

Informe de Impacto del Programa Piloto del Sistema de Seguridad de Velocidad de la Ciudad de San José

Descripción general

En octubre de 2023, la Legislatura del Estado de California aprobó el Proyecto de Ley de la Asamblea (AB) 645, que otorga a la ciudad de San José la autoridad para poner a prueba un sistema automatizado de seguridad de velocidad. Como una de las seis ciudades seleccionadas para este programa piloto, San José está autorizada para establecer y operar un Programa Piloto del Sistema de Seguridad de Velocidad bajo las condiciones y líneas directrices específicas delineadas en el proyecto de ley. El programa piloto está autorizado a operar por un máximo de cinco años, y finalizará antes del 1 de enero de 2032. El programa piloto está autorizado a operar por un máximo de cinco años, y finalizará antes del 1 de enero de 2032. Como lo exige el Proyecto de Ley de la Asamblea de California 645 (2023)¹, el gobierno de la ciudad de San José debe adoptar un Informe de Impacto del Sistema de Seguridad de Velocidad antes de implementar un Programa Piloto del Sistema de Seguridad de Velocidad.

El Informe de Impacto del Sistema de Seguridad de Velocidad Piloto debe incluir información sobre lo siguiente:

1. El objetivo del sistema
2. Una descripción de cómo funciona el sistema
3. Posibles ubicaciones de implementación
4. Los costos fiscales
5. Impactos potenciales sobre las libertades y los derechos civiles y un plan para salvaguardar esos derechos

Objetivo del Sistema de Seguridad de Velocidad

Vision Zero es la iniciativa de transporte de la ciudad enfocada en eliminar las muertes y las lesiones graves por choques de tráfico y, a la vez, a garantizar la seguridad vial. El Área de Enfoque de Aumento de la Seguridad Comunitaria del Concejo Municipal ha

¹ https://leginfo.ca.gov/faces/billTextClient.xhtml?bill_id=202320240AB645 (en inglés)

destacó la seguridad vial de Visión Cero. El propósito de las Áreas de Enfoque del Concejo Municipal es hacer que la ciudad de San José asuma la responsabilidad de impulsar resultados concretos, por ejemplo, mejorar la seguridad en las áreas que tienen mayor impacto en la comunidad, y generar soluciones medibles y aplicables para abordar estas prioridades.

La aplicación de la ley es una de las estrategias clave de los planes de acción de Visión Cero, y las cámaras de velocidad han demostrado ser probado ser efectivas para disuadir comportamientos riesgosos en la carretera y reducir fatalidades y lesiones graves. La Junta Nacional de Seguridad del Transporte (NTSB) analizó estudios de sistemas de seguridad de velocidad, y esos estudios han demostrado que las cámaras de velocidad reducen las muertes y los heridos en la carretera entre un 20 y un 37 por ciento.

El exceso de velocidad es el principal factor que contribuye a los accidentes mortales y con heridos graves en las calles de la Ciudad de San José. La introducción de cámaras de velocidad dentro del Programa Piloto del Sistema de Seguridad de Velocidad desempeñará un papel crucial en la solución de este problema al detectar y emitir multas automáticamente a los vehículos que exceden la velocidad, promoviendo así conductas de conducción más seguras y protegiendo las vidas de todos los que circulan por nuestras calles.

El Departamento de Transporte de la Ciudad de San José utilizará la tecnología de cámaras de velocidad únicamente con el fin de hacer cumplir los límites de velocidad en las calles de la ciudad de conformidad con las secciones 22425 a 22434 del Código de Vehículos de California y para ayudar en el análisis y la presentación de informes sobre el control de velocidad según lo exige el Programa Piloto del Sistema de Seguridad de Velocidad y la AB 645.

Descripción de cómo funciona el Sistema de Seguridad de Velocidad

Los sistemas de seguridad de velocidad dentro de la Ciudad de San José incluirán cámaras automatizadas de control de velocidad y tendrán la capacidad de identificar vehículos que excedan el límite de velocidad establecido, capturar imágenes de las placas traseras y procesar la información necesaria para documentar la infracción y facilitar la emisión de una multa. El sistema de cámaras de velocidad será un sistema de radar o láser fijo o móvil o cualquier otro dispositivo electrónico que utilice equipo automatizado para detectar una infracción de las leyes de velocidad y obtener una fotografía clara de la placa de matrícula de un vehículo que exceda el límite de velocidad. Proporcionará una notificación en tiempo real al conductor cuando se detecten infracciones.

En la medida de lo posible, las cámaras deben estar anguladas y orientadas para tomar únicamente fotografías de infracciones de velocidad y no capturar imágenes que identifiquen a los conductores, vehículos o peatones. Los sistemas de cámaras están diseñados para capturar únicamente los datos y las fotografías de los vehículos que circulen a 11 millas por hora o más por sobre el límite de velocidad señalado. El sistema utiliza comunicación celular para enviar los datos recopilados a una interfaz de backend que brinda a los usuarios autorizados acceso a las fotografías, lecturas de radar e información de las matrículas que fueron cargadas.

Las pruebas fotográficas obtenidas del sistema de seguridad de velocidad que no constituyan infracciones se destruirán dentro de los cinco días hábiles después de que se hayan tomado las fotografías.

Además, a una persona no se le impondrá una sanción civil si ya enfrenta sanciones penales por el mismo acto (por ejemplo, una persona no recibirá una citación automatizada por exceso de velocidad si ya ha sido acusada por el mismo acto por un oficial en persona).

Los avisos de infracción (citaciones de tránsito) emitidos tienen que incluir lo siguiente:

1. La sección del Código de Vehículos que se infringió
2. Imágenes de la parte trasera del vehículo, sin incluir las imágenes de la parte de la ventana trasera del vehículo
3. Imágenes de la matrícula del vehículo
4. La fecha, la hora y el lugar de la infracción de velocidad

Se revisarán los datos y las imágenes de los vehículos que excedan la velocidad capturados por los sistemas de cámaras. Cuando los datos confirmen que ocurrió una violación de velocidad, el personal de la ciudad puede emitir una citación de tránsito. Las citaciones se dirigirán al propietario registrado del vehículo registrado en el Departamento de Vehículos Motorizados y se enviarán por correo postal. De acuerdo con la Ley AB 645, los datos recopilados solo pueden ser utilizados para respaldar el programa de cámaras de velocidad, salvo cuando lo exijan otras leyes locales, estatales y federales pertinentes, incluidas las citaciones judiciales. Los datos no se utilizarán para investigar cuestiones relacionadas con el estatus migratorio de una persona. Consulte la Política de Uso del Sistema de Seguridad de Velocidad para obtener más información.²

² La Política de Uso del Sistema de Seguridad de Velocidad se encuentra en <https://www.sanjoseca.gov/your-government/departments-offices/transportation/projects/speed-cameras-project> (en inglés. Traducción automática disponible)

Probables ubicaciones de implementación

La Ley AB 645 es prescriptiva, y establece las condiciones y los requisitos específicos que deben cumplirse y seguirse al iniciar y operar el Programa Piloto del Sistema de Seguridad de Velocidad. Entre otros requisitos, el proyecto de ley da instrucciones específicas sobre cuántas cámaras se pueden instalar y dónde hacerlo. La legislación permite a la Ciudad instalar hasta 33 sistemas de seguridad de velocidad únicamente en las siguientes zonas:

1. En las calles que cumplan con los estándares de corredor de seguridad según lo definido por Caltrans;
2. en lugares donde las fuerzas del orden hayan respondido a al menos cuatro incidentes separados por hacer competencias o exhibiciones de velocidad de vehículos dentro de un período de dos años; y/o
3. dentro de una zona escolar.

Dada la cantidad limitada (33) de sistemas de cámaras autorizados por AB 645, el personal priorizó los lugares a lo largo de los Corredores de Seguridad Prioritarios, que son zonas con alta incidencia de choques fatales y lesiones graves. La Ciudad de San José ha concluido que los concursos de velocidad y las exhibiciones de vehículos motorizados no siempre ocurren en ubicaciones constantes y tienden a cambiar, lo que hace que sea difícil confiar en la ubicación fija de las cámaras para estos problemas. Además, el personal tiene como objetivo priorizar los lugares donde los sistemas puedan operar las 24 horas del día para maximizar su cobertura. Las cámaras colocadas en zonas escolares se limitarían a solo unas pocas horas de tiempo operativo cada día debido a las restricciones de tiempo establecidas en el proyecto de ley. Este enfoque asegura que las cámaras se desplegarán donde pueden tener un impacto mayor y con más regularidad.

La red de Corredores de Seguridad Prioritarios de la Ciudad consiste en calles donde hay una alta concentración de choques fatales y lesiones graves. Estos corredores comprenden el 6 % de las calles de la ciudad y representan el 46 % de las fatalidades y lesiones graves. En promedio, el 30 % de las fatalidades y lesiones graves que ocurrieron a lo largo de estos corredores identificados se debieron a altas velocidades.

El personal de la Ciudad revisó una amplia gama de datos históricos y recientemente recopilados sobre velocidad y volumen de tráfico, así como registros de accidentes que involucraron lesiones fatales y graves a lo largo de los Corredores de Seguridad Prioritarios de la Ciudad para desarrollar una lista de ubicaciones candidatas para la implementación del sistema de cámaras de velocidad. El análisis de ubicación potencial

de la Ciudad se centró en identificar áreas donde ocurrieron accidentes fatales y con lesiones graves relacionados con exceso de velocidad, pasarse los semáforos en rojo y vehículos que no ceden el paso a los peatones. Se revisaron los datos de velocidad y volumen para determinar dónde hay vehículos que viajan a más de 10 millas por hora o más por encima del límite de velocidad. Para garantizar el cumplimiento de los requisitos de la AB 645, las ubicaciones potenciales resultantes se revisaron más a fondo para confirmar que cumplen con los estándares de un corredor de seguridad según lo define Caltrans.

El análisis para las ubicaciones del Sistema de Seguridad de Velocidad en San José ha identificado 64 sitios probables, superando los 33 sistemas permitidos por la Ley AB 645. Esta lista más larga le brindará a la Ciudad la máxima flexibilidad a medida que el proyecto se desarrolla y avanza. La lista más grande permitirá ubicaciones alternativas en caso de que surjan desafíos imprevistos durante la fase de instalación del proyecto. Además, la lista más grande permitirá que los sistemas se reubiquen durante la vida útil del proyecto. De acuerdo con la AB 645, la efectividad de los sistemas de velocidad en ubicaciones específicas debe evaluarse dentro de los 18 meses posteriores a su operación. Si los datos no demuestran una reducción en la velocidad o una disminución de multas por reincidencia como se describe en el proyecto de ley, el sistema deberá ser reubicado. La AB 645 establece que los sistemas deben ser colocados en comunidades geográficas y socioeconómicamente diversas. San José se asegurará de que los sistemas de seguridad de velocidad se distribuyan en los 10 distritos del consejo y que incluyan ubicaciones con diferentes clasificaciones de equidad, según lo identificado en el Atlas de Equidad de San José³. El Atlas de equidad proporciona una colección de mapas con datos demográficos y relacionados con la equidad. El componente central del Atlas de Equidad es un conjunto de mapas que utilizan un sistema de puntuación basado en quintiles para asignar clasificaciones de equidad a los tractos censales de la ciudad de San José. Las puntuaciones que van del 2 al 10 identifican áreas de la Ciudad donde se encuentran las mayores concentraciones de personas de color y hogares de bajos ingresos, según la información recopilada durante el Censo de 2020. En la selección final de las 33 ubicaciones del sistema de seguridad de velocidad tendrá en cuenta una distribución equilibrada en toda la ciudad, al tiempo que se priorizan las ubicaciones donde hay una gran cantidad de accidentes fatales y con lesiones graves relacionados con el exceso de velocidad.

Ver el Anexo A para obtener la lista de las probables ubicaciones del sistema automatizado de seguridad de velocidad.

³ <https://gis.sanjoseca.gov/maps/equityatlas/>

Costos fiscales estimativos del Sistema de Seguridad de Velocidad

El Departamento de Transporte estima que los costos únicos y continuos de un Programa Piloto de Sistemas de Seguridad de Velocidad de cinco años oscilarán entre \$15.4 y \$17.9 millones. Se anticipa que una parte de los costos del programa se pueda recuperar a través de los ingresos por multas; sin embargo, el porcentaje de recuperación de costos dependerá de una variedad de factores, incluidos los montos generales de multas y su emisión, las tasas de pago de multas y la elegibilidad/participación en programas de reducción y desviación de multas. Según la AB 645, cualquier ingreso neto, después de la recuperación de costos, debe reinvertirse en medidas adicionales de calma del tráfico dentro de los tres años. Si estas medidas no se planifican o construyen dentro de ese plazo, los fondos se revertirán al Programa de Transporte Activo, un programa administrado por la Comisión de Transporte de California para financiar proyectos relacionados con el transporte en California. El desglose de costos estimado para un programa piloto de alcance completo de cinco años para 33 sistemas de seguridad de velocidad incluye:

- \$3.15 millones para personal
- \$10-12.5 millones para equipos, instalación, y operaciones
- \$1.25 millones para procesamiento de citaciones, apelación y proceso de revisión
- \$1 millón para señalización, servicios web, participación comunitaria, etc.

El Departamento de Transporte de San José recibió \$8.5 millones del programa Calles Seguras para Todos del Departamento de Transporte de los Estados Unidos. La financiación de la subvención se asignará a la implementación del proyecto, actividades de divulgación pública y participación comunitaria, recopilación y análisis de datos, así como estudios de equidad racial y socioeconómica. Aunque habrá un total de \$10.625 millones en financiación, incluida la contrapartida local requerida de \$2.125 millones, para el proyecto, se prevé una brecha de financiación en los próximos años. Las estrategias y oportunidades para cerrar la posible brecha de financiación del proyecto y abordar cualquier necesidad no financiada pueden incluir la utilización de los ingresos generados por las multas automatizadas de control de velocidad, la búsqueda de futuras oportunidades de subvención y/o la incorporación de los gastos operativos del proyecto en curso en los futuros presupuestos de la ciudad.

Evaluación del probable impacto del Sistema de Seguridad de Velocidad en las libertades y los derechos civiles

Análisis de los datos

Como parte de la iniciativa Vision Cero de la ciudad, el personal empleó un enfoque basado en datos para determinar las ubicaciones más impactadas y, por lo tanto, potencialmente efectivas para el despliegue del sistema automatizado de seguridad de velocidad. Esta estrategia se enfoca en las calles con la mayor concentración de accidentes mortales y con heridos graves, donde las intervenciones de seguridad son más necesarias. Los Corredores de Seguridad Prioritarios de la Ciudad se identifican como las calles principales de San José donde se ha producido una cantidad desproporcionadamente alta de muertes y heridos graves por accidentes de tránsito. Estas áreas representan el 46% de todas las muertes y lesiones graves ocurridas en las calles de la ciudad. En promedio, el 30% de estas muertes y lesiones graves están relacionadas con el exceso de velocidad.

La Ciudad prevé que las cámaras de velocidad pueden tener un impacto en las libertades civiles y los derechos civiles de los residentes de San José y otras personas que utilizan las calles de la ciudad. Sin embargo, los sistemas de cámaras de velocidad están diseñados para eliminar la posible discriminación en la aplicación de las leyes de tránsito de manera objetiva y consistente, y sin prejuicios humanos. Los sistemas automatizados están diseñados para ser imparciales y se centran únicamente en el vehículo infractor. Los sistemas no detectarán ni capturarán información sobre el chofer o los ocupantes del vehículo. Si se registran imágenes inadvertidas de peatones, ciclistas u otros vehículos en el área del vehículo infractor, se eliminarán. El sistema solo capturará datos y fotografías de vehículos que viajen a 11 millas por hora o más por encima del límite de velocidad establecido y la aplicación de la ley se aplicará por igual a todos los vehículos. Para garantizar que se cumplan estos parámetros operativos, el sistema se inspeccionará periódicamente, al menos una vez cada 60 días.

Difusión a las partes interesadas

Para comprender mejor otros posibles impactos en los derechos civiles, el personal organizó talleres para las partes interesadas e invitó a 39 organizaciones comunitarias a revisar y brindar comentarios sobre la estrategia de implementación de la AB 645 de la Ciudad, el borrador del Informe de Impacto del Programa Piloto del Sistema de Seguridad de Velocidad y el borrador de la Política de Uso del Sistema de Seguridad de Velocidad, incluidas las posibles ubicaciones. Las 39 organizaciones comunitarias invitadas a participar se enumeran en el Anexo B. Aproximadamente 22 de las organizaciones invitadas pudieron participar en los talleres que se llevaron a cabo el 1 de agosto de 2024 (en persona) y el 12 de agosto de 2024 (en línea a través de Zoom). Las inquietudes, sugerencias y comentarios proporcionados a través de comentarios

por correo electrónico y durante los talleres se capturaron y categorizaron dentro de los siguientes siete temas: 1) operaciones, 2) privacidad, 3) datos, 4) divulgación pública/educación, 5) política de uso/informe de impacto, 6) equidad socioeconómica y racial, y 7) selección de ubicación. Esta participación permitió al personal de la Ciudad comprender mejor cómo la implementación de sistemas de seguridad de velocidad podría afectar a diferentes comunidades y explorar formas de mitigar cualquier efecto negativo.

El personal del Departamento de Transporte abordó las inquietudes expresadas durante los talleres explicando los requisitos establecidos por la ley y cómo se redactó para salvaguardar la privacidad de las personas a quienes se les emiten avisos de infracción bajo el Programa Piloto del Sistema de Seguridad Vial. Estas protecciones aseguran que los datos personales se manejen de manera responsable y de acuerdo con los estándares de privacidad, reforzando el compromiso del programa tanto con la seguridad como con los derechos individuales. Los comentarios de estos talleres se han incorporado a la estrategia operativa del programa de la Ciudad, y a los requisitos del sistema. Además, se brinda más información sobre la privacidad digital y el plan de acción de la Ciudad para proteger a nuestras comunidades y usuarios de las calles contra sus impactos negativos en la sección de Privacidad Digital de este informe.

La Ciudad seguirá consultando a las partes interesadas para asegurarse de que el programa siga siendo equitativo y responda a las necesidades de todos los residentes. Según lo requerido por la AB 645, habrá una campaña de información pública al menos 30 días antes de que comience el programa para educar al público sobre sus objetivos y beneficios. Esta campaña utilizará redes sociales, noticias locales y alcance directo para llegar a una amplia representación del público de San José. Además, el personal organizará 10 reuniones comunitarias cerca de las ubicaciones del sistema de seguridad vial para informar a los residentes sobre el programa y solicitar sus opiniones.

Las evaluaciones de impacto consideran otros factores, como la equidad, la socioeconomía y la privacidad digital.

Consideraciones de equidad y socioeconomía

Una encuesta de opinión pública realizada para la campaña "Slow Down" de San José reveló que el 68 % de los residentes apoyan el uso de cámaras de velocidad para mejorar la seguridad en las calles. La encuesta demostró una distribución del apoyo bastante equitativa en toda la ciudad. Además, entre el 68 % y el 79 % de los residentes de color están a favor del uso de las cámaras.

Análisis de equidad

Las cámaras del sistema de seguridad vial se instalarán en toda la ciudad, cubriendo los 10 distritos del concejo. El personal aplicó un enfoque de equidad en la selección de las ubicaciones utilizando el Atlas de Equidad. Los criterios de puntuación varían de 1 (porcentaje más bajo de personas de color) a 5 (porcentaje más alto de personas de color) en cuanto a la raza, y de 1 (ingreso más alto) a 5 (ingreso más bajo) en cuanto a los ingresos. Estas puntuaciones se combinan y varían de 2 a 10 para la evaluación. Las probables ubicaciones del sistema identificadas a través del análisis de choques fatales y lesiones severas abarcan toda la ciudad, tocando áreas con puntuaciones del Atlas de Equidad que van de 2 a 10, con más del 50% de las ubicaciones candidatas dentro del rango de 7 a 10. La selección final de las 33 ubicaciones de las cámaras buscará lograr una distribución equilibrada en las comunidades socioeconómicamente diversas de la ciudad, priorizando aquellas donde se registran altos choques fatales y lesiones graves relacionadas con el exceso de velocidad.

La seguridad vial como medida de inequidad

La ciudad prioriza la mejora de la seguridad vial en las Comunidades de Prioridad de Equidad.⁴ Está bien documentado en artículos académicos que las áreas de ingresos más bajos experimentan una mayor incidencia de choques de tráfico, lesiones y muertes debido al diseño de las calles y el uso del suelo que tienen consecuencias de seguridad vial. Por ejemplo, las calles más anchas con señalización de límite de velocidad más altos hacen que los conductores sean menos propensos a ceder el paso a los peatones en los cruces peatonales de las zonas de ingresos bajos. Actitudes históricas moldearon las decisiones sobre qué vecindarios eran considerados dignos de inversión, lo que a menudo llevó a disparidades en el desarrollo de la infraestructura.

Una comparación del mapa de redlining de San José⁵ con el Atlas de Equidad revela que las áreas consideradas "inversiones seguras" en la década de 1930 (representadas por zonas verdes y azules) siguen alineándose con los barrios más ricos de la ciudad. Esta disparidad histórica en cómo el gobierno asignó fondos y priorizó proyectos de infraestructura ha tenido efectos duraderos, contribuyendo al hecho de que más del 60 % de las áreas con alta mortalidad o lesiones severas de San José se encuentran hoy en vecindarios de prioridad de equidad.

La colocación de cámaras en ubicaciones con una puntuación de prioridad de equidad más alta hará que las carreteras sean más seguras en las comunidades vulnerables. La Ciudad utilizará una parte de la financiación de las subvención federal para realizar una evaluación socioeconómica y de equidad racial para analizar y comprender más a fondo los impactos de la implementación de este programa. Esto permitirá a la Ciudad evaluar el programa una vez implementado, estudiar dónde funcionan sus disposiciones de equidad o se podrían mejorar y, siempre que lo permita la AB 645,

⁴ <https://mtc.ca.gov/planning/transportation/access-equity-mobility/equity-priority-communities>

⁵ Mapa "Redlining" de la Ciudad de San Jose:

<https://csj.maps.arcgis.com/apps/mapviewer/index.html?webmap=09f79674c1b749709e0569cc3aebbeb5>

realizar cambios en la instalación las las cámaras del sistema. El objetivo es implementar soluciones más equitativas siempre que sea posible (dentro de las limitaciones de la AB 645).

Programa alternativo y reducción de multas

Según lo requerido por la AB 645, la Ciudad establecerá un programa alternativo que permitirá a aquellos que cumplan con determinados criterios de ingresos prestar algún servicio comunitario en lugar de pagar por una infracción del sistema de cámaras de velocidad. Este programa también ofrecerá la posibilidad de que aquellos que cumplan con los criterios de ingresos establecidos en el Código del Gobierno (Sección 68632) paguen las multas y sanciones a lo largo del tiempo a través de un plan de pago mensual.

Privacidad digital

El Programa Piloto de Seguridad Vial de la Ciudad está diseñado para proteger la privacidad personal e impedir el acceso a cualquier información que pueda identificar a individuos, manteniendo confidenciales todos los registros fotográficos y administrativos. La información confidencial sobre el nombre y la dirección postal del propietario del vehículo será obtenida del Departamento de Vehículos Motorizados para facilitar la emisión de multas. El personal de la ciudad establecerá procedimientos para proteger la confidencialidad de estos registros, de acuerdo con el Código de Vehículos de California y el Departamento de Vehículos Motorizados, para salvaguardar la información personal del uso indebido. Todo dato que se recopile a través del programa será estrictamente controlado.

El personal de la ciudad se adherirá a la Política, Manual y Principios de Privacidad Digital establecidos por la Ciudad para guiar los esfuerzos de protección.⁶ La siguiente evaluación de impacto considera los 7 Elementos Claves de la Política de Privacidad Digital, adoptada por el Concejo Municipal de San José el 8 de diciembre de 2020. Cada elemento incluye acciones específicas que la Ciudad llevará a cabo para mitigar riesgos y proteger los derechos de todos los residentes y usuarios de sus calles.

⁶ <https://www.sanjoseca.gov/your-government/departments-offices/information-technology/digital-privacy>

POLÍTICA DE PRIVACIDAD DIGITAL - 7 ELEMENTOS CLAVES	
Elementos Claves	Acción de la Ciudad - Proyecto Piloto de Sistema de Seguridad Vial
<p>1. <u>Aviso</u>: proporcionar información sobre la recopilación, el uso, y la transmisión de la información personal en el momento de su recopilación. La Ciudad hará todo lo posible por proporcionar un aviso de privacidad cuando se soliciten o brinden servicios municipales básicos.</p>	<p>La Ciudad colocará señales en las zonas donde se ubicarán los sistemas de seguridad vial para notificar a los usuarios de las carreteras sobre la presencia de los equipos. Las señales incluirán un código QR que dirigirá a los usuarios a la página de inicio del Proyecto Piloto de Sistema de Seguridad Vial para obtener más información. Además, se proporcionará información completa sobre el programa, la ubicación de las cámaras y detalles operativos en el sitio web de la Ciudad y en otros canales de comunicación como reuniones comunitarias, correo electrónico y redes sociales. Esto asegurará que los residentes estén bien informados sobre el programa.</p>
<p>2. <u>Conservación</u>: desarrollar, mantener, y seguir el cronograma de conservación de datos de la Ciudad. Los departamentos deben asegurarse de que la información de identificación personal se elimine o desidentifique una vez que termine el período de conservación. En caso de conflicto entre la política de la Ciudad y la Ley de Registros Públicos, la Ley de la Luz Solar u otra ley sobre la divulgación de registros, la ley aplicable determinará cuál será nuestra obligación en apoyo de medidas de gobierno abiertas y transparentes.</p>	<p>De acuerdo con la AB 645, los registros confidenciales y las pruebas recopiladas dentro del programa de cámaras de velocidad pueden retenerse hasta 60 días después del envío del aviso de infracción. La Ciudad puede conservar la información de que un vehículo ha sido citado y multado por una violación hasta tres años. Los registros administrativos pueden conservarse hasta 120 días después del envío del aviso de infracción. No obstante lo establecido por cualquier otra ley, los registros confidenciales y las pruebas deberán destruirse de manera que se mantenga la confidencialidad de cualquier persona incluida en el registro de la prueba. La prueba fotográfica obtenida de una cámara de velocidad que no de lugar a la emisión de un aviso de infracción deberá destruirse dentro de los cinco (5) días hábiles posteriores a la toma de la fotografía.</p>
<p>3. <u>Minimización</u>: minimizar la recopilación y el procesamiento de la información de identificación personal y limitar la recopilación a lo estrictamente necesario para prestar servicios y hacer negocios. Cuando se requieran datos de identificación personal para prestar o mejorar un servicio, los departamentos deberán anonimizar, desidentificar, seudonimizar o enmascarar de alguna otra manera esta información.</p>	<p>De acuerdo con la AB 645, los registros confidenciales y las pruebas recopiladas dentro del programa de cámaras de velocidad pueden retenerse hasta 60 días después del envío del aviso de infracción. La Ciudad puede conservar la información de que un vehículo ha sido citado y multado por una violación hasta tres años. Los registros administrativos pueden conservarse hasta 120 días después del envío del aviso de infracción. No obstante lo establecido por cualquier otra ley, los registros confidenciales y las pruebas deberán destruirse de manera que se mantenga la confidencialidad de cualquier persona incluida en el registro de la prueba. La prueba fotográfica obtenida de una cámara de velocidad que no de lugar a la emisión de un aviso de infracción</p>

POLÍTICA DE PRIVACIDAD DIGITAL - 7 ELEMENTOS CLAVES	
Elementos Claves	Acción de la Ciudad - Proyecto Piloto de Sistema de Seguridad Vial
	<p>deberá destruirse dentro de los cinco (5) días hábiles posteriores a la toma de la fotografía.</p> <p>Se prohibirá el uso de tecnología de reconocimiento facial en conjunto con un sistema de seguridad vial. El sistema estará diseñado para capturar solo las placas de matrícula traseras de los vehículos involucrados en violaciones de velocidad, evitando la recopilación innecesaria de datos personales adicionales.</p>
<p>4. <u>Rendición de cuentas</u>: mantener la documentación disponible para revisión pública y monitoreo de terceros, para demostrar el cumplimiento de nuestros principios y políticas de privacidad. Si se compromete cualquier información bajo nuestro control o si los residentes se ven afectados debido a una violación de la seguridad o a negligencia en el mantenimiento de los sistemas de información, la Ciudad tomará medidas razonables para investigar la situación y notificar a las personas cuyos datos pueden haber sido afectados.</p>	<p>Toda la información del Proyecto Piloto de Sistema de Seguridad Vial estará disponible en el sitio web. Las ubicaciones del proyecto, actualizaciones, políticas, informes de impacto, políticas de uso, reuniones públicas, presentaciones y memos del Concejo Municipal, etc., estarán disponibles en esta página de inicio.</p> <p>El personal elaborará guías uniformes para la revisión y emisión de avisos de infracción, así como para el procesamiento y almacenamiento de la información confidencial y los procedimientos para asegurar el cumplimiento de los requisitos de confidencialidad.</p>
<p>5. <u>Exactitud</u>: hacer todo lo posible por proporcionar al público información sobre cómo se utilizan los sistemas predictivos o automatizados e instituir procesos para corregir información o metodologías inexactas en esos sistemas. Los departamentos de la ciudad pueden usar sistemas y tecnologías predictivas o automatizadas para apoyar la toma de decisiones, pero también se requiere cierto grado de intervención humana y supervisión en la toma de decisiones.</p>	<p>La información que detalla cómo funcionan los sistemas de seguridad vial se puede encontrar en la Política de Uso del Sistema de Seguridad Vial, que se encuentra en el sitio web de la Ciudad.⁷ El sistema de seguridad vial no utilizará tecnologías predictivas y será automatizado. La supervisión del sistema, por ejemplo, las funciones de emisión y procesamiento de las citaciones, será responsabilidad tanto del personal de la Ciudad como de los prestadores. Los datos y las imágenes de los vehículos que excedan el límite de velocidad capturados por el sistema se revisarán. Además, la Ciudad mantendrá procedimientos estrictos para garantizar que todos los equipos se calibren regularmente y que cualquier error que se identifique se corrija de inmediato.</p>
<p>6. <u>Revelación de datos</u>: seguir procedimientos claros de gobernanza de datos e instituir acuerdos de revelación de información cuando se transmitan datos a entidades externas, los cuales buscarán habilitar un intercambio efectivo de información y a la vez respetar los Principios de Privacidad de la Ciudad y de esta Política. La Ciudad no tendrá ningún impedimento de compartir datos con instituciones de investigación o de otro tipo</p>	<p>La AB 645 establece que la información recopilada y conservada por una jurisdicción designada para administrar un programa de sistema de seguridad vial solo se utilizará para administrar el programa y no se divulgará a ninguna otra persona, por ejemplo, a otra agencia o funcionario del gobierno estatal o federal para cualquier otro propósito, excepto cuando lo exija la ley estatal o federal, una orden judicial o en respuesta a una citación en un caso o procedimiento individual. Todos los datos recopilados del sistema de seguridad vial son confidenciales y el fabricante o prestador del sistema de</p>

⁷ <https://www.sanjoseca.gov/your-government/departments-offices/transportation/projects/speed-cameras-project>

POLÍTICA DE PRIVACIDAD DIGITAL - 7 ELEMENTOS CLAVES	
Elementos Claves	Acción de la Ciudad - Proyecto Piloto de Sistema de Seguridad Vial
si existen acuerdos claros que regulen el uso de los datos según los estándares de la política de la Ciudad.	seguridad vial contratado tendrá prohibido transmitir, reutilizar, o monetizar los datos recopilados. La Ciudad de San José asegurará el cumplimiento de este requisito.
7. <u>Equidad</u> : la Ciudad es consciente de las poblaciones que atiende y de cómo se pueden y se deben utilizar los datos sobre miembros del público, entre ellos las poblaciones vulnerables. La Ciudad se esforzará por promover la equidad basada en datos y asegurará que la información de identificación personal se utilice solo de acuerdo con la política de la Ciudad. La Ciudad trabajará para mitigar el impacto de los prejuicios algorítmicos y de datos.	La ciudad organizó un taller local con las partes interesadas e invitó a 39 organizaciones comunitarias para hablar sobre los probables impactos en las poblaciones vulnerables de la implementación del programa de cámaras de velocidad el 1 de agosto de 2024 y el 12 de agosto de 2024. Los resultados de esos talleres, los impactos identificados, y cómo salvaguardar a estas poblaciones vulnerables de posibles impactos negativos se describen en la sección de Consideraciones Socioeconómicas y de Equidad de este informe. La planificación de la Evaluación de Equidad Racial/Socioeconómica permitiría a San José utilizar los resultados del estudio durante el período de cinco años para mejorar aspectos referentes a la equidad de su implementación.

La Ciudad de San José se compromete a revisar y mejorar continuamente su Programa Piloto de Sistema de Seguridad Vial para garantizar el respeto y la protección de las libertades civiles y los derechos civiles de todos los residentes. Auditorías regulares, informes públicos y la participación comunitaria serán componentes claves de este esfuerzo continuo.

Anexo A

Probables ubicaciones de implementación del Sistema de Seguridad de Velocidad

Límites de segmento	Distrito del Concejo Municipal	Puntuación del Atlas de Equidad de San José	Límite de velocidad señalado (MPH)	Velocidad permitida (MPH)	Cantidad de vehículos diarios >10 MPH sobre el límite de velocidad señalado	Cantidad de lesiones fatales y graves (2019-2023)	Cantidad de Lesiones (2019-2023)	Razones para la selección del Sistema de Cámaras de Seguridad de Velocidad
Alum Rock Ave entre 101 y King Rd	5	7, 10	30	34	75 - 114	7	60	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Concentración de choques por no ceder el paso a los peatones - Transición de vía de alta velocidad a calle de la ciudad - Gran cantidad de pasajeros en el transporte público
Alum Rock Ave entre King Rd y Sunset Ave	5	9, 10	30	34	596	10	58	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Vecindario cultural: Plaza de Herencia Mexicana - Vivienda para personas mayores - Gran cantidad de pasajeros en el transporte público
Alum Rock Ave entre Sunset Ave y 680	5	9, 10	30	34	327 - 342	10	89	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Concentración de choques por no ceder el paso a los peatones - Transición de vía de alta velocidad a calle de la ciudad - Vivienda para personas mayores - Gran cantidad de pasajeros en el transporte público

Límites de segmento	Distrito del Concejo Municipal	Puntuación del Atlas de Equidad de San José	Límite de velocidad de señalizado (MPH)	Velocidad percentil 85 (MPH)	Cantidad de vehículos diarios >10 MPH sobre el límite de velocidad señalado	Cantidad de lesiones fatales y graves (2019-2023)	Cantidad de Lesiones (2019-2023)	Razones para la selección del Sistema de Cámaras de Seguridad de Velocidad
Blossom Hill Rd entre Cahalan Ave y 85	10	2, 7	40	43	244 - 286	3	48	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Señalización de alto límite de velocidad - Transición de vía de alta velocidad a calle de la ciudad - Blossom Hill light rail station
Blossom Hill Rd entre 85 y Snell Ave	2	6	40	43	383	2	85	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Señalización de alto límite de velocidad - Transición de vía de alta velocidad a calle de la ciudad
Blossom Hill Rd entre Snell Ave y Lean Ave	2	4, 8	40	47	582 - 726	7	106	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Señalización de alto límite de velocidad, altas velocidades en el percentil 85 - Vivienda para personas mayores and school
Blossom Hill Rd entre Lean Ave y Monterey Rd	2	4, 8	40	47	1044	5	63	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Señalización de alto límite de velocidad, altas velocidades en el percentil 85

Límites de segmento	Distrito del Concejo Municipal	Puntuación del Atlas de Equidad de San José	Límite de velocidad señalado (MPH)	Velocidad percentil 85 (MPH)	Cantidad de vehículos diarios >10 MPH sobre el límite de velocidad señalado	Cantidad de lesiones fatales y graves (2019-2023)	Cantidad de Lesiones (2019-2023)	Razones para la selección del Sistema de Cámaras de Seguridad de Velocidad
Branham Ln entre Camden Ave y Meridian Ave	9	4, 5	35	37.5	1772	3	46	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Señalización de alto límite de velocidad - Transición de vía de alta velocidad a calle de la ciudad - Proximidad con el parque Branham
Branham Ln entre Meridian Ave y Jarvis Ave	9	2, 6	35	38.3	1711	5	39	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Señalización de alto límite de velocidad - Proximidad con el parque Branham
Branham Ln entre Jarvis Ave y Pearl Ave	9	2, 5, 6	35	38.3-43	842 - 2951	10	60	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Señalización de alto límite de velocidad, altas velocidades en el percentil 85 - Vivienda para personas mayores and school
Branham Ln entre Kingspark Dr y Monterey Rd	2	6	40	43.7-44	144 - 213	6	80	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Señalización de alto límite de velocidad - Proximidad con los parques Martial Cottle y Edenvale Garden

Límites de segmento	Distrito del Concejo Municipal	Puntuación del Atlas de Equidad de San José	Límite de velocidad señalado (MPH)	Velocidad percentil 85 (MPH)	Cantidad de vehículos diarios >10 MPH sobre el límite de velocidad señalado	Cantidad de lesiones fatales y graves (2019-2023)	Cantidad de Lesiones (2019-2023)	Razones para la selección del Sistema de Cámaras de Seguridad de Velocidad
Camden Ave entre Almaden Exp y Bret Harte Dr	10	3	35	39	400	1	16	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Señalización de alto límite de velocidad - Transición de vía de alta velocidad a calle de la ciudad - Proximidad con el parque Greystone y al sendero Alamitos Creek
Camden Ave entre Hillsdale Ave y 85	9	2, 4	40	44.8	474 - 722	4	33	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Señalización de alto límite de velocidad - Transición de vía de alta velocidad a calle de la ciudad - Proximidad con el parque Butcher Dog y escuelas
Capitol Ave entre Cropley Ave y 680	4	7	35	40	1918	4	31	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Señalización de alto límite de velocidad - Transición de vía de alta velocidad a calle de la ciudad - Estación de tren ligero Cropley
Capitol Ave entre Berryessa Rd y Mabury Rd	4,5	7, 8	35	40	397	5	57	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Señalización de alto límite de velocidad - Sendero Penitencia Creek, estación de tren ligero Penitencia Creek, escuelas

Límites de segmento	Distrito del Concejo Municipal	Puntuación del Atlas de Equidad de San José	Límite de velocidad señalado (MPH)	Velocidad percentil 85 (MPH)	Cantidad de vehículos diarios >10 MPH sobre el límite de velocidad señalado	Cantidad de lesiones fatales y graves (2019-2023)	Cantidad de Lesiones (2019-2023)	Razones para la selección del Sistema de Cámaras de Seguridad de Velocidad
Capitol Ave entre McKee Rd y Alum Rock Ave	5	8, 10	35	39.7	1044	9	63	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Señalización de alto límite de velocidad - Proximidad con la estación de tren ligero McKee, escuelas
Curtner Ave entre Meridian Ave y Booksin Ave	6,9	3	35	39	731	2	15	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Señalización de alto límite de velocidad - Proximidad con escuelas
Curtner Ave entre Lincoln Ave y Almaden Rd	6	2, 3	35	39	878	2	27	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Señalización de alto límite de velocidad
Curtner Ave entre Almaden Rd y 87	6,7,9	8, 9	40	42	587	5	49	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Señalización de alto límite de velocidad - Transición de vía de alta velocidad a calle de la ciudad - Estación de tren ligero Curtner - Vivienda para personas mayores

Límites de segmento	Distrito del Concejo Municipal	Puntuación del Atlas de Equidad de San José	Límite de velocidad señalado (MPH)	Velocidad percentil 85 (MPH)	Cantidad de vehículos diarios >10 MPH sobre el límite de velocidad señalado	Cantidad de lesiones fatales y graves (2019-2023)	Cantidad de Lesiones (2019-2023)	Razones para la selección del Sistema de Cámaras de Seguridad de Velocidad
Curtner Ave entre 87 y Monterey Rd	7	4, 5, 9	40	42	645 - 745	10	110	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Señalización de alto límite de velocidad - Transición de vía de alta velocidad a calle de la ciudad - Centro Comercial The Plant
N 1st St entre Tasman Dr y Orchard Pwy	4	4	45	46.3	39 - 123	2	41	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Señalización de alto límite de velocidad - Estación de tren ligero River Oaks, estación de tren ligero Orchard - Proximidad con el parque Moitozo - Gran cantidad de pasajeros en el transporte público
Hillsdale Ave entre Meridian Ave y Jarvis Ave	9	2, 3	40	44	970 - 1323	2	32	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Señalización de alto límite de velocidad - Proximidad con el parque Paul Moore
Hillsdale Ave entre Cherry Ave y Almaden Exp	9	2, 4	40	44	3814	1	20	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Señalización de alto límite de velocidad - Transición de vía de alta velocidad a calle de la ciudad - Proximidad con el parque Paul Moore y una escuela

Límites de segmento	Distrito del Concejo Municipal	Puntuación del Atlas de Equidad de San José	Límite de velocidad señalado (MPH)	Velocidad percentil 85 (MPH)	Cantidad de vehículos diarios >10 MPH sobre el límite de velocidad señalado	Cantidad de lesiones fatales y graves (2019-2023)	Cantidad de Lesiones (2019-2023)	Razones para la selección del Sistema de Cámaras de Seguridad de Velocidad
Jackson Ave entre Commodore Dr y Mabury Rd	4	7	35	38.5	661	1	11	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Señalización de alto límite de velocidad - Parque del Condado de Penitencia Creek, sendero Penitencia Creek, jardín comunitario Berryessa, parque Commodore
Jackson Ave entre Brushglen Wy y McKee Rd	5	9	35	38.5	731	4	45	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Señalización de alto límite de velocidad - Proximidad con escuelas
Jackson Ave entre McKee Rd y Alum Rock Ave	5	9	35	38	256	10	90	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Señalización de alto límite de velocidad - Centro Médico Regional - Vivienda para personas mayores
Jackson Ave entre San Antonio St y 680	5	10	35	38	710	6	42	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Señalización de alto límite de velocidad, near school - Transición de vía de alta velocidad a calle de la ciudad

Límites de segmento	Distrito del Concejo Municipal	Puntuación del Atlas de Equidad de San José	Límite de velocidad señalado (MPH)	Velocidad percentil 85 (MPH)	Cantidad de vehículos diarios >10 MPH sobre el límite de velocidad señalado	Cantidad de lesiones fatales y graves (2019-2023)	Cantidad de Lesiones (2019-2023)	Razones para la selección del Sistema de Cámaras de Seguridad de Velocidad
Jackson Ave entre 680 y Story Rd	5	10	35	38	554	10	74	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Señalización de alto límite de velocidad, near schools - Transición de vía de alta velocidad a calle de la ciudad - Proximidad con el parque Capitol
McKee Rd entre 101 y Jackson Ave	3, 5	7, 9, 10	40	38-41.3	105 - 952	11	146	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Señalización de alto límite de velocidad, near school - Transición de vía de alta velocidad a calle de la ciudad - Vecindario cultural: Pequeño Portugal - Parque Plata Arroyo, Jardín Cultural Chino - Centro Médico Regional
McKee Rd entre Capitol Ave y White Rd	5	8, 9	40	41.3	329 - 648	12	99	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Señalización de alto límite de velocidad, near schools - Transición de vía de alta velocidad a calle de la ciudad

Límites de segmento	Distrito del Concejo Municipal	Puntuación del Atlas de Equidad de San José	Límite de velocidad señalado (MPH)	Velocidad percentil 85 (MPH)	Cantidad de vehículos diarios >10 MPH sobre el límite de velocidad señalado	Cantidad de lesiones fatales y graves (2019-2023)	Cantidad de Lesiones (2019-2023)	Razones para la selección del Sistema de Cámaras de Seguridad de Velocidad
McLaughlin Ave entre Story Rd y Tully Rd	7	9, 10	35	38.8	411	9	119	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Señalización de alto límite de velocidad, near schools - Parque y área de juegos McLaughlin - Vivienda para personas mayores
McLaughlin Ave entre Tully Rd y Umbarger Rd	7	8	35	38.8	779	3	62	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Señalización de alto límite de velocidad - Conexión entre Coyote Creek y el parque Windmill Springs
Meridian Ave entre Blossom Hill Rd y Coleman Rd	10	3, 8	35	39.3	2026	3	22	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Señalización de alto límite de velocidad - Proximidad con el parque De Anza - Sendero Guadalupe Creek
Monterey Rd entre Alma Ave y Curtner Ave/Tully Rd	7	9, 10	35	39.6	1587 - 3158	25	171	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Señalización de alto límite de velocidad - Vivienda para personas mayores - Gran cantidad de pasajeros en el transporte público

Límites de segmento	Distrito del Concejo Municipal	Puntuación del Atlas de Equidad de San José	Límite de velocidad señalado (MPH)	Velocidad percentil 85 (MPH)	Cantidad de vehículos diarios >10 MPH sobre el límite de velocidad señalado	Cantidad de lesiones fatales y graves (2019-2023)	Cantidad de Lesiones (2019-2023)	Razones para la selección del Sistema de Cámaras de Seguridad de Velocidad
Monterey Rd entre Old Tully Rd y Umbarger Rd	7	5, 10	45	47	1914	6	33	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Señalización de alto límite de velocidad - Terreno de feria del Condado de Santa Clara
Monterey Rd entre Umbarger Rd y Southside Dr	7	5, 10	45	47	220 - 259	9	50	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Señalización de alto límite de velocidad
Monterey Rd entre Southside Dr y Capitol Expy	7	4, 9	45	47	1243 - 1488	8	55	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Señalización de alto límite de velocidad - Transición de vía de alta velocidad a calle de la ciudad - Proximidad con la estación de tren Capitol - Mercado de pulgas de San José Capitol
Monterey Rd entre Skyway Dr y Branham Ln	2	5, 6	45	49.7	1016	6	58	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Señalización de alto límite de velocidad - Proximidad con la biblioteca Edenvale y el Parque Regional Edenvale Gardens

Límites de segmento	Distrito del Concejo Municipal	Puntuación del Atlas de Equidad de San José	Límite de velocidad señalado (MPH)	Velocidad percentil 85 (MPH)	Cantidad de vehículos diarios >10 MPH sobre el límite de velocidad señalado	Cantidad de lesiones fatales y graves (2019-2023)	Cantidad de Lesiones (2019-2023)	Razones para la selección del Sistema de Cámaras de Seguridad de Velocidad
Monterey Rd entre Chynoweth Ave y Palmwell Wy	2	8, 9	45	49.7-59	306 - 839	7	69	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Señalización de alto límite de velocidad, altas velocidades en el percentil 85 - Transición de vía de alta velocidad a calle de la ciudad - Vivienda para personas mayores - Estación de tren Blossom Hill - Gran cantidad de pasajeros en el transporte público
Quimby Rd entre Tully Rd y White Rd	8	7, 10	35	39.5-43	111 - 732	21	143	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Señalización de alto límite de velocidad, altas velocidades en el percentil 85 - Transición de vía de alta velocidad a calle de la ciudad - Centro Comercial Eastridge - Campo de béisbol Arcadia

Límites de segmento	Distrito del Concejo Municipal	Puntuación del Atlas de Equidad de San José	Límite de velocidad señalado (MPH)	Velocidad percentil 85 (MPH)	Cantidad de vehículos diarios >10 MPH sobre el límite de velocidad señalado	Cantidad de lesiones fatales y graves (2019-2023)	Cantidad de Lesiones (2019-2023)	Razones para la selección del Sistema de Cámaras de Seguridad de Velocidad
Santa Clara entre 10th St y 28th St	3	4, 6, 7, 9	25	28.5-30	808 - 1331	26	168	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Concentración de choques por no ceder el paso a los peatones - Parque Roosevelt - Centro de Servicios Múltiples del Condado de Santa Clara, Centro y Parque Comunitario Roosevelt, biblioteca Carnegie de East San José - Vivienda para personas mayores - Gran cantidad de pasajeros en el transporte público
Santa Teresa Blvd entre Avenida España y Bayliss Dr	10	5	45	48.3	2216	2	15	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Señalización de alto límite de velocidad - Proximidad con el parque Los Paseos y escuelas - Vivienda para personas mayores
Santa Teresa Blvd entre Snell Ave y Cottle Rd	10	3, 4, 5	40	45	2903	7	55	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Señalización de alto límite de velocidad - Proximidad con escuelas

Límites de segmento	Distrito del Concejo Municipal	Puntuación del Atlas de Equidad de San José	Límite de velocidad señalado (MPH)	Velocidad percentil 85 (MPH)	Cantidad de vehículos diarios >10 MPH sobre el límite de velocidad señalado	Cantidad de lesiones fatales y graves (2019-2023)	Cantidad de Lesiones (2019-2023)	Razones para la selección del Sistema de Cámaras de Seguridad de Velocidad
Saratoga Ave entre 280 y Williams Rd	1	4,7	35	39-42.5	297 - 1270	4	90	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Señalización de alto límite de velocidad, altas velocidades en el percentil 85 - Transición de vía de alta velocidad a calle de la ciudad - Proximidad con escuelas
Saratoga Ave entre Williams Rd y Payne Av	1	4, 8	40	42.5	386	1	57	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Señalización de alto límite de velocidad - Biblioteca West Valley
Saratoga Ave entre Payne Ave y Campbell Ave	1	4, 5	40	42.5	807	5	32	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Señalización de alto límite de velocidad - Transición de vía de alta velocidad a calle de la ciudad - Centro comercial Westgate y centro comercial West Valley

Límites de segmento	Distrito del Concejo Municipal	Puntuación del Atlas de Equidad de San José	Límite de velocidad señalado (MPH)	Velocidad percentil 85 (MPH)	Cantidad de vehículos diarios >10 MPH sobre el límite de velocidad señalado	Cantidad de lesiones fatales y graves (2019-2023)	Cantidad de Lesiones (2019-2023)	Razones para la selección del Sistema de Cámaras de Seguridad de Velocidad
Story Rd entre Senter Rd y McLaughlin Ave	7	10	40	42	387	10	115	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Señalización de alto límite de velocidad - Sendero Five Wounds, Parque y Zoológico Happy Hollow - Vecindario cultural: Vietnam Town, centro comercial Grand Century - Gran cantidad de pasajeros en el transporte público
Story Rd entre McLaughlin Ave y 101	7	10	40	42	90	7	56	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Señalización de alto límite de velocidad - Transición de vía de alta velocidad a calle de la ciudad - Vivienda para personas mayores
Story Rd entre 101 y King Rd	5, 7	10	35	40.5	509	5	70	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Señalización de alto límite de velocidad - Transición de vía de alta velocidad a calle de la ciudad - Parque Emma Prusch - Gran cantidad de pasajeros en el transporte público

Límites de segmento	Distrito del Concejo Municipal	Puntuación del Atlas de Equidad de San José	Límite de velocidad de señalizado (MPH)	Velocidad percentil 85 (MPH)	Cantidad de vehículos diarios >10 MPH sobre el límite de velocidad señalizado	Cantidad de lesiones fatales y graves (2019-2023)	Cantidad de Lesiones (2019-2023)	Razones para la selección del Sistema de Cámaras de Seguridad de Velocidad
Story Rd entre King Rd y Hopkins Dr	5,7	8, 10	35	40.5	1530	11	96	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Señalización de alto límite de velocidad - Gran cantidad de pasajeros en el transporte público
Story Rd entre Hopkins Dr y Jackson Ave	5	8, 9, 10	35	40.5	202	9	63	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Señalización de alto límite de velocidad - Gran cantidad de pasajeros en el transporte público
Story Rd entre Jackson Ave y Capitol Expy	5	9, 10	35	40.5	287 - 691	10	117	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Señalización de alto límite de velocidad - Transición de vía de alta velocidad a calle de la ciudad - Gran cantidad de pasajeros en el transporte público
Tully Rd entre Monterey Rd y 10th St	7	10	40	42.3	713 - 1536	9	80	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Señalización de alto límite de velocidad - Terreno de feria del Condado de Santa Clara - Proximidad con escuelas - Gran cantidad de pasajeros en el transporte público

Límites de segmento	Distrito del Concejo Municipal	Puntuación del Atlas de Equidad de San José	Límite de velocidad señalado (MPH)	Velocidad percentil 85 (MPH)	Cantidad de vehículos diarios >10 MPH sobre el límite de velocidad señalado	Cantidad de lesiones fatales y graves (2019-2023)	Cantidad de Lesiones (2019-2023)	Razones para la selección del Sistema de Cámaras de Seguridad de Velocidad
Tully Rd entre 10th St y Senter Rd	7	10	40	42.3	367	3	48	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Señalización de alto límite de velocidad - Proximidad con escuelas, Valley Medical Center - Tully - Vivienda para personas mayores - Gran cantidad de pasajeros en el transporte público
Tully Rd entre Senter Rd y McLaughlin Ave	7	9, 10	40	42.3	645 - 671	15	125	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Señalización de alto límite de velocidad - Sendero Coyote Creek, biblioteca de la sucursal comunitaria Tully, centros médicos - Gran cantidad de pasajeros en el transporte público
Tully Rd entre McLaughlin Ave y King Rd	7	9, 10	40	42.3	672 - 1034	9	175	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Señalización de alto límite de velocidad - Transición de vía de alta velocidad a calle de la ciudad - Gran cantidad de pasajeros en el transporte público
Tully Rd entre King Rd y	7,8	9, 10	40	42.3	277 - 434	5	100	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo

Límites de segmento	Distrito del Concejo Municipal	Puntuación del Atlas de Equidad de San José	Límite de velocidad de señalizado (MPH)	Velocidad percentil 85 (MPH)	Cantidad de vehículos diarios >10 MPH sobre el límite de velocidad señalizado	Cantidad de lesiones fatales y graves (2019-2023)	Cantidad de Lesiones (2019-2023)	Razones para la selección del Sistema de Cámaras de Seguridad de Velocidad
Quimby Rd								<ul style="list-style-type: none"> - Señalización de alto límite de velocidad - Proximidad con el parque Welch y escuelas
Tully Rd entre Quimby Rd y Capitol Exp	5,8	7,9,10	40	42.3	1330 - 2081	10	122	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Señalización de alto límite de velocidad - Transición de vía de alta velocidad a calle de la ciudad - Centro Comercial Eastridge
Tully Rd entre White Rd y Flint Ave	8	6, 8	35	39.5	2772 - 4825	2	26	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Señalización de alto límite de velocidad
Tully Rd entre Flint Ave y Ruby Ave	8	6, 8	35	39.5	1385	4	16	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Señalización de alto límite de velocidad - Proximidad con escuelas

Límites de segmento	Distrito del Concejo Municipal	Puntuación del Atlas de Equidad de San José	Límite de velocidad de señalizado (MPH)	Velocidad percentil 85 (MPH)	Cantidad de vehículos diarios >10 MPH sobre el límite de velocidad señalizado	Cantidad de lesiones fatales y graves (2019-2023)	Cantidad de Lesiones (2019-2023)	Razones para la selección del Sistema de Cámaras de Seguridad de Velocidad
White Rd entre Alum Rock y Ocala Ave/Martín Ave	5	8,9	35	39.5	1874	16	142	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Señalización de alto límite de velocidad - YMCA de East Valley - Vivienda para personas mayores
White Rd entre Ocala Ave/Martín Ave y Tully Rd	5,8	8, 9	35	39.5-43.7	742 - 884	5	59	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Señalización de alto límite de velocidad, altas velocidades en el percentil 85 - Parque Regional Lake Cunningham
White Rd entre Quimby Rd y Aborn Rd	8	9, 10	35	43.7	451	6	48	<ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de choques con fatalidades y lesiones graves - Concentración de choques por exceder la velocidad y pasar semáforos en rojo - Señalización de alto límite de velocidad, altas velocidades en el percentil 85

Anexo B

Organizaciones comunitarias invitadas al taller para partes interesadas

1. African American Community Services Agency
2. Amigos de Guadalupe
3. Asian American Service Center
4. Black Leadership Kitchen Cabinet
5. Breathe California of the Bay Area
6. Catholic Charities of Santa Clara County
7. Chopsticks Alley
8. Community Health Partnerships
9. CommUniverCity (SJSU)
10. Disability Rights California
11. Fresh Lifelines for Youth
12. Good Karma Bikes
13. Grail Family Services
14. Healing Grove Health Center Foundation
15. Healthier Kids Foundation
16. Hispanic Foundation of Silicon Valley
17. International Children's Assistance Network
18. Latina Coalition of Silicon Valley
19. Latinas Contra Cancer
20. Latino Business Foundation
21. Latino Education Advancement
22. Local Color
23. Movimiento de Arte y Cultura Latino Americana
24. PACT
25. Parents Helping Parents
26. Pars Equality Center
27. REAL Coalition
28. Sacred Heart
29. School of Arts and Culture at the Mexican Heritage Plaza
30. Si Se Puede Collective
31. Silicon Valley Bicycle Coalition
32. Silicon Valley Council of Nonprofits
33. Social Good Fund (Catalyze SV)
34. SOMOS Mayfair
35. SPUR
36. The School of Arts and Culture
37. Valley Verde
38. Veggielution
39. Vietnamese American Roundtable