

Nuestro plan para eliminar las muertes y lesiones graves en nuestras carreteras para 2030

**Plan de Acción 2030 y Plan de Trabajo de los años fiscales 2022 y 2023
ABRIL 2021 BORRADOR PÚBLICO 1.0**



La visión cero de la seguridad vial

El concepto de Visión Cero para la seguridad vial se creó en Suecia durante la década de 1990 y se le atribuye una reducción significativa de las colisiones de tráfico graves y mortales, a pesar del aumento del uso de la conducción, la bicicleta y el transporte público.¹ El núcleo de la filosofía de Visión Cero es que las colisiones de tráfico graves y mortales son inaceptables y evitables, y que el diseño, la construcción y el mantenimiento del sistema vial pueden minimizar las consecuencias del error humano. Desde se puso en marcha en Suecia, Visión Cero ha sido adoptada en todo el mundo y, a partir de abril de 2021, en más de 40 jurisdicciones estadounidenses.² El condado de Montgomery adoptó Visión Cero en 2016 y fue uno de los primeros gobiernos del condado en implementar un Plan de Acción Visión Cero en noviembre de 2017.



El Consejo del Condado de Montgomery adoptó la Resolución 18-390 en 2016 para hacer del Condado de Montgomery una comunidad de Visión Cero. La foto de arriba con miembros del consejo, directores de departamentos y miembros de grupos cívicos fue el lanzamiento del condado para Visión Cero.

Principios rectores de Visión Cero

Al revisar otras implementaciones de Visión Cero, las prácticas principales y las aportaciones del Comité Asesor de Seguridad de Peatones, Bicicletas y Tráfico, el Condado de Montgomery utilizará los siguientes siete principios rectores para implementar Visión Cero.

1. Las muertes y lesiones graves relacionadas con el transporte son evitables e inaceptables.
2. La vida humana tiene prioridad sobre la movilidad y otros objetivos del sistema vial. El sistema vial debe ser seguro para todos los usuarios, para todos los modos de transporte, en todas las comunidades y para personas de todas las edades y capacidades.
3. Priorizar de forma equitativa la financiación, los recursos y la divulgación a las comunidades que sufren una carga desproporcionada de muertes y lesiones graves relacionadas con el tráfico.
4. La gente cometerá errores. El sistema de transporte debe estar diseñado para que esos errores no provoquen lesiones graves o la muerte.
5. Las personas son intrínsecamente vulnerables, y la velocidad en el momento de la colisión es un factor fundamental para la supervivencia en los accidentes. El sistema de transporte debe diseñarse contextualmente para velocidades que protejan la vida humana.
6. Las políticas y los recursos de todos los niveles de gobierno deben alinearse para que la seguridad sea la máxima prioridad en las carreteras.
7. Todos los usuarios de la carretera tienen la responsabilidad de respetarse mutuamente y de comportarse de forma segura. Los conductores son los que más daño pueden hacer y tienen la responsabilidad de ser conscientes y respetuosos con los demás en la vía pública.

VISIÓN CERO Y SISTEMAS SEGUROS

Utilizando el enfoque de sistemas seguros para diseñar y mantener el sistema de carreteras es como las comunidades trabajan hacia la Visión Cero. Según el enfoque de sistemas seguros, la seguridad vial es una responsabilidad compartida entre todos, incluidos los que diseñan, construyen, operan y utilizan el sistema vial. Adopta una visión holística del sistema de transporte por carretera y de las interacciones entre las carreteras y los bordes de las mismas, las velocidades de desplazamiento, los vehículos y los usuarios de la carretera.

La clave del enfoque de sistemas seguros para mitigar las lesiones graves y mortales es la reducción de la exposición mediante la separación de los usuarios de la vía, especialmente cuando la velocidad de desplazamiento supera los 50 km/h, y la reducción de la velocidad de los vehículos para disminuir la probabilidad y la gravedad de una colisión. Ya sea caminando, rodando, en bicicleta o conduciendo, la velocidad en el momento de la colisión tiene un fuerte efecto en la supervivencia al choque. El gráfico siguiente muestra la velocidad a la que la mayoría de las personas pueden sobrevivir al choque. A medida que la velocidad aumenta más allá de la velocidad crítica, los índices de supervivencia caen exponencialmente.^{3,4}

CHOQUE, NO ACCIDENTE

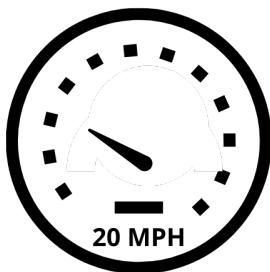
Los choques de tráfico no son accidentes inevitables. Las comunidades de Visión Cero estudian los factores ambientales y de comportamiento que conducen a colisiones graves y mortales y utilizan prácticas de vanguardia para crear un sistema más seguro para todos los usuarios de la carretera.

Un peatón atropellado a 23 MPH tiene un 10% de riesgo de sufrir lesiones mortales, pero sólo un 50% de posibilidades de sobrevivir a 42 MPH.

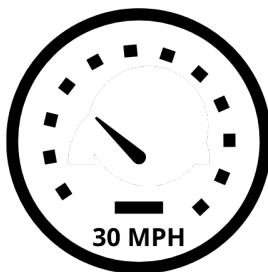
La capacidad de supervivencia a los choques cae significativamente por encima de estas velocidades...



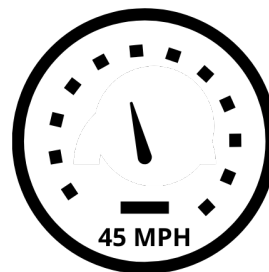
Peatón o ciclista atropellado a ...



Colisión lateral a ...



Choque frontal a ...



PUNTOS DESTACADOS DEL PLAN VISIÓN CERO

2030

El Plan de Acción Visión Cero 2030 establece el trabajo del Condado para el resto de esta década para eliminar las colisiones graves y mortales. Los 45 puntos de acción se desarrollaron para trabajar hacia Visión Cero mientras se construye una comunidad saludable, equitativa, justa y resistente.

Actualización sistemática de las redes de carreteras y de tránsito. Al igual que muchas comunidades estadounidenses, el condado de Montgomery se planificó y construyó durante 50 a 60 años de forma que los coches recorrieran largas distancias a altas velocidades. Con los objetivos de Visión Cero y la nueva Guía de Diseño de Calles Completas desarrollada en el marco del Plan de Acción 2018-19, el Condado transformará nuestras peligrosas carreteras en bulevares multimodales para que, independientemente de cómo los residentes elijan desplazarse, se pueda hacer de forma segura. El trabajo incluye el uso de datos para identificar y remediar las carreteras e intersecciones más peligrosas, la construcción de una red completa de aceras y bicicletas, cruces protegidos más frecuentes, la mejora de las conexiones de peatones y bicicletas para el tránsito rápido existente y nuevo, y la utilización de los proyectos de mantenimiento y transporte existentes para mejorar proactivamente las carreteras.

Creación de velocidades seguras en todas las carreteras. Debido al enfoque anterior en el movimiento de los automóviles, muchas carreteras tienen un diseño y límites de velocidad publicados que no dan prioridad a la seguridad de todos los usuarios de la carretera. En todos los proyectos de Visión Cero que se lleven a cabo, el condado evaluará y modificará los límites de velocidad para

alinearlos con el uso del suelo circundante.

Elevación de la equidad racial y la justicia social. Los accidentes graves y mortales ocurren en todo el condado, pero afectan de manera desproporcionada a los barrios donde la mayoría de los residentes viven en la pobreza o la mayoría de los residentes son personas de color. El Plan pide que se dé prioridad a estos barrios para las inversiones en infraestructuras, que se mejore el alcance y la comunicación bidireccional con los residentes afectados, y que se vuelva a concebir la seguridad pública para ofrecer una vigilancia decidida que aborde la seguridad y las injusticias del pasado.

Acabar con las muertes por conducción bajo los efectos del alcohol. La conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas es uno de los principales factores que contribuyen a los accidentes mortales y para frenar la conducción bajo los efectos del alcohol se necesita algo más que la aplicación de la ley. El Plan exige un enfoque de salud pública para abordar el abuso de sustancias en nuestra comunidad y utilizar socios gubernamentales y sin ánimo de lucro para implementar la nueva estrategia.

El condado de Montgomery como empleador líder en seguridad. El Gobierno del Condado de Montgomery, como uno de los mayores empleadores del condado, tiene más de 3.600

vehículos y 9.000 empleados que conducen cada día. El Plan exige mejorar la seguridad de la flota de vehículos a medida que se van sustituyendo y poner en práctica una formación actualizada de los conductores para los empleados. Estos esfuerzos no sólo mejoran la seguridad, sino que potencialmente ahorran dinero a los contribuyentes gracias a la reducción de las colisiones.

Atención médica de urgencia

inmediata. Cuando se producen accidentes, la atención rápida por parte de las personas encargadas de prestar los primeros auxilios y la atención hospitalaria son aspectos críticos para evitar que las lesiones graves se conviertan en mortales. El Plan sigue dando prioridad a una respuesta y una atención seguras y eficaces, garantizando al mismo tiempo la seguridad de los socorristas en el lugar de los hechos.

LO MÁS DESTACADO DE LAS CONVERSACIONES COMUNITARIAS

Durante el verano y el otoño de 2020, el programa Visión Cero de la Oficina del Ejecutivo del Condado patrocinó una serie de encuestas, entrevistas, reuniones, cartas a organizaciones comunitarias y audiencias públicas (grupos de discusión). El objetivo era escuchar las diversas perspectivas de los residentes sobre el estado actual de la seguridad vial y lo que les gustaría que ocurriera en la próxima década para hacer más seguras las carreteras del condado. En total, hubo 1.577 respuestas a la encuesta, 208 residentes entrevistados o que participaron en una audiencia pública de la comunidad, y 12 organizaciones comunitarias devolvieron cartas de prioridad. Los comentarios de la comunidad se resumieron y se proporcionaron a los grupos de trabajo que desarrollaron el Plan durante las terceras reuniones de los grupos de trabajo en noviembre de 2020 para incorporarlos mientras desarrollaban los elementos de acción del Plan. Para obtener más detalles sobre los diferentes esfuerzos de divulgación y los resultados, consulte el [informe de resumen de divulgación pública de la primera fase](#).

Prioridades comunitarias



En todos los esfuerzos de divulgación, se identificaron las siguientes prioridades para los residentes del condado de Montgomery para mejorar la seguridad vial.

Construir nuevas aceras y mejorar las existentes. Los residentes se sentían inseguros al caminar por el condado porque muchos barrios carecen de aceras. En el caso de las aceras situadas a lo largo de carreteras de varios carriles, los residentes se sentían inseguros caminando por aceras estrechas situadas junto al rápido tráfico de coches y con postes de servicios públicos y otros obstáculos que reducían aún más el espacio para los peatones. Tener más aceras con un amortiguador del tráfico de coches era un deseo común en todas las comunidades, demografías y esfuerzos de divulgación.

Ampliar la red de carriles para bicicletas. Los residentes consideraban que el uso de la bicicleta en el condado era el modo de desplazamiento menos seguro en comparación con la conducción y los desplazamientos a pie. Aquellos que querían conducir más en bicicleta, pero que actualmente se sentían inseguros para hacerlo, mencionaron que los carriles para bicicletas separados del tráfico de coches los animarían a ir en bicicleta en el condado. La ampliación de los carriles para bicicletas junto a la acera fue una preocupación para las personas con discapacidad. En las conversaciones con las personas con discapacidades, sus principales preocupaciones con los nuevos carriles para bicicletas eran la accesibilidad al bordillo y a la acera y la navegación hacia y desde las paradas de autobús flotantes.

Más oportunidades de cruce seguro para peatones y ciclistas. Los miembros de la comunidad señalaron que muchas partes del condado, especialmente a lo largo de las autopistas, tienen largas

distancias entre los cruces con una señal de tráfico o una baliza presente para detener a los coches cuando intentan cruzar. En las audiencias públicas, los participantes mencionaron que cruzaban fuera de los pasos de peatones porque la distancia era demasiado grande hasta el cruce protegido más cercano.

Acceso más seguro a las paradas de autobús. Los usuarios del transporte público estaban preocupados por el acceso y los servicios de las paradas de autobús en todo el condado. Las paradas de autobús situadas a lo largo de carreteras con mucho tráfico no siempre están situadas cerca de una intersección o con un dispositivo de control del tráfico, lo que dificulta el acceso a pie. A los usuarios les gustaría que hubiera más marquesinas y árboles cerca de las paradas para protegerse de la intemperie, así como contenedores de basura y reciclaje, y posiblemente cámaras para hacer frente a la delincuencia.

Un compromiso más proactivo e intencionado por parte del Gobierno del Condado. En las entrevistas con la comunidad y en las audiencias públicas, los participantes mencionaron que no estaban al tanto o que las personas preocupadas en su comunidad no estaban al tanto de los esfuerzos de planificación en curso del Gobierno del Condado y de las formas de interactuar con el condado para dar su opinión o resolver un problema. El condado debe utilizar múltiples canales de comunicación (sitios web, encuestas, boletines, ayuntamientos, etc.) y en varios idiomas para garantizar que se escuchen todas las voces en el proceso de toma de decisiones.

Mejorar el comportamiento de los conductores en lo que respecta al exceso de velocidad y a ceder el paso a los peatones.

Los residentes mencionaron con frecuencia el exceso de velocidad y el no ceder el paso a los peatones como los principales comportamientos inseguros en las carreteras del condado. Al clasificar las

prioridades en la encuesta, los encuestados apoyaron más la reducción de los límites de velocidad que la ampliación de la aplicación automatizada. Hubo más apoyo a la aplicación automatizada de la velocidad que en contra, pero persiste la percepción de que la aplicación de la velocidad tiene que ver con los ingresos más que con la seguridad.

NOTAS FINALES

¹ "Llevando la seguridad a nuevos niveles", Iniciativa Visión Cero, 2017, <http://www.visionzeroinitiative.com/taking-safety-to-new-levels/>.

² "Vision Zero Cities Map", Vision Zero Network, 2021, <http://visionzeronetwork.org/resources/vision-zero-cities/>.

³ Brian Tefft, "Impact Speed and a Pedestrian's Risk of Severe Injury or Death," AAA Foundation for Traffic Safety, September 2011, <https://aaafoundation.org/impact-speed-pedestrians-risk-severe-injury-death/>.

⁴ "Speed and Crash Risk," International Transport Forum, 2018, <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/speed-crash-risk.pdf>.