

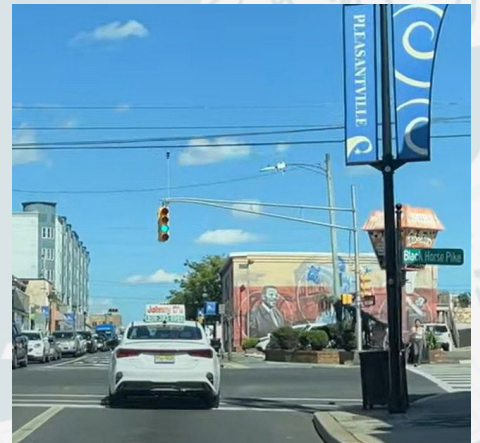


प्लेजेंटविल शहर

सभी के लिए सुरक्षित सड़कें

कार्य योजना

13 फरवरी, 2026



विषय-सूची

चित्रों की सूची.....	ii
तालिकाओं की सूची.....	ii
चैप्टर 1. परिचय	1
1.1 बैकग्राउंड	2
1.2 सभी के लिए सुरक्षित गलियां और सड़कें कार्य योजना क्या है?.....	2
1.3 कार्य योजना क्यों तैयार की जानी चाहिए?	2
1.4 घातक और गंभीर चोट वाली दुर्घटनाओं का लक्ष्य.....	2
1.5 सुरक्षित प्रणाली पद्धति.....	3
1.6 USDOT सभी के लिए सुरक्षित गलियां और सड़कें के अनुपालन में.....	4
1.7 अन्य योजनाओं के साथ समन्वय.....	4
1.8 योजना पर्यवेक्षण.....	5
चैप्टर 2. हितधारक और जन सहभागिता	6
2.1 हितधारक और जन सहभागिता पद्धति.....	6
2.2 कम्युनिटी रिसोर्स डे.....	6
2.3 हितधारक सर्वेक्षण	7
चैप्टर 3. मौजूदा स्थितियां, डेटा संग्रहण और विश्लेषण	9
3.1 दुर्घटना डेटा / विश्लेषण	9
3.2 जनसांख्यिकीय विश्लेषण.....	13
3.3 साइकिल और पैदल यात्री नेटवर्क गेप आकलन	14
चैप्टर 4. सुरक्षा प्राथमिकता क्षेत्र और परियोजना चयन	16
4.1 सुरक्षा प्राथमिकता क्षेत्र.....	16
4.2 दुर्घटना इतिहास वाले स्थानों की पहचान (नेटवर्क स्क्रीनिंग).....	17
4.3 प्रणालीगत विश्लेषण.....	19
4.4 परियोजना चयन प्रक्रिया.....	21
चैप्टर 5. प्राथमिकता प्राप्त इन्फ्रास्ट्रक्चर परियोजनाएं	25
5.1 परियोजना सिफारिशें और जियोस्पेशियल विश्लेषण	25
5.2 परियोजना सारांश.....	27
चैप्टर 6. गैर-इन्फ्रास्ट्रक्चर रणनीतियां	42
चैप्टर 7. नीतियों और योजनाओं का आकलन	43
7.1 पद्धति.....	43
7.2 आकलन परिणाम	43
चैप्टर 8. कार्यान्वयन	45
8.1 कार्यान्वयन पद्धति.....	45
8.2 प्रगति का मापन	45
8.3 योजना की उपलब्धता और प्रगति प्रतिवेदन.....	45

चित्रों की सूची

चित्र 1.1: सड़क उपयोगकर्ताओं की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए ध्यान में रखे गए चार "E"	1
चित्र 1.2: स्थानीय सड़क सुरक्षा योजना के परिणाम.....	2
चित्र 1.3: प्लेजेंटविल कार्य योजना घातक और गंभीर चोट वाली दुर्घटनाओं का लक्ष्य	3
चित्र 1.4: सुरक्षित प्रणाली पद्धति सिद्धांत और उद्देश्य.....	3
चित्र 1.5: सुरक्षा की बहु-स्तरीय व्यवस्था का स्विस चीज़ मॉडल	4
चित्र 1.6: स्थानीय सुरक्षा योजना और विकास प्रक्रिया	4
चित्र 3.1: घातक और गंभीर चोट वाली दुर्घटना रुझान (ट्रेंड्स)	9
चित्र 3.2: सभी दर्ज दुर्घटनाएं (PDO = केवल संपत्ति क्षति वाली दुर्घटनाएं).....	10
चित्र 3.3: दुर्घटनाओं की संख्या जहां दुर्घटना एट्रिब्यूट एक योगदानकारी कारक था (सभी दुर्घटना गंभीरताएं).....	11
चित्र 3.4: सभी दुर्घटनाओं में दुर्घटना एट्रिब्यूट के रूप में कारक की आवृत्ति	12
चित्र 3.5: घातक और गंभीर चोट वाली दुर्घटनाओं में दुर्घटना एट्रिब्यूट के रूप में कारक की आवृत्ति.....	12
चित्र 3.6: साइकिल सुविधाओं के गैप का आकलन.....	14
चित्र 3.7: फुटपाथ के गैप का आकलन.....	15
चित्र 4.1: PAP के प्राथमिकता क्षेत्र.....	16
चित्र 4.2: 2018 से 2022 तक, NJDOT नेटवर्क स्क्रीनिंग सूची का उपयोग करते हुए उच्च-दुर्घटना आवृत्ति वाले स्थान	18
चित्र 4.3: NJDOT की 2018–2022 नेटवर्क स्क्रीनिंग सूची में शीर्ष घातक और गंभीर चोट वाली दुर्घटना स्थान। 19 चित्र 4.4: प्रणालीगत सुधार उपायों के लिए संभावित स्थान	21
चित्र 4.5: परियोजना चयन प्रक्रिया.....	22
चित्र 4.6: स्टीयरिंग समिति को प्रस्तुत प्राथमिकता कॉरिडोर और चौराहे के स्थानों का मानचित्र.....	24
चित्र 5.1: प्राथमिकता परियोजनाएं.....	27

तालिकाओं की सूची

तालिका 2.1: हितधारक सर्वेक्षण के उत्तर	7
तालिका 3.1: प्लेजेंटविल जनसांख्यिकीय अवलोकन	13
तालिका 4.1: उच्च-दुर्घटना स्थानों की पहचान के लिए उपयोग की गई NJDOT नेटवर्क स्क्रीनिंग सूची.....	17
तालिका 4.2: प्रणालीगत विश्लेषण के लिए फोकस दुर्घटना प्रकार और सुविधाएं	20
तालिका 4.3: प्रणालीगत सुधार उपाय के लिए चयनित सड़क सेगमेंट और चौराहे के प्रकार.....	20
तालिका 4.4: स्टीयरिंग समिति को प्रस्तुत प्राथमिकता कॉरिडोर और चौराहे के स्थान	22
तालिका 5.1: प्राथमिकता परियोजनाओं के लिए अनुमानित लागत, दुर्घटना में कमी, कार्यान्वयन लक्ष्य वर्ष और संभावित वित्तपोषण	25
तालिका 6.1: अटलांटिक काउंटी स्थानीय सड़क सुरक्षा योजना की व्यवहारिक रणनीतियां.....	37
तालिका 6.2: अतिरिक्त गैर-इन्फ्रास्ट्रक्चर रणनीतियां जिन पर चर्चा की गई	37
तालिका 6.3: प्लेजेंटविल कार्य योजना के लिए प्राथमिकता के रूप में चयनित गैर-इन्फ्रास्ट्रक्चर रणनीतियां.....	37
तालिका 7.1: सुरक्षित प्रणाली पद्धति के सिद्धांतों और तत्वों के साथ नीतियों, योजनाओं और दिशानिर्देशों के बेहतर संरेखण के लिए सिफारिशें.....	38

परिशिष्ट

- नेतृत्व और योजना
- सुरक्षा डेटा और विश्लेषण
- हितधारक और जन सहभागिता
- प्रस्तावित परियोजनाएं
- नीतियों और योजनाओं का आकलन

चैप्टर 1. परिचय

1.1 पृष्ठभूमि

न्यू जर्सी में स्थित प्लेजेंटविल शहर, अटलांटिक काउंटी में 7.29 वर्ग मील क्षेत्र में फैली एक नगरपालिका है, जिसके पश्चिम में एग हार्बर टाउनशिप, पूर्व में अटलांटिक सिटी, उत्तर में एबसेकन शहर और दक्षिण में नॉर्थफील्ड टाउनशिप स्थित हैं। प्लेजेंटविल की लगभग सभी सड़कें नगरपालिका या काउंटी के अधिकार क्षेत्र में आती हैं।

यू.एस. जनगणना ब्यूरो के अमेरिकन कम्युनिटी सर्वे 2018-2022 के अनुसार, वर्ष 2022 में प्लेजेंटविल की निवासी जनसंख्या 20,562 थी। विजिटर्स और निवासी अक्सर ऐसी सड़कों और मार्गों पर पैदल चलते हैं और साइकिल चलाते हैं जहाँ पर्याप्त सुविधाएँ उपलब्ध नहीं हैं, बिना चिह्नित स्थानों पर सड़क पार करते हैं, और रात के समय अक्सर बिना हेलमेट, लाइट या परावर्तक कपड़ों के चलते या सवारी करते हैं। प्लेजेंटविल में चार प्राथमिक विद्यालय, एक माध्यमिक विद्यालय और एक उच्च विद्यालय हैं। कई छात्र स्कूल जाने के लिए पैदल चलते हैं और साइकिल का उपयोग करते हैं। प्लेजेंटविल की कुल स्थायी जनसंख्या की बाईस प्रतिशत (22%) जनसंख्या 65 वर्ष या उससे अधिक आयु की है। कम आयु के लोगों की तुलना में वृद्ध आयु वाले लोगों को प्रतिक्रिया देने में अधिक समय लगता है, उनकी चलने की गति धीमी होती है, और विशेष रूप से रात के समय उन्हें दृष्टि संबंधी समस्याएं अधिक होती हैं।

प्लेजेंटविल में रहने, काम करने या आने वाले प्रत्येक व्यक्ति को इसकी सड़कों, फुटपाथों और मार्गों पर सुरक्षित रूप से यात्रा करने का अधिकार है। इस लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए स्थानीय नेतृत्व, योजनाकारों, इंजीनियरों, कानून प्रवर्तन एजेंसियों, आपातकालीन सेवाओं और समुदाय की साझा प्रतिबद्धता आवश्यक है। यह कार्य योजना डेटा विश्लेषण को हितधारकों के इनपुट और फीडबैक के साथ संयोजित करती है, ताकि सुधार के प्रमुख क्षेत्रों की पहचान की जा सके और ऐसी रणनीतियां निर्धारित की जा सकें जो सभी सड़क उपयोगकर्ताओं के बीच सुरक्षित व्यवहार को बढ़ावा दें। हालांकि इंफोर्समेंट और इन्फ्रास्ट्रक्चर महत्वपूर्ण भूमिका निभाते हैं, लेकिन स्थायी सुरक्षा तभी प्राप्त की जा सकती है जब प्रत्येक यात्री एक सुरक्षित परिवहन प्रणाली के निर्माण की जिम्मेदारी ले।



चित्र 1.1: सड़क उपयोगकर्ताओं की सुरक्षा सुनिश्चित करने में ध्यान में रखे गए चार "E"

1.2 सभी के लिए सुरक्षित गलियां और सड़कें कार्य योजना क्या है?

प्लेजेंटविल सेफ स्ट्रीट्स फॉर ऑल प्रोग्राम की यह कार्य योजना, जिसे आगे प्लेजेंटविल कार्य योजना (PAP) के रूप में संदर्भित किया गया है, प्लेजेंटविल की सड़कों पर सुरक्षा में सुधार के लिए एक रणनीतिक योजना है। PAP के विकास की प्रक्रिया में दुर्घटना डेटा के विश्लेषण और हितधारकों की भागीदारी का संयोजन शामिल है, जिसके माध्यम से मृत्यु और गंभीर चोटों को कम करने के लिए परियोजनाओं और रणनीतियों की प्राथमिकता सूची तैयार की जाती है।

कार्य योजना के विकास और कार्यान्वयन के लिए हितधारकों की भागीदारी और सहयोग अत्यंत महत्वपूर्ण हैं। प्रारंभ से ही, हितधारक 4Es का प्रतिनिधित्व कर रहे हैं: यह 4E इंजीनियरिंग, एजुकेशन, EMS/एमरजेंसी रिस्पॉन्स सेवाएं, और इंफोर्मेड - इस प्रक्रिया में शामिल होते हैं, जैसा कि चित्र 1.1 में दर्शाया गया है।

1.3 कार्य योजना क्यों तैयार की जानी चाहिए?

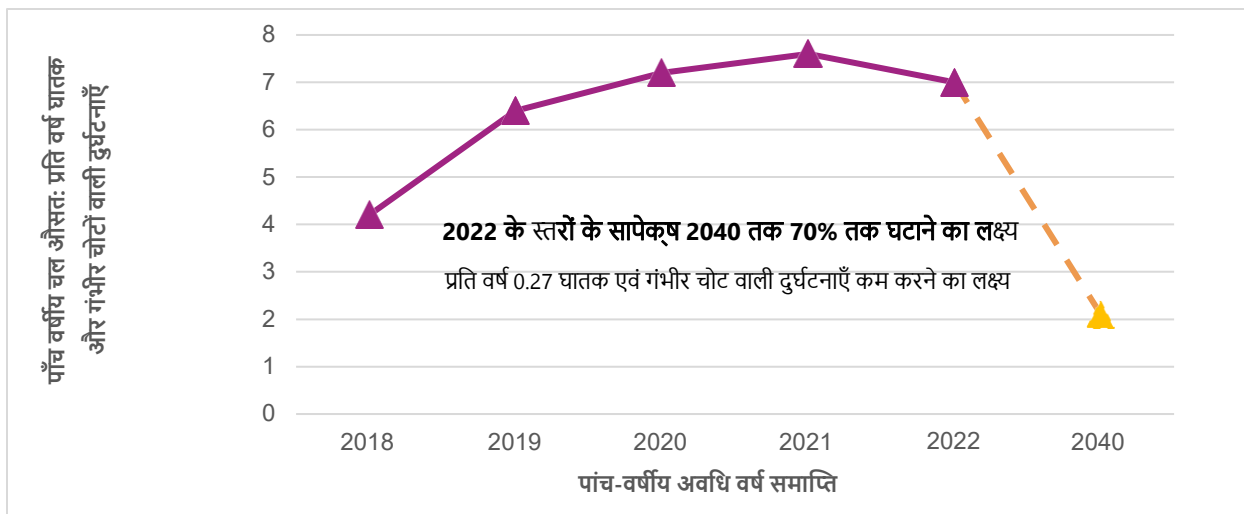
न्यू जर्सी में सभी घातक और गंभीर चोट वाली दुर्घटनाओं में से 60% से अधिक दुर्घटना स्थानीय सड़कों पर होती हैं। कार्य योजनाएं, जिन्हें स्थानीय सड़क सुरक्षा योजनाएं भी कहा जाता है, ये संघीय राजमार्ग प्रशासन (FHWA) द्वारा एक सिद्ध सुरक्षा उपाय के रूप में मान्यता प्राप्त हैं। अन्य राज्यों में लागू की गई कार्य योजनाओं के परिणामस्वरूप गंभीर चोट वाली दुर्घटनाओं में उल्लेखनीय कमी आई है। देखें चित्र 1.2. कार्य योजनाएं नगरपालिकाओं और काउंटी के लिए वित्तपोषण के अवसर भी उत्पन्न करती हैं, क्योंकि ये सुरक्षा सुधार कार्यों को संघीय कार्यक्रमों, जैसे हाईवे सेफ्टी इम्प्रूवमेंट प्रोग्राम (HSIP) और 5 अरब डॉलर के सभी के लिए सुरक्षित गलियां और सड़कें प्रोग्राम (SS4A) के साथ संरेखित करती हैं।

1.4 घातक और गंभीर चोट वाली दुर्घटनाओं का लक्ष्य

चित्र 1.3 वर्ष 2018 से पांच-वर्षीय रोलिंग औसत के आधार पर घातक और गंभीर चोट वाली दुर्घटनाओं के रुझान को दर्शाता है। प्लेजेंटविल का लक्ष्य वर्ष 2040 तक 2022 के स्तर की तुलना में घातक और गंभीर चोट वाली दुर्घटनाओं में 70% की कमी लाना है। प्लेजेंटविल सिटी काउंसिल द्वारा प्रतिबद्धता का एक प्रस्ताव परिशिष्ट A में प्रदान किया गया है।



चित्र 1.2: स्थानीय सड़क सुरक्षा योजना के परिणाम



चित्र 1.3: प्लेजेंटविल कार्य योजना: घातक और गंभीर चोट वाली दुर्घटनाओं का लक्ष्य

1.5 सुरक्षित प्रणाली पद्धति

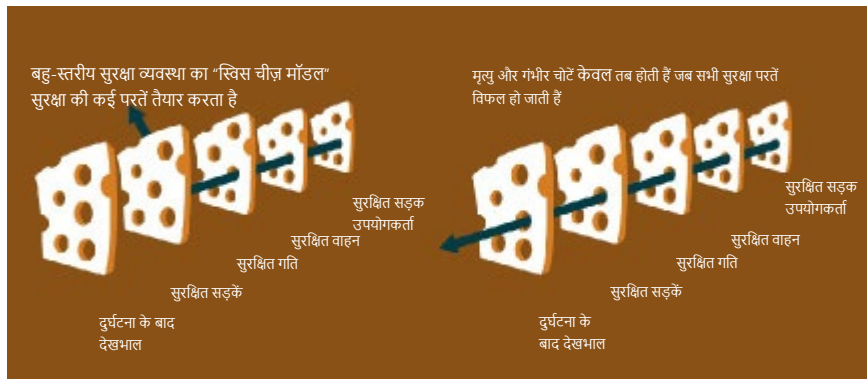
PAP को सड़क सुरक्षा के लिए सुरक्षित प्रणाली पद्धति (सेफ सिस्टम अप्रोच) (SSA) का पालन करते हुए विकसित किया गया है। यह समग्र पद्धति USDOT द्वारा अपनाया गया है और परिवहन समुदाय में व्यापक रूप से एक प्रभावी तरीके के रूप में उपयोग किया जाता है, जिससे हमारे परिवहन तंत्र में जोखिमों का समाधान और जोखिमों को कम किया जा सके। चित्र 1.4 में पहिए के बाहरी भाग में सुरक्षित प्रणाली पद्धति के छह सिद्धांतों और आंतरिक भाग में पांच तत्वों को दर्शाया गया है। इस पद्धति का मूल सिद्धांत यह है कि मनुष्य गलतियां कर सकते हैं और वे स्वाभाविक रूप से संवेदनशील होते हैं।



चित्र 1.4: सुरक्षित प्रणाली पद्धति के सिद्धांत और उद्देश्य

चित्र 1.5, बहु-स्तरीय सुरक्षा व्यवस्था के स्विस् चीज़ मॉडल को

दर्शाता है, जो यह स्पष्ट करता है कि SSA किस प्रकार सड़क उपयोगकर्ताओं की सुरक्षा के लिए सुरक्षा की कई परतें प्रदान करता है।



चित्र 1.5: सुरक्षा अतिरक्षण का स्विस चीज़ मॉडल

स्रोत: वॉशिंगटन ट्रैफिक सेपटी कमीशन

1.6 USDOT के 'सभी के लिए सुरक्षित सड़कें और मार्ग' मानकों का पालन

फेडरल इन्फ्रास्ट्रक्चर इन्वेस्टमेंट और जॉब्स एक्ट के अंतर्गत, कांग्रेस ने एक प्रतिस्पर्धात्मक अनुदान कार्यक्रम सभी के लिए सुरक्षित गलियां और सड़कें (सेफ स्ट्रीट्स एंड रोड्स फॉर ऑल) (SS4A) स्थापित किया, जिसका उद्देश्य सुरक्षा-केंद्रित इन्फ्रास्ट्रक्चर परियोजनाओं के कार्यान्वयन के लिए वित्तपोषण प्रदान करना है। वित्तपोषण के लिए आवेदन करने की पात्रता प्राप्त करने हेतु, आवेदकों के पास एक योग्य कार्य योजना होना आवश्यक है। यह PAP, USDOT SS4A के कार्य योजना की सभी आवश्यकताओं को पूरा करेगा।

1.7 अन्य योजनाओं के साथ समन्वय

काउंटी और नगरपालिकाएं अक्सर मास्टर प्लान, दीर्घकालिक परिवहन योजनाएं, या साइकिल और पैदल यात्री योजनाओं जैसी रणनीतिक योजनाएं विकसित करती हैं। PAP विकास प्रक्रिया का उद्देश्य मौजूदा योजनाओं के साथ समन्वय स्थापित करना है, ताकि इसके लक्ष्य, उद्देश्य और रणनीतियां अन्य रणनीतिक योजनाओं के लक्ष्यों, उद्देश्यों और रणनीतियों के साथ टकराव में न हों। PAP को भविष्य की रणनीतिक योजनाओं के विकास को मजबूत करना चाहिए, यह सुनिश्चित करते हुए कि सभी सड़क उपयोगकर्ताओं की सुरक्षा को ध्यान में रखा गया है।



चित्र 1.6: स्थानीय सुरक्षा योजना और विकास प्रक्रिया

PAP को अटलांटिक काउंटी सरकार के साथ समन्वित किया गया था। अटलांटिक काउंटी ने नवंबर 2024 में काउंटी और नगरपालिका सड़कों के लिए एक स्थानीय सड़क सुरक्षा योजना पूर्ण की थी। अटलांटिक काउंटी ने पिछले तीन वर्षों में तीन ट्रैफिक सुधार अध्ययन भी पूरे किए हैं, जिनमें प्लेज़ेंटविल के कुछ हिस्से शामिल हैं:

- ब्लैक हॉर्स पाइक्स (US 40/322) से मिल रोड (CR 622/CR 563)/टिल्टन रोड (CR 563) तक मेन स्ट्रीट/शोर रोड (CR585), जुलाई 2025 में पूर्ण किया गया।
- व्हाइट हॉर्स पाइक्स/एबसेकन बुलेवार्ड (US 30) से ब्लैक हॉर्स पाइक्स (US 40/322) तक मेन स्ट्रीट/शोर रोड (CR 585), अगस्त 2024 में पूर्ण किया गया।
- वेस्टकोट रोड (CR 685) से मेन स्ट्रीट (CR 585) तक डेलाइला रोड (CR 646), अगस्त 2022 में पूर्ण किया गया।

PAP स्टीयरिंग समिति में अटलांटिक काउंटी का प्रतिनिधित्व था, और परियोजना टीम ने अटलांटिक काउंटी के साथ समन्वय किया ताकि यह

सुनिश्चित किया जा सके कि PAP में दी गई सिफारिशें अटलांटिक काउंटी की योजनाओं और अध्ययनों के पूरक हों।

प्लेजेंटविल साइकिल और पैदल यात्री आवागमन (सर्कुलेशन) अध्ययन, जनवरी 2013 में पूर्ण हुआ था, इस अध्ययन ने साइकिल और पैदल यात्री की सुरक्षा और गतिशीलता में सुधार के लिए इन्फ्रास्ट्रक्चर और गैर-इन्फ्रास्ट्रक्चर प्राथमिकताओं की पहचान की थी। इस योजना में पैदल यात्रियों और साइकिल चालकों की सुरक्षा से संबंधित पहचानी गई प्राथमिकताएं, 2013 के प्लेजेंटविल साइकिल और पैदल यात्री आवागमन अध्ययन में दी गई सिफारिशों को प्रतिस्थापित करती हैं।

1.8 योजना का पर्यवेक्षण

PAP को एक स्टीयरिंग समिति के मार्गदर्शन में विकसित किया गया, जिसे योजना के प्रमुख तत्वों जैसे प्राथमिकता क्षेत्र, इन्फ्रास्ट्रक्चर और व्यवहारिक रणनीतियों का चयन और प्राथमिकता निर्धारण, और कार्यान्वयन पर सलाह देने की जिम्मेदारी सौंपी गई थी। स्टीयरिंग समिति में प्लेजेंटविल प्रशासन, प्लेजेंटविल पुलिस विभाग, विद्यालय क्षेत्र, अटलांटिक काउंटी, और स्थानीय व्यवसायों, गैर-लाभकारी संगठनों और धार्मिक समुदायों के प्रतिनिधि शामिल थे। स्टीयरिंग समिति के सदस्यों की सूची परिशिष्ट A में दी गई है।

परियोजना टीम, जिसमें प्लेजेंटविल के प्रशासक, पुलिस प्रमुख, मुख्य वित्तीय अधिकारी और परामर्शदाता टीम शामिल थे, उस टीम ने योजना विकास प्रक्रिया के दौरान प्रमुख निर्णय लेने, परियोजना पद्धति पर सहयोग करने, और परियोजना की प्रगति और अगले कदमों की समीक्षा करने के लिए स्टीयरिंग समिति के साथ चार बार बैठक की।

चैप्टर 2. हितधारक और जन सहभागिता

2.1 हितधारक और जनता की सहभागिता के लिए कार्यन्वयन पद्धति

परियोजना टीम ने प्लेज़ेंटविल शहर के साथ समन्वय में एक हितधारक और जन सहभागिता पद्धति विकसित किया, ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि हितधारकों और आम जनता को योजना पर अपने सुझाव देने के लिए पर्याप्त अवसर मिलें। परामर्शदाता टीम ने, प्लेज़ेंटविल शहर के साथ समन्वय करते हुए, स्टीयरिंग समिति में भाग लेने के लिए प्रमुख हितधारकों की पहचान की। पहली स्टीयरिंग समिति की मीटिंग के एजेंडा में सामुदायिक संगठनों और प्रमुख संपर्कों पर चर्चा शामिल थी, जिन्हें स्टीयरिंग समिति में शामिल किया जाना चाहिए या जिनसे परामर्श किया जाना चाहिए।

परियोजना टीम ने योजना विकास प्रक्रिया में ऐसे प्रमुख चरण निर्धारित किए, जहां स्टीयरिंग समिति योजना से संबंधित महत्वपूर्ण निर्णयों पर अपनी राय दे सके। इनमें घातक और गंभीर चोट वाली दुर्घटनाओं में कमी लाने का लक्ष्य, योजना के प्राथमिकता क्षेत्र, सुरक्षा स्थानों की प्राथमिकताएं, प्रस्तावित परियोजनाएं और व्यवहारिक रणनीतियां शामिल थीं। स्टीयरिंग समिति ने सुरक्षा संबंधी चिंताओं पर हितधारकों और आम जनता से इनपुट प्राप्त करने के लिए दो पहलों पर चर्चा की और उन्हें स्वीकृति दी। इन पहलों में शामिल थे: 1) एक लोकप्रिय कार्यक्रम "प्लेज़ेंटविल के कम्युनिटी रिसोर्स डे" में समुदाय के सदस्यों से आमने-सामने इनपुट एकत्र करने के लिए एक कियोस्क स्थापित करना; और 2) प्लेज़ेंटविल पुलिस विभाग के फेसबुक पेज के माध्यम से एक ऑनलाइन सर्वेक्षण संचालित करना।

2.2 कम्युनिटी रिसोर्स डे

परियोजना टीम ने 9 जून, 2025 को सिटी हॉल में आयोजित प्लेज़ेंटविल शहर के वार्षिक कम्युनिटी रिसोर्स डे के दौरान एक कियोस्क संचालित किया। स्पेनिश भाषा बोलने वाले समुदाय के सदस्यों से संवाद करने के लिए परियोजना टीम का एक स्पेनिश-भाषी सदस्य भी उपस्थित था। परियोजना टीम ने डेटा विश्लेषण के परिणामों सहित योजना का एक संक्षिप्त परिचय प्रस्तुत किया। कियोस्क पर आने वाले निवासियों से उनकी सड़क सुरक्षा संबंधी चिंताओं को साझा करने के लिए कहा गया। टिप्पणियों का सारांश नीचे दिया गया है:

- निवासियों ने मेन स्ट्रीट/शोर रोड (CR 585) और वेस्ट जर्सी एवेन्यू पर बस स्टेशन के आसपास पैदल ट्रैफिक अधिकता का उल्लेख किया। बसों के बड़े आकार के कारण पैदल यात्रियों की दृश्यता कम हो जाती है, जिससे यातायात और ड्राइविंग की खतरनाक स्थिति उत्पन्न हो सकती है। बस स्टॉप के पास अत्यधिक गड्ढों के कारण वाहनों को नुकसान होता है।
- निवासियों ने बार-बार फ्रैंकलिन बुलेवार्ड को खतरनाक माना। ट्रैफिक नियंत्रण उपाय, जैसे स्पीड ब्रेकर, पर विचार किया जा रहा है।
- निवासियों ने डेलाइला रोड और लीड्स एवेन्यू को खतरनाक कॉरिडोर के रूप में पहचाना।
- निवासियों ने ब्लैक हॉर्स पाइक्स (US40) और न्यू रोड (US 9) के चौराहे को संचालन के लिए कठिन बताया और दोनों दिशाओं में न्यू रोड से ब्लैक हॉर्स पाइक्स की ओर समर्पित बाएं मोड़ लेन जोड़ने की सिफारिश की।
- कब्रिस्तान के पास ब्लैक हॉर्स पाइक्स और न्यू रोड (US 9) पर मोटरसाइकिल ट्रैफिक काफी अधिक है।

- निवासियों ने पूरे शहर में फुटपार्थों पर खतरनाक इलेक्ट्रिक स्कूटर के उपयोग का उल्लेख किया।
- निवासियों ने साइकिल से संबंधित सुधार जोड़ने और बाइक पथ से कनेक्टिविटी बढ़ाने की आवश्यकता बताई।
- न्यू रोड (US 9) और अटलांटिक सिटी एक्सप्रेसवे के आसपास फुटपार्थों की आवश्यकता है।

2.3 हितधारक सर्वेक्षण

परियोजना टीम ने सुरक्षा संबंधी चिंताओं पर आम जनता से इनपुट एकत्र करने के लिए एक वेब-आधारित सर्वेक्षण तैयार किया। यह सर्वेक्षण प्लेजेंटविल पुलिस विभाग के फेसबुक पेज के माध्यम से तैयार किया गया और साझा किया गया। इस सर्वेक्षण में कुल नौ (9) प्रतिक्रियाएं प्राप्त हुईं। नीचे दी गई तालिका में सर्वेक्षण में पूछे गए प्रश्नों और उनके प्रमुख उत्तरों को दर्शाया गया है। पूर्ण सर्वेक्षण, अतिरिक्त रैंकिंग और विस्तृत टिप्पणियों के लिए परिशिष्ट A देखें।

तालिका 2.1: हितधारक सर्वेक्षण के उत्तर

प्रश्न	उत्तर
प्लेजेंटविल में सड़क उपयोगकर्ता सुरक्षा से संबंधित कौन सा विषय आपको सबसे महत्वपूर्ण लगता है?	4 लोगों (44%) ने उत्तर दिया कि सुरक्षित ड्राइविंग सबसे महत्वपूर्ण है।
सड़क उपयोगकर्ता सुरक्षा के संबंध में किन समूहों तक पहुंचना सबसे महत्वपूर्ण है?	4 लोगों (44%) ने उत्तर दिया कि निवासियों तक पहुंचना महत्वपूर्ण है।
स्कूल के छात्रों को सुरक्षित पैदल चलने और वाहनों (मोटर चालित/गैर-मोटर चालित) के उपयोग के बारे में शिक्षित करने के लिए कौन सी रणनीति सबसे प्रभावी होगी?	5 लोगों (55%) ने उत्तर दिया कि स्कूलों में पुलिस द्वारा शिक्षा कार्यक्रम (एजुकेशन प्रोग्राम) सबसे प्रभावी हैं।
सड़क सुरक्षा प्रवर्तन से संबंधित कौन सा मुद्दा आपको सबसे महत्वपूर्ण लगता है?	6 लोगों (66%) ने उत्तर दिया कि तेज गति/आक्रामक ड्राइविंग सबसे महत्वपूर्ण मुद्दा है।
आप प्लेजेंटविल में कितनी बार रहते/आते हैं?	8 लोगों (88%) ने उत्तर दिया कि वे प्रतिदिन प्लेजेंटविल में रहते/आते हैं।
आप प्लेजेंटविल में आमतौर पर किस माध्यम से यात्रा करते हैं?	6 लोगों (66%) ने उत्तर दिया कि वे निजी वाहन का उपयोग करते हैं।

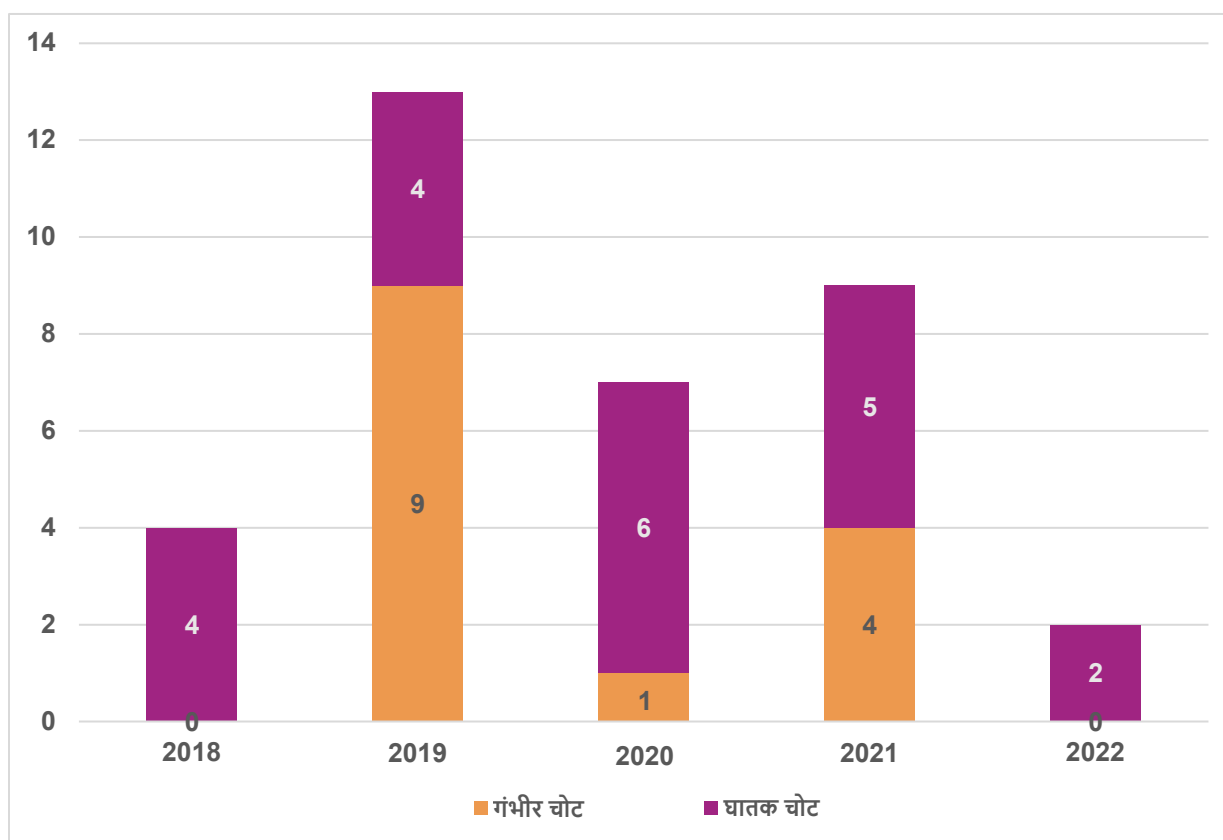
<p>आप किन स्थानों को पैदल यात्रियों, साइकिल चालकों या वाहन चालकों के लिए विशेष रूप से जोखिमपूर्ण मानते हैं? कृपया सड़कों/चौराहों की पहचान करें। इन स्थानों पर आपने जिन सुरक्षा समस्याओं का अवलोकन किया है, उनका उल्लेख करें।</p>	<ul style="list-style-type: none"> • ब्लैक हॉर्स पाइक्स (Rt 40) अटलांटिक सिटी की ओर; और फ्रैंकलिन बुलेवार्ड (एवेन्यू) का चौराहा। • फ्रैंकलिन बुलेवार्ड (एवेन्यू) और डेलाइला रोड। डेलाइला रोड और न्यू रोड (US 9)। रीडिंग और न्यू रोड (US 9)। • वॉशिंगटन एवेन्यू और फायर रोड (Atlantic 651) के बीच डाउटी रोड। • मेन स्ट्रीट/शोर रोड (CR 585) और ब्लैक हॉर्स पाइक्स। • स्कूलों की ओर जाने वाली सभी सड़कें। • 3rd स्ट्रीट और वॉशिंगटन एवेन्यू। • ब्राइटन एवेन्यू। • 2nd स्ट्रीट पर तेज गति की समस्या।
<p>कृपया परियोजना से संबंधित कोई अतिरिक्त टिप्पणियां प्रदान करें।</p>	<ul style="list-style-type: none"> • ब्लैक हॉर्स पाइक्स (Rt 40) और लायंस कोर्ट पर एक ट्रैफिक सिग्नल लगाने का अनुरोध किया गया है। • स्पीड लिमिट (गति सीमा) को कम करने और उसकी निगरानी करने की आवश्यकता है। • वाहनों को पैदल यात्रियों को पहले जाने देना चाहिए। • शहर नियमों का इंप्रोर्समेंट, वाहनों के शोर प्रदूषण, तेज गति, और संपत्ति के रख-रखाव को प्राथमिकता दी जानी चाहिए।

चैप्टर 3. मौजूदा स्थितियां, डेटा संग्रहण और विश्लेषण

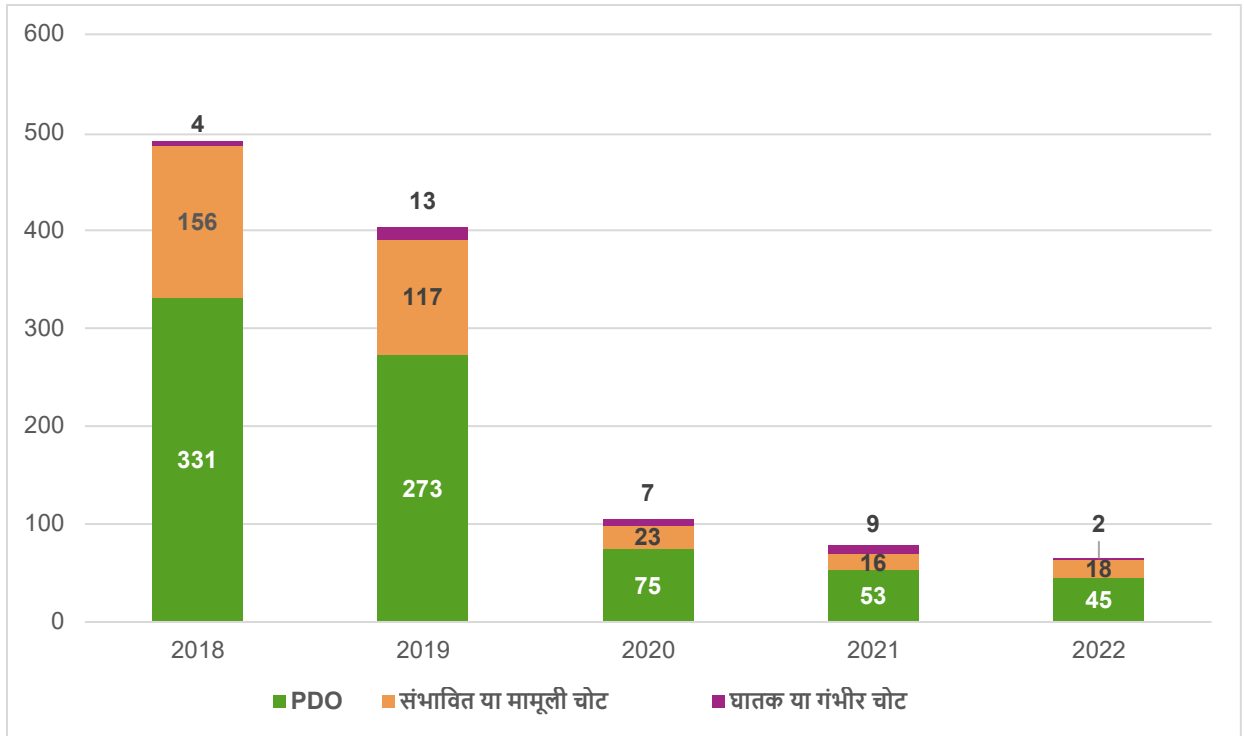
3.1 दुर्घटना डेटा / विश्लेषण

परियोजना टीम ने दुर्घटनाओं के रुझानों, प्रमुख एट्रिब्यूट्स, और उन स्थानों की पहचान की जहां दुर्घटनाओं का इतिहास रहा है। इस विश्लेषण ने स्टीयरिंग समिति को योजना के प्राथमिकता क्षेत्रों का चयन करने और इन्फ्रास्ट्रक्चर प्राथमिकताओं की पहचान करने में सहायता की।

इस विश्लेषण के लिए दुर्घटना डेटा का स्रोत न्यू जर्सी परिवहन विभाग (NJDOT) का दुर्घटना रिकॉर्ड डेटाबेस था, जिसमें पुलिस दुर्घटना जांच रिपोर्ट फॉर्म (NJTR-1) के माध्यम से प्राप्त सभी दुर्घटनाओं की विस्तृत जानकारी शामिल है। **चित्र 3.1** अध्ययन अवधि (2018–2022) के दौरान प्लेजेंटविल में घातक और गंभीर चोट (FSI) वाली दुर्घटनाओं के रुझानों को दर्शाता है। **चित्र 3.2** सभी दुर्घटनाओं के रुझानों को दर्शाता है। ध्यान दें कि योजना के विकास के समय 2022 का डेटा सबसे हालिया उपलब्ध डेटा था।



चित्र 3.1: घातक और गंभीर चोट वाली दुर्घटनाओं के रुझान (ट्रेंड्स)

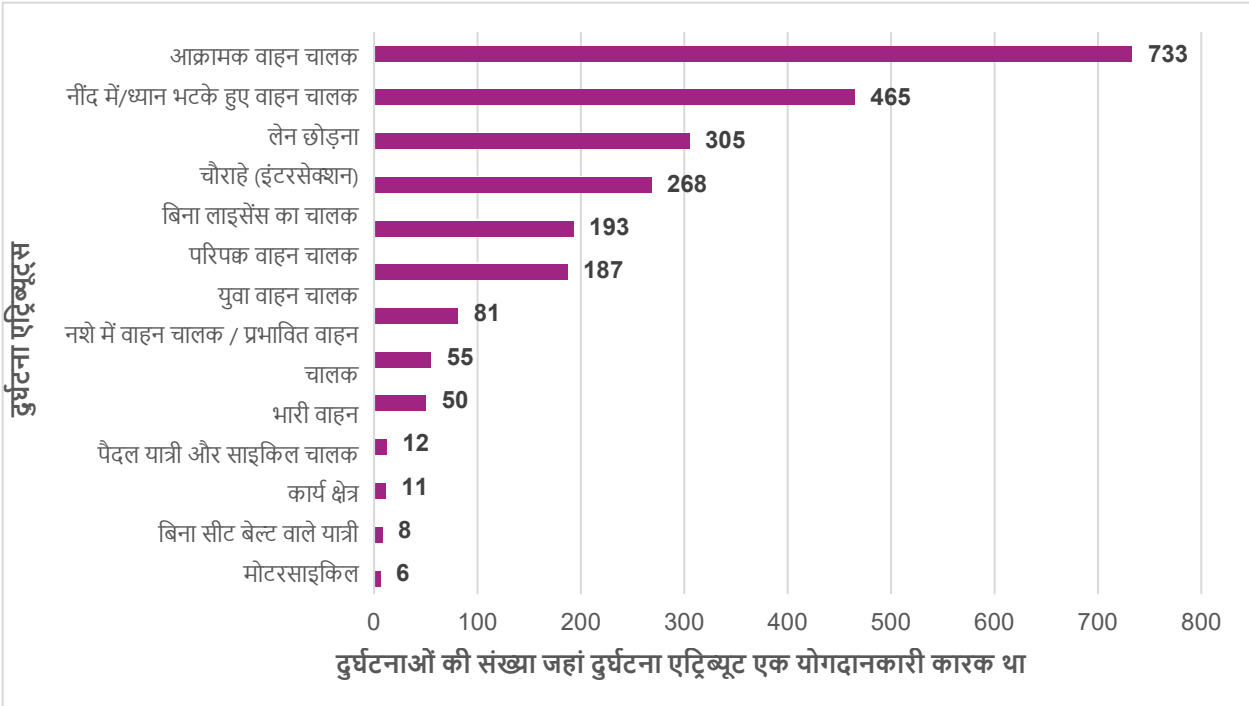


चित्र 3.2: सभी दर्ज दुर्घटनाएं (PDO = केवल संपत्ति क्षति वाली दुर्घटनाएं)

2019 की शुरुआत से, न्यू जर्सी ने पुलिस दुर्घटना रिपोर्ट को अपडेट किया ताकि यह संघीय रूप से आवश्यक चोट वर्गीकरण (मृत, संभावित गंभीर चोट, संभावित मामूली चोट, संभावित चोट, और स्पष्ट चोट नहीं) के अनुरूप हो। 2019 से गंभीर चोटों की संख्या में बढ़ोतरी इस बदलाव का परिणाम है, क्योंकि पहले गंभीर चोट वर्गीकरण में नहीं आने वाली चोटें अब इस संख्या में शामिल की गई हैं। दुर्घटना रुझान इस योजना के माध्यम से घातक और गंभीर चोट (FSI) वाली दुर्घटनाओं को कम करने के प्रयासों को मजबूत करने की आवश्यकता को दर्शाते हैं।

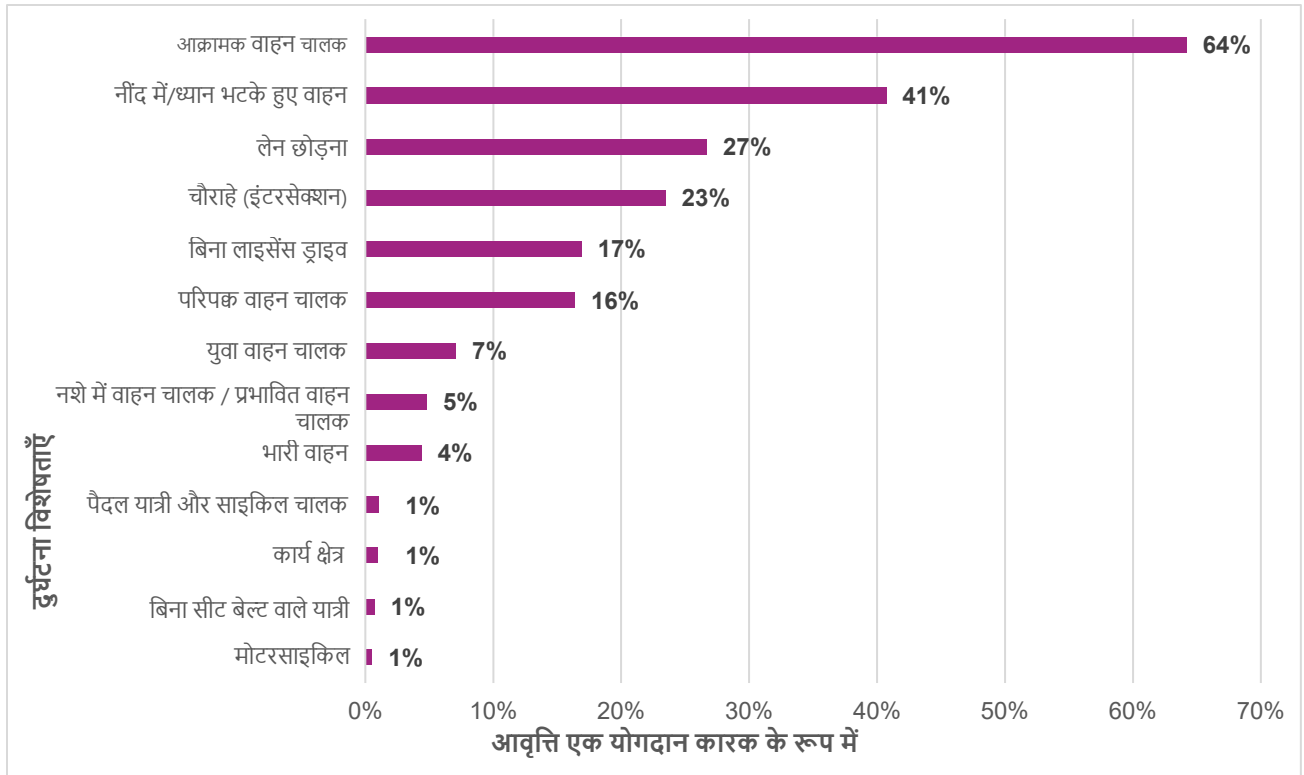
PAP दुर्घटना एट्रिब्यूट्स का उपयोग योजना को उन क्षेत्रों पर फोकस करने के लिए करता है जिनका घातक और गंभीर चोटों को कम करने में सबसे अधिक प्रभाव होता है, जिन्हें प्राथमिकता क्षेत्र कहा जाता है। दुर्घटना एट्रिब्यूट्स में वाहन चालक/ऑपरेटर की स्थिति या व्यवहार, दुर्घटना स्थान, शामिल पक्ष/वाहन (पैदल यात्री, साइकिल चालक, मोटर वाहन), और सड़क की स्थितियां शामिल हैं। सभी न्यू जर्सी पुलिस फोर्स NJTR-1 फॉर्म पर दुर्घटनाओं की रिपोर्ट करते समय एक मानक दुर्घटना एट्रिब्यूट्स सूची का उपयोग करते हैं। प्रत्येक दुर्घटना में कई दुर्घटना एट्रिब्यूट्स हो सकते हैं। राज्य में रिपोर्ट की गई सभी दुर्घटनाओं का डेटा NJDOT द्वारा पूरे राज्य में एकत्रित किया जाता है, ताकि उच्च-स्तरीय सड़क सुरक्षा योजना बनाई जा सके या विशेष स्थानों का विश्लेषण किया जा सके, जैसे कि राज्य, काउंटी, नगरपालिका और अन्य संगठन जो सड़क सुरक्षा सुधारने का काम करते हैं, जैसे कि साउथ जर्सी ट्रांसपोर्टेशन प्लानिंग ऑर्गनाइजेशन।

न्यू जर्सी 2020 स्ट्रेटेजिक हाईवे सेफ्टी प्लान (SHSP) में पहचाने गए दुर्घटना एट्रिब्यूट्स, जो योजना के विकास के समय सबसे वर्तमान संस्करण थे, उन एट्रिब्यूट्स ने PAP के प्राथमिकता क्षेत्रों के चयन के लिए शुरुआती पॉइंट प्रदान किया। प्लेजेंटविल में हुई दुर्घटनाओं का विश्लेषण किया गया ताकि यह पता लगाया जा सके कि वे SHSP के एट्रिब्यूट्स के अनुरूप हैं या नहीं। चित्र 3.3 और 3.4 में दिखाया गया है कि प्लेजेंटविल की दुर्घटनाएं SHSP के दुर्घटना एट्रिब्यूट्स के साथ कैसे मेल खाती हैं। 2018 से 2022 तक प्लेजेंटविल में कुल 1,142 रिकॉर्ड की गई दुर्घटनाओं में, पुलिस अधिकारियों ने 733 दुर्घटनाओं में आक्रामक ड्राइविंग को एक सहायक कारक के रूप में नोट किया, जो अन्य सहायक कारकों की तुलना में काफी अधिक है।

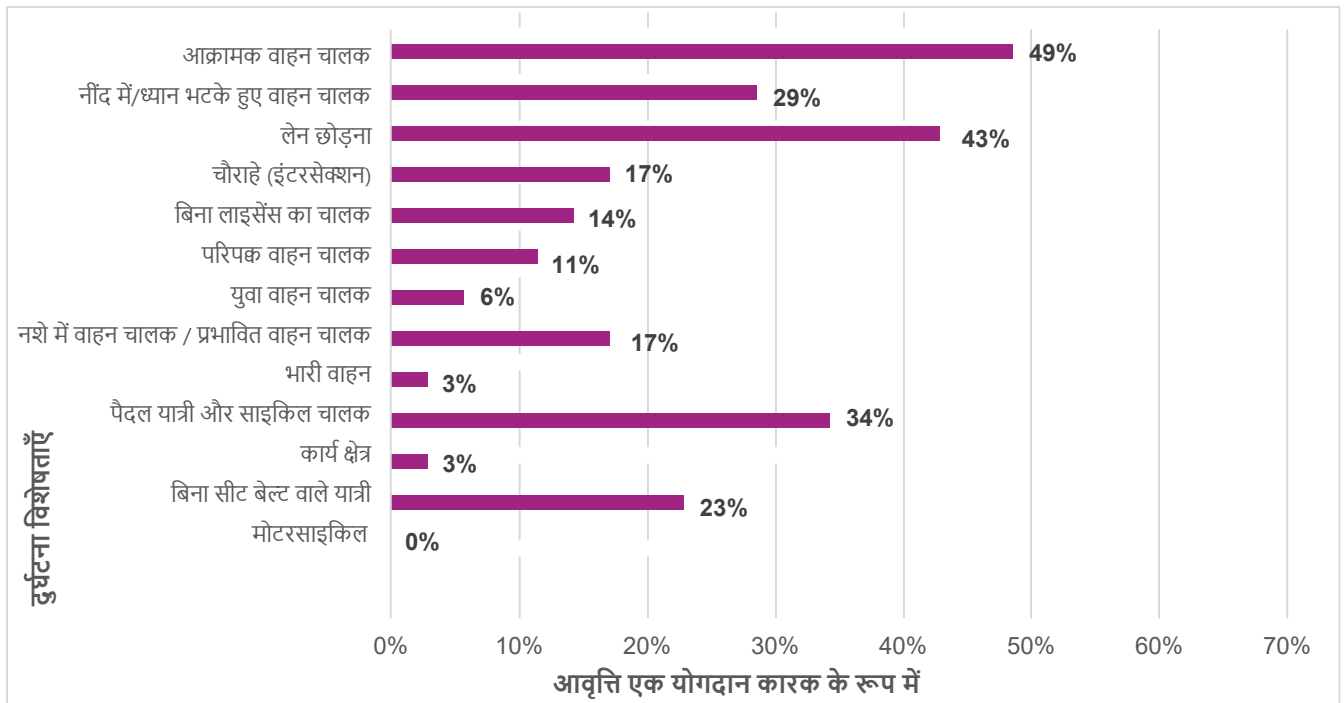


चित्र 3.3: दुर्घटनाओं की संख्या जहां दुर्घटना एट्रिब्यूट एक योगदानकारी कारक था (सभी दुर्घटना गंभीरताएं)

चित्र 3.4 में सभी दर्ज की गई दुर्घटनाओं में किसी विशेष दुर्घटना एट्रिब्यूट से जुड़ी प्रतिशतता दिखाई गई है, और चित्र 3.5 में घातक और गंभीर चोट वाली दुर्घटनाओं में किसी विशेष एट्रिब्यूट से जुड़ी प्रतिशतता दिखाई गई है। चित्रों से पता चलता है कि आक्रामक ड्राइविंग सभी दर्ज दुर्घटनाओं में (64%) और घातक एवं गंभीर चोट वाली दुर्घटनाओं (49%) में सबसे अधिक योगदान देने वाला एट्रिब्यूट था। हालांकि, आक्रामक ड्राइविंग को छोड़कर, सभी दर्ज दुर्घटनाओं में सबसे अधिक योगदान देने वाले दुर्घटना एट्रिब्यूट घातक और गंभीर चोट वाली दुर्घटनाओं में सबसे अधिक योगदान देने वाले एट्रिब्यूट से भिन्न हैं। चित्र 3.5 यह भी दर्शाता है कि जब पैदल यात्री और साइकिल चालक किसी दुर्घटना में शामिल होते हैं तो उनकी संवेदनशीलता कितनी होती है। जहां सभी दुर्घटनाओं में केवल 1% में पैदल यात्री और साइकिल चालक शामिल थे, वहीं घातक और गंभीर चोट वाली दुर्घटनाओं में 34% में पैदल यात्री या साइकिल चालक शामिल थे। बिना सीट बेल्ट वाले यात्री का एट्रिब्यूट भी घातक और गंभीर चोट वाली दुर्घटनाओं में महत्वपूर्ण योगदान देता है जो की 23% है, जबकि इसे सभी दर्ज दुर्घटनाओं में केवल 1% में योगदानकर्ता के रूप में पहचाना गया था।



चित्र 3.4: सभी दुर्घटनाओं में दुर्घटना की विशेषताओं की आवृत्ति एक योगदान कारक के रूप में



चित्र 3.5: घातक और गंभीर चोटों वाली दुर्घटनाओं में दुर्घटना की विशेषताओं की आवृत्ति एक योगदान कारक के रूप में

3.2 जनसांख्यिकीय विश्लेषण

योजना टीम ने प्लेजेंटविल की जनसांख्यिकी का मूल्यांकन करने के लिए यू.एस. जनगणना ब्यूरो के अमेरिकन कम्युनिटी सर्वे 2018-2022 का उपयोग किया। सर्वेक्षण के समय, प्लेजेंटविल की पूर्णकालिक निवासी जनसंख्या 20,562 थी। **तालिका 3.1** में जनसांख्यिकीय प्रतिशतों का अवलोकन दिया गया है और यह राष्ट्रीय औसत के साथ कैसे तुलना करता है, इसका विवरण दिया गया है। इसके मुख्य निष्कर्ष, प्लेजेंटविल की जनसंख्या की 23% जनसंख्या कम आय वर्ग में आती है, 22% जनसंख्या की उम्र 65 वर्ष या उससे अधिक है, 54% जनसंख्या अंग्रेजी के अलावा कोई अन्य भाषा बोलती है।

तालिका 3.1: प्लेजेंटविल जनसांख्यिकीय अवलोकन

जनसांख्यिकीय कारक	प्लेजेंटविल जनसंख्या	समग्र U.S. जनसंख्या
अकेले ड्राइव करना	68.8%	68.7%
यात्रा समय (मिनट में)	20.2	26.7
कम आय वर्ग	23.3%	11.5%
65 या उससे अधिक आयु	22.7%	17.3%
बेरोज़गार	2.2%	3.6%
घर का मालिकाना हक	60.5%	65.8%
हाई स्कूल से कम शिक्षा	11.4%	8.9%
विकलांग व्यक्ति	14.9%	10.9%
अंग्रेजी के अलावा अन्य भाषा	54%	16.7%

स्रोत: यू.एस. जनगणना ब्यूरो के अमेरिकन कम्युनिटी सर्वे 2018-2022

निष्कर्षों के आधार पर, योजना टीम ने योजना के विकास और कार्यान्वयन के दौरान निम्नलिखित समूहों को शामिल करने और विचार करने की सिफारिश की:

- कम आय वर्ग
 - समुदायों के लिए सुलभ व्यक्तिगत सार्वजनिक बैठक के माध्यम से योजना के संचार और इनपुट के अवसर सुनिश्चित करें।
- उम्र 65+
 - एक प्रत्यक्ष सार्वजनिक मीटिंग के माध्यम से योजना संचार और इनपुट के अवसर प्रदान करें।
 - सुनिश्चित करें कि मीटिंग की नोटिफिकेशन 65 वर्ष और उससे अधिक उम्र के लोगों तक पहुंचे।
 - योजना रणनीतियों के विकास में परिपक्व सड़क उपयोगकर्ताओं को ध्यान में रखें।
- हाई स्कूल से कम शिक्षा प्राप्त
 - एक प्रत्यक्ष सार्वजनिक मीटिंग के माध्यम से योजना संचार और इनपुट के अवसर प्रदान करें।

- अंग्रेज़ी के अलावा अन्य भाषा (मुख्यतः स्पेनिश बोलने वाले)
 - योजना संचार और इनपुट के अवसर प्रदान करने के लिए सामग्री और सर्वेक्षण स्पेनिश में उपलब्ध कराएं और सार्वजनिक मीटिंग में संचार सुविधा प्रदान करने के लिए स्पेनिश बोलने वाले परियोजना टीम के सदस्य शामिल करें।

इन समुदायों तक पहुंचने के प्रयासों की पहचान अध्याय 2, हितधारक और जन सहभागिता में की गई है।

3.3 साइकिल और पैदल यात्री नेटवर्क में कमी का मूल्यांकन

योजना टीम ने प्लेज़ेंटविल की साइकिल सुविधाओं और फुटपाथों का आकलन किया ताकि मौजूदा नेटवर्क में गेप्स (अंतराल) की पहचान की जा सके। इस आकलन में डेटा का उपयोग प्लेज़ेंटविल की मास्टर प्लान सर्कुलेशन एलिमेंट, प्लेज़ेंटविल साइकिल और पैदल यात्री सर्कुलेशन अध्ययन, और अटलांटिक काउंटी स्थानीय सड़क सुरक्षा योजना के विकास के हिस्से के रूप में एकत्रित किए गए फुटपाथ सूची डेटा से किया गया। चित्र 3.6 में मौजूदा साइकिल सुविधाएं और नेटवर्क में पहचाने गए गैप दिखाए गए हैं, जो प्लेज़ेंटविल साइकिल और पैदल यात्री परिभ्रमण अध्ययन के आधार पर हैं।



चित्र 3.6: साइकिल सुविधाओं में कमी का मूल्यांकन

चित्र 3.7 में मौजूदा फुटपाथ नेटवर्क और गैप दिखाए गए हैं। वर्तमान में, न्यू रोड (US 9) में रीडिंग एवेन्यू और वुडलैंड एवेन्यू के बीच फुटपाथ में गैप है। पैदल यात्री न्यू रोड (US 9) पर चलते हैं, जो मार्टिन टेरेस से प्लेजेंटविल मिडल स्कूल और हाई स्कूल तक मिल रोड से जुड़ता है।

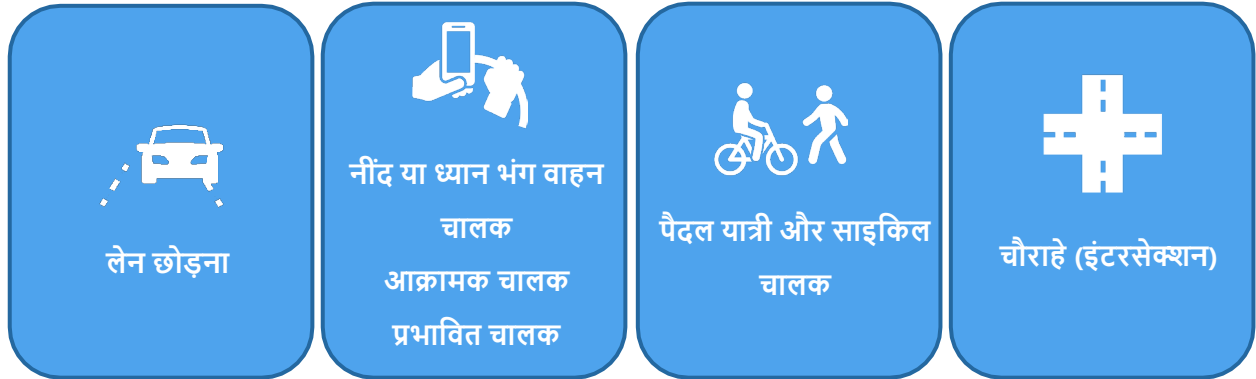


चित्र 3.7: फुटपाथ में कमी का मूल्यांकन

चैप्टर 4. सुरक्षा प्राथमिकता क्षेत्र और परियोजना चयन

4.1 सुरक्षा प्राथमिकता क्षेत्र

चैप्टर 3 में चर्चा किए गए दुर्घटना एट्रिब्यूट डेटा का उपयोग करके, स्टीयरिंग समिति ने चार (4) एक्शन प्लान प्राथमिकता क्षेत्रों का चयन किया, जो **चित्र 4.1** में दिखाए गए हैं। ये प्राथमिकता क्षेत्र प्राथमिक सुरक्षा स्थानों और सड़क उपयोगकर्ताओं के व्यवहार सुधार रणनीतियों के विश्लेषण और चयन पर ध्यान फोकस करने के लिए उपयोग किए गए। चारों प्राथमिकता क्षेत्रों का विवरण नीचे दिया गया है।



चित्र 4.1: PAP प्राथमिकता क्षेत्र

लेन छोड़ना

लेन छोड़ने की वजह से होने वाली दुर्घटनाएं गैर-इंटरसेक्शन दुर्घटनाएं होती हैं, जिनमें कोई वाहन (या वाहन) अनजाने में यात्रा लेन छोड़ देता है (बाएं या दाएं), मेडियन/सेंटरलाइन पार कर जाता है और विपरीत लेनों में प्रवेश कर जाता है, जिससे किसी स्थिर वस्तु, सामने आने वाले वाहन, या पार्क किए गए वाहन के साथ टकराव हो सकता है। 2018 से 2022 के बीच लेन छोड़ने वाली दुर्घटनाओं का घातक और गंभीर चोट वाली दुर्घटनाओं में 43% और सभी दुर्घटनाओं में 27% हिस्सा रहा।

नींद में या ध्यान भटके हुए वाहन चालक

ड्राइविंग एक जटिल कार्य है और इसके लिए सड़क और आसपास के दृश्य वातावरण पर पूरा ध्यान देना जरूरी होता है। नींद में या ध्यान भटकने की स्थिति में या से होने वाली दुर्घटनाएं अक्सर चालक की लापरवाही, ध्यान भटकने या थकान से जुड़ी होती हैं। 2018 से 2022 के बीच हुई दुर्घटनाओं में, नींद में या ध्यान भटकने की वजह से ड्राइविंग का योगदान घातक और गंभीर चोट वाली 29% दुर्घटनाओं में और कुल 41% दुर्घटनाओं में रहा।

आक्रामक वाहन चालक

आक्रामक ड्राइविंग से होने वाली दुर्घटनाएं असुरक्षित व्यवहारों से जुड़ी होती हैं, जैसे तेज गति से वाहन चलाना, ट्रैफिक नियमों या संकेतों का पालन न करना, रास्ता देने के नियम (राइट-ऑफ-वे) का उल्लंघन करना, गलत तरीके से लेन बदलना, अन्य वाहनों को गलत तरीके से ओवरटेक करना, या दूसरे वाहनों के बहुत करीब चलना। न्यू जर्सी में हर तीन में से एक मृत्यु या गंभीर चोट का कारण तेज गति या अन्य आक्रामक ड्राइविंग व्यवहार होता है। तेज गति से वाहन चलाने पर चालक की प्रतिक्रिया देने का समय कम हो जाता है, खतरा दिखने के बाद वाहन रोकने के लिए अधिक दूरी की जरूरत होती है जो कम हो जाती है, और दुर्घटना होने पर चोटों की गंभीरता बढ़ जाती है। 2018 से 2022 के बीच हुई दुर्घटनाओं में, आक्रामक ड्राइविंग का योगदान घातक और गंभीर चोट वाली 49% दुर्घटनाओं में और कुल 64% दुर्घटनाओं में रहा।

नशे में वाहन चालक / प्रभावित वाहन चालक

ऐसी दुर्घटनाएं तब होती हैं जब चालक शराब, ड्रग्स, दवाइयों या अन्य ऐसे पदार्थों के प्रभाव में वाहन चलाता है, जो उसकी सुरक्षित ड्राइविंग क्षमता को प्रभावित करते हैं। इस तरह की स्थिति में प्रतिक्रिया देने का समय धीमा हो जाता है, समन्वय (कोऑर्डिनेशन) कम हो जाता है और निर्णय लेने की क्षमता प्रभावित होती है, जिससे गंभीर या घातक दुर्घटनाओं का खतरा बढ़ जाता है। 2018 से 2022 के बीच हुई दुर्घटनाओं में, नशे या प्रभाव में ड्राइविंग का योगदान घातक और गंभीर चोट वाली 17% दुर्घटनाओं में और कुल 5% दुर्घटनाओं में रहा।

पैदल यात्री और साइकिल चालक

पैदल यात्री और साइकिल चालक सड़क पर सबसे अधिक असुरक्षित होते हैं और दुर्घटना की स्थिति में इन्हें गंभीर चोट या मृत्यु का अधिक खतरा होता है। संयुक्त राज्य जनगणना ब्यूरो के अनुसार, न्यू जर्सी के लगभग 4% निवासी अपने मुख्य परिवहन साधन के रूप में पैदल चलना या साइकिल चलाना चुनते हैं। शहरी क्षेत्रों में यह प्रतिशत अधिक पाया जाता है। 2018 से 2022 के बीच हुई दुर्घटनाओं में, पैदल यात्री और साइकिल चालक 34% घातक और गंभीर चोट वाली दुर्घटनाओं में और कुल 1% दुर्घटनाओं में शामिल थे।

चौराहे (इंटरसेक्शन)

चौराहों पर मुड़ने और सड़क पार करने जैसी गतिविधियों के कारण वाहन चालकों, साइकिल चालकों और पैदल यात्रियों के बीच टकराव की स्थिति बनती है। 2018 से 2022 के बीच हुई दुर्घटनाओं में, चौराहों पर हुई दुर्घटनाएं घातक और गंभीर चोट वाली 17% और कुल 23% दुर्घटनाओं का हिस्सा थीं।

4.2 दुर्घटना इतिहास वाले स्थानों की पहचान (नेटवर्क स्क्रीनिंग)

न्यू जर्सी परिवहन विभाग की नेटवर्क स्क्रीनिंग सूचियों (NSLs) का उपयोग करते हुए, परियोजना टीम ने प्लेजेंटविल में ऐसे कॉरिडोर (सेगमेंट) और चौराहों की पहचान की, जहां पहले से दुर्घटनाओं का इतिहास रहा है। NSLs में कुल दुर्घटनाओं, घातक और गंभीर चोटों, और काउंटी स्तर की रैंकिंग से संबंधित डेटा उपलब्ध होता है। इस विश्लेषण के लिए छह (6) सूचियों का उपयोग किया गया, जिनका सार नीचे **तालिका 4.1** में दिया गया है। चित्र 4.2 में प्लेजेंटविल के उच्च दुर्घटना वाले स्थानों का नक्शा और संबंधित NSL में उनकी काउंटी रैंकिंग दर्शाई गई है।

तालिका 4.1: उच्च दुर्घटना वाले स्थानों की पहचान के लिए उपयोग की गई NJDOT नेटवर्क स्क्रीनिंग सूचियां

रिपोर्ट का प्रकार	सूची	दुर्घटना के प्रकार
कॉरिडोर	कॉरिडोर	सभी प्रकार की दुर्घटनाएं
	पैदल कॉरिडोर	पैदल यात्री दुर्घटनाएं
	पैदल-साइकिल कॉरिडोर	पैदल यात्री और साइकिल चालक दुर्घटनाएं
चौराहा	चौराहा	सभी प्रकार की दुर्घटनाएं
	पैदल चौराहा	पैदल यात्री दुर्घटनाएं
	पैदल-साइकिल चौराहा	पैदल यात्री और साइकिल चालक दुर्घटनाएं



चित्र 4.2: 2018–2022, NJDOT नेटवर्क स्क्रीनिंग सूचियों का उपयोग कर उच्च दुर्घटना वाले स्थान

परियोजना टीम ने प्रत्येक सूची में घातक और गंभीर चोट वाली दुर्घटनाओं के प्रमुख स्थानों को भी मानचित्र पर दर्शाया, साथ ही प्रत्येक NSL में उनकी काउंटी रैंकिंग भी शामिल की। चित्र 4.3 में प्लेज़ेंटविल में घातक और गंभीर चोट वाली प्रमुख दुर्घटना स्थलों का नक्शा दिखाया गया है, जिसमें प्रत्येक स्थान की संबंधित NSL में रैंकिंग भी दर्शाई गई है।

इन स्थानों का उपयोग स्टीयरिंग कमेटी और अन्य हितधारकों के साथ चर्चा की शुरुआत के रूप में किया गया, ताकि चिंता के प्रमुख स्थानों को प्राथमिकता दी जा सके।



चित्र 4.3: NJDOT के 2018–2022 नेटवर्क स्क्रीनिंग सूचियों पर सर्वाधिक घातक एवं गंभीर चोट वाली दुर्घटना स्थल

4.3 प्रणालीगत विश्लेषण

परियोजना टीम ने प्लेज़ेंटविल की सभी सड़कों के लिए एक प्रणालीगत दुर्घटना विश्लेषण भी किया। यह एक सक्रिय (प्रोएक्टिव) पद्धति है, जिसका उद्देश्य उन कई स्थानों की पहचान करना और सुधार करना है, जिनकी सड़क विशेषताएं उन स्थानों से मिलती-जुलती हैं जहां पहले दुर्घटनाएं हो चुकी हैं। यह सक्रिय तरीका पारंपरिक, प्रतिक्रियात्मक (रिएक्टिव) हॉट-स्पॉट विश्लेषण का पूरक है और “सेफ सिस्टम” सिद्धांत का समर्थन करता है, जिसमें सुरक्षा के लिए पहले से ही कदम उठाना जरूरी माना जाता है।

PAP के प्राथमिकता क्षेत्रों पर आधारित मार्गदर्शन के अनुसार, परियोजना टीम ने सेगमेंट और चौराहों का विश्लेषण किया ताकि उन प्रमुख दुर्घटना प्रकारों और सुविधाओं के प्रकारों की पहचान की जा सके जिनकी विशेषताएँ घातक या गंभीर चोट वाली दुर्घटनाओं की अधिक संभावना दर्शाती हैं। प्रत्येक प्राथमिकता क्षेत्र में सबसे अधिक दुर्घटना आवृत्ति वाले फोकस दुर्घटना प्रकारों और सुविधाओं का सार नीचे **तालिका 4.2** में दिया गया है।

तालिका 4.2: प्रणालीगत विश्लेषण के लिए फोकस दुर्घटना प्रकार और सुविधाएं

प्राथमिकता क्षेत्र	फोकस दुर्घटना के प्रकार	फोकस सुविधाएं
आक्रामक वाहन चालक	स्थिर वस्तु, समान दिशा – पीछे से टक्कर (रियर एंड)	मध्यम महत्व की सड़कें
नींद में/ध्यान भटके हुए वाहन चालक		
नशे में वाहन चलाने वाले		
लेन छोड़ना		
चौराहे (इंटरसेक्शन)	राइट एंगल, पैदल यात्री, साइकिल चालक	माइनर आर्टेरियल
पैदल यात्री / साइकिल चालक		

परियोजना टीम ने इसके बाद संघीय राजमार्ग प्रशासन द्वारा विकसित क्रेश ट्री डायग्राम टूल का उपयोग किया, ताकि प्रत्येक फोकस सुविधा से संबंधित उन विशेष सड़क एट्रिब्यूट्स की पहचान की जा सके, जहां गंभीर चोट वाली दुर्घटनाओं की संभावना सबसे अधिक होती है। क्रेश ट्री, उनसे जुड़े मानदंड (पैरामीटर) और ऊपर बताए गए गुणों से मेल खाने वाले प्रमुख फोकस सेगमेंट और फोकस चौराहों (इंटरसेक्शन) की सूची परिशिष्ट B में दी गई है। तालिका 4.3 में सांख्यिकीय विश्लेषण के आधार पर पहचानी गई उन सड़क एट्रिब्यूट्स को दर्शाया गया है, जिनमें गंभीर चोट वाली दुर्घटनाओं की संभावना सबसे अधिक पाई गई। इन मानदंडों पर खरे उतरने वाले स्थान कम लागत वाले प्रणालीगत सुधार उपाय (लो-कॉस्ट सिस्टमिक ट्रीटमेंट) के लिए उपयुक्त माने जाते हैं।

तालिका 4.3: प्रणालीगत सुधार उपाय के लिए चयनित सड़क सेगमेंट और चौराहों के प्रकार

प्राथमिकता क्षेत्र	सड़क के एट्रिब्यूट्स
आक्रामक वाहन चालक	मध्यम महत्व की सड़कें, 35 मील प्रति घंटा या उससे कम की गति
नींद या ध्यान भंग वाहन चालक	
नशे में वाहन चालक / प्रभावित वाहन चालक	
लेन छोड़ना	
चौराहे (इंटरसेक्शन)	मध्यम महत्व की सड़कों पर स्टॉप-नियंत्रित चौराहे
पैदल यात्री / साइकिल चालक	

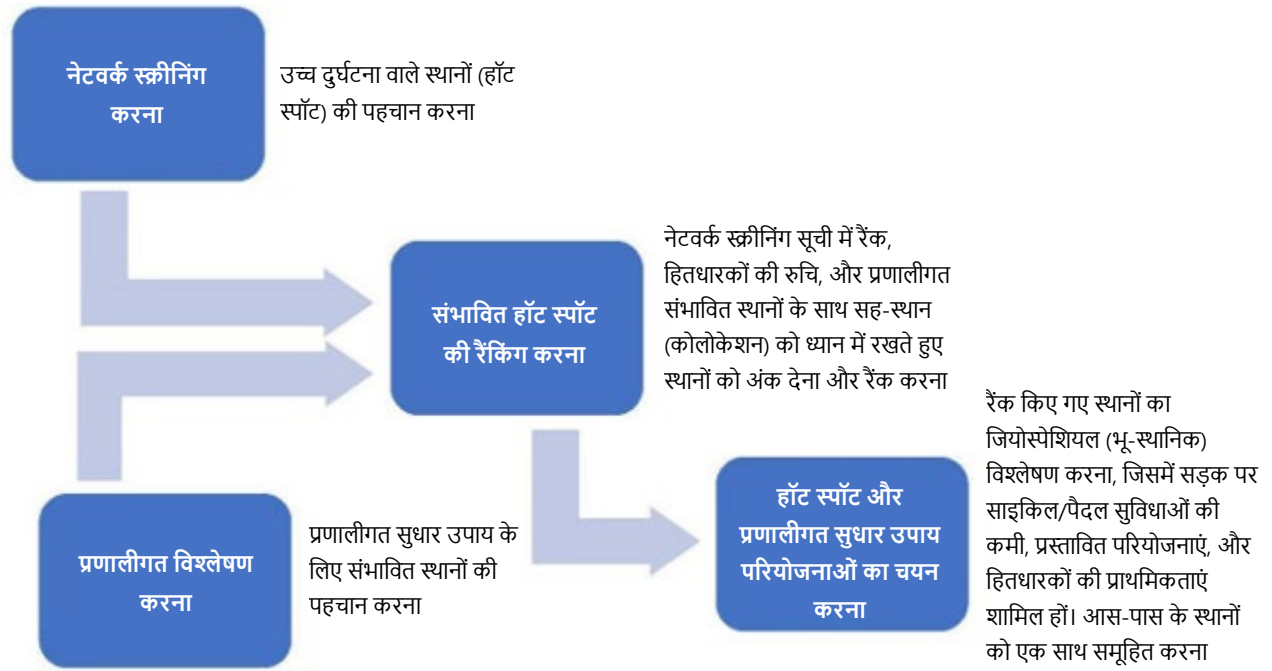
चित्र 4.4 में उन कॉरिडोर और चौराहों का नक्शा दर्शाया गया है, जो तालिका 4.3 में बताई गई सड़क एट्रिब्यूट को पूरा करते हैं।



चित्र 4.4: प्रणालीगत सुधार उपाय के लिए संभावित स्थान

4.4 परियोजना चयन प्रक्रिया

परियोजना टीम ने परियोजनाओं की पहचान और प्राथमिकता तय करने के लिए चार-चरणीय प्रक्रिया अपनाई, जैसा कि नीचे चित्र 4.5 में दर्शाया गया है। चैप्टर 3 में बताए अनुसार, संभावित हॉट स्पॉट और प्रणालीगत सुधार उपाय के स्थानों की पहचान करने के बाद, टीम ने उन्हें अंक दिए (स्कोरिंग) और रैंकिंग की, ताकि प्राथमिक स्थानों की एक प्रारंभिक सूची तैयार की जा सके। इसके बाद, परियोजना टीम ने जियोस्पेशियल (भू-स्थानिक) विश्लेषण किया, जिससे यह पता लगाया जा सके कि प्राथमिक स्थानों की इस सूची का हाल ही में पूरे हुए या जल्द पूरे होने वाले प्रोजेक्ट्स, साइकिल और पैदल यात्री सुविधाओं के गैप, और स्टीयरिंग कमेटी और अन्य हितधारकों द्वारा उठाए गए स्थानों के साथ कितना मेल है। स्टीयरिंग कमेटी ने इस जानकारी का उपयोग करते हुए सुरक्षा सुधार के लिए प्राथमिक स्थानों का चयन किया। जब प्राथमिक स्थान तय हो गए, तब परियोजना टीम ने जियोस्पेशियल विश्लेषण के माध्यम से यह आकलन किया कि किन-किन स्थानों को मिलाकर तार्किक (लॉजिकल) परियोजनाएं बनाई जा सकती हैं।



चित्र 4.5: परियोजना चयन प्रक्रिया

प्रत्याशी स्थानों का श्रेणीकरण और चयन

परियोजना टीम ने स्थानों को प्राथमिकता देने के लिए एक सरल स्कोरिंग प्रक्रिया का उपयोग किया। NSLs में शीर्ष 10 में आने वाले स्थानों को तीन (3) अंक दिए गए। 11 से 20 के बीच रैंक वाले स्थानों को दो (2) अंक दिए गए। 21 से 50 के बीच रैंक वाले स्थानों को एक (1) अंक दिया गया। 51 या उससे अधिक रैंक वाले स्थानों को 0.5 अंक दिए गए। यदि किसी स्थान की पहचान किसी हितधारक चर्चा या सर्वे में हुई थी, तो उसे अतिरिक्त एक (1) अंक दिया गया। यदि कोई स्थान किसी प्रणालीगत सुधार उपाय वाले स्थान के साथ मेल खाता था, तो उसे भी अतिरिक्त एक (1) अंक दिया गया। इस पद्धति के अनुसार, किसी भी स्थान को अधिकतम 5 अंक मिल सकते थे। सबसे अधिक अंक प्राप्त करने वाले सड़क सेगमेंट और चौराहों की पहचान कर उन्हें **तालिका 4.4** में दर्शाया गया है। कुल सोलह (16) स्थानों को स्टीयरिंग कमेटी की बैठक #3 में प्राथमिकता वाले संभावित स्थानों के रूप में स्वीकृति के लिए प्रस्तुत किया गया।

तालिका 4.4: संचालन समिति को प्रस्तुत प्राथमिक मार्ग और चौराहा स्थल

कोरिडोर	चौराहे (इंटरसेक्शन)
बेव्यू एवेन्यू- न्यू रोड से लेकर इसके पूर्वी छोर लेक्स बे तक	एस. मेन स्ट्रीट/शोर रोड (CR 585) और डब्ल्यू. पार्क एवेन्यू
ब्राइटन एवेन्यू- न्यू रोड से लिंडन एवेन्यू तक	वेस्ट जर्सी एवेन्यू और नॉर्थ मेन स्ट्रीट/शोर रोड (CR 585)
डेलाइला रोड (CR 646), न्यू रोड से पूर्व दिशा में ACE ट्रांसमिशन लाइन के पास स्थित ओवरपास तक	फ्रैंकलिन एवेन्यू और ओल्ड टर्नपाइक

कॉरिडोर	चौराहे (इंटरसेक्शन)
लिनडन एवेन्यू, डब्ल्यू. मल्बेरी एवेन्यू से डब्ल्यू. लीड्स एवेन्यू तक	नॉर्थ मेन स्ट्रीट/शोर रोड (CR 585) और ईस्ट एडम्स एवेन्यू
मेन स्ट्रीट/शोर रोड (CR 585), डब्ल्यू. पार्क एवेन्यू से डब्ल्यू. मेरियन एवेन्यू तक	फ्रैंकलिन एवेन्यू और लोरेन एवेन्यू
वुडलैंड एवेन्यू, मेन स्ट्रीट से न्यू रोड (US 9) तक	एन. मेन स्ट्रीट/शोर रोड (CR 585) और रीडिंग एवेन्यू
मिल रोड पर अटलांटिक सिटी एक्सप्रेसवे के ऊपर स्थित पैदल यात्री पुल	एन. मेन स्ट्रीट/शोर रोड (CR 585) और लीड्स एवेन्यू
	डेलाइला रोड (CR 646) और न्यू रोड (US 9)
	फ्रैंकलिन एवेन्यू और ईस्ट एडम्स एवेन्यू

संचालन समिति ने प्रस्तावित स्थानों से सहमति जताई और निर्देश दिया कि डेलाइला रोड कॉरिडोर की सीमा को अधिक पैदल यात्री गतिविधि के कारण मिल रोड तक बढ़ाया जाए।

परियोजना टीम ने माइनर आर्टेरियल सड़कों पर स्थित 116 स्टॉप-नियंत्रित चौराहों पर प्रणालीगत सुधार उपायों की भी सिफारिश की। इन सुधारों में पैदल यात्री क्रॉसिंग में सुधार उपाय, प्रकाश व्यवस्था (लाइटिंग) में सुधार, ट्रैफिक सिग्नल उन्नयन, और संकेतक (साइनिज) शामिल हो सकते हैं। इन स्थानों का विवरण परिशिष्ट B में दिया गया है।

परियोजना टीम ने दो (2) सड़क सेगमेंट, मेन स्ट्रीट और डेलाइला रोड के लिए भी प्रणालीगत लेन डिपार्चर सुधार उपायों की सिफारिश की। इन सुधार उपायों में स्ट्रिपिंग, क्रॉसवॉक, सड़क चिह्नों (पेवमेंट मार्किंग), संकेतकों (साइनिंग), और स्पीड फीडबैक साइन के उन्नयन शामिल हो सकते हैं। इन स्थानों का विवरण परिशिष्ट B में दिया गया है।

इन प्राथमिकता वाले प्रोजेक्ट्स के स्थानों को दर्शाने वाला नक्शा **चित्र 4.6** में दिया गया है।



चित्र 4.6: संचालन समिति को प्रस्तुत प्राथमिक मार्ग और चौराहा स्थलों का मानचित्र

चैप्टर 5. प्राथमिकता प्राप्त इन्फ्रास्ट्रक्चर परियोजनाएं

5.1 परियोजना सुझाव एवं स्थानिक विश्लेषण

स्टीयरिंग कमेटी की बैठक #3 के बाद, परियोजना टीम ने जियोस्पेशियल विश्लेषण का उपयोग करते हुए प्राथमिक स्थानों को मिलाकर तार्किक परियोजनाएं तैयार कीं। कॉरिडोर की सीमाओं को अधिक तार्किक परियोजना एंड पॉइंट प्रदान करने के लिए बढ़ाया गया, और प्राथमिक चौराहों को संबंधित कॉरिडोर में शामिल कर लिया गया।

तालिका 5.1 में स्टीयरिंग कमेटी द्वारा चयनित नौ प्राथमिक परियोजनाओं की सूची दी गई है, जिसमें उनके अनुमानित निर्माण लागत, संभावित दुर्घटना में कमी, कार्यान्वयन का लक्ष्य वर्ष, और संभावित वित्तपोषण स्रोत शामिल हैं। डेलाइला रोड (CR 646), फ्रैंकलिन एवेन्यू मेन स्ट्रीट (CR 585), और मिल रोड पर अटलांटिक सिटी एक्सप्रेसवे के ऊपर प्रस्तावित नया पैदल यात्री पुल शीर्ष प्राथमिकता वाली परियोजनाएं हैं। इन परियोजनाओं को तालिका 5.1 में हरे रंग से दर्शाया गया है।

तालिका 5.1: प्राथमिकता परियोजनाओं के लिए अनुमानित लागत, दुर्घटना में कमी, कार्यान्वयन लक्ष्य वर्ष और संभावित वित्तपोषण

परियोजना	अनुमानित निर्माण लागत (मिलियन डॉलर)	दुर्घटनाओं में अनुमानित घटाव	कार्यान्वयन का लक्षित वर्ष	संभावित वित्तपोषण स्रोत
बेव्यू एवेन्यू साउथ न्यू रोड (US 9) से लेक्स बे तक	\$1.410	34%	2030	नगरपालिका निधि या NJDOT के माध्यम से प्रतिस्पर्धी अनुदान कार्यक्रम*
ब्राइटन एवेन्यू (न्यू रोड (US 9) से मेन स्ट्रीट (CR 585) तक)	\$0.643	34%	2028	नगरपालिका निधि या NJDOT के माध्यम से प्रतिस्पर्धी अनुदान कार्यक्रम*
डेलाइला रोड (CR 646) पश्चिमी शहर सीमा से अटलांटिक सिटी इलेक्ट्रिक ट्रांसमिशन लाइनों के पास स्थित ओवरपास तक	\$1.320	33%	2029	काउंटी निधि

परियोजना	अनुमानित निर्माण लागत (मिलियन डॉलर)	दुर्घटनाओं में अनुमानित घटाव	कार्यान्वयन का लक्षित वर्ष	संभावित वित्तपोषण स्रोत
फ्रैंकलिन एवेन्यू ईस्ट राइट स्ट्रीट से डेलाइला रोड तक	\$1.244	23%	2030	नगरपालिका निधि या NJDOT के माध्यम से प्रतिस्पर्धी अनुदान कार्यक्रम*
लिनडन एवेन्यू मार्टिन टेरेस से लीड्स एवेन्यू तक	\$0.715	29%	2027	नगरपालिका निधि या NJDOT के माध्यम से प्रतिस्पर्धी अनुदान कार्यक्रम*
मेन स्ट्रीट (CR 585) नेवाडा एवेन्यू से रिजवुड एवेन्यू तक	\$2.498	28%	2030	काउंटी निधि
वुडलैंड एवेन्यू मार्लबोरो एवेन्यू से मेन स्ट्रीट (CR 585) तक	\$0.793	34%	2029	नगरपालिका निधि या NJDOT के माध्यम से प्रतिस्पर्धी अनुदान कार्यक्रम*
मिल रोड पर अटलांटिक सिटी एक्सप्रेसवे के ऊपर नया पैदल यात्री पुल	TBD	20%	2037	नगरपालिका निधि या NJDOT के माध्यम से प्रतिस्पर्धी अनुदान कार्यक्रम*
24 चौराहों पर प्रणालीगत सुधार	\$0.048	19%	2029	नगरपालिका निधि या NJDOT के माध्यम से प्रतिस्पर्धी अनुदान कार्यक्रम*

*प्रतिस्पर्धी अनुदान कार्यक्रमों में नगरपालिका सहायता, ट्रांजिट तक सुरक्षित सड़कें, स्कूल तक सुरक्षित मार्ग, परिवहन विकल्प निर्धारित निधि, आयुक्त विवेकाधीन निधि, और स्थानीय परिवहन परियोजना निधि शामिल हैं।

इन प्राथमिक परियोजनाओं के स्थानों को दर्शाने वाला नक्शा **चित्र 5.1** में दिया गया है।



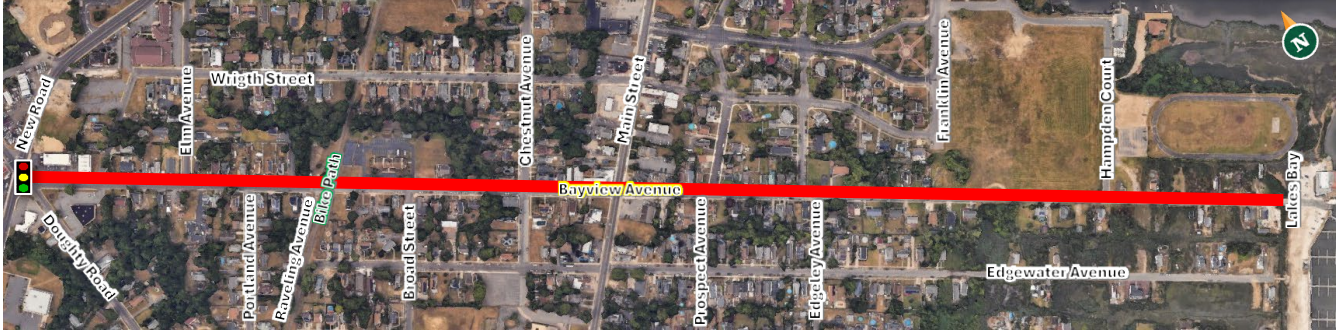
चित्र 5.1: प्राथमिकता परियोजनाएं

5.2 परियोजना सारांश

आगे के पेजों पर प्रत्येक प्राथमिक परियोजना का सारांश प्रस्तुत किया गया है। प्रत्येक सारांश में संबंधित स्थान पर मौजूद सुरक्षा समस्याओं का संक्षिप्त विवरण और उन्हें दूर करने के लिए संभावित सुधार उपाय (काउंटरमेजर्स) दिए गए हैं। लागत में सड़क की पुनः सतह बिछाने (रीसर्फेसिंग), जल निकासी (ड्रेनेज), ड्राइववे कार्य, उपयोगिताएं (यूटिलिटीज), या मार्गाधिकार (राइट ऑफ वे) शामिल नहीं हैं। दुर्घटना में कमी के प्रतिशत का अनुमान उपलब्ध क्रेश मॉडिफिकेशन फैक्टर्स (CMF), हाईवे सेफ्टी मैनुअल, फेडरल हाईवे एडमिनिस्ट्रेशन के प्रमाणित सुरक्षा उपाय, और जहां लागू हो वहां वर्तमान शोध के आधार पर लगाया गया है। जहां किसी विशेष प्रकार की सड़क या उपचार के लिए CMF/मात्रात्मक डेटा उपलब्ध नहीं था, वहां समान प्रकार के अन्य सुधार उपायों की तुलना में संभावित सुरक्षा लाभ का अनुमान लगाया गया है।

प्रस्तावित परियोजनाएं:

बेव्यू एवेन्यू, साउथ न्यू रोड (US 9) से लेक्स बे तक



अनुमानित निर्माण लागत:

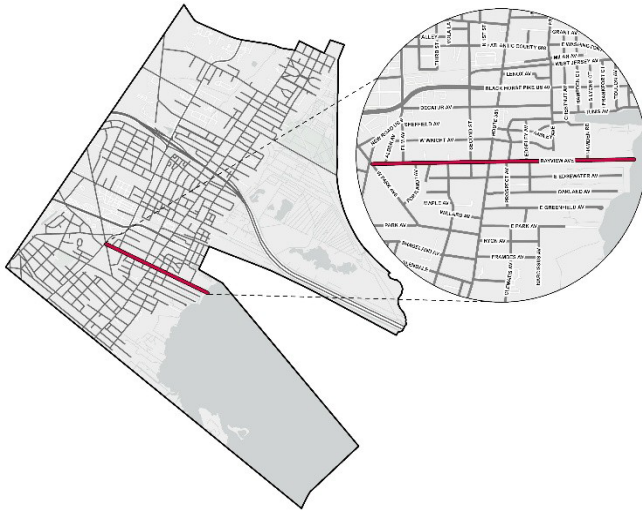
\$ 1,410,000

दुर्घटनाओं में अनुमानित घटाव:

34%

डिप्लॉयमेंट लक्ष्य:

4 साल



बेव्यू एवेन्यू ब्रॉड स्ट्रीट के पास

बेव्यू एवेन्यू पूर्व से पश्चिम दिशा में जाती है, जहां सड़क के दोनों ओर बारी-बारी से पार्किंग की व्यवस्था है। इसे शहरी स्थानीय सड़क (अर्बन लोकल रोड) के रूप में वर्गीकृत किया गया है, जिसकी गति सीमा 25 मील प्रति घंटा है। पश्चिमी छोर पर यह न्यू रोड (US 9) से मिलती है, जिसे शहरी प्रमुख आर्टेरियल (अर्बन प्रिंसिपल आर्टेरियल) के रूप में वर्गीकृत किया गया है और जिसकी गति सीमा 30-40 मील प्रति घंटा है। बेव्यू एवेन्यू रैवेलिंग एवेन्यू के पास लिनवुड बाइक पाथ को पार करती है।

कई महत्वपूर्ण समस्याओं की पहचान की गई, जैसे चिह्नित शोल्डर (किनारे) का अभाव, क्रॉसवॉक मार्किंग की कमी, ADA मानकों के अनुरूप न होने वाले कर्ब रैंप, असंगत कर्ब, पैदल यात्री और साइकिल से संबंधित संकेतों की कमी, और तेज गति से वाहन चलाना।

इस सड़क सेगमेंट के लिए संभावित सुधार उपायों में एज लाइन और शोल्डर जोड़ना (जहां सड़क संकरी है या शोल्डर नहीं है), ड्राइववे जैसे एक्सेस पॉइंट्स को व्यवस्थित/सीमित करना ताकि मार्जिंग से जुड़ी समस्याएं कम हों, मोड़ों की त्रिज्या (रेडियस) में सुधार करना, और पैदल यात्री क्रॉसिंग संकेतों को बेहतर बनाना शामिल है। इसके अतिरिक्त, यह सुनिश्चित करना जरूरी है कि कर्ब रैंप अच्छी तरह से डिज़ाइन किए गए फुटपाथों के साथ समन्वित हों और ADA मानकों को पूरा करें, ताकि पैदल यात्रियों और साइकिल चालकों की सुरक्षा और पहुंच (एक्सेसिबिलिटी) बेहतर हो सके।

प्रस्तावित परियोजनाएं:

ब्राइटन एवेन्यू, न्यू रोड (US 9) से मेन स्ट्रीट (CR 585) तक



अनुमानित निर्माण लागत:

\$643,000

दुर्घटनाओं में अनुमानित घटाव:

34%

डिप्लॉयमेंट लक्ष्य:

2 साल



ब्राइटन एवेन्यू बाल्फोर एवेन्यू और लिंगन एवेन्यू के बीच

ब्राइटन एवेन्यू पूर्व से पश्चिम दिशा में जाती है और यह एक संकरी सड़क है, जहां सड़क के दोनों ओर बारी-बारी से पार्किंग की व्यवस्था है। इसे शहरी स्थानीय सड़क (अर्बन लोकल रोड) के रूप में वर्गीकृत किया गया है, जिसकी गति सीमा 25 मील प्रति घंटा है। पश्चिमी छोर पर यह न्यू रोड (US 9) से मिलती है, जिसे शहरी प्रमुख आर्टेरियल (अर्बन प्रिंसिपल आर्टेरियल) के रूप में वर्गीकृत किया गया है और जिसकी गति सीमा 30-40 मील प्रति घंटा है। पूर्वी छोर पर यह मेन स्ट्रीट (CR 585) से मिलती है, जिसे शहरी माइनर आर्टेरियल के रूप में वर्गीकृत किया गया है और जिसकी गति सीमा 25-35 मील प्रति घंटा है। मेन स्ट्रीट के चौराहे पर एक बस स्टॉप स्थित है।

कई महत्वपूर्ण समस्याओं की पहचान की गई, जैसे एज लाइन, शोल्डर मार्किंग और क्रॉसवॉक मार्किंग का अभाव, ADA मानकों के अनुरूप न होने वाले कर्ब रैंप, और कई ड्राइववे (प्रवेश/निकास बिंदु)। पैदल यात्री अक्सर राल्फ पीटरसन सीनियर वे रिक्रिएशन सेंटर तक पहुंचने के लिए न्यू रोड (US 9) के किनारे चलते हैं।

इस सड़क सेगमेंट के लिए संभावित सुधार उपायों में एज लाइन और शोल्डर जोड़ना (जहां सड़क संकरी है या शोल्डर नहीं है), ड्राइववे जैसे एक्सेस पॉइंट्स को व्यवस्थित/सीमित करना ताकि मर्जिंग से जुड़ी समस्याएं कम हों, मोड़ों की त्रिज्या (रेडियस) में सुधार करना, और पैदल यात्री क्रॉसिंग संकेतों को बेहतर बनाना शामिल है। इसके अतिरिक्त, यह सुनिश्चित करना जरूरी है कि कर्ब रैंप अच्छी तरह से डिज़ाइन किए गए फुटपथों के साथ समन्वित हों और ADA मानकों को पूरा करें, ताकि पैदल यात्रियों और साइकिल चालकों की सुरक्षा और पहुंच (एक्सेसिबिलिटी) बेहतर हो सके।

डेलाइला रोड (CR 646), पश्चिमी शहर सीमा से अटलांटिक सिटी इलेक्ट्रिक ट्रांसमिशन लाइनों के पास स्थित ओवरपास तक



अनुमानित निर्माण लागत:

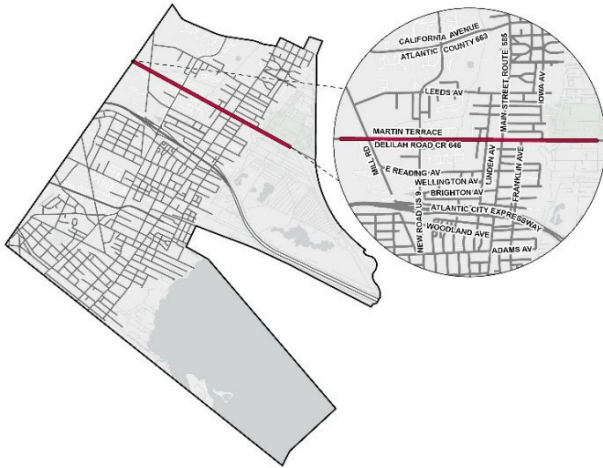
\$1,320,000

दुर्घटनाओं में अनुमानित घटाव:

33%

डिप्लॉयमेंट लक्ष्य:

3 साल



डेलाइला रोड (CR 646) और मिल रोड चौराहा

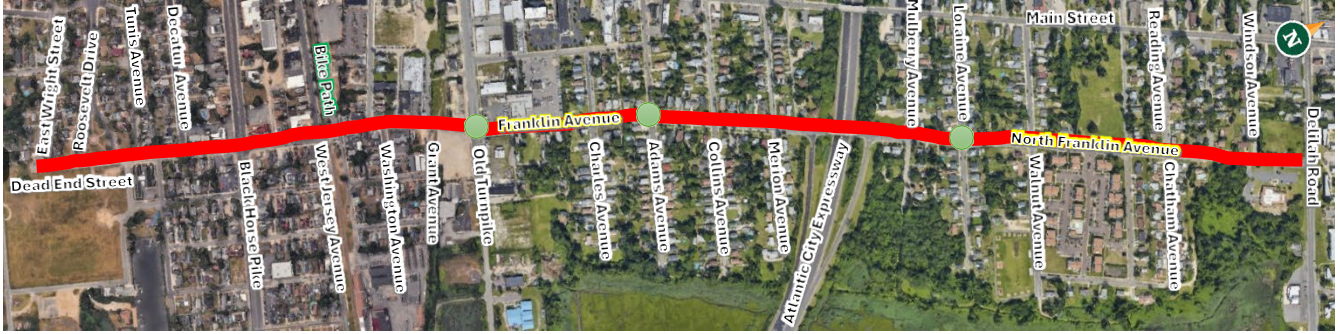
डेलाइला रोड (CR 646) पूर्व से पश्चिम दिशा में जाती है और यह ऐसी सड़क है जहां शोल्डर बहुत संकरे हैं या कई स्थानों पर मौजूद नहीं हैं। इसे शहरी माइनर आर्टेरियल के रूप में वर्गीकृत किया गया है, जिसकी गति सीमा 35-50 मील प्रति घंटा है। पश्चिमी छोर एग हार्बर टाउनशिप की नगरपालिका सीमा से जुड़ा है। पहला क्रॉस स्ट्रीट मिल रोड है, जो प्लेजेंटविल मिडिल स्कूल और प्लेजेंटविल हाई स्कूल की ओर जाता है। पूर्वी छोर अटलांटिक सिटी इलेक्ट्रिक ट्रांसमिशन लाइनों के पास स्थित ओवरपास के निकट है। ध्यान देने योग्य बात यह है कि Wawa पार्किंग क्षेत्र और स्कूलों के बीच पैदल यात्रियों द्वारा बनाए गए पगडंडी जैसे रास्ते स्पष्ट रूप से दिखाई देते हैं।

कई महत्वपूर्ण समस्याओं की पहचान की गई, जैसे पैदल यात्रियों और स्कूल के बच्चों के लिए क्रॉसिंग संकेतों की कमी, साइकिल के लिए इन्फ्रास्ट्रक्चर या साइला लेन चिह्नों का अभाव, फीकी पड़ चुकी स्ट्रिपिंग, घिसे हुए क्रॉसवॉक, ADA मानकों के अनुरूप न होने वाले कर्ब रैप, और पूरे कॉरिडोर में तेज गति से वाहन चलाना।

इस सड़क सेगमेंट के लिए संभावित सुधार उपायों में शहर के प्रवेश संकेत (टाउन एंट्रेंस साइन) की मरम्मत/स्थापना, मिल रोड और अटलांटिक एवेन्यू के बीच वाहन गति को 35 मील प्रति घंटा तक सीमित करना, यूनाइटेड रेफ्रिजेशन पार्किंग से बाएं मुड़ने पर प्रतिबंध लगाना, ड्राइववे जैसे एक्सेस पॉइंट्स को व्यवस्थित/सीमित करना ताकि मर्जिंग से जुड़ी समस्याएं कम हों, बढ़ी हुई वनस्पति (झाड़ियों) का रखरखाव करना, मिल रोड और न्यू रोड (US 9) के पास "गति कम करें" संकेत लगाना, और पूरे कॉरिडोर में पैदल यात्री प्रकाश व्यवस्था (लाइटिंग) को बेहतर बनाना शामिल है।

प्रस्तावित परियोजनाएं:

फ्रैंकलिन एवेन्यू, ईस्ट राइट स्ट्रीट से डेलाइला रोड (CR 646) तक



अनुमानित निर्माण लागत:

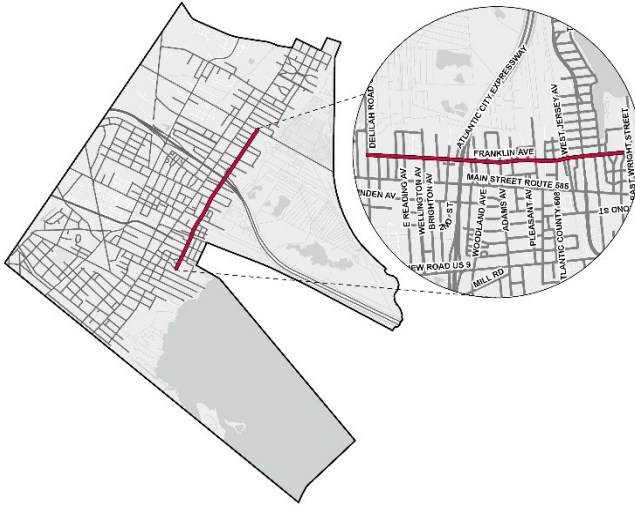
\$1,244,000

दुर्घटनाओं में अनुमानित घटाव:

23%

डिप्लॉयमेंट लक्ष्य:

4 साल



फ्रैंकलिन एवेन्यू और लोरेन एवेन्यू चौराहा

फ्रैंकलिन एवेन्यू उत्तर से दक्षिण दिशा में जाती है और यह एक ऐतिहासिक बुलेवार्ड है, जिसे अब संकरी सड़क में परिवर्तित कर दिया गया है, जहां सड़क के दोनों ओर बारी-बारी से पार्किंग की व्यवस्था है। इसे शहरी प्रमुख कलेक्टर (अर्बन मेजर कलेक्टर) के रूप में वर्गीकृत किया गया है, जिसकी गति सीमा 25 मील प्रति घंटा है। दक्षिणी छोर पर यह एक डेड-एंड (बंद सड़क) है, जो राइट स्ट्रीट के बाद समाप्त हो जाती है। उत्तरी छोर की सीमा डेलाइला रोड (CR 646) तक है। ध्यान देने योग्य है कि ओल्ड टर्नपाइक, एडम्स एवेन्यू और लोरेन एवेन्यू उच्च दुर्घटना वाले चौराहे हैं।

कई महत्वपूर्ण समस्याओं की पहचान की गई, जिनमें ईस्ट राइट स्ट्रीट चौराहे पर एक-तरफा (वन-वे) संकेतों की कमी, शोल्डर मार्किंग में असंगति, पुराने/अप्रचलित क्रॉसवॉक चिह्न, ADA मानकों के अनुरूप न होने वाले कर्ब रैंप, और फीकी पड़ चुकी बाइक लेन मार्किंग शामिल हैं।

इस सड़क सेगमेंट के लिए संभावित सुधार उपायों में पैदल यात्री संकेतों को उन्नत करना, एज लाइन जोड़ना, शोल्डर जोड़ना, बाइक लेन मार्किंग को अपडेट करना, और ADA मानकों के अनुरूप सुधार करना शामिल है।

योजना के पूरा होने के समय, शहर ने फ्रैंकलिन एवेन्यू और एडम्स एवेन्यू के चौराहे और फ्रैंकलिन एवेन्यू और लोरेन एवेन्यू के चौराहे पर चार-तरफा स्टॉप साइन लगाने की प्रक्रिया शुरू कर दी है।

शहर अटलांटिक सिटी एक्सप्रेसवे से डेलाइला रोड तक फ्रैंकलिन एवेन्यू पर सड़क पुनः सतह (रीसर्फेसिंग) परियोजना को भी आगे बढ़ा रहा है, जिसमें साइकिल लेन शामिल होगी।

प्रस्तावित परियोजनाएं:

लिनडन एवेन्यू, मार्टिन टेरेस से लीड्स एवेन्यू तक



अनुमानित निर्माण लागत:

\$715,000

दुर्घटनाओं में अनुमानित घटाव:

29%

डिप्लॉयमेंट लक्ष्य:

1 साल



लिनडन एवेन्यू और मार्टिन टेरेस चौराहा

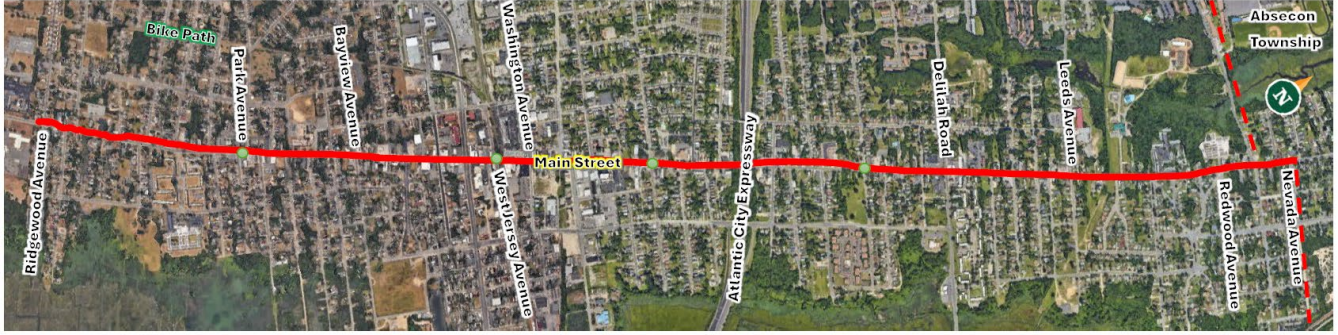
लिनडन एवेन्यू उत्तर से दक्षिण दिशा में जाती है और इसे शहरी स्थानीय सड़क (अर्बन लोकल रोड) के रूप में वर्गीकृत किया गया है, जिसकी गति सीमा 25 मील प्रति घंटा है। दक्षिणी छोर की सीमा मार्टिन टेरेस तक है, जो स्वयं भी एक शहरी स्थानीय सड़क है। उत्तरी छोर की सीमा लीड्स एवेन्यू तक है।

कई महत्वपूर्ण समस्याओं की पहचान की गई, जिनमें एज लाइन, शोल्डर मार्किंग और क्रॉसवॉक मार्किंग का अभाव, ADA मानकों के अनुरूप न होने वाले कर्ब रैंप, और कई ड्राइववे (प्रवेश/निकास बिंदु) शामिल हैं।

इस सड़क सेगमेंट के लिए संभावित सुधार उपायों में एज लाइन जोड़ना, शोल्डर जोड़ना, क्रॉसवॉक मार्किंग को अपडेट करना, और एक्सेस मैनेजमेंट (प्रवेश/निकास प्रबंधन) लागू करना शामिल है।

प्रस्तावित परियोजनाएं:

मेन स्ट्रीट (CR 585), नेवाडा एवेन्यू से रिजवुड एवेन्यू तक



अनुमानित निर्माण लागत:

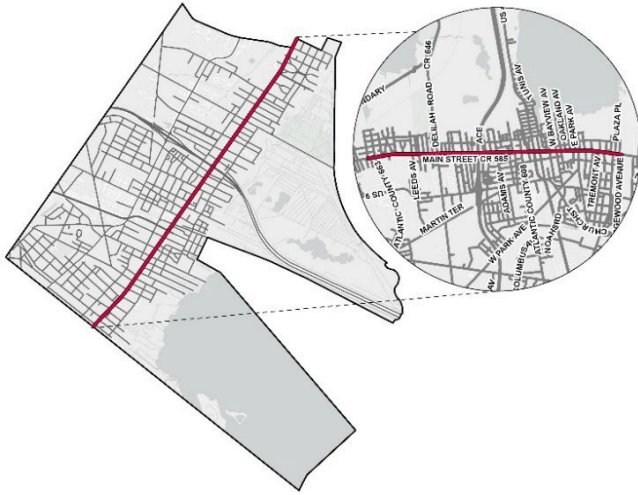
\$2,498,000

दुर्घटनाओं में अनुमानित घटाव :

28%

डिलॉयमेंट लक्ष्य:

5 साल



मेन स्ट्रीट (CR 585) और रिजवुड एवेन्यू चौराहा

मेन स्ट्रीट (CR 585) उत्तर से दक्षिण दिशा में जाती है और इसे शहरी माइनर आर्टेरियल के रूप में वर्गीकृत किया गया है, जिसकी गति सीमा 25-35 मील प्रति घंटा है। दक्षिणी छोर की सीमा रिजवुड एवेन्यू तक है। उत्तरी छोर की सीमा नेवाडा एवेन्यू तक है।

ध्यान देने योग्य है कि पार्क एवेन्यू वेस्ट जर्सी एवेन्यू वेस्ट एडम्स एवेन्यू रीडिंग एवेन्यू और लीड्स एवेन्यू उच्च दुर्घटना वाले चौराहे हैं।

कई महत्वपूर्ण समस्याओं की पहचान की गई, जिनमें पैदल यात्री संकेतों की कमी, एज लाइन, शोल्डर मार्किंग और क्रॉसवॉक मार्किंग का अभाव, ADA मानकों के अनुरूप न होने वाले कर्ब रैंप, पैदल यात्री सिग्नल हेड्स की कमी, कई ड्राइववे (प्रवेश/निकास बिंदु), और तेज गति से वाहन चलाना शामिल हैं।

इस सड़क सेगमेंट के लिए संभावित सुधार उपायों में लेन और शोल्डर मार्किंग जोड़ना, ADA मानकों के अनुरूप सुधार करना, और एक्सेस मैनेजमेंट (प्रवेश/निकास प्रबंधन) लागू करना शामिल है।

प्रस्तावित परियोजनाएं:

वुडलैंड एवेन्यू, मार्लबोरो एवेन्यू से मेन स्ट्रीट (CR 585) तक



अनुमानित निर्माण लागत:

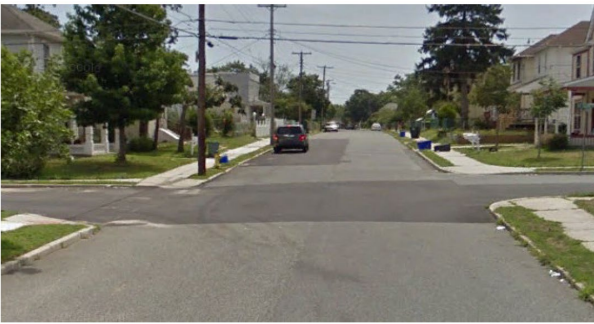
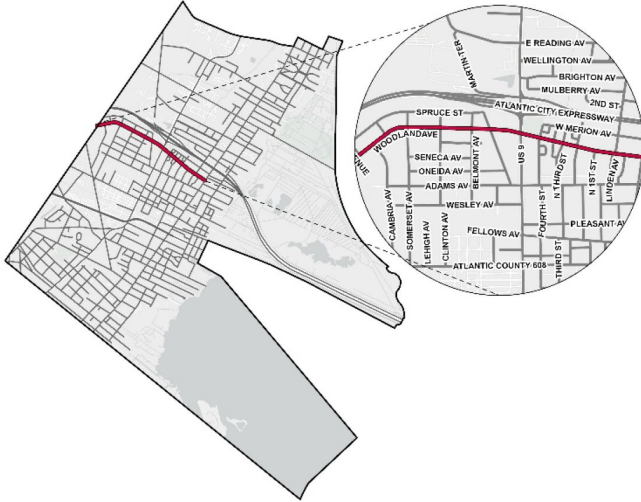
\$793,000

दुर्घटनाओं में अनुमानित घटाव:

34%

डिप्लॉयमेंट लक्ष्य:

3 साल



वुडलैंड एवेन्यू और नॉर्थ 2nd स्ट्रीट चौराहा

वुडलैंड एवेन्यू पूर्व से पश्चिम दिशा में जाती है और इसे शहरी मेजर कलेक्टर के रूप में वर्गीकृत किया गया है, जिसकी गति सीमा 25 मील प्रति घंटा है। पश्चिमी छोर की सीमा एग हार्वर टाउनशिप और मार्लबोरो एवेन्यू तक है। पूर्वी छोर की सीमा मेन स्ट्रीट (CR 585) तक है।

कई महत्वपूर्ण समस्याओं की पहचान की गई, जैसे लेन मार्किंग का अभाव, शोल्डर का अभाव, फीकी या न होने वाली क्रॉसवॉक मार्किंग, ADA मानकों के अनुरूप न होने वाले कर्ब रैंप, और तेज गति से वाहन चलाना।

इस सड़क सेगमेंट के लिए संभावित सुधार उपायों में एज लाइन जोड़ना, क्रॉसवॉक मार्किंग करना, ADA मानकों के अनुरूप कर्ब रैंप बनाना, और अतिरिक्त गति सीमा संकेत लगाना शामिल है।

न्यू जर्सी परिवहन विभाग वुडलैंड एवेन्यू/रूट 9/न्यू रोड चौराहे पर सिग्नल लगाने की परियोजना पर काम कर रहा है। निर्माण कार्य वसंत 2026 में शुरू होने की संभावना है।

प्रस्तावित परियोजनाएं:

मिल रोड पर पैदल यात्री पुल



अनुमानित निर्माण लागत:

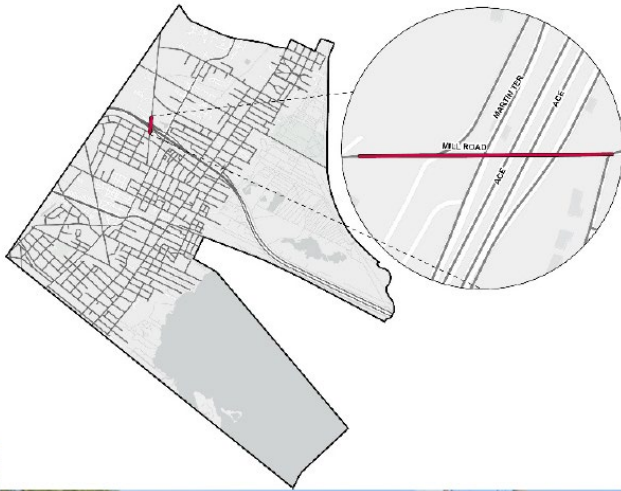
\$ TBD

दुर्घटनाओं में अनुमानित घटाव:

20%

डिप्लॉयमेंट लक्ष्य:

10 साल



मिल रोड और स्प्रूस एवेन्यू चौराहा

प्लेज़ेंटविल शहर ने हाल ही में संयुक्त राज्य परिवहन विभाग के पास अटलांटिक सिटी एक्सप्रेसवे के ऊपर एक पैदल यात्री पुल के निर्माण के लिए अनुदान हेतु आवेदन किया है। यह महत्वपूर्ण सुरक्षा इन्फ्रास्ट्रक्चर उच्च गति वाले राजमार्ग पर पैदल पार करने की आवश्यकता को समाप्त करेगी, जिससे बच्चों, बुजुर्गों और दिव्यांग व्यक्तियों सहित संवेदनशील सड़क उपयोगकर्ताओं की सुरक्षा सुनिश्चित होगी। वर्तमान में, निवासियों को आवश्यक सेवाओं और आसपास के क्षेत्रों तक पहुंचने के लिए US 9 पर भारी ट्रैफिक के बीच से गुजरना पड़ता है, जिससे पैदल यात्री और वाहन के बीच टकराव का जोखिम काफी बढ़ जाता है। यह पुल एक सुरक्षित, ग्रेड-सेपरेटेड (स्तर पृथक) क्रॉसिंग प्रदान करेगा, जो अलग-अलग बंटे हुए आवासीय क्षेत्रों को फिर से जोड़ते हुए पैदल यात्रियों को वाहन यातायात के सीधे संपर्क से दूर रखेगा।

चैप्टर 6. गैर-इन्फ्रास्ट्रक्चर रणनीतियां

परियोजना टीम ने स्टीयरिंग कमेटी के समक्ष, अटलांटिक काउंटी स्थानीय सड़क सुरक्षा योजना के तहत अपनाई गई गैर-इन्फ्रास्ट्रक्चर रणनीतियां और कार्य प्रस्तुत किए, ताकि उन्हें प्लेजेंटविल की कार्य योजना में शामिल करने पर विचार किया जा सके। प्रस्तुत की गई रणनीतियां **तालिका 6.1** में दर्शाई गई हैं।

तालिका 6.1: अटलांटिक काउंटी स्थानीय सड़क सुरक्षा योजना – व्यवहार संबंधी रणनीतियां

रणनीति	कार्य
सोशल मीडिया के माध्यम से जागरूकता	<ul style="list-style-type: none"> सामुदायिक स्वयंसेवी समूहों की मदद से अभियान चलाना छात्र परिषदों/छात्र संगठनों की मदद से अभियान चलाना
विद्यालयों के माध्यम से जागरूकता	<ul style="list-style-type: none"> एग हार्बर टाउनशिप के “एडॉप्ट ए कॉप” कार्यक्रम का विस्तार करना हाई स्कूलों में “मॉक क्रेश (नकली दुर्घटना)” कार्यक्रम आयोजित करना
इंफोर्समेंट	<ul style="list-style-type: none"> दृश्यमान प्रवर्तन अभियान चलाना, विशेषकर व्यस्त समय के दौरान स्थानीय इंफोर्समेंट (पुलिस) एजेंसियों द्वारा स्थानीय शहरों के लिए ट्रैफिक सेफ्टी प्लान अपनाना

स्टीयरिंग कमेटी ने इन रणनीतियों और अन्य संभावित उपायों पर चर्चा की, जिनमें **तालिका 6.2** में दर्शाए गए उपाय भी शामिल हैं।

तालिका 6.2: गैर-इन्फ्रास्ट्रक्चर रणनीतियां जिन पर चर्चा की गई

विद्यालय तक सुरक्षित पैदल मार्गों की पहचान करें ताकि उनका उपयोग बढ़ावा दिया जा सके
सुरक्षा संदेश पहुँचाने के लिए चर्च संघ के साथ समन्वय
सुरक्षा सामग्री का बहुभाषी वितरण (जैसे हिंदी में)
वयस्कों के लिए रिफ्रेशर ड्राइविंग कोर्स अनिवार्य करना

स्टीयरिंग कमेटी ने प्लेजेंटविल सभी के लिए सुरक्षित सड़कें कार्य योजना के लिए निम्नलिखित गैर-इन्फ्रास्ट्रक्चर रणनीतियों को प्राथमिकता के रूप में चुना है, जैसा कि **तालिका 6.3** में दर्शाया गया है।

तालिका 6.3: प्लेजेंटविल कार्य योजना के लिए प्राथमिकता के रूप में चुनी गई गैर-इन्फ्रास्ट्रक्चर रणनीतियां

राष्ट्रीय राजमार्ग ट्रैफिक सुरक्षा संचालन (NHTSA) के अनुदानों का उपयोग करते हुए वर्षभर इंफोर्समेंट अभियान जारी रखना
ट्रैफिक सुरक्षा के लिए नियुक्त पुलिस अधिकारियों की संख्या बढ़ाना
वर्तमान में सामग्री अंग्रेज़ी और स्पेनिश में वितरित की जाती है। इसे अन्य भाषाओं में अनुवादित करने की दिशा में कार्य करना।
स्कूल तक सुरक्षित रास्ते (SRTS) यात्रा योजनाओं की पुनः समीक्षा करना और उन्हें अद्यतन करना
वयस्कों के लिए रिफ्रेशर ड्राइविंग कोर्स अनिवार्य करना

चैप्टर 7. नीतियों और योजनाओं का आकलन

7.1 पद्धति

व्यापक रूप से स्वीकृत सुरक्षित प्रणाली पद्धति (SSA) सरकारी नीतियों, योजनाओं और दिशानिर्देशों का सुरक्षा के पद्धति से आकलन करने के लिए एक अच्छा फ्रेमवर्क प्रदान करता है। परामर्शदाता टीम ने निम्नलिखित योजना दस्तावेजों की समीक्षा की ताकि यह आकलन किया जा सके कि वे SSA के सिद्धांतों और उद्देश्यों के साथ कितने संरेखित हैं:

- प्लेजेंटविल साइकिल और पैदल यात्री परिसंचरण अध्ययन 2013
- प्लेजेंटविल संपूर्ण सड़क नीति 2022

दोनों योजनाओं का आकलन सुरक्षित प्रणाली के पांच (5) “घटक (एलिमेंट्स)” और छह (6) “सिद्धांतों (प्रिंसिपल)” के साथ उनके संरेखण के आधार पर किया गया। जहां मजबूत संरेखण पाया गया, उन क्षेत्रों को चिह्नित किया गया, साथ ही उन क्षेत्रों को भी जहां सुधार की आवश्यकता हो सकती है। परामर्शदाता टीम ने यह सुझाव भी दिए कि प्रत्येक योजना को SSA के साथ बेहतर संरेखण में लाने के लिए नगरपालिका कैसे सुधार कर सकती है। इसके अतिरिक्त, परामर्शदाता टीम ने ऐसे सामान्य विषयों (कॉमन थीम्स) की भी पहचान की, जिन्हें विभिन्न नगरपालिकाओं के बीच साझा किया जा सकता है, ताकि वे नई योजनाएं या नीतियां विकसित करते समय उन्हें ध्यान में रख सकें।

7.2 आकलन परिणाम

स्टीयरिंग कमेटी नगरपालिका की रणनीतिक नीतियों, योजनाओं और दिशानिर्देशों में सुधार हेतु निम्नलिखित सिफारिशें प्रस्तुत करती है, ताकि वे सुरक्षित प्रणाली पद्धति के सिद्धांतों के साथ बेहतर संरेखित हो सकें।

तालिका 7.1: सुरक्षित प्रणाली पद्धति के साथ नीतियों और योजनाओं के संरेखण में सुधार हेतु सिफारिशें

SSA सिद्धांत या घटक	सिफारिशें
मृत्यु और गंभीर चोटें अस्वीकार्य हैं	योजना में स्पष्ट भाषा शामिल करें कि सुरक्षा सुधारों का उद्देश्य घातक और गंभीर चोटों वाली दुर्घटनाओं को समाप्त करना है।
	कैश विश्लेषण करें या उपलब्ध विश्लेषण का उपयोग करें ताकि उन स्थानों की पहचान की जा सके जहां घातक और गंभीर चोटों वाली दुर्घटनाएं हो रही हैं, और इन दुर्घटनाओं को कम करने के लिए सिफारिशें शामिल करें।
मनुष्य गलतियां करते हैं	इस बात पर जोर दें या स्वीकार करें कि मनुष्य गलतियां करेंगे, और परिवहन प्रणाली को इस प्रकार डिज़ाइन किया जाना चाहिए कि इन गलतियों को समायोजित कर सके।
मनुष्य सड़क दुर्घटनाओं के जोखिम में हैं	स्पष्ट रूप से उल्लेख करें या स्वीकार करें कि मनुष्य सड़क दुर्घटनाओं के जोखिम में हैं, और परिवहन प्रणाली को इस सिद्धांत के आधार पर डिज़ाइन किया जाना चाहिए, जिसमें गति को कम करना और संवेदनशील सड़क उपयोगकर्ताओं (जैसे पैदल यात्री और साइकिल चालक) को वाहनों से अलग करना शामिल हो, ताकि घातक और गंभीर चोटों को रोका जा सके।

SSA सिद्धांत या घटक	सिफारिशें
ज़िम्मेदारी साझा होती है	इस बात पर जोर दें और स्वीकार करें कि सभी हितधारकों के मिलकर काम करने का उद्देश्य घातक और गंभीर चोटों को समाप्त करना है।
सुरक्षा पूर्वसतर्कता पर आधारित है	इस बात पर जोर दें या स्वीकार करें कि सुरक्षा सुधार सक्रिय रूप से किए जाने चाहिए, अर्थात् समस्याओं की पहचान दुर्घटनाओं से पहले की जानी चाहिए।
अतिरक्षण अत्यंत महत्वपूर्ण है	परिवहन प्रणाली में सुरक्षा की कई परतों की आवश्यकता पर जोर दें, ताकि किसी एक भाग के असफल होने पर भी अन्य भाग लोगों की सुरक्षा करें।
अधिक सुरक्षित लोग	व्यवहार संबंधी समस्याओं जैसे तेज़ गति, शराब/मादक द्रव्य के प्रभाव में ड्राइविंग, और कम सीटबेल्ट उपयोग को संबोधित करने के लिए शिक्षा, जनसंपर्क और/या प्रवर्तन सिफारिशें शामिल करें।
अधिक सुरक्षित सड़कें	नगरपालिकाओं में लागू किए जा सकने वाले प्रमाणित सुरक्षा उपायों को सुझाएँ।
अधिक सुरक्षित वाहन	NJDOT और SJTPO द्वारा उल्लिखित सुरक्षित वाहन पहलों का समर्थन करें।
दुर्घटना के बाद देखभाल	ट्रैफ़िक घटना प्रबंधन प्रथाओं और आपातकालीन चिकित्सा देखभाल तक बेहतर पहुँच के लिए अनुशंसित उपाय शामिल करें।

चैप्टर 8. कार्यान्वयन

8.1 कार्यान्वयन पद्धति

जैसे-जैसे PAP को अगले कुछ वर्षों में लागू किया जाएगा, स्टीयरिंग कमेटी प्रगति की समीक्षा करने के लिए वर्ष में कम से कम दो बार मीटिंग रखेगी, जिनमें इन्फ्रास्ट्रक्चर परियोजनाओं के कार्यान्वयन, गैर-इन्फ्रास्ट्रक्चर रणनीतियों के कार्यान्वयन और प्राथमिकताओं के पुनर्मूल्यांकन की समीक्षा शामिल होगी। स्टीयरिंग कमेटी ऐसे चैंपियंस की पहचान करेगी जो गैर-इन्फ्रास्ट्रक्चर रणनीतियों को आगे बढ़ाने का नेतृत्व करेंगे और समिति को प्रगति की रिपोर्ट प्रस्तुत करेंगे।

PAP एक जीवंत योजना है, जिसका अर्थ है कि योजना के लक्ष्यों और रणनीतियों में आवश्यकता अनुसार बदलाव किया जा सकता है।

संचालन समिति योजना में बदलाव पर विचार करेगी और योजना की प्राथमिकताओं में किसी भी औपचारिक परिवर्तन के लिए नगर को सुझाव देगी।

8.2 प्रगति का मापन

प्लेज़ेंटविल शहर परिणामों को मापने के लिए हर वर्ष शहर में होने वाली घातक दुर्घटनाओं के पांच-वर्षीय रोलिंग औसत को अपडेट करेगा। शहर यह जानकारी न्यू जर्सी परिवहन विभाग या साउथ जर्सी परिवहन नियोजन संगठन से प्राप्त करेगा। घातक और गंभीर चोटों वाली दुर्घटनाओं की कुल संख्या की रिपोर्ट हर वर्ष प्रस्तुत की जाएगी।

संचालन समिति कार्य योजना में पहचाने गए इन्फ्रास्ट्रक्चर परियोजनाओं और गैर-इन्फ्रास्ट्रक्चर रणनीतियों के कार्यान्वयन की प्रगति का समन्वय और निगरानी करेगी।

8.3 योजना की उपलब्धता और प्रगति प्रतिवेदन

PAP को प्लेज़ेंटविल की वेबसाइट पर अंग्रेज़ी, स्पेनिश और हिंदी भाषाओं में प्रकाशित किया जाएगा; <https://www.pleasantville-nj.org/>. शहर हर वर्ष दो बार वेबसाइट पर अंग्रेज़ी और स्पेनिश भाषाओं में कार्यान्वयन की प्रगति की जानकारी प्रकाशित करेगा।