

CIUDAD DE

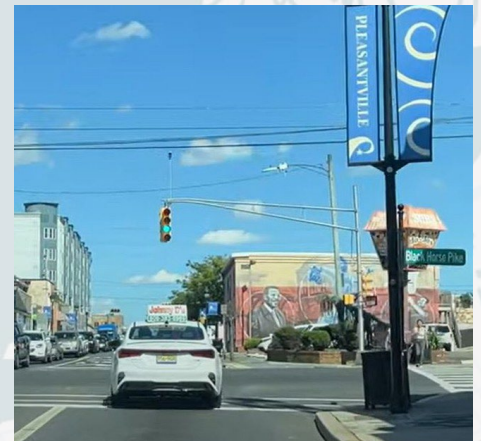


PLEASANTVILLE

CALLES SEGURAS PARA TODOS

Plan de Acción

13 de febrero de 2026



Índice

| | |
|--|-----------|
| Lista de imágenes | ii |
| Lista de cuadros | ii |
| Capítulo 1. Introducción | 1 |
| 1.1 Antecedentes | 2 |
| 1.2 ¿Qué es un Plan de Acción para Calles y Carreteras Seguras para Todos? | 2 |
| 1.3 ¿Por qué elaborar un plan de acción? | 2 |
| 1.4 Objetivo para accidentes con lesiones graves y mortales | 2 |
| 1.5 Enfoque de sistema seguro | 3 |
| 1.6 Cumplimiento del Plan para Calles y Carreteras Seguras para Todos del USDOT | 4 |
| 1.7 Coordinación con otros planes | 4 |
| 1.8 Supervisión del plan | 5 |
| Capítulo 2. Participación de las partes interesadas y del público | 6 |
| 2.1 Enfoque de participación de las partes interesadas y del público..... | 6 |
| 2.2 Jornada de Recursos Comunitarios | 6 |
| 2.3 Encuesta a las partes interesadas | 8 |
| Capítulo 3. Condiciones existentes, recopilación de datos y análisis | 10 |
| 3.1 Datos y análisis de accidentes | 10 |
| 3.2 Análisis demográfico..... | 15 |
| 3.3 Evaluación de las deficiencias de la red de ciclistas y peatones | 16 |
| Capítulo 4. Áreas de énfasis en seguridad y selección de proyectos | 18 |
| 4.1 Áreas de énfasis en seguridad | 18 |
| 4.2 Identificación de lugares con antecedentes de accidentes (análisis de red) | 19 |
| 4.3 Análisis sistémico | 22 |
| 4.4 Proceso de selección de proyectos..... | 24 |
| Capítulo 5. Proyectos de infraestructura priorizados | 28 |
| 5.1 Recomendaciones del proyecto y análisis geoespacial | 28 |
| 5.2 Resúmenes de proyectos | 31 |
| Capítulo 6. Estrategias no relacionadas con la infraestructura | 42 |
| Capítulo 7. Evaluación de políticas y planes | 44 |
| 7.1 Enfoque..... | 44 |
| 7.2 Resultados de la evaluación..... | 44 |
| Capítulo 8. Implementación | 46 |
| 8.1 Enfoque de implementación | 46 |
| 8.2 Medición del progreso..... | 46 |
| 8.3 Disponibilidad del plan e informes de progreso..... | 46 |

Lista de Imágenes

| | |
|--|----|
| Imagen 1.1: Cuatro aspectos que se consideran para abordar la seguridad vial de los usuarios | 1 |
| Imagen 1.2: Resultados del plan local de seguridad vial..... | 2 |
| Imagen 1.3: Objetivo para accidentes con lesiones graves y mortales del Plan de Acción de Pleasantville | 3 |
| Imagen 1.4: Principios y objetivos del enfoque de sistema seguro | 3 |
| Imagen 1.5: Modelo de redundancia de seguridad del queso suizo | 4 |
| Imagen 1.6: Plan local de seguridad y proceso de desarrollo | 4 |
| Imagen 3.1: Tendencias de accidentes con lesiones graves y mortales | 9 |
| Imagen 3.2: Todos los accidentes registrados (PDO = Accidentes con solo daños materiales)..... | 10 |
| Imagen 3.3: Cantidad de accidentes en los que el atributo del accidente fue un factor contribuyente (accidentes de todas las gravedades)..... | 11 |
| Imagen 3.4: Frecuencia del atributo del accidente como factor en todos los accidentes | 12 |
| Imagen 3.5: Frecuencia del atributo del accidente como factor en los accidentes con lesiones graves y mortales | 12 |
| Imagen 3.6: Evaluación de las deficiencias en las instalaciones para bicicletas | 14 |
| Imagen 3.7: Evaluación de las deficiencias en la acera | 15 |
| Imagen 4.1: Áreas de énfasis del PAP | 16 |
| Imagen 4.2: Lugares con alta incidencia de accidentes utilizando las listas de análisis de la red del NJDOT, 2018-2022 | 18 |
| Imagen 4.3: Principales lugares de accidentes con lesiones graves y mortales en la lista de análisis de la red del NJDOT, 2018-2022..... | 19 |
| Imagen 4.4: Lugares candidatos para tratamiento sistémico | 21 |
| Imagen 4.5: Proceso de selección de proyectos | 22 |
| Imagen 4.6: Mapa de lugares de corredores e intersecciones prioritarios presentado al Comité Directivo..... | 24 |
| Imagen 5.1: Proyectos prioritarios | 27 |

Lista de cuadros

| | |
|---|----|
| Cuadro 2.1: Respuestas de la encuesta a las partes interesadas | 7 |
| Cuadro 3.1: Resumen demográfico de Pleasantville..... | 13 |
| Cuadro 4.1: Listas de análisis de la red del NJDOT que se usan para identificar lugares con alta incidencia de accidentes | 17 |
| Cuadro 4.2: Análisis sistémico centrado en los tipos de accidentes y las instalaciones..... | 20 |
| Cuadro 4.3: Tipos de segmentos de carretera e intersecciones seleccionados para el tratamiento sistémico | 20 |
| Cuadro 4.4: Lugares de corredores e intersecciones prioritarios presentados al Comité Directivo..... | 22 |
| Cuadro 5.1: Costos estimados, reducción de accidentes, año objetivo de implementación y posible financiamiento para proyectos prioritarios..... | 25 |
| Cuadro 6.1: Estrategias de comportamiento del Plan Local de Seguridad Vial del condado de Atlantic | 37 |
| Cuadro 6.2: Estrategias adicionales analizadas no relacionadas con la infraestructura..... | 37 |
| Cuadro 6.3: Estrategias no relacionadas con la infraestructura seleccionadas como prioridades para el Plan de Acción de Pleasantville | 37 |
| Cuadro 7.1: Recomendaciones para mejorar la alineación de las políticas, los planes y las directrices con los principios y los elementos del enfoque de sistema seguro | 38 |

Anexos

- A. Liderazgo y planificación
- B. Datos y análisis de seguridad
- C. Participación de las partes interesadas y del público
- D. Proyectos propuestos
- E. Evaluación de políticas y planes

Capítulo 1. Introducción

1.1 Antecedentes

La ciudad de Pleasantville, Nueva Jersey, es un municipio de 7.29 millas cuadradas ubicado en el condado de Atlantic, rodeado por Egg Harbor Township al oeste, Atlantic City al este, la ciudad de Absecon al norte y Northfield Township al sur. Casi todas las carreteras de Pleasantville están bajo jurisdicción municipal o del condado.

Según la Encuesta sobre la comunidad estadounidense 2018-2022 de la Oficina del Censo de los EE. UU., la población residente de Pleasantville en 2022 era de 20,562 habitantes. Los visitantes y los residentes suelen caminar y andar en bicicleta por calles y carreteras con infraestructura insuficiente, cruzar por lugares no señalizados y, a menudo, circular de noche sin casco, luces ni ropa reflectante. Pleasantville cuenta con cuatro escuelas primarias, una escuela intermedia y una escuela secundaria. Muchos estudiantes van caminando o en bicicleta a la escuela. El veintidós por ciento (22 %) de la población residente a tiempo completo de Pleasantville tiene más de 65 años. Las personas mayores tienen tiempos de reacción más prolongados, una menor velocidad al caminar y problemas de visión, especialmente de noche, que las personas más jóvenes.

Todas las personas que viven, trabajan o visitan Pleasantville merecen transitar con seguridad por sus calles, sus aceras y sus senderos. Para lograr este objetivo, se requiere el compromiso compartido de los líderes locales, los planificadores, los ingenieros, las fuerzas del orden, los servicios de emergencia y la comunidad. Este plan de acción combina el análisis de datos con los aportes y los comentarios de las partes interesadas para identificar áreas clave de mejora y esbozar estrategias que promuevan un comportamiento más seguro entre todos los usuarios de la vía pública. Si bien las fuerzas del orden y la infraestructura desempeñan un papel importante, la seguridad duradera solo se puede lograr cuando cada viajero asume la responsabilidad de crear un sistema de transporte más seguro.



Imagen 1.1: Cuatro aspectos que se consideran para abordar la seguridad vial de los usuarios

1.2 ¿Qué es un Plan de Acción para Calles y Carreteras Seguras para Todos?

El plan de acción del Programa de Calles Seguras para Todos de Pleasantville, en adelante denominado “Plan de Acción de Pleasantville (PAP)”, es un plan estratégico para mejorar la seguridad en las carreteras de Pleasantville. El proceso de desarrollo del PAP utiliza una combinación de análisis de datos de accidentes y la participación de las partes interesadas para elaborar una lista priorizada de proyectos y estrategias para reducir las muertes y las lesiones graves.

La participación y la colaboración de las partes interesadas son fundamentales para el desarrollo y la implementación del plan de acción. Desde el principio, las partes interesadas que representan a los 4 aspectos: ingeniería, educación, Servicios Médicos de Emergencia (Emergency Medical Services, EMS) o respuesta ante emergencias y cumplimiento participan, como se puede ver en la **Imagen 1.1**.

1.3 ¿Por qué elaborar un plan de acción?

Más del 60 % de todos los accidentes con lesiones graves y mortales en Nueva Jersey ocurren en carreteras locales. Los planes de acción, también conocidos como “Planes Locales de Seguridad Vial (Local Road Safety Plans, LRSP)”, están designados como una contramedida de seguridad comprobada por la Administración Federal de Carreteras (Federal Highway Administration, FHWA). Los planes de acción implementados en otros estados dieron como resultado reducciones significativas en los accidentes con lesiones graves. Vea la **Imagen 1.2**. Los planes de acción también crean oportunidades de financiamiento para los municipios y los condados alineando las medidas de mejora de la seguridad con programas federales, como el Programa de Mejora de la Seguridad Vial (HSIP) y el Programa de Calles y Carreteras Seguras para Todos (SS4A), dotado con \$5,000 millones.

1.4 Objetivo para accidentes con lesiones graves y mortales

La **Imagen 1.3** ilustra la tendencia de los accidentes con lesiones graves y mortales según un promedio móvil de cinco años desde 2018. El objetivo de Pleasantville es



Imagen 1.2: Resultados del Plan Local de Seguridad Vial

reducir los accidentes con lesiones graves y mortales en un 70 % con respecto a los niveles de 2022 para el año 2040. En el Anexo A, se incluye una resolución de compromiso del Consejo Municipal de la ciudad de Pleasantville.

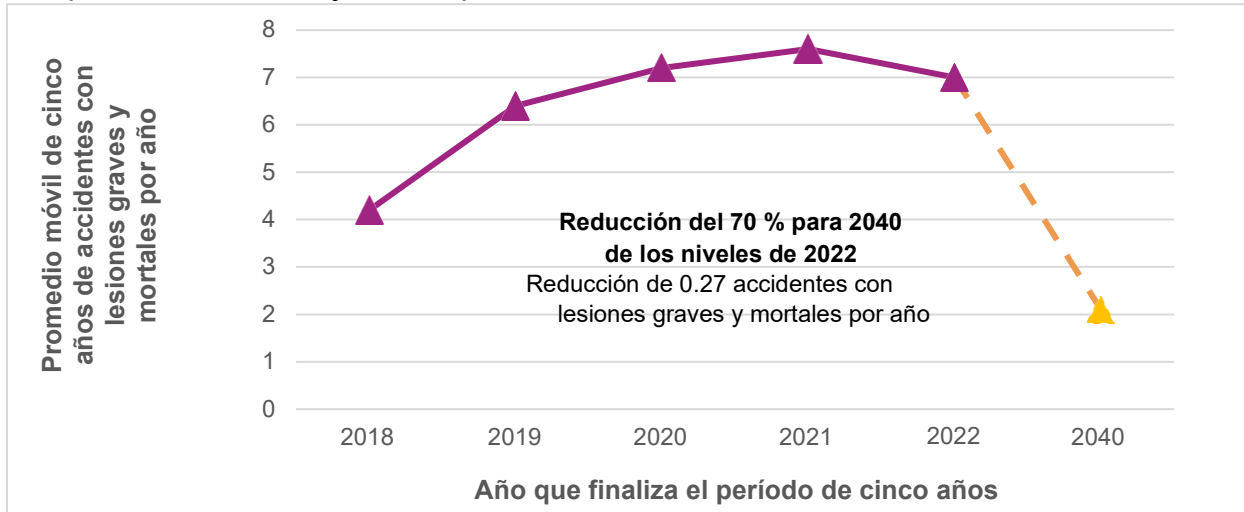


Imagen 1.3: Objetivo para accidentes con lesiones graves y mortales del Plan de Acción de Pleasantville

1.5 Enfoque de sistema seguro

El PAP se desarrolló siguiendo el enfoque de sistema seguro (Safe System Approach, SSA) para la seguridad vial. Este enfoque integral fue adoptado por el Departamento de Transporte de los Estados Unidos (United States Department of Transportation, USDOT) y ampliamente difundido en el sector del transporte como una forma eficaz de abordar y mitigar los riesgos en nuestro sistema de transporte. En la **Imagen 1.4**, se muestran los seis principios del enfoque de sistema seguro en la parte exterior de la rueda y los cinco elementos en la parte interior de dicha rueda. Un aspecto fundamental de este enfoque es aceptar que las personas cometen errores y que son vulnerables.



Imagen 1.4: Principios y objetivos del enfoque de sistema seguro

Un sistema seguro se logra mejor cuando los cinco elementos funcionan de forma complementaria para crear niveles de protección para los usuarios de la vía pública.

En la **Imagen 1.5**, el modelo del queso suizo de la redundancia muestra cómo el SSA ofrece varios niveles de protección para garantizar la seguridad de los usuarios de la vía pública.



Imagen 1.5: Modelo de redundancia de seguridad del queso suizo

Fuente: Comisión de Seguridad Vial de Washington

1.6 Cumplimiento del Plan para Calles y Carreteras Seguras para Todos del USDOT

En virtud de la Ley Federal de Inversión en Infraestructuras y Empleo, el Congreso creó el programa de subvenciones por concurso Calles y Carreteras Seguras para Todos (Safe Streets and Roads for All, SS4A) con el fin de financiar la implementación de proyectos de infraestructura centrados en la seguridad. Para poder solicitar fondos, los solicitantes deben contar con un plan de acción calificado. Este PAP deberá cumplir todos los requisitos de un plan de acción SS4A del USDOT.



Imagen 1.6: Plan local de seguridad y proceso de desarrollo

1.7 Coordinación con otros planes

Los condados y los municipios suelen elaborar planes estratégicos, como planes generales, planes de transporte a largo plazo o planes para ciclistas y peatones. El objetivo del proceso de elaboración del PAP es coordinar con los planes existentes, de modo que sus metas, sus objetivos y sus estrategias no entren en conflicto con las metas, los objetivos y las estrategias de otros planes estratégicos. El PAP debe fortalecer la elaboración de planes estratégicos futuros garantizando que se tenga en cuenta la seguridad de todos los usuarios de la vía pública.

El PAP estuvo bien coordinado con el gobierno del condado de Atlantic. Dicho condado elaboró un Plan Local de Seguridad Vial para las carreteras del condado y municipales en noviembre de 2024. El condado de Atlantic también llevó a cabo tres estudios de mejora del tránsito durante los últimos tres años que abarcan algunas zonas de Pleasantville:

- Main Street/Shore Road (CR 585) desde Black Horse Pike (US 40/322) hasta Mill Road (CR 622/CR 563)/Tilton Road (CR 563), finalizado en julio de 2025.
- Main Street/Shore Road (CR 585) desde White Horse Pike/Absecon Boulevard (US 30) hasta Black Horse Pike (US 40/322), finalizado en agosto de 2024.

- Delilah Road (CR 646) desde Westcoat Road (CR 685) hasta Main Street (CR 585), finalizado en agosto de 2022.

El condado de Atlantic estuvo representado en el Comité Directivo del PAP, y el equipo del proyecto colaboró con dicho condado para garantizar que las recomendaciones del PAP sean complementarias a los planes y los estudios del condado.

El Estudio sobre la circulación de ciclistas y peatones de Pleasantville, finalizado en enero de 2013, identificó las prioridades, tanto en materia de infraestructuras como en otros ámbitos, para mejorar la seguridad y la movilidad de ciclistas y peatones. Las prioridades en materia de seguridad de peatones y ciclistas identificadas en este plan prevalecen respecto de las recomendaciones establecidas en el Estudio sobre la circulación de ciclistas y peatones de Pleasantville de 2013.

1.8 Supervisión del plan

El PAP se elaboró bajo la dirección de un Comité Directivo encargado de asesorar sobre los elementos clave del plan, entre ellos, las áreas de énfasis, la selección y la priorización de las estrategias de infraestructura y de comportamiento, así como su implementación. El Comité Directivo estaba integrado por la Administración de Pleasantville, el Departamento de Policía de Pleasantville, el distrito escolar y el condado de Atlantic, así como por representantes de empresas locales, organizaciones sin fines de lucro y comunidades religiosas. Los miembros del Comité Directivo figuran en el Anexo A.

El equipo del proyecto, formado por el administrador, el jefe de policía y el director financiero de Pleasantville, así como por el equipo de consultores, se reunió con el Comité Directivo en cuatro ocasiones durante el proceso de elaboración del plan para tomar decisiones clave, colaborar en el enfoque del proyecto, y revisar su avance y los próximos pasos que se deben seguir.

Capítulo 2. Participación de las partes interesadas y del público

2.1 Enfoque de participación de las partes interesadas y del público

El equipo del proyecto, en colaboración con la ciudad de Pleasantville, elaboró un enfoque de participación de las partes interesadas y del público para garantizar que tanto las primeras como el público en general tuvieran amplias oportunidades de aportar sus opiniones sobre el plan. El equipo de consultores, en colaboración con la ciudad de Pleasantville, identificó las principales partes interesadas para que formaran parte del Comité Directivo. El orden del día de la primera reunión del Comité Directivo incluyó un debate sobre las organizaciones comunitarias y los contactos clave que también deberían formar parte del Comité Directivo o a los que se debería consultar de alguna otra forma.

El equipo del proyecto estableció hitos del proceso de elaboración del plan en los que el Comité Directivo intervendría para tomar decisiones clave. Entre ellos, se incluyeron el objetivo de reducción de las lesiones graves y mortales, las áreas de énfasis del plan, las prioridades de lugares seguros, los proyectos propuestos y las estrategias de comportamiento. El Comité Directivo también debatió y aprobó dos iniciativas destinadas a recabar las opiniones de las partes interesadas y del público en general sobre cuestiones de seguridad. Estas iniciativas incluyeron: 1) establecer un puesto en la Jornada de Recursos Comunitarios de Pleasantville para recabar opiniones de los miembros de la comunidad en persona durante un evento muy popular; y 2) realizar una encuesta en línea a través de la página de Facebook del Departamento de Policía de Pleasantville.

2.2 Jornada de Recursos Comunitarios

El equipo del proyecto montó un puesto en la Jornada de Recursos Comunitarios anual de la ciudad de Pleasantville, celebrada el 9 de junio de 2025 en el ayuntamiento. Un miembro del equipo del proyecto que habla español se encargó de comunicarse con los miembros de la comunidad cuya lengua materna es el español. El equipo del proyecto presentó una descripción general del plan, incluidos los resultados del análisis de datos. Se pidió a los residentes que visitaron el puesto que compartieran sus preocupaciones en materia de seguridad vial. A continuación, se resumen los comentarios.

- Los residentes señalaron que hay mucho tránsito peatonal cerca de la estación de autobuses ubicada en Main Street/Shore Road (CR 585) y West Jersey Avenue. El tamaño de los autobuses reduce la visibilidad de los peatones, lo que puede crear una situación de peligro en la carretera. El exceso de baches provoca daños en los automóviles cerca de la parada de autobús.
- Los residentes mencionaban con frecuencia Franklin Boulevard, ya que lo consideraban peligroso. Se están considerando medidas para reducir la velocidad del tránsito, como los reductores de seguridad.

- Los residentes señalaron que Delilah Road y Leeds Avenue son corredores peligrosos.
- Los residentes señalaron que la intersección entre Black Horse Pike (US 40) y New Road (US 9) resulta difícil para maniobrar y recomendaron agregar un carril exclusivo para girar a la izquierda desde New Road hacia Black Horse Pike en ambos sentidos.
- Hay mucho tránsito de motocicletas en Black Horse Pike y New Road (US 9), cerca del cementerio.
- Los residentes señalaron el uso peligroso de los patinetes eléctricos en las aceras de toda la ciudad.
- También mencionaron la necesidad de mejorar las infraestructuras para ciclistas y de conexión con la ciclovía.
- Se necesitan aceras en los alrededores de New Road (US 9) y la autopista Atlantic City Expressway.

2.3 Encuesta a las partes interesadas

El equipo del proyecto elaboró una encuesta en línea para recabar la opinión del público sobre cuestiones relacionadas con la seguridad. Esta encuesta se elaboró y se difundió a través de la página de Facebook del Departamento de Policía de Pleasantville. La encuesta recibió nueve (9) respuestas. En el siguiente cuadro, se muestran las preguntas formuladas en la encuesta y las respuestas más frecuentes. Para consultar la encuesta completa, otras clasificaciones y los comentarios completos, consulte el Anexo A.

Cuadro 2.1: Respuestas de la encuesta a las partes interesadas

| Preguntas | Respuestas |
|--|--|
| ¿Qué tema relacionado con la seguridad vial cree que es el más importante en Pleasantville? | 4 personas (44 %) respondieron que lo más importante es conducir con precaución. |
| ¿A qué públicos es más importante dirigirse en lo que respecta a la seguridad vial? | 4 personas (44 %) respondieron que es importante dirigirse a los residentes. |
| ¿Qué estrategia sería más eficaz para educar a los estudiantes sobre cómo caminar y utilizar los vehículos (motorizados y no motorizados) de forma segura? | 5 personas (55 %) respondieron que los programas de educación policial en las escuelas son los más eficaces. |
| ¿Qué aspecto del cumplimiento de las normas de seguridad vial considera más importante? | 6 personas (66 %) respondieron que el exceso de velocidad o la conducción agresiva son el problema más importante. |

| | |
|--|--|
| <p>¿Con qué frecuencia se encuentra en Pleasantville?</p> | <p>8 personas (88 %) respondieron que están en Pleasantville todos los días.</p> |
| <p>¿Cómo se desplaza normalmente por Pleasantville?</p> | <p>6 personas (66 %) respondieron que utilizan un vehículo particular.</p> |
| <p>¿Qué lugares considera particularmente peligrosos para los peatones, los ciclistas o los motociclistas? Indique las calles o las intersecciones. Anote cualquier problema de seguridad que haya observado en estos lugares.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Black Horse Pike (Rt 40) en dirección hacia Atlantic City y el cruce de Franklin Boulevard (Avenue). • Franklin Boulevard (Avenue) y Delilah Road. Delilah Road y New Road (US 9). Reading y New Road (US 9). • Doughty Road entre Washington Avenue y Fire Road (Atlantic 651). • Main Street/Shore Road (CR 585) y Black Horse Pike. • Todas las vías en dirección hacia las escuelas. • 3rd Street y Washington Avenue. • Brighton Avenue. • Problemas de exceso de velocidad en 2nd Street. |
| <p>Incluya cualquier comentario adicional relacionado con el proyecto.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Se solicita la instalación de un semáforo en Black Horse Pike (Rt 40) y Lyons Court. • Se debe reducir el límite de velocidad y controlar su cumplimiento. • Los vehículos deben ceder el paso a los peatones. • Dar prioridad al cumplimiento de las normas municipales, la contaminación sonora provocada por los vehículos, el exceso de velocidad y el mantenimiento de las propiedades. |

Capítulo 3. Condiciones existentes, recopilación de datos y análisis

3.1 Datos y análisis de accidentes

El equipo del proyecto identificó las tendencias en materia de accidentes, las características más frecuentes de los accidentes y los lugares con antecedentes de accidentes. El análisis ayudó al Comité Directivo a seleccionar las áreas de énfasis del plan y a identificar las prioridades en materia de infraestructuras.

La fuente de datos sobre accidentes utilizada para el análisis fue la base de datos de registros de accidentes del Departamento de Transporte de Nueva Jersey (New Jersey Department of Transportation, NJDOT), que contiene información detallada sobre todos los accidentes obtenida a través del formulario policial de investigación de accidentes (NJTR-1). En la **Imagen 3.1**, se muestran las tendencias de accidentes con lesiones graves y mortales (fatal and serious injury, FSI) en Pleasantville durante el período de cinco años analizado (2018-2022). En la **Imagen 3.2**, se muestran las tendencias de todos los tipos de accidentes. Tenga en cuenta que los datos de 2022 eran los más recientes disponibles en el momento de la elaboración del plan.

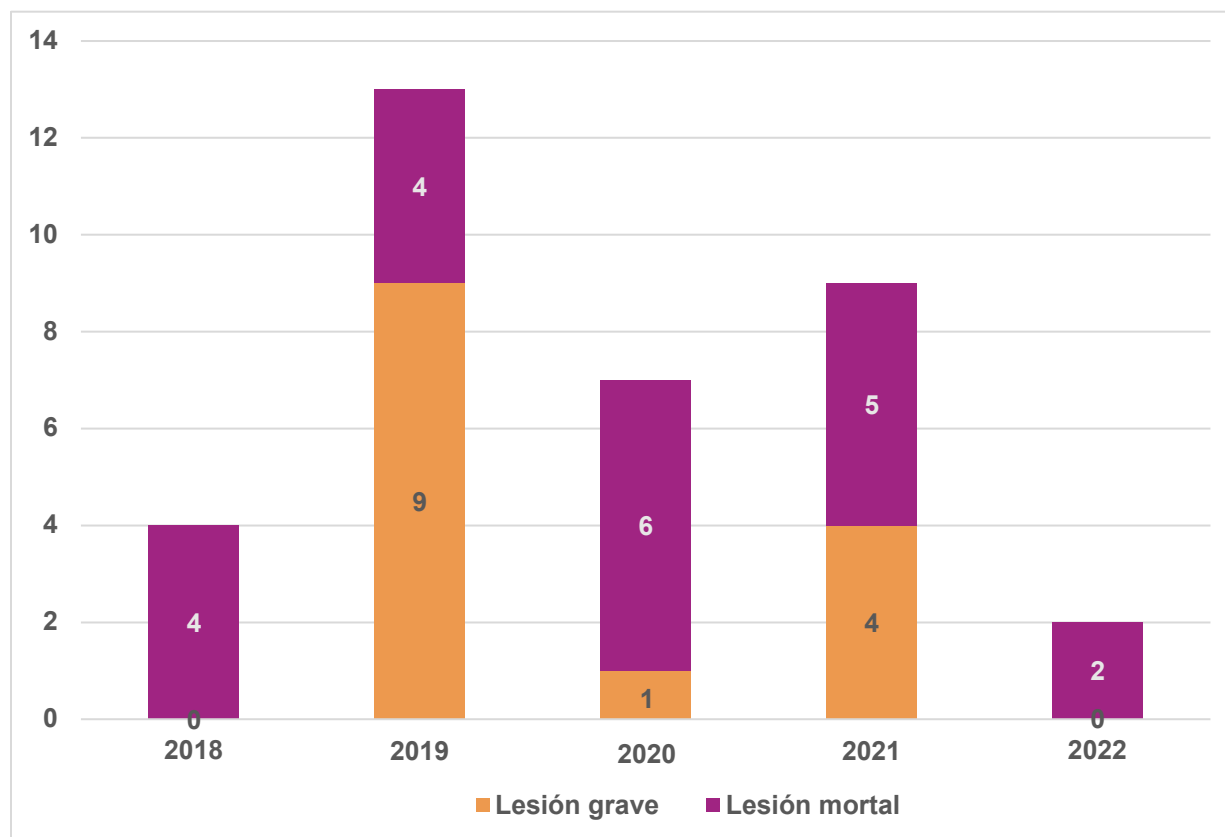


Imagen 3.1: Tendencias de accidentes con lesiones graves y mortales

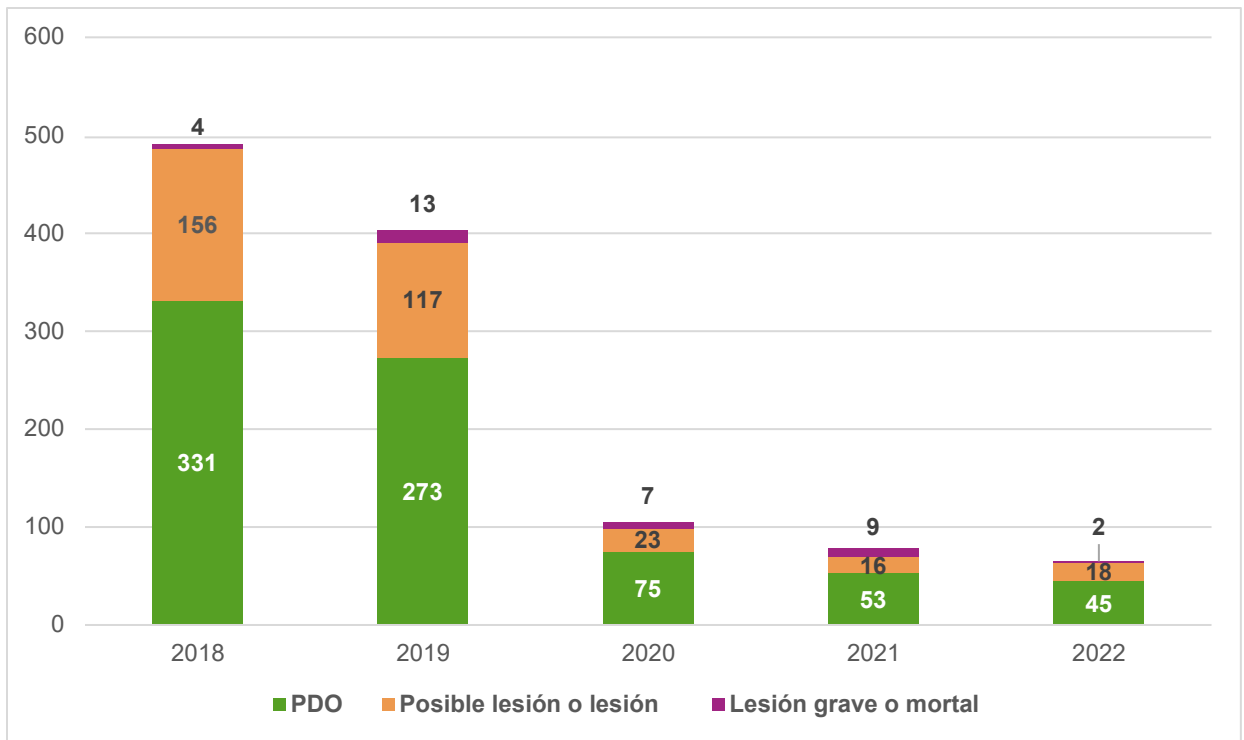


Imagen 3.2: Todos los accidentes registrados (PDO = Accidentes con solo daños materiales)

A partir de 2019, Nueva Jersey actualizó el informe policial de accidentes para que fuese coherente con las clasificaciones de lesiones exigidas por el gobierno federal (muerte, presunta lesión grave, presunta lesión leve, posible lesión y sin lesión aparente). El aumento repentino en la cantidad de lesiones graves a partir de 2019 es consecuencia de este cambio, ya que ahora se incluyen en esta cifra las lesiones que antes no se clasificaban como lesiones graves. Las tendencias de los accidentes demuestran la necesidad de aumentar los esfuerzos para reducir los accidentes FSI mediante las medidas contempladas en este plan.

El PAP utiliza los atributos de los accidentes para centrar el plan en las áreas que tienen mayor impacto en la reducción de muertes y lesiones graves, a las que se denomina “áreas de énfasis”. Los atributos del accidente incluyen la condición o el comportamiento del conductor u operador, los lugares de los accidentes, las partes o los vehículos involucrados (peatón, ciclista, vehículo motorizado) y las condiciones de la carretera. Todas las fuerzas policiales de Nueva Jersey utilizan una lista estándar de características de los accidentes al informar sobre ellos en el formulario NJTR-1. Cada accidente tiene múltiples atributos. El NJDOT recopila los datos de todos los accidentes registrados en el estado para la planificación de la seguridad vial de alto nivel o para el análisis de lugares específicos por parte del estado, los condados, los municipios y otras organizaciones que trabajan para mejorar la seguridad vial, como la Organización para la Planificación del Transporte del Sur de Jersey (South Jersey Transportation Planning Organization).

Los atributos de los accidentes identificados en el Plan Estratégico de Seguridad en las Carreteras de Nueva Jersey (Strategic Highway Safety Plan, SHSP) de 2020, que era la versión más reciente en el momento de la elaboración del plan, sirvieron como punto de

partida para seleccionar las áreas de énfasis del PAP. Se analizaron los accidentes ocurridos en Pleasantville para determinar su conformidad con los atributos del SHSP. En las **Imágenes 3.3 y 3.4**, se muestra cómo los accidentes de Pleasantville se ajustan a los atributos de accidentes del SHSP. De los 1,142 accidentes registrados totales en Pleasantville entre 2018 y 2022, los oficiales de policía señalaron la conducción agresiva como un factor contribuyente en 733 de ellos, una cifra significativamente mayor que la de otros factores condicionantes.

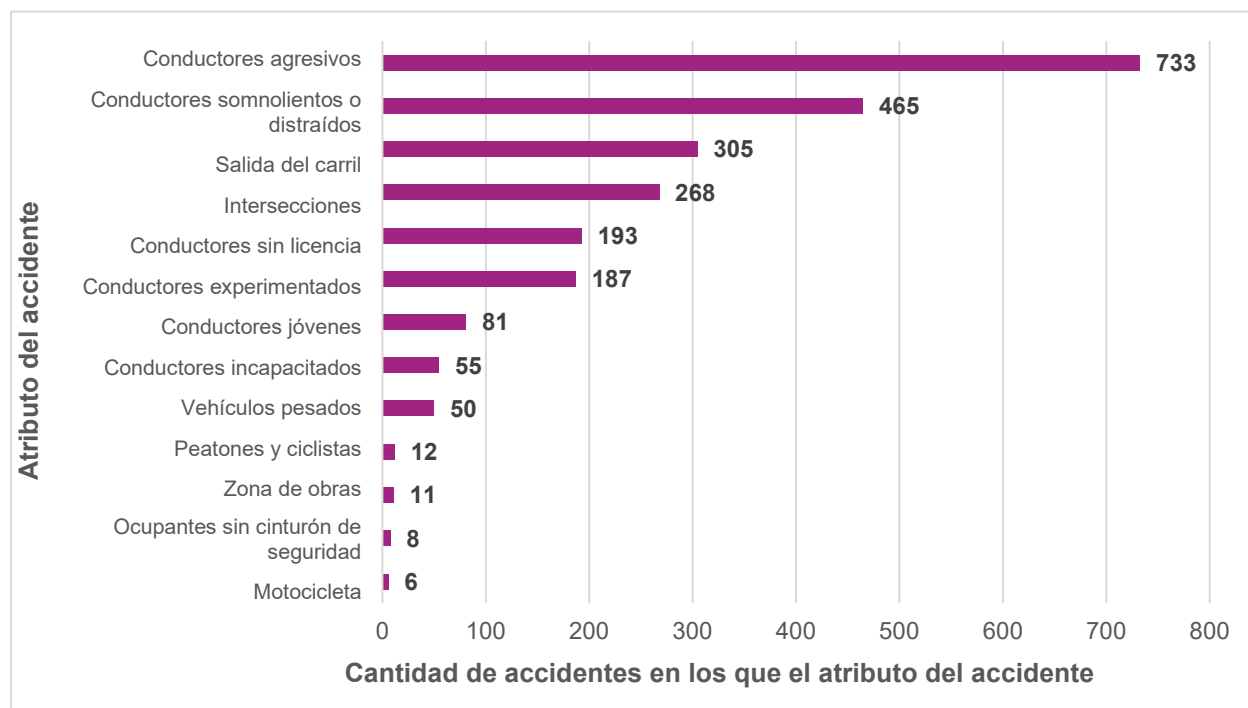


Imagen 3.3: Cantidad de accidentes en los que el atributo del accidente fue un factor contribuyente (accidentes de todas las gravedades)

En la **Imagen 3.4**, se muestra el porcentaje de *todos los accidentes registrados* asociados con un atributo de accidente específico, y, en la **Imagen 3.5**, se muestra el porcentaje de *accidentes con lesiones graves y mortales* asociados con un atributo específico. Las cifras muestran que la conducción agresiva fue el factor que contribuyó con mayor frecuencia a los accidentes registrados (64 %), así como a los accidentes con lesiones graves y mortales (49 %). Sin embargo, aparte de la conducción agresiva, los factores que contribuyen con mayor frecuencia a todos los accidentes registrados difieren de los que contribuyen con mayor frecuencia a los accidentes con lesiones graves y mortales. En la **Imagen 3.5**, se muestra la vulnerabilidad de los peatones y los ciclistas cuando se ven involucrados en un accidente. Si bien el 1 % de todos los accidentes involucraron a peatones y ciclistas, el 34 % de todos los accidentes con lesiones graves y mortales involucraron a un peatón o un ciclista. El hecho de que los ocupantes no lleven puesto el cinturón de seguridad también destaca como un factor que contribuye significativamente a los accidentes con lesiones graves y mortales, en un 23 %, aunque solo se identificó como un factor contribuyente del 1 % de todos los accidentes registrados.

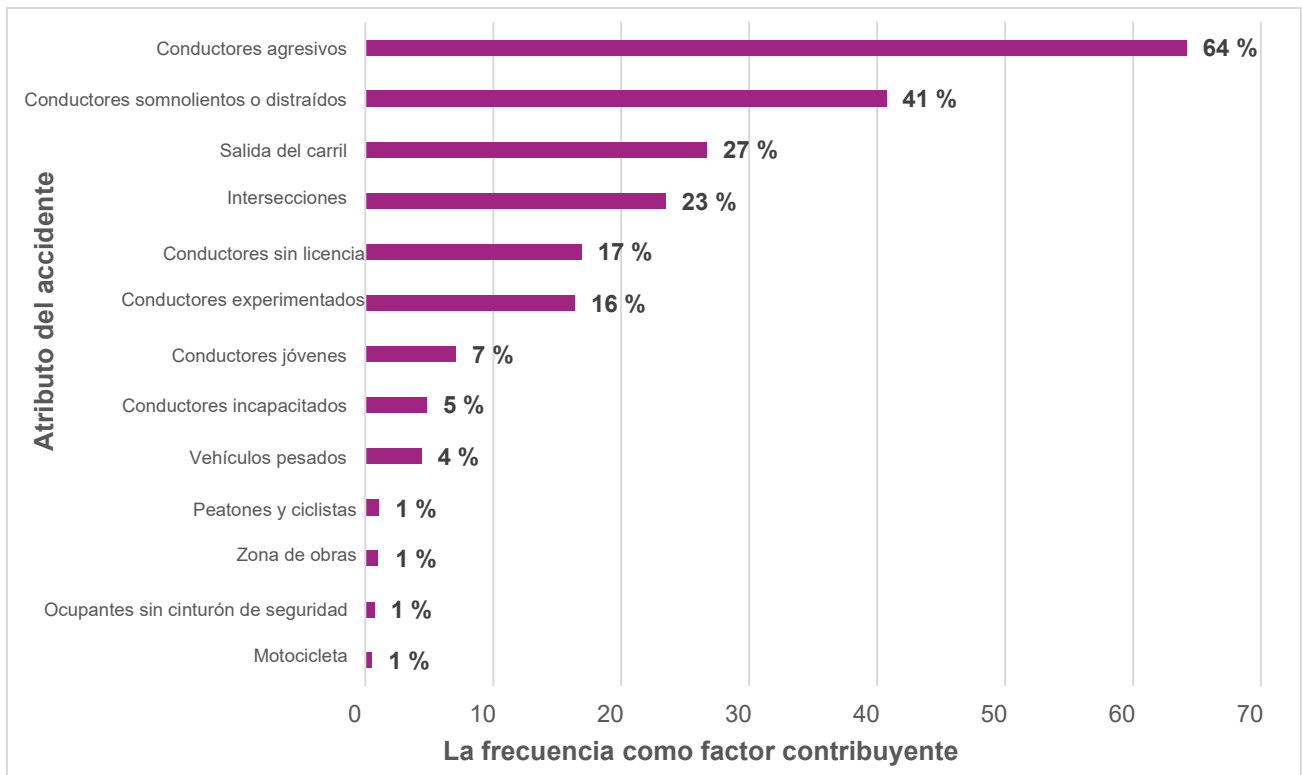


Imagen 3.4: Frecuencia del atributo del accidente como factor en todos los accidentes

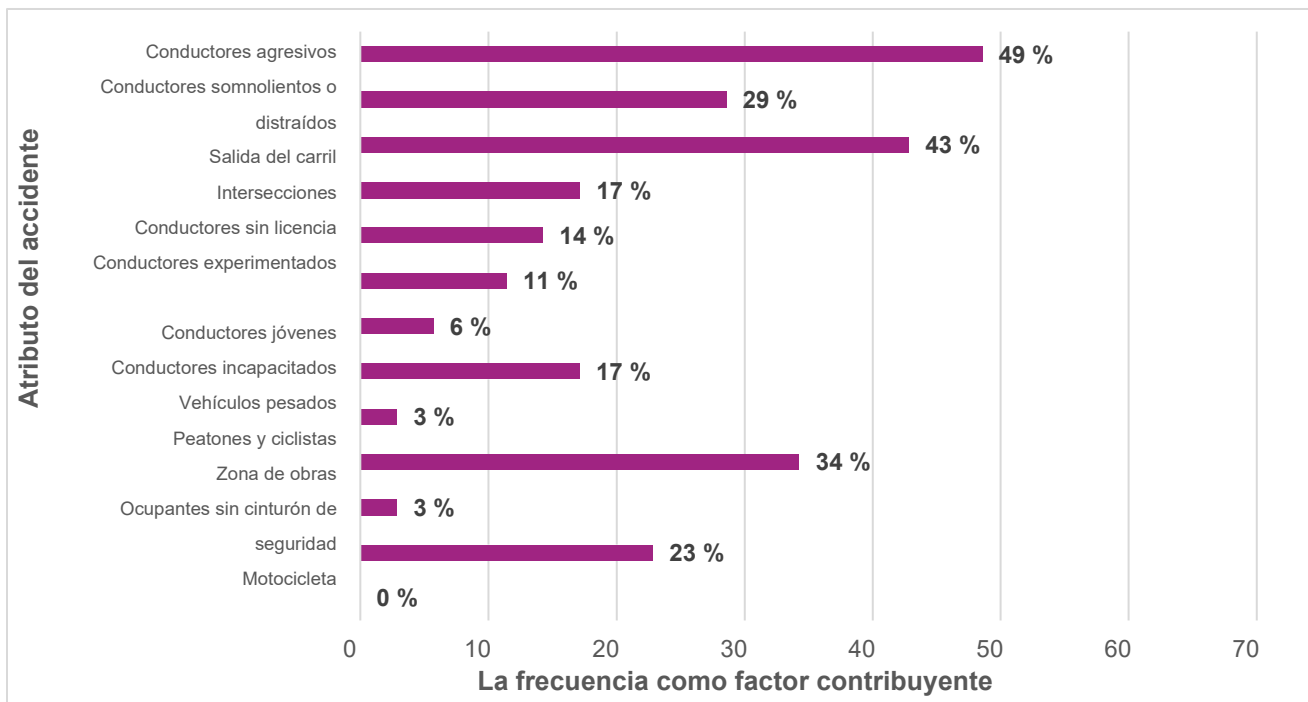


Imagen 3.5: Frecuencia del atributo del accidente como factor en los accidentes con lesiones graves y mortales

3.2 Análisis demográfico

El equipo del proyecto utilizó la Encuesta sobre la comunidad estadounidense 2018-2022 de la Oficina del Censo de los EE. UU. para evaluar la demografía de Pleasantville. En el momento de la encuesta, la población residente a tiempo completo de Pleasantville era de 20,562 habitantes. En el **Cuadro 3.1**, se brinda una descripción general de los porcentajes demográficos que se deben tener en cuenta y cómo se comparan con el promedio nacional. Las principales conclusiones son que el 23 % de la población de Pleasantville se considera de bajos ingresos, el 22 % de la población tiene más de 65 años y el 54 % de la población habla un idioma distinto del inglés.

Cuadro 3.1: Descripción general demográfica de Pleasantville

| Factores demográficos | Población de Pleasantville | Población total de EE. UU. |
|-----------------------------------|----------------------------|----------------------------|
| Conducir solo | 68.8 % | 68.7 % |
| Tiempo de viaje (minutos) | 20.2 | 26.7 |
| Bajos ingresos | 23.3 % | 11.5 % |
| 65 años o más | 22.7 % | 17.3 % |
| Desempleado | 2.2 % | 3.6 % |
| Vivienda propia | 60.5 % | 65.8 % |
| Menos que la educación secundaria | 11.4 % | 8.9 % |
| Personas con discapacidad | 14.9 % | 10.9 % |
| Idioma distinto del inglés | 54 % | 16.7 % |

Fuente: Encuesta sobre la comunidad estadounidense 2018-2022 de la Oficina del Censo de los EE. UU.

Según los resultados, el equipo del proyecto recomendó involucrar a los siguientes grupos, y tenerlos en cuenta, durante la elaboración y la implementación del plan:

- Bajos ingresos
 - Facilitar la comunicación sobre el plan y las oportunidades para aportar ideas mediante una reunión pública presencial accesible a las comunidades.
- Mayores de 65 años
 - Facilitar la comunicación sobre el plan y las oportunidades para aportar ideas mediante una reunión pública presencial.
 - Asegurarse de que las notificaciones de las reuniones lleguen a las personas mayores de 65 años.
 - Tener en cuenta a los usuarios de la vía pública de edad avanzada al elaborar las estrategias del plan.
- Menos que la educación secundaria
 - Facilitar la comunicación sobre el plan y las oportunidades para aportar ideas mediante una reunión pública presencial.

- Idioma distinto del inglés (principalmente hispanohablantes)
 - Facilitar la comunicación del plan y las oportunidades para aportar ideas proporcionando documentación y encuestas en español e incluyendo a miembros del equipo del proyecto que hablen español para facilitar la comunicación en la reunión pública.

En el Capítulo 2, Participación de las partes interesadas y del público, se describen los esfuerzos para llegar a estas comunidades.

3.3 Evaluación de las deficiencias de la red de ciclistas y peatones

El equipo del proyecto evaluó las instalaciones para bicicletas y las aceras de Pleasantville con el fin de detectar deficiencias en la red existente. La evaluación utilizó datos del Elemento del Plan de Circulación Maestro de Pleasantville, del Estudio de circulación para ciclistas y peatones de Pleasantville, así como datos del inventario de aceras recopilados como parte del desarrollo del Plan Local de Seguridad Vial del condado de Atlantic. En la **Imagen 3.6**, se muestran las infraestructuras para bicicletas existentes y las deficiencias identificadas en la red, según el Estudio de circulación para ciclistas y peatones de Pleasantville.



Imagen 3.6: Evaluación de las deficiencias en las infraestructuras para bicicletas

En la **Imagen 3.7**, se muestra la red de aceras y las deficiencias existentes. Actualmente, la carretera New Road (US 9) presenta deficiencias en las aceras entre Reading Avenue y Woodland Avenue. Los peatones transitan por New Road (US 9), que conecta con Martin Terrace en dirección a la Pleasantville Middle School and High School en Mill Road.



Imagen 3.7: Evaluación de deficiencias en la acera

Capítulo 4. Áreas de énfasis en seguridad y selección de proyectos

4.1 Áreas de énfasis en seguridad

Con los datos de atributos de accidentes analizados en el Capítulo 3, el Comité Directivo seleccionó cuatro (4) áreas de énfasis del plan de acción que se muestran en la **Imagen 4.1**. Las áreas de énfasis se utilizaron para enfocar el análisis y la selección de lugares prioritarios para la seguridad vial y estrategias para mejorar el comportamiento de los usuarios de la vía pública. Cada una de las cuatro áreas de énfasis se describe a continuación.



Imagen 4.1: Áreas de énfasis del PAP

Salida del carril

Los accidentes por salida de carril son accidentes que no ocurren en intersecciones, en los que un vehículo (o varios) abandona involuntariamente el carril de circulación (hacia la izquierda o la derecha), cruza la mediana o la línea central e invade los carriles opuestos, lo que puede provocar una colisión con un objeto fijo, un vehículo que se aproxima o un vehículo estacionado. La salida de carril contribuyó al 43 % de los accidentes con lesiones graves y mortales, y al 27 % de todos los accidentes entre 2018 y 2022.

Conductores somnolientos o distraídos

Conducir es una tarea compleja que requiere atención a la carretera y al entorno visual. Los accidentes causados por la somnolencia o la distracción al volante están relacionados con la falta de atención, la distracción o la fatiga del conductor. La conducción con somnolencia o distracción contribuyó al 29 % de los accidentes con lesiones graves y mortales, y al 41 % de todos los accidentes ocurridos entre 2018 y 2022.

Conductores agresivos

Los accidentes causados por la conducción agresiva están relacionados con comportamientos inseguros, como el exceso de velocidad, desobedecer las señales de tránsito, no ceder el derecho de paso, cambiar de carril incorrectamente, pasar a otros vehículos de forma indebida o seguir a otros vehículos demasiado de cerca. Una de cada tres muertes y lesiones graves en Nueva Jersey es consecuencia del exceso de velocidad u otros comportamientos de conducción agresivos. Conducir a exceso de velocidad reduce el tiempo de reacción, aumenta la distancia necesaria para detener un vehículo una vez que se detecta un peligro y aumenta la gravedad de las lesiones en caso de accidente. La conducción agresiva contribuyó al 49 % de los accidentes con lesiones graves y mortales, y al 64 % de todos los accidentes ocurridos entre 2018 y 2022.

Conductores incapacitados

Los accidentes por conducción con incapacidad se producen cuando un conductor maneja un vehículo bajo los efectos del alcohol, las drogas, los medicamentos u otras sustancias que afectan su capacidad para conducir de forma segura. La incapacidad ralentiza los tiempos de reacción, reduce la coordinación y perjudica el criterio, lo que aumenta el riesgo de que se produzcan colisiones graves o mortales. La conducción con incapacidad contribuyó al 17 % de los accidentes con lesiones graves y mortales, y al 5 % de todos los accidentes entre 2018 y 2022.

Peatones y ciclistas

Los peatones y los ciclistas son los usuarios más vulnerables de la vía pública y se enfrentan a un mayor riesgo de sufrir lesiones graves o mortales en caso de accidente. Según la Oficina del Censo de los Estados Unidos, aproximadamente el 4 % de los residentes de Nueva Jersey caminan o andan en bicicleta como su principal medio de transporte. Este porcentaje es mayor en las zonas urbanas. Los peatones y los ciclistas estuvieron involucrados en el 34 % de los accidentes con lesiones graves y mortales, y en el 1 % de todos los accidentes entre 2018 y 2022.

Intersecciones

Las intersecciones crean puntos de conflicto entre automovilistas, ciclistas y peatones debido a las maniobras de giro y cruce. Los accidentes en intersecciones representaron el 17 % de los accidentes con lesiones graves y mortales, y el 23 % de todos los accidentes entre 2018 y 2022.

4.2 Identificación de lugares con antecedentes de accidentes (análisis de red)

Utilizando las listas de análisis de la red del NJDOT, el equipo del proyecto identificó corredores (segmentos) e intersecciones en Pleasantville con antecedentes de accidentes. Las listas de análisis de la red (Network Screening Lists, NSL) proporcionan datos sobre el total de accidentes, lesiones graves y mortales, y una clasificación por condado. Se utilizaron seis (6) listas para el análisis, las cuales se resumen más abajo en el **Cuadro 4.1**. En la **Imagen 4.2**, se proporciona un mapa de los lugares con mayor cantidad de accidentes en Pleasantville, junto con su clasificación por condados en su respectiva NSL.

Cuadro 4.1: Listas de análisis de la red del NJDOT que se usan para identificar lugares con alta incidencia de accidentes

| Tipo de informe | Lista | Tipos de accidentes |
|-----------------|--------------------------------------|------------------------------------|
| Corredor | Corredor | Todos los accidentes |
| | Corredor peatonal | Accidentes de peatones |
| | Corredor peatonal y de ciclistas | Accidentes de peatones y ciclistas |
| Intersección | Intersección | Todos los accidentes |
| | Intersección peatonal | Accidentes de peatones |
| | Intersección peatonal y de ciclistas | Accidentes de peatones y ciclistas |

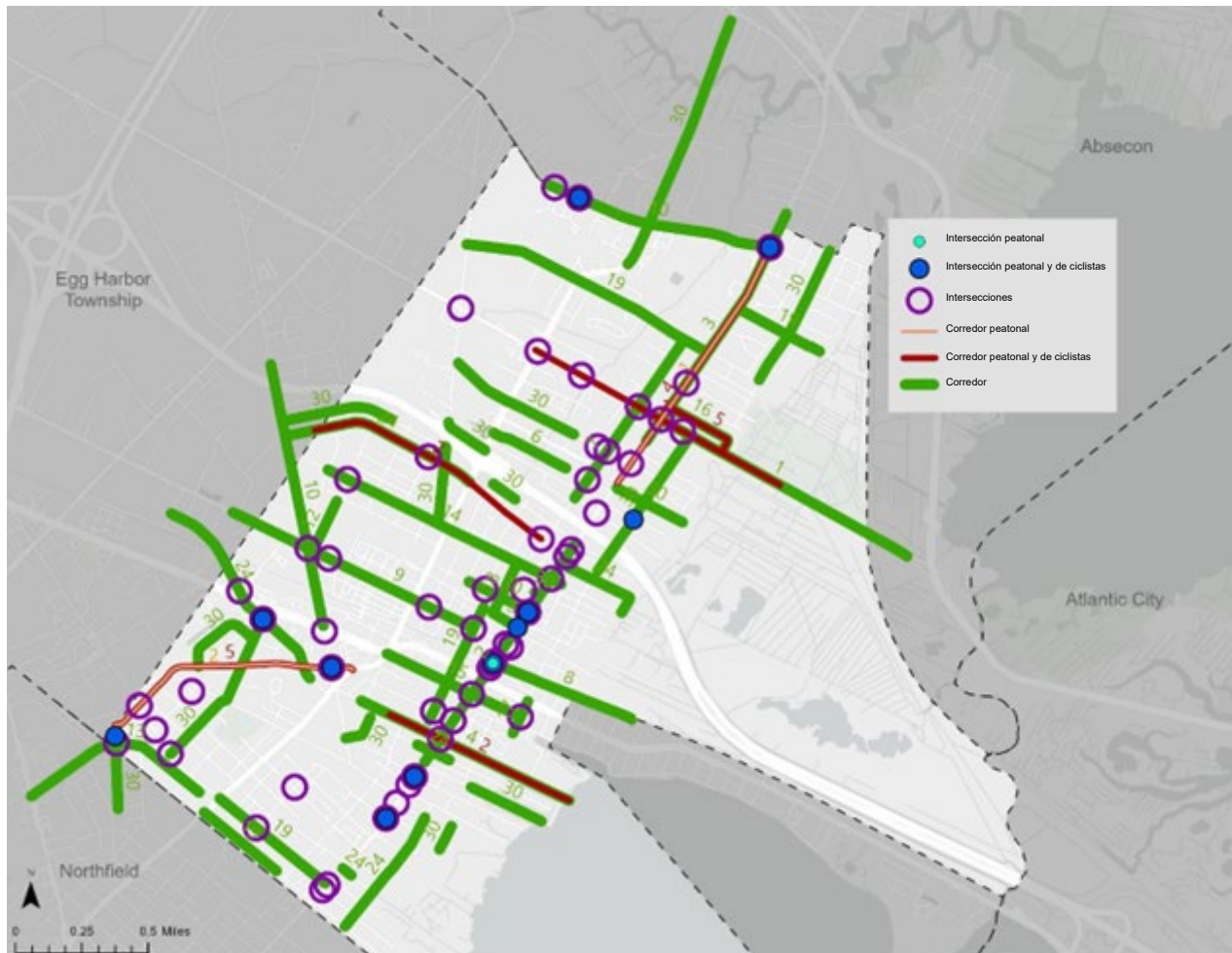


Imagen 4.2: Lugares con alta incidencia de accidentes utilizando las listas de análisis de la red del NJDOT, 2018-2022

El equipo del proyecto también elaboró un mapa con los lugares donde se registraron los accidentes con mayor cantidad de lesiones graves y mortales en cada lista, junto con su clasificación por condado en cada NSL. En la **Imagen 4.3**, se muestra un mapa de los lugares con mayor cantidad de lesiones graves y mortales en Pleasantville, junto con la clasificación de cada lugar en su respectiva NSL.

Estos lugares se utilizaron como punto de partida para las conversaciones con el Comité Directivo y las partes interesadas con el fin de priorizar las ubicaciones que suscitaban preocupación.



Imagen 4.3: Principales lugares de accidentes con lesiones graves y mortales en la lista de análisis de la red del NJDOT, 2018-2022

4.3 Análisis sistémico

El equipo del proyecto también realizó un análisis sistémico de accidentes en todas las carreteras de Pleasantville. Este enfoque proactivo tiene como objetivo identificar y tratar numerosos lugares que comparten características viales con sitios que tienen antecedentes de accidentes. Esta técnica proactiva complementa el análisis tradicional y reactivo de puntos críticos, y respalda el principio del sistema seguro de que la seguridad debe ser proactiva.

El equipo del proyecto, guiado por las áreas de énfasis del PAP, analizó segmentos e intersecciones para identificar los tipos de accidentes predominantes y los tipos de instalaciones con características que demuestran una mayor probabilidad de que haya un accidente con lesiones graves o mortales. En el **Cuadro 4.2** que figura a continuación, se resumen los tipos de accidentes y las instalaciones que presentan las frecuencias de accidentes más altas dentro de cada área de énfasis.

Cuadro 4.2: Análisis sistémico centrado en los tipos de accidentes y las instalaciones

| Área de énfasis | Tipo de accidente de enfoque | Instalaciones de enfoque |
|---------------------------------------|---|--------------------------|
| Conductores agresivos | Objeto fijo, misma dirección, parte trasera | Vías secundarias |
| Conductores somnolientos o distraídos | | |
| Conductores incapacitados | | |
| Salida del carril | | |
| Intersecciones | Ángulo recto, peatón, ciclista | Vías secundarias |
| Peatones/ciclistas | | |

Posteriormente, el equipo del proyecto utilizó una herramienta de diagrama de árbol de accidentes creada por la FHWA para identificar los atributos específicos de la carretera asociados con cada una de las instalaciones de enfoque que tendrían la mayor probabilidad de que haya un accidente con lesiones graves. En el Anexo B, se proporcionan árboles de accidentes, parámetros y cuadros que enumeran los segmentos y las intersecciones de enfoque que cumplen con las características anteriores. En el Cuadro 4.3, se enumeran los atributos de la carretera identificados a partir del análisis estadístico como aquellos con la mayor probabilidad de sufrir un accidente con lesiones graves. Los lugares que cumplan con estos parámetros serían candidatos para un tratamiento sistémico de bajo costo.

Cuadro 4.3: Tipos de segmentos de carretera e intersecciones seleccionados para tratamiento sistémico

| Área de énfasis | Atributos de la carretera |
|---------------------------------------|--|
| Conductores agresivos | Carreteras secundarias, velocidades de 35 mph o menos |
| Conductores somnolientos o distraídos | |
| Conductores incapacitados | |
| Salida del carril | |
| Intersecciones | Intersecciones con señales de alto en vías secundarias |
| Peatones o ciclistas | |

En la **Imagen 4.4**, se muestra un mapa de corredores e intersecciones que cumplen con los atributos de la carretera descritos en el **Cuadro 4.3**.



Imagen 4.4: Lugares candidatos para tratamiento sistémico

4.4 Proceso de selección de proyectos

El equipo del proyecto utilizó un proceso de cuatro pasos para identificar y priorizar los proyectos, como se muestra en la **Imagen 4.5** que aparece más abajo. Una vez identificados los posibles puntos críticos y los lugares de tratamiento sistémico, tal como se describe en el Capítulo 3, el equipo los puntuó y clasificó para establecer un conjunto inicial de lugares prioritarios. El equipo del proyecto realizó un análisis geoespacial para identificar la superposición entre el conjunto inicial de lugares prioritarios y los proyectos reciente o próximamente finalizados, las deficiencias en las infraestructuras para ciclistas y peatones, así como los lugares señalados por el Comité Directivo y otras partes interesadas. El Comité Directivo utilizó esta información a fin de seleccionar los lugares prioritarios para la mejora de la seguridad. Una vez seleccionados los lugares prioritarios, el equipo del proyecto utilizó un análisis geoespacial para evaluar qué lugares prioritarios podían combinarse para crear proyectos propuestos lógicos.

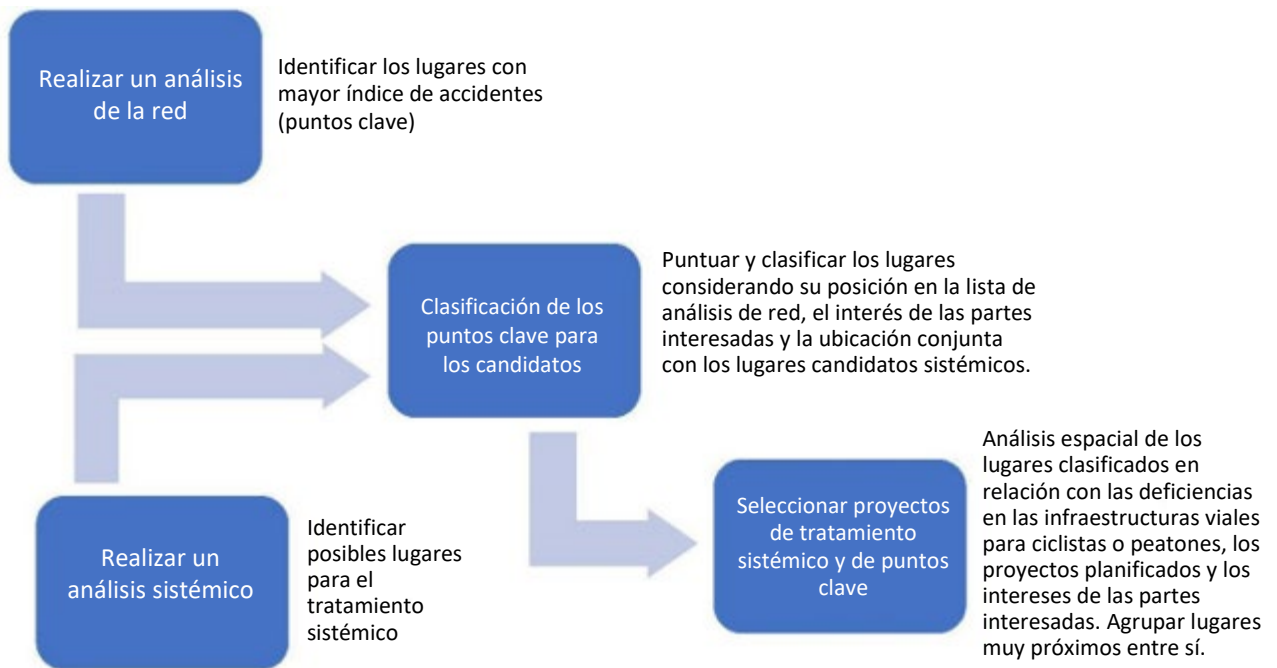


Imagen 4.5: Proceso de selección de proyectos

Clasificación y selección de lugares candidatos

El equipo del proyecto utilizó un proceso sencillo de puntuación para priorizar los lugares. Los que se clasificaron entre los 10 primeros en las NSL recibieron tres (3) puntos. Los lugares clasificados del 11 al 20 recibieron dos (2) puntos. Los lugares clasificados del 21 al 50 recibieron un (1) punto. Los lugares clasificados en el puesto 51 o superior recibieron 0.5 puntos. Los lugares recibieron un (1) punto adicional si se identificaron en alguna discusión o encuesta de las partes interesadas. Los lugares también recibieron un (1) punto adicional si el lugar era concurrente con un lugar de tratamiento sistémico. Con esta metodología, un lugar podría recibir una puntuación máxima de 5 puntos. Los segmentos y las intersecciones con las puntuaciones más altas se identifican y se muestran en el **Cuadro 4.4**. Se presentaron dieciséis (16) lugares al Comité Directivo en su Reunión n.º 3 para su aprobación como candidatos a lugares prioritarios.

Cuadro 4.4: Lugares de corredores e intersecciones prioritarios presentados al Comité Directivo

| Corredores | Intersecciones |
|---|--|
| Bayview Avenue, New Road hasta su estación terminal este en Lakes Bay | S. Main Street/Shore Road (CR 585) y W. Park Avenue |
| Brighton Avenue, New Road hasta Linden Avenue | West Jersey Avenue y North Main Street/Shore Road (CR 585) |
| Delilah Road (CR 646), New Road hacia el este hasta el paso elevado cerca de la línea de transmisión eléctrica de Atlantic City (Atlantic City Electric, ACE) | Franklin Avenue y Old Turnpike |
| Linden Avenue, W. Mulberry Avenue hasta W. Leeds Avenue | North Main Street/Shore Road (CR 585) y East Adams Avenue |

| Corredores | Intersecciones |
|--|---|
| Main Street/Shore Road (CR 585), W. Park Avenue hasta W. Merion Avenue | Franklin Avenue y Loraine Avenue |
| Woodland Avenue, Main Street hasta New Road (US 9) | N. Main Street/Shore Road (CR 585) y Reading Avenue |
| Puente peatonal en Mill Road sobre la autopista Atlantic City Expressway | N. Main Street/Shore Road (CR 585) y Leeds Avenue |
| | Delilah Road (CR 646) y New Road (US 9) |
| | Franklin Avenue y East Adams Avenue |

El Comité Directivo estuvo de acuerdo con las recomendaciones de ubicación y ordenó que los límites del corredor de Delilah Road se extendieran hasta Mill Road debido al nivel alto de actividad peatonal.

El equipo del proyecto también recomendó tratamientos sistémicos en 116 intersecciones con señales de alto en vías secundarias. Estos tratamientos pueden incluir mejoras en los pasos peatonales, mejoras en la iluminación, modernización de los semáforos y señalización. Los lugares se proporcionan en el Anexo B.

El equipo del proyecto recomendó tratamientos sistémicos para la salida de carril en dos (2) segmentos: Main Street y Delilah Road. Estos tratamientos pueden incluir la mejora de la señalización horizontal, los pasos peatonales, las marcas viales, la señalización vertical y los indicadores de velocidad. Los lugares se proporcionan en el Anexo B.

En la **Imagen 4.6**, se muestra un mapa con la ubicación de estos proyectos prioritarios.



Imagen 4.6: Mapa de lugares de corredores e intersecciones prioritarios presentado al Comité Directivo

Capítulo 5. Proyectos de infraestructura prioritizados

5.1 Recomendaciones del proyecto y análisis geoespacial

Tras la reunión 3 del Comité Directivo, el equipo del proyecto utilizó un análisis geoespacial para combinar lugares prioritarios y crear proyectos lógicos. Se ampliaron los límites de los corredores para proporcionar puntos finales de proyecto más lógicos, y las intersecciones prioritarias quedaron incluidas dentro de los corredores.

En el **Cuadro 5.1**, se proporciona una lista de los nueve proyectos prioritarios que el Comité Directivo seleccionó junto con su costo estimado de construcción, la reducción estimada de accidentes, el año previsto para su implementación y las posibles fuentes de financiamiento. Delilah Road (CR 646), Franklin Avenue, Main Street (CR 585) y un nuevo puente peatonal en Mill Road sobre la autopista Atlantic City Expressway son proyectos de máxima prioridad. Están resaltados en verde en el Cuadro 5.1.

Cuadro 5.1: Costos estimados, reducción de accidentes, año objetivo de implementación y posible financiamiento para proyectos prioritarios

| Proyecto | Costo estimado de construcción (en millones de dólares) | Reducción estimada de accidentes | Año objetivo de implementación | Posibles fuentes de financiamiento |
|--|--|---|---------------------------------------|---|
| <i>Bayview Avenue desde South New Road (US 9) hasta Lakes Bay</i> | \$1.410 | 34 % | 2030 | Fondos municipales o programas de subvenciones competitivas a través del NJDOT* |
| <i>Brighton Avenue desde New Road (US 9) hasta Main Street (CR 585)</i> | \$0.643 | 34 % | 2028 | Fondos municipales o programas de subvenciones competitivas a través del NJDOT* |
| <i>Delilah Road (CR 646) desde el límite oeste de la ciudad hasta el paso elevado cerca de las líneas de transmisión eléctrica de Atlantic City.</i> | \$1.320 | 33 % | 2029 | Fondos del condado |

| Proyecto | Costo estimado de construcción (en millones de dólares) | Reducción estimada de accidentes | Año objetivo de implementación | Posibles fuentes de financiamiento |
|---|--|---|---------------------------------------|---|
| <i>Franklin Avenue desde East Wright Street hasta Delilah Road</i> | \$1.244 | 23 % | 2030 | Fondos municipales o programas de subvenciones competitivas a través del NJDOT* |
| <i>Linden Avenue desde Martin Terrace hasta Leeds Avenue</i> | \$0.715 | 29 % | 2027 | Fondos municipales o programas de subvenciones competitivas a través del NJDOT* |
| <i>Main Street (CR 585) desde Nevada Avenue hasta Ridgewood Avenue</i> | \$2.498 | 28 % | 2030 | Fondos del condado |
| <i>Woodland Avenue desde Marlboro Avenue hasta Main Street (CR 585)</i> | \$0.793 | 34 % | 2029 | Fondos municipales o programas de subvenciones competitivas a través del NJDOT* |
| <i>Nuevo puente peatonal en Mill Road sobre la autopista Atlantic City Expressway</i> | Por determinar | 20 % | 2037 | Fondos municipales o programas de subvenciones competitivas a través del NJDOT* |
| <i>Mejoras sistémicas en 24 intersecciones</i> | \$0.048 | 19 % | 2029 | Fondos municipales o programas de subvenciones competitivas a través del NJDOT* |

* Los programas de subvenciones competitivas incluyen Ayuda Municipal (Municipal Aid), Calles Seguras para el Tránsito (Safe Streets to Transit), Rutas Seguras a la Escuela (Safe Routes to School), Reserva para Alternativas de Transporte (Transportation Alternatives Set-Aside), Fondo Discrecional del Comisionado (Commissioner's Discretionary Fund) y Fondo para Proyectos de Transporte local (Local Transportation Projects Fund).

En la **Imagen 5.1**, se muestra un mapa con la ubicación de estos proyectos prioritarios.

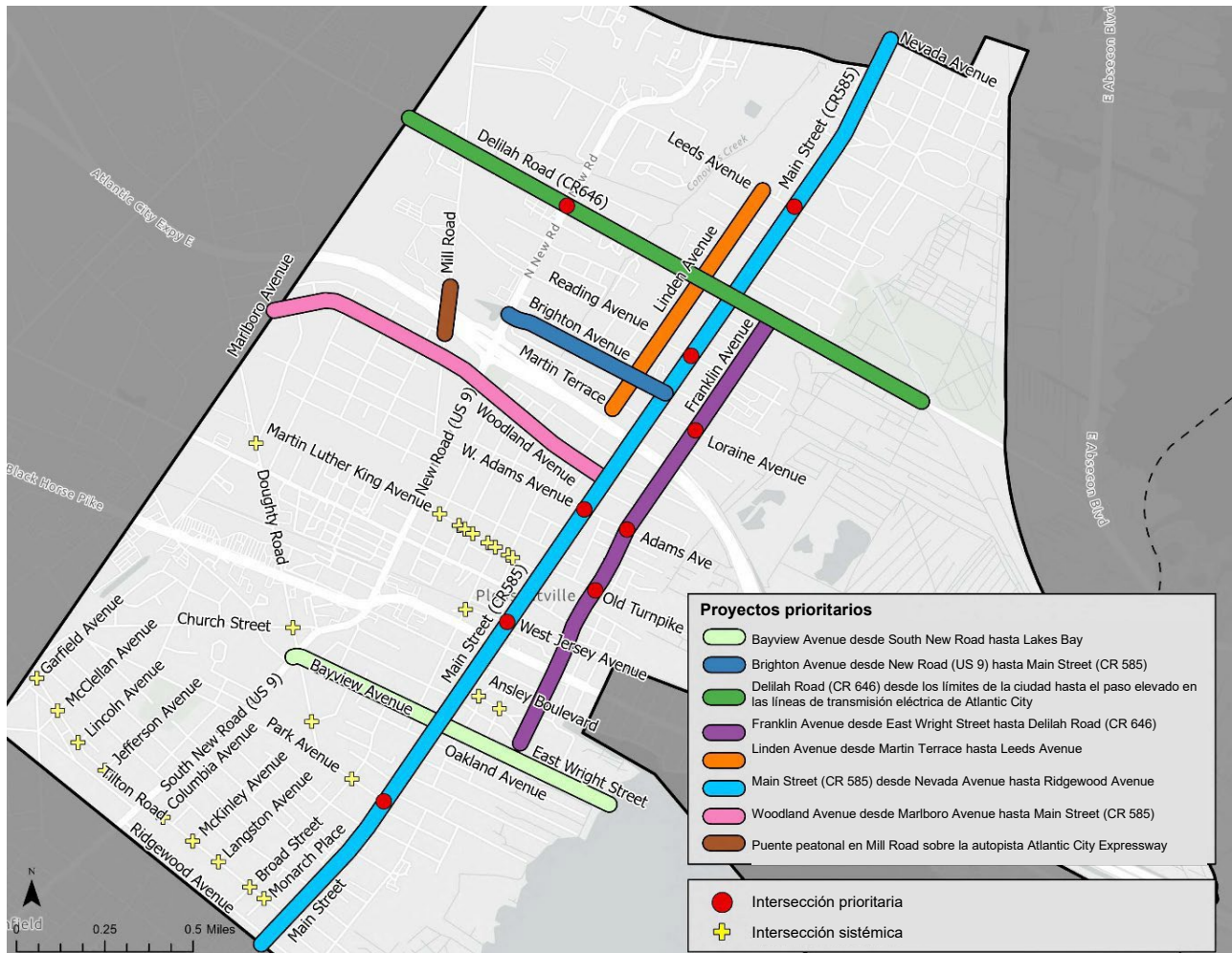


Imagen 5.1: Proyectos prioritarios

5.2 Resúmenes de proyectos

En las siguientes páginas, se proporciona un resumen de cada proyecto prioritario. Cada resumen brinda una descripción general de los problemas de seguridad en cada lugar y las posibles contramedidas para abordarlos. Los costos no incluyen el reasfaltado de la carretera, el drenaje, las obras en los accesos para vehículos, los servicios públicos ni el derecho de paso. Los porcentajes de reducción de accidentes se calculan según los factores de modificación de accidentes existentes disponibles para su mejor aplicación, el Manual de seguridad vial, las contramedidas de seguridad comprobadas de la FHWA y la investigación actual, cuando corresponda. Cuando no se disponía de datos cuantitativos o de factores de modificación de accidentes (Crash Modification Factors, CMF) para un tipo de carretera o tratamiento en particular, el beneficio percibido en materia de seguridad se estimó en relación con otros tratamientos similares.

Proyecto propuesto:

Bayview Avenue desde South New Road (US 9) hasta Lakes Bay



Costo estimado de construcción:
\$1,410,000

Reducción estimada de accidentes:
34 %

Objetivo de implementación:
4 años



Bayview Avenue cerca de Broad Street

Bayview Avenue va de este a oeste con estacionamiento en lados alternos de la calle. Está clasificada como una vía local urbana con un límite de velocidad de 25 mph. En el extremo oeste, se encuentra New Road (US 9), clasificada como una vía principal urbana con un límite de velocidad de 30 a 40 mph. Bayview Avenue cruza la ciclovía de Linwood, junto a Raveling Avenue.

Se identificaron varios problemas críticos, en particular, la falta notable de arcones señalizados, la falta de marcas en los pasos peatonales, rampas de acceso para personas con discapacidad que no cumplen con la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (Americans with Disabilities Act, ADA), bordillos irregulares, falta de señalización para peatones y ciclistas, y exceso de velocidad.

Entre las posibles contramedidas para este tramo de carretera, se incluyen la adición de líneas de borde y arcones para subsanar tramos estrechos o inexistentes, la consolidación de puntos de acceso como entradas de vehículos para mitigar problemas de incorporación, la revisión de radios de giro y la mejora de las señales de paso peatonal. Además, garantizar que las rampas de acceso para personas con movilidad reducida estén perfectamente integradas con aceras bien diseñadas, que cumplan con la ley ADA, es fundamental para la seguridad y la accesibilidad de peatones y ciclistas.

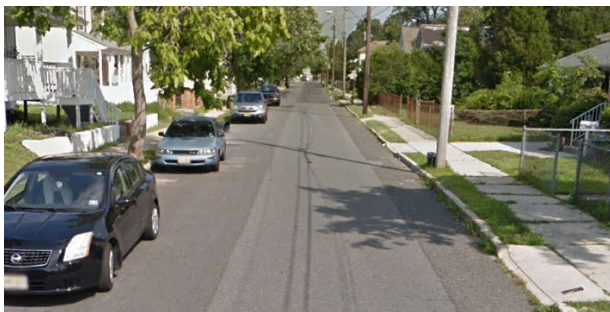
Proyecto propuesto: Brighton Avenue desde New Road (US 9) hasta Main Street (CR 585)



Costo estimado de construcción:
\$643,000

Reducción estimada de accidentes:
34 %

Objetivo de implementación:
2 años



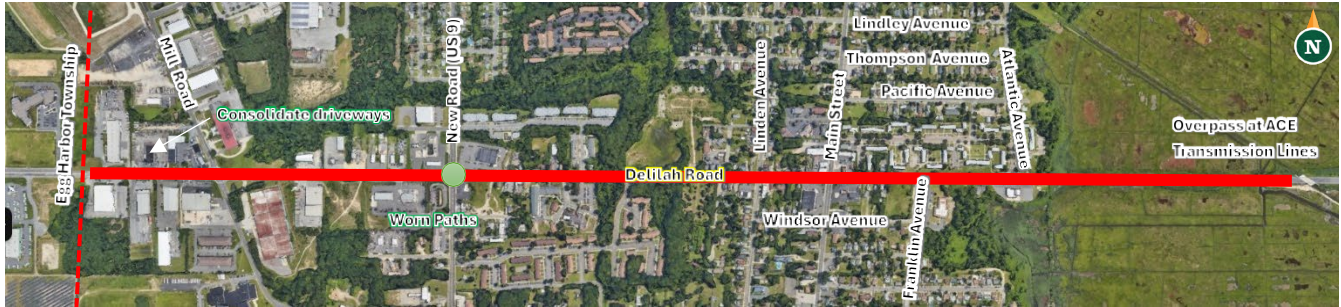
Brighton Avenue entre Balfour Avenue y Linden Avenue

Brighton Avenue va de este a oeste y es una calle estrecha con estacionamiento a ambos lados de la vía. Está clasificada como una vía local urbana con un límite de velocidad de 25 mph. En el extremo oeste, se encuentra New Road (US 9), clasificada como una vía principal urbana con un límite de velocidad entre 30 y 40 mph. En el extremo este, se encuentra Main Street (CR 585), clasificada como una vía urbana secundaria con un límite de velocidad de entre 25 y 35 mph. Hay una parada de autobús en la intersección de Main Street.

Se identificaron varios problemas críticos, en particular, la ausencia notable de líneas de borde, marcas en los arcenes o en los pasos peatonales, rampas de acceso para personas con discapacidad que no cumplieran con la ley ADA y la existencia de múltiples entradas para vehículos. Los peatones suelen caminar por New Road (US 9) para acceder al Ralph Peterson Sr. Way Recreation Center.

Entre las posibles contramedidas para este tramo de carretera, se incluyen la adición de líneas de borde y arcenes para subsanar tramos estrechos o inexistentes, la consolidación de puntos de acceso como entradas de vehículos para mitigar problemas de incorporación, la revisión de radios de giro y la mejora de las señales de paso peatonal. Además, garantizar que las rampas de acceso para personas con movilidad reducida estén perfectamente integradas con aceras bien diseñadas, que cumplan con la ley ADA, es fundamental para la seguridad y la accesibilidad de peatones y ciclistas.

Delilah Road (CR 646) desde el límite oeste de la ciudad hasta el paso elevado cerca de las líneas de transmisión eléctrica de Atlantic City



Costo estimado de construcción:
\$1,320,000

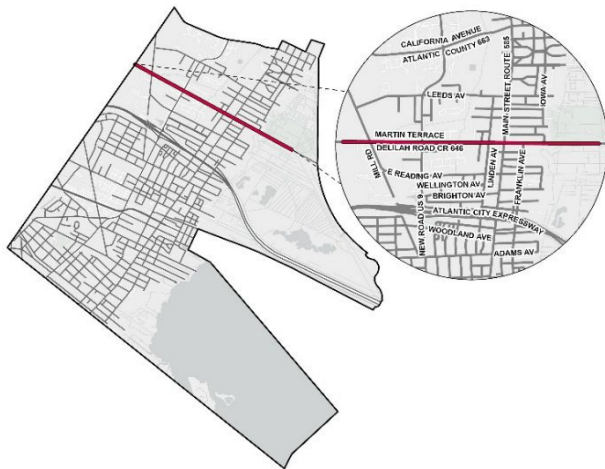
Reducción estimada de accidentes:
33 %

Objetivo de implementación:
3 años

Delilah Road (CR 646) va de este a oeste y es una vía con arcenes estrechos o inexistentes. Está clasificada como una vía urbana secundaria con un límite de velocidad de 35 a 50 mph. El límite oeste es el límite municipal con Egg Harbor Township. La primera calle transversal es Mill Road, que lleva a la Pleasantville Middle School y a la Pleasantville High School. El límite del extremo este se encuentra cerca del paso elevado de las líneas de transmisión eléctrica de Atlantic City. Cabe destacar que se aprecian senderos desgastados por el paso de los peatones que caminan entre el estacionamiento de Wawa y las escuelas.

Se identificaron varios problemas críticos, en particular, la falta notable de señales de cruce peatonal y escolar, la falta de infraestructura para ciclistas o marcas viales compartidas, la señalización horizontal desdibujada, los pasos peatonales desgastados, las rampas de acceso para personas con discapacidad que no cumplen con la ley ADA y el exceso de velocidad en todo el corredor.

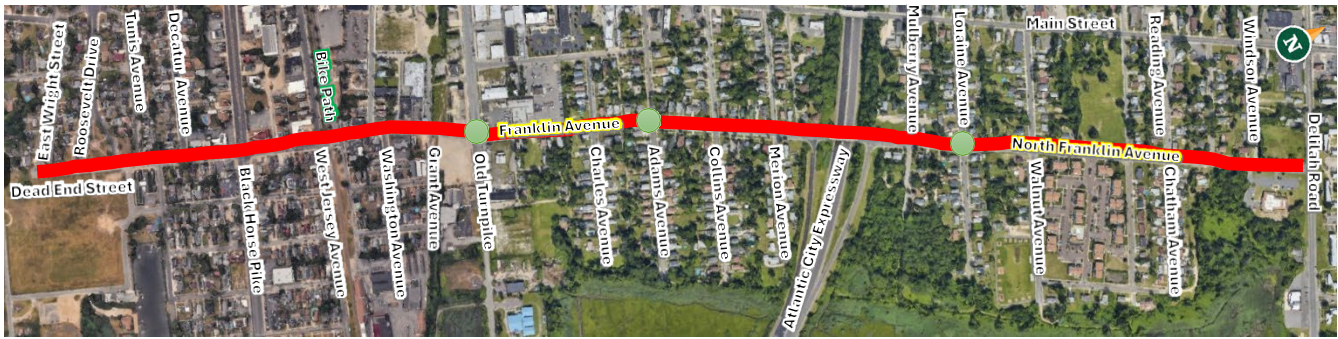
Las posibles contramedidas para este tramo de carretera incluyen reparar o agregar una señal de entrada a la ciudad; reducir la velocidad de los vehículos a 35 mph entre Mill Road y Atlantic Avenue; agregar una señal de prohibido girar a la izquierda desde el estacionamiento de United Refrigeration; consolidar los puntos de acceso, como las entradas de vehículos, para mitigar los problemas de incorporación; dar mantenimiento a la vegetación excesivamente crecida; agregar señales de reducción de velocidad cerca de Mill Road y New Road (US 9); y mejorar la iluminación peatonal en todo el corredor.



Intersección de Delilah Road (CR 646) y Mill Road

Proyecto propuesto:

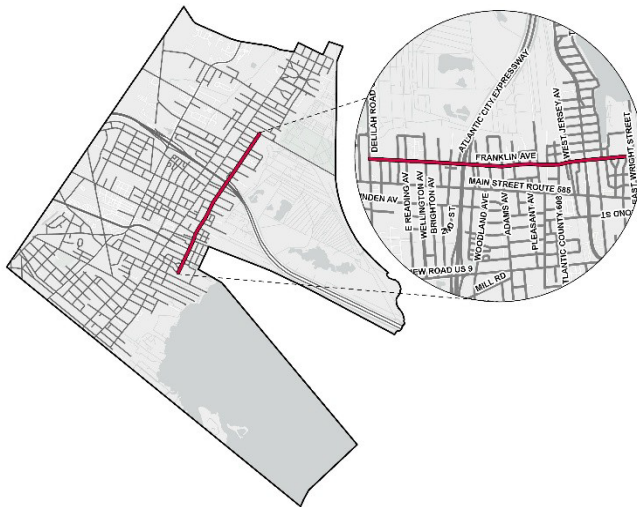
Franklin Avenue desde East Wright Street hasta Delilah Road (CR 646)



Costo estimado de construcción:
\$1,244,000

Reducción estimada de accidentes:
23 %

Objetivo de implementación:
4 años



Intersección de Franklin Avenue y Loraine Avenue

Franklin Avenue va de norte a sur y es un bulevar histórico convertido en una calle estrecha con estacionamiento a ambos lados de la vía. Está clasificada como una vía colectora urbana principal con un límite de velocidad de 25 mph. En el extremo sur, hay una calle sin salida que termina después de Wright Street. El extremo norte es Delilah Road (CR 646). Cabe destacar que Old Turnpike, Adams Avenue y Loraine Avenue son intersecciones con un índice alto de accidentes.

Se identificaron varios problemas críticos, entre ellos, la falta de señalización de sentido único en la intersección de East Wright Street, la ausencia de marcas viales uniformes en los arcenes, marcas de pasos peatonales obsoletos, rampas de acera que no cumplen con la ley ADA y marcas de ciclovías desdibujadas.

Entre las posibles contramedidas para este tramo de carretera, se incluyen la mejora de la señalización peatonal, la adición de líneas de borde, la construcción de arcenes, la actualización de la señalización de las ciclovías y la adaptación a las normas de la ADA.

En el momento de finalizar el proyecto, la ciudad inició la instalación de señales de alto en las cuatro direcciones en las intersecciones de Franklin Avenue y Adams Avenue, así como en Franklin Avenue y Loraine Avenue.

La ciudad también está impulsando un proyecto de repavimentación en Franklin Avenue, desde la autopista Atlantic City Expressway hasta Delilah Road, que incluirá carriles para bicicletas.

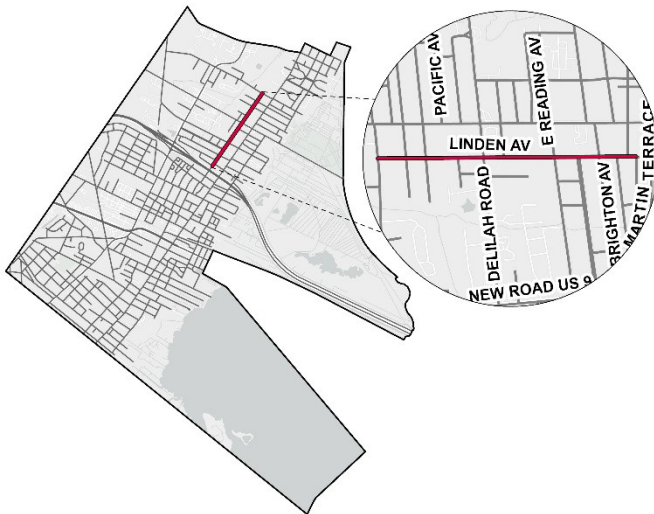
Proyecto propuesto: Linden Avenue desde Martin Terrace hasta Leeds Avenue



Costo estimado de construcción:
\$715,000

Reducción estimada de accidentes:
29 %

Objetivo de implementación:
1 año



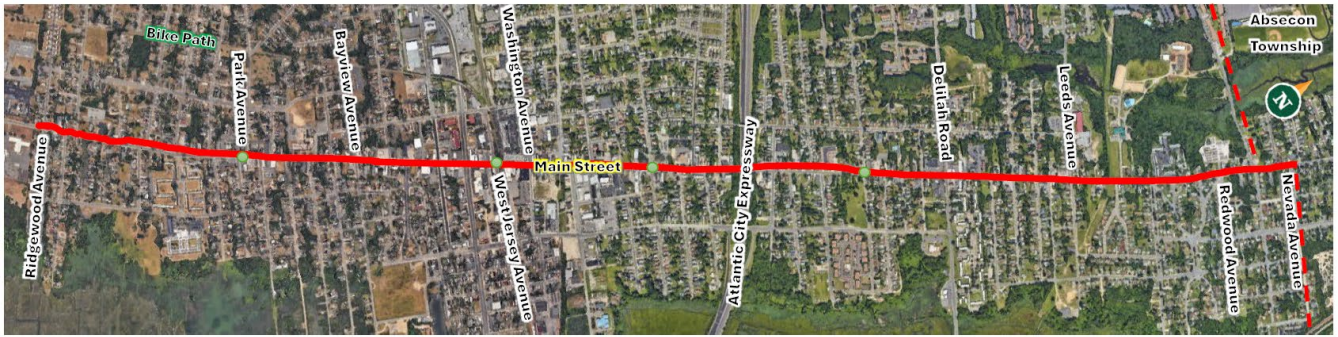
Intersección de Linden Avenue y Martin Terrace

Linden Avenue discurre de norte a sur y está clasificada como una vía urbana local con un límite de velocidad de 25 mph. En el extremo sur, se encuentra Martin Terrace, que también es una carretera urbana local. En el extremo norte, se encuentra Leeds Avenue.

Se identificaron varios problemas críticos, incluida la ausencia de marcas de líneas de borde; marcas en los arcenes o en los pasos peatonales; rampas de acceso para personas con discapacidad que no cumplían con la ley ADA; y la existencia de múltiples entradas para vehículos.

Entre las posibles contramedidas para este tramo de carretera, se incluyen la adición de líneas de borde, la construcción de arcenes, la actualización de la señalización de los pasos peatonales y la provisión de gestión de accesos.

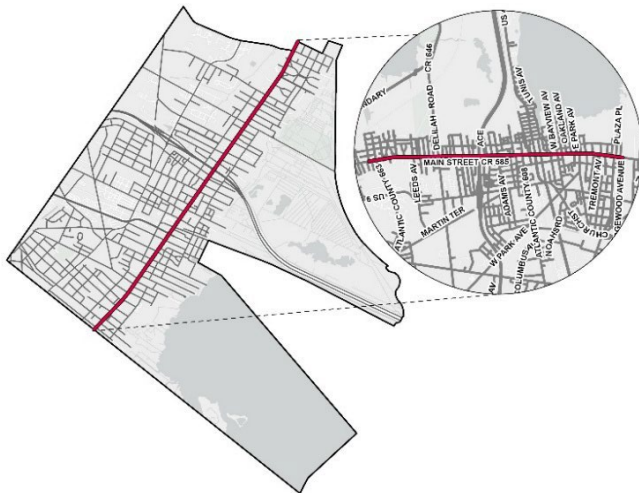
Proyecto propuesto: Main Street (CR 585) desde Nevada Avenue hasta Ridgewood Avenue



Costo estimado de construcción:
\$2,498,000

Reducción estimada de accidentes:
28 %

Objetivo de implementación:
5 años



Intersección de Main Street (CR 585) y Ridgewood Avenue

Main Street (CR 585) va de norte a sur y está clasificada como una vía urbana secundaria con un límite de velocidad de 25 a 35 mph. En el extremo sur, se encuentra Ridgewood Avenue. En el extremo norte, se encuentra Nevada Avenue.

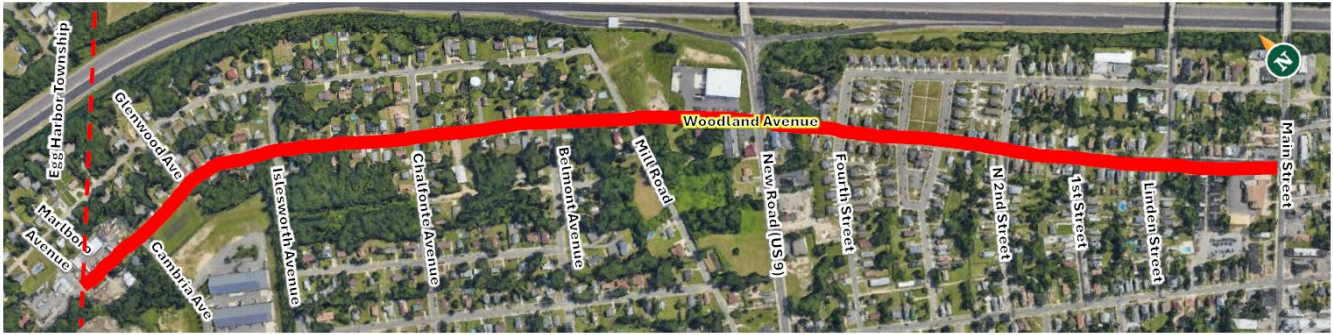
Cabe destacar que Park Avenue, West Jersey Avenue, West Adams Avenue, Reading Avenue y Leeds Avenue son intersecciones con un índice alto de accidentes.

Se identificaron varios problemas críticos, entre ellos, la falta de señales para peatones; la ausencia de marcas en los bordes, marcas en los arcenes o en los pasos peatonales; rampas de acceso para personas con discapacidad que no cumplen con la ley ADA; falta de semáforos para peatones; múltiples entradas para vehículos; y exceso de velocidad.

Entre las posibles contramedidas para este tramo de carretera, se incluyen la adición de marcas viales en los carriles y los arcenes, la adaptación a las normas que cumplen con la ley ADA y la provisión de gestión de accesos.

Proyecto propuesto:

Woodland Avenue desde Marlboro Avenue hasta Main Street (CR 585)



Costo estimado de construcción:

\$793,000

Reducción estimada de accidentes:

34 %

Objetivo de implementación:

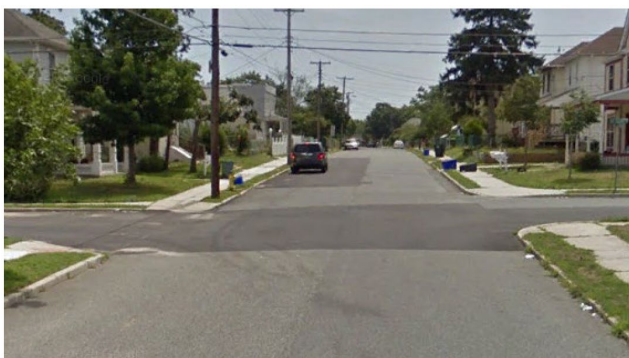
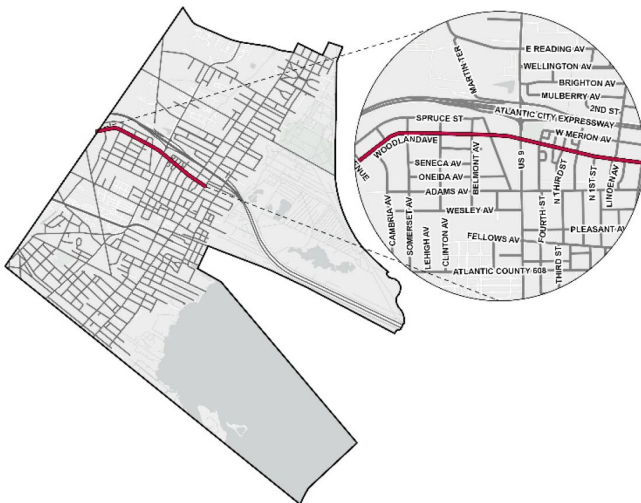
3 años

Woodland Avenue va de este a oeste y está clasificada como una vía colectora urbana principal con un límite de velocidad de 25 mph. En el extremo oeste, se encuentran Egg Harbor Township y Marlboro Avenue. En el extremo este, se encuentra Main Street (CR 585).

Se identificaron varios problemas críticos: falta de señalización de carriles, falta de arcenes, señalización de pasos peatonales desdibujada o inexistente, rampas de acceso para personas con discapacidad que no cumplen con la ley ADA y exceso de velocidad.

Entre las posibles contramedidas para este tramo de carretera, se incluyen la adición de líneas de borde, marcas en los pasos peatonales, rampas de acceso para personas con discapacidad que cumplan con la ley de la ADA y señalización adicional de límites de velocidad.

El Departamento de Transporte de Nueva Jersey está impulsando un proyecto para instalar señalizaciones en la intersección de Woodland Avenue, Route 9 y New Road. Se prevé que la construcción comience en la primavera de 2026.



Intersección de Woodland Avenue y North 2nd Street

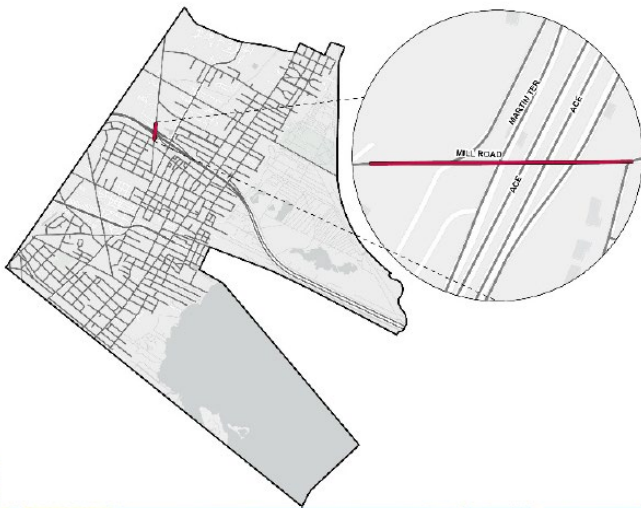
Proyecto propuesto: Puente peatonal en Mill Road



Costo estimado de construcción:
\$ por determinar

Reducción estimada de accidentes:
20 %

Objetivo de implementación:
10 años

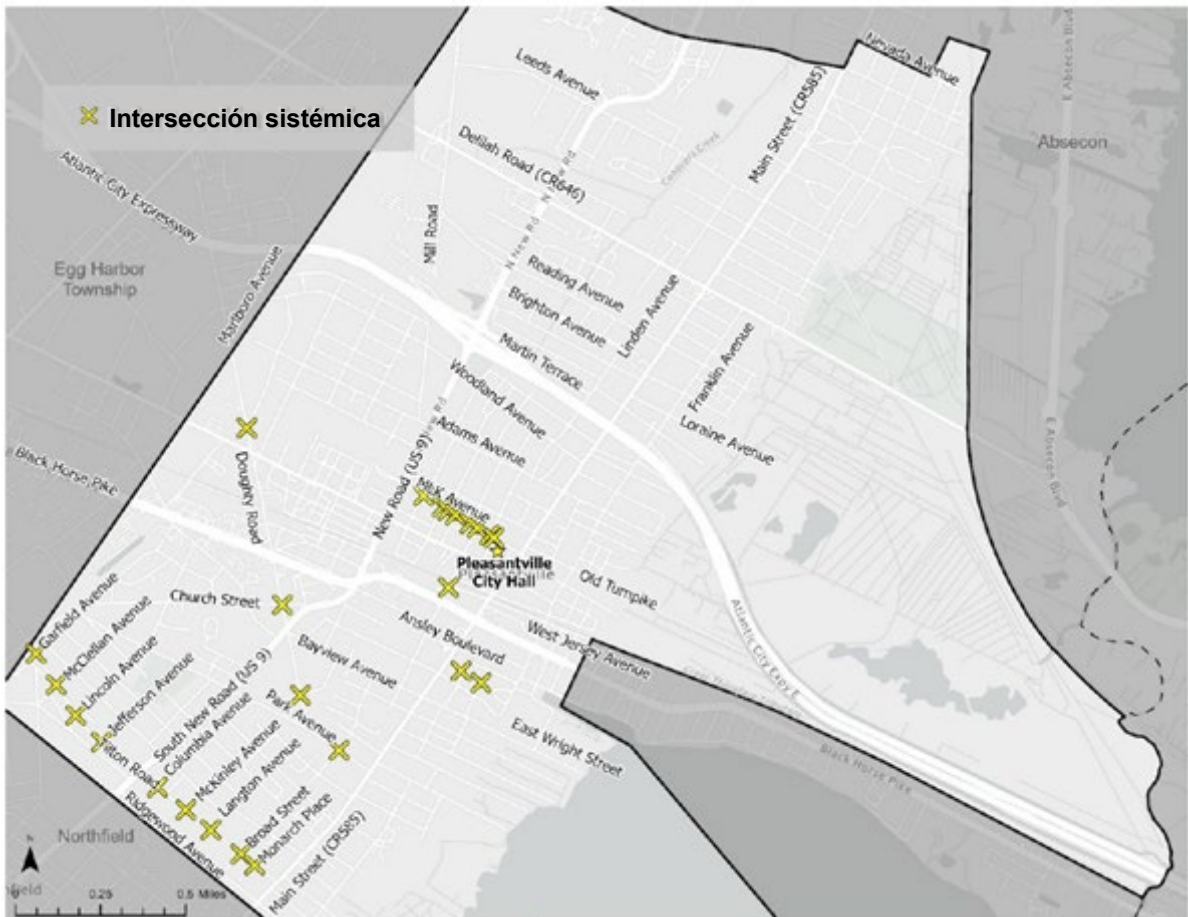


Intersección de Mill Road y Spruce Avenue

La ciudad de Pleasantville solicitó recientemente al USDOT una subvención para construir un puente peatonal sobre la autopista Atlantic City Expressway. Esta infraestructura de seguridad fundamental eliminaría los cruces peatonales en autopistas de alta velocidad, lo que protege a los usuarios vulnerables de la vía, incluidos niños, adultos mayores y personas con discapacidad. Actualmente, los residentes deben sortear el denso tránsito de la US 9 para acceder a servicios fundamentales y a las comunidades vecinas, lo que crea un riesgo significativo de que se generen colisiones entre peatones y vehículos. El puente proporcionaría un cruce seguro a distinto nivel que reconectaría los vecindarios residenciales divididos, al tiempo que evitaría que los peatones entraran en conflicto directo con el tránsito vehicular.

Proyecto propuesto:

Tratamientos sistémicos en intersecciones con control de tránsito



Costo estimado de construcción:
\$2,000 por intersección; \$48,000 en total

Reducción estimada de accidentes:
19 %

Objetivo de implementación:
2-3 años



Pasos peatonales de alta visibilidad y señalización mejorada (Fuente: Administración Federal de Carreteras (FHWA))

Mediante el análisis sistémico, se identificaron 116 intersecciones con señales de alto como lugares prioritarios. Fueron 24 de esos lugares los que no se incluyeron en los límites de los otros 8 proyectos prioritarios y se recomienda que se mejoren como un proyecto de tratamiento sistémico independiente. Los tratamientos sistémicos de bajo costo, como la instalación o la mejora de pasos de peatones y la colocación de marcas de “señal de alto más adelante” en el pavimento, pueden mejorar significativamente la seguridad. En el Anexo B, se incluye una lista de estas intersecciones.

Capítulo 6. Estrategias no relacionadas con la infraestructura

El equipo del proyecto presentó al Comité Directivo las estrategias y las acciones no relacionadas con la infraestructura adoptadas como parte del Plan Local de Seguridad Vial del condado de Atlantic para su consideración en el Plan de Acción de Pleasantville. Las estrategias presentadas se muestran en el **Cuadro 6.1**.

Cuadro 6.1: Estrategias de comportamiento del Plan Local de Seguridad Vial del condado de Atlantic

| Estrategia | Acción |
|---|---|
| Concienciación a través de las redes sociales | <ul style="list-style-type: none"> Realizar campañas aprovechando los grupos de voluntarios de la comunidad. Realizar campañas aprovechando los consejos o las organizaciones estudiantiles. |
| Educar a través de las escuelas | <ul style="list-style-type: none"> Ampliar el programa “Adopta un policía” (Adopt a Cop) del Egg Harbor Township. Organizar simulacros de accidentes en las escuelas secundarias. |
| Cumplimiento | <ul style="list-style-type: none"> Campañas de cumplimiento visibles, especialmente durante las horas punta. Que los organismos policiales locales adopten planes de seguridad vial para sus comunidades locales. |

El Comité Directivo debatió estas y otras posibles estrategias, incluidas las que se muestran en el **Cuadro 6.2**.

Cuadro 6.2: Estrategias adicionales analizadas no relacionadas con la infraestructura

| |
|--|
| Identificar rutas seguras para ir caminando a la escuela y fomentar su uso. |
| Coordinación con la Fellowship of Churches para ayudar a difundir mensajes de seguridad. |
| Distribuir material relacionado con la seguridad en varios idiomas, como el hindi. |
| Exigir que los adultos realicen un curso de actualización de conducción. |

El Comité Directivo seleccionó las siguientes estrategias no relacionadas con la infraestructura como prioridades para el Plan de Acción Calles Seguras para Todos de Pleasantville, como se muestra en el **Cuadro 6.3**.

Cuadro 6.3: Estrategias no relacionadas con la infraestructura seleccionadas como prioridades para el Plan de Acción de Pleasantville

| |
|---|
| Continuar con las campañas de control durante todo el año utilizando subvenciones de la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras (National Highway Traffic Safety Administration, NHTSA). |
| Aumentar la cantidad de oficiales destinados a la seguridad vial. |
| Distribuir documentos en inglés y español en la actualidad. Trabajar para traducirlos a otros idiomas. |
| Revisar los planes de viaje de Rutas seguras a la escuela (Safe Routes to School, SRTS) y actualizarlos. |
| Exigir que los adultos realicen un curso de actualización de conducción. |

Capítulo 7. Evaluación de políticas y planes

7.1 Enfoque

El enfoque de sistema seguro (SSA) ampliamente aceptado proporciona un buen marco para evaluar las políticas, los planes y las directrices gubernamentales en lo que respecta a la seguridad. El equipo de consultores revisó los siguientes documentos de planificación para evaluar su alineación con los principios y los objetivos del SSA:

- Estudio de circulación de ciclistas y peatones de Pleasantville 2013
- Política de calles completas de Pleasantville 2022

Ambos planes se evaluaron para comprobar su alineación con los cinco (5) aspectos y los seis (6) “principios” del sistema seguro. Se observaron áreas de buena alineación, así como áreas en las que se debería considerar el fortalecimiento. El equipo de consultores proporcionó recomendaciones sobre cómo el municipio podría fortalecer la alineación de cada plan con el SSA. El equipo de consultores también identificó temas comunes para compartir entre los municipios a fin de que los tengan en cuenta al desarrollar nuevos planes o políticas.

7.2 Resultados de la evaluación

El Comité Directivo ofrece las siguientes recomendaciones para que se tengan en cuenta en las políticas, los planes y las directrices estratégicas municipales con el fin de mejorar la alineación con los Principios del enfoque del sistema seguro.

Cuadro 7.1: Recomendaciones para mejorar la alineación de las políticas y los planes con el enfoque del sistema seguro.

| Principio o aspecto del SSA | Recomendaciones |
|--|---|
| La muerte y las lesiones graves son inaceptables | Incluya un lenguaje explícito que indique que el objetivo de las mejoras de seguridad mencionadas en este plan es eliminar las colisiones con lesiones graves y mortales. |
| | Realice análisis de accidentes o aproveche los análisis existentes para determinar los lugares donde se producen colisiones con lesiones graves y mortales, e incluya recomendaciones para reducir dichas colisiones. |
| Los seres humanos cometen errores | Es importante destacar y reconocer que los seres humanos cometemos errores y que el sistema de transporte debe diseñarse para tenerlos en cuenta. |
| Los seres humanos son vulnerables | Es necesario declarar o reconocer explícitamente que los seres humanos somos vulnerables, y que el sistema de transporte debe diseñarse teniendo en cuenta este principio reduciendo la velocidad y separando a los usuarios vulnerables de la vía (peatones y ciclistas) del tráfico vehicular para prevenir lesiones graves y mortales. |
| La responsabilidad es compartida | Es importante destacar y reconocer que la meta de la colaboración de todas las partes interesadas es eliminar las lesiones graves y mortales. |

| Principio o aspecto del SSA | Recomendaciones |
|----------------------------------|--|
| La seguridad es proactiva. | Es importante destacar o reconocer que las mejoras en materia de seguridad deben ser proactivas detectando los problemas antes de que provoquen colisiones. |
| La redundancia es crucial | Es necesario hacer énfasis en la necesidad de contar con múltiples niveles de protección en el sistema de transporte, de manera que si una parte falla, las demás sigan protegiendo a las personas. |
| Personas más seguras | Incluya recomendaciones sobre educación, divulgación o cumplimiento para abordar problemas de comportamiento, como el exceso de velocidad, niveles excesivos de alcohol o drogas y el nivel bajo de uso del cinturón de seguridad. |
| Carreteras más seguras | Recomiende contramedidas de seguridad comprobadas que puedan aplicarse en los municipios. |
| Vehículos más seguros | Apoye las iniciativas para mejorar la seguridad vehicular descritas por el NJDOT y la Organización para la Planificación del Transporte del Sur de Jersey (South Jersey Transportation Planning Organization, SJTPO). |
| Atención después de un accidente | Incluya recomendaciones sobre prácticas de gestión de incidentes de tránsito y un mejor acceso a la atención médica de emergencia. |

Capítulo 8. Implementación

8.1 Enfoque de implementación

A medida que el PAP se vaya implementando en los próximos años, el Comité Directivo continuará reuniéndose al menos dos veces al año para revisar el progreso de la implementación de los proyectos de infraestructura, la implementación de la estrategia no relacionada con la infraestructura y reevaluar las prioridades. El Comité Directivo identificará a los promotores para que lideren el avance de las estrategias no relacionadas con la infraestructura e informen al comité sobre el progreso realizado.

El PAP es un plan vivo, lo que significa que los objetivos y las estrategias del plan están sujetos a cambios.

El Comité Directivo considerará cualquier modificación del plan y formulará recomendaciones a la ciudad para cualquier cambio formal en las prioridades de dicho plan.

8.2 Medición del progreso

La ciudad de Pleasantville actualizará anualmente el promedio móvil de cinco años de accidentes mortales en la ciudad para medir los resultados. La ciudad recabará esta información del Departamento de Transporte de Nueva Jersey o de la Organización para la Planificación del Transporte del Sur de Jersey. La cantidad total de accidentes con lesiones graves y mortales se informará anualmente.

El Comité Directivo coordinará y realizará un seguimiento del progreso de la implementación de los proyectos de infraestructura y las estrategias no relacionadas con la infraestructura identificadas en el plan de acción.

8.3 Disponibilidad del plan e informes de progreso

El PAP se publicará en el sitio web de Pleasantville en inglés, español e hindi, <https://www.pleasantville-nj.org/>. La ciudad publicará actualizaciones sobre el progreso de la implementación dos veces al año en el sitio web en inglés y español.