



VISION ZERO

CALLES SEGURAS EN NASHVILLE

PLAN DE ACCIÓN

2022-2026

FEBRERO 2022

NDOT





Mensaje del alcalde Cooper

Para que Nashville funcione y funcione para todos, todas las personas deben estar seguras mientras se mueven por nuestra ciudad - sin importar cómo se desplacen, dónde vivan, su edad o de donde vengan

Éste es el motivo principal de la misión de la Visión Cero en Nashville - la creencia simple y primordial de que las muertes de tránsito son inaceptables y prevenibles.

El Plan de Acción de la Visión Cero en Nashville es un plan de cinco años para establecer un camino claro buscando eliminar las muertes de peatones y muertes en accidentes de tránsito.

Es el resultado de una importante colaboración entre los empleados de Metro, el Consejo de Metro, aliados estatales, las partes interesadas de la comunidad y los residentes de Nashville.

No podemos lograr esta ambiciosa meta solos. Así como personas y aliados en todo el condado de Davidson, la región y expertos en transporte a nivel estatal ayudaron a Nashville a crear este plan, su colaboración será igualmente importante para lograrlo.

Cordialmente,

Alcalde Cooper

¡Gracias!

Un agradecimiento especial a los muchos miembros del personal de Metro, el equipo de trabajo de Nashville Visión Cero y todos los miembros de la comunidad que ayudaron a desarrollar y dar forma a este plan.

Comité de Personal de Metro

Faye DiMassimo, oficina del alcalde John Cooper

Fabian Bedne, oficina del alcalde John Cooper

Marty Sewell, Departamento de Transporte de Nashville

Rochelle Carpenter, Departamento de Transporte de Nashville

Jeff Hammond, Departamento de Transporte de Nashville

Casey Hopkins, Departamento de Transporte de Nashville

Jon Boghuzian, Departamento de Transporte de Nashville

Cortnye Stone, Departamento de Transporte de Nashville

Sissy Muro Juarez, Departamento de Transporte de Nashville

Jennifer Higgs, Servicios de Tecnología de la Información de Metro Nashville

Kenneth Walburn, Departamento de Policía de Metro

Miembros del equipo de trabajo de Visión Cero

Burkley Allen, concejala

Angie Henderson, concejal

Sharon Hurt, concejal

Bob Mendes, concejal

Bob Nash, concejal

Freddie O' Connell, concejal

Zulfat Suara, concejal

Brandon Darks, Departamento de Transporte de TN

Veda Nguyen, Departamento de Transporte de TN

Daniel McDonnell, Departamento de Transporte de TN

Stanley Sumner, Departamento de Transporte de TN

Amy Fiscor, Departamento de Transporte de TN

Greg Hamilton, Departamento de Transporte de TN

Preston Elliot, Departamento de Transporte de TN

Jessica Rich, FHWA, División de TN - Ingeniero de Seguridad

John Vick, Departamento de Salud de TN

Sean Pfalzer, Greater Nashville Regional Council

Jim Hawk, Neighbor2Neighbor

Steve Bland, transporte público de WeGo

Matt Bailey, Cámara de Comercio del Área de Nashville

Nora Kern, Walk Bike Nashville

David Frick, Juntos por Carreteras más Seguras (Together for Safer Roads - TSR por sus siglas en Inglés)

Noah Budnick, (TSR)

Erin Hafkenshiel, Universidad de Vanderbilt - Mobility

Michael Briggs, Universidad de Vanderbilt - Mobility

Lindsey Ganson, Families for Safe Streets - Sucursal de Nashville

Jill Fitchard, Junta de Supervisión Comunitaria

Judith Tackett, Servicios Sociales de Metro Nashville

Daniel Capparella, Greater Nashville Regional Council

Andrés Martínez, Conexión Américas

Meredith Montgomery, Walk Bike Nashville

EQUIPO DE CONSULTORÍA



Índice

- | | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | ¿POR QUÉ VISIÓN CERO? | 5 |
| 2 | LO QUE NOS DIJERON | 14 |
| 3 | CARRETERAS CON MAYOR NÚMERO DE ACCIDENTES (HIGH INJURY NETWORK) | 20 |
| 4 | PLAN DE ACCIÓN | 29 |

1

Porqué Visión Cero?

¡Porque hay vidas en peligro! Desde el 2014, 468 personas han perdido la vida en accidentes de tránsito fatales en las carreteras estatales y locales de Nashville. Visión Cero es una nueva forma de pensar en la seguridad vial. Tenemos la intención de actuar antes de que se pierdan vidas, creando vías que resulten en una conducción más segura y con menos colisiones.

Los principios que nos guían

El movimiento Visión Cero es una estrategia mundial para eliminar todas las muertes y lesiones graves relacionadas con el tránsito y, al mismo tiempo, aumentar la seguridad, la equidad y la movilidad para todos los usuarios. En Nashville, se necesita una nueva filosofía y enfoque en la seguridad vial para lograr la Visión Cero.



Las muertes por accidentes de tránsito son prevenibles e inaceptables



La vida humana y la seguridad tienen prioridad sobre los automóviles en movimiento.



El diseño de las calles debe tener en cuenta el error humano y predecirlo.



Controlar la velocidad de los vehículos es fundamental para salvar vidas.



Las mejoras en la seguridad vial deben reflejar las necesidades de la comunidad.




Se necesitan datos de calidad y una evaluación transparente en todos los niveles del gobierno.



La prevención eficaz requiere urgencia y un enfoque integrado.



La conectividad de la red es fundamental para garantizar que las personas puedan acceder de manera segura a los destinos claves.

A dark blue silhouette of a person walking, positioned on the left side of the page. The person is wearing a long-sleeved shirt and pants, and is captured in a mid-stride walking motion. The background is a dark blue gradient with a faint, repeating pattern of the same silhouette.

Una vida perdida en las calles de Nashville es más que demasiado

Este Plan de acción Visión Cero está dedicado a aquellos que perdieron la vida o resultaron gravemente heridos en las calles de Nashville y a sus familiares y amigos.

Su pérdida nos recuerda lo importante que es tomar medidas y trabajar en lograr cero muertes por accidentes de tránsito y por tener calles seguras en Nashville.

La seguridad vial en Nashville hoy

Desde el 2014, las muertes por accidentes de tránsito y las lesiones graves han aumentado anualmente en Nashville. Evaluar dónde ocurren las colisiones, por qué ocurren y quién se ve más afectado ayudará a prevenir de manera proactiva una colisión antes de que ocurra.

EN UN AÑO PROMEDIO, LAS SIGUIENTES PERSONAS MUEREN O SON GRAVEMENTE HERIDAS



A NIVEL NACIONAL, NASHVILLE OCUPA EL LUGAR NÚMERO 24 EN MUERTES POR ACCIDENTE POR CADA 100,000 RESIDENTES

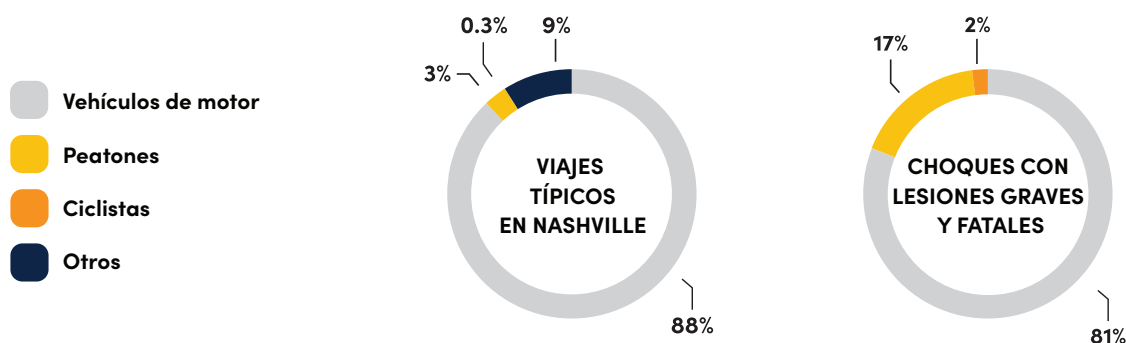
Las muertes por accidentes de tránsito son una crisis. En el 2019, más de 33,000 personas murieron en accidentes de tránsito en los Estados Unidos. Nashville tiene una tasa de mortalidad más alta que otras ciudades similares identificadas y el promedio nacional de EE. UU. del 2019 (11 personas por cada 100,000).



El informe anual de hechos de seguridad vial (Traffic Safety Facts Annual Report) de la Administración Nacional de Seguridad del tránsito de Carreteras (National Highway Traffic Safety Administration) del 2019

LAS PERSONAS QUE CAMINAN POR LAS CALLES DE NASHVILLE ESTÁN EN MAYOR RIESGO

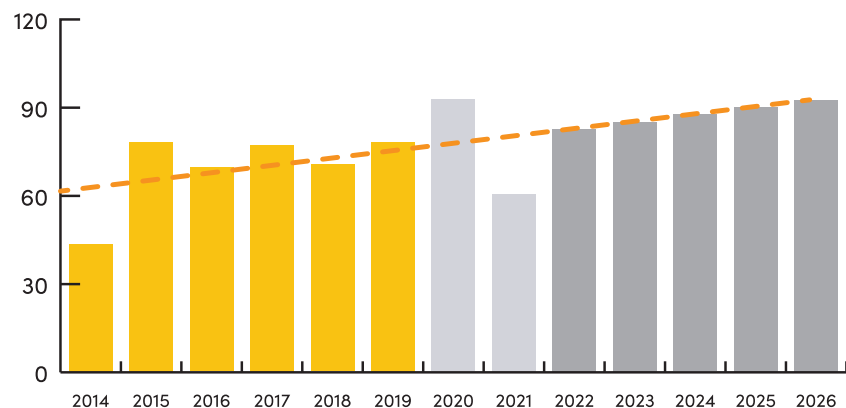
Los datos muestran que caminar en Nashville puede ser peligroso. Los peatones incluyen personas que caminan para transportarse, por recreación y personas que usan dispositivos de movilidad como sillas de ruedas. 1 de cada 4 peatones muere o resulta gravemente herido cuando se ve involucrado en un accidente de tránsito. Si bien sólo el 3% de las personas identifican el caminar como su principal medio de transporte, el 17% del total de las muertes o lesiones graves por accidentes de tránsito son peatones (esta cifra incluye a los que se transportan para el trabajo como a los que no)



En la encuesta sobre comunidad estadounidense del censo de EE. UU. del 2019, estimado de un año

LAS MUERTES DE PEATONES Y LESIONES GRAVES ESTÁN EN AUMENTO

La cantidad de personas muertas o gravemente heridas al caminar ha aumentado en general desde el 2014. Según las proyecciones actuales, esa cantidad aumentará a un estimado de 96 personas por año para el 2026.



LAS COLISIONES ACTUALES Y PROYECTADAS DE PEATONES CON LESIONES GRAVES Y FATALES

Los datos del 2020 y 2021 no están incluidos en el pronóstico de la línea de tendencia debido a los impactos en los viajes por la medida quédate en casa.

LA VELOCIDAD ES UN RIESGO PARA **TODOS**

La velocidad es uno de los factores más importantes al determinar la gravedad de un choque, especialmente para las personas que caminan, montan en bicicleta o dependen del transporte público. Cuanto más rápido viaja un automóvil, menos probabilidades tiene una persona de sobrevivir al choque. Si controlamos la velocidad al conducir en las calles de Nashville, podemos prevenir la probabilidad de muertes o heridas graves en accidentes de tránsito.

Un peatón atropellado por un vehículo que viaja a...

25 MPH



Tiene un **89%** de probabilidad de supervivencia

35 MPH



Tiene un **68%** de probabilidad de supervivencia

45 MPH



Tiene un **35%** de probabilidad de supervivencia



Photo Credit: Rochelle Carpenter

Nolensville Pike desde Elysian Fields hasta Providence Heights es un corredor de alta velocidad donde han perdido la vida dos personas que manejaban y siete que caminaban desde el año 2014.

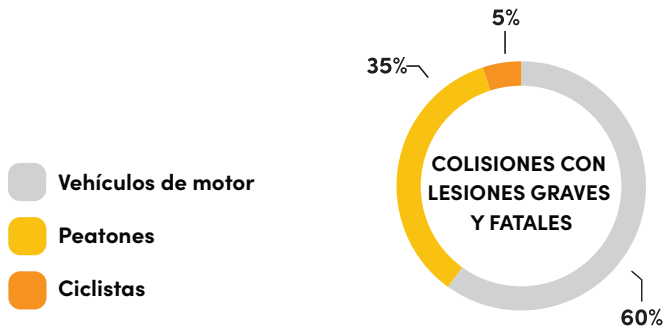


Murfreesboro Pike desde Hamilton Church Road hasta Pin Hook Road es un corredor de alta velocidad donde una persona que conducía, una persona que caminaba y una persona que montaba en bicicleta han perdido la vida desde el 2014.

LOS ATROPELLOS CON FUGA ESTÁN AUMENTANDO A UNA TASA ALARMANTE

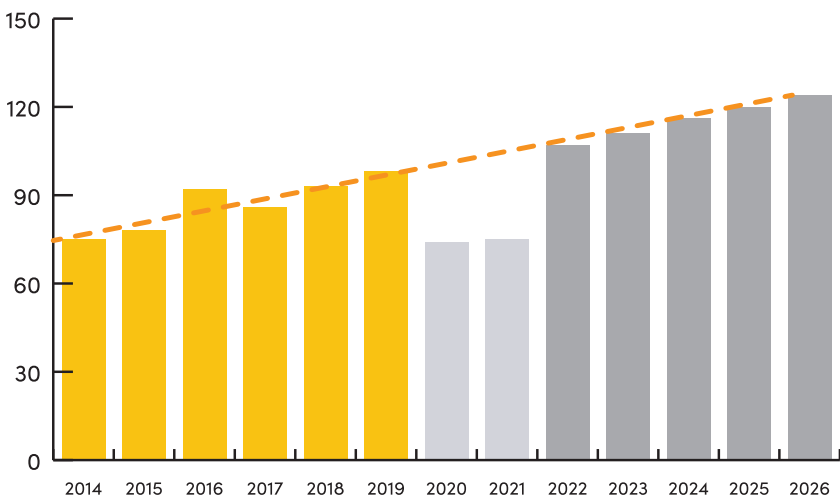
A nivel nacional, desde el 2009, las colisiones de atropellos con fuga han aumentado a una tasa de alrededor del 7% cada año. Un atropello con fuga incluye cualquier choque en el que alguien que conduce un vehículo golpea a una persona, objeto u otro vehículo y luego abandona la escena - a sabiendas o sin saberlo. Puede haber varios factores contribuyentes, como la poca visibilidad en la noche, conducir bajo la influencia y el miedo a las interacciones con la policía.

En Nashville, las personas que caminan, especialmente de noche, corren un mayor riesgo de verse involucradas en un choque grave que resulta en fuga. En promedio, hay 84 atropellos de peatones con fuga cada año en Nashville. Al mes agosto del 2021, ya ha habido 75 atropellos de peatones con fuga en el 2021.



Los peatones representan el **35%** de los choques con fuga en los que alguien muere o resulta gravemente herido

3 out of 10 de las colisiones de peatones son atropellos con fuga.



Peatones
Peatones (proyectados)

Los datos del 2020 y 2021 no están incluidos en el pronóstico de la línea de tendencia debido al impacto en los viajes causado por la medida quédate en casa.

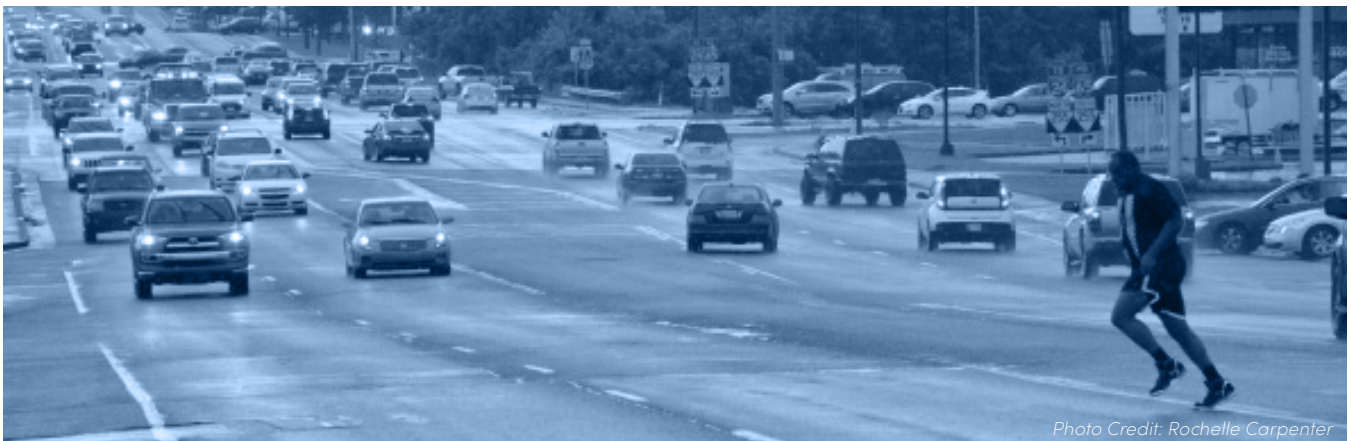
ATROPELLOS DE PEATONES CON FUGA

Áreas vulnerables en Nashville

Los datos son claros: aquellos que viven en las áreas más vulnerables también están sobrerrepresentados en las muertes por accidentes de tránsito y las lesiones graves. Las áreas vulnerables se identificaron a través de un grado de análisis de vulnerabilidad adaptado de la metodología del Greater Nashville Regional Council. Se evaluaron trece categorías demográficas para identificar las áreas que podrían ser más vulnerables a las necesidades de transporte y estar en más riesgo con el tránsito (ver el mapa en la página 13).



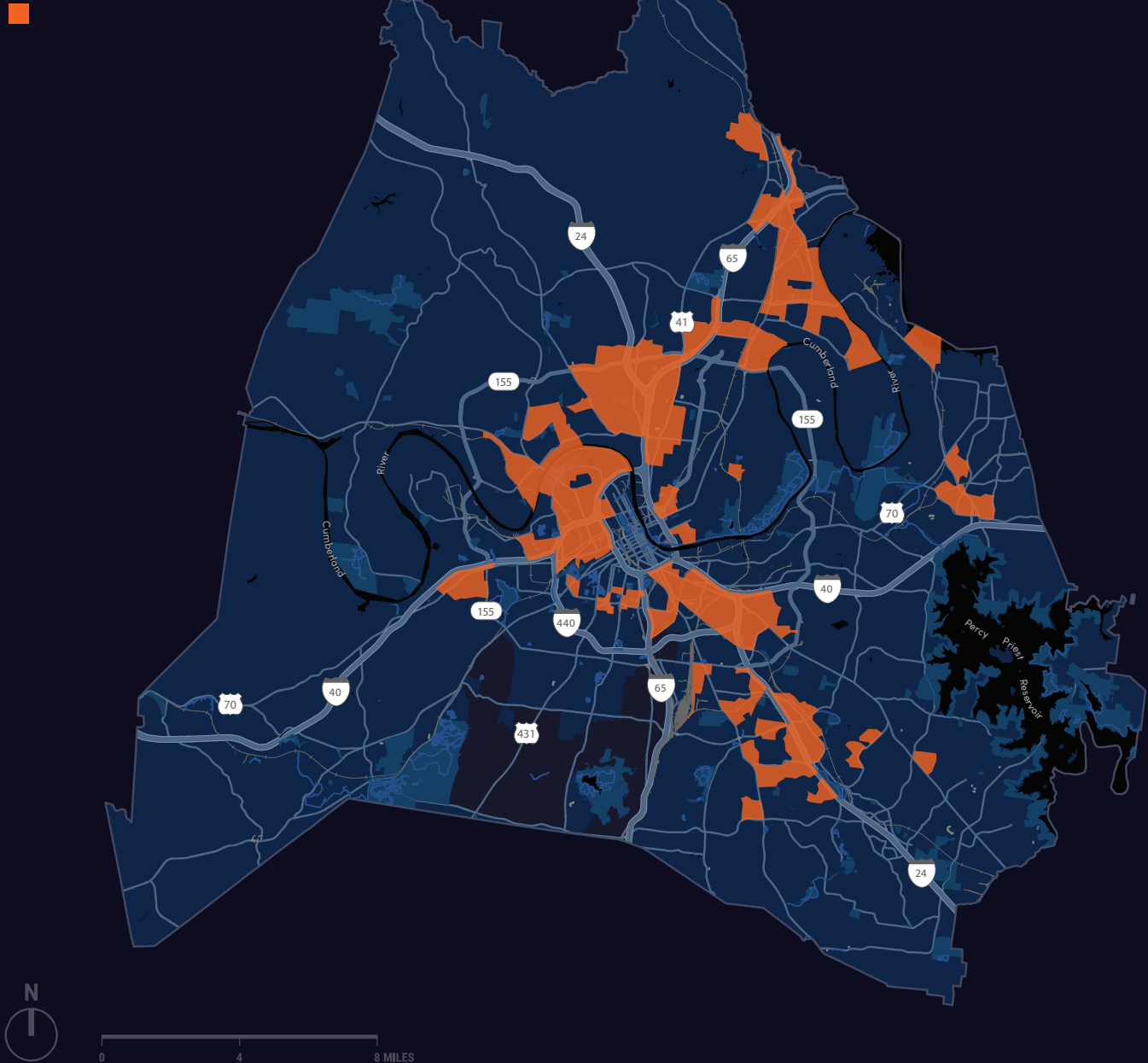
Más del **30% de los choques** en todas las formas ocurren en áreas con la mayor concentración de pobreza, inquilinos y hogares con carga económica de vivienda, a pesar de que estas áreas representan el **20% de la población**



Una persona que camina cerca de una parada de autobús en un área altamente vulnerable tiene

8 veces más probabilidades de morir o sufrir heridas graves.

ZONAS ALTAMENTE VULNERABLES



CATEGORÍAS DEMOGRÁFICAS UTILIZADAS PARA IDENTIFICAR ÁREAS VULNERABLES:

- Usuarios activos de transporte (trabajadores que usan el transporte público, caminan o van en bicicleta al trabajo)
- Hogares sin automóvil (sin vehículos disponibles)
- Población discapacitada
- Nivel Educativo (menos de Secundaria)
- Mujeres
- Hogares con Altos Costos de Vivienda
- Hogares con dominio limitado del inglés
- Personas de color (que no sean blancos y/o hispanos/latinx)
- Pobreza
- Arrendatarios vs. Propietarios
- Ciudadanos mayores (65+)
- Tasa de desempleo
- Jóvenes (menores de 18 años)

Las comunidades altamente vulnerables se determinaron utilizando métodos adaptados del análisis de grado de vulnerabilidad del 2019 del Greater Nashville Regional Council (GNRC por sus siglas en inglés)

2

Lo que usted nos dijo

La participación de la comunidad nos ayudó a comprender los desafíos actuales que experimentan en la seguridad las personas que viajan por Nashville y qué mejoras quieren ver.



Grupos focales específicos

Con enfoque afroamericano con enfoque latino/hispano con enfoque kurdo



Reuniones de partes interesadas

Grupos de defensa, hospitales y universidades



Encuesta de intercepción

A lo largo de Nolensville Pike
Entre las personas sin hogar

Lo que hicimos



Encuesta pública en línea

1,646 encuestas completadas



Participación con influencia adicional

Actualización de WalknBike
Estudio de Murfreesboro Pike
Plan de transporte Metropolitano



Mapa interactivo

181 Comentarios Públicos



Temas clave de la participación pública



A Una parte significativa de los **residentes de Nashville no se siente cómoda caminando o montando en bicicleta** en sus vecindarios, a lo largo de las vías públicas y en el centro de la ciudad.

La falta de aceras, la conducción distraída y las personas que ignoran las leyes de tránsito mientras conducen fueron las tres preocupaciones principales de seguridad reportadas



Photo Credit: Rochelle Carpenter

Más del **50% de los encuestados apoyaron estrategias para hacer que caminar y montar en bicicleta sea más seguro e implementar calles completas.**

El 84% de los encuestados estaban dispuestos a agregar tiempo a su viaje de desplazamiento para ayudar a lograr vías más seguras.



Photo Credit: Rochelle Carpenter

Durante las conversaciones de los grupos focales se planteó la **preocupación de que la aplicación policial adicional podría penalizar injustamente a las personas pobres.**



Photo Credit: Rochelle Carpenter



Photo Credit: Rochelle Carpenter

Muchos residentes expresaron **su deseo de tener más transporte público y un acceso seguro.**

Las altas velocidades de los vehículos y las carreteras en mal estado se identificaron como una preocupación importante.



Photo Credit: Rochelle Carpenter



Photo Credit: Rochelle Carpenter

El **miedo a ser arrestado o deportado** puede hacer que las personas abandonen la escena de un accidente.

Lo que escuchamos

“Estoy nervioso porque las lesiones y muertes de peatones son mucho más comunes de lo que solían ser. Más alumbrado público me haría sentir más cómodo caminando de noche”

- RESIDENTE DE NASHVILLE



“Sería bueno que mis hijos pudieran caminar en nuestro vecindario en Antioch, pero no hay aceras. En Blue Hole Road en particular, creo que sería increíble si pudieran hacer aceras. El área es tan estrecha que incluso con una acera, me gustaría tener una barrera o baranda o algo para sentirme seguro al caminar”

- REDIDENTES DE NASHVILLE

“Obviamente, si las personas están muriendo, hay un problema real. Donde deberían poner el dinero es en Nolensville Road. No hay aceras, ni semáforos, calles de seis carriles de ancho y gente que pasa a 40 o 50 millas por hora”

- RESIDENTE DE NASHVILLE



“Para un ciclista, permanecer en un semáforo en rojo a veces puede ser más peligroso que cruzarlo”

- RESIDENTE DE NASHVILLE

“Vivimos en el sur de Nashville en Berry Hill, cerca de donde va el estadio, y literalmente no hay aceras, la gente se vuelve loca y hay mucha construcción. Caminar en el centro de la ciudad está bien, pero montar en bicicleta no tanto”

- RESIDENTES DE NASHVILLE



3

Carreteras con mayor número de accidentes

(HIN por sus siglas en inglés)

Al identificar las calles con la mayor concentración de colisiones de tránsito que resultan en muertes o lesiones graves, Nashville puede trabajar en mejorar su diseño y reducir el riesgo de futuras colisiones.

¿Dónde están las calles más inseguras?

Algunas calles son más peligrosas que otras. Al averiguar qué calles tienen las concentraciones más altas de lesiones y muertes de tránsito en la actualidad, Nashville puede enfocar las mejoras donde salvarán la mayor cantidad de vidas. Encontramos que las calles con más tránsito y de mayor velocidad tienen más probabilidades de ser calles de "lesiones graves".

También descubrimos que más de la mitad de las carreteras con mayor número de accidentes en Nashville se encuentran en partes de la ciudad donde viven poblaciones vulnerables.



NOLENSVILLE PIKE



CHARLOTTE AVENUE



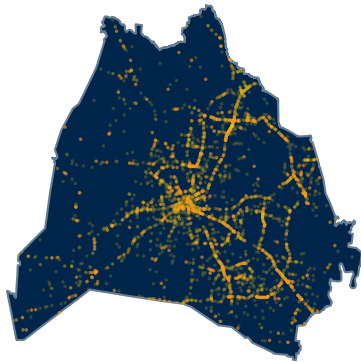
MURFREESBORO PIKE



WEST TRINITY LANE

Qué son las carreteras con mayor número de accidentes

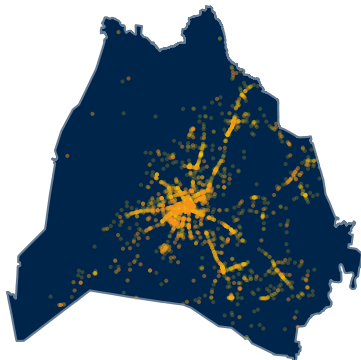
(High-Injury Network - HIN) identifica las carreteras más peligrosas para guiar las inversiones de infraestructura y programas en Nashville, y asegura que los proyectos de Visión Cero apoyen a los más necesitados. El siguiente gráfico destaca cómo se midieron todas las colisiones para identificar las carreteras más peligrosas.



Todas las muertes y lesiones graves relacionadas con el tránsito



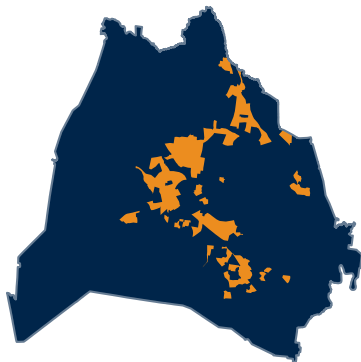
| | |
|----------|--|
| ● 468 | MUERTES |
| ● 2,899 | LESIONES GRAVES |
| ● 45,750 | LESIONES MENORES (NO REPRESENTADAS) |



Usuarios vulnerables



| | |
|---------|------------------------|
| ● 2,274 | PEATONES INVOLUCRADOS |
| ● 483 | CICLISTAS INVOLUCRADOS |

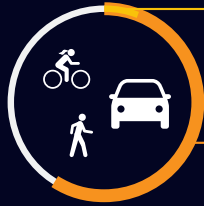


Áreas vulnerables



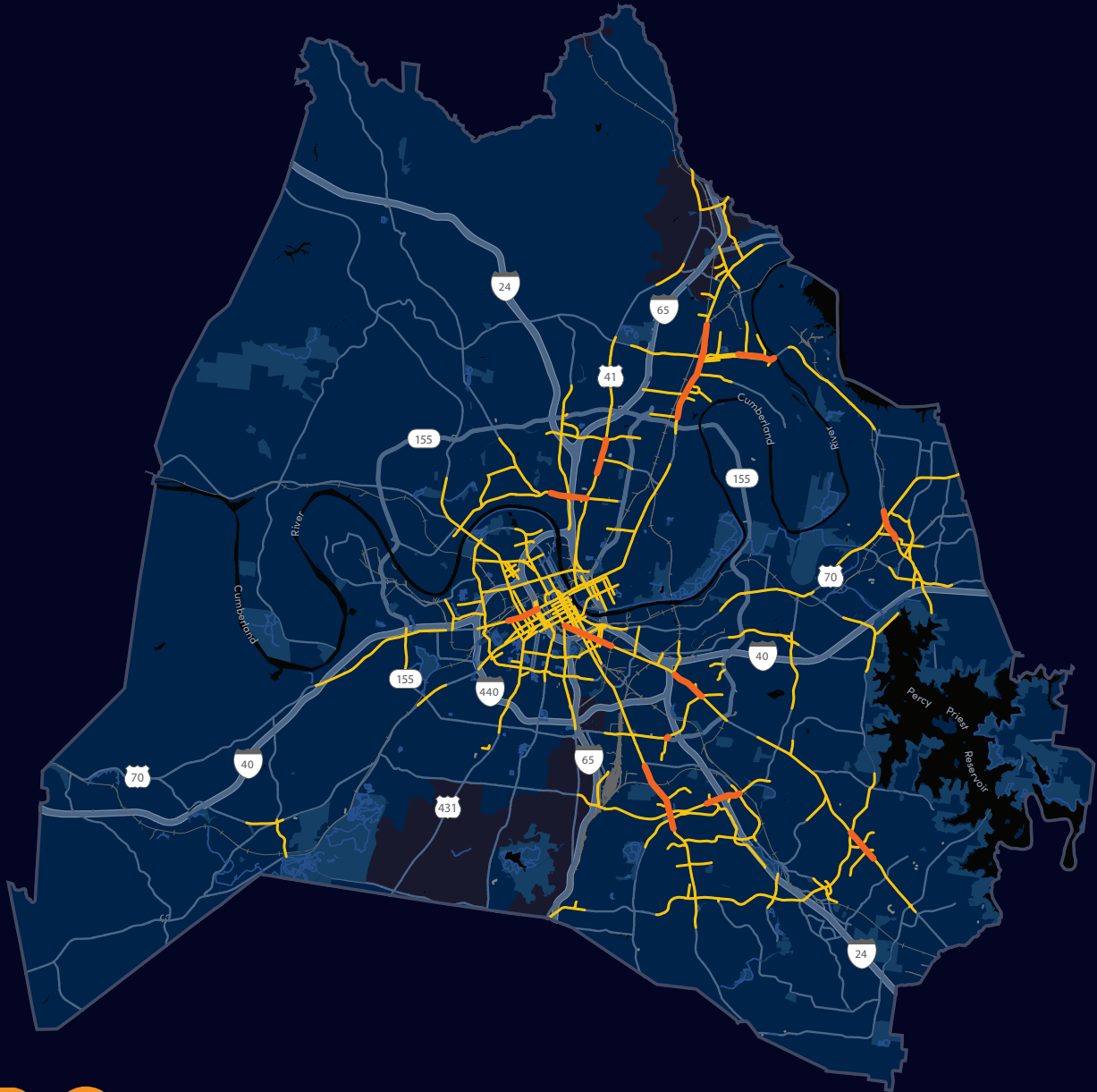
| | |
|----------|--|
| ● 1 IN 5 | DE PERSONAS EN NASHVILLE VIVE EN ÁREAS ALTAMENTE VULNERABLES |
|----------|--|

Una puntuación numérica es creada sumando todas las muertes y lesiones graves relacionadas con el tránsito, los usuarios vulnerables y las áreas vulnerables. Este puntaje se asigna a cada vía para determinar su gravedad en general (Ver mapa en la página 25).



6%
DE LAS CALLES
REPRESENTAN

59% de todas las
**LESIONES GRAVES
Y FATALES** para todas
las modalidades



CARRETERAS CON MAYOR NÚMERO DE ACCIDENTES - TODAS LAS MODALIDADES

— PRIORIZAR CALLES CON MAYOR NÚMERO DE ACCIDENTES

— CALLES CON MAYOR NÚMERO DE ACCIDENTES

LAS CARRETERAS CON MAYOR NÚMERO DE ACCIDENTES INCLUYEN:

- West Trinity Lane
- Gallatin Pike
- Murfreesboro Pike
- Nolensville Pike
- Harding Place
- Lafayette Street
- Charlotte Ave
- Old Hickory Blvd
- Dickerson Pike

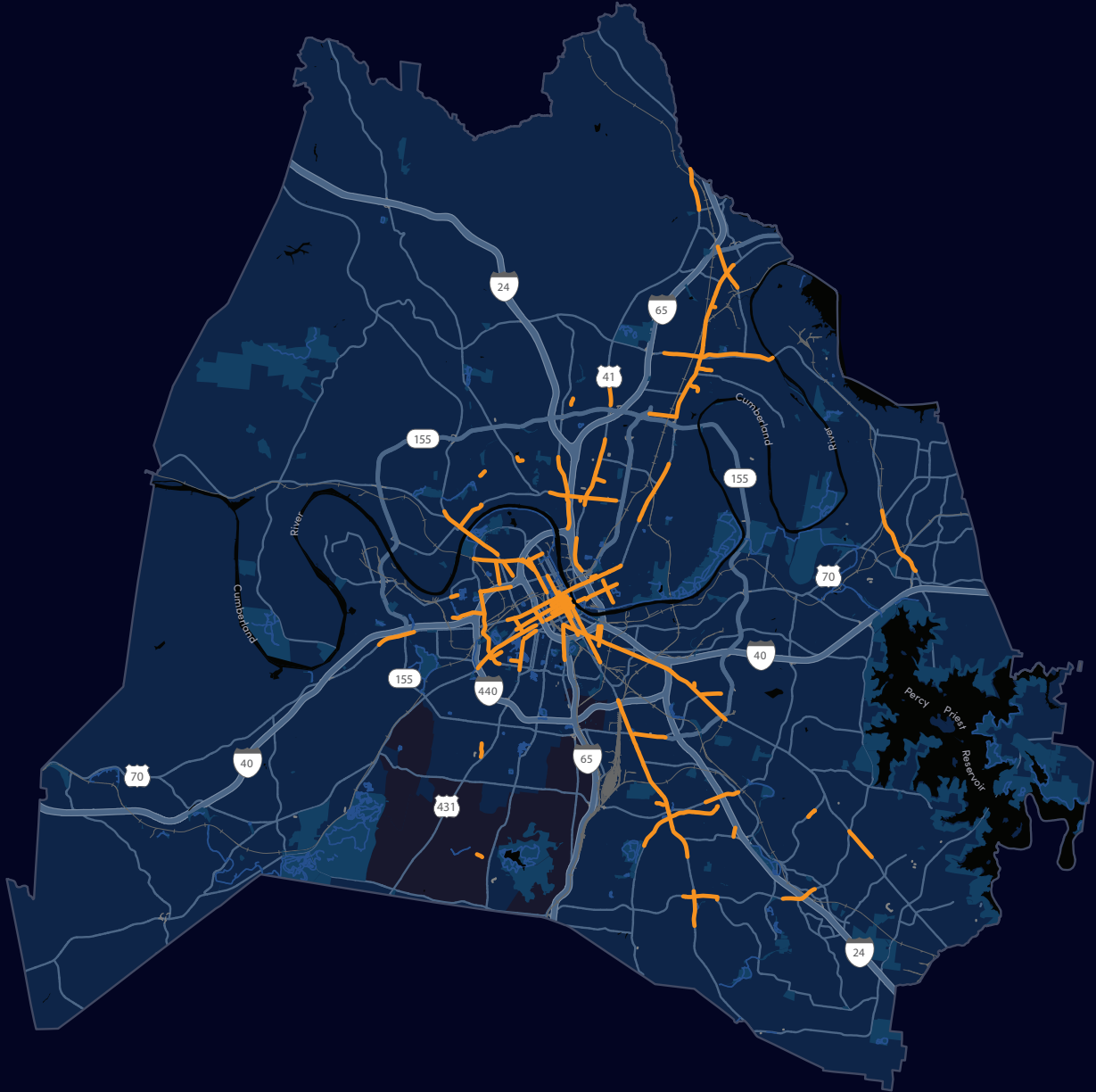


0 4 8 MILES



2%
DE LAS CALLES
representan

60% de todas las
LESIONES GRAVES Y
FATALES de
personas que
caminan



LAS CARRETERAS CON MAYOR NÚMERO DE ACCIDENTES (HIN por sus siglas en inglés) PARA PEATONES

LAS CARRETERAS CON MAYOR NÚMERO DE ACCIDENTES PARA PEATONES INCLUYEN:

- West Trinity Lane
- Murfreesboro Pike
- Lafayette Street
- Nolensville Pike
- Gallatin Pike
- Dickerson Pike
- Harding Place
- Rosa L Parks Blvd
- Main Street
- Old Hickory Blvd

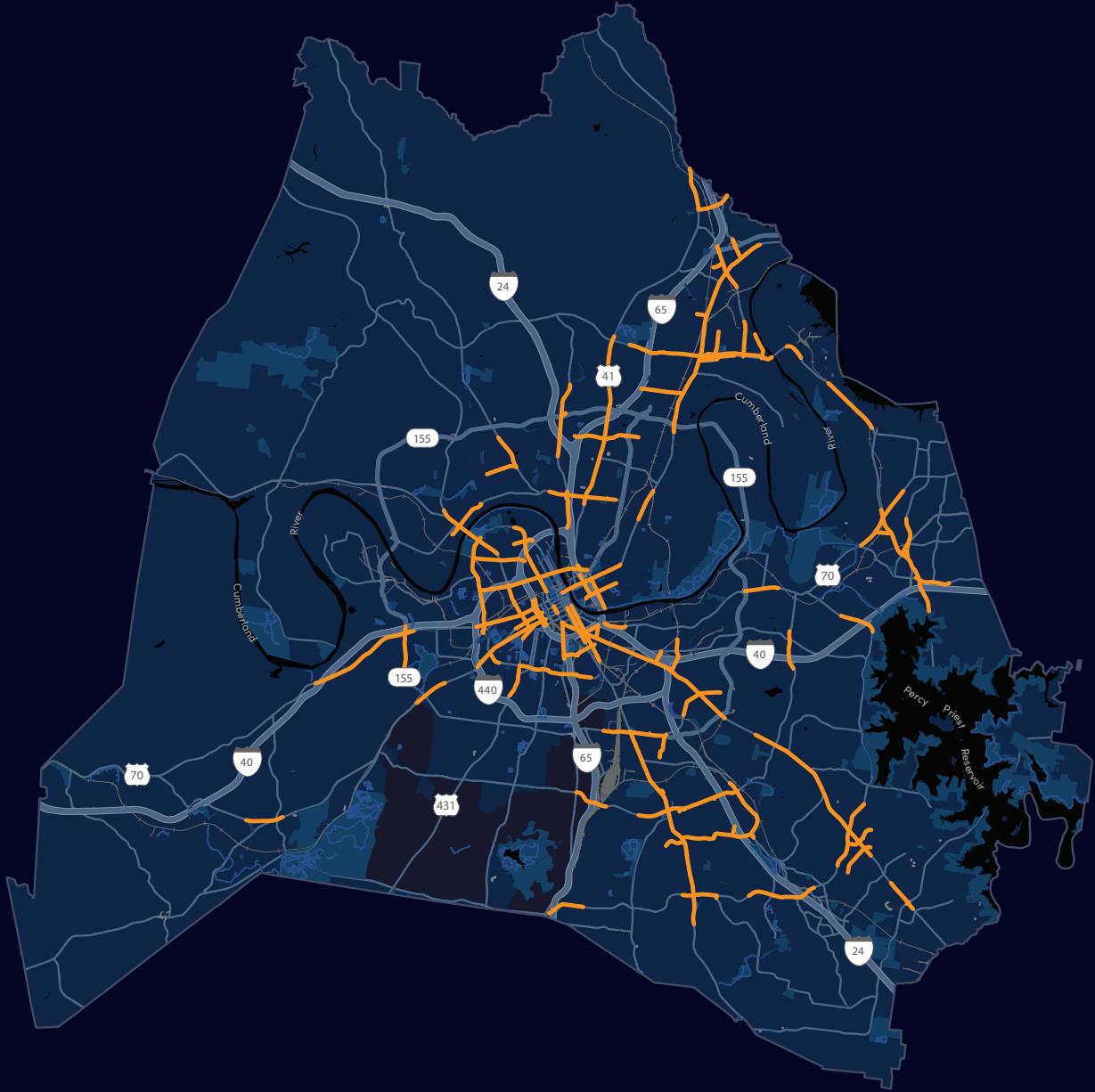


0 4 8 MILES



3.5%
DE LAS CALLES
representan

40% de todas las
LESIONES GRAVES
Y FATALES de personas
que conducen



HIN PARA AUTOMOVILISTAS

LAS CARRETERAS CON MAYOR NÚMERO DE ACCIDENTES PARA AUTOMOVILISTAS INCLUYEN:

- Murfreesboro Pike
- Gallatin Pike
- West Trinity Lane
- Old Hickory Blvd
- Harding Place
- Charlotte Ave
- Conference Drive
- Nolensville Pike
- Hobson Pike
- Rosa L Parks Blvd

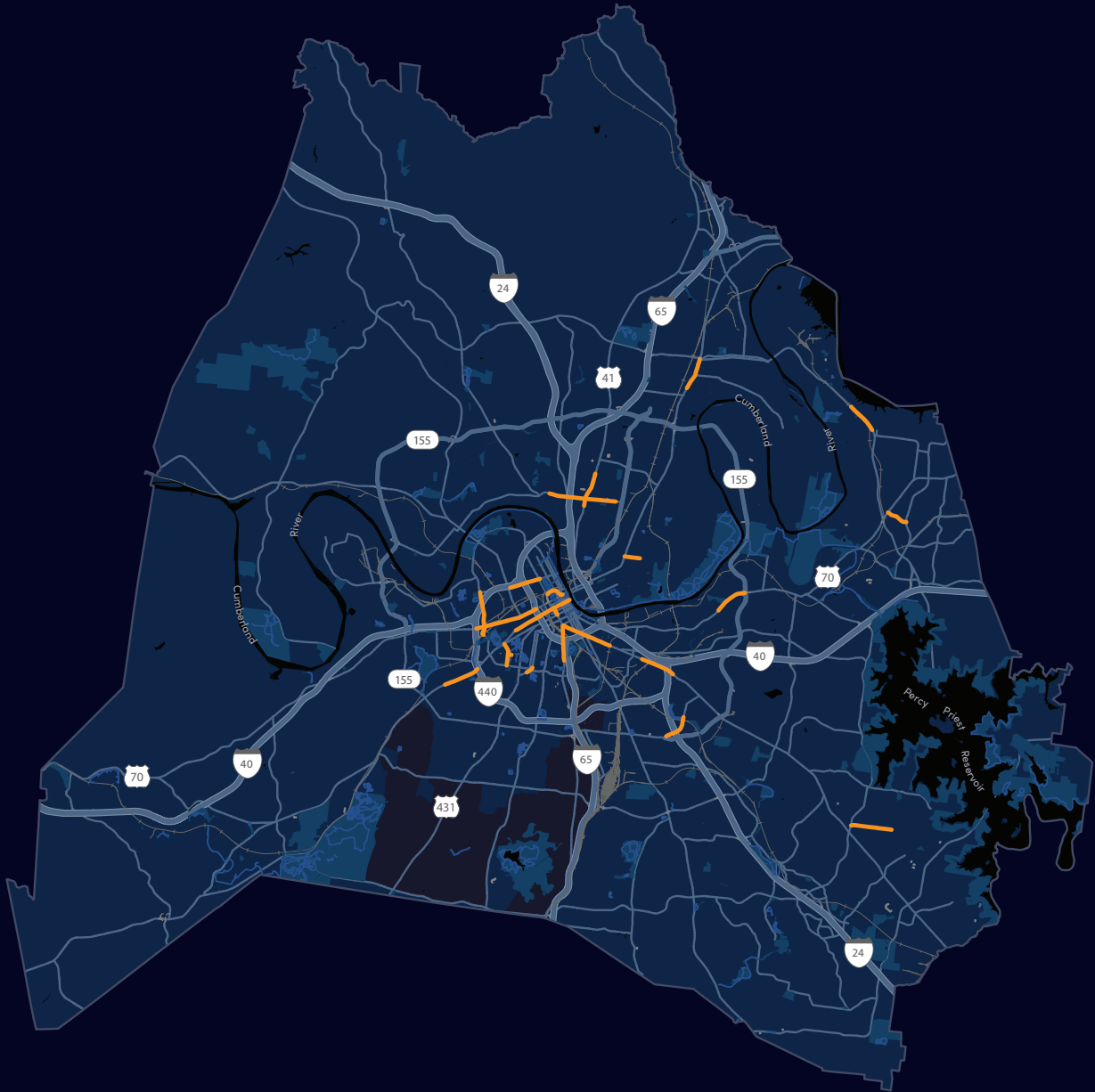


0 4 8 MILES



<1%
DE LAS CALLES
representan

50% de todas las
LESIONES GRAVES Y
FATALES para ciclistas



HIN PARA CICLISTAS



LAS CARRETERAS CON MAYOR NÚMERO DE ACCIDENTES PARA CICLISTAS INCLUYEN:

- Church Street
- Charlotte Ave
- Gallatin Pike
- Lafayette Street
- 8th Ave South
- 28th Ave North
- West Trinity Lane
- East Trinity Lane
- 25th Ave South
- Murfreesboro Pike



0 4 8 MILES

Es más difícil sacar conclusiones de los datos de los ciclistas debido al pequeño número de ejemplos.

“

En las intersecciones los peatones tienen que cruzar una gran distancia, y los conductores que giran tanto a la izquierda como a la derecha a menudo no ceden el paso”.

— PARTICIPANTE DE LA ENCUESTA DE VISIÓN CERO

¿Dónde están las intersecciones con mayor número de accidentes?

Las intersecciones con lesiones más graves identifican los cruces de la red que tienen las mayores concentraciones de colisiones en las que las víctimas mueren o resultan lesionadas. Se resumen por separado de las carreteras con mayor número de accidentes porque son específicas al lugar donde se encuentran las calles y tienen diferentes estrategias de prevención.

Las intersecciones más peligrosas para los peatones

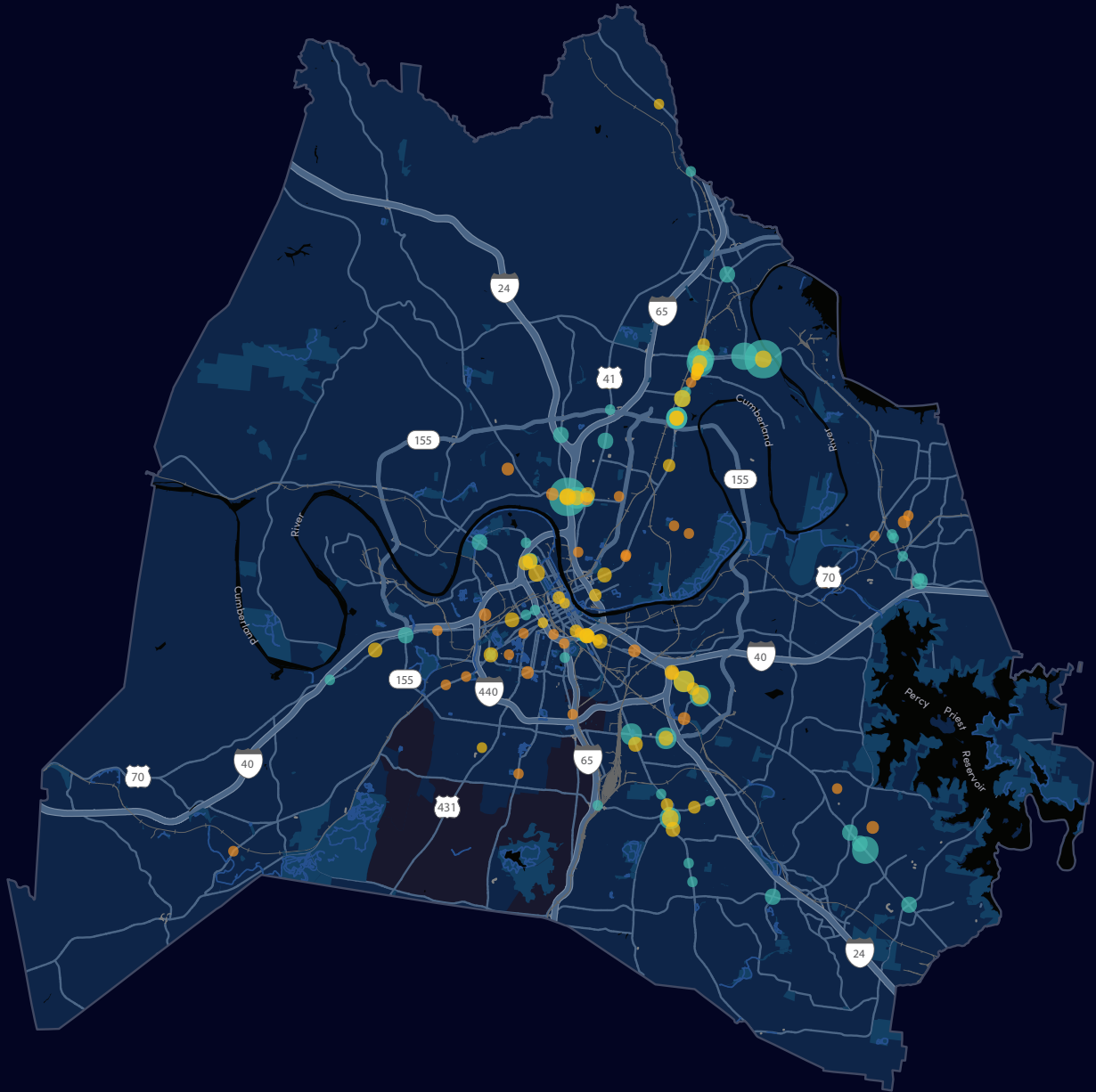
- Lafayette Street & Charles E. Davis Boulevard
- Gallatin Pike & Neelys Bend Road
- Gallatin Pike & Berkley Drive
- Dr. Martin Luther King Jr. Boulevard & 5th Ave N
- Gallatin Pike & Madison Street
- Nolensville Pike & Welshwood Drive
- Murfreesboro Pike & Millwood Drive
- Murfreesboro Pike & E Thompson Lane
- Gallatin Pike S & Maple Street
- 14th Avenue North & Broadway Street
- Lafayette Street & Rep. John Lewis Way

Las intersecciones más peligrosas para todas las modalidades

- Harding Place & Sidco Drive
- Murfreesboro Pike & Hamilton Church Road
- W. Trinity Lane & Brick Church Pike
- Nolensville Pike & Harding Place
- Murfreesboro Pike & Hobson Pike
- Old Hickory Boulevard & Gallatin Pike
- Nolensville Pike & W Thompson Lane
- Old Hickory Boulevard & Rio Vista
- Murfreesboro Pike & Bell Road
- Dickerson Pike & Ewing Drive
- Charlotte Pike & Old Charlotte Pike
- Thompson Lane & Briley Parkway
- Bell Road & Blue Hole Road
- Dickerson Pike & East Trinity Lane



90% de las
INTERSECCIONES EN LAS CARRETERAS
CON MAYOR NÚMERO DE
ACCIDENTES ocurren en áreas



INTERSECCIONES POR MODALIDAD *HIN*

- PEATONES
- CICLISTAS
- AUTOMOVILISTAS
- PUNTUACIÓN PONDERADA MÁS ALTA



0 4 8 MILES

4

Plan de acción

Estamos comprometidos a reducir las muertes y lesiones graves en nuestras calles. Las estrategias descritas en este plan de acción se desarrollaron con aportes del equipo de trabajo de Visión Cero para abordar los hallazgos en el análisis de seguridad y las preocupaciones del público.

Nuestro marco

Este Plan de Acción es una hoja de ruta para tener calles más seguras en Nashville. Las siguientes páginas presentan estrategias y acciones que harán que las calles de Nashville sean más seguras para los usuarios de todas las edades, capacidades, géneros, razas/etnias y niveles de ingresos.

Plan de implementación

El Plan de Acción está respaldado por el plan de implementación, que proporciona detalles adicionales sobre cómo priorizar y actuar en el Plan de Acción Visión Cero. El Plan de Implementación se publicará en abril de 2022.

Medidas clave

MEDIDAS

Lenguaje de guía para apoyar las estrategias.

CRONOGRAMA

El cronograma estimado para completar las medidas. El corto plazo se define como de 1 a 3 años, el mediano plazo es de 3 a 5 años y el largo plazo se considera de 5 años o más.

QUIENES ESTÁN INVOLUCRADOS

Los aliados clave que apoyarán e implementarán las medidas.

META DE DESEMPEÑO:

Evaluación métrica asociada con la medida.

NECESIDADES PARA LA IMPLEMENTACIÓN

Esto identifica lugares en los que hay la necesidad de recursos adicionales, colaboración, apoyo o legislación necesarios para aplicar completamente la medida.

Temas de las medidas

Los temas de los planes de acción de Visión Cero se desarrollaron en colaboración con el equipo de trabajo de Visión Cero. Cada tema sirve como marco para las estrategias de apoyo y las medidas.



CREAR CALLES SEGURAS PARA TODOS

Enfocado en las estrategias de diseño de carreteras, la ejecución de proyectos y las necesidades de infraestructura para crear calles más seguras para las personas que caminan, montan en bicicleta, toman el transporte público y conducen.



PRIORIZAR LA EQUIDAD

El garantizar que las calles sean seguras, estén conectadas y sean cómodas para los usuarios de todas las edades, capacidades e identidades.



AUMENTAR LA COLABORACIÓN Y TRANSPARENCIA

Mejorar la comunicación interna y externa en el área metropolitana para garantizar un enfoque de ejecución coordinado y transparente.



PROMOVER UNA CULTURA DE SEGURIDAD

Desarrollar leyes y programas que utilicen estrategias de educación, estímulo y cumplimiento para influir comportamientos de tránsito seguros.



MEJORAR LA CALIDAD DE LOS DATOS

Recopilar, compartir, mantener y mejorar la recopilación, disponibilidad y uso de datos durante la ejecución del plan de acción.









ESTRATEGIAS PARA

Crear calles seguras para todos

El diseño y la funcionalidad de las calles influyen en el comportamiento de los usuarios y pueden provocar errores en los conductores. Las siguientes medidas abordan cambios de ingeniería y políticas con el fin de crear calles más seguras para todos.




| MEDIDAS | CRONOGRAMA | QUIENES ESTAN INVOLUCRADOS? | META DE DESEMPEÑO | NECESIDADES PARA LA IMPLEMENTACIÓN | | | |
|--|----------------------|---|--|------------------------------------|-----------------------|------------------------|-------------|
| | | | | FONDOS | CAPACIDAD DE PERSONAL | DESARROLLO DE ALIANZAS | LEGISLACIÓN |
| Estrategia 1: Priorizar las mejoras de seguridad en las calles e intersecciones con un alto índice de lesiones | | | | | | | |
| <p>A-1a. Priorizar e implementar medidas de seguridad a lo largo de las carreteras con mayor número de accidentes (High Injury Network - HIN por sus siglas en inglés). Las mejoras deben responder a los datos de colisión y podrían incluir una mejor iluminación, mejoras en los cruces de peatones, tratamientos en las intersecciones, ajustes en el tiempo de los semáforos o elementos del paisaje urbano como extensiones de la acera, separadores, ciclovías, etc., para reducir la velocidad del tránsito.</p> | <p>▶▶▶ Corto</p> | <p>Departamento de Transporte de Nashville (NDOT por sus siglas en inglés), departamento de transporte de Tennessee (TDOT por sus siglas en inglés), compañía de transporte público WeGo, servicios de electricidad de Nashville (NES por sus siglas en inglés)</p> | <p>A CORTO PLAZO: Implementar medidas de seguridad en la HIN como parte de los proyectos programados en curso</p> <p>A MEDIANO PLAZO: Identificar financiamiento e implementar medidas de seguridad en la HIN</p> | \$ | | | |
| <p>A-1b. Implementar mejoras de seguridad en las intersecciones con lesiones más graves. Las mejoras deben responder a los datos de colisión y podrían incluir extensiones de la acera, extensión de los separadores y áreas de refugio para peatones, realineación de la geometría de las intersecciones, detección de bicicletas, etc. Fases para peatones si es necesario (en el centro de la ciudad), no girar a la derecha en rojo y protección de fases para girar a la izquierda</p> | <p>▶▶▶ Corto</p> | <p>NDOT, TDOT</p> | <p>A CORTO PLAZO: Implementar medidas de seguridad en las intersecciones con lesiones más graves como parte de los proyectos programados en curso</p> <p>A MEDIANO PLAZO: Identificar el financiamiento e implementar mejoras de seguridad en intersecciones con lesiones más graves</p> | \$ | | | |

| MEDIDAS | CRONOGRAMA | QUIENES ESTAN INVOLUCRADOS? | META DE DESEMPEÑO | NECESIDADES PARA LA IMPLEMENTACIÓN | | | |
|--|----------------|-----------------------------|---|------------------------------------|---|---|---|
| | | | | FONDOS | CAPACIDAD DE PERSONAL | DESARROLLO DE ALIANZAS | LEGISLACIÓN |
| A-1c. Mejorar el acceso seguro al transporte mediante la auditoría de las paradas de autobús a lo largo de las rutas más transitadas y con altas tasas de colisiones con peatones para identificar tanto las estrategias de construcción rápida como las mejoras necesarias a largo plazo. | ▶▶▶ Corto | NDOT, WeGo, TDOT | <p>A CORTO PLAZO: Identificar las 25 paradas principales de autobús con las tasas más altas de pasajeros y colisiones con peatones</p> <p>Evaluar las 25 ubicaciones principales de paradas de autobús para identificar desafíos y tendencias de seguridad</p> <p>A MEDIANO PLAZO: Implementar mejoras en las 25 paradas de autobús principales, incluyendo reubicaciones de paradas de autobús, cruces peatonales mejorados, mejoras en la iluminación, etc.</p> | |  |  | |
| A-1d. Diversificar las fuentes de financiamiento para la disponibilidad de fondos a largo plazo | ▶▶▶ Corto | NDOT, TDOT, WeGo | <p>A CORTO PLAZO: Identificar las fuentes de financiamiento existentes donde se pueden forjar las mejoras de seguridad</p> <p>A MEDIANO PLAZO: Dedicar nuevas fuentes de financiamiento para financiar proyectos de Visión Cero</p> | \$ | |  |  |
| A-1e. Priorizar la implementación de mejoras en aceras y ciclovías identificadas en el plan de WalknBike a lo largo de la HIN | ▶▶▶ Mediano | NDOT, TDOT | <p>A CORTO PLAZO: Asegurar de que la HIN se tenga en cuenta al dar prioridad a WalknBike (en curso)</p> <p>A MEDIANO PLAZO: Implementar mejoras en ciclovías y aceras a lo largo de la HIN</p> | \$ |  | | |
| A-1f. Dedicar fondos de mantenimiento para dar prioridad a las mejoras de la HIN tales como reparación de aceras, aumentar el barrido de las calles y mantenimiento de ciclovías | ▶▶▶ Mediano | NDOT, TDOT, WeGo | <p>A CORTO PLAZO: Identificar formas de implementar mejoras de seguridad junto con proyectos de mantenimiento</p> <p>A MEDIANO PLAZO: Implementar mejoras de mantenimiento a lo largo de la HIN, priorizando la reparación de aceras y barrido de ciclovías</p> | \$ |  |  | |

| MEDIDAS | CRONOGRAMA | QUIENES ESTAN INVOLUCRADOS? | META DE DESEMPEÑO | NECESIDADES PARA LA IMPLEMENTACIÓN | | | |
|---|----------------|-----------------------------------|--|------------------------------------|-----------------------|------------------------|-------------|
| | | | | FONDOS | CAPACIDAD DE PERSONAL | DESARROLLO DE ALIANZAS | LEGISLACIÓN |
| Estrategia 2: Actualizar los estándares de diseño vial y acelerar la ejecución para dar prioridad a la seguridad | | | | | | | |
| A-2a. Adoptar una política de construcción rápida de Visión Cero para optimizar y acelerar la entrega del proyecto | ▶▶▶ Corto | NDOT, TDOT, WeGo | <p>A CORTO PLAZO: Examinar los cambios necesarios en la Política Estatal y el Código Metropolitano y adoptar las políticas de legislación</p> <p>A MEDIANO PLAZO: Implementar proyectos de demostración y proyectos piloto en las ubicaciones de la HIN y recopilar comentarios de opinión pública</p> | | | | |
| A-2b. Adoptar una política de cruce de peatones con procedimientos operativos estándar para que el cruce de peatones sea más seguro | ▶▶▶ Corto | NDOT, TDOT, WeGo, Dept. of Safety | <p>A CORTO PLAZO: Revisar las políticas y estándares actuales con respecto a las órdenes y el trato de los cruces peatonales y adoptar nuevas políticas</p> | | | | |
| A-2c. Actualizar los estándares de diseño y los procedimientos de operaciones de tránsito para crear flexibilidad y fomentar la innovación. | ▶▶▶ Mediano | NDOT, TDOT, WeGo | <p>A CORTO PLAZO: probar estrategias a corto plazo y medidas para incorporarlos a los estándares flexibles de diseño</p> <p>A MEDIANO PLAZO: Desarrollar guías y estándares contextuales de diseño</p> <p>A LARGO PLAZO: Actualizar y adoptar estándares de diseño</p> | | | | |
| A-2d. Desarrollar una política que conecte la seguridad con los estándares de diseño vial | ▶▶▶ Largo | NDOT, TDOT, WeGo | <p>A CORTO PLAZO: Establecer una coalición que examine los estándares actuales y llegue a un consenso con respecto a la modificación de los estándares para priorizar la seguridad multimodal</p> <p>A MEDIANO PLAZO: Hacer recomendaciones con respecto a estándares específicos que necesitan actualización</p> <p>A LARGO PLAZO: Adoptar una política que vincule los impactos de seguridad a los estándares de diseño</p> | | | | |

| MEDIDAS | CRONOGRAMA | QUIENES ESTAN INVOLUCRADOS? | META DE DESEMPEÑO | NECESIDADES PARA LA IMPLEMENTACIÓN | | | |
|---|----------------|---|---|------------------------------------|-----------------------|------------------------|-------------|
| | | | | FONDOS | CAPACIDAD DE PERSONAL | DESARROLLO DE ALIANZAS | LEGISLACIÓN |
| A-2e. Evaluar las ventajas y desventajas de la eliminación de carriles y la eliminación del estacionamiento en la vía | ▶▶▶ Largo | NDOT, TDOT | <p>A CORTO PLAZO: Evaluar diferentes escenarios de eliminación de carriles a través de demostración y proyectos pilot</p> <p>A MEDIANO PLAZO: Desarrollar una política contextual para la implementación de dietas viales basadas en datos de colisión y pautas de diseño actualizadas</p> <p>A LARGO PLAZO: Implementar dietas viales basadas en las políticas adoptadas y en los estándares actualizados de diseño</p> | | | | |
| A-2f. Desarrollar una política para controlar el acceso con el fin de reducir conflictos en la acera | ▶▶▶ Largo | NDOT, TDOT, WeGo | <p>A LARGO PLAZO: Adoptar una política de gestión de acceso contextual, dirigida específicamente a la HIN</p> | | | | |
| Estrategia 3: Reducir la velocidad por medio del diseño | | | | | | | |
| A-3a. Actualizar el programa de pacificación del tráfico y el kit de herramientas de diseño para carreteras locales y calles en vecindarios para priorizar la HIN e incluir contramedidas de seguridad. | ▶▶▶ Mediano | NDOT, asociaciones vecinales | <p>A CORTO PLAZO: Identificar y evaluar las mejores prácticas nacionales para los programas de pacificación del tráfico con enfoque en Visión Cero de ciudades similares</p> <p>MEDIANO PLAZO: Actualizar el programa y la política de pacificación del tráfico</p> | | | | |
| A-3b. Identificar e implementar zonas libres de automóviles y/o zonas de prioridad peatonal en el centro de la ciudad | ▶▶▶ Largo | NDOT, planeación, la agencia metropolitana de desarrollo y vivienda (MDHA por sus siglas en inglés), personal de preservación histórica, TDOT, WeGo | <p>A CORTO PLAZO: Examinar las oportunidades y los desafíos asociados con la implementación, incluyendo los conflictos con vehículos de transporte de entretenimiento y las técnicas de manejo para el borde de la acera (puntos de desembarque)</p> <p>A MEDIANO PLAZO: explorar una zona temporal libre de automóviles y zonas con prioridad peatonal a lo largo de una calle en la HIN</p> <p>A LARGO PLAZO: Establecer un enfoque/ política para identificar zonas libres de automóviles en el centro de la ciudad</p> | \$ | | | |

| MEDIDAS | CRONOGRAMA | QUIENES ESTAN INVOLUCRADOS? | META DE DESEMPEÑO | NECESIDADES PARA LA IMPLEMENTACIÓN | | | |
|---|-------------------------|-----------------------------|--|------------------------------------|-----------------------|------------------------|-------------|
| | | | | FONDOS | CAPACIDAD DE PERSONAL | DESARROLLO DE ALIANZAS | LEGISLACIÓN |
| A-3c. Reducir los límites de velocidad a lo largo de las vías principales (los pikes) alejándose de la regla del percentil 85. | ▶▶▶ Largo | NDOT, TDOT | <p>A CORTO PLAZO: Identificar ubicaciones en la HIN donde el exceso de velocidad fue una causa contribuyente y reducir los límites de velocidad mediante la implementación de tratamientos rápidos, como señales con mensajes temporales con límites de velocidad más bajos.</p> <p>Identificar las mejores prácticas nacionales que tengan enfoques exitosos para límites de velocidad que no sean del percentil 85</p> <p>A MEDIANO PLAZO: Solidificar el enfoque de todo el sistema para adoptar una política de límite de velocidad contextual indicado que no sea del percentil 85</p> <p>A LARGO PLAZO: Implementar límites de velocidad indicados que no pertenezcan al percentil 85</p> | | | | |
| Estrategia 4: Continuar implementando la iluminación de calles y peatones a escala | | | | | | | |
| A-4a. Coordinar con NES el alumbrado público y el mantenimiento a lo largo de la HIN | ▶▶▶ Corto | NES, NDOT, TDOT, WeGo | <p>A CORTO PLAZO: identificar el alumbrado público en la HIN que necesita mantenimiento y reparación</p> | \$ | | | |
| A-4b. Desarrollar una estrategia para actualizar los artefactos de iluminación con fuentes de luz de alta calidad (es decir, LED), reparar los cortes de alumbrado público y hacer mantenimiento periódicamente a las fuentes de iluminación. | ▶▶▶ Mediano Largo | NDOT, NES, TDOT | <p>A CORTO PLAZO: Evaluar opciones de alumbrado mejoradas/ más sostenibles para ser aplicadas en todo el sistema</p> <p>A MEDIANO PLAZO: Desarrollar una estrategia de implementación de mejoras en la iluminación para nuevas instalaciones de alumbrado</p> <p>Establecer un cronograma de mantenimiento para implementar mejoras en el alumbrado en las ubicaciones que necesitan reparación, priorizando las ubicaciones en la HIN</p> | \$ | | | |

| MEDIDAS | CRONOGRAMA | QUIENES ESTAN INVOLUCRADOS? | META DE DESEMPEÑO | NECESIDADES PARA LA IMPLEMENTACIÓN | | | |
|--|--------------|-----------------------------|--|------------------------------------|---|------------------------|-------------|
| | | | | FONDOS | CAPACIDAD DE PERSONAL | DESARROLLO DE ALIANZAS | LEGISLACIÓN |
| A-4c. Integrar iluminación a escala de peatones que brinde visibilidad a ciclistas y peatones. Considerar tratamientos innovadores, como mejoras en el cruce con paneles solares | ▶▶▶ Largo | NDOT, NES, TDOT | <p>A MEDIANO PLAZO: Como parte de la evaluación de los estándares de alumbrado público, integrar el alumbrado a escala peatonal, especialmente en las ubicaciones en la HIN y los generadores de uso del suelo con alta actividad de ciclistas/peatones.</p> <p>Utilizar estrategias piloto para implementar iluminación a escala de peatones en ubicaciones clave de la HIN</p> <p>A LARGO PLAZO: Implementar iluminación a escala peatonal a lo largo de todo el sistema</p> | \$ |  | | |
| Estrategia 5: Evaluar el diseño actual del puente para acomodar a todos los usuarios | | | | | | | |
| A-5a. Evaluar la seguridad de las personas que caminan y montan en bicicleta en los puentes peatonales y cruces subterráneos. Mejorar las condiciones de iluminación donde sea apropiado | ▶▶▶ Largo | NDOT, TDOT | <p>A MEDIANO PLAZO: Evaluar procesos y estándares para construir puentes peatonales y cruces subterráneos para integrar mejoras de seguridad multimodal e Implementar mejoras de construcción rápidas/a corto plazo para mejorar las condiciones multimodales</p> <p>A LARGO PLAZO: Integrar mejoras de diseño centradas en la seguridad y los peatones, en el diseño y la construcción de puentes peatonales y cruces subterráneos</p> | |  | | |
| A-5b. Integrar opciones de modernización de puentes para acomodar instalaciones para ciclistas y peatones | ▶▶▶ Medio | NDOT, TDOT | <p>A CORTO PLAZO: Coordinar e integrar mejoras de seguridad para ciclistas y peatones con proyectos programados de actualización y reemplazo de puentes, priorizando las ubicaciones en la HIN</p> <p>A MEDIANO PLAZO: Integrar las mejoras multimodales y el mantenimiento en los programas y planes regulares de reparación y rehabilitación de puentes</p> | \$ |  | | |

Mejorar la seguridad a lo largo de las calles de alta velocidad

GALLATIN PIKE ENTRE LA OLD HICKORY BOULEVARD Y LA AVENIDA DUPONT EN MADISON:

- Entre el 2014 y 2021
 - » 160 colisiones de automovilistas (149 heridos leves, 9 heridos graves y 2 muertos)
 - » 6 colisiones de peatones (1 herido grave y 5 heridos leves)
- Ubicado completamente dentro del área identificada como altamente vulnerable
- Límite de velocidad de 40 millas por hora
- 30.000 conductores/vehículos en promedio cada día
- Implementar una auditoría de seguridad vial para comprender mejor el historial de accidentes y los factores contribuyentes
- Reducir el límite de velocidad (velocidad indicada y meta/velocidad deseada)
- Llevar a cabo una campaña de comunicación de seguridad para todos los usuarios, dirigida a los comportamientos específicos y tipos de colisiones identificados en la Auditoría de Seguridad Vial
- Evaluar y mejorar la gestión de acceso a lo largo del corredor

ESTRATEGIAS DE DISEÑO:



Seguridad cerca al tránsito de alta frecuencia

MAIN STREET ENTRE SPRING STREET Y SOUTH 7TH STREET:

- Paradas frecuentes de tránsito a cada lado de la calle
- Entre el 2014 y el 2021
 - » 1 colisión de ciclistas
 - » 8 colisiones de peatones
 - » 35 colisiones de automovilistas
- Implementar una mejor capacitación y educación para los conductores de autobuses
- Aumentar la vigilancia de los conductores que pasan los autobuses ilegalmente
- Límite de velocidad 35 millas por hora
- Un promedio de 26,000 automovilistas conducen aquí todos los días
- Reducir el límite de velocidad (velocidad indicada y meta/velocidad deseada)

ESTRATEGIAS DE DISEÑO:













Priorizar la equidad

Nashville se compromete a proteger a los miembros más vulnerables de nuestra comunidad. Sabiendo que las personas que viven en áreas altamente vulnerables corren un mayor riesgo de muerte y lesiones en nuestras carreteras, priorizaremos las siguientes acciones que mejorarán la seguridad de estos usuarios.

| MEDIDAS | CRONOGRAMA | ¿ QUIÉNES ESTAN INVOLUCRADOS? | META DE DESEMPEÑO | NECESIDADES PARA LA IMPLEMENTACIÓN | | | |
|---|--------------|---|--|------------------------------------|-----------------------|------------------------|-------------|
| | | | | FONDOS | CAPACIDAD DE PERSONAL | DESARROLLO DE ALIANZAS | LEGISLACIÓN |
| Estrategia 1: Priorizar las áreas vulnerables y las personas que tienen menos opciones de movilidad | | | | | | | |
| B-1a. Incorporar el grado de análisis de vulnerabilidad y los resultados del Consejo Regional del Gran Nashville (GNRC por sus siglas en inglés) en las decisiones de financiación en el área metropolitana, los procesos de priorización y otros procesos clave de planificación de transporte | ▶▶▶ Corto | NDOT, Planeación, GNRC | Utilizar el grado de análisis de vulnerabilidad como entrada para priorizar la financiación, el diseño y el mantenimiento de los proyectos de transporte, incluidas las prioridades del proyecto de WalknBike. | | | | |
| B-1b. Adoptar e implementar la herramienta equidad en el diseño (Equity in Design) para todos los proyectos de transporte para entender los impactos potenciales para los usuarios más vulnerables de Nashville. | ▶▶▶ Corto | NDOT, Planeación, GNRC | Implementar un proceso y herramienta en todo el sistema que evalúe los impactos de los proyectos de transporte, en particular las mejoras de seguridad, en áreas vulnerables | | | | |
| Estrategia 2: Involucrar a las personas que viven en áreas vulnerables en la planificación de transporte | | | | | | | |
| B-2b. Desarrollar métricas de participación para monitorear el desempeño | ▶▶▶ Corto | NDOT, TDOT, WeGo, Community champions | Identificar ejemplos nacionales de estrategias de participación equitativa con un enfoque en la Visión Cero en ciudades similares. Desarrollar un plan de comunicaciones para delinear cómo se debe implementar el compromiso equitativo | | | | |
| B-2b. Desarrollar métricas de participación para monitorear el desempeño | ▶▶▶ Corto | NDOT, GNRC, TDOT, WeGo, Community champions | Identificar métricas de participación junto con estrategias de participación equitativas para establecer objetivos y umbrales para las evaluaciones | | | | |











| MEDIDAS | CRONOGRAMA | ¿ QUIÉNES ESTAN INVOLUCRADOS? | META DE DESEMPEÑO | NECESIDADES PARA LA IMPLEMENTACIÓN | | | |
|--|----------------------|---|--|------------------------------------|---|---|---|
| | | | | FONDOS | CAPACIDAD DE PERSONAL | DESARROLLO DE ALIANZAS | LEGISLACIÓN |
| B-2c. Establecer un Comité Comunitario de Visión Cero para ayudar a supervisar la toma de decisiones en proyectos de seguridad, desarrollar relaciones y generar confianza con los líderes comunitarios en las áreas altamente vulnerables | ▶▶▶ Mediano | NDOT, Community Champions | Establecer una línea de comunicación con los líderes de la comunidad mediante la formalización de un Comité Comunitario de Visión Cero. El comité debe reunirse trimestralmente, recibir pago por su tiempo y evaluar el progreso hacia la implementación del plan de acción Visión Cero, aprovechar sus canales de comunicación y discutir inquietudes de seguridad | |  |  | |
| Estrategia 3: Ampliar el Programa de Rutas Escolares Seguras | | | | | | | |
| B-3a. Contratar a un coordinador de Rutas Escolares Seguras de Nashville (SRTS por sus siglas en inglés) | ▶▶▶ Corto | NDOT, TDOT, Escuelas Públicas de Metro | Identificar y ampliar las políticas de SRTS y contratar a un coordinador dedicado a SRTS de Nashville | \$ |  | | |
| B-3b. Llevar a cabo una auditoría de las escuelas que tienen las tasas de colisión más altas dentro de su zona escolar y desarrollar recomendaciones de seguridad, incluyendo oportunidades de construcción rápida y mejoras a largo plazo | ▶▶▶ Corto | NDOT, Planeación, TDOT, Escuelas Públicas de Metro | Identificar las escuelas ubicadas dentro de áreas vulnerables que tienen las tasas de colisión más altas y la mayor cantidad de estudiantes existentes que caminan o van en bicicleta a la escuela. Realizar una auditoría de seguridad vial de cada zona escolar para identificar e implementar mejoras | \$ |  | | |
| B-3c. Desarrollar un currículo seguro para caminar y montar en bicicleta para estudiantes de primaria y secundaria | ▶▶▶ Mediano largo | NDOT, Escuelas Públicas de Metro, Departamento de Seguridad + Homeland Security, TDOT | Identificar las mejores prácticas del currículo de SRTS y trabajar con aliados para integrar los principios de SRTS en el currículo | |  | | |
| B-3d. Abogar por un cambio en la ley estatal para exigir educación vial en Tennessee e integrar la seguridad vial en el currículo | ▶▶▶ Largo | NDOT, Departamento de Seguridad Nacional (Department of Safety and Homeland Security), TDOT | Trabajar con socios y partes interesadas, desarrollar un plan de estudios de seguridad y redactar la legislación propuesta | |  |  |  |



Aumentar la colaboración y la transparencia

Se requerirá que muchas agencias trabajen juntas para reducir las colisiones, las lesiones y las muertes. Las siguientes estrategias ayudarán a Metro a trabajar con aliados públicos y privados en toda la región para realizar mejoras en las carreteras, actualizar políticas, coordinar programas y comunicarse de manera consistente, mientras nos responsabilizamos de las metas de seguridad de nuestra comunidad.

| MEDIDAS | CRONOGRAMA | ¿ QUIÉNES ESTAN INVOLUCRADOS? | META DE DESEMPEÑO | NECESIDADES PARA LA IMPLEMENTACIÓN | | | |
|---|----------------|--|---|------------------------------------|-----------------------|------------------------|-------------|
| | | | | FONDOS | CAPACIDAD DE PERSONAL | DESARROLLO DE ALIANZAS | LEGISLACIÓN |
| Estrategia 1: Aumentar la colaboración entre las agencias responsables de la seguridad vial | | | | | | | |
| C-1a. Designar un coordinador de Visión Cero y evaluar la necesidad de personal de apoyo adicional para implementar el plan de acción | ▶▶▶ Corto | NDOT, Alcaldía | Hacer una convocatoria para conseguir un coordinador de Visión Cero | \$ | | | |
| C-1b. Coordinar un foro anual para el personal y las partes interesadas sobre iniciativas y oportunidades de seguridad vial | ▶▶▶ Mediano | NDOT, TDOT, WeGo, DSHS, MNPD, Departamento Estatal de Servicios de Salud (DSHS por sus siglas en inglés, Departamento de Policía de Metro (MNPD por sus siglas en inglés) y otros aliados de seguridad, incluyendo a defensores y aliados privados | NDOT facilitará, planificará y organizará un foro anual. El foro debe celebrar los logros, identificar las barreras y dar como resultado estrategias de seguridad viables para el próximo año | \$ | | | |
| C-1c. Priorizar la coordinación entre NDOT y TDOT | ▶▶▶ Corto | NDOT, Alcaldía, TDOT | Mantener una colaboración constante en las mejoras de seguridad con resultados prácticos | | | | |
| C-1d. Establecer y formalizar un equipo de trabajo de Visión Cero | ▶▶▶ Corto | NDOT, MNPD, TDOT, Dept de Seguridad | Establecer el equipo de trabajo Visión Cero y reuniones periódicas con NDOT y aliados con el fin de colaborar y monitorear e informar el progreso | | | | |

| MEDIDAS | CRONOGRAMA | ¿ QUIÉNES ESTAN INVOLUCRADOS? | META DE DESEMPEÑO | NECESIDADES PARA LA IMPLEMENTACIÓN | | | |
|---|----------------------|--|--|------------------------------------|---|---|-------------|
| | | | | FONDOS | CAPACIDAD DE PERSONAL | DESARROLLO DE ALIANZAS | LEGISLACIÓN |
| C-1e. Establecer un equipo de trabajo multidisciplinario dirigido por NDOT que trabajará en conjunto con el equipo de investigación de accidentes fatales de MNPD para documentar y evaluar de manera consistente los factores de equidad/vulnerabilidad, ingeniería, ambientales, vehiculares y de comportamiento de todos los accidentes mortales | ▶▶▶ Corto | NDOT, Metro PD, TDOT, DSHS, WeGo, otros departamentos en el área metropolitana según sea necesario | Formar un equipo multidisciplinario, facilitar reuniones mensuales y desarrollar una plantilla para documentar los hallazgos de cada evaluación | |  |  | |
| Estrategia 2: Fomentar la colaboración dentro del área metropolitana y el recién formado Departamento de Transporte de Nashville (NDOT por sus siglas en inglés) | | | | | | | |
| C-2a. Asegurarse de que todos los departamentos del área metropolitana conozcan las iniciativas y las nuevas leyes y procedimientos de seguridad vial | ▶▶▶ Corto | Alcaldía, Departamentos en el área metropolitana | Establecer un sistema de comunicaciones para la concientización y el intercambio de iniciativas de seguridad vial | | |  | |
| C-2b. Coordinar las mejoras de seguridad en las construcciones nuevas y los esfuerzos de repavimentación | ▶▶▶ Corto | NDOT, Departamentos en el área metropolitana | Identificar proyectos de infraestructura en curso y programados en la HIN para integrar mejoras de seguridad. Integrar las mejoras de seguridad como parte de los proyectos de mejora de la infraestructura, incluidos los proyectos capitales, los proyectos de aguas pluviales y alcantarillado, los proyectos de planificación/ desarrollo y los proyectos de repavimentación | | |  | |
| C-2c. Coordinar eventos a gran escala y cierres de calles para garantizar la seguridad de todos los usuarios | ▶▶▶ Mediano | NDOT, Alcaldía, Planeación, TDOT | Establecer un proceso para integrar leyes y procedimientos de acceso seguro para bicicletas y peatones en el proceso de cierre de carreteras para eventos especiales | |  |  | |
| Estrategia 3: Involucrarse con las empresas para promover beneficios en la seguridad | | | | | | | |
| C-3a. Elaborar un plan de divulgación dirigido a los propietarios de empresas que se centre en la educación de Visión Cero | ▶▶▶ Corto | NDOT | Desarrollar un plan de divulgación específico para las empresas y establecer un proceso de educación continua y de divulgación con las empresas sobre seguridad | |  |  | |
| C-3b. Involucrar a los dueños de empresas desde el principio en los proyectos de infraestructura que impactan sus negocios para ganar aceptación | ▶▶▶ Corto Mediano | NDOT | Identificar proyectos programados de construcción para coordinar con los dueños de negocios afectados | |  |  | |














ESTRATEGIAS PARA

Promover una Cultura de Seguridad

Las mejoras de infraestructura funcionan mejor cuando cuentan con el apoyo de la cultura de la comunidad. Las siguientes acciones comunicarán normas sociales sólidas en torno a la Visión Cero y, por lo tanto, mejorarán el comportamiento del usuario.

| MEDIDAS | CRONOGRAMA | ¿ QUIÉNES ESTAN INVOLUCRADOS? | META DE DESEMPEÑO | NECESIDADES PARA LA IMPLEMENTACIÓN | | | |
|--|----------------------|--|--|------------------------------------|-----------------------|------------------------|-------------|
| | | | | FONDOS | CAPACIDAD DE PERSONAL | DESARROLLO DE ALIANZAS | LEGISLACIÓN |
| Estrategia 1: Educar a todos los usuarios de las carreteras | | | | | | | |
| D-1a. Desarrollar un plan y una estrategia de comunicación para la campaña educativa de Visión Cero | ▶▶▶ Corto Mediano | Alcaldía, NDOT, TDOT, WeGo, TDOSHS, equipo de trabajo de Visión Cero | Trabajar con aliados para identificar las necesidades educativas específicas y desarrollar una estrategia de comunicación para implementar una campaña específica para educar a todos los usuarios de las carreteras | \$ | | | |
| D-1b. Llevar a cabo campañas de educación/comunicación acerca de la seguridad vial dirigidas a comportamientos específicos identificados en el análisis de colisión a lo largo de la HIN | ▶▶▶ Corto Mediano | NDOT, TDOT, WeGo, TDOSHS | Desarrollar una campaña de mensajes efectivos con enfoque en la HIN para una promoción en los medios específica | \$ | | | |
| D-1c. Garantizar que los materiales educativos sean multilingües y tengan en cuenta las diferencias culturales | ▶▶▶ Corto | NDOT, TDOT, WeGo, equipo de trabajo de Visión Cero, TDOSHS | Identificar campañas educativas existentes que se alineen con los hallazgos de la Visión Cero y crear mensajes consistentes | | | | |
| D-1d. Colaborar con TDOT en campañas de seguridad para demostrar un mensaje consistente de la meta Visión Cero | ▶▶▶ Corto | NDOT, TDOT, TDOSHS | Identificar campañas educativas existentes que se alineen con los hallazgos de la Visión Cero y crear mensajes consistentes | | | | |

| MEDIDAS | CRONOGRAMA | ¿ QUIÉNES ESTAN INVOLUCRADOS? | META DE DESEMPEÑO | NECESIDADES PARA LA IMPLEMENTACIÓN | | | |
|--|----------------|--|---|------------------------------------|---|---|---|
| | | | | FONDOS | CAPACIDAD DE PERSONAL | DESARROLLO DE ALIANZAS | LEGISLACIÓN |
| Estrategia 2: Lanzar una campaña con enfoque en "Manos a la obra" para atropello y fuga | | | | | | | |
| D-2a. Desarrollar una estrategia para una campaña de educación/ comunicación con enfoque en atropello y fuga | ▶▶▶ Corto | NDOT, TDOT, WeGo, TDOSHS, equipo de trabajo de Visión Cero | Crear mensajes efectivos que resuenen con los miembros de la comunidad | \$ |  |  | |
| D-2b. Considerar notificaciones de alerta, similares a las Alertas Amber, a teléfonos celulares y medios para alertar sobre un incidente de atropello y fuga | ▶▶▶ Corto | NDOT, TDOT, WeGo, Dept de seguridad, medios | Investigar un método potencial de implementación para lanzar un sistema de notificaciones de tipo Alerta Amber | \$ |  | | |
| D-2c. Aliarse con WeGo y empresas de vehículos compartidos (carshare) para ofrecer incentivos para viajes los fines de semana como alternativa a conducir de noche y posiblemente bajo la influencia del alcohol | ▶▶▶ Mediano | NDOT, TDOT, WeGo, Dept de seguridad, carshare compañías de vehículos compartidos | Diseñar una estrategia de incentivos y establecer coordinación y asociaciones con agencias (para educación) y empresas y proveedores de vehículos compartidos (para ofrecer incentivos) | \$ |  |  | |
| Estrategia 3: Revisar el enfoque de las normas de tránsito | | | | | | | |
| D-3a. Identificar estrategias para el cumplimiento que respeten las preocupaciones de la comunidad | ▶▶▶ Corto | MNPD, NDOT, TDOT | Trabajar con la comunidad para entender las preocupaciones clave y desarrollar un enfoque de cumplimiento más apropiado de acuerdo al contexto, como el cumplimiento automatizado | \$ |  |  |  |
| D-3b. Reconsiderar la política existente en el área metropolitana que restringe las estrategias del cumplimiento automatizado | ▶▶▶ Mediano | MNPD, NDOT | Levantar las restricciones de cumplimiento automatizado para permitir la implementación dirigida, especialmente en las ubicaciones de la HIN | |  |  |  |



ESTRATEGIAS PARA

Mejorar la calidad de los datos

La Visión Cero debe basarse en datos. Para evitar futuras muertes por accidentes de tránsito y lesiones graves, debemos mejorar la calidad de los datos de colisión para comprender quién se ve afectado, qué está sucediendo y dónde se necesitan mejoras. Las estrategias a continuación describen formas de mejorar la calidad de los datos y medir nuestro progreso para lograr cero muertes por accidentes de tránsito en Nashville.

| MEDIDAS | CRONOGRAMA | ¿ QUIÉNES ESTAN INVOLUCRADOS? | META DE DESEMPEÑO | NECESIDADES PARA LA IMPLEMENTACIÓN | | | |
|---|----------------------|--|--|------------------------------------|-----------------------|------------------------|-------------|
| | | | | FONDOS | CAPACIDAD DE PERSONAL | DESARROLLO DE ALIANZAS | LEGISLACIÓN |
| Estrategia 1: Explorar oportunidades para mejorar la recopilación, organización y el uso de datos | | | | | | | |
| E-1a. Coordinar con el Departamento de Policía de Metro, TDOT y TDOSHS para mejorar los datos de colisión y la transparencia | ▶▶▶ Corto | NDOT, MNPDP, TDOT, TDOSHS | Formar reuniones regulares entre agencias para hablar de la consistencia de los datos y establecer metas | | | | |
| E-1b. Actualizar el protocolo de los informes de datos de accidentes y la consistencia de la documentación | ▶▶▶ Corto | MNPDP, NDOT, TDOT, TDOSHS, GNRC | Examinar formas de actualizar el informe policial sobre colisiones de tránsito y realizar la capacitación de oficiales de policía para garantizar la consistencia | | | | |
| E-1c. Explorar formas de recopilar datos sobre cuasi accidentes y lesiones relacionadas con el tránsito no reportadas | ▶▶▶ Corto | NDOT, TDOT, GNRC, equipo de trabajo de Visión Cero, aliados comunitarios | Colaborar con los proveedores de datos abiertos para obtener datos de cuasi accidentes. Identificar métodos para coordinar datos de colisión con datos de cuasi accidentes | \$ | | | |
| E-1d. Mantener el tablero de datos de Visión Cero para que haya una mayor transparencia en los datos y hallazgos de colisiones | ▶▶▶ Corto | NDOT, ITS, MNPDP | Identificar quién es responsable de mantener el tablero de datos y de realizar actualizaciones y mejoras frecuentes | | | | |
| E-1e. Mejorar la forma en la que se utilizan los datos de colisión en la toma de decisiones del proyecto para dar prioridad a los segmentos HIN | ▶▶▶ Mediano Largo | NDOT, MNPDP, Planeación, TDOT, WeGo | Identificar todos los programas en el área metropolitana que utilizan datos de colisión e integrar los datos de colisión en los esfuerzos de priorización | | | | |
| E-1f. Aprovechar las fuentes macrodatos emergentes y la innovación en la recopilación de datos | ▶▶▶ Mediano | NDOT, TDOT, WeGo, GNRC | Identificar el valor agregado de utilizar/ asociarse con fuentes de macrodatos de manera consistente a largo plazo, incluido el seguimiento de datos relacionados con la seguridad, como cuasi accidentes y con fines de análisis multimodal | \$ | | | |

| MEDIDAS | CRONOGRAMA | ¿ QUIÉNES ESTAN INVOLUCRADOS? | META DE DESEMPEÑO | NECESIDADES PARA LA IMPLEMENTACIÓN | | | |
|---|----------------|--|--|------------------------------------|-----------------------|------------------------|-------------|
| | | | | FONDOS | CAPACIDAD DE PERSONAL | DESARROLLO DE ALIANZAS | LEGISLACIÓN |
| E-1g. Actualizar y ampliar el análisis sistémico de seguridad anualmente y a medida que haya métricas de datos adicionales disponibles | ▶▶▶ Mediano | NDOT, TDOT, MNP, TDOT, TDOSHS | Actualizar el análisis de seguridad sistémico e identificar métricas adicionales para incluir a medida que se mejore la recopilación de datos | | | | |
| E-1h. Explorar formas de incorporar y expandir fuentes de datos proxy, como registros hospitalarios | ▶▶▶ Largo | NDOT, hospitales locales, Dept. de salud, TDOT, GNRC | Trabajar con los hospitales locales, el Departamento de Salud y las universidades para identificar registros de pacientes relacionados con accidentes que puedan ser compartidos de manera regular | \$ | | | |
| Estrategia 2: Implementar un programa sólido de conteo activo de usuarios de transporte | | | | | | | |
| E-2a. Explorar estrategias innovadoras y oportunidades de financiamiento para el recuento de usuarios | ▶▶▶ Corto | NDOT, TDOT, WeGo, Planeación, GNRC | Identificar oportunidades de financiamiento federal, estatal y local para el conteo de ciclistas y peatones/tecnología de contadores y establecer una base de fuentes de financiamiento disponibles | | | | |
| E-2b. Llevar a cabo conteos de usuarios a lo largo de la HIN | ▶▶▶ Corto | NDOT, TDOT, WeGo | Identificar ubicaciones específicas a lo largo de la HIN donde los conteos de usuarios son apropiados y necesarios y realizar conteos a lo largo de la HIN | \$ | | | |
| Estrategia 3: Ampliar las medidas de desempeño para incluir la seguridad vial | | | | | | | |
| E-3a. Desarrollar medidas y objetivos de desempeño de seguridad. Priorizar la seguridad de los peatones como el usuario vial más vulnerable | ▶▶▶ Corto | NDOT, TDOT, WeGo, TDOSHS | Identificar objetivos y umbrales de medidas de desempeño que incorporen objetivos de seguridad para usuarios viales vulnerables. Los objetivos de desempeño deben basarse en problemas en la HIN y los problemas de seguridad predominantes, alineándose con las leyes federales y estatales, según corresponda, para maximizar el potencial de financiamiento de las mejoras de la seguridad. | | | | |
| E-3b. Be transparent on safety progress and Vision Zero implementation through an annual "report card" | ▶▶▶ Corto | NDOT | Desarrollar una estructura de "boletín de calificaciones" (diseño del documento y/o mapa de la historia) para usar como una forma de evaluar continuamente el progreso hacia la implementación de las medidas y del desempeño de Visión Cero | | | | |



  **VISION**
  **ZERO**

CALLES SEGURAS EN NASHVILLE

NDOT

