

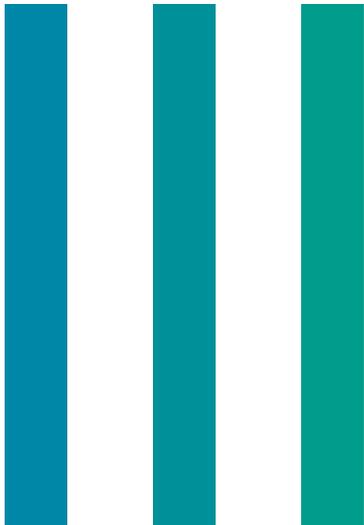
VISION ZERO
CENTRAL FLORIDA

Visión Zero **PLAN DE ACCIÓN**

CONDADO DE SEMINOLE



AGOSTO 2024



Resumen Ejecutivo

Vision Zero es una estrategia para eliminar todas las muertes y lesiones graves en accidentes de tránsito y al mismo tiempo aumentar la movilidad segura, saludable y equitativa para todos.

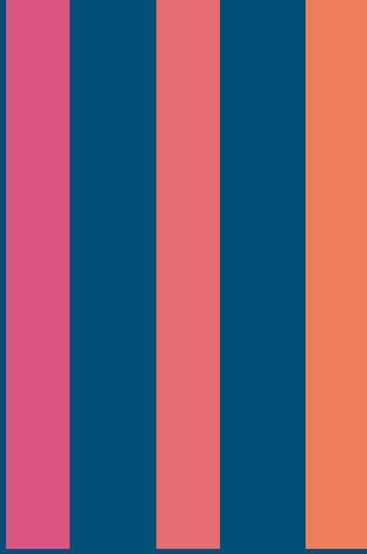
Este Plan de Acción de Seguridad Vision Zero del Condado de Seminole fue desarrollado a partir de un esfuerzo de planificación coordinado liderado por MetroPlan Orlando, en asociación con los gobiernos locales y el Departamento de Transporte de Florida (FDOT).

Como región (condados de Orange, Osceola y Seminole), más de 5 personas mueren y 35 personas resultan gravemente heridas en nuestras carreteras cada semana, una tasa más alta que en otras partes de Florida y la nación. El treinta por ciento de las personas que mueren en nuestras carreteras caminan o andan en bicicleta. Estos no son sólo números, sino que representan a personas de nuestras comunidades. Compañeros de trabajo, vecinos, amigos y familiares. Cada una de estas muertes y lesiones graves deja a nuestra comunidad con dolor y pérdida. Lograr cero muertes y lesiones graves en accidentes de tránsito es un objetivo ambicioso que requiere un cambio

cultural y un cambio en la forma en que planificamos, operamos y utilizamos nuestro sistema de transporte. Representa una responsabilidad compartida entre todas las partes interesadas, incluidos todos los usuarios de la vía, quienes toman decisiones, el personal de las agencias, las fuerzas del orden y los fabricantes de vehículos. Este plan se basa en el Enfoque de Sistema Seguro que tiene como objetivo eliminar los accidentes mortales y con lesiones graves en nuestras carreteras anticipando los errores humanos y minimizando los impactos en el cuerpo humano cuando ocurren los accidentes.

Cada semana, 5 personas mueren y 35 resultan gravemente heridas en accidentes en el centro de Florida.

El Condado busca eliminar las muertes por accidentes de tránsito y las lesiones graves en nuestras carreteras para el año 2050.



¿Qué es Vision Zero Central Florida y por qué debemos tomar medidas?

Salvando vidas. De eso se trata. El único número aceptable de muertes por accidentes de tránsito es cero, porque todos merecen viajar de manera segura por la Florida Central.

Ninguna entidad o agencia puede solucionar por sí sola los problemas de seguridad vial. Si bien este plan es específico para el condado de Seminole, se crearon planes de acción para la región de los tres condados, así como para cada condado y ciudad. El Plan de Acción de Seguridad Regional Vision Zero de Florida Central es el resultado de un esfuerzo de planificación coordinado liderado por MetroPlan Orlando, en asociación con los gobiernos locales y el Departamento de Transporte de Florida. Somos el único lugar en el país donde una organización regional trabajó junto con cada condado y gobierno municipal del área para coordinar la planificación de seguridad a esta escala. Estos planes personalizados han identificado oportunidades para cambiar los diseños de carreteras, las necesidades educativas y las estrategias de cumplimiento.

Los planes incluyen:

- **Red de lesiones graves:** Identificar lugares en el sistema de transporte con mayor riesgo de accidentes mortales y con lesiones graves para que podamos centrarnos en nuestras áreas problemáticas más importantes.
- **Equidad:** Identificar y priorizar esfuerzos en comunidades desfavorecidas que se ven desproporcionadamente afectadas por accidentes de tránsito.
- **Programas educativos y de aplicación de la ley:** identificar cambios de comportamiento clave necesarios para reducir los accidentes y métodos para fomentar esos cambios.
- **Esfuerzo sostenido:** Establecer un proceso definido y responsabilidades para llevar a cabo, actualizar y monitorear el progreso.
- **Eventos de divulgación:** la participación pública es una parte clave del estudio



REGIÓN DE 3 CONDADOS (2018-2022)

325,775 total de accidentes **1,466** fallecidos **9,500** lesiones graves

Motivo de preocupación en el condado de Seminole

Casi medio millón de personas consideran que el condado de Seminole es su hogar. La comunidad elige el condado de Seminole por sus abundantes oportunidades recreativas, su sólido liderazgo y su agradable ritmo de vida. La seguridad es una máxima prioridad.

Desafortunadamente, en promedio, alrededor de 36 personas pierden la vida en accidentes de tránsito cada año en el condado de Seminole. Las personas que caminan, andan en bicicleta y andan en motocicleta corren el mayor riesgo. Uno de cada seis accidentes que involucran a estos usuarios vulnerables resultará en la muerte o lesiones graves.

La velocidad es un factor importante en la tasa de supervivencia. Las carreteras con límites de velocidad de 40 millas por hora o más representan el 70% de todas las muertes y lesiones graves. La hora del día es otro factor importante. Las horas de 3 p.m. a 6 p.m. tienen el mayor número de accidentes de tránsito mortales o graves en comparación con otras horas del día. Los accidentes mortales o con lesiones graves más comunes son las colisiones fuera de la carretera o al girar a la izquierda.

El camino hacia cero es largo, pero el condado de Seminole está posicionado para avanzar. La tendencia en todo el condado en cuanto a muertes por accidentes de tránsito y accidentes con lesiones graves se encuentra en una ligera tendencia a la baja. Los accidentes mortales y con lesiones graves ocurrieron 228 veces en 2018. Cinco años después, en 2022, ocurrieron 176 veces. Esa es una reducción del 23%. Hay más trabajo por hacer. Este plan describe los pasos para llegar allí.

CONDADO DE SEMINOLE (2018-2022)

181 181 fallecidos en nuestras carreteras incluyendo:

 **123** conductores

 **27** peatones

 **21** motociclistas

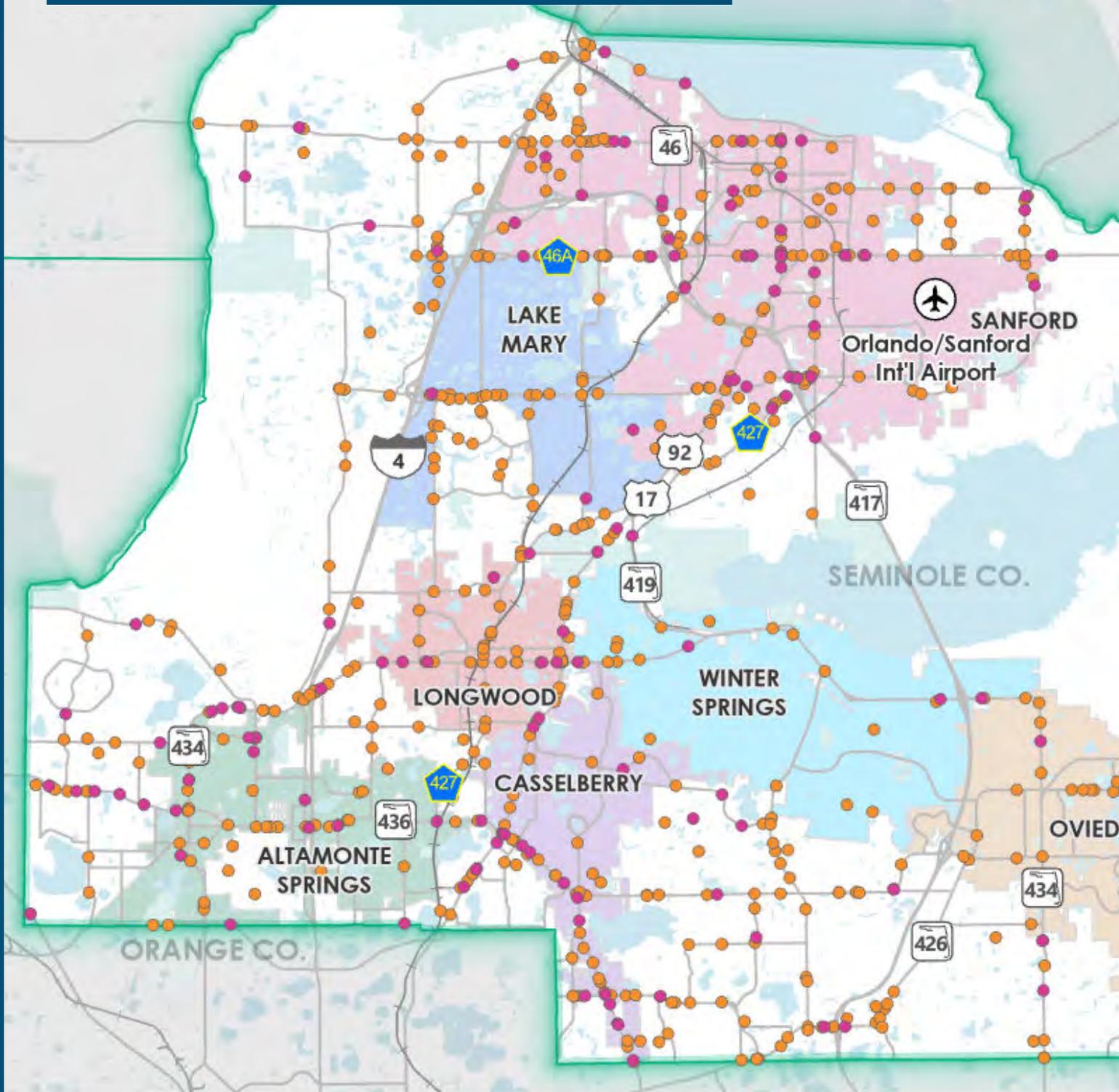
 **4** ciclistas

excludes limited access facilities

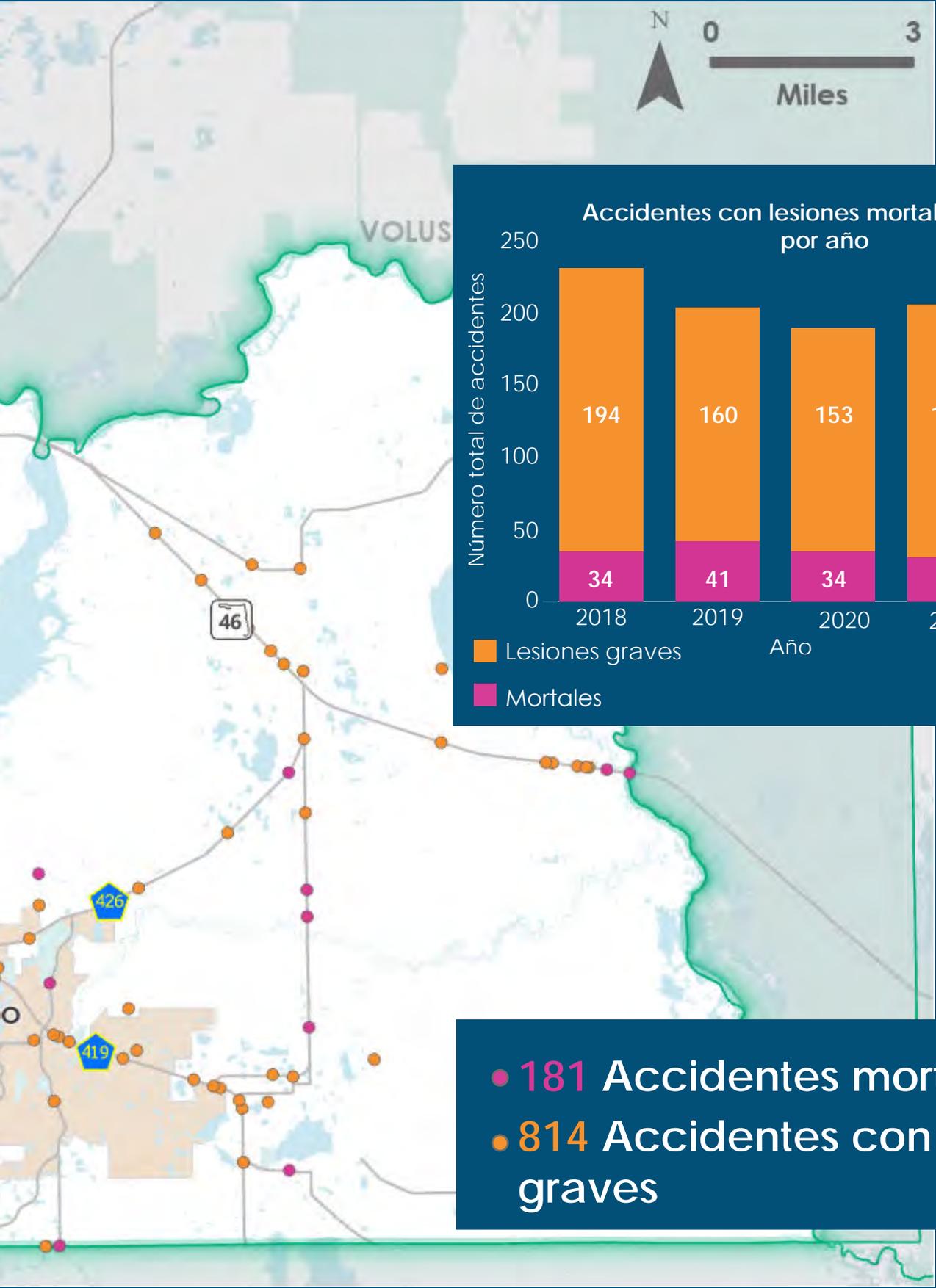
Declaración de Misión del condado de Seminole:

“El gobierno del condado de Seminole dedica nuestros esfuerzos a garantizar la seguridad y el bienestar del público a través de la preservación de la vida, la salud, la propiedad y el medio ambiente.”

ACCIDENTES CON LESIONES MORTALES Y GRAVES (2018-2022)



Fuente: Signal 4 Analytics, 2018 – 2022; excludes limited access facilities.



- **181** Accidentes mortales
- **814** Accidentes con lesiones graves

Aspectos destacados y recomendaciones clave de este plan

Comportamiento

El listado de acciones de este plan se organiza en torno al enfoque de Sistema Seguro. La infraestructura por sí sola no puede resolver la crisis de seguridad del tráfico. Se necesitará una combinación de mejoras en nuestras carreteras, velocidades de viaje, usuarios de las vías, vehículos y atención post-accidente.

Cada una de las acciones de este plan tiene una medida de desempeño, un año objetivo para su inicio, una parte responsable dentro de los departamentos del condado y un costo relativo. Algunas acciones se pueden realizar de inmediato. Algunos tienen plazos más largos para dar cuenta de la coordinación, la financiación y la planificación estratégica. El seguimiento del progreso de cada una de las acciones es fundamental para evaluar y perfeccionar las estrategias a lo largo del tiempo. Una sección separada de acciones está dedicada al progreso futuro. Incluye estrategias como solicitar la Subvención de Implementación a través del programa de Subvenciones Calles Seguras para Todos y actualizar este plan de acción cada cinco años.

Proyectos

Además, se identificó una lista de necesidades de proyectos para fortalecer la seguridad en nuestras carreteras. Hay 39 proyectos priorizados en carreteras comarcales y 30 proyectos priorizados en carreteras estatales. Cada proyecto incluye recomendaciones para contramedidas de ingeniería, como iluminación de carreteras. También se incluyen proyectos de toda la red, aquellos que se pueden realizar antes, durante o después de proyectos específicos de carreteras. Estos proyectos que abarcan toda la red abordan factores de colisión como el exceso de velocidad. La implementación del proyecto requerirá un esfuerzo coordinado entre el condado, el estado y las ciudades asociadas locales.

Resultado

Completar las acciones de este plan es más que una marca de verificación. Es una acción tangible para tocar las vidas de nuestra comunidad. Puede traducirse en menos dolor y sufrimiento por las muertes por accidentes de tráfico. Menos padres se preocupan porque sus hijos se convierten en conductores. Menos funerales para nuestros seres queridos. Este plan es un hito importante en el cambio de nuestro sistema de transporte a un sistema más seguro. Juntos comenzamos nuestra búsqueda para lograr cero muertes por accidentes de tránsito. Juntos llegamos a cero.

Relación con otros esfuerzos del condado

Este plan de acción Visión Zero está destinado a complementar los planes e iniciativas actuales del condado. Algunos planes clave incluyen:

- *2045 Transportation Mobility Plan*: orienta las futuras mejoras del transporte y las decisiones de inversión. Incluye el objetivo de mejorar la seguridad de todos los usuarios, especialmente peatones y ciclistas.
- *Visualize Seminole 2045*: una visión para los próximos 20 años de crecimiento, cambio y conservación. Los objetivos incluyen proteger la vida silvestre, mantener los lugares rurales, hacer crecer comunidades transitables, mantenerse activo y ser ecológico.
- *Trails Master Plan*: establece una visión para proporcionar vías verdes, senderos y carriles para bicicletas y un elemento vital para mantener y mejorar la calidad del desarrollo futuro y los esfuerzos de revitalización de la comunidad

Resumen del plan de acción del condado de Seminole



CARRETERAS MÁS SEGURAS

- Priorizar proyectos para bicicletas y peatones
- Implementar intervalos para peatones líderes
- Realizar una reprogramación de las señales de tráfico para igualar las velocidades objetivo
- Implementar la reutilización de carriles de construcción rápida
- Implementar tecnología de cámara para casos de casi accidentes
- Ampliar la guía de balizas rectangulares de destello rápido en el Manual de normas de ingeniería
- Desarrollar un plan para calmar el tráfico y evaluar el tiempo de viaje
- Mejorar los cruces de paradas de tránsito
- Coordinar mejoras de seguridad con proyectos de servicios públicos.



VELOCIDADES MÁS SEGURAS

- Instalar señales de información de velocidad
- Desarrollar un plan de velocidad objetivo
- Priorizar la gestión de la velocidad contramedidas
- Cámaras de límite de velocidad en la zona de la escuela de pilotos



USUARIOS DE LA VÍA MÁS SEGUROS

- Asociarse con la organización de seguridad de motocicletas y enfatizar el uso del casco
- Coordinar presentaciones sobre seguridad vial con las escuelas.
- Considere ampliar el programa de educación vial en las escuelas públicas
- Participar en programas de seguridad vial para jóvenes
- Llevar a cabo operaciones de cumplimiento específicas y de alta visibilidad
- Lanzar la campaña de divulgación Visión Zero
- Recomendar una política de "No molestar" para el personal en todo el condado



VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

- Colaborar con organizaciones profesionales que promueven los requisitos de vehículos seguros
- Considere los sistemas de seguridad de vehículos emergentes al comprar vehículos de flota nueva
- Difundir la Disponibilidad del Teléfono "SAFERCAR" A.
- Difundir la Disponibilidad de la Aplicación Telefónica "SAFERCAR" para Notificaciones de Retiro para
- notificaciones de retiro del mercado.



CUIDADO DESPUÉS DEL ACCIDENTE

- Reúnase periódicamente con los socorristas
- Seguimiento de los tiempos de respuesta y transporte
- Complementar los datos de accidentes con servicios de primeros auxilios, hospitales y traumatología centro de datos
- Promover la capacitación en RCP y primeros auxilios de emergencia



PROGRESO CONTINUO

- Desarrollar el informe de estado de Visión Zero
- Organizar el taller Vision Zero dos veces al año
- Actualizar el plan de acción cada 5 años
- Asignar/crear un puesto de personal dedicado a la seguridad del transporte
- Convocar una Comisión de Revisión de Accidentes Fatales

Expresiones de gratitud

Comité Directivo del Condado de Seminole

Bill Wharton, Obras Públicas
Arturo Perez, Obras Públicas
Doug Robinson, Planificación y Desarrollo
Charlie Wetzel, Ingeniería de Tráfico
Bill Pandos, Parques y Recreación
Matt Kinley, Departamento de Bomberos
Alan Harris, Emergency Management
Lt. Brad McDaniel, Oficina del Sheriff
Mark Mullins, Escuelas Públicas del Condado de Seminole
Jordan Smith, Escuelas Públicas del Condado de Seminole
James Miller, Seminole State College
Steve Fussell, Aeropuerto de Sanford
Venise White, Departamento de Salud Pública de Florida
Janelle Dunn, True Health
Loreen Bobo, FDOT
Emily Bush, Bike Walk Central Florida
Patrick Panza, Bike Walk Central Florida
Cody Johnon, LYNX
Lenny Barden, Ciudad de Altamonte Springs
Kelly Brock, Ciudad de Casselberry
Chris Carson, Ciudad de Lake Mary
Shad Smith, Ciudad de Longwood
Paul Yeargain, Ciudad de Oviedo
Adam Mendenhall, Ciudad de Sanford
Terrilyn Rolle, Ciudad de Winter Springs

Asesores del condado de Seminole County Advisors

Tony Nelson, ingeniero del condado
Jean Jreij, director de obras públicas

MetroPlan Orlando

Lara Bouck, Gerente de Proyecto Slade
Slade Downs, Gerente Adjunto de Proyecto
Mighk Wilson, Gerente de Proyecto Regional
Adriana Rodriguez, Gerente de Programa
Mary Ann Horne, Líder de Comunicaciones
Cynthia Lambert, Gerente de Información Pública
Taylor Laurent, Gerente de Planificación de Transporte
Alex Trauger, Director/Director de Planificación de Transporte

Consultant Project Team

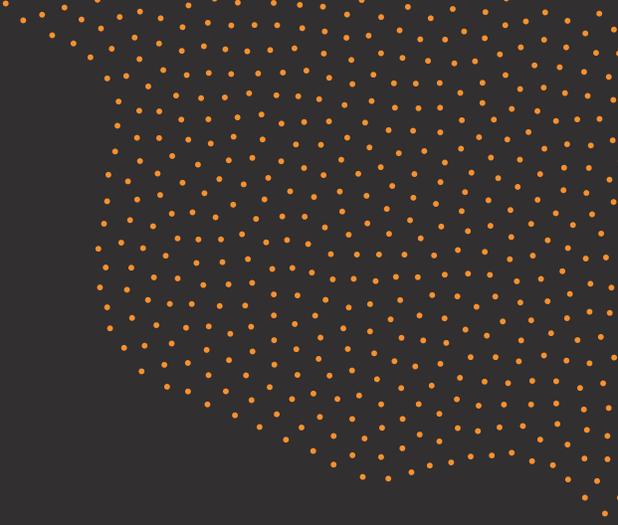
<i>Megan Ferguson, Gerente de Proyecto</i>	<i>Alexandra Laporte</i>	<i>Anna Perry</i>
<i>Jeff Arms, Director de Proyecto</i>	<i>Sydney Benson</i>	<i>Taylor Belinger</i>
<i>Melissa Porcaro, Gerente Adjunta de Proyecto</i>	<i>Laura Agudelo</i>	<i>Justin Jones</i>
<i>Sean Murphy</i>	<i>Tyler Swafford</i>	<i>Stephen Alianiello</i>
<i>Cheryl Isenberg</i>	<i>Stefanie McQueen</i>	<i>Olivia Wiper</i>
	<i>Hannah Weary</i>	<i>Ezri Ruiz</i>

La preparación de este plan fue financiada por una subvención federal de \$3.79 millones de calles y carreteras seguras para todos otorgada a MetroPlan Orlando.

Declaración de Protección de Datos frente a Descubrimientos y Admisiones

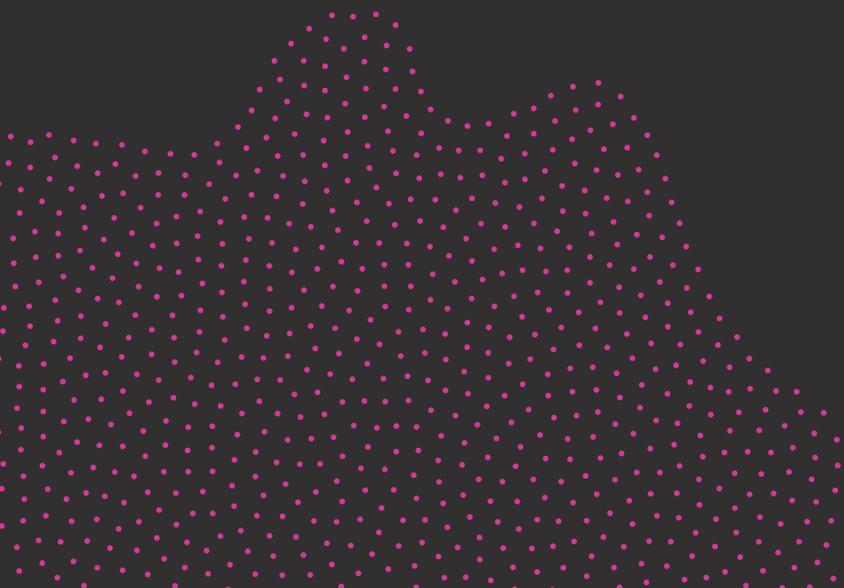
SECCIÓN 148 DEL TÍTULO 23, CODERREPORTES DE LOS ESTADOS UNIDOS DESCUBRIMIENTO Y ADMISIÓN COMO PRUEBA DE CIERTOS INFORMES, ENCUESTAS E INFORMACIÓN -

Sin perjuicio de cualquier otra disposición de la ley, los informes, encuestas, cronogramas, listas o datos compilados o recopilados para cualquier propósito relacionado con esta sección, no estarán sujetos a descubrimiento ni se admitirán como evidencia en un procedimiento judicial federal o estatal ni se considerarán para otros fines, en cualquier acción por daños y perjuicios que surjan de cualquier suceso en el lugar identificado o abordado en los informes, encuestas, cronogramas, listas u otros datos.



CONTENIDO

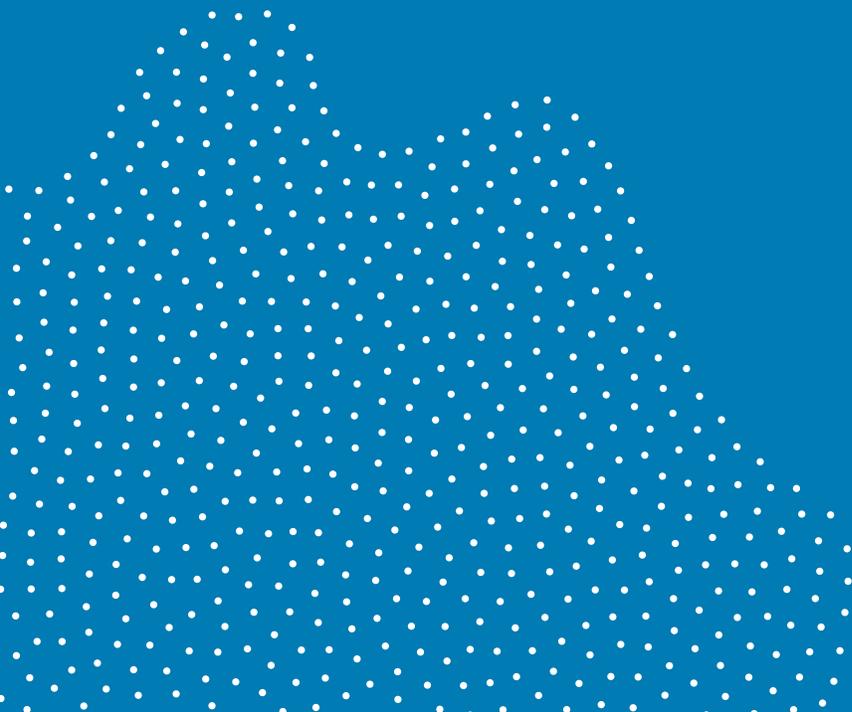
Resumen ejecutivo	2
Principios rectores y enfoque de sistemas seguros	8
Hablando con nuestra comunidad.....	10
Centrándonos en nuestros usuarios	14
Llegando a cero.....	23
Plan de acción	27
Resolución de VISION ZERO	42





Principios rectores y enfoque de sistemas seguros

Vision Zero es la estrategia para eliminar todas las muertes y lesiones graves por accidentes de tránsito, al tiempo que se aumenta la movilidad segura, saludable y equitativa para todos.





¿Qué es Visión Zero?

Vision Zero reformula las muertes por accidentes de tránsito como prevenibles.

Vision Zero es un movimiento internacional con casi 20 años de éxito en todo el mundo que ahora se abre camino en Estados Unidos. Reconoce que todos cometemos errores Y tiene como objetivo establecer un sistema seguro mediante la toma de decisiones basada en datos.

Ser una comunidad de Vision Zero es más que un eslogan. Las comunidades de Vision Zero deben cumplir con estos estándares mínimos:

- Establecer un objetivo claro de eliminar muertes y lesiones graves de tráfico.
- Los funcionarios electos se han comprometido públicamente con Vision Zero
- Toma de decisiones basada en datos y centrada en la equidad
- Se desarrollan estrategias viable
- Los departamentos clave de las agencias (incluidos la policía, el transporte y la salud pública) están comprometidos.

Como todos los objetivos ambiciosos, Vision Zero no está exento de desafíos. Algunos obstáculos observados en otros Vision Zero

Las comunidades incluyen:

- Rápido crecimiento demográfico
- Disponibilidad de financiación
- Incapacidad para lograr consenso sobre estrategias y proyectos específicos
- Detectar mejoras solas sin mejoras en todo el sistema
- No adaptarse a los cambios de tendencias y tecnología.

ENFOQUE TRADICIONAL

Las muertes por accidentes de tráfico son INEVITABLES

Comportamiento humano PERFECTO

Prevenir COLISIONES

Responsabilidad INDIVIDUAL

Salvar vidas es CARO

VS

VISION ZERO

Las muertes por accidentes de tránsito son PREVENIBLES

Integrar la FALLA HUMANA en el enfoque

Prevenir ACCIDENTES FATALES Y GRAVES

Enfoque de SISTEMAS

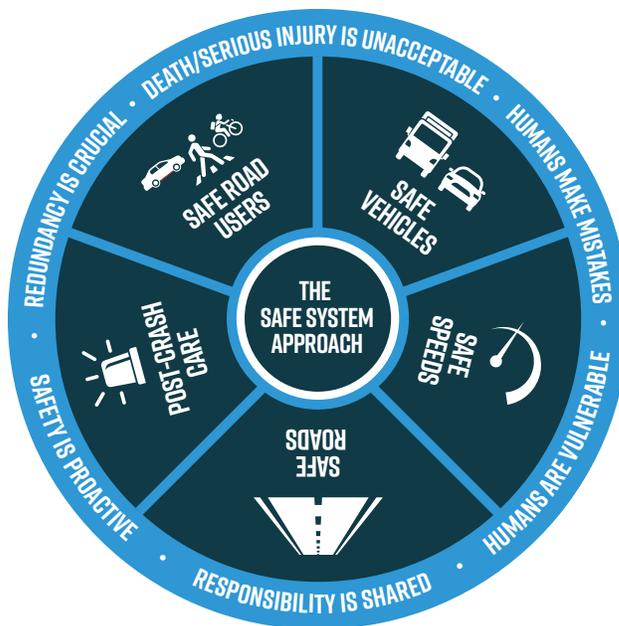
Salvar vidas NO ES CARO

Enfoque de sistema seguro

El Enfoque de Sistema Seguro reconoce que la seguridad es una responsabilidad compartida.

Este método equitativo, holístico y basado en datos para mejorar la seguridad vial es adoptado por el Departamento de Transporte de EE. UU. (USDOT). Reconoce la vulnerabilidad del cuerpo humano al diseñar y operar una red de transporte para minimizar las consecuencias graves de los accidentes. Crear un sistema seguro significa transferir parte de la responsabilidad de los usuarios de la carretera a quienes planifican y diseñan el sistema de transporte. Si bien los usuarios de la vía son responsables de su propio comportamiento, existe una responsabilidad compartida con quienes diseñan, operan y mantienen la red de transporte, incluida la industria automotriz, las fuerzas del orden, los funcionarios electos y las agencias gubernamentales para mejorar la seguridad. En un Sistema Seguro, los diseñadores y operadores del sistema vial asumen el más alto nivel de responsabilidad ética para diseñar y construir nuestro sistema de transporte de una manera que fomente un comportamiento más seguro y proporcione redundancias.

El Enfoque de Sistema Seguro reconoce que ninguna entidad o agencia puede solucionar los problemas de seguridad vial por sí sola. En cambio, para tener éxito es necesaria la coordinación, la cooperación, los recursos y la atención de otras agencias dentro de la región, los gobiernos estatal y federal.



EL ENFOQUE DE SISTEMAS SEGUROS SE CENTRA EN LO SIGUIENTE:

6 PRINCIPIOS DEL SISTEMA SEGURO

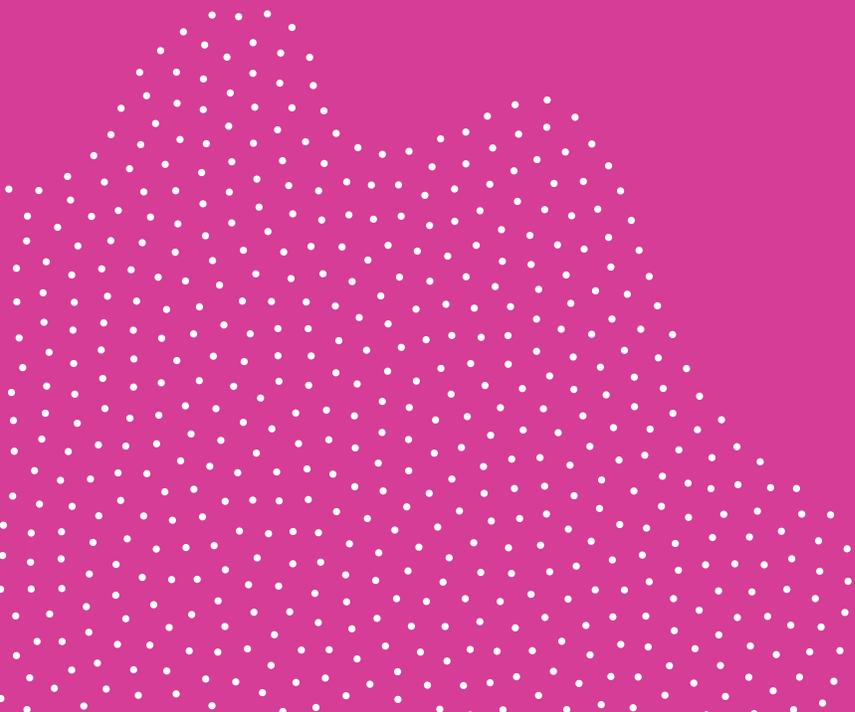
- La muerte/lesiones graves son inaceptables
- Los humanos cometen errores
- Los humanos son vulnerables
- La responsabilidad es compartida
- La seguridad es proactiva
- La redundancia es crucial

5 ELEMENTOS DEL SISTEMA SEGURO

- Usuarios de carreteras más seguros
- Vehículos más seguros
- Velocidades más seguras
- Carreteras más seguras
- Atención post-accidente

Hablando con nuestra comunidad

Esta sección destaca los eventos de retroalimentación y divulgación. Vision Zero tiene éxito cuando involucramos a todos. Todos están involucrados en el transporte. Todos tienen algo en juego: conductores, no conductores, peatones, ciclistas, motociclistas, pasajeros de autobuses, conductores de autobuses y más.





EXIT

EXIT



HABLANDO CON NUESTRA COMUNIDAD

Eventos emergentes y de puertas abiertas del condado de Seminole

- **2 DE ABRIL DE 2024: LAKE MARY**
Lake Mary Senior Center,
911 Wallace Ct, Lake
Mary, FL 32746
- **3 DE ABRIL DE 2024:
OVIEDO**
Oviedo City Hall, 400
Alexandria Blvd, Oviedo,
FL 32765
- **11 DE ABRIL DE 2024:
ALTAMONTE SPRINGS**
Westmonte Park, 624 Bills
Ln, Altamonte Springs, FL
32714
- **29 DE MAYO DE 2024:
ALTAMONTE SPRINGS**
Altamonte Springs SunRail
Station, 2741 S Ronald
Reagan Blvd, Altamonte
Springs, FL 32701
- **1 DE JUNIO DE 2024:
SANFORD**
Sanford Farmer's Market
150 E 1st St, Sanford, FL
32771
- **1 DE JUNIO DE 2024:
WINTER SPRINGS**
Black Hammock Trailhead
1571 E State Rd 434, Winter
Springs, FL 32708
- **6 DE JUNIO DE 2024:
CASSELBERRY**
LYNX Fern Park Super Stop,
Fernwood Blvd & Oxford
Rd, Fern Park, FL 32730

Preocupaciones y prioridades de la comunidad del condado de Seminole

Como parte del desarrollo del Plan de Acción Visión Zero, el Condado de Seminole organizó jornadas de puertas abiertas y eventos temporales en cada municipio para educar al público problemas de transporte desde una perspectiva comunitaria en lugar de simplemente basándose en datos de accidentes. El equipo del proyecto exhibió paneles informativos que describen han producido los accidentes de la Red de Lesiones Altas locales. Para recopilar comentarios de la comunidad, el equipo del proyecto utilizó un formulario de comentarios en línea creado por el equipo regional de Vision Zero.

Las primeras tres jornadas de puertas abiertas se realizaron en Lake Mary y Oviedo por la noche, y en Altamonte Springs durante el mediodía, respectivamente. Después de las jornadas de puertas abiertas, el condado de Seminole organizó cuatro eventos temporales. Estos eventos se centraron en el enfoque de "conocer a las personas donde están". Como parte de los esfuerzos de participación pública, el sitio web de Vision Zero Central Florida tiene una pestaña "Ayuda a identificar problemas de seguridad" para que el público brinde comentarios señalando lugares específicos de la región que no parecen seguros para viajar.

1500+

*Miembros de la comunidad del
condado de Seminole con los que se la
duración del proyecto habló durante*



Como los comentarios de la comunidad mejoran el plan

Los datos de accidentes por sí solos no cuentan toda la historia: las conversaciones comunitarias fueron vitales para confirmar y agregar contexto a las áreas con mayor número de accidentes dentro del condado de Seminole. La retroalimentación se utilizó para guiar las áreas de énfasis e identificar el riesgo percibido en la carretera que puede parecer casi un accidente hoy, pero que podría ser mortal en el futuro.

“Se necesitan topes de velocidad.

Los autos alcanzan las 50 mph diarias en una zona de 25 mph.

Un camino recto demasiado largo y sin obstáculos para un vecindario. Muy inseguro. ”

“Me gustaría ver más senderos pavimentados multimodales alrededor de condado ”

velocidad
rotondas
senderos
educación
agradable
aceras
conectividad
multimodal
transitabilidad
aplicación
iluminación
badenes



Lake Mary Senior Center Casa Abrieta



Oviedo City Hall Open House



Altamonte Springs SunRail Station Pop-Up



Winter Springs Winter Wonderland Pop-Up

Temas clave de la comunidad del condado de Seminole

APOYO: La mayoría de los miembros de la comunidad estaban entusiasmados al ver el apoyo a cero muertes y lesiones graves.

INQUIETUD: A algunos miembros de la comunidad les preocupa que cero no sea realista

EDUCACIÓN: En todos los eventos se habló de educación, queriendo que la futura generación practique hábitos de transporte más seguros.

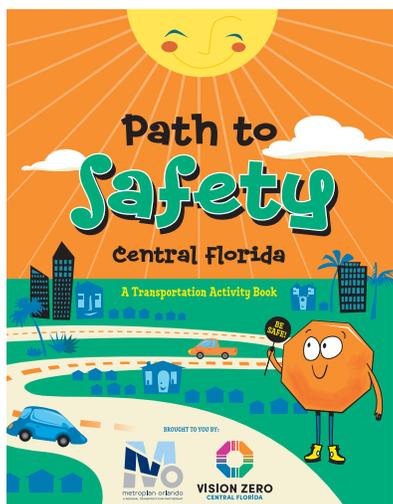
CRECIMIENTO: Los miembros de la comunidad señalaron el crecimiento de la población como una causa potencial de accidentes de tránsito.

SEGURIDAD AL CAMINAR: La comunidad solicita más paradas de transporte público y señales de cruce de peatones en todo el condado

ILUMINACIÓN: Dificultad para ver de noche o temprano en la mañana cuando sale el sol.

CONDUCCIÓN DISTRAÍDA: El aumento del uso de teléfonos inteligentes y las pantallas más grandes de los vehículos distraen a los conductores de prestar atención a las carreteras; todos los eventos expresaron ver a personas usando sus teléfonos mientras conducen, caminan o andan en bicicleta.

MATERIALES DEL EVENTO



HISTORIAS PERSONALES

Durante los eventos comunitarios, muchos ciudadanos compartieron historias personales de cómo los accidentes de tránsito afectaron sus vidas:

- Una madre con lesiones de cerebro y daños neurológicos debió a un accidente automovilístico.
- Hombre de unos 20 años a quien se le desprendió un dedo debido a un accidente de motocicleta
- Una hermana con paraplejía debido a un accidente automovilístico tres semanas antes de su boda.
- Mujer mayor que sufrió un accidente que puso en peligro su vida mientras cruzaba la calle cuando era adolescente
- Un funcionario electo que perdió a su sobrino en un accidente de tránsito
- Novia que tuvo un accidente de tráfico y sufrió una lesión en la columna, ahora tiene miedo de volver a subirse al coche.
- Dos niños sorprendidos por el número de muertos y heridos graves en moto, pensaron en su papá y en cómo conduce una moto
- Familias que expresaron la pérdida de seres queridos a lo largo de sus vidas.

HABLANDO CON NUESTRA COMUNIDAD

ALTAMONTE SPRINGS

- **15 de Diciembre de 2023:**
Concierto navideño
- **14 de Febrero de 2024:**
Feria para personas mayores
- **11 de Mayo de 2024:**
Festival Familiar

LONGWOOD

- **9 de Diciembre de 2023:**
Farmer's Market
- **3 de Febrero de 2024:**
37.º resumen anual de Mustang y Ford de MFMC
- **27 de Abril de 2024:**
Segunda caminata anual de Longwood para la concientización y la inclusión del autismo

WINTER SPRINGS

- **8 de Noviembre de 2023:**
Comité asesor de peatones y ciclistas de Winter Springs
- **2 de Diciembre de 2023:**
Winter Wonderland
- **30 de Marzo de 2024:**
Búsqueda de huevos para citar huevos 2024

Preocupaciones y colaboración de la comunidad local

Además de las jornadas de puertas abiertas y eventos emergentes del condado de Seminole, cada uno de los siete municipios tuvo sus propios eventos emergentes para sus respectivos Planes de Acción Vision Zero. En total, el equipo del proyecto Vision Zero asistió a más de 22 eventos en 10 meses. Las preocupaciones y la colaboración se detallan con más detalle en cada Plan de Acción de la Ciudad.

CASSELBERRY

- **9 de Febrero de 2024:**
Food Trucks y feista de Mardi Gras
- **16 de Marzo de 2024:**
Festival de art y jazz de primavera
- **27 de Abril de 2024:**
Earth Fest

OVIEDO

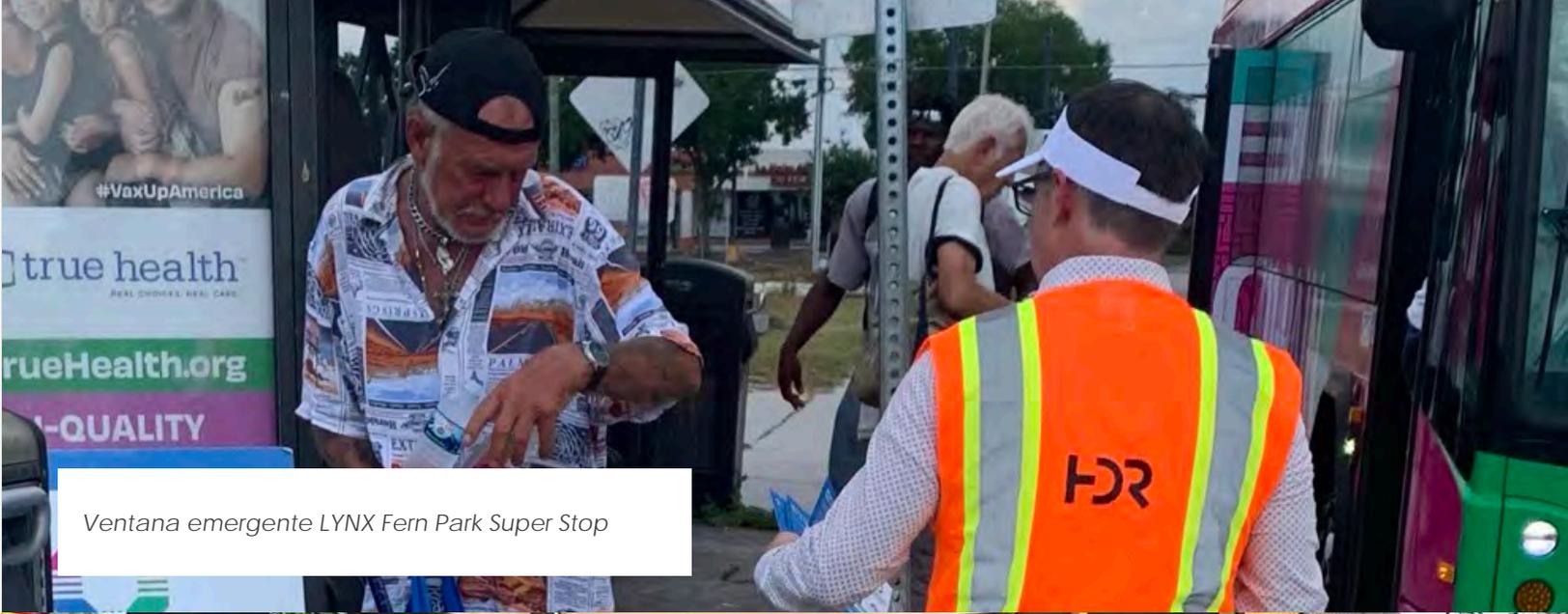
- **15 de Enero de 2024:**
Celebración del Día de Martin Luther King Jr. y desfile
- **23 de Marzo de 2024**
Sabor a Oviedo
- **15 de Junio de 2024:**
CEOviedo en Versus Games

LAKE MARY

- **9 de Diciembre de 2023:**
Farmer's Market
- **17 de Abril de 2024:**
Mente, cuerpo, y espíritu: una celebración de las personas mayores
- **26 de Abril de 2024:**
Fiesta en el parque de Arbor Day

SANFORD

- **6 de Abril de 2024:**
39.º Salón Anual del Automóvil del British Car Club
- **25 de Abril de 2024::**
Reunión comunitaria del Distrito 2
- **1 de Mayo de 2024:**
Agencia de Reurbanización Comunitaria de Sanford (CRA) Reunión
- **27 de Junio de 2024:**
Reunión comunitaria del Distrito 2



Ventana emergente LYNX Fern Park Super Stop



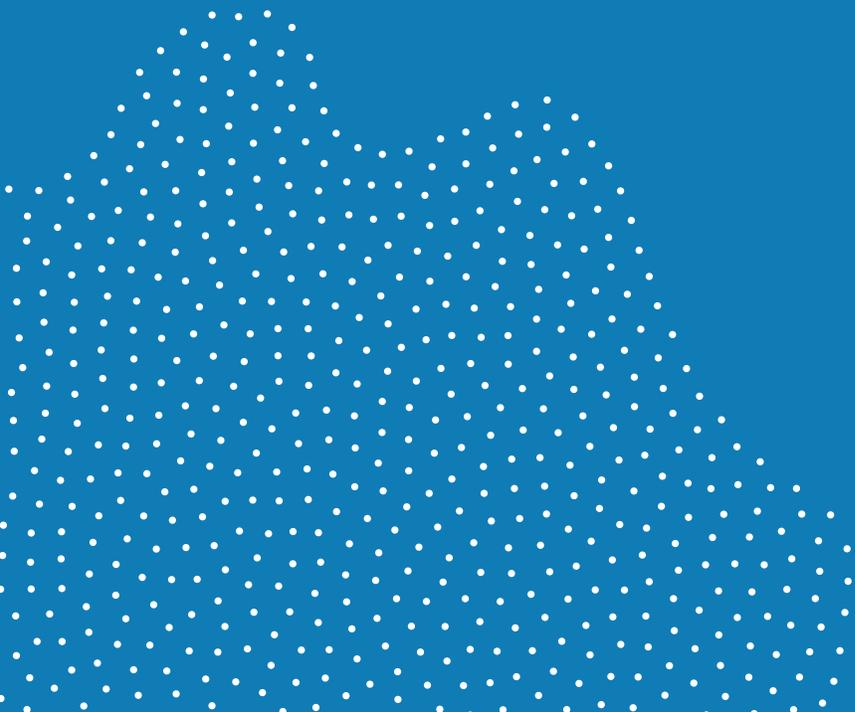
Concierto navideño - Pop-up de Altamonte Springs



Reunión comunitaria del Distrito 2 - Sanford

Centrándose en nuestros usuarios

Esta sección destaca información sobre accidentes y la Red de lesiones graves.

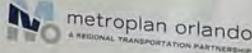




VISION ZERO

CENTRAL FLORIDA

Counting down to zero traffic deaths



Centrándose en nuestros usuarios

Lesión grave: también puede denominarse lesión incapacitante. Las lesiones graves pueden incluir huesos rotos, extremidades cortadas, etc. Estas lesiones generalmente requieren hospitalización y transporte a un centro médico.



Evaluación de datos y tendencias sobre accidentes

En el esfuerzo por alcanzar la Visión Zero, un enfoque basado en datos es fundamental para descubrir los detalles de los accidentes mortales y con lesiones graves. Esto incluye revisar las ubicaciones, la frecuencia y los factores contribuyentes. Comprender dónde y por qué ocurren estos accidentes es clave. Incluso una sola vida perdida es demasiada. Hubo 181 accidentes mortales y 814 accidentes con lesiones graves entre 2018 y 2022 en el condado de Seminole. Sólo en las carreteras del condado, hubo 89 accidentes mortales y 458 accidentes con heridos graves. Esto es inaceptable. Si bien la tendencia a la baja en los accidentes mortales y con lesiones graves es alentadora, 2022 siguió siendo el peor año en cuanto a muertes por accidentes de tránsito.

¿Cuáles son los principales factores que contribuyen a los accidentes?

Las causas que contribuyen a los accidentes incluyen factores ambientales como la hora del día o el día de la semana, factores humanos como la edad o la conducción distraída y factores de la carretera como la velocidad y las condiciones de iluminación.

Calzada

- *Velocidad*
- *Número de carriles*
- *Condición de iluminación*

Factores humanos

- *Conducción agresiva*
- *Conducción en estado de ebriedad*
- *Falta de atención del conducto*

Ambiental

- *Hora del día*
- *Día de la semana*

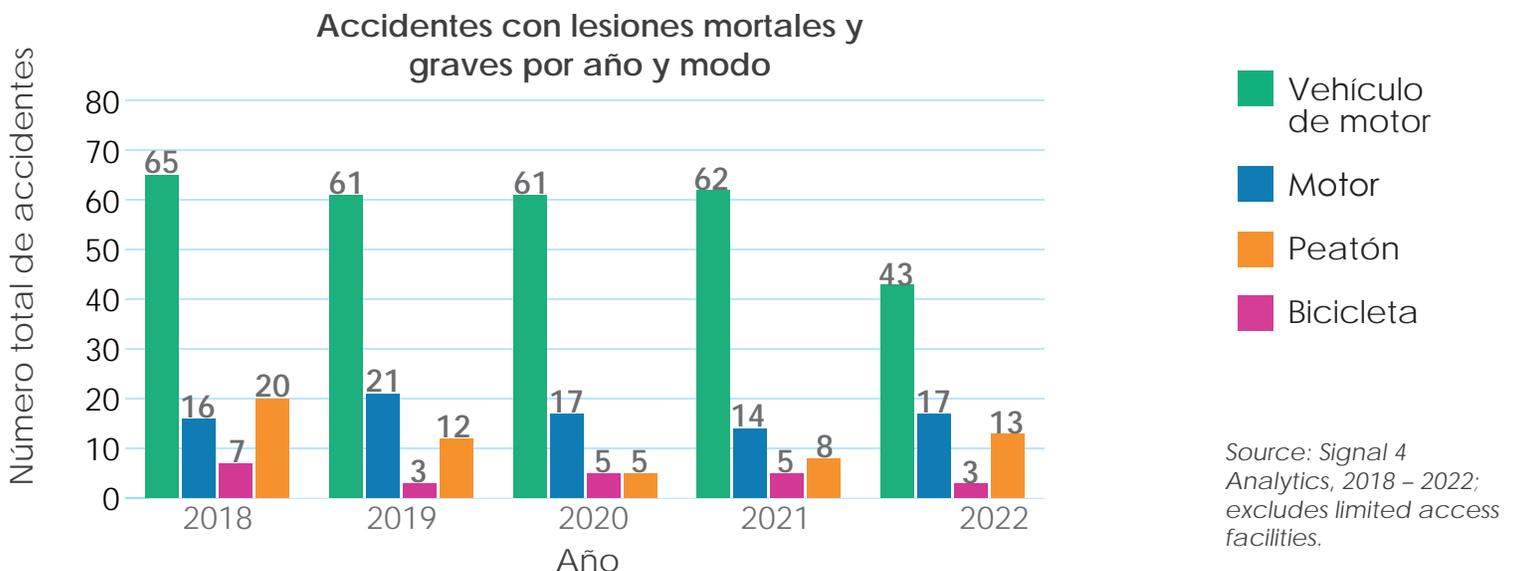
¿Quiénes son los usuarios vulnerables?

Los usuarios vulnerables son aquellos que se encuentran fuera de un vehículo. Personas que caminan, andan en bicicleta o conducen una motocicleta. Están físicamente desprotegidos y corren un mayor riesgo de muerte o lesiones graves en una colisión. Los usuarios vulnerables representan el 36 por ciento de los accidentes mortales y con lesiones graves en el condado de Seminole.

¿Qué es un tipo de accidente?

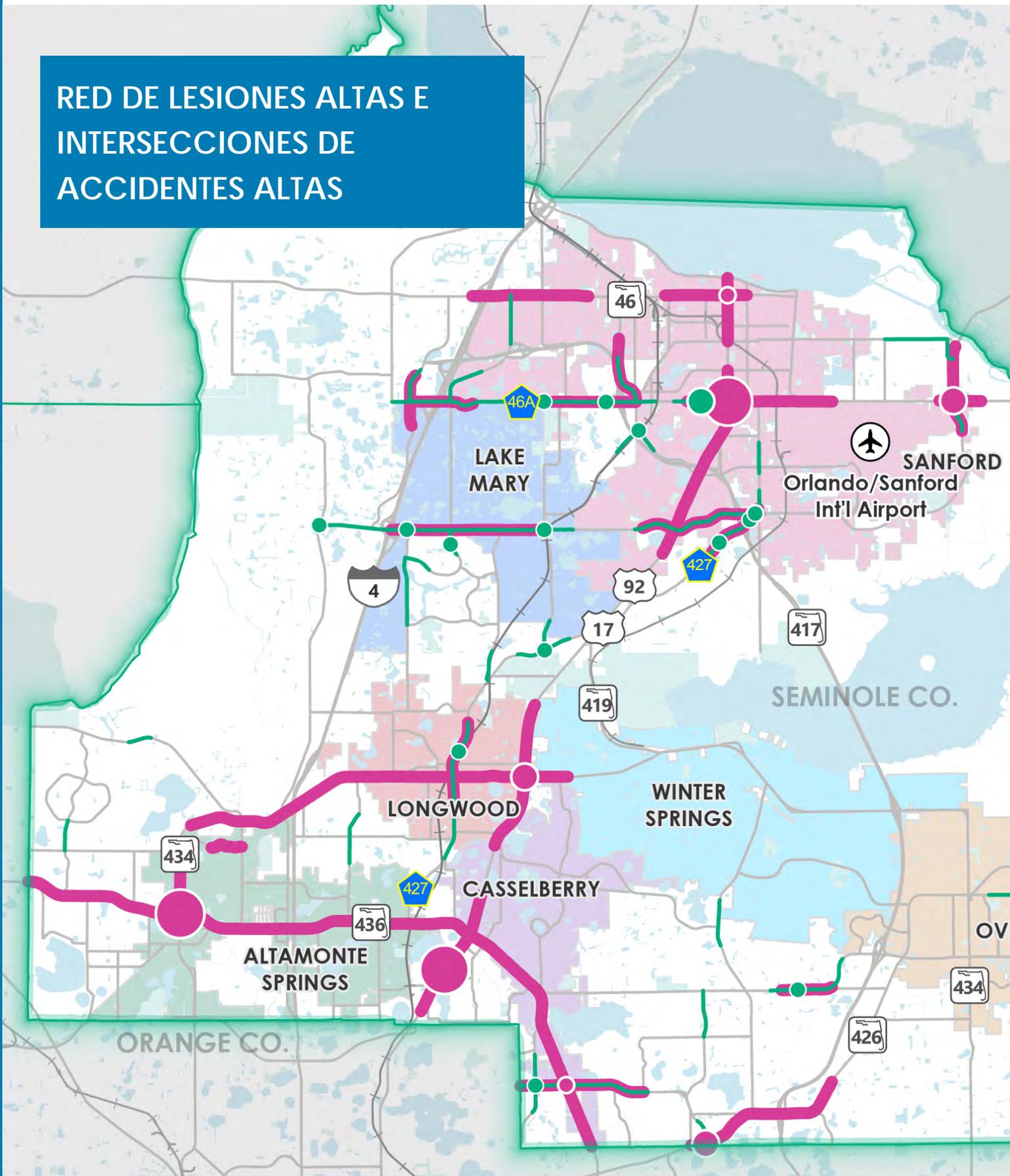
Un tipo de accidente describe cómo el automovilista o usuario vulnerable chocó con otro viajero u objeto. Los choques que implican girar se denominan colisiones de "giro a la izquierda" o "en ángulo recto". Algunos choques involucran solo a un automovilista y se consideran choques "todoterreno" o de "un solo vehículo".

La tendencia en todo el condado en cuanto a muertes por accidentes de tránsito y accidentes con lesiones graves se encuentra en una ligera tendencia a la baja. Los accidentes mortales y con lesiones graves ocurrieron 228 veces en 2018. Cinco años después, en 2022, ocurrieron 176 veces. Esa es una reducción del 23%. Si bien esta tendencia es alentadora, no se pueden ignorar las 42 muertes en 2022. 2022 fue el peor año en cuanto a muertes por accidentes de tránsito. Para cada modo de viaje, el número total de accidentes mortales y con lesiones graves ha disminuido en los últimos cinco años, pero los accidentes de peatones y motociclistas no. El número de muertes de peatones en accidentes de tránsito o accidentes con lesiones graves se ha duplicado desde el mínimo de 2020. Si bien no es tan alto como en 2018, el repunte es motivo de mayor preocupación. Las muertes y lesiones graves de motociclistas se han mantenido estables desde 2020, aunque en general, los motociclistas representan el mayor número de accidentes con lesiones graves y mortales de usuarios vulnerables.

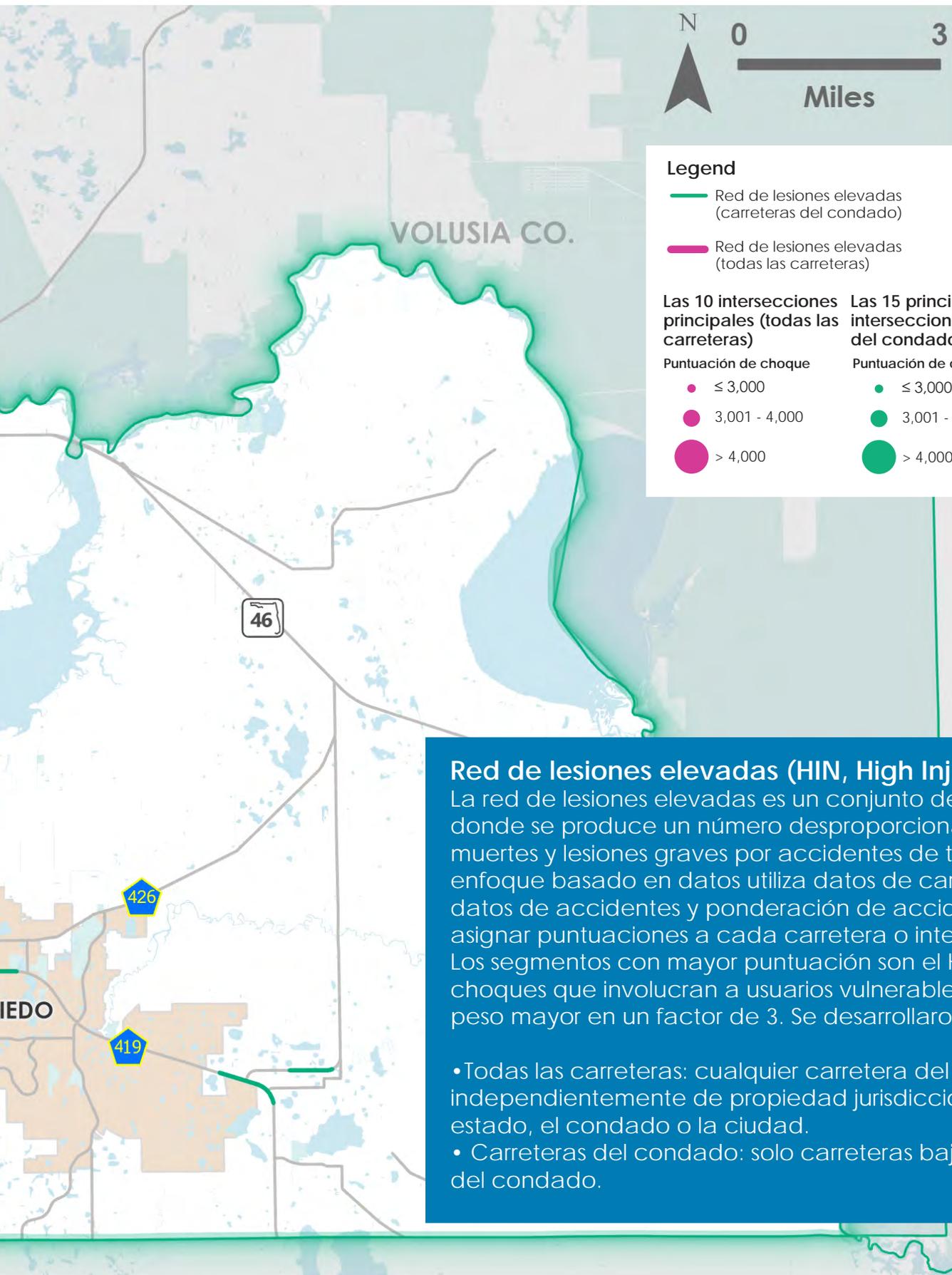


Source: Signal 4 Analytics, 2018 – 2022; excludes limited access facilities.

RED DE LESIONES ALTAS E INTERSECCIONES DE ACCIDENTES ALTAS



Fuente: Signal 4 Analytics, 2018 - 2022; excluye instalaciones de acceso limitado.



Red de lesiones elevadas (HIN, High Injury Network)

La red de lesiones elevadas es un conjunto de carreteras donde se produce un número desproporcionado de muertes y lesiones graves por accidentes de tránsito. Este enfoque basado en datos utiliza datos de carreteras, datos de accidentes y ponderación de accidentes para asignar puntuaciones a cada carretera o intersección. Los segmentos con mayor puntuación son el HIN. Los choques que involucran a usuarios vulnerables tienen un peso mayor en un factor de 3. Se desarrollaron dos HIN:

- Todas las carreteras: cualquier carretera del condado, independientemente de propiedad jurisdiccional, incluido el estado, el condado o la ciudad.
- Carreteras del condado: solo carreteras bajo la jurisdicción del condado.

Centrándose en nuestros usuarios

Red de lesiones elevadas e intersecciones de colisiones elevadas

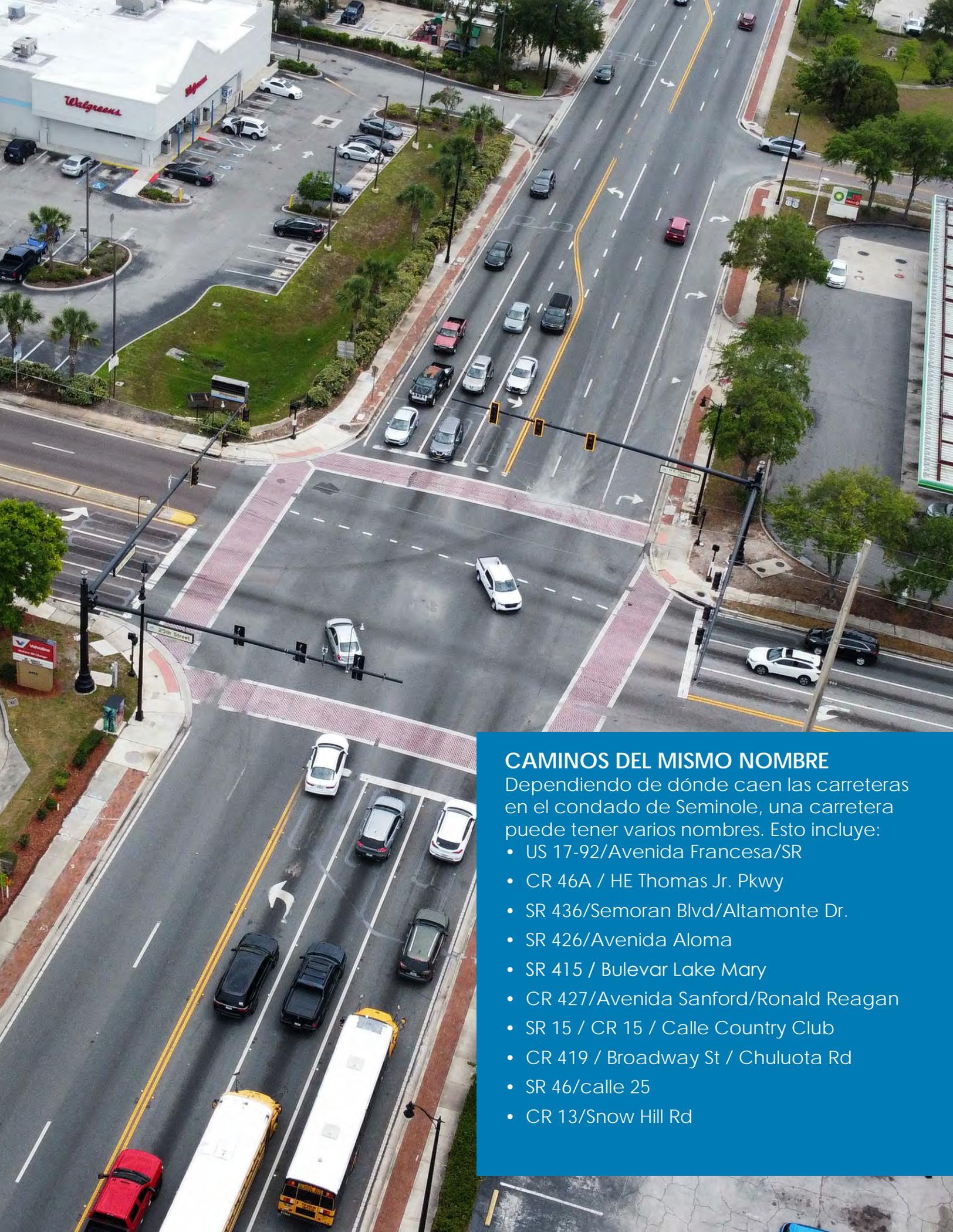
Estas son las intersecciones de mayor preocupación por accidentes de tránsito en el condado, como se muestra en el mapa anterior. Estas intersecciones tienen los “puntuaciones de accidentes” más altas y han visto el mayor número de muertes y lesiones graves.

Intersecciones de alto impacto (todas las carreteras):

1. US 17-92 at CR 46A
2. SR 436 at SR 434
3. US 17-92 at Lake of the Woods Blvd
4. SR 426 at Hall Rd
5. US 17-92 at SR 434
6. CR 46A at Hartwell Ave
7. SR 46 at SR 415
8. US 17-92 at SR 46 / W 1st St
9. 436 at Howell Branch Rd
10. CR 427 at Lake Mary Blvd

Intersecciones de alto impacto (carreteras del condado):

1. CR 46A at Hartwell Ave
2. CR 427 at Lake Mary Blvd
3. CR 46A at Casa Verde Blvd
4. Lake Mary Blvd at Flagg Ln
5. CR 427 at Keyes Ct
6. Red Bug Lake Rd at Citrus Rd
7. Howell Branch Rd at Lake Howell Rd
8. CR 427 at Downing St
9. CR 427 at Orange Ave
10. CR 427 at CR 15
11. Lake Mary Blvd at SR 15 / CR 15
12. Old Lake Mary Blvd at W Airport Blvd
13. Lake Mary Blvd at Markham Woods Rd
14. 14. S Sun Dr at Greenwood Blvd
15. CR 46A at Rantoul Ln

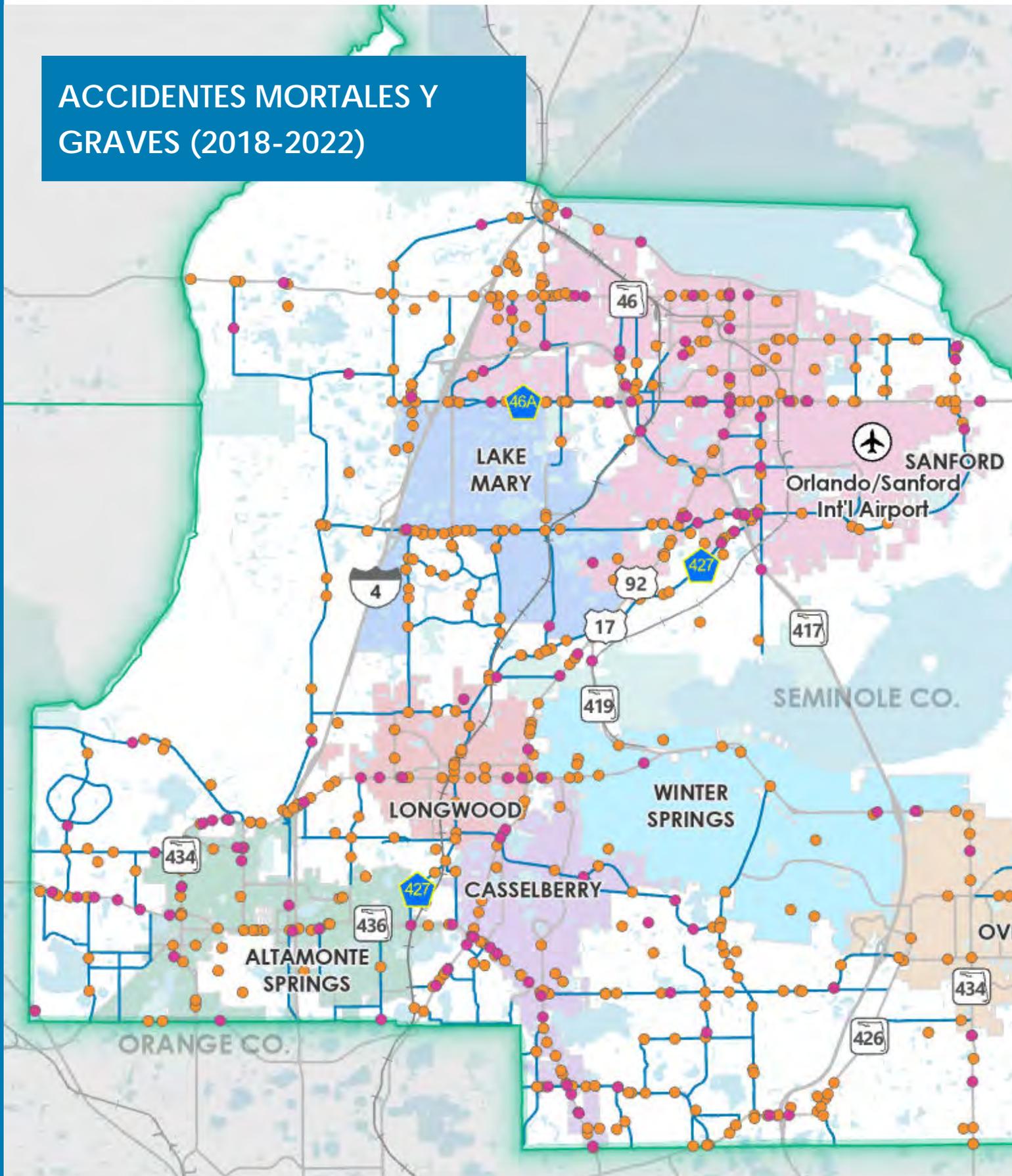


CAMINOS DEL MISMO NOMBRE

Dependiendo de dónde caen las carreteras en el condado de Seminole, una carretera puede tener varios nombres. Esto incluye:

- US 17-92/Avenida Francesa/SR
- CR 46A / HE Thomas Jr. Pkwy
- SR 436/Semorán Blvd/Altamonte Dr.
- SR 426/Avenida Aloma
- SR 415 / Bulevar Lake Mary
- CR 427/Avenida Sanford/Ronald Reagan
- SR 15 / CR 15 / Calle Country Club
- CR 419 / Broadway St / Chuluota Rd
- SR 46/calle 25
- CR 13/Snow Hill Rd

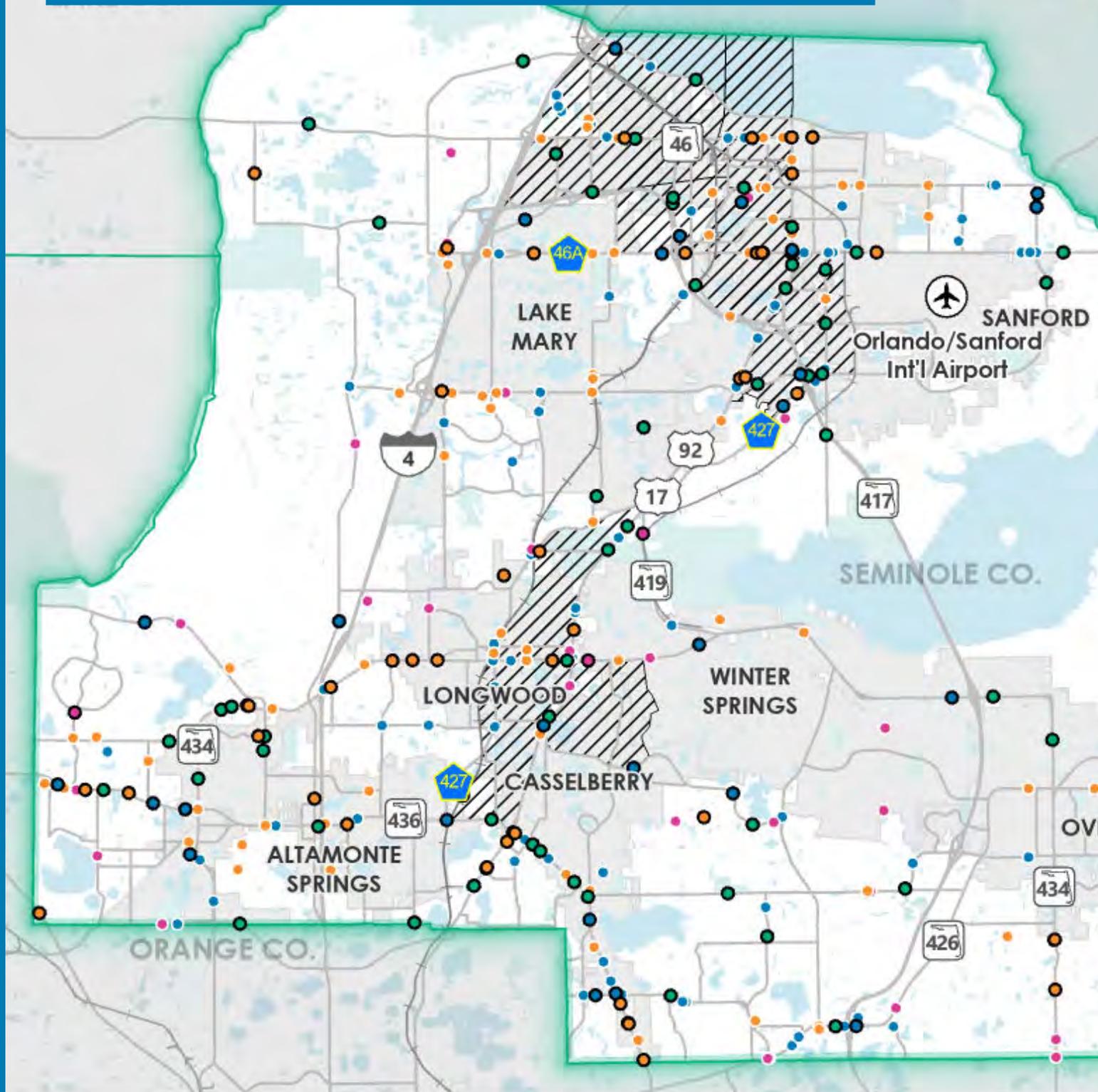
ACCIDENTES MORTALES Y GRAVES (2018-2022)



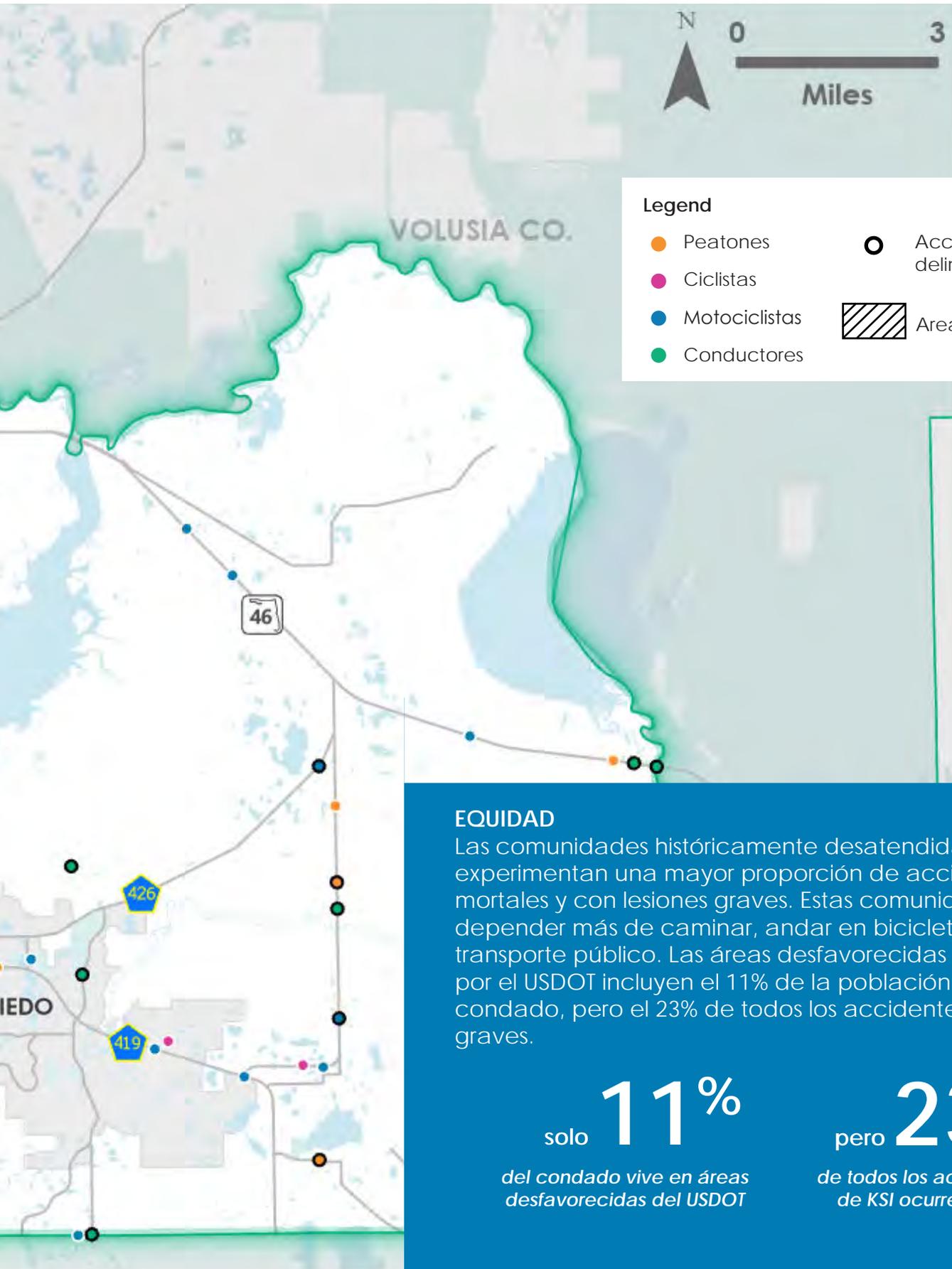
Fuente: Signal 4 Analytics, 2018 - 2022; excluye instalaciones de acceso limitado.



ACCIDENTES MORTALES Y GRAVES (2018-2022) - Por modo y zonas desfavorecidas



Fuente: Signal 4 Analytics, 2018 - 2022; excluye instalaciones de acceso limitado.



EQUIDAD

Las comunidades históricamente desatendidas experimentan una mayor proporción de accidentes mortales y con lesiones graves. Estas comunidades suelen depender más de caminar, andar en bicicleta y del transporte público. Las áreas desfavorecidas designadas por el USDOT incluyen el 11% de la población del condado, pero el 23% de todos los accidentes mortales y graves.

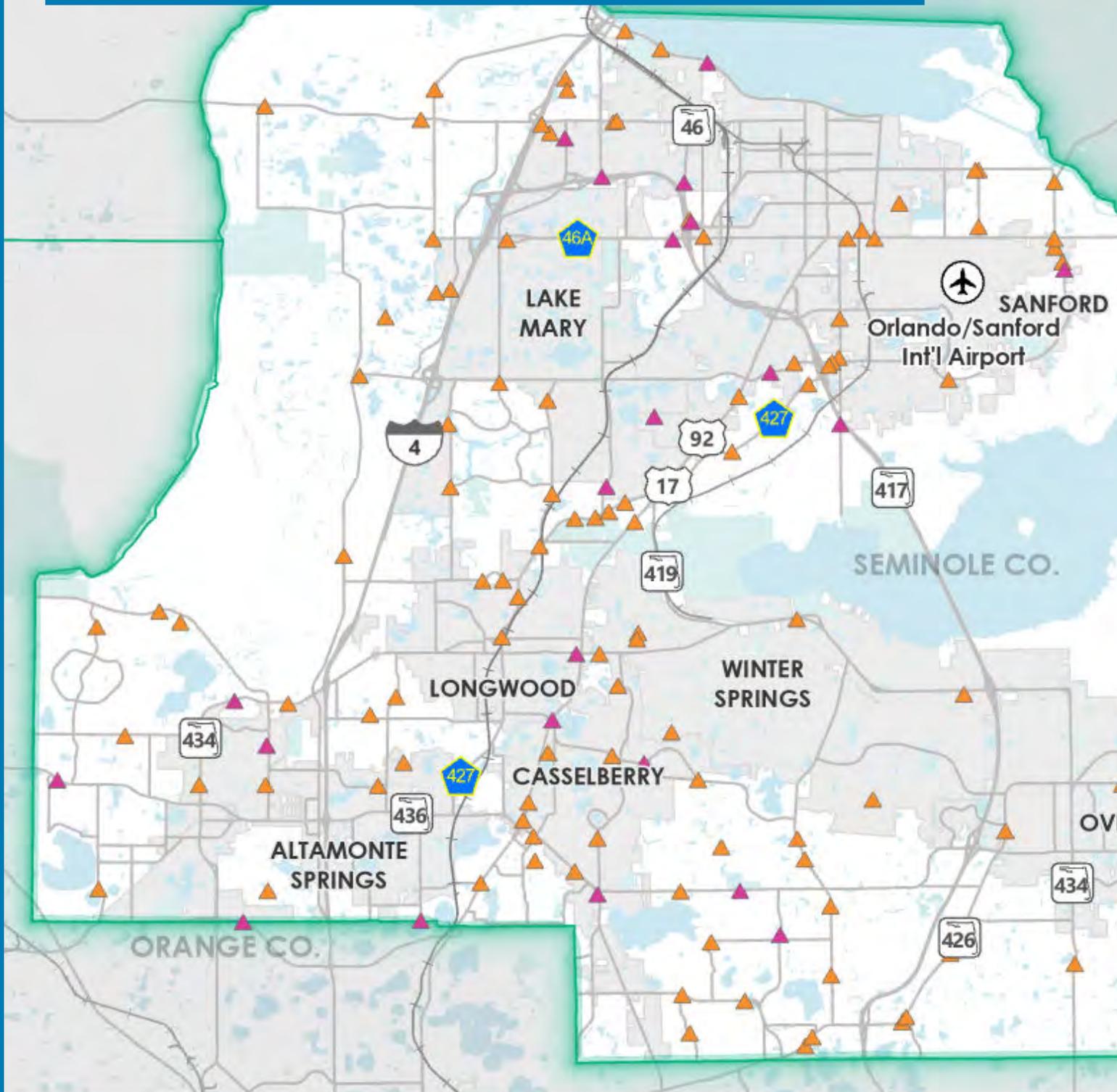
solo **11%**

del condado vive en áreas desfavorecidas del USDOT

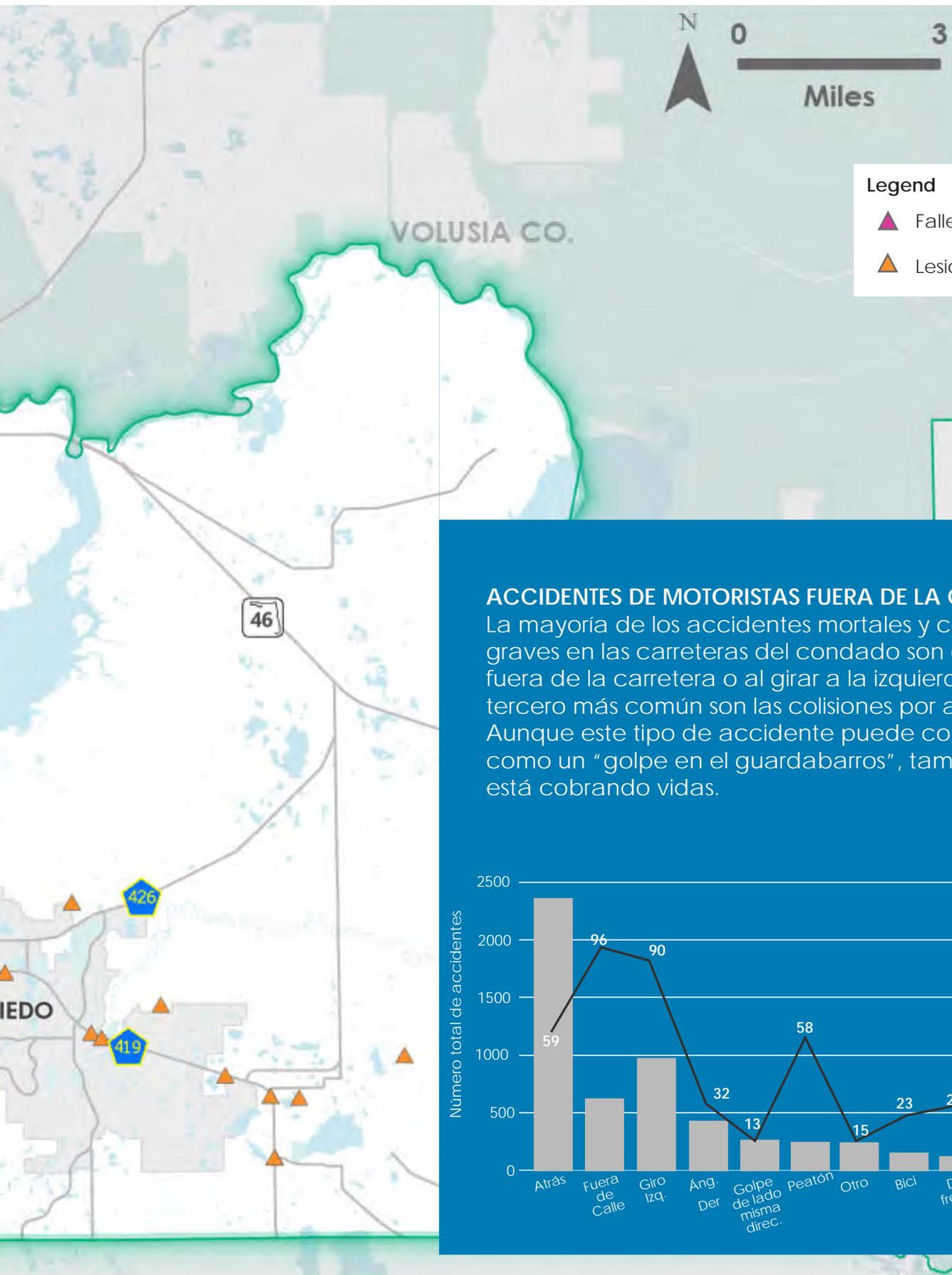
pero **23%**

de todos los accidentes de KSI ocurren aquí

ACCIDENTES SERIOS Y MORTALES DE MOTORISTAS TODOTERRENO (2018-2022)

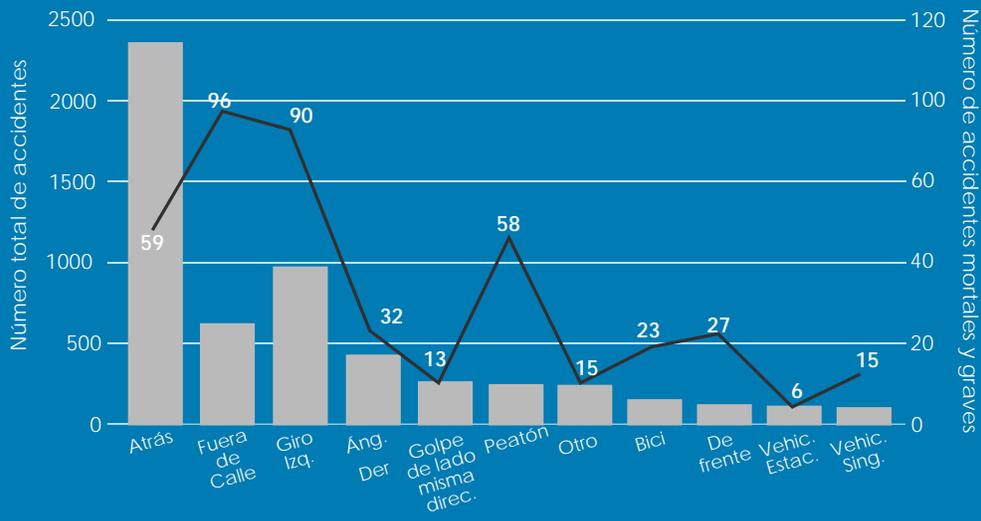


Fuente: Signal 4 Analytics, 2018 - 2022; excluye instalaciones de acceso limitado.

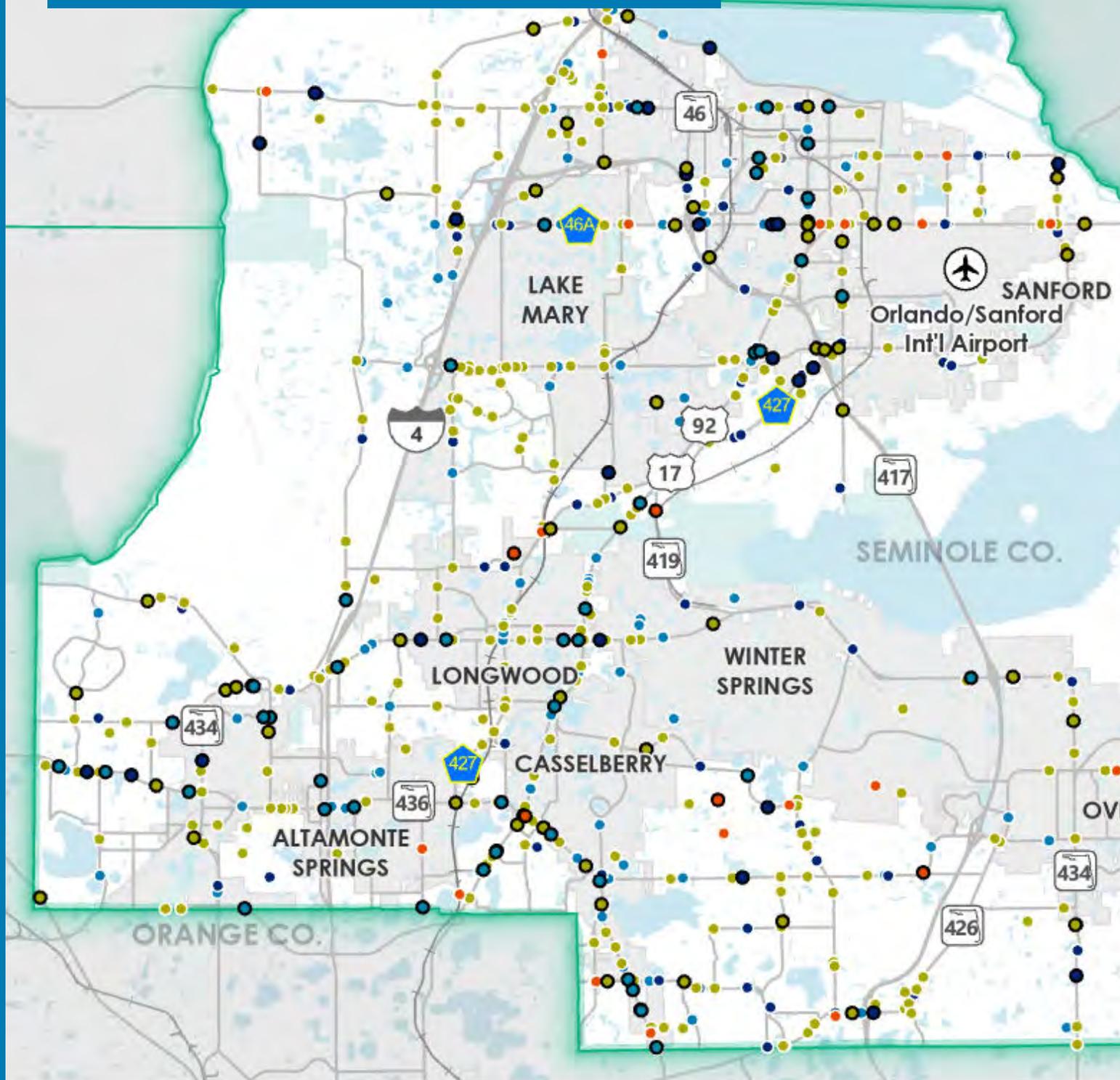


ACCIDENTES DE MOTORISTAS FUERA DE LA CARRETERA

La mayoría de los accidentes mortales y con lesiones graves en las carreteras del condado son colisiones fuera de la carretera o al girar a la izquierda. El tercero más común son las colisiones por alcance. Aunque este tipo de accidente puede considerarse como un "golpe en el guardabarros", también se está cobrando vidas.



ACCIDENTES MORTALES Y GRAVES POR ILUMINACIÓN (2018-2022)



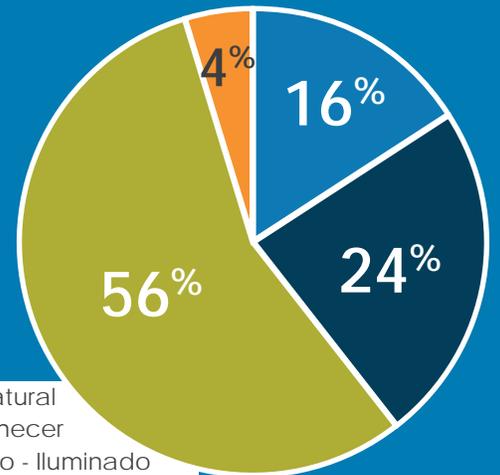
Fuente: Signal 4 Analytics, 2018 - 2022; excluye instalaciones de acceso limitado.



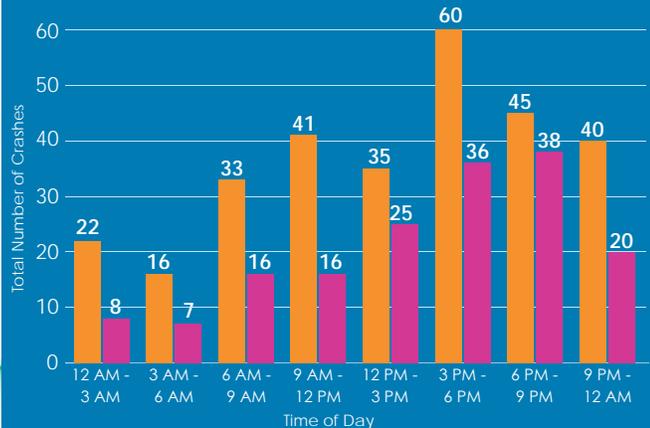
ILUMINACIÓN/HORA DEL DÍA

Cuanto más tarde se hace el día, más accidentes mortales y con lesiones graves se producen. Esto es válido tanto para los automovilistas como para los usuarios vulnerables. Las horas de 3 p.m. a 9 p.m. representan el 39% de los accidentes mortales y con lesiones graves, aunque esas seis horas son solo el 25% del día. A medida que empieza a anochecer, la iluminación se convierte en una característica más importante de la carretera. De los accidentes mortales y con lesiones graves que ocurrieron en la oscuridad, el 60% se produjeron en lugares sin iluminación.

24% de accidentes mortales o con lesiones graves ocurrieron en lugares sin iluminación



■ Luz natural
■ Anochecer
■ Oscuro - Iluminado
■ Oscuro - No iluminado



■ Muerte o lesiones graves por vehículo
■ Motorizado Muerte o lesiones graves por bicicleta, peatón o motocicleta

Centrándose en nuestros usuarios



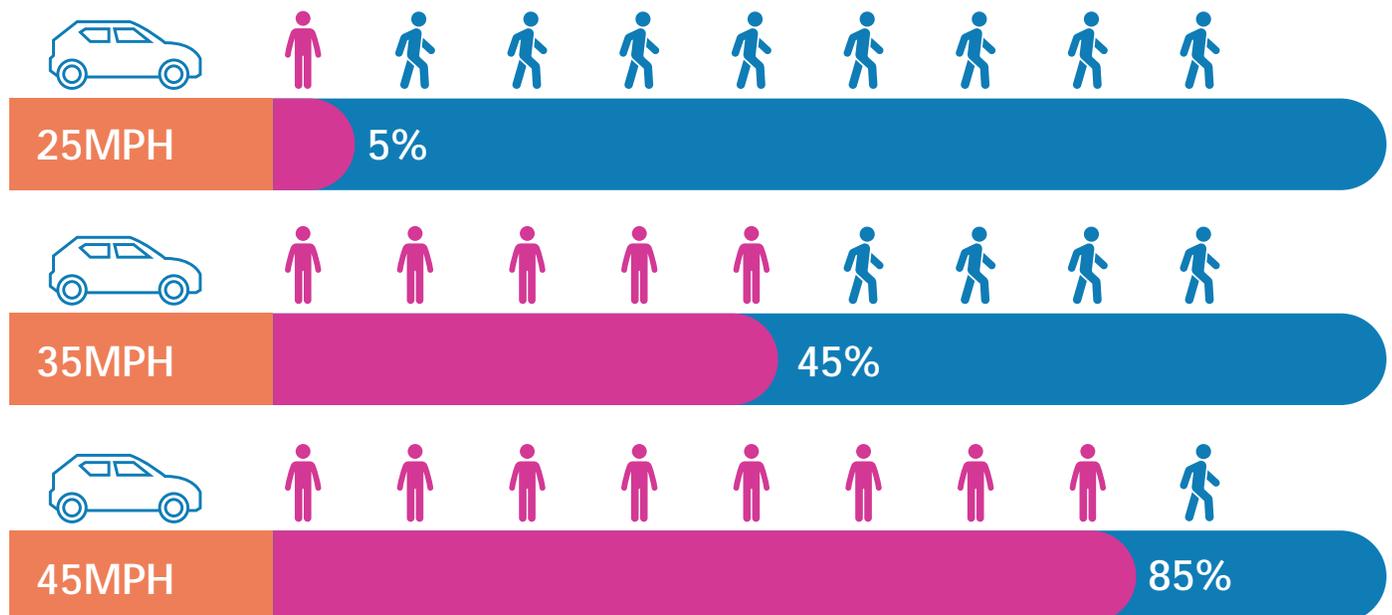
El impacto de la velocidad en la supervivencia

La velocidad es un factor importante en la tasa de supervivencia. El 71% de todas las muertes y lesiones graves por accidentes de tránsito en el condado ocurrieron en carreteras con límites de velocidad de 40 millas por hora o más. Estos datos no consideran la velocidad a la que ocurrió la colisión, que podría ser muy superior al límite de velocidad publicado. La alta velocidad es particularmente impactante para los usuarios vulnerables de la vía involucrados en choques con vehículos. Los datos nacionales muestran que casi cualquier peatón atropellado por un vehículo que viaje a 45 mph o más morirá. Sólo hay un 15% de posibilidades de supervivencia. A medida que aumenta la velocidad, aumenta el daño al cuerpo humano y disminuye el cono de visión del conductor. Implementar cambios en el diseño de las carreteras para reducir las velocidades es fundamental para Vision Zero. *to reduce speeds is critical to Vision Zero.*

Si lo atropella un coche que viaja

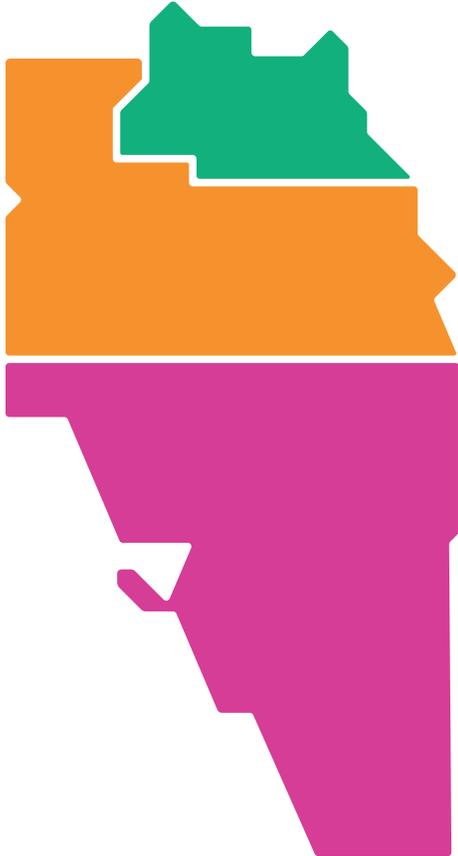
● Persona muere en colisión

● Persona sobrevive a colisión



El impacto de la supervivencia de los factores humanos

Humans make mistakes. Behavioral factors such as drinking and driving can influence the outcome of a crash. Younger and older people are especially vulnerable to serious injury.



Regional



1 de cada 3 accidentes con lesiones graves implica una conducción distraída.



1 de cada 5 accidentes mortales implica conducir en estado de ebriedad. 1 de cada 6 implica drogas.



Sólo el **6%** de los conductores son adolescentes, pero participan en el **13%** de los accidentes con lesiones graves.



El **10%** de todos los accidentes con lesiones graves son atropellos y fuga. Ese número se **duplica** cuando la persona atropellada camina o anda en bicicleta.

Condado de Seminole



1 de cada 8 accidentes con lesiones graves implica una conducción distraída.



1 de cada 14 accidentes mortales implica conducir en estado de ebriedad. 1 de cada 25 implica drogas.



Sólo el **17%** de los conductores son adolescentes, pero participan en el **23%** de los accidentes con lesiones graves.



El **6%** de todos los accidentes con lesiones graves son atropellos y fuga. Ese número se duplica cuando la persona atropellada camina o anda en bicicleta



Llegar a Zero

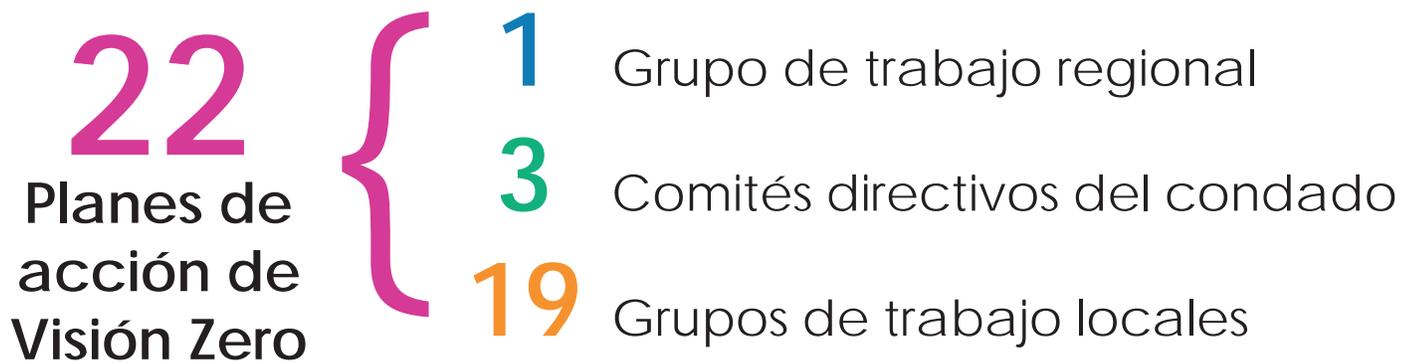
Esta sección destaca la coordinación de agencias y el conjunto de herramientas de estrategias y contramedidas. Para lograr cero muertes y lesiones graves, el condado de Seminole debe colaborar y confiar en estrategias y contramedidas comprobadas.





VISION ZERO FLORIDA CENTRAL EN NÚMEROS

Vision Zero Central Florida ha sido un esfuerzo monumental. Las estrategias de participación pública tenían como objetivo recopilar comentarios de residentes y visitantes e incluyeron una variedad de oportunidades en persona y en línea.



Elaborar estrategias con las partes interesadas clave

Grupo de Trabajo

Regional Vision Zero

El Grupo de Trabajo Regional Visión Zero se estructuró para desarrollar un marco de acción continua para las fases de implementación y monitoreo del Plan de Acción a nivel regional. Este grupo de trabajo incluye un conjunto diverso de perspectivas regionales y personal de agencias locales y del condado para ayudar a informar qué materiales deben prepararse a nivel regional para ayudar a respaldar los planes de acción locales y del condado de Visión Zero.



Comité Directivo del Condado de Seminole

El Comité Directivo del Condado de Seminole está compuesto por personal del Condado de Seminole y personal municipal local, así como líderes locales que pueden apoyar los Planes de Acción Locales y del Condado. Vision Zero se basa en la responsabilidad compartida y el compromiso auténtico.



Grupos de trabajo de municipios locales

Los Grupos de Trabajo están compuestos por personal de la ciudad que puede promover Visión Zero a través de diferentes departamentos y acciones. Los grupos de trabajo son similares al grupo de trabajo regional y al comité directivo a nivel de condado para incluir la participación de múltiples departamentos de la ciudad. Tienen la tarea de llevar a cabo el Plan de Acción tras su adopción.

MIEMBROS DEL COMITÉ DIRECTIVO

Bill Wharton, Obras Públicas
Arturo Perez, Obras Públicas
Doug Robinson, Planificación y Desarrollo
Charlie Wetzel, Ingeniería de Tráfico
Bill Pandos, Parques y Recreación
Matt Kinley, Departamento de Bomberos
Alan Harris, Manejo de Emergencias
Lt. Brad McDaniel, Oficina del Sheriff
Mark Mullins, Escuelas Públicas del Condado de Seminole
Jordan Smith, Escuelas Públicas del Condado de Seminole
James Miller, Seminole State College
Steve Fussell, Sanford Airport
Venise White, Florida Department of Public Health
Janelle Dunn, True Health
Loreen Bobo, FDOT
Emily Bush, Bike Walk Central Florida
Patrick Panza, Bike Walk Central Florida
Cody Johnon, LYNX
Lenny Barden, Ciudad de Altamonte Springs

Kelly Brock, Ciudad de Casselberry
Chris Carson, Ciudad de Lake Mary
Shad Smith, Ciudad de Longwood
Paul Yeargain, Ciudad de Oviedo
Adam Mendenhall, Ciudad de Sanford
Terrilyn Rolle, Ciudad de Winter Springs

STEERING COMMITTEE ADVISORS

Tony Nelson, ingeniero del condado
Jean Jreij, director de obras públicas



Reunión del Comité Directivo #2



Reunión del Comité Directivo #4



Reunión del Comité Directivo #1

Elaborar estrategias con las partes interesadas clave

El Comité Directivo del Condado de Seminole se reunió cinco veces durante el desarrollo del plan. A medida que se complete y adopte el Plan de Acción, el comité Directivo cambiará su enfoque hacia la implementación y el seguimiento de los proyectos dentro del plan y el seguimiento de las lesiones graves y los accidentes mortales dentro de los límites del condado. Además, el Comité Directivo se esforzará por seguir los objetivos y cronogramas establecidos en el Plan de Acción.

Durante cada reunión del comité, hubo oportunidades para preguntas y conversaciones. Algunas de las preguntas y respuestas se resumen a continuación:

¿Cuáles cree que son las mayores barreras para alcanzar cero muertes y lesiones graves en accidentes de tránsito?

- ▶ **Conducir distraído**
- ▶ **Percepción de que Calles Completas está "quitando cosas"**
- ▶ **Necesita más aplicación de la ley**
- ▶ **Costos financieros / Financiamiento**

¿Qué piensa después de revisar los datos de accidentes del condado de Seminole?

- ▶ **Algunas ubicaciones no son sorprendentes**
- ▶ **El FDOT actualmente analiza proyectos de iluminación**
- ▶ **Comparar los datos de los campamentos de personas sin hogar con los datos de los accidentes**

¿Qué contramedidas han tenido éxito para usted?

- ▶ **Pasos de peatones de alta visibilidad**
- ▶ **Principales intervalos para peatones y RRFB**
- ▶ **Tiras sonoras**

¿Qué contramedidas le gustaría que se recomendaran o implementaran en el futuro?

- ▶ **Medios elevados**
- ▶ **Líneas verdes de conflicto para carriles/senderos para bicicletas**
- ▶ **Rotondas**
- ▶ **Reutilización de carriles**
- ▶ **Iluminación de segmentos**

Fechas del Comité Directivo

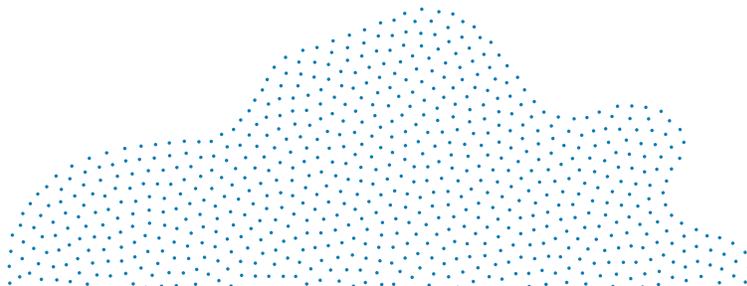
- **Reunión del Comité Directivo n.º 1 - 27 de octubre de 2023:**
Inicio: ¿Qué es Vision Zero?
Extensión UF/IFAS Condado de Seminole County 250 W. County Home Road, Sanford FL, 32773
- **Reunión del Comité Directivo n.º 2 - 12 de enero de 2024:**
Red de lesiones graves
Extensión UF/IFAS Condado de Seminole 250 W. County Home Road, Sanford FL, 32773
- **Reunión del Comité Directivo n.º 3 - 8 de febrero de 2024:**
Reunión Virtual de Políticas de Benchmarking
- **Reunión del Comité Directivo n.º 4 - 2 de abril de 2024:**
Contra medidas Extensión UF/IFAS Condado de Seminole 250 W. County Home Road, Sanford FL, 32773
- **Reunión del Comité Directivo n.º 5 - 18 de julio de 2024:**
Revelar el borrador del plan y la reunión virtual de próximos pasos

LEGAR A ZERO

Uso de contramedidas de seguridad comprobadas

La Administración Federal de Carreteras (FHWA, Federal Highway Administration) tiene 28 contramedidas de seguridad comprobadas. Estas contramedidas se han utilizado en muchos estados y en carreteras de muchos tipos. Esta lista es un punto de partida para la identificación de proyectos, aunque las contramedidas no terminan aquí. Se consideraron más de 100 contramedidas diferentes como parte de este plan de acción. La mayoría de las contramedidas tienen lo que se llama factor de modificación de colisión (CMF, Crash Modification Factor). Este factor respaldado por investigaciones nos indica el porcentaje potencial de reducción de accidentes.

Señales	Gestión de velocidad	Instalaciones peatonales
 Extienda el tiempo de los semáforos en amarillo y rojo.	 límites de velocidad apropiados	 añadir acera
 intervalo de tiempo para peatones	 cámaras de velocidad	 Balizas híbridas para peatones
Señalización y marcado vial	 límites de velocidad variables	 Balizas rectangulares de parpadeo rápido
 señales de chevron en curvas horizontal		
 señal de advertencia de curva		
		Ciclovías
		 carriles bici protegidas
		 Ciclovías separadas



¿Sabías que...?

Estas contramedidas tienen el potencial de reducir los accidentes mortales y con lesiones graves hasta en:

ILUMINACIÓN 28%
en carreteras

38% en intersecciones

42% en intersecciones
(peatones)

**INTERVALOS
PEDRIANOS LÍDERES**

13% en intersecciones
(choques entre
vehículos
y peatones)

ROTONDAS

78% en intersecciones
(convertido de señal)

82% en intersecciones
(convertido de señal de
alto)

Intersecciones y carreteras



Señales de alto
sobre-
dimensionadas
duplicadas



tratamiento de
superficie de alta
fricción



Reutilización de
carriles



Barreras
medianas



Medianas
elevadas



intersección de
conflicto reducido
para giros a la
izquierda



islas de refugio
peatonal



Placas traseras
con bordes
retroreflectantes



rotondas



Bandas sonoras

Otras estrategias de ingeniería



iluminación de
intersección



iluminación vial

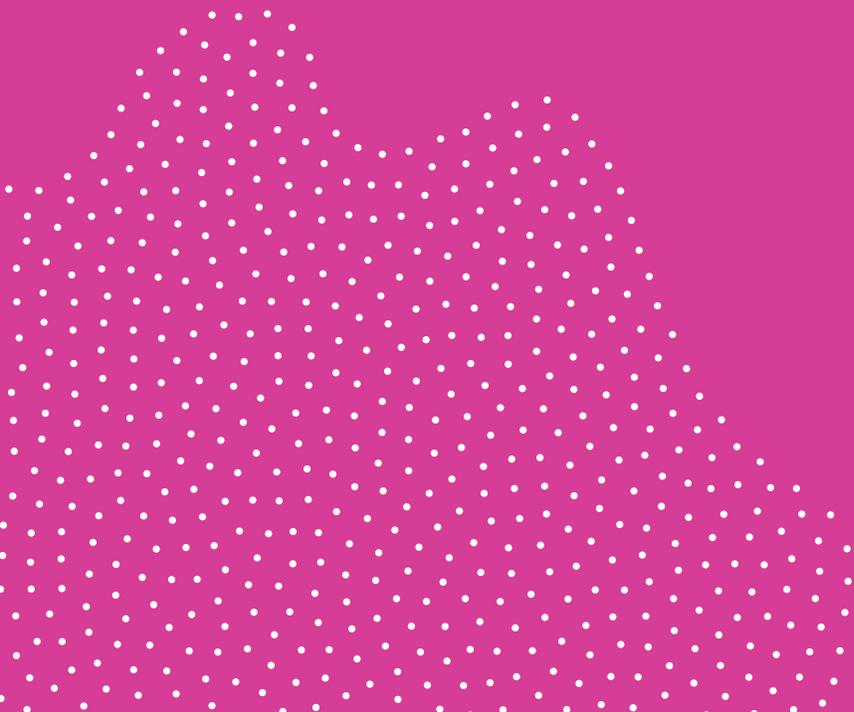


Gestión de
acceso / cerrar
entradas de
vehículos

Plan de acción

Esta sección describe las recomendaciones, los proyectos de necesidades y los próximos pasos después de la adopción del plan.

Estas acciones son ambiciosas, pero alcanzables mediante la colaboración y objetivos mensurables.





RESUMEN DEL PLAN DE ACCIÓN



CARRETERAS MÁS SEGURAS

Diseñar entornos viales para mitigar los errores humanos y tener en cuenta la tolerancia a las lesiones, fomentar comportamientos más seguros y facilitar los viajes seguros por parte de los usuarios más vulnerables.

ACCIÓN

DESCRIPCIÓN

Priorizar proyectos para bicicletas y peatones

Sobre la base del Plan Maestro de Senderos del Condado de Seminole y el Plan de Movilidad, se debe priorizar la implementación de los proyectos en el HIN que coincidan con estos planes. Los planes del condado existentes han identificado necesidades y oportunidades de conectividad. La racionalización de estos proyectos puede mejorar la seguridad y la movilidad. Se recomienda evaluar un proceso formal para integrar proyectos coincidentes en el programa de mejora de capital de 5 años.

Implementar intervalos para peatones líderes

Los LPI pueden reducir los accidentes entre vehículos y peatones hasta en un 13%. Se recomienda que el Condado y el FDOT trabajen juntos para implementar LPI como una mejora en todo el sistema, especialmente en el centro de cada ciudad.

Realizar una reprogramación de las señales de tráfico para igualar las velocidades objetivo

La sincronización de las señales de tráfico es una combinación de minimizar el retraso de los vehículos y optimizar la seguridad para todos los usuarios. Se deben revisar modificaciones menores a la progresión de las señales y la configuración de los tiempos tanto para los segmentos de la red con alto índice de lesiones como para las carreteras de contexto similar como medida proactiva. Se recomienda que la velocidad de progresión se establezca en la velocidad objetivo.

Implementar reutilizaciones de carriles de construcción rápida

El exceso de capacidad de las carreteras se presta a velocidades más altas de los vehículos. La reutilización de carriles debe centrarse en carreteras de 4 carriles con un volumen de tráfico diario anual promedio inferior a 20 000. Se debe considerar el crecimiento histórico y futuro para los candidatos a reutilización de carriles. También se debe considerar el tráfico de camiones.

Implementar tecnología de cámara para casos de casi accidentes

Se puede implementar tecnología de monitoreo para identificar proactivamente puntos críticos y aplicar contramedidas antes de que ocurran accidentes. El análisis de accidentes de Vision Zero ha identificado intersecciones con un alto índice de accidentes. La tecnología de cámaras de cuasi accidentes se puede implementar en estas intersecciones y en intersecciones cercanas con características contextuales y de sincronización de señales similares. Estos datos informarán qué movimientos están en mayor conflicto y brindarán la oportunidad de evaluar la efectividad de las contramedidas de sincronización de señales de bajo costo antes de cualquier proyecto de infraestructura.

Descripción del costo relativo:

\$ = Se requiere financiamiento bajo o nulo/Acción del personal interno,

\$\$ = Algunos fondos o alcance del trabajo requerido,

\$\$\$ = Mayor financiamiento requerido

MEDIDA DE DESEMPEÑO	AÑO OBJETIVO	PARTE RESPONSABLE	COSTO RELACIONADO	SE INTEGRA CON
Política/proceso documentado	Iniciar el segundo año	División de Ingeniería de Obras Públicas (Encargados), Parques y Recreación (Apoyo), Consejo de Comisionados del Condado (Apoyo)	\$	Plan de Movilidad 2045, Plan Maestro de Senderos, Plan de Mejoras de Capital
Número de intersecciones evaluadas para LPI y número implementado	Iniciar el primer año	División de Ingeniería de Tráfico de Obras Públicas	\$	-
Número de corredores reprogramados con reducción de velocidad	Iniciar el segundo año	División de Ingeniería de Tráfico de Obras Públicas	\$\$-	Estudio de tiempo de viaje y retrasos
Millas de carretera reutilizadas	Iniciar el segundo año	División de Ingeniería de Obras Públicas	\$\$\$-	Guía de Reutilización de carriles del FDOT
Número de puntos	Iniciar el segundo año	División de Ingeniería de Tráfico de Obras Públicas	\$\$	Plan de Acción Regional Visión Zero

RESUMEN DEL PLAN DE ACCIÓN



CARRETERAS MÁS SEGURAS

Diseñar entornos viales para mitigar los errores humanos y tener en cuenta la tolerancia a las lesiones, fomentar comportamientos más seguros y facilitar los viajes seguros por parte de los usuarios más vulnerables.

ACCIÓN

DESCRIPCIÓN

Ampliar Manual de Normas de Ingeniería de Orientación de la RRFBI

El condado ha utilizado con éxito balizas rectangulares de destello rápido (RRFB) en los cruces de senderos. Como solución de bajo costo con potencial para reducir los accidentes de peatones hasta en un 47 %, se recomienda que la guía del RRFB se amplie a otros contextos de cruce. Los RRFB están aprobados en la undécima edición del Manual sobre dispositivos uniformes de control de tráfico (MUTCD) publicado en diciembre de 2023. El Manual de diseño de Florida se puede utilizar para complementar la orientación del condado.

Desarrollar un plan para calmar el tráfico y evaluar el tiempo de viaje

Utilizando las medidas para calmar el tráfico y las pautas de diseño del condado, se recomienda un plan integral para todo el condado para evaluar la interacción de las estrategias y el impacto potencial en las rutas de respuesta a emergencias. Un plan holístico brindará una oportunidad simplificada para lograr consenso sobre el enfoque. Se prevé que las ubicaciones individuales de las tácticas para calmar el tráfico se visualicen en un mapa. Las ubicaciones de los departamentos de bomberos, hospitales y otras instalaciones de servicios de emergencia se incluirían en el mapeo visual. Se deben evaluar los tiempos de viaje y los impactos en las rutas de respuesta a emergencias.

Mejorar los cruces de paradas de tránsito

Los usuarios del transporte público dependen de caminar y andar en bicicleta para acceder a las paradas de autobús. Sin embargo, muchas paradas de transporte público no tienen cruces peatonales marcados ni cruces señalizados. El acceso conveniente a oportunidades de cruce controlado se vuelve más crítico para las personas con discapacidades, las familias con cochecitos y nuestra población de edad avanzada. Se recomienda que el Condado continúe trabajando con LYNX para identificar las paradas con mayor número de pasajeros y mejorar la conectividad de los peatones.

Coordinar mejoras de seguridad con proyectos de servicios públicos

Los trabajos de servicios públicos, como el reemplazo de una línea de agua subterránea, a menudo requieren la excavación de la carretera. Esto brinda la oportunidad de implementar contramedidas de seguridad una vez que se complete el trabajo y se reemplace la carretera. Proyectos como el estrechamiento de carriles con nueva creación de franjas, la reutilización de carriles, la señalización de cruces peatonales, la instalación de carriles para bicicletas y la reducción del radio de las aceras son ejemplos de mejoras de seguridad que se pueden lograr con las marcas viales. Se debe desarrollar una política para coordinar rutinariamente los proyectos de servicios públicos y seguridad.

Descripción del costo relativo:

\$ = Se requiere financiamiento bajo o nulo/Acción del personal interno,

\$\$ = Algunos fondos o alcance del trabajo requerido,

\$\$\$ = Mayor financiamiento requerido

MEDIDA DE DESEMPEÑO	AÑO OBJETIVO	PARTE RESPONSABLE	COSTO RELACIONADO	SE INTEGRA CON
Actualización manual	Iniciar el primer año	División de Ingeniería de Obras Públicas (Líder) y División de Ingeniería de Tráfico(Apoyo)	\$	Manual de normas de ingeniería del condado, Manual de diseño de Florida (MDF)
Desarrollo del plan	Iniciar el segundo año	División de Ingeniería de Obras Públicas (Líder) y Divisiones de Ingeniería de Tráfico (Apoyo), Departamento de Bomberos (Apoyo)	\$\$	Medidas y diseño para calmar el tráfico Pautas
Número de paradas de tránsito modificadas	Iniciar el segundo año	LYNX (Líder), División de Ingeniería de Obras Públicas (Soporte)	\$-\$\$\$	-
Política/proceso documentado	Iniciar el primer año	Obras Públicas Vías-División de aguas pluviales	\$	Procedimientos operativos estándar del condado(SOPs)

RESUMEN DEL PLAN DE ACCIÓN



VELOCIDADES MÁS SEGURAS

Promover velocidades más seguras en todos los entornos viales a través de una combinación de diseño vial reflexivo, equitativo y apropiado para el contexto, establecimiento de límites de velocidad apropiados, educación dirigida, campañas de divulgación y aplicación de la ley.

ACCIÓN

DESCRIPCIÓN

Instalar señales de retroalimentación de velocidad

El exceso de velocidad es uno de los principales contribuyentes a los accidentes mortales y con lesiones graves. Se recomienda implementar señales de retroalimentación de velocidad en segmentos de la red con alto índice de lesiones y exceso de velocidad. Las señales deben ubicarse entre los semáforos donde los vehículos normalmente ganan mayor velocidad. Se deben realizar un seguimiento de los datos de velocidad reales para evaluar el impacto de la señal.

Desarrollar un plan de velocidad objetivo

El exceso de velocidad es uno de los principales contribuyentes a los accidentes mortales y con lesiones graves. Se recomienda implementar señales de retroalimentación de velocidad en segmentos de la red con alto índice de lesiones y exceso de velocidad. Las señales deben ubicarse entre los semáforos donde los vehículos normalmente ganan mayor velocidad. Se deben realizar un seguimiento de los datos de velocidad reales para evaluar el impacto de la señal.

Priorizar las contramedidas de gestión de la velocidad

El condado enfatiza continuamente la seguridad en los proyectos de transporte. Las contramedidas de gestión de la velocidad (como la reutilización de carriles, el estrechamiento de carriles, la señalización en curvas, los amortiguadores de velocidad, las rotondas y las señales de retroalimentación de velocidad) deben seguir siendo un área de enfoque y prioritarias en los proyectos viales.

Lanzamiento de cámaras de límite de velocidad en zonas de escuela

La ley de Florida ahora permite la aplicación automatizada de los límites de velocidad en las zonas escolares (julio de 2023). Los conductores que superen el límite de velocidad a más de 10 mph pueden recibir una multa. Varias comunidades de Florida han tomado medidas para aprobar esta tecnología (condado de Osceola, ciudad de Eustis, condado de Manatee). Se recomienda que esta tecnología se pruebe en zonas escolares en la red de alto índice de lesiones con problemas de exceso de velocidad observados, tales como: Sanford Middle School en US 17-92, Lyman High School en CR 427, Winter Springs Elementary School en SR 434, Jackson Heights Middle escuela en CR 419. Las primeras tres escuelas también se encuentran en un área desfavorecida del USDOT.

Descripción del costo relativo:

\$ = Se requiere financiamiento bajo o nulo/Acción del personal interno,

\$\$ = Algunos fondos o alcance del trabajo requerido,

\$\$\$ = Mayor financiamiento requerido

MEDIDA DE DESEMPEÑO	AÑO OBJETIVO	PARTE RESPONSABLE	COSTO RELACIONADO	SE INTEGRA CON
Número de vías con señales de información de velocidad	Iniciar el segundo año	Obras Públicas Tránsito División de Ingeniería	\$	-
Adopción del plan	Iniciar el segundo año	Public Works Engineering Division (Lead), Development Services (Support)	\$\$	MetroPlan Orlando Estudio de manejo de velocidad (2022), Envision Seminole 2045 Estrategia de Transitabilidad
Porcentaje de proyectos viales que incluyen contramedidas de gestión de la velocidad	Iniciar el segundo año	División de Ingeniería de Obras Públicas (Líder) y División de Ingeniería de Tránsito (Soporte)	\$ - \$\$\$	-
Porcentaje de proyectos viales que incluyen contramedidas de gestión de la velocidad	Iniciar el segundo año	Oficina del Sheriff del Condado (Líder) Obras Públicas Ingeniería de Tráfico (Apoyo), Junta Escolar del Condado (Apoyo)	\$\$	Gestión de velocidad de MetroPlan Orlando Estudio (2022)

RESUMEN DEL PLAN DE ACCIÓN



USUARIOS DE LA VÍA MÁS SEGUROS

Usuarios de la vía seguros significa gente segura. Fomentar la conducción y el comportamiento seguro y responsable de las personas que utilizan nuestras carreteras y crear condiciones que prioricen su capacidad de llegar ilesos a su destino.

ACCIÓN

Asóciese con organizaciones de seguridad de motocicletas y enfatice el uso del casco

Coordinar presentaciones sobre seguridad vial con las escuelas

Considere ampliar el programa de educación vial en las escuelas públicas

Participar en programas de seguridad vial para jóvenes

DESCRIPCIÓN

Los accidentes de motocicleta representan el 18% de todos los accidentes mortales y con lesiones graves, la cifra más alta entre cualquier usuario vulnerable de la vía. Casi la mitad de las personas que murieron en motocicletas en Florida Central no llevaban casco. Asociarse con organizaciones de seguridad de motocicletas, como Ride Smart Florida, puede ayudar a aumentar la conciencia en todo el condado y enfatizar la responsabilidad compartida de todos los usuarios de la vía. Las oportunidades de asociación pueden incluir eventos de presentación conjunta, campañas en las redes sociales y reuniones colaborativas para compartir las últimas tendencias y avances.

El programa de educación vial de la escuela de verano que ofrecen las Escuelas Públicas del Condado de Seminole es una excelente opción para los nuevos conductores. Se recomienda que la información introductoria sobre seguridad vial esté disponible para los estudiantes que no pueden asistir al programa de educación vial o que aún no tienen permisos de aprendizaje. Se recomienda la educación sobre seguridad vial en todos los niveles educativos, desde la primaria hasta la secundaria..

Como se señaló anteriormente, el programa de educación vial de la escuela de verano es una excelente opción. Se recomienda que la Junta Escolar considere ampliar este programa para que se ofrezca durante el año escolar. Puede considerarse como una actividad optativa o extraescolar para brindar acceso durante todo el año. La asociación con el Consejo de Seguridad de Florida para la instrucción gratuita al volante debe continuar. Se debe revisar el número de solicitantes para el programa de verano para adaptar el programa de todo el año. Si hay pocos solicitantes, se debe seguir una estrategia de divulgación para publicitar y promover el programa.

En Florida Central, sólo el 6% de los conductores son adolescentes, pero participan en el 13% de los accidentes con lesiones graves. Se recomienda que el equipo de Vision Zero y la Junta Escolar del Condado de Seminole participen en programas de seguridad vial para jóvenes, como el Programa de seguridad para conductores adolescentes del FDOT, el Programa Batalla de los cinturones del FDOT y el Desafío para conductores adolescentes de la Asociación de Sheriffs de Florida. El Programa de seguridad para conductores adolescentes está dirigido a conductores adolescentes de 15 a 19 años para educar sus pares, padres y comunidades sobre la conducción segura de los adolescentes mediante capacitación y empoderamiento.

Descripción del costo relativo:

\$ = Se requiere financiamiento bajo o nulo/Acción del personal interno,

\$\$ = Algunos fondos o alcance del trabajo requerido,

\$\$\$ = Mayor financiamiento requerido

MEDIDA DE DESEMPEÑO	AÑO OBJETIVO	PARTE RESPONSABLE	COSTO RELACIONADO	SE INTEGRA CON
Número de actividades conjuntas por año	Iniciar el tercer año	Oficina de Comunicaciones (Lider), División de Ingeniería de Obras Públicas (Apoyo)	\$	-
Número de escuelas alcanzadas	Iniciar el tercer año	División de Ingeniería de Obras Públicas (Líder), Oficina de Comunicaciones (Apoyo), Escuelas Públicas del Condado de Seminole (Apoyo)	\$-\$\$\$	-
Evaluación del programa Numero de estudiantes alcanzados	Iniciar el tercer año	Escuelas públicas del condado de Seminole (lider)	\$-\$\$\$	-
Numero de estudiantes comprometidos	Iniciar el segundo año	Escuelas Públicas del Condado de Seminole (Líder), División de Ingeniería de Obras Públicas (Apoyo), Oficina de Comunicaciones (Soporte), FDOT (Soporte)	\$-\$\$	-

RESUMEN DEL PLAN DE ACCIÓN



USUARIOS DE LA VÍA MÁS SEGUROS

Usuarios de la vía seguros significa gente segura. Fomentar la conducción y el comportamiento seguro y responsable de las personas que utilizan nuestras carreteras y crear condiciones que prioricen su capacidad de llegar ilesos a su destino.

ACCIÓN

DESCRIPCIÓN

Llevar a cabo una operación de aplicación de la ley dirigida y de alta visibilidad

El exceso de velocidad es uno de los principales contribuyentes a los accidentes mortales y con lesiones graves. Se recomienda que se lleve a cabo una operación de cumplimiento específica en carreteras con velocidades de operación de 10 mph por encima del límite de velocidad publicado. El Estudio de Gestión de Velocidad de MetroPlan Orlando identificó estas carreteras. Los corredores del condado objetivo para la aplicación de la ley son: Martin Luther King Jr Boulevard, Howell Branch Road, Lake Mary Boulevard al sur de SR 46, Celery Avenue, CR 427 desde Longwood Hills Road hasta US 17/92, Red Bug Lake Road al este de Tuskawilla Road, Dodd Camino.

Lanzar la campaña de divulgación Visión Zero

Es importante llevar a cabo una campaña de divulgación continua para mantener la conciencia y el impulso en torno al objetivo de Zero muertes por accidentes de tránsito. La escala de esta campaña se puede adaptar para que coincida con los compromisos y responsabilidades del personal del condado. Como parte de este plan de acción, se desarrolla un conjunto general de material de campaña, de concientización de Vision Zero.

Recomendar una política de "No molestar" para el personal en todo el condado

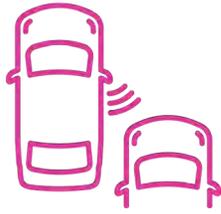
El condado de Seminole puede recomendar una política interna a nivel del condado para que el personal utilice la función "No molestar" implementada en los teléfonos inteligentes modernos mientras conduce. Esto promueve una cultura de seguridad y comprensión entre colegas que entienden que un mensaje de texto o una llamada pueden esperar. Esta es una política que el FDOT implementa actualmente.

Descripción del costo relativo:

\$ = Se requiere financiamiento bajo o nulo/Acción del personal interno,
 \$\$ = Algunos fondos o alcance del trabajo requerido,
 \$\$\$ = Mayor financiamiento requerido

MEDIDA DE DESEMPEÑO	AÑO OBJETIVO	PARTE RESPONSABLE	COSTO RELACIONADO	SE INTEGRA CON
Número de conductores alcanzados	Iniciar el segundo año	Oficina del Sheriff (líder), Oficina de Comunicaciones (Apoyo), Divisiones de Ingeniería de Obras Públicas e Ingeniería de Tráfico (Apoyo)	\$\$	MetroPlan velocidad de Orlando Gestión Estudio (2022)
Número de interacciones sociales	Iniciar el segundo año	Oficina de Comunicaciones (Lider)	\$	-
Número de empleados que utilizan "No molestar" en sus teléfonos inteligentes	Iniciar el primer año	Oficina de Comunicaciones (líder), todos los demás departamentos, incluidos los de Servicios Ambientales (Apoyo)	\$	Política del personal de "No molestar" del FDOT

RESUMEN DEL PLAN DE ACCIÓN



VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

Planifique de manera proactiva una flota de vehículos conectados y autónomos y fomente la compra de vehículos que cuenten con tecnología de prevención de accidentes.

ACCIÓN

Colaborar con organizaciones profesionales que promueven los requisitos de vehículos seguros

Considere los sistemas de seguridad de vehículos emergentes al comprar vehículos de flota nueva

Publicar la Disponibilidad de la Aplicación Telefónica "SAFERCAR" para Notificaciones de Retiro

DESCRIPCIÓN

Los vehículos están regulados por la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en Carreteras (NHTSA). NHTSA implementa leyes del Congreso. Los requisitos para el uso del cinturón de seguridad en los vehículos son un ejemplo de esto. A medida que continúan la conducción autónoma, la conducción distraída y la conducción bajo los efectos del alcohol, la legislación emergente es una herramienta para llegar a cero muertes por accidentes de tránsito. Varias organizaciones profesionales coordinan los esfuerzos de sus miembros para unirse detrás de políticas que fortalezcan el campo del transporte. La Sociedad Estadounidense de Ingenieros Civiles (ASCE) mantiene posiciones políticas para reducir las muertes y lesiones por accidentes de tránsito, incluida la colaboración para vehículos conectados y autónomos, y a menudo hace declaraciones de apoyo al Congreso.

Además, las organizaciones que ejercen presión ante la Legislatura y las empresas de vehículos deben centrarse en la accesibilidad, o financiación para funciones de seguridad gratuitas que normalmente se basarían en servicios de suscripción, como la tecnología de vehículos conectados.

La NHTSA ha identificado iniciativas de reglamentación para aumentar la seguridad de los vehículos. Se recomienda que el condado compare el año de las compras planificadas de vehículos de la flota con el año de posibles promulgaciones de reglas para alinear las compras con características de seguridad avanzadas. Por ejemplo, el frenado automático de emergencia será estándar en automóviles y camionetas a partir de 2029. Este frenado automático detectará tanto vehículos como peatones tanto de día como de noche.

La NHTSA desarrolló la aplicación telefónica "SaferCar" para rastrear retiros activos. Esta aplicación enviará una alerta cuando se publique un retiro del mercado. La NHTSA estima que millones de retiradas de vehículos cada año no se abordan. Esta aplicación será especialmente oportuna a medida que más vehículos autónomos se incorporen a nuestras carreteras: una falla en la tecnología autónoma puede tener consecuencias graves y repentinas.

Descripción del costo relativo:

\$ = Se requiere financiamiento bajo o nulo/Acción del personal interno,
 \$\$ = Algunos fondos o alcance del trabajo requerido,
 \$\$\$ = Mayor financiamiento requerido

MEDIDA DE DESEMPEÑO	AÑO OBJETIVO	PARTE RESPONSABLE	COSTO RELACIONADO	SE INTEGRA CON
Número de personal en organizaciones profesionales	Iniciar el primer año	Ingeniería de Obras Públicas e Ingeniería de Tráfico Divisiones (líder), Servicios de desarrollo (Apoyo)	\$	-
Vehículos de flota evaluado	Iniciar el tercer año	Flota e Instalaciones	\$\$-\$\$\$	Rulemaking Reference: Transportation.gov/ NRSS/SaferVehicles
Notificación social	Iniciar el primer año	Oficina de Comunicaciones	\$	-

RESUMEN DEL PLAN DE ACCIÓN



CUIDADO DESPUÉS DEL ACCIDENTE

Mejorar la capacidad de supervivencia de los accidentes mediante un acceso rápido a atención médica de emergencia, al tiempo que se crea un entorno de trabajo seguro para los socorristas vitales y se previenen accidentes secundarios mediante prácticas sólidas de gestión de incidentes de tráfico.

ACCIÓN

Reúnase periódicamente con los socorristas

Seguimiento del tiempo de respuesta y los tiempos de transporte

Complemente los datos de accidentes con datos de socorristas, hospitales y centros de traumatología

Promover la capacitación en RCP y primeros auxilios de emergencia

DESCRIPCIÓN

Para continuar con las mejores prácticas y el intercambio de datos una vez finalizado este plan de acción, se recomienda que el personal de Obras Públicas, los socorristas y los profesionales médicos se reúnan en un intervalo definido cada año para discutir cómo se están materializando las barreras y oportunidades para alcanzar la Vision Zero.

Segundos pueden salvar vidas. Para comprender mejor qué segmentos del sistema de transporte tienen las mejores oportunidades para maximizar el tiempo de respuesta y cuáles tienen las barreras más grandes, se recomienda rastrear estos datos y compartirlos con la División de Ingeniería de Obras Públicas para informar las listas de prioridades de los proyectos.

El uso de datos para complementar Signal4 Analytics y los informes policiales sobre accidentes puede ayudar a comprender mejor los resultados de los accidentes, como por ejemplo cómo un accidente con lesiones graves se convirtió en un accidente mortal. Las lagunas en los datos pueden incluir accidentes que no se informan a la policía o accidentes en los que es posible que la policía no pueda recopilar toda la información relevante.

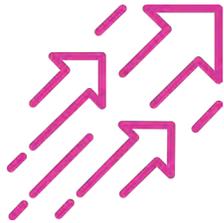
Promover la capacitación en RCP y primeros auxilios de emergencia en la comunidad puede alentar a quienes están capacitados a apoyar a otra persona en cualquier situación potencialmente mortal. Mientras se espera que lleguen los servicios de emergencia al lugar de un accidente, esto puede servir como medida temporal hasta que llegue el servicio de emergencias médicas profesional.

Descripción del costo relativo:

\$ = Se requiere financiamiento bajo o nulo/Acción del personal interno,
 \$\$ = Algunos fondos o alcance del trabajo requerido,
 \$\$\$ = Mayor financiamiento requerido

MEDIDA DE DESEMPEÑO	AÑO OBJETIVO	PARTE RESPONSABLE	COSTO RELACIONADO	SE INTEGRA CON
Reunión anual	Iniciar el segundo año	Departamento de Bomberos (Líder), Oficina del Sheriff (Apoyo), División de Ingeniería de Obras Públicas (Apoyo)	\$	-
Accidentes rastreados por año	Iniciar el segundo año	Departamento de Bomberos (Líder), Oficina del Sheriff (Apoyo), División de Ingeniería de Obras Públicas (Apoyo)	\$	-
Accidentes complementado por año	Iniciar el segundo año	MetroPlan Orlando (Líder), Ingeniería de Obras Públicas División (Apoyo), Fuego Departamento (Soporte)	\$\$	-
Se ofrecen cursos de RCP	Iniciar el segundo año	Departamento de Bomberos (líder)	\$\$	-

RESUMEN DEL PLAN DE ACCIÓN



**PROGRESO
CONTINUO**

Mantener el impulso para lograr cero muertes y lesiones graves en accidentes de tránsito requiere un esfuerzo sostenido. Estas acciones generales nos ayudarán a lograrlo.

ACCIÓN

DESCRIPCIÓN

Desarrollar un informe de estado de Vision Zero para realizar un seguimiento del progreso

Se recomienda que la página web Vision Zero del condado se actualice cada dos años con un informe de estado sobre el progreso del Plan de Acción. La información básica debe incluir la lista de acciones, el estado de cada acción (en curso, completa, no iniciada) y un resumen de las actividades recientes. También deben incluirse datos recientes sobre accidentes mortales y con lesiones graves. El panel de accidentes de MetroPlan Orlando se puede aprovechar para completar los datos de accidentes.

Taller del Comité Vision Zero del condado anfitrión dos veces al año

Para mantener el impulso del Plan de Acción Vision Zero, se recomienda que el Comité Directivo del Condado se reúna dos veces al año para discutir el progreso, las acciones sobresalientes y las tendencias emergentes que proporcionarían puntos de contacto productivos. El Comité del Condado debe reunirse 3 meses antes de publicar un Informe de estado de Vision Zero para discutir y obtener una vista previa de los datos.

Actualizar el plan de acción cada cinco años, compensado con el plan de movilidad del transporte

De manera similar a que el Plan de Transporte se actualiza cada cinco años, se recomienda que este Plan de Acción Vision Zero se actualice con la misma frecuencia. Actualizar ambos simultáneamente brindaría la oportunidad de optimizar el análisis de seguridad y accidentes; sin embargo, también requiere un mayor compromiso de la carga de trabajo del personal. Para distribuir los recursos de manera más equitativa, se recomienda que el plan Vision Zero se actualice dos o tres años antes de la actualización del Plan de Movilidad del Transporte.

Crear/asignar un puesto de personal dedicado a la seguridad del transporte

De manera similar a cómo se organiza el FDOT con una Oficina de Seguridad, se recomienda que el Condado considere organizar los recursos de personal para crear un puesto de Ingeniero o Planificador de Seguridad dedicado. Este puesto de personal podría encajar organizativamente en Obras Públicas y ser responsable de supervisar la seguridad en todas las fases del proyecto, desde la planificación hasta la construcción. Este puesto impulsaría la ejecución de las acciones de este plan, realizaría un seguimiento del progreso y coordinaría con las organizaciones asociadas.

Convocar una Comisión de Revisión de Accidentes Fatales

Una Comisión de Revisión de Accidentes Fatales para el Condado de Seminole debe incluir servicios médicos de emergencia, como agentes del orden y socorristas, ingenieros, planificadores, legisladores y empleados gubernamentales para revisar en profundidad las circunstancias de accidentes fatales y hacer recomendaciones para posibles mejoras.

Descripción del costo relativo:

\$ = Se requiere financiamiento bajo o nulo/Acción del personal interno,
 \$\$ = Algunos fondos o alcance del trabajo requerido,
 \$\$\$ = Mayor financiamiento requerido

MEDIDA DE DESEMPEÑO	AÑO OBJETIVO	PARTE RESPONSABLE	COSTO RELACIONADO	SE INTEGRA CON
Encuentro anual Desarrollo de plan/ informe de progreso	Iniciar el primer año	Obras Públicas (Líder), Oficina de Comunicaciones (Apoyo)	\$	-
Adopción del comité	Iniciar el primer año	Oficina del Administrador del Condado (Líder)	\$	Visión Regional Grupo de trabajo cero
Adopción de un plan actualizado	Iniciar el quinto año	Ingeniería de Obras Públicas	\$	Plan de Movilidad de Transporte 2024
Establecimiento del puesto	Iniciar el primer año	Oficina del administrador del condado (Líder), Junta del Condado Comisionados (Apoyo)	\$-\$\$\$	-
Accidentes mortales revisados	Iniciar el segundo año	MetroPlan Orlando (líder), equipo de seguridad del tráfico comunitario del condado (apoyo)	\$-\$\$	-

RESUMEN DEL PLAN DE ACCIÓN

Proyectos de seguridad, implementación y priorización de proyectos

Los proyectos de seguridad se desarrollaron en colaboración, utilizando conocimientos de las tendencias de accidentes, redes de alto índice de lesiones, dirección del comité directivo del condado y comentarios de la comunidad. El proceso para identificar proyectos incluyó una evaluación de todo el sistema y una evaluación específica de la carretera. Las intersecciones con alto índice de lesiones se incluyen en la evaluación específica de la carretera.

También se evaluaron los costos previstos del proyecto y el tiempo de implementación. Luego se priorizaron los proyectos en función de:

- Puntuaciones de accidentes
- Estar dentro de un área desatendida de transporte
- Beneficio de seguridad anticipado
- Estar en múltiples redes de alto nivel de lesiones
- Cronograma de implementación (puntuaciones más altas para proyectos que puede completarse en 5 años)

Este enfoque de priorización también se utilizó a nivel regional, según las prioridades identificadas por la Junta de MetroPlan Orlando. Se completó una lista de prioridades por separado para las carreteras estatales y las carreteras comarcales.

Cualquier vía

urbana en la red con alto índice de lesiones tiene prioridad en el respectivo plan de acción de la ciudad. Los mapas de las páginas siguientes resaltan los segmentos prioritarios. Los detalles de cada proyecto de seguridad y la lista completa de proyectos se encuentran en el Apéndice. Los proyectos en las carreteras de ciudad.

Proceso de planificación del proyecto

PASO 1

Analizar toda la red
Oportunidades

Cuantitativa y
cualitativa

PASO 2

Analizar segmentos de red con alto índice de lesiones e intersecciones principales

Utilice el kit de herramientas de contramedidas

PASO 3

Identificar proyectos

Incorporar los pasos 1 y 2

Referencia cruzada de proyectos existentes

PASO 4

Priorización de conductas

Basado en la orientación de los planes regionales

PASO 5

Desarrollar la implementación plan

Determinar el marco de tiempo y costos

Lista de necesidades prioritarias de los cinco principales proyectos de carreteras del condado (lista completa en el apéndice)

1. CR 427 desde Palmetto Ave hasta SR 434 (0,38 millas)

Mejoras de seguridad para adaptarse al contexto y aumentar la conectividad de los peatones.

2. 25th St desde Hardy Ave hasta US 17-92 (0,88 millas)

Mejoras de seguridad para aumentar la conectividad peatonal y reducir la velocidad

3. Lake Mary Blvd desde SR 46 hasta Canyon Pt (0,52 millas)

Mejoras de seguridad para gestionar accidentes todo terreno.

4. Howell Branch Rd desde Bear Gully Rd hasta SR 426 (0,41 millas)

Mejoras de seguridad para mejorar la seguridad de las bicicletas y la conectividad con los senderos.

5. CR 46A desde Bright Meadow Dr hasta Old Lake Mary Rd (2,79 millas)

Mejoras de seguridad para gestionar la velocidad y mejorar la conectividad de los peatones.

Lista de las cinco principales necesidades prioritarias de proyectos de carreteras estatales (lista completa en el apéndice)

1. SR 434 desde Wilma St hasta US 17-92 (1,31 millas)

Mejoras de seguridad para gestionar la visibilidad y la seguridad del transporte multimodal.

2. SR 46 desde Avocado Ave hasta US 17-92 (0,44 millas)

Mejoras de seguridad para gestionar velocidades y aumentar el transporte activo.

3. US 17-92 desde Seminole Blvd hasta 13th St (1,03 millas)

Mejoras de seguridad para aumentar la seguridad y el uso del transporte activo.

4. SR 46 desde Terwillinger Ln hasta Avocado Ave (0,58 millas)

Mejoras de seguridad para reducir velocidades y choques en ángulo.

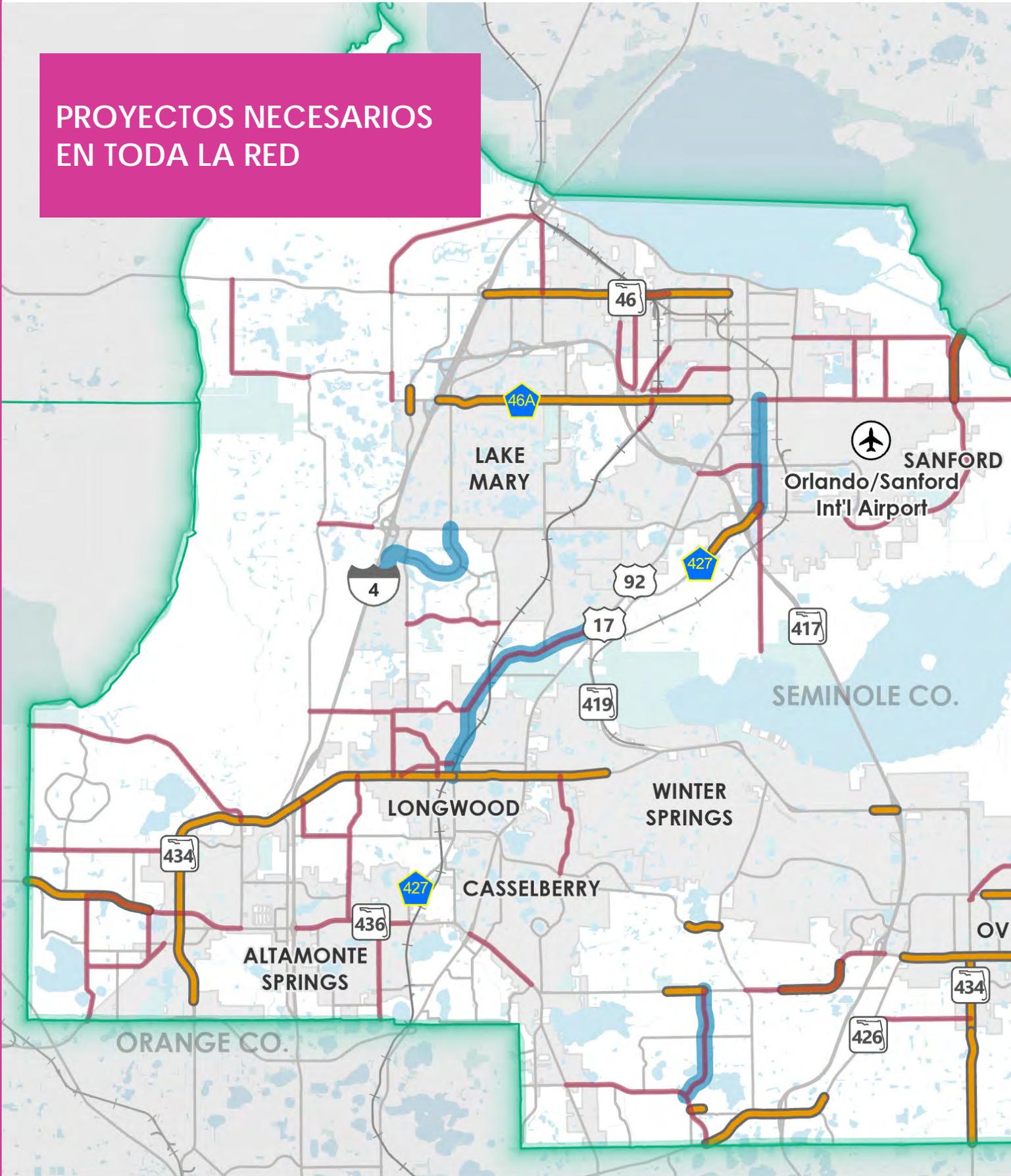
5. US 17-92 desde 20th St hasta 27th St (1,1 millas)

Mejoras de seguridad para aumentar la seguridad y el uso del transporte activo.

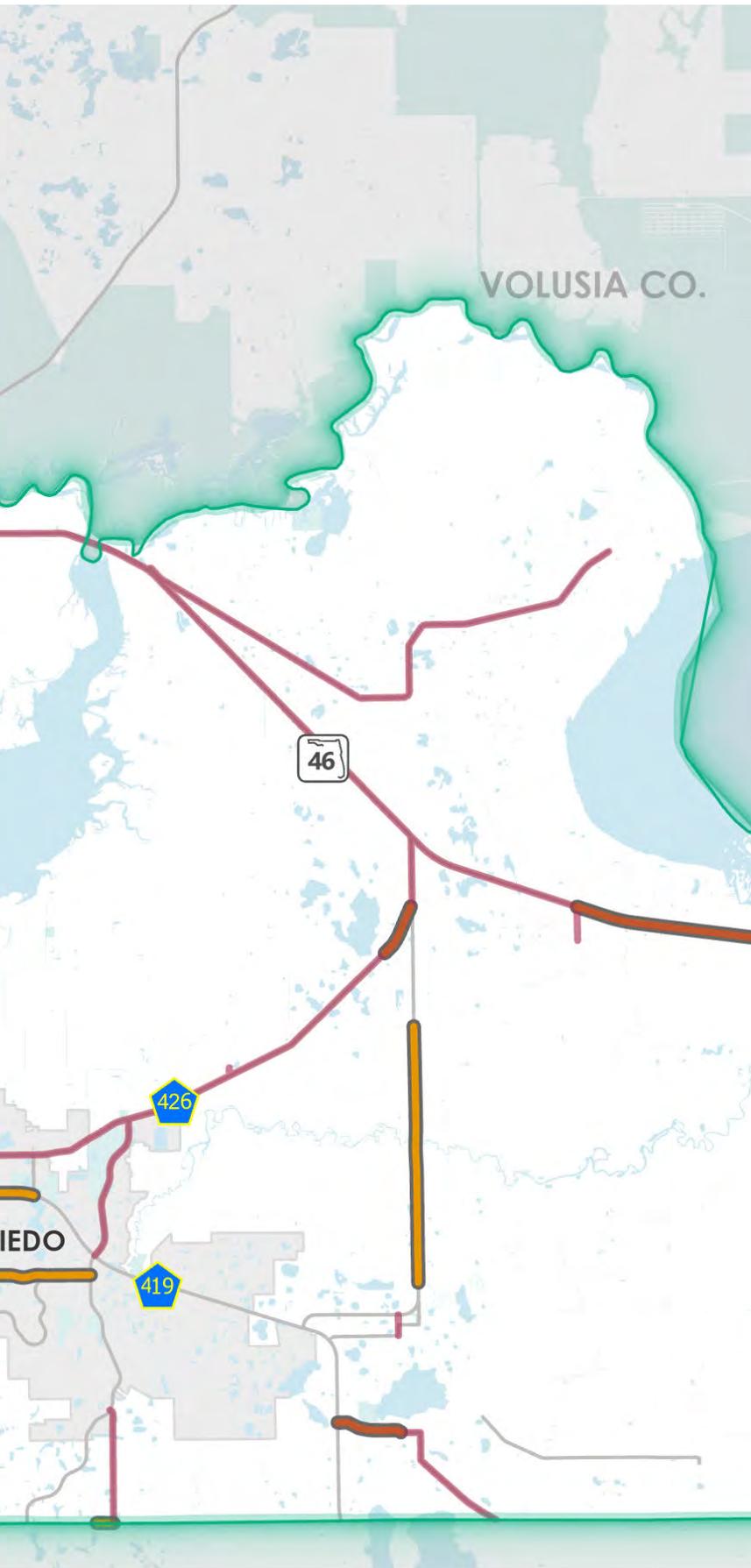
Los próximos pasos para la implementación de estos proyectos pueden incluir auditorías de seguridad vial, planes de desarrollo conceptual y estudios de viabilidad.

Todos los proyectos necesarios actualmente no cuentan con financiación. La financiación inicial procederá de cualquier proyecto exitoso. solicitud al Programa de Subvenciones Calles y Carreteras Seguras (SS4A) para Todos.

PROYECTOS NECESARIOS EN TODA LA RED



All needed projects are currently unfunded. Initial funding will come from any successful application to the Safe Streets and Roads (SS4A) for All Grant Program.



Leyenda

- Candidatos a señales de retroalimentación de velocidad (velocidades observadas 10+ por encima del límite de velocidad)
- Rellenar huecos de iluminación (falta iluminación en la carretera)
- Candidatos de reutilización de carriles

Network-Wide Projects

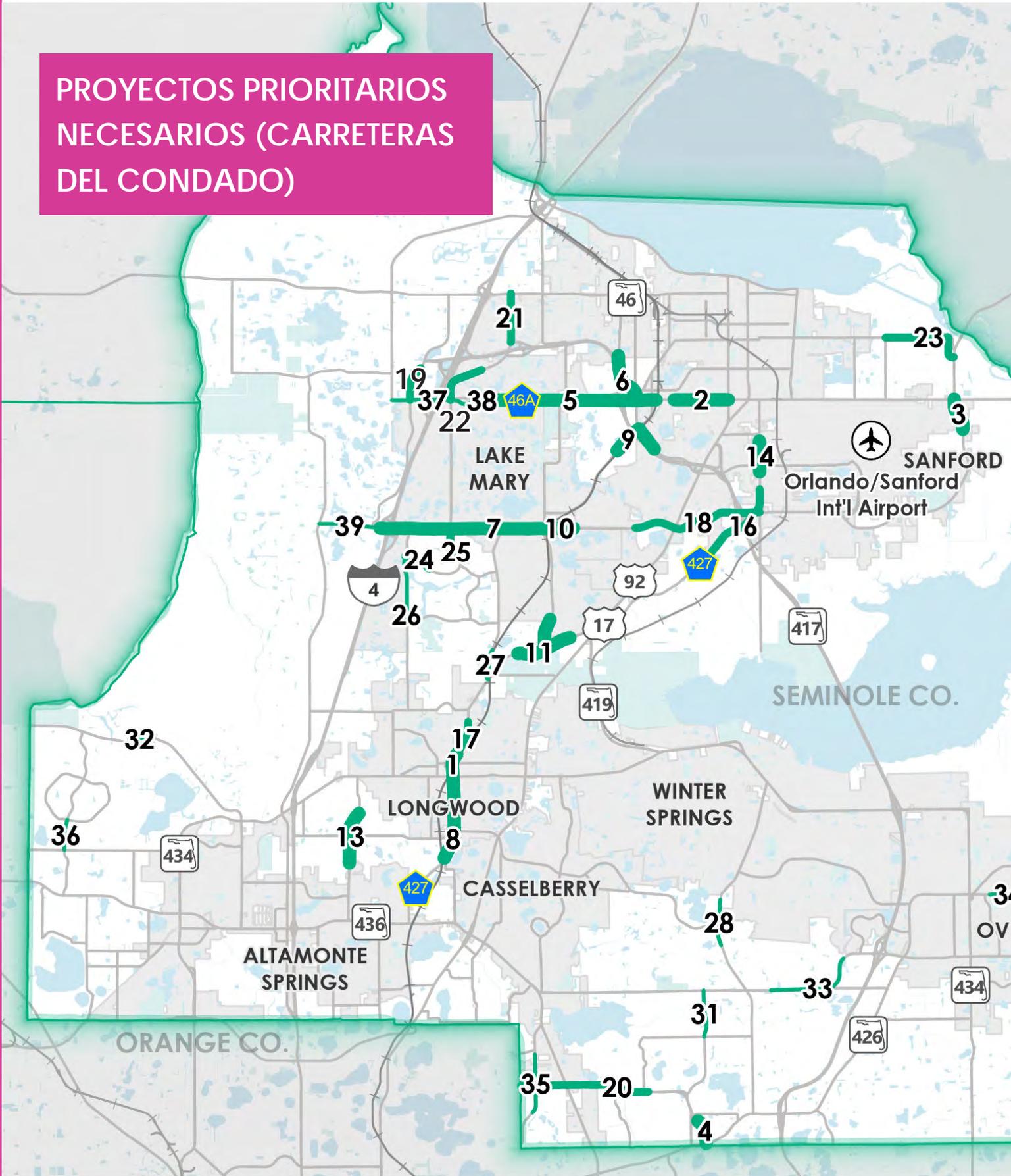
Este mapa proporciona contramedidas de seguridad sistémicas que se pueden implementar de manera proactiva en todo el condado, independientemente de si la carretera se encuentra en la red de alto índice de lesiones. Estas contramedidas pueden implementarse independientemente de los proyectos prioritarios:

- Iluminación
- Reutilización de carriles
- Señales de información de velocidad

También se recomiendan las siguientes estrategias para la evaluación de todas las arterias principales, mayores y menores:

- Reducciones de los radios de bordillo
- Intervalos peatonales líderes
- No se permite girar a la derecha en indicaciones rojas
- Reprogramación de la señal del corredor para coincidir velocidades objetivo
- Paradas de tránsito mejoradas

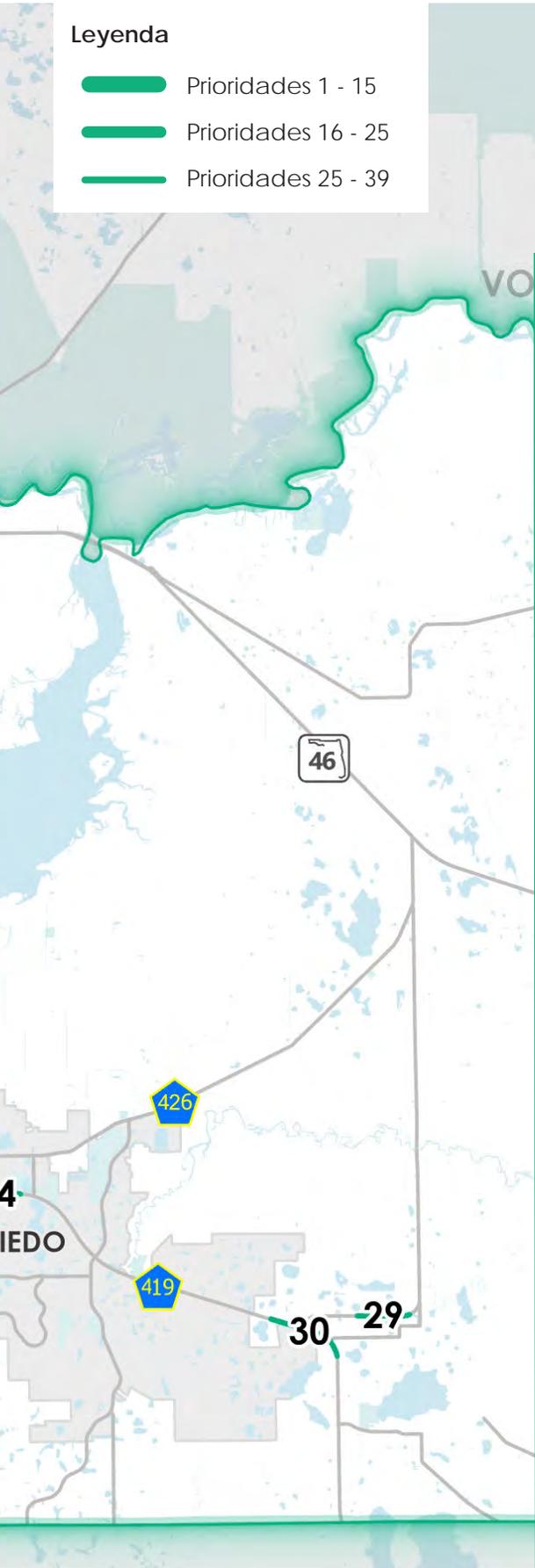
PROYECTOS PRIORITARIOS NECESARIOS (CARRETERAS DEL CONDADO)



Todos los proyectos necesarios actualmente no cuentan con financiación. La financiación inicial provendrá de cualquier solicitud exitosa al Programa de Subvenciones Calles y Carreteras Seguras (SS4A) para Todos.

Legenda

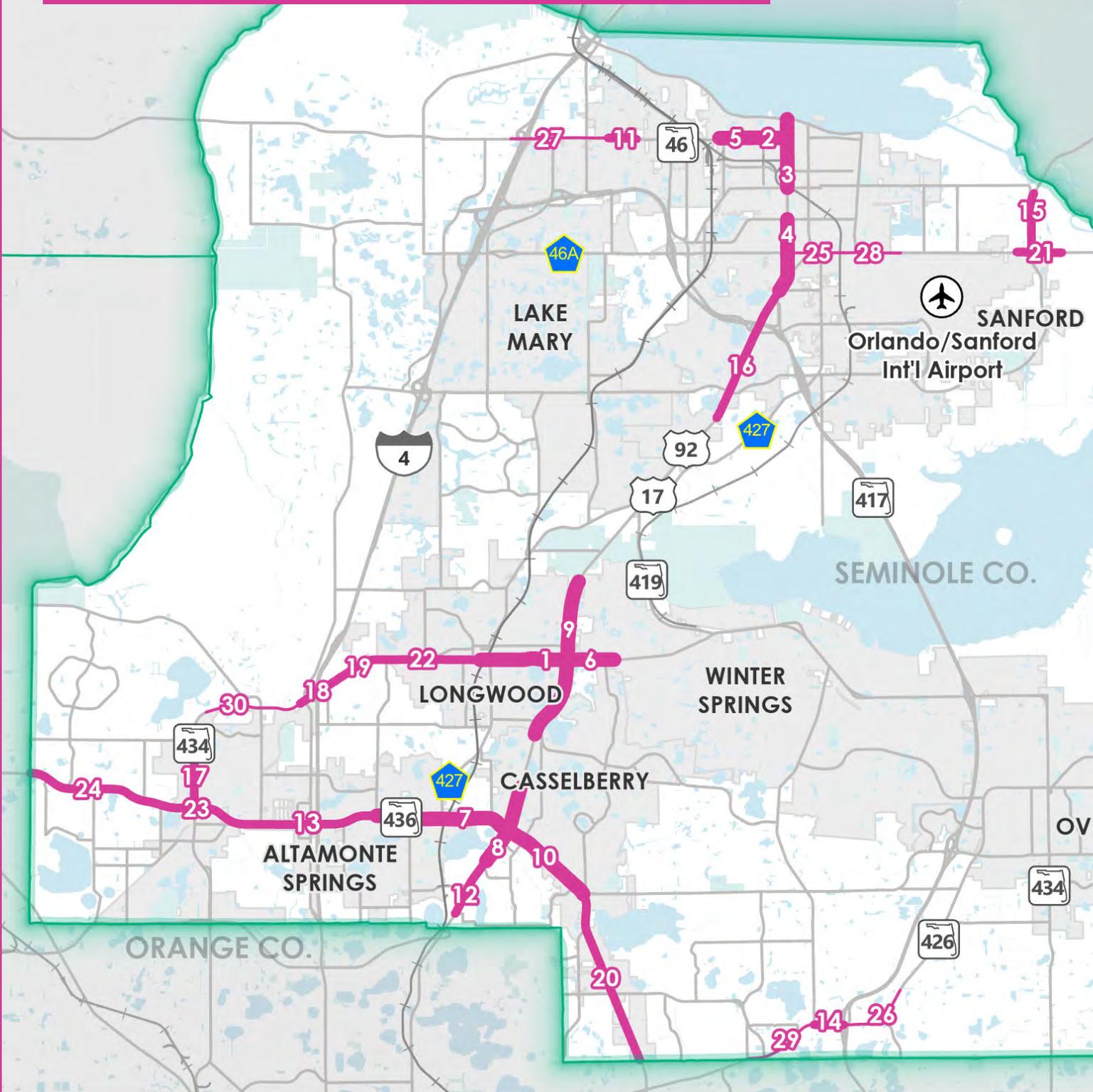
- █ Prioridades 1 - 15
- █ Prioridades 16 - 25
- █ Prioridades 25 - 39



# Segmento	Priority Score
1. CR 427 desde Palmetto Ave hasta SR 434	93.75
2. 25th St desde Hardy Ave hasta US 17-92	92.5
3. Lake Mary Blvd desde SR 46 hasta Canyon Pt	67.5
4. Howell Branch Rd desde Bear Gully Rd hasta SR 426	62.5
5. CR 46A desdeBright Meadow Dr hasta Old Lake Mary Blvd	58.75
6. Martin Luther King Blvd desde CR 46A hasta 20th Pl	58.75
7. Lake Mary Blvd desde I-4 WB Ramps hasta Country Club Rd	56.25
8. CR 427 desde SR 434 hasta Lyman Rd	56.25
9. Old Lake Mary Rd desdeAirport Blvd hasta Brightview Dr	53.75
10. Lake Mary Blvd desde CR 15 hasta High St	53.75
11. CR 427 desde Crystal Creek Dr hasta Jennifer Ct	53.75
12. CR 15 desdeNorth Rd hasta CR 427	53.75
13. Palm Springs Dr desde Orlando Ave hasta Apline Sr	53.75
14. Sanford Ave desde Hunt Dr hasta 28th Pl	53.75
15. Airport Blvd desde Old Lake Mary Rd hasta Live Oak Blvd	53.75
16. CR 427 desde Rose Dr hasta Meeting Pl	52.5
17. CR 427 desde 14th Ave hasta Palmetto Ave	52.5
18. Lake Mary Blvd desde Ridge Dr hasta Sanford Ave	52.5
19. International Pkwy desde Allure Ln hasta CR 46A	51.25
20. Howell Branch Rd desde County Line hasta Dike Rd	51.25
21. Rinehart Rd desde SR 46 hasta Ball Blvd	51.25
22. Rinehart Rd desde Towne Center Blvd hasta CR 46A	50
23*. Celery Ave desde Sipes Ave hasta SR 415	50
24. Greenwood Blvd desde Lake Emma Rd hasta Donegal Ave	50
25. Greenwood Blvd desde Lake Mary Blvd hasta Canterbury Dr	50
26. Lake Emma Rd desde Greenwood Blvd hasta Greenway Blvd	50
27. Longwood Lake Mary Rd desde Acorn Dr hasta CR 427	50
28. Tuskawilla Rd desde Windcrest Pl hasta Eagle Blvd	50
29. Snow Hill Rd desde Jacobs Trl hasta Yellow Trl	50
30. Chuluota Rd desde Old Chuluota Rd hasta 5th St	50
31. Dodd Rd desde Red Bug Lake Rd hasta Dike Rd	50
32. Wekiva Springs Rd desde Riverbend Blvd hasta Fox Valley Dr	50
33. Red Bug Lake Rd desde Brooks Ln hasta Hollow Pine Dr	48.75
34. CR 419 desde Boston Ave hasta Louise Ave	48.75
35. Lake Howell Rd desde Lake Howell Ln hasta Willow Ln	48.75
36. Hunt Club Blvd desde Wekiva Trl hasta Sand Lake Rd	46.25
37. CR 46A desde Orange Blvd hasta Rinehart Rd	46.25
38. CR 46A desde Rinehart Rd hasta Bright Meadow Dr	45
39. Lake Mary Blvd desde Markham Woods Rd hasta I-4 WB Ramps	41.25

* indica que se ha implementado un cambio o proyecto desde 2018

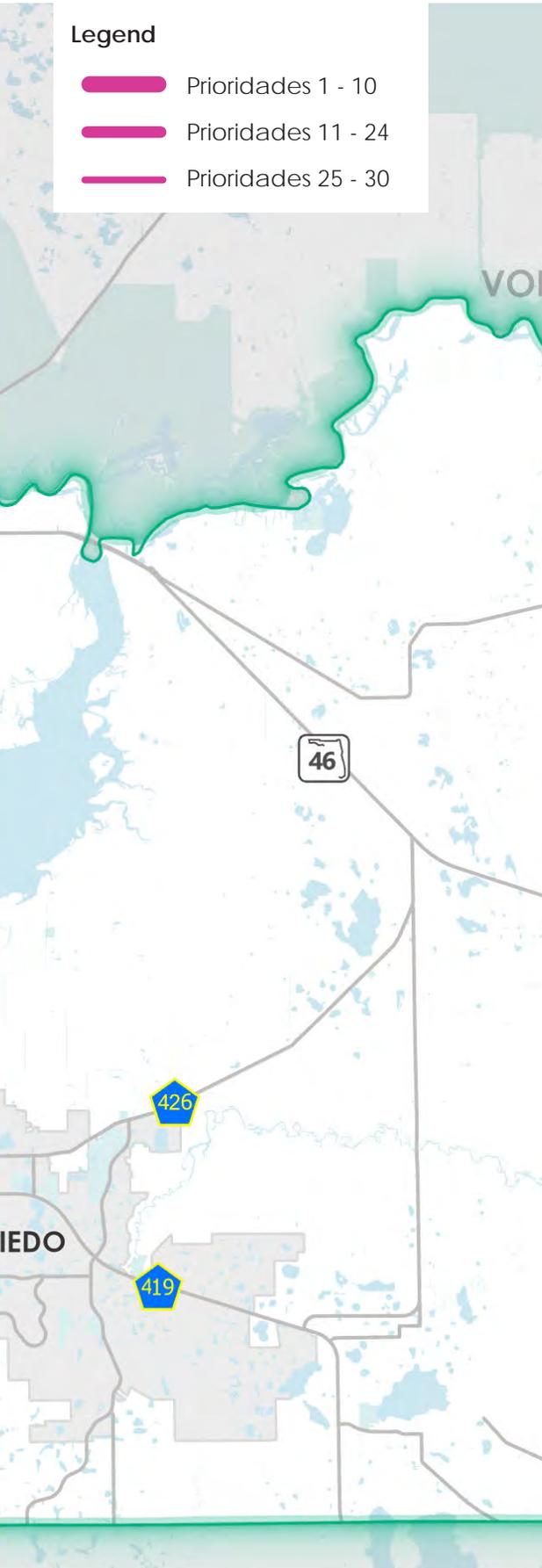
PROYECTOS PRIORITARIOS NECESARIOS (CAMINOS ESTATALES)



Todos los proyectos necesarios actualmente no cuentan con financiación. La financiación inicial provendrá de cualquier solicitud exitosa al Programa de Subvenciones Calles y Carreteras Seguras (SS4A) para Todos.

Legend

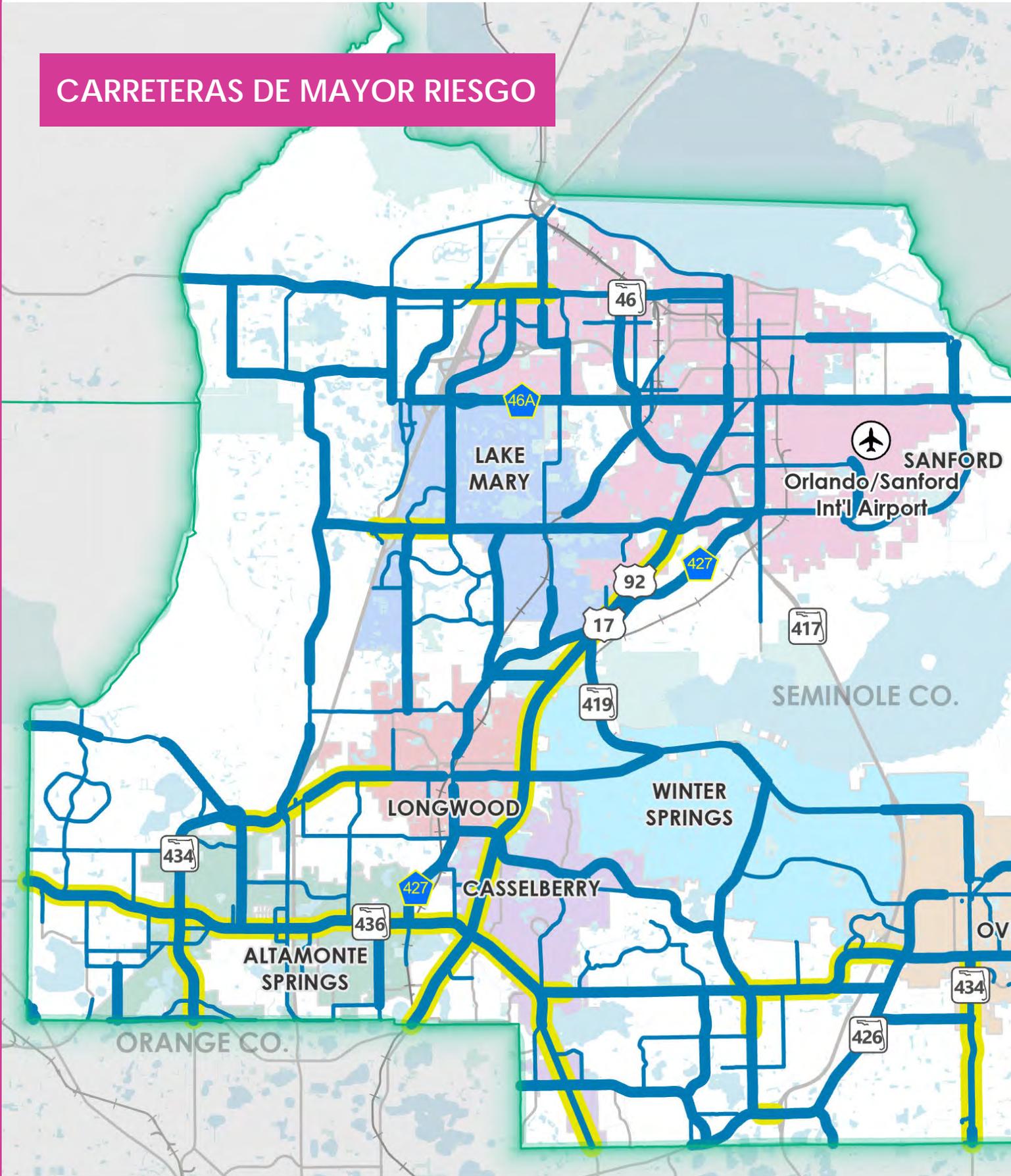
- Prioridades 1 - 10
- Prioridades 11 - 24
- Prioridades 25 - 30



# Segment	Priority Score
1**. SR 434 desde Wilma St hasta US 17-92	
2**. SR 46 desde Avocado Ave hasta US 17-92	100
3.* US 17-92 desde Seminole Blvd hasta 13th St	100
4. US 17-92 desde 20th St hasta o 27th St	95.0
5**. SR 46 desde Terwillinger Ln hasta Avocado Ave	95.0
6. SR 434 desde US 17-92 hasta Belle Ave	95.0
7. SR 436 desde Palm Springs Dr hasta US 17-92	85.0
8. US 17-92 desde Live Oak Gardens hasta South St	85.0
9. US 17-92 desde Shepard Rd hasta Golden Days Dr	82.5
10. SR 436 desde US 17-92 hasta Red Bug Lake Rd	82.5
11. SR 46 desde Central Park Dr hasta Aero Ln	82.5
12. US 17-92 desde South St hasta Spartan Dr	78.75
13***. SR 436 desde Montgomery Rd hasta Palm Springs Dr	77.5
14. SR 426 desde Tuskawilla Rd hasta SR 417	77.5
15*. SR 415 desde Celery Ave hasta SR 46	75.0
16. US 17-92 desde 27th St hasta Lake Minnie Dr	70.0
17**. SR 434 desde Great Pond Dr hasta SR 436	67.5
18*. SR 434 desde Spring Centre South Blvd hasta Springwood Cir	67.5
19. SR 434 desde Springwood Cir hasta Palm Springs Dr	67.5
20. SR 436 desde Red Bug Lake Rd hasta County Boundary	67.5
21**. SR 46 desde Cameron Ave hasta Richmond Ave	57.5
22**. SR 434 desde Palm Springs Dr hasta Wilma St	55.0
23. SR 436 desde Pearl Lake Causeway hasta Montgomery Rd	55.0
24. SR 436 desde Line Dr hasta Pearl Lake Causeway	52.5
25*. SR 46 desde US 17-92 hasta Mellonville Ave	52.5
26. SR 426 desde SR 417 hasta Aloma Woods Blvd	50.0
27. SR 46 desde Oregon St hasta Central Park Dr	42.5
28. SR 46 desde Mellonville Ave hasta Hellcat Ln	38.75
29. SR 426 desde Tuskawilla Rd hasta Old Howell Branch Rd	37.5
30. SR 434 desde Lake Rena Dr hasta Spring Centre South Blvd	37.5

*** indica que se ha implementado un cambio o proyecto desde 2018*** indica que parte del segmento está en el Programa de Mejora del Transporte del FDOT *** Programa (TIP) para 2024-2048*** indica que ambas de las anteriores son ciertas

CARRETERAS DE MAYOR RIESGO



Todos los proyectos necesarios actualmente no cuentan con financiación. La financiación inicial provendrá de cualquier solicitud exitosa al Programa de Subvenciones Calles y Carreteras Seguras (SS4A) para Todos.

Leyenda

Carriles

6 o más

Límite de Velocidad

30 - 35

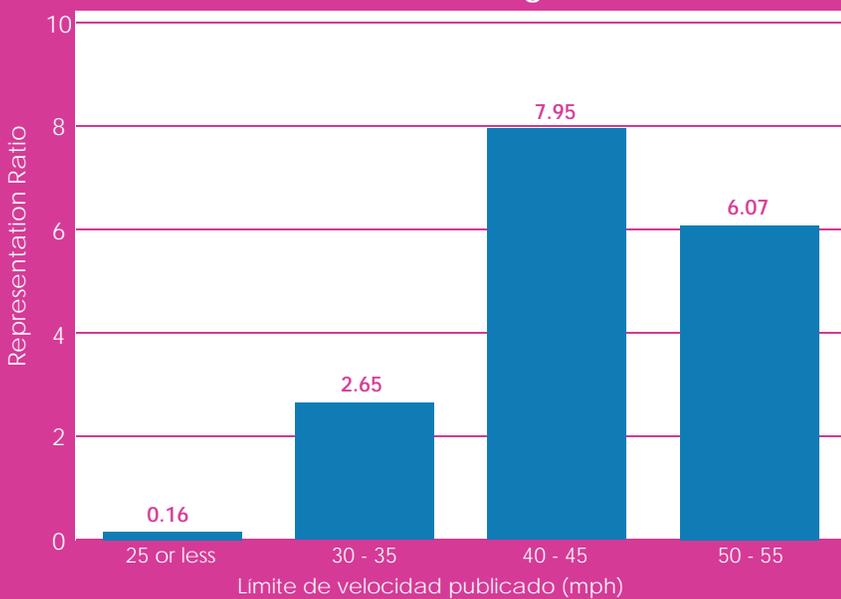
40 - 45



Carreteras de mayor riesgo

El condado de Seminole debe seguir siendo proactivo. Los proyectos prioritarios son una necesidad actual, pero pueden surgir otros nuevos en el futuro. Las carreteras de mayor riesgo son áreas de consideración que deben ser monitoreadas. Según el análisis de accidentes del condado de Seminole, las carreteras que superaban el límite de velocidad de 40 MPH se consideraban de alto riesgo. Si bien las carreteras resaltadas pueden no estar en la red de alto índice de lesiones, se recomienda que sean monitoreadas para realizar mejoras a medida que haya fondos disponibles.

Factor de riesgo



DESTACADOS DE CONSTRUCCIÓN

Los proyectos de infraestructura de construcción rápida son instalaciones temporales y de bajo costo que pueden construirse en un período corto de tiempo, lograr objetivos de seguridad e inspirar cambios permanentes.

Se pueden lograr instalaciones de construcción rápida con materiales como pintura, plástico, caucho, concreto, asfalto e incluso follaje. Al seleccionar tratamientos y materiales, considere*:

- Seguridad para todos los usuarios
- Calmar el tráfico
- Visibilidad y reflectividad
- Tamaño
- Estética
- Facilidad de obtención
- Accesibilidad
- Costo
- Velocidad objetivo
- Facilidad de instalación
- Aguas pluviales
- Impactos
- Durabilidad y duración de la instalación
- Mantenimiento
- Clima
- Volumen de tráfico y demora
- Clase de carretera



Extensión de bordillo pintada, Denver, CO

Paso de peatones elevado de goma, Minneapolis, MN



Las contramedidas elegibles para proyectos de construcción rápida incluyen, entre otras:

- Reutilización de carriles
- Horizontal
- deflexiones
- Tablas de velocidad/ cojines
- Parques
- Estrechamiento de carriles
- Medianas
- Cuña de giro lento
- Pasos de peatones
- Rotondas
- Islas refugio
- Carriles para bicicletas protegidos
- Extensiones de acera

La fase de planificación de un proyecto de construcción rápida oscila entre 2 y 6 meses, y se necesitan entre 1 y 3 días para la instalación.

Isla de refugio peatonal pintada, Pipestone, MN



MnDOT

Cojín de velocidad de goma, Charlotte, NC



The Charlotte Ledger

Reducción del radio de retorno de la acera pintada, New Hope, MN



MnDOT

Carriles bici protegidos pintada con jardineras, St. Petersburg, FL



HDR

Carriles bici protegidos con goma y plástico, Denver, CO



HDR

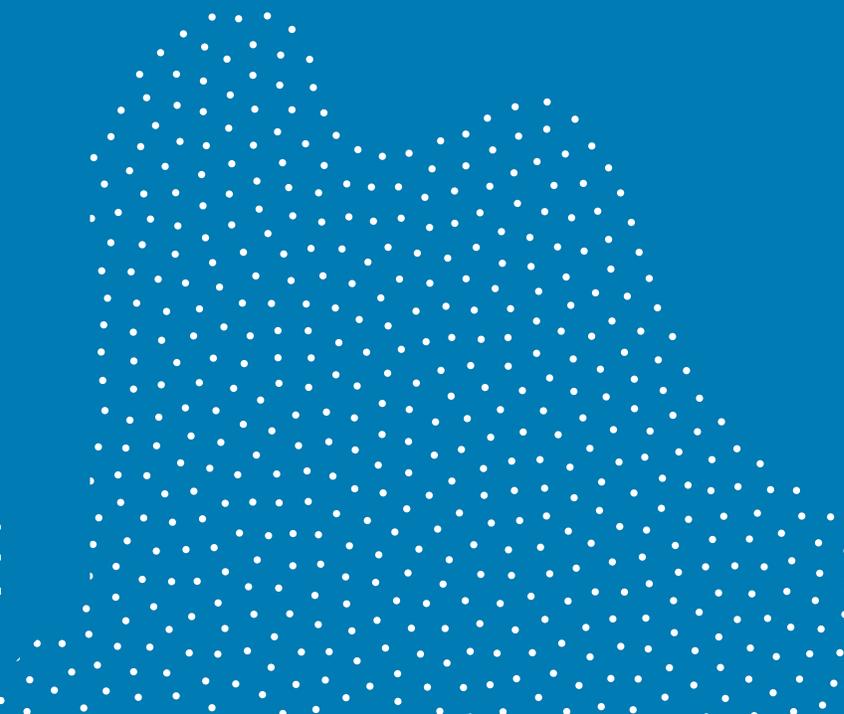
separador de tráfico de plástico, Oviedo, FL



Google

Vision Zero Resolución

La Resolución Visión Zero fue adoptada por la Junta de Comisionados del Condado de Seminole el 27/08/2024. El año de resolución de Vision Zero es 2050.



RESOLUTION

of the

SEMINOLE COUNTY BOARD OF COUNTY COMMISSIONERS

SUPPORTING SEMINOLE COUNTY'S VISION ZERO PLAN TO ELIMINATE ALL TRAFFIC RELATED FATALITIES AND SERIOUS INJURIES; AND PROVIDING FOR AN EFFECTIVE DATE.

WHEREAS, Vision Zero is a strategy to eliminate all traffic fatalities and severe injuries, while increasing safe, healthy, equitable mobility for all; and

WHEREAS, Vision Zero was first implemented in Sweden in the 1990s, has proved successful across Europe, and now it is gaining momentum in major American cities; and

WHEREAS, the Florida Department of Transportation adopted a Target Zero initiative and included the program in their Central Florida Safety Strategic Plan; and

WHEREAS, MetroPlan Orlando was awarded a federal grant under the 2022 Safe Streets and Roads for All Action Plan program to help develop Vision Zero Safety Action Plans for Orange, Osceola, and Seminole counties, and many of the cities within them; and

WHEREAS, Vision Zero is founded on a Safe System approach that recognizes that people will make mistakes and roadway systems and policies should be designed to protect them through redundancies and shared responsibilities; and

WHEREAS, vehicle crashes that result in fatalities and serious injury are not inevitable, and fatalities and serious injuries are not an acceptable cost for using the public roadway system in the County; and

WHEREAS, traffic deaths and serious injuries in the United States have disproportionately impacted pedestrians, cyclists, people of color, low income households, older adults and youth, people with disabilities, and households with limited vehicle access; and

Certified Copy - Grant Maloy
Clerk of the Circuit Court and Comptroller
Seminole County, Florida



Seminole County Clerk of the Circuit Court and Comptroller
eCertified at 08/29/2024 19:57:49 -04:00
eCertified Id: FFDF-0FHB-F153
Page 1 of 3

WHEREAS, from 2018 to 2022 there have been a total of 181 fatalities and 814 serious injuries from traffic crashes in Seminole County, which averages to three fatalities and 14 serious injuries per month for the past five years in Seminole County; and

WHEREAS, the County is hereby recognizing that these crash statistics are not acceptable for citizens, commuters, and visitors who live, work, and play in Seminole County; and

WHEREAS, the County recognizes that if these crash trends continue for the foreseeable future, they would put into jeopardy the future growth of the residential population, employment base, visitors, and the County's reputation as a desirable county for future generations; and

WHEREAS, the County will hereby commit to decreasing the crash statistics by endorsing Vision Zero, which is a safe systems approach and strategy to eliminate all traffic fatalities and severe injuries while increasing safe, healthy, equitable mobility for all; and

WHEREAS, Seminole County, in partnership with MetroPlan Orlando will create a Vision Zero Action Plan for the County that focuses on safety as a primary objective through engineering, enforcement, and educational strategies.

NOW, THEREFORE, BE IT RESOLVED, by the Board of County Commissioners of Seminole County, Florida that:

Section 1. Incorporation of Recitals. The above recitals represent the legislative findings of the Seminole County Board of County Commissioners supporting the need for this Resolution.

Section 2. Adopt a Goal of Zero Fatalities and Serious Injuries. The Board of County Commissioners hereby adopts a goal of eliminating traffic serious injuries and fatalities by 2050 and endorses Vision Zero as a comprehensive and collaborative approach that involves all County departments to achieve this goal.

Seminole County's Vision Zero Plan Resolution
Page 2 of 3

Certified Copy - Grant Maloy
Clerk of the Circuit Court and Comptroller
Seminole County, Florida



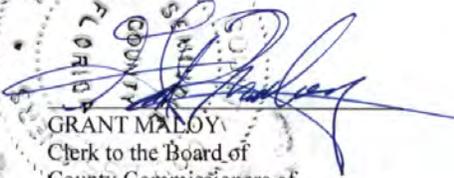
Seminole County Clerk of the Circuit Court and Comptroller
eCertified at 08/29/2024 19:57:49 -04:00
eCertified Id: FFDF-0FHB-F153
Page 2 of 3

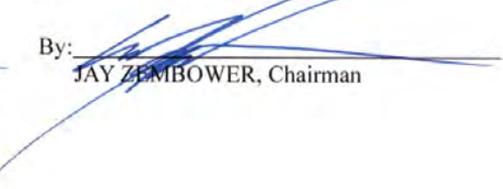
Section 3. Establishment of a Vision Zero Task Force. A multi-disciplinary county-wide Vision Zero Task Force is to be formed to advise on the development and implementation of a Vision Zero Action Plan and will comprise organizations and agencies with expertise in transportation, education, engineering, public health, emergency response, equality, transit, biking and walking activities.

Section 4. Implementation of Vision Zero Action Plan Projects. County staff shall work beside and in cooperation with fellow jurisdictions, agencies, and stakeholders to implement the projects identified in the Vision Zero Action Plan.

Section 5. Effective Date. This Resolution will become effective upon adoption by the Board of County Commissioners.

ADOPTED this 27 day of August, 2024

ATTEST:

GRANT MALOY
Clerk to the Board of
County Commissioners of
Seminole County, Florida

BOARD OF COUNTY COMMISSIONERS
SEMINOLE COUNTY, FLORIDA
By: 
JAY ZEMBOWER, Chairman

DGS
07/09/2024
T:\Users\Legal Secretary CSB\Public Works\Resolutions\Seminole County VZ Resolution rev1.docx

Certified Copy - Grant Maloy
Clerk of the Circuit Court and Comptroller
Seminole County, Florida




Seminole County Clerk of the Circuit Court and Comptroller
eCertified at 08/29/2024 19:57:49 -04:00
eCertified Id: FFDF-0FHB-F153
Page 3 of 3



EL CAMBIO TOMA TIEMPO

Este es sólo el primer paso

El Plan de Acción recomienda mejoras a muchos de los corredores e intersecciones en el Condado de Seminole. A medida que se mejoren esas áreas, surgirán nuevas necesidades: — *Vision Zero es iterativa por naturaleza.*

Los próximos pasos incluyen iniciar las Acciones del Primer Año y buscar financiación federal.



Monitorear el progreso es fundamental para evaluar el éxito

Estas medidas de desempeño se recomiendan para el seguimiento anual. Ayudarán a identificar tendencias de accidentes en tiempo real en lugar de esperar otros cinco años. Estas medidas de desempeño nos ayudan a comprender nuestro progreso a medida que nos embarcamos en cero muertes por accidentes de tránsito para el año 2050.

Medidas de desempeño recomendadas

En el condado de Seminole:	2024	2025	2026	2027	2028
----------------------------	------	------	------	------	------

Número de accidentes de tráfico mortales

Número de accidentes con heridos graves

Número de accidentes de tráfico mortales para usuarios vulnerables

Número de accidentes de tráfico con lesiones graves de usuarios vulnerables

Número de accidentes mortales o con lesiones graves en el área desatendida del USDOT

En las carreteras del condado:	2024	2025	2026	2027	2028
--------------------------------	------	------	------	------	------

Número de accidentes de tráfico mortales

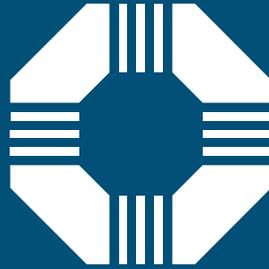
Número de accidentes con heridos graves

Número de accidentes de tráfico mortales para usuarios vulnerables

Número de accidentes de tráfico con lesiones graves de usuarios vulnerables

Número de accidentes mortales o con lesiones graves en el área desatendida del USDOT

El condado de Seminole no está solo: todos los condados y ciudades de la región de MetroPlan Orlando están trabajando juntos para ***llegar a Cero. Juntos.***



VISION ZERO

CENTRAL FLORIDA

Gerente de Proyecto MetroPlan Orlando:
Lara Bouck - lara.bouck@metroplanorlando.gov

Gerente de Proyecto del Condado de Seminole:
Bill Wharton - wwharton@seminolecountyfl.gov