

Resumen ejecutivo

Antecedentes y establecimiento de metas

En 2023, el Departamento de Transporte de EE. UU. (U.S. DOT, por sus siglas en inglés) concedió al Consejo de Transporte de la Región Capital (el “Consejo de Transporte”) una subvención del programa Calles y Caminos Seguros Para Todos (SS4A, por sus siglas en inglés) para desarrollar un Plan Integral de Acciones de Seguridad Vial (CRSAP, por sus siglas en inglés). El Consejo de Transporte elaboró y adoptó este CRSAP, el Plan de Acción de Seguridad Visión Cero de la Región Capital (VZSAP, por sus siglas en inglés) para guiar los trabajos de la región destinados a reducir las muertes y lesiones graves viales en todos los caminos de la Región Capital y para todos los usuarios, incluidas las personas que conducen, caminan, montan en bicicleta o usan transporte público.

El VZSAP utiliza la Estrategia de Sistemas Seguros, un paradigma nacional para eliminar las muertes viales al aplicar varias capas de protección ante los errores y la vulnerabilidad de los seres humanos. Se enfoca en cinco áreas esenciales: personas más seguras, caminos más seguros, vehículos más seguros, velocidades más seguras y atención posterior a colisiones. Tomando en cuenta tanto los errores humanos como la vulnerabilidad del cuerpo humano en las colisiones, la estrategia trata de prevenir las colisiones y de reducir los daños cuando ocurran colisiones.

El VZSAP establece el objetivo de eliminar las muertes viales y reducir las lesiones graves en un 50 por ciento para 2050. Además, este objetivo está alineado con los objetivos de seguridad identificados en el Plan Estratégico de Seguridad en Carreteras 2023 del Estado de Nueva York y con el Plan de Transporte de Larga Distancia de la Región Capital.

Participación y colaboración

Para garantizar que el VZSAP fuera impulsado por el público y las partes interesadas, el Consejo de Transporte desarrolló un robusto programa de participación comunitaria que fomentó y solicitó los comentarios del público de toda la región. De noviembre de 2023 a junio de 2025, el Consejo de Transporte realizó actividades de participación, tanto presenciales como en línea, que incluyeron reuniones del Comité Asesor Comunitario (CAC), presentaciones en reuniones clave de toda la región, reuniones con puertas abiertas para el público,

instalación de módulos en centros comunitarios locales y esfuerzos virtuales e interactivos. El CAC se reunió con regularidad para interactuar con las agencias y otras partes interesadas en hitos clave del proceso de planificación y para invitar a sus miembros a exponer sus ideas y opiniones sobre inquietudes, así como recomendaciones desde sus puntos de vista específicos. Se celebraron reuniones públicas en verano de 2024, primavera de 2025 y verano de 2025. Las reuniones se diseñaron como eventos casuales, con acceso libre, en donde los miembros del público podían conocer mejor el proyecto y aportar sus ideas sobre los problemas de seguridad. Los esfuerzos de interacción exclusivamente virtual incluyeron un mapa interactivo para recibir comentarios del público sobre problemas e inquietudes respecto a la seguridad.

Análisis de seguridad

Un análisis histórico completo de las tendencias en seguridad vial de la Región Capital revela que a largo plazo, desde 1979, las colisiones vehiculares en la región han tenido una tendencia a la baja. Las muertes viales anuales disminuyeron un 2 por ciento de 1980 a 2020. Sin embargo, un análisis que utilizó mediciones de desempeño de la seguridad vial similares a las exigidas a nivel estatal mostró un aumento sustancial de corto plazo en varios resultados de la región de 2021 a 2023, entre ellos las muertes por colisiones, lesiones graves, muertes y lesiones graves no motorizadas combinadas e índices de muertes y lesiones graves por cada 100 millones de vehículo-milla de traslados (VMT, por sus siglas en inglés). Estos aumentos considerables contrarrestan las reducciones observadas en los años previos a la pandemia de COVID-19.

Para el análisis de seguridad se usaron dos estrategias complementarias de análisis de la red vial, con el fin de facilitar una estrategia integral de gestión de la seguridad. Si bien un análisis tradicional de puntos conflictivos identificó los segmentos y las intersecciones que están sobrerrepresentados en cuanto a su historial de colisiones de 2019 a 2023, un análisis sistémico se enfocó en identificar los factores de riesgo comúnmente asociados con las colisiones graves en la Región Capital y estudió la red sobre la base de los niveles de riesgo específicos de cada sitio. Los resultados de los procesos de análisis de la red se sobrepusieron con otros datos viales y demográficos para elaborar una red de seguridad prioritaria completa. La red pretende ser un conjunto resumido de intersecciones y corredores

prioritarios, que serán el foco de los esfuerzos futuros de implementación del Plan de Acción de Seguridad. Estos pueden incluir investigaciones y estudios de corredores a corto plazo, así como proyectos de capital a largo plazo.

Consideraciones sobre las comunidades marginadas

El VZSAP utiliza análisis de datos, en colaboración con las partes interesadas y el público en general, para identificar a las comunidades históricamente marginadas y a las que son afectadas de forma desproporcionada por las colisiones en nuestras carreteras. El Consejo de Transporte ha desarrollado nueve indicadores demográficos para identificar potenciales comunidades de interés, definidas geográficamente, para realizar el análisis de las cargas pertinentes al transporte. Se estudiaron las áreas geográficas a nivel de sección censal que contenían comunidades de interés, con el fin de determinar su relación con los efectos de las colisiones.

Los datos de colisiones de 2019 a 2023 se relacionaron espacialmente con las secciones censales para analizar la distribución espacial de las colisiones en la región respecto a la distribución de las comunidades de interés. Se calcularon la población y la actividad de traslados para todos los niveles, cantidades de colisiones e índices de colisiones con el fin de ilustrar las comparaciones con otras secciones y con el promedio regional. Se calcularon los índices tanto para todos los usuarios de caminos como para los usuarios vulnerables de los caminos (ciclistas y peatones).

Cambios en políticas y procesos

El VZSAP incluye políticas y procesos relacionados con la seguridad en la Región Capital, que abarcan los cinco elementos de la Estrategia de Sistemas Seguros y se basan en las prácticas óptimas del estado de Nueva York y nacionales. Se identificaron recomendaciones para las políticas regionales y locales de condados, ciudades, poblados y aldeas que afectan a la seguridad en el transporte, mediante consultas con el Consejo de Transporte, el CAC y otras partes interesadas. Se identificaron las acciones a realizar y sus agencias encargadas asociadas y colaboradores principales para Visión Cero, gestión de la seguridad en carreteras, calles completas, gestión de la velocidad, educación, códigos locales, atención posterior a colisiones y financiamiento.

Estas políticas priorizan la seguridad, la comodidad y la conectividad de todos los usuarios, incluidos peatones, ciclistas, automovilistas, personas con discapacidades motrices, pasajeros de transporte público y servicios de transporte de carga, entre otros. Apoyan la planificación, el diseño y la implementación a futuro de caminos más seguros para las comunidades de todos los tamaños y en todas las redes de transporte.

Programa de Implementación de la Seguridad

Los objetivos del VZSAP se buscarán mediante la implementación del Programa de Implementación de la Seguridad (SIP) propuesto, una estrategia amplia de proyectos de capital y programas de seguridad para reducir las muertes y lesiones graves en colisiones en toda la Región Capital. El SIP guía las decisiones de planificación e inversión de los propietarios de instalaciones, administradores de programas y otras partes interesadas. Los proyectos y programas propuestos en el SIP tienen plazos previstos de implementación que varían desde el corto plazo, como proyectos de mantenimiento y programas anuales de aplicación de la ley, al largo plazo, como importantes proyectos de capital y nuevos programas educativos. Las recomendaciones se organizan en cinco categorías: Ubicaciones prioritarias, paquetes de tratamiento sistémico, rutas seguras a las escuelas, rutas seguras al transporte público y educación y aplicación de la ley del Comité de Seguridad Vial del Gobernador (GTSC, por sus siglas en inglés). El progreso en la implementación del SIP se seguirá en el informe anual del programa de implementación, en conjunto con una evaluación de las tendencias generales del desempeño en materia de seguridad.

Progreso y siguientes pasos

El Consejo de Transporte ha identificado mediciones de desempeño que se analizarán e informarán mediante el informe anual del programa de implementación. Estas mediciones del desempeño son congruentes con las mediciones de desempeño del Departamento de Transporte del Estado de Nueva York. Las mediciones de desempeño son promedios de los cinco años más recientes de: número de muertes, índice de muertes por cada 100 millones de vehículos-millas de traslados (VMT), número de lesiones graves, índice de lesiones graves por cada 100 millones de VMT y número de muertes y lesiones graves no motorizadas.

Para promover la transparencia en el desempeño y la implementación de este plan de acción, el VZSAP tomará varias medidas, que incluirán la presentación de hallazgos y resultados del informe anual, la actualización periódica del tablero informativo de desempeño en seguridad que estará disponible para el público, la publicación del VZSAP en el sitio web del proyecto para que las jurisdicciones puedan consultar los documentos al implementar medidas de seguridad y la continuación de las reuniones del CAC.

El VZSAP también señala muchas medidas adicionales que deben tomarse en los próximos años. Esas medidas incluyen designar un coordinador de Visión Cero y a los miembros del Comité Asesor de Seguridad que mantendrán el Plan de Acción de Seguridad, revisar y actualizar el tablero informativo de desempeño en seguridad usando los datos nuevos y los comentarios de las partes interesadas, conseguir oportunidades adicionales de financiamiento, realizar evaluaciones a nivel de proyecto de los proyectos del SIP que se concluyan y actualizar el VZSAP cada cinco años.