales y crearemos una oportunidad para corregir el rumbo cuando sea necesario.



Enfoques

1 Contaremos con la participación de la comunidad y con la **comunicación** para informar de las buenas prácticas y, además, para escuchar realmente la voz de nuestras comunidades cuando trabajemos en soluciones específicas para cada lugar. Nos reuniremos con las personas donde estén y pediremos la opinión de los residentes en un diálogo continuo sobre los proyectos de Vision Zero, las prioridades y las preocupaciones sobre la seguridad. Seremos transparentes y cambiaremos la manera de comunicar sobre la seguridad en la vía pública y los accidentes de tránsito evitables, sin culpar a las víctimas por las lesiones y los accidentes mortales que ocurren en las calles de nuestra ciudad.

2 Daremos prioridad a salvar vidas humanas mediante el diseño de calles y **sistemas seguros** que se adapten a la inevitabilidad de los errores humanos. Pondremos en primer lugar la seguridad de los usuarios vulnerables de la vía pública que caminan, van en bicicleta, usan sillas de ruedas o esperan el autobús o el tren. Identificaremos las características de alto riesgo de las carreteras y evaluaremos todos los proyectos de reconstrucción de las carreteras de la Ciudad para establecer las necesidades de seguridad de un sistema intermodal. Consideraremos mejoras con grandes inversiones de capital y tratamientos de seguridad de bajo costo y a corto plazo, y siempre buscaremos coordinar con los esfuerzos simultáneos de la Ciudad para aprovechar al máximo cada dólar invertido en nuestra infraestructura.

3 Nos centraremos en **velocidades seguras** y en el control de la velocidad para salvar vidas y evitar lesiones graves. Reduciremos los límites de velocidad según el contexto, por ejemplo, en las calles donde haya actividad intermodal y se produzcan conflictos de cruce. Primero, controlaremos la velocidad de los vehículos en la Red de alto índice de lesiones. Usaremos el diseño como una herramienta para apoyar y hacer cumplir las velocidades seguras, y seguiremos abogando por una legislación que permita opciones alternativas de aplicación de la ley.

4 Evaluaremos y **planificaremos** estrategias para cambiar nuestra cultura y nos centraremos en la financiación estratégica de proyectos de seguridad para un sistema intermodal. Implementaremos el programa Rutas Seguras a la Escuela y colaboraremos con las escuelas K-12 para armar un plan de estudios sobre la seguridad y la circulación. Usaremos los datos para obtener métricas y garantizar puntos de referencia cuantificables para mejorar la seguridad de todos los usuarios de la vía pública en toda la ciudad.



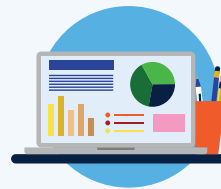
Medidas prioritarias

Las siguientes medidas son las primeras que implementará Houston; estas sientan las bases para una estrategia significativa de Vision Zero. Estas medidas estarán informadas continuamente por datos de informes y de miembros de la comunidad. La lista completa de medidas, incluyendo las agencias líderes y de apoyo, empieza en la página 23.



COMUNICACIÓN

- Informar de los esfuerzos y de la eficacia de Vision Zero en un panel de datos público y un informe anual.
- Poner en marcha una campaña de comunicación en toda la ciudad sobre la seguridad de las calles para celebrar la realidad de que las personas utilizan diferentes medios de transporte para circular en Houston.
- Capacitar a los empleados de la Ciudad en la comunicación de accidentes de tránsito evitables al público y a los medios de comunicación.



SISTEMAS SEGUROS

- Reestructurar los instrumentos de planificación del transporte de la Ciudad: cambiar los estándares de toda la ciudad a un nivel de servicio intermodal y dar prioridad a los objetivos de Vision Zero en el Manual de diseño de infraestructura (IDM).
- Evaluar cada proyecto de reconstrucción de carreteras de la Ciudad para establecer las necesidades y las oportunidades de seguridad de un sistema intermodal al inicio del proyecto.
- Identificar las características de alto riesgo de las carreteras y desarrollar plantillas para simplificar los rediseños de seguridad sistemáticos.



VELOCIDADES SEGURAS

- Determinar velocidades seguras para todas las personas que transitan las calles y luego diseñar las calles para que puedan soportar esa velocidad.
- Usar el diseño como una herramienta para apoyar y hacer cumplir el derecho de paso de los peatones en las intersecciones y los cruces.
- Usar la temporización de señales para maximizar la seguridad y la comodidad de todos los medios de transporte sobre la cantidad de vehículos.



PROGRAMACIÓN

- Rediseñar 10 lugares de la Red de alto índice de lesiones cada dos años y poner en práctica planes de reconstrucción en el próximo año fiscal.
- Construir al menos 50 millas de aceras cada año.
- Construir al menos 25 millas de instalaciones de gran comodidad para bicicletas cada año.
- Inventariar y priorizar las mejoras de las calles que estén a media milla de los centros de transporte público para mejorar la seguridad y el acceso de las personas con discapacidades.

Hacer realidad la visión

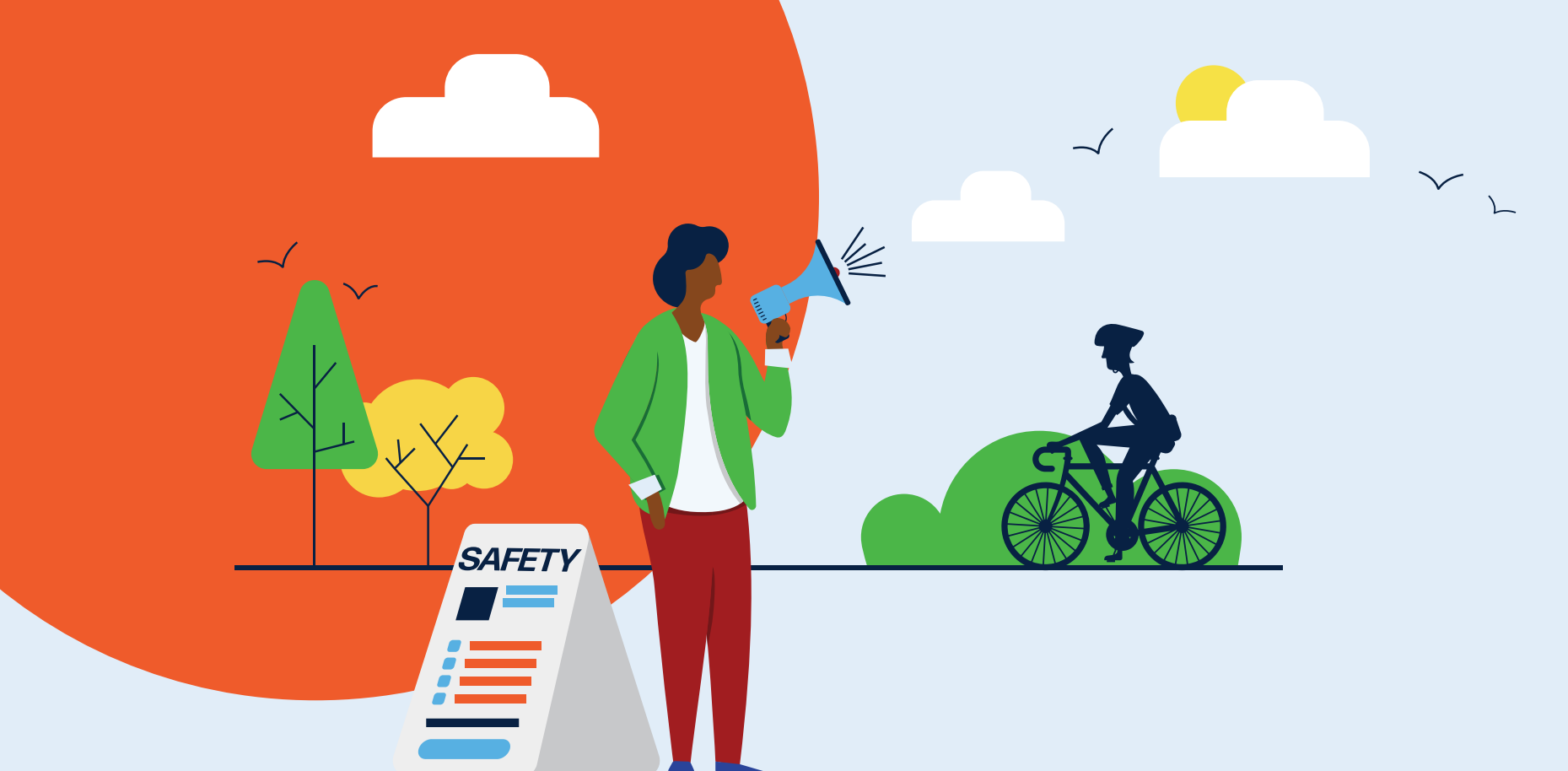
Vision Zero es una estrategia basada en medidas cuantificables y resultados equitativos. El objetivo de poner fin a las muertes y lesiones graves en accidentes de tránsito se logrará solo con la implementación de enfoques integrales y medidas específicas.

Acrónimos en las medidas

ARA: Asuntos de Administración y Reglamentación
DON: Departamento de Barrios*
EMS: Servicios Médicos de Emergencia*
FIN: Departamento de Finanzas de Houston*
FMD: Departamento de Gestión de Flotas*
H-GAC: Consejo del Área de Houston-Galveston
HHD: Departamento de Salud de Houston*
HPB: Junta de Parques de Houston

HPD: Departamento de Policía de Houston*
HPL: Biblioteca Pública de Houston*
HPW: Departamento de Obras Públicas de Houston*
LGL: Departamento Legal de Houston*
MOPD: Oficina del Alcalde para las Personas con Discapacidades*
PDD: Departamento de Planificación y Desarrollo*
TIRZ: Zona de Reinversión de Aumento de Impuestos
TSR: Together for Safer Roads
TxDOT: Departamento de Transporte de Texas

*Departamento de la Ciudad de Houston



ENFOQUE 1

Comunicación

Debería haber una aplicación o alguna otra manera sencilla de que los residentes informen de los incidentes que casi provocan accidentes.

— Plataforma en línea
Let's Talk Houston

Me gustaría que hubiera un panel de datos en el que se registrara cada muerte y lesión grave.

— Plataforma en línea
Let's Talk Houston

COMUNICACIÓN

1.1

Informar al público de los esfuerzos y la eficacia de Vision Zero:



Líder PDD



Apoyo HHD, HPW



Objetivo General

Prioridad

- Crear un panel de datos público, que se actualice cada tres meses como mínimo con métricas de Vision Zero, los plazos de proyectos y los períodos de respuesta para las solicitudes relacionadas con la infraestructura de transporte (ejemplos: solicitudes pendientes del programa de aceras, respuestas o comentarios sobre datos cualitativos y tiempos de respuesta).
- Desarrollar un informe anual sobre los avances y las medidas del plan de acción. Crear una cultura de responsabilidad para cumplir las métricas o para tratar los cambios que sean necesarios para cumplir las métricas en el futuro. El primer informe deberá entregarse 12 meses después de la publicación de este plan de acción Vision Zero.

1.2

Facilitar medios accesibles al público para que los residentes aporten datos cualitativos sobre la seguridad y los riesgos de las calles, incluyendo la ampliación del sistema 311.



Líder HPW



Apoyo PDD, ARA



Objetivo General



COMUNICACIÓN

1.3



Líder
Oficina del
Alcalde



Apoyo
PDD, METRO



Objetivo
General

↑ Prioridad

Poner en marcha una campaña de comunicación en toda la ciudad sobre la seguridad en las calles de Vision Zero:

- Celebrar la realidad de que las personas utilizan diferentes medios de transporte para circular en Houston.
- Dar prioridad a los lugares donde suele haber accidentes de tránsito evitables y sus causas, identificados en la Red de alto índice de lesiones (ejemplos: intersecciones y cruces, incluso si no están señalizados; prioridad de paso a los peatones; no girar a la derecha cuando el semáforo esté en rojo).

1.4



Líder
PDD



Apoyo
HHD



Objetivo
General

↑ Prioridad

Capacitar a los empleados de la Ciudad en la comunicación de accidentes de tránsito evitables al público y a los medios de comunicación. Desarrollar material y recursos en múltiples idiomas.



Los medios de comunicación podrían ser mucho más imparciales cuando hablen de los accidentes de tránsito evitables. Dejen de culpar a las víctimas.

— Plataforma en línea
Let's Talk Houston

Hay una necesidad real de que el público y las agencias entiendan la prioridad de que caminar e ir en bicicleta sean más seguros en muchas zonas.

— Evento abierto
virtual

Debemos ser abiertos en cuanto a los lugares donde buscamos información. Las historias y experiencias tienen tanto valor como los registros de accidentes. No podemos averiguar qué lugares evitan las personas por considerarlos inseguros y por qué, a menos que les preguntemos.

— Evento abierto
virtual

No todos los choques son accidentales. Dejen de llamarlos “accidentes”.

— Plataforma en línea
Let's Talk Houston

1.5



Líder
PDD



Apoyo
HPW



Objetivo
General

Crear más oportunidades para que el público en general colabore con la planificación y la ejecución de proyectos de circulación de la Ciudad de Houston y, de ese modo, evitar problemas por privación de derechos.

1.6



Líder
PDD

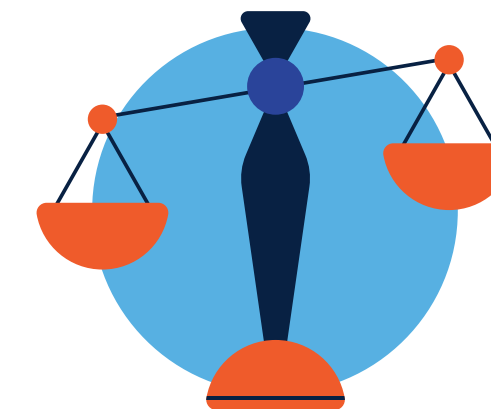


Apoyo
DON



Objetivo
General

Incluir a las organizaciones de base y a los líderes de la comunidad en los comités de Vision Zero para que den orientación sobre la equidad y los resultados equitativos en la labor de Vision Zero.



COMUNICACIÓN

1.7

Desarrollar y difundir recursos educativos para informar a los nuevos conductores de cómo estar seguros en las calles de Houston, haciendo énfasis en los comportamientos inseguros detectados en la Red de alto índice de lesiones.



Líder
PDD



Apoyo
Departamento de Seguridad Pública de Texas, HPD, TxDOT, HPW



Objetivo
General

1.8

Desarrollar y difundir nuevos recursos educativos para los estudiantes de K-12 sobre la seguridad a pie, en bicicleta y en autobús.



Líder
PDD



Apoyo
HHD, HPL, TxDOT, todos los distritos escolares del área



Objetivo
Caminar, patinar, ir en bicicleta



Vision Zero debería incluir educación, especialmente para los conductores nuevos en Houston.

— Evento abierto virtual

Tenemos que mejorar y volver a poner en relieve los programas de educación de los conductores y en los programas de seguridad para bicicletas.

— Evento abierto virtual

Hay mucho por hacer. Coordinen con el Condado de Harris, METRO y cualquiera que pueda ayudar.

— Plataforma en línea
Let's Talk Houston



1.9

Coordinar con TxDOT y H-GAC una campaña educativa enfocada en Houston específicamente sobre conducción con las facultades disminuidas.



Líder
PDD



Apoyo
TxDOT, H-GAC



Objetivo
Conducción

COMUNICACIÓN

1.10

Trabajar con el Estado para incluir el lenguaje y los recursos de Vision Zero sobre la reducción de accidentes de tránsito mortales en los cursos de conducción preventiva.



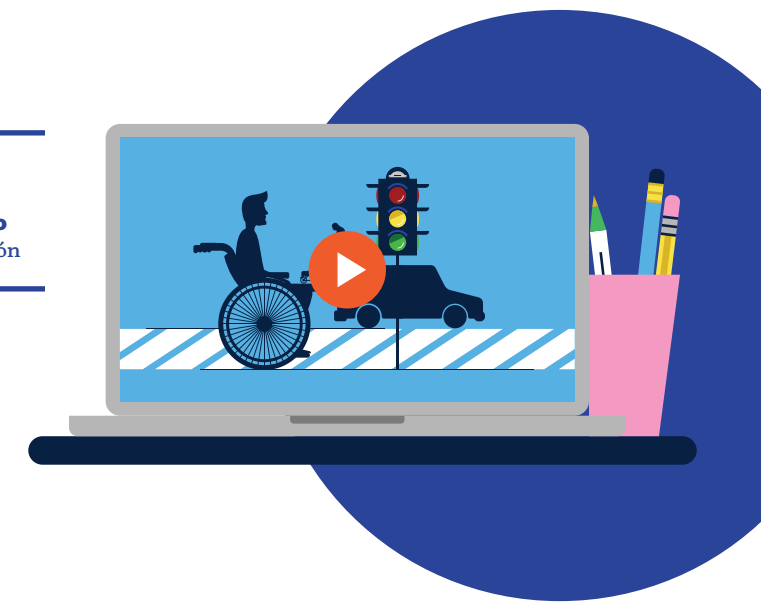
Líder
Tribunales Municipales de Houston



Apoyo
PDD



Objetivo
Conducción





ENFOQUE 2

Sistemas seguros

Cambiamos la forma de planificar. Cambiar el análisis del impacto del tránsito de un nivel de servicio de vehículos a un nivel de servicio intermodal es una prioridad inicial importante.

— Plataforma en línea
Let's Talk Houston

2.1



Líder
HPW



Apoyo
PDD,
permisos



Objetivo
General

↑ Prioridad

Replantear las herramientas de la Ciudad para la planificación del transporte:

- Priorizar los objetivos de Vision Zero en el Manual de diseño de infraestructura (IDM): seguridad de usuarios vulnerables de la vía pública, control de velocidad, accesibilidad para las personas con discapacidades y de todas las edades, prioridad de la circulación de peatones y ciclistas, y acceso seguro al transporte.
- Cambiar los estándares de análisis del impacto del tránsito en toda la ciudad y pasar de un nivel de servicio de vehículos a un nivel de servicio intermodal.

SISTEMAS SEGUROS

2.2



Líder
HPW



Apoyo
PDD,
permisos



Objetivo
General

↑ Prioridad

Evaluar cada proyecto de reconstrucción de carreteras de la Ciudad para establecer las necesidades y las oportunidades de seguridad de un sistema intermodal al inicio del proyecto. Asignar un presupuesto para la implementación del proyecto de seguridad de las calles, que incluya costos de mantenimiento a largo plazo y priorice la seguridad de las personas que caminan, van en bicicleta, usan silla de ruedas y hacen conexiones de transporte público.



SISTEMAS SEGUROS



2.3

Identificar las características de alto riesgo de las carreteras relacionadas con tipos específicos y recurrentes de accidentes de tránsito evitables graves en cada medio de transporte.



Líder
HPW, PDD



Apoyo
TxDOT,
H-GAC,
METRO



Objetivo
General

Prioridad

Desarrollar plantillas para tratar las escalas de los rediseños de seguridad (bajo costo/resultados rápidos; trabajo pesado/gran impacto). Ocuparse de múltiples corredores e intersecciones con características similares a las de las calles de la Red de alto índice de lesiones e incorporar el rediseño en cada proyecto de la Ciudad.

2.4

Ampliar el tablero de revisión de accidentes de tránsito mortales al grupo multidisciplinario de los departamentos de la Ciudad:



Líder
HPD



Apoyo
HPW, PDD,
TxDOT, EMS



Objetivo
General

- Reclutar intencionalmente y revisar la representación de los departamentos para garantizar que los miembros usen de manera habitual otros medios de transporte además del auto, y, por lo tanto, tengan una perspectiva genuina y respeten a las personas que caminan, andan en bicicleta y usan el transporte público todos los días en Houston.
- Entender los accidentes de tránsito evitables más graves que se producen en la ciudad revisando los informes de muertes por accidentes de tránsito de la Red de alto índice de lesiones y los informes presentados públicamente. Evaluar los procedimientos de informe de accidentes de tránsito evitables para mejorar los métodos de recogida de datos (relacionado con 1.1).

Hay personas cuyas vidas cambian para siempre por la negligencia en las calles. No debería ser necesario que mueran para que las tengan en cuenta.

— Plataforma en línea
Let's Talk Houston

¿Cómo puede contribuir la industria de la tecnología a esta visión? ¿Acaso no tiene datos útiles?

— Evento abierto virtual

Un acceso más seguro a nuestra infraestructura de circulación incluye inversión en nuestra infraestructura para peatones. Tenemos que identificar las zonas de alta densidad de peatones en la ciudad, la calidad de las redes para caminar y los datos de accidentes asociados en esas zonas.

— Evento abierto virtual

2.5



Líder
HPW



Apoyo
TxDOT



Objetivo
General

Coordinar los esfuerzos continuos de los sistemas de transporte inteligente (ITS) y de Vision Zero para ajustarse de manera segura a las demandas del tránsito, sin tener que ensanchar las carreteras, aumentando a la vez la conciencia de los conductores y mejorando la respuesta ante accidentes.

2.6



Líder
PDD



Apoyo
Oficina del
Alcalde para la
Innovación



Objetivo
General

Usar fuentes de datos como la tecnología de Vehículos Conectados o Internet de las Cosas para informar de los incidentes que casi provocan accidentes y otros eventos no reportados (relacionado con 1.2).



2.7



Líder
FIN



Apoyo
HPW,
permisos,
PDD



Objetivo
General

Dar mayor consideración en la licitación de proyectos para las carreteras de la Ciudad a las empresas de planificación, diseño e ingeniería que hayan asistido a programas de capacitación o seminarios web sobre seguridad y circulación.

2.8



Líder
PDD



Apoyo
H-GAC,
MOPD, HPW



Objetivo
Caminar,
patinar, ir en
bicicleta

Crear una herramienta fácil de usar para auditar las Rutas de Acceso Peatonal, para que el público y la Ciudad puedan recoger datos uniformes y útiles sobre el estado de las aceras (relacionado con 1.2).

2.9

Exigir accesos seguros y cómodos para peatones, ciclistas, usuarios de sillas de ruedas y transporte público en las zonas en construcción.



Líder
PDD, HPW



Apoyo
METRO,
TxDOT,
Condado
de Harris,
permisos



Objetivo
Caminar,
patinar, ir en
bicicleta

2.11

Coordinar con METRO el criterio de diseño (Directrices de diseño del transporte de METRO) de las zonas de espera, la señalización, indicaciones de los centros de transporte público, paradas de autobuses y trenes, y estacionamientos disuasorios. (Ejemplo: Find My Stop).



Líder
METRO



Apoyo
HPW, PDD,
MOPD



Objetivo
Transporte
público



2.12

Coordinar todas las extensiones de la red de bicicletas y de la red de transporte público con los servicios de bicicletas compartidas.



Líder
PDD,
METRO,
Houston
BCycle



Apoyo
HPW



Objetivo
Transporte
público

2.10

Hacer una evaluación sistemática de todos los cruces de senderos y calles, recomendar mejoras de seguridad e implementar todas las mejoras en los cruces de senderos.



Líder
PDD, HPW



Apoyo
HPB



Objetivo
Caminar,
patinar, ir en
bicicleta

Los accidentes de tránsito evitables y las muertes por accidentes de tránsito en las zonas en construcción están fuera de control. ¡Vision Zero de Houston debe ocuparse de la seguridad en las zonas en construcción!

— Evento abierto virtual

Las mejoras en los cruces de senderos podrían ser un gran beneficio. Me encantaría ver alguna mejora en el Columbia Tap Trail.

— Plataforma en línea
Let's Talk Houston

Los vehículos de flota están en todas partes. ¿Cómo pueden incluirse en Vision Zero para hacer que nuestras calles sean más seguras?

— Evento abierto virtual

2.13

Hacer que la flota de vehículos del área de Houston sea la más segura del país.



Líder
FMD



Apoyo
TSR



Objetivo
Conducción

- Usar tecnología para registrar la velocidad de los vehículos de la flota de la Ciudad y otras flotas pertinentes.
- Hacer un inventario de las prácticas de gestión de la flota de los departamentos de la Ciudad para determinar los coordinadores de vehículos, los GPS y la cantidad de vehículos.
- Enmendar la política administrativa 2.2 para tratar los accidentes de tránsito, los excesos de velocidad y el historial de conducción de los empleados.

SISTEMAS SEGUROS

2.14

Establecer un programa de gestión segura de la flota e inscribir a las empresas del área de Houston.



Líder
TSR



Apoyo
FMD



Objetivo
Conducción

SISTEMAS SEGUROS

2.15

Designar la red de transportistas de toda la ciudad.



Líder
PDD



Apoyo
HPW, LGL,
H-GAC



Objetivo
Conducción

2.16

Trabajar con las ciudades de Vision Zero de Texas sobre la aplicación de la ley por parte de la policía en infracciones de tránsito y opciones alternativas de aplicación de la ley. Generar nuevas oportunidades para trabajar con las comunidades en su visión de la aplicación de la ley.



Líder
PDD



Apoyo
HPD, HPW,
Condado
de Harris,
H-GAC



Objetivo
Conducción



Podríamos estar haciendo mucho más para aumentar de manera proactiva la seguridad con diseño en lugar de hacerlo reactivamente por imposición.

— Evento abierto virtual

Sin duda, necesitamos un cambio cultural en nuestras calles.

— Plataforma en línea
Let's Talk Houston

2.17

Trabajar con la policía y el sistema de justicia, incluyendo a fiscales y abogados defensores, para analizar las citaciones y las sentencias por delitos viales. Usar los hallazgos para fundamentar penas más severas por delitos viales graves, como homicidio de otro usuario de la vía pública, conducción bajo los efectos de las drogas o del alcohol, cruce con el semáforo en rojo y reincidencia.



Líder
PDD



Apoyo
HPD, fiscal de distrito, abogado de la Ciudad, tribunales municipales, fiscales, abogados defensores



Objetivo
Conducción

SISTEMAS SEGUROS

2.18

Incorporar los objetivos de Vision Zero en las recomendaciones del Grupo de Trabajo del Alcalde para la Reforma de la Policía.



Líder
Oficina del
Alcalde

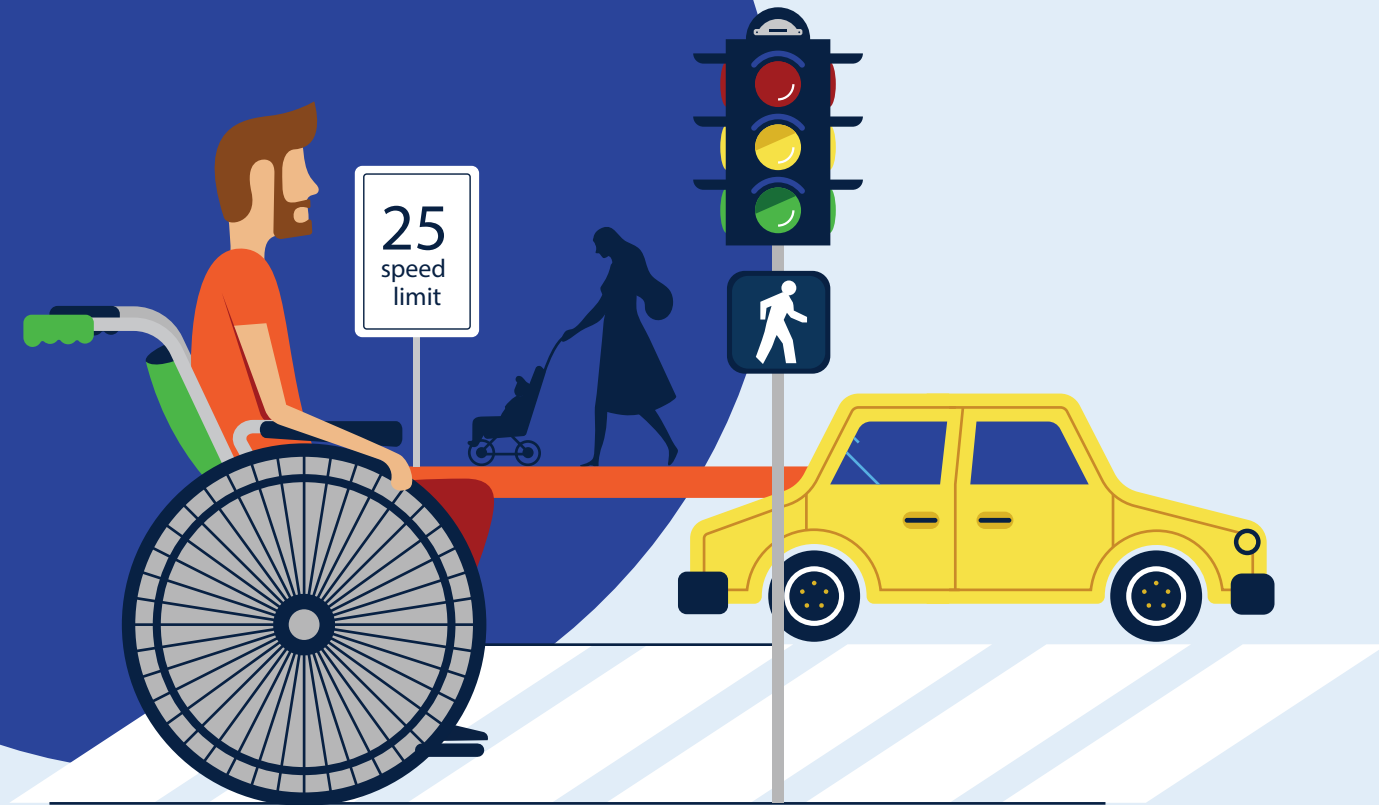


Apoyo
PDD



Objetivo
Conducción





ENFOQUE 3

Velocidades seguras

Necesitamos cruces más seguros con mejor señalización, mejor iluminación y más tiempo para cruzar.

— Evento abierto virtual

El reacondicionamiento de las señales horizontales debe ser parte de cada proyecto de mejora para peatones. Volver a pintar las señales desgastadas puede hacer una gran diferencia.

— Plataforma en línea *Let's Talk Houston*

VELOCIDADES SEGURAS

3.1



Líder
HPW



Apoyo
PDD



Objetivo
General

Reevaluar el Programa de Gestión de Tráfico en los Barrios y ampliarlo a un programa de implementación de calles compartidas, que dé prioridad a los peatones y a los ciclistas e incluya medidas para reducir la velocidad de los vehículos. Centrarse en la disponibilidad del programa para las comunidades socialmente vulnerables.

3.2



Líder
HPW



Apoyo
PPD, MOPD



Objetivo
Caminar,
patinar,
ir en bicicleta

Revisar las políticas de cruce y aceras:

- Establecer criterios para que haya cruces seguros a intervalos regulares en las calles principales.
- Crear mecanismos de aplicación para el mantenimiento de las aceras en zonas residenciales, incluyendo medios para que los residentes denuncien condiciones peligrosas (relacionado con 1.2).
- Reconsiderar el mantenimiento de las señales horizontales.



VELOCIDADES SEGURAS

3.3

Diseñar calles para apoyar y hacer cumplir el derecho de paso de los peatones en las intersecciones y los cruces. Incluir fases peatonales automáticas predeterminadas en intersecciones señalizadas, con directrices en los semáforos para peatones con botón.



Líder
HPW



Apoyo
PDD



Objetivo
Caminar, patinar, ir en bicicleta

Prioridad



3.4

Determinar las velocidades de los vehículos más seguras para todos los usuarios de la vía pública y luego diseñar la calle para que soporte esa velocidad:



Líder
HPW



Apoyo
PDD, LGL,
TxDOT



Objetivo
Conducción

Prioridad

- Ajustar la velocidad de diseño y el límite de velocidad establecido a las características de la calle: contexto del uso de la tierra, características de la carretera, nivel de actividad y densidad problemática. Exigir velocidades bajas en las calles donde circulen múltiples medios de transporte y haya alto potencial de conflicto en los cruces, velocidades medias en calles de actividad moderada y algunos conflictos en los cruces, velocidades altas solo donde no haya conflicto en los cruces, y que las vías peatonales o ciclovías estén bien separadas del tránsito vehicular.
- Usar herramientas para el control de la velocidad, incluyendo señales y líneas de señalización vial, diseño y operaciones, envío de mensajes y educación.
- Comenzar por los corredores de la Red de alto índice de lesiones.

Las calles son inseguras cuando las velocidades son demasiado altas, las intersecciones no son apropiadas para los peatones, los cruces son muy cortos, los conductores están distraídos o tienen sus facultades disminuidas.

— Evento abierto virtual

Los semáforos deberían estar programados para no fomentar las velocidades altas.

— Plataforma en línea
Let's Talk Houston

Me gustaría que el límite de velocidad fuera de 25 mph en zonas residenciales.

— Plataforma en línea
Let's Talk Houston

¡Una velocidad de 30 mph es demasiado alta para un barrio!

— Evento abierto virtual

Pasar de 30 mph a 25 mph marcaría una gran diferencia en términos de seguridad y de comodidad para peatones y ciclistas.

— Evento abierto virtual

VELOCIDADES SEGURAS

3.5

Usar prácticas de sincronización de señales para maximizar la seguridad y la comodidad de todos los medios de transporte, y no la cantidad de vehículos. Dar prioridad a los intervalos de prioridad de los peatones, las fases solo para peatones y las fases de giro a la izquierda permitido. Considerar dónde son apropiados los semáforos y reducir los giros a la izquierda permitidos y los cruces de peatones en dos etapas.



Líder
HPW



Apoyo
PDD, METRO



Objetivo
Conducción

Prioridad

3.6

Hacer cabildeo para que las autoridades del Estado establezcan un límite de velocidad predeterminado de 25 mph en las calles residenciales de la ciudad y de 30 mph en el resto de las calles de la ciudad.



Líder
Oficina del
Alcalde, PDD,
HPW



Apoyo
LGL



Objetivo
Conducción





ENFOQUE 4

Programación

Cuando no se puede ver toda la intersección con claridad, la calle es insegura.

— Evento abierto virtual

Tengan en cuenta los proyectos “rápidos y económicos” que pueden hacerse con pintura y plástico, y replicarse en toda la ciudad.

— Evento abierto virtual

PLANIFICACIÓN

4.1

Rediseñar 10 lugares de la Red de alto índice de lesiones cada dos años y poner en práctica planes de reconstrucción en el próximo año fiscal (relacionado con 2.3).



Líder HPW



Apoyo MOPD, PDD



Objetivo General



Prioridad

- Dar prioridad a las comunidades socialmente vulnerables y a los lugares identificados por el Grupo de trabajo especial sobre la seguridad de las intersecciones y aceras para personas con discapacidad.
- Para fundamentar el rediseño, reunirse con las comunidades en el lugar.
- Publicar la lista de los lugares y el progreso en un panel de datos público (relacionado con 1.1).

4.2

Reservar financiamiento de proyectos de capital para financiar proyectos de seguridad para un sistema intermodal. Instaurar un mecanismo para asegurarse de que los fondos se destinen a la seguridad y al mantenimiento de la infraestructura de seguridad (ya sea para proyectos independientes o que se incluyan en proyectos que cumplan otros objetivos de la Ciudad).



Líder HPW



Apoyo PDD



Objetivo General



4.3

Aprovechar los fondos externos (incluyendo los de METRO, TIRZ y los distritos de gestión) para hacer mejoras para peatones y ciclistas en cada proyecto de carreteras a lo largo de las rutas de transporte público, en las TIRZ y en los distritos de gestión.



Líder
PDD, HPW



Apoyo
METRO,
TIRZ,
distritos de
gestión



Objetivo
General

4.4

Crear una cartera de proyectos que se financien con dinero del Programa Federal de Mejora de Seguridad de las Autopistas (HSIP) mediante TxDOT y otras oportunidades de financiamiento.



Líder
HPW, PDD



Apoyo
TxDOT,
H-GAC



Objetivo
General

4.5

Construir al menos 50 millas de aceras nuevas cada año. Comenzar dando prioridad a los corredores en la Red de alto índice de lesiones, en los programas de aceras de la Ciudad existentes y en las comunidades socialmente vulnerables.



Líder
HPW



Apoyo
MOPD



Objetivo
Caminar,
patinar, ir en
bicicleta

Prioridad

4.6

Crear un programa de “planificación rápida” que evalúe proyectos de mejora de la seguridad de bajo costo en todos los concejos distritales cada dos años.



Líder
PDD



Apoyo
HPW



Objetivo
Caminar,
patinar, ir en
bicicleta



¿Cómo puede aprovecharse o alinearse el financiamiento externo al de la Ciudad de Houston (incluyendo los fondos de METRO, TIRZ y los distritos de gestión) para apoyar la implementación de futuros proyectos de Vision Zero?

— Evento abierto virtual

Usar el análisis de datos para identificar y construir las mejores 25 millas de nuevas ciclovías protegidas. Esto posiblemente agregará conexiones a Bayou Greenways.

— Plataforma en línea
Let's Talk Houston

4.7

Desarrollar un plan para peatones o de aceras para dirigir las inversiones de infraestructura peatonal. Concentrar los esfuerzos Comenzar en la Red de alto índice de lesiones y en las zonas con alta densidad de peatones.



Líder
PDD



Apoyo
HPW, MOPD



Objetivo
Caminar,
patinar, ir en
bicicleta



4.8

Instalar al menos 25 millas de infraestructura de gran comodidad para bicicletas cada año en la parte exterior de la acera o en tierras públicas de la Ciudad. Los proyectos del primer año empiezan en 11th y Patterson.



Líder
HPW



Apoyo
HPB, PDD



Objetivo
Caminar,
patinar, ir en
bicicleta

Prioridad

4.9

Desarrollar un plan de implementación de dos años para partes del Plan de Bicicletas de Houston, incluyendo el mantenimiento de ciclovías, recomendaciones de las auditorías de seguridad de las calles y comentarios del público sobre Vision Zero para cualquier actualización al plan de bicicletas en el futuro.



Líder
PDD



Apoyo
HPW



Objetivo
Caminar,
patinar, ir en
bicicleta

4.10

Implementar un programa de Rutas Seguras a la Escuela en toda la ciudad que mejore proactivamente el acceso de peatones y ciclistas a las escuelas. Encontrar socios que tengan las mismas prioridades en las comunidades socialmente vulnerables y en lugares donde los estudiantes ya vayan caminando o en bicicleta con frecuencia.



Líder
HPW



Apoyo
PDD



Objetivo
Caminar,
patinar, ir en
bicicleta

PLANIFICACIÓN

4.11

Inventariar las aceras y los cruces de calles que estén a media milla de los centros de transporte público y de las paradas de trenes ligeros. Usar los datos de los accidentes de tránsito evitables y de uso del transporte público, y otra información disponible para dar prioridad a las mejoras de seguridad y de acceso para las personas con discapacidad.



Líder
PDD



Apoyo
METRO,
H-GAC,
MOPD



Objetivo
Transporte
público

Prioridad



4.12

Apoyar la implementación de METRONext, acelerando la aprobación de proyectos complementarios que mejoren el acceso desde y hacia las paradas de transporte público.



Líder
METRO,
HPW



Apoyo
PDD,
permisos



Objetivo
Transporte
público

Houston necesita aceras y lugares seguros para que los usuarios de METRO esperen el autobús.

— Plataforma en línea
Let's Talk Houston

Las “calles completas” deberían ser un requisito de diseño para todas las nuevas construcciones o proyectos de recuperación.

— Plataforma en línea
Let's Talk Houston

Los conductores tienen muchas distracciones, y las distracciones matan.

— Evento abierto virtual

4.13



Líder
HPW



Apoyo
METRO, PDD



Objetivo
Transporte
público

Diseñar proyectos de reconstrucción de las calles de la ciudad de Houston para que cada parada de autobús esté construida según las especificaciones de METRO.

4.14



Líder
PDD



Apoyo
HPW,
METRO



Objetivo
Transporte
público

Actualizar los requisitos para los desarrolladores:

- Mejorar las paradas de autobús si los proyectos de desarrollo incluyen lugares donde haya paradas de autobús.
- Integrar oportunidades para transporte público y servicios de bicicletas compartidas en cada nuevo desarrollo, independientemente de si ya hay una parada, que sirvan para la potencial expansión del transporte en el futuro (relacionado con 2.1).

4.15



Líder
HPW



Apoyo
PDD



Objetivo
Conducción

Evaluar la viabilidad de restringir la circulación o reasignar los carriles de las calles que se repavimenten según el Programa de Recuperación de Calles de la Ciudad, incluyendo, entre otros, los corredores identificados en la Red de alto índice de lesiones y en el Plan de Bicicletas de Houston.

4.16



Líder
HPD



Apoyo
PDD, LGL



Objetivo
Conducción

Aprobar una ordenanza de manos libres que prohíba el uso de todos los dispositivos electrónicos manuales mientras se conduce un vehículo.





Elysian Street, cerca de Northside

Puntos de referencia

La evaluación y la presentación de informes periódicos son necesarios para hacer un seguimiento del progreso y establecer puntos de referencia del éxito de Vision Zero y del compromiso de poner fin a las muertes y las lesiones graves por accidentes de tránsito. La Ciudad mantendrá un panel de datos público con datos clave de Vision Zero y publicará un informe anual en el que se medirá el progreso en relación a los objetivos y las métricas establecidas en este plan.

1. Variación en la cantidad de muertes y de lesiones graves en accidentes de tránsito por medio de transporte, por datos demográficos y barrio, normalizado por la población.
2. Porcentaje de la Red de alto índice de lesiones con nuevas mejoras de seguridad en las calles. Lista de las mejoras que se hicieron, incluyendo la cantidad de intersecciones y el tipo de tratamiento, y la cantidad de millas de calles de cuatro, seis y ocho carriles convertidas a configuraciones más seguras.
3. Porcentaje de conductores que superan el límite de velocidad y la velocidad media en calles seleccionadas.
4. Porcentaje de mejoras en la seguridad de las calles en comunidades desproporcionadamente afectadas por las muertes y las lesiones graves por accidentes de tránsito.
5. Reparto modal.
6. Cantidad total y porcentaje de proyectos de reconstrucción de calles con necesidades de seguridad del sistema intermodal y mejoras hechas para cubrir esas necesidades.
7. Porcentaje de controles de tránsito hechos sobre la base de los principales factores de accidentes de tránsito evitables en las calles de Houston. Esto incluye las características de los conductores.
8. Millas de aceras y ciclovías construidas y mantenidas, incluyendo las calles en la Red de alto índice de lesiones.
9. Cantidad de miembros de la comunidad alcanzados por las actividades de participación de Vision Zero.
10. Cantidad y tipo de agencias y de miembros de la comunidad representados en los grupos de trabajo de Vision Zero.



Acres Home

Participación de la comunidad

Vision Zero tendrá éxito en Houston por el impulso de nuestras comunidades para tener calles más seguras.

Los habitantes de Houston expresaron su deseo de tener barrios saludables y equitativos apoyados por una red de transporte intermodal segura. Los miembros de la comunidad expresaron sus preocupaciones sobre la seguridad del tránsito y trabajaron estrechamente con la Ciudad para ocuparse de las calles y de las intersecciones de sus barrios. Las voces de los habitantes de Houston están representadas y amplificadas en el compromiso de la Ciudad con Vision Zero. Estas voces impulsan este plan de acción estratégico para poner fin a las muertes y a las lesiones graves por accidentes de tránsito. Nuestras comunidades se merecen calles seguras.

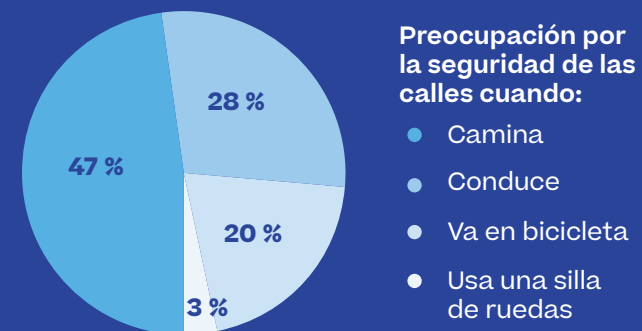


La voz de la comunidad

Para presentar Vision Zero a la comunidad y escuchar sus prioridades para la seguridad de las calles, la Ciudad organizó dos eventos abiertos virtuales, una plataforma de participación en línea y actividades de divulgación con distanciamiento social en centros de transporte público en el verano y el otoño de 2020. Los eventos abiertos virtuales consistieron en sesiones en línea de debate sobre cómo debe concentrar sus esfuerzos la Ciudad para mejorar las calles y las intersecciones peligrosas. La plataforma de participación en línea, que quedará en línea indefinidamente, invita a las personas a interactuar con un mapa, completar una encuesta y ver qué dicen otros habitantes de Houston sobre la seguridad de las calles. Las actividades de divulgación en centros de transporte público, que se hicieron dos veces en distintos lugares, crearon oportunidades de participación para las personas que no se conectan virtualmente.

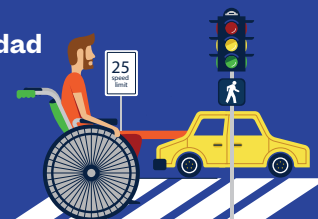
Reunirse con la comunidad en su lugar es crucial para la participación significativa, en especial para acercarse a las personas que no tienen acceso a la tecnología. Sin

PREOCUPACIONES QUE ESCUCHAMOS:



Las personas se sienten más inseguras en las calles y las intersecciones que no tienen espacios designados para caminar, ir en bicicleta, usar una silla de ruedas o esperar el autobús.

#1 El exceso de velocidad es la principal preocupación de la localidad.



Otras preocupaciones son:

- Falta de cruces seguros
- Distancia excesiva entre cruces
- Conductores que no ceden el paso
- Falta de aceras
- Problemas de visibilidad
- Diseño confuso de las calles

Las preocupaciones, prioridades y acciones que escuchamos son una compilación de las sesiones de participación en línea, el mapa interactivo de Vision Zero y la encuesta de Vision Zero.

LAS PRIORIDADES QUE ESCUCHAMOS

- Calles sin aceras
- Zonas con muchos accidentes de tránsito evitables, independientemente de la gravedad de la lesión
- Lugares con alto volumen de tránsito
- Zonas con muchos accidentes de tránsito evitables que provocan lesiones graves
- Zonas con muchos accidentes de tránsito evitables con víctimas fatales
- Cercanía a las escuelas

LAS ACCIONES QUE ESCUCHAMOS

Crear una red directa y conectada de aceras y cruces

Medidas prioritarias 2.2, 3.3, 4.5, 4.11;
Medidas 2.9, 3.2, 4.6

Apoyar y hacer cumplir el derecho de paso de los peatones en las intersecciones y los cruces

Medidas prioritarias 3.3

Adoptar políticas que den prioridad a la seguridad de los peatones en toda la ciudad

Medidas prioritarias 2.1, 3.4;
Medidas 2.9, 4.2, 4.7, 4.10

Construir una red regional de bicicletas de bajo estrés

Medidas prioritarias 2.2, 4.8;
Medidas 2.10, 2.12, 4.9

Conectar espacios para caminar e ir en bicicleta con instalaciones de transporte público

Medidas prioritarias 4.11;
Medidas 2.12, 4.12

Recoger, analizar y usar datos para entender las tendencias de los accidentes de tránsito evitables y el impacto desproporcionado en ciertas poblaciones

Medidas prioritarias 1.1, 2.3;
Medidas 2.4, 2.6, 2.17



Centro de transporte público Downtown

» OBTENGA MÁS INFORMACIÓN
LetsTalkHouston.org/vision-zero

embargo, las interacciones en persona fueron limitadas por la pandemia de COVID-19. Las instancias de participación en los centros de transporte público fueron al aire libre, y se siguieron los protocolos para mantener la salud y la seguridad; estas fueron una oportunidad para hablar con personas que no hubieran podido ser contactadas de otro modo.

Con más de 2,000 comentarios en todas las instancias de participación de Vision Zero, las preocupaciones, las prioridades y las recomendaciones de la comunidad son claras.

La Ciudad de Houston seguirá sirviéndose del mapa interactivo, de los resultados de las encuestas y de las conversaciones con nuestras comunidades a medida que desarrollamos proyectos de seguridad de las calles en toda la ciudad. Las intersecciones peligrosas donde ocurren incidentes que casi provocan accidentes no se incluyen en los informes de accidentes de tránsito, por lo que es importante saber en qué lugares se sienten inseguras las personas y qué intersecciones evitan. Es fundamental saber cuáles son las prioridades del barrio, porque en cada uno hay un conjunto único de necesidades e intereses. La voz de la comunidad continuará dando forma a proyectos que conviertan las calles de Houston en lugares más seguros para todos.



Centro de transporte público Northline

Siga hablando con nosotros

El lanzamiento de este plan de acción de Vision Zero es la próxima etapa de los esfuerzos de participación comunitaria para guiar la implementación. Usted no solo tiene un papel por compartir nuestras calles de manera segura con todos, sino que también tiene la experiencia. Usted conoce mejor su comunidad. Díganos en qué calles e intersecciones no se siente seguro o cuáles evita porque son peligrosas. Comparta con nosotros qué significan para usted las calles seguras. Colabore con nosotros para encontrar soluciones que se ajusten a la realidad de su barrio. Necesitamos su apoyo, su conocimiento de la comunidad y su orientación.



Sunday Streets, Downtown



Orden ejecutiva de Vision Zero

Socios de Vision Zero de Houston

Comité ejecutivo de Vision Zero

Art Acevedo, jefe, Departamento de Policía de Houston

Marissa Aho, directora general de Resiliencia, Oficina del Alcalde

Nirja Aiyer, asistente ejecutiva del abogado de la Ciudad, Departamento Legal de Houston

Quincy Allen*, Departamento de Transporte de Texas

Víctor Ayres, director, Departamento de Gestión de Flotas de Houston

Oni Blair, directora ejecutiva, LINK Houston

John Blount, ingeniero del Condado de Harris

David Braunstein, presidente, Together for Safer Roads

Shannon Buggs, director de Comunidades Completas, Oficina del Alcalde

Marchelle Cain, subdirector adjunto, Departamento de Gestión de Flotas

Kenneth N. Campbell*, comandante, Departamento de Policía de Houston

Gabriel Cazares, director, Oficina del Alcalde para las Personas con Discapacidades

Leah Chambers, asesora ejecutiva de políticas de la oficina de la jueza del Condado de Harris, Lina Hidalgo

Misty Cornelius, consultora, Together for Safer Roads

Donna Crawford, comandante, Departamento de Policía de Houston

Maureen Crocker, subdirectora, Obras Públicas de Houston

Kevin Deese, comandante, Departamento de Policía de Houston

David Fields, jefe planificador de

Transporte, Departamento de Planificación y Desarrollo

Dra. Faith Foreman-Hays, subdirectora, Departamento de Salud de Houston

Henry Gaw*, subjefe, Departamento de Policía de Houston

Ed Gonzalez, sheriff del Condado de Harris

Carrol Haddock, director, Departamento de Obras Públicas de Houston

Dexter Handy, jefe, Greater Houston Complete Streets Coalition

Bob Harvey, presidente y director ejecutivo, Greater Houston Partnership

Lina Hidalgo, jueza del Condado de Harris

Andy Icken, director de Desarrollo, Oficina del Alcalde

James Koski, subjefe de Gabinete, Oficina del Alcalde

Thomas Lambert, *presidente y director ejecutivo, Autoridad de Transporte METRO*

Dra. Rhea Lawson, *directora, Biblioteca Pública de Houston*

Ronald Lewis, *abogado de la Ciudad, Departamento Legal de Houston*

Elaine Marshall, *directora y presidenta del Tribunal, Departamento de los Tribunales Municipales de Houston*

Clark Martinson*, *director ejecutivo, BikeHouston*

John Middleton, *subdirector, Biblioteca Pública de Houston*

Kim Ogg, *fiscal de distrito de Houston*

Jennifer Ostlind, *subdirectora, Departamento de Planificación y Desarrollo*

Eliza Paul, *ingeniera del distrito, Departamento de Transporte de Texas*

Samuel Pena, *jefe, Departamento de Bomberos de Houston*

Richard Petty, *presidente, Comisión de Discapacidad de Houston*

Greg Prier, *vicedirector, secretario del juzgado, Departamento de los Tribunales Municipales de Houston*

Ángela Ricks, *coordinadora administrativa, Departamento Legal de Houston*

Margaret Wallace Brown, *directora, Departamento de Planificación y Desarrollo*

Jeffery Weatherford*, *director, Transporte y Operaciones de Drenaje, Obras Públicas de Houston*

Justin Wells, *subjefe, Departamento de Bomberos de Houston*

Chuck Wemple, *director ejecutivo, Consejo del Área de Houston-Galveston*

Beth White, *presidenta y directora ejecutiva, Junta de Parques de Houston*

Michael Skillern, *subjefe, Departamento de Policía de Houston*

Stephen Williams, *director, Departamento de Salud de Houston*

Steve Wright, *director, Departamento de Parques y Recreación de Houston*

Grupo de trabajo de Vision Zero

Katrina Bayer, *Departamento de Obras Públicas de Houston*

Melissa Beeler, *Departamento de Planificación y Desarrollo*

Jay Blazek Crossley, *Farm and City*

Jesse Bounds, *Oficina del Alcalde para la Innovación*

Jonathan Brooks, *LINK Houston*

Donald Buaku, *Departamento de Obras Públicas de Houston*

Megan Campbell, *Departamento de Obras Públicas de Houston*

AJ Cole, *SAFE 2 SAVE*

Kevin Duggan, *Departamento de Policía de Houston*

Peter Eccles, *Departamento de Planificación y Desarrollo*

Abby Fernández, *Houston Bike Share*

Stephen Gage, *Consejo del Área de Houston-Galveston*

Lauren Grove, *Departamento de Planificación y Desarrollo*

Ian Hlavacek, *Departamento de Obras Públicas de Houston*

Tim Kelly*, *METRO*

Beth Martin*, *Houston Bike Share*

Peter Merwin, *Gensler*

Mary Natoli*, *Rice University*

Guilmate Pierre, *Departamento de Salud de Houston*

Ángel Ponce, *Oficina del Alcalde para las Personas con Discapacidades*

Wilson Pulling, *Aatonomy*

Ashlea Quinonez, *Memorial Hermann Health System*

Stephen Ratke, *Administración Federal de Autopistas*

Raúl D. Reyes, *Departamento de Bomberos de Houston*

Kyle Shelton, *Kinder Institute*

Christof Spieler, *Huitt Zollars*

Joshua Zuber, *AAA Texas*



Subcomité de datos de Vision Zero

Letha Allen, *Greater Houston Coalition for Complete Streets*

Lakesha Anderson, *Departamento de los Tribunales Municipales de Houston*

Jonathan Brooks, *LINK Houston*

Brandon Bullock, *Departamento de Policía de Houston*

Stacy Drake, *Texas A&M/ Instituto de Ciencia Forense*

Gregory El Grecio, *Departamento Legal de Houston*

Julie Fernández, *Autoridad de Transporte METRO*

Stephen Gage, *Consejo del Área de Houston-Galveston*

Ben Herndon-Miller, *Moksha Data*

Brannan Hicks, *Departamento de Ingeniería del Condado de Harris*

Ian Hlavacek, *Departamento de Obras Públicas de Houston*

Adrián Hopkins, *Autoridad de Transporte METRO*

Vishnu Nepal, *Departamento de Salud de Houston*

Iñaki Sagarzazu, *Civis Analytics*

Allison Reese, *Instituto de Ciencia Forense del Condado de Harris*

Zach Oyer*, *Departamento de Planificación y Desarrollo*

Nathaniel Thompson, *Oficina del Alcalde para la Innovación*

Kelsey Walker, *Traffic Engineers, Inc.*

Dwayne Wolf, *Instituto de Ciencia Forense del Condado de Harris*

Subcomité de comunicaciones de Vision Zero

Amanda Boyd, *Oficina del Alcalde para las Personas con Discapacidades*

Donald Buaku, *Departamento de Obras Públicas de Houston*

Matt DeLeon, *Departamento de Transporte de Texas*

Jess Faerman, *Oficina del Alcalde para las Personas con Discapacidades*

Teresa Geisheker, *Departamento de Planificación y Desarrollo*

Tracy Jackson, *Autoridad de Transporte METRO*

Elise Marrion, *gerenta de Administración de Comunicaciones, Departamento de Planificación y Desarrollo*

Sasha Marshall, *Departamento de Planificación y Desarrollo de Houston*

Sharon Moses-Burnside, *Departamento de Planificación y Desarrollo*

Scott Packard, *Departamento de Salud de Houston*

Tejal Patel, *Oficina del Alcalde*

Inés Sigel, *LINK Houston*

Mark Solano, *Outreach Strategists*

José Soto, *Departamento de los Tribunales Municipales de Houston*

Laura Whitley, *Autoridad de Transporte METRO*

Equipo del plan de acción

David Fields, *jefe planificador de Transporte, Departamento de Planificación y Desarrollo*

Lauren Grove, *planificadora de Transporte, Departamento de Planificación y Desarrollo, coordinadora de Vision Zero*

Brian Smith, *planificador de Transporte, Departamento de Planificación y Desarrollo*

Diseño

Asakura Robinson

CORE Design Studio

*Cargo reasignado o ya no está en la organización

