

Adoptada en junio de 2020

Actualizado en Abril de 2024

Tomando Acción en la

regional vision



SAFER STREETS FOR METRO DENVER



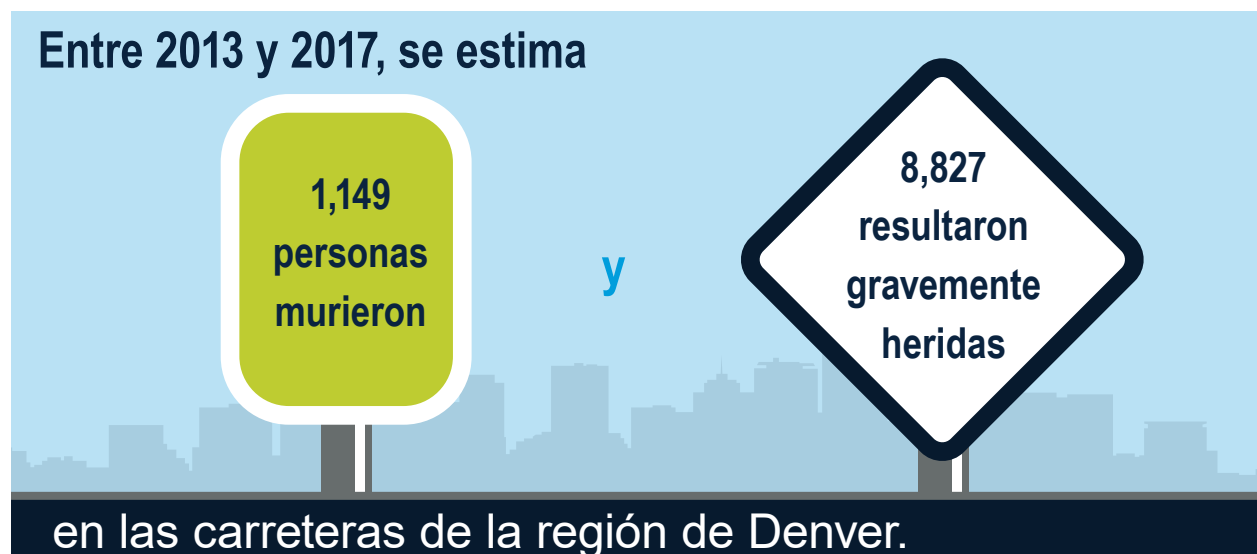
Resumen ejecutivo

Si tiene dificultades para utilizar el contenido de este documento, por favor envíe un email a access@drcog.org o llame al 303-455-1000. Por favor, espere una respuesta en un plazo de 72 horas (tres días laborables).

Resumen ejecutivo

En junio de 2020, el Consejo Regional de Gobiernos de Denver adoptó el compromiso Visión Cero para eliminar las muertes y lesiones graves relacionadas con el tráfico en las carreteras de la región y hacer de la seguridad una prioridad para todos los usuarios del sistema de transporte. La iniciativa Tomando Acción sobre Visión Cero Regional incluye un conjunto de herramientas para que los gobiernos locales las utilicen a la hora de planificar una estrategia de Visión Cero en sus comunidades.

Las partes interesadas locales, regionales y estatales colaboraron estrechamente a través del Grupo de Trabajo Regional Visión Cero y se comprometieron con el público para orientar el plan, que incluyó la creación de un mapa público de los problemas de seguridad regionales. Incluye análisis intensivos de datos sobre accidentes mortales y con heridos graves durante un periodo de cinco años en la región. El plan establece iniciativas de actuación, un calendario de aplicación y medidas que ayudarán a seguir los avances regionales hacia la mejora de la seguridad.



¿Qué es Visión Cero?

Visión Cero es una filosofía de seguridad en el transporte basada en la creencia fundamental de que la pérdida de vidas o las lesiones graves no son un precio aceptable para la movilidad. Para llegar a cero víctimas mortales es necesario aplicar un enfoque de sistema seguro, basado en los principios de que los seres humanos cometen errores y que sus cuerpos tienen una capacidad limitada para tolerar los impactos de los accidentes.

El enfoque del Sistema Seguro se centra en los errores humanos y la vulnerabilidad y diseña un sistema con muchas redundancias para proteger a todos. Los seis principios en los que se basa son: las muertes y lesiones graves son inaceptables, el ser humano comete errores, el ser humano es vulnerable, la responsabilidad es compartida, la seguridad es proactiva y la redundancia es crucial.

Elementos básicos

Calles Completas

El planteamiento del Sistema Seguro consiste en diseñar Calles Completas que den a las personas que caminan, patinan, montan en bicicleta y toman el transporte público el mismo acceso a calles seguras y cómodas que las que conducen un vehículo de motor.

Velocidades adecuadas al context

A medida que aumenta la velocidad de los accidentes, también aumenta la probabilidad de que se produzcan lesiones graves o víctimas mortales, especialmente para las personas que van a pie o en bicicleta. El planteamiento del Sistema Seguro consiste en diseñar y gestionar las carreteras de forma que se alcancen velocidades vehiculares adecuadas al contexto que protejan a todos los usuarios de la vía.

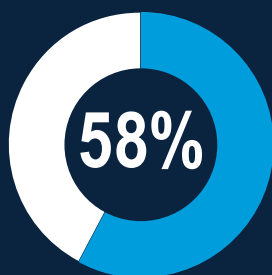
Equidad

Las comunidades desfavorecidas se ven desproporcionadamente afectadas por los problemas de seguridad vial. El enfoque del Sistema Seguro da prioridad a los proyectos de Calles Completas y de diseño y operación de carreteras en comunidades desfavorecidas y trabaja para garantizar que los esfuerzos de Visión Cero mejoren -y no empeoren- las consecuencias negativas no deseadas, en particular en las comunidades de color y de bajos ingresos.

Involucrar a la comunidad en un plan que dé prioridad a las personas

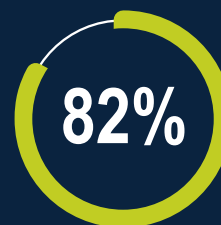
La participación de las comunidades locales, las partes interesadas y el público de toda la región de Denver fue fundamental para el desarrollo del plan. Para que la aplicación del plan tenga éxito, es necesaria una participación continua.

Lo que se escuchó:



indicó que conoce a alguien que ha sido hospitalizado o ha fallecido como consecuencia de un accidente de tráfico.

Dar prioridad a los desplazamientos seguros de las personas frente a los desplazamientos rápidos de los vehículos de motor es una estrategia fundamental de Visión Cero:



de los encuestados estaba dispuesto a añadir uno o más minutos a sus desplazamientos para mejorar la seguridad.

Kit de herramientas

Red regional de alto índice de lesiones

Aunque hay más de 15,000 millas de carreteras en la región de Denver, los accidentes mortales y con lesiones graves ocurren de manera desproporcionada en solo el 9% de estas carreteras. Se analizaron los datos de colisiones de 2013 a 2017 para identificar la Red Regional de Lesiones Graves o las carreteras de la región donde se producen la mayoría de las colisiones mortales y con lesiones graves. La Red Regional de Alto Índice de Lesiones también identifica los corredores críticos, seleccionados mediante el aislamiento de la Red Regional de Alto Índice de Lesiones por condado y la búsqueda de los corredores de mayor densidad de accidentes con lesiones graves y mortales.

Perfiles regionales de colisión y comportamiento y contramedidas

Dada la variedad de contextos de uso del suelo, redes de carreteras, características de los viajeros y los distintos tipos de colisiones en la región de Denver, la región se dividió en cuatro tipos de zonas: urbana, suburbana/comunidades compactas, rural y autopistas de acceso limitado. Los análisis del perfil regional de colisiones se dividieron en estos cuatro tipos de áreas porque los propósitos de los viajes, los modos de transporte y los diseños de las carreteras varían mucho según el tipo de área. Las contramedidas potenciales identificadas para cada perfil de colisión también tienen en cuenta el tipo de área regional.

Objetivos regionales de Visión Cero

Tomando Acción sobre Visión Cero Regional se basa en los objetivos de apoyo identificados en Metro Vision y establece una serie de objetivos de Visión Cero Regional e iniciativas de acción para abordar la seguridad vial e implementar Visión Cero en la región. Para poner en práctica el plan, hay que centrarse en las siguientes acciones:



- 1** Mejorar la colaboración entre organismos aliados



- 2** Aumentar la concienciación y la adopción de la visión cero



- 3** Diseñar y modernizar las carreteras para dar prioridad a la seguridad de las personas



- 4** Mejorar la recolección de datos y la elaboración de informes



- 5** Aumentar la financiación y los recursos



- 6** Aumentar el apoyo a la legislación, las políticas y las prácticas centradas en la seguridad a todos los niveles.

Plan regional de ejecución de Visión Cero

Para alcanzar estos objetivos, el Plan de aplicación identifica una serie de acciones inmediatas, a corto y medio y largo plazo, para que la región avance hacia unas carreteras más seguras para todos. Estas acciones específicas se basan en un análisis de las políticas y prácticas existentes, en las aportaciones de la participación comunitaria y en la colaboración con el Grupo de Trabajo Regional Visión Cero. Ya se está avanzando en varias de las medidas recomendadas.

Resultados

Objetivo 3

Desarrollo de un kit de herramientas de calles completas para la región del DRCOG, que aborda los aspectos del diseño de calles relacionados con la seguridad, incorporando los principios de Visión Cero, perfiles de colisiones y contramedidas y más orientación para establecer componentes de diseño seguros.

Realizar un análisis de priorización de la red de Calles Completas de la región para identificar los principales corredores en los que invertir fondos y recursos para mejorar la movilidad y la accesibilidad de todos los usuarios.

Objetivo 4

Creación de una herramienta de datos de mapa de historias en el Catálogo Regional de Datos para mejorar el kit de herramientas regional Visión Cero y facilitar a los gobiernos locales el acceso a un análisis rápido de los perfiles de colisiones por zonas.

Objetivo 6

Apoyó el proyecto de ley 23-200 del Senado, finalmente aprobado, que permite a los organismos locales utilizar cámaras de seguridad como técnica para hacer cumplir la ley, incluidos el cruce de semáforos en rojo y el exceso de velocidad.

Principales medidas inmediatas

Objetivo 1: Mejorar la colaboración entre organismos aliados

- 1.2 Convocar reuniones periódicas sobre seguridad local en las que participen profesionales estatales y locales del transporte y la salud pública, departamentos de policía y bomberos y organizaciones comunitarias y de defensa de los derechos, para abordar en colaboración los comportamientos peligrosos en las carreteras con estrategias como programas de seguridad culturalmente apropiados y mensajes educativos, junto con actividades de difusión e inversiones.

Objetivo 2: Aumentar el nivel de información y la adopción de la Visión Cero

- 2.1 Identificar y promover las oportunidades de capacitación de Visión Cero para los gobiernos locales, incluidos los recursos de la Red Nacional de Visión Cero, la Administración Federal de Carreteras y otros.

Objetivo 3: Diseñar y modernizar las carreteras para dar prioridad a la seguridad de las personas

- 3.1 Desarrollar un conjunto de herramientas de construcción rápida Visión Cero para los gobiernos miembros con el fin de proporcionar orientación sobre el diseño y la aplicación de medidas de tráfico rápidas y ajustables para mejorar la seguridad en la Red Regional de Alto Índice de Lesiones y los corredores críticos.

Objetivo 4: Mejorar la recolección de datos y la elaboración de informes

- 4.3 Realizar un análisis amplio de los datos de colisiones para comprender las acciones de alto riesgo, las actividades previas a la colisión y los datos demográficos para seguir elaborando perfiles de colisión.

Objetivo 5: Aumentar la financiación y los recursos

- 5.2 Seguir evaluando los criterios del Programa de Mejora del Transporte para dar mayor prioridad a los proyectos de seguridad en la Red Regional de Accidentes Graves que aborden los perfiles de accidentes graves o reduzcan de otro modo los accidentes mortales y con heridos graves.

Objetivo 6: Aumentar el apoyo a la legislación, las políticas y las prácticas centradas en la seguridad de todos nivel

- 6.2 Apoyar la legislación para aumentar la financiación y evaluar la reasignación de la financiación existente a proyectos de seguridad para crear un flujo de financiación fiable y específico.